

KAJIAN KONSEP ARSITEKTUR PERILAKU PADA STASIUN KERETA API ANTAR KOTA Studi Kasus Stasiun Bandung, Stasiun Gambir, dan Stasiun Pasar Senen

Shabika Amany Putri¹, Finta Lissimia¹,

¹ Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta
putrishabika@gmail.com
fintalissimia@ftumj.ac.id

ABSTRAK. Kereta Api merupakan moda transportasi darat berbasis jalan rel. Penggunaannya memiliki karakteristik yang berbeda-beda dari berbagai lapisan daerah di Indonesia dan dengan perilaku-perilaku yang berbeda pula. Pada bangunan Stasiun hubungan antar pengguna dan bangunan harus terjalin dengan baik. Dengan menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif untuk menghasilkan gambaran lengkap baik dalam bentuk verbal atau numerikal, menyajikan informasi dasar akan suatu hubungan, dan menciptakan seperangkat kategori. Penelitian ini mengeksplorasi dan mengklarifikasi mengenai suatu fenomena atau keadaan lapangan, dengan jalan mendeskripsikan fenomena untuk menghasilkan gambaran Arsitektur Perilaku pada Stasiun Antar Kota Pasar Senen, Gambir, dan Bandung. Setelah melakukan analisis menggunakan faktor-faktor dalam arsitektur perilaku terhadap stasiun kereta api. Desain pada bangunan stasiun yang dibuat pasti berbeda pada studi kasus yang dibahas. Pada bangunan Stasiun Bandung sirkulasi di dalam bangunan dibuat dengan baik, hanya saja luas dari sirkulasi yang ada kurang memadai, dilihat dari aktivitas stasiun yang padat. Karena hal tersebut membuat pengguna Stasiun Bandung sadar akan keadaan tersebut dan memilih untuk menyesuaikan diri terhadap fasilitas yang disediakan. Berbeda dengan Stasiun Bandung, Stasiun Gambir dan Pasar senen justru sebaliknya. Pada Stasiun Gambir dan Pasar senen fasilitas di stasiun lebih menyesuaikan pada pengguna. Seperti di Stasiun Gambir, pengelola akan melakukan perubahan kebijakan berupa penggunaan pintu utara dan selatan. Karena awalnya pintu selatan hanya digunakan untuk kereta kelas bisnis dan eksekutif dan pintu utara untuk kereta ekonomi. Namun kini kedua pintu dapat diakses untuk kedua jenis kelas. Sedangkan di Stasiun Pasar Senen yang menjadi yang selalu dipadati penumpang terutama saat menjelang idul fitri. Stasiun Pasar Senen baru-baru ini meluaskan ruang tunggu pada area cek tiket dan beberapa renovasi untuk melebarkan ruang loket, serta ruang cetak tiket. Ini menunjukkan adanya penyesuaian desain bangunan terhadap perilaku pengguna.

Kata Kunci: arsitektur, perilaku, stasiun, kereta api

ABSTRACT. After conducting an analysis using factors in the behavioural architecture of the train station. The design of the station building made must be different in the case studies discussed. In the Bandung Station building, the circulation inside the building is well made, it's just that the area of the existing circulation is inadequate, seen from the dense activity of the station. Because this makes Bandung Station users aware of the situation and chooses to adjust to the facilities provided. In contrast to Bandung Station, Gambir Station and Pasar Senen are the opposite. At Gambir Station and Pasar Senen, the facilities at the station are more suitable for the user. Like at Gambir Station, the manager will make policy changes in the form of using the north and south gates. Because initially the south door was only used for business and executive class trains and the north door for economy trains. But now both doors are accessible for both class types. Meanwhile, at Pasar Senen Station, which is always packed with passengers, especially just before Eid. Pasar Senen Station has recently expanded the waiting room at the ticket check area and made several renovations to expand the counter rooms, as well as the ticket printing room. This shows that there are building design adjustments to user behaviour.

