

# Teritorialitas Ruang pada Jalur Pedestrian Kawasan Bisnis Cakranegara, Kota Mataram

Ni Ketut Ayu Intan Putri Mentari Indriani<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Mataram

Jl. Majapahit no 62, Mataram, Indonesia

\*Email: [intanmentari@unram.ac.id](mailto:intanmentari@unram.ac.id)

---

## Abstrak

Jalur pedestrian merupakan salah satu elemen pembentuk suatu kota yang berupa ruang terbuka publik sebagai wadah bagi aktivitas dan sirkulasi pejalan kaki. Keberadaan jalur pedestrian sangatlah penting untuk menunjang aktivitas perkotaan sehingga efektifitas fungsi dari jalur pedestrian juga perlu diperhatikan. Kawasan studi berada pada koridor Jl. A.A. Gede Ngurah merupakan bagian dari Kawasan Bisnis Cakranegara (KBC) dan dikenal sebagai pusat kawasan bisnis Kota Mataram, sehingga potensi adanya mobilitas dan aktivitas berjalan kaki cukup tinggi. Potensi ini sayangnya, tidak didukung oleh perilaku spasial masyarakat yang cenderung membentuk pola klaim ruang tertentu terhadap jalur pejalan kaki sehingga kemudian berdampak pada terganggunya fungsi dari ruang tersebut. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana fenomena klaim ruang publik yang terbentuk pada kawasan studi. Metode penelitian yang digunakan adalah metode deskriptif kualitatif dengan teknik observasi untuk mengamati fenomena yang terjadi di lapangan. Secara umum dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa klaim ruang masyarakat sekitar kawasan studi mengarah pada perilaku teritorialitas dengan pola ekspansi teritorial dan privatisasi ruang publik untuk kepentingan pribadi.

**Kata kunci:** teritorialitas; jalur pedestrian; ekspansi teritori, privatisasi ruang publik; perilaku spasial

---

## Abstract

*Pedestrian Ways are one of the city elements that consist of public open spaces as a container for activities and pedestrian circulation. The existence of pedestrian ways is very important to support urban activities, so the effectiveness of the function of Pedestrian Ways also needs to be considered. The study area is located on the corridor of Jl. A.A. Gede Ngurah, which is part of the Cakranegara Business District (CBD) and known as the center of the business district of Mataram City, so the potential for mobility and pedestrian activities is quite high. Unfortunately, this potential is not supported by the spatial behavior of the community, which tends to form certain spatial claims on pedestrian ways, resulting in a disruption of space function. This research was conducted to determine how the phenomenon of public space claims is formed in the study area. The research method used was a qualitative descriptive method with observation techniques to observe the phenomenon that occurred in the field. In general, from the results of the research, it can be concluded that the spatial claims of the surrounding community in the study area lead to territorial behavior with territorial expansion patterns and privatization of public space for personal interests.*

**Keywords:** territoriality; pedestrian ways; territorial expansion; privatization of public space; spatial behaviour

---

## Pendahuluan

Koridor Jl. A.A. Gede Ngurah sebagai lokasi studi pada penelitian ini masuk ke dalam Kawasan Bisnis Cakranegara (KBC) yang menjadi salah satu pusat kegiatan perekonomian di Kota Mataram. Sebagai kawasan bisnis yang fokus pada sektor perdagangan dan jasa, koridor ini perlu menyediakan ruang gerak bagi para pejalan kaki untuk dapat bergerak serta berpindah dari satu retail ke retail yang lainnya dengan aman dan nyaman.

Ruang gerak tersebut dapat terwadahi dalam satu sarana pencapaian yang disebut dengan *Pedestrian Ways* atau lebih dikenal dengan jalur pedestrian (trotoar). Jalur pedestrian merupakan salah satu ruang publik kota yang menjadi elemen penting dalam sebuah perancangan kota karena dapat menghubungkan beberapa tempat di dalam kota dengan jarak tempuh yang relatif dekat. Untuk mewadahi mobilitas pejalan kaki tersebut, jalur pedestrian harus bebas hambatan, nyaman dan aman. Selain sebagai sarana pencapaian jarak dekat di dalam kota, perancangan jalur pedestrian yang baik juga dapat mengurangi ketergantungan

terhadap kendaraan bermotor sehingga dapat meningkatkan kualitas lingkungan di kawasan pusat kota (Iswanto, 2006)

Shirvani dalam (Suwarlan, 2020) menyatakan bahwa sebuah jalur pedestrian harus memenuhi beberapa persyaratan, antara lain; aman, nyaman, memiliki daya tarik dan ramah terhadap difabel atau orang-orang yang berkebutuhan khusus.

Berdasarkan persyaratan tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa jalur pedestrian sebagai ruang publik, sudah sepatutnya menghindari segala aktivitas dan perilaku spasial lainnya yang dapat mengganggu kenyamanan mobilitas pejalan kaki. Namun pada kenyataannya, saat ini masih banyak fenomena yang terjadi dimana jalur pedestrian mengalami degradasi fungsi karena adanya penyalahgunaan jalur pedestrian karena perilaku spasial yang mengurangi kenyamanan dan efektifitas ruang pejalan kaki.

Fenomena ini juga terjadi pada koridor Jl. A.A. Gede Ngurah yang menjadi lokus penelitian. Beberapa fenomena yang ditemukan adalah penggunaan jalur pedestrian untuk area berdagang maupun parkir kendaraan. Penyalahgunaan ruang publik pada jalur pedestrian ini mengarah pada perilaku teritorialitas yang ditandai dengan klaim terhadap ruang atau penguasaan ruang untuk tujuan tertentu.

