

Koridor Ruang Kota Layak Huni: Budaya “Merampas” Ruang Publik?

Wahyuni Zahrah⁽¹⁾, Dwira Aulia⁽²⁾, Beny OY Marpaung⁽³⁾

⁽¹⁾Lab.Perkotaan dan Permukiman, Urban Regional Planning, Kampung Kota, Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara.

⁽²⁾Lab.Perkotaan dan Permukiman, Urban Regional Planning, Perumahan dan Permukiman, Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara.

⁽³⁾ Lab.Perkotaan dan Permukiman, Urban Design, Bidang Dampak Lingkungan Fisik Kota, Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Sumatera Utara.

Abstrak

Ruang kota merupakan ruang publik yang dapat diakses oleh siapa saja dan digunakan bersama. Perkembangan kota di Indonesia yang cenderung *sprawl* dan linier membentuk banyak sekali koridor kota, utamanya koridor dengan fungsi dominan komersial. Penelitian ini bermaksud menganalisis penggunaan ruang kota sebagai ruang publik dikaitkan dengan kebutuhan ruang kota yang layak huni. Pengumpulan data fisik, penggunaan dan aktivitas dilakukan melakukan survey lapangan dan pemetaan. Selain itu juga dilakukan wawancara dan penyebaran kuesioner untuk memperoleh data tentang ragam dan intensitas aktivitas yang berlangsung serta persepsi pengguna terhadap kondisi ruang kota yang ada. Analisis dilakukan secara deskriptif eksploratif untuk menjelaskan kualitas ruang kota yang layak huni. Hasil studi menunjukkan bahwa terjadi konflik penggunaan ruang kota antara kepentingan privat dan publik. Dapat dikatakan, ruang kota layak huni untuk sebagian pengguna (dalam hal ini penjual), tapi tidak bagi konsumen. Penelitian merekomendasikan penerapan penataan bangunan dengan tetap menjaga fungsi-fungsi publik.

Kata-kunci : koridor kota, layak huni, ruang publik dan privat, rumah toko

Pengantar

Latar Belakang

Kota-kota di Indonesia umumnya direncanakan berorientasi kenaraan. Hal ini terlihat dari proporsi jalur kendaraan yang lebih dominan dibanding ruang untuk manusia. Ruang kota juga umumnya berkembang secara linier, dengan deretan bangunan yang berorientasi ke arah jalan. Maka terbentuklah banyak koridor kota.

Suatu koridor, tidak sekedar ruang sirkulasi, namun lebih jauh merupakan ruang aktivitas masyarakat (Prohject for Public Space, 2008). Dalam teori lingkungan dan perilaku, suatu ruang kota merupakan teritori publik, yang bebas diakses dan digunakan oleh masyarakat dengan batasan-batasan tertentu (Haryadi dan

Setiawan, 1995). Menarik untuk dikaji bagaimana teritori publik ini digunakan oleh masyarakat dan apakah kualitas dan penggunaannya mendukung terciptanya ruang kota yang layak huni untuk kualitas hidup masyarakat (Appleyard, 1981). Ruang kota yang dimaksud di sini adalah ruang yang terbentuk di antara dua sisi deretan bangunan (*streetscape*) yang membentuk koridor kota.

Tujuan

Studi ini bermaksud mengeksplorasi bagaimana penggunaan ruang kota sebagai ruang publik, dikaitkan dengan kebutuhan akan ruang kota yang layak huni. Selain itu, studi ini juga memberikan rekomendasi penataan bangunan yang lebih memperhatikan ruang kota yang layak huni bagi publik.

Metode

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode campuran kualitatif dan kuantitatif (Creswell, 2008) dan bersifat deskriptif eksploratif (Groat & Wang, 2002). Metode kualitatif digunakan karena data tentang kualitas fisik ruang kota dan penggunaannya direkam berdasarkan observasi lapangan dan disajikan dalam gambar dan peta yang bersifat kualitatif. Metode kuantitatif digunakan untuk melihat kecenderungan intensitas penggunaan ruang oleh masyarakat. Bagaimana ruang kota digunakan dan 'didefinisikan' oleh masyarakat penggunaannya yang didasarkan pada pengamatan langsung di lapangan dilakukan secara deskriptif eksploratif.

