

STUDI DESAIN HALTE BUS DAN PERILAKU MASYARAKAT URBAN DI WILAYAH DKI JAKARTA (STUDI KASUS: HALTE PALMERAH, HALTE ISTORA MANDIRI, HALTE FX-SUDIRMAN)

STUDY OF SHELTER BUS DESIGN AND URBAN COMMUNITY BEHAVIOUR IN DKI JAKARTA (CASE STUDY : PALMERAH SHELTER BUS, ISTORA MANDIRI SHELTER BUS, FX-SUDIRMAN SHELTER BUS

Amarena Nediari

Program Studi Desain Interior, School of Design, Bina Nusantara University

e-mail: anediari@binus.edu

Abstrak

Keberadaan halte bus di ibu kota DKI Jakarta telah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat urban yang berfungsi memenuhi kebutuhan akan ruang tunggu di jalan raya. Halte menjadi titik pertemuan bagi pengguna serta penyedia jasa transportasi umum baik yang konvensional seperti *busway*, *feeder busway*, taksi juga transportasi umum berbasis online seperti ojek *online* dan taksi *online*. Halte bus di wilayah DKI Jakarta belum memiliki standarisasi desain. Hal ini memberikan peluang bagi pemerintah DKI Jakarta untuk dapat menata kembali keberadaan dan fungsi halte sebagai fasilitas umum. Saat ini halte bus dimanfaatkan oleh berbagai pihak untuk berbagai kepentingan. Perilaku pengguna halte bus berdampak terhadap lingkungan di sekitar halte yang menjadi tidak teratur, tidak tertib terutama pada waktu tertentu seperti jam masuk kerja dan jam pulang kerja. Hal yang menarik untuk dipelajari lebih lanjut adalah bagaimana perilaku pengguna memanfaatkan halte tidak hanya sebagai tempat menunggu, namun juga

sebagai media bertransaksi untuk kepentingan individu. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan terhadap pengguna halte, mengunjungi lokasi halte serta mendokumentasikan aktifitas di halte bus dan sekitarnya dilanjutkan dengan analisa dan kesimpulan merupakan metode penelitian yang dilakukan. Artikel ini diharapkan dapat memberikan referensi akan desain halte bus agar memiliki fungsi sebagaimana mestinya dalam memenuhi kebutuhan masyarakat urban di wilayah DKI Jakarta.

Kata Kunci: Halte bus, masyarakat urban, desain, perilaku

Abstract

The existence of shelter bus in the capital city of DKI Jakarta has become part of the lives of urban communities to meet the need for waiting rooms on the road. Shelter bus become a meeting point for users and providers of both conventional public transportation services such as busways, busway feeders, taxis as well as online-based public transportation such as online motorcycle taxis and online taxis. Shelter bus in DKI Jakarta area do not yet have design standards. This provides an opportunity for the DKI Jakarta government to be able to reorganize the existence and function of bus stops as public facilities. Nowadays, shelter bus are used by various parties for various purposes. The urban community behavior as the users has an impact on the environment around shelter bus that become irregular, disorderly, especially at certain times such before office and after office hours. Furthermore it is an interesting thing to learn how is the user's behavior utilizes the bus stop not only as a place to wait, but also as a medium for transactions for individual interests. Data collection is carried out through observation of the users of shelter bus, visiting shelter bus locations and documenting activities at shelter bus and the surrounding areas followed by analysis and conclusions as a research method. This article is expected to provide a reference for shelter bus design so that it has the proper function to meet the needs of urban communities and improve the quality of environment in DKI Jakarta area.

Keywords: shelter bus, urban society, design, behavior

PENDAHULUAN

Perkembangan moda transportasi umum di DKI Jakarta, memberikan beberapa alternatif bagi pengguna jasa transportasi umum dalam mencapai tujuan. Beragam moda transportasi yang sudah tersedia di wilayah DKI Jakarta seperti transjakarta yang dikelola oleh PT. Transportasi Jakarta, Kereta Rel Listrik (KRL) komuter yang dikelola oleh PT KAI Indonesia, serta Moda Raya Transportasi (MRT) Jakarta yang dikelola oleh PT. MRT Jakarta telah dimanfaatkan dengan baik oleh masyarakat urban. Hal ini juga didukung oleh perkembangan aplikasi *online* yang juga merambah di bidang penyedia jasa transportasi umum berupa ojek *online* untuk

jarak dekat maupun taksi *online* untuk kenyamanan pengguna dengan jarak jauh maupun dekat. Banyaknya kemudahan dalam mengakses transportasi umum, memberikan kesempatan bagi pihak Pemerintah DKI Jakarta untuk dapat menata kembali keberadaan fasilitas umum yang mendukung moda transportasi umum salah satunya yaitu halte bus. Upaya dalam melakukan penataan kembali halte bus di wilayah DKI Jakarta, baru terlihat di wilayah jalan protokol DKI Jakarta yaitu di sepanjang Jl. Jend. Sudirman, Jakarta Pusat.

Pengertian halte dalam kamus besar bahasa Indonesia adalah perhentian kereta api, trem, atau bus (biasanya mempunyai ruang tunggu yang beratap, tetapi lebih kecil daripada stasiun) (KBBI, 2019). Halte bus merupakan tempat untuk menunggu berupa ruang dengan luasan tertentu dan memiliki penutup di atasnya sehingga pengguna terlindungi dari hujan maupun sinar matahari. Keberadaan ruang pelindung di jalan raya sangatlah dibutuhkan di wilayah DKI Jakarta, mengingat cuaca di negara tropis memiliki dua musim yang ekstrim yaitu musim kemarau dan musim penghujan. Pengguna halte bus pada umumnya adalah para pengguna jasa transportasi umum seperti bus, angkutan kota (*angkot*), ojek dan taksi.

Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik, 2019 jumlah penduduk di wilayah DKI Jakarta adalah 10.6 juta jiwa dengan jumlah penduduk usia produktif yaitu usia 15-64 tahun mencapai 7.5 juta jiwa (Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2019). DKI Jakarta merupakan kawasan perkotaan (urban) dengan kegiatan utama bukanlah pertanian dan mata pencaharian bagi masyarakat ini adalah di bidang perdagangan dan industri. Masyarakat urban merupakan sasaran utama dari beragam aplikasi berbasis *online*. Di era digital ini, penyedia jasa transportasi berbasis *online* banyak memberikan keuntungan bagi masyarakat urban yang mengutamakan waktu dalam berbagai hal. Tersedianya jasa transportasi berbasis *online* memberikan banyak kemudahan bagi masyarakat urban dalam mencapai tujuan, dan keberadaan halte bus masih dimanfaatkan oleh para ojek *online* ataupun taksi *online* sebagai titik pertemuan antara pemesan dan pengendaranya. Pengamatan terhadap suatu perilaku dapat membantu arsitek/desainer untuk mengerti preferensi pengguna karena secara tidak langsung preferensi terlihat dari perilaku. Dalam hal ini apabila kemampuan pengguna meningkat maka penggunaan lingkungan menjadi semakin luas (Laurence, 2004). Masyarakat urban memiliki ciri-ciri berikut memiliki kehidupan keagamaan yang kurang, dapat mengurus diri tanpa bergantung dengan orang lain, rasional, interaksi yang dilakukan berdasarkan kepentingan pribadi. Aspek transportasi turut mempengaruhi perkembangan kota yang tercermin dari bentuk fisik perkotaan yang mengemban fungsi tertentu, hal ini untuk mendukung mobilitas dari masyarakat urban yang lebih dinamis daripada masyarakat pedesaan. (Jamaludin. Nasrullah, 2017)

Desain halte bus memiliki perkembangan yang cukup menarik untuk diteliti. Dijumpainya beragam desain halte bus di wilayah DKI Jakarta memperlihatkan bahwa DKI Jakarta belum memiliki standar desain yang baku untuk diterapkan di jalan raya. Keberadaan halte bus adalah sebagai fasilitas umum yang disediakan bagi masyarakat urban, dan tentu saja sebagai pengguna yang melakukan aktifitas di fasilitas tersebut, pengguna menjadi pertimbangan utama dalam melakukan perancangan, dalam hal ini perancangan sebuah halte bus. Memiliki perilaku yang mengutamakan kepentingan pribadi, hal ini sangat terlihat saat dijumpai halte

dimanfaatkan secara individu oleh pengguna untuk kepentingan pribadi/perorangan untuk menjual dagangan, mengamen, juga mengemis sehingga tampilan halte terlihat kumuh dan berantakan. Sementara halte lainnya dapat dijumpai bersih, dan teratur. Oleh karena itu, dibutuhkan sebuah penelitian terhadap perilaku pengguna halte, agar halte tidak dimanfaatkan untuk kepentingan pribadi yang tentu saja hal ini akan mengganggu aktifitas yang terjadi di lingkungan halte bus sehingga hal ini dapat memberikan masukan positif terkait dengan standar desain halte yang perlu dilakukan di wilayah DKI Jakarta.

Pengguna halte bus terdiri dari beragam kalangan meliputi pegawai perkantoran / pertokoan, pelajar / mahasiswa, pedagang, profesional juga ibu rumah tangga yang menggunakan kendaraan umum sebagai moda transportasinya. Dalam pengamatan yang dilakukan kelompok usia pengguna transportasi yang melakukan transit di halte paling muda adalah usia 11 tahun sampai dengan kisaran 75 tahun. Analisa dilakukan terhadap tiga lokasi halte bus yaitu halte bus Istora Mandiri, halte bus Palmerah dan halte bus FX-Sudirman. Ketiga halte tersebut dipilih sebagai studi kasus dengan alasan 1). Lokasi halte berdekatan, namun memiliki desain yang berbeda, 2). Halte sebagai tempat transisi dari MRT – Metro Trans untuk halte bus Istora mandiri, transisi KRL-Metro Trans pada halte bus Palmerah, dan transisi Metro Trans-bus bandara di halte FX-Sudirman, 3). Halte juga menjadi meeting point bagi pengguna halte dengan ojek / taksi *online* yang siap mengantar pengguna langsung ke tempat tujuan, 4). Lokasi halte bus berada di pusat kota DKI Jakarta, dimana fasilitas publik mendapatkan perhatian khusus dalam perancangannya misalnya pedestrian, jembatan penyeberangan, desain *signage*, juga termasuk halte bus.

Diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memiliki dampak positif yang dapat memberikan masukan dalam upaya meningkatkan kualitas lingkungan, khususnya di wilayah DKI Jakarta. Penelitian ini juga dapat memberikan kontribusi terhadap strategi desain maupun inovasi sosial terhadap penyelenggaraan fasilitas publik yaitu halte bus di wilayah DKI Jakarta khususnya serta di kota-kota besar lain di Indonesia.

KAJIAN TEORI

Tinjauan Desain

Pengertian desain menurut Bruce Archer dalam Sachari, adalah salah satu bentuk kebutuhan badani dan rohani manusia yang dijabarkan melalui pelbagai bidang pengalaman, keahlian dan pengetahuannya yang mencerminkan perhatian pada apresiasi dan adaptasi terhadap sekelilingnya. Tinjauan desain merupakan perluasan dari kritik desain yang mengupas desain dari pelbagai fenomena baik karya, hal yang melatarbelakangi, situasi sosial, program pembangunan, tokoh, pemikiran hingga pendidikannya. (Sachari, Pengantar Tinjauan Desain, 2000).

Halte Bus

Dalam pedoman teknis perencanaan tempat perhentian kendaraan penumpang umum, halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan (Departement Perhubungan, 2008). Pedoman teknis ini juga mengatur tentang

kelengkapan standar dari sebuah halte bus yaitu memiliki :1). Identitas halte berupa nama dan/atau nomor, 2). Rambu petunjuk, 3). Papan informasi trayek, 4). Lampu penerangan dan 5). Tempat duduk. Untuk fasilitas tambahan yang diizinkan pada sebuah halte adalah : a). Telepon umum, b). Tempat sampah c). Pagar, d). Papan iklan/pengumuman. Hal ini telah diatur oleh Direktorat Jenderal Perhubungan darat dalam Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 271/HK.105/DRJD/96 pada tahun 16 April 1996.

Perilaku Masyarakat Urban

Terdapat beberapa ciri masyarakat urban/kota menurut Soerjono Soekanto dalam Gonibala, 2018 namun yang terkait dengan fokus penelitian desain halte dan perilaku masyarakat urban diantaranya adalah orang kota memiliki gaya hidup yang mewah, biasa melakukan sesuatu sendiri atau mandiri, memiliki keterampilan khusus, memiliki peluang pekerjaan yang besar, memiliki pola pikir rasional, mengutamakan faktor waktu, dan mudah menerima pengaruh dari luar.

