

**RUANG PENGHUBUNG ANTAR KAWASAN STASIUN DEPOK  
BARU DAN TERMINAL MARGONDA**

**SKRIPSI**

**Ditujukan Untuk Memenuhi Persyaratan  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik**



**Disusun oleh :**

**WIDYA AGATHA PUTRI**

**NIM. 105060500111064**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS TEKNIK**

**MALANG**

**2016**



**REPOSITORY.UB.AC.ID**

**RUANG PENGHUBUNG ANTAR KAWASAN STASIUN DEPOK  
BARU DAN TERMINAL MARGONDA**

**SKRIPSI**

**Ditujukan Untuk Memenuhi Persyaratan  
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik**



Disusun oleh :  
**WIDYA AGATHA PUTRI**  
NIM. 105060500111064

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**MALANG**

**LEMBAR PENGESAHAN**

**RUANG PENGHUBUNG ANTAR KAWASAN STASIUN DEPOK  
BARU DAN TERMINAL MARGONDA**

**SKRIPSI**

**ARSITEKTUR**

Ditujukan untuk memenuhi persyaratan

Memperoleh gelar Sarjana Teknik



**WIDYA AGATHA PUTRI**

**NIM. 105060500111064**

Skripsi ini telah direvisi dan disetujui oleh dosen pembimbing  
pada tanggal 4 Pebruari 2016

Dosen Pembimbing 1

**Ir. Jenny Ernawati, MSP., Ph.D.**  
NIP. 19621223 198802 2 001

Dosen Pembimbing 2

**Ir. Chairil B. Amiuza, MSA**  
NIP. 19531231 198403 1 009

Mengetahui

Ketua Jurusan Arsitektur

**Agung Murti Nugroho, ST., MT., Ph.D.**  
NIP. 1940915 200012 1 001

## PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya yang tersebut di bawah ini :

Nama : Widya Agatha Putri

NIM : 105060500111064

Mahasiswa Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Judul Skripsi : Ruang Penghubung Antar Kawasan Stasiun Depok Baru  
dan Terminal Margonda

Dosen Pembimbing : 1. Ir. Jenny Ernawati, MSP, Ph.D

2. Ir. Chairil B. Amiuza, MSA

Menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah Skripsi ini adalah asli dari pemikiran saya. Tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah Skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia Skripsi dan gelar sarjana teknik yang telah diperoleh dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 22 April 2016

Yang membuat pernyataan

Widya Agatha Putri

NIM. 105060500111064

Tembusan :

1. Kepala Laboratorium Dokumentasi dan Tugas Akhir Jurusan Arsitektur FTUB
2. Kedua Dosen Pembimbing Skripsi yang bersangkutan
3. Dosen Penasehat Akademik yang bersangkutan



**Terima kasih atas bimbingan  
Tuhan Yang Maha Esa, orang tua  
dan segala pihak yang membantu  
dalam penyusunan skripsi ini**



## RINGKASAN

**Widya Agatha Putri**, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Brawijaya, April 2016, *Ruang Penghubung Antar Kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda*, Dosen Pembimbing : Jenny Ernawati dan Chairil Budiarto Amiuza.

Stasiun Depok Baru serta Terminal Margonda berdiri sebagai pusat pelayanan transportasi Kota Depok, dengan ketersediaan kereta *commuter*, bus, serta angkutan kota sebagai pilihan moda transportasi publik yang beroperasi di dalamnya. Terdapat kebijakan pemerintah untuk mewujudkan keduanya sebagai pusat pelayanan transportasi terpadu yang efektif dan efisien melalui keberadaan ruang penghubung kawasan, melihat adanya potensi hubungan yang terbentuk antara kedua kawasan melalui pola pergerakan yang berlangsung. Keberadaan ruang yang berdekatan mendorong munculnya aktivitas perpindahan masyarakat dari bangunan menuju moda transportasi, dari moda transportasi menuju moda lain, serta bangunan menuju bangunan lain. Namun, kondisi ruang yang ada dinilai kurang baik dalam mengakomodasi pergerakan masyarakat menuju kedua kawasan.

