



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH *AFFORDANCE* TERHADAP PEMBENTUKAN
HALTE BAYANGAN**

SKRIPSI

**RIZKI RIZA MUTTAQIN
0706166781**

**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JULI 2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**PENGARUH *AFFORDANCE* TERHADAP PEMBENTUKAN
HALTE BAYANGAN**

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Sarjana Arsitektur**

**RIZKI RIZA MUTTAQIN
0706166781**

**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JULI 2011**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Rizki Riza Muttaqin

NPM : 0706166781

Tanda Tangan : 

Tanggal : 8 Juli 2011

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : Rizki Riza Muttaqin
NPM : 0706166781
Program Studi : Arsitektur
Judul Skripsi : Pengaruh *Affordance* Terhadap Pembentukan Halte Bayangan

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Ir. Toga H. Panjaitan A.A.Grad.Dipl.



Penguji : Prof. Ir. Triatno Judho Hardjoko M.Sc., Ph.D.



Penguji : Ir. Azrar Hadi Ph.D



Ditetapkan di : Depok
Tanggal : 8 Juli 2011

UCAPAN TERIMA KASIH

Selesainya skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang terlibat, baik secara langsung maupun tidak, sehingga saya sebagai penulis dapat melalui berbagai hambatan dalam proses penulisan skripsi ini. Saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak di bawah ini atas sumbangsuhnya terhadap skripsi saya:

1. Allah SWT, rasa syukur tak terhingga atas berkat rahmat-Nya, telah memberikan saya kesehatan dan kemampuan sehingga skripsi ini dapat selesai tepat pada waktunya. Terima kasih ya Allah atas tuntunan dan menjadi tempat keluh kesah saya selama ini.
2. Kedua orang tua, Papa dan Mama, atas dukungan jarak jauh yang luar biasa menenangkan dan selalu menjadi motivasi untuk menyelesaikan jenjang pendidikan ini. Serta Bangli dan Kak Mimi, abang dan kakak yang selalu mendukung via twitter maupun telepon, yang dengan susah payah akhirnya bisa mempercayai bahwa adiknya segera menjadi seorang sarjana.
3. Ir. Toga H. Panjaitan A.A.Grad.Dipl. sebagai pembimbing skripsi, telah banyak memberikan masukan dan kritik yang sangat membangun selama proses penulisan. Meskipun saya sering melakukan kebodohan, tapi Bapak dengan sabar menjawab setiap pertanyaan dan memperluas pengetahuan saya.
4. Prof. Ir. Triatno Judho Hardjoko M.Sc., Ph.D. dan Ir. Azrar Hadi Ph.D selaku penguji pada sidang skripsi saya, yang telah memberikan banyak masukan kepada saya, dan memberikan atmosfir yang bersahabat selama proses sidang.
5. Prof. Ir. Triatno Judho Hardjoko M.Sc., Ph.D. sebagai Pembimbing Akademis, yang telah membimbing saya dalam menentukan kuliah-kuliah sejak awal hingga akhir masa perkuliahan.
6. Tharrasita Carissa, atas segala dukungan dan bantuan yang luar biasa banyaknya. Terima kasih telah meluangkan waktu untuk memaksa saya melawan kemalasan, menjawab pertanyaan-pertanyaan bodoh, menemani survey, dan bertukar pikiran mulai dari pemilihan tema skripsi hingga penulisan daftar referensi. Dan seluruh keluarga, Bapak, Ibu, eyang, si

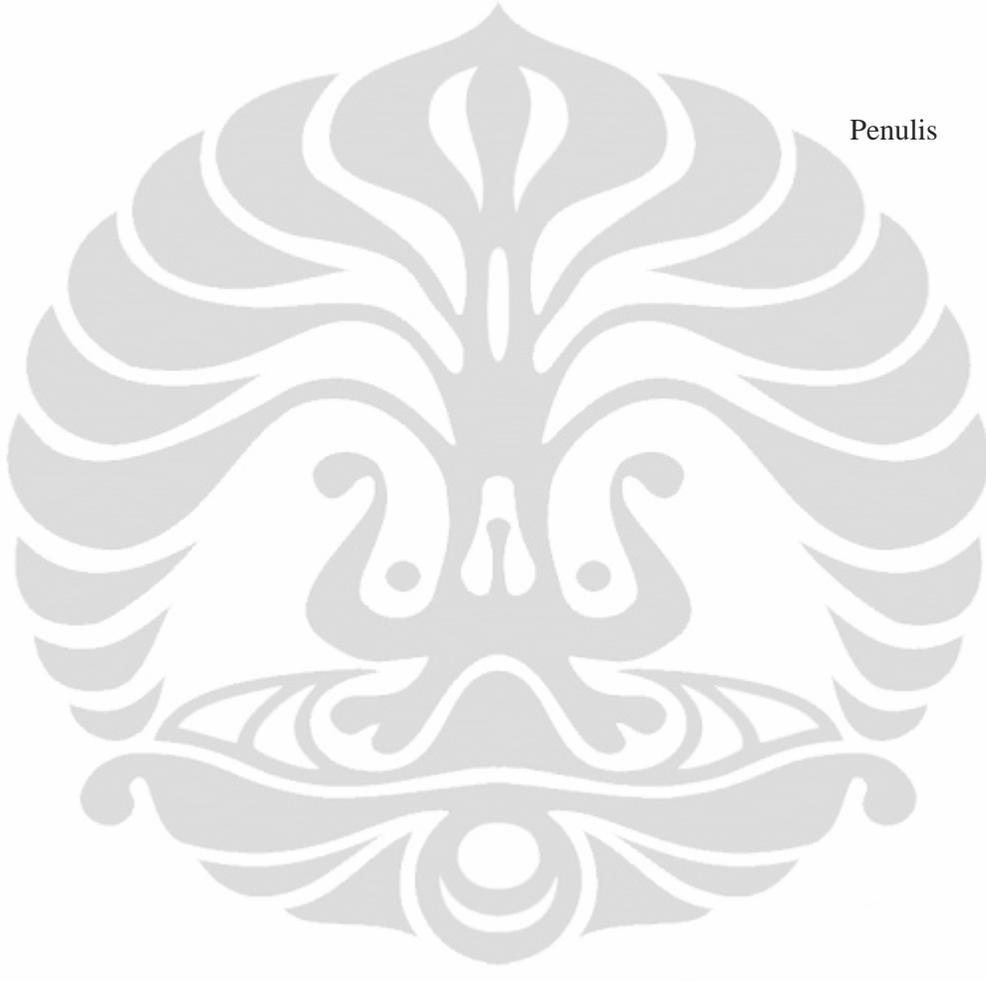
kembar, Dito, dan semuanya yang telah menerima saya dengan hangat di tengah-tengah mereka.

7. Teman-teman seperjuangan, Erick, Ralpy, Buyung, yang telah berbagi susah dan senang selama ini. Semoga misi kita untuk membawa “calon” masing-masing di wisuda tercapai. Juga Fritz, Dimas, Andrea, Lintar, Andro, Robin, Yoerli dan jejak Ars 07 lain atas bantuan-bantuannya.
8. Anak-anak KP (Kelompok Pengangguran) yang menjadi ajang rekreasi ditengah kekalutan perkuliahan. Anggota KJM, mudah-mudahan diadakan lagi di hari Jumat malam lainnya. Dan juga KDI (Komunitas Download Indonesia), semoga tiap *byte* yang kita sedot bermanfaat bagi anak cucu kita kelak.
9. Teman-teman Arsitektur 2007, terima kasih karena saya telah menjadi bagian dari kalian.
10. Para senior dan junior di Ars, yang juga memberikan kontribusi selama perkuliahan. Terima kasih untuk Ardi, yang skripsinya saya jadikan pedoman dalam penulisan skripsi.
11. Seluruh jajaran dosen di Departemen Arsitektur, atas bimbingan dan ilmu yang telah diajarkan sehingga mengisi otak saya yang kosong menjadi hampir kosong. Serta seluruh staf di jurusan yang telah banyak membantu.
12. Dinas Perhubungan DKI Jakarta, khususnya Bapak Dody Setiyono, yang dengan ramah membantu saya mendapatkan data-data mengenai halte di Jakarta. Juga kepada seluruh staf yang membantu prosesnya sehingga data-data tersebut sampai kepada saya.
13. Theo Amudi, yang sudah susah payah mengirimkan buku dari perpustakaan ITB ke Depok, dan sampai sekarang uangnya belum diganti.
14. Teman-teman Riau, IMR, yang telah saling mendukung selama ini, menjadi teman rantau dan menghadapi kekejaman ibu kota bersama-sama.
15. Kaskus, atas segala macam informasi yang banyak mempengaruhi hidup saya.
16. Dan untuk semua yang terlibat, Pokus, komputer, EE, PES, Nico Bellic, Trio Minang, Warteg Shinta, lontong sayur depan Kutek, abang nasi goreng, OVJ, Komeng, Jason Mraz, Adhitia Sofyan, Bigbro, dan segala macam.

Terima kasih semua atas kontribusinya. Untuk pihak yang tidak disebutkan saya mohon maaf atas keterbatasan ingatan dan ruang dalam ucapan terima kasih ini.

Depok, 8 Juli 2011

Penulis



**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rizki Riza Muttaqin
NPM : 0706166781
Program Studi : Arsitektur
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demikian pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** (*Non-exclusive Royalty-Free Right*) atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**PENGARUH AFFORDANCE TERHADAP PEMBENTUKAN
HALTE BAYANGAN**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 8 Juli 2011

Yang menyatakan


(Rizki Riza Muttaqin)

ABSTRAK

Nama : Rizki Riza Muttaqin
Program Studi : Arsitektur
Judul : Pengaruh *Affordance* Terhadap Pembentukan Halte Bayangan

Halte merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan. Di Jakarta, banyak halte yang tidak terpakai, baik karena kondisi dan peletakkannya yang dirasa kurang tepat, maupun karena kebiasaan penumpang dan penyedia angkutan untuk menaikn dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Kondisi tersebut memicu munculnya halte bayangan, yaitu area yang dijadikan tempat menunggu kendaraan umum, meskipun area tersebut tidak diperuntukan sebagai halte. Selain dikarenakan posisinya yang potensial, pembentukan halte bayangan juga diyakini disebabkan oleh faktor fisik lingkungan halte bayangan. Keberadaan *affordance*, yaitu potensi yang dapat dimanfaatkan dari suatu objek, juga ikut andil dalam proses pembentukan dan keberadaan halte bayangan.

Kata kunci:
Transportasi perkotaan, halte bayangan, persepsi, *affordance*

ABSTRACT

Name : Rizki Riza Muttaqin
Study Program : Architecture
Title : Affordance's Effect on the Establishment of Unofficial Bus Stop

Bus stop is one of important element in urban transportation systems. In Jakarta, a large number of bus stops are unused, either because of its condition and location, or the habit of transport suppliers and passengers to stop the vehicles at any places. These conditions lead to the appearance of unofficial bus stops, an area used as a place to wait for public transportation, although the area is not allocated as a bus stop. In addition to its potential position, the unofficial bus stops also possibly caused by physical factors around the environment. The presence of *affordance*, which is the potency of an object that can be used, is also contribute in the process of establishment and existence of the unofficial bus stops.

Key words:
Urban transportation, bus stop, perception, *affordance*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
UCAPAN TERIMA KASIH.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vii
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Permasalahan.....	2
1.3 Tujuan Penulisan.....	2
1.4 Manfaat Penulisan.....	3
1.5 Ruang Lingkup Pembahasan.....	3
1.6 Metode Kajian.....	4
1.7 Sistematika Penulisan.....	4
BAB II TRANSPORTASI.....	6
2.1 Kebutuhan Makhhluk Hidup Untuk Berpindah.....	6
2.2 Kendaran Sebagai Penunjang Mobilitas.....	7
2.3 Sistem dan Jaringan Transportasi.....	9
2.3.1 <i>Transport Supply</i> dan <i>Transport Demand</i>	10
2.3.2 Jaringan Transportasi.....	11
2.3.3 Terminal.....	13
2.4 Halte.....	15
2.4.1 Halte Sebagai Tempat Menunggu.....	15
2.4.2 Halte dan Bus di Jakarta.....	16
2.4.3 Pedoman Pembangunan Halte di Indonesia.....	18
BAB III PERSEPSI LINGKUNGAN.....	25
3.1 Pengertian Persepsi.....	25
3.2 Faktor-Faktor Dalam Persepsi Lingkungan.....	27
3.3 Metode Penelitian Persepsi Lingkungan.....	29
3.4 Teori Dalam Persepsi Lingkungan.....	32
3.5 <i>Affordance</i>	35
BAB IV STUDI KASUS.....	38
4.1 Tinjauan Umum.....	39
4.1.1 Halte Bayangan A.....	39
4.1.2 Halte Bayangan B.....	43
4.1.3 Halte Bayangan C.....	45
4.2 Analisis.....	47
4.2.1 Halte Bayangan A.....	47
4.2.2 Halte Bayangan B.....	52

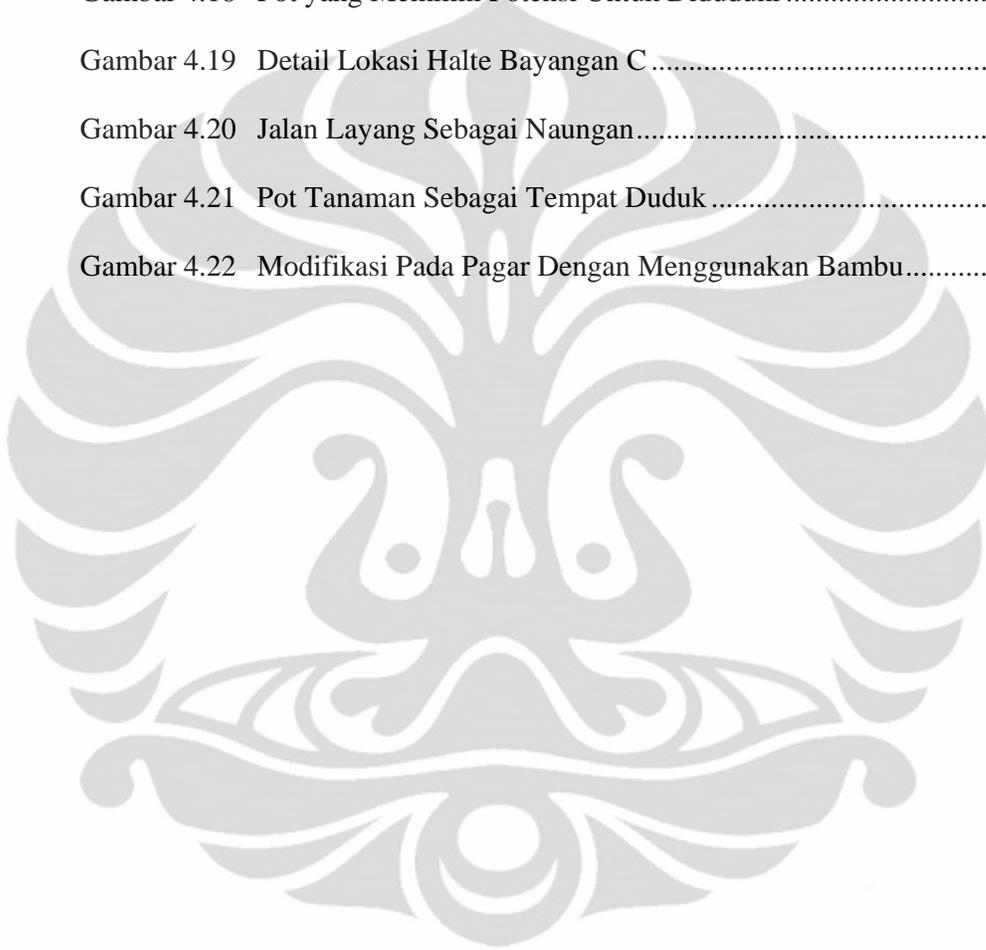
4.2.3 Halte Bayangan C.....	56
BAB V KESIMPULAN.....	60
DAFTAR REFERENSI	67
LAMPIRAN.....	68



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Salah Satu Contoh Jaringan Transportasi.....	12
Gambar 2.2	Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simpang Empat.....	20
Gambar 2.3	Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simpang Tiga.....	21
Gambar 2.4	Tata Letak TPB Bus pada Ruas Jalan.....	21
Gambar 2.5	Bagan Alir Penentuan 10 Kelompok Tempat Henti.....	22
Gambar 2.6	Kapasitas Lindungan (10 berdiri, 10 duduk).....	23
Gambar 3.1	Permukaan yang Memberikan <i>Affordance</i> Untuk Duduk.....	36
Gambar 4.1	Posisi Halte Bayangan A Pada Jalan Diponegoro.....	40
Gambar 4.2	Posisi Halte Bayangan A Pada Foto Satelit.....	41
Gambar 4.3	Situasi Halte Bayangan A di Jalur Utara (kiri) dan Jalur Selatan (Kanan).....	41
Gambar 4.4	Halte Resmi di Dekat Lokasi Halte Bayangan.....	42
Gambar 4.5	Posisi Halte Bayangan B Pada Jalan Jenderal Gatot Subroto.....	43
Gambar 4.6	Foto Satelit Titik-Titik Lokasi Halte Bayangan C.....	44
Gambar 4.7	Situasi Halte Bayangan B di Titik 1 (kiri) dan Titik 2 (kanan).....	44
Gambar 4.8	Posisi Halte Bayangan C Pada Jalan K.H. Mas Mansyur.....	45
Gambar 4.9	Posisi Halte Bayangan C Pada Foto Satelit.....	46
Gambar 4.10	Situasi Halte Bayangan C.....	47
Gambar 4.11	Detail Lokasi Halte A.....	48
Gambar 4.12	Jembatan Rel Kereta Sebagai Naungan.....	51
Gambar 4.13	Potensi Pembatas Taman Sebagai Tempat Duduk.....	51
Gambar 4.14	Pemanfaatan Permukaan Objek yang Lebih Tinggi Daripada Tanah Sebagai <i>Affordance</i>	52

Gambar 4.15	Detail Lokasi Halte B	53
Gambar 4.16	Posisi Halte Bayangan B Terhadap Jalan	54
Gambar 4.17	Pohon Sebagai Naungan	55
Gambar 4.18	Pot yang Memiliki Potensi Untuk Diduduki	55
Gambar 4.19	Detail Lokasi Halte Bayangan C	56
Gambar 4.20	Jalan Layang Sebagai Naungan	58
Gambar 4.21	Pot Tanaman Sebagai Tempat Duduk	59
Gambar 4.22	Modifikasi Pada Pagar Dengan Menggunakan Bambu	59



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jaringan transportasi kota terdiri atas titik-titik yang terhubung satu sama lain oleh garis-garis, sebagaimana jalan-jalan terhubung satu sama lain oleh terminal-terminal dan halte. Halte adalah penghubung antara satu ke titik ke titik lainnya, penghubung antara satu kendaraan ke kendaraan lainnya, dan juga penghubung antara penumpang dengan kendaraannya. Meskipun hanya bagian kecil dari keseluruhan sistem transportasi perkotaan, halte berperan sebagai mata rantai penting yang tetap menjaga jaringan transportasi menjadi suatu rangkaian yang utuh.

Manusia sebagai pengguna angkutan umum tentunya mengharapkan halte yang nyaman dan posisi yang tepat untuk dijadikan sebagai tempat untuk menunggu. Namun halte-halte yang tersedia, khususnya di Jakarta, tampaknya tidak dianggap memenuhi kebutuhan para penggunanya. Hal tersebut terlihat dari bermunculannya lokasi-lokasi “tidak resmi” untuk menunggu angkutan umum, yang terbentuk secara spontan dan secara tidak langsung disepakati sebagai halte. Inilah yang kita sebut dengan halte bayangan.

Secara kasat mata, pembentukan halte bayangan tidak terlepas dari posisi strategis yang dianggap mampu memenuhi kebutuhan transportasi mayoritas orang pada suatu wilayah. Namun jika kita melihat dari sudut pandang yang berbeda, keberadaan halte bayangan dapat pula dipengaruhi oleh hal-hal lain.

Manusia dalam kesehariannya selalu melakukan eksplorasi terhadap lingkungannya. Dalam eksplorasi tersebut manusia secara tidak sadar melihat objek-objek tidak hanya sebagai sebuah benda yang bernama, tetapi melihatnya sebagai benda dengan kriteria-kriteria tertentu. Dengan kriteria-kriteria yang khas itulah sebuah objek dapat mengarahkan seseorang untuk memanfaatkan potensinya. Potensi dari objek itulah yang disebut dengan *affordance*.

Halte bayangan pun tidak terlepas dari *affordance* yang ada pada lingkungan sekitarnya. Hampir pada setiap halte bayangan terlihat objek yang berpotensi dan dimanfaatkan untuk kebutuhan menunggu, seperti berteduh atau

dijadikan tempat duduk. Oleh sebab itu, *affordance* sedikit banyaknya pasti memiliki pengaruh terhadap pembentukan dan keberadaan halte bayangan.

1.2 Permasalahan

Halte bayangan yang banyak terbentuk dan menjadi bagian dari sistem transportasi perkotaan, khususnya Jakarta, merupakan suatu masalah dalam penertiban lalu lintas di kota. Terlepas dari keberadaannya mengganggu jalannya lalu lintas atau tidak, halte bayangan tetap menjadi perhatian karena mampu menunjukkan ketidakefektifan halte-halte resmi yang dibangun pemerintah.

Halte-halte resmi yang disediakan pemerintah umumnya tidak terpakai, baik karena kapasitas dan kondisinya yang tidak layak, maupun karena posisinya yang tidak strategis. Pada banyak tempat di Jakarta, halte bahkan sulit untuk ditemukan. Halte-halte ini pun akhirnya banyak yang berubah fungsi, menjadi tempat “nongkrong” atau sebagai tempat berjualan. Halte-halte resmi ini tidak lagi dianggap sebagai bagian dari prasarana jalan. Apalagi dengan kebiasaan di Jakarta dimana angkutan umum dapat menaikkan dan menurunkan penumpang dimana saja, halte-halte tersebut semakin samar fungsinya dalam kehidupan perkotaan di Jakarta.

Dengan demikian pembentukan halte bayangan dapat dianggap sebagai kebutuhan masyarakat yang muncul dengan sendirinya, dan secara tidak langsung disepakati sebagai tempat menunggu kendaraan umum bagi banyak orang. Namun kita masih belum bisa menyimpulkan apakah keberadaan halte bayangan tersebut hanya berdasarkan tidak tersedianya fasilitas halte yang memadai, atau lokasinya yang strategis. *Affordance* di lingkungan sekitar pun memiliki potensi yang sama dalam mempengaruhi keberadaan halte bayangan. Dibutuhkan analisis-analisis berdasarkan fakta di lapangan untuk mengetahui apa saja penyebab terbentuknya halte bayangan, dan seberapa besar peran *affordance* dalam mempengaruhi keberadaan halte bayangan tersebut.

1.3 Tujuan Penulisan

Skripsi ini bertujuan memberikan gambaran tentang halte bayangan di Jakarta, penyebab-penyebab pembentukannya serta pengaruh *affordance* terhadap

keberadaan halte bayangan tersebut. Di tengah kebiasaan masyarakat Jakarta yang acuh tak acuh terhadap keberadaan halte, masih ada titik-titik tertentu yang tanpa direncanakan menjadi tempat menunggu angkutan umum dan disepakati secara luas, baik oleh penumpang maupun penyedia jasa angkutan sebagai sebuah halte. Pada tulisan ini akan dijelaskan beberapa faktor yang memicu terjadinya fenomena ini, dan apakah ada faktor-faktor fisik dari lingkungan yang mempengaruhi keberadaannya.

1.4 Manfaat Penulisan

Penulisan skripsi ini secara akademis memberikan informasi-informasi berkenaan dengan halte sebagai bagian dari sistem transportasi di kota Jakarta, khususnya halte bayangan yang perlu ditelusuri lebih lanjut faktor-faktor yang memicu pembentukannya. Penekanannya ada pada pengaruh lingkungan fisik di halte bayangan, yang memberikan *affordance* untuk menyokong kebutuhan dalam melaksanakan aktivitas di dalamnya dan seberapa besar pengaruhnya terhadap keberadaan halte bayangan tersebut.

Secara umum tulisan ini memberikan gambaran mengenai kebutuhan-kebutuhan masyarakat perkotaan akan halte, bagaimana halte sebaiknya dibangun, dan bagaimana halte bayangan bisa terbentuk. Sementara dalam dunia arsitektur, tulisan ini dapat memberikan sedikit gambaran mengenai perencanaan halte dalam perancangan urban, dan bagaimana sebuah ruang yang berupa lingkungan fisik yang tidak terencana bisa berfungsi dan memenuhi kebutuhan penggunanya dengan baik.

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup pembahasan pada tulisan ini terbatas pada keberadaan halte bayangan sebagai bagian dari sistem transportasi kota dan tempat untuk menunggu, serta pengaruh *affordance* terhadap keberadaannya. Halte bayangan sendiri tentunya dipicu oleh faktor-faktor tertentu untuk dapat terbentuk, karena itu perlu diketahui dan ditelusuri terlebih dahulu apa saja faktor-faktor tersebut sebelum dapat mendefinisikan apa sebenarnya kaitan *affordance* terhadap keberadaan halte bayangan.

Dalam proses mencapai tujuan utama penulisan skripsi ini, dijelaskan pula hal-hal lain yang bersifat lebih umum terkait dengan tema yang diangkat, di antaranya mengenai transportasi secara umum dan mengenai persepsi lingkungan yang menjadi dasar dalam teori *affordance*.

1.6 Metode Kajian

Metode penulisan yang saya gunakan dalam skripsi ini terlebih dahulu dengan mengidentifikasi fenomena yang dipilih untuk dibahas. Kemudian saya menentukan teori-teori yang berhubungan dengan fenomena tersebut, sehingga dapat membantu dalam proses analisa nantinya.

Setelah itu dilakukan studi kepustakaan berkenaan dengan teori-teori berhubungan dengan tema skripsi ini, yaitu transportasi dan persepsi lingkungan. Studi kepustakaan tersebut dilakukan melalui buku-buku, skripsi-skripsi yang sudah pernah ditulis, dan juga penelusuran melalui internet. Studi-studi yang dilakukan selanjutnya akan digunakan sebagai landasan teori dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan mengenai yaitu mengenai *affordance* dan pengaruhnya terhadap keberadaan halte bayangan.

Untuk mendapatkan data lapangan yang faktual, studi kasus diperlukan untuk menemeukan fakta-fakta yang ada di lapangan untuk kemudian dianalisis berdasarkan teori-teori yang didapat. Studi kasus dilakukan melalui observasi kualitatif di lapangan dengan beberapa sampel di lokasi yang berbeda. Observasi dilakukan pada waktu-waktu yang berbeda di masing-masing lokasi, yaitu pagi, siang, dan sore hari. Dilakukan pencatatan mengenai fakta-fakta yang terjadi dilapangan dan juga pengambilan foto situasi di lapangan. Studi kasus ini mencoba memberi gambaran tentang keberadaan halte bayangan, faktor-faktor yang menyebabkannya, serta pengaruh *affordance* dilingkungan sekitar terhadap pembentukannya dan keberadaannya.

1.7 Sistematika Penulisan

Skripsi ini disusun dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

I. Pendahuluan

Bab ini menjelaskan latar belakang penulisan skripsi, tujuan penulisan, manfaat penulisan, metode penulisan, dan sistematika penulisan.

II. Transportasi

Bab ini menjelaskan mulai dari kebutuhan makhluk hidup untuk berpindah, kendaraan sebagai penunjang mobilitas, sistem dan jaringan transportasi yang mencakup penawaran dan permintaan angkutan, jaringan transportasi dan terminal. Selanjutnya pembahasan mengenai halte secara umum, sebagai tempat menunggu, halte di Jakarta, serta pedoman-pedoman pembangunan halte di Indonesia.

III. Persepsi Lingkungan

Bab ini akan membahas tentang pengertian persepsi lingkungan, faktor-faktor yang mempengaruhi persepsi lingkungan, metode penelitian persepsi lingkungan, serta teori-teori dalam persepsi lingkungan termasuk teori *affordance* di dalamnya.

IV. Studi Kasus

Bab ini berisi pembahasan mengenai studi kasus dari tiga sampel yang diambil, serta analisisnya berdasarkan teori-teori yang telah dijelaskan pada bab-bab sebelumnya.

V. Kesimpulan

Bab ini menjelaskan kesimpulan akhir berdasarkan analisis yang dilakukan dalam studi kasus.

BAB II

TRANSPORTASI

2.1 Kebutuhan Makhluk Hidup Untuk Berpindah

Jalan-jalan yang kita lalui dan gunakan pada masa sekarang ini pada awalnya terbentuk karena kebutuhan manusia dan makhluk hidup lainnya untuk berpindah. Dahulu, hewan-hewan yang mendiami daerah-daerah terpencil yang belum tersentuh manusia butuh berpindah ke daerah lain untuk bertahan hidup (Lay, 1992). Mereka perlu mencari tempat tinggal lain ketika daerah yang mereka diami tidak lagi mampu menyokong keberlangsungan hidup mereka. Misalnya kekeringan karena kemarau panjang, banjir, kondisi cuaca, atau bencana alam.

Namun kondisi alam tidak mendukung terjadinya perpindahan tersebut. Medan yang sulit, rintangan-rintangan, dan kondisi tanah yang tidak memungkinkan menjadi hambatan bagi pergerakan mereka. Hewan-hewan ini memiliki dua pilihan untuk bertahan: *beradaptasi* dengan lingkungan yang telah mereka tempati, atau *memodifikasi* lingkungan sekitar dan membuat jalan untuk berpindah ke tempat lain. “*The species have two survival options: either to continue to adapt to the world as they find it, or to modify that world and make their own way within it.*” (Lay, 1992, p.5).

Manusia kemudian memanfaatkan jalur-jalur yang terbentuk oleh hewan secara tidak sengaja ini. Mereka menggunakan jalur-jalur yang paling nyaman untuk dilalui, dan berusaha beradaptasi pada medan-medan yang sulit, dengan sebisa mungkin menghemat tenaga dan waktu (Kirkman, 1902).

Jalur-jalur yang terbentuk atas dasar kebutuhan hewan atau manusia untuk bermigrasi ini bukanlah jalur yang bisa bertahan secara permanen. Jalur tersebut tidak terencana dan lambat laun akan tergantikan oleh jalan-jalan baru yang diciptakan manusia. Jalur-jalur tersebut kini mungkin sudah hilang atau diarsipkan. Hanya sebagian kecil yang masih bertahan dan menjadi bagian dari jaringan jalan yang ada sekarang. Jalan-jalan bagi manusia pada awalnya memang berasal dari jalur yang dibentuk oleh hewan. Namun jalan yang kita temui sekarang sebagian besarnya adalah hasil modifikasi manusia.

2.2 Kendaraan Sebagai Penunjang Mobilitas

Jalur-jalur yang dibuat manusia pada awalnya hanya dibuat untuk jalan menuju sumber kebutuhan-kebutuhan dasar, yakni makanan, air, dan perlindungan. Sekitar tahun 8000 Sebelum Masehi (SM) pemukiman mulai terbentuk secara alami di sekeliling sumber-sumber kehidupan tersebut (Lay, 1992). Pada 5000 SM, kegiatan cocok tanam dan peternakan berkembang sehingga diperlukan pemukiman permanen.

Seiring berjalannya waktu, kebutuhan tersebut berkembang dan menimbulkan keinginan untuk memperluas daya jelajah. Terkungkung pada wilayah relatif sempit, manusia kemudian mulai mencari wilayah lainnya untuk didatangi. Mereka mulai mengarungi sungai atau laut, melintasi pegunungan, melewati rawa-rawa, dan membuka jalan melalui medan-medan sulit lainnya.

Masih menurut Lay, sekitar tahun 2000 SM, peradaban manusia menjadi lebih kompleks. Manusia telah mengenal agama, perang, politik, dan perdagangan. Pertanian dan pemukiman-pemukinan yang luas mulai menjamur. Kebutuhan manusia pada masa ini tidak lagi terbatas pada kebutuhan dasar untuk bertahan hidup. Mereka memiliki kebutuhan sosial untuk pertahanan, perdagangan, dan manufaktur. Perjalanan tidak lagi mungkin untuk ditempuh dengan berjalan kaki melalui jalur-jalur yang sudah terbentuk. Kebutuhan akan mobilitas yang semakin tinggi inilah yang mendorong terciptanya berbagai moda transportasi.

Rodrigue, Comtois, dan Slack (2006) dalam *The Geography of Transport* menyatakan bahwa aktivitas pergerakan manusia dengan bantuan transportasi awalnya lebih banyak dilakukan dalam perjalanan laut. Pada masa ini transportasi sebagian besar hanya terbatas pada pemanfaatan tenaga hewan untuk transportasi darat dan tenaga angin untuk transportasi laut. Kecepatan rata-rata di darat dengan menggunakan kuda adalah antara 8 hingga 15 kilometer per jam, dan di laut kecepatannya sedikit di atas itu. Jalan laut menjadi sistem transportasi paling efisien. Kota-kota yang berada dekat sungai dapat melakukan perdagangan dengan dalam jarak yang lebih jauh dan melakukan interaksi politik, ekonomi, dan kultural dalam jarak yang lebih jauh pula. Tidak heran peradaban-peradaban paling awal muncul sepanjang sungai untuk kepentingan agrikultural dan

perdagangan, seperti sungai Tigris-Efrat, Nil, Indus, Gangga, dan Huang He (Sungai Kuning).

Sementara itu, alternatif pertama yang digunakan dalam pengembangan transportasi darat adalah penggunaan tenaga hewan. Penjinakan hewan dalam skala besar mungkin telah dimulai sejak sekitar 7000 SM, yang pada awalnya digunakan sebagai penyedia sumber makanan bagi manusia (Lay, 1992). Penggunaan tenaga hewan sebagai transportasi merupakan perubahan besar dalam dunia transportasi darat. Bentuk awal sebuah kendaraan telah tercipta. Metode awal dipraktekkan oleh orang Indian di Amerika Utara dengan mengikatkan dua buah galah pada kuda atau hewan lainnya, dan ujung satunya diseret pada tanah dengan barang bawaan di atasnya (Kirkman, 1902).

Penemuan roda pada masa setelahnya membuat penggunaan hewan sebagai tenaga transportasi semakin efektif dan populer. Menurut Lay (1992), kereta kuda semakin umum digunakan sekitar tahun 100 Masehi dan muatan yang dapat ditarik mengalami peningkatan yang drastis. Namun setelah penemuan-penemuan tersebut, perkembangan pada moda transportasi ini berjalan dengan sangat lambat. Setiap kemajuan memerlukan waktu yang lama, sementara pengembangan yang dilakukan sangat sedikit.

Revolusi industri pada awal abad ke-19 membawa perubahan yang sangat besar dalam dunia transportasi seperti yang dijelaskan Rodrigue, Comtois, & Slack (2006). Kendaraan bermesin pertama pun tercipta dan memperluas jangkauan perjalanan, baik di laut maupun di darat. Untuk mengakomodasi berat muatan yang semakin tidak seimbang dengan tenaga mesin, akhirnya sistem transportasi rel mulai digunakan pada tahun 1814. Mesin uap ternyata dapat berjalan dengan mulus di atas rel dengan tenaga yang lebih kecil dan muatan yang lebih berat. Efektivitas moda transportasi ini membuat transportasi laut tidak lagi banyak digunakan karena tidak mampu bersaing dengan sistem rel.

Pada tahun-tahun selanjutnya perkembangan teknologi transportasi berjalan dengan sangat pesat. Penemuan mobil dengan mesin berbahan bakar bensin, sepeda motor, kereta listrik, dan pesawat terjadi berturut-turut dalam rentang waktu yang relatif singkat. Berbagai jenis kendaraan mulai bermunculan dan terus berkembang hingga hari ini.

2.3 Sistem dan Jaringan Transportasi

Transportasi di masa kini melibatkan area cakupan yang sangat luas dan pengguna yang sangat banyak. Pada dasarnya sistem transportasi merupakan sebuah hubungan yang kompleks antara penawaran, yaitu kapasitas sebuah jaringan dalam mengangkut orang dan barang, dan permintaan, yaitu kebutuhan mobilitas dari sebuah wilayah (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006).

2.3.1 *Transport Supply dan Transport Demand*

Kemajuan teknologi telah merubah banyak hal dalam dunia transportasi. Manusia sebagai pengguna dihadapkan pada banyak sekali pilihan jenis transportasi sesuai dengan kebutuhannya. Namun kesemua jenis transportasi tersebut memiliki tujuan yang sama, yaitu memberikan penawaran angkutan (*transport supply*) untuk memenuhi permintaan angkutan (*transport demand*). Dalam kasus tertentu, *transport demand* dapat dipenuhi dengan cara sederhana, misalnya berjalan kaki. Tapi dalam kasus-kasus lain yang melibatkan banyak orang dan jarak yang jauh, pemenuhan *transport demand* dapat menjadi sangat kompleks.

Rodrigue, Comtois, dan Slack (2006) dalam *The Geography of Transport* menjelaskan lebih jauh mengenai penawaran dan permintaan angkutan:

- Penawaran Angkutan (*Transport Supply*)

Istilah ini digunakan untuk menyatakan kapasitas dari infrastruktur dan moda transportasi yang digunakan. Umumnya terbatas hanya dalam satu wilayah dan periode waktu tertentu. Untuk mengukur *transport supply*, umumnya digunakan jumlah penumpang, berat atau volume (untuk barang) yang dapat diangkut per satuan waktu dan ruang.

- Permintaan Angkutan (*Transport Demand*)

Istilah ini digunakan untuk menyatakan kebutuhan akan angkutan. Seperti halnya *transport supply*, dalam *transport demand* juga digunakan istilah jumlah penumpang, volume, atau berat barang per satuan waktu dan ruang.

Transport supply dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor yang berbeda bagi masing-masing moda transportasi. Faktor-faktor ini mempengaruhi kapasitas dari suatu sistem transportasi. Bagi transportasi darat dan telekomunikasi, persediaan

angkutan seringkali tergantung pada jalan, rel, dan jalur lainnya, serta kendaraan yang digunakan. Karena itu persediaan angkutan pada satu moda transportasi akan mempengaruhi persediaan moda transportasi lainnya, karena masing-masing kendaraan bersaing untuk menggunakan infrastruktur yang sama, misalnya jalan. Mobil dan bus misalnya, menggunakan jalan yang sama sehingga persediaan angkutan antara keduanya berbanding terbalik.

Sementara pada transportasi udara dan perairan, *transport supply* lebih dipengaruhi kapasitas terminalnya. Misalnya jumlah penerbangan antara kota A dan B dalam satu hari, tidak mungkin dapat melebihi kapasitas per hari dari bandar udara kota tersebut. Meskipun jalur udara yang tersedia antara kota A dan B sangat mungkin untuk menampung kapasitas yang besar, ketersediaan ruang di bandar udara memegang peranan yang lebih penting.

Masih dalam *The Geography of Transport*, *transport demand* biasanya dihitung pada waktu yang spesifik. Pada umumnya *transport demand* bersifat stabil dan berulang, sehingga memudahkan untuk membuat perkiraan yang tepat dalam perencanaan transportasi. Namun pada beberapa kasus, permintaan bisa menjadi tidak stabil dan tidak pasti, sehingga sulit memperkirakannya.

Kasus khusus tersebut misalnya terjadi di Indonesia pada saat menjelang Lebaran atau liburan. Dalam situs kabarnisnis.com dikatakan “Untuk menghadapi peningkatan kebutuhan transportasi memasuki liburan sekolah yang jatuh pekan terakhir Juni hingga Juli mendatang, Departemen Perhubungan telah melakukan atisipasi peningkatan pengawasan untuk memastikan terjaganya keselamatan dan keamanan transportasi.” (*Dephub Tingkatkan Pengawasan Transportasi Liburan*, 2009, para. 1). *Transport demand* yang tidak stabil menuntut perencanaan dan prediksi yang matang agar dapat memenuhi kebutuhan penumpang.

Transport demand juga dapat berubah dalam skala waktu yang singkat. Misalnya perbedaan jumlah penumpang kendaraan umum pada waktu pagi, siang, dan sore hari. Pagi dan sore hari merupakan saat-saat sibuk dimana kegiatan berangkat dan pulang kerja berlangsung. *Transport demand* pada jam-jam ini bisa sangat berbeda jika dibandingkan dengan siang atau malam hari.

Tujuan dasar dalam perencanaan transportasi adalah mencocokkan antara *transport supply* dengan *transport demand*, karena itu memprediksi *transport*

demand menjadi bagian yang sangat penting. Dalam *Handbook of Transportation Engineering*, Kutz (2004) menyatakan bahwa pola perjalanan yang berbeda butuh moda transportasi yang berbeda pula. Misalnya, penerapan rute dan pemberhentian yang tetap biasanya lebih efisien pada wilayah yang padat dan terkonsentrasi. Namun pada area dengan konsumen yang tersebar cara ini tidak ideal karena tidak efektif dari segi biaya. Jika angkutan melalui rute dan pemberhentian yang tetap pada wilayah ini, penumpang yang terjaring tidak menyeluruh sehingga jarak yang ditempuh tidak sebanding dengan keuntungan yang didapat dari penumpang.

Masih menurut Kutz, beberapa aspek lain juga harus diperhatikan dalam memprediksikan *transport demand*. Tujuan perjalanan seperti bekerja, belanja, dan rekreasi, serta faktor lain seperti pendapatan dan kepemilikan kendaraan pribadi juga mempengaruhi *transport demand*. Dengan mengklasifikasikan pengguna berdasarkan hal-hal tersebut, penyedia layanan dapat merencanakan segmentasi pasar yang berbeda-beda. Dengan segmentasi pasar yang khusus, layanan transportasi dapat disesuaikan dengan kebutuhan penggunanya.

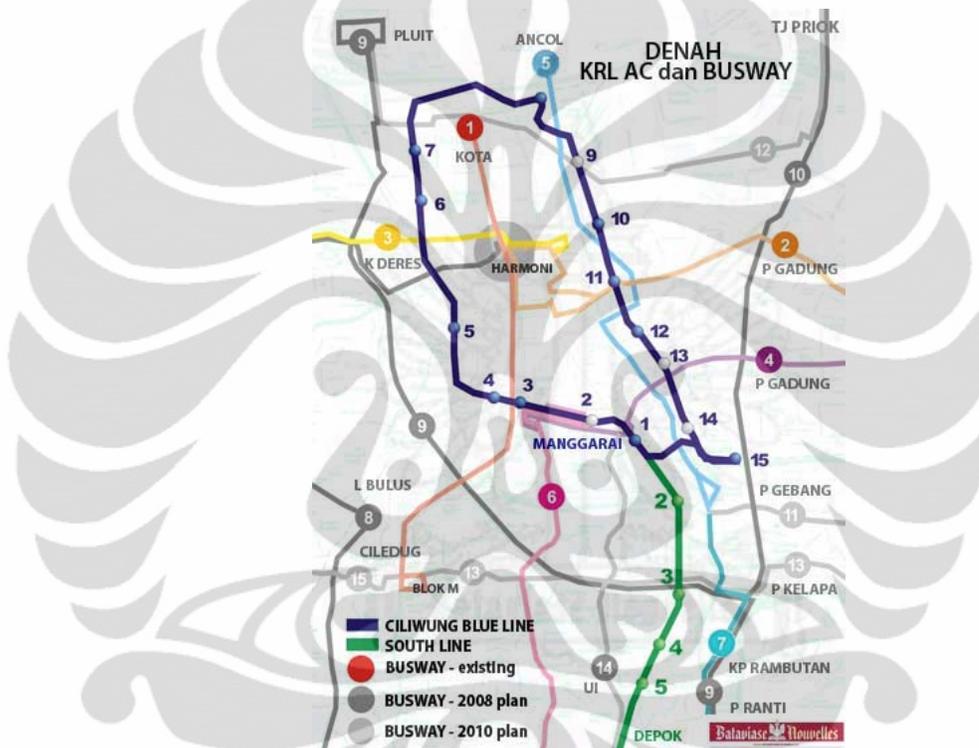
Transport supply dan *transport demand* memiliki hubungan yang saling mempengaruhi. Dari perspektif ekonomi, penawaran dan permintaan akan berinteraksi hingga tercapainya kesetimbangan, dimana jumlah dan harga *transport supply* sesuai dengan keinginan pasar. Rodrigue, Comtois, & Slack (2006) menyatakan bahwa jika biaya transportasi tinggi, maka permintaan rendah karena kecil kemungkinan konsumen mau menggunakannya. Sebaliknya jika biaya transportasi rendah, permintaan akan tinggi.

Sementara permintaan angkutan berbanding terbalik dari penawaran. Jika biaya tinggi, para penyedia transportasi akan menyediakan layanan dalam kuantitas tinggi untuk meraup banyak keuntungan. Jika biaya rendah, kuantitas transportasi akan menjadi rendah karena penyedia takut mengalami kerugian.

2.3.2 Jaringan Transportasi

Istilah jaringan dalam transportasi mengacu pada kerangka rute-rute pada sebuah lokasi. Dalam sebuah sistem transportasi, terdapat titik-titik yang mengacu pada titik-titik lokasi tertentu di lapangan. Titik ini dapat mengindikasikan

pemukiman (tempat), fasilitas, atau perpotongan dari rute-rute. Titik-titik tersebut terhubung oleh garis yang menyatakan rute. Rute-rute tersebut bisa mengacu pada jalur-jalur yang nyata seperti jalan dan rel, atau jalur tidak nyata seperti koridor-koridor di udara dan perairan (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006). Rute-rute tersebut juga dapat menunjukkan jalur yang permanen (jalan, rel, kanal) atau jalur berdasarkan jadwal (penerbangan, perjalanan laut).



Gambar 2.1 Salah Satu Contoh Jaringan Transportasi

Sumber: <http://koridor14.blogspot.com/>

Dalam transportasi perkotaan, titik dan garis pada jaringan menjadi sangat beragam jenisnya. Titik bisa merefleksikan pusat-pusat aktivitas atau akses dalam sistem transportasi. Terminal, misalnya pelabuhan, stasiun, terminal bus, dan Bandar udara adalah titik-titik penting dimana aktivitas transportasi dimulai dan berakhir. Sementara garis dalam sistem transportasi perkotaan adalah infrastruktur yang mendukung alur dari titik ke titik. Garis-garis ini memiliki wujud berbeda tergantung titik yang dihubungkannya. Antar daerah yang berdekatan dapat dihubungkan oleh jalan atau rel, sementara hubungan antar negara umumnya dihubungkan oleh jalur udara atau perairan.

Rodrigue, Comtois, dan Slack (2006) menyatakan tiga kategori transportasi dalam transportasi perkotaan, yakni kolektif, individual, dan barang. Dalam beberapa kasus, masing-masing kategori saling melengkapi satu sama lain. Namun dalam kasus lain ketiganya dapat bersaing dalam penggunaan infrastruktur yang tersedia. Berikut penjelasan ketiga kategori tersebut:

- Transportasi kolektif (publik). Tujuannya adalah untuk menyediakan mobilitas yang dapat diakses publik dalam menjangkau bagian-bagian tertentu dalam kota. Kategori ini secara efisien mengangkut banyak penumpang. Yang termasuk di dalamnya adalah bus, kereta, kapal ferry, dan sebagainya.
- Transportasi individual. Segala jenis moda dimana mobilitas berasal dari perorangan seperti mobil, sepeda, sepeda motor, atau berjalan kaki.
- Transportasi barang. Karena kota merupakan pusat konsumsi dan produksi, maka terjadi aktivitas pergerakan barang dalam jumlah yang besar di dalamnya. Pergerakan ini umumnya terlihat dari truk-truk pengantar yang berpindah dari industri ke industri, pusat-pusat distribusi, gudang dan kegiatan perdagangan lainnya.

2.3.3 Terminal

Setiap jenis transportasi umum pasti melibatkan perpindahan dari satu terminal ke terminal lainnya. Istilah terminal yang digunakan pada tulisan ini mencakup perhentian bagi semua jenis transportasi, baik darat, laut, maupun udara. Penumpang harus pergi ke terminal atau halte bus dan bandara terlebih dahulu sebelum mencapai tujuan akhirnya. Begitu pula dengan barang yang harus dikumpulkan di pelabuhan atau stasiun kereta sebelum dikirimkan. Dengan demikian terminal merupakan bagian yang penting dalam suatu sistem transportasi.

Terminal dapat didefinisikan sebagai sebuah fasilitas dimana penumpang dan barang dikumpulkan atau diturunkan. Terminal dapat menjadi penghubung antar sesama jenis transportasi, atau dapat pula menghubungkan dua jenis transportasi yang berbeda. Misalnya seorang penumpang yang ingin menuju suatu tempat yang cukup jauh menggunakan bus, membutuhkan dua kali perjalanan bus. Terminal, dalam hal ini halte, menjadi penghubung antara satu bus dengan bus

lain yang memiliki rute berbeda. Terminal dapat pula menghubungkan antara dua jenis terminal, misalnya terminal bus dan bandara.

Terminal penumpang umumnya memiliki kebutuhan yang spesifik bagi masing-masing moda transportasi. Kebutuhan bagi terminal bus berbeda dengan pelabuhan, begitu pula dengan bandar udara dan jenis terminal lainnya. Dengan rancangan dan peletakan yang baik, serta penjadwalan kedatangan dan keberangkatan yang tepat, arus penumpang di terminal dapat dikelola dengan baik (Rodrigue, Comtois, & Slack, 2006).

Waktu yang dihabiskan penumpang di terminal dalam sekali kunjungan dapat bervariasi bagi masing-masing jenis terminal. Pada stasiun kereta misalnya, waktu yang dibutuhkan relatif singkat mulai dari pembelian tiket hingga menunggu kedatangan kereta. Lamanya menunggu kereta tergantung pengelolaan jadwal keberangkatan dan kedatangan kereta, seperti halnya moda transportasi lain. Pada halte bus, waktu yang dihabiskan cenderung lebih singkat karena tidak adanya prosedur pembelian tiket dan frekuensi kedatangan bus yang cukup sering.

Bandar udara sebagai terminal bagi transportasi jarak jauh memiliki prosedur yang lebih kompleks, sehingga waktu yang dihabiskan seorang penumpang lebih lama. Kegiatan *check-in*, pemeriksaan keamanan pada saat keberangkatan dan kedatangan, pengambilan barang, dan mungkin urusan imigrasi dapat menghabiskan waktu berjam-jam bagi penumpang. Karena itu layanan yang lebih spesifik untuk rentang waktu yang panjang tersebut harus disediakan, baik yang berhubungan langsung dengan prosedur keberangkatan seperti area *check in*, pengambilan barang, ruang tunggu, dan sebagainya, maupun penunjang seperti restoran, hotel, toko-toko, dan sebagainya. Di samping itu bandar udara juga harus menyediakan kebutuhan yang spesifik bagi pesawat, seperti landasan, fasilitas perawatan, anggar, dan sebagainya.

Sebaliknya, halte bus sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang bus, memiliki spesifikasi yang jauh lebih sederhana. Halte juga memiliki rentang waktu penggunaan yang cenderung singkat. Penjelasan lebih jauh mengenai halte akan dibahas pada subbab selanjutnya.

2.4 Halte

Dalam jaringan transportasi perkotaan, jalan merupakan infrastruktur yang paling mendominasi sehingga jenis transportasi yang menggunakannya sangat banyak dan beragam. Bus, angkot, metromini, bajaj, ojek, adalah beberapa jenis transportasi yang bisa menjadi pilihan di Indonesia, khususnya Jakarta.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 Tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 40 ayat (2) disebutkan “Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.”. Berdasarkan pengertian tersebut maka halte termasuk dalam salah satu jenis terminal penumpang.

Dalam Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum (Departemen Perhubungan, 1996), disebutkan bahwa tempat perhentian kendaraan penumpang umum (TPKPU) terdiri dari halte dan tempat perhentian bus. Halte didefinisikan sebagai tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan. Sementara tempat perhentian bus (TPB) didefinisikan sebagai tempat untuk menurunkan dan /atau menaikkan penumpang.

2.4.1 Halte Sebagai Tempat Menunggu

Di dalam sistem transportasi, halte merupakan satu mata rantai yang dapat berperan sebagai penghubung antar bus dengan rute berbeda, atau antara dua moda transportasi yang berbeda. Meskipun kecil, peranan halte tidak dapat dilepaskan dari sebuah sistem transportasi perkotaan. Namun esensi sebuah bangunan halte sebenarnya adalah sebagai tempat menunggu.

Kegiatan menunggu, apapun urusannya, biasanya dianggap kegiatan yang tidak menyenangkan (Alexander, 1977). Ketidakpastian dalam menunggu membuat seseorang semakin tidak menikmati aktivitas tersebut. Karena tidak bisa memprediksi kapan momen yang ditunggu akan datang, orang tersebut terpaksa terus menunggu untuk berjaga-jaga.

Dalam *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*, Alexander (1977) menyatakan bahwa halte adalah tempat yang memberikan pengalaman yang menjemukan. Halte yang umumnya berupa bangunan tunggal, tidak memiliki ikatan dengan lingkungan di sekitarnya. Hal ini mengakibatkan pengalaman menunggu menjadi sesuatu yang membosankan, sehingga tidak memberikan dorongan bagi orang untuk menggunakan transportasi publik. *“It is a shabby experience; nothing that would encourage people to use public transportation.”* (Alexander, 1977, p. 452)

Menurut Alexander, di dalam halte semestinya kita memiliki pilihan, tidak hanya menunggu, dan membentuk sebuah pengalaman. Halte tidak perlu berdiri sendiri, tetapi menyatu dan saling terhubung dengan lingkungannya, membentuk sebuah sistem. Halte semestinya menjadi sebuah kehidupan di ruang publik, menjadi gerbang menuju tempat-tempat yang ingin dituju. Lokasinya sebaiknya diletakkan bersama dengan aktivitas lain, misalnya kios koran, peta, kios kopi, rokok, pepohonan, toilet umum, dan sebagainya. Dengan demikian akan terbentuk sebuah pengalaman ketika seseorang menunggu. Kegiatan menunggu di halte bisa menjadi kegiatan yang justru menyegarkan, bukan membuat jemu.

Sebelum menuju ke bentuk ideal yang diutarakan Alexander, kebutuhan utama dalam kegiatan menunggu tersebut harus terpenuhi terlebih dahulu. Fasilitas utama yang hampir selalu ada pada setiap halte adalah naungan. Naungan dapat dikatakan sebagai salah satu kebutuhan dasar manusia, di samping pangan dan sandang. Manusia butuh tempat berlindung dari cuaca, baik panas maupun hujan.

Kebutuhan kedua yang tak kalah pentingnya adalah tempat duduk. Berdiam diri dalam waktu satu atau dua menit mungkin tidak terasa melelahkan. Namun dalam kegiatan menunggu di halte, kedatangan bus tidak dapat diprediksi sehingga penumpang perlu tempat duduk sebagai sarana untuk beristirahat.

2.4.2 Halte dan Bus di Jakarta

Jakarta sebagai kota besar di Indonesia memiliki jaringan transportasi yang luas. Padatnya penduduk dan banyak aktivitas di kota membuat kebutuhan angkutan di Jakarta menjadi sangat tinggi. Maka dari itu penyedia layanan

transportasi pun berlomba-lomba untuk memenuhi permintaan tersebut. Penyedia-penyedia layanan transportasi yang dikelola oleh swasta ini kerap menimbulkan masalah di jalanan kota Jakarta.

Dalam artikel di surat kabar Kompas berjudul “Kisah Kelabu Bus Oranye dan Hijau” (Triana, 2011) dikatakan bahwa pengaturan transportasi di Jakarta memang ruwet sejak awal. Insisiatif untuk mengatur bus kota menjadi milik perorangan atau perusahaan swasta awalnya dicetuskan oleh Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin pada tahun 1970-an. Dari situ lahirlah PPD dengan armada bus besarnya, PT. Metromini dan Koperasi Angkutan Jakarta (Kopaja) dengan armada bus sedang, serta angkutan kecil seperti oplet dan mikrolet.

Namun pengelolaan transportasi oleh swasta tersebut diakui tidak profesional. Secara fisik bus-bus yang digunakan sudah banyak yang tidak layak dan cenderung membahayakan. Belum lagi masalah sopir ugal-ugalan yang kerap memakan korban.

Fenomena sopir yang ugal-ugalan ini salah satunya dipicu oleh sistem setoran. Salah satu contohnya adalah seorang sopir yang harus menyetor uang ke pemilik bus sebesar Rp 240.000 per hari (Triana, 2011). Sementara itu pungutan liar (pungli) yang membudaya di Indonesia juga mengurangi pendapatan para sopir ini hingga Rp 35.000 per hari. Kondisi yang sulit ini lah yang mungkin memicu para sopir untuk berkejar-kejaran di jalanan untuk memenuhi setoran per hari mereka.

Fenomena lain yang juga terjadi di antara sopir bus adalah penggunaan sopir tembak. Sopir tembak adalah sopir tidak resmi yang mengeoperasikan bus yang juga harus menyetorkan sejumlah uang kepada sopir bus resmi. Dengan demikian setoran yang harus dikejar menjadi lebih tinggi. Belum lagi sopir-sopir tembak ini tidak ada yang punya SIM B1 umum dan banyak dari mereka yang masih remaja. Oleh sebab itulah mungkin kita sering melihat sopir yang ugal-ugalan dan menyetir tanpa aturan (Triana, 2011).

Kebiasaan-kebiasaan yang telah terbentuk ini di lain sisi juga menimbulkan kebiasaan-kebiasaan baru. Dipicu oleh bus-bus yang berhenti di mana saja tanpa aturan, para penumpang seolah diajarkan untuk melakukan hal yang sama. Tidak ada lagi kewajiban bagi penumpang untuk menunggu di halte,

sehingga ketika mereka telah sampai pada jalan dimana bus yang mereka tunggu akan lewat, mereka hanya akan menunggu di sana. Ini pula yang menyebabkan halte-halte yang disediakan pemerintah menjadi tidak terpakai dan justru berubah fungsinya menjadi tempat “nongkrong”, bahkan sebagai tempat berjualan.

Sementara itu, fenomena halte bayangan di Jakarta juga tak kalah banyaknya. Permasalahan mengenai halte bayangan ini salah satunya diangkat dalam artikel “Antre di Halte Bayangan, Pelanggaran Legal?” di situs web Liputan 6 (2003). Halte bayangan sendiri adalah area tempat menunggu yang tidak diperuntukkan sebagai halte namun digunakan oleh masyarakat maupun angkutan umum sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang, sehingga berfungsi selayaknya halte. Dalam artikel tersebut dikatakan bahwa ketidakstrategisan letak halte menjadi salah satu pemicu para penumpang bus memilih lokasi lain selain halte resmi. Selain sudah menjadi kebiasaan untuk naik dan turun tanpa aturan, keberadaan halte bayangan ini juga tampak dibiarkan saja oleh polisi yang berpatroli di sekitar lokasi, sehingga seakan-akan ini adalah kesalahan yang “patut dimaklumi”.

Keberadaan halte bayangan di satu sisi memberikan keuntungan bagi para penumpang, dimana mereka bisa menentukan sendiri dimana mereka paling membutuhkan transportasi. Namun di sisi lain, keberadaan halte ini membuat lalu lintas menjadi tampak tidak tertib karena tidak adanya aturan dalam menaikkan dan menurunkan penumpang.

2.4.3 Pedoman Pembangunan Halte di Indonesia

Untuk dapat berfungsi dengan baik, pembangunan halte harus mengikuti peraturan-peraturan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah. Adapun tujuannya dijelaskan dalam Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan:

1. Menjamin kelancaran dan ketertiban arus lalu lintas;
2. Menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan penumpang umum
3. Menjamin kepastian keselamatan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang;

4. Memudahkan penumpang dalam melakukan perpindahan moda angkutan umum atau bus.

Ada beberapa persyaratan umum yang harus dipenuhi TPKPU sesuai dengan peraturan Dinas Perhubungan, di antaranya:

1. Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus;
2. Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki);
3. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman;
4. Dilengkapi dengan rambu petunjuk;
5. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

Berikut ini adalah pedoman perencanaan TPKPU secara terperinci sesuai dengan peraturan Dinas Perhubungan dalam Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum:

- Penentuan jarak antara halte dan/atau TPB

Penentuan jarak antara halte dan/atau TPB dapat dilihat pada table berikut:

Tabel 2.1 Jarak Antar Halte dan TPB

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1.	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	CBD, Kota	200 – 300 *
2.	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300 - 400
3.	Permukiman	Kota	300 – 400
4.	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	Pinggiran	300 – 500
5.	Campuran jarang: perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 - 1000

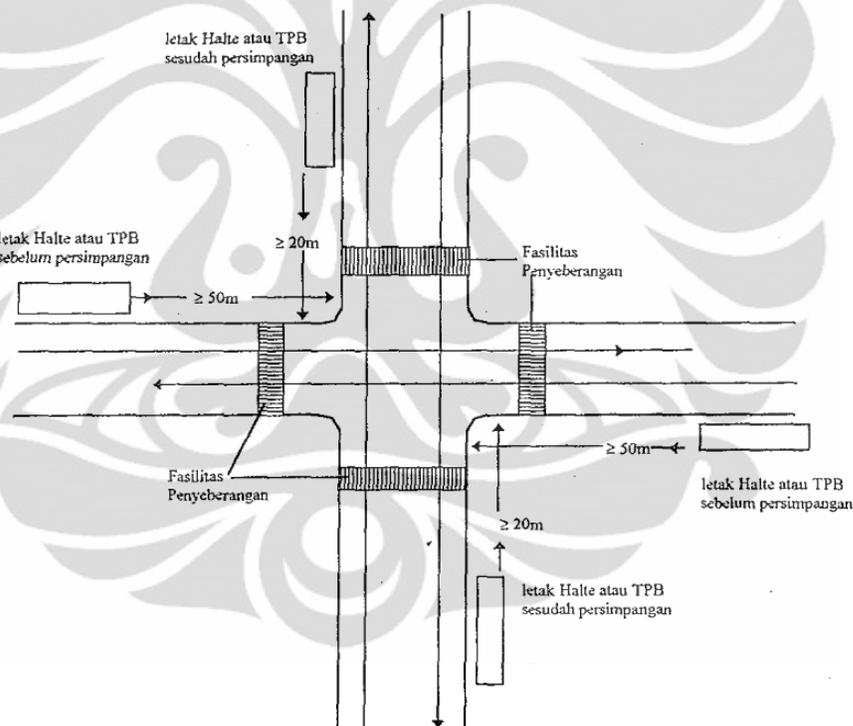
Sumber: Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

*jarak 200 m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300 m.

- Tata Letak

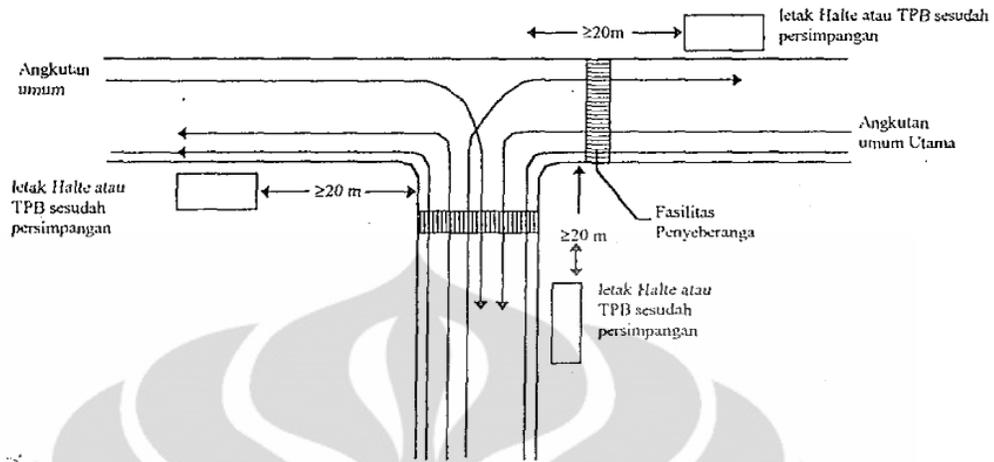
Tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas:

- a) Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter.
- b) Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean.
- c) Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter.
- d) Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*), seperti yang terlihat pada Gambar 2.2 dan 2.3.
- e) Peletakan di ruas jalan terlihat seperti pada Gambar 2.4.



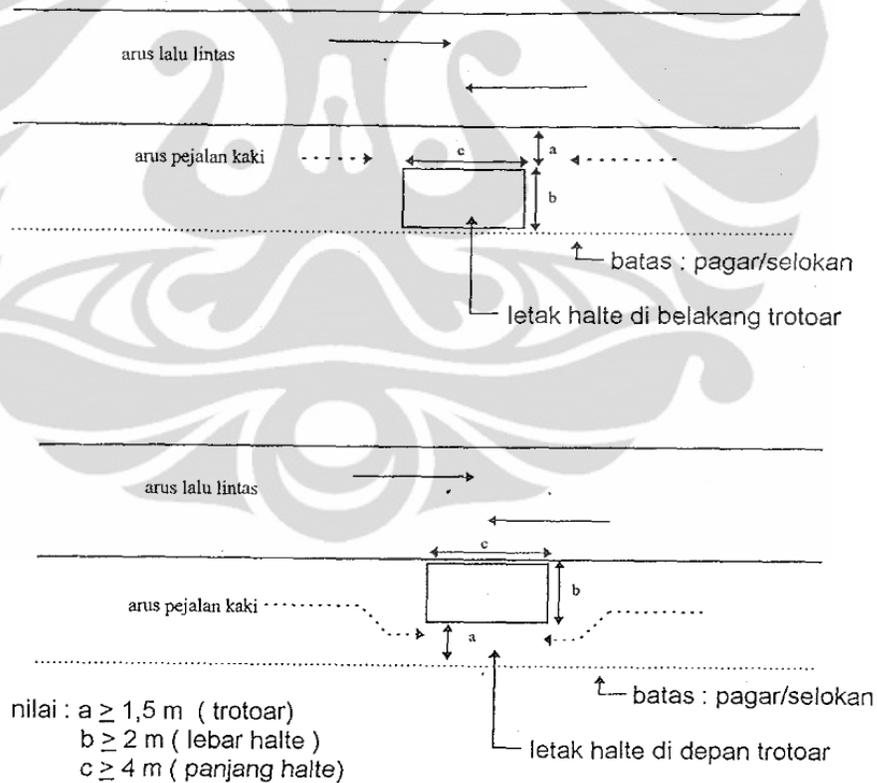
Gambar 2.2 Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simping Empat

Sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum



Gambar 2.3 Peletakan Tempat Perhentian di Pertemuan Jalan Simpang Tiga

Sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum



Gambar 2.4 Tata Letak TPB Bus pada Ruas Jalan

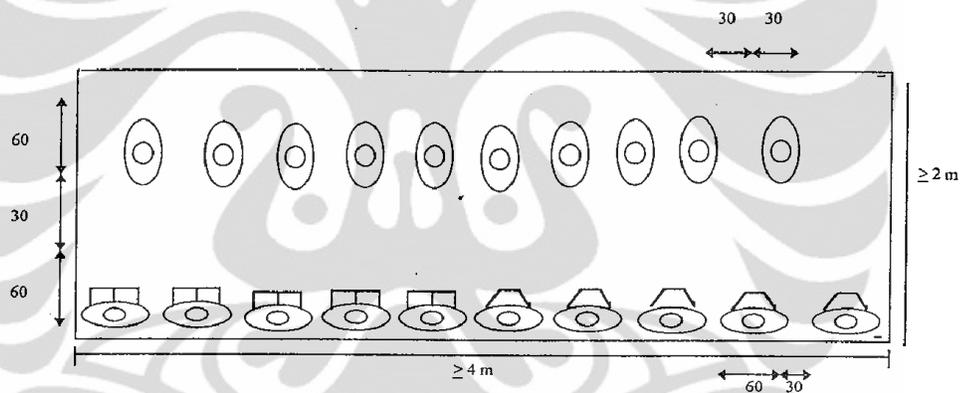
Sumber: Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

10. Pada lahan terbatas yang tidak memungkinkan membuat teluk bus, hanya disediakan TPB dan rambu larangan menyalip.

Teluk bus (*bus bay*) yang dimaksud adalah bagian perkerasan jalan tertentu yang diperlebar dan diperuntukkan sebagai TPKPU. Lebar yang dibutuhkan untuk sebuah teluk bus adalah 3 meter berdasarkan pedoman yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan.

- Daya Tampung Halte

Halte dirancang dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa (penumpang dapat menunggu dengan nyaman).



Gambar 2.6 Kapasitas Lindungan (10 berdiri, 10 duduk)

Sumber: Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum

Keterangan gambar:

- Ruang gerak per penumpang di tempat henti 90 cm x 60 cm.
- Ukuran tempat henti per kendaraan, panjang 12 m dan lebar 2,5 m.
- Ukuran lindungan minimum 4 x 2 m.

- Desain Halte

Ada 4 jenis halte sesuai dengan ketentuan yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan. Gambar jenis-jenis halte tersebut dapat dilihat pada lampiran.

Catatan:

- a) Bahan bangunan disesuaikan dengan kondisi setempat.
- b) Ukuran minimum dengan luas efektif halte adalah panjang minimum 4 m, dan lebar minimum 2 m.



BAB III

PERSEPSI LINGKUNGAN

3.1 Pengertian Persepsi

Manusia mengenali lingkungannya berdasarkan apa yang ditangkap oleh inderanya. Kelima indera manusia berperan dalam eksplorasinya terhadap lingkungan. Kita mungkin bisa menilai suatu permukaan lembut atau kasar hanya dari penglihatan saja, namun dengan menyentuhnya kita seakan mendapat konfirmasi bahwa apa yang kita lihat adalah benar. Namun penginderaan pun sebenarnya tidak cukup bagi manusia untuk menafsirkan sesuatu, karena apa yang kita lihat juga tergantung latar belakang budaya, nalar, dan pengalaman individu (Setiawan, 1995). Proses penerimaan informasi dan menginterpretasikannya inilah yang kita sebut dengan persepsi.

Kata persepsi berasal dari bahasa Latin *perseptio*. Sementara dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia kata persepsi berarti: 1) tanggapan (penerimaan) langsung dr sesuatu; serapan 2) proses seseorang mengetahui beberapa hal melalui panca inderanya. Persepsi dapat dikatakan sebagai suatu proses dimana seseorang menerima informasi melalui penginderaan dan memprosesnya menjadi sebuah interpretasi. Hampir setiap saat kita sebagai manusia berhubungan dengan persepsi, baik disadari atau pun tidak.

Persepsi telah menjadi pembicaraan bagi para psikolog sejak abad 19. Para peneliti berusaha untuk memahami interpretasi manusia terhadap apa yang ditangkap oleh inderanya. Meskipun menyadari persepsi sangatlah kompleks, mereka memulai dengan menghadapkan pengamat pada stimulus sederhana, misalnya hanya berfokus pada cahaya, warna, atau bentuk dari suatu objek. Penelitian semacam ini biasanya dilakukan di laboratorium dimana pengaruh dari stimulus lain dapat diminimalisir. Para peneliti ini berasumsi bahwa memahami persepsi pada stimulus sederhana dapat berguna untuk memahami stimulus yang lebih kompleks pada kehidupan sehari-hari.

Pada kenyataannya, lingkungan kita sangat kaya akan stimulus. Lingkungan bahkan berisi lebih banyak informasi dari yang bisa kita pahami

sekaligus, karena itu dalam mengamatinya kita hanya memilih beberapa informasi saja untuk diproses. Selain penginderaan, faktor-faktor lain turut mempengaruhi persepsi manusia terhadap lingkungannya. Metode sains dan empirisme diragukan akan dapat menangkap pengalaman dan memori yang membuat suatu tempat berarti (*meaningful*) bagi seseorang, bahkan jika seluruh karakteristik fisik telah dideskripsikan (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001). Perasaan kita tentang lingkungan mempengaruhi persepsi kita, dan persepsi kita mempengaruhi perasaan kita.

Dalam *Environmental Psychology*, dikatakan “*environmental perception is quite a complex task and one that may require a variety or modes of inquiry.*” (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001, p. 59). Kompleksitas inilah yang menarik para psikolog lingkungan untuk meneliti persepsi dengan cara berbeda. William Ittelson, pelopor di bidang ini, membedakan antara pendekatan lama yang ia sebut persepsi objek, dan pendekatan baru yaitu persepsi lingkungan (Gifford, 1997). Persepsi objek menekankan pada sifat-sifat stimulus yang sederhana seperti warna, kedalaman, bentuk, dan sebagainya. Sementara dalam persepsi lingkungan, penekanannya lebih kepada suatu suasana (*scene*) yang skalanya lebih besar, dengan mempertimbangkan seluruh aspek.

Masih menurut Gifford, perbedaan lain dari kedua pendekatan tersebut terletak pada pengamatnya. Dalam persepsi lingkungan, pengamat seringkali bergerak dan masuk ke dalam lingkungan yang diamati dan menjadi bagian dari lingkungan tersebut. Pengamat benar-benar mengalami lingkungannya dan melihatnya dari berbagai perspektif.

Perbedaan penting ketiga yang membedakan kedua pendekatan tersebut adalah bahwa pada persepsi lingkungan, pengamat memiliki tujuan yang jelas saat mengamati lingkungannya. Misalnya ketika kita memperhatikan kursi dan meja di sebuah restoran, tujuannya jelas yaitu untuk memilih meja yang paling memberikan kenyamanan saat kita makan. Pengamatan yang dilakukan tidak sekedar untuk menguji proses persepsi pada suatu objek atau gambar sederhana seperti yang dilakukan pada penelitian persepsi objek.

3.2 Faktor-Faktor Dalam Persepsi Lingkungan

Seringkali kita menemui perbedaan pendapat dengan orang lain, misalnya mengenai suhu pada suatu ruangan, atau jarak suatu gedung. Perbedaan sangat mungkin terjadi dalam persepsi lingkungan. Perbedaan tersebut dapat berasal dari pribadi pengamat itu sendiri, atau mungkin dari karakter fisik dari lingkungan yang diamati. Beberapa persepsi merupakan hasil dari kombinasi keduanya. Perlu ditekankan bahwa tidak ada satu faktor tunggal yang benar-benar mempengaruhi persepsi seseorang, faktor lain sedikit banyaknya tetap memberikan pengaruh. Robert Gifford (1997) membagi faktor-faktor tersebut menjadi faktor personal, faktor kultural, dan faktor fisik. Hal ini juga didukung oleh Setiawan (1995) yang mengatakan “Setiap individu, dengan demikian akan mempunyai persepsi lingkungan yang berbeda, karena latar belakang budaya, nalar serta pengalamannya berbeda.” (p. 28).

a) Faktor Personal

Faktor pertama yang mempengaruhi persepsi lingkungan berasal dari pengamat itu sendiri. Kemampuan seseorang dalam menginterpretasikan sesuatu berbeda-beda, hal itu dapat dipengaruhi oleh kemampuannya dalam penginderaan. Penglihatan atau pendengaran yang tidak sempurna dapat membuat suara kurang terdengar atau pemandangan kurang terlihat. Sebagai contoh, seorang pekerja pabrik dan musisi rock seringkali mendengar mengabaikan lebih banyak suara daripada orang lain. Bagi mereka, suara mesin mobil yang keras mungkin terasa biasa saja, namun bagi orang lain suara mobil yang sama dapat terdengar memekakkan.

Namun karakteristik pribadi seperti jenis kelamin, pendidikan, pengalaman, dan kesukaan terhadap hal tertentu, juga mempengaruhi persepsi lingkungan. Pria dan wanita memprediksikan jarak dengan berbeda. Suatu studi mengatakan bahwa pria lebih sulit memperkirakan jarak suatu bangunan yang terlihat dibandingkan bangunan yang tak terlihat, sementara wanita mempersepsikan keduanya dengan cara yang sama. Dalam studi lain dikatakan bahwa sudut pandang wanita lebih lebar daripada pria. Apa yang tak terlihat oleh pria pada perspektif yang sama mungkin saja dapat dilihat oleh wanita, dan ini tentunya mempengaruhi persepsi terhadap lingkungan yang mereka diamati.

Perbedaan lainnya yang tak kalah penting dalam persepsi adalah berdasarkan pendidikan. Di samping pengetahuan dasar yang kita peroleh, kita juga mempelajari cara pandang yang terbentuk dalam profesi yang kita pilih. Insinyur sipil melihat jalan dan bendungan sebagai konstruksi struktural, arsitek melihat bentuk, cahaya, dan warna sementara orang lain melihatnya sebagai dinding, lantai, dan pintu. Beberapa bukti psikologis menyatakan bahwa pendidikan profesi adalah sebuah kunci dalam faktor personal yang mempengaruhi persepsi visual.

Suatu pengalaman atau penilaian terhadap tempat juga mempengaruhi persepsi visual. Bahkan perbedaan kecil dalam suatu pengalaman dapat mempengaruhi persepsi. Sebagai contoh, seseorang yang telah berada dalam suatu ruangan selama setengah jam saja merasa bahwa ruangan tersebut lebih kecil dari pada yang dirasakan oleh orang yang baru memasukinya. Sama halnya ketika kita mencari alamat rumah seseorang untuk pertama kali, perjalanannya akan terasa jauh dan lama. Namun ketika ke sana untuk kali selanjutnya, perjalanannya terasa lebih cepat dan jaraknya terasa lebih dekat.

Contoh lain yang lebih kentara dapat kita lihat dalam prinsip efek kontras yang eksperimennya dilakukan pertama kali oleh John Locke pada tahun 1660 (Halim, 2005). Perubahan persepsi yang nyata dapat kita rasakan ketika kita memasukkan telunjuk tangan kanan ke dalam air panas dan telunjuk tangan kiri ke dalam air dingin, kemudian memindahkan kedua jari kita ke dalam air hangat yang sama. Perbedaan yang kontras pada telunjuk kanan membuat air hangat terasa dingin, dan membuat air hangat terasa panas oleh telunjuk kiri. Pengalaman telah merubah persepsi bagi masing-masing jari kita.

b) Faktor Kultural

Budaya setempat dimana seseorang dibesarkan dapat menuntun cara pandang yang berbeda. Seorang antropolog bernama Colin Turnbull pernah menceritakan pengalamannya dengan suku Bambuti di Kongo yang tinggal dalam hutan hujan yang lebat (Gifford, 1997). Mereka jarang menemui pemandangan terbuka yang lebih dari 30 meter. Ketika mereka dibawa keluar dari hutan ke dataran luas yang terbuka, mereka melihat kumpulan kerbau yang berjarak

beberapa kilometer jauhnya. Orang Bambuti tersebut menginterpretasikan kerbau dikejauhan tersebut sebagai sejenis serangga, karena mereka tidak terbiasa dengan pengalaman jarak pandang yang jauh terhadap objek. Jika kita cenderung “menjaga” ukuran objek tetap sama pada jarak berapapun, mereka justru menganggap ukuran objek adalah seperti apa yang mereka lihat. Tempat dimana mereka dibesarkanlah yang mempengaruhi hal ini.

Contoh lain, biasanya terjadi pada perbedaan persepsi terhadap suhu. Orang yang dibesarkan dan terbiasa hidup di Jakarta mungkin menganggap suhu di Puncak termasuk dingin. Perbandingan yang ekstrim jika kita bandingkan dengan orang Eskimo yang tinggal di Kutub Utara, tentu saja menganggap puncak adalah tempat yang panas.

c) Faktor Fisikal

Persepsi lingkungan tentunya juga tergantung pada tempat yang diamati. Tempat yang jelas perbedaannya tentu saja membuat persepsi yang berbeda diakibatkan lingkungannya. Namun pada lingkungan yang relatif sama, terdapat kontroversi tentang mana yang lebih mempengaruhi persepsi, apakah pengaruh individu atau pengaruh lingkungan. Beberapa menyatakan bahwa informasi visual yang ditangkap oleh indera dan otak, selain dilihat secara fisik juga dinilai secara personal oleh pengamatnya. Hal ini berarti apapun bentuk fisik suatu lingkungan persepsinya tetap tergantung isi kepala pengamat. Sementara yang lain menekankan bahwa persepsi yang dihasilkan sesuai dengan apa yang terlihat secara fisik. Menurut mereka tidak ada yang menganggap saluran got terlihat lebih indah daripada sungai di alam liar. Sebagai penyelesaian dari kontroversi tersebut, kita perlu melihat faktor mana yang lebih memperlihatkan perbedaan. *“One resolution of this controversy is the proposition that the more scenes differ, the stronger the influence of the environment; the more scenes are similar, the greater the influence of personal factors.”* (Gifford, 1997, p. 23)

3.3 Metode Penelitian Persepsi Lingkungan

Persepsi adalah sesuatu yang tidak terlihat dan dan terukur, serta dapat sangat beragam bagi masing-masing orang atau sekelompok orang. Untuk

meneliti persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap suatu lingkungan, peneliti dapat menyajikan lingkungan yang diinginkan kepada pengamat. atau peneliti langsung mengamati dan menilai persepsi tersebut dalam lingkungan yang telah ada.

a) Menyajikan Lingkungan Kepada Pengamat

Dalam meneliti persepsi manusia terhadap lingkungan, tentunya diperlukan dua aspek utama, yaitu pengamat, dan lingkungan yang diamati. Para psikolog lingkungan lebih memilih untuk melakukan studi persepsi yang menyeluruh, kompleks, dan terjadi pada lingkungan sehari-hari. Menurut Gifford (1997), idealnya subjek/pengamat diperlihatkan lingkungan nyata yang benar-benar terjadi, yang mana hal ini pada umumnya telah dipenuhi. Namun untuk mengetahui persepsi seseorang tentang tempat yang tidak nyata, misalnya sebuah gedung yang belum terbangun, lingkungan nyata akan sulit didapat. Selain itu lingkungan yang nyata selalu berubah, seperti kondisi cuaca, pencahayaan, waktu pengamatan, dan sebagainya. Hal ini menyulitkan ketika kita ingin menampilkan lingkungan yang sama kepada banyak pengamat, karena kita tidak bisa mengandalkan lingkungan yang langsung dan nyata.

Karena itu terkadang dibutuhkan bantuan foto, video, sketsa, atau model dari lingkungan yang akan digunakan. Tiap suasana lingkungan mungkin membutuhkan metode simulasi yang berbeda untuk mendapatkan respon yang paling mendekati lingkungan yang asli. Mungkin perlu dilakukan studi untuk membandingkan respon dari lingkungan yang ditampilkan misalnya melalui video dengan suara, video tanpa suara, dan gambar tanpa suara. Pada teknologi yang lebih canggih, pengamat bahkan dapat melakukan simulasi untuk berada di dalam lingkungan yang ditampilkan, dan merasakan pengalaman ketika berjalan-jalan di dalamnya misalnya pada simulasi 3D model pada komputer. Sebagian simulasi yang diberikan mungkin tidak mendapatkan respon seperti yang diharapkan karena keterbatasan eksplorasi yang bisa dilakukan pengamat, misalnya seperti pada foto. Namun pada beberapa metode simulasi, respon yang didapat bisa mendekati respon yang di dapat pada lingkungan nyata. Peneliti kemudian menentukan simulasi mana yang dianggap paling mendekati respon aslinya.

Mungkin saja simulasi terbaik secara keseluruhan adalah sebuah tampilan *slide* dari beberapa foto berwarna alih-alih simulasi lain yang lebih rumit dengan dana yang lebih besar.

b) Mempelajari Proses Persepsi

Persepsi seseorang adalah pengalamannya terhadap lingkungan yang diamati. Peneliti tidak memiliki akses langsung ke dalam pengalaman subjeknya, karena itu biasanya persepsi diukur secara tidak langsung. Ada lima metode umum yang digunakan menurut Gifford (1997).

1. Metode yang paling umum digunakan dalam menilai persepsi seseorang adalah dengan cara menanyakannya kepada pengamat tentang apa yang mereka lihat, dengar, cium, sentuh, rasa, dan sebagainya. Metode *self-report* ini dapat berupa kuisisioner, wawancara, *checklist*, atau deskripsi bebas. Masalah yang mungkin muncul adalah tidak akuratnya jawaban yang diberikan pengamat tentang persepsi mereka. Mereka mungkin tidak begitu memperhatikan persepsi mereka beberapa saat yang lalu, atau mungkin salah mengingat, bahkan lupa sama sekali apa yang tadinya mereka persepsikan. Kemungkinan lain pengamat memberikan jawaban yang mereka pikir diinginkan oleh peneliti. Pada akhirnya peneliti sendiri yang harus menyaring jawaban dari para pengamat. Selain itu ada kemungkinan pengamat merasa terganggu dengan dengan kehadiran peneliti sehingga pengamat kesulitan melakukan persepsi secara normal. Namun bagaimanapun metode ini dapat dibilang akurat untuk studi persepsi lingkungan.
2. Metode kedua mirip ini hampir sama dengan metode sebelumnya dimana peneliti melibatkan subjek untuk mengalami sebuah situasi sehari-hari dan menanyai apa yang mereka pikirkan. Metode ini telah lama diusulkan oleh Brunswilk. Peneliti meminta pengamat untuk bergerak melalui lingkungan pengamatan dan kemudian melaporkan apa yang mereka lihat. Berbeda dengan *self-report*, metode ini melibatkan pergerakan sehingga dapat ditentukan apakah pengamat lebih memperhatikan elemen bergerak atau tetap, objek yang besar atau kecil, jauh atau dekat, dan sebagainya.

3. Mengambil kesimpulan tentang persepsi dari perilaku pengamat. Metode penyimpulan tingkah laku ini telah digunakan, misalnya untuk mempelajari pengunjung museum. Dengan memperhatikan lamanya pengunjung menghabiskan waktu pada satu benda yang dipamerkan, peneliti dapat menentukan seberapa besar ketertarikan pengunjung terhadap satu benda dengan benda lainnya. Contoh lainnya adalah dengan memperhatikan tingkah laku penumpang bus ketika memilih tempat duduk. Peneliti dapat menyimpulkan tempat duduk mana yang paling dianggap nyaman bagi penumpang.
4. Persepsi lingkungan juga dapat dipelajari melalui metode *psychophysical*. Metode ini merupakan analisis terhadap proses persepsi dengan mengamati efek yang diakibatkan pada pengalaman atau tingkah laku subjek, dengan stimulus fisik yang terukur dan bervariasi. Misalnya dengan subjek ditempatkan pada sebuah ruangan dengan tingkat keterangan cahaya yang berbeda-beda. Peneliti akan dapat mengetahui apakah suatu tingkat keterangan cahaya terlalu silau, ideal, atau terlalu gelap bagi subjek.
5. Dalam pendekatan fenomenologi, umumnya peneliti sekaligus berperan sebagai pengamat. Alih-alih menggunakan banyak pengamat, pada metode ini peneliti menggunakan pengamat tunggal (mungkin dirinya sendiri) yang sangat teliti, untuk mencoba mempersepsikan suatu lingkungan secara kualitatif.

3.4 Teori Dalam Persepsi Lingkungan

Di dalam dunia psikologi telah lama terjadi perdebatan mengenai persepsi manusia, yaitu apakah persepsi manusia muncul secara alamiah, atau persepsi tersebut tergantung pada apa yang telah kita pelajari. Beberapa psikolog, salah satunya Brunswik, menyatakan bahwa persepsi dihasilkan dari kesimpulan manusia berdasarkan apa yang telah ia pelajari atau alami sebelumnya. Sementara di lain pihak, Gibson percaya bahwa persepsi sesuatu yang alami dan hanya membutuhkan sedikit pembelajaran dalam prosesnya.

a) Brunswik: *Probabilism*

Lingkungan dimana kita berada sekarang mengandung sangat banyak isyarat (cues), atau dapat dikatakan petunjuk yang dapat kita simpulkan menjadi sebuah persepsi. Petunjuk-petunjuk tersebut dapat berupa suara, visual, bau, dan segala stimulus yang ditangkap oleh indera kita. Dalam membentuk sebuah persepsi, biasanya manusia hanya terkonsentrasi pada beberapa petunjuk saja yang dianggap penting dalam menerjemahkannya menjadi persepsi.

Teori yang dikemukakan oleh Egon Brunswilk mengemukakan bahwa persepsi manusia merupakan proses mental dimana kita mencari petunjuk-petunjuk yang relevan dan memilih petunjuk-petunjuk yang dianggap paling penting berdasarkan pengalaman untuk menyimpulkannya menjadi persepsi (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001).

Tidak semua stimulus yang kita terima dari lingkungan berguna untuk menyimpulkan persepsi yang akurat. Beberapa informasi yang kita terima bisa saja berlebihan, atau justru kurang, atau bahkan menyesatkan. Kita secara tidak sadar ataupun tidak memilih informasi-informasi yang paling penting untuk membantuk kita membuat kesimpulan. Pada kasus tertentu, misalnya orang yang berada di lingkungan baru atau seorang bayi, mungkin merasa bingung karena mereka menerima stimulus atau informasi yang terlalu banyak dan belum memiliki cukup pengalaman untuk memisahkan mana yang penting dan mana yang tidak (Gifford, 1997).

Bell, Greene, Fisher dan Baum mencontohkannya dengan pengalaman ketika kita berjalan di suatu hutan. Suara yang kita dengar dari semak-semak dapat saja kita interpretasikan sebagai hewan buas, padahal pada kenyataannya hanya seekor tupai. Dalam kasus ini, suara yang bagi kita mengindikasikan pergerakan hewan telah memberikan informasi yang berlebihan dan menyesatkan bagi kita.

Namun apa yang kita persepsikan belum tentu sama dengan orang lain, karena masing-masing pengamat memiliki interpretasinya masing-masing meskipun stimulus yang diterima sama persis. Masing-masing orang memilih informasi yang dianggap penting untuk disimpulkan menjadi persepsi, dan pemilihan tersebut bisa tergantung pada pengalaman yang telah dilalui,

kepribadian, atau perbedaan lain yang berasal dari pengamat (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001).

Dalam kasus sebelumnya, kita bisa saja lebih peka terhadap suara dari semak-semak karena pernah diserang oleh hewan buas, sementara orang lain tidak. Hal itu membuat kita lebih peka terhadap informasi tersebut. Setiap informasi yang kita dapat dari lingkungan memiliki kemungkinan (*probability*) untuk dianggap lebih penting berdasarkan kegunaannya dalam membantu menyimpulkan sebuah persepsi.

b) Persepsi Ekologi Lingkungan

Sebagai manusia, pada dasarnya kita cenderung lebih menyadari hal-hal yang penting bagi diri kita dengan harapan dapat membantu kita dalam bertahan hidup. (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001). Persepsi kita terbentuk dari kebutuhan untuk hidup dengan nyaman di dalam lingkungan kita. Dahulu manusia hidup tanpa tujuan lain selain bertahan, sehingga segala informasi atau stimulus yang diterima akan dipersepsikan dengan tujuan menghindari bahaya, atau hal-hal yang menunjang kehidupan, seperti makanan atau tempat tinggal.

Manusia telah mengalami evolusi hingga sampai pada masa sekarang ini, dan telah terjadi adaptasi terhadap lingkungannya. Namun kepekaan manusia terhadap alam dan kepentingan biologisnya tetap ada pada diri kita. Hal itu menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi kita dalam mempersepsikan lingkungan.

James J. Gibson mengemukakan teori *ecological perception* yang menganggap bahwa persepsi tidak berasal dari informasi-informasi didapat dari lingkungan kemudian disimpulkan, tetapi lingkungan dari awal telah memiliki makna yang siap untuk kita temukan (Bell, Greene, Fisher, & Baum, 2001). Teori *probabilism* menyatakan bahwa kita harus menginterpretasikan stimulus-stimulus yang terpisah menjadi suatu kesimpulan yang berarti tentang lingkungan kita. Namun menurut Gibson persepsi lingkungan dapat disimpulkan langsung, dan tidak terlalu interpretatif, sehingga sebenarnya kita dapat langsung menemukan maknanya tanpa harus diproses lebih jauh di dalam otak. Lebih jauh mengenai

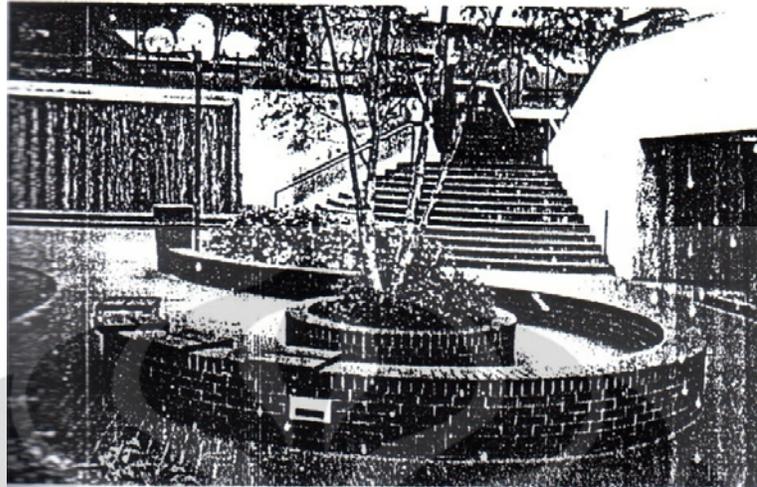
pendekatan persepsi Gibson akan dibahas pada subbab selanjutnya mengenai *affordance*.

3.5 *Affordance*

Manusia dalam keseharian tidak pernah terlepas dari objek-objek di sekitarnya. Manusia bertahan hidup dan melakukan aktivitasnya dengan memanfaatkan objek-objek atau lingkungan di sekitarnya. Pada dasarnya lingkungan di sekitar kita, pohon, tanah lapang, rumput, tiang listrik, bongkahan batu, dan berbagai objek lainnya, menyediakan (*afford*) kemungkinan untuk digunakan oleh makhluk hidup. Mereka memiliki sifat-sifat khas yang pada umumnya digunakan makhluk hidup untuk mempermudah, memperkaya, melengkapi, atau memberi nilai pada hidupnya.

Menurut James Gibson (1979) *affordances* dari suatu lingkungan adalah apa yang lingkungan tawarkan, sediakan atau lengkapi, baik untuk kebaikan maupun keburukan. Istilah *affordance* itu sendiri diciptakan oleh Gibson pertama kali dalam artikelnya *The Theory of Affordances* (1977). Kata ini berasal dari kata kerja *afford* yang dapat diartikan sebagai “memberikan”. Sulit mengungkapkan kata *affordances* dalam Bahasa Indonesia, karena kata tersebut tidak kita temukan dalam kamus. Joyce Marcella Laurens (2004) menyebut *affordance* sebagai kemanfaatan. Istilah kemanfaatan dapat saja kita gunakan karena pada umumnya *affordances* lebih mengarah kepada sesuatu yang positif (manfaat), meskipun pada kenyataannya *affordances* dapat pula mengarah pada sesuatu yang negatif (merugikan). Saya sendiri lebih sering menyatakan kata *affordance* sebagai potensi, yang dapat mengarah pada potensi positif maupun negatif.

Untuk lebih memahami *affordance*, dapat dilihat dalam beberapa contoh yang disebutkan Gibson (1979). Apabila sebuah permukaan nyaris horizontal (alih-alih miring), nyaris rata (alih-alih cekung atau cembung), cukup luas (tergantung ukuran subjek), dan permukaannya kokoh (tergantung berat subjek), maka permukaan tersebut memberikan (*afford*) penyangga (*support*). Itu adalah sebuah permukaan yang menyangga, kita menyebutnya dasar, tanah, atau lantai. Permukaan tersebut memungkinkan kita untuk berdiri di atasnya. Jika cukup luas, kita bisa berjalan di atasnya, bahkan berlari di atasnya.



Gambar 3.1 Permukaan yang Memberikan *Affordance* Untuk Duduk

Sumber: Environmental Psychology: Principles and Practice, 1997

Namun perlu ditekankan bahwa kriteria yang disebutkan di atas, horizontal, rata, luas, dan kokoh, adalah kriteria fisik yang bisa diukur menggunakan satuan-satuan dan standar pengukuran seperti panjang dalam centimeter, berat dalam kilogram, dan sebagainya. *Affordance*, dalam konteks ini disebut *affordance of support*, semestinya diukur relatif terhadap subjeknya. Masing-masing individu memiliki ukuran-ukuran yang khas, tergantung postur dan kebiasaan individu yang terlibat. Karena itu satuan fisik tidak dapat menentukan apakah sebuah objek *afford* sesuatu kepada individu tertentu.

Tata letak suatu objek pun mempengaruhi *affordance* suatu objek. Keempat kriteria di atas, apabila memiliki tinggi selutut dari tanah atau lantai, dapat dikatakan memiliki *affordance* untuk diduduki. Umumnya kita menyebutnya kursi, bangku, tempat duduk, dan sebagainya. Bentuknya mungkin saja sangat beragam, dapat berupa objek buatan seperti bangku, atau objek alami seperti batang kayu. Selama objek tersebut memiliki kriteria yang disebutkan, objek tersebut berpotensi untuk diduduki. Namun tinggi lutut orang dewasa tentunya berbeda dengan tinggi lutut anak-anak, karena itu potensi objek ini tergantung ukuran subjeknya. Umumnya manusia memiliki standar tertentu yang diambil dari ukuran rata-rata tubuh manusia. Sehingga ketika sebuah kursi dibuat, ukuran yang digunakan adalah ukuran fisik, misalnya memiliki tinggi 40cm. Tinggi tersebut dianggap tinggi yang umum bagi manusia untuk dapat memanfaatkannya sebagai tempat duduk.

Lingkungan yang kita tinggali sekarang ini merupakan hasil modifikasi manusia selama beratus-ratus tahun. Manusia tidak membuat lingkungannya, tetapi mengubah dan melengkapinya untuk mengubah potensinya (Gibson, 1979). Hal-hal yang menguntungkan dan dapat dimanfaatkan diperbanyak dan hal yang merugikan sebisa mungkin dikurangi. Banyak aspek kehidupan kita yang dipermudah dengan modifikasi-modifikasi tersebut, misalnya kemudahan mendapatkan makanan, berlindung dari cuaca, melihat dalam gelap, berpindah dari satu tempat ke tempat lain, dan sebagainya. Modifikasi ini membuat hidup kita jauh lebih mudah, dan sebaliknya jauh lebih sulit bagi sebagian besar makhluk lainnya.

Kita mengenal ribuan objek di sekitar kita, dan menggolongkannya dalam banyak sekali nama. Pedang dan pistol disebut senjata, palu dan obeng disebut perkakas, pena dan pensil disebut alat tulis, dan banyak benda lainnya. Masing-masing benda memiliki kriterianya masing-masing, seperti warna, teksur, ukuran, bentuk, berat, elastisitas, dan sebagainya. Para psikolog dalam eksperimen-eksperimennya berasumsi bahwa kita menilai suatu object berdasarkan kriterianya. Namun Gibson (1979) mengusulkan bahwa apa yang kita nilai ketika melihat suatu objek adalah apa potensinya (*affordance*), bukan kriterianya. Kita tidak melihat palu sebagai sesuatu yang keras dan berat, tetapi sesuatu yang dapat digunakan untuk memukul. Begitu pula dengan pisau, kita tidak melihatnya sebagai sesuatu yang tajam dan tipis, tetapi sesuatu yang dapat memotong. Kita bisa saja membedakan benda dari ukuran, berat, ketajaman, bentuk, atau kriteria lainnya, namun manfaat yang ia berikanlah yang pada umumnya kita perhatikan.

Hal ini bahkan disadari manusia sejak bayi. Bayi tidak melihat suatu benda berdasarkan kriterianya, tetapi apa yang bisa ia lakukan dengan benda tersebut. Benda yang dapat digenggam dan diangkat ia gunakan untuk melempar, benda yang lunak dan kecil ia gunakan untuk dikunyah. Potensi suatu benda terlebih dahulu disadari sebelum warna, bentuk, ukuran, atau teksturnya. Pada dasarnya kita tidak perlu menggolongkan dan menamai benda-benda di sekitar kita untuk mengetahui potensinya (*affordance*). *“It is never necessary to distinguish all the features of an object, in fact, it would be impossible to do so.”* (Gibson, 1979, p.135).

BAB IV

STUDI KASUS

Untuk mendapatkan data lapangan yang faktual, studi kasus diperlukan untuk membuktikan teori-teori yang telah dibahas sehingga dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan yang diajukan. Studi kasus ini mencoba memberi gambaran tentang keberadaan halte bayangan, faktor-faktor yang menyebabkannya, serta pengaruh *affordance* dilingkungan sekitar terhadap pembentukannya.

Metode yang digunakan dalam studi kasus ini adalah dengan mengamati dan menyimpulkan tingkah laku manusia di sekitar lokasi, serta pengamatan terhadap lingkungan di sekitar lokasi sebagaimana yang telah diungkapkan oleh Gifford (1997). Dengan demikian saya tidak menyertakan wawancara dalam studi kasus ini karena pengamatan terhadap lingkungan cukup memberikan data untuk dianalisa. Meskipun wawancara dapat mempertajam analisis, namun karena waktu dan tenaga yang terbatas maka saya tidak melakukannya, dengan pertimbangan bahwa observasi yang dilakukan secara sistematis cukup memberikan gambaran untuk dianalisis.

Kota Jakarta diambil sebagai lokasi studi kasus karena dapat memberikan gambaran secara umum sebuah kota yang telah maju dengan sistem transportasi yang lebih kompleks dibanding kota lainnya. Jakarta juga merupakan kota yang dengan *transport demand* yang tinggi karena kebutuhan mobilitas yang besar, dan karena itu memiliki banyak jenis transportasi yang disediakan oleh penyedia layanan transportasi. Hal tersebut memperbesar potensi untuk terbentuknya halte-halte bayangan.

Pada studi kasus ini akan dibahas tiga sampel untuk meyakinkan bahwa data lapangan yang didapat terjadi secara umum. Hal ini penting untuk memperkuat fakta yang nantinya akan disimpulkan pada bab selanjutnya. Lokasi sampel dipilih dari titik-titik yang tidak berdekatan dan mempunyai karakteristik tersendiri sehingga diharapkan dapat memberikan fakta yang beragam sebagai perbandingan.

Pemilihan lokasi yang spesifik juga mempengaruhi persepsi lingkungan pengguna terhadap lingkungannya. Sebagaimana yang dikatakan Gifford (1997) dan (Setiawan, 1995) bahwa persepsi lingkungan salah satunya dipengaruhi oleh faktor kultural. Dalam hal ini, warga Jakarta dianggap memiliki kecenderungan persepsi lingkungan yang sama atau mirip karena pengaruh budaya dan kebiasaan yang telah terbentuk selama menetap di Jakarta.

Bab ini akan dimulai dengan deskripsi secara umum dari masing-masing sampel studi kasus sesuai dengan fakta yang ditemukan di lapangan. Kemudian akan dilakukan analisis bagi masing-masing sampel. Analisis yang dilakukan meliputi analisis lokasi sampel, kesesuaian lokasi dengan peraturan-peraturan halte, penyebab terbentuknya halte bayangan, serta pengaruh *affordance* terhadap keberadaan halte bayangan tersebut.

4.1 Tinjauan Umum

Subbab ini akan membahas masing-masing sampel secara umum. Pembahasan yang dilakukan meliputi posisi sampel terhadap kota Jakarta, gambaran lalu lintas transportasi, jenis-jenis bangunan di sekitar sampel, tinjauan umum mengenai halte bayangan, dan beberapa hal lain yang perlu dibahas untuk kepentingan analisis di subbab selanjutnya.

4.1.1 Halte Bayangan A

Halte Bayangan A terletak di Kecamatan Menteng, Jakarta Selatan. Lokasinya berada di tepi Jalan Diponegoro, dan terdapat pada kedua sisi jalan. Jalan Diponegoro memiliki peranan yang cukup penting, menghubungkan Jalan Salemba Raya di sebelah timur dengan Bundaran HI di sebelah barat. Bundaran HI yang mempertemukan Jalan M.H. Thamrin dan Jalan Jenderal Sudirman yang ramai oleh aktivitas perkantoran dan pusat perbelanjaan. Sementara di arah timur, mengarah ke Rumah Sakit Cipto Mangunkusumo dan beberapa instansi pendidikan, seperti kampus UI, UKI, dan beberapa SMA. Sementara itu di sebelah utara terdapat Jalan Cikini yang mengarah ke Taman Ismail Marzuki, serta Jalan Proklamasi di sebelah selatan. Karena itu Jalan Diponegoro jalan yang cukup sibuk dilalui berbagai macam kendaraan, khususnya angkutan umum.



Gambar 4.1 Posisi Halte Bayangan A Pada Jalan Diponegoro

Sumber: Google Maps

Secara fisik, Jalan Diponegoro memiliki lebar sekitar 14 m dengan dua jalur berpembatas. Masing-masing jalur dengan demikian dapat menampung hingga tiga lajur. Terdapat trotoar pada kedua sisi jalan dengan berukuran sekitar 1,5 m. Sementara jembatan rel kereta yang menyeberangi jalan ini memiliki lebar 7 m dengan ketinggian sekitar 8 m.

Halte bayangan itu sendiri terletak persis di bawah jembatan rel kereta api, di persimpangan antara Jalan Diponegoro dengan Jalan Cikini. Persimpangan ini menjadi penting karena mempertemukan angkutan umum dari trayek-trayek yang berbeda, dan tentunya menjadi akses bagi pengguna kereta dari Stasiun Cikini yang hanya berjarak lebih kurang 350 m.

Titik persimpangan ini dikelilingi oleh beberapa fasilitas publik, perkantoran instansi pendidikan, dan pemukiman. Di sudut jalan antara Jalan Diponegoro dan Jalan Cikini terdapat bioskop XXI Metropol. Di seberang halte bayangan terdapat SMA Negeri 8, dan beberapa sekolah lain di antara Jalan Proklamasi dan Jalan Penataran. Kedua jalan ini sendiri di dominasi oleh perkantoran, hotel, dan restoran. Sementara di sebelah selatan terdapat pemukiman penduduk kelas menengah ke atas.



Gambar 4.2 Posisi Halte Bayangan A Pada Foto Satelit

Sumber: www.indowebster.com (telah diolah kembali)

Lokasi ini hampir di setiap waktu selalu menjadi titik berkumpulnya calon penumpang bus, baik dari arah barat maupun selatan. Karena itu di kedua sisi Jalan Diponegoro yang menjadi halte bayangan. Para calon penumpang umumnya menunggu di bawah jembatan rel kereta. Pada kondisi cuaca yang teduh, para calon penumpang dapat tersebar di sekitar jembatan, duduk pada pembatas taman di sepanjang trotoar.



Gambar 4.3 Situasi Halte Bayangan A di Jalur Utara (kiri) dan Jalur Selatan (kanan)

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Terkadang di sekitar lokasi dapat ditemui beberapa pedagang jajanan, seperti es doger dan gorengan. Para pedagang ini memberikan alternatif aktivitas yang dapat dilakukan oleh para calon penumpang selain menunggu.

Sekitar 30 m dari lokasi halte bayangan, terdapat halte resmi yang seringkali menjadi tempat “nongkrong” bagi para sopir bus resmi yang menggunakan sopir tembak dan beberapa penduduk sekitar. Halte ini sangat jarang digunakan oleh calon penumpang, sehingga bisa dikatakan telah berubah fungsinya.

Pada siang hari sekitar pukul 2 hingga 3, area ini dipenuhi oleh para pelajar yang baru pulang sekolah. Namun mereka menempati area yang cukup jauh dari titik halte bayangan. Seringkali mereka menempati halte resmi dan duduk di trotoar. Kondisi ini bertahan hingga sekitar pukul 4 sore ketika para pelajar mulai bubar. Pada jam-jam ini kemudian mulai diramaikan oleh para pekerja yang baru pulang, baik dari beberapa instansi pemerintah di sebelah barat, maupun dari kantor-kantor swasta di sebelah timur.



Gambar 4.4 Halte Resmi di Dekat Lokasi Halte Bayangan

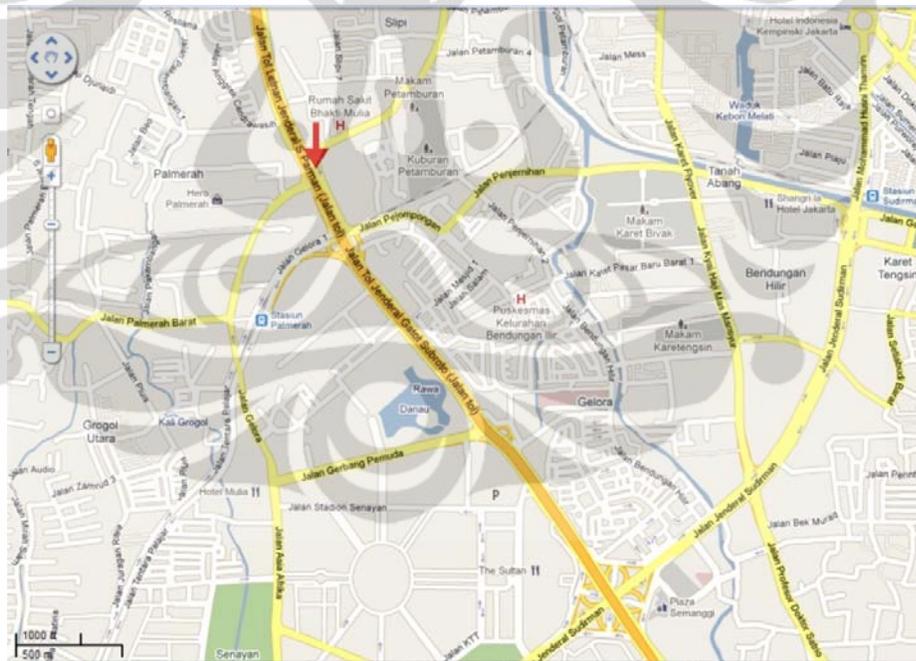
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kondisi paling ramai pada titik ini terjadi pada sore hari, meskipun perbedaannya dengan waktu lainnya tidak terlalu signifikan. Berdasarkan hasil pengamatan, jumlah orang yang menunggu di halte bayangan ini dalam sekali waktu dapat mencapai 15 sampai 20 orang untuk jalur selatan. Sementara jalur utara lebih sedikit, yakni sekitar 5 sampai 10 orang.

4.1.2 Halte Bayangan B

Halte Bayangan B terletak pada sisi sebelah timur Jalan Jenderal Gatot Subroto, di bilangan Slipi, Jakarta Barat. Jalan Jenderal Gatot Subroto merupakan jalan protokol yang amat penting di Jakarta. Jalan ini menghubungkan titik-titik penting di Jakarta, mulai dari Grogol di barat, Semanggi, Kuningan, Pancoran, hingga dilanjutkan Jalan M.T. Haryono ke arah timur. Di sepanjang jalan ini didominasi oleh berbagai gedung perkantoran, hotel, dan hiburan.

Secara fisik, jalan ini memiliki lebar hampir 60 m, dengan jalan tol di tengahnya. Sementara untuk satu jalur, lebarnya mencapai 15 m. Lokasi halte bayangan terletak pada persimpangan dengan Jalan Aipda KS. Tubun, sehingga pada ruas jalan ini terdapat jalur tambahan untuk kendaraan yang datang dari Jalan Aipda KS. Tubun dan kendaraan yang menuju Jalan Pejompongan.



Gambar 4.5 Posisi Halte Bayangan B Pada Jalan Jenderal Gatot Subroto

Sumber: Google Maps

Lokasi halte bayangan di kelilingi oleh gedung-gedung perkantoran pada muka jalan, dan daerah pemukiman belakangnya. Sekitar 50 m dari lokasi halte bayangan, terdapat jembatan penyeberangan yang juga terhubung ke halte busway tidak jauh dari halte bayangan.



Gambar 4.6 Foto Satelit Titik-Titik Lokasi Halte Bayangan C

Sumber: Google Earth

Halte bayangan ini hampir selalu dipenuhi calon penumpang. Lebih-lebih pada sore hingga menjelang malam. Dalam sekali waktu, jumlah orang yang menunggu di sini dapat mencapai hingga lebih dari 30 orang. Titik yang dijadikan tempat menunggu terbagi menjadi dua titik utama. Titik 1 bagi calon penumpang yang menunggu kendaraan dari arah Jalan Letjen. S. Parman. Titik ini merupakan titik yang paling ramai dipenuhi para calon penumpang. Sementara titik 2 bagi calon penumpang yang menunggu kendaraan dari Jalan Aipda KS. Tubun.



Gambar 4.7 Situasi Halte Bayangan B di Titik 1 (kiri) dan Titik 2 (kanan)

Sumber: Dokumentasi Pribadi

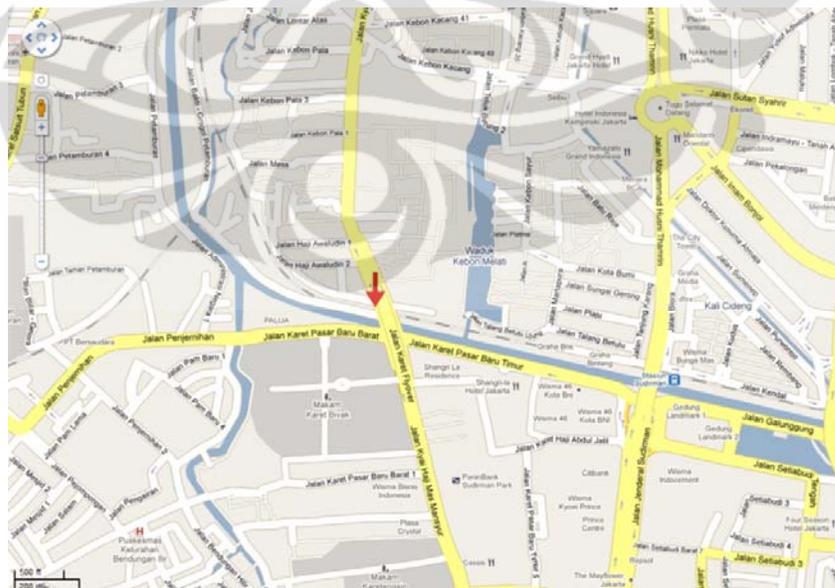
Lokasi halte bayangan ini didukung oleh banyaknya pedagang makanan dan minuman di sekitarnya. Bagian trotoar yang memiliki lebar sekitar 4 m, telah berubah fungsinya menjadi warung tenda makanan. Sementara pada pembatas

jalan di titik 1, beberapa penjual minuman juga menggelar lapak. Para calon penumpang yang menunggu sebagian besar memilih lokasi dekat pohon di tengah pembatas jalan, berdiri ataupun duduk di bawahnya.

Trayek bus yang melalui halte bayangan ini sangat beragam. Bus-bus ini menghubungkan wilayah-wilayah dengan rentang yang cukup jauh, mulai dari Pancoran, Cawang, hingga Depok. Banyak pula bus yang menuju ke Blok M, sebagai pusat terminal dengan akses yang lebih besar wilayah lain di Jakarta. Selain itu terdapat pula angkot-angkot dengan jangkauan yang lebih pendek.

4.1.3 Halte Bayangan C (Slipi)

Halte Bayangan C berlokasi di Kecamatan Tanah Abang, Jakarta Pusat. Posisinya berada pada jalur sebelah barat Jalan Kyai Haji Mas Mansyur yang menuju ke arah utara, tepatnya di bawah Jalan Layang Karet. Jalan K.H. Mas Mansyur sendiri merupakan jalan yang bersimpangan dengan Jalan Jenderal Sudirman di sebelah selatan, dan menuju ke arah Pasar Tanah Abang di utara. Jalan K.H. Mas Mansyur bukan merupakan jalan dengan lalu lintas yang sibuk seperti dua studi kasus sebelumnya.

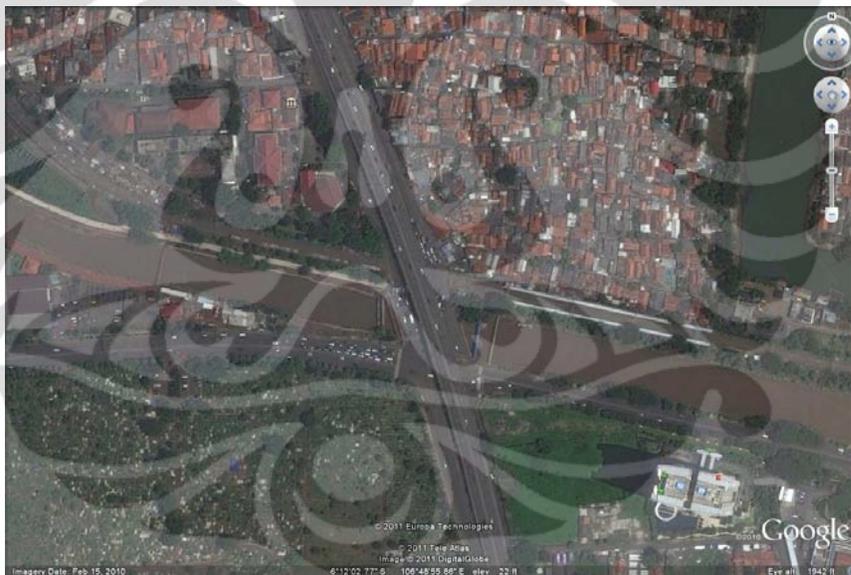


Gambar 4.8 Posisi Halte Bayangan C Pada Jalan K.H. Mas Mansyur

Sumber: Google Maps

Sepanjang Jalan K.H. Mas Mansyur di dominasi oleh pemukiman penduduk. Namun Halte Bayangan C sendiri bersinggungan langsung dengan beberapa bangunan pemerintah, yaitu Pusat Penerangan, Kantor Kelurahan, Kantor Kecamatan, dan SMPN 70. Kesemua bangunan tersebut berada pada satu kawasan yang dikelilingi oleh Jalan Awaludin. Kawasan di seberangnya, tepatnya sebelah timur Jalan K.H. Mas Mansyur, merupakan kawasan pemukiman padat penduduk. Sementara Stasiun Karet berada tidak jauh dari lokasi halte bayangan.

Sebelah selatan Jalan K.H. Mas Mansyur sedikit berbeda daripada sebelah utara yang sudah dijelaskan sebelumnya. Di kawasan yang berhubungan dengan Jalan Jendral Sudirman ini berdiri gedung-gedung bertingkat, seperti bank, hotel-hotel mewah, apartemen, dan beberapa kantor.



Gambar 4.9 Posisi Halte Bayangan C Pada Foto Satelit

Sumber: Google Earth

Jalan K.H. Mas Mansyur sendiri memiliki lebar sekitar 20 m. Pada lokasi dimana halte bayangan berada, jalan terpisahkan oleh struktur jalan layang, sehingga terdapat ruang dengan lebar lebih kurang 15 m di antara dua jalur. Area ini lah yang dimanfaatkan sebagai tempat menunggu angkutan umum oleh sebagian orang, khususnya mereka yang datang dari arah stasiun dan sekitarnya. Sementara area di seberangnya menjadi area menunggu bagi orang yang datang

dari Jalan Awaludin dan sekitarnya. Jalan ini juga dilengkapi dengan trotoar dengan lebar lebih kurang 1 m.

Pengguna halte bayangan ini bisa dikatakan tidak terlalu banyak. Jumlahnya dari waktu ke waktu cenderung sama. Ada peningkatan jumlah pengguna pada sore hari, namun tidak terlalu signifikan. Penggunanya sendiri dapat mencapai 5 hingga 8 orang dalam sekali waktu. Meskipun begitu hampir setiap waktu ada calon penumpang yang menunggu di lokasi halte bayangan ini.



Gambar 4.10 Situasi Halte Bayangan C

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kendaraan-kendaraan umum yang melalui jalan ini pun tidak terlalu ramai, dan umumnya dengan jarak tempuh yang tidak terlalu jauh. Sepanjang pengamatan yang mendominasi adalah angkot, kemudian disusul oleh bus Kopaja. Selain itu juga terdapat cukup banyak bajaj yang sekedar melalui jalan ini atau *ngetem* di lokasi halte bayangan.

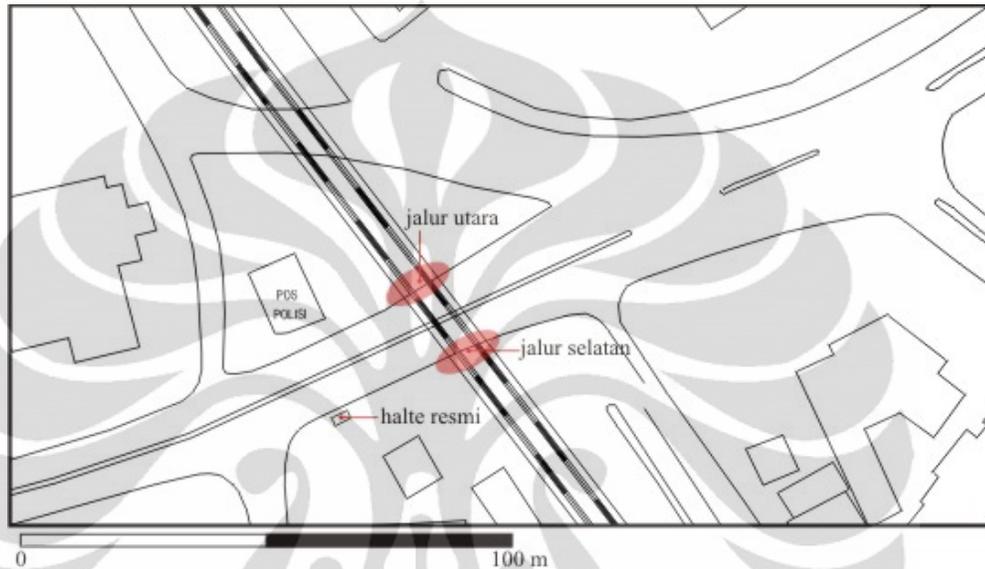
4.2 Analisis

Dalam subbab ini, dilakukan analisis terhadap masing-masing sampel. Analisis akan meliputi analisis lokasi, kesesuaian lokasi dengan peraturan-peraturan halte yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan, analisis penyebab terbentuknya halte bayangan, serta pengaruh *affordance* terhadap pembentukan dan keberadaan halte bayangan tersebut.

4.2.1 Halte Bayangan A

Halte Bayangan A yang terletak pada sisi Jalan Diponegoro memiliki potensi yang memang memungkinkan titik tersebut menjadi pusat berkumpulnya

para calon penumpang bus. Jalan Diponegoro sendiri yang menghubungkan lokasi-lokasi penting seperti Bundaran HI dan Jalan Salemba merupakan jalan yang sibuk dan dilalui berbagai macam transportasi umum, khususnya bus dengan berbagai trayek.



Gambar 4.11 Detail Lokasi Halte A

Sumber: www.indowebster.com (telah diolah kembali)

Banyaknya instansi pendidikan, perkantoran, fasilitas umum, dan hotel menjadi faktor penting yang mempengaruhi ramainya orang berkumpul di titik Halte Bayangan A. Dari titik ini, hanya diperlukan waktu sekitar 5 menit untuk mencapai tempat-tempat tersebut. Keberadaan Stasiun Cikini yang tidak jauh dari situ juga merupakan salah satu faktor utama ramainya pengguna angkutan umum menempati area tersebut.

Ramainya pengguna angkutan umum pada jam-jam tertentu diakibatkan *transport demand* yang meningkat berdasarkan kebutuhan penumpang. Pada pagi hari, area halte bayangan diramaikan oleh penumpang yang turun, karena area tersebut merupakan pusat aktivitas bagi sebagian besar pengguna angkutan. Pelajar, pegawai, karyawan kantor dan hotel, semuanya menjadikan titik ini sebagai penghubung antara titik keberangkatan dengan tujuan. Calon penumpang yang mungkin menunggu di halte bayangan ini pada pagi hari kemungkinan berasal dari stasiun kereta api. Halte bayangan ini dengan demikian menjadi

penghubung antara dua moda transportasi, yakni kereta dan bus. Sementara calon penumpang yang berasal dari pemukiman sekitar diperkirakan sangat sedikit jumlahnya, mengingat pemukiman tersebut adalah tingkat menengah ke atas. Kemungkinan para warganya lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum.

Sedangkan pada sore hari, halte bayangan ini justru menjadi pusat kegiatan menunggu bus. Hal ini dikarenakan seluruh aktivitas di gedung-gedung di sekitarnya berakhir pada waktu yang hampir bersamaan. Para karyawan, pegawai, dan pelajar kemungkinan besar akan berkumpul pada titik tersebut untuk pulang ke rumah mereka. Banyaknya calon penumpang pada jalur sebelah selatan dikarenakan tujuannya, yaitu Bundaran HI, merupakan pusat aktivitas yang ramai, dan memiliki akses yang lebih luas untuk menuju wilayah-wilayah lain di Jakarta.

Para calon penumpang yang menggunakan halte bayangan ini sebagai tempat menunggu bus, diperkirakan merupakan orang-orang yang berkegiatan pada jalur yang tidak dilalui kendaraan yang dibutuhkannya. Hal ini disimpulkan berdasarkan perilaku sopir bus di Jakarta yang terbiasa menaikkan dan menurunkan penumpang dimana saja. Hal itu didukung pula oleh perilaku penumpang yang umumnya malas untuk berjalan menuju halte. Penumpang yang berkegiatan di jalur yang dilalui kendaraan yang dibutuhkannya dengan begitu tidak perlu berjalan menuju halte.

Berdasarkan *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*, area ini termasuk ke dalam Zona 2, yaitu area padat dengan dengan tata guna lahan sebagai perkantoran, sekolah, dan jasa. Karena itu termpat perhentian yang semestinya tersedia di sepanjang jalur ini adalah setiap 300 – 400 m. Dari hasil pengamatan di lapangan, tidak ditemukan halte resmi lain dalam rentang jarak 300 – 400 m dari halte resmi yang terdapat tidak jauh dari halte bayangan.

Kemudian berdasarkan bagan alir penentuan jenis kelompok TPKPU, saya menggolongkan wilayah ini ke dalam kelompok 3, yaitu halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus. Halte yang terdapat di lokasi sudah memenuhi beberapa syarat terpadu dengan fasilitas

pejalan kaki. Fasilitas pejalan kaki yang dimaksud adalah trotoar dan *zebra cross*. Jarak halte dari trotoar pun sudah memenuhi syarat yaitu kurang dari 100 m.

Namun secara tata letak, halte ini dibangun terlalu jauh dari persimpangan. Berdasarkan peraturan, letak halte setelah persimpangan (*farside*) memiliki jarak minimal 20 m dari persimpangan. Pada kasus ini, halte terletak terlalu jauh (lebih dari 20 m), sehingga menjadi salah satu faktor yang membuat penumpang lebih memilih menunggu di halte bayangan. Alasannya adalah untuk mendapat tumpangan terlebih dahulu, karena bus akan terlebih dahulu berhenti di halte bayangan. Secara desain, halte ini pun tidak memenuhi syarat. Panjang dan lebar dapat dikatakan sudah memenuhi, yaitu minimal 4 m x 2 m. Namun desain tempat duduk tidak mampu menampung penumpang hingga 20 orang, yang terdiri dari 10 orang duduk dan 10 orang berdiri.

Selain peletakan dan desain halte yang tidak sesuai ketentuan, hal yang mungkin paling mempengaruhi tidak digunakannya halte resmi di lokasi ini adalah penyalahgunaan fungsi. Halte ini digunakan sebagai tempat “nongkrong” alih-alih untuk menunggu bus. Hampir sepanjang hari beberapa sopir bus resmi duduk sambil menunggu setoran dari sopir tembak mereka. Pada jam-jam pulang sekolah, halte ini seringkali dikuasai oleh para pelajar. Karena itu hampir tidak ada kesempatan bagi calon penumpang untuk dapat menunggu di halte tersebut.

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, pembentukan halte bayangan di lokasi ini memang tidak terlepas dari posisinya yang potensial, serta halte yang tidak mampu mengakomodasi kebutuhan calon penumpang. Para pedagang jajanan yang terkadang dapat ditemui di sekitar lokasi, sedikit banyaknya juga mempengaruhi keberadaan halte bayangan ini. Mereka memberikan pengalaman lain ketika menunggu, sehingga kejemuhan dapat sedikit teratasi.

Namun pada Halte Bayangan A, terdapat beberapa *affordance* yang juga mempunyai pengaruh terhadap keberadaan terbentuknya halte bayangan di lokasi tersebut.

Kebutuhan utama manusia dalam kegiatan menunggu bus, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya adalah naungan sebagai perlindungan dari cuaca, dan tempat duduk sebagai sarana beristirahat. Para calon penumpang di Halte

Bayangan A mencoba memenuhi kebutuhan-kebutuhan tersebut berdasarkan apa yang disediakan lingkungannya.



Gambar 4.12 Jembatan Rel Kereta Sebagai Naungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Jembatan rel kereta, memiliki kriteria yang membuatnya memiliki potensi (*affordance*) untuk menaungi. Kriteria tersebut antara lain memiliki permukaan yang tertutup dan cukup lebar, sehingga tidak memungkinkan cahaya ataupun air hujan untuk melewatinya. Memiliki tinggi di atas kepala manusia, sehingga manusia bisa masuk ke bawahnya. Namun ketinggian rel yang mencapai 7 m justru menjadi kelemahan tersendiri dalam hal menaungi. Naungan yang terlalu tinggi berpotensi untuk dimasuki air hujan ataupun panas matahari, namun secara umum kriteria ini telah memenuhi kebutuhan akan naungan. Naungan yang lebar memberikan kesempatan untuk banyak orang berteduh di bawahnya dengan jarak yang relatif jauh, sehingga ruang di bawahnya yang dianggap sebagai halte bayangan terasa luas.



Gambar 4.13 Potensi Pembatas Taman Sebagai Tempat Duduk

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kebutuhan untuk duduk, pada jalur utara dipenuhi dengan cara memanfaatkan potensi dari pembatas taman pada trotoar. Kriteria fisiknya sangat berpotensi untuk dapat dijadikan sebagai tempat duduk, di antaranya memiliki ketinggian setinggi lutut atau 30 hingga 40 cm, kokoh untuk menopang berat manusia, dan memiliki permukaan yang datar dan cukup luas untuk diduduki.

Sementara pada jalur utara, kebutuhan untuk duduk lebih sulit untuk dipenuhi. Beberapa orang memanfaatkan permukaan-permukaan yang lebih tinggi dari tanah dan mampu menahan berat tubuh. Ada pula yang memanfaatkan trotoar sebagai tempat duduk. Meskipun permukaan-permukaan tersebut tidak memiliki tinggi yang ideal untuk menjadi tempat duduk, namun itu sudah dapat memberikan potensi untuk diduduki. Manusia pada dasarnya memerlukan permukaan yang lebih tinggi sedikit saja dari tanah yang dipijak untuk dapat menganggapnya tempat duduk. Perbedaan level yang sedikit ini memberi pengaruh banyak pada kesan yang ditimbulkan, yakni tidak duduk pada tanah atau lantai.

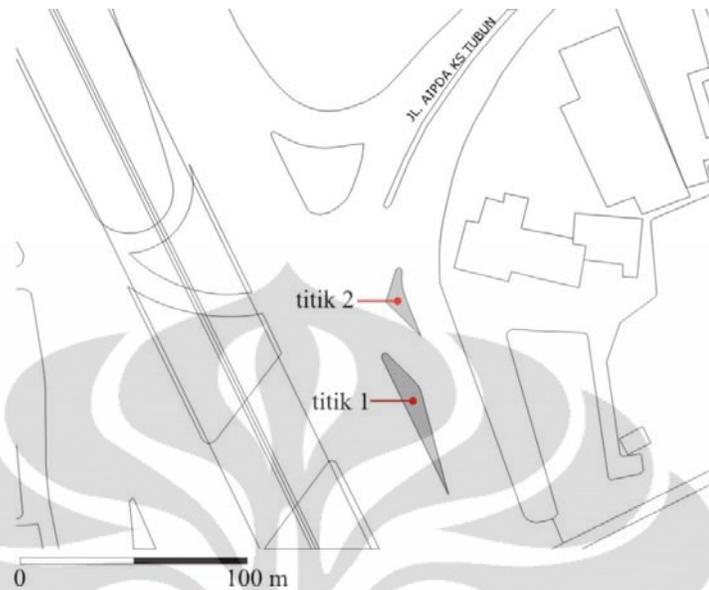


Gambar 4.14 Pemanfaatan Permukaan Objek yang Lebih Tinggi Daripada Tanah
Sebagai *Affordance*

Sumber: Dokumentasi Pribadi

4.2.2 Halte Bayangan B

Halte Bayangan B yang terletak pada sisi jalan besar, yaitu Jalan Jenderal Gatot Subroto memiliki potensi yang besar untuk dijadikan tempat menunggu kendaraan bagi calon penumpang. Lokasinya yang dikelilingi gedung-gedung perkantoran dan berada pada persimpangan jalan, menyebabkan calon penumpang yang menunggu terkonsentrasi pada suatu titik.



Gambar 4.15 Detail Lokasi Halte B

Sumber: www.indowebster.com (telah diolah kembali)

Posisi halte bayangan terletak pada sisi sebelah timur jalan, sehingga bus-bus yang tersedia merupakan bus yang menuju arah timur, yaitu Semanggi, Pancoran, Cawang, dan sebagainya. Karena itu halte bayangan ini menjadi sangat ramai pada jam pulang kerja, dimana para pekerja dari perkantoran di sekitarnya membutuhkan kendaraan untuk pulang pada waktu yang hampir bersamaan. Pada jam-jam ini *transport demand* meningkat drastis dibandingkan pada waktu pagi atau siang hari, khususnya karena jalur ini menuju area-area pemukiman di pinggir kota seperti Depok, dan juga menuju ke wilayah-wilayah penting lain di Jakarta seperti Pancoran, Blok M, Kuningan, Senayan, dan sebagainya.

Seringkali penyedia angkutan tidak mampu memenuhi *transport demand* pada jam-jam tersebut karena membludaknya penumpang. Bus-bus terlihat sangat penuh dan jauh melebihi kapasitasnya. Tak jarang penumpang tidak mendapat tempat di bus sehingga banyak calon penumpang yang menumpuk di halte bayangan.

Berdasarkan *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*, area ini termasuk dapat masuk ke dalam Zona 1 ataupun Zona 2, karena wilayah ini pusat kegiatan yang cukup padat. Karena itu tempat perhentian yang semestinya tersedia di sepanjang jalur ini adalah setiap 300 – 400 m. Kemudian berdasarkan bagan alir penentuan jenis kelompok

TPKPU, wilayah ini dapat digolongkan ke dalam kelompok 1, yaitu halte yang terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, dilengkapi dengan teluk bus. Pembuatan teluk bus dimungkinkan karena tepat pada lokasi halte bayangan ini lebar trotoar mencapai 4 m, sementara pada titik-titik lain di jalan yang sama lebar trotoar hanya berkisar antara 1 hingga 2 m.



Gambar 4.16 Posisi Halte Bayangan B Terhadap Jalan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Namun dari hasil pengamatan, tidak terlihat halte, baik pada lokasi di sekitar halte bayangan, maupun pada rentang 300 - 400 m dari lokasi tersebut. Padahal keberadaan halte pada titik-titik ramai seperti ini sangatlah penting. Pembangunan halte yang ideal pada lokasi ini sebenarnya sangat mungkin, dimana jarak dari persimpangan minimal 20 m terpenuhi. Posisi fasilitas penyeberangan pun memenuhi kriteria, yaitu tidak lebih dari 100 m dari lokasi halte.

Halte Bayangan B ini memanfaatkan pembatas jalan, bukan di trotoar. Kebutuhan utama bagi calon penumpang, yakni naungan berhasil dipenuhi oleh pohon-pohon kecil di lokasi tersebut. Pada titik 1, terdapat 4 pohon yang masing-masing dapat menaungi area berdiameter sekitar 3 meter. Sementara pada area 2 hanya terdapat satu pohon dengan ukuran sama. Pohon-pohon ini memenuhi kriteria untuk menjadi sebuah naungan. Kriteria tersebut di antaranya permukaan yang cukup lebar untuk menampung manusia di bawahnya, permukaan yang rapat untuk melindungi dari panas matahari, dan ketinggian yang cukup untuk mewadahi aktivitas manusia secara normal di bawahnya. *Affordance* dari pohon

ini mampu menjadi naungan bagi para calon penumpang di lokasi tersebut, khususnya pada siang hari ketika matahari sedang terik. Sementara pada sore menjelang malam dimana jumlah calon penumpang meningkat drastis, fungsi naungan menjadi tidak terlalu vital karena cuaca yang teduh.



Gambar 4.17 Pohon Sebagai Naungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Sementara kebutuhan untuk duduk dapat terpenuhi oleh pot dari pohon-pohon tersebut. Dengan diameter lebih kurang 1 meter, pot ini dapat menyediakan tempat duduk bagi 8 orang pada kondisi normal (tidak berdesakan). Pot ini memiliki tinggi lebih kurang 30 cm, sehingga cukup ideal untuk dimanfaatkan sebagai tempat duduk.



Gambar 4.18 Pot yang Memiliki Potensi Untuk Diduduki

Sumber: Dokumentas Pribadi

Selain naungan dan tempat duduk yang memenuhi kebutuhan calon penumpang untuk menunggu, di lokasi ini juga terdapat banyak pedagang yang memberi pengalaman lain bagi calon penumpang selain menunggu. Mereka dapat membeli minuman, makanan kecil, atau rokok sembari menunggu tumpangan mereka datang. Selain memenuhi kebutuhan ketika haus ataupun lapar, keberadaan pedagang ini juga memberikan pilihan aktivitas lain saat menunggu. Halte bayangan tidak lagi menjadi sesuatu yang berdiri sendiri, tetapi saling terhubung dengan lingkungan sekitarnya sebagaimana yang disebutkan Alexander (1977).

4.2.3 Halte Bayangan C

Lokasi Halte Bayangan C yang terletak pada Jalan K.H. Mas Mansyur pada dasarnya tidak memiliki *transport demand* yang terlalu tinggi. Tidak banyaknya pusat kegiatan publik pada area ini merupakan salah satu faktornya. Di sekitar lokasi halte bayangan didominasi oleh pemukiman dan beberapa perkantoran.



Gambar 4.19 Detail Lokasi Halte Bayangan C

Sumber: www.indowebster.com (telah diolah kembali)

Namun perkantoran dan pemukiman di sekitar lokasi ini lah yang menyumbangkan banyak penumpang, selain keberadaan Stasiun Karet yang hanya berjarak lebih kurang 100 m. Stasiun Karet sendiri merupakan stasiun yang tidak terlalu ramai, yang terletak di antara dua stasiun besar, yakni Stasiun Sudirman dan Stasiun Tanah Abang.

Para calon penumpang yang hampir setiap waktu terlihat menggunakan halte bayangan umumnya merupakan warga dari pemukiman di sekitar lokasi. Karena datang dari pemukiman di sebelah barat jalan, maka umumnya mereka menunggu pada sisi jalan, tidak pada pembatas jalan di bawah jalan layang. Pada sore hari area ini diramaikan oleh para pegawai dari kantor-kantor sekitar dan para pelajar dari SMP yang tidak jauh dari situ. Sementara area di bawah jalan layang umumnya diisi oleh mereka yang datang dari stasiun atau dari pemukiman yang berada di sebelah barat Jalan K.H. Mas Mansyur.

Banyaknya penumpang yang menuju ke arah utara kemungkinan disebabkan pusat kegiatan publik yang lebih ramai. Pasar Tanah Abang dan Stasiun Tanah Abang. Trayek bus dan angkot yang melewati jalan ini juga pada umumnya berakhir di Tanah Abang. Pasar, terminal, dan stasiun besar tentunya menjadi pusat aktivitas yang cukup besar dan berhubungan dengan kebutuhan warga pemukiman dan kantor-kantor di sekitar lokasi. Sementara di sebelah utara, hotel, apartemen, bank, dan gedung bertingkat lainnya mendominasi. Pusat aktivitas di sini kecil kemungkinan berhubungan dengan warga dan pegawai di sekitar halte bayangan.

Berdasarkan bagan alir penentuan jenis TPKPU pada *Pedoman Teknis Perekayasa Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*, wilayah ini dapat digolongkan ke dalam kelompok 3, yaitu halte terpadu dengan fasilitas pejalan kaki, tetapi tidak dilengkapi dengan teluk bus. Lebar trotoar yang hanya 1 m tidak memungkinkan untuk dibuatnya teluk bus. Sementara untuk penentuan jarak halte, wilayah ini dapat digolongkan ke dalam Zona 3, karena didominasi oleh pemukiman. Jarak halte yang disarankan adalah setiap 300 – 400 m. Namun pada lokasi tersebut maupun pada jarak 300 – 400 m dari sana, tidak terlihat halte resmi yang disediakan pemerintah. Hal ini dapat menjadi salah satu pemicu terciptanya halte bayangan di lokasi ini.

Berdasarkan pedoman yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan, lokasi Halte Bayangan C ini tidak memenuhi syarat untuk pembangunan sebuah halte, dimana jarak sebelum persimpangan lebih dari atau sama dengan 50 m. Untuk itu sebaiknya halte dibangun setelah persimpangan sejauh 20 m, tidak jauh dari lokasi halte bayangan yang telah terbentuk.



Gambar 4.20 Jalan Layang Sebagai Naungan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Halte Bayangan C sendiri dapat berfungsi dan terus digunakan karena beberapa *affordance* di lingkungannya yang mendukung kebutuhan para calon penumpang. Salah satunya adalah jalan layang yang memiliki potensi untuk menaungi. Dengan ketinggian sekitar 15 m dan lebar sekitar 20 m, area di bawah jalan layang cukup untuk menaungi puluhan orang di bawahnya. Maka dari itu kebutuhan akan naungan di area ini terpenuhi dengan baik.

Sementara pada sisi jalan, para calon penumpang hanya dapat memenuhi kebutuhannya akan naungan dengan berteduh ada pepohonan, meskipun tidak terlalu efektif. Namun pada pagi hari, area ini cukup teduh karena terlindungi oleh jalan layang, sementara pada sore hari sinar matahari terhalangi oleh pepohonan.

Kebutuhan lainnya, yaitu kebutuhan untuk duduk, pada area ini salah satunya dipenuhi oleh pot tanaman pada area di bawah jalan layang. Secara fisik, pot tanaman ini sebenarnya kurang memenuhi kriteria untuk dapat diduduki. Ketinggiannya yang kira-kira sepeha orang dewasa tidak terlalu ideal untuk menjadi tempat duduk, namun masih dapat dimanfaatkan. Sementara kekuatannya untuk menahan berat badan juga kurang memadai, karena akan membuat pot tanaman menjadi tidak seimbang kecuali diduduki oleh dua orang pada sisi yang

berseberangan. Oleh karena itu pot tanaman ini diduduki dengan posisi setengah bersandar.



Gambar 4.21 Pot Tanaman Sebagai Tempat Duduk

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Pada area di sisi jalan, kebutuhan untuk duduk memanfaatkan *affordance* dari pagar. Pagar besi ini telah mengalami modifikasi untuk melengkapi kriteria yang dimilikinya agar dapat dimanfaatkan sebagai tempat duduk. Pagar ini telah memiliki tinggi yang ideal, yaitu kira-kira setinggi lutut orang dewasa, serta struktur yang kuat untuk menahan berat badan manusia. Namun pagar ini tidak memiliki permukaan yang cukup lebar untuk dapat diduduki. Oleh karena itu dilakukan modifikasi dengan menambahkan potongan bambu di atas pagar, sehingga memiliki permukaan yang cukup lebar untuk memberi kenyamanan ketika diduduki. Hal ini kemungkinan dilakukan oleh warga sekitar karena area ini cukup sering digunakann baik oleh mereka maupun para pegawai kantor dan pelajar sekolah di sekitar lokasi.



Gambar 4.22 Modifikasi Pada Pagar Dengan Menggunakan Bambu

Sumber: Dokumentasi Pribadi

BAB V

KESIMPULAN

Kebutuhan manusia akan mobilitas telah muncul bahkan sebelum terbentuknya sebuah peradaban. Perpindahan tersebut merupakan kebutuhan yang disadari manusia secara naluriah untuk mempertahankan hidupnya. Perkembangan demi perkembangan dalam peradaban manusia telah sampai pada era dimana mobilitas adalah sebuah keharusan, yang tidak lagi dapat dipenuhi hanya dengan berjalan kaki, tetapi telah menjadi sebuah sistem kompleks yang melibatkan banyak hal.

Dalam sistem transportasi perkotaan, halte merupakan satu mata rantai yang memiliki peranan penting untuk membentuk suatu jaringan transportasi yang utuh. Halte adalah penghubung antara satu ke titik ke titik lainnya, penghubung antara satu kendaraan ke kendaraan lainnya, dan juga penghubung antara penumpang dengan kendaraannya. Halte adalah satu elemen kecil dari suatu sistem transportasi, namun keberadaannya dapat berdampak besar dalam menciptakan jaringan transportasi yang efektif dan lalu lintas yang tertib.

Jakarta sebagai sebuah kota modern di Indonesia, memiliki jaringan transportasi yang sangat luas dengan segala permasalahan di dalamnya. Terbentuknya halte bayangan pada banyak titik di segala penjuru kota adalah salah satunya. Halte bayangan sendiri adalah suatu area yang tidak diperuntukan sebagai halte atau tempat perhentian bus, tetapi dengan sendirinya berfungsi dan secara tidak langsung disepakati sebagai tempat menunggu kendaraan umum. Halte bayangan berfungsi layaknya sebuah halte, bahkan pada banyak kasus berfungsi lebih efektif daripada halte resmi yang disediakan pemerintah.

Terbentuknya halte bayangan dapat disebabkan oleh banyak faktor. Potensi-potensi yang tersedia di lingkungan, atau disebut dengan *affordance*, dapat menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi keberadaannya halte bayangan. Tabel berikut ini dapat memberikan gambaran kepada kita tentang faktor-faktor yang mempengaruhi keberadaan sebuah halte bayangan.

Tabel 5.1 Perbandingan Ketiga Studi Kasus

NO.	STUDI KASUS	JENIS BANGUNAN DI SEKITAR LOKASI	JUMLAH PENGGUNA MAKSIMAL	FASILITAS DI LOKASI		AFFORDANCE	
				HALTE RESMI	PENYEBERANGAN	BENTUK	FUNGSI
1	Halte Bayangan A	Stasiun, perkantoran, Hotel, Bioskop, Pemukiman	20 orang	Ada	Ada (<i>zebra cross</i>)	Pembatas taman Jembatan rel kereta Trottoar	Tempat duduk Naungan Tempat duduk
2	Halte Bayangan B	Perkantoran, Pemukiman	30 orang	Tidak ada	Ada (jembatan)	Pohon Pot	Naungan Tempat duduk
3	Halte Bayangan C	Stasiun, perkantoran, pemukiman	8 orang	Tidak ada	Tidak ada	Jalan layang Pot Pagar	Naungan Tempat duduk Tempat duduk

Dari studi kasus yang telah dilakukan, terlihat bahwa faktor utama yang menyebabkan terbentuknya halte bayangan adalah faktor lokasi. Lokasi-lokasi yang dekat dengan pusat kegiatan dan persimpangan pada umumnya berpotensi untuk menjadi tempat menunggu kendaraan umum.