Dalam penelitian yang telah dilakukan sebelumnya yang membahas ruang publik dan kualitas ruang kota menyampaikan bahwa pada perancangan desain perkotaan (*urban design plan*) menitikberatkan pada aspek bentuk fisik spasial yaitu visual dan fungsional. (Darmawan, 2005).

METODOLOGI

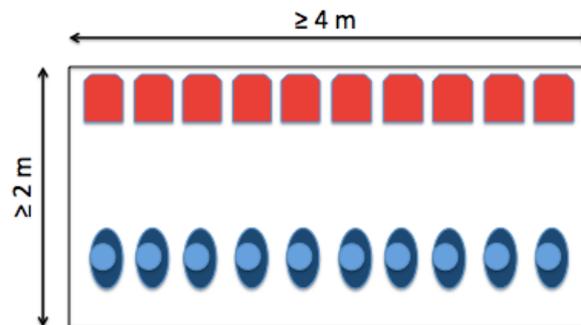
Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, yang dilakukan melalui pengumpulan data, analisis dan diinterpretasikan (Anggito, 2018). Desain halte bus yang berbeda dengan lokasi yang berada di wilayah pusat DKI Jakarta menjadi latar belakang pemilihan ke-3 halte sebagai studi kasus. Lokasi halte yang memiliki akses langsung ke moda transportasi masyarakat urban DKI Jakarta seperti MRT, KRL serta metro trans, menampilkan bahwa ketiga halte digunakan oleh masyarakat urban, dimana perilaku pengguna turut mempengaruhi kondisi halte bus. Perilaku merupakan aktifitas secara fisik yang dilakukan oleh individu yang secara berulang, sehingga hal ini dapat mempengaruhi fasilitas yang perlu disediakan ataupun ditiadakan dalam perancangan sebuah halte bus. Pada teori *urban design plan* aspek visual dan fungsional merupakan faktor yang perlu diperhatikan dalam perancangan sebuah fasilitas publik. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan terhadap objek penelitian, yaitu halte bus dan aktifitas yang dilakukan pengguna selama di halte bus, pendokumentasian di lokasi halte bus, selain itu pengumpulan data literatur juga dilakukan melalui jurnal lainnya, buku, dan referensi tertulis yang relevan dengan topik penelitian. Bagaimana aspek visual, aspek fungsional halte bus serta perilaku pengguna halte bus akan ditinjau pada halte bus yang dipilih sebagai studi kasus. Diharapkan hasil penelitian dapat memberikan rekomendasi mengenai kedua aspek diatas sehingga dapat dihasilkan sebuah perancangan halte bus yang dapat memenuhi kebutuhan dari perilaku masyarakat urban di wilayah DKI Jakarta.

PEMBAHASAN

Desain Halte Bus

Halte bus di wilayah DKI Jakarta belum memiliki standar dalam hal desain, selain itu kelengkapan standar fasilitas halte bus belum semua terpenuhi dengan baik.

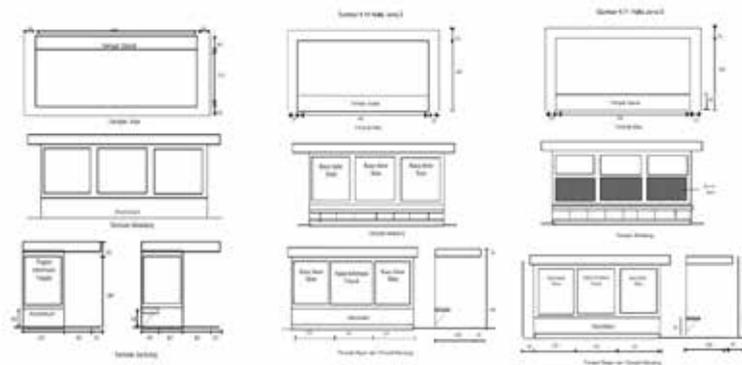
Ditinjau dari aspek fisik bangunan halte bus merupakan sebuah ruang tunggu semi terbuka dilengkapi pembatas ruang (partisi), dudukan tanpa sandaran, atap penutup untuk melindungi dari paparan sinar matahari ataupun air hujan. Halte bus biasanya berada di belakang trotoar dengan kisaran ukuran $\geq 2\text{m} \times \geq 4\text{m}$. Halte bus dirancang untuk dapat menampung penumpang angkutan umum 20 orang per halte pada kondisi biasa yaitu dimana penumpang dapat menunggu dengan nyaman.



Gambar 1. Tata letak kursi dan kapasitas halte bus berdasarkan standar rancang bangun.
(Sumber : Nediari, 2019)

Gambar di atas merupakan gambar ulang dari standar rancang bangun yang diatur dalam pedoman teknis (Departemen Perhubungan, 2008). Kondisi ini merupakan kondisi ideal daya tampung sebuah halte bus dimana tidak terdapat penumpukan penumpang bus ataupun kendaraan umum lainnya dan halte bus hanya berfungsi tunggal sebagai tempat penumpang naik ataupun turun dari kendaraan umum. Aktifitas yang dipenuhi dari tata letak di atas adalah aktifitas menunggu dengan fasilitas sarana duduk serta ruang yang cukup untuk berdiri. Namun belum disebutkan aktifitas membaca informasi rute jalan yang tentu juga membutuhkan ruang gerak. Dalam hal kapasitas halte bus masih relevan dengan kondisi saat ini, sementara untuk desain halte bus, sudah banyak pergerakan ataupun perubahan secara desain, material serta finishing. Walaupun di satu sisi standarisasi fasilitas dasar dari sebuah halte bus masih sama, yaitu identitas halte, rambu penunjuk, lampu penerangan, informasi trayek serta tempat duduk.

Pedoman teknis juga mengatur tiga tipe desain halte bus yang dapat diaplikasikan secara umum di Indonesia. Masing-masing halte memiliki perbedaan dan terlihat pada gambar di bawah ini. Pada gambar di bawah ini ditampilkan bahwa ketiga tipe desain memiliki ukuran yang sama yaitu $\geq 2\text{ m} \times \geq 4\text{m}$. Tampak atas memiliki desain yang sama, tampak depan mulai terlihat perbedaan detail dinding partisi halte khususnya pada material, dan tampak samping juga memiliki perbedaan detail pada dinding partisi penyangga halte.



