

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Tujuan dari berjalannya studi ini ialah untuk mengetahui sekaligus menghasilkan rekomendasi penataan ruang penghubung yang baik sebagai ruang antara yang menghubungkan kawasan stasiun dengan kawasan terminal. Lingkup studi termasuk dalam kajian urban desain, karena mengarah pada penataan ruang luar sebagai ruang kawasan kota. Pendekatan yang digunakan sebagai solusi sendiri merupakan *environment behavior* atau pendekatan lingkungan dan perilaku. Sesuai dengan fungsinya, landasan untuk menciptakan ruang penghubung yang baik dihasilkan dari pemenuhan fungsi ruang sebagai wadah aktivitas pengguna. Konteksnya berbasis pada interaksi yang terbentuk antara ruang, manusia sebagai pengguna, serta aktivitas yang membawa pada respon dalam bentuk perilaku di lingkungan yang telah terbangun. Perilaku yang muncul mewakili kebutuhan manusia sebagai dasar pertimbangan dalam mencapai tujuan dari studi ini. Oleh karena itu dasar teori dalam studi terbagi atas dua bagian, meliputi teori ruang penghubung serta teori *environment behavior* sebagai sebuah pendekatan.

2.1 Ruang Penghubung

2.1.1 Definisi ruang

Ruang merupakan bagian komponen paling penting dalam arsitektur. Ruang didefinisikan sebagai volume yang dapat dirasakan dan dipersepsikan oleh manusia, karena terbentuk atas batas – batas spasial yang melingkupinya (Peterson dalam Trancik, 1986). Batas tersebut berupa elemen bidang sebagai pelindung dan pembentuk ruang, yang terdiri atas bidang alas/dasar, bidang vertikal/pembatas, serta bidang atas (Hakim & Utomo, 2008). Wujud batas tergantung pada jenis ruang yang didefinisikan. Antara ruang dalam serta ruang luar memiliki batas ruang yang berbeda, walaupun masih memiliki unsur yang sama.

Lebih dari sekedar wujud spasial, ruang secara fungsional dimaknai sebagai wadah dari segala aktivitas. Ruang dapat dirasakan keberadaannya dengan adanya keragaman dan perbedaan aktivitas yang berlangsung di dalamnya. Perbedaan aktivitas mencirikan batas dan menciptakan identitas kehadiran suatu ruang. Haryadi & Setiawan (2010) kemudian mengemukakan bahwa ruang yang terbentuk secara fisik serta ruang yang dimaknai oleh keberadaan aktivitas menjadi satu kesatuan sistem yang berpengaruh dalam penataan ruang. Dalam merancang dan mendefinisikan sebuah ruang tidak terlepas dari keterkaitan beberapa komponen pembentuk ruang, meliputi fungsi aktivitas sebagai hal yang paling utama. Kemudian sesuai dengan fungsi, diharap adanya batas fisik bersifat permanen maupun tidak

permanen, adanya bentuk ruang, penataan perabot serta kondisi – kondisi ruang tertentu yang dapat memberikan wujud sebuah ruang.

Studi ini menekankan pembahasan terhadap ruang luar. Ruang yang terletak di luar bangunan dan secara langsung berbatasan dengan unsur – unsur alam. Layaknya ruang dalam, ruang luar juga terbentuk oleh keberadaan pembatas (*enclosure*). Namun batas dari ruang luar berbeda, tidak selalu memiliki wujud batas masif melainkan dapat berupa batas maya yang tercipta dari deretan serta ketinggian bangunan, pohon, maupun susunan elemen luar lainnya, serta dapat bersifat alami maupun buatan. Fungsi aktivitas yang berjalan di dalamnya pun berbeda dengan fungsi aktivitas pada ruang dalam. Pada teori selanjutnya akan dibahas lebih lanjut mengenai komponen penataan ruang yang sesuai dengan konteks dalam studi ini.

2.1.2 Ruang urban sebagai ruang penghubung

Seluruh ruang yang terletak di luar dan antara bangunan dalam suatu kawasan perkotaan disebut sebagai ruang kota atau ruang urban (Krier, 1991). Ruang ini menjadi domain atau lingkup wilayah *urban design*. Desain ruang urban berpotensi dalam menghasilkan wujud tatanan ruang tanpa merubah struktur dari keberadaan bangunan – bangunan yang telah berdiri sebelumnya. Hal ini yang menjadi alasan dalam menetapkan konteks urban desain sebagai dasar kajian ruang dalam studi ini.

Sebagian besar ruang urban merupakan ruang terbuka bersifat publik, ditujukan bagi kepentingan publik atau dapat dimanfaatkan oleh siapapun secara bebas. Ruang publik berperan sebagai ruang penghubung serta penyedia fasilitas bagi aktivitas manusia dalam kehidupan kota (Carmona, 2003). Ruang publik sebagai penghubung mengakomodasi aktivitas pergerakan yang menghubungkan manusia terhadap keberadaan dua tempat serta beragam aktivitas yang tersebar di dalamnya. Sedangkan ruang publik sebagai penyedia aktivitas dimaknai sebagai tempat dalam melakukan interaksi sosial atau menjadikan ruang publik sebagai *meeting place*. Segala aktivitas yang berlangsung dalam ruang publik oleh Gehl (2010) diklasifikasikan menjadi :

1. *necessary activities* merupakan aktivitas yang umumnya harus dilakukan, seperti bersekolah, bekerja, menunggu bus, dan sebagainya. Aktivitas berlangsung pada semua kondisi dan merupakan pola inti dari seluruh aktivitas yang terjadi dalam kota. Segala aktivitas dalam klasifikasi *necessary activities* ini cenderung berkaitan dengan kegiatan peralihan, pergerakan, berjalan.
2. *optional activities* merupakan skala aktivitas bersifat rekreatif dan merupakan kegiatan

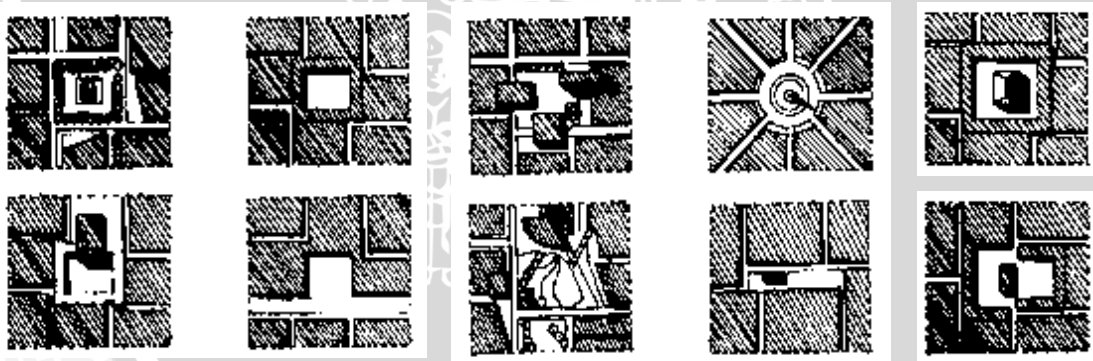
pilihan yang berlangsung dalam suatu kesempatan. Aktivitas ini biasanya berupa aktivitas berjalan – jalan, menikmati pemandangan, ber duduk – duduk.

3. *social activities* meliputi seluruh aktivitas yang melibatkan interaksi antar masyarakat dalam ruang kota, seperti melakukan pertemuan, bercakap – cakap dalam suatu tempat, duduk untuk menunggu orang, serta melakukan aktivitas yang membuat ruang kota sebagai *meeting place*. Aktivitas sosial tersebut dikategorikan dalam kelompok utama *social activities*, meliputi aktivitas jual beli, aktivitas jalanan, aktivitas bertemu, parade, serta demonstrasi.

Zahnd (2006) membagi ruang urban menjadi dua jenis sebagai wujud dari pemenuhan ruang urban sebagai ruang publik dan diterjemahkan dalam bentuknya secara spasial, meliputi ruang dinamis serta ruang statis.

