

STRATEGI DESAIN RUANG KETIGA YANG INKLUSIF DI SURAKARTA AN INCLUSIVE APPROACH TO THIRD PLACE DESIGN STRATEGY IN SURAKARTA

Naurah Tsany Fadillah, Kusumaningdyah Nurul Handayani

Prodi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Sebelas Maret Surakarta

naurahtsany@student.uns.ac.id

Abstrak

Kawasan Banjarsari merupakan salah satu kawasan yang memiliki mobilitas padat karena adanya Terminal Tirtanadi dan berbatasan dengan jalan raya arteri Surakarta - Semarang. Interaksi dan aktivitas sosial tentu banyak dijumpai pada area ini namun area ini belum memiliki tempat untuk masyarakat dapat berkumpul secara bebas dan gratis. Tempat ini akan menjadi ruang ketiga bagi masyarakat lokal maupun penumpang dari terminal. Ruang ketiga yang aman dan nyaman diperlukan untuk masyarakat dapat singgah duduk, berbincang atau hanya berdiam diri istirahat. Banyaknya aktivitas perdagangan dan fasilitas yang kurang memadai membuat pelancong atau pengunjung di luar area Banjarsari enggan untuk berlama - lama menetap. Strategi desain perlu dirancang untuk mencapai tujuan bagaimana ruang ketiga dapat hadir menjawab kebutuhan masyarakat dan pengguna transportasi publik (komuter).

Metode yang digunakan dalam menyusun strategi desain adalah studi literatur menggunakan teori ruang ketiga (Ray Oldenburg, 1997) dan teori walkability (Saelens & Handy, 2008). Tahapan yang dilakukan adalah observasi site yang berada di Kawasan Banjarsari dan menganalisisnya menggunakan teori yang ditentukan. Parameter yang menjadi acuan adalah aktivitas yang ada pada ruang ketiga, kualitas lingkungan dan fasilitas pendukung, serta konektivitas pencapaian pengunjung menuju ke dan dari ruang ketiga. Hasil dari penelitian ini berupa strategi desain ruang ketiga yang inklusif di Surakarta tepatnya Kawasan Banjarsari untuk masyarakat lokal dan kaum komuter.

Kata kunci: Ruang Ketiga, Interaksi Sosial, Aksesibilitas

1. PENDAHULUAN

Ruang ketiga merupakan tempat di luar rumah (tempat pertama) dan bukan kantor (tempat kedua) yang digunakan masyarakat untuk berinteraksi, berkumpul, bercengkrama dan bekerja (Oldenburg, 1989). Ruang ketiga harus memberikan rasa kepemilikan yang sama bagi setiap orang yang datang sehingga kehadiran mereka merasa diterima (Oldenburg, 1989). Hal ini menjadikan ruang ketiga sebagai salah satu tempat untuk mengurangi stress dan tekanan yang dialami saat berada di rumah dan di kantor. Pada skala yang lebih besar, ruang ketiga membentuk interaksi sosial yang meningkatkan kualitas hidup dan memperkuat kehidupan bermasyarakat (Jeffres et al., 2009). Ruang ketiga menjadi wadah bagi banyak bidang ketertarikan yang terbentuk oleh partisipasi masyarakat yang dinamis. Ruang ketiga menawarkan hak yang sama untuk masyarakat dapat berkumpul dan membuat relasi tanpa melihat status sosial seseorang (Widyaningsih et al., 2020). Pemerintah Kota Surakarta tidak luput absen untuk menyediakan ruang ketiga sebagai wadah masyarakat Kota Surakarta untuk menyelenggarakan berbagai aktivitas.

Kota Surakarta giat menambah jumlah ruang - ruang yang interaktif dan berkolaborasi dengan berbagai macam bidang industri baik milik pemerintah maupun swasta. Ruang ketiga diharapkan mampu meningkatkan produktivitas masyarakat terutama mereka yang masih berada di usia emas.

Beragam ruang ketiga yang dapat dijumpai di Kota Surakarta diantaranya adalah Taman Balekambang, Koridor Gatot Subroto dan Lokananta Bloc.

Taman Balekambang menjadi ruang ketiga yang banyak digunakan oleh para penggiat Seni Teater. Proyek revitalisasi Taman Balekambang telah dilakukan sejak awal tahun 2023 dan direncanakan rampung pada awal tahun 2024. Menurut Walikota Surakarta, “Taman Balekambang akan menjadi magnet baru bagi warga Kota Surakarta dan pengunjung dari luar kota, serta berperan dalam meningkatkan kualitas hidup dan daya tarik kota yang semakin maju dan modern” (SETDA Pemkot Surakarta, 2023). Ruang ketiga pada koridor Ngarsopuro Gatot Subroto ditujukan untuk para pemusik jalanan, pelaku seni kreatif dan penggemar art street. Revitalisasi koridor ini sudah dimulai sejak akhir tahun 2022 dan telah dibuka untuk khalayak ramai, meski begitu penataan kawasan tetap dilanjutkan hingga sekarang. Dikutip dari laman surakarta.go.id, Koridor Ngarsopuro kini menjadi destinasi street nightlife dan pusat industri kreatif seperti mural, kerajinan tangan, dan painting. Lokananta Bloc, ruang ketiga yang baru dibuka belum lama ini di Laweyan menjadi sentra kreativitas bagi musikus dan dilengkapi oleh commercial hub.

Revitalisasi studio Lokananta dilakukan sejak Agustus 2022 dan beroperasi pada Juli 2023, bertujuan untuk menghidupkan kembali aktivitas rekaman, pementasan dan edukasi yang berkaitan dengan musik Indonesia. Menurut Menteri BUMN, Erick Thohir, wajah baru Lokananta akan menjadi objek wisata andalan Kota Solo dan meningkatkan eksistensi seni musik Indonesia dengan diselenggarakannya pertunjukan konser - konser. Lokasi Taman Balekambang dan Lokananta Bloc berada di barat kota dan Koridor Ngarsopuro berada di selatan kota. Ketiganya berada di Kawasan Perdagangan dan Hunian. Pada area tengah kota, tepatnya di Kelurahan Banjarsari belum ada ruang ketiga yang mumpuni meskipun berdekatan dengan Terminal Tirtonadi dan Stasiun Balapan serta fungsi lahan yang termasuk ke dalam area Sub Kota Kawasan VI sektor perdagangan dan jasa.



Gambar 1
Lokasi Taman Balekambang, Koridor Ngarsopuro dan Lokananta Bloc

Sumber: *Naurah Tsany, 2024*

Seluruh ruang ketiga yang disebutkan di atas memiliki target penggunaannya sendiri yaitu penggiat seni pertunjukan, pelaku industri kreatif dan musikus. Ruang ketiga di Banjarsari memiliki peluang pengguna yang spesifik yaitu pengguna transportasi umum (komuter). Oleh karena itu, ruang ketiga di Banjarsari perlu dikembangkan karena sejalan dengan upaya untuk mendorong masyarakat menggunakan transportasi massal dan potensi menjadi wadah kegiatan yang akan mengakomodasi kebutuhan para komuter.

2. METODE PENELITIAN

Tahapan pertama yang dilakukan penulis dalam menyusun strategi desain ruang ketiga yang inklusif di Surakarta adalah mempelajari literatur yang berkaitan dengan prinsip dan karakteristik ruang ketiga. Menurut Ray Oldenburg, ruang ketiga memiliki karakteristik yaitu on neutral ground (semua yang datang memiliki kedudukan yang setara), berbincang merupakan aktivitas utama, aksesibilitas dan akomodasi, memiliki pengunjung tetap, dan sifat yang menyenangkan dalam kesederhanaan. Menurut Matthew Carmona, ruang ketiga yang digunakan oleh publik sebagai tempat berkumpul memiliki prinsip mudah diakses, memberi kenyamanan, masyarakat umum dapat beraktivitas di dalamnya dan terbentuknya interaksi sosial. Konsep walkability juga digunakan untuk mendukung fasilitas ruang ketiga yang aman dan nyaman oleh pengguna transportasi publik (komuter).

Pengumpulan data primer terdiri dari survei fungsi bangunan dan wawancara masyarakat di sekitar Stasiun Solo Balapan dan Terminal Tirtonadi, tepatnya di Jalan Tagore, Jalan Jalak II dan Jalan Dr. Setiabudi. Survei dilakukan untuk mendapatkan data kondisi eksisting tentang persebaran tata guna ruang (bangunan) dan pola kegiatan komunitas yang memadati area tersebut. Wawancara dilakukan untuk mendengarkan opini dan keperluan yang dibutuhkan oleh masyarakat. Kemudian, pengumpulan data sekunder terdiri dari studi preseden yang berhubungan dengan ruang ketiga melalui buku, jurnal, dan artikel. Observasi dilakukan pada 25 September 2023, 11 Oktober 2023 dan 26 Desember 2023.

Hasil dari pengumpulan data selanjutnya dianalisis dan diolah secara theoretical analytic yaitu menganalisis fakta empiris yang ada menggunakan teori yang relevan. Teori yang dijadikan pedoman adalah teori ruang ketiga (Ray Oldenburg, 1997) dan teori walkability (Saelans & Handy, 2008). Kemudian, didapatkan kriteria bagaimana menciptakan sebuah ruang ketiga yang sesuai, berkelanjutan dan dapat dinikmati oleh pengguna transportasi massal, pejalan kaki serta masyarakat sekitar.

TABEL 1
KARAKTERISTIK RUANG KETIGA

VARIABEL	INDIKATOR	KETERANGAN
Kualitas	Netral	Tidak ada tuan rumah, semua yang datang memiliki kedudukan yang sama
	Publik merasa diterima	Dapat dinikmati oleh semua level masyarakat dalam sosial dan ekonomi
	Sederhana dan menyenangkan	Tidak memiliki kesan mewah dan mencolok melainkan memberi kesan yang hangat dan simpel
Aktivitas	Interaksi sosial	Ruang ketiga menjadi wadah berbagai aktivitas masyarakat dapat dilakukan
Konektivitas	Mudah diakses dan dijangkau	Kemudahan pencapaian oleh pengunjung dan mudah dikenali

Sumber : Oldenburg, 1997

TABEL 2
FAKTOR KEBERHASILAN KONSEP WALKABILITY

KOMPONEN
Setting fisik dari struktur material dan konektivitas jalur pejalan kaki
Destinasi dan aktivitas yang ada mampu menarik perhatian pejalan kaki
Kualitas keamanan dan keamanan pejalan kaki selama menuju destinasi terjamin

Sumber : *Selans & Handy, 2008*

2. HASIL DAN PEMBAHASAN

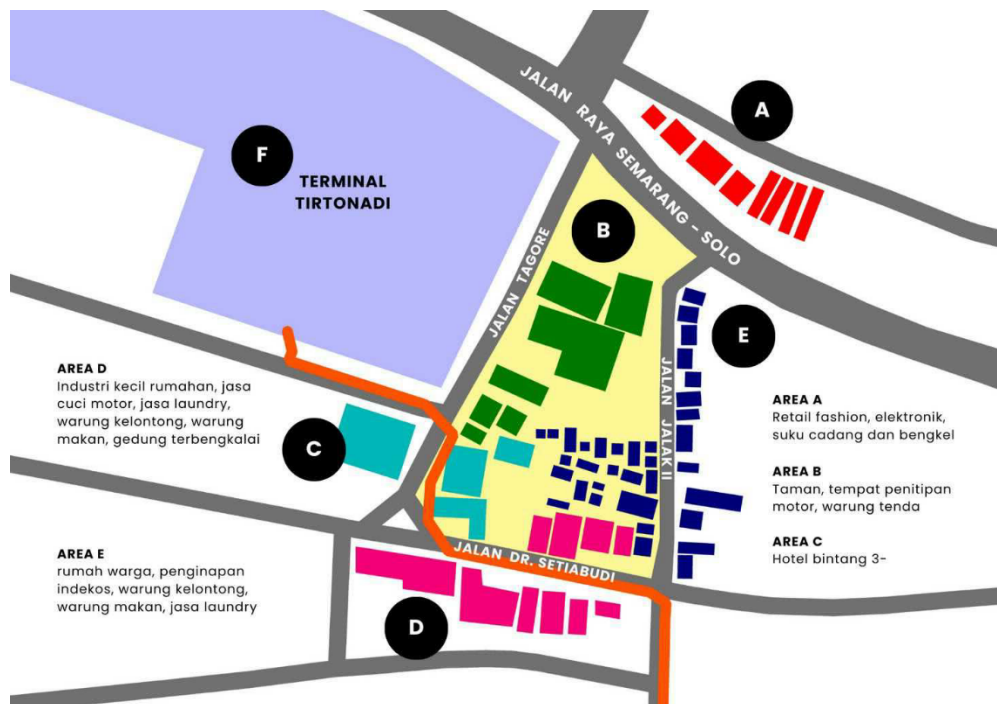
PENGELOMPOKAN AREA BERDASARKAN PENGGUNAAN LAHAN

Observasi site yang berada di Banjarsari menghasilkan data berupa eksisting bangunan dan peruntukannya. Site terpilih memiliki luas 7800 m², berada tepat di sebelah timur Terminal Tirtonadi.

Site berbatasan dengan Jalan Raya Ahmad Yani (Solo - Semarang) di utara, Jalan Jalak II di timur, Jalan Dr. Setiabudi di selatan dan Jalan Tagore di Barat. Menurut Peter Calthorpe (1993), kelompok penggunaan lahan yang berada di sekitar pilot project (terminal, stasiun, bandara) dibagi menjadi area komersial, hunian, area sekunder, dan fungsi campuran yang menunjang aktivitas penumpang. (Gambar 2)



Gambar 2
Kelompok Penggunaan Lahan pada Site Terpilih
Sumber: *Naurah Tsany, 2024*



Gambar 3
Kelompok Area Observasi
Sumber: Naurah Tsany, 2024

Site dibagi menjadi beberapa fokus observasi berdasarkan letaknya, yaitu Area A (Jalan raya Semarang-Solo) merupakan pertokoan suku cadang kendaraan bermotor; Area B (Jalan Tagore) merupakan lahan terbuka/taman, tempat penitipan motor, warung; Area C (Jalan Tagore) merupakan tempat penginapan/hotel; Area D (Jalan Dr. Setiabudi) merupakan industri kecil rumahan, penyediaan jasa laundry, penyediaan jasa cuci motor, warung dan rumah warga; Area E (Jalan Jalak II) merupakan warung, rumah warga dan indekos; dan Area F merupakan area Terminal Tirtonadi. Ruang ketiga diperlukan sebagai tempat transisi dan tempat berkumpul beragamnya jenis ruang yang sudah hadir terlebih dahulu.



Gambar 4
Eksisting Site
Sumber: Naurah Tsany, 2024

AKTIVITAS YANG DILAKUKAN OLEH MASYARAKAT PADA SITE

Dari observasi yang telah dilakukan, diperoleh data aktivitas yang dilakukan masyarakat di site seperti pada tabel 3.

TABEL 3
AKTIVITAS YANG DILAKUKAN MASYARAKAT DI SITE

Zona	Pagi Hari (08.56)	Siang Hari (13.00)	Sore hari (19.25)
Area A	Mempersiapkan toko, transaksi jual - beli, parkir kendaraan	Transaksi jual - beli, parkir kendaraan, makan, berbincang	Menutup toko, menyapu, membuang sampah
Area B	Mengambil gerobak, menyiapkan dagangan, parkir kendaraan, membersihkan lapak	Berbincang, makan, menarik penumpang, menjaga kendaraan parkir	Transaksi jual - beli, berbincang, nongkrong, menarik penumpang
Area C	Membersihkan halaman depan, membuka warung, parkir kendaraan	Transaksi jual - beli	Pengunjung datang ke hotel lebih banyak, berbincang
Area D	Mempersiapkan toko	Melakukan pekerjaannya masing - masing yang sesuai	Menutup toko
Area E	Transaksi jual - beli, memasak, makan, berbincang	Transaksi jual - beli, memasak, makan, berbincang, sholat,	Transaksi jual - beli, berbincang, sholat, beristirahat
Area F	Penumpang naik - turun	Penumpang naik - turun	Penumpang naik - turun, melayani lebih sedikit rute di malam hari

Dari tabel diatas, dapat diketahui bahwa aktivitas yang banyak terjadi ada di sektor ekonomi karena hampir separuh Land-Use merupakan area komersial seperti retail/toko dan warung rumahan. Pada malam hari, area A, B dan F masih ramai dipadati pengunjung/ penumpang. Ketika toko sudah tutup, beberapa pedagang angkringan mulai menggelar lahannya di depan toko - toko permanen tersebut. Area A memiliki aktivitas yang utama yaitu pemilik toko melayani pengunjung/pembeli yang singgah di toko. Area B, C, D, E memiliki kegiatan yang menunjang kebutuhan penumpang transportasi publik (Area F) dan masyarakat. Beberapa aktivitas yang ditemukan seperti pengunjung dan masyarakat yang sekedar menyapa atau berbincang singkat di pinggir gedung, penumpang transportasi umum yang datang memarkir motornya dan langsung berangkat menuju destinasi, serta pengunjung yang dapat menikmati 7 penginapan/hotel dengan jarak yang dekat dari terminal. Area E yang merupakan rumah warga juga menjadi peluang usaha untuk masyarakat sendiri.

KUALITAS LINGKUNGAN DI SEKITAR SITE

Menurut Saelans & Handy (2008), kualitas lingkungan yang dimaksud memiliki parameter yaitu kenyamanan yang membuat pengunjung ingin menetap lebih lama karena tidak dipungut biaya, kenyamanan material perkerasan, kenyamanan bagi kaum difabel, adanya karakter langgam lokal pada bangunan, dan kenyamanan pengunjung untuk berjalan. Dari observasi yang telah dilakukan, diperoleh data komponen pada site yang merepresentasi kualitas site seperti pada tabel 4.

TABEL 4
KETERSEDIAAN KOMPONEN PENUNJANG KUALITAS
LINGKUNGAN SITE

Komponen	Zona/Area					
	A	B	C	D	E	F
Tidak adanya tiket (tidak membayar dan tidak ada tuan rumah)	✓	-	-	-	-	-
Tersedia trotoar dengan ground material (block, beton, aspal, & plesteran)	-	✓	✓	✓	-	✓
Adanya ramp	-	-	-	-	-	✓
Adanya guiding block untuk tunanetra	-	-	✓	-	-	✓
Fasilitas toilet umum	-	-	-	-	✓	✓
Penerangan jalan	✓	-	-	-	-	✓
Vegetasi di sekitar area cukup hijau	-	✓	-	✓	-	✓
Adanya signage sehingga tempat mudah dikenali	✓	-	✓	-	-	✓
Terdapat ruang terbuka hijau	-	✓	-	-	-	-
Adanya point of interest atau tempat yang atraktif bagi pejalan kaki	-	✓	-	-	-	✓

Site tidak bersifat netral karena pengunjung bukan berada di ruang terbuka yang bebas akses melainkan ruang milik suatu komunitas misalkan komunitas pedagang dan komunitas ojek pangkalan. Pengunjung harus membeli atau menggunakan jasa dan barang yang ditawarkan untuk dapat merasakan ruang tersebut. Kualitas lingkungan pada site masih banyak yang belum memenuhi kriteria seperti perhatian fasilitas untuk komunitas difabel dan kenyamanan pejalan kaki.

KONEKTIVITAS PENGUNJUNG KE DAN DARI SITE

Sesuai teori ruang ketiga dan walkability yang telah disebutkan, parameter konektivitas yang dimaksud adalah bagaimana kemudahan pencapaian pengunjung menuju ke dan dari ruang ketiga. Pengunjung ruang ketiga nantinya akan dibagi berdasarkan akomodasi yang digunakan yaitu kendaraan pribadi dan transportasi umum. Observasi dilakukan terhadap ketersediaan rute transportasi menuju site, jalur trotoar pejalan kaki yang tidak terputus, lahan parkir yang tersedia dan kepadatan jalan yang menentukan akses keluar masuk ruang ketiga.

Lahan parkir yang ada saat ini hanya diperuntukkan kendaraan roda dua dan tepat berada di site yang terpilih. Lahan parkir motor ini dikoordinasikan perseorangan oleh masyarakat sekitar bukan perusahaan atau pihak berwenang lainnya dengan memanfaatkan gedung yang sudah tidak dipakai (Gambar 5). Penitipan motor ini umum dipakai oleh komunitas komuter yang beraktivitas di luar area Surakarta. Pengunjung yang menggunakan kendaraan roda 4 memarkirkan mobilnya di dalam area terminal (Area F) yang sudah disediakan.

Untuk menuju ke site, pengunjung dapat menempuh dari arah yang berbeda yaitu Jalan raya Solo - Semarang, Jalan Tagore, dan Jalan Dr. Setiabudi. Jalan Jalak II tidak bisa dilewati karena merupakan jalan warga yang memiliki lebar 3.5 m (hanya untuk 1 mobil saja). Identifikasi karakteristik jalan yang dapat ditempuh pengunjung menuju site dapat dilihat pada tabel 4. Sedangkan untuk pengunjung yang menggunakan transportasi umum dapat memilih rute yang sesuai dengan tujuan akhir Terminal Tirtonadi atau halte di sekitar site.

