

## KAJIAN CROWDING DI ANJUNGAN PENGANTAR (WAVING GALLERY) BANDARA INTERNASIONAL ADISUCIPTO YOGYAKARTA

Wafirul Aqli

Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Jakarta  
Jl. Cempaka Putih Tengah 27 Jakarta Pusat 10510  
[wafirul.aqli@ftumj.ac.id](mailto:wafirul.aqli@ftumj.ac.id)

**ABSTRAK.** *Crowding* atau disebut juga dengan kesesakan merupakan kejadian di mana kuantitas populasi pengguna ruang yang tidak hanya manusia tapi juga benda dan non-benda melebihi dari apa yang suatu ruang bisa mewadahnya. Dipilihnya studi kasus *waving gallery* bandara internasional Adi Sucipto karena fenomena *crowding* berpotensi terjadi di ruang ini. *Waving gallery* tersebut memiliki luasan yang terbatas sementara fungsinya termasuk yang cukup penting bagi pengguna/ pengunjung bandara. Lebih lanjut kajian yang diangkat adalah bagaimana pola *crowding* yang terjadi dan perilaku keruangan apa saja yang dilakukan oleh *user* berkaitan dengan *crowding* tersebut. Sebagai kesimpulan terdapat kecenderungan bahwa *crowding* yang terjadi terlihat pada waktu siang hari di hari libur, yang dipicu dengan penambahan pengunjung ke ruang tersebut dan membentuk zona-zona seperti zona orientasi, zona *settled/* menetap, dan zona *mobile/* berpindah-pindah, serta terjadi perilaku *withdrawal* untuk keluar dari kesesakan dan menempati zona kosong.

**Kata Kunci:** Kesesakan, Anjungan Pengantar, Perilaku Pengguna

**ABSTRACT.** *Crowding is a condition in which the quantity of the users, objects and non-objects excess of what a room could accomodate it. Waving gallery at Adi Sucipto International Airport has been conducted as a case study because the phenomenon of crowding could potentially occur within the area. The waving gallery has a limited area while the function is quite vital for the users/ visitors of the airport. Study conducted is how the crowding pattern occurs and what kind of spatial behavior is being done by the user associated with the crowding. As the conclusion, there is a tendency that the crowding occurs during the daytime on the holiday, which was triggered by the increase of visitors to the gallery and forming zones of orientation, settled and mobile/ nomadic, as well as the withdrawal behavior occurs to get out of distress situation and occupy the empty zone.*

**Key Words:** *Crowding, Waving Gallery, Using Behavior*

### PENDAHULUAN

Tulisan ini memaparkan kajian mengenai salah satu wacana perilaku manusia yang dikaitkan dengan konteks spasial arsitektural tentang kesesakan atau perilaku keramaian yang biasanya disebut dengan *crowding*. *Crowding* sebagai fenomena perilaku yang tidak lepas dari faktor keruangan ditandai dengan kondisi keramaian yang mempengaruhi individu-individu di dalam suatu ruang berkegiatan secara fisik dan psikologis. Pengaruh yang terjadi dapat berupa penyesuaian diri agar keadaan fisik dan terutama psikisnya dapat tetap berada dalam kondisi yang stabil.

*Crowding* dapat terjadi akibat bertambahnya kuantitas populasi dalam satu ruang, dan tidak semata-mata terjadi karena adanya/ bertambahnya unsur manusia/ penghuni ruang tetapi juga unsur kebendaan lainnya bahkan yang sifatnya bukan kebendaan. Suara-suara, bau-bauan, temperatur, dan unsur lainnya yang bukan fisik benda tetapi dapat ditangkap secara indrawi oleh manusia dapat menjadi unsur-unsur terjadinya suatu *crowding*. Bentuk

hubungan dan interaksi antar manusia juga dapat mempengaruhi terbentuknya *crowding*. Hubungan antara manusia satu dengan yang lainnya secara kekerabatan, pertemanan maupun saling tidak mengenal mempengaruhi derajat *crowding* yang terjadi. Bentuk interaksi yang berbeda-beda seperti saling membutuhkan ataupun saling bertentangan meskipun tidak melihat kondisi ruang secara kuantitas juga dapat membentuk *crowding*.

Umumnya *crowding* dapat terjadi dan dirasakan di ruang publik di mana beragam individu dapat berada di suatu tempat dengan jumlah yang relatif banyak. Dalam tulisan ini kajian *crowding* diamati di salah satu ruang publik fasilitas bandara udara yaitu ruang anjungan pengantar disebut juga *waving gallery*. Bandara yang dijadikan studi kasus adalah Bandara Internasional Adisucipto di Yogyakarta yang memiliki fasilitas anjungan pengantar dengan bentuk sederhana serta dimensi yang terbatas merupakan salah satu fasilitas dengan tingkat kebutuhan yang cukup tinggi, oleh karena itu penulis tertarik

mengamati kecenderungan *crowding* yang terjadi pada fasilitas ini.

### **Crowding**

*Crowding* atau kesesakan, merupakan persepsi individu terhadap keterbatasan ruang, sehingga lebih sering bersifat psikis [1]. Kesesakan terjadi bila mekanisme privasi individu gagal berfungsi dengan baik karena individu atau kelompok terlalu banyak berinteraksi dengan yang lain tanpa diinginkan individu tersebut [2]. Menurut Altman (1975), Heimstra dan McFarling (1978) antara kepadatan dan kesesakan memiliki hubungan yang erat karena kepadatan merupakan salah satu syarat yang dapat menimbulkan kesesakan, tetapi bukan satu-satunya syarat yang dapat menimbulkan kesesakan. Kepadatan yang tinggi dapat mengakibatkan kesesakan pada individu [1].