1. Ruang statis

Ruang statis memiliki sifat yang cenderung statis atau diam. Bentuk ruang statis dapat berupa *square (plazas, piazzas, plaxes, court)*. Ruang statis menjadi tempat berlangsungnya aktivitas publik informal (Carmona et all, 2003). Sebagai tempat interaksi manusia dalam ruang kota yang secara fokus menjadi tempat berkumpul serta pusat aktivitas. Dalam hal ini ruang statis dapat memfasilitasi aktivitas sosial serta yang bersifat optional.



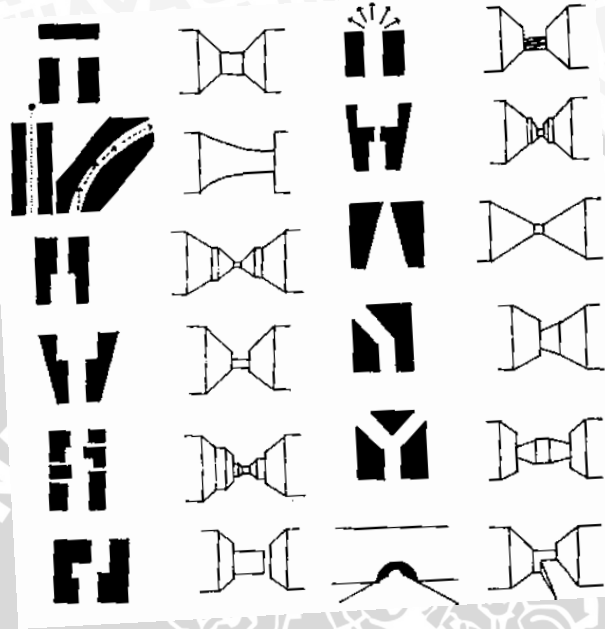
Gambar 2.1 Bentuk ruang statis

Sumber : Zahnd (2006)

2. Ruang dinamis

Ruang dinamis menjadi ruang publik utama yang dibutuhkan dalam kehidupan urban atau perkotaan. Ruang ini terbentuk sebagai ruang pergerakan, ruang aktif yang mewadahi segala bentuk peralihan manusia. Namun ruang dinamis sendiri tidak terlepas dengan keberadaan interaksi manusia sebagai bagian di dalamnya. Ruang

dinamis terbentuk sebagai ruang pergerakan karena sifatnya yang cenderung linear dinamis dan diasosiasikan dengan keberadaan rute. Ruang dinamis sering disebut sebagai ruang jalan atau *street*. Ruang ini dapat memfasilitasi dan mendukung berjalannya aktivitas – aktivitas utama (*necessary activities*).



Gambar 2.2 Bentuk ruang dinamis
Sumber Zahnd (2006)

Ketersediaan kedua wujud ruang spasial tersebut, baik ruang dinamis maupun statis membantu terciptanya interaksi dalam menyediakan hubungan antara lingkungan serta manusia sebagai pengguna di dalamnya. Perbedaannya terletak pada fungsinya yang mewadahi aktivitas manusia yang cenderung bersifat dinamis atau statis. Pada studi ini penyediaan dan perancangan ruang diarahkan pada bentuk ruang dinamis sebagai ruang yang mengimplikasikan adanya pergerakan untuk menghubungkan ruang.

Ruang jalan menjadi ruang publik utama bagi interaksi manusia. Ruang ini dapat membantu terciptanya interaksi dalam menyediakan hubungan antara lingkungan binaan serta pola aktivitas. Wujud fisik dari ruang jalan pada perancangan urban secara spasial didefinisikan dengan keberadaan ruang gerak yang menjadi ruang penghubung antar kawasan. Fungsinya sebagai jalur penghubung antar tempat dan aktivitas.

2.1.3 Klasifikasi ruang penghubung

Elemen fisik perancangan kota yang dikemukakan Shirvani (1985) menjadi wujud fisik yang menggambarkan kondisi ruang urban yang berfungsi sebagai penyusun ruang penghubung antar kawasan. Elemen – elemen difokuskan pada pada sistem penghubung

kawasan, berupa jalur sirkulasi (jalur pergerakan transportasi) dan parkir serta jalur pedestrian (jalur pergerakan bagi pejalan kaki). Keduanya mewakili wujud ruang dinamis yang secara linear mewadahi pergerakan sebagai penghubung manusia, antar tempat dan aktivitas. Susunan elemen beserta kriteria di dalamnya menjadi alat dalam menciptakan hubungan kawasan yang ideal.

1. Sirkulasi dan Parkir (*Circulation and parking*)

Ruang sirkulasi memiliki fungsi paling penting sebagai pembentuk struktur ruang kota. Sirkulasi berperan dalam membentuk, mengarahkan, serta mengontrol pola aktivitas dalam sebuah kawasan, seperti aktivitas transportasi, pejalan kaki, serta aktivitas lainnya. Sedangkan parkir sendiri merupakan bagian dari elemen sirkulasi yang mendukung berjalannya sistem transportasi. Keberadaan sirkulasi dan parkir pada studi ini membantu dalam memberikan ruang pergerakan khusus bagi kendaraan pada kedua kawasan dalam perannya sebagai kawasan transportasi.

Pada studi ini ruang sirkulasi lebih mengarah pada ruang yang sifatnya linier terbuka dengan elemen urban sebagai elemen pembatasnya. Elemen pembatas dapat berupa elemen alami, seperti sungai, taman, jalur hijau, dan sebagainya. Namun dapat pula berupa elemen buatan seperti dinding, bangunan, dan sebagainya. Trancik (1986) menekankan koridor sebagai bentuk utama dari ruang urban yang berfungsi sebagai jalur sirkulasi yang menghubungkan dua atau lebih fungsi aktivitas.

Terdapat tiga cara sebagai dasar dalam membentuk elemen koridor sebagai ruang sirkulasi yang sesuai yang dikemukakan Trancik (1986), yaitu dengan pemenuhan komponen meliputi :

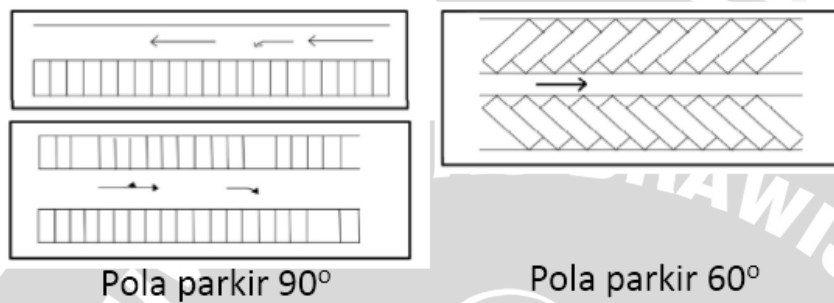
- i) Kerangka tiga dimensional (*three dimensional frame*), sebagai bagian yang mendefinisikan keberadaan ruang berdasar pada batas – batas fisik ruang. Kerangka ini terkait dengan keberadaan batas tepi ruang, dinding pembentuk, hubungan vertikal serta horisontal, serta skala
- ii) Kerangka dua dimensi (*two dimension pattern*), berupa pola ruang dalam dua dimensi meliputi tatanan bidang mengenai komposisi bentuk, material, warna, serta tekstur
- iii) Penempatan objek dalam ruang (*placement object in space*), hal ini terkait dengan objek fisik serta manusia sebagai pengaruh dalam membentuk ruang.

Sistem perparkiran perlu diperhatikan sebagai pendukung aktivitas transportasi serta keterkaitannya dengan sistem sirkulasi. Pada studi ini parkir sebagai sarana dalam menghubungkan masyarakat sebagai pengguna moda transportasi yang disediakan oleh

stasiun serta terminal. Peruntukkan parkir dibedakan menjadi dua, yaitu parkir individu dan parkir umum, meliputi :

a. Parkir individu (kendaraan umum)

Parkir individu ditujukan bagi angkutan umum yang tersedia dan beroperasi dalam lingkup wilayah terminal. Ruang parkir disediakan untuk kendaraan angkot dan bus. Bentuk pola parkir yang dapat diterapkan dapat menyudut 60° atau 90° dengan jumlah dua maupun satu sisi.