Keywords: journal, architecture, behaviour, stations, trains

PENDAHULUAN

Berkembangnya laju pertumbuhan pada semua sektor baik itu ekonomi, jasa, kesehatan, dan lain lain di Indonesia terus meningkat. Meningkatnya ekonomi, jasa, kesehatan, dan lain lain membuat sistem transportasi kota dan antar kota harus meningkat agar seimbang. Karena transportasi merupakan suatu kebutuhan yang sangat penting bagi masyarakat dalam menunjang segala aktivitas maupun rutinitasnya sehari-hari. Salah satu sistem transportasi massal yang diminati masyarakat adalah kereta api. Kereta Api

merupakan moda transportasi darat berbasis jalan rel yang efisien dan efektif. Hal ini dibuktikan dengan daya angkutnya yang lebih besar dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya. Begitu juga dengan konsumsi bahan bakar, kereta api relatif lebih hemat dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya, (Firdaus; Fuadi; Basri, 2016)

Berdasarkan hal di atas Stasiun Kereta Api dituntut untuk menyediakan tempat yang memperhatikan kenyamanan, keamanan dan keselamatan pengguna. Maka diperlukan kajian timbal balik antara pengguna terhadap

desain yang ada dan kebutuhan dari pengguna dengan aktivitas - aktivitas yang dilakukan. Identitas suatu kawasan dengan lingkup kecil atau lingkup yang besar memegang peran penting dalam masyarakat urban. Identitas suatu kawasan mempunyai pengaruh terhadap pola perilaku pengguna, khususnya menyangkut lingkungan tempat ia berada.

Arsitektur perilaku merupakan pendekatan yang meneliti tentang hubungan perilaku manusia dengan lingkungan. Dalam arsitektur digunakan sebagai pertimbangan penerapan desain. Penerapan desain akan mengarah kepada perbaikan lingkungan yang mampu mawadahi pola perilaku sesuai dengan kebutuhan pelaku kegiatan. Penelitian ini berangkat melalui permasalahan mengenai perilaku dari pengguna dengan desain Stasiun Antar Kota yang kemudian akan diarahkan pada kriteria desain yang baik untuk diterapkan.

Berdasarkan uraian di atas perlu adanya penelitian tentang Kajian Konsep Arsitektur Perilaku Pada Stasiun Kereta Api Antar Kota untuk mengetahui bagaimana perilaku pengguna di dalam Stasiun dan hubungan perilaku pengguna dengan desain Stasiun menggunakan faktor-faktor dalam Arsitektur Perilaku.

TUJUAN

Tujuan yang diharapkan dari adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui kebutuhan dari pengguna pada Stasiun Kereta Api,
2. Mengetahui desain yang baik, nyaman, dan aman pada stasiun Stasiun Kereta Api menggunakan pendekatan arsitektur perilaku.

METODE

Demi tercapainya penelitian yang sesuai dengan tujuan yang telah disebutkan, yakni melakukan Kajian Konsep Arsitektur Perilaku Pada Stasiun Kereta Api Antar Kota, maka penggunaan metode penelitian ini harus tepat agar tidak keluar dari pembahasan atau melebar tanpa tujuan yang telah ditetapkan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode penelitian deskriptif kualitatif ini merupakan metode penelitian dengan cara mengamati fakta-fakta maupun gambaran situasi yang ada yang kemudian dianalisis dengan mendeskripsikan serta mengidentifikasi setiap aspek yang ada. Menurut Bodgan dan Tailor dalam Subandi (2011) mendefinisikan bahwa metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang

menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan atau dari bentuk tindakan kebijakan.

Dalam penelitian ini terdapat beberapa metode yang digunakan untuk melakukan penelitian ini, berikut penjabarannya:

1. Mencari Teori
Mencari Teori yang berhubungan dengan penelitian yang didapat dari jurnal dan buku. Baik melalui internet atau bentuk fisik.
2. Pengumpulan Data
Pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi literature, dan survei lapangan untuk memperoleh data-data yang dapat mendukung pembahasan penelitian. Dalam tahap ini juga dilakukan penyortiran atau merangkum data yang terkumpul sehingga data yang diambil adalah data penting atau yang akan di analisis.
3. Analisis Data
Melakukan proses penguraian dan analisis tentang arsitektur perilaku pada stasiun kereta api dengan tujuan memecahkan masalah yang sudah dirumuskan.