Lokasi penelitian

Penelitian berlokasi di koridor Dr. Mansur sepanjang lebih kurang 1,2 km. Koridor ini dipilih karena merupakan salah satu area pelayanan bagi mahasiswa USU. Populasi mahasiswa USU berjumlah lebih dari 30 ribu orang dan terdapat dua koridor komersial yang melayaninya, yaitu koridor Dr. Mansur di Utara dan koridor Jamin Ginting di Timur.

Sampel dan Responden

Teknik sampling menggunakan metoda purposif, dengan menetapkan kriteria pemilihan objek studi, yaitu : (1) berfungsi komersial dengan jumlah konsumen yang signifikan (2) kecenderungan penggunaan ruang publik kota untuk mendukung aktivitas bangunan privat.

Untuk analisis fisik bagian koridor, yang dijadikan area penelitian adalah bagian yang didominasi fungsi komersial, mulai Simpang Kampus – Jalan Jamin Ginting di Timur hingga batas Simpang Jalan Setiabudi di Barat.

Pendataan penggunaan ruang kota yang lebih detail dilakukan di tujuh bangunan dengan fungsi rumah makan. Fungsi ini dijadikan sampel karena merupakan generator aktivitas yang penting. Baik pemilik maupun pengunjung adalah

pengguna ruang kota yang mempengaruhi kualitas ruang koridor secara keseluruhan.

Untuk pengumpulan data persepsi terhadap ruang kota, responden yang dipilih adalah konsumen di tujuh rumah makan terpilih, di mana mahasiswa sebagai *user* berkumpul. Responden berjumlah 55 orang.

Wawancara mendalam dilakukan terhadap tujuh pemilik rumah makan untuk mengetahui pendapat penilaian mereka terhadap penggunaan ruang kota, dalam hal ini penggunaan ruang di Koridor Dr. Mansur.

Metode Pengumpulan Data

Jenis-jenis data dan metode pengumpulan data adalah sebagai berikut:

1. Data kualitas fisik ruang kota

Data ini dikumpulkan untuk mengidentifikasi 'kualitas hasil desain' oleh masyarakat dengan melakukan pemetaan dan perekaman fisik/survey lapangan aspek-aspek: tata guna lahan dan bangunan, sempadan bangunan, jalur sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki.

2. Data penggunaan dan aktivitas

Penggunaan ruang kota dan aktivitas dilakukan dengan perekaman kegiatan di lapangan. Surveyor berjalan kaki di sepanjang koridor studi, merekam fungsi dan kegiatan yang berlangsung, membuat catatan pada peta dasar koridor. Aktivitas apa saja yang dilakukan pengunjung terhadap ruang kota juga dilakukan melalui kuesioner kepada pengunjung dan wawancara mendalam kepada pemilik bangunan.

3. Data persepsi

Yang dimaksud data persepsi adalah pernyataan evaluatif responden terhadap kualitas fisik ruang kota. Data ini dikumpulkan melalui wawancara langsung berbasis kuesioner kepada konsumen fungsi komersial di koridor dan kepada pemilik bangunan komersial di koridor.

4. Data intensitas aktivitas

Data ini bermaksud mengidentifikasi ragam aktivitas yang dilakukan oleh pengguna, di mana dan seberapa sering dilakukan. Data ini dikumpulkan melalui wawancara langsung berbasis kuesioner.