Pola parkir 90°

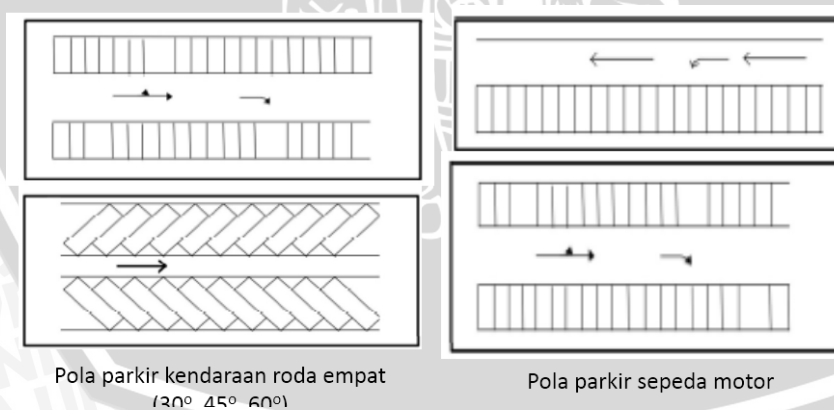
Pola parkir 60°

Gambar 2.3 Pola parkir individu

Sumber : RDTRK Margonda, Depok

1. Parkir umum (kendaraan penumpang)

Parkir yang ditujukan untuk kendaraan penumpang disediakan untuk kendaraan beroda empat maupun sepeda motor dan sepeda. Pola parkir bagi kendaraan roda empat dapat membentuk posisi sudut 30° , 45° , 60° . Sedangkan bagi kendaraan bermotor berbentuk paralel atau sisi maupun dua sisi.



Pola parkir kendaraan roda empat
(30° , 45° , 60°)

Pola parkir sepeda motor

Gambar 2.4 Pola parkir umum

Sumber : RDTRK Margonda, Depok

Bentuk dari sistem perparkiran sendiri merupakan parkir *on street*. Parkiran berbentuk taman dan/atau gedung parkir terintegrasi dengan sistem terminal serta stasiun sebagai penyedia angkutan umum.

2. Jalur Pedestrian (*pedestrian ways*)

Berbeda dengan elemen sirkulasi sebagai ruang pergerakan bagi kendaraan, jalur pedestrian merupakan jalur yang disediakan untuk kepentingan pergerakan dengan moda berjalan kaki. Keberadaan jalur pedestrian meningkatkan vitalitas kota serta mendukung terbentuknya kota yang hidup dan menarik melalui ketersediaan akses yang menghubungkan aktivitas – aktivitas dalam kawasan kota.

Dalam merancang elemen *pedestrian ways* perlunya mempertimbangkan interaksi antara pergerakan dengan berjalan kaki serta kendaraan sehingga tercipta kesatuan sistem pergerakan yang terpadu. Jalur pedestrian sendiri terbagi atas beberapa jenis berkaitan dengan fungsi aktivitas berjalan kaki yang dilakukan, meliputi :

- a. Jalur pedestrian yang terpisah dengan jalur kendaraan umum, biasanya berupa trotoar atau *sidewalk* yang terletak di tepi jalur sirkulasi.
- b. Jalur pedestrian sebagai jalur penyeberangan, digunakan untuk menghindari terjadinya konflik pergerakan dengan moda angkutan lain. Bentuk dari jalur ini, meliputi lajur penyeberangan (*zebra cross*), *subway*, serta *skyway*.
- c. Jalur pedestrian bersifat rekreatif, fasilitas jalur pedestrian yang mewadahi aktivitas masyarakat untuk berhenti dan beristirahat. Jalur pedestrian menyediakan fitur fisik seperti bangku.
- d. Jalur pedestrian untuk beragam aktivitas, digunakan sebagai prasarana dalam berjalan, duduk santai, serta berjalan – jalan, meliputi *pedestrian mall* serta plasa.

Tabel 2.1 Karakteristik jalur pedestrian berdasarkan fungsi dan aktivitas

| No. | Jalur Pedestrian | Fungsi/aktivitas | Karakteristik |
|-----|--|---|---|
| 1 | Trotoar | Sebagai jalur khusus berjalan kaki, pemisah jalur sirkulasi kendaraan dan manusia | <ol style="list-style-type: none"> a. Memiliki arah yang jelas b. Berada di tepi jalan bebas hambatan c. Permukaan rata (maksimal 5%), dengan lebar 1,5 -2 meter |
| 2 | Jalur penyeberangan (<i>zebra cross</i>) | Jalur untuk menyeberangi sirkulasi kendaraan pada aktivitas lalu lintas, menghindari konflik dengan kendaraan | <ol style="list-style-type: none"> a. Berupa persilangan jalur sirkulasi kendaraan, dilengkapi dengan <i>traffic light</i> b. Dimensi lebar 2-4 meter |
| 3 | Plasa | Kegiatan santai serta rekreatif | <ol style="list-style-type: none"> a. Bebas kendaraan b. Merupakan ruang yang lapang c. Lebar bervariasi d. Terdapat fasilitas pendukung |

| | | | |
|---|--------|---|--|
| 4 | Mall | Sebagai tempat berjalan kaki di kawasan perbelanjaan | <ul style="list-style-type: none"> a. Terpisah dari jalur kendaraan b. Berada di kawasan pertokoan c. Merupakan plaza kecil d. Lebar bervariasi e. Terdapat fasilitas pendukung |
| 5 | Subway | Jalur pejalan kaki berfungsi sebagai penghubung dua tempat atau bangunan yang terletak di bawah tanah | <ul style="list-style-type: none"> a. Berupa terowongan di bawah tanah b. Dilengkapi pengkondisian udara dan penerangan c. Bebas kendaraan |
| 6 | Skyway | Jalur pejalan kaki sebagai penghubung antar dua bangunan yang terletak di atas tanah | <ul style="list-style-type: none"> a. Berupa jembatan penyeberangan antar bangunan b. Sirkulasi pejalan kaki secara menerus c. Bebas kendaraan |

Sumber : Teori Perancangan Urban (1991)

Perancangan jalur pedestrian juga tidak terlepas dengan keberadaan *activity support* serta *street amenities* sebagai pengisi di dalamnya (Whyte, 1980 dalam Shirvani, 1985). Aktivitas pendukung tersebut antara lain seperti fasilitas *food services*, penjualan barang, hiburan, serta penyediaan fasilitas yang menarik pemakai menikmati lingkungan sekitar. Sedangkan furnitur jalan menjadi pelengkap di sepanjang koridor jalan. Rubenstein (1992) membagi elemen *street furniture* menjadi beberapa bentuk, meliputi:

- a. Paving, merupakan trotoar/ubin/bahan hamparan penyusun jalan. Material paving dapat berupa aspal, batu, batu bata, maupun beton. Paving membantu dalam memperjelas keberadaan jalur pedestrian. Pemilihan ukuran, pola, warna, serta tekstur menjadi faktor yang mempengaruhi kejelasan jalur pedestrian tersebut.
- b. Lampu, bagian utilitas yang berfungsi sebagai penerangan bagi jalur pedestrian pada malam hari.
- c. Bangku jalan (*sitting facilities*), diletakkan pada area pedestrian sebagai fasilitas bagi pengguna yang ingin beristirahat sejenak atau menikmati suasana lingkungan sekitar.
- d. Vegetasi (*planters*), fungsinya sebagai peneduh di sepanjang area pedestrian, memiliki kriteria jenis tanaman :
 - Tahan terhadap pengaruh udara
 - Massa daun padat
 - Tidak menghalangi pandangan pejalan kaki dan pengguna kendaraan
- e. Penanda jalan (*sign*), diperlukan dalam memberikan identitas lokasi atau aktivitas, mall, serta rambu lalu lintas.
- f. *Shelter* (peneduh), dapat berupa koridor maupun *sitting group* yang berfungsi sebagai

- tempat istirahat maupun halte.
- g. *Bollards*, merupakan barier atau pembatas antara jalur pedestrian dengan jalur sirkulasi kendaraan berupa balok – balok batu. Biasanya terdapat pada pedestrian tipe semi mall.
 - h. *Sculpture*, elemen pendukung yang berfungsi menarik perhatian dan mempercantik jalur pedestrian.
 - i. Jam, tempat sampah. Fungsi penempatan jam yaitu sebagai fokus atau daya tarik kawasan.