Seperti yang disebutkan sebelumnya, banyak faktor yang menjadi penyebab dan mempengaruhi *crowding*, dari aspek fisik sejauh dapat ditangkap oleh indera individu maupun faktor yang secara psikis. Baum dan Paulus menjelaskan bahwa proses kepadatan dapat dirasakan sebagai kesesakan atau tidak dapat ditentukan oleh penilaian individu berdasarkan empat faktor [3]:

a. Karakteristik *setting* fisik

Kondisi fisik spasial yang tersusun atas ruang dan pengisi fisik di dalamnya seperti perabot atau benda-benda lainnya, dapat menjadi faktor yang menentukan kesesakan. Semakin banyak perabot atau unsur detail yang mengisi suatu ruang semakin ruang tersebut menjadi sesak. Tentunya tingkat kesesakan atau penilaian mengenai *crowding* tidaknya suatu ruang juga dilihat dari subyektifitas individu dalam mengamati dan merasakannya.

b. Karakteristik *setting* sosial

Faktor ini menjelaskan tentang bentuk hubungan dan interaksi antar manusia

yang disebutkan sebelumnya. Contoh dari karakter sosial yang ada seperti, hubungan kekeluargaan, pertemanan atau saling keterkenalan bagaimanapun tingkatannya antara dua atau lebih individu yang berinteraksi. Individu-individu yang saling tidak mengenal satu sama lain walaupun dengan jumlah yang tidak banyak dengan kondisi ruang yang lengang, dapat dirasakan sebagai *crowding* oleh masing-masing individu itu sendiri, sementara anggota keluarga yang berkumpul dalam ruang yang lebih terbatas dapat saja tidak merasakan kesesakan karena familiaritas di antara mereka.

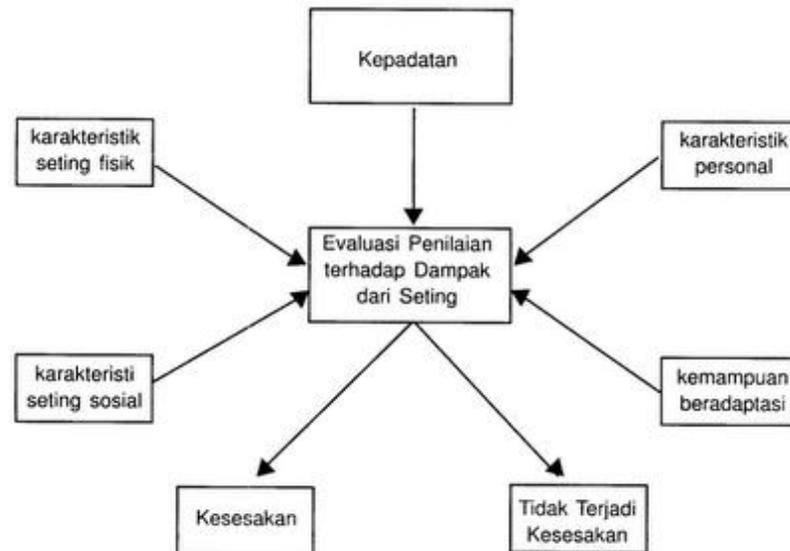
c. Karakteristik individu/ personal

Karakter individu juga menjadi faktor yang mempengaruhi kesesakan, dengan latar belakang psikis (*sociable/* tingkat kesupelan, trauma, ataupun fobia) masing-masing individu dapat menilai secara berbeda dan subyektif terhadap kondisi ruang yang berpotensi membentuk suatu kesesakan.

d. Kemampuan beradaptasi

Kemampuan beradaptasi didasarkan pada pengalaman individu untuk dapat bertahan dalam berbagai kondisi ruang hingga akhirnya menunjukkan perilaku menarik diri sebagai bentuk pelepasan dari kondisi yang tidak diinginkan. Adaptasi juga sejalan dengan karakter psikologis individu tersebut dalam menilai kondisi ruang. Proses seperti menjauh, memberi ruang, membatasi ruang, dan lainnya dapat menjadi tahapan adaptasi individu untuk mendapatkan kondisi keruangan yang mereka inginkan.

Keempat faktor di atas pada akhirnya yang menentukan apakah ruang dengan kondisi tertentu dapat dikatakan *crowding* atau tidak. Baum dan Paulus menggambarkannya dengan skema seperti berikut [4]:



**Gambar 1.** Skema terjadinya kesesakan atau tidak terpengaruh dari empat faktor fisik, sosial, personal dan kemampuan beradaptasi individu menurut Baum dan Paulus [4]

## TINJAUAN STUDI KASUS

*Waving Gallery* atau disebut juga anjungan pengantar merupakan fasilitas yang disediakan oleh Bandar Udara/ *Airport* untuk para pengantar/ penjemput penumpang pesawat udara yang ingin melepas kepergian penumpang yang diantar/ menyambut penumpang yang ditunggu. *Waving Gallery* juga dimanfaatkan sebagai tempat rekreasi yang memiliki kegemaran di dunia aviasi, atau anak-anak untuk menyaksikan aktifitas pesawat; lepas landas/ mendarat, berjalan di *taxiway*, parkir di apron. Termasuk juga aktifitas menaikan – menurunkan penumpang, *loading-unloading* bagasi, *fuel-charge*, dan lainnya. Sehingga *Waving Gallery* juga difungsikan sebagai fasilitas rekreasi alternatif bagi sebagian orang. *Waving Gallery* pada Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta juga digunakan sebagaimana fungsi utamanya bagi pengantar dan penjemput penumpang

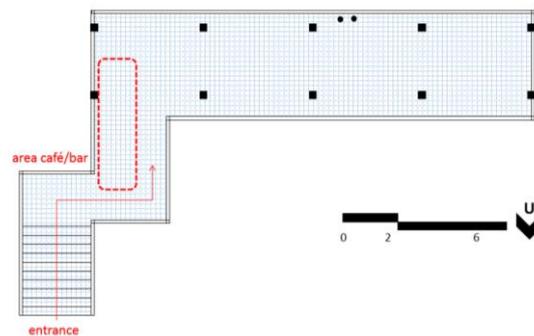
pesawat udara yang datang dan berangkat di bandara tersebut. Bandara Internasional Adisucipto sendiri merupakan bandar udara yang terletak di Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Bandar udara Adisucipto awalnya di bangun sebagai pangkalan udara TNI Angkatan Udara. Bandar udara ini dulu dinamakan Maguwo, sesuai dengan nama desa tempatnya berada Maguwoharjo.

Pada tahun 1972 dilakukan perluasan Terminal Sipil yang pertama. Selanjutnya pada tahun 1977 dilakukan perluasan terminal lagi karena volume penerbangan makin meningkat. Pada tanggal 1 April 1992, sesuai dengan PP Nomor 48 Tahun 1992, Bandar Udara Adisucipto secara resmi masuk ke dalam pengelolaan Perum Angkasa Pura I. Tanggal 2 Januari 1993 statusnya dirubah menjadi PT (PERSERO) Angkasa Pura I Cabang Bandar Udara Adisucipto sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 1993 [5].



## BANDARA INTERNASIONAL ADISUCIPTO

**Gambar 2.** Suasana Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta dan posisi fasilitas Waving Gallery yang menjadi studi kasus dalam kajian ini (sumber: citra Google Earth diolah kembali oleh penulis, 2014)



**Gambar 4.** Denah ruang waving gallery di Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta (penulis, 2014)



**Gambar 3.** Suasana Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta  
(sumber: adisucipto-airport.co.id diakses Mei 2014)

Bandara ini sehari-harinya beroperasi mulai pukul 05.00 hingga 21.00 WITA, setidaknya terdapat kegiatan keberangkatan pesawat paling awal pada pukul 06.00 dan kedatangan pesawat paling akhir pada pukul 20.55. Sebagai bandara kecil yang berstatus pelayanan transportasi udara lingkup internasional, bandara ini melayani keberangkatan dan kedatangan 12 maskapai penerbangan domestik dan internasional dengan frekuensi kedatangan dan keberangkatan pesawat sebanyak 61 kedatangan/hari dan 61 keberangkatan/ hari rute domestik serta masing-masing 4 keberangkatan dan kedatangan perhari untuk rute internasional (Negara tujuan/ asal Malaysia dan Singapura)

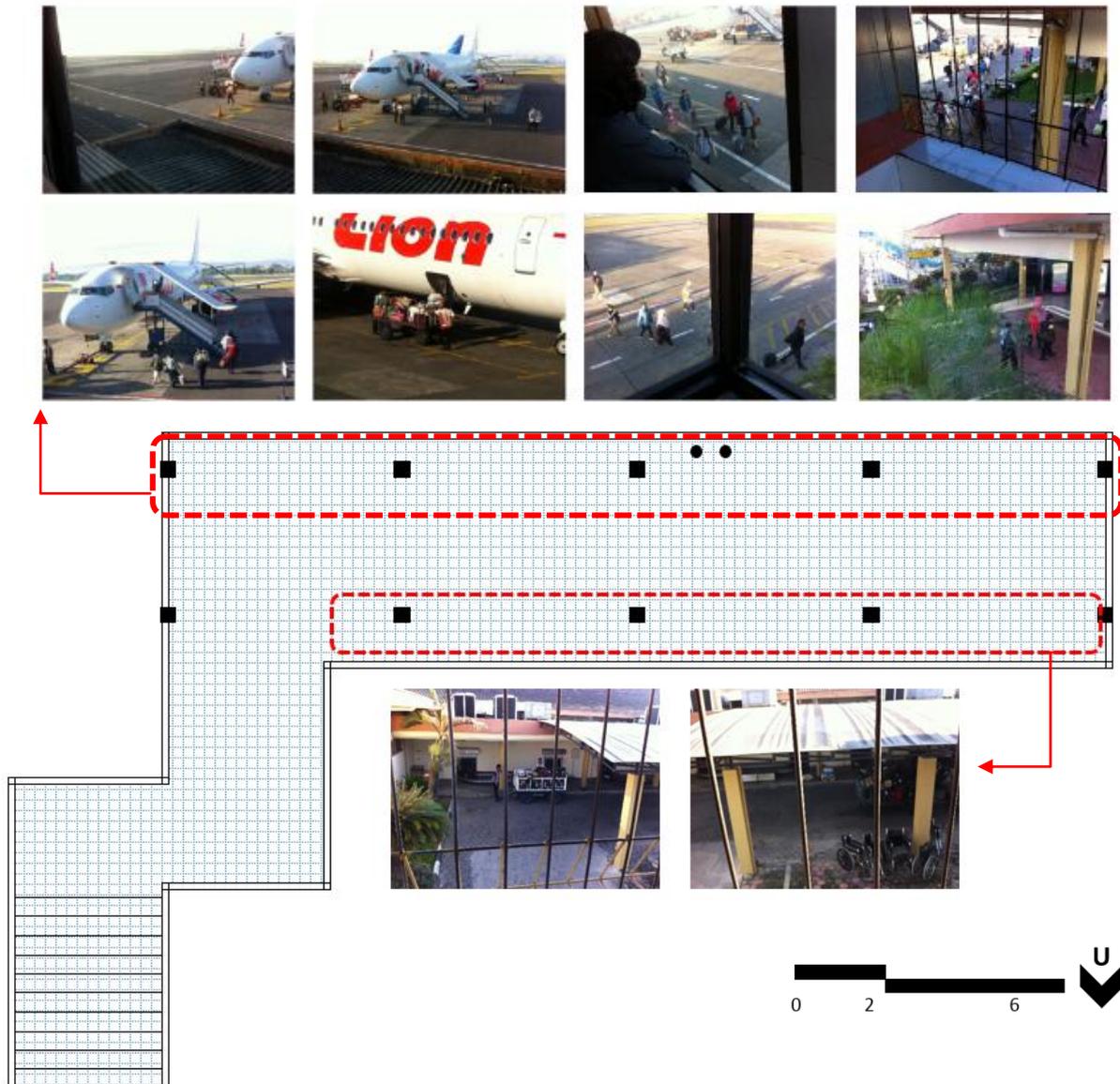
*Waving Gallery* di Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta merupakan ruang yang terletak di lantai dua bangunan bandara dengan luasan  $\pm 2 \times 15$  meter persegi dengan bukaan jendela maksimal diseluruh sisi ruangnya untuk keleluasaan penglihatan penggunanya, serta terletak di antara zona

kedatangan dan keberangkatan. Ruang *waving gallery* ini berupa *open-layout space* dan tidak terbagi-bagi lagi menjadi ruangan yang lain, kecuali pada area masuk ruangan tersebut terdapat *café/ bar* kecil yang menyediakan makanan dan minuman bagi pengunjung *waving gallery*.

Letak *Waving Gallery* yang berada di antara zona gedung keberangkatan dan kedatangan menyediakan secara visual pemandangan di apron (tempat parkir pesawat) bandara hingga jangkauan empat unit pesawat (parkir nomor 1 hingga 4) dari delapan tempat parkir pesawat. Hal itu menyebabkan bagi pengantar penumpang yang pesawatnya diparkir di luar jangkauan penglihatan tidak dapat melihat penumpang yang naik ke pesawat. Sebaliknya bagi penjemput yang menantikan penumpang pesawat yang baru turun dan akan memasuki gedung terminal kedatangan dapat melihat mereka melintasi ruang *waving gallery*, sehingga penjemput dapat mengetahui apakah penumpang yang mereka tunggu telah sampai di tujuannya.



**Gambar 5.** Suasana di dalam ruang *waving gallery*, foto kiri dan tengah: pengunjung yang mengamati kegiatan di apron bandara maupun gerbang kedatangan, foto kanan: fasilitas *café/bar* yang melengkapi ruang *waving gallery* ini (penulis, 2014)



**Gambar 6.** Pemandangan atau aktifitas yang dapat dilihat dari dalam ruang waving gallery Bandara Internasional Adisucipto ke sekelilingnya (penulis, 2014)

Pengunjung *waving gallery* yang memasuki fasilitas ini dikenakan biaya masuk sebesar Rp. 3.000,- dan disediakan juga penyewaan bangku untuk anak-anak yang tidak dapat melihat pemandangan keluar karena tubuhnya yang kurang tinggi. Terdapat beragam kegiatan yang dapat diperhatikan oleh pengunjung *waving gallery* pada sisi apron bandara maupun bagian terbuka di belakangnya yang memperlihatkan area distribusi barang bagasi pesawat yang akan dikembalikan kepada penumpang yang memilikinya di ruang *baggage claim* terminal kedatangan. Pada sisi selatan dari ruang *waving gallery*, pengunjung dapat melihat kegiatan di apron bandara antara lain; pesawat yang akan berangkat atau merapat ke bangunan terminal, kegiatan menaikan atau menurunkan penumpang, kegiatan bongkar –

muat bagasi pesawat dan hilir – mudik kendaraan-kendaraan pengisi bahan bakar dan lainnya. Sementara di sisi utara dari ruang *waving gallery* ini memperlihatkan bagian luar dari ruang *baggage claim* dan lebih banyak sisi ruangan ini yang digunakan pengunjung untuk bersandar/ beristirahat apabila sedang tidak memperhatikan kegiatan di apron bandara.

Selain kegiatan-kegiatan utama yang terjadi di apron bandara tersebut, pengunjung juga dapat memperhatikan perilaku penumpang yang akan naik pesawat maupun yang turun dari pesawat, terlebih akan menjadi obyek pengamatan yang lebih menarik lagi apabila kru kabin pesawat terlihat sedang beraktifitas di area tersebut. Seperti yang terjadi pada salah satu kesempatan survey penulis di lapangan terdapat kegiatan di mana

sekelompok kru kabin, pilot dan co-pilot turun dari pesawat dan berfoto-foto di dekat pesawat mereka.

### TEMUAN PENGAMATAN DAN ANALISIS

Pengamatan untuk menemukan pola perilaku *crowding* yang terjadi di *Waving Gallery* Bandara Internasional Adisucipto ini dilakukan dalam dua tahap yaitu observasi awal dan lanjutan. Pada observasi awal lebih banyak dilakukan untuk mengetahui kecenderungan kapan terjadinya kesesakan dan perilaku yang menyertainya dalam batasan waktu tertentu. Sementara observasi lanjutan dilakukan dalam batasan waktu yang telah ditentukan serta melakukan pengamatan lebih mendalam terhadap perilaku masing-masing individu.

Terdapat dua pola perilaku yang ingin diketahui melalui pengamatan ini antara lain:

1. Bagaimana terbentuknya kesesakan/*crowding* di dalam ruang *waving gallery* tersebut kaitannya dengan *setting* fisik yang tersedia. Apakah terdapat korelasi antara ruang tersebut yang bersifat *open layout* dengan pertambahan jumlah pengunjung, sehingga ruang tersebut terlihat atau dirasakan mengalami kesesakan. Apabila tidak terdapat korelasi fisik, kemudian pola apakah yang menyebabkannya sehingga ruang tersebut mengalami perilaku kesesakan di dalamnya.
2. Bagaimana perilaku masing-masing individu yang menjadi pengunjung *waving gallery* tersebut kaitannya dengan kesesakan yang terjadi. Bagaimana masing-masing individu dapat beradaptasi menyesuaikan kondisi yang terjadi.

#### Observasi Awal

Observasi awal untuk menemukan batasan waktu dalam terbentuknya kondisi kesesakan dalam ruang *waving gallery* ini dilakukan dalam tiga pembagian waktu yaitu saat pagi hari ketika operasional ruang *waving gallery* dimulai, siang hari yang diprediksi sebagai puncak aktivitas bandara yang berdampak juga pada kegiatan di ruang *waving gallery*, dan pada sore hari menjelang malam ketika diasumsikan terjadi penurunan aktivitas.

Adapun observasi awal yang telah dilakukan adalah pada:

1. **Pada pagi hari, pukul 06.00 s.d. 08.00 WIB, hari Jum'at tanggal 25 April 2014.**

Pagi hari menjadi waktu di mana ruang *waving gallery* ini dibuka untuk umum. Dalam pengamatan selama  $\pm 120$  menit, ditemukan

bahwa kesesakan atau *crowding* tidak terjadi. Keramaian mulai terjadi pada 30 menit terakhir masa pengamatan dan cenderung pengguna fasilitas ini mengambil tempat atau terdistribusi pada area-area yang masih kosong tanpa mengganggu pengguna lainnya yang telah terlebih dahulu datang. Prosesnya seperti yang ditunjukkan pada gambar pemetaan perilaku di samping ini adalah sebagai berikut:

- a. 30 menit pertama antara pukul 06.00 s.d. 06.30 ketika ruang *waving gallery* baru dibuka; masih terlihat kosong dan masih sedikit pengunjung yang datang. Pengunjung cenderung mengambil tempat menyebar dan saling berjauhan satu sama lain. Aktivitas di luar ruang *waving gallery* adalah aktivitas keberangkatan pesawat.
- b. 30 menit kedua antara pukul 06.30 s.d. 07.00; ruang *waving gallery* masih lengang. Terdapat pertambahan pengunjung dan masih terdapat area kosong untuk ditempati oleh pengunjung yang baru datang tersebut. Aktivitas apron dan landas pacu pesawat juga masih menunjukkan kegiatan keberangkatan pesawat.
- c. 30 menit ketiga antara pukul 07.00 s.d. 07.30; kondisinya masih sama dengan 30 menit kedua di atas. Sudah terlihat aktivitas kedatangan (pesawat mendarat dan menurunkan penumpang).
- d. 30 menit terakhir antara pukul 07.30 s.d. 08.00; ruang *waving gallery* semakin ramai namun pengunjung masih mendapatkan tempat yang kosong untuk mengamati kegiatan apron dan landas pacu bandara. Sisi barat dari ruangan ini juga mulai digunakan oleh pengunjung walaupun sisi tersebut bukan orientasi utama dari ruang tersebut. Aktivitas bandara sudah mulai melayani kegiatan kedatangan dan keberangkatan secara silih berganti.

2. **Pada siang hari, pukul 11.00 s.d. 13.00 WIB, hari Minggu tanggal 27 April 2014.**

Siang hari adalah waktu puncak keramaian di ruang *waving gallery* yang diamati. Kegiatan penerbangan di bandara Adi Sucipto juga menunjukkan kesibukannya dengan silih bergantinya aktivitas keberangkatan dan kedatangan. Kesesakan sudah terlihat mulai dari awal pengamatan di ruang ini, adapun proses *crowding* yang terjadi sebagai berikut:

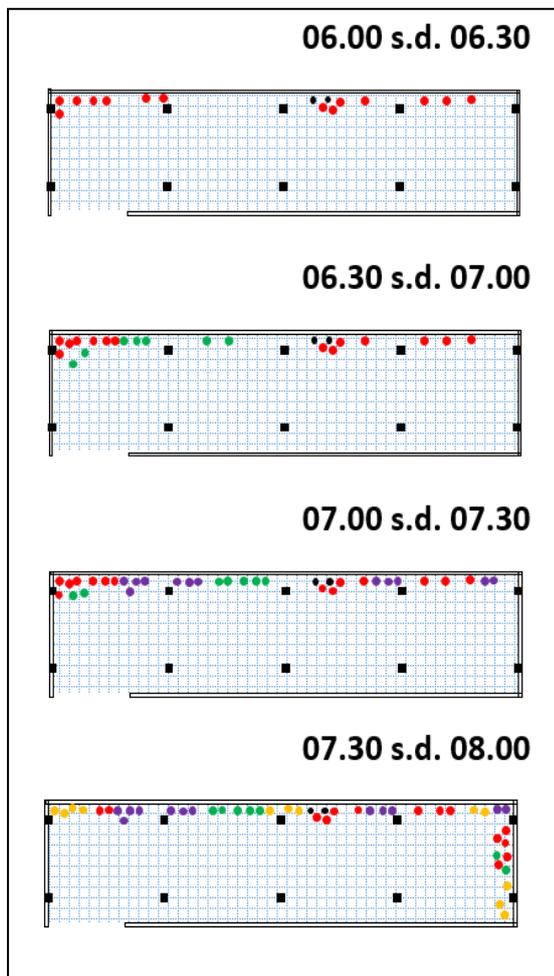
- a. 30 menit pertama antara pukul 11.00 s.d. 11.30 suasana *waving gallery* sudah terlihat ramai. Sisi selatan dari ruang tersebut tidak lagi terdapat ruang kosong untuk ditempati pengunjung yang baru

datang, bahkan terbentuk barisan berlapis di area ini. Dari barisan berlapis ini terlihat penumpukan pengunjung terjadi pada sisi selatan ruangan ini. Aktivitas bandara sendiri melayani keberangkatan dan kedatangan secara bergantian dengan frekuensi yang lebih banyak dibanding pagi hari.

