

MENDESAIN RUANG PUBLIK TERBUKA DI BAWAH JALAN LAYANG: SEBUAH KAJIAN DESAIN DAN LINGKUNGAN

Winnie Gunarti

Program Studi Desain Komunikasi Visual
Fakultas Bahasa dan Seni Universitas Indraprasta PGRI
Jl. Nangka 58C Tanjung Barat, Jakarta Selatan, Indonesia
winygw@yahoo.com

Abstrak

Timbulnya berbagai permasalahan di kota Jakarta sebenarnya berkaitan erat dengan perencanaan tata ruang kota. Sebagai kota besar yang terus berkembang, jalan-jalan layang yang dibangun di seluruh wilayah kota Jakarta pada awalnya mungkin ditujukan untuk mengatasi problem kemacetan kota. Namun pembangunan infrastruktur tersebut tidak diiringi dengan penataan ruang publik di bawah jalan layang yang terpadu. Akibatnya, ruang publik terbuka di sejumlah jalan layang di wilayah kota Jakarta terlihat kotor, kumuh, dan menimbulkan ketidaknyamanan masyarakat pengguna di sekitarnya. Salah satu konsep yang dapat diterapkan untuk mencegah dampak polusi dari pembangunan adalah lewat pemanfaatan ruang publik terbuka yang tertata baik. Upaya mendesain ruang publik terbuka yang bersifat fungsional, estetik, sekaligus ramah lingkungan perlu segera diterapkan, mengingat Jakarta adalah pusat kota dan pusat bisnis yang potensial. Untuk itu dibutuhkan kerja sama dari para pedesain, pemerintah, juga masyarakat untuk menciptakan ruang publik terbuka yang indah, nyaman, serta sesuai dengan kebutuhan lingkungan.

Kata kunci : Jalan Layang, Ruang Publik Terbuka, Desain Ramah Lingkungan.

Designing Open Public Space Under The Flyover: Design and Environmental Assessment

Abstract

The emergence of various problems in the city is actually closely related to spatial planning of cities. As a big city that continues to grow, flyover built throughout the city may initially intended to solve problems of urban congestion. However, infrastructure development are not accompanied by integrated arrangement of the public space under the flyover. As a result, open public spaces in a number of flyovers in the area of the city look dirty, poor, and causing discomfort for the user community around it. One of the concepts that can be applied to prevent the pollution impact of development is through the use of open public space that is well good. Efforts to design an open public spaces that are functional, aesthetic, as well as environmentally friendly need to be applied, since Jakarta is the city center and business center potential. That requires cooperation from the designers, government, and the community to create open public spaces are beautiful, comfortable, and in accordance with environmental needs.

Key words: Flyover, Open Public Space, Environmentally Friendly Design.

A. PENDAHULUAN

Jakarta adalah sebuah kota yang terus berkembang. Problem kemacetan yang kian parah, pengembangan daerah permukiman yang tidak memperhatikan faktor geologis, semakin tingginya tingkat polusi udara, hingga peralihan fungsi ruang terbuka hijau yang menjadi lokasi bisnis, tempat permukiman illegal, serta lahan penghidupan masyarakat lapisan bawah yang terpinggirkan, berpotensi menciptakan ruang-ruang publik di kota yang tidak tertata, tidak nyaman, dan tidak aman.

Yayat Supriyatna, Planolog dari Universitas Trisakti mengatakan, Jakarta layak disebut obesitas kapital, atau kota yang kegemukan. Jumlah penduduk telah mencapai 12 juta jiwa di dalam kota seluas 650 kilometer persegi. Kota ini sarat masalah, mulai dari transportasi, banjir, hingga tingginya tingkat polusi (Kompas, 25 Agustus 2009).

