

# RASA TAKUT AKAN TINDAK KEJAHATAN PADA RUANG PUBLIK TRANSIT BAWAH TANAH STASIUN MANGGARAI

Nevine Rafa Kusuma<sup>1</sup>, Enira Arvanda<sup>2</sup>

Program Studi Arsitektur Interior, Universitas Indonesia, Jakarta

Email: <sup>1</sup> nevinerafa@gmail.com; <sup>2</sup> enira28@gmail.com

## ABSTRAK

Keberadaan fasilitas publik di bawah tanah saat ini semakin banyak berkembang di kota Jakarta. Dalam prosesnya, pengadaan infrastruktur tersebut, lebih fokus pada aspek fisik secara fungsi. Seiring berjalannya waktu, muncul berbagai isu mengenai perasaan takut terhadap tindak kejahatan terkait keamanan dan kenyamanan bagi pengguna wanita. Salah satu penyebabnya, fasilitas yang ada secara fisik masih belum banyak mempertimbangkan kebutuhan kaum wanita, terutama dalam hal keamanan dan kenyamanan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi relasi rasa takut pengguna perempuan terhadap lingkungan jalur underpass atau Tempat Penyeberangan Orang (TPO) bawah tanah dan juga mengetahui faktor lingkungan yang mendominasi rasa takut tersebut. Metode yang digunakan untuk penelitian adalah dengan menggunakan kuesioner terstruktur yang didistribusikan melalui media survei online, kepada para mahasiswi di sebuah kampus negeri di Depok dan juga survey langsung di lokasi penelitian. Hasil yang didapatkan melalui riset ini menguatkan beberapa riset terdahulu bahwa adanya relasi yang kuat antara aspek fisik lingkungan TPO dengan perasaan takut akan tindak kejahatan pada pengguna wanita.

**Kata Kunci:** *Perasaan takut akan tindak kejahatan (fear of crime), Tempat Penyeberangan Orang, bawah tanah (underground), pengguna wanita*

## ABSTRACT

*The train station as one of the public facilities supporting activities intended for the entire community. Underground public in Jakarta has been increasingly developed. In this infrastructure, the focus is more on functional physical aspects. Over time, various issues has been emerged regarding fear of crime related to security and comfort for female users. One of the reasons, the physical facilities has not been considered for the needs of female users, especially in terms of security and comfort. The aim of this study is to identify the relation between female users' fear of crime and the environment of underpasses and also to understand the environmental factors that dominate it. To confirm the hypothesis, we distributed structured questionnaire using an online survey platform to female students in one of national university in Depok and also direct survey in research location. As a result, several environmental cues have been identified as fear-provoking and the findings confirm the relation between female users' fear of crime and physical aspect in underpass.*

**Keywords:** *Fear of crime, Underpass, Underground, women user*

## PENDAHULUAN

Populasi penduduk kota Jakarta yang terus bertambah, dengan jumlah penduduk pada tahun 2010 telah mencapai 9,6 juta jiwa (Sensus Penduduk tahun 2010 yang dilakukan oleh BPS). Hal demikian secara tidak langsung menyebabkan kebutuhan akan infrastruktur di Ibu kota kian meningkat. Pertumbuhan infrastruktur yang pesat juga diiringi dengan semakin tingginya mobilitas penduduk Jakarta, sehingga kebutuhan akan transportasi dan fasilitas pendukungnya semakin mendesak.

Penambahan sarana dan prasarana terkait transportasi tengah dilakukan oleh Pemda dan berbagai instansi yang terkait dengan transportasi, diantaranya adalah proyek MRT, monorail, kereta api bandara, jalur kereta api loop line, penambahan rute Transjakarta dan masih banyak lagi. Untuk dapat mewujudkan berbagai proyek tersebut, pemerintah kerap kali menemui berbagai hambatan yang terkait dengan lahan dikarenakan padatnya lahan oleh berbagai fungsi, sulitnya pembebasan lahan hingga tingginya harga lahan. Berbagai hambatan yang disebabkan oleh semakin langka dan

mahalnya area lahan di permukaan tersebut membuat lahan bawah tanah semakin dilirik kemungkinannya untuk dikembangkan menjadi lokasi pengembangan sarana dan prasarana transportasi publik untuk mengakomodasi kebutuhan masyarakat Jakarta akan mobilitas dan konektivitas.

Transportasi publik dengan prasarana yang berlokasi di bawah tanah bukanlah hal yang baru, kota London telah memiliki fasilitas transportasi bawah tanah sejak tahun 1863 dan merupakan kota pertama di dunia yang memiliki fasilitas tersebut. Kota-kota besar di negara maju maupun berkembang di seluruh dunia pun semakin banyak yang telah memiliki prasarana transportasi yang berlokasi di bawah tanah. Di Jakarta, beberapa prasarana publik telah memanfaatkan lahan bawah tanah sebagai penghubung ruang transit, misalnya penyeberangan bawah tanah yang menghubungkan stasiun Jakarta Kota dengan halte busway dan Terminal bus Blok M yang memiliki area sirkulasi di bawah tanah yang juga terhubung dengan pusat perbelanjaan. Kesadaran akan pentingnya lahan bawah tanah untuk menunjang mobilitas masyarakat dalam hal keamanan juga semakin tinggi, dengan hadirnya beberapa ruang transit baru seperti tempat penyeberangan orang (TPO) Stasiun Manggarai dan TPO Stasiun Tebet.