Gambar 2. Desain Halte bus 1,2 dan 3 yang ditentukan dalam pedoman teknis (Sumber : Dept. Perhubungan, 2008)

Berdasarkan gambar di atas, perbedaan mendasar pada desain halte bus 1 dengan desain halte lainnya adalah peletakan dinding partisi pada sisi samping halte, sementara pada kedua desain lainnya tidak ada. Pada desain halte 2 dinding partisi bagian belakang diperuntukkan sebagai media informasi trayek bus dan kaca serat iklan. Sementara untuk desain halte bus 3, menggunakan material kawat kasa pada sebagian dinding belakang, dan tampak belakang halte akan terlihat informasi trayek bus berikut kaca serat iklan. Tinggi dudukan adalah 50 cm dari permukaan dengan lebar dudukan adalah 40 cm.

Dalam kunjungan lapangan terhadap beberapa lokasi halte bus, desain di atas sudah tidak dijumpai di wilayah DKI Jakarta. Sementara dalam pengumpulan data yang dilakukan terhadap pedoman teknis rancang bangun halte, belum terdapat peraturan terbaru terkait standar halte bus, namun beragam desain halte dijumpai di jalan raya di wilayah DKI Jakarta, hal ini mengakibatkan desain halte belum memiliki panduan yang diaplikasikan sebagai standarisasi halte di wilayah DKI Jakarta.

Dari gambar di atas, dapat diketahui bahwa fasilitas halte bus memenuhi aktifitas pengguna dalam saat menunggu di dalam halte berupa fasilitas duduk serta ruang yang cukup untuk berdiri. Dimana halte bus diperuntukkan hanya untuk kegiatan tersebut. Ketinggian dan lebar dudukan pada fasilitas duduk merupakan standar minimum ukuran ergonomis manusia dalam beraktifitas duduk. Dimana sebagai tempat transit, pengguna tidak duduk lama, karena akan segera berangkat untuk mencapai tujuan lainnya. Bahkan seringkali pengguna tidak menggunakan fasilitas duduk dalam menunggu, tapi lebih memilih untuk berdiri saja.

Dengan standar telah ditentukan di atas dapat dilihat bahwa halte sebagai tempat transit adalah tempat untuk menunggu moda transportasi pilihan dalam mencapai tujuan.

Perilaku Pengguna Halte Bus

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dilihat dari intensitas keramaian pengguna halte terbagi menjadi dua kategori yaitu : 1). Halte aktif dan 2). Halte pasif (Kurniawan, 2011). Halte aktif adalah halte dengan tingkat

kepadatan tinggi, yaitu selalu ramai dan dipadati oleh pengguna sementara halte pasif merupakan halte yang hanya padat di waktu tertentu yaitu di waktu saat jam berangkat dan pulang kantor ataupun halte yang ramai pada waktu libur tiba yang dipadati oleh pengguna halte yang ingin jalan-jalan dengan menggunakan jasa transportasi umum. Ketiga halte terpilih sebagai studi kasus telah mewakili kedua jenis halte ini, dengan begitu dapat diamati lebih lanjut perilaku pengguna yang terjadi pada kedua jenis halte.

Profil dari pengguna halte bus adalah masyarakat urban di wilayah DKI Jakarta terdiri atas kelompok pria dan wanita, usia 11-75 tahun (untuk bayi dan balita, masih didampingi oleh orang dewasa dalam menggunakan halte) dengan kelas ekonomi bawah sampai dengan menengah atas, dan memiliki beragam profesi yang berbeda yaitu diantaranya pegawai perkantoran/pertokoan, pelajar/mahasiswa, pedagang, profesional sampai dengan ibu rumah tangga. Selain transit, juga dijumpai pengguna halte yang melakukan kegiatan lainnya baik untuk kepentingan pribadi maupun kepentingan kelompok/golongan.

Aktifitas yang dilakukan untuk kepentingan pribadi yang tampak di lapangan diantaranya menjual makanan, minuman, masker, aksesoris rambut dan sebagainya. Kegiatan ini dilakukan dengan memarkir gerobak di depan halte, menggelar lapak/meja dagangan, ataupun media jual yang digendong oleh pedagang. Sementara untuk aktifitas kepentingan golongan yang terjadi di halte adalah transaksi *top-up* kartu langganan bus yang dilakukan oleh pegawai metro trans yang berlangsung dari jam 6.30 – 10.00 pagi setiap harinya. Aktifitas ini membutuhkan fasilitas kursi, meja dan instalasi listrik untuk mesin EDC (*electronic data capture*).

Dengan beragamnya aktifitas yang dilakukan di halte bus, pihak Pemerintah Provinsi DKI Jakarta perlu meninjau kembali, kegiatan yang diizinkan untuk diselenggarakan dalam sebuah halte bus. Hal ini perlu dilakukan untuk memenuhi kebutuhan dari masyarakat urban di wilayah DKI Jakarta.

Halte Bus Pasar Pal Merah

Halte bus Pasar Pal Merah berada di jalan Gelora, Tanahabang, Jakarta Pusat dan tidak dekat dengan lokasi Pasar Pal Merah. Halte termasuk dalam kategori halte aktif berada sekitar 200 meter dari tangga penyeberangan, sehingga intensitas manusia berlalu lalang di wilayah ini sangat tinggi. Halte menjadi ruang singgah bagi para penumpang Kereta Rel Listrik (KRL) *Commuter Line* yang turun ataupun naik di Stasiun Pal Merah. Lingkungan sekitar halte adalah perkantoran Sudirman, Pertokoan Senayan, pasar Palmerah, Perkantoran Slipi, perumahan Permata Hijau dan Kemanggisan, dan lingkungan kampus Binus University. Lokasi ini sangat strategis sebagai tempat transit penumpang yang masih melanjutkan perjalanan ke Jakarta Barat, dan Jakarta Pusat. Rute KRL adalah jalur Tanah Abang – Rangkas Bitung yang melayani area selatan kota Jakarta.



Gambar 3. Kondisi Halte Pasar Pal Merah
(Sumber: Nediari, 2019)

Aspek Visual

Halte memiliki dua buah tiang penyangga atap dengan bentuk atap melengkung ke belakang. Pada bagian depan halte tampak inspirasi ragam hias Betawi berupa gigi balang yang berbaris rapi. Gigi balang memiliki bentuk geometris segitiga berjajar yang menyerupai gigi belalang yang melambangkan bahwa hidup harus selalu jujur, rajin, ulet dan sabar (Muslimah, S, 2017). Identitas lokal kota Jakarta yang ditampilkan dalam ragam hias Betawi, dominasi warna hijau pada bangunan halte, memperkuat kesan lokal Betawi yang melambangkan kesuburan. Di bagian atas halte terdapat penunjuk nama halte, sehingga masyarakat mengetahui dengan jelas lokasi halte sebelum melanjutkan ke tempat berikutnya.

