

RAGAM RELASI RUANG ANTARMUKA (*INTERFACE*) BANGUNAN DAN JALAN TERHADAP KUALITAS INTERAKSI SOSIAL PADA KORIDOR KOMERSIAL

Natasia Heindri¹, dan Susinety Prakoso²,

^{1,2}. Program Studi Arsitektur, Fakultas Desain, Universitas Pelita Harapan,
Jl. M. H. Thamrin Boulevard 1100 Lippo Village, Tangerang, Indonesia

¹Email: natasiaheindri@gmail.com

Abstrak

Interaksi sosial, aktif maupun pasif, pada suatu ruang kota berpotensi terjadi di ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan ruang jalan. Ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan merupakan ruang persinggungan antara ruang di depan bangunan dan ruang jalan. Relasi ruang antarmuka (*interfaces*) bangunan dan jalan adalah penting karena ragam relasi tersebut dapat berkontribusi dalam mendorong terjadinya interaksi sosial yang aktif pada suatu ruang kota, khususnya pada koridor komersial. Lokasi studi adalah koridor komersial Lippo Karawaci sepanjang 2,5 kilometer. Studi literatur menemukan bahwa karakteristik fisik bangunan seperti *building line*, *building setback*, *building width*, *building depth*, *building corner* dan atributnya, serta karakteristik fisik ruang jalan seperti jalur pedestrian, jalur sepeda, median, *street furniture*, dan *ephemeral objects* mempengaruhi aktivitas dan interaksi sosial yang terjadi pada ruang antarmuka (*interfaces*) bangunan dan jalan. Hasil observasi dan analisis pada lokasi studi mengungkapkan bahwa karakteristik fisik ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan dengan tipologi *direct/transparent* dan tipologi *pedestrian setback* mendorong interaksi sosial aktif, sedangkan tipologi *car setback*, tipologi *direct/opaque*, tipologi *boring* mendorong interaksi sosial pasif. Tipologi *impermeable/blank* ditemukan tidak mendorong interaksi sosial aktif maupun pasif. Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa perancangan ruang kota yang mendorong kualitas interaksi sosial perlu memperhatikan ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan.

Kata kunci: Ruang Antarmuka (*Interface*), Bangunan, Jalan, Interaksi Sosial, Koridor Komersial.

Abstract

Title: *Varied Interface Relations Between Buildings And Streets Towards The Quality Of Social Interactions In Commercial Corridors*

Active and passive social interactions in a city have the potential to take place between the interface of buildings and streets. Building and street interface is the in-between space of building and streets. The various relations of building and street interface can contribute to the quality of social interactions, particularly in a commercial corridor. The relative theories revealed that physical characteristics of buildings includes building lines, building setback, building width, building depth, building corners and attributes; and the physical characteristics of streets which are pedestrian lanes, bicycle lanes, median, street furniture, and ephemeral objects contributed to the quality of social activities and interactions in the in-between space of buildings and streets. This study examines the interface quality between buildings and streets along 2.5 kilometres of Lippo Karawaci's commercial corridor. This study discovered that the physical characteristics of buildings and streets interfaces with direct/transparent typology and setback pedestrian typology encourage active social interactions, while the car setback typology, direct/opaque typology, typology boring encourages passive social interactions. The impermeable/blank typology was found has neither active nor passive social interaction. This study may have an implication on the design of buildings and streets interface should be taken into account for future planning of the quality of the public realm.

Keywords: *Interface, Buildings, Streets, Social Interactions, Commercial Corridors.*

Pendahuluan

Ruang kota merupakan suatu wadah untuk melakukan berbagai kegiatan penghuni kota. Salah satu bentuk wadah tersebut, berupa ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan. Ruang antarmuka (*interface*) adalah sebuah ruang yang berada di depan bangunan dan jalan. Dalam sebuah urban desain, ruang antarmuka (*interface*) merupakan kunci utama sebagai ruang untuk bernegosiasi maupun bersosialisasi dengan masyarakat perkotaan yang secara sosial jauh dan secara fisik berdekatan (Bauman, 2008). Ruang antarmuka memiliki beragam varian yang dipengaruhi oleh fungsi dan bentuk dari muka bangunan. Kolaborasi ruang antarmuka bangunan dan jalan akan membentuk interaksi yang aktif dan pasif, terutama pada koridor komersial.

Suatu ruang antarmuka (*interface*) dikatakan positif, bila memberikan kesan positif pada bentuk dan fungsi dari ruang luarnya serta dapat meningkatkan aktivitas yang berkontribusi dalam mendorong warga maupun pengunjung untuk bersosialisasi (Llewelyn-Davies, 2007). Keberagaman ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan merupakan hal yang penting dalam menentukan aktivitas yang terjadi di suatu ruang kota, seperti interaksi sosial yang aktif maupun pasif.

Semua interaksi sosial aktif dan pasif yang terjadi di suatu koridor ruang kota merupakan hasil dari relasi ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan. Untuk meningkatkan kualitas interaksi sosial pada suatu koridor ruang kota, diperlukan pengembalian kualitas hidup warga kota melalui penempatan ruang antarmuka (*interface*) yang disesuaikan dengan karakteristik fisik bangunan dan jalan. Menurut *new urbanism*, sebuah koridor jalan perlu dikembalikan fungsinya sebagai ruang publik yang memiliki ruang terbuka dan fasad bangunan sebagai dinding jalan (Kunstler, 1996). Ragam relasi ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan akan menentukan kualitas interaksi sosial yang terjadi. Oleh karena itu, penelitian ini bertujuan untuk meneliti bagaimana ragam relasi ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan dapat meningkatkan kualitas interaksi sosial, khususnya pada koridor komersial.

Penelitian ini dilakukan pada ruang antarmuka bangunan dan jalan yang berada di koridor komersial. Ruang antarmuka koridor komersial dipilih, karena memiliki beragam bentuk interaksi sosial baik yang aktif maupun pasif. Interaksi sosial pada koridor komersial yang dihasilkan dari relasi antarmuka bangunan dan jalan dapat mempengaruhi kualitas *livability* suatu kota. Namun kenyataannya, berdasarkan fenomena umum yang diamati pada suatu koridor komersial adalah tidak meratanya persebaran interaksi sosial ataupun tidak sesuainya penggunaan ruang antarmuka bangunan. Sebagai contoh, koridor komersial Lippo Karawaci memiliki tinggi bangunan yang beragam dari *high rise building* sampai dengan *low rise building*. Selain itu, fungsi bangunan di koridor komersial ini sangat beragam, yaitu ada kantor, sekolah, universitas, hunian, pusat perbelanjaan, restoran, rumah sakit, dan hotel. Asumsinya adalah koridor komersial Lippo Karawaci memiliki kualitas interaksi sosial yang aktif, namun pada kenyataannya didominasi oleh interaksi yang pasif.

Berangkat dari fenomena ini, maka penelitian ini bertujuan untuk meneliti apa karakteristik fisik yang membentuk ruang antar muka bangunan dan jalan? Bagaimana penggunaan ruang antarmuka bangunan dan jalan pada suatu kasus studi koridor komersial? Apa ragam tipologi ruang antarmuka bangunan dan jalan yang dapat mendukung interaksi sosial?