Menurut Edney dalam Indriani (2018) teritorialitas merupakan sesuatu yang berhubungan dengan ruang fisik, penandaan, klaim kepemilikan, upaya pertahanan, personalisasi, identitas serta penggunaan suatu ruang yang eksklusif. Sementara jalur pedestrian sebagai ruang publik harus menjadi area yang ditujukan untuk kepentingan publik dalam hal ini dikhususkan bagi pejalan kaki, sehingga segala upaya penggunaan eksklusif di luar aktivitas pejalan kaki harus dihindari.

Berdasarkan latar belakang tersebut maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi perilaku teritorialitas yang terbentuk pada jalur pedestrian di koridor Jl. A.A. Gede Ngurah. Dengan memahami perilaku teritorialitas yang terbentuk tersebut diharapkan dapat dijadikan acuan dan dasar pertimbangan dalam perencanaan dan perancangan jalur pedestrian pada Kawasan Bisnis Cakranegara di Kota Mataram maupun jalur pedestrian kota lainnya agar berfungsi sebagaimana mestinya tanpa adanya hambatan serta gangguan apapun sehingga menjadi sarana

pencapaian yang nyaman dan aman bagi mobilitas pejalan kaki.

### Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif kualitatif untuk memaparkan fakta-fakta yang ada di lapangan, dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, dokumentasi dan wawancara. Pemilihan informan dilakukan dengan teknik *purposive*, yakni dengan memilih informan yang mengetahui secara jelas fenomena dan kondisi di lapangan serta latar belakang terbentuknya perilaku spasial di kawasan studi.

### Tinjauan Pustaka

#### *Jalur Pedestrian Sebagai Ruang Publik*

Dalam teori yang dikemukakan oleh Hamid Shirvani (Risidian et al., 2020) terdapat 8 elemen pembentuk sebuah kota yang perlu diarahkan dan dikendalikan perancangannya sesuai dengan skenario pembangunan yang direncanakan karena dapat berpengaruh terhadap kualitas ruang kota. Salah satu dari 8 elemen tersebut adalah jalur pedestrian (*pedestrian ways*) atau jalur pejalan kaki. Di Indonesia, umumnya jalur pedestrian lebih dikenal dengan sebutan trotoar.

Huat dalam Purwanto (2014) menjelaskan bahwa ruang publik (*public space*) dapat dibagi menjadi dua berdasarkan lokasinya, yaitu *outdoor public space* dan *indoor public space*. Jalur pedestrian merupakan salah satu contoh dari *outdoor public space* tersebut.

Jalur pedestrian menjadi salah satu bagian dari ruang terbuka publik yang berperan penting dalam sebuah kota untuk mewisadahi kebutuhan aksesibilitas serta mobilitas jarak dekat yang *walkable* (nyaman, aman, mudah bagi pejalan kaki) tanpa adanya gangguan dan halangan (Farida dalam Suwarlan, 2020).

Menurut Shirvani dalam Suwarlan (2020) sebuah jalur pedestrian harus memenuhi syarat, antara lain sebagai berikut:

1. Aman, artinya pejalan kaki harus dapat leluasa bergerak dan terlindungi dari lalu lintas kendaraan
2. Nyaman, artinya pejalan kaki harus terbebas dari berbagai hambatan maupun gangguan oleh apapun yang dapat mengurangi ruang gerak pejalan kaki.

3. Memiliki daya tarik, misalnya dengan penambahan elemen-elemen pelengkap pedestrian dan *street furniture*.
4. Ramah terhadap difabel, artinya jalur pedestrian juga harus dapat memfasilitasi ruang gerak bagi penyandang disabilitas.

Menurut Ulterman dalam Sari (2014) jalur pejalan kaki harus memenuhi kebutuhan fisiologis dan psikis penggunanya, yaitu:

1. Keselamatan, pejalan kaki harus dapat merasa aman dan terlindungi dari kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun permasalahan lainnya yang disebabkan oleh pemilihan material, ketinggian jalur pedestrian dan lain sebagainya.
2. Kemudahan, berkaitan dengan kemudahan pencapaian dari suatu tempat ke tempat yang lain tanpa adanya hambatan dan gangguan. Faktor kemudahan pejalan kaki juga dipengaruhi oleh waktu, jarak tempuh, hingga ketersediaan rambu informasi.
3. Kesenangan, berkaitan dengan respon emosional pejalan kaki yang muncul akibat pengalaman ruang yang didapat selama perjalanan mencapai tujuan. Hal ini berkaitan dengan ketersediaan daya tarik, kegunaan, hingga desain jalur pedestrian yang dilalui pejalan kaki.
4. Kenyamanan, berkaitan dengan kondisi jalur pedestrian yang bebas dari gangguan yang dapat mengganggu serta mengurangi kenyamanan secara fisik dan psikologi pejalan kaki. Termasuk juga dalam hal kelancaran bergerak, ketersediaan tempat untuk beristirahat dan perlindungan terhadap cuaca.

Berdasarkan pemaparan tersebut, para ahli sepakat bahwa keselamatan serta kenyamanan pejalan kaki harus dijadikan sebagai fokus utama dalam sebuah perancangan sistem pedestrian.