Dalam proses pengadaan infrastruktur di bawah tanah, selain masalah fisik dan keterbangunan, aspek psikologis pengguna perlu mendapat perhatian khusus, hal ini terkait pembentukan persepsi manusia terhadap ruang bawah tanah, baik yang positif maupun negatif. Ruang bawah tanah merupakan area baru yang belum dieksplorasi secara maksimal, riset mengenai aspek psikologis manusia yang terkait dengan kualitas ruang bawah tanah juga belum banyak dilakukan. Sehingga, studi mengenai aspek psikologis, kenyamanan dan keamanan pengguna fasilitas transportasi bawah tanah ini perlu dan penting untuk dikaji lagi.

Isu yang juga timbul seiring dengan pesatnya pembangunan fisik prasarana transportasi di ibukota adalah mengenai perasaan takut terhadap tindak kejahatan terkait keamanan dan kenyamanan bagi pengguna wanita. Perasaan takut akan kejahatan secara umum dapat diartikan sebagai perasaan takut dan tidak aman yang timbul karena adanya perasaan terancam. Mengacu pada berbagai riset, dapat disimpulkan bahwa para wanita dan orang tua lebih mudah merasa takut akan tindak

kejahatan di dalam sebuah kota. Salah satu contohnya adalah penelitian yang dilakukan oleh *Chicago Transit Authority Customer Satisfaction Survey* (2003), dapat disimpulkan bahwa, tindakan preventif terhadap tindak kejahatan pada fasilitas transportasi publik, lebih berpengaruh terhadap reduksi rasa takut pada wanita dibandingkan dengan laki-laki (Ilhan, 2016). Untuk memperkuat hasil survey di atas, isu mengenai keamanan diketahui lebih sering dialami oleh wanita daripada pria, karena secara fisik memang wanita kurang memiliki pertahanan terhadap dirinya dalam menghadapi kejahatan yang mungkin terjadi. Hal ini didukung oleh data Komnas Perempuan yang mencatat bahwa dalam tiga belas tahun terakhir setiap harinya di Indonesia terjadi 20 kali kekerasan seksual atau secara keseluruhan ada sebanyak 93.960 kasus, dan 23,7 persennya terjadi di ruang public (Perempuan, 2019).

Kaum wanita urban banyak menghabiskan waktunya untuk beragam aktivitas, yang menyebabkan mobilitas mereka sangat tinggi, sehingga kebutuhannya akan fasilitas transportasi publik amatlah besar. Namun, fasilitas yang ada secara fisik belum banyak mempertimbangkan kebutuhan kaum wanita, terutama dalam hal keamanan dan kenyamanan. Meskipun pada ruang publik kedudukan pria dan wanita memiliki posisi yang sama. Sehingga seharusnya, fasilitas umum dapat memenuhi beragam kebutuhan, dimana perbedaan gender dapat menjadi perhatian dalam proses mendesain.

Faktanya, sekitar 36% pengguna transportasi publik melaporkan perasaan tidak aman saat menggunakan fasilitas transportasi public (Vilalta, 2011). Fakta tersebut dilengkapi dengan pernyataan Uteng (2008), bahwa dalam kesehariannya, kaum wanita lebih sering menggunakan transportasi publik daripada kaum pria yang lebih memiliki akses kendaraan pribadi. Namun, meskipun kaum wanita lebih sering mengakses transportasi publik, persepsi negatif terhadap sarana tersebut cukup kuat. Setting tertentu dianggap menakutkan dan cenderung dihindari, terutama di malam hari, seperti yang dijelaskan Gill Valentines (1989), bahwa ruang yang dapat menimbulkan rasa takut pada wanita adalah ruang tertutup dengan terbatasnya akses, seperti area parkir pada gedung bertingkat, lorong bawah tanah pada terminal/stasiun dan sebagainya. Dapat disederhanakan bahwa terdapat dua tipe ruang yang ditakuti oleh wanita, yaitu ruang tertutup dengan jalur keluar yang terbatas

(memungkinkan pelaku kejahatan untuk menjebak dan menyerang wanita) dan ruang terbuka yang terasing (memungkinkan pelaku untuk menyembunyikan diri dari pengawasan orang lain) (Valentine 1990).

Berdasarkan pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa ruang bawah tanah di kota sebagai ruang publik yang tertutup dengan akses terbatas, memiliki urgensi untuk dikaji lebih jauh. Sayangnya, semakin maraknya pembangunan fasilitas bawah tanah tidak disertai dengan kesadaran untuk mempertimbangkan faktor manusia dalam rancangannya, melainkan lebih berkonsentrasi kepada kecanggihan teknologi dan teknik pembangunannya (Durmisevic, S, 2001). Hal ini menyebabkan tingkat kepuasan pengguna terhadap bangunan bawah tanah menjadi rendah, semakin menimbulkan persepsi negatif hingga memicu gangguan emosional seperti perasaan terkungkung yang dapat menimbulkan stress hingga depresi (Carmody, S, 1987). Selain berdampak pada psikologis manusia, kondisi ruang bawah tanah dapat pula memengaruhi fisiologisnya, seperti yang dijelaskan pada tabel di bawah ini:

**Tabel 1.** Kondisi ruang bawah tanah yang dapat memengaruhi kondisi psikologis dan fisiologis

Kondisi ruang bawah tanah yang berpotensi menyebabkan efek psikologis negatif	Kondisi ruang bawah tanah yang berpotensi menyebabkan efek fisiologis negatif
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimnya cahaya matahari</li> <li>• Tiadanya view keluar bangunan</li> <li>• Lokasi bawah tanah memiliki asosiasi yang cenderung negatif (terkubur, kuburan, mudah runtuh, dll) serta dapat menimbulkan klaustrofobia</li> <li>• Kondisi ruang dalam yang tidak diinginkan (tidak berjendela, keulan akan suhu dan kelembaban)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Minimnya cahaya matahari</li> <li>• Tingkat kelembaban yang tinggi</li> <li>• Minimnya hawa segar yang masuk, sistem ventilasi ruang harus sangat baik.</li> <li>• Rawan terhadap polusi dalam ruangan yang disebabkan oleh komposisi mineral dan batuan yang menyusunnya.</li> </ul>

Sumber: Carmosdy, S, 1987

Secara singkat dapat dikatakan, kejahatan sesungguhnya tidak secara acak terdistribusi, namun keadaan fisik sebuah lingkungan dapat mempengaruhi perasaan aman dan nyaman seseorang, khususnya wanita. Oleh karena itu, untuk mereduksi rasa takut wanita terhadap kejahatan, perencanaan desain pada fasilitas umum yang mempertimbangkan gender menjadi penting untuk dikaji lebih jauh lagi.

Berdasarkan paparan diatas, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi relasi rasa takut pengguna perempuan terhadap lingkungan jalur underpass atau Tempat Penyeberangan Orang (TPO) bawah tanah dan juga mengetahui faktor lingkungan yang mendominasi rasa takut tersebut. Harapan kedepannya, hasil dari riset ini dapat mendukung program pemerintah dalam pengadaan stasiun bawah tanah yang akan menunjang Kota Ramah Perempuan. Adapun, studi ini dilakukan dengan basis keilmuan interior arsitektur, sehingga penekanan analisis ruang terletak pada ruang dalam, namun konteks urban juga tetap menjadi hal yang penting dalam menganalisis keseluruhannya. Pengumpulan data primer dan sekunder dilakukan untuk melihat bagaimana pengguna wanita mempersepsikan area transit/ruang sirkulasi di stasiun atau terminal dengan melihat seluruh elemen pada lingkungan terbangun. Riset ini mempelajari bagaimana pola dan hubungan lingkungan fisik terbangun pada ruang transportasi publik bawah tanah kaitannya dengan pengalaman ruang yang dialami oleh wanita. Faktor-faktor dan elemen-elemen arsitektural yang dapat mempengaruhi keamanan dan kenyamanan pengguna, khususnya kaum wanita juga menjadi keluaran yang diharapkan dalam riset ini.

## METODOLOGI

Penelitian Rasa Takut akan Tindak Kriminal pada Area Transit Bawah Tanah Stasiun Manggarai dilakukan melalui dua tahap pengerjaan dengan metode yang berbeda. Tahap pertama adalah pengumpulan data dengan metode *secondary research* dan tahap kedua dengan menggunakan metode *primary research*.

Metode *secondary research* melibatkan data yang bersumber dari pihak lain seperti literatur pustaka, publikasi ilmiah, jurnal, *benchmarking* serta artikel-artikel dari internet yang kemudian dianalisis dan disimpulkan dalam berbagai aspek yang kemudian dimanfaatkan sebagai variabel bebas dalam penelitian. Metode *primary research* digunakan setelah data primer terkumpul melalui survey yang dibuat menggunakan hasil simpulan tahap pertama sebagai variabel bebas lalu hasil tersebut dianalisis dan disimpulkan menjadi kesimpulan akhir yang spesifik dan kontekstual.

Jenis kuesioner elektronik dipilih dalam survey untuk mengumpulkan data primer karena mempersingkat waktu pengumpulan data dan mempermudah penyebaran kuesioner dengan menyebar *link* melalui media sosial dan media komunikasi *chat* (*What'sApp* dan *LINE*).

Kuesioner disajikan dalam dua tipe yaitu pertanyaan dengan jenis tertutup dan penilaian *Likert Scale*. Pertanyaan jenis tertutup digunakan untuk mendapatkan informasi mengenai pengalaman responden yang berhubungan dengan bahasan penelitian, seperti data umur, pernah/tidak pernah menggunakan fasilitas KRL, pengalaman terhadap tindak kriminal. *Likert Scale* digunakan agar responden dapat memberikan penilaian yang akurat dengan skala sangat tidak setuju, tidak setuju, biasa saja, setuju, dan sangat setuju terhadap pernyataan yang diberikan. Kuesioner mengandung pernyataan yang dibuat berdasarkan variabel bebas penelitian yaitu keadaan pada TPO Stasiun Manggarai dengan simpulan analisis *secondary research* pada tahap pertama sehingga relevan dan kontekstual.

Variabel bebas atau variabel independen dalam penelitian Rasa Takut terhadap Tindak Kriminal dalam TPO Stasiun Manggarai merupakan aspek-aspek yang dapat memicu, mempengaruhi atau menimbulkan rasa takut pada responden (variabel terikat). Berdasarkan analisis tahap pertama mengacu pada sebuah jurnal yang berjudul "*A systematic quality assessment of underground spaces - public transport stations*", rasa takut dapat dipicu dengan adanya peran manusia lain (sosial) atau dapat juga dipicu oleh suasana lingkungan terbangun (spasial) (Durmisevic, 2001). Sehingga disimpulkan bahwa aspek sosial; formal (petugas keamanan, petugas kebersihan, petugas stasiun, dsb.) dan informal (pengguna lain) dan aspek lingkungan terbangun; aksesibilitas, visibilitas, skala ruang, *wayfinding*, *maintenance* dan pemeliharaan lingkungan merupakan dua aspek besar yang menjadi variabel bebas pada penelitian Rasa Takut terhadap Tindak Kriminal dalam TPO Stasiun Manggarai.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Terhitung tanggal 4 Oktober 2018 hingga 18 Oktober 2018, jumlah responden kuisisioner yang terkumpul adalah 86 orang dan seluruhnya berjenis kelamin wanita dengan dominasi umur 22 tahun pada rentang umur