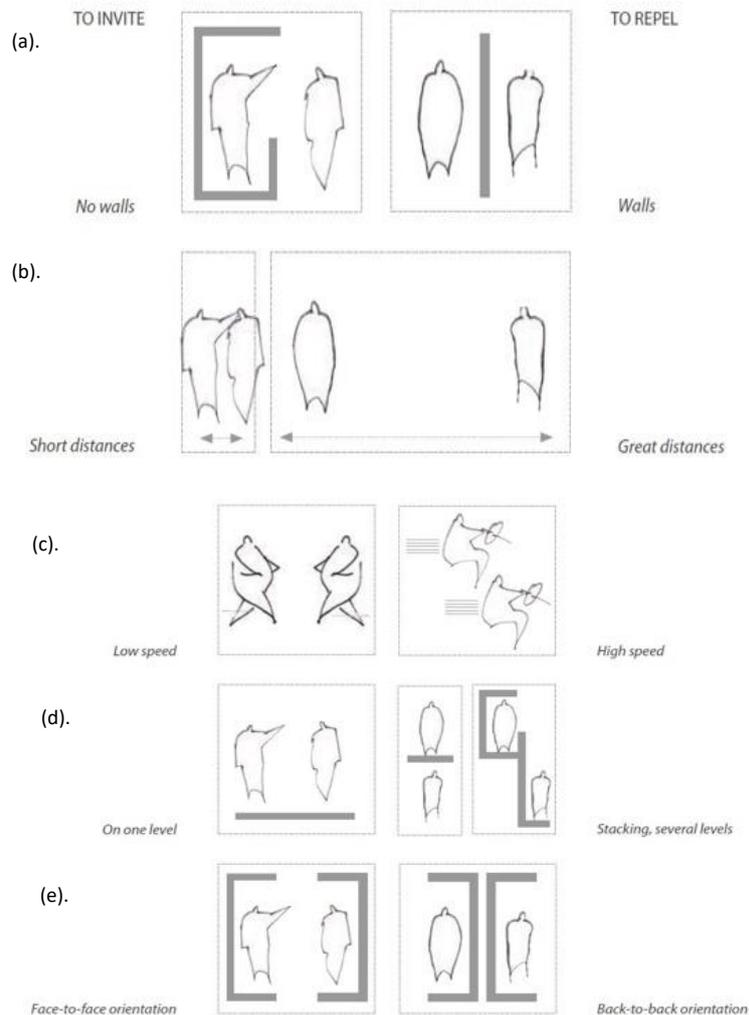
Studi Literatur

Ruang Antarmuka (*Interface*) Bangunan dan Jalan

Ruang kota identik dengan aktivitas masyarakat, terutama pada bagian ruang depan dari muka bangunan tersebut. Ruang depan yang terbentuk disebut sebagai ruang antarmuka (*interface*), karena ruang depan tersebut bersinggungan dengan bangunan dan jalan. Ruang antarmuka (*interface*) memiliki beragam aktivitas yang didalamnya terdapat interaksi secara aktif dan pasif, serta interaksi tersebut berlangsung diantara muka bangunan dan ruang jalan. Interaksi tersebut dipengaruhi oleh

beberapa bentuk batasan fisik yang mempengaruhi. Menurut Gehl (2010, 2011), ada beberapa hal tersebut yang mempengaruhi (lihat gambar 1), yaitu:

1. Pada gambar 1a menggambarkan adanya interaksi, ketika tidak adanya batasan seperti dinding.
2. Pada gambar 1b menggambarkan adanya interaksi, ketika semakin sempitnya suatu jarak dalam jalur pedestriannya.
3. Pada gambar 1c menggambarkan adanya interaksi, ketika kecepatan pergerakan seseorang lebih rendah.
4. Pada gambar 1d menggambarkan adanya interaksi, ketika dua orang atau lebih berada pada satu tingkat yang sama.
5. Pada gambar 1e menggambarkan adanya interaksi, ketika dua orang atau lebih berhadapan secara langsung.



Gambar 1. Bentuk batasan *interface* menurut Gehl (2010, 2011)

Sumber: Gehl, 2011, 237

Berbagai interaksi yang terbentuk dari batasan ruang antarmuka (*interface*) tersebut, Gehl (2010, 2011) mengelompokkannya menjadi 5 (lima) tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu: *active* (tipe A), *friendly* (tipe B), *mixture* (tipe C), *boring* (tipe D), dan *inactive* (tipe E). Tipologi *active* (tipe A), terdiri dari beberapa unit kecil dengan memiliki banyak pintu (15-20 pintu setiap 100m). Unit kecil tersebut memiliki beragam variasi fungsi, fasad, *details*, dan *materials*. Tipologi *friendly* (tipe B), terdiri dari beberapa unit kecil (10-14 pintu setiap 100m), setiap unit kecil tersebut memiliki beberapa variasi fungsi, fasad, dan *details*. Tipologi *mixture* (tipe C), terdiri atas beberapa unit besar dan kecil

(6-10 pintu setiap 100m), setiap unit tersebut memiliki beragam variasi fasad, sebagian tampak depan sedikit tertutup, dan sedikit *details*. Tipologi *boring* (tipe D), terdiri atas beberapa unit besar dengan sedikit pintu (2-5 pintu setiap 100m), setiap unit besar itu tidak memiliki beragam variasi fungsi, sebagian besar tertutup, dan sedikit *details*. Tipologi *inactive* (tipe E), terdiri atas beberapa unit besar dengan tidak memiliki pintu (0-2 pintu setiap 100m), setiap unit besar tersebut bersifat pasif, fasadnya seragam, dan tidak memiliki *details*.

Dovey & Wood (2015) juga mengungkapkan ada 5 tipologi ruang antarmuka (*interface*) pada bangunan dan jalan, yaitu *impermeable/blank* (tipe A), *direct/opaque* (tipe B), *direct/transparent* (tipe C), *pedestrian setback* (tipe D), dan *car setback* (tipe E). Tipologi *impermeable/blank* (tipe A) merupakan sebuah bentuk ruang antarmuka yang tidak memungkinkan adanya akses pejalan kaki dan akses visual. Contohnya: terdapat dinding, ruang terbuka hijau yang privat, dan adanya tempat parkir kendaraan). Tipologi *direct/opaque* (tipe B) merupakan sebuah bentuk ruang antarmuka yang memiliki akses pejalan kaki ke dalam ruang privat dalam bangunan, karena sempadan nol, namun tidak memberikan akses visual, karena bukaan yang ada tidak besar. Contohnya: terdapatnya pagar dan dinding. Tipologi *direct/transparent* (tipe C) merupakan sebuah bentuk ruang antarmuka yang memiliki akses pejalan kaki dan akses visual, biasanya pada daerah komersial. Tipologi *pedestrian setback* (tipe D) merupakan sebuah bentuk ruang antarmuka yang menjadikan *setback* sebagai akses pejalan kaki dan berfungsi sebagai ruang sosial. Tipologi *car setback* (tipe E) merupakan sebuah bentuk ruang antarmuka yang menyediakan *setback* untuk tempat parkir kendaraan.

Setiap tipologi ruang antarmuka (*interface*) memiliki keragaman bentuk dengan relasi interaksi yang berbeda (Gehl, 2010, 2011; Dovey dan Wood, 2015). Keragaman ini yang mendorong terbentuknya interaksi aktif dan pasif pada suatu ruang kota, terutama pada koridor komersial.

Karakteristik Fisik Bangunan

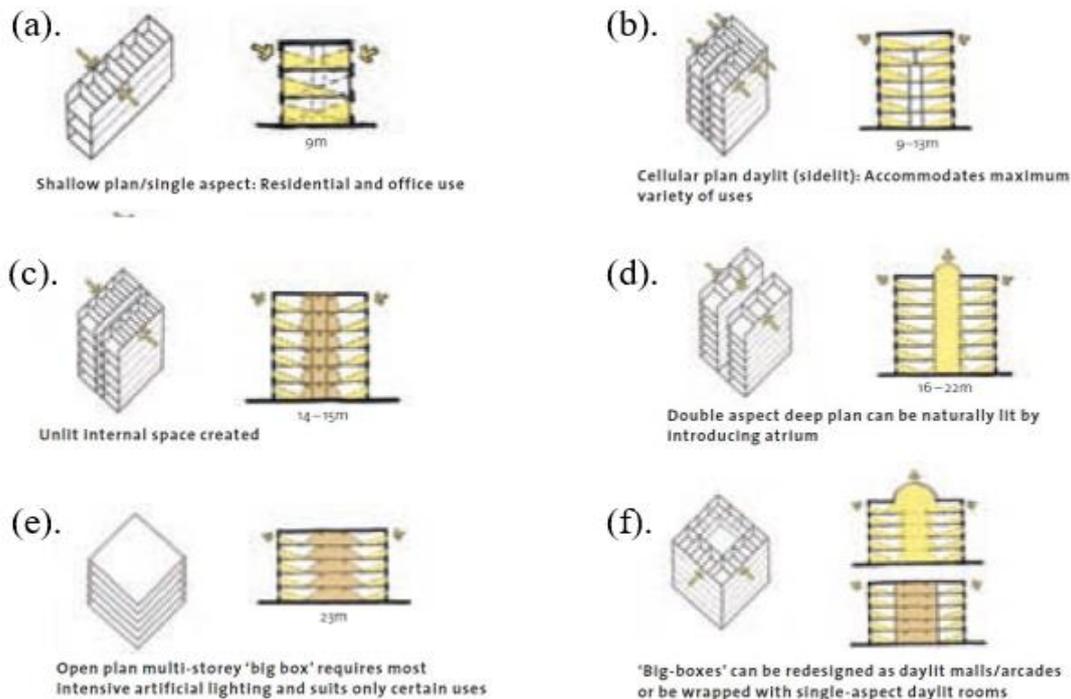
Karakteristik fisik suatu bangunan yang membentuk keragaman ruang antarmuka (*interface*) (Llewelyn-Davies, 2007) adalah *building line*, *building setback*, *building width*, *building height*, *building depth*, *building corner*, dan beberapa atribut yang melekat pada suatu bangunan. *Building line* terdiri dari dua tipe yaitu tipe *be direct*, yang merupakan garis batas bangunan dengan tujuan menciptakan kontinuitas dari bagian depan/muka bangunan yang menghadap jalan sehingga dapat meningkatkan interaksi dan tipe *face up*, yang merupakan sebuah daerah tempat parkir mobil yang dapat membuat persepsi visual yang negatif.