2.1.1 Prinsip penataan ruang penghubung

Pemerintah menetapkan peraturan terkait keberadaan ruang penghubung sebagai bagian dari komponen perancangan kota. Dalam Permen PU 06/ 2007 disebutkan bahwa ruang penghubung kawasan terdiri atas jaringan jalan dan pergerakan. Terdapat beberapa komponen yang perlu diperhatikan dalam mewujudkan ruang penghubung antar kawasan yang sesuai, meliputi :

- a. sirkulasi kendaraan umum
- b. sirkulasi kendaraan pribadi
- c. sirkulasi kendaraan umum informal setempat
- d. sirkulasi pejalan kaki dan sepeda
- e. sistem pergerakan transit
- f. sistem parkir
- g. perencanaan jalur pelayanan lingkungan
- h. dan sistem jaringan jalur penghubung terpadu (*pedestrian linkage*)

Pada tinjauan sebelumnya, wujud ruang penghubung sebagai ruang pergerakan telah diklasifikasikan menjadi dua yaitu ruang sirkulasi dan parkir serta jalur pedestrian. Dengan ketentuan pemerintah di atas, maka pembagian sistem ruang jalan dan pergerakan dalam studi ini terbagi atas :

1. sirkulasi dan parkir kendaraan, meliputi sirkulasi kendaraan umum informal dan formal, kendaraan pribadi, dan sistem parkir
2. jalur pedestrian, meliputi jalur pejalan kaki dan sepeda

Prinsip penataan dari sistem sirkulasi dan jalur penghubung yang tertera dalam peraturan pemerintah sendiri meliputi penataan fisik serta fungsional. Pada studi ini beberapa hal yang diterapkan dan disimpulkan menjadi dasar komponen penataan ruang penghubung, terdiri atas:

- i) Orientasi terhadap pergerakan berjalan kaki

- ii) Keterkaitan jaringan jalan sesuai hirarki
- iii) Pemisahan dan pengaitan sistem sirkulasi antar moda yang jelas
- iv) Perhatian pada dimensi sirkulasi dan aksesibilitas
- v) Pengolahan elemen fisik pembatas (lantai, dinding, atap)
- vi) Penataan perabot jalan

Dari beberapa poin di atas terkait dengan berjalannya studi ini, dapat disimpulkan bahwa hal yang perlu diperhatikan dalam merencanakan jalur penghubung yang baik ialah interaksi yang terbentuk antara pejalan kaki dengan jalur kendaraan di mana keduanya dapat terakomodasi dengan baik dengan mempertimbangkan kesesuaian fungsi dengan kebutuhan, kenyamanan fisik, dan psikologis manusia. Orientasi utama dalam penataan ruang penghubung ini berorientasi pada pejalan kaki. Oleh karena itu segala sarana serta faktor – faktor yang terkait dengan berjalan kaki menjadi penting dan akan

2.2 *Environment Behavior* Sebagai Sebuah Pendekatan

Studi ini menggunakan *environment behavior* sebagai kerangka yang mendasari dalam memecahkan permasalahan yang muncul di kawasan studi. *Environment behavior* dalam arsitektur mengkaji mengenai perilaku manusia sebagai pengguna dalam lingkungan yang ditempatinya. Perilaku menggambarkan segala interaksi yang terjadi antara manusia dengan sesamanya, aktivitas yang dilakukan, dengan lingkungan sebagai ruang yang ditempatinya. Pendekatan arsitektur perilaku membantu dalam memberi keputusan perancangan ruang yang sesuai dengan kebutuhan manusia.

2.2.1 Ruang dan aktivitas manusia dalam *environment behavior*

Keberadaan ruang urban tidak dapat dipahami secara spasial saja. Ruang urban merupakan wadah dari segala aktivitas manusia sebagai pengguna. Sebagai ruang publik, ruang urban sebagai tempat masyarakat melakukan aktivitas fungsional dalam kehidupan rutin sehari – hari atau secara periodik. Hal ini diungkapkan oleh Van Eyck (1960) dalam Zahnd (2006) melalui konsep *space – time – conception*.

Norberg-Schulz's (1979) dalam Zahnd (2006) mengungkapkan pemahaman lain mengenai ruang dan tempat. Sebuah ruang dapat dikategorikan sebagai sebuah tempat apabila memiliki ciri khas tersendiri. Trancik (1986) merumuskannya lebih jelas bahwa *space* akan ada apabila dibatasi oleh keberadaan elemen fisik berupa elemen void, dan ruang (*space*) dapat menjadi sebuah *place* apabila memiliki identitas yang diberikan oleh budaya daerah asalnya. Identitas tersebut tampak dari hal yang konkrit (bahan dan material, bentuk,

tekstur, warna) maupun tidak konkrit, berupa budaya dan perilaku manusia sebagai masyarakat sebagai pembentuk identitas.

Rapoport (1990) menekankan bahwa terdapat hubungan khusus antara ruang serta perilaku dan aktivitas manusia. Karakter manusia akan mempengaruhi pembentukan sebuah ruang. Ruang akan membentuk atau mempengaruhi perilaku manusia di dalamnya. Kedua unsur akan membentuk identitas dari keberadaan sebuah ruang dengan pengalaman atau kesan terhadap ruang yang dibentuk dari pemakaian manusia terhadap lingkungan yang ditempatinya.

Ruang dalam kajian perilaku didefinisikan sebagai setting. Begitu pula dengan aktivitas sebagai bagian yang diwadahi di dalamnya. Keduanya termasuk dalam sistem setting, di mana ruang serta komponen penataan di dalamnya berkedudukan sebagai *system of setting* (merupakan unsur fisik atau spasial). Sedangkan rangkaian perilaku yang muncul didasari oleh keberadaan aktivitas disebut sebagai *system of activity*.

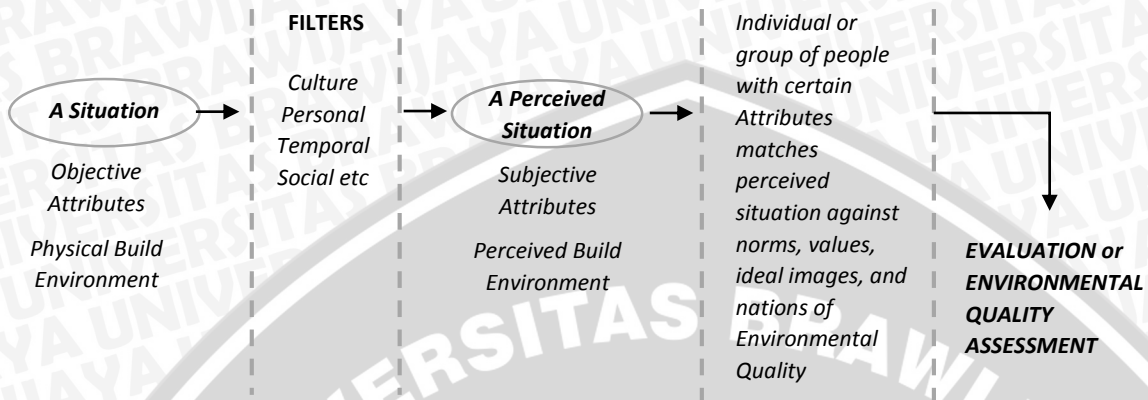
2.2.2 Pemahaman manusia terhadap ruang serta proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang

Pendekatan perilaku diharapkan dapat mengontrol terciptanya lingkungan binaan yang dapat mempengaruhi dan membatasi perilaku sehingga ruang dan aktivitas dapat berjalan sesuai dengan fungsinya. Namun sebelumnya, perlu untuk memahami terlebih dahulu secara jelas proses terbentuknya perilaku manusia. Pemahaman proses ini diperlukan untuk menentukan faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku. Sehingga nantinya dapat diterjemahkan kebutuhan dan keinginan pengguna, namun masih dapat dapat terkendali.