17 hingga 55 tahun. Hasil menyatakan 60 dari 86 wanita yang mengisi kuisisioner mengalami rasa takut ketika berjalan melalui TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Di antaranya, 24 dari 39 orang yang pernah menyaksikan tindak kriminal dan 7 dari 10 orang yang pernah menjadi korban dari tindak kriminal, terdata merasa takut ketika melewati TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Dapat disimpulkan bahwa wanita yang memiliki pengalaman dengan tindak kriminal, baik langsung maupun tidak langsung berdampak pada perasaan takut yang dirasakan oleh subyek.

Fakta terkait rasa takut pengguna wanita yang ditemukan, dapat diperkuat dengan pernyataan Loukaitou-Sideris (1999), bahwa kontrol lingkungan fisik yang kurang pada stasiun kereta menyebabkan timbulnya rasa takut pengguna. Hal ini dapat dipicu oleh faktor atau *cue* yang ada pada lokasi TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Untuk mengetahui *cues* yang berhubungan dengan rasa takut pada wanita ketika melalui TPO bawah tanah Stasiun Manggarai, dilakukan pengelompokan elemen-elemen pembentuk ruang pada TPO tersebut menjadi dua aspek; aspek fisik atau lingkungan terbangun dan aspek sosial atau kehadiran manusia. Kedua kategori tersebut dibagi menjadi tipe-tipe *cue* yang lebih spesifik yang diturunkan berdasarkan hasil penelitian sebelumnya, yaitu:

### Fisik

- Visibilitas
  - Intensitas dan warna penerangan
  - Obyek yang menghalangi pandangan
- Skala Ruang
  - Lebar dan sempit
  - Panjang
- Perawatan lingkungan terbangun
  - Kebersihan
  - Kerusakan akibat vandalisme
  - Pembangunan belum tuntas

### Sosial

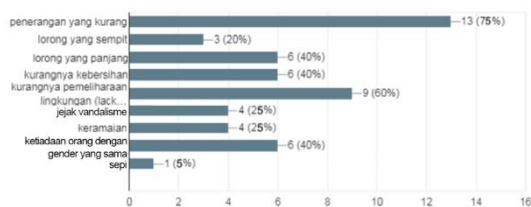
- formal-semi formal: petugas keamanan, petugas stasiun
- informal : pengguna lain

**Tabel 2.** Persentase Hasil Survey Kuesioner

Variabel		Hasil Survey
Visibilitas	Penerangan kurang	75%
	lorong sempit	20%
Skala ruang	lorong panjang	40%
	kurangnya kebersihan	40%
Maintenance Bangunan	jejak vandalisme	25%
	perawatan infrastruktur yang kurang	60%
	keadaan ramai	25%
Kehadiran Manusia	keadaan sepi	5%
	ketiadaan orang bergender sama	40%

Sumber: Penulis, 2018

Apabila "Ya", hal apakah yang membuat rasa takut tersebut?



**Gambar 1.** Grafik Data Hasil Survey  
Sumber: Olahan pribadi

Berdasarkan hasil survey (gambar 1) yang dilakukan, responden cenderung merasakan pengaruh yang lebih besar terhadap rasa takut melalui aspek fisik atau lingkungan terbangun daripada aspek social. Pernyataan tersebut diperkuat dengan hasil survey di atas. Urutan pertama adalah visibilitas dari cahaya penerangan dengan angka 75%, lalu perawatan infrastruktur dengan angka 60%, dimensi lorong yang panjang dan aspek kebersihan keduanya memiliki nilai 40%, dan aspek sosial keramaian berada di urutan terakhir bersama dengan jejak vandalisme dengan angka 25%.

Informasi detail mengenai penyebab rasa takut pengguna di TPO bawah tanah Stasiun Manggarai diperlukan untuk menghadirkan solusi yang tepat guna dan sesuai. Sehingga, dari aspek-aspek induk; Visibilitas, Skala Ruang, *Maintenance* Bangunan dan Kehadiran Manusia, dijabarkan dalam pernyataan yang mengandung elemen-elemen penyusun yang lebih detail yang selanjutnya akan diurutkan berdasarkan nilai mediannya untuk mendapatkan informasi mengenai skala penyebab yang lebih spesifik.

### Visibilitas

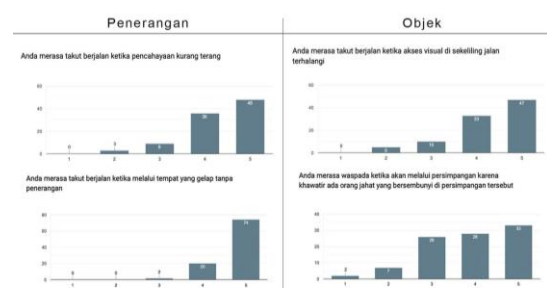
Terkait pemahaman visibilitas, responden paling merasa takut ketika penglihatan mereka terganggu. Hal ini

ditunjukkan dengan hasil survey yang menyatakan intensitas pencahayaan merupakan poin utama dalam mempengaruhi rasa takut ketika berada di TPO bawah tanah Manggarai. Namun, penyebab rasa takut yang diakibatkan oleh terganggunya visibilitas dalam ruang bawah tanah Stasiun Manggarai, tidak hanya karena intensitas cahaya yang kurang, namun juga dipengaruhi oleh keberadaan lingkungan fisik dengan susunan tertentu yang dapat menghalangi pandangan pengguna. Seperti contohnya adalah, adanya persimpangan di lorong utama ruang bawah tanah Manggarai yang tidak terlihat ketika sedang berjalan di lorong utama TPO bawah tanah Stasiun Manggarai.