Keberadaan jalur pedestrian di pusat kota dengan aktivitas ekonomi yang tinggi seperti Kawasan Bisnis Cakranegara harus mendapat perhatian khusus karena pada kondisi tersebut, penyalahgunaan jalur pedestrian untuk berbagai kepentingan sangat rentan terjadi. Penyalahgunaan ruang publik dapat memicu berbagai masalah, baik masalah keamanan dan kenyamanan pejalan kaki maupun konflik antar pihak-pihak yang terlibat.

### **Teritorialitas**

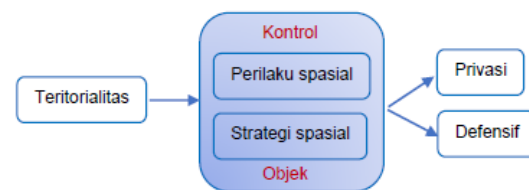
Teritorialitas berkaitan dengan teritori, merupakan perwujudan dari perilaku keruangan

sebagai suatu proses individual ataupun proses sosial yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam merespon lingkungan untuk mencapai privasi tertentu (Indriani, 2018)

Menurut (Halim, 2005) teritorialitas mempunyai ciri atau karakteristik yang jelas dan tegas, antara lain; 1) berwujud ruang; 2) dikuasai oleh pihak tertentu; 3) dimiliki dan dikendalikan oleh individu atau kelompok; 4) klaim terhadap ruang tertentu berfungsi untuk memuaskan beberapa kebutuhan; 5) klaim ruang umumnya selalu ditandai, dapat secara konkrit ataupun simbolik; 6) dipertahankan atau setidaknya akan menimbulkan rasa tidak senang dan tenang apabila orang lain memasuki ruang yang dikuasai atau melanggar batas ruang yang ada dengan cara apapun oleh orang asing yang tidak dikehendaki.

Mekanisme kontrol dalam perilaku teritorialitas umumnya berhubungan tentang personalisasi maupun penandaan terhadap klaim ruang tertentu (Altman, 1975) Upaya personalisasi dan penandaan tersebut dapat dinilai dari elemen ruang yang terbentuk, yaitu 1) *fix element*, yang merupakan elemen ruang yang bersifat permanen; 2) *semi fix element*, yaitu elemen yang mudah digeser, dipindahkan dan bersifat tidak permanen; serta 3) *non fix element* yang berkaitan dengan tingkah laku atau perilaku yang dilakukan oleh manusia itu sendiri yang sifatnya tidak tetap, selalu bergerak dan dinamis (Sativa et al., 2017).

Hubungan antara teritorialitas, privasi dan mekanisme kontrol dapat dilihat pada Gambar 1.

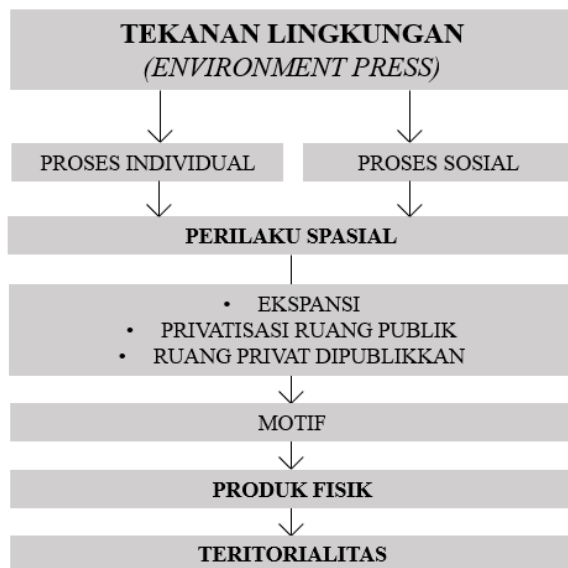


Gambar 1. Hubungan teritorialitas, privasi dan kontrol  
Sumber: Nur'aini & Ikaputra (2019)

Pada Gambar 1 dapat disimpulkan bahwa teritorialitas merupakan perilaku dan strategi spasial (keruangan) yang berupa kontrol terhadap suatu objek dengan mekanisme pertahanan (defensif) guna mencapai privasi tertentu.

Menurut Indriani (2018), terbentuknya teritorialitas dapat terjadi karena adanya tekanan lingkungan (*environment press*) yang pada akhirnya memunculkan proses individual dan proses sosial sebagai implementasi hubungan manusia terhadap lingkungannya. Hubungan

antara tekanan lingkungan dan pembentukan teritorialitas dapat dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Hubungan tekanan lingkungan dan teritorialitas  
Sumber: Indriani (2018)

Berdasarkan Gambar 2 dapat dilihat bahwa tekanan lingkungan dapat memicu terjadinya proses individual dan proses sosial yang kemudian menghasilkan respon berupa perilaku spasial. Perilaku spasial yang dapat terbentuk antara lain berupa; ekspansi teritorial, privatisasi ruang publik, serta fenomena dimana sifat ruang privat berubah menjadi publik (dipublikkan) akibat adanya reaksi emosional individu/kelompok masyarakat dalam berbagi maupun memaknai ruang. Setiap perilaku spasial umumnya dilatarbelakangi motif tertentu yang diwujudkan dalam produk fisik dan kemudian menghasilkan sebuah fenomena teritorialitas.

Altman (1975) membagi teritori berdasarkan derajat privasinya, yaitu: 1) teritori primer (bersifat privat); 2) teritori sekunder (bersifat semi privat); dan 3) teritori publik (bersifat publik). Selain Altman, Widjaja dalam Indriani (2018) juga mengklasifikasikan teritori berdasarkan 3 aspek utama yang membentuk teritorialitas, yakni; 1) legalitas (teritori legal); 2) aktivitas (teritori fungsional); dan 3) persepsi (teritori perseptual).