Perilaku terbentuk dari perpaduan beberapa aspek, dimulai dari penerimaan rangsangan atau stimulus dari keberadaan situasi ruang sebagai lingkungan. Kondisi ruang dirasakan melalui sensasi visual, suara, bau, serta sentuhan atas lingkungan secara fisik melalui komponen – komponen yang menatanya. Kemudian rangsangan tersebut diolah dalam otak menjadi sebuah informasi yang terbentuk sebagai sebuah persepsi. Persepsi akan menerjemahkannya sebagai pemahaman dan motivasi atau keinginan dalam menempati sebuah ruang. Sehingga pada akhirnya terbentuklah perilaku pada manusia sebagai bentuk keputusan tindakan mereka dalam ruang tersebut.

Keputusan seseorang dari menerima rangsangan atas keberadaan ruang hingga berakhir sebagai sebuah perilaku pun tidak terlepas dari dasar norma, citarasa, serta posisi yang telah terbentuk pada seseorang dalam sebuah situasi/setting. Terkait dengan aspek –

aspek tersebut, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pengambilan sebuah keputusan dalam berperilaku, seperti kebudayaan, latar belakang keluarga, kelas sosial, umur dan jenis kelamin, kepribadian, dan sebagainya. Proses terbentuknya perilaku dalam ruang ditunjukkan oleh gambar di bawah ini.



Gambar 2.5 Bagan proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang (Rapoport, 1997 dalam Haryadi & Setiawan, 2010)

Pemaknaan sebuah ruang didasari oleh cara pandang pengguna atau manusia terhadap segala sesuatu yang berlaku di dalam sebuah setting ruang. Secara fisik, komponen – komponen yang tersusun dalam ruang beserta ruang itu sendiri memberikan stimulus terhadap proses penerimaan informasi seseorang untuk diterima menjadi sebuah persepsi. Terdapat tiga komponen yang dikemukakan oleh Haryadi & Setiawan (2010) sebagai unsur dalam membentuk fisik sebuah ruang, meliputi :

1. *fixed elements*, sebagai elemen ruang bersifat tetap
2. *semi fixed elements*, elemen ruang yang bersifat agak tetap atau fleksibel
3. *non fixed elements*, elemen yang bersifat tidak tetap, dalam hal ini merupakan aktivitas manusia yang berlangsung dalam ruang

Ketiga komponen berlaku sebagai suatu kondisi ruang yang terjadi dalam waktu tertentu yang dapat merangsang munculnya pemahaman – pemahaman seseorang sesuai dengan yang ia tangkap. Pemahaman tersebut merupakan penilaian/persepsi seseorang terhadap keberadaan kondisi ruang yang ada. Persepsi sendiri muncul karena pengaruh beberapa hal, terkait dengan terjadinya interaksi seseorang terhadap lingkungan. Beberapa unsur yang mempengaruhi persepsi meliputi:

A. Teritori

Teritori berkaitan dengan emosional dari seseorang atau sekelompok orang dalam

menentukan, menandai, bahkan mempertahankan suatu kondisi ruang sebagai ruang personal mereka melalui wujud batas yang dapat dirasakan dengan jelas. Dengan adanya teritori semakin memperjelas batasan – batasan ruang yang membuat seseorang atau kelompok lain tidak dapat mempengaruhi, merubah, atau bahkan terlibat dalam ruang yang telah ditandai seseorang sebagai areanya. Konsep teritori memiliki keterkaitan dengan keberadaan ruang privat (*personal space*) dan publik, serta konsep mengenai privasi.

Altman (1975) dalam Haryadi & Setiawan (2010) mengklasifikasikan teritori menjadi tiga bagian, meliputi *primary*, *secondary*, serta *public teritory*. Ketiganya memiliki keterkaitan dengan keterlibatan sifat personal (*personal*) serta individu atau kelompok. Teritori utama (*primary*) sebagai area utama yang berpengaruh terhadap kehidupan sehari – hari seseorang yang digunakan secara personal dan dimengerti oleh individu atau kelompok lain Sehingga pada area ini tidak akan terjadi keterlibatan lebih jauh oleh pihak lain di luar area. Kedua, area pada teritori sekunder (*secondary*) bersifat tidak terlalu personal bagi seseorang atau kelompok tertentu, karena dapat melibatkan dan dikendalikan oleh kelompok lain secara berkala. Sedangkan teritori terakhir bersifat publik (*public teritory*). Teritori publik menandai area yang dapat digunakan oleh siapapun.

B. Ruang Personal

Ruang personal atau ruang privat menjelaskan batas yang tidak terlihat dari ruang yang ditempati oleh seseorang yang mempengaruhi orang – orang sekitarnya untuk merasa enggan atau tidak dapat memasuki ruang tersebut. Batas dari ruang personal ini bermacam – macam, tergantung pada kesan personal yang ditangkap seseorang. Selain itu latar belakang seseorang serta kondisi dari ruang itu sendiri dapat memunculkan ruang personal berbeda antar individu satu dengan yang lainnya.

Salah satu faktor penentu ruang personal adalah jarak individu. Terdapat istilah *proxemic* atau jarak proksemik merupakan tingkatan jarak terdekat pribadi seseorang yang masih dapat diterima secara menyenangkan saat melakukan interaksi sosial dengan orang lain. Kesan penerimaan seseorang terhadap jarak proksemik pada setiap orang dapat berbeda. Hal ini tergantung pada pengalaman dan ekspektasi yang berbeda. Jarak proksemik ini terbagi atas empat klasifikasi :

Tabel 2.2 Klasifikasi jarak proksemik

| Fase jarak | Hubungan dan aktivitas yang masih dapat diterima | Sensasi yang dapat diterima |
|--|--|--|
| jarak intim (0 – 0.15) (0.15 – 0.45) | <ul style="list-style-type: none"> • Fase dekat, jarak hubungan kasih sayang • Fase jauh, kontak fisik bersentuhan | <ul style="list-style-type: none"> • Pandangan tidak tajam • Pandangan distorsi, suara dengan tingkat rendah, bau tercium |
| jarak pribadi (0.45 – 0.75) (0.75 – 1.20) | <ul style="list-style-type: none"> • Fase dekat, jarak hubungan dengan kenalan • Fase jauh, jarak untuk pembicaraan secara pribadi | <ul style="list-style-type: none"> • Pandangan distorsi dengan fokus melelahkan, tiga dimensi serta tekstru terlihat jelas • Pandangan baik, suara sedang atau pelan |
| jarak sosial (1.20 – 2.10) (2.10 – 3.00) | <ul style="list-style-type: none"> • Fase dekat, hubungan bisnis tidak formal • Fase jauh, bisnis formal dan sosial | <ul style="list-style-type: none"> • Pandangan jelas secara detail, suara normal • Pandangan terhadap tubuh utuh, namun tidak detail |
| jarak publik (> 4.00) | Kontak orang yang belum dikenal, kontak individu dengan publik | Suara keras, pandangan kurang jelas |

Sumber : Gehl, 2010

Jarak personal sendiri dapat membesar atau mengecil tergantung pada situasi lingkungan dan psikologis seseorang. Nantinya konsep ruang personal ini akan mengarah pada konsep *crowding* atau kesesakan. Kondisi seseorang saat sudah tidak dapat mempertahankan ruang personalnya. Faktor utama pemicu terjadinya kesesakan adalah densitas atau kepadatan manusia yang terlalu tinggi pada suatu tempat. Loo (1977) dalam Haryadi & Setiawan (2010) memaparkan tiga faktor yang berpengaruh pada pembentukan kesesakan, meliputi :

1. *environment*

Faktor lingkungan mencakup faktor fisik dan sosial. Kesesakan oleh faktor fisik dipengaruhi oleh dimensi, tempat densitas, serta suasana yang ditimbulkan oleh suatu ruang, meliputi warna, susunan perabot, dll. Sedangkan faktor sosial meliputi norma, kultur, serta adat istiadat.