**Gambar 2.** Suasana TPO Stasiun Manggarai siang hari  
Sumber: Penulis, 2018

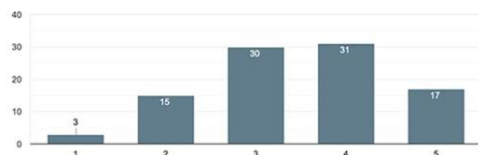
Hasil menyatakan bahwa visibilitas yang terganggu akibat dari intensitas cahaya penerangan yang minim memiliki nilai median 5, sedangkan visibilitas yang terganggu akibat dari obyek fisik persimpangan hanya mendapatkan nilai median 4. Sehingga dapat disimpulkan bahwa responden memiliki kecenderungan untuk merasa lebih takut ketika intensitas cahaya penerangan kurang memadai daripada pandangan yang terhalangi oleh obyek fisik.



**Gambar 3.** Perbandingan Hasil Data Pengaruh Visibilitas pada *Fear of Crime*  
Sumber: Penulis, 2018

Selanjutnya, jawaban responden terkait faktor intensitas cahaya dengan tingkat kecenderungan responden untuk merasa takut, berbanding terbalik. Semakin rendah intensitas cahaya, semakin tinggi pula rasa takut responden. Selain itu, warna-warna tertentu dari cahaya penerangan juga berpengaruh dalam meningkatnya rasa takut responden, seperti 94,5% responden setuju bahwa cahaya berwarna merah dapat meningkatkan rasa takut, 37,4% responden setuju dengan warna biru dan 35,2% setuju dengan warna hijau. Sedangkan responden cenderung merasa biasa saja dengan penggunaan lampu pijar bercahaya kuning sebagai cahaya penerangan, ditunjukkan dengan nilai median yang berada di angka 3.

Anda merasa takut berjalan di underpass dengan penerangan lampu pijar berwarna kuning  
96 responses



**Gambar 4.** Data Responden mengenai Warna Penerangan

Sumber: Penulis, 2018

Selanjutnya, pandangan yang terhalangi oleh obyek fisik dapat menimbulkan persepsi baru bagi pengguna. Keterbatasan informasi tentang lingkungan sekitar yang terjadi dalam kondisi tersebut membuat pengguna tidak dapat menguasai keadaan sekitar dan menghilangkan kemampuan pengguna dalam memprediksi peristiwa. Namun pada kenyataannya responden cenderung merasa biasa saja dengan ide dari pernyataan tersebut, terbukti dari nilai median yang hanya mencapai angka 3.



**Gambar 5.** Persimpangan lorong menuju peron dengan TPO

Sumber: Penulis, 2018

### Perawatan Lingkungan Terbangun (*Maintenance*)

Perawatan lingkungan terbangun atau selanjutnya disebut dengan *maintenance* merupakan aspek kedua terbesar penyumbang rasa takut pengguna TPO bawah tanah stasiun. Merujuk pada Gambar 1, terhitung 55% responden setuju bahwa kurangnya perawatan lingkungan fisik TPO bawah tanah Stasiun Manggarai dapat mempengaruhi munculnya rasa takut pengguna. Kurangnya perawatan lingkungan terbangun yang dimaksud tidak hanya meliputi kebersihan saja tapi juga keindahan dan kerapihan seperti pada *finishing* bangunan.

*Finishing* pada bangunan TPO bawah tanah stasiun Manggarai terlihat seperti setengah jadi, membuat pengguna merasakan rasa takut karena memberikan kesan ketidaksiapan sarana TPO stasiun Manggarai untuk beroperasi. *Finishing* setengah jadi pada bangunan ini dapat dilihat dengan nyata, utamanya pada bagian dinding dan lantai yang dibiarkan tanpa *coating* sehingga terlihat seperti bangunan yang belum jadi. Lalu keadaan seperti gorong-gorong tanpa penutup yang terletak persis di sebelah akses tangga utama sehingga menimbulkan bau dan memberikan kesan tidak higienis serta tidak aman.