Building setback memiliki beberapa tipe, yaitu *building setback* pada konteks *core commercial areas* memiliki jarak *setback* berdekatan dengan tepi *sidewalk* secara langsung pada bagian depan bangunan komersial. Sedangkan *building setback* pada konteks *inner urban areas* memiliki garis sempadan bangunan 1,5m – 3m bersifat *semi private* antara residensial/bangunan komersialnya, yang berpeluang untuk menciptakan ruang untuk taman kecil, sepeda, dan beragam ruang fungsional lainnya. *Building setback* pada konteks *outer urban areas* memiliki garis batas bangunan sebesar 5m dengan tujuan sebagai daerah transisi yang membatasi jalur arteri yang lebih ramai dan berfungsi sebagai *buffer* antara jalan dengan bangunan/rumah. *Building width* berkaitan dengan lebar bangunan yang bersinggungan dengan ruang publik. *Building width* dengan lebar 5m – 7m dapat menciptakan bentuk yang lebih fleksibel. Apabila *building width* kurang dari 5,5 m dapat menyebabkan terhalangnya cahaya yang masuk dan ventilasinya. *Building height* berkaitan dengan ketinggian bangunan, yang terbagi menjadi tipe *high rise building*, yaitu bangunan dengan ketinggian lebih dari 10 lantai dan tipe *medium rise building* yang memiliki ketinggian bangunan lebih rendah.

Building depth berkaitan dengan kedalaman bangunan yang mempengaruhi kualitas ruang dalamnya. *Building depth* terbagi menjadi dua tipe, yaitu tipe *plan shallow* dan tipe *orientation and flexibility*. Tipe *plan shallow* memiliki dampak terhadap kebutuhan *artificial light* dan ventilasi ruang dalam. *Building depth* terbagi menjadi beberapa tipologi (lihat gambar 2), yaitu:

1. Pada gambar 2a, kedalaman dengan jarak <9m membuat bagian depan koridor pusat menjadi tidak dalam dan fleksibilitas menjadi terbatas dalam perencanaan internal.

2. Pada gambar 2b, kedalaman dengan jarak 9m – 13m membuat pencahayaan secara alami dan ruang ventilasi yang maksimal.
3. Pada gambar 2c, kedalaman dengan jarak 14m – 15m membuat segala sesuatu yang dibutuhkan masih tercukupi, namun membutuhkan beberapa ventilasi buatan dan *artificial light*.
4. Pada gambar 2d-f, kedalaman dengan jarak 16m – 22m lebih membuat energi yang digunakan lebih intensif, meskipun bentuk yang dapat mendukung cahaya tersebut melalui atrium atau *light well* yang dapat menyebarkan cahaya ataupun udara sampai 40m.



Gambar 2. Tipologi *building depth*

Sumber: Llewelyn-Davies, 2007, 94

Building depth tipe orientation and flexibility berdampak pada orientasi bangunan. Bagian bangunan terpanjang disarankan menghadap ke jalan, sehingga memberikan ruang dalam merancang *building frontage*. *Building corner* merupakan bagian yang paling menonjol dan memiliki dua bagian depan sehingga membuka akses dari dua arah. Atribut-atribut lain yang melekat pada karakteristik fisik bangunan terdiri atas fasad, bukaan, *awning*, *balconies*, *bays*, *porches*, *colonnades*, kanopi, dan *ornamentation*.

Karakteristik Ruang Jalan

Ruang jalan merupakan bagian dari ruang kota, di mana ruang jalan berfungsi sebagai akses untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya (lihat gambar 3). Karakteristik ruang jalan dibentuk oleh jalur pedestrian, jalur sepeda, median, *street furniture* (Mehta, 2013). Ruang jalan juga perlu didukung oleh *ephemeral objects*. *Ephemeral objects* dapat mendorong *sense of closeness* ruang kota tersebut (Muminovic et al., 2014). Suatu *pedestrian realms* juga perlu memiliki beberapa atribut, seperti *frontage*, *the tree planted median*, *sidewalk*, *local traffic and parking*, *cycle track*, *street furniture*, dan *edge* (Jacobs et al., 2002)

Frontage menurut *Abu Dhabi Planning Council*, merupakan sebuah ruang diantara fasad bangunan, dinding, atau pagar dengan jalur pejalan kaki dalam *pedestrian realms*. *The tree planted median* merupakan sebuah pembatas dan juga sebuah *interface* antara *pedestrian realms* dengan *through-*

going realms (Jacobs et al., 2002). *Sidewalk* merupakan jalur pejalan kaki untuk bermobilitas di sepanjang jalan. Apabila sebuah *sidewalk* memiliki jalan yang lebih luas maka memerlukan *pedestrian traffic*, seperti *crosswalk* untuk memudahkan aksesibilitas pejalan kaki dalam berpindah tempat (Jacobs et al., 2002). *Local traffic and parking* merupakan sebuah tempat parkir yang digunakan sebagai akses untuk masuk ke dalam bangunan dari jalan dan memudahkan pengendara untuk memarkirkan kendaraannya ke dalam *pedestrian realms* (Jacobs et al., 2002).

Cycle track merupakan sebuah jalur khusus untuk sepeda dan biasanya diletakkan berdampingan dengan median ataupun dengan jalur pedestrian (*designated bicycle lanes*). Jalur sepeda juga sebaiknya langsung berdampingan dengan jalan (*local bicycle traffic*) (Jacobs et al., 2002). *Street furniture* menurut *Abu Dhabi Planning Council*, merupakan sebuah *primary buffer* di antara jalur pedestrian yang aktif dengan jalur kendaraan. Penempatannya biasa berdampingan dengan median.

Street furniture meliputi segala benda pendukung jalan, seperti bangku, meja, *advertising signs*, tempat sampah, *fire hydrant*, *light poles*, dan sebagainya (Mehta, 2013). *Edge* menurut *Abu Dhabi Planning Council*, merupakan *interface* antara jalur kendaraan atau *travel lane* dengan *local traffic and parking*. *Ephemeral objects* merupakan sebuah objek yang bersifat sementara dan digunakan sebagai tanda bahwa suatu koridor itu aktif dan dilalui banyak orang, seperti contohnya keberadaan objek-objek seperti tanaman, sepeda, dan beragam benda kepemilikan lainnya (Muminovic et al., 2014).



Gambar 3. Potongan jalan
Sumber: Dokumentasi pribadi

Selain beberapa karakteristik fisik pembentuk ruang jalan yang telah dijelaskan di atas, *pedestrian realms* pada suatu ruang jalan juga dipengaruhi beberapa variabel lain (Mehta, 2013), seperti variabel fisik, seperti: keberadaan tempat duduk, *street furniture* lain dan *physical artifacts*, lebar pedestrian, pohon, kepadatan, bentuk, tekstur, dan warna tanaman dan keragaman tata guna lahan seperti variasi toko, kehadiran retail dan tempat berkumpulnya komunitas (*community gathering places*). Variabel-variabel lain yang mempengaruhi lingkungan, seperti: cahaya matahari, bayangan, angin, dan suhu udara juga mempengaruhi kualitas *pedestrian realm*.

Ragam Bentuk Interaksi Sosial

Interaksi sosial pada suatu ruang kota berlangsung jika terjadinya kontak antara dua pihak atau lebih (Mehta, 2009). Ada beberapa tipe interaksi sosial aktif (Mehta, 2013). Tipe pertama adalah *fleeting relationship*, yaitu suatu interaksi sosial secara fisik yang terjadi diantara dua individu atau lebih yang tidak saling mengenal. Tipe kedua adalah *routinized relationship*, yaitu suatu interaksi sosial yang terjadi secara berulang setiap harinya atau pada hari tertentu. Tipe ketiga adalah *quasy-primary relationship*, yaitu suatu interaksi sosial secara fisik yang terjadi, ketika keduanya atau lebih saling mengenal. Tipe terakhir adalah *intimate-secondary relationship*, yaitu suatu interaksi sosial secara

fisik yang terjadi, ketika keduanya atau lebih saling mengenal lebih dalam, seperti halnya dua insan sedang menjalin kasih.

Interaksi sosial pasif pada suatu ruang kota terjadi ketika adanya kegiatan bersifat non verbal dan tidak eksklusif. Interaksinya hanya terjadi antara individu dengan *signage, decorations, street furniture*, dan lebih kepada bagaimana seseorang dapat menggunakan indera sensorinya (Mehta, 2013). *Street furniture* yang dimaksud dalam interaksi pasif ini, meliputi: *bench*, meja, *advertising signs on the floor*, tempat sampah, lampu jalan, *parking meters, railings, fire hydrant, electrical panels*, dan sebagainya.