PEMBAHASAN

Pembahasan studi kasus ini merupakan pembahasan yang dilakukan pada ketiga studi kasus yang telah diambil datanya. Setelah pengambilan data pada ketiga studi kasus, data kemudian di analisis menggunakan teori Arsitektur Perilaku. Arsitektur Perilaku memiliki beberapa faktor arsitektur perilaku, (1) faktor manusia yang didasari oleh kabutuhan dasar: a. Kebutuhan psikologis (*Psychological need*); b. Kebutuhan keamanan (*Safety need*); c. Kebutuhan interaksi sosial (*Affiliation need*), (2) faktor Kelompok pengguna, (3) faktor Kemampuan fisik, (4) faktor Antropometrik, (5) faktor fisiologis yang terdiri dari kenyamanan dan stressor. Hal-hal yang perlu diamati dalam mempelajari hubungan antara perilaku, antara lain waktu kejadian, pola kegiatan, waktu yang dibutuhkan, mekanisme perilaku. Berikut penjelasan masing-masing studi kasus.

Faktor-faktor yang mempengaruhi dalam perilaku pengguna bangunan (Synder dalam Ulinata, 2016), antara lain:

1. Faktor manusia yang didasari oleh kabutuhan dasar:
 - a. Faktor yang pertama adalah kebutuhan dasar manusia antara lain kebutuhan psikologis (*Psychological need*) yang merupakan kebutuhan dasar manusia

yang bersifat fisik. Misalnya makan, minum, berpakaian dan lain-lain yang berhubungan dengan faktor fisik.

- b. Kebutuhan keamanan (Safety need) antara lain kebutuhan akan rasa aman terhadap diri dan lingkungan baik secara fisik maupun psikis, secara fisik seperti rasa aman dari panas, hujan dan secara psikis seperti dari rasa malu, aman dari rasa takut dan sebagainya.
- c. Kebutuhan interaksi sosial (Affiliation need) yang merupakan kebutuhan untuk bersosialisasi, berinteraksi dan berhubungan dengan orang lain. Kebutuhan ini diperlukan sebagai alat atau sarana untuk mengekspresikan diri dengan cara berinteraksi dengan sesamanya.

2. Faktor Kelompok pengguna yang didasarkan pada:

Kebutuhan interaksi sosial juga menyesuaikan pada kelompok pengguna. Perbedaan kelompok pengguna dijadikan pertimbangan dalam perancangan atau desain karena tiap bangunan memiliki fungsi dan pola yang berbeda karena faktor pengguna tersebut. Misalnya gedung futsal dengan gedung bulutangkis tidak dapat disamakan karena kelompok penggunanya yang berbeda.

3. Faktor Kemampuan fisik yang didasarkan pada:

Tiap individu memiliki kemampuan fisik yang berbeda-beda, dipengaruhi pula oleh usia dan jenis kelamin. Umumnya kemampuan fisik berkaitan dengan kondisi dan kesehatan tubuh manusia. Orang yang memiliki keterbatasan fisik (difabel) atau cacat tubuh seperti berkursi roda, buta, tuli, dan cacat tubuh lainnya harus menjadi bahan pertimbangan dalam desain atau perancangan, berikut contoh desain untuk pengguna.

4. Faktor Antropometrik yang didasarkan pada:

Adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia dan karakteristik- karakteristik fisiologis lainnya dan kesanggupan-kesanggupan relatif terhadap kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Misalnya, tinggi meja dan lemari yang disesuaikan dengan pengguna atau tinggi pintu dan bel yang menyesuaikan pengguna Difabel.