Metode Analisis Data

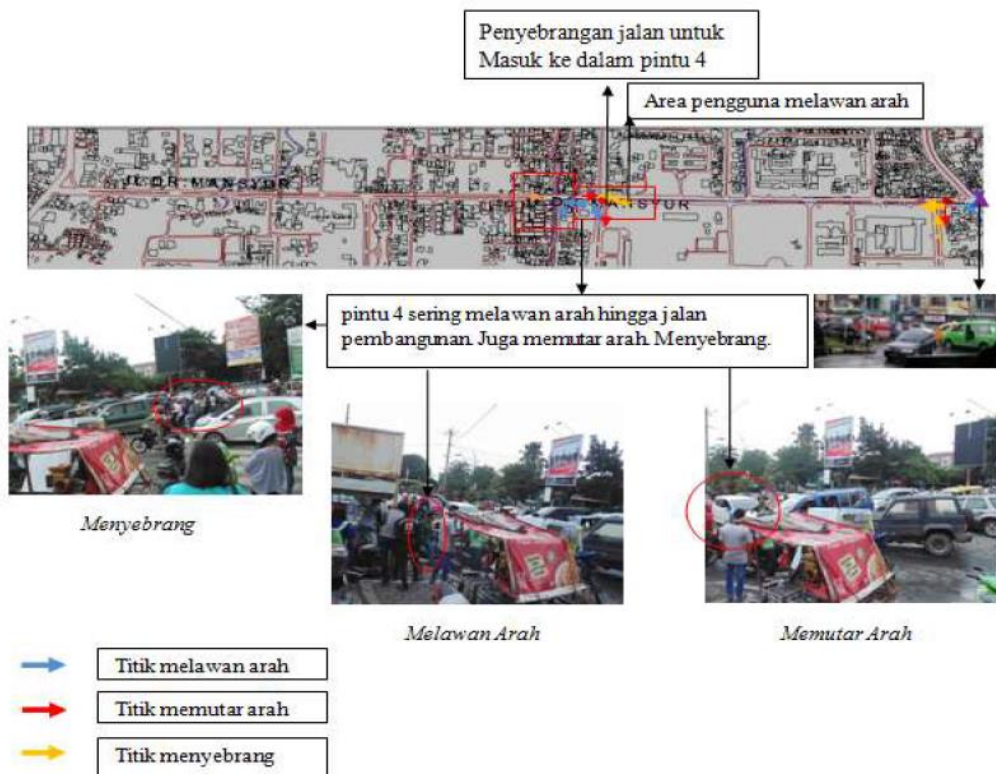
Analisis kualitas fisik ruang kota dilakukan dengan menginterpretasi data berdasarkan literatur perancangan kota (*urban design*) yang relevan dan membandingkannya dengan penilaian responden.

Data penggunaan ruang kota dilakukan dengan interpretasi secara deskriptif eksploratif hasil pemetaan ruang kota untuk menemukan bagaimana masyarakat menggunakan ruang kota sebagai teritori publik.

Kualitas fisik koridor

Sirkulasi

Koridor Dr Mansur adalah jalan kolektor primer yang menghubungkan dua jalan arteri, yaitu jalan Setibudi di Barat dan jalan Jamin Ginting di Timur. Intensitas sirkulasi kendaraan sangat tinggi. Mobil pribadi, taksi, sepeda motor, angkutan kota, becak, semuanya menjadi pengguna jalan dengan volume yang sangat tinggi. Perilaku yang tidak tertib pengguna jalan, seperti tindakan melawan arah, menambah kacau sirkulasi (Gambar 1). Selain itu, ruang jalan ini diisi juga untuk fungsi 'menetap', yaitu pedagang kaki lima dan parkir kendaraan di kiri kanan jalan, serta pangkalan becak hampir di semua titik persimpangan, membuat area sirkulasi semakin sempit.



Gambar 1. Perilaku Tidak Tertib Pengguna Jalan

Tata guna lahan

Fungsi utama yang identik dengan koridor ini adalah Kampus Universitas Sumatera Utara, memanjang sejauh lebih kurang 600 meter di jalan Dr Mansur. Guna lahan dan bangunan lainnya adalah fungsi komersial di sepanjang koridor, baik penjualan barang dan jasa untuk kebutuhan mahasiswa. Yang paling dominan perkembangannya adalah pusat kuliner berbentuk rumah makan, kafe, restoran hingga pedagang kaki lima yang ditemui hampir di sepanjang koridor.