Pengolahan tipe interaksi sosial dapat menggunakan metode *social spacing* (Alian, S. & Wood, S., 2018). Metode *social spacing* merupakan metode yang digunakan untuk menjelaskan bagaimana fungsi bangunan tersebut dapat menarik ataupun memisahkan interaksinya. Metode *social spacing*, terdiri atas: *cognitive spacing* dan *aesthetic spacing*. *Cognitive spacing* merupakan sebuah ruang sosial yang berpotensi dapat mencegah pergerakan secara fisik untuk menghasilkan interaksi sosial. Sedangkan *aesthetic spacing*, merupakan sebuah ruang kota yang diterjemahkan kedalam seni.

Interaksi sosial yang berkualitas dapat meningkatkan *livability* ruang kota, terutama koridor komersial. Indikator *livability* pada jalan dengan skala lokal beririsan dengan indikator vitalitas jalan, yang merupakan aspek ruang kota yang baik menurut Jacob dan Lynch dalam Cesarin dan Utami (2018). Vitalitas jalan dapat dilihat dari jumlah pejalan kaki yang saling berinteraksi. Interaksi sosial yang terjadi dapat membentuk *sense of belonging* para pengguna dan pengunjung kawasan, yang membuat kawasan menjadi hidup dan tentunya *livable* (Cesarin dan Utami, 2018).

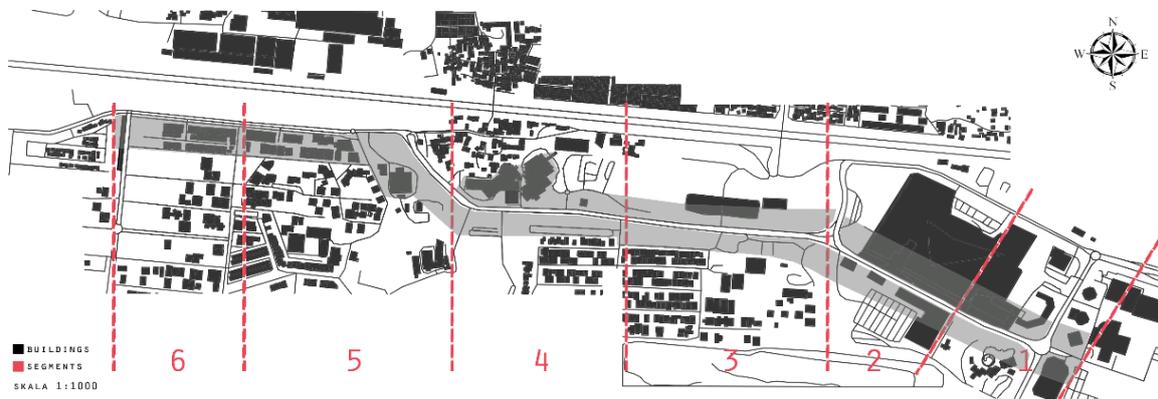
Karakteristik Koridor Komersial

Koridor merupakan sebuah jalan yang menjadi *linear space*, tidak sekedar menjadi ruang sirkulasi, namun juga sangat berpotensi untuk tumbuh dan berkembang sebagai ruang aktivitas masyarakat (Shirvani, 1985). Sebuah jalur pejalan kaki pada koridor komersial memiliki 11 karakteristik (Mehta, 2013), yaitu: 1) Varietas barang dan jasa dalam suatu blok. Di mana dalam suatu koridor komersial memiliki beragam tipe bisnis dan penggunaan publik lainnya yang menyangkut jam buka suatu bisnis pada blok tersebut. 2) Jumlah *independent business* dalam suatu blok. Adanya beragam bisnis atau usaha kecil milik pribadi pada blok tersebut. 3) Tingkat permeabilitas bagian depan jalan dalam suatu blok. Hal ini untuk menentukan peringkat aktivitas dalam bangunan yang dapat terlihat dan dapat didengar atau dirasakan dari sisi jalan. 4) Tingkat personalisasi bagian depan toko dalam suatu blok. Adanya sebuah penilaian secara individual terhadap bisnis yang ada dan penggunaan secara privat atau publik yang dinilai dari bagaimana ruang antarmuka yang terjadi antara tempat bisnis tersebut dengan jalan. 5) Jumlah komunitas yang berkumpul dalam suatu blok. Di mana sebuah komunitas berkumpul pada tempat bisnis tertentu akan meningkatkan pengunjung dan transaksi yang terjadi. 6) Persentase artikulasi pada bagian depan jalan dalam suatu blok. Artikulasi suatu fasad bangunan diukur dari seberapa banyak ruang antarmuka diartikulasi dan diselingi dengan sudut, *corners, alcoves, small setbacks, steps*, dan tepian pada tingkat jalan. 7) Jumlah tempat duduk publik atau *non-commercial* dalam suatu blok. Tempat duduk publik atau *non-commercial* termasuk *benches* dan *chairs* disediakan oleh agen publik. Di mana pengunjung dapat duduk tanpa harus bertransaksi, jumlah dari tempat duduk komersial dalam suatu blok. Terdapatnya tempat duduk komersial, terutama tempat duduk pada bagian luar. 8) Lebar *sidewalk* rata-rata dalam suatu blok. Perhitungan lebar jalan yang dapat diukur dengan satuan ukuran, seperti meter. 9) Persentase *shade* dan *shelter* dari pohon dan kanopi dalam suatu blok. Banyaknya jumlah kanopi pohon, kanopi, *awnings*, dan *overhangs* dapat menciptakan suatu bayangan (*shade*) dan *shelter* pada jalan. 10) Jumlah *street furniture* lainnya dan *physical artifacts* dalam suatu blok. 11) Karakteristik detail lainnya seperti *tree trunks, poles, parking meters, bicycle racks*, dan sebagainya.

Metode dan konteks kawasan studi

Metode penelitian menggunakan metode kualitatif. Teknik pengambilan data melalui observasi. Hasil observasi dianalisis melalui teknik foto, diagram, *mapping*, *overlay mapping*, dan *photography survey*. Identifikasi karakteristik fisik bangunan dan ruang jalan dilakukan dengan membuat gambar-gambar seperti gambar *nolly map*,

tampak samping, potongan, diagram. Dokumentasi atau foto suasana interaksi pada ruang antarmuka (*interface*) digunakan untuk memahami karakteristik fisik bangunan dan jalan.



Gambar 4. Map lokasi penelitian

Sumber: Dokumentasi pribadi

Analisis kualitas interaksi sosial pada ruang antarmukanya (*interface*) menggunakan teknik *photography survey* untuk mengidentifikasi *ephemeral objects* dan bukaan yang ada pada setiap *segments*. Tujuannya untuk memahami *sense of closeness* yang terbentuk dari kualitas interaksi sosial pada ruang antarmukanya (*interface*). *Mapping* dilakukan untuk memetakan ragam bentuk ruang antarmuka (*interface*) yang ada di lokasi penelitian. Melalui keseluruhan hasil observasi dan analisis dirangkum ke dalam *overlay mapping* untuk melihat keterkaitan ragam relasi ruang antarmuka (*interface*) terhadap kualitas interaksinya.

Penelitian ini dilakukan dengan tahapan sebagai berikut, yaitu 1) identifikasi karakteristik fisik pembentuk muka bangunan; 2) identifikasi karakteristik fisik pembentuk ruang jalan; 3) identifikasi indikator pembentuk kualitas interaksi sosial; 3) observasi kasus studi kawasan komersial; 4) pemetaan pengguna ruang antarmuka bangunan dan jalan; 5) analisis relasi ruang antarmuka dengan interaksinya; dan 6) klasifikasi ragam tipologi ruang antarmuka bangunan dan jalan yang mendukung kualitas interaksi sosial.

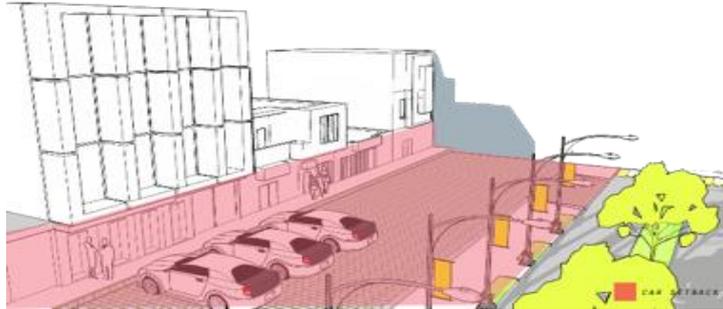
Lokasi penelitian terletak di koridor komersial Lippo Karawaci sepanjang 2,5 KM, tepatnya disepanjang Jalan Jendral Sudirman sampai Jalan Taman Permata, Lippo Karawaci, Tangerang, Banten (lihat Gambar 4). Koridor ini dipilih karena memiliki ruang antarmuka bangunan dan jalan yang beragam.