TABEL 5
IDENTIFIKASI JALAN YANG DAPAT DITEMPUH
MENUJU SITE

No	Letak Jalan Terhadap Site	Karakteristik Jalan
1.		JALAN AHMAD YANI terletak di utara site - Jalan Arteri; Jalan 2 arah - Lebar jalan 17 m; terdapat median jalan - Mobilitas padat, karena merupakan jalan utama Solo - Semarang - User: Semua jenis kendaraan
2.		JALAN TAGORE terletak di utara site - Jalan 1 arah; Lebar jalan 7,5 m - Mobilitas padat, karena terdapat pintu keluar angkutan dari Terminal Tirtonadi - User: Pejalan kaki, kendaraan roda 2, roda 4, bus akap, feeder bus dan angkot
3.		JALAN DR. SETIABUDI - Jalan 2 arah; Lebar jalan 5.5 m - Mobilitas sedang, karena jalan lokal - User: Kendaraan roda 2, roda 4, dan angkot (oleh masyarakat yang beraktivitas menuju daerah tsb)

Dari data di atas, dapat diketahui akses keluar masuk ruang ketiga dapat dijangkau dari 3 arah yang berbeda yaitu dari arah utara (Jalan raya Solo - Semarang), arah barat (dengan titik kenal Terminal Tirtonadi) dan arah selatan (Jalan Dr. Setiabudi). Entrance dapat dipilih dengan pertimbangan arah pandang yang paling mudah dikenal dan dilihat orang banyak orang. Mengingat ruang ketiga memiliki target pengunjung komuter atau pengguna transportasi umum, maka akses dengan jarak tempuh mudah dan dekat dari halte juga menjadi pertimbangan. Komuter yang ingin mengunjungi ruang ketiga dapat menggunakan armada BST dengan beberapa rute. Rute yang melayani kawasan ini adalah K11 dan K7. Komuter juga dipermudah dengan hadirnya JPO yang menghubungkan Stasiun Solo Balapan dan Terminal Tirtonadi sehingga ruang ketiga ini nantinya akan banyak memiliki pilihan transportasi. Eksistensi trotoar akan mendukung komuter dan pengunjung menuju ke site namun trotoar yang 10 ada masih belum bisa dikatakan cukup karena beberapa area memiliki kondisi trotoar yang kurang bagus. Ukuran trotoar yang mengecil karena digunakan untuk pedagang menggelar lapaknya dan lahan parkir retail, kondisi material trotoar yang tidak rata, jalur trotoar yang terpotong, serta ada trotoar yang terhalang oleh beton JPO.

Pejalan kaki hanya dapat menikmati trotoar dengan kualitas cukup di area site yang berbatasan dengan Jalan Raya Solo - Semarang.

Meski begitu, pejalan kaki tetap banyak ditemukan di area site terutama masyarakat yang beraktivitas di area tersebut. Dalam jarak yang dekat, masyarakat lebih memilih untuk berjalan kaki daripada menggunakan jasa ojek online.



Gambar 5
Rute Transportasi Publik pada Ruang Ketiga
Sumber: Naurah Tsany, 2024

Dari observasi penulis, dapat dikatakan bahwa site memiliki kepadatan yang tinggi karena berada di dekat terminal dan persimpangan jalan besar. Aktivitas masyarakat yang beragam ditambah lalu lintas yang padat membuat site terlihat ramai. Kegiatan berdagang paling banyak ditemui di sekitar site karena menunjang kebutuhan penumpang sedangkan kegiatan atraktif di ruang terbuka masih jarang ditemui mengingat hampir sebagian besar wilayah sudah terbangun gedung/rumah. Sifat kegiatan yang atraktif mampu menciptakan daya tarik bagi ruang ketiga agar ramai dikunjungi oleh pengunjung. Salah satunya adalah pertunjukan, aktivitas hiburan jarang dijumpai di sekitaran site. Maka dari itu diperlukan ruang terbuka yang gratis diakses oleh siapapun untuk dapat berkumpul tanpa perlu mengenal satu sama lain. Pengunjung dapat sekedar berdiam diri atau berbincang satu sama lain baik di dalam ruangan maupun di luar ruangan. Ruang ketiga yang dibangun nantinya harus membenahi beberapa hal eksisting di site karena kualitas lingkungan yang masih kurang layak. Hal yang paling utama adalah dengan memberikan perhatian dan dukungan fasilitas bagi komuter disabilitas sehingga ruang tersebut nantinya akan memberikan rasa yang aman dan setara bagi siapapun. Konektivitas pengunjung menuju ruang ketiga perlu diperhatikan, kemudahan pejalan kaki, pengguna transportasi 11 umum dan pemilik kendaraan pribadi menjadi poin penting agar tidak menimbulkan titik kemacetan yang baru. Langkah yang perlu dilakukan adalah relokasi penyediaan kantong parkir dan revitalisasi trotoar di sekitar site.

