

STUDI HUMANIZING SPACE: DESAIN CORNER DRIVER OJEK ONLINE DI KAWASAN PERKANTORAN ASTC TANGERANG

Syafira Aura Harfi Putri

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
d300220120@student.ums.ac.id

Qomarun

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
qomarun@ums.ac.id

Yayi Arsandrie

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Surakarta
yayi.arsandrie@ums.ac.id

ABSTRAK

Pertumbuhan layanan transportasi daring mendorong munculnya kebutuhan ruang tunggu informal bagi driver ojek online, khususnya di kawasan perkantoran dengan intensitas mobilitas tinggi. Penelitian ini bertujuan mengevaluasi kualitas ruang mikro corner driver ojek online di kawasan Alam Sutera Town Center (ASTC) Tangerang berdasarkan prinsip Humanizing Space. Pendekatan penelitian menggunakan metode kualitatif – deskriptif dengan analisis spasial dan perilaku pengguna, didukung observasi lapangan, wawancara, serta dokumentasi visual. Evaluasi ruang dilakukan melalui tiga parameter utama, yaitu kenyamanan termal, visual, dan sosial, yang diukur menggunakan skala penilaian bertingkat untuk mengurangi subjektivitas analisis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ruang mikro telah berfungsi secara operasional sebagai titik menunggu, namun belum sepenuhnya memenuhi prinsip Humanizing Space. Kenyamanan visual memiliki tingkat pemenuhan tertinggi (82,5%), sementara kenyamanan termal menunjukkan tingkat pemenuhan terendah (42,5%) akibat keterbatasan elemen peneduh dan perlindungan cuaca. Kenyamanan sosial berada pada tingkat sedang (50%) karena aktivitas interaksi belum didukung fasilitas yang memadai. Temuan ini menegaskan perlunya perancangan ruang mikro berbasis perilaku pengguna untuk meningkatkan kualitas kenyamanan dan pengalaman ruang bagi driver ojek online.

KEYWORDS:

Ruang Mikro; Humanizing Space; Ojek online; Kawasan Perkantoran; Perilaku Pengguna

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Pertumbuhan layanan transportasi daring dalam satu dekade terakhir telah mengubah dinamika mobilitas perkotaan di Indonesia. Kehadiran ojek online bukan hanya mempengaruhi pola perjalanan masyarakat, tetapi juga mendorong munculnya pola penggunaan ruang baru yang bersifat spontan, temporer, dan tidak dirancang secara formal. Seiring meningkatnya permintaan layanan, kebutuhan akan ruang tunggu sekaligus titik kumpul bagi *driver* juga semakin meningkat, terutama di kawasan perkantoran dengan intensitas mobilitas yang padat.

Sejumlah studi menunjukkan bahwa ruang tunggu informal yang digunakan *driver* sering kali tidak manusiawi dan tidak

memenuhi prinsip ruang publik yang layak. Penelitian Hatta, Fitriani, dan Heryati (2023) mengungkapkan bahwa hadirnya transportasi daring menciptakan tekanan baru terhadap ruang publik dan menciptakan kebutuhan ruang mikro yang belum terakomodasi dalam perencanaan kota. Selaras dengan itu, hasil penelitian Hatta, Nurdini, dan Fitriani (2022) menegaskan bahwa fasilitas titik kumpul formal belum mampu menjawab kebutuhan nyata pengemudi, yang lebih mengutamakan keteduhan, visibilitas baik, dan kedekatan terhadap pusat pesanan.

Penelitian mengenai pemanfaatan ruang publik oleh *driver* ojek online juga menunjukkan kecenderungan penggunaan ruang informal sebagai respon terhadap keterbatasan fasilitas menunggu (Putra & Sari, 2021). Lamria & Utami (2018) mengemukakan

bahwa pengemudi kerap memanfaatkan koridor jalan trotoar, dan ruang sempit lainnya sebagai titik tunggu, yang berdampak pada terganggunya aktivitas kawasan dan menurunnya kualitas sirkulasi. Temuan tersebut diperkuat oleh Fauzia (2022), yang menegaskan bahwa ruang mikro yang tidak dirancang berdasarkan perilaku pengguna akan memicu pola adaptasi yang tidak efisien serta menurunkan kualitas lingkungan binaan. Namun demikian, kajian yang secara khusus menelaah ruang tunggu *driver* ojek online pada skala ruang mikro di kawasan perkantoran, terutama pada titik corner, masih relatif terbatas.