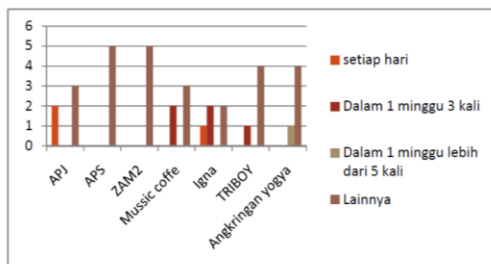
Jalur pedestrian

Di sepanjang trotoar terdapat jalur pedestrian namun dengan kondisi yang buruk: tidak rata, berlubang, terputus-putus. Diskontinuitas pedestrian disebabkan oleh : kondisi berlubang, menjadi area pedagang kaki lima, menjadi area parkir, menjadi perluasan toko/restoran.

Aktivitas dan Pola perilaku penggunaan koridor

Aktivitas

Aktivitas pengguna jalan di koridor ini adalah aktivitas sirkulasi, jual-beli, menunggu angkutan umum. Intensitas paling tinggi adalah aktivitas pada fungsi-fungsi komersial dalam bentuk tempat makan/restoran/kafe/pedagang kaki lima. Intensitas kunjungan ke fungsi-fungsi ini bisa mencapai lebih dari tiga kali dalam seminggu (Gambar 2). Umumnya, konsumen yang sebagian besar mahasiswa, datang secara berkelompok dengan teman-temannya



Gambar 2. Intensitas penggunaan fungsi komersial di Koridor Dr. Mansur

Yang dibahas dalam penggunaan koridor ini adalah semua area ruang kota yang merupakan ruang publik dan ruang milik pribadi yang seharusnya tidak boleh dibangun, yaitu: badan jalan, jalur pejalan kaki, dan area sempadan (Gambar 3).



Gambar 3. Penggunaan ruang publik di koridor Dr Mansur

Penggunaan badan jalan

Badan jalan digunakan oleh masyarakat sebagai area dagang dan area parkir. Dengan kondisi ini, jalur koridor Dr. Mansur ibarat "pembuluh darah yang dipenuhi plak". Keberadaan 'plak' ini mempersempit area sirkulasi. Beberapa perilaku konsumen pedagang kaki lima adalah berbelanja secara 'drive in', berhenti pada jalur yang mestinya adalah jalur pergerakan, sehingga menyebabkan antrian kendaraan. Sebagaimana fungsinya sebagai jalur sirkulasi beragam kendaraan melewati Dr. Mansur. Namun, perilaku yang terjadi adalah: pengemudi melawan arah, angkutan umum menaik-turunkan penumpang tanpa menepi terlebih dahulu. Hal ini menghambat kelancaran sirkulasi dan menyebabkan antrian kendaraan yang panjang.

Penggunaan Pedestrian

Pedestrian digunakan oleh pejalan kaki tapi jumlahnya tidak banyak. Jalur pedestrian di area depan Kampus USU hampir seluruhnya digunakan oleh Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai area dagang. Pada segmen antara Pintu 4 USU

hingga persimpangan Dr. Mansur - Jalan Setia-budi, area pedestrian digunakan untuk perluasan area toko, parkir kendaraan roda dua dan empat, serta area dagang pedagang kaki lima. Kondisi ini membuat sebagian besar jalur pedestrian lenyap.

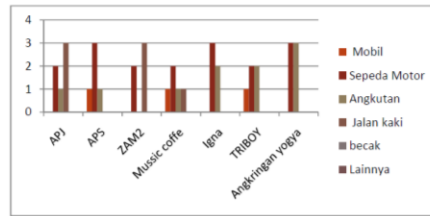
Ruang Kota Yang Layak Huni?