Aspek Fungsional

Halte memiliki fasilitas dudukan yang mengelilingi lingkaran tiang penyangga. Posisi kursi yang memusat, merugikan bagi pengguna yang duduk di sisi bagian belakang, sehingga tidak dapat melihat kendaraan yang datang dan memperlambat respon pengguna untuk bersiap naik. Hal ini dapat berakibat pada penumpukan pengguna halte yang berdiri karena fasilitas duduk yang tersedia tidak mengakomodir kapasitas di halte.

Halte tidak memiliki informasi mengenai rute dan nomor bus, sehingga bagi pengguna yang belum pernah transit di stasiun pal merah, hal ini akan menyulitkan, karena tidak ada informasi yang berfungsi sebagai penunjuk arah bagi penumpang.

Perilaku Pengguna

Di halte Palmerah, dijumpai pedagang yang memarkir gerobaknya di sekitar halte, membuka lapak dagangannya berupa meja, ataupun digelar di area sekitar halte. Keberadaan pedagang makanan, minuman, dan asongan ini terus bertahan karena perilaku masyarakat urban yang konsumtif menjadikan pengguna halte sebagai target dari pedagang liar ini.

Selain pedagang, dijumpai petugas dari metro trans yang hadir mulai jam

06.30 untuk melakukan transaksi *top up* uang elektronik seperti kartu *flazz card*, *e-money* serta *tap cash* yang memberikan kemudahan bagi pengguna. Aktifitas ini membutuhkan sarana meja dan kursi bagi petugas serta *outlet* listrik.

Halte bus pasar Pal Merah melayani penumpang saat transit dari dan menuju Stasiun Palmerah yang menggunakan KRL. Biasanya penumpang masih melanjutkan perjalanan dengan moda transportasi lainnya, yaitu Metro Trans, Jakarta, Bus umum, termasuk ojek/ taksi online. Kisaran pengguna halte ini adalah usia 11-19 tahun adalah pelajar, 20-24 tahun sebagai mahasiswa / pegawai perkantoran/ pertokoan, 25-50 tahun profesional/pedagang. Mengamati dari tingginya jumlah pengguna, halte bus ini termasuk halte aktif. Meskipun halte ini memiliki tingkat kepadatan di waktu-waktu tertentu, namun di waktu lainnya, halte tidak pernah terlihat kosong.

Keberadaan pedangan makanan dan minuman serta ketidakdisiplinan pengguna halte dalam membuang sampah membuat kondisi halte menjadi kotor, berbau tidak sedap dan tidak terawat. Beragam penjaja makanan, *tissue*, minuman di sekitar halte, bahkan sampai *mangkal* di depan halte tentu mempersulit pengguna halte bus yang akan naik ataupun turun bus, dan tentu saja membuat bus tidak dapat berhenti tepat di depan halte. Secara tidak langsung hal ini dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas yang berdampak pada antrian bus.

Sekitar 100 m dari halte, terdapat jembatan penyeberangan yang menghubungkan stasiun KRL Pal Merah dengan halte Pal Merah, di bawah jembatan pengendara ojek liar menunggu penumpang yang sangat mengganggu keberadaannya. Halte bus yang juga berfungsi sebagai *meeting point* bagi jasa transportasi berbasis *online* juga memberikan dampak kepadatan di satu titik yang menghambat laju kendaraan umum lainnya.

Faktor keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jasa transportasi umum belum terpenuhi di halte Pasar Pal Merah. Hal ini merupakan akibat dari perilaku masyarakat urban yang memanfaatkan halte bus menjadi sebuah ruang komersil demi kepentingan pribadi semata, mulai dari pengendara ojek liar, juga perilaku konsumsi dari para masyarakat urban yang singgah di halte. Halte bus ini memiliki fungsi tidak hanya sebagai ruang tunggu/transit bagi penggunaannya tapi juga dimanfaatkan oleh pihak yang sangat menyadari adanya peluang dalam memanfaatkan perilaku masyarakat urban gemar melakukan konsumsi akan hal yang bukan primer dalam memenuhi kebutuhannya. Walaupun kebutuhan yang dikonsumsi tidak untuk keperluan status ataupun gengsi. Tersedianya beragam jenis makanan untuk sarapan, memberikan kemudahan dalam hal efisiensi waktu dan biaya bagi pengguna untuk membeli sarapan dalam perjalanan menuju kantor. Simbiosis mutualisme ini menjadi sebuah lingkaran tidak terputus, dan dibutuhkan peraturan yang tegas untuk mengembalikan halte agar dapat berfungsi kembali sebagai mana mestinya, yaitu sebagai ruang tunggu bagi pengguna jasa transportasi umum.

Namun di lain sisi terjadinya kerumunan yang terjadi di halte bus, dapat menimbulkan perasaan aman bagi pengguna halte, walaupun tidak saling mengenal, kondisi kerumunan orang dapat memberikan perasaan tidak sendiri meskipun harus selalu tetap dalam kondisi waspada. Kerumunan inipun dapat dimanfaatkan oleh pihak tertentu di saat kurang waspada dan lengah terhadap

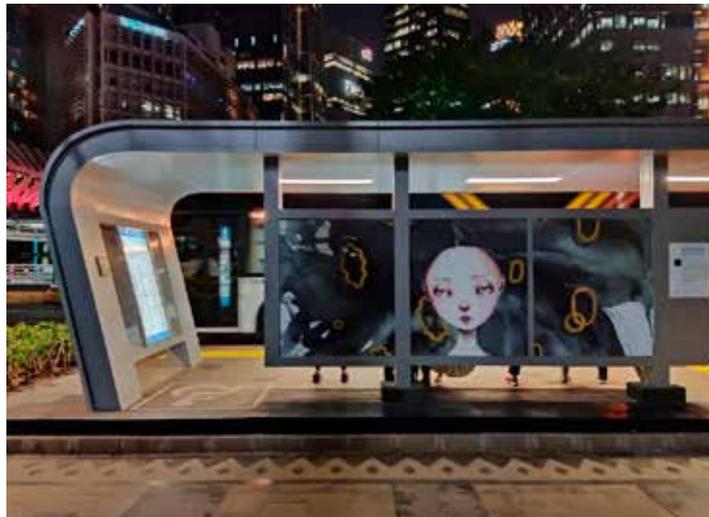
kondisi yang ada yaitu menjadi sasaran kejahatan pencopet. Sehingga ramai atau tidak ramainya sebuah halte bus, tetap membutuhkan keberadaan petugas yang dapat mengawasi keamanan dan ketertiban di lingkungan halte.

Halte Bus Istora Mandiri

Halte bus Istora Mandiri berada di jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Pusat. Posisi dari halte ini berada dekat dengan pintu gerbang Gelora Bung Karno (GBK) dan menjadi ruang tunggu bagi pengguna moda transportasi Moda Raya Transportasi (MRT) yang transit di Stasiun Istora Mandiri, bus kota, *feeder* transjakarta, ojek dan taksi *online*. Halte di sini termasuk dalam kategori halte pasif. Dimana halte baru ramai ketika terdapat *event* besar yang diselenggarakan di wilayah GBK, dimanfaatkan sebagai *meeting point* masyarakat sebelum masuk ataupun setelah selesai dari GBK. Hal ini juga dilatarbelakangi dengan luas GBK yang mencapai 100 hektar, membuat area ini berdiri sendiri sehingga tidak menjadi tujuan transit oleh para penumpang transportasi umum. Bangunan perkantoran terpusat di seberang jalan yaitu wilayah sekitar Bursa Efek Jakarta (BEJ), sisi kiri terdapat jembatan Semanggi dan sebelah kanan bangunan komersial FX – Sudirman.

Aspek Visual

Halte bus memiliki desain yang a-simetris berupa atap yang menyambung dengan dinding penyangga halte dengan posisi kemiringan sekitar 60°. Informasi rute dan no kendaraan umum tampak pada sisi kiri halte bus. Adanya perbedaan ketinggian antara halte dan pedestrian berfungsi untuk memberikan kemudahan bagi penumpang untuk naik ke dalam bus, selain itu membuat area halte lebih terjaga kebersihannya. Ornamen gigi balang berupa segitia berbaris tampak terlihat pada motif pedestrian. Posisi halte berada di depan pedestrian, sehingga pengguna masuk dari arah belakang untuk menuju ke halte. Hal ini memberikan identitas Betawi tanpa harus menampilkan secara berlebihan pada *listplang*. Penataan tanaman hias di sekitar halte, dilakukan untuk menjaga area halte tidak meluas dan mengganggu wilayah di sekitarnya.



Gambar 5. Suasana halte bus Istora mandiri di malam hari
(Sumber: <https://www.alinea.id/art/jakarta-art-week-jadikan-jakarta-bagai-kanvas-b1XIk9mKT>)

Desain dari halte bus Istora Mandiri sudah modern. Dinding pemisah sebagai elemen pembentuk ruang yang tidak masif, dinding penyangga atap yang asimetris

memberikan kesan dinamis. Hal ini didukung pencahayaan yang sudah terencana dengan baik, serta material dan finishing yang menyesuaikan dengan gemerlapnya ibu kota DKI Jakarta. Aspek aksesibilitas bagi pengguna kursi roda juga sudah disediakan berupa ruang yang tersedia dengan *signage* kursi roda di atasnya.

Aspek Fungsi

Faktor desain yang *simple* modern dengan pencahayaan yang baik pada halte, membuat pengguna merasa aman menunggu di halte tersebut. Jakarta yang identik dengan keramaian dan penduduk yang padat, ternyata bagi sebagian orang menjadi terasa tidak nyaman saat berada di ruang yang sepi dan tanpa penghuni, namun pencahayaan yang baik pada halte cukup memberikan kenyamanan bagi pengguna halte untuk menunggu di halte bus ini. Pada halte bus tidak dijumpai pagar pembatas antara bangunan halte dengan jalan raya, namun masih terdapat jarak berupa pedestrian antara halte dengan jalan raya.

Perilaku Pengguna

Pengguna halte adalah penumpang MRT yang akan melanjutkan perjalanannya menuju perkantoran di wilayah Sudirman, Gatot Subroto dan Grogol, dan untuk berolahraga ataupun menghadiri event yang diselenggarakan di area Gelora Bung Karno (GBK). Pada halte bus Istora Mandiri tidak dijumpai orang berjualan di gerobak, ataupun pedangan asongan di halte ini, namun dalam kunjungan ke lokasi di pagi hari sempat dijumpai ibu penjual pecel yang membawa gendongan menjajakan jualannya dari jam 06.30-07.00 WIB. Hal ini disadarinya karena semakin siang sudah banyak petugas yang mengawasi ketertiban dan kebersihan di sekitar halte. Dijumpainya satu orang pedagang merupakan sebuah perilaku masyarakat urban yang mengutamakan kepentingan sendiri dengan memanfaatkan kesempatan yang ada tanpa mempedulikan aturan dan kesadaran untuk mengikuti tata tertib yang berlaku di lingkungan halte, selain itu pedagang sudah mengetahui perilaku masyarakat urban yang konsumtif sehingga berani mengambil resiko bahwa pasti pengguna halte akan membeli dagangannya.

Halte Bus FX-Sudirman

Halte bus FX-Sudirman, berada di jalan Pintu Satu Senayan, Gelora, Tanahabang tepatnya berada di depan bangunan komersial FX di sudut area Gelora Bung Karno (GBK). Lokasi halte ini tidak memiliki akses langsung baik dari stasiun KRL ataupun stasiun MRT, sehingga halte ini tidak menjadi tempat transit bagi para pengguna moda transportasi KRL, MRT ataupun bus transjakarta. Halte ini digunakan sebagai ruang tunggu bagi para pengguna *feeder* transjakarta seperti *trans* BSD, *trans* Bintaro, kendaraan antar kota *Day Trans* Jakarta-Bandung yang berangkat 1-2 jam sekali, serta bus Damri menuju Bandara Soekarno-Hatta yang berangkat 30 menit sekali berdasarkan jadwal yang tertera pada papan informasi rute kendaraan. Halte bus termasuk pada kategori halte pasif, dimana halte hanya ramai pada waktu-waktu tertentu, namun tingkat penggunaannya juga tidak sampai berkerumun di area halte dan sekitarnya. Kesadaran akan ketertiban dan kebersihan, dan menggunakan halte bus sebagai ruang tunggu sebagaimana mestinya