Meskipun penelitian mengenai transportasi daring terus berkembang, hingga kini belum ditemukan studi secara spesifik membahas desain *corner driver* ojek online di kawasan perkantoran dengan pendekatan *Humanizing Space* serta analisis ruang mikro. Kondisi ini menunjukkan adanya kebutuhan penelitian tidak hanya mengidentifikasi permasalahan ruang, tetapi juga menawarkan solusi desain berbasis kenyamanan dan kebutuhan pengguna. Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengevaluasi kondisi eksisting *corner driver* di kawasan ASTC Tangerang dan menyusun prinsip desain ruang mikro yang dapat menjadi acuan bagi arsitek maupun perancangan kota dalam penyediaan fasilitas pendukung transportasi daring yang lebih manusiawi dan responsif terhadap kebutuhan pengguna.

Rumusan Masalah

1. Bagaimana kondisi eksisting *corner driver* ojek online di kawasan perkantoran ASTC Tangerang berdasarkan konsep *Humanizing Space*?
2. Bagaimana pola perilaku pengguna dan pemanfaatan ruang mikro pada lokasi tersebut?
3. Bagaimana prinsip perancangan ruang mikro berbasis *Humanizing Space* dapat diterapkan untuk meningkatkan kenyamanan dan kualitas ruang bagi *driver* ojek online?

Tujuan penelitian

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting *corner driver* ojek online di kawasan perkantoran ASTC Tangerang berdasarkan konsep *Humanizing Space*.
2. Menganalisis pola perilaku pengguna serta pemanfaatan ruang mikro pada lokasi tersebut.
3. Merumuskan prinsip desain ruang mikro berbasis *Humanizing Space* untuk meningkatkan kenyamanan dan kualitas ruang bagi *driver* ojek online.

TINJAUAN PUSTAKA

Ruang Mikro (*Micro Space*)

Ruang mikro merujuk pada ruang berskala kecil yang digunakan secara intensif untuk aktivitas singkat seperti menunggu, beristirahat, dan berinteraksi. Ruang ini umumnya terbentuk secara adaptif mengikuti kebutuhan pengguna dan kondisi fisik kawasan, terutama pada area dengan intensitas mobilitas tinggi. Fauzia (2022) menegaskan bahwa ruang mikro berperan penting dalam mengakomodasi aktivitas urban yang tidak sepenuhnya terwadahi dalam perencanaan ruang formal.

Perkembangan transportasi daring memperkuat peran ruang mikro sebagai ruang transisional bagi *driver* ojek online untuk menunggu pesanan dan berkoordinasi. Hatta, Fitriani, dan Heryati (2023) menunjukkan bahwa aktivitas ini memunculkan pola penggunaan baru pada ruang publik yang sebelumnya tidak diperhitungkan dalam perencanaan kota. Keterbatasan fasilitas khusus mendorong *driver* memanfaatkan ruang sisa seperti sudut bangunan, tepi trotoar, dan area parkir perkantoran sebagai titik tunggu informal.

Ketidaksesuaian antara karakter ruang mikro dan perilaku pengguna memicu adaptasi ruang yang tidak efisien, seperti penumpukan kendaraan dan gangguan sirkulasi. Temuan Fauzia (2022) serta Hatta, Nurdini, dan Fitriani (2022) menegaskan bahwa banyak titik kumpul formal belum mampu menjawab operasional *driver*, sehingga diperlukan pendekatan desain ruang mikro yang lebih responsif terhadap perilaku pengguna dan dinamika mobilitas perkotaan.

Humanizing Space

Humanizing Space merupakan pendekatan perancangan ruang yang menempatkan manusia sebagai pusat perhatian, dengan menekankan kualitas kenyamanan dan pengalaman pengguna. Pendekatan ini berangkat dari pemikiran Gehl (2013) dan Whyte (1980) yang menegaskan bahwa kualitas ruang publik memengaruhi aktivitas, persepsi kenyamanan, serta pola interaksi manusia, khususnya melalui aspek kenyamanan lingkungan, keterbacaan visual dan keberadaan elemen pendukung aktivitas.