5. Faktor fisiologis yang terdiri dari kenyamanan dan stressor.

Kenyamanan merupakan segala sesuatu yang ada di lingkungan, dapat mempengaruhi perilaku yang dapat menjadi stressor bagi manusia. Sedangkan, stressor merupakan

segala sesuatu yang dapat mengganggu perasaan atau menyebabkan stress pada manusia diantaranya pengendalian suhu yang menyangkut kapasitas thermal/suhu dari bangunan dan mempengaruhi perilaku dari penggunaannya, pengendalian cahaya yang menyangkut pencahayaan artificial dan natural. Light control juga mempengaruhi perilaku pengguna bangunan, dan pengendalian suara/kebisingan yang menyangkut pada penempatan bangunan agar tidak terganggu kawasan sekitar bangunan.

Hal-hal yang perlu diamati dalam mempelajari hubungan antara perilaku, antara lain waktu kejadian, pola kegiatan, waktu yang dibutuhkan, mekanisme perilaku dan kekayaan.

Analisis studi kasus ini merupakan pembahasan yang dilakukan pada ketiga studi kasus yang telah diambil datanya. Setelah pengambilan data pada ketiga studi kasus, data kemudian di analisis menggunakan teori Arsitektur Perilaku. Teori yang diambil untuk analisis adalah faktor-faktor arsitektur perilaku pada bangunan.

1. Faktor manusia yang didasari oleh kebutuhan dasar,

• Faktor yang pertama psikologis (Psychological need) yang bersifat fisik.

Psikologis yang bersifat fisik diantaranya makan dan minum. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan 7 (tujuh) dari 9 (Sembilan) orang narasumber mengatakan stasiun kereta api diharapkan memiliki ruang makan umum untuk semua pengguna di dalam stasiun itu sendiri. Beberapa narasumber memberikan keinginan khususnya dalam desain ruang makan umum di stasiun.

Ruang makan umum yang diharapkan ini berbentuk ruang dengan kursi dan meja yang berisikan 4-6 kursi disetiap mejanya. Menurut narasumber tatanan kursi 4-6 permejanya akan membuat suasana nyaman untuk keluarga atau rombongan. Tatanan kursi 4-6 permejanya juga memudahkan dalam proses membuang sampah, ditunjukkan gambar 1.



Gambar 1 Bentuk Meja 4 Orang
Sumber: Dokumen Pribadi, 2019

Ruang makan umum juga diharapkan memiliki suasana seperti ruang tunggu yang bersifat umum tanpa dimaksudkan untuk komersil. Komersil disini dimaksudkan seperti menaruh bilik-bilik kedai makanan di ruang makan

umum. Karena dengan adanya hal tersebut pengguna akan merasa bahwa ruang makan tersebut hanya untuk pembeli dari bilik kedai tersebut, jika membawa makan dari luar tidak diperbolehkan.

Namun, dari beberapa hal berikut. Narasumber mengimbau untuk penyediaan fasilitas tambahan. Fasilitas ini berupa penyediaan tempat sampah yang berada di setiap sudut ruang makan umum. Tempat sampah ini juga dibedakan berdasarkan warna yang memiliki masing-masing fungsi tapi informatif. Berikut akan ditunjukkan pada gambar 2.



Gambar 2 Tempat Sampah pada Ruang Makan Umum (kiri) dan Jenis Tempat Sampah yang Informatif (kanan)

Sumber: Media.guideku.com, 2019

Tempat Sampah dengan warna dan informatif akan tetap bersih jika dibersihkan. Karenanya kini saat tempat sampah yang dilapisi plastic besar itu penuh maka harus dibuang secara teratur. Hal tersebut juga mengajarkan budaya membuang sampah pada tempatnya. Berikut akan ditunjukkan pada gambar 3.