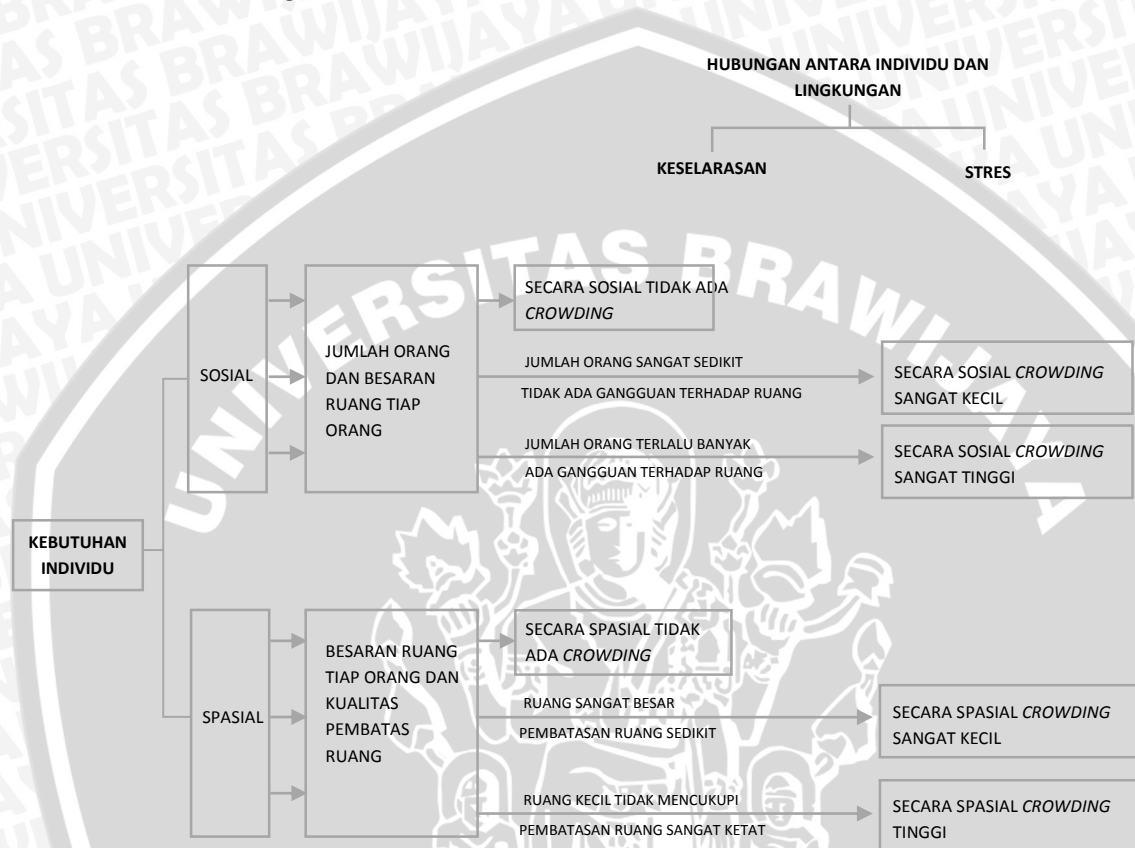
2. *situational*

Kondisi kesesakan mendapatkan pengecualian apabila secara situasional hubungan individu dalam ruang tersebut intim, saling mengenal, walaupun dalam kondisi densitas yang tinggi.

3. *intrapersonal*

Faktor yang berasal dari latar belakang seseorang, meliputi usia, jenis kelamin, pendidikan, pengalaman, serta sikap.

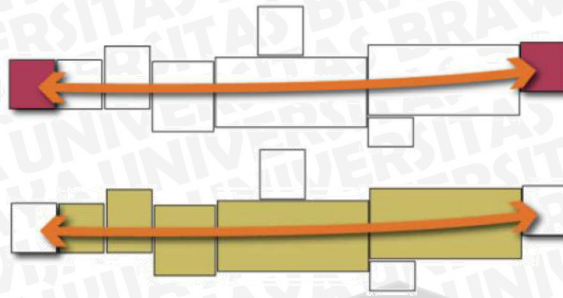
Bagan di bawah menjelaskan bentuk hubungan dari faktor – faktor yang mempengaruhi kesesakan (*crowding*).



Gambar 2.6 Bagan proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang
(Loo & Chalsa (1977) dalam Haryadi & Setiawan, 2010)

2.2.3 Berjalan kaki sebagai bagian pergerakan dan dasar perilaku pembentuk ruang

Pergerakan dalam skala urban merupakan faktor penting sebagai penggerak munculnya kehidupan dan aktivitas masyarakat. Untuk merancang ruang yang berhasil, perlu untuk mengerti sistem pergerakan yang terjadi. Hilier & Iida (2005) dalam O'Donovan (2012) menyatakan bahwa pergerakan dalam ruang perkotaan terdiri dari dua bentuk, meliputi *to-movement* serta *through-movement*. Hal ini menjelaskan bahwa dalam melakukan pergerakan, manusia memiliki tempat yang dijadikan destinasi pergerakan mereka serta tempat yang sifatnya dilalui yang menjadi ruang pergerakan bagi mereka. Dalam *linkage*, hubungan pergerakan menjadi bagian penting dalam menegaskan hubungan ruang.



Gambar 2.7 *To-movement* (atas) dan *through-movement* (bawah)

Sumber : O'Donnovan (2012)

Berdasar pada judul dan tujuan studi, perlunya untuk mengetahui bagaimana mengakomodasi manusia menuju dan atau dari tempat yang menjadi awal atau akhir perjalanan mereka (*origin – destinations point*). Pergerakan menjadi aspek penting dalam menentukan dan membentuk hubungan antar tempat dan antar aktivitas dalam wujud ruang kota, terutama sebagai ruang transisi antar bangunan (Carmona et all, 2006). Bentuk dari pergerakan itu sendiri diungkapkan oleh Carmona meliputi *vehicular and pedestrian movement*, yaitu pergerakan dengan menggunakan kendaraan serta pergerakan dengan berjalan kaki. Keduanya saling terkait dan berperan dalam mendasari bentuk hubungan ruang.

A. Berjalan kaki sebagai pilihan pergerakan

Berjalan kaki merupakan bagian dari aktivitas pergerakan utama, perannya membawa seseorang untuk mencapai satu tempat menuju tempat lain (Gehl,2010). Pada dasarnya aktivitas berjalan kaki menjadi salah satu bentuk dari moda transportasi. Unterman (1984) menyatakan, walaupun keberadaan kendaraan membantu seseorang dalam mencapai suatu tempat dengan lebih cepat dan mudah, berjalan kaki tetap menjadi kebutuhan dalam memulai dan mengakhiri sebuah perjalanan. Seseorang dapat mengatur langkah, berhenti, berbelok, serta bebas berinteraksi dengan lingkungan sekitar dengan berjalan kaki.

Kegiatan berjalan kaki tidak dapat dipisahkan dari keberadaan perpindahan kendaraan. Oleh karena itu terdapat beberapa kategori pejalan kaki berdasarkan sarana perjalanannya (Rubenstein, 1987). Hal ini mewakili kegiatan pergerakan (*movement*) yang berkaitan dengan aktivitas perpindahan moda di dalam kawasan studi meliputi :

- a. Pejalan kaki penuh, merupakan mereka yang memilih berjalan kaki sebagai moda utama menghubungkan tempat asal dengan tempat tujuan secara penuh.
- b. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum, moda jalan kaki menjadi moda antara dari tempat asal menuju kendaraan umum, atau pada jalur perpindahan rute kendaraan

umum, maupun dari tempat pemberhentian kendaraan umum menuju tempat tujuan akhir.