Aspek Visual

Lokasi halte yang berada dekat dengan bangunan komersial dan berada di jalan protokol, secara tidak langsung telah menyeleksi pengguna halte dengan identitas FX-*shelter* ini. Pada gambar di bawah ini dapat terlihat desain halte bus FX-Sudirman, memiliki dinding masif pada bagian belakang, serta dinding dengan jendela di kedua sisinya. Fasilitas duduk tanpa sandaran tersedia 10 tempat duduk dengan posisi yang cukup nyaman karena pada beberapa posisi pengguna bisa bersandar ke dinding halte. Bangunan halte terlihat lebih masif jika dibandingkan dengan desain halte lainnya. Penutup halte berupa material yang transparan sehingga pencayahaan alami masuk ke dalam bagian dalam halte. Desain berupa ruang dengan bingkai jendela berwarna hitam ini menciptakan ruang tunggu yang cukup nyaman bagi pengguna. Penerapan dinding pada ketiga sisi cukup meredam kebisingan yang timbul dari hilir mudiknya kendaraan di depan halte. Sesekali tampak ojek *online* menggunakan halte sebagai *meeting point* dengan pengguna jasa ojek, sementara untuk taksi *online* memanfaatkan lobi FX sebagai *meeting point* dengan pengguna jasa. Untuk pemilihan dinding ini juga memiliki kekurangan, karena ketiga sisi yang tertutup membuat pengguna halte kadang tidak menyadari bus yang sudah datang.



Gambar 6. Suasana halte bus FX-Sudirman yang sepi dan bersih
(Sumber : Nediari, 2019)

Pada gambar di atas dapat terlihat desain halte bus FX-Sudirman, memiliki dinding masif pada bagian belakang, serta dinding dengan jendela di kedua sisinya. Fasilitas duduk tanpa sandaran tersedia 10 tempat duduk dengan posisi yang cukup nyaman karena pada beberapa posisi pengguna bisa bersandar ke dinding halte. Bangunan halte terlihat lebih masif jika dibandingkan dengan desain halte lainnya. Penutup halte berupa material yang transparan sehingga pencayahaan alami masuk ke dalam bagian dalam halte. Desain berupa ruang dengan bingkai jendela berwarna hitam ini menciptakan ruang tunggu yang cukup nyaman bagi pengguna. Tidak dijumpai pagar pada halte ini, karena letak halte masih memiliki jarak dengan jalan raya. Tidak terdapat elemen dekoratif Betawi sebagai identitas lokal yang ditampilkan, karena halte diselenggarakan oleh pihak bangunan mal.

Aspek Fungsi

Informasi mengenai identitas halte berbeda dengan identitas halte lainnya, yang umumnya memiliki standar yang sama sebagai informasi dalam rambu lalu lintas. Format identitas halte memiliki ciri yang sama dengan bangunan komersial FX-Sudirman, sehingga menjadi rancu apakah keberadaan halte bus FX sudah mengacu pada syarat dan ketentuan yang berlaku pada standar rancang bangun dari Departement Perhubungan Darat atau memang dibangun secara mandiri oleh pihak FX-Sudirman.

Pada lingkungan di sekitar halte terdapat banyak tanaman hijau serta pohon, yang membuat area ini tampak asri dan teduh meskipun berada di pinggir halan raya. Ketinggian halte berada 2 level dari ketinggian kendaraan sehingga memisahkan antara halte dengan pedestrian. Halte ini berada di belakang pedestrian, namun karena halte ini tidak terlalu ramai hal ini tidak mengganggu pengguna halte saat sedang menunggu bus.

Gambar di bawah ini menampilkan desain tempat duduk yang terletak di halte, berupa dudukan permanen yang dapat menampung 12-15 orang.

Peletakan informasi yang berada pada di dinding belakang dirasa kurang tepat, karena hal ini tidak efektif, dimana jika seluruh penumpang duduk, informasi ini akan tertutup oleh badan pengguna, sehingga tidak ada orang yang dapat mengakses informasi dengan baik jika halte penuh dengan pengguna. Pemilihan warna yang terang, cukup menarik perhatian, namun adanya perbedaan ketinggian antara dudukan depan yang memuat 3 orang dan dudukan belakang hanya 2 orang belum diketahui maksud dan tujuannya.



Gambar 7. Sarana duduk serta papan informasi pada halte
(Sumber : Nediari, 2019)

Perilaku Pengguna

Jarang dijumpai adanya penumpukan penumpang pada halte ini, kecuali pada waktu pulang kantor, sehingga halte masuk dalam kategori halte pasif. Tidak

dijumpai pedagang penjual makanan/asoongan apapun di sekitar wilayah halte, walaupun tidak terdapat petugas khusus yang mengawasi area halte, terdapat petugas keamanan di area FX-Sudirman yang memantau dari kejauhan yang mengatur alur keluar masuknya kendaraan pribadi maupun taksi di area bangunan komersial FX.

Memiliki fungsi sebagai halte bus bandara, halte ini membutuhkan area yang cukup bagi pengguna halte yang akan membawa koper. Area tunggu adalah berupa halte, bukan stasiun yang tampak pada stasiun Dukuh Atas.

Dari studi yang dilakukan pada ketiga halte di atas, berikut adalah data perbandingan ditinjau dari standar kelengkapan yang mempengaruhi aspek visual pada masing-masing halte. Data standar kelengkapan halte meliputi fasilitas yang disediakan pada desain sebuah halte bus.

Tabel 1. Standar kelengkapan halte (Sumber : Nediari, 2019)

Standar kelengkapan halte	Halte Pasar Pal Merah	Halte Istora Mandiri	Halte FX-Sudirman
Identitas halte	√	√	√
Rambu petunjuk	-	√	-
Papan informasi trayek	-	√	√
Lampu Penerangan	√	√	√
Tempat duduk	√	√	√
Telepon umum	-	-	-
Tempat sampah	√	√	-
Pagar	-	-	-
Papan iklan	-	√	√

Dari data diatas, standar kelengkapan di setiap halte adalah identitas halte, tempat duduk dan lampu penerangan. Sementara komponen yang sudah menghilang dari perancangan halte yang ada di DKI Jakarta adalah telepon umum dan pagar yang merupakan fasilitas lain yang bisa ditambahkan pada fasilitas halte bus.