Pada sepanjang Jalan Jendral Sudirman terdiri dari beragam bangunan *high rise* sampai dengan bangunan *low rise*, sedangkan di Jalan Taman Permata terdiri dari beragam bangunan *low rise*. Kedua, lokasi objek penelitian ini memiliki keragaman *land use*, seperti sarana pendidikan, perkantoran, *mall*, rumah sakit, dan sebagainya. Ketiga, ruang antarmuka bangunan dan jalan yang ada, terdiri dari bangunan dengan bukaan yang terbuka seperti Maxx Box, bangunan dengan memiliki sedikit bukaan seperti bangunan Mochtar Riady *Institute*, dan bangunan dengan tidak memiliki bukaan, seperti Puskesmas Siloam. Keempat, penggunaan ruang antarmuka bangunan dan jalan, terbagi menjadi jalur pejalan kaki, kendaraan, dan campuran keduanya.

Hasil dan pembahasan

Ragam Tipologi Ruang Antarmuka (*Interface*)

Hasil penelitian menemukan 6 (enam) ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *car setback*, tipologi *direct/transparent*, tipologi *direct/opaque*, tipologi *pedestrian setback*, tipologi *boring*, dan tipologi *impermeable/blank*. Tipologi *car setback* merupakan tipologi yang paling banyak ditemukan di lokasi penelitian, yaitu di sepanjang 1,7 km lokasi penelitian. Tipologi ini menjadikan *setback* bangunan terhadap jalan sebagai parkir kendaraan (lihat Gambar 5).



Gambar 5. Tipologi *car setback*

Sumber: Dokumentasi pribadi

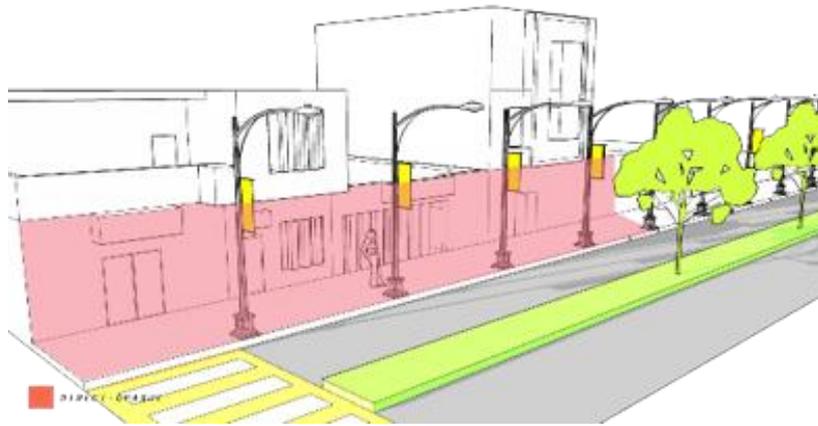
Tipologi *direct/transparent* merupakan tipologi kedua yang ditemukan di sepanjang 248 m lokasi penelitian (lihat Gambar 6). Tipologi ini memiliki akses pejalan kaki dan akses visual terhadap bangunan dan ruang jalannya. Setiap unit kecil yang ada memiliki banyak bukaan berupa pintu dan jendela, serta memiliki beragam variasi fungsi, fasad, *details*, *materials*, dan memiliki beragam variasi fungsi bangunan.



Gambar 6. Tipologi *direct/transparent*

Sumber: Dokumentasi pribadi

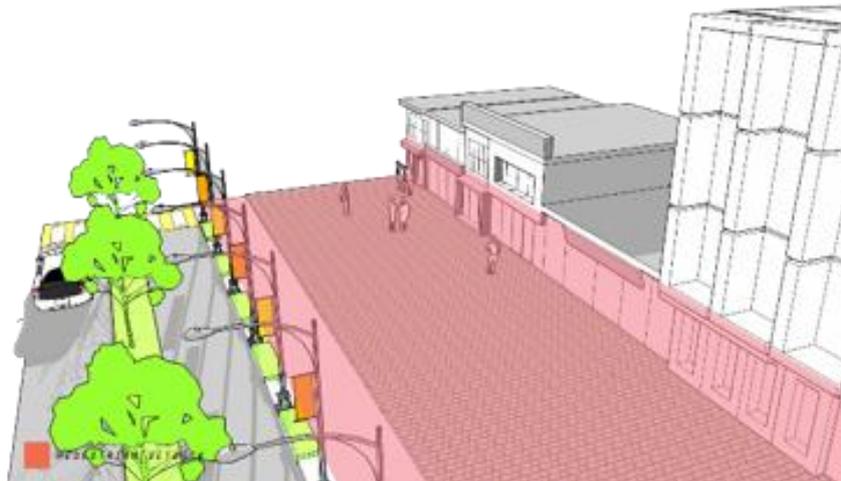
Tipologi *direct/opaque* merupakan tipologi ketiga yang ditemukan di sepanjang 215 m lokasi penelitian (lihat Gambar 7). Tipologi ini memiliki akses pejalan kaki ke ruang privat dalam bangunan, karena sempadan nol, namun tidak memberikan akses visual, karena bukaan yang ada tidak besar. Contohnya: terdapatnya pagar dan dinding.



Gambar 7. Tipologi *direct/opaque*

Sumber: Dokumentasi pribadi

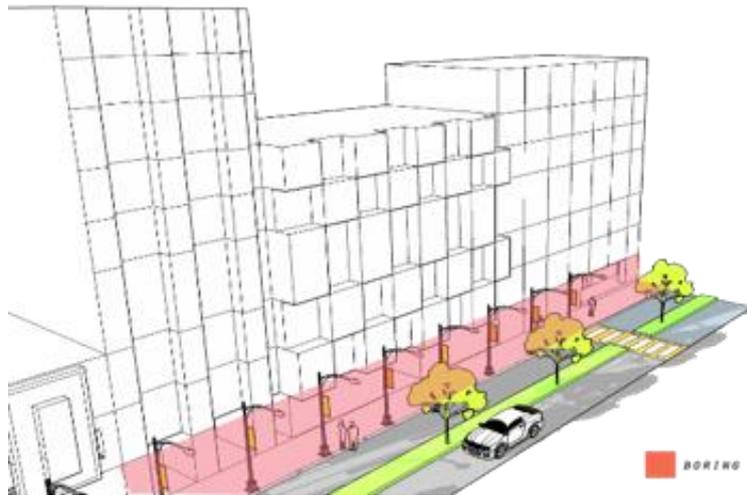
Tipologi *pedestrian setback* merupakan tipologi ketiga yang ditemukan di sepanjang 266 m lokasi penelitian (lihat Gambar 8). Tipologi ini menjadikan *setback* bangunan terhadap jalan sebagai akses pejalan kaki dari ruang jalan ke bangunan dan berfungsi sebagai ruang interaksi sosial.



Gambar 8. Tipologi *pedestrian setback*

Sumber: Dokumentasi pribadi

Tipologi *boring* ditemukan di sepanjang 44 m lokasi penelitian (lihat Gambar 9). Tipe ini terdiri atas beberapa unit besar dengan sedikit pintu, sebagian besar bukaan terhalang oleh dinding/tertutup, dan tidak memiliki variasi fungsi bangunan.



Gambar 9. Tipologi *boring*
Sumber: Dokumentasi pribadi

Tipologi *impermeable/blank* ditemukan paling sedikit, hanya 22 m di sepanjang lokasi penelitian (lihat Gambar 10). Tipe ini tidak memiliki akses pejalan kaki dan akses visual terhadap bangunan dan ruang jalannya.



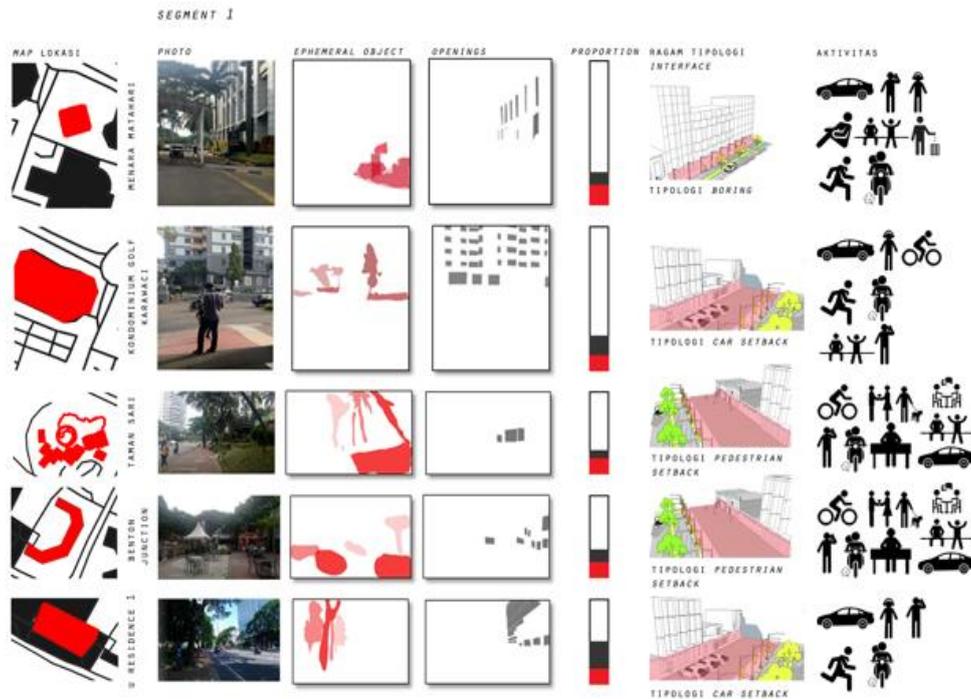
Gambar 10. Tipologi *impermeable/blank*
Sumber: Dokumentasi pribadi

Relasi Ragam Tipologi Ruang Antarmuka (*Interface*) Terhadap Kualitas Interaksi Sosial

Penelitian ini menemukan karakteristik fisik bangunan dan ruang jalan yang terbentuk dari ragam ruang antarmuka (*interface*) menyebabkan interaksi sosial yang berbeda. Perbedaan interaksi ini yang membuat koridor komersial pada suatu ruang kota menjadi aktif ataupun pasif. Penelitian ini menemukan beragam aktivitas yang terbentuk dari keragaman ruang antarmukanya (*interface*).