Signage pada entrance dan halte terdekat diperlukan agar ruang ketiga mudah dikenali dari kejauhan. Strategi desain dari faktor yang telah disebutkan yaitu aktivitas, kualitas dan konektivitas akan mempengaruhi seberapa sering pengunjung akan kembali ke ruang ketiga. Frekuensi kedatangan dan keramaian pengunjung menjadi tanda suksesnya ruang ketiga yang dibangun.

Beberapa desain minor yang bisa diciptakan adalah taman, plaza, tempat berteduh, area duduk, pagar, dan perluasan trotoar. Taman dan plaza adalah ruang terbuka yang bisa diakses masyarakat secara gratis. Pengunjung yang datang tidak perlu mengeluarkan uang untuk duduk dan berbincang seperti yang di retail. Plaza juga nantinya dapat menjadi tempat berkumpulnya

masyarakat untuk melihat pertunjukan atau penampilan seni. Area duduk dan tempat berteduh diperlukan untuk menarik pengunjung tanpa tujuan beraktivitas yang pasti. Pengunjung dapat memanfaatkan area ini untuk singgah sebentar beristirahat. Pagar diperlukan sebagai pembatas ruang ketiga dengan area luar/ jalan raya. Tembok juga dapat digunakan sebagai pembatas namun tembok akan memblokir fasad ruang ketiga dari sudut pandang orang di jalan sedangkan desain tembok masih membuat masyarakat melihat fasad ruang ketiga dari jarak kejauhan.

4. KESIMPULAN DAN SARAN

Strategi desain yang digunakan untuk membuat ruang ketiga dapat ditinjau dari faktor aktivitas yang ada pada ruang ketiga, kualitas lingkungan dan fasilitas pendukung, serta konektivitas pencapaian pengunjung menuju ke dan dari ruang ketiga. Komponen desain yang pertama adalah ruang ketiga harus memiliki ruang terbuka yang bebas diakses dan gratis oleh masyarakat dengan penekanan aktivitas pengunjung yaitu duduk dan berkumpul. Kedua, kualitas desain ruang ketiga mendukung penuh seluruh pengunjung terutama kaum komuter dengan memperhatikan bentuk dan gaya arsitektural lokal yang sederhana, detail material, luas pedestrian dan penerangan yang memadai saat malam hari. Ketiga, ruang ketiga dapat dicapai oleh pengunjung dengan mudah baik menggunakan transportasi publik dan kendaraan umum tanpa menimbulkan masalah baru dengan cara menyediakan petunjuk/signage akses yang jelas terlihat dan terbaca.

REFERENSI

- Raditya, Bagus. 2022. Kesesuaian Kawasan Terminal Tirtonadi dan Stasiun Solo Balapan untuk Pembangunan Kawasan TOD. Surakarta: Universitas Sebelas Maret.
- Oldenburg, Ray. 2001. Celebrating the Third Place : Inspiring Stories About the "Great Good Places" at the Heart of Our Communities. New York: Marlowe.
- Forsyth, Ann. 2015. What is a Walkable Place? The Walkability Debate in Urban Design. *Urban Design International* 20, no.4: 274-292.
- Dovey, K., Pafka, E., 2020. What is walkability? The urban DMA. *Urban Studies*. University of Melbourne. Vol. 57(1) 93–108.
- Saelens, B., Handy, S., 2008. Built Environment Correlates of Walking: A Review. *Medicine and science in sports and exercise*.
- Zahrah, Y., Handayani, K. N., & Mustaqimah, U. (2021). Pengembangan Kawasan Stasiun Tugu dengan Penekanan Wayfinding di Yogyakarta. *ARSITEKTURA*, 19(1), 137.
- Ratih T.A.K., A. (2022). Karakter Spasial Ruang Publik sebagai Tempat Ketiga Studi Kasus: Pasar Seni dan Wisata Gabusan. *RUAS*, 20(1), 98–108.