Dalam perkembangan kajian ruang publik, prinsip *Humanizing Space* kemudian dioperasionalkan ke dalam parameter kenyamanan ruang yang lebih aplikatif. Anggiani dan Rohmat (2020) menyatakan bahwa kualitas ruang publik dapat dianalisis melalui tiga aspek utama, yaitu kenyamanan termal, kenyamanan visual, dan kenyamanan sosial, yang mempresentasikan kondisi fisik ruang, kualitas visual, serta dukungan ruang terhadap aktivitas dan interaksi pengguna.

Berdasarkan kerangka tersebut, penelitian ini menggunakan konsep *Humanizing Space* sebagai dasar analisis ruang mikro pada corner *driver* ojek online di kawasan perkantoran, dengan fokus pada tiga parameter utama, yaitu kenyamanan termal, kenyamanan visual dan kenyamanan sosial.

Perilaku Pengguna dalam Pemanfaatan Ruang

Studi perilaku pengguna penting untuk memahami bagaimana *driver* ojek online memilih dan memanfaatkan ruang dalam aktivitas menunggu. Lamria & Utami (2018) menunjukkan bahwa pengemudi cenderung memilih lokasi berdasarkan pertimbangan praktis, seperti kedekatan dengan pusat aktivitas, kemudahan akses, keteduhan, serta visibilitas terhadap arus kendaraan, dan pesanan masuk. Ketika ruang tunggu formal tidak tersedia atau tidak sesuai kebutuhan, pengemudi memanfaatkan ruang alternatif seperti tepi jalan, koridor, atau ruang sisa yang tidak dirancang sebagai area menunggu.

Preferensi tersebut diperkuat oleh temuan Rana et al. (2022) yang mengidentifikasi bahwa ruang menunggu *driver* idealnya menyediakan keteduhan,

fasilitas duduk, keamanan parkir, kejelasan pandangan terhadap jalan dan aplikasi, serta ruang untuk interaksi sosial. Hal ini menunjukkan bahwa kenyamanan fisik dan orientasi visual menjadi faktor utama dalam pembentukan pola pemanfaatan ruang mikro.

Dalam konteks penempatan titik kumpul atau *pickup point*, Baskara et al. (2024) menegaskan bahwa kesesuaian lokasi dipengaruhi oleh karakter ruang, yang berpotensi menimbulkan ketidakteraturan sirkulasi dan konflik ruang. Oleh karena itu, perancangan ruang tunggu *driver* ojek online perlu mempertimbangkan perilaku pengguna, kenyamanan ruang, serta kesesuaian lokasi agar aktivitas menunggu dapat berlangsung secara aman dan efektif.

METODE PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian berada di Jl. Alam Sutera Boulevard, Pakulonan, Kec. Serpong Utara, Kota Tangerang Selatan, Banten 15325, tepatnya pada area parkir depan ruko di kawasan Alam Sutera Town Center (ASTC). Pemanfaatan area parkir depan ruko sebagai titik tunggu *driver* ojek online bersifat toleratif dan didasarkan pada kesepakatan informal dengan pengelola kawasan. Meskipun berada dalam kawasan komersial privat, area ini diberikan penggunaan terbatas untuk mendukung aktivitas operasional tanpa mengubah fungsi utama lahan sebagai parkir, serta bersifat non-struktural dan temporer. Penelitian dilakukan pada periode Oktober hingga Desember 2025.



Gambar 1. Lokasi Penelitian
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Metode dan Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif – deskriptif untuk memahami hubungan antara perilaku *driver* ojek online dan karakter ruang mikro pada titik menunggu di kawasan perkantoran ASTC Tangerang. Pendekatan ini dipilih karena penelitian tidak hanya menelaah kondisi fisik ruang, tetapi juga pengalaman pengguna, pola adaptasi, serta dinamika aktivitas yang terbentuk dalam penggunaan ruang sehari – hari.

Analisis penelitian diperkuat dengan pendekatan *behavior-based analysis*, yang menekankan keterkaitan antara aktivitas manusia dan elemen ruang sebagai dasar dalam merumuskan arahan prinsip perancangan berbasis konsep *Humanizing Space*.

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan melalui tiga teknik utama, yaitu :

1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan digunakan untuk mencatat pola menunggu, intensitas kehadiran *driver*, sebaran titik aktivitas, serta hubungan antara perilaku pengguna dan elemen fisik ruang. Observasi dilakukan secara berkala pada waktu yang berbeda, yaitu pagi (08.00), siang (12.30), dan sore (17.30), guna menangkap variasi aktivitas pada kondisi kepadatan dan intensitas yang berbeda.