Berbagai teori tentang ruang kota yang layak huni (*livable*) mengacu pada ruang kota yang nyaman dan aman *bagi aktivitas manusia* (Appleyard, 1981, www.livable.org) Koridor Dr Mansur tdk mencerminkan hal tersebut ketika ruang kota yang ada sangat tidak memberikan porsi bagi aktivitas pejalan kaki. Hal ini disebabkan antara lain :

a. Perencanaan berbasis kendaraan bermotor

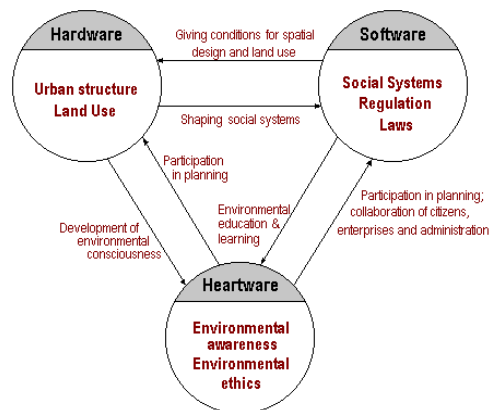
Secara proporsi ruang kota, koridor Dr Mansur diisi oleh sebagian besar ruang jalan bagi kendaraan bermotor. Porsinya mencapai lebih dari separuh lebar jalan. Sementara jalur pejalan kaki hanya selebar kurang dari 1.5 meter dengan kualitas yang jelek: terputus-putus, berlubang, naik turun tidak rata. Dalam hal ini, perencanaan ruang kota dapat dikatakan *gagal memberi pengalaman yang baik* tentang ruang kota yang proporsional bagi manusia, mengingat hampir keseluruhan sudut kota kondisinya tipikal dengan Dr. Mansur.

Studi ini menunjukkan sebagian besar pengguna ruang kota di jalan Dr. Mansur menggunakan kendaraan bermotor, walaupun jarak dari tempat tinggal masih dalam jangkauan pejalan kaki (Gambar 4). Selain jalur pedestrian yang sangat kurang, dari aspek kebijakan, tidak ada regulasi mengenai transportasi masal, sementara pemasaran kendaraan bermotor sangat masif. Akibatnya, masyarakat tidak mempunyai banyak pilihan kecuali memiliki kendaraan pribadi untuk kebutuhan bersirkulasi. Kebijakan ini menghasilkan perilaku seakan-akan "semua ruang menjadi hak kendaraan bermotor": badan jalan dan trotoar menjadi ruang yang dianggap wajar untuk parkir kendaraan.



Gambar 4. Moda transportasi yang digunakan untuk mencapai fungsi komersial di koridor

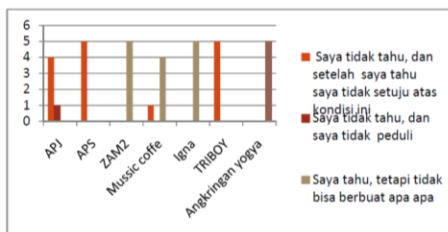
Kedua kondisi di atas mencerminkan hubungan timbal balik antara ruang dan perilaku, bahwa struktur ruang dapat mempengaruhi sistem sosial dan perilaku (Harashima, 1996, Gambar 5). Dalam hal ini perilaku yang terjadi adalah mengokupansi ruang publik untuk kepentingan privat. Ketika ruang kota meliputi skala keseluruhan kota, artinya ia digunakan oleh komunitas kota, maka yang terjadi adalah perilaku kolektif yang membentuk budaya. Jika kita anggap bahwa perencanaan adalah usaha sadar untuk mencapai tujuan, maka "usaha sadar perencanaan kota yang menafikan manusia", disadari atau tidak, telah "merencanakan dan menciptakan budaya menggunakan ruang kota", yaitu "budaya merampas ruang publik". Tujuan penataan ruang untuk meningkatkan peradaban gagal sama sekali. Sebaliknya, ia justru mendegradasi kemanusiaan masyarakat.



Gambar 5. skema hubungan timbal balik antara peragakat-perangkat perencanaan (Sumber: Harashima, 1996)

b. Rendahnya kesadaran dan etika masyarakat

Studi ini menemukan fakta bahwa responden, baik konsumen (yang sebagian besar mahasiswa) maupun pedagang menyatakan "tidak tahu mereka telah mengambil ruang publik". Ketidaktahuan ini menyebabkan mereka merasa bahwa meng-okupansi ruang publik (jalan dan trotoar) sebagai hal yang wajar. Minimal, mereka menganggap bahwa "hal ini terpaksa dilakukan" (Gambar 6). Artinya, mereka mengetahui tentang hak publik, tetapi lebih mengedepankan kepentingan pribadinya.