Pada *segment 1* (satu) (lihat Gambar 11), ditemukan ada 3 (tiga) ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *boring*, *car setback*, dan *pedestrian setback*. Ragam kualitas interaksi sosial yang positif terjadi pada tipologi *pedestrian setback*. Hal ini dikarenakan terdapatnya ruang yang luas untuk pengguna jalan berinteraksi dan tidak adanya pembatas antara ruang jalan dengan bangunannya.

Kualitas interaksi yang terjadi lebih aktif, didukung juga oleh muka bangunan yang berada pada *level* yang sama dengan jalan, memiliki banyak bukaan, dan memiliki variasi *ephemeral object*. Kesemuanya mendorong kualitas interaksi sosial menjadi lebih interaktif.

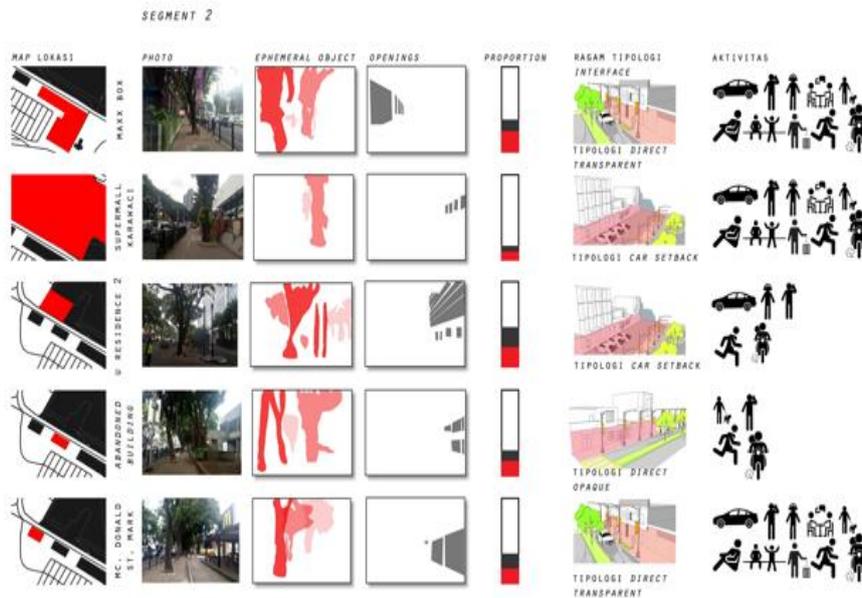


Gambar 11. Diagram analisis *segment 1*

Sumber: Dokumentasi pribadi

Ragam yang kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif pada *segment 1* (satu) terjadi pada tipologi *boring* dan tipologi *car setback*. Pada tipologi *boring* ditemukan *building line* yang berbentuk *direct*, namun muka bangunan tersebut terlihat monoton, memiliki sedikit bukaan, dan tidak memiliki fungsi yang beragam, sehingga kurang interaktif bagi para pengguna jalan. Hal yang sama ditemukan pada tipologi *car setback*. Adanya ruang parkir mobil antara ruang jalan dan muka bangunan mengakibatkan terjadinya pemisahan ruang. Akibatnya ruang antarmuka tersebut lebih didominasi oleh mobil dibandingkan oleh para pejalan kaki.

Pada *segment 2* (dua) (lihat Gambar 12), ditemukan 3 (tiga) ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *direct/transparent*, *direct/opaque*, dan tipologi *car setback*. Ragam yang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif terjadi pada tipologi *direct/transparent*. Hal ini dikarenakan ruang jalan langsung bersebelahan dengan muka bangunan, adanya dukungan dari banyaknya *ephemeral objects*, bukaan, dan keragaman fungsi dari bangunan yang ada. Kualitas interaksi sosial yang positif ini ditemukan di area Mc. Donald St. Mark. Namun, kualitas interaksi sosial ditemukan berbeda pada area Maxx Box. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan ketinggian ruang antarmuka bangunan dan jalan. Akibatnya secara tidak langsung membentuk pemisahan ruang jalan yang pada akhirnya mempengaruhi kualitas interaksinya.

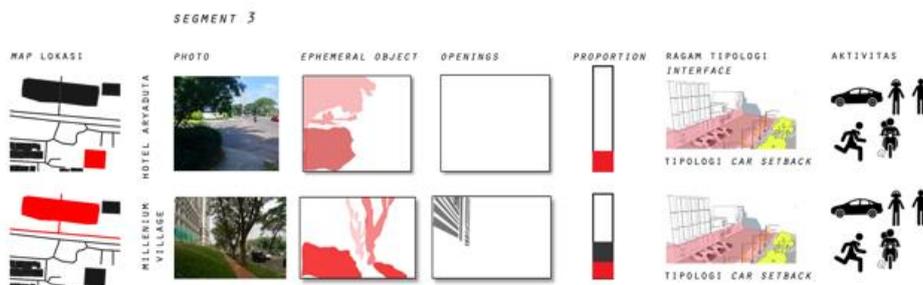


Gambar 12. Diagram analisis segment 2

Sumber: Dokumentasi pribadi

Ragam ruang antarmuka yang kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif pada *segment 2* (dua) ini terjadi pada tipologi *direct/opaque* dan tipologi *car setback*. Tipologi *direct/opaque* ditemukan pada bangunan dengan *building line* yang berbentuk *direct*, namun akses visual terhalang dengan adanya pagar. Sedangkan pada tipologi *car setback*, kehadiran ruang parkir mobil diantara muka bangunan dan ruang jalan mengakibatkan pemisahan ruang. Akibatnya ruang antarmuka tersebut lebih didominasi oleh mobil dibandingkan para pejalan kaki. Walaupun tipologi *car setback* ditemukan juga di area Supermall Karawaci, namun kualitas interaksi sosial tetap terbentuk. Hal ini dikarenakan ruang antarmuka area Supermall Karawaci didukung oleh keragaman fungsi bangunan seperti *café*, *restaurant*, halte, tempat mangkal angkot dan ojek setempat yang kesemuanya mendorong terjadinya interaksi sosial aktif.

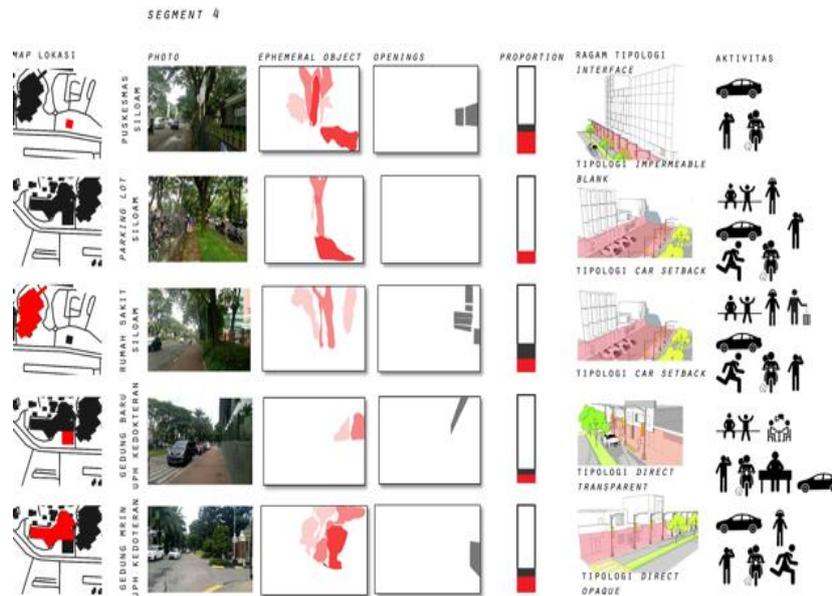
Pada *segment 3* (tiga) (lihat Gambar 13), ditemukan ada 1 (satu) ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *car setback*. Ragam ini kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif. Hal ini dikarenakan *segment 3* didominasi oleh tipologi *car setback*. Tipologi ini merupakan tipologi yang memiliki ruang parkir mobil yang menjadi pemisah antara muka bangunan dan jalan. Tipologi ini juga didominasi oleh mobil, sehingga kualitas interaksi sosial aktif tidak ditemukan.