- c. Pejalan kaki pemakai kendaraan umum dan kendaraan pribadi, merupakan mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir menuju kendaraan umum serta dari tempat parkir menuju tempat tujuan akhir perjalanan.
- d. Pejalan kaki pemakai kendaraan pribadi penuh, adalah mereka yang menggunakan moda jalan kaki sebagai moda antara dari tempat parkir kendaraan pribadi menuju tempat tujuan berpergian yang hanya ditempuh dengan berjalan kaki.

Tujuan dari berjalan kakipun dikelompokkan oleh Rubenstein (1987) menjadi :

1. *Terminal trips*, berjalan kaki menuju lokasi yang berhubungan dengan transportasi maupun pusat prasarana transportasi, seperti halte, tempat parkir,
2. *Function trips*, tipe berjalan kaki terikat dengan tujuan tertentu, seperti pulang dan pergi untuk bekerja, berbelanja, makan/minum.
3. *Recreational trips*, sebagai tipe berjalan kaki yang sifatnya santai untuk keperluan rekreasi. Contohnya berjalan kaki untuk berkumpul, bercakap – cakap, menikmati pemandangan.

B. Faktor – faktor yang mempengaruhi aktivitas berjalan kaki

Baik Unterman (1984) maupun Gehl (2010) mengungkapkan faktor – faktor yang mempengaruhi kualitas dari aktivitas berjalan kaki. Faktor – faktor yang mereka kemukakan akan memberi pengaruh terhadap pola serta karakter berjalan kaki masyarakat. Kesesuaian serta kualitas yang baik akan membawa dasar pertimbangan yang baik untuk mewujudkan ruang pergerakan sebagai wujud penghubung ruang. Salah satu aspek yang perlu diperhatikan berkaitan dengan aspek pencapaian. Pada studi ini, faktor yang mempengaruhi aktivitas berjalan kaki dibatasi pada faktor – faktor yang mempengaruhi dalam penghubungan ruang. Faktor – faktor tersebut meliputi :

1. jarak tempuh berjalan kaki (*walking distance*)

a. Waktu (*time*)

Jarak 500 meter dianggap masih dapat diterima sebagai jarak yang dapat ditempuh pejalan kaki dalam mencapai tempat – tempat dalam kota, dengan waktu tempuh berkisar antara 5 hingga 30 menit. Apabila lebih dari jangkauan jarak ini, pejalan kaki membutuhkan fasilitas lain yang dapat mengurangi perasaan lelah mereka dalam berjalan kaki.

b. Ketersediaan kendaraan bermotor (*availability of automobiles*)

Aspek ketiga ini sangat berpengaruh dalam konteks kawasan studi yang merupakan area transportasi. Ketersediaan kendaraan motor dalam hal penempatan mendorong seseorang untuk menempuh jarak yang jauh atau dekat.

2. Kondisi Menyenangkan (*convenience*), meliputi

- ii. *Directness*; ketersediaan rute yang mengarah langsung menuju tempat tujuan.
- iii. *Continuity*; keberlanjutan dari jalur pejalan kaki yang tersedia, terus terhubung
- iv. *Availability*; menyangkut pada ketersediaan jalur untuk berjalan kaki

3. Keselamatan (*safety*)

Elemen – elemen yang dapat mempengaruhi aspek keamanan menyangkut pada perlindungan manusia terhadap lalu lintas serta kecelakaan (*traffic and accidents for*) seperti yang dikemukakan Gehl (2010) dalam kualitas desain urban yang dipaparkannya. Faktor yang menentukan berupa rasa terlindungi bagi pejalan kaki dengan ketersediaan jalur yang minim ataupun terhindar dari konflik pergerakan dengan kendaraan.

4. Daya tarik (*interest*)

Daya tarik dibutuhkan untuk memberikan kesan menyenangkan dan lebih baik bagi pejalan kaki untuk menempuh perjalanan mereka. Selain itu daya tarik dapat pula berupa sesuatu yang dapat menarik dan mengarahkan seseorang menuju suatu tempat.

Selain keempat aspek tersebut, kecepatan dalam berjalan kaki (*walking speed*) juga menjadi aspek yang perlu diperhatikan. Aspek kecepatan berjalan kaki menjadi penentu dalam menciptakan ruang bagi aktivitas pergerakan serta kebutuhan manusia sebagai pejalan kaki di dalamnya. Fruin (1971) mengungkapkan lebih jelas mengenai aspek terakhir ini sebagai salah satu konsep yang perlu dipertimbangkan dalam menciptakan ruang gerak yang sesuai dan memadai. Kecepatan berjalan kaki sendiri dipengaruhi oleh karakteristik pejalan kaki, ditinjau dari tujuan bertransportasi, tempat tujuan, waktu perjalanan, moda transportasi, serta jarak tempuh.

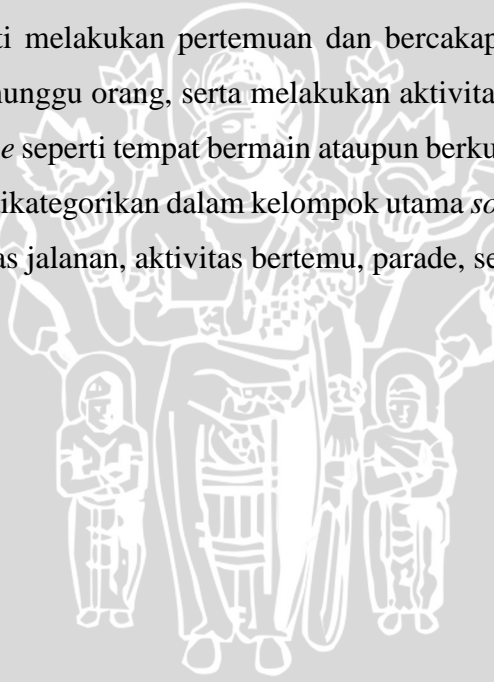
C. Perilaku berjalan kaki

Memahami perilaku berjalan kaki dalam studi ini bertujuan untuk mengetahui hubungan yang terjalin antara manusia sebagai pengguna terkait dengan ruang sebagai tempat melakukan pergerakan. Ketersediaan ruang memiliki dampak terhadap perilaku berjalan kaki manusia. Kondisi dan aktivitas manusia berdampak pada penyesuaian ruang di dalamnya. Perilaku tersebut dapat bersifat individu maupun secara berkelompok. Ketersediaan ruang, dimensi ruang, rute, serta penempatan elemen pendukung yang

berkaitan dengan jalur pejalan kaki berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki. Begitu pula sebaliknya, bahwa perilaku berbeda menghasilkan konsep serta wujud ruang yang berbeda.

Aktivitas dari berjalan kaki sendiri dapat diklasifikasikan menjadi beberapa tipe. Gehl (2010) mengklasifikasikan aktivitas berjalan kaki ini menjadi tiga tipe, meliputi :