Gambar 3 Pengguna Mandiri Membuang Sampah
Sumber: 4.bp.blogspot.com, 2019

• **Kebutuhan keamanan (Safety need) rasa aman terhadap diri dan lingkungan secara fisik maupun psikis.**

Keamanan menggunakan jasa transportasi kereta api di Indonesia meningkat dengan dalam kurun waktu 10 tahun terakhir. Dahulu pengguna kereta api dapat menaiki kereta api di atap gerbong. Banyak pengguna yang tidak memiliki tiket kereta tapi tetap bisa naik kereta. Dan terakhir banyaknya pedagang asongan yang berjualan di dalam gerbong kereta. Berikut akan ditunjukkan perubahan pada kemajuan transportasi Kereta Api pada gambar 4 dan 5.



Gambar 4 Dalam Gerbong Kereta 10 Tahun Lalu (kiri) dan Sekarang (kanan)

Sumber: Media.travelingyuk.com, 2019



Gambar 5 Pemandangan Luar Gerbong Kereta 10 Tahun Lalu (kiri) dan 10 Tahun Sekarang (kanan)

Sumber: 4.bp.blogspot.com, 2019

Peningkatan keamanan di stasiun kereta api sudah lebih baik dari tahun-tahun sebelumnya. Dengan kemajuan ini pengguna jauh merasa aman dan nyaman berada di stasiun kereta api. Kemajuan keamanan ini ditandai dengan setiap penumpang harus memiliki tiket untuk naik kereta api. Tiket ini nantinya akan di cek oleh petugas di pintu Boarding dan di scan sesuai dengan identitas yang kita bawa, seperti Kartu Tanda Penduduk (KTP), Kartu Keluarga (KK), atau Paspor. Berikut akan ditunjukkan pada gambar 6.



Gambar 6 Proses Pengecekan Tiket Kereta Api
Sumber: Dokumen Pribadi, 2019

Peningkatan keamanan di stasiun kereta api juga sudah dilengkapi dengan CCTV dan petugas keamanan. CCTV dan petugas keamanan diletakkan di setiap sudut kereta api. Bahkan stasiun kereta api tipe A memiliki ruang khusus untuk ruang informasi atau Customer Service. Berikut ditunjukkan pada gambar 7.



Gambar 7 Penempatan CCTV pada Stasiun
Sumber: Dokumen Pribadi, 2019

• **Kebutuhan interaksi sosial (Affiliation need) berinteraksi dan berhubungan dengan orang lain.**

Ruang untuk interaksi bersama di stasiun kereta api menurut narasumber sudah cukup nyaman. Narasumber mengatakan hanya butuh ditingkatkan lagi untuk menambahkan furnitur tempat duduk di setiap stasiun, khususnya Stasiun Gambir dan Bandung karena kursi yang tersedia kurang memadai.

Pada Stasiun Gambir kursi yang tersedia hanya berjumlah kurang lebih 25 kursi deret, yang satu deret untuk 5 orang. Jadi jumlah kursi di Stasiun gambir kurang lebih 125 kursi. Sedangkan penumpang dalam satu layanan kereta api 12.000/hari yaitu kereta api Argo Parahyangan, kai.id (2019). Jika dalam sehari 1 (satu) memiliki pengunjung 12.000/hari dalam satu layanan dan 125 kursi di ruang tunggu maka akan kurang untuk pengguna. Kursi yang disediakan tidak memadai untuk pengguna. Berikut gambaran bangku pada ruang tunggu Stasiun Gambir yang sedikit. Padahal masih banyak ruang yang bisa digunakan untuk dimanfaatkan.

Pada Stasiun Bandung kursi yang tersedia jauh lebih sedikit dibanding dengan Stasiun Gambir. Sedangkan sama dengan Stasiun Gambir di salah satu layanan kereta memiliki jumlah penumpang juga 12.000 per hari hanya untuk satu jenis kereta api Argo Parahyangan, kai.id (2019). Padahal pada Stasiun Bandung memiliki lahan yang luas untuk dapat memperbesar ruang tunggu tersebut. Stasiun Bandung juga sama dengan Stasiun Gambir dimana fasilitas bangkunya sedikit tidak sebanding dengan jumlah pengguna yang banyak. Ruang tunggu Stasiun Bandung juga sangat sempit dan crowded. Karena ruang tunggu dekat terhubung langsung dengan loket, cetak tiket dan restoran-restoran.