Gambar 13. Diagram analisis segment 3

Sumber: Dokumentasi pribadi

Pada *segment 4* (empat) (lihat Gambar 14), ditemukan ada 4 (empat) tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *direct/transparent*, tipologi *direct/opaque*, tipologi *car setback*, dan tipologi *impermeable blank*. Ragam yang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif terjadi di tipologi *direct/transparent*. Hal ini dikarenakan ruang jalan langsung bersebelahan dengan muka bangunan, adanya dukungan dari banyaknya *ephemeral objects*, bukaan, dan keragaman fungsi dari bangunan yang ada. Tipologi ini juga ditemukan di area Gedung UPH Kedokteran. Walaupun area ini memiliki perbedaan ketinggian antara ruang jalan dengan bangunannya, namun kualitas interaksi sosial aktif tetap terbentuk. Hal ini dikarenakan adanya daya dukung fungsi bangunan sebagai universitas dan bersebelahan dengan rumah sakit Siloam.

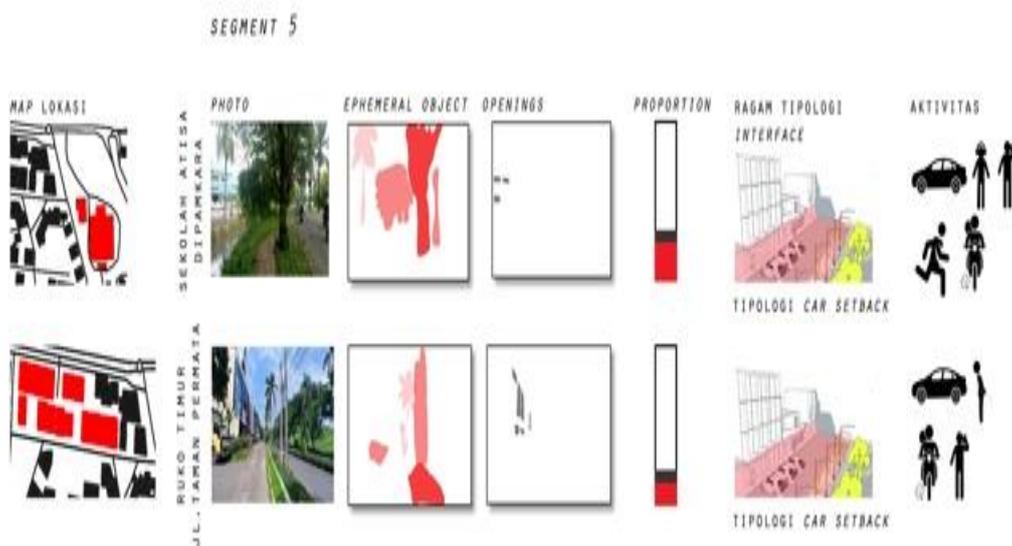


Gambar 14. Diagram analisis *segment 4*

Sumber: Dokumentasi pribadi

Ragam yang kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif pada segmen 4 (empat) ini ditemukan pada tipologi *direct/opaque* dan tipologi *car setback*. Tipologi *direct/opaque* ditemukan pada area Gedung Mochtar Riady Institute for Nanotechnology. Tipologi ini memiliki muka bangunan dengan *building line* yang berbentuk *direct*. Namun akses visual terhalang karena adanya pagar dan tanaman pagar. Walaupun akses visual terhalang, namun kualitas interaksi tetap terbentuk terutama saat jam masuk atau pulang perkuliahan, karena adanya dukungan fungsi bangunan sebagai universitas. Sedangkan, tipologi *car setback* ditemukan pada area yang memiliki parkir mobil sebagai ruang transisi dari jalan terhadap muka bangunan. Tipologi ini didominasi oleh mobil daripada pejalan kaki. Walaupun terhalang dengan pagar dan kendaraan, namun kualitas interaksi sosial pada ruang antarmuka *Parking Lot Siloam* tetap terbentuk. Hal ini dikarenakan banyaknya ojek *online* dan pedangan asongan yang selalu ada setiap harinya di area tersebut, terutama saat *weekdays*. Ragam yang tidak memiliki kualitas interaksi sosial yang positif pada segmen 4 (empat) ini ditemukan pada tipologi *impermeable/blank*. Tipologi ini ditemukan di area Puskesmas Siloam. Area ini tidak memiliki akses visual maupun akses masuk ke dalam bangunan secara langsung, terlebih lagi tidak adanya *sidewalk* di depannya sehingga mempersulit dan membahayakan pergerakan pengguna jalan.

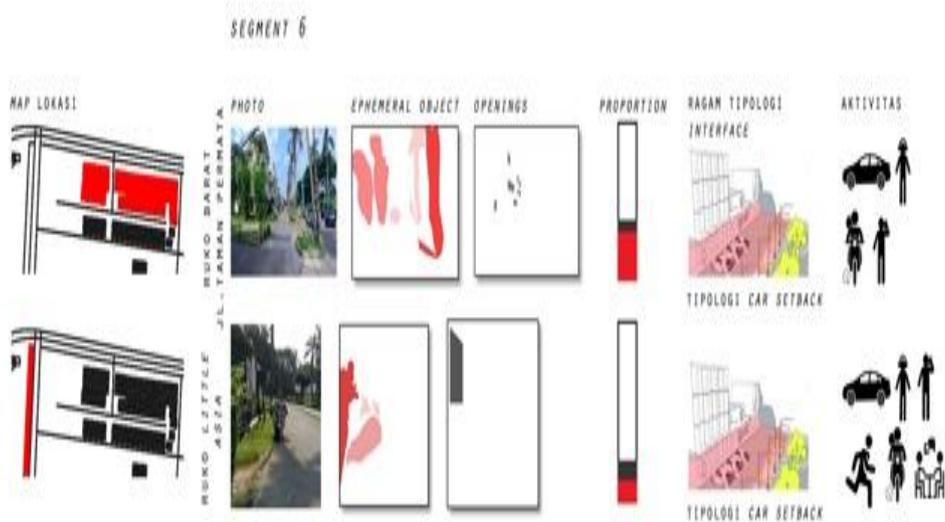
Pada *segment 5* (lima) (lihat Gambar 15), ditemukan hanya ada 1 (satu) ragam ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *car setback*. Ragam yang kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif ditemukan pada kedua sisi di sepanjang jalan ini. Tipologi ini memisahkan ruang muka bangunan dan jalan, didominasi oleh mobil dan tidak mendukung terjadinya interaksi sosial antar pengguna jalan.



Gambar 15. Diagram analisis *segment 5*

Sumber: Dokumentasi pribadi

Pada *segment 6* (enam) (lihat Gambar 16), ditemukan hanya ada 1 ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*), yaitu tipologi *car setback*. Ragam yang kurang memiliki kualitas interaksi sosial yang positif terjadi pada kedua sisi di sepanjang jalan ini. Tipologi ini memisahkan ruang muka bangunan dan jalan, didominasi oleh kendaraan daripada pejalan kaki.