Aspek legalitas berkaitan dengan bukti kepemilikan yang sah (legal) atas suatu tempat atau ruang. Aspek aktivitas berkaitan dengan segala kegiatan yang dilakukan. Oleh karena itu dalam teritori fungsional, ruang yang menjadi wadah aktifitas dapat dikatakan sebagai teritori fungsional tidak terikat pada area hak milik atau

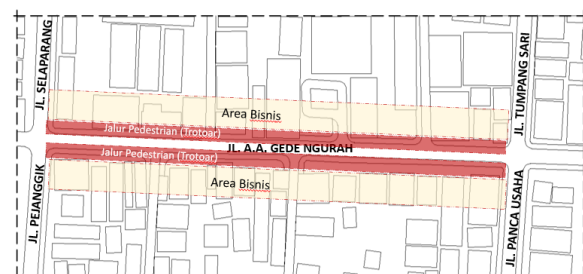
bukan hak milik pelaku kegiatan. Selanjutnya aspek persepsi (teritori perseptual) didasari dari adanya suatu kebutuhan dan keinginan oleh individu atau kelompok untuk memiliki dan menguasai suatu ruang untuk kepentingan tertentu.

Teori-teori teritorialitas yang telah dipaparkan tersebut akan menjadi dasar peneliti dalam mengamati dan mengidentifikasi fenomena klaim atau penguasaan ruang publik pada kawasan studi koridor Jl. A.A. Gede Ngurah Kota Mataram

## Hasil dan Pembahasan

### Gambaran Umum Teritorialitas di KBC Jl. A.A. Gede Ngurah

Teritorialitas pada umumnya terbentuk karena adanya motif tertentu, baik itu keinginan maupun kebutuhan oleh individu ataupun kelompok. Dari hasil observasi didapatkan bahwa fenomena klaim ruang yang mengarah pada perilaku teritorialitas pada kawasan studi umumnya didominasi oleh pedagang di KBC. Hal ini dapat terjadi karena jalur pedestrian pada koridor Jl. A.A. Gede Ngurah menjadi area transisi antara jalan raya dan pertokoan (area bisnis), seperti yang dapat dilihat pada Gambar 3.



Gambar 3. Koridor jalan A.A. Gede Ngurah

Pedagang yang membentuk teritorial ini berasal dari dua sektor, yaitu sektor formal dan sektor informal. Sektor formal adalah pedagang yang memiliki atau menyewa ruko untuk berjualan, namun melakukan ekspansi ruang ke area publik melebihi batas teritorinya. Sementara pedagang sektor informal adalah PKL yang membuka lapak di area selasar pertokoan hingga ke area trotoar (jalur pejalan kaki). Umumnya, area yang dipilih oleh pedagang informal adalah di sekitar area toko yang kosong atau toko yang sedang tidak beroperasi.

Baik pedagang sektor formal dan sektor informal memiliki motif atau alasan tersendiri dalam perilaku spasial yang dilakukan. Dari hasil wawancara, pelaku formal menganggap bahwa

menggelar barang dagangannya (*display*) di luar toko dapat mengundang pembeli untuk datang ke toko tersebut. Beberapa lainnya beralasan bahwa ruang di dalam toko tidak cukup untuk menampung seluruh barang dagangan, sehingga terpaksa harus menata barang dagangan di luar area toko. Selain barang dagangan, pelaku bisnis sektor formal juga memanfaatkan sebagian jalur pedestrian untuk meletakkan tanaman hias, bangku, *banner*, bak cuci tangan dan lain sebagainya.

Masih berdasarkan hasil wawancara, bagi pedagang informal, mengambil ruang publik untuk area dagang bukanlah suatu keinginan tetapi kebutuhan, karena para pedagang tidak memiliki pilihan lain. Keterbatasan modal untuk menyewa toko atau mencari tempat berjualan yang lebih baik menjadi alasan utama pedagang sektor informal untuk menjadikan trotoar sebagai ruang untuk menata barang dagangan. Contoh fenomena ekspansi ruang oleh pedagang sektor informal dapat dilihat pada Gambar 4. Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa pelaku dagang sektor formal mengambil lebih dari setengah area jalur pejalan kaki.



Gambar 4. Klaim ruang publik pedagang sektor formal

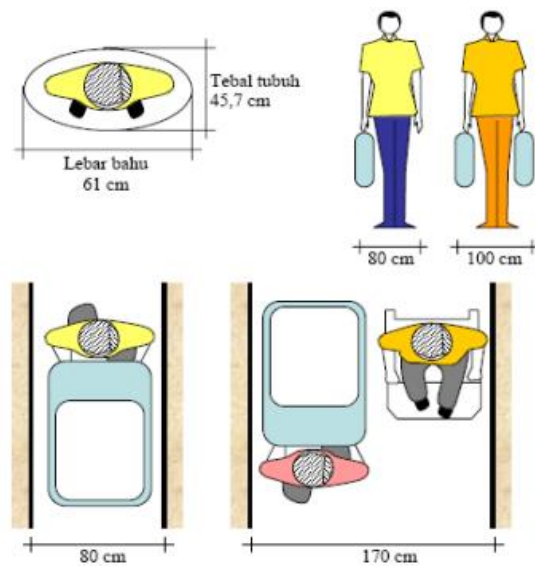


Gambar 5. Klaim ruang publik pedagang sektor informal

Sementara fenomena klaim ruang publik yang dilakukan oleh pedagang informal dapat dilihat

pada gambar 5. Dari gambar tersebut dapat dilihat bahwa ruang publik (jalur pedestrian) yang dikuasai oleh pedagang cukup besar dan menyisakan ruang gerak hanya untuk 1 orang pejalan kaki. Selain barang dagangan yang ditata sedemikian rupa, umumnya pedagang sektor informal juga menambahkan terpal sebagai kanopi atau peneduh area berjualan. Penambahan kanopi tersebut juga menjadi salah satu indikator penandaan klaim ruang yang mengarah pada perilaku teritorialitas pedagang informal.