Dari kedua Stasiun Gambir dan Bandung yang memiliki ruang tunggu dengan jumlah kursi yang sedikit. Jumlah kursinya tidak sesuai dengan jumlah pengguna dalam stasiun tersebut. Tapi berbedanya dengan Stasiun Gambir dan Bandung, Stasiun Senen dalam kurun waktu beberapa bulan yang lalu melakukan pembaruan berupa penambahan ruang dan kursi deretnya.

2. Faktor Kelompok pengguna,

Sebuah bangunan juga menyesuaikan pada kelompok pengguna. Perbedaan kelompok pengguna dijadikan pertimbangan dalam perancangan atau desain. Tiap bangunan memiliki fungsi dan pola yang berbeda karena faktor pengguna tersebut.

a) Lansia (> 61 Tahun)

Pengguna lansia memiliki beberapa perilaku di dalam stasiun kereta api. Perilaku pengguna lansia di stasiun kereta api didalam stasiun cenderung akan selalu dekat dengan barang bawaannya. Pengguna pada usia lansia juga akan mencari tempat untuk duduk, karena mereka mudah lelah jika harus berdiri menunggu terlalu lama.

Kebanyakan pengguna lansia akan bertanya-tanya kepada petugas saat akan membeli tiket atau mencetak tiket. Stasiun kini banyak

menggunakan hal yang elektronik untuk memudahkan pengguna. Tapi hal tersebut tidak berlaku bagi sebagian pengguna lansia. Karena itu papan informasi tentang step by step dalam menggunakan jasa transportasi kereta api. Juga tetap menyediakan loket manual, customer servis dan petugas stasiun kereta api seperti petugas keamanan atau petugas lainnya yang mengerti. Hal tersebut untuk memberikan informasi kepada lansia yang kebingungan dan membutuhkan bantuan.

b) Dewasa (21 – 60 Tahun)

Berbeda dengan lansia, orang yang dewasa akan lebih gesit dalam melakukan rangkaian kegiatan di dalam stasiun. Biasanya pada usia ini pengguna akan membawa keluarga atau teman-temannya untuk melakukan perjalanan. Pada usia ini juga pengguna berada di masa produktifnya. Karena itu mereka akan lebih simple dalam membawa barang bawaan atau bahkan mereka akan sangat banyak membawa barang bawaan. Karena kemungkinan ini, pengguna dewasa akan membutuhkan tempat untuk duduk. Apalagi saat ada yang membawa banyak barang, mereka akan cenderung menggunakan kursi disebelahnya untuk tempat menaruh barang yang dibawanya.

Kebanyakan pengguna pada usia ini mudah beradaptasi dengan kemajuan di stasiun, seperti menggunakan tiket elektronik dan hal-hal lainnya. Tapi pada usia ini pengguna akan cenderung memberi masukan tentang pelayanan di stasiun.

c) Remaja (12 – 20 Tahun)

Pengguna kereta api pada usia ini, yaitu remaja akan lebih santai saat melakukan perjalanan dengan kereta api. Pengguna remaja juga biasanya akan datang mendekati jadwal kereta yang dipesan. Berbeda dengan lansia dan pengguna dewasa, pengguna remaja sangat simple dalam membawa barang bawaan. Kecuali pada saat liburan tiba, mereka kemungkinan akan membawa barang bawaan yang banyak.

d) Anak – anak dan Balita (<11 Tahun)

Anak-anak biasanya akan selalu mengikuti orang tuanya saat berada di keramaian terutama di stasiun kereta api. Perlakuan mereka di stasiun biasanya akan aktif karena menemukan tempat baru yang asing menarik perhatiannya.