2. Wawancara

Wawancara dilakukan secara langsung kepada *driver* ojek online untuk menggali persepsi pengguna terhadap kondisi ruang, kendala yang dialami selama aktivitas menunggu, serta kebutuhan fasilitas yang belum terpenuhi.

3. Dokumentasi Visual

Dokumentasi visual berupa foto tapak dan kondisi eksisting ruang digunakan untuk mendukung analisis spasial serta memperkuat validasi temuan lapangan.

Teknik Analisis Data

Analisis data dilakukan melalui tiga tahapan utama yaitu :

1. Analisis Spasial

Analisis spasial mencakup identifikasi konfigurasi tapak, pola sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, konsentrasi aktivitas, kondisi permukaan ruang, keberadaan elemen peneduh, serta potensi konflik ruang antar pengguna.

2. Analisis Perilaku Pengguna

Analisis perilaku memetakan aktivitas *driver* ojek online seperti menunggu, beristirahat, berinteraksi, serta strategi terhadap keterbatasan fasilitas. Analisis ini juga mempertimbangkan aspek kenyamanan termal, orientasi visual, dan persepsi keamanan dalam pemanfaatan ruang mikro.

3. Sintesis *Humanizing Space*

Tahap sintesis dilakukan dengan mengintegrasikan hasil analisis spasial dan perilaku untuk merumuskan prinsip perancangan ruang mikro yang berorientasi pada peningkatan kenyamanan termal, visual, dan sosial sesuai dengan konsep *Humanizing Space*. Untuk mengurangi subjektivitas analisis, setiap parameter *Humanizing Space* selanjutnya dievaluasi menggunakan skala penilaian bertingkat sebagai dasar penyusunan pembahasan pada bab hasil dan pembahasan.

Untuk memastikan analisis dilakukan secara sistematis, parameter *Humanizing Space* dioperasionalkan ke dalam indikator dan variabel observasi lapangan sebagaimana disajikan pada Tabel 1 hingga Tabel 3.

Tabel 1. Parameter Kenyamanan Termal

Indikator Kenyamanan	Variabel Observasi Lapangan
Tingkat keteduhan	Keberadaan pohon peneduh atau elemen peneduh buatan.
Paparan panas matahari	Area yang terpapar langsung sinar matahari pada jam sibuk.
Perlindungan cuaca	Ketersediaan perlindungan dari hujan dan panas.

(Sumber : Anggiani & Rohmat, 2020)

Tabel 2. Parameter Kenyamanan Visual

Indikator Kenyamanan	Variabel Observasi Lapangan
Keterbacaan ruang	Kejelasan orientasi ruang dan pandangan ke arah jalur kendaraan.
Visibilitas aktivitas	Kemudahan memantau arus kendaraan dan titik pesanan.
Hambatan visual	Keberadaan elemen yang menghalangi pandangan.

(Sumber : Anggiani & Rohmat, 2020)

Tabel 3. Parameter Kenyamanan Sosial

Indikator Kenyamanan	Variabel Observasi Lapangan
Aktivitas interaksi	Pola interaksi antar- <i>driver</i> saat menunggu.
Dukungan fasilitas	Keberadaan elemen duduk atau area berkumpul.
Kepadatan ruang	Intensitas penggunaan ruang dan jarak antar pengguna.

(Sumber : Anggiani & Rohmat, 2020)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kondisi Eksisting Ruang Mikro

Berdasarkan hasil observasi di lapangan ditemukan bahwa kondisi eksisting ruang mikro *driver* ojek online sebagai berikut:

1. Zoning Mikro Lokasi *Driver* Ojek Online

Ruang mikro pada lokasi penelitian terbagi menjadi dua yaitu zona semi privat dimanfaatkan oleh *driver* ojek online sebagai area menunggu pesanan, sementara zona semi publik berfungsi sebagai area parkir kendaraan roda dua.



Gambar 2. Zoning Mikro Lokasi *Driver* Ojek Online

(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

2. Kondisi Eksisting Area Parkir

Area parkir *driver* ojek online memiliki lantai berupa cor beton. Pada beberapa titik, kondisi lantai menunjukkan ketidakrataan yang berpotensi mengurangi kenyamanan dan keamanan dalam aktivitas parkir serta pergerakan kendaraan.