Timbulnya permasalahan Jakarta sebagai “kota yang kegemukan” sebenarnya berkaitan erat dengan perencanaan tata ruang kota yang belum terpadu. Jalan-jalan layang yang dibangun di seluruh wilayah kota Jakarta pada awalnya mungkin ditujukan untuk mengatasi problem kemacetan kota. Problem kemacetan di Jakarta memang terus meningkat dari tahun ke tahun. Menurut data tahun 2008, kota Jakarta seluas 650 kilometer persegi yang dipadati oleh 12 juta jiwa, setiap harinya dijejali sekitar 5,6 juta kendaraan pribadi dan hampir 90.000 kendaraan umum (Kompas, 26 Agustus 2008).

Untuk mengatasi masalah kemacetan ini, pemerintah daerah DKI Jakarta sejak tahun 1987 telah memulai pembangunan jalan layang (*flyover*). Bahkan hingga tahun 2009 ini, Jakarta telah membangun sekitar 71 jalan layang dan lintas bawah tanah (*underpass*) (Kompas, 23 Januari 2009). Namun pembangunan jalan layang ini dalam pelaksanaannya menimbulkan persoalan baru. Data sejak tahun 1991 menunjukkan bahwa permasalahan utama terletak

pada tidak adanya perimbangan yang wajar antara pertumbuhan lalu lintas (12 persen per tahun) dibanding pertumbuhan panjang jalan (4 persen per tahun) (Kompas, 11 Desember 1991). Bisa dibayangkan perimbangan tersebut dewasa ini, di mana industri kendaraan bermotor sedang berkembang pesat di Indonesia. Belum lagi munculnya pusat-pusat kegiatan baru yang sejak awal tidak berlandaskan kebijakan pembangunan terpadu, sehingga pemanfaatan ruang-ruang terbuka di bawah jalan layang banyak dialihkan untuk kepentingan bisnis tertentu dan lahan mata pencaharian masyarakat lapisan bawah.

Sejumlah ruang terbuka di bawah jalan layang yang letaknya berdekatan dengan pusat kota ataupun daerah-daerah pinggiran, menjadi ruang publik yang rentan terhadap pemanfaatan secara ilegal, seperti area bagi para pedagang kaki lima, lokasi pasar tradisional, maupun pemukiman liar. Belum meratanya peraturan pemerintah daerah yang memberlakukan ruang terbuka di bawah jalan layang sebagai ruang publik yang berbasis ramah lingkungan di seluruh wilayah Jakarta, mengakibatkan ruang-ruang terbuka di bawah jalan layang ini menjadi ruang publik keseharian yang tidak tertib.

Pemandangan kota seperti ini jelas sangat mengganggu. Dengan kata lain, pembangunan infrastruktur di kota pada akhirnya tidak berjalan sesuai dengan fungsi dan tujuan pembangunannya. Keruwetan dan kesumpekan yang terlihat di sejumlah ruang publik terbuka di bawah jalan layang berpotensi meningkatkan tidak saja polusi udara, melainkan juga polusi visual dan polusi suara.

Pengamatan terhadap objek lokasi ruang publik terbuka di bawah jalan layang dalam makalah ini dilakukan secara acak, berdasarkan pengembangan wilayah kota Jakarta yang bergerak ke arah Timur dan Barat, dengan pertimbangan wilayah Selatan dipertahankan sebagai kawasan penangkap hujan (*catchment area*) (Kompas, 11 Desember 1991). Oleh karena itu pembangunan jalan

layang menuju pusat Jakarta, banyak berkembang di wilayah Jakarta Timur dan Jakarta Barat, sesuai dengan kepadatan pemukiman.

Permasalahan utama yang dibahas dalam tulisan ini adalah, faktor-faktor penyebab apa saja yang mengakibatkan pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang tidak sesuai dengan perencanaan tata kota? Serta bagaimana mendesain ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang baik, sekaligus ramah lingkungan? Melalui penjabaran berikut, diharapkan dapat diketahui upaya untuk mengatasi faktor-faktor penyebab utama pemanfaatan ruang publik terbuka yang belum tertata baik, sekaligus mengetahui gambaran desain ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang ramah lingkungan.

B. PEMBAHASAN

1. Ruang Publik Terbuka Di Bawah Jalan Layang

Pembangunan jalan layang (*flyover*) adalah produk dari kemajuan peradaban dan teknologi. Keduanya memang membawa perubahan gaya hidup masyarakat. Namun keberhasilan pembangunan suatu kota tidak dapat diukur hanya dari ketersediaan fasilitas-fasilitas modern. Keberhasilan pembangunan masih harus dilihat dari kesejahteraan hidup warga kotanya, dan kesadaran masyarakat terhadap lingkungannya. Sebagaimana dikatakan Mackenzie (1997:38), investasi kota bukanlah semata membangun apartemen, mal, atau puluhan jalan layang, sementara pepohonan diratakan dengan tanah, oleh karena bangunan-bangunan itulah yang justru bertanggung jawab terhadap lebih banyaknya polusi eksternal dibandingkan produk lainnya. Menurutnya lagi, bangunan-bangunan justru bertanggung jawab terhadap lebih banyaknya polusi eksternal dibandingkan produk lainnya.

Salah satu konsep yang dapat diterapkan untuk mencegah dampak polusi dari pembangunan adalah lewat pemanfaatan ruang publik terbuka yang

tertata baik. Dalam hal ini, peran desainer untuk mendesain ruang publik terbuka yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat di sekitarnya sangat penting. Apalagi bila ditunjang kreativitas desain yang fungsional, sekaligus estetik.

2. Fungsi Ruang Publik Terbuka

Berbicara tentang ruang, menurut Acep Iwan Saidi (2010) ruang dapat berfungsi baik untuk mengakomodasikan secara fisik kegiatan dan fasilitas tertentu, baik secara individual maupun kolektif, termasuk secara abstrak berperan memenuhi tuntutan estetis, psikologis, aspirasi sosial dan budaya manusia. Pada saat ruang menjadi sebuah ruang publik, maka ruang tersebut menjadi tempat aktivitas bagi publik, bukan sekadar sebagai ruang aktivitas fisik, melainkan juga menjadi ruang kebersamaan yang bisa berperan untuk menyatukan individu-individu.

Ruang terbuka di bawah jalan layang yang menjadi ruang publik seperti lokasi para pedagang kaki lima atau area pasar tradisional, dapat dikatakan sebagai sebuah ruang keseharian yang bersifat menyatukan. Ruang publik seperti ini terbentuk karena adanya kebutuhan fisik, yaitu kebutuhan bersama dari masyarakat tradisional yang sifatnya alamiah, baik untuk memenuhi kebutuhan para konsumen, maupun kebutuhan para produsen, serta menyalurkan kebutuhan yang bersifat non fisik, yaitu untuk mengekspresikan diri (Saidi, 2010).

Sebenarnya, fungsi ruang publik terbuka di bawah jalan layang ini dapat dikelola dengan baik sesuai dengan peraturan pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang termuat melalui Perda No. 8 tahun 2007, tentang Ketertiban Umum, yang berbunyi sebagai berikut:

Pasal 6

Setiap orang atau badan dilarang memanfaatkan ruang terbuka di bawah jembatan atau jalan layang, kecuali mendapat izin dari gubernur (izin

gubernur hanya diberikan untuk kepentingan umum, seperti gardu listrik dan hydrant pemadam. Bagi yang melanggar ketentuan ini akan dikenakan sanksi pidana kurungan paling singkat 30 hari dan paling lama 180 hari atau denda paling sedikit Rp 5 juta dan paling banyak Rp 50 juta.

Jelaslah bahwa ruang terbuka bukan diperuntukkan bagi kegiatan yang mengganggu ketertiban umum atau berpotensi menimbulkan hal-hal yang berdampak buruk bagi perkembangan kota. Dengan kata lain, fungsi ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang utama semestinya diperuntukkan sebagai:

- a. Tempat yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki, maupun masyarakat di sekitarnya.
- b. Sebagai sarana kepentingan umum, yaitu gardu listrik, hydrant pemadam, kantor polisi, atau stasiun *busway*.
- c. Sebagai fasilitas kantong-kantong hijau yang estetis atau taman kota, yang dapat membantu mengurangi dampak polusi udara (paru-paru kota), polusi visual (mengganggu pemandangan), dan polusi suara (menimbulkan kebisingan bagi sekitar).
- d. Sebagai daerah resapan air, terutama untuk ruang terbuka yang berdekatan dengan sungai.

Namun dalam pelaksanaannya, Perda Ketertiban Umum tersebut tidak sungguh-sungguh dijalankan oleh pemerintah daerah.

3. Pemanfaatan Ruang Publik Terbuka Yang Belum Tertata Baik

Dalam perkembangannya, pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang seringkali menimbulkan perdebatan dan masalah sosial yang krusial. Penggusuran-penggusuran yang dilakukan oleh aparat pemerintah kerap dipandang sebagai penindasan terhadap keberlangsungan hidup masyarakat lapisan bawah yang cenderung terpinggirkan. Ketiadaan sanksi hukum yang jelas dan konsisten juga mendorong oknum-oknum tertentu di instansi pemerintah untuk memanfaatkannya demi keuntungan pribadi.

Ciri-ciri pemanfaatan ruang publik terbuka dikatakan belum tertata baik jika menunjukkan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Ruang terbuka terlihat kotor, mengganggu ketertiban, dan menimbulkan kebisingan.
- b. Ruang terbuka dijadikan sebagai lokasi perdagangan illegal, atau lokasi pasar tradisional dan kios-kios, yang secara “tidak resmi” disewakan oleh oknum tertentu.
- c. Sebagai tempat permukiman liar, yaitu tempat tinggal golongan masyarakat lapisan bawah, terutama para pendatang atau kaum terpinggirkan yang tidak memiliki tempat berteduh.
- d. Sebagai ruang terlantar yang dijadikan tempat pembuangan sampah.

Pemanfaatan ruang publik terbuka yang belum tertata baik adalah bukti kesemrawutan rencana tata ruang kota. Berbagai dampak polusi lingkungan pun bermunculan, mulai dari problem tumpukan sampah dengan bau yang menyengat, kebisingan kendaraan bermotor yang terhambat, ketidaktertiban para pedagang serta kesenjangan sosial yang menimbulkan ketidakamanan, serta ketidaknyamanan, yang semuanya berdampak pula pada kemerosotan kesejahteraan masyarakat. Berikut beberapa contoh pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang belum tertata baik.



Gambar 1. Ruang Publik Terbuka dan Pasar Tradisional di lokasi Warakas, Jakarta Utara
Sumber: Gunarti 2010



Gambar 2. Ruang Publik Terbuka dan Pedagang Kaki lima di Arteri Pondok Indah, Jakarta Selatan
Sumber: Gunarti 2010

Potret ruang publik di bawah jalan layang tersebut ibarat potret kemiskinan dan carut marut kota Jakarta yang disebut megapolitan, atau kota dengan penduduk lebih dari sepuluh juta jiwa. Beberapa hal yang perlu digarisbawahi dalam masalah pemanfaatan ruang publik terbuka yang belum tertata baik ini adalah faktor-faktor penyebabnya, yaitu:

- a. Pembangunan jalan layang tidak diiringi dengan perencanaan tata ruang kota yang berdesain ramah lingkungan.
- b. Bermunculannya pusat-pusat kegiatan masyarakat baru seperti pertokoan atau mal di sekitar lokasi jalan layang, sehingga menyebabkan kemacetan, dan memancing kehadiran pedagang liar untuk memanfaatkan ruang terbuka yang ada.
- c. Kebutuhan akan lokasi mata pencaharian hidup dari masyarakat lapisan bawah yang terpinggirkan.
- d. Masih rendahnya tingkat kesadaran masyarakat untuk memelihara lingkungan alam sekitar.
- e. Perda Ketertiban Umum yang tidak sungguh-sungguh dijalankan oleh pemerintah daerah, sehingga tidak ada sanksi hukum yang jelas dan konsisten.
- f. Adanya oknum-oknum tertentu yang memanfaatkan ruang terbuka di bawah jalan layang untuk keuntungan pribadi (praktek korupsi).

Memang tidak semua ruang publik terbuka di bawah jalan layang terlihat kotor dan semrawut. Di beberapa wilayah yang merupakan jalan-jalan protokol atau jalan-jalan besar, pemanfaatan ruang publik terbuka terlihat sudah cukup baik. Keberadaan taman-taman kecil maupun beton-beton yang dihiasi desain mural, cukup menjadikan suasana di sekitar jalan layang tersebut tampak nyaman, bersih, dan rapi.

4. Mendesain Ruang Publik Terbuka Ramah Lingkungan

Pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang cukup tertata baik biasanya tidak berdekatan dengan pusat-pusat kegiatan masyarakat seperti pertokoan atau mal, sehingga jauh dari potensi kemacetan lalu lintas atau kerumunan massa. Selain itu ruas jalan yang ada biasanya berukuran lebar, baik dari arah menuju pintu masuk jalan layang, maupun dari arah keluar jalan layang.

Gambaran berikut akan memperlihatkan pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang yang dianggap berdesain ramah lingkungan, yaitu cukup tertata baik, bersih, rapi, dan terlihat indah atau memiliki nilai-nilai estetis.



Gambar 3. Ruang Publik Terbuka Berdesain Taman di K.H.Mas Mansyur, Jakarta Pusat.
Sumber: Gunarti 2010



Gambar 4. Ruang Publik Terbuka Berdesain Mural di Yos Sudarso, Jakarta Utara.
Sumber: Gunarti 2010

Sampel-sampel di atas diambil secara acak dari lima wilayah Jakarta yang diamati, dengan fokus pada pemanfaatan ruang publik terbuka yang sudah didesain ramah lingkungan, lengkap dengan sarana bagi pejalan kaki. Sebagai contoh, untuk menghiasi dinding-dinding beton jalan layang, pedesain bisa memanfaatkannya sebagai media lukisan mural (graffiti) yang membawa pesan-pesan moral dan lingkungan. Pemilihan warna-warna yang cerah dan komunikatif pada lukisan mural ini akan menambah keindahan pemandangan ruang terbuka hijau di bawah jalan layang.

Bidang dinding beton di sekitar ruang terbuka hijau ini juga bisa dipasang papan reklame yang bersih dan inovatif, yang sifatnya tidak mengganggu secara visual. Rancangan desainnya harus dikemas tidak semata-mata untuk tujuan komersial, tapi juga fungsional bagi masyarakat luas.

Ketika sebuah kota membangun jalan layang dengan menggosok ruang terbuka hijau (RTH), sebenarnya secara alamiah atau non alamiah, kota tersebut baru saja mengganggu keseimbangan ekosistem. Untuk mengembalikan keseimbangan ekologis, diperlukan proses re-ekuilibrium (*re-equilibrium process*), di mana semua makhluk hidup harus beradaptasi dengan lingkungan barunya. Salah satu caranya adalah dengan menciptakan kembali ruang terbuka hijau yang pernah musnah, agar manusia dan alam dapat berinteraksi secara harmonis lagi (Frick, 1988:47).

Ruang publik terbuka di bawah jalan layang, selain sebagai ruang aktivitas publik yang menyatukan individu-individu, juga bisa bermanfaat sebagai paru-paru kota, mengurangi dampak polusi udara, sebagai daerah resapan air, sarana koleksi tanaman, tempat yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki, serta memperindah pemandangan kota.

Ruang publik terbuka di bawah jalan layang pun pada dasarnya memerlukan perencanaan desain. Dikatakan Papanek (1995:54), desain yang baik haruslah memiliki nilai-nilai spiritual, yaitu: Apakah desain itu memberi sumbangan jelas pada kesinambungan lingkungan (*the sustainability of the environment*)? Apakah desain itu membantu kelompok masyarakat yang selama ini terpinggirkan dalam kehidupan sehari-hari? Apakah desain itu memudahkan pengguna dalam menghadapi masalah atau kesulitan? Apakah desain itu membantu kelompok yang miskin dan menderita? Apakah desain itu memiliki efisiensi energi atau bahkan membantu meningkatkan energi yang dapat diperbarui? Juga

apakah desain itu dapat menghemat sumber daya alam yang tak dapat diperbarui lagi?

Lalu, bagaimana menerapkan nilai-nilai ini dalam kaitannya dengan penciptaan ruang publik terbuka hijau di bawah jalan-jalan layang kota Jakarta? Menengok sekilas gambaran perencanaan tata ruang negara Singapura, maka penerapan prinsip desain kota hijau sudah lama diterapkan oleh negara ini. Singapura adalah kota taman tropis terbaik di dunia. Negara ini menerapkan simbiosis mutualisme nilai ekologi dan nilai ekonomi RTH, dengan mendahulukan nilai ekologisnya. Infrastruktur kota diimbangi dengan konservasi RTH secara ketat, lengkap dengan peraturan tata ruang kota yang ketat dan berdisiplin.

Dikatakan Nirwono Joga, melalui Urban Redevelopment Authority (URA) dan Singapore National Parks (NParks), disusun rencana induk ruang terbuka hijau (RTH/The Parks and Waterbodies Plan). Komposisinya RTH 19 persen, perkantoran 17 persen, infrastruktur 15 persen, perumahan 12 persen, dan lahan hijau cadangan 37 persen. Singapura mensyaratkan standar 0,4 hektar RTH untuk setiap 1.000 orang dalam perumahan (real estate), taman seluas 10 ha di setiap wilayah setingkat kecamatan atau distrik, taman 1,5 hektar setiap blok apartemen atau hotel, dan Koefisien Dasar Hijau 60 persen di area kondominium, apartemen, atau hotel. Dari seluas 9.418 hektar RTH yang dikelola, antara lain berupa taman dan park connectors 1.763,1 hektar, hutan kota 3.326,2 hektar, jalur hijau 2.404 hektar, lahan hijau cadangan 1.874 hektar, taman kompleks istana dan parlemen 42 hektar, serta taman bangunan pemerintah 8,7 hektar (*NParks Board Annual Report, 2005/2006 – Kompas, Selasa, 26 Desember 2006*).

Inilah sebuah contoh penerapan prinsip desain kota hijau yang serius, konsisten, dan profesional. Betapa Indonesia sangat jauh tertinggal. Padahal luas negara Singapura tidak berbeda jauh dengan kota Jakarta. Di tahun 1976, luas Singapura hanya 581,5 kilometer persegi. Dengan

program penambahan luas wilayah lewat reklamasi pantai yang dipusatkan di pantai Barat dan Timur, mulai dari tahun 1976 sampai 2030. Hingga tahun 2005 lalu, Singapura telah bertambah luas menjadi 699 kilometer persegi, dengan jumlah penduduk sekitar 4,5 juta jiwa. Bagi Jakarta sendiri, masalah ruang terbuka hijau sebenarnya telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kawasan Perkotaan. Idealnya luas RTH adalah 30 persen dari luas kawasan kota. Saat ini luas RTH baru mencapai 9,97 persen (6.826,52 hektar) dari luas seluruh Jakarta yang 65.000 hektar. Sekitar 2.100 hektar di antaranya berada di bawah pengawasan Dinas Pertamanan, selebihnya ditangani Dinas Pertanian dan Kehutanan (Kompas, 7 September 2009).

Eko Budiharjo dalam tulisannya menyebutkan, bahwa Undang-Undang No. 26/2007 tentang Penataan Ruang di perkotaan mewajibkan tersedianya 30 persen RTH, yang terdiri dari 20 persen RTH publik dan 10 persen RTH privat (Kompas, 6 Oktober 2009). Sayangnya, menurut Pramukanto Qodarian, alokasi wilayah RTH di ibukota pun sering mengalami perubahan. Mulai dari Rencana Induk Jakarta tahun 1965-1985 yang mengalokasikan RTH seluas 37,2 persen, berubah dalam Rencana Umum Tata Ruang Jakarta 1985-2005 (Perda Nomor 5 tahun 1985) menjadi 25,85 persen. Lalu akhirnya hanya menyisakan target RTH sebesar 13,94 persen dalam Rencana Tata Ruang Jakarta 2000-2010 (Perda Nomor 6 tahun 1999) (Kompas, Kamis 2 Juni 2005).

Bisa dikatakan, kunci penciptaan desain ruang publik terbuka hijau adalah terletak pada perencanaan tata ruang yang transparan dan akuntabel. Pemerintah mempunyai program pembangunan RTH yang jelas, mulai dari jangka pendek, jangka menengah, hingga jangka panjang. Peralnya di Indonesia, ketika ketersediaan ruang-ruang terbuka semakin terbatas,

pemerintah kota masih berkepatutan antara konflik kepentingan pembangunan dengan pelestarian alam.

Semua permasalahan ini memang hanya bisa diatasi lewat kerja sama seluruh komponen masyarakat. Namun satu hal yang perlu digarisbawahi, pedesain memiliki kekuatan untuk mengubah paradigma masyarakat tentang lingkungan hidup yang tertata, aman, dan nyaman. Dengan kata lain, pedesain berperan penting dalam konstelasi pembangunan kota, perkembangan sosial budaya masyarakat, dan tanggung jawab posisinya terhadap lingkungan alam sekitar. Prinsip desain kota hijau menjadi konsep pemikiran yang krusial untuk dipahami secara mendalam oleh masyarakat luas.

Secara garis besar, pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang dapat ditata secara baik, jika:

- g. Lokasi jalan layang tersebut tidak berdekatan dengan pusat kegiatan masyarakat, yaitu pertokoan atau mal.
- h. Ruas jalan menuju keluar masuk jalan layang tidak terlalu sempit, sehingga tidak berpotensi menyebabkan antrian kendaraan atau kemacetan di ruas jalan lainnya.
- i. Jalan layang berada di dekat aliran sungai, sehingga bisa diolah sebagai daerah resapan air.

Selain itu, dalam memanfaatkan ruang publik terbuka di bawah jalan layang pun perlu mempertimbangkan beberapa aspek desain, seperti ukuran luas ruang terbuka, jenis pepohonan yang akan ditanam, tema desain mural yang akan dilukis, sarana untuk pejalan kaki, alat kebersihan, hingga alat penerangan.

Penerapan aspek-aspek desain yang menunjang estetika tersebut sebaiknya didasarkan pula pada aspek sosial budaya setempat, dengan melibatkan

partisipasi masyarakat di lingkungan sekitarnya yang memanfaatkan secara langsung sarana ruang publik terbuka tersebut. Konsep ini sangat mungkin diterapkan dalam proses pembangunan jalan layang di ibukota. Pedesain tidak hanya sekedar membantu pengembang untuk membangun lebih banyak kreasi lintas susun jalan layang. Setiap perencanaan pembangunan jalan layang, pada dasarnya harus sudah mempertimbangkan manfaat ruang publik terbuka di bawahnya.

C. PENUTUP

Bila negara tetangga Singapura, yang luasnya setelah reklamasi hampir sama dengan luas kota Jakarta, dan berpenduduk hanya kurang dari lima juta, berhasil menciptakan desain kota hijau, maka kota Jakarta pun sebenarnya dapat meraih keberhasilan yang sama. Syarat paling utama adalah, kota Jakarta harus lebih serius menangani persoalan pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang di lima wilayahnya, dan benar-benar menjalankan perencanaan tata ruang kota yang terprogram.

Pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang harus difokuskan pada sarana penyediaan taman kota yang bernilai estetika, sehingga tidak saja dapat memperindah pemandangan kota, tapi sekaligus berfungsi sebagai ruang publik yang aman, nyaman, tertib, bersih, dan indah, mengingat kebutuhan masyarakat akan paru-paru kota yang juga kian krusial.

Pengadaan ruang terbuka hijau (RTH) di perkotaan seyogyanya dikembalikan kepada target rencana tata ruang kota sebelumnya, yaitu sebesar minimal 30 persen dari luas kota Jakarta yang 65.000 hektar. Ruang publik terbuka hijau di bawah puluhan jalan layang di Jakarta, mulai dari wilayah Utara hingga ke Selatan, hanyalah salah satu komponen dalam upaya mendukung target RTH secara keseluruhan.

Desain pemanfaatan ruang publik terbuka di bawah jalan layang dapat dikatakan tertata baik jika memenuhi kriteria kebersihan lingkungan, alias terbebas dari sampah, memberikan kenyamanan alias terlihat rapi, menyediakan sarana bagi pejalan kaki ataupun kepentingan umum lainnya, serta menjamin keamanan bagi masyarakat sekitar yang menggunakannya, alias tertib, disiplin, dan memiliki kejelasan sanksi hukum.

Dalam hal ini, aparat pemerintah pun harus bersungguh-sungguh menjalankan Perda Ketertiban Umum, serta menindak siapa pun yang melanggarnya. Adanya kejelasan sanksi hukum akan membantu meningkatkan ketertiban dan tingkat kedisiplinan di masyarakat. Semakin tingginya tingkat kesadaran masyarakat akan pentingnya memelihara dan menjaga lingkungannya, juga akan membantu mengurangi dampak polusi di perkotaan. Sudah saatnya ruang publik terbuka di bawah jalan layang dimanfaatkan secara baik, tertata, dan memperindah Jakarta sebagai kota hijau.

DAFTAR PUSTAKA

- Frick, Heinz, Ir., 1998. *Arsitektur dan Lingkungan*, Cetakan ke-1, Jakarta: Penerbit Kanisius.
- Mackenzie, Dorothy, 1997. *Green Design, Design For The Environment*, London: Laurence King.
- Papanek, Victor, 1995. *The Green Imperative, Ecology and Ethics in Design and Architecture*, London: Thames and Hudson.
- Saidi, Iwan, Acep, November 2010. *Kota dan Ruang Publik*, Materi Kuliah *Urban Culture*, FSRD Universitas Trisakti.
- Saidi, Iwan, Acep, November 2010. *Ruang dan Tempat*, Materi Kuliah *Urban Culture*, FSRD Universitas Trisakti.

Artikel Di Media Cetak

- Budiharjo, Eko, 6 Oktober 2009. *Menyelamatkan Kota*, Kompas.
- Joga, Nirwono, 26 Desember 2006. *Kota Kita Taman Ala Singapura*, Kompas.

Kusumaputra, Adhi, 26 Agustus 2008. *Merindukan Oase Yang Menyejukkan Di Antara Hutan Beton Jakarta*, Kompas.

NEL, 25 Agustus 2009. *Perketat Izin Bangunan Di DKI, Pemerintah Provinsi Diminta Targetkan RTH 30 Persen*, Kompas.

PIN, 23 Januari 2009. *Fasilitas DKI Menambah Tiga Jalan Layang*, Kompas.

Pramukanto, Qodarian, 2 Juni 2005. *Taman Atas, 'Stepping Stone' Hijau Jejaring Ekologi Kota*, Kompas.

Psc, 11 Desember 1991. *Atasi Kemacetan, Lewat Pengendalian Pembangunan Terpadu Pusat Kegiatan*, Kompas

Triana Neli, 7 September 2009. *Ruang Terbuka Hijau, Dasar Hukum Akuisusi RTH Privat*, Kompas.