Pusat kegiatan, seperti perkantoran, institusi pendidikan, atau pasar, menyumbangkan penumpang dengan jumlah yang sangat besar pada angkutan umum. Di wilayah-wilayah dengan banyak pusat kegiatan ini umumnya memiliki titik dimana para calon penumpang menunggu angkutan umum. Terlebih pada sore hari, ketika sebagian besar orang mengakhiri aktivitas di tempat kerja pada saat yang hampir bersamaan, jumlah penumpang meningkat drastis. Hal ini berbeda dengan situasi di pagi hari dimana titik awal para pengguna angkutan umum tersebar dengan tujuan yang memusat pada suatu kawasan. Pada sore hari, titik awal memusat pada suatu kawasan, perkantoran misalnya, dan tujuan akhirnya tersebar. Hal inilah yang dapat menyebabkan menumpuknya para calon penumpang dan terbentuk halte bayangan.

Sesuai dengan pernyataan Kutz (2004), bahwa tujuan perjalanan mempengaruhi *transport demand*. Orang yang memiliki tujuan untuk bekerja umumnya lebih memilih angkutan umum, berbeda dengan orang yang bertujuan untuk rekreasi dan hal lainnya. Oleh sebab itu area perkantoran sangat berpotensi memiliki *transport demand* yang tinggi.

Berdasarkan studi kasus, keberadaan stasiun juga memberikan pengaruh terhadap pembentukan halte bayangan. Halte dan stasiun yang berdekatan menciptakan suatu jaringan transportasi yang baik, sehingga perpindahan antara dua moda transportasi dapat dilakukan dengan mudah. Kereta umumnya digunakan sebagai transportasi jarak jauh, namun memiliki rute yang sangat terbatas. Oleh sebab itu penggunaan kereta umumnya hanya sebatas mencapai wilayah di sekitar tujuan, selanjutnya dibutuhkan transportasi lain untuk menuju ke lokasi yang dituju. Hal ini berlaku pula sebaliknya.

Selain itu fasilitas penyeberangan bagi pejalan kaki seperti *zebra cross* dan jembatan penyeberangan juga memiliki andil. Dalam proses perjalanan seseorang dalam mencapai tujuannya, menyeberang merupakan satu kebutuhan yang penting agar dapat mencapai rute yang diinginkan. Setelah menyeberang, umumnya orang

akan cenderung menunggu di sekitar penyeberangan daripada berjalan menuju halte terdekat. Sekali lagi kebiasaan untuk naik dan turun kendaraan di sembarang tempat menjadi faktor penyebabnya.

Halte bayangan sendiri hampir selalu terbentuk pada jalan yang sibuk dan memiliki hubungan dengan titik-titik penting, seperti persimpangan-persimpangan besar, terminal, atau menuju ke kawasan-kawasan pemukiman. Persimpangan merupakan titik dimana rute-rute angkutan yang berbeda kemungkinan bertemu, sehingga penumpang dapat berpindah angkutan sesuai dengan rute tujuannya. Oleh sebab itu pula halte bayangan sering terbentuk pada persimpangan-persimpangan jalan. Persimpangan-persimpangan ini berpotensi mengumpulkan orang dengan tujuan yang berbeda pada satu titik.

Faktor lain yang juga memicu terbentuknya halte bayangan adalah tidak adanya halte resmi di sekitar lokasi yang potensial tersebut. Meskipun ada, terkadang halte ini tidak memadai, baik dari kapasitas maupun kelayakannya. Di Jakarta banyak kita temui halte-halte yang ukurannya tidak sesuai dengan pedoman yang dikeluarkan Dinas Perhubungan, serta dengan kondisi fisik yang tidak layak, seperti atap yang bocor, tempat duduk yang rusak, dan lain sebagainya. Sementara itu penyalahgunaan fungsi halte juga menjadi masalah utama tidak berfungsinya halte. Halte sering digunakan sebagai tempat duduk-duduk atau “nongkrong”, bahkan tempat berjualan.

Berdasarkan analisis di atas, dapat disimpulkan bahwa halte bayangan awalnya terbentuk karena lokasi yang dekat dengan pusat kegiatan, persimpangan, stasiun, dan adanya fasilitas penyeberangan. Selanjutnya lokasi halte bayangan akan ditentukan oleh rute-rute kendaraan yang paling banyak dibutuhkan. Orang-orang akan memilih jalan atau persimpangan yang memiliki *transport supply* sesuai dengan kebutuhan (*transport demand*) mereka. Kemudian di sekitar lokasi tidak terdapat halte resmi yang layak digunakan. Sampai di sini, area yang berpotensi menjadi halte bayangan masih dapat dikatakan luas. Lokasi dengan calon penumpang yang tersebar tentu saja tidak dapat dikatakan sebagai sebuah halte bayangan.

Pada fase inilah *affordance* memainkan perannya. Lingkungan di sekitar lokasi yang potensial tersebut pasti memiliki *affordance* yang dapat dimanfaatkan

para calon penumpang untuk membuat diri mereka nyaman dalam proses menunggu. Dua kebutuhan utama, yakni naungan dan tempat duduk, hampir selalu tersedia pada lingkungan dimana halte bayangan akan terbentuk.

Naungan dibutuhkan untuk tempat berlindung dari matahari ataupun hujan. Di Indonesia panas matahari cenderung dihindari, baik karena kondisi fisik yang tidak kuat terlalu lama berada di bawah matahari, maupun untuk menjaga kulit agar tidak menjadi gelap karena terkena sinar matahari. Ini salah satu persepsi yang disebabkan oleh faktor kultural. Naungan dalam lingkungan sehari-hari dapat berupa apa saja, asalkan memenuhi kriteria untuk menaungi. Kriteria tersebut di antaranya memiliki permukaan yang cukup lebar agar mendapatkan area naungan yang cukup bagi orang di bawahnya, dan memiliki tinggi yang cukup pula bagi manusia untuk dapat berdiri atau duduk di bawahnya. Dalam lingkungan perkotaan, naungan dapat berupa jalan layang, pohon, bangunan, atau apapun dengan kriteria seperti di atas.

Sementara tempat duduk juga menjadi kebutuhan yang vital. Di Jakarta, dimana kedatangan dan keberangkatan angkutan umum tidak terjadwal, menunggu di halte tidak dapat diprediksi lamanya. Untuk waktu yang cukup lama, tempat duduk mutlak diperlukan karena merupakan tuntutan fisik manusia. Lingkungan perkotaan umumnya memiliki banyak *affordance* yang dapat dimanfaatkan untuk duduk. Kriteria yang umum di antaranya memiliki tinggi kira-kira selutut, struktur yang kuat untuk menahan berat tubuh manusia, dan permukaan yang cukup lebar agar dapat diduduki. Beberapa contoh yang umum di antaranya pot tanaman, pembatas taman, pagar, dan sebagainya. Tetapi berdasarkan hasil pengamatan, ternyata tidak hanya objek dengan tinggi selutut yang dapat dimanfaatkan. Manusia pada dasarnya dapat memanfaatkan objek-objek yang permukaannya lebih tinggi dari permukaan tempatnya berpijak (tanah, lantai). Meskipun perbedaannya ketinggiannya sedikit, namun objek-objek tersebut dapat menimbulkan kesan bahwa seseorang tidak duduk di tanah/lantai. Oleh sebab itu objek-objek semacam ini tetap dimanfaatkan jika tidak ada objek ideal yang bisa ditemukan, misalnya trotoar, bongkahan-bongkahan batu, dan lain sebagainya.

Selain sebagai penentu lokasi yang spesifik, *affordance* juga dapat mempertahankan eksistensi suatu halte bayangan. Lokasi yang tidak “dilengkapi” dengan *affordance* yang mendukung kegiatan menunggu, kemungkinan membuat orang tidak betah untuk menggunakannya kembali. Karena itu *affordance* juga menjadi daya tarik bagi orang-orang untuk mau menggunakannya kembali. Pengguna halte bayangan bahkan berusaha untuk menciptakan *affordance* sendiri dengan memanfaatkan apa yang ada di lingkungan. Karena itu dilakukan modifikasi pada objek tertentu agar memenuhi kriteria sebuah *affordance* yang ideal. Pada dasarnya manusia tidak membuat lingkungannya, tetapi mengubah dan melengkapinya untuk mengubah potensinya (Gibson, 1979).

Permasalahan halte bayangan di Jakarta tidak lepas dari keberadaan halte resmi yang tidak mampu memenuhi kebutuhan pengguna, baik dari jumlah maupun kualitasnya. Dalam *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum* sebenarnya telah dijelaskan mengenai teknis pembangunan halte yang baik, dan sebagian besar pedoman tersebut sesuai dengan kebutuhan-kebutuhan pengguna yang telah dianalisis di atas. Sehingga dapat dikatakan pedoman tersebut sesuai dengan apa yang dibutuhkan oleh pengguna halte.

Beberapa di antara pedoman tersebut adalah peletakan halte diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau pemukiman, letaknya tidak terlalu jauh dari fasilitas penyeberangan (maksimal 100 m), pembangunan halte dipersimpangan diperbolehkan dengan jarak minimal 50 m sebelum persimpangan atau 20 m setelah persimpangan. Jika pembangunan halte dilakukan sesuai dengan pedoman, kemungkinan besar halte bayangan tidak akan muncul, karena kebutuhannya telah diakomodasi oleh halte resmi. Sementara jarak antar halte juga telah ditentukan, sehingga dengan jarak halte yang tidak terlalu jauh sebenarnya tidak ada alasan bagi calon penumpang tidak menggunakannya.

Selain dengan mengikuti pedoman yang ada, pemilihan lokasi halte resmi juga dapat dilakukan dengan mempelajari sifat pengguna angkutan umum. Salah satunya adalah dengan pembentukan halte bayangan yang pada dasarnya terbentuk secara spontan oleh sekelompok pengguna. Halte bayangan pada umumnya lebih terkoneksi dengan lingkungannya, tidak berdiri sendiri seperti

kebanyakan halte resmi. Halte bayangan memiliki kehidupan di dalamnya, dengan berbagai aktivitas pilihan yang dapat dilakukan oleh calon penumpang. Keberadaan para pedagang menghidupkan suasana di dalamnya. Meskipun kehadiran para pedagang ini awalnya dipicu oleh adanya halte bayangan, namun pada akhirnya keduanya menjadi dua unsur yang saling melengkapi dan saling membutuhkan.

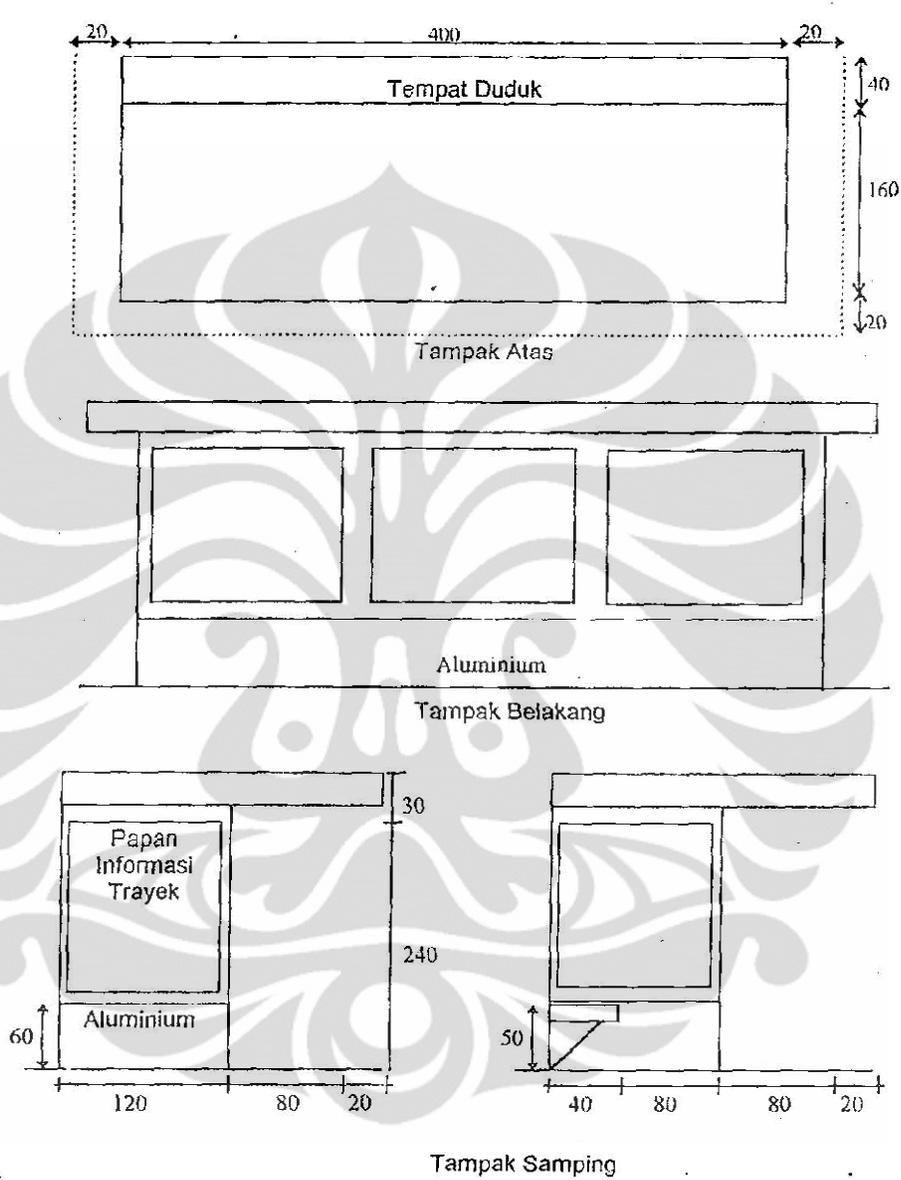
Di satu sisi, halte bayangan memang memberikan dampak negatif pada ketertiban lalu lintas di Jakarta. Namun di sisi lain, keberadaan halte bayangan dapat mengakomodasi kebutuhan penumpang akan halte. Pada beberapa kasus, halte bayangan bahkan dapat dikatakan lebih layak dari halte resmi, baik dari segi posisi, kapasitas, maupun kondisi fisiknya. Selain itu halte bayangan dapat menjadi contoh dan pelajaran bagi kita dalam merencanakan halte yang efektif.

Pemerintah mungkin saja membangun halte pada halte bayangan yang sudah terbentuk, selama tidak keluar dari pedoman yang telah ditentukan. Kegiatan dan pengalaman yang terbentuk dalam suatu halte yang interaktif ini dapat menghilangkan kesan halte yang biasanya menjemukan. Sebagaimana yang dikatakan Alexander (1977), alih-alih dianggap sebagai halte, tempat itu justru menjadi bagian dari gerbang menuju ke tempat kerja kita, sekolah, pemukiman, atau lokasi-lokasi lain yang menjadi tujuan kita. *“Make a full gateway to the neighborhood next to the bus stop, or place the bus where the best gateway is already.”* (Alexander, 1977, p. 497).

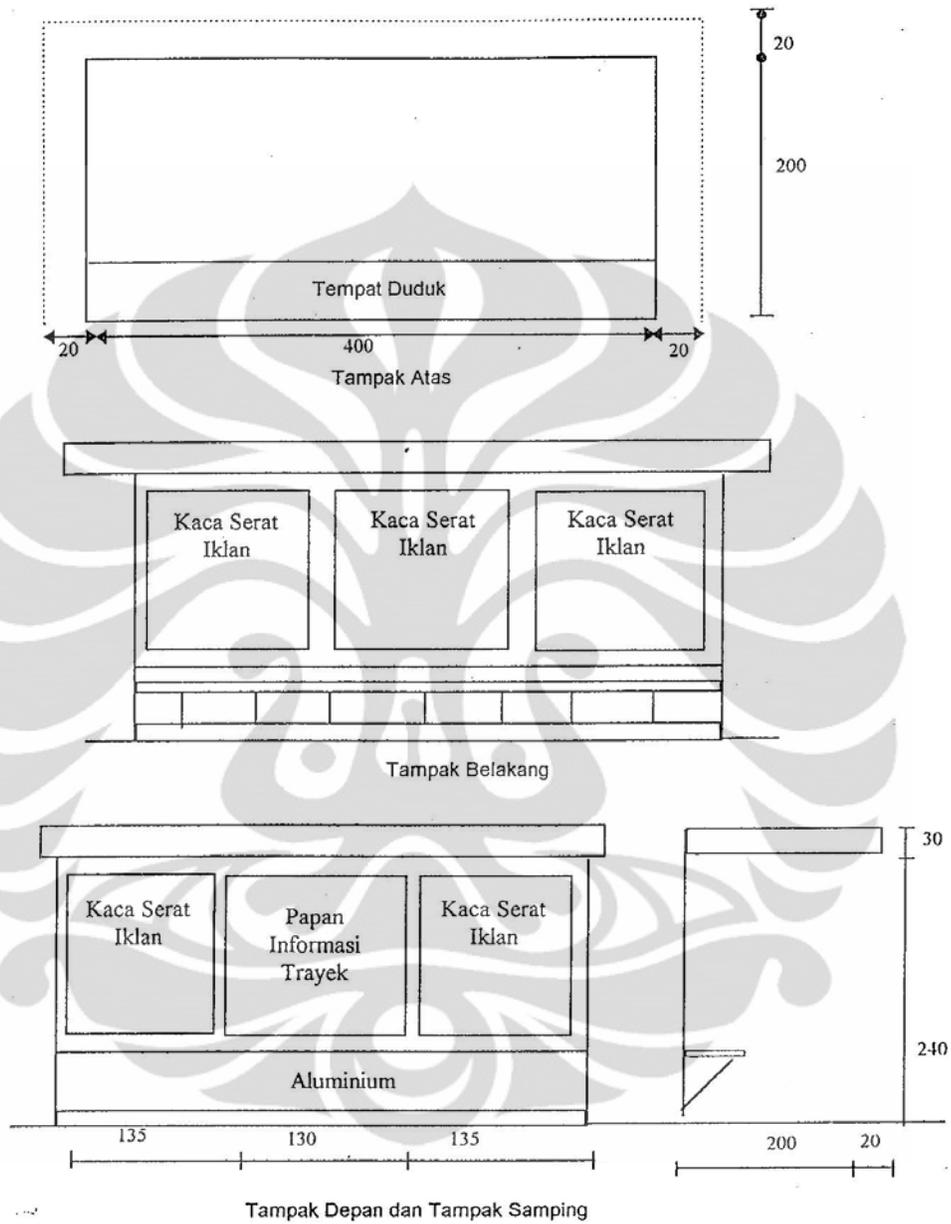
DAFTAR REFERENSI

- Alexander, C. (1977). *A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction*. New York: Oxford University Press.
- Antre di Halte Bayangan, Pelanggaran Legal?* (2003, June 3). Retrieved March 18, 2011, from Liputan 6:
http://buser.liputan6.com/berita/200306/55761/Antre_di_Halte_Bayangan_Pelanggaran_Legal
- Bell, P. A., Greene, T. C., Fisher, J. D., & Baum, A. (2001). *Environmental Psychology*. Wadsworth.
- Dephub Tingkatkan Pengawasan Transportasi Liburan*. (2009, June 22). Retrieved June 3, 2011, from Kabar Bisnis:
<http://www.kabarbisnis.com/read/283610>
- Gibson, J. J. (1979). *The Ecological Approach to Visual Perception*. Boston: Houghton Mifflin.
- Gifford, R. (1997). *Environmental Psychology: Principles and Practice*. Boston: Allyn and Bacon.
- Halim, D. (2005). *Psikologi Arsitektur: Pengantar Kajian Lintas Disiplin*. Jakarta: Grasindo.
- Kirkman, M. M. (1902). *Origin and Evolution of Transportation*. New York and Chicago: The World Railway Publishing Company.
- Kutz, M. (2004). *Handbook of Transportation Engineering*. New York: McGraw-Hill Professional.
- Laurens, J. M. (2004). *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Jakarta: PT Grasindo.
- Lay, M. G. (1992). *Ways of the World : A History of the World's Roads and of the Vehicles That Used Them*. U.S: Rutgers University Press.
- Rodrigue, J.-P., Comtois, C., & Slack, B. (2006). *The Geography of Transport*. Oxon: Routledge.
- Setiawan, H. B. (1995). *Arsitektur Lingkungan dan Perilaku*. Jakarta: Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan dan Kebudayaan.
- Triana, N. (2011, May 30). Kisah Kelabu Bus Oranye dan Hijau. *Kompas* , p. 27.

Lampiran 1. Halte Jenis 1



Lampiran 2. Halte Jenis 2



Lampiran 3. Halte Jenis 3