Gambar 3. Kondisi Eksisting Area Parkir
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

3. Pohon Peneduh Utama

Area di bawah pohon menjadi titik konsentrasi aktivitas menunggu dan beristirahat karena memberikan perlindungan dari paparan panas matahari.



Gambar 4. Pohon Peneduh Utama
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

4. Tiang utilitas (Tengah dan Tepi Tapak)

Tiang utilitas yang berada di tengah tapak terletak di area parkir dan tidak memungkinkan difungsikan sebagai ruang duduk tanpa mengganggu sirkulasi kendaraan. Sebaliknya, tiang utilitas yang berada di tepi tapak sering dimanfaatkan oleh *driver* sebagai sandaran atau tempat duduk informal saat menunggu pesanan.



Gambar 5. Tiang Utilitas (Tengah dan Tepi Tapak)
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

5. Koridor Pejalan Kaki

Di sisi area parkir terdapat koridor pejalan kaki yang secara fungsi dirancang untuk sirkulasi pedestrian.



Gambar 6. Koridor Pejalan Kaki
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

6. Aktivitas Menunggu Pesanan untuk Driver Ojek Online

Pola aktivitas menunggu, duduk di motor, dan berkumpul di area teduh dekat dengan tiang utilitas tepi tapak.



Gambar 7. Aktivitas Menunggu Pesanan Driver Ojek Online
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Analisis Perilaku Pengguna

Perilaku driver ojek online pada lokasi penelitian menunjukkan pola yang relatif konsisten, didominasi oleh aktivitas menunggu pesanan, memantau aplikasi, berinteraksi sosial, dan beristirahat singkat. Area di bawah

pohon peneduh menjadi titik konsentrasi utama aktivitas, sementara pada jam sibuk kendaraan diparkir secara berlapis dan tidak teratur akibat keterbatasan ruang. Interaksi sosial umumnya terbentuk dalam kelompok kecil, dengan pemanfaatan elemen fisik seperti pagar dan tiang utilitas sebagai sandaran saat menunggu.

Pola perilaku tersebut dipengaruhi oleh preferensi kenyamanan pengguna yang mengarah pada empat aspek utama, yaitu :

1. Keteduhan dari paparan panas,
2. Visibilitas terhadap arus kendaraan dan notifikasi aplikasi,
3. Akses cepat terhadap potensi pesanan,
4. Rasa aman dalam menempatkan kendaraan.

Temuan ini menunjukkan bahwa perilaku pengguna terbentuk sebagai respons adaptif terhadap keterbatasan kualitas ruang eksisting. Kebutuhan kenyamanan pengguna belum sepenuhnya terakomodasi oleh kondisi fisik ruang, sehingga memunculkan pola pemanfaatan ruang yang bersifat informal dan tidak terorganisir.



Gambar 8. Diagram Pola Aktivitas Driver Ojek Online
(Sumber : Dokumentasi Penulis, 2025)

Berdasarkan hasil wawancara, diketahui bahwa area parkir depan ruko di kawasan Alam Sutera Town Center (ASTC) merupakan lahan yang disediakan oleh pengelola kawasan dan telah dimanfaatkan oleh driver ojek online sejak tahun 2017 sebagai titik tunggu utama. Meskipun telah digunakan dalam jangka waktu lama, area ini belum dilengkapi fasilitas penunjang aktivitas menunggu secara memadai.

Pemilihan lokasi menunggu didasarkan pada pertimbangan operasional dan kenyamanan. Driver menyatakan bahwa lokasi ini memiliki intensitas pesanan yang tinggi karena berada dekat dengan pusat aktivitas kawasan, serta terasa lebih sejuk akibat keberadaan pepohonan dibandingkan shelter

terdekat. Faktor strategis dan kenyamanan lingkungan menjadi alasan utama lokasi ini tetap digunakan.

Selama menunggu pesanan, aktivitas yang dilakukan meliputi beristirahat singkat, memantau aplikasi dan arus kendaraan, serta berinteraksi sosial dengan sesama *driver*. Elemen eksisting seperti tiang utilitas dan pagar sering dimanfaatkan sebagai sandaran karena tidak tersedianya fasilitas duduk khusus.