Studi ini bertujuan untuk menyelesaikan permasalahan terkait penyediaan ruang penghubung yang sesuai. *Environmental behavior* sebagai dasar kajian permasalahan, dengan memperhatikan hubungan antara aktivitas manusia dengan ruang sebagai wadah. Perilaku muncul sebagai bentuk tanggapan atas aktivitas pengguna terhadap kondisi ruang. Dengan memperhatikan kecenderungan perilaku yang muncul melalui teknik *behavioral mapping* dapat mempengaruhi kriteria ruang yang dihasilkan. Sehingga wujud ruang yang dihasilkan akan berfungsi secara optimal sesuai dengan kebutuhan pengguna. Dalam hal ini pola pergerakan menjadi hal utama yang perlu diperhatikan. Walaupun tidak menutup kemungkinan terdapat aktivitas – aktivitas lain yang berlangsung di dalam lingkup ruang studi yang mempengaruhi pola pembentukan ruang penghubung yang tersedia.

Hasil akhir menunjukkan wujud ruang penghubung yang sesuai dapat mengakomodasi segala pola pergerakan serta aktivitas masyarakat yang berlangsung di dalamnya. Terutama penyediaan ruang peralihan transportasi yang strategis dengan memperhatikan ketersediaan elemen fisik, dimensi, serta konfigurasi ruang yang memberikan kenyamanan jarak tempuh bagi pengguna, serta penataan perabot yang dapat mengarahkan pergerakan pengguna menuju dua kawasan.

Kata kunci : ruang penghubung, pergerakan, *environment behavior*



## SUMMARY

**Widya Agatha Putri**, Department of Architecture, Faculty of Engineering, University of Brawijaya, April 2016, *Connecting Space Between Depok Baru Station and Margonda Terminal*, Academic Supervision : Jenny Ernawati and Chairil Budiarto Amiuzza.

Depok Baru Station and Margonda Terminal were establish as a transportation services center of Depok City's. Commuter trains, buses and urban transport are available as alternative modes of public transport that operated inside. There is a policy to achieve both, as an effective transportation service center and an efficient connective area, by concerning the connection between the two area. The existence of an adjacent space activity encourages resettlement of people from the building to the modes of transportation, from modes of transportation to other modes, as well as building towards another building. However, the existing condition of connecting space was still inadequate in accommodating the movement of people towards the two regions.

This study aims to solve the existing problems that related to the provision of appropriate connecting space. The environmental behavior as the basis for the study of the problem, by focussing the connection between human activity and space as media. Emergent behavior as a form of response to user activity on the condition of the room. Having regard to behavioral tendency that emerged through behavioral mapping techniques can affect the resulting space criteria. So the form of the resulting space will function optimally in accordance with the needs of the user. In this case, the movement patterns become the main things that need to be considered. Although there is possibility of other activities that occur within the scope of the study area that affects the pattern formation of connective space available.

The final results showed that the appropriate form of connecting space can accommodate any pattern of movement as well as community activities that take place in it. Especially preparing for strategic transportation transitional area by considering the availability of physical elements, dimensions, and configuration space that provide comfort mileage for the user, as well as the arrangement of furniture that can direct the user's movement towards the two regions.

Keyword : connecting space, movement, environment behavior

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur dipanjatkan kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas berkat dan rahmat-Nya sehingga Skripsi yang berjudul Ruang Penghubung Antar Kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda ini dapat terselesaikan. Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Teknik Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Brawijaya yang merupakan bagian dari serangkaian tahapan kegiatan skripsi.

Terselesaikannya skripsi ini tidak terlepas dari bantuan serta dukungan dari banyak pihak. Penyusun mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ir. Jenny Ernawati, MSP, PhD selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi
2. Ir. Chairil Budiarto Amiuza, MSA selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dalam penyusunan skripsi
3. Triandriani Mustikawati, ST., MT selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dalam tahap penyusunan skripsi pada semester lalu
4. Noviani Suryasari, ST., MT selaku dosen Kepala Laboratorium Dokumentasi dan Tugas Akhir yang memberikan bimbingan serta arahan dalam penyelenggaraan kegiatan skripsi
5. Liyanto Pitono selaku staff Laboratorium Dokumentasi dan Tugas Akhir
6. Pihak Stasiun Depok Baru, Terminal Margonda, Dinas Tata Ruang dan Pemukiman Kota Depok, serta pihak lain yang membantu dalam pengumpulan data studi
7. Keluarga serta teman – teman yang telah memberikan masukan serta dukungan dalam penyusunan skripsi ini

Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam susunan skripsi ini karena keterbatasan pengetahuan dan kemampuan yang penulis miliki. Oleh karena itu segala saran dan kritik yang membangun sangat diharapkan untuk langkah perbaikan di masa mendatang. Semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Malang, 22 April 2016

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	i
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	iii
<b>SURAT PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI</b> .....	iv
<b>RINGKASAN</b> .....	vi
<b>SUMMARY</b> .....	vii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	viii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	ix
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xviii
 <b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Identifikasi Masalah .....	3
1.3 Rumusan Masalah .....	4
1.4 Batasan Masalah .....	4
1.5 Tujuan dan Manfaat Penelitian	
1.5.1 Tujuan penelitian .....	4
1.5.2 Manfaat penelitian .....	4
1.6 Sistematika Penulisan .....	5
1.7 Kerangka Pikir .....	6
 <b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1 Ruang Penghubung	
2.1.1 Definisi ruang .....	7
2.1.2 Ruang urban sebagai ruang penghubung .....	8
2.1.3 Klasifikasi ruang penghubung .....	10
2.1.4 Prinsip penataan ruang penghubung .....	15
2.2 <i>Enviroment Behavior</i> sebagai Sebuah Pendekatan	
2.2.1 Ruang dan aktivitas manusia dalam <i>environment behavior</i> .....	16
2.2.2 Pemahaman manusia terhadap ruang serta proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang .....	17



2.3 Kerangka Teori .....	26
--------------------------	----

**BAB III METODE PENELITIAN**

3.1 Rancangan Penelitian .....	28
3.2 Lokasi Penelitian .....	28
3.3 Obyek Penelitian .....	29
3.4 Waktu Penelitian .....	31
3.5 Variabel Penelitian .....	32
3.6 Metode Pengumpulan Data	
3.6.1 Sumber data .....	33
3.6.2 Teknik dan instrumen pengumpulan data .....	35
3.7 Metode Analisis dan Sintesis Data	
3.7.1 Metode analisis .....	35
3.7.2 Metode sintesis .....	36
3.8 Kerangka Metode .....	37

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1 Deskripsi Umum Kawasan Studi	
4.1.1 Lokasi kawasan studi .....	38
4.1.2 Kondisi fisik Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda .....	41
4.2 Kondisi ruang penghubung	
4.2.1 Ruang fisik penghubung .....	44
4.2.2 Magnet pergerakan pengguna dalam kawasan studi .....	47
4.2.3 Karakteristik pengguna dalam kawasan studi .....	49
4.3 Lingkup Area Observasi	
4.3.1 Segmen ruang penghubung kawasan stasiun – terminal .....	53
4.3.2 Segmen ruang penghubung kawasan stasiun – ITC – terminal .....	66
4.4 Pemetaan perilaku pemanfaatan serta pergerakan pengguna sebagai dasar penghubung ruang	
4.4.1 Segmen ruang penghubung kawasan stasiun – terminal .....	72
4.4.2 Segmen ruang penghubung kawasan stasiun – ITC – terminal .....	98
4.4.3 Rekaman hasil wawancara .....	121
4.5 Sintesis dan Hasil Rekomendasi	
4.5.1 Perilaku pemanfaatan ruang penghubung .....	125
4.5.2 Rekomendasi hasil perancangan .....	168



**BAB V KESIMPULAN**

5.1 Kesimpulan ..... 183

DAFTAR PUSTAKA ..... 185

LAMPIRAN ..... 186



## DAFTAR TABEL

Nomor	Judul	Halaman
Tabel 2.1	Karakteristik jalur pedestrian berdasarkan fungsi dan aktivitas	13
Tabel 2.2	Klasifikasi jarak proksemik	20
Tabel 3.1	Variabel aspek perilaku pergerakan	32
Tabel 3.2	Variabel aspek pembentuk ruang penghubung (arsitekural)	32
Tabel 3.3	Pengumpulan data sekunder	34
Tabel 4.1	Fungsi dan besaran ruang Terminal Margonda	42
Tabel 4.2	Daftar perilaku dalam kawasan studi	50
Tabel 4.3	Sintesis hasil analisis kecenderungan perilaku pemanfaatan ruang penghubung segmen kawasan stasiun – terminal oleh pengguna kawasan rutin (pedagang kaki lima, sopir angkutan kota, tukang ojek) dan pengunjung dengan tujuan rