

Pola Aktivitas Pengunjung dalam Ruang Penghubung Kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda

Widya Agatha Putri¹, Jenny Ernawati², Chairil Budiarto Amiuza²

¹ Mahasiswa Bimbingan, Jurusan Arsitektur/Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya

² Dosen Pembimbing, Jurusan Arsitektur/Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya
Alamat Email penulis: widyaagathaputri@gmail.com

ABSTRAK

Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda berperan dalam memberikan akses bagi masyarakat komuter melalui penyediaan moda kereta api, bus, serta angkot sebagai layanan transportasi publik Kota Depok. Terdapat kebijakan pemerintah mewujudkan keduanya sebagai pusat transportasi terpadu dengan penyediaan hubungan ruang berdasar pada pola yang terbentuk dari pergerakan serta aktivitas. Studi bertujuan untuk mengetahui pola yang terbentuk sebagai pertimbangan menghasilkan wujud ruang penghubung yang sesuai. *Environment behavior* menjadi pendekatan studi melihat adanya keterkaitan antara pelaku, ruang, serta aktivitas membentuk kecenderungan perilaku pemanfaatan ruang. Penjelasan menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan variabel berupa aspek perilaku dan arsitektural. Teknik *behavioral mapping* merekam kecenderungan pola yang terbentuk selama jangka waktu observasi. Hasil yang diperoleh menunjukkan antara aktivitas dengan ruang, serta aktivitas lainnya saling mempengaruhi. Perilaku awal yang terbentuk mempengaruhi munculnya perilaku pengunjung lainnya. Perlunya batasan dalam mengarahkan dan membatasi teritori ruang aktivitas pengunjung sehingga terwujud ruang penghubung sesuai fungsi peruntukkan melalui penyediaan ruang peralihan transportasi yang strategis dengan memperhatikan ketersediaan elemen fisik, dimensi, serta konfigurasi ruang, serta penataan perabot antara dua kawasan.

Kata kunci: ruang penghubung, pola aktivitas, *environment behavior*

ABSTRACT

Depok Baru Station and Terminal Margonda having role in providing access for commuters by trains, buses or public transports as public transport services in Depok. There is a policy to achieve both as a integrated transport centre by emphasized the relationship between two buildings with consideration through a pattern formed by various activities that take place in it. The study aims to determine that various patterns as consideration to produce the appropriate form of connecting space. Environment behavior becomes approach based on the relationship between people, space, and activities that shape tendencies of space utilization. Qualitative descriptive selected as explanation method with behavior and architectural aspects as the variables. Behavioral mapping record the patterns that formed during study period. The final result shows user activity with existing space and the other activities influence each other. There needs physical elements that can direct and limit users activities for actualize the appropriate form of connecting space that can accommodate any pattern of activities, especially preparing for strategic transportation transitional area by considering the availability of physical elements, dimensions, and configuration space that provide comfort mileage for the user, as well as the arrangement of furniture that can direct the user's movement.

Keywords: connecting space, activity pattern, environment behavior

1. Pendahuluan

Sebagai pintu masuk antar kota, Depok menjadi kota sibuk yang melayani pergerakan masyarakat komuter yang dalam kesehariannya menghabiskan waktu untuk melakukan perjalanan menuju kota besar. Kereta *commuter*, bus, serta angkutan kota hadir sebagai pilihan moda transportasi utama penghubung masyarakat menuju kota – kota tersebut. Seluruh moda transportasi tersedia dan berakhir pada Stasiun Depok Baru serta Terminal Margonda sebagai pusat pelayanan transportasi kota. Terdapat kebijakan Pemerintah (RTRW 2011 – 2031) untuk mensinergikan keduanya menjadi satu kesatuan pusat transportasi terpadu. Strategi dilakukan dengan menyediakan hubungan ruang antar dua bangunan melalui penataan ruang publik untuk memperjelas hubungan yang terbentuk melalui pertimbangan pola pergerakan serta beragam aktivitas (DoE Planning Policy Guidance (1997) dalam Carmona (2003)).

Adanya potensi hubungan yang terbentuk melalui pergerakan pengunjung yang berlangsung, baik dari bangunan menuju moda transportasi, dari moda transportasi menuju moda lain, bangunan menuju bangunan lain, serta aktivitas – aktivitas lain sebagai pengisi ruang di dalamnya. Pergerakan menjadi generator utama penghubung bagi pengunjung mencapai tempat satu dengan tempat yang lain serta perpindahan dari aktivitas satu menuju aktivitas lainnya. Ruang penghubung sebagai wujud ruang pergerakan secara fisik terdiri atas ruang sirkulasi dan jalur pedestrian, masing – masing mewakili ruang pergerakan bagi kendaraan serta manusia sebagai pengguna. Pada kondisi yang ada, keberadaan ruang dinilai kurang baik dalam mengakomodasi pengunjung menuju kedua kawasan. Keterbatasan wujud ruang spasial memberi hambatan hubungan yang kurang jelas bagi pengunjung. Keberadaan elemen – elemen fisik yang berperan sebagai pembatas teritori ruang serta pengaruh dalam mengakomodasi pergerakan pun dirasa minim. Hal ini akhirnya membawa dampak pada munculnya aktivitas – aktivitas pemanfaatan ruang di luar fungsi yang mengganggu aktivitas utama yang berjalan.

Keberadaan studi bertujuan menyelesaikan permasalahan yang ada dengan memberi perhatian terhadap keselarasan hubungan ruang yang perlu didasari pola aktivitas sebagai pembentuk ruang. Sehingga wujud ruang yang dihasilkan berfungsi secara optimal. Studi *environmental behavior* mengkaji segala perilaku pengguna terkait dengan pergerakan serta aktivitas pemanfaatan ruang sebagai dasar penghubung ruang. Kecenderungan pola yang didapat menjadi pertimbangan dasar mewujudkan bentuk hubungan ruang sekaligus menjadi pertimbangan dalam menekan pola perilaku di luar berjalannya fungsi utama ruang kawasan. Bentuk hubungan secara fungsional nantinya diharapkan terwujud dalam ketersediaan elemen fisik penghubung, dimensi, konfigurasi ruang, serta penataan perabot dalam mengakomodasi pergerakan pengguna nantinya.

2. Bahan dan Metode

2.1 Tinjauan pustaka

Elemen fisik perancangan kota (Shirvani, 1985) menjadi wujud fisik yang menggambarkan kondisi ruang urban yang berfungsi sebagai penyusun ruang penghubung antar kawasan. Elemen difokuskan pada pada sistem penghubung kawasan, berupa jalur sirkulasi (jalur pergerakan transportasi) dan parkir serta jalur pedestrian (jalur pergerakan pejalan kaki). Keduanya mewakili wujud ruang dinamis yang secara linear mewadahi pergerakan sebagai penghubung manusia, antar tempat dan aktivitas.

1. **Sirkulasi dan Parkir** berperan dalam membentuk, mengarahkan, serta mengontrol pola aktivitas dalam sebuah kawasan. Sedangkan parkir menjadi bagian dari elemen sirkulasi yang mendukung berjalannya sistem transportasi. Wujud jalur sirkulasi dibentuk oleh adanya pembatas fisik dapat berupa elemen alami, seperti sungai, taman, jalur hijau, dan sebagainya, maupun elemen buatan seperti dinding, bangunan, dan sebagainya.
2. **Jalur Pedestrian** disediakan sebagai pertimbangan untuk menciptakan kesatuan sistem pergerakan terpadu antara pejalan kaki serta kendaraan melalui penyediaan ruang pejalan kaki. Perlunya perhatian terhadap *activity support* serta *street amenities* sebagai pengisi serta pendukung dalam menghasilkan bentuk jalur yang baik (Whyte, 1980 dalam Shirvani, 1985). Aktivitas pendukung dapat berupa fasilitas *food services*, penjualan barang, hiburan, serta fasilitas yang menarik pemakai menikmati lingkungan sekitar. Sedangkan furnitur jalan menjadi pelengkap di sepanjang koridor jalan (Rubenstein, 1992).

Pada studi *environment behavior*, ruang serta komponen penataan di dalamnya berkedudukan sebagai *system of setting* (merupakan unsur fisik atau spasial), sedangkan rangkaian perilaku yang muncul didasari oleh keberadaan aktivitas disebut sebagai *system of activity*. Perilaku terbentuk dari perpaduan beberapa aspek, dimulai dari penerimaan rangsangan dari kondisi ruang yang dirasakan melalui sensasi visual, suara, bau, serta sentuhan atas lingkungan fisik melalui komponen yang menatanya. Kemudian diolah menjadi sebuah informasi yang terbentuk sebagai persepsi. Persepsi menerjemahkannya sebagai pemahaman dan motivasi individu dalam menempati sebuah ruang. Keputusan tindakan mereka dalam ruang tersebut menjadi bentuk perilaku.

Terdapat tiga komponen (Haryadi & Setiawan, 2010) sebagai unsur dalam membentuk fisik sebuah ruang untuk memberikan stimulus untuk diterima menjadi sebuah persepsi, meliputi *fixed elements*, sebagai elemen ruang bersifat tetap; *semi fixed elements*, elemen ruang yang bersifat agak tetap atau fleksibel; serta *non fixed elements*, elemen yang bersifat tidak tetap, berupa aktivitas manusia. Persepsi sendiri muncul karena pengaruh beberapa hal, terkait dengan terjadinya interaksi seseorang terhadap lingkungan. Beberapa unsur yang mempengaruhi persepsi meliputi aspek teritori dan ruang personal mengarah pada konsep *crowding* atau kesesakan yang pada akhirnya membentuk kecenderungan perilaku pengguna dalam ruang.

2.2 Metode penelitian

Jenis penelitian merupakan kualitatif deskriptif. Teknik *behavioural mapping* dengan pemetaan perilaku berdasar tempat (*place centered mapping*) dan pola yang dilakukan pengguna (*person centered mapping*) untuk mengetahui lebih jelas karakteristik pergerakan serta aktivitas yang dilakukan pengguna sebagai generator utama dalam menghubungkan kedua kawasan terkait dengan pemanfaatan ruang publik sebagai penghubung. Pengamatan dilaksanakan pada hari aktif (Senin - Jumat) serta akhir pekan (Sabtu - Minggu) dengan waktu pengamatan terbagi menjadi tiga periode, yaitu pagi hari pada pukul 06.00 - 08.00 WIB, siang hari pada pukul 12.00 - 14.00 WIB, serta sore hari pada pukul 17.00 - 19.00 WIB. Pemilihan waktu didasarkan pada waktu aktif atau operasional rata - rata dari fungsi aktivitas yang terdapat dalam kawasan studi. Jangka waktu di luar jam dialokasikan untuk melakukan pengamatan terhadap unsur - unsur fisik sebagai obyek arsitektural. Variabel yang digunakan meliputi :

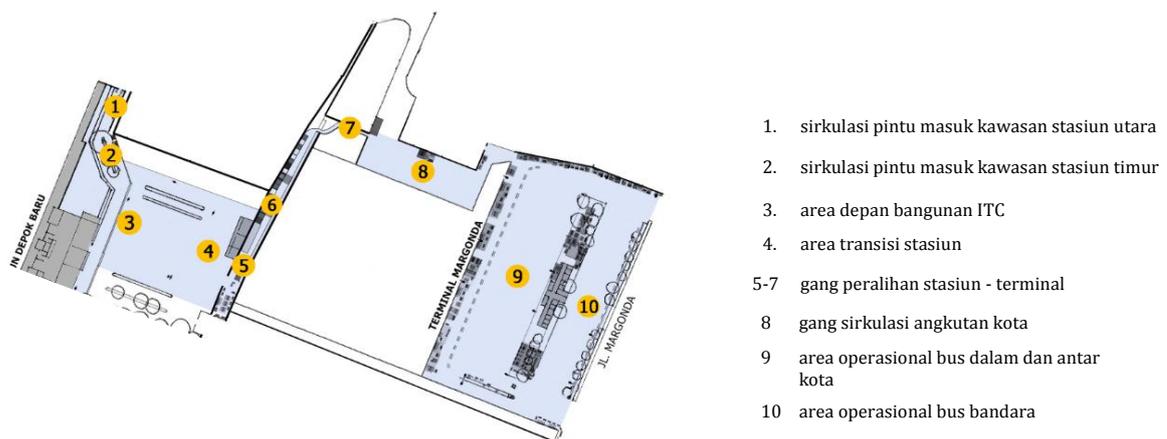
Tabel 1. Variabel penelitian

Variabel	Sub variabel	Indikator	Parameter
Aspek perilaku pergerakan	pelaku aktivitas	pejalan kaki	berjalan kaki (menuju atau dari suatu tempat, melewati ruang); berdiri; duduk
	aktivitas	<i>overt behavior</i>	
Aspek pembentuk ruang penghubung (Arsitektural)	jenis ruang penghubung	jalur sirkulasi dan parkir	ketersediaan jalur, pembatas, penutup atap sebagai pelingkup ruang
		jalur pedestrian	
	elemen pembentuk ruang	<i>fixed feature elements</i>	dimensi ruang
		<i>semi fixed elements</i>	jarak
	atribut ruang	jenis atribut	atribut ruang
	ukuran atribut	keberadaan PKL	
		tata letak atribut	

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Kondisi ruang penghubung stasiun – terminal

Area sisi timur kawasan stasiun serta sisi barat terminal menjadi ruang antara yang berperan dalam menghubungkan kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda. Keduanya berada dalam kondisi terpisah dengan keberadaan dinding beton sebagai pembatas ruang kawasan. Stasiun sisi timur berfungsi sebagai akses bagi pengguna untuk mencapai bangunan Stasiun Depok Baru. Sedangkan area barat terminal digunakan sebagai ruang sirkulasi dan parkir bagi bus antar kota serta angkutan kota yang beroperasi dalam lingkup terminal. Keseluruhan kondisi dan segmen pembagian ruang dapat dilihat melalui gambar di bawah ini.



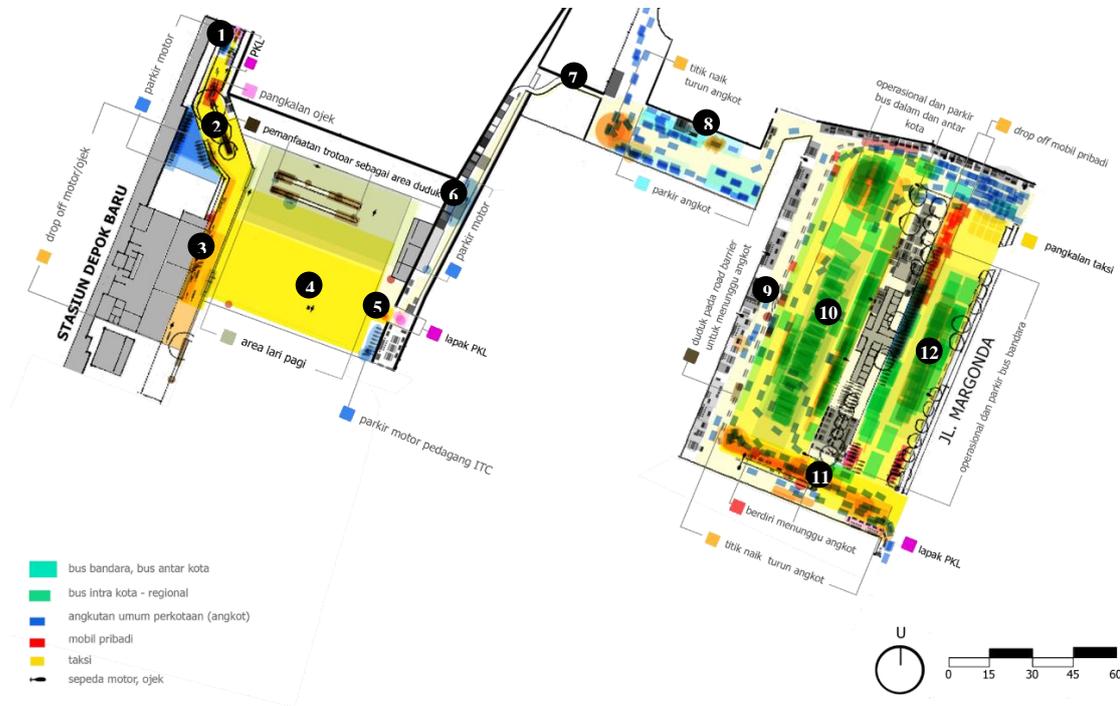
Gambar 1. Titik segmen pembagian kawasan

3.2 Perilaku pemanfaatan serta pergerakan pengunjung dalam ruang penghubung

A. Perilaku pengunjung pada hari kerja

Senin hingga Jumat, mayoritas masyarakat yang merupakan pekerja, anak sekolah, serta anak kuliah menggunakan transportasi publik secara rutin untuk pergi menuju luar kota Depok. Intensitas aktivitas serta pergerakan cukup tinggi berlangsung

pada pagi dan sore menjelang malam hari, waktu ini menjadi waktu sibuk bagi masyarakat pekerja untuk memulai serta mengakhiri perjalanannya. Sedangkan siang hari menjadi waktu pulang bagi sebagian siswa sekolah, serta waktu bebas bagi masyarakat yang memiliki kepentingan untuk berekreasi maupun melakukan perjalanan menuju luar kota.



Gambar 2. *Overlay place centered map* ruang penghubung stasiun – terminal pada hari kerja

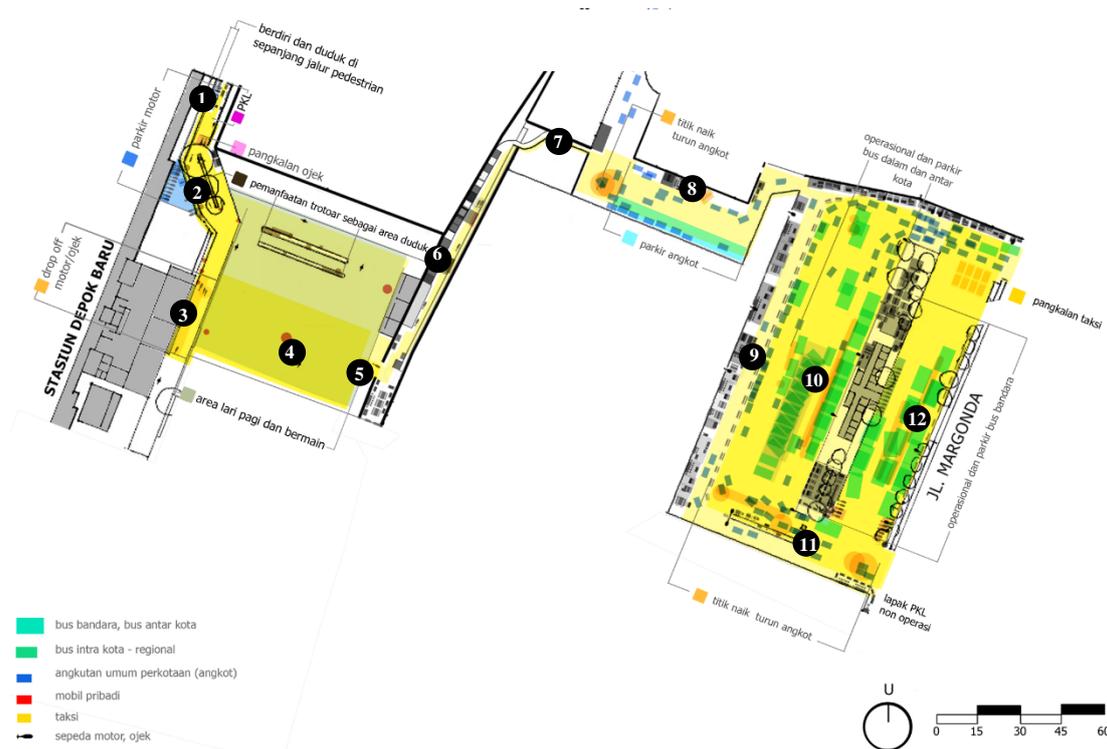
Pagi dan sore hari menjadi waktu teramai aktivitas peralihan moda transportasi pengunjung dari terminal menuju stasiun. Adanya titik penurunan penumpang tersebar di sepanjang jalur pintu masuk hingga area operasional terminal. Terdapat pula beberapa titik penurunan pada sepanjang area sirkulasi angkot pada bagian utara kawasan terminal dekat dengan pintu peralihan stasiun-terminal. Pengunjung pengguna sepeda motor mencapai area stasiun dengan melakukan *drop off* pada sepanjang area depan bangunan serta menggunakan fasilitas parkir pada area utara bangunan. Walaupun tersedia ruang khusus parkir serta penurunan penumpang, masih terdapat kecenderungan pengunjung menggunakan area sirkulasi sebagai area parkir dan perhentian liar. Hal ini disebabkan karena keterbatasan elemen fisik yang berfungsi membatasi serta mengarahkan pergerakan pengunjung.

Hampir sebagian besar titik kawasan tidak menyediakan jalur khusus pedestrian. Akibatnya sirkulasi yang ada dimanfaatkan sebagai ruang pergerakan bagi pejalan kaki dan kendaraan secara bersamaan. Hal ini memunculkan perilaku pengunjung untuk berbelok, menyeberang, dan berhenti untuk menghindari adanya kendaraan yang melintas untuk menghindari terjadinya konflik pergerakan. Beberapa jalur pedestrian yang tersedia bahkan dimanfaatkan pengunjung sebagai area duduk untuk beristirahat sejenak, berteduh, maupun menunggu, melihat ketidaktersediaan fasilitas duduk pada sepanjang area kawasan studi. Terdapat pula beberapa PKL memanfaatkan tepian jalur sebagai area aktivitas dagang karena tidak adanya batasan ruang secara jelas membatasi teritori mereka. Aktivitas PKL ini dapat ditemui di sekitar pintu masuk kawasan sebagai area strategis titik magnet pergerakan pengunjung.

Pada sore hari hingga malam hari, area transisi stasiun dipenuhi oleh aktivitas sosial rekreatif. Jangka waktu ini menjadi waktu terjadinya arus balik pengunjung sekaligus menjadi waktu *off day* bagi masyarakat. Adanya pengunjung yang duduk, berdiri, bermain, untuk kepentingan bertemu serta berkumpul memenuhi area stasiun. Namun masih terdapat pengunjung melakukan pergerakan menuju area terminal melewati area gang peralihan pada malam hari. Pada area ini terdapat deretan hunian semi permanen di sepanjang tepi jalur. Keberadaan hunian menyisakan dimensi ruang gerak yang relatif sempit, sehingga mendorong pengunjung untuk melintas satu persatu. Keadaan ruang yang gelap tanpa penerangan pun pada akhirnya menghambat pergerakan pengunjung, melihat sisi jalur berbatasan dengan sungai.