Dari dua fenomena yang telah dipaparkan dapat diketahui bahwa ruang sirkulasi yang tersisa untuk pejalan kaki dari klaim ruang publik tersebut hanya berkisar antara 50-75 cm. Sementara ukuran standar untuk 1 orang pejalan kaki membutuhkan sekitar 80-100 cm, kemudian minimal sekitar 170 cm untuk 2 orang pejalan kaki yang saling berpapasan agar dapat bergerak dengan nyaman (Tanan, 2011). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 6.

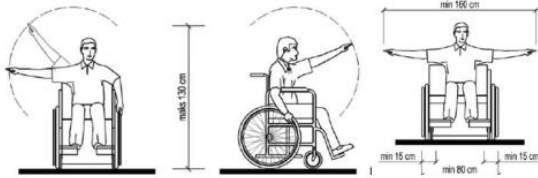


Gambar 6. Standar ukuran pejalan kaki  
Sumber: Tanan, 2011

Standar ukuran yang ada pada Gambar 6 merupakan ukuran minimal yang diperuntukan bagi pejalan kaki dengan membawa barang bawaan yang tidak terlalu besar. Mengingat objek studi merupakan kawasan pusat bisnis yang memungkinkan pejalan kaki membawa banyak barang belanjaan, maka kebutuhan terhadap ruang gerak pejalan kaki akan menjadi lebih besar.

Kebutuhan ruang gerak untuk pengguna difabel juga perlu diperhatikan karena kebutuhan ruang geraknya tentu berbeda dengan pejalan kaki

biasa. Contohnya bagi pengguna difabel yang menggunakan kursi roda, membutuhkan setidaknya minimal 130-160 cm (Tanan, 2011), untuk dapat bergerak dengan nyaman, seperti yang dapat dilihat pada Gambar 7.



Gambar 7. Standar ukuran untuk difabel  
Sumber: Tanan, 2011

Fenomena selanjutnya yang juga terjadi di koridor J. A.A. Gede Ngurah adalah penyalahgunaan jalur pedestrian sebagai area parkir kendaraan bermotor. Pelaku kegiatan ini berasal dari latar belakang yang beragam, antara lain pegawai toko, tukang parkir, pedagang sektor informal (PKL) hingga pengunjung toko. Bagi pengunjung toko, umumnya “klaim ruang publik” untuk parkir kendaraan hanya bersifat sementara, hanya sampai aktivitas berbelanja selesai. Namun bagi pegawai toko, tukang parkir, dan pedagang sektor informal (PKL), durasi klaim ruang cenderung lebih lama. Klaim ruang untuk area parkir ini tidak hanya ditemukan pada jalur pedestrian (trotoar) tetapi juga pada selasar pertokoan. Contoh klaim ruang publik untuk parkir yang terjadi di kawasan studi dapat dilihat pada Gambar 8.

Berdasarkan hasil wawancara, motif pelaku klaim (pegawai toko, tukang parkir, pedagang sektor informal) umumnya didasari keinginan untuk menempatkan kendaraannya di area yang teduh, terhindar dari panas dan hujan mengingat durasi parkir yang cukup lama.

Sementara pengunjung toko memiliki motif yang berbeda-beda, sebagian tidak memiliki motif khusus karena dilakukan secara spontan dimana pengunjung memarkirkan kendaraan di area terdekat dengan *entrance* toko yang ingin dikunjungi. Sebagian lainnya juga mempertimbangkan area yang lebih teduh untuk parkir terutama di siang hari. Ruang pada jalur pedestrian yang dimanfaatkan untuk area parkir menyisakan sekitar 60-75 cm ruang untuk pejalan kaki, besaran ini juga tidak memenuhi standar kebutuhan ruang gerak minimal untuk pejalan kaki.



Gambar 8. Klaim ruang publik untuk parkir

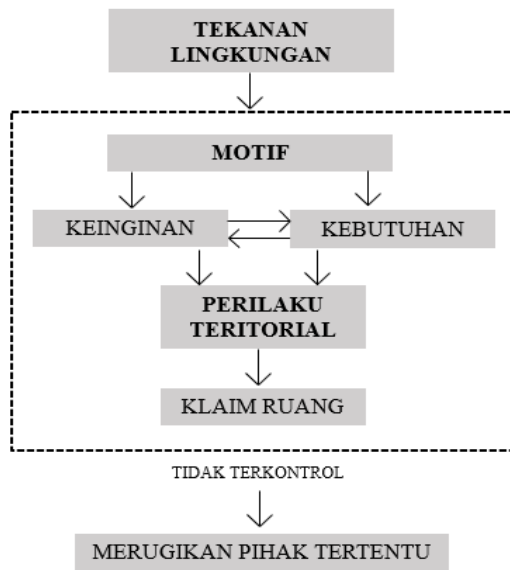
Adanya fenomena klaim ruang publik yang mengambil sebagian dari lebar jalur pedestrian tersebut tentu dapat mengganggu kenyamanan, kemudahan dan keselamatan bagi pengguna jalur pedestrian. Sementara menurut teori yang dikemukakan Shirvani dan Ulterman, ketiga hal tersebut adalah syarat utama dari sebuah jalur pedestrian yang harus dipenuhi.