Berdasarkan hal tersebut, pada Stasiun Gambir dan Bandung menyediakan area bermain anak. Area bermain anak ini sangat membantu orang tua yang membawa anak kecil. Namun tidak seperti Stasiun Gambir dan Bandung, Stasiun Pasar Senen belum ada area untuk bermain anak. Padahal dari ketiga Stasiun, Stasiun Senen adalah yang memiliki pengunjung lebih banyak daripada kedua stasiun yang lain.

3. Faktor Kemampuan fisik,

Faktor Kemampuan Fisik yang terdapat pada bangunan Stasiun Kereta Api Bandung dengan mengklasifikasikan tiap individu yang memiliki kemampuan fisik berbeda-beda, dipengaruhi pula oleh usia dan jenis kelamin. Dari klasifikasi yang disebutkan akan mempengaruhi desain pada stasiun itu sendiri, berikut pembahasannya.

Kelompok Kemampuan fisik berdasarkan Kebutuhan Fisik

Difabel atau kata yang memiliki definisi "Different Abled People" ini adalah sebutan bagi orang cacat. Kata ini sengaja dibuat oleh lembaga yang mengurus orang – orang cacat dengan tujuan untuk memperhalus kata – kata atau sebutan bagi seluruh penyandang cacat yang kemudian mulai ditetapkan pada masyarakat luas pada tahun 1999 untuk menggunakan kata ini sebagai pengganti dari kata cacat.

Ada 4 (empat) prinsip aksesibilitas sesuai Peraturan Pemerintah RI (2006) yang dicoba diterapkan dalam konteks membuat masjid yang ramah bagi pengguna difabel, dimana keempat prinsip tersebut berusaha untuk; (1) memudahkan pencapaian ke suatu tempat, (2) kemudian kemudahan untuk masuk ke dalam lingkungan yang diinginkan, (3) selain itu keinginan untuk mempergunakan semua fasilitas yang ada bisa dipenuhi, (4) serta kemudahan untuk mencapai atau masuk dan mempergunakan fasilitas sebagaimana mestinya tanpa menjadi obyek belas kasihan orang lain.

Prinsip-prinsip tersebut dapat dijadikan panduan dalam membuat desain yang aksesibel bagi pengguna difabel. Bagi pengguna difabel, aksesibilitas diatur dalam perangkat hukum UURI No.4 thn 1997 No. 18 thn 1999, PP No. 43 tahun 1998, Kepmenhub No. KM. 71 tahun 1999 serta Peraturan Pemerintah No. 30/PRT/M/2006 berisi mengenai Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas khusus untuk bangunan dan lingkungan.

4. Faktor Antropometrik,

Faktor Antropometrik adalah proporsi dan dimensi tubuh manusia terhadap bangunan dan karakteristik-karakteristik fisiologis lainnya dan kesanggupan terhadap kegiatan manusia yang berbeda-beda dan mikro lingkungan. Berikut analisis pada Stasiun.

5. Faktor fisiologis yang terdiri dari kenyamanan dan stressor.

Kenyamanan merupakan hal yang dapat mempengaruhi perilaku dan menjadi stressor

bagi manusia. segala sesuatu yang dapat mengganggu perasaan atau menyebabkan stressor diantaranya pengendalian suhu yang menyangkut kapasitas thermal/suhu, pencahayaan artificial, dan pengendalian suara/kebisingan dari bangunan.