B. Perilaku pengunjung pada akhir pekan

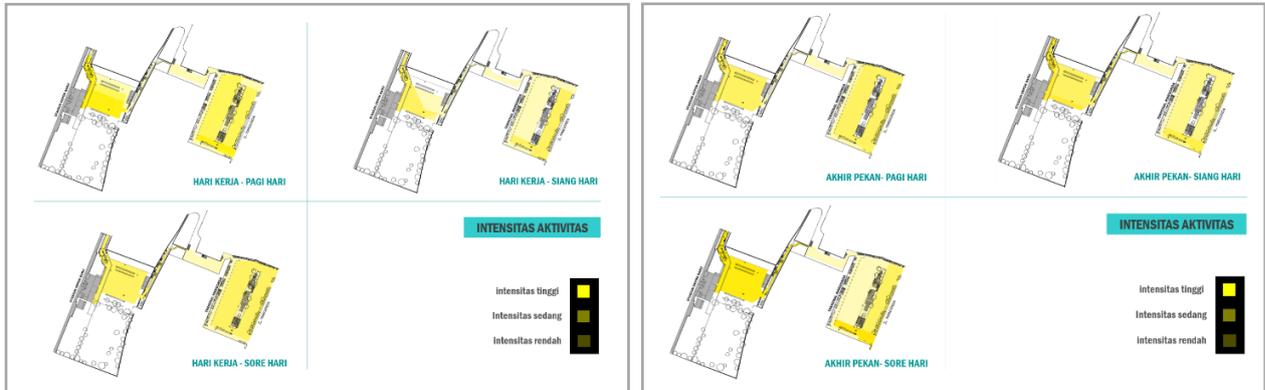
Sabtu dan minggu menjadi hari non aktif bagi sebagian besar masyarakat pekerja. Pada jangka waktu ini kawasan stasiun dan terminal mengalami penurunan intensitas penggunaan layanan transportasi dibandingkan pada hari kerja. Penggunaan ruang lebih terhadap pemanfaatan ruang sebagai ruang aktivitas oleh beberapa pengguna kawasan rutin serta pengunjung yang memiliki tujuan rekreasi (*recreational visitors*). Walaupun masih terdapat beberapa pengguna layanan transportasi kereta api, bus, serta angkutan kota yang mayoritas berprofesi sebagai pelajar.



Gambar 3. *Overlay place centered map* ruang penghubung stasiun - terminal pada akhir pekan

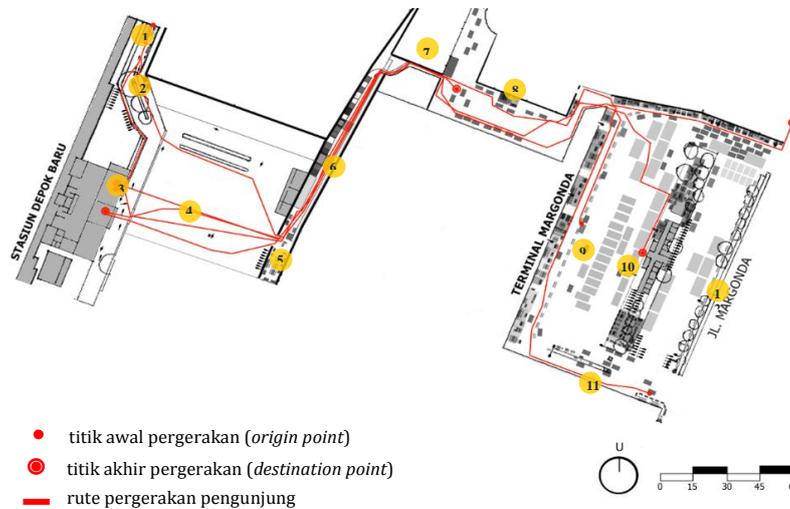
Perbedaan dari kondisi ruang penghubung segmen - stasiun terminal saat hari kerja dengan akhir pekan terlihat dari kondisi area stasiun dari pagi hingga sore hari berada pada intensitas yang cukup tinggi. Tidak hanya pemanfaatan sebagai ruang gerak pengunjung, namun penggunaan ruang sebagai titik kumpul untuk aktivitas sosial dan aktivitas rekreasi masyarakat berlangsung lebih tinggi pada akhir pekan. Intensitas sisi barat dan timur terminal pada pagi hari berada dalam kondisi cukup tinggi.