Namun demikian, *driver* mengidentifikasi sejumlah permasalahan utama, antara lain tidak tersedianya fasilitas duduk dan peneduh, permukaan lantai tidak rata, minimnya penerangan, keterbatasan sirkulasi parkir, serta ketiadaan fasilitas pendukung seperti toilet, sumber air, dan colokan listrik. Kondisi ini berdampak pada menurunnya tingkat kenyamanan ruang, terutama pada jam sibuk siang (12.00-14.00 WIB) dan sore hari (16.00-19.00 WIB).

Keberadaan shelter formal kawasan, seperti di area Ruko ASTC dan The Flavor Bliss, belum berfungsi optimal akibat berakhirnya masa kontrak pengelolaan yang berdampak pada terputusnya fasilitas listrik dan menurunnya kualitas kenyamanan ruang. Keterbatasan tersebut menyebabkan shelter tidak lagi memenuhi kebutuhan operasional *driver*, sehingga ruang tunggu informal di area parkir tetap menjadi pilihan utama. Kondisi ini memperkuat kebutuhan akan penyediaan shelter berskala mikro yang dirancang sesuai dengan karakter ruang dan perilaku pengguna.

Analisis Ruang Mikro Berdasarkan Prinsip *Humanizing Space*

Analisis ruang mikro pada corner *driver* ojek online di kawasan ASTC dilakukan berdasarkan prinsip *Humanizing Space* melalui tiga parameter utama, yaitu kenyamanan termal, kenyamanan visual, dan kenyamanan sosial. Evaluasi ini bertujuan untuk menilai sejauh mana kondisi eksisting ruang mampu mendukung aktivitas menunggu secara manusiawi.

Untuk mengurangi subjektivitas analisis, setiap parameter *Humanizing Space* dievaluasi menggunakan skala penilaian bertingkat sebagai alat bantu interpretasi

kualitatif. Setiap indikator dinilai dengan skala 1 – 4, di mana skor 1 menunjukkan kondisi tidak terpenuhi, skor 2 terpenuhi rendah, skor 3 terpenuhi sedang, dan skor 4 terpenuhi dengan baik. Skala ini digunakan untuk memberikan gambaran tingkat pemenuhan kenyamanan ruang tanpa mengubah karakter deskriptif penelitian.

Kenyamanan termal ruang mikro belum merata dan bergantung pada satu pohon peneduh sebagai perlindungan utama dari panas matahari. Ketiadaan elemen peneduh tambahan menyebabkan sebagian area tetap terpapar panas, terutama pada jam sibuk siang dan sore hari.

Dari aspek kenyamanan visual, ruang memiliki keterhubungan yang baik terhadap jalur kendaraan dan aktivitas kawasan, sehingga mendukung pemantauan arus lalu lintas dan notifikasi aplikasi. Namun, keberadaan tiang utilitas dan pola parkir yang tidak teratur pada jam ramai mengurangi keterbacaan dan orientasi ruang.

Kenyamanan sosial terbentuk secara informal melalui interaksi antar – *driver* selama menunggu. Interaksi ini belum didukung fasilitas yang memadai, sehingga pemanfaatan elemen eksisting dilakukan sebagai solusi sementara.

Secara keseluruhan, hasil analisis menunjukkan bahwa ruang mikro pada corner *driver* ojek online di kawasan ASTC telah berfungsi secara operasional tetapi belum sepenuhnya memenuhi prinsip *Humanizing Space*. Kondisi ini menunjukkan perlunya arahan prinsip desain ruang mikro yang lebih berorientasi pada kenyamanan pengguna.

Untuk memperjelas tingkat pemenuhan setiap parameter *Humanizing Space*, kondisi eksisting ruang mikro selanjutnya dievaluasi menggunakan skala penilaian bertingkat sebagaimana disajikan pada Tabel 4 – 6.