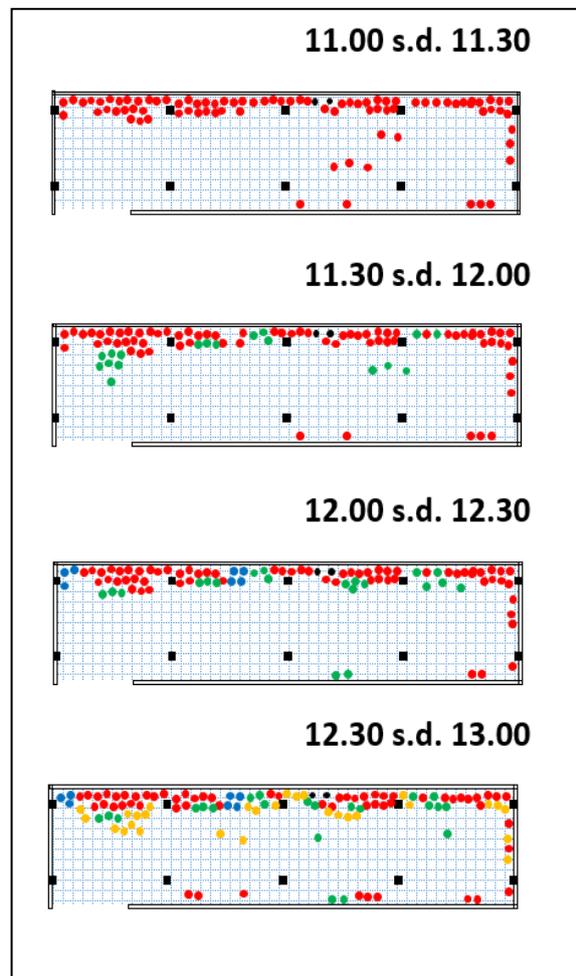
- b. 30 menit kedua antara pukul 11.30 s.d. 12.00 tidak terdapat penambahan pengunjung secara signifikan namun kondisi ruangan terutama sisi selatannya masih konsisten ramai. Kegiatan di apron bandara masih menunjukkan puncak

kesibukannya memberangkatkan serta mendaratkan pesawat.

- c. 30 menit ketiga antara pukul 12.00 s.d. 12.30 terdapat kecenderungan yang sama dengan saat pengamatan pada 30 menit kedua dan masih terjadi penambahan pengunjung.
- d. 30 menit terakhir antara pukul 12.30 s.d. 13.00 penambahan pengunjung masih terjadi dan kesesakan semakin terlihat. Aktivitas apron dan landas pacu bandara masih cukup sibuk. Pada saat ini kondisi ruang semakin menunjukkan adanya penumpukan di sisi selatan dari ruang *waving gallery* ini.



**Gambar 7.** Pemetaan perilaku pada pagi hari (penulis, 2014)



**Gambar 8.** Pemetaan perilaku pada siang hari (penulis, 2014)

3. ***Pada sore hari, pukul 16.30 s.d. 18.30 WIB, hari Jum'at tanggal 1 Mei 2014.***

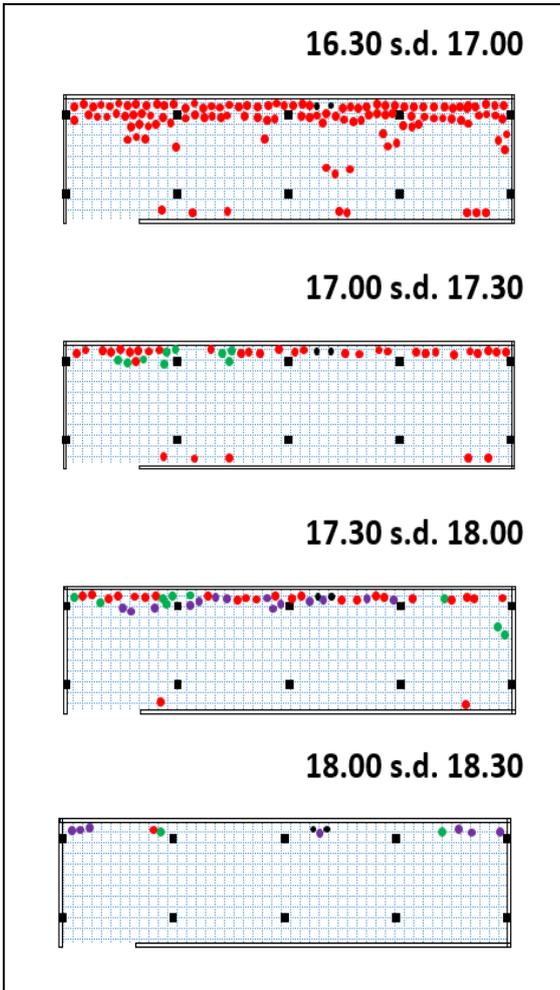
Sore hari terjadi penurunan aktivitas bandara, seiring dengan itu juga terjadi penurunan jumlah pengunjung di ruang *waving gallery*. Pada waktu pengamatan ini, terjadi proses kebalikan dari *crowding* menuju kelengangan, dan prosesnya sebagai berikut:

- a. 30 menit pertama antara pukul 16.30 s.d. 17.00 ruang *waving gallery* terlihat mengalami kesesakan. Aktivitas di apron bandara memperlihatkan kegiatan mempersiapkan pesawat-pesawat untuk memberangkatkan penumpang, sementara aktivitas kedatangan mulai berkurang.
- b. 30 menit kedua antara pukul 17.00 s.d. 17.30 terjadi pengurangan jumlah pengunjung sekaligus juga terdapat pengunjung yang baru datang namun tidak menyebabkan kesesakan.
- c. 30 ketiga antara pukul 17.30 s.d. 18.00 juga terdapat pengunjung yang baru berdatangan namun di saat yang bersamaan pengunjung yang lain juga meninggalkan ruang *waving gallery*. Kegiatan apron pada 30 menit kedua dan ketiga menunjukkan jumlah penerbangan yang semakin berkurang dan kegiatan kedatangan pesawat juga semakin berkurang.
- d. 30 menit terakhir antara pukul 18.00 s.d. 18.30 terjadi pengurangan jumlah pengunjung yang signifikan. Seiring dengan itu juga hanya terdapat satu kegiatan kedatangan dan seluruh kegiatan keberangkatan telah selesai.