KESIMPULAN

Kereta Api merupakan moda transportasi darat berbasis jalan rel yang efisien dan efektif. Hal ini dibuktikan dengan daya angkutnya berupa manusia ataupun barang sangat banyak dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya. Begitu juga dengan konsumsi bahan bakar kereta api relatif lebih hemat dibandingkan dengan moda transportasi darat lainnya. Sementara di Stasiun Kereta Api penggunaannya memiliki karakteristik yang berbeda-beda dari berbagai lapisan daerah di Indonesia yang ikut meramaikan stasiun dengan perilaku-perilaku yang berbeda pula. Berbekal hal tersebut ide membuat analisis perilaku pada sistem dalam Stasiun Kereta Api dan timbal balik pengguna terhadap desain yang ada, kebutuhan dari pengguna dan aktivitas- aktivitas yang dilakukan. Setelah melakukan analisis menggunakan faktor-faktor dalam arsitektur perilaku terhadap stasiun kereta api. Stasiun kereta api memiliki desain yang kompleks, menyatukan hubungan antara pengguna, bangunan, dan jalur kereta api agar nyaman bagi pengguna. Desain yang dibuat pasti berbeda pada studi kasus yang dibahas. Pada bangunan Stasiun Bandung sirkulasi di dalam bangunan dibuat dengan baik, hanya saja luas dari sirkulasi yang ada kurang memadai, dilihat dari aktivitas stasiun yang padat karena Stasiun Bandung adalah satu-satunya stasiun besar di Bandung yang menghubungkan antar kota. Tapi sirkulasi yang tidak luas tidak membuat pengguna stasiun berkurang minat. Pengguna Stasiun Bandung sadar akan keadaan tersebut dan memilih untuk menyesuaikan diri terhadap fasilitas yang disediakan.

Berbeda dengan Stasiun Bandung, Stasiun Gambir dan Pasar senen justru sebaliknya. Pada Stasiun Gambir dan Pasar senen fasilitas di stasiun lebih menyesuaikan pada pengguna. Seperti di Stasiun Gambir, pengelola akan melakukan perubahan kebijakan berupa penggunaan pintu utara dan selatan. Karena awalnya pintu selatan hanya digunakan untuk kereta kelas bisnis dan eksekutif dan pintu utara untuk kereta ekonomi. Namun kini kedua pintu dapat diakses untuk kedua jenis kelas.

Sedangkan di Stasiun Pasar Senen yang menjadi yang selalu dipadati penumpang terutama saat menjelang idul fitri. Stasiun Pasar

Senen baru-baru ini meluaskan ruang tunggu pada area boarding pass dan beberapa renovasi untuk melebarkan ruang loket, serta ruang cetak tiket. Ini menunjukkan adanya penyesuaian desain bangunan terhadap perilaku pengguna.

DAFTAR PUSTAKA

- . Kepmenhub No. KM. 71 tahun 1999. Tentang Penyediaan Aksesibilitas Pada Pelayanan Jasa Transportasi Publik Bagi Pengguna Jasa Berkebutuhan Khusus.
- . Peraturan Pemerintah No. 30/PRT/M/2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas dan Aksesibilitas khusus untuk bangunan dan lingkungan.
- . PP No. 43 tahun 1998. tentang Upaya Peningkatan Kesejahteraan Sosial Penyandang Cacat.
- . Undang-Undang Negara Republik Indonesia No. 18 thn 1999. Tentang Jasa Konstruksi.
- . Undang-Undang Negara Republik Indonesia No.4 thn 1997 Tentang Penyandang Cacat.
- Firdaus; Fuadi; Basri. 2016. Perencanaan Stasiun Kereta Api Berbasis Transit Oriented Development (Tod) dengan Tema Arsitektur Perilaku. [Online], (<http://ejurnal.bunghatta.ac.id/index.php?journal=JFTSP&page=article&op=view&path%5B%5D=8961>), (diakses 08 Maret 2019).
- Kai.id. 2019. Publikasi. [Online], (<https://kai.id/corporate/page/12>, diakses 25 Agustus 2018).
- Subandi. 2011. Pemberdayaan Masyarakat Dalam Proses Pembelajaran Menghadapi Ujian Nasional: Studi Situs SMP Negeri 1 Ceper Klaten. Universitas Muhammadiyah Surakarta. [Online], (<http://eprints.ums.ac.id/12846/>), (diakses 08 Maret 2019).
- Ulinata, 2016. Penerapan Arsitektur Perilaku Pada Perancangan Rumah Susun Bagi Nelayan, Studi Kasus: Lorong Proyek Kelurahan Bagan Deli, Kecamatan Medan Belawan, Sumatera Utara. [online], (<http://repositori.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/578/117020013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>), diakses 23 September 2019).

Halaman ini sengaja dikosongkan