Tabel 4. Penilaian Parameter Kenyamanan Termal

Indikator & Parameter	Penilaian Kondisi
	Eksisting
Keteduhan	Terpenuhi rendah (skor 2).
Perlindungan cuaca	Tidak terpenuhi (skor 1).
Paparan panas matahari	Terpenuhi rendah (skor 2).
Rata – rata	1,7 (42,5%)

(Sumber : Analisis penulis, 2025 berdasarkan Anggiani & Rohmat, 2020)

Tabel 5. Penilaian Parameter Kenyamanan Visual

Indikator & Parameter	Penilaian Kondisi Eksisting
Keterbacaan ruang	Terpenuhi sedang (skor 3).
Visibilitas aktivitas	Terpenuhi baik (skor 4).
Hambatan visual	Terpenuhi sedang (skor 3).
Rata – rata	3,3 (82,5%)

(Sumber : Analisis penulis, 2025 berdasarkan Anggiani & Rohmat, 2020)

Tabel 6. Penilaian Parameter Kenyamanan Sosial

Indikator & Parameter	Penilaian Kondisi Eksisting
Aktivitas interaksi	Terpenuhi sedang (skor 3).
Dukungan fasilitas duduk	Tidak terpenuhi (skor 1).
Kepadatan ruang	Terpenuhi rendah (skor 2).
Rata – rata	2,0 (50%)

(Sumber : Analisis penulis, 2025 berdasarkan Anggiani & Rohmat, 2020)

Hasil penilaian menunjukkan bahwa kenyamanan visual memiliki tingkat pemenuhan tertinggi sebesar 82,5% yang didukung oleh orientasi ruang dan visibilitas terhadap arus kendaraan yang relatif baik. Sebaliknya, kenyamanan termal menunjukkan tingkat pemenuhan terendah sebesar 42,5% akibat keterbatasan elemen peneduh dan perlindungan cuaca. Kenyamanan sosial berada pada tingkat sedang (50%) ditandai oleh interaksi aktif antardriver yang belum didukung oleh fasilitas ruang yang memadai.

Dalam konteks legalitas ruang, corner driver ojek online yang diamati merupakan ruang semi publik dalam kawasan privat yang dikelola oleh pihak pengelola Alam Sutera Town Center. Pemanfaatan ruang oleh driver ojek online berlangsung secara adaptif dan informal dengan toleransi pengelola kawasan sebagai respon terhadap kebutuhan operasional transportasi daring. Oleh karena itu, penelitian ini tidak bertujuan mengusulkan pembangunan fisik permanen, melainkan merumuskan prinsip perancangan ruang mikro yang tetap menghormati batas kewenangan pengelola kawasan dan karakter ruang eksisting.

Sintesis Temuan Berdasarkan Prinsip *Humanizing Space*

Sintesis temuan dilakukan untuk mengintegrasikan hasil analisis kondisi eksisting, perilaku pengguna, dan penilaian ruang mikro berdasarkan prinsip *Humanizing Space*. Sintesis ini bertujuan memperoleh gambaran menyeluruh mengenai kualitas ruang mikro berdasarkan pada corner driver ojek online di kawasan ASTC.

Hasil analisis menunjukkan bahwa aspek kenyamanan visual relatif lebih terpenuhi karena ruang memiliki keterhubungan visual yang baik terhadap jalur kendaraan dan aktivitas kawasan. Namun, keterbacaan ruang pada jam sibuk masih terganggu oleh parkir yang tidak teratur dan elemen utilitas di area parkir.

Sebaliknya, kenyamanan termal merupakan aspek dengan tingkat pemenuhan terendah akibat keterbatasan elemen peneduh dan ketiadaan perlindungan cuaca. Sementara itu, kenyamanan sosial terbentuk secara informal melalui interaksi antar – driver, tetapi belum didukung fasilitas fisik yang memadai dan dipengaruhi oleh kepadatan ruang.

Secara keseluruhan, ruang mikro berfungsi secara operasional namun belum sepenuhnya memenuhi prinsip *Humanizing Space*. Temuan ini menegaskan perlunya arahan perancangan ruang mikro yang berfokus pada peningkatan kenyamanan termal dan sosial tanpa mengurangi kualitas visual dan kelancaran sirkulasi kawasan.

KESIMPULAN

Penelitian ini menunjukkan bahwa ruang mikro corner driver ojek online di kawasan ASTC telah berfungsi secara operasional sebagai titik menunggu, namun belum sepenuhnya memenuhi prinsip *Humanizing Space*. Pemanfaatan ruang terbentuk secara adaptif sebagai respons terhadap keterbatasan kualitas ruang dan fasilitas pendukung.

Hasil penilaian berbasis skala menunjukkan bahwa kenyamanan visual memiliki tingkat pemenuhan tertinggi (82,5%) karena orientasi ruang dan visibilitas terhadap arus kendaraan relatif baik. Sebaliknya,

kenyamanan termal menunjukkan tingkat pemenuhan terendah (42,5%) akibat keterbatasan elemen peneduh dan perlindungan cuaca, sementara kenyamanan sosial berada pada tingkat sedang (50%) karena interaksi pengguna belum didukung fasilitas fisik yang memadai.

Temuan ini menegaskan bahwa ruang mikro belum dirancang secara optimal berdasarkan kebutuhan dan perilaku pengguna, sehingga penerapan prinsip *Humanizing Space* diperlukan untuk meningkatkan kualitas kenyamanan dan pengalaman pengguna secara lebih terarah.

Rekomendasi perancangan yang diusulkan dalam penelitian ini diposisikan sebagai arahan desain non-struktural yang dapat diterapkan secara fleksibel tanpa mengubah status fungsi dan legalitas ruang eksisting. Pendekatan ini memungkinkan peningkatan kualitas kenyamanan ruang mikro tanpa menimbulkan konflik regulasi pada kawasan komersial.

Berdasarkan hasil analisis dan sintesis temuan, rekomendasi perancangan ruang mikro corner *driver* ojek online di kawasan perkantoran ASTC meliputi :

1. Peningkatan kenyamanan termal
Penyediaan shelter mikro dengan elemen peneduh permanen atau semi – permanen untuk meningkatkan perlindungan terhadap panas matahari dan hujan.
2. Penguatan kenyamanan sosial
Penyediaan fasilitas duduk sederhana dan area berkumpul terorganisir guna mendukung interaksi pengguna tanpa mengganggu sirkulasi kendaraan.
3. Penataan keteraturan ruang
Pengaturan zona parkir dan sirkulasi kendaraan yang lebih jelas untuk mengurangi kepadatan dan potensi konflik ruang pada jam sibuk.
4. Pendekatan desain berbasis perilaku pengguna
Perancangan ruang mikro perlu mempertimbangkan pola aktivitas dan kebutuhan operasional *driver* sebagai pengguna utama agar ruang yang dihasilkan lebih fungsional dan manusiawi.

Rekomendasi ini diharapkan dapat menjadi acuan awal dalam perancangan fasilitas ruang

mikro pendukung transportasi daring pada kawasan perkantoran dengan karakteristik serupa.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggiani, R., & Rohmat, A. (2020). Kenyamanan ruang publik berdasarkan aspek termal, visual, dan sosial. *Jurnal Arsitektur dan Perkotaan*, 12(2), 101–112.
- Baskara, R., Pratama, D. A., & Lestari, N. (2024). Penataan titik kumpul transportasi daring terhadap keteraturan ruang perkotaan. *Jurnal Tata Kota dan Transportasi*, 9(1), 45–56.
- Fauzia, R. (2022). Ruang mikro sebagai respon adaptif aktivitas urban di kawasan perkotaan. *Jurnal Ruang dan Lingkungan Binaan*, 14(3), 189–201.
- Gehl, J. (2013). *Cities for people*. Island Press.
- Hatta, H., Fitriani, R., & Heryati, A. (2023). Dampak transportasi daring terhadap pemanfaatan ruang publik perkotaan. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, 18(1), 55–66.
- Hatta, H., Nurdini, A., & Fitriani, R. (2022). Evaluasi titik kumpul pengemudi transportasi daring di kawasan perkotaan. *Jurnal Lingkungan Binaan Indonesia*, 11(2), 87–98.
- Lamria, S., & Utami, W. (2018). Pemanfaatan ruang publik oleh pengemudi ojek online di kawasan perkotaan. *Jurnal Arsitektur Nusantara*, 7(1), 23–34.
- Putra, A. R., & Sari, D. P. (2021). Pemanfaatan ruang tunggu informal oleh pengemudi transportasi daring di kawasan perkotaan. *Jurnal Permukiman dan Perkotaan*, 16(2), 95–106.
- Rana, M., Hossain, M., & Karim, A. (2022). User preference in informal waiting spaces for ride-hailing drivers. *Journal of Urban Design*, 27(4), 512–526.
- Whyte, W. H. (1980). *The social life of small urban spaces*. Project for Public Spaces.