Dalam melakukan sebuah tahap perancangan , aspek perilaku akan memberikan informasi berupa data aktifitas yang dilakukan oleh pengguna. Dimana aktifitas pengguna merupakan faktor utama dalam memenuhi aspek fungsi, sementara untuk aspek visual dipenuhi dengan menempatkan standar kelengkapan dalam perancangan dengan menerapkan prinsip-prinsip desain. Hasil pengamatan yang dilakukan terhadap ke-3 halte terkait aspek visual, aspek fungsi dan aspek perilaku adalah :

1. Ornamen Betawi yang ditampilkan sebagai unsur dekoratif pada kedua halte (halte Palmerah, dan halte Istora mandiri) merupakan sebuah penegasan bahwa desain fasilitas umum di Jakarta, masih membutuhkan ornamen lokal sebagai elemen dekoratif yang menampilkan identitas lokalnya.

2. Dalam hal aspek visual desain halte yang berbeda antara halte yang satu dengan yang lainnya dilatar belakangi dengan tidak memiliki kategori desain yang sama.
3. Aspek fungsional adalah aktifitas *top up* uang elektronik (*e-money, flazz card, tap cash*) dibutuhkan oleh pengguna halte. Aktifitas ini melibatkan 2 pengguna yaitu pihak penyedia *top-up* dan pihak pengguna halte, dimana fasilitas yang dibutuhkan adalah meja, kursi, mesin EDC serta instalasi listrik. Dalam hal ini pemenuhan aspek fungsi pada halte bus perlu mendapatkan pertimbangan untuk ditambahkan.
4. Kelengkapan halte yang tidak dijumpai lagi pada ketiga halte seperti pagar dan telepon umum, perlu ditinjau kembali akan keberadaan dan fungsinya pada sebuah halte. Dimana keberadaan pagar adalah untuk mendukung keselamatan pengguna, sementara untuk fasilitas telepon umum dapat dialihkan menjadi sebuah *outlet* listrik untuk fasilitas *charge* baterai *handphone*.

SIMPULAN DAN REKOMENDASI

Simpulan

Studi yang dilakukan terhadap kelengkapan standar dari sebuah halte bus memberikan simpulan yang menarik terkait aspek visual, aspek fungsi yang dipengaruhi oleh aspek perilaku pengguna halte

1. Halte perlu menampilkan identitas lokal wilayah setempat yang diolah sebagai elemen dekoratif. Hal ini perlu dilakukan untuk memperkaya desain halte bus sekaligus memperkenalkan ragam hias suatu wilayah kepada masyarakat pengguna halte bus.
2. Kondisi 3 halte yang memiliki 3 desain yang berbeda membutuhkan pengaturan dan penertiban dari pihak Pemerintah. Hal ini dilakukan agar halte bus khususnya di wilayah DKI Jakarta memiliki standar bentuk dan desain yang sama sebagai upaya memenuhi standar kelengkapan yang memenuhi aspek visual, aspek fungsional serta perilaku pengguna halte.
3. Bertambahnya aktifitas yang terjadi di halte membutuhkan tambahan fasilitas sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat urban yang terus berkembang mengikuti zaman.
4. Standar kelengkapan yang tidak lagi dijumpai pada kondisi halte bus saat ini, memberikan kesempatan bagi pihak Pemerintah provinsi DKI Jakarta untuk dapat meninjau kembali kebutuhan akan fasilitas yang di awal menjadi standar kelengkapan namun saat ini sudah tidak dibutuhkan. Misalkan untuk fasilitas telepon umum yang sudah tidak dibutuhkan diganti menjadi fasilitas *outlet* listrik yang dapat dimanfaatkan bersama untuk mengisi daya baterai (*charging*) telepon seluler.

Hasil penelitian yang telah dilakukan di atas juga dapat memberikan kontribusi terhadap strategi desain maupun inovasi sosial terhadap penyelenggaraan fasilitas publik yaitu halte bus di wilayah DKI Jakarta khususnya serta di kota-kota besar lain di Indonesia.

Rekomendasi

1. Adanya kegiatan *top-up* uang elektronik di sebuah halte bus memberikan peluang baru untuk dapat dikembangkan menjadi sebuah fasilitas mesin tiket otomatis yang dapat dioperasikan secara mandiri oleh pengguna halte. Sehingga hal ini memberikan kemudahan bagi para pengguna halte bus.
2. Keberadaan pedagang liar yang berjualan di area halte, dapat ditertibkan ataupun diwadahi dalam sebuah ruang komersial sederhana dengan desain yang menempel ataupun berdampingan dengan desain halte bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Anggito, A. S. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif* (Vol. 1). Sukabumi, Jawa Barat, Indonesia : Jejak Publisher .
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta . (2019, Maret 5). *Kependudukan* . Diambil kembali dari Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta : <https://jakarta.bps.go.id/subject/12/kependudukan.html>
- Darmawan, E. (2005). Ruang Publik dan Kualitas Ruang Kota . *Seminar Nasional PESAT 2005*. Jakarta : Universitas Gunadarma .
- Departement Perhubungan. (2008, July). *Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*. (EdhyJohn, Produser, & Attribution Non Commercial) Dipetik August 25, 2019, dari SCRIBD: <https://www.scribd.com/doc/74879620/PEDOMAN-TEKNIS-PERENCANAAN-TEMPAT-PERHENTIAN-KENDARAAN-PENUMPANG-UMUM-HALTE>
- Gonibala, R. &. (2018). *Strategi Dakwah Masyarakat Minoritas Muslim Minahasa*. Yogyakarta: Deepublish Publisher.
- Jamaludin. Nasrullah, A. (2017). *Sosiologi Perkotaan, Memahami Masyarakat Kota dan Problematikanya*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- KBBI. (2019). *Kamus versi online/daring*. Dipetik August 22, 2019, dari <https://kbbi.web.id/halte>
- Kurniawan, A. &. (2011, February). Desain Halte untuk Masyarakat Urban (Studi Kasus : Daerah Jakarta dan Sekitarnya) . *Inosains, UEU Journal* , 1, 13-23.
- Laurence, J. M. (2004). *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Jakarta Pusat: Grasindo.
- Muslimah, S. (2017, February 27). *Makna Gigi Balang Sepanjang di Jalan Tendea : Kejujuran hingga Kesabaran*. (W. Prasetyo, Penyunting) Dipetik August 28, 2019, dari Kumparan: <https://kumparan.com/@kumparannews/makna-gigi-balang-di-jalan-tendea-kejujuran-hingga-kesabaran>
- Sachari, A. &. (2000). *Pengantar Tinjauan Desain* (Vol. 1). Bandung, Jawa Barat, Indonesia: ITB.