### **Pola Teritorialitas yang terbentuk**

Berdasarkan pemaparan sebelumnya, dapat diidentifikasi bahwa teritorialitas yang terbentuk pada koridor KBC Jl. A.A. Gede Ngurah Kota Mataram disebabkan adanya tekanan lingkungan (*environment press*) seperti: 1) kurangnya ketersediaan ruang *display* barang dagangan; 2) tidak adanya modal dan lahan khusus yang disediakan pemerintah untuk area PKL; serta 3) tidak tersedianya area parkir yang mampu melindungi kendaraan dari panas dan hujan. Tekanan lingkungan tersebut kemudian memunculkan kebutuhan dan keinginan dengan latar belakang motif yang berbeda-beda seperti pada paparan sebelumnya. Hal ini kemudian memunculkan suatu perilaku teritorial, yang menyangkut klaim terhadap ruang publik.

Pada dasarnya, antara kebutuhan dan keinginan harus seimbang dalam membentuk perilaku

teritorial agar tidak merugikan pihak-pihak tertentu. Perilaku teritorial dikatakan merugikan apabila tidak terkontrol dan merugikan aktivitas lain yang ada disekitarnya (Gambar 9). Dalam fenomena teritorialitas yang terjadi di KBC Jl. A.A. Gede Ngurah Kota Mataram ini, klaim terhadap ruang publik tidak terkontrol dan jelas sangat merugikan bagi aktivitas pejalan kaki. Adanya perilaku tersebut menyebabkan ruang gerak bagi pejalan kaki sangat terbatas dan tidak memenuhi persyaratan standar yang ditentukan untuk jalur pedestrian.

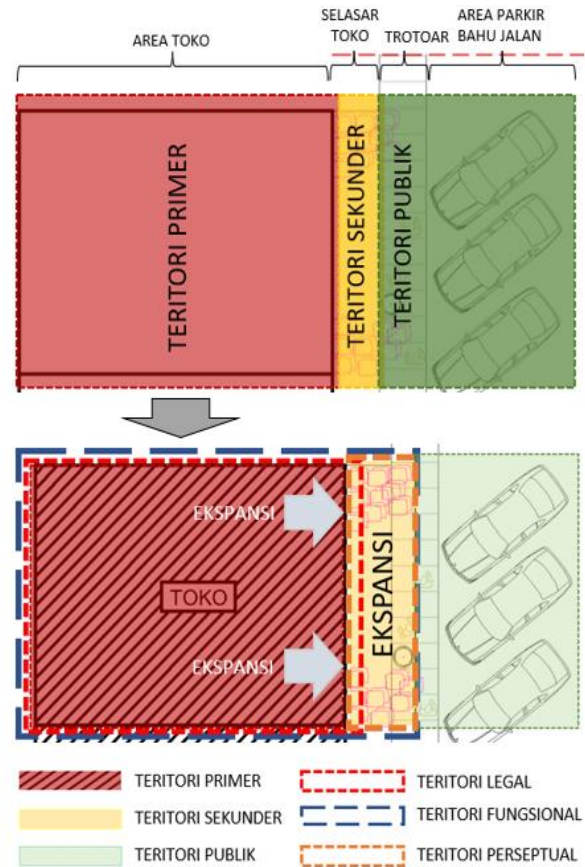


Gambar 9. Diagram perilaku teritorialitas koridor KBC

Selain mengurangi ruang gerak bagi pejalan kaki, perilaku teritorialitas tersebut juga memberikan citra dan persepsi negatif terhadap ruang kota. Penataan yang tidak terkontrol menyebabkan tampilan koridor KBC mengurangi *value* kawasan secara visual dan fungsional. Secara umum, perilaku teritorialitas yang terjadi di kawasan studi dapat digambarkan dalam diagram pada Gambar 9.

Teritorialitas yang terbentuk di koridor KBC memiliki beberapa pola yang berbeda. Pola yang pertama adalah adanya ekspansi teritorial oleh pedagang sektor formal pada area diluar teritorialnya yang dapat dilihat pada Gambar 10.

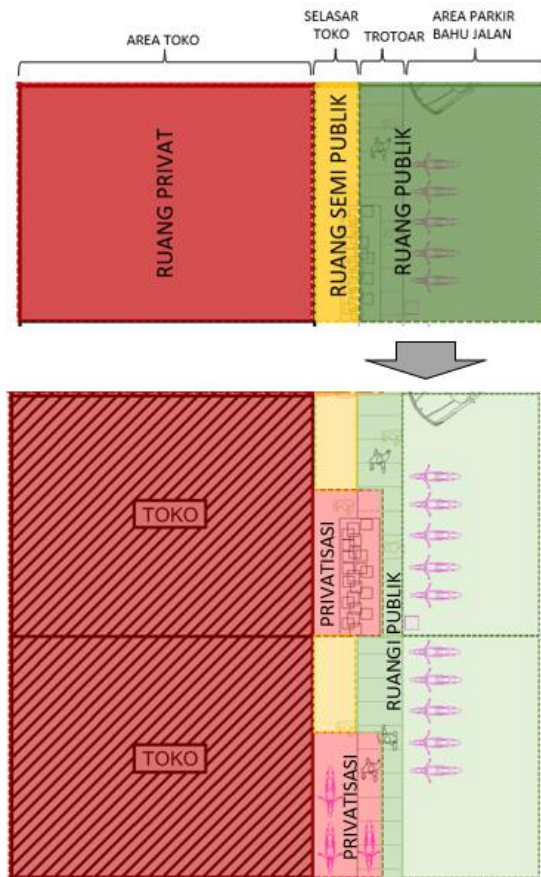
Pada pola ini sebagian teritori publik mengalami perubahan secara fungsional, sehingga ada perluasan (ekspansi) teritori fungsional yang seharusnya berpusat di teritori primer menjadi berkembang sampai ke teritori sekunder dan bahkan ke teritori publik.