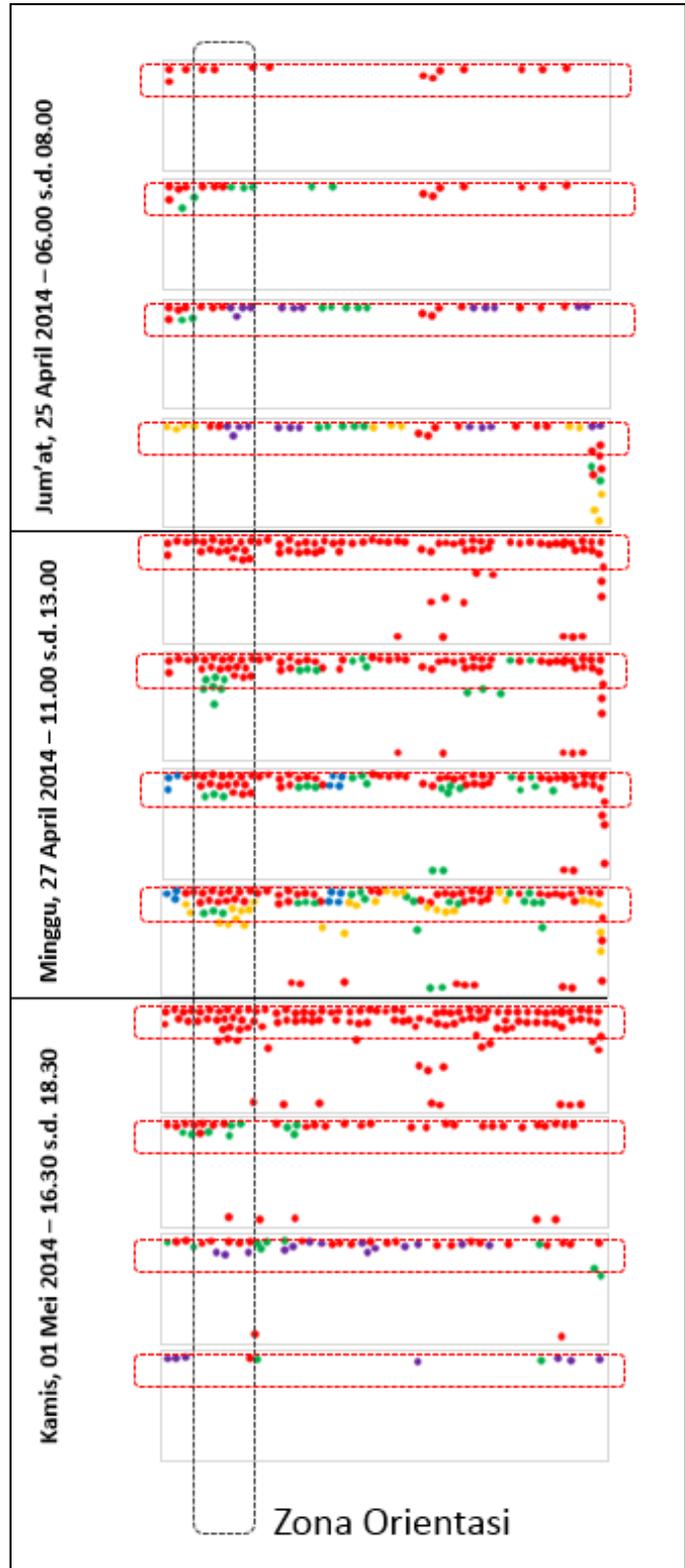
Dari pengamatan di atas, ditemukan bahwa pola kesesakan/ *crowding* yang terjadi secara tidak langsung membentuk zona imajiner yaitu pada sisi selatan dari ruang *waving gallery* ini (ditunjukkan pada zona merah pada gambar 10). Zona ini menjadi tempat terjadinya kesesakan walaupun ruang *waving gallery* masih terlihat lengang, lebih lanjut zona ini disebut zona *crowding*.

Penumpukan pengunjung pada zona tersebut membentuk barisan 3 hingga 4 baris yang rapat pada bukaan jendela di sisi selatan ruang *waving gallery*. Pada barisan ke-3 dan 4, tidak terjadi barisan yang penuh dan cenderung menyebar di titik-titik di mana kelengangan secara visual masih ada dan memungkinkan pengunjung yang ada di barisan tersebut untuk melihat keluar walaupun posisinya jauh dari bukaan jendela.

Selain zona *crowding* yang terbentuk, terdapat titik berkumpul yang terjadi di dekat area minibar/ café. Titik ini terjadi karena terdapat kecenderungan para pengunjung berdiam untuk sementara waktu dan melakukan pengamatan singkat untuk melihat pemandangan di luar dan suasana di dalam ruang untuk mencari ruang yang masih kosong. Zona ini kemudian disebut sebagai zona orientasi (ditunjukkan pada zona berwarna coklat pada gambar 10). Barisan kesesakan dengan jumlah lapisan 3 hingga 4 baris sering terjadi pada zona ini sepanjang waktu di saat puncak kegiatan bandara (siang hari atau saat ramai).



Gambar 9. Pemetaan perilaku pada sore hari (penulis, 2014)



Gambar 10. Pola kesesakan/crowding yang terjadi selama pengamatan (penulis, 2014)

## OBSERVASI LANJUTAN

Observasi lanjutan ditujukan untuk menemukan bagaimana perilaku masing-masing individu yang menjadi pengunjung *waving gallery* tersebut, kaitannya dengan *kesesakan* yang terjadi. Bagaimana masing-masing individu dapat beradaptasi menyesuaikan kondisi yang terjadi, diketahui dari mengamati perilaku per individu. Berbeda dengan observasi awal sebelumnya di mana pengamatan perilaku dilakukan dengan melihat pengunjung sebagai kelompok.