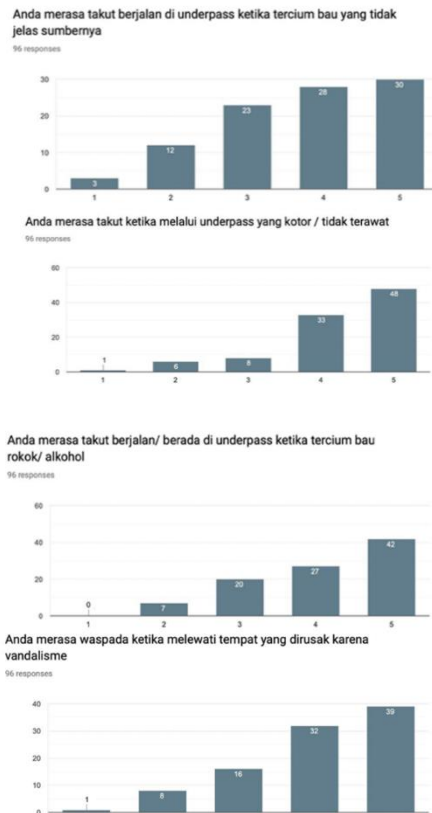


**Gambar 6.** Gorong-gorong pada sebelah tangga menuju peron

Sumber: Penulis, 2018



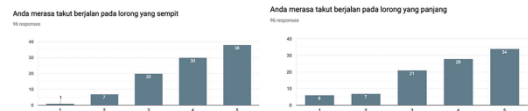
Dalam penelitian ini, aspek perawatan lingkungan terbangun pada TPO Stasiun Manggarai dikerucutkan menjadi 3 kategori yaitu kebersihan lingkungan, kerusakan akibat vandalisme dan ketidaknyamanan yang disebabkan dari bau yang tidak sedap.



**Gambar 7.** Grafik Data Responden Terhadap Kebersihan Lingkungan, Kerusakan akibat Vandalisme dan Respon terhadap Bau Tidak Sedap  
Sumber: Penulis, 2018

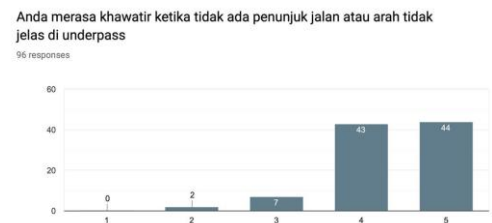
Beberapa hal tersebut memberikan dampak secara langsung terhadap rasa takut yang dialami oleh pengguna. Ditunjukkan dari angka median 4 pada pernyataan tentang rasa takut terhadap lingkungan yang dirusak karena vandalisme dan juga pernyataan mengenai bau rokok/alkohol dan bau yang tidak jelas sumbernya. Angka median meningkat menjadi 5 pada pernyataan yang mengungkapkan rasa takut terhadap lingkungan terbangun yang kotor dan tidak terawat.

## Dimensi Ruang dan *Wayfinding*



**Gambar 8.** Grafik Data Responden Terhadap Lorong yang Sempit & Lorong yang Panjang  
Sumber: Penulis, 2018

Kondisi fisik ruang seperti dimensi juga dapat mempengaruhi rasa takut pengguna. Beberapa responden cenderung merasa takut ketika berada dalam lorong yang panjang dan sempit, seperti TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Kecenderungan ini ditunjukkan dengan nilai median yang mencapai angka 4 untuk pernyataan merasa takut ketika berjalan pada lorong yang panjang dan sempit.



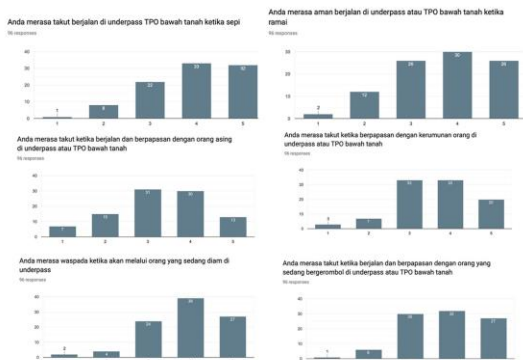
**Gambar 9.** Grafik Data Responden Terhadap Kurangnya Signage  
Sumber: Penulis, 2018

*Wayfinding* yang diakomodasi dengan menggunakan *signage* merupakan hal yang penting bagi pengguna ruang publik, utamanya bagi pengguna yang belum *familiar* dengan lingkungan ruang publik tersebut. TPO bawah tanah Stasiun Transit Manggarai merupakan ruang publik baru dengan susunan programming yang kompleks karena fungsinya sebagai ruang transit, hal ini membuat keberadaan signage menjadi penting. Ketiadaan kemampuan *wayfinding* yang jelas cenderung membuat pengguna stasiun transit menjadi khawatir, terbukti dari nilai median yang mencapai angka 4.

## Aspek Sosial

Hal lain yang dapat mempengaruhi perasaan pengguna saat berada di ruang publik selain lingkungan fisik adalah keberadaan manusia lain di ruang publik tersebut. TPO bawah tanah Stasiun Manggarai adalah ruang yang ditujukan untuk mengakomodasi kebutuhan publik dalam

skala besar, atau bisa dikatakan fasilitas TPO bawah tanah Stasiun Manggarai digunakan bersama-sama tanpa memedulikan kondisi hubungan antar penggunaannya. Sehingga, rasa waspada dan kecurigaan sangat mungkin muncul ketika menggunakan fasilitas TPO bawah tanah Stasiun Manggarai bersama-sama dengan orang yang tidak dikenal.



**Gambar 10.** Grafik Data Responden Terhadap Kehadiran Pengguna Lain di TPO Stasiun Manggarai  
Sumber: Penulis, 2018

Dalam survey yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa responden merasa biasa saja jika berpapasan dengan orang asing di TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Hal ini dinyatakan dengan nilai median yang berada di angka 3. Namun nilai median meningkat menjadi 4 atau responden memiliki kecenderungan merasa takut ketika berpapasan dengan orang asing dalam kondisi-kondisi tertentu. Kondisi seperti ketika berpapasan dengan orang asing dalam kelompok atau grup dan individu asing yang sedang diam ataupun berjalan di belakang responden dapat memicu timbulnya rasa takut. Keadaan TPO yang ramai dan juga sepi, keduanya memiliki nilai median 4 sehingga dapat dikatakan kedua hal tersebut membuat responden cenderung merasa takut.