Sedangkan penggunaan moda transportasi umum pada siang hari mulai berkurang. Namun pada malam hari, banyaknya aktivitas naik dan turun pengunjung pada sekitar area pintu masuk kawasan terminal serta pada area operasional bus bandara.



Gambar 4. Perbedaan intensitas pemanfaatan ruang selama hari kerja dan akhir pekan

Hal paling berpengaruh dalam menentukan pemilihan ruang penghubung ialah jarak tempuh. Terutama dalam menghubungkan dua kawasan transportasi, ketersediaan moda dalam hal penempatan atau konfigurasi ruang peralihan moda berpengaruh pada keputusan seseorang menempuh jalur dengan jarak yang jauh maupun dekat. Beberapa kecenderungan pola perjalanan pengguna pejalan kaki ditemukan.



Gambar 5. *Overlay person centered map*

- pintu masuk teminal (angkot) – area terminal – sirkulasi angkot –gang peralihan stasiun –bangunan stasiun, memberikan jarak tempuh sejauh 549 meter
- pedestrian kawasan terminal (angkot) –lintasan angkot – sirkulasi angkot – gang peralihan – bangunan stasiun, memberikan jarak tempuh sejauh 547 meter
- dari pintu gang peralihan stasiun (angkot) – menuju bangunan stasiun, maupun sebaliknya memberikan jarak tempuh kepada pengguna sejauh 210 meter
- pintu masuk stasiun –stasiun – gang peralihan – sirkulasi angkot – operasional bus dalam dan antar kota , memberikan jarak tempuh kepada sejauh 440 meter
- stasiun – gang peralihan – sirkulasi angkot – lintasan angkot – gerbang terminal – operasional terminal bandara, memberikan jarak tempuh sejauh 547 meter

4. Kesimpulan

Kecenderungan perilaku pemanfaatan ruang serta pola perilaku pergerakan menunjukkan bentuk kondisi serta penggunaan ruang penghubung sebagai ruang aktivitas antar dua kawasan. Dari analisis serta sintesis yang dilakukan menghasilkan poin – poin yang menjadi pertimbangan dalam menyusun rekomendasi wujud ruang penghubung kawasan yang sesuai. Analisis yang didapatkan menunjukkan masih banyak ketidakterersediaan jalur khusus pedestrian yang memadai dengan sifatnya yang terhubung, menerus, serta terarah menuju kedua kawasan. Selain itu pemisahan dan pengaitan sistem sirkulasi baik antar moda yang beroperasi serta manusia belum terlihat jelas, sehingga masih menyisakan banyak konflik pergerakan serta aktivitas yang terjadi pada segmen kawasan ini. Keterbatasan ruang serta konfigurasi jalur memberikan persepsi bagi pengguna untuk melakukan pergerakan dengan jarak tempuh yang relatif jauh.



Gambar 6. Kesimpulan perilaku pemanfaatan ruang

Daftar Pustaka

- Carmona, Matthew, et al. 2003. *Public Places Urban Spaces the Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press
- Haryadi, B, Setiawan. 2010. *Arsitektur, Lingkungan dan Perilaku. Pengantar ke Teori, Metodologi dan Aplikasi*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press
- Shirvani, Hamid. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company