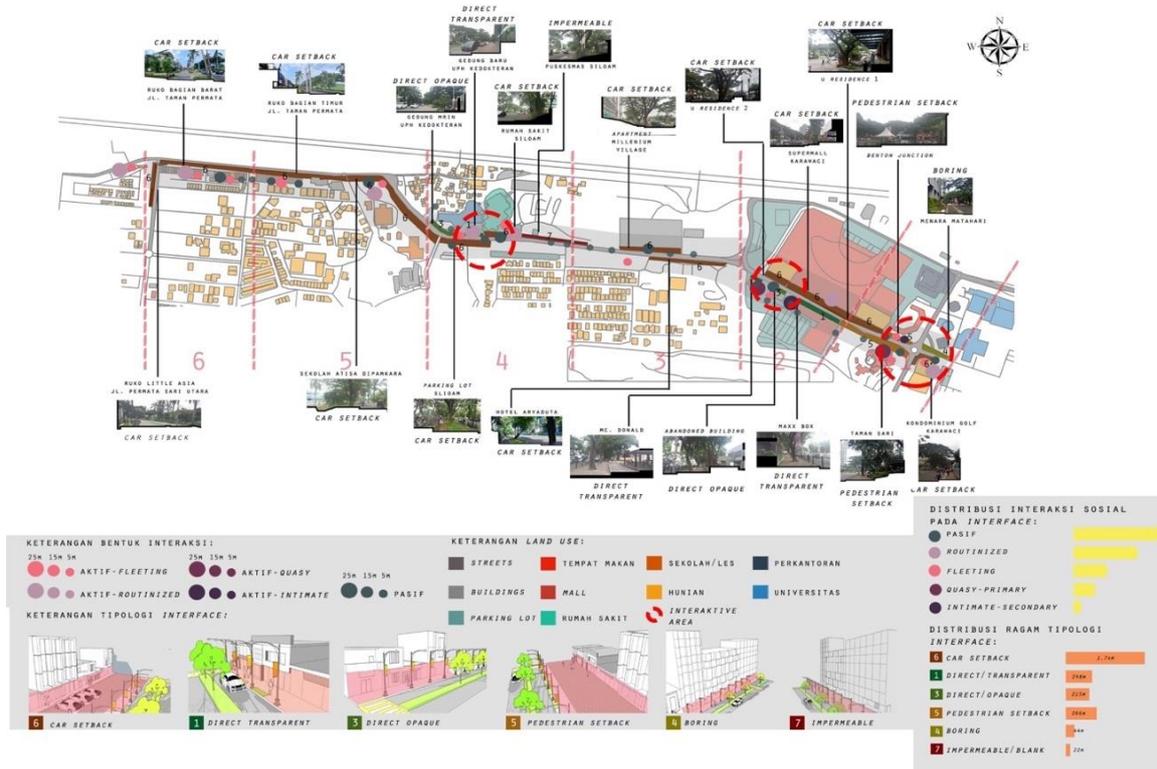
Gambar 16. Diagram analisis *segment 6*

Sumber: Dokumentasi pribadi

Kesimpulan

Penelitian ini menyimpulkan bahwa:

1. Keragaman aktivitas dan kualitas interaksi sosial pada koridor komersial dipengaruhi oleh relasi karakteristik fisik bangunan dan ruang jalan yang membentuk keragaman tipologi ruang antarmuka (*interface*).



Gambar 17. Pemetaan aktivitas, tipologi, dan interaksi sosial pada ruang antarmuka (*interface*)

Sumber: Dokumentasi pribadi

Keragaman aktivitas pada ruang antara muka dan jalan menghasilkan interaksi sosial, baik aktif maupun pasif. Kualitas interaksi ini dapat meningkatkan *livability* suatu koridor komersial sehingga menciptakan *sense of closeness* antara pengguna ruang jalan terhadap muka bangunannya.

Berdasarkan hasil pemetaan kualitas interaksi aktif dan pasif penggunaan ruang antarmuka bangunan dan jalan (lihat gambar 17), interaksi aktif yang mendominasi di koridor komersial adalah *fleeting relationship*, *routinized relationship*, dan *quasy-primary relationship*.

Interaksi aktif yang mendominasi yang ditemukan adalah berbincang, makan bersama, berkumpul bersama, interaksi antara pengguna jalan dengan angkot/ojek/mobil *online*, dan *jogging* bersama. Sedangkan, interaksi pasif yang mendominasi adalah interaksi yang diakibatkan karena banyaknya ojek/mobil *online* yang berhenti di sembarang tempat, banyaknya orang yang bermain telepon genggam di pinggir jalan, *jogging*, menunggu jemputan, banyaknya orang yang menyeberang jalan sembarangan, dan petugas keamanan yang mengarahkan keluar masuknya kendaraan dan mengatur lalu lintas jalan.

2. Tipologi ruang antarmuka juga turut mempengaruhi kualitas interaksi sosial (lihat Gambar 17). Penelitian ini menemukan ada keragaman tipologi ruang antarmuka pada koridor komersial Lippo Karawaci. Tipologi yang paling mendominasi adalah tipologi *car setback*. Tipologi ini ditemukan di ruang antarmuka Kondominium Golf Karawaci, U Residence 1, U Residence 2, Supermall Karawaci, Hotel Aryaduta, dan sebagainya.

Tipologi *car setback* merupakan tipologi yang paling minim interaksi sosial. Hal ini dikarenakan tipologi *car setback* tidak dapat memaksimalkan variabel-variabel yang dapat meningkatkan suatu interaksi sosial, seperti variabel fisik, *land use*, lingkungan, dan variabel pendukung suatu koridor komersial.

Tipologi ruang antarmuka bangunan dan jalan yang memiliki kualitas interaksi sosial positif adalah tipologi *direct/transparent* dan tipologi *pedestrian setback*. Kualitas interaksi sosial ini didukung oleh variabel fisik dan lingkungan, serta variabel *distance*, *presence*, keamanan, dan *availability of services*. Keberadaan variabel fisik dan lingkungan tersebut membuat ruang antar muka bangunan dan jalan semakin mudah dijangkau, memiliki tingkat keamanan yang baik, dan ditambah lagi adanya berbagai jenis toko maupun tempat hiburan yang didukung dengan faktor lingkungan yang memadai, seperti adanya penghijauan di sepanjang koridor komersial, meningkatkan kualitas interaksinya. Kualitas interaksi sosial pada suatu koridor juga didukung dengan adanya *ephemeral objects* dan *openings* dari suatu bangunan yang dapat mempengaruhi *sense of closeness* para pengguna jalan.

3. Hasil penelitian ini mengindikasikan bahwa perancangan ruang kota yang mendorong kualitas interaksi sosial perlu memperhatikan ragam tipologi ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan. Para perencana dan perancang kota perlu mempertimbangkan penerapan ruang antarmuka (*interface*) bangunan dan jalan dengan tipologi *direct/ transparent* dan *pedestrian setback* pada bangunan di koridor komersial yang mengutamakan interaksi sosial berkualitas pejalan kaki, daripada penerapan tipologi *car setback* yang mengutamakan kendaraan.

Selain itu, perancangan ruang kota yang mendorong interaksi sosial sebaiknya perlu memperhatikan pendekatan *social spacing*, khususnya *aesthetic spacing*. Pendekatan *aesthetic spacing* dalam penataan suatu ruang kota dengan sentuhan seni dan pemanfaatan ruang antar muka sebagai sarana hiburan dapat mendorong interaksi sosial yang aktif. Pendekatan ini diamati terlihat pada sebagian besar ruang antarmuka pada bangunan-bangunan seperti Maxx Box, Supermall, Benton Junction, Taman Sari, gedung baru UPH Kedokteran, dan Mc. Donald St. Mark. Ruang antar muka bangunan-bangunan tersebut berfungsi sebagai tempat publik yang mengakomodasi sarana hiburan, kebutuhan sehari-hari, dan tempat makan pada keseluruhan bangunan atau pada bagian depannya saja ternyata lebih memiliki kualitas interaksi sosial yang aktif.

Ucapan Terima Kasih

Penelitian ini merupakan penelitian internal Tugas Akhir yang didanai oleh LPPM UPH dengan kontrak No.114/LPPM-UPH/III/2019.

Daftar Pustaka/ Referensi

- Alian, S. & Wood, S. (2018). *Stranger Adaptations: Public/Private Interfaces, Adaptations, and Ethnic Diversity in Bankstown, Sydney*. *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*. Vol. 12 No. 1.
- Bauman, Zygmunt. (2008). *The Sociology of Zygmunt Bauman: Challenges and Critique* - Google Books. Edited by Michael Hviid Poder, Poul & Jacobsen. Routledge.
- Cesarin, Binar T. & Utami, Witanti N (2018). *Public-Private Interface dan Pengaruhnya Pada Livability Kawasan Perimeter Universitas Brawijaya dan UIN Malang*. *Jurnal AGORA* Vol. 16 No. 1.
- Dovey, K. & Wood S. (2015). *Public/Private Interfaces: Type, Adaptation, Assemblages*. *Journal of Urbanism* Vol. 8 No.11-16.
- Gehl, J. (2010). *Cities for People*. Washington: Island Press.

- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*. United States: Island Press.
- Jacobs, Allan B. et al. (2002). *The Boulevard Book: History, Evolution, Design of Multiway Boulevards*. United States of America: Massachusetts Institute of Technology.
- Kunstler, James Howard. (1996). *Home from Nowhere: Remaking Our Everyday World for the Twenty-First Century*. Simon & Schuster.
- Llewelyn-Davies. (2007). *Urban Design Compendium*. London: English Partnerships.
- Mehta, V. (2009). *Look Closely and You Will See, Listen Carefully and You Will Hear: Urban Design and Social interaction on Streets*. *Journal of Urban Design*, 14(1), 29–64.
- Mehta, V. (2013). *The Street: A Quintessential Social Public Space* (Vol. 91). New York: Routledge.
- Muminovic et al. (2014). *Shitamachi as an Assembled Character in Nezu, Tokyo*. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering* Vol. 13 No.2.
- Shirvani, Hamid. (1985). *The Urban Design Process*. Van Nostrand Reinhold: New York.