Gambar 6. pendapat responden tentang penggunaan badan jalan dan trotoar sebagai ruang publik menjadi area parkir

Wawancara dengan beberapa pemilik bangunan juga menunjukkan hal yang sama. Bahkan salah seorang pemilik bangunan menganggap bahwa parkir di badan jalan tidak mengganggu lalu lintas.

"Parkir di sini cukup, tidak mengganggu lalu lintas, ini biasa saja" (Eri, 51 tahun, pemilik rumah makan)

"Ya saya tahu parkir di sini mengganggu kenyamanan lalu lintas, tapi mau bagaimana lagi" (Ahmad, 28 tahun, pemilik restoran)

"Parkir di sini tidak mencukupi, karena tidak ada lahan lagi" (Eka, 26 tahun, pemilik kafe)

Dari teori persepsi, hal ini menunjukkan keterkaitan antara stimulus dan perilaku (Sarwono, 1998). Stimulus yang diterima oleh masyarakat adalah "ruang kota yang boleh digunakan siapa saja untuk kepentingan apa saja". Hal ini membentuk pengalaman tentang penggunaan ruang kota. Selanjutnya pengalaman ini menimbulkan perilaku

yang sama: "ruang kota boleh saya gunakan untuk kepentingan pribadi".

c. Ekonomi sebagai orientasi hidup utama

Menurut Rapoport (1987), lingkungan terbangun merupakan hasil sintesa dari interpretasi manusia tentang lingkungan sekitarnya dan cita-cita ideal. Dengan demikian, ruang kota adalah refleksi dari pandangan dunia (*world view*) seseorang. Dalam studi ini "lingkungan yang diinterpretasi" tersebut adalah lingkungan kota yang menunjukkan percampuran yang kacau antara ruang publik dan ruang privat. Hal ini di satu sisi dapat dipahami sebagai tradisi masyarakat Asia yang menganggap ruang komunal sebagai ruang kehidupan (*living area*) (Hartanti, 2012, Mateo-Babiano and Ieda, 2007). Sementara persoalan utama masyarakat di negara sedang membangun adalah persoalan kesejahteraan dan ekonomi. Studi ini memberikan iindikasi seolah-olah "untuk alasan ekonomi seseorang berhak menggunakan ruang publik untuk kepentingan privat".

Rekomendasi Penataan

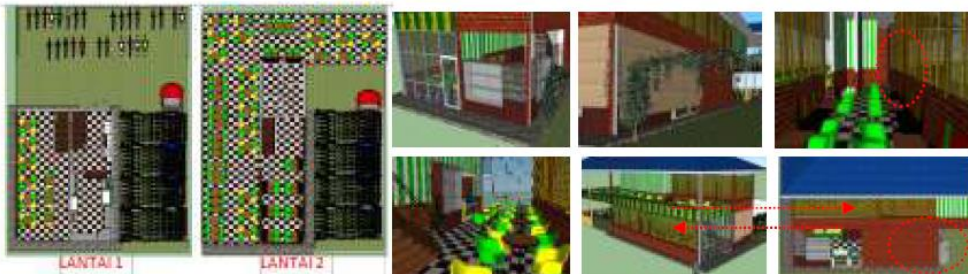
Hasil wawancara dengan beberapa pemilik bangunan di koridor DR Mansur memberikan fakta bahwa hampir semua bangunan tidak didesain oleh arsitek dengan alasan pembiayaan. Setelah mengumpulkan data dan fakta lapangan, studi ini membuat usulan penataan desain beberapa fungsi rumah makan dengan fokus utama menyelesaikan masalah penggunaan ruang publik. Rekomendasi desain memberikan solusi bagi penataan bangunan dengan tidak menggunakan trotoar, dan penyediaan area parkir di dalam kavling bangunan. Rekomendasi desain ini kemudian dipresentasikan kepada pemilik bangunan. Secara umum, pemilik bangunan memberikan respon positif bagi desain-desain yang diajukan.