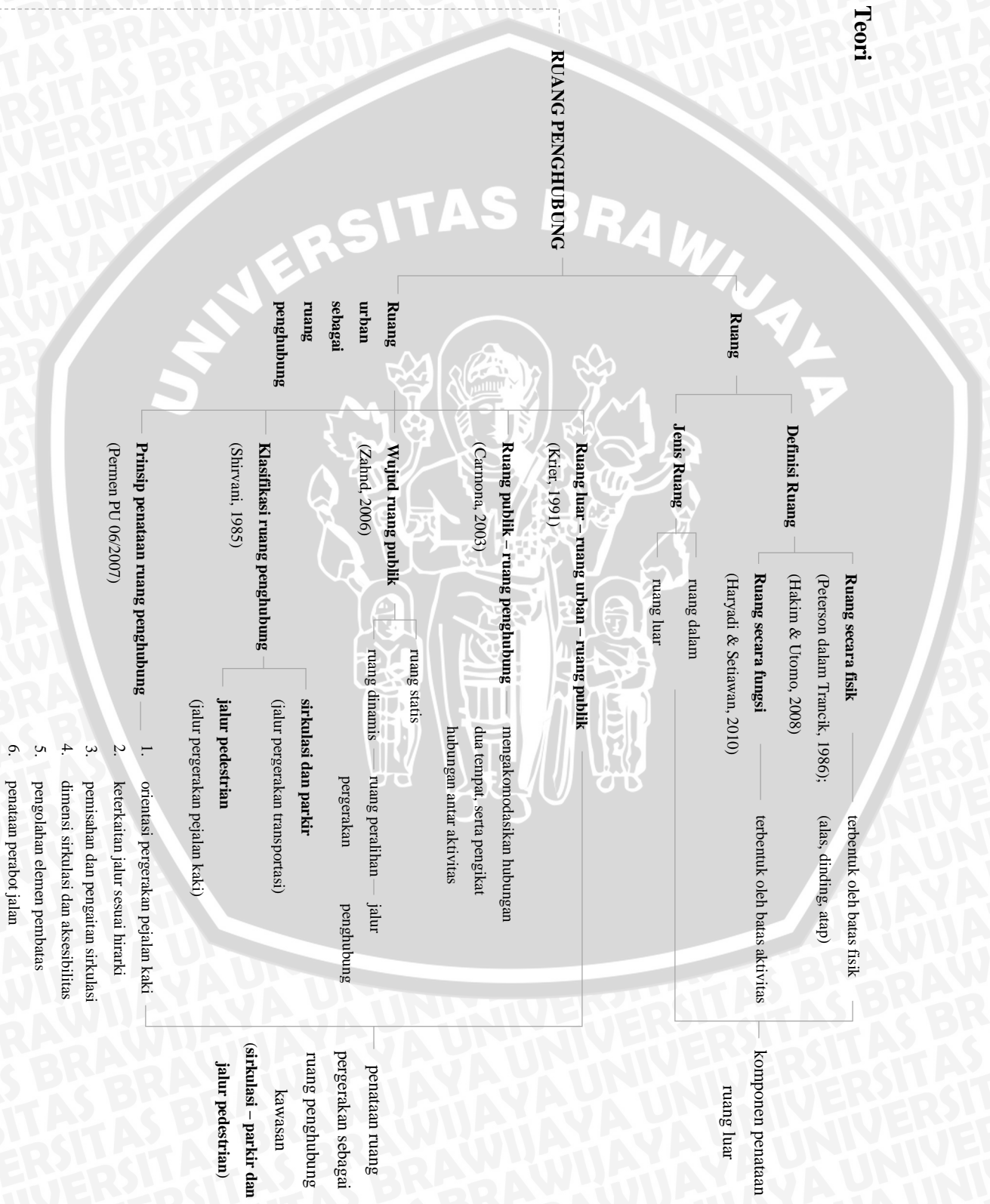
1. *necessary activities* merupakan aktivitas berjalan kaki untuk menuju sekolah, bekerja, menunggu bus, dan sebagainya. Aktivitas berlangsung pada semua kondisi dan merupakan pola inti dari seluruh aktivitas yang terjadi dalam kota.
2. *optional activities* merupakan skala aktivitas berjalan kaki bersifat rekreatif dan merupakan kegiatan pilihan yang berlangsung dalam suatu kesempatan. Aktivitas ini biasanya berupa aktivitas berjalan – jalan, menikmati pemandangan, ber duduk – duduk.
3. *social activities* meliputi seluruh aktivitas yang melibatkan interaksi antar masyarakat dalam ruang kota, seperti melakukan pertemuan dan bercakap – cakap dalam suatu tempat, duduk untuk menunggu orang, serta melakukan aktivitas yang membuat ruang kota sebagai *meeting place* seperti tempat bermain ataupun berkumpul bagi kaum muda. Aktivitas sosial tersebut dikategorikan dalam kelompok utama *social activities*, meliputi aktivitas jual beli, aktivitas jalanan, aktivitas bertemu, parade, serta demonstrasi.

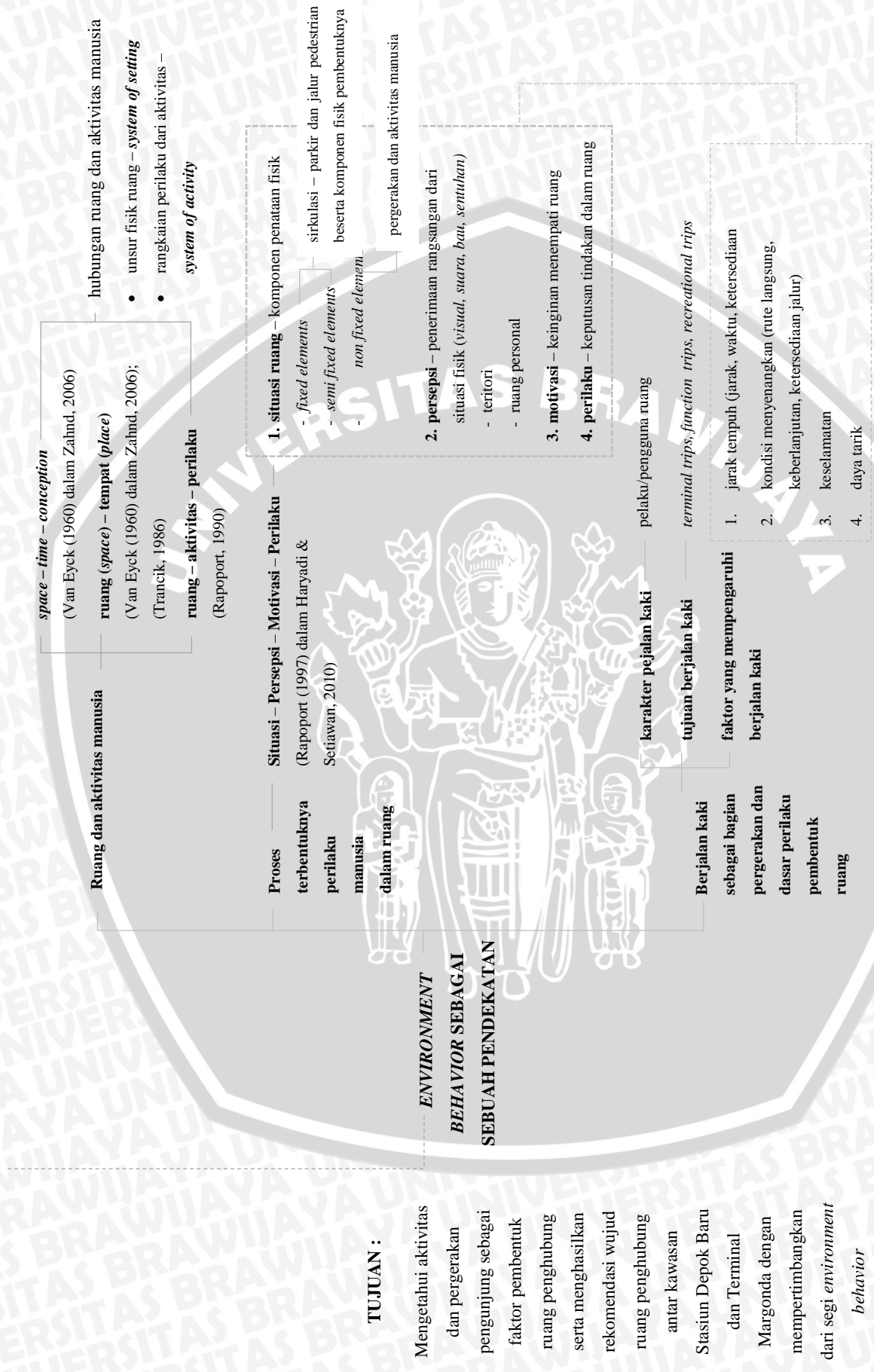


2.3 Kerangka Teori

TUJUAN :

- Mengetahui aktivitas dan pergerakan
- penjungjung sebagai faktor pembentuk ruang penghubung
- serta menghasilkan rekomendasi wujud ruang penghubung antar kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal
- Margonda dengan mempertimbangkan dari segi *environment behavior*





Gambar 2.8 Kerangka teori