Gambar 10. Pola ekspansi teritorial di koridor KBC

Perubahan teritori didasari dari kebutuhan pedagang formal untuk menambah area *display* barang dagangan sehingga terjadi pemanfaatan ruang-ruang potensial di sekitar teritori legal (toko) baik selasar pertokoan maupun jalur pedestrian (trottoar). Ruang-ruang tersebut kemudian dipersepsikan sebagai bagian dari teritori pemilik toko (perseptual) karena secara fungsional telah digunakan untuk mengakomodasi kebutuhan pedagang dalam kegiatan jual beli.

Hal ini sesuai dengan pendapat Widjaja (2007) yang menyatakan bahwa ada tiga spek utama pembentuk teritorialitas, antara lain; legalitas, aktivitas dan persepsi. Dengan adanya perubahan-perubahan tersebut, maka kontrol terhadap ruang ekspansi yang menjadi tempat *display* barang dagangan menjadi lebih tinggi dibandingkan sebelumnya karena ada teritori baru yang terbentuk, untuk melindungi dan mempertahankan teritorialnya (Altman, 1975).



Gambar 11. Pola privatisasi ruang publik di koridor KBC

Selanjutnya, pola yang kedua adalah perilaku teritorialitas yang mengarah pada privatisasi ruang publik (Gambar 11). Privatisasi ruang publik pada koridor KBC di dominasi oleh pedagang sektor informal (PKL), sebagian lainnya dilakukan oleh tukang parkir, pegawai dan pengunjung toko. Privatisasi ruang publik disini maksudnya adalah penggunaan atau penguasaan ruang publik demi kepentingan individu atau kelompok dalam periode waktu tertentu.

Fenomena privatisasi ruang publik pada koridor KBC Jl. A.A, Gede Ngurah seperti yang digambarkan pada Gambar 11 tersebut umumnya bersifat sementara, namun dilakukan secara berulang pada lokasi yang sama. Pedagang Kaki Lima (PKL) cenderung memilih area pedestrian (trotoar) di sekitar toko yang tidak beroperasi atau kosong. Besaran ruang yang di privatisasi mencakup hingga setengah badan pedestrian (trotoar). Dengan demikian selasar toko yang semestinya juga menjadi ruang sirkulasi semi publik pengunjung pertokoan juga ikut menjadi bagian dari ruang yang diprivatisasi.

Selain untuk area berjualan PKL, privatisasi ruang publik pada lokasi penelitian juga mengarah pada penggunaan area selasar pertokoan dan bagian jalur pedestrian sebagai area parkir pihak-pihak tertentu, seperti tukang parkir, pegawai toko hingga pengunjung toko. Meskipun bahu jalan juga telah dialokasikan sebagai area parkir, namun kondisinya yang kurang teduh menyebabkan selasar toko dan trotoar menjadi pilihan untuk berubah fungsi menjadi area parkir "privat".

Ruang-ruang yang terbentuk dari fenomena-fenomena yang telah dipaparkan tersebut telah membentuk ruang teritori baru bagi pelakunya. Berdasarkan hasil observasi lapangan, baik ekspansi teritorial maupun privatisasi ruang publik yang terjadi di jalur pedestrian Jl. A.A. Gede Ngurah terbentuk dengan penggunaan simbol kepemilikan atau penandaan berupa barang atau penempatan benda-benda tertentu (Halim, 2005).

Teritori tersebut tersusun dari elemen pembentuk ruang yang disebut *semi-fix element*, yaitu elemen yang posisinya mudah untuk digeser maupun dipindahkan serta bersifat tidak permanen (Sativa et al., 2017). Hal ini dikarenakan, ruang teritori yang terbentuk hanya bersifat sementara, tidak selalu terjadi sepanjang waktu. Contohnya saat tutup toko, barang dagangan yang awalnya ditata di sekitar trotoar akan dimasukkan kembali ke toko. Begitu juga barang-barang dagangan PKL maupun kendaraan yang diparkirkan di selasar toko dan trotoar akan dibawa pulang kembali saat selesai berkegiatan.

Berdasarkan hasil pemaparan tersebut dapat dipahami bahwa pola teritorialitas yang terjadi di koridor KBC Jl. A.A. Gede Ngurah Kota Mataram merupakan fenomena pergeseran nilai ruang pada area bersifat publik maupun semi publik. Teritori primer yang memiliki karakteristik penggunaan secara eksklusif (Altman, 1975) meluas hingga ke area yang tidak semestinya dan mengambil hak-hak publik, dalam hal ini pejalan kaki.

Pola ini konsisten terbentuk dan dilakukan berulang ditempat yang sama oleh pedagang sektor formal dengan alasan dan motif yang serupa. Sementara untuk perilaku teritorialitas lainnya yakni privatisasi ruang publik, konsistensi hanya terjadi pada penggunaan ruang publik (selasar toko dan jalur pedestrian) yang menjadi tempat berjualan PKL. Sementara



privatisasi selasar toko dan jalur pedestrian untuk kebutuhan parkir cenderung berubah-ubah mengikuti ketersediaan tempat dan tidak selalu dilakukan oleh orang yang sama.