"Saya tidak menyangka kafe ini bisa didesain seperti ini, saya akan mengajukan desain ini pada pemilik" (Icha, manajer kafe)

AYAM PENYET JAKARTA EKSTING



REKOMENDASI DESAIN AYAM PENYET JAKARTA



Gambar 6. salah satu rekomendasi desain yang ditawarkan dengan memindahkan area parkir ke dalam kavling dan menjaga trotoar sebagai area publik

"Saya menyukai desain ini, area parkir lebih aman, jalur pejalan kaki tidak terganggu oleh stand jualan" (Poppy, pemilik kafe)

"Saya suka dengan desain ini. Parkir kendaraan bis mengoptimalkan lahan yang ada" (Poetra, pemilik restoran)

Pengajuan rekomendasi desain kepada pemilik merupakan upaya untuk memberikan edukasi tentang penggunaan ruang kota yang memperhatikan kepentingan publik. Respon positif masyarakat menunjukkan sangat terbuka peluang meningkatkan kesadaran masyarakat untuk menciptakan kota yang layak huni.



Gambar 7. presentasi rekomendasi desain kepada pemilik salah satu restoran.

Kesimpulan

Penelitian ini memberikan indikasi bahwa koridor kota sebagai ruang publik digunakan oleh masyarakat untuk kepentingan privat. Dengan kondisi ini, ruang kota tidak menunjukkan kota yang layak huni ketika hanya sebagian masyarakat saja yang diuntungkan, sementara sebagian besar lainnya kehilangan hak atas ruang publik yang nyaman. Penelitian ini memberikan kontribusi tentang pola perilaku masyarakat di kota negara sedang membangun dalam menggunakan ruang publik yang disebabkan oleh rendahnya kesadaran masyarakat. Studi ini merekomendasikan edukasi yang intensif bagi masyarakat yang bersifat kolaboratif partisipatif.

Penelitian ini masih terbatas pada satu koridor kota. Penelitian selanjutnya diharapkan memperbesar jumlah sampel di area kota yang berbeda untuk memperoleh gambaran yang lebih komprehensif tentang bagaimana ruang kota digunakan masyarakat dan berkontribusi dalam menciptakan ruang yang layak huni.

Ucapan Terimakasih

Peneliti menyampaikan penghargaan dan terimakasih kepada Kelas Riset dan Seminar Perkotaan dan Permukiman 2014/2015 yang telah membuat penelitian ini berjalan. Juga kepada semua partisipan dan responden atas kolaborasi yang sangat berharga.

Daftar Pustaka

- Appleyard, D. (1981). *Livable Streets*. University of California Press, Berkeley
- Babiano, I. M. & Ieda, H. (2007) Street Space Sustainability in Asia: The Role of The Asian Pedestrian and Street Culture. *Journal of the Estern Asia Society for Transportation Studies*, 7, 2007.
- Creswell, J.W. (2008). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. California: Sage Publications, Inc.
- Groat, L. & Wang, D. (2002). *Architectural Research Methods*. New York: John Wiley & Sons. Inc.
- Harashina, Sachihiko, (1996), "*Environmental Planning on Urban Level*". Discussion Paper 96-6. Tokyo: Dept. of Social Engineering, Tokyo Institute of Technology
- Hartanti, B. Nurhikmah. Feburi (2012). "*Street as Livable Space in the Urban Settlement*". *Repository.ugm.ac.id/92176/1/9_Living%20disaster.pdf*. 8 maret 2015
- Haryadi dan Setiawan. (1995). *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Departemen Pendidikan dan Kebudayaan
- Project for Public Spaces, A Street You Go To, Not Just Through Principles For Fostering Streets As Place. <http://www.pps.org/reference/8-principles-street-as-places/>
- Project for Public Spaces (2008). *Great Corridors, Great Communities*. New york.
- Rapoport, Amos, (1980), *Human Aspect of Urban Form*, Oxford: Pergamon Press
- Sarwono, Sarlito Wirawan, (1992), *Psikologi Lingkungan*, Jakarta : Gramedia dan Program Pascasarjana Program Studi Psikologi, Universitas Indonesia