Apabila melihat perilaku individu yang terjadi, cenderung individu yang menjadi pengunjung yang lebih awal datang di ruang *waving gallery* bandara Adi Sucipto, tidak banyak melakukan

adaptasi atau penyesuaian diri ketika terjadi *kesesakan*. Ruang yang telah terokupasi untuk digunakan sebagai tempat untuk melihat-lihat kegiatan bandara atau menunggu penumpang pesawat cenderung dipertahankan dengan cara mengacuhkan kondisi sekitarnya yang semakin sesak.

Kecenderungan adaptasi atau penyesuaian ruang justru terjadi pada individu yang menjadi pengunjung yang datang kemudian, setelah kondisi ruang atau *space* yang ada sudah tidak tersedia lagi. Penyesuaian yang terjadi kebanyakan adalah dengan mengambil posisi yang masih memungkinkan mendapat akses visual walaupun berada di tempat yang tidak langsung berada di bukaan jendela.



**Gambar 11.** Perilaku pengunjung yang cenderung berkumpul di zona orientasi (foto atas) dan lapisan barisan yang terjadi yang membentuk *layer kesesakan/crowding* 3 hingga 4 baris (foto bawah, sumber: penulis, 2014)



**Gambar 12.** Perilaku pengunjung yang lebih memilih membentuk barisan di belakang pengunjung lainnya yang datang lebih dahulu, sejauh akses visual masih tersedia pada bukaan jendela (penulis, 2014)



**Gambar 13.** Contoh reaksi yang terhadap interupsi yang terjadi di antara dua orang anak yang berbagi tempat berdiri/bangku tinggi. Salah satu anak yang telah lebih dulu ada di posisi tersebut hanya bereaksi dalam waktu singkat lalu kemudian kembali menikmati pemandangan di luar ruang *waving gallery* (foto kiri). Ruang yang masih lengang terutama di sisi utara dari ruang *waving gallery* tersebut digunakan untuk *withdrawal* atau penarikan-diri dari *kesesakan* dan biasanya dilakukan oleh orang dewasa (foto kanan). ( sumber: penulis, 2014)

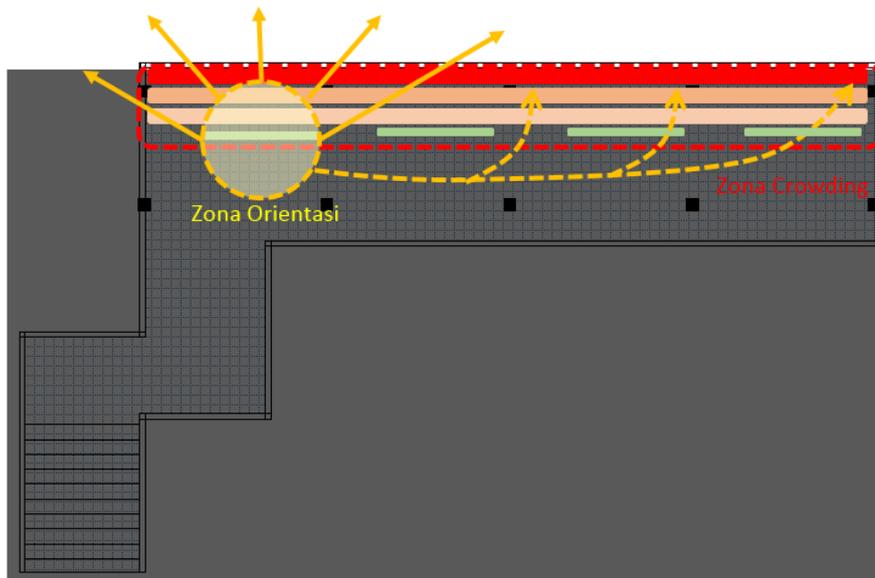
## KESIMPULAN

Dari pola yang terjadi pada proses *crowding* di ruang *waving gallery* Bandara Internasional Adisucipto Yogyakarta dapat disimpulkan bahwa:

1. **Kecenderungan *Crowding* lebih terlihat pada siang hari di hari libur.**
2. ***Crowding* yang terjadi:**
  - a. Pertambahan pengunjung terjadi di sisi selatan dari ruang *Waving Gallery* (*Zona Crowding*)
  - b. *Zona Crowding* terdiri dari tiga lapis barisan pengunjung yang *settled* dan satu lapis yang *mobile*
  - c. Sebelum pengunjung “menyesaki” lapisan-lapisan di dalam zona

*crowding*, terdapat perilaku orientasi (di *Zona Orientasi*)

- d. *Crowding* di dalam lapisan-lapisan tersebut melalui proses pengisian tempat kosong
3. **Terdapat proses yang dapat diamati dengan dimensi waktu berkaitan dengan terjadinya *crowding* di ruang *Waving Gallery* ini.**
  4. **Area di luar zona *crowding* digunakan untuk keluar dari kesesakan zona tersebut:**
    - a. Bersandar atau duduk-duduk lesehan di sisi utara ruang *Waving Gallery* (sambil melihat aktivitas).
    - b. Makan/ minum di cafe/bar yang tersedia.



**Gambar 14.** Kesimpulan dari kecenderungan *crowding* yang terjadi (sumber: penulis, 2014).

## REFERENSI

- [1] Holahan, Charles J. (1982). ***Environmental Psychology***. New York: Random House.
- [2] Altman, Irwin (1975). ***The Environment and Social Behavior***. Monterey, California: Brooks/Cole Publishing.
- [3] Baum, A., & Paulus, P.B. (1987). ***Crowding***. Dalam Stokols & I. Altman,

Handbook of Environmental Psychology (Vol. 1). New York: Wiley.

- [4] <http://fansbuku.blogspot.com/2012/01/konsep-konsep-fenomena-perilaku-manusia.html> (diakses Juni 2014).

- [5] <http://adisucipto-airport.co.id> (diakses Juni 2014).