Pada pola privatisasi ruang publik ini hanya ada perubahan sifat ruang, yaitu publik menjadi privat, tanpa adanya ekspansi teritorial. Meskipun demikian, jika perilaku teritorialitas tidak dikontrol dengan baik maka tetap akan merugikan publik. Sebuah Jalur pedestrian sebagai salah satu ruang publik dibuat untuk pejalan kaki, maka sudah semestinya ruang tersebut harus mudah diakses serta bebas hambatan maupun kontak dengan kendaraan, maupun aktivitas lain yang mengganggu kenyamanan, keselamatan dan keamanan pejalan kaki (Farida dalam Suwarlan, 2020).

### Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada jalur pedestrian KBC Jl. A.A. Gede Ngurah Kota Mataram dapat disimpulkan bahwa perilaku teritorialitas dapat disebabkan oleh adanya tekanan lingkungan (*environment press*) terhadap kebutuhan atas ruang bagi pedagang sektor formal dan pedagang sektor informal. Sementara sebagian lainnya disebabkan oleh adanya keinginan dengan motif, -motif tertentu, seperti keinginan untuk memarkirkan kendaraan di area yang teduh.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat dua pola teritorialitas yang terbentuk pada objek studi, yaitu ekspansi teritorial dan privatisasi ruang publik. Kedua pola memiliki karakteristik masing-masing yang khas. Pada ekspansi teritorial terjadi perluasan area teritori yang konsisten dan berulang dimana teritori fungsional yang seharusnya berpusat di teritori primer menjadi berkembang membentuk teritori perseptual pada teritori sekunder dan teritori publik. Sementara pada privatisasi ruang publik memiliki karakteristik yang khas, yaitu terjadinya pergeseran nilai ruang, dari awalnya bersifat publik menjadi privat dalam periode waktu tertentu. Privatisasi ruang publik yang dilakukan oleh PKL bersifat konsisten dan berulang, sementara privatisasi untuk kebutuhan parkir dapat berubah-ubah dipengaruhi ketersediaan tempat dan tidak selalu dilakukan oleh orang yang sama.

Keberadaan perilaku teritorialitas pada jalur pedestrian berdampak pada berkurangnya ruang

gerak, keleluasaan, kemudahan, kesenangan, kenyamanan dan keselamatan pejalan kaki. Dengan adanya klaim ruang yang tidak semestinya maka syarat kelayakan jalur pedestrian tidak lagi terpenuhi, sehingga dibutuhkan solusi penataan dan penertiban pada area-area jalur pedestrian yang disalahgunakan tersebut. Diperlukan peran pemangku kepentingan (*stakeholder*) dan juga penelitian lanjutan untuk memberikan gambaran mengenai jalur pejalan kaki yang ideal pada kawasan pusat bisnis dengan aktivitas dan mobilitas yang tinggi seperti pada koridor Kawasan Bisnis Cakranegara di Kota Mataram berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan dalam penelitian ini.

### Daftar Pustaka

- Altman, I. (1975). The Environment and Social Behavior. *Environment And Behavior*, 20(4).
- Halim, D. (2005). *Psikologi Arsitektur: Pengantar Kajian Lintas Disiplin*. Grasindo.
- Indriani, N. K. A. I. P. M. (2018). Proses Terbentuknya Teritorialitas pada Permukiman Padat Penuhi di Kampung Jawa, Denpasar. *RUANG-SPACE, Jurnal Lingkungan Binaan (Space: Journal of the Built Environment)*, Vol.5(No.1), 91. <https://doi.org/10.24843/JRS.2018.v05.i01.p09>
- Iswanto, D. (2006). Pengaruh Elemen Pelengkap Jalur Pedestrian Terhadap Kenyamanan Pejalan. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota Dan Permukiman*, 5(1), 21–29.
- Purwanto, E. (2014). Privatisasi Ruang Publik dari Civic Centre menjadi Central Business District ( Belajar dari kasus Kawasan Simpang Lima Semarang). *Jurnal Tataloka*, 16(3), 153. <https://doi.org/10.14710/tataloka.16.3.153-167>
- Risdian, H., Sari, S. R., & Rukayah, R. S. (2020). Elemen Perancangan Kota Yang Berpengaruh Terhadap Kualitas Ruang Kota Pada Jalan Jendral Sudirman Kota Salatiga. *Modul*, 20(01), 10–17. <https://doi.org/10.14710/mdl.20.01.2020.10-17>
- Sari, A. I. C. (2014). Jalur Pedestrian Adalah Hak Ruang Bagi Pejalan Kaki. *RADIAL: Jurnal Peradaban Sains, Rekayasa, Dan Teknologi*, 2(1), 47–56. <https://media.neliti.com/media/publications/297608-jalur-pedestrian-adalah-hak-ruang-bagi-p-c7305d2c.pdf>
- Suwarlan, S. A. (2020). Identifikasi Jalur Pedestrian Panglima Besar Sudirman Nganjuk Sebagai Koridor Yang Livable. *Lakar: Jurnal Arsitektur*,

3(01), 9–17.  
<https://doi.org/10.30998/lja.v3i01.5868>

Tanan, N. (2011). *Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian Pekerjaan Umum, Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.

Widjaja, P. (2007). *Teritorialitas Domestik Rumah Pada Dua Kampung Kota di Bandung*. ITB.