Berdasarkan hasil kuesioner yang sudah disebarakan ke 86 responden wanita, dapat disimpulkan bahwa wanita yang memiliki pengalaman dengan tindak kriminal, baik langsung maupun tidak langsung berdampak pada perasaan takut subyek. Hal ini dapat dijelaskan dengan pernyataan dari Koskela and Pain, tentang pengaruh memori masa lalu dengan terbentuknya rasa takut seseorang. Faktor psikologis dapat mempengaruhi persepsi manusia tentang suatu bahaya, dimana manusia biasanya

memetakan rasa takut terhadap suatu lingkungan dalam pikirannya berdasarkan pengalaman pribadi mereka, paparan media ataupun cerita dari sekitarnya. Sehingga pernyataan ini dapat menjawab pertanyaan yang timbul terkait hasil survey yang menyatakan bahwa wanita yang tidak mempunyai pengalaman dengan tindak kriminal pun secara mayoritas tetap merasa takut ketika melalui TPO bawah tanah Stasiun Manggarai.

Selanjutnya terkait isu visibilitas, ada dua hal yang menjadi pertanyaan pada survey. Pertama mengenai intensitas cahaya penerangan yang berujung pada jenis warna penerangan tersebut dan rasa takut subyek. Kedua, terkait keterbatasan pandangan dan rasa takut subyek. Hasil survey dapat disimpulkan bahwa responden memiliki kecenderungan untuk merasa lebih takut ketika intensitas cahaya penerangan kurang memadai daripada pandangan yang terhalangi oleh obyek fisik.

Hasil survey mengenai intensitas pencahayaan sesuai dengan pernyataan Lin, bahwa elemen krusial yang dapat mempengaruhi perasaan aman wanita di ruang transit adalah pencahayaan (Lin, 2010). Lebih jauh lagi kurangnya pencahayaan yang baik dapat memberikan efek negatif pada sebuah ruang bawah tanah. Hal ini juga didukung oleh *Security by Design Principles* pada tahun 2004 bahwa dengan meningkatkan kualitas pencahayaan dapat dengan efektif mengurangi perasaan takut akan kejahatan, dan juga mengurangi kemungkinan akan terjadinya tindak kejahatan. Selanjutnya, dinyatakan juga apabila pencahayaan di ruang publik lemah atau kurang baik, hal ini dapat berindikasi pada tindak kejahatan, dan begitupun sebaliknya, apabila kualitas pencahayaannya baik maka potensi terjadinya kejahatan akan signifikan berkurang. Lebih jauh lagi, terkait dengan keamanan bagi pengguna wanita di ruang transit, pencahayaan yang lemah dan pojok-pojok gelap merupakan kondisi yang memiliki potensi bagi tindak kejahatan.

Namun, dalam kaitannya dengan keterbatasan pandangan dan rasa takut, hasil survey berbeda dengan apa yang diutarakan Lin sebelumnya. Dalam konteks TPO stasiun Manggarai yang mana memiliki beberapa pojok gelap dan tikungan yang tajam, dianggap tidak terlalu berpengaruh dalam menciptakan rasa takut tersebut. Padahal menurut Lin, keadaan fisik suatu ruang dapat memfasilitasi tindak kejahatan, adanya area-area sempit yang memungkinkan untuk



bersembunyi dapat meningkatkan rasa takut dan tidak nyaman pada wanita di ruang transit. Persepsi seperti ini mungkin terjadi bila mengacu pada pemahaman tentang teori *prospect* dan *refuges*. Manusia menyerap informasi dengan sensor tubuhnya dan menghadirkan persepsi pada ruang, yang mana dalam hal ini adalah ruang bawah tanah, manusia melihat akses keluar sebagai ruang untuk menyelamatkan diri. Sehingga menjadi jelas alasannya kenapa responden cenderung merasa biasa saja terhadap pojok gelap pada TPO Stasiun Manggarai, bukan sebagai tempat orang bersembunyi, melainkan tempat untuk melarikan diri.

Terkait dengan aspek perawatan dari TPO Stasiun Manggarai, dianggap dapat mempengaruhi rasa takut pengguna. 55% responden cenderung merasa takut dengan kondisi fisik TPO yang setengah jadi seperti gorong-gorong yang tidak ditutup, kebersihan yang kurang diperhatikan yang bisa menimbulkan aroma yang tidak sedap dan juga jejak vandalisme yang muncul di area lingkungan TPO. Pemeliharaan ruang yang tidak berkala dapat memicu persepsi negatif karena dianggap kurang aman sedangkan ruang yang menarik dapat menciptakan lingkungan yang positif bagi pengguna.

Selain hal yang berkaitan dengan perawatan fisik TPO, *wayfinding* dan bentuk ruang TPO juga sangat berpengaruh dalam membentuk rasa nyaman pengguna. Lorong yang panjang dan sempit pada TPO Manggarai, cenderung menyebabkan pengguna merasa takut. Namun, perasaan takut pada kondisi ruang seperti ini dapat diminimalisir dengan keberadaan penanda yang jelas. Passini menyatakan bahwa orientasi spasial adalah kemampuan seseorang untuk menentukan keberadaannya di dalam sebuah ruang, sehingga ia dapat menentukan apa yang harus dilakukan dalam rangka mencapai tujuannya (Durmisevic, *The future of the underground Space*, 1999). Untuk dapat mencapai tujuannya, selain mengandalkan intuisi dan strategi pribadi, seseorang juga mengandalkan representasi lingkungan fisik di sekitarnya. Apabila ia tidak dapat memahami ruang, maka ia akan merasa bingung dan tersesat sehingga menimbulkan rasa ketidaknyamanan dan frustrasi. Dalam keadaan darurat, hal ini dapat memicu rasa panik dan stress karena merasa dirinya tidak aman.

Selain aspek fisik pada TPO, hal lain yang dapat mempengaruhi perasaan pengguna saat berada di ruang publik adalah keberadaan manusia lain di ruang publik

tersebut. Seperti yang disampaikan Van Wegen en Van der Voordt (1991) dan De Boer (1997), bahwa Kehadiran orang lain, keterlibatan, keterlihatan (*visibility*), daya tarik (*attractiveness*) lingkungan sekitar, *surveillance*, aksesibilitas dan kemungkinan penyelamatan diri (*escape*) mampu mempengaruhi perasaan pengguna saat berada di ruang bawah tanah (Durmisevic, *Perception Aspects in Underground Spaces using Intelligent Knowledge Modeling*, 2002). Pernyataan ini kurang sesuai dengan hasil survey pada konteks TPO yang telah dilakukan, para pengguna merasa biasa saja dengan keberadaan orang asing di TPO bawah tanah Stasiun Manggarai. Meskipun demikian, responden memiliki kecenderungan merasa takut ketika berpapasan dengan orang asing dalam kondisi-kondisi tertentu, seperti saat berpapasan dengan orang asing dalam kelompok atau grup dan individu asing yang sedang diam ataupun berjalan di belakang responden.

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil diskusi di atas, dapat disimpulkan bahwa adanya relasi yang kuat antara aspek fisik pada TPO Stasiun Manggarai dengan perasaan penggunanya, terutama pengguna perempuan, dibandingkan dengan aspek sosialnya. Terkait aspek visibilitas pada TPO Stasiun Manggarai, tidak hanya terbatas pada intensitas pencahayaan saja, namun juga mencakup tidak terganggunya pandangan pengguna saat berjalan di TPO. Pencahayaan di TPO Manggarai sudah dapat dikategorikan cukup baik walaupun masih lebih fokus pada aspek teknisnya saja. Hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat area-area yang dapat berpotensi menimbulkan perasaan takut, terutama apabila pengawasan pada area-area tersebut kurang baik. Contohnya, pada lorong bawah tanah TPO yang memiliki konfigurasi membentuk lorong dengan tikungan tajam menuju platform, sebagai area potensial sebagai tempat bersembunyi.

### Saran/Rekomendasi

Penelitian ini dapat dilanjutkan dengan mengeksplorasi tiap-tiap aspek dalam TPO sebagai isyarat lingkungan pemicu rasa takut, terutama pada pengguna perempuan. Apakah terdapat pola atau ciri tertentu yang dianggap memicu perasaan takut. Melalui studi ini, penulis berharap persepsi terhadap bahaya dan rasa takut akan tindak kejahatan dapat dipahami lebih luas oleh berbagai

pihak, seperti perancang, penentu kebijakan dan pengelola fasilitas umum. Sehingga, beragam tindakan pencegahan dapat dilakukan untuk memastikan rasa aman perempuan, bukan hanya terbatas pada TPO bawah tanah, namun juga pada berbagai fasilitas publik di kota.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Carmody and Sterling.(1987). Design Strategies to Alleviate Negative Psychological and Physiological Effects in Underground Space. *Tunneling and Underground Space Technology Journal*, vol.2 no.1, p.59-67.
- Durmisevic, S. (2002, February 1). Perception Aspects in Underground Spaces using Intelligent Knowledge Modeling. Dissertation, 1-167. Delft, Delft, Netherland: Technische Universiteit Delft.
- Durmisevic, S. (1999). The future of the underground Space. *Cities*, 16, 233-245.
- Durmisevic, S & Sariyildiz, S. (2001). A systematic quality assessment of underground spaces – public transport stations. *Cities*, Vol. 18, No. 1, pp. 13–23
- Lin, X. (2010, february 1). Exploring the Relationship Between Environmental Design and Crime: A Case Study of the Gonzaga University district. Postgraduate Thesis. Washington, USA: Washington State University . Retrieved february 1, 2012, from Washington State University: [http://spokane.wsu.edu/academics/Design/ResearchService/x\\_lin\\_072310.pdf](http://spokane.wsu.edu/academics/Design/ResearchService/x_lin_072310.pdf)
- Loukaitou-Sideris, Anastasia. (1999). Hot Spots of Bus Stop Crime: The Importance of Environmental Attributes. *Journal of the American Planning Association* 65, no. 4: 395-411.
- Ilhan, O. T. (2016). Fear of Crime in Public Spaces: From the View of Women Living in Cities. . *Procedia Engineering* , 161.
- Perempuan, K. (2019, Maret 12). [komnasperempuan.go.id](https://www.komnasperempuan.go.id). Retrieved from [komnasperempuan.go.id: https://www.komnasperempuan.go.id/read-news-lembar-fakta-dan-poin-kunci-catatan-tahunan-komnas-perempuan-tahun-2019](https://www.komnasperempuan.go.id/read-news-lembar-fakta-dan-poin-kunci-catatan-tahunan-komnas-perempuan-tahun-2019)
- Uteng, Tanu Priya and Tim, C. (2008). *Gendered Mobilities*. Ashgate., p.211.
- Valentine, G. (1989, December). The Geography of Women's Fear. *Area*, 385-390.
- Vilalta, C. (2011, June). Fear of crime in public transport: Research in Mexico City. *Crime Prevention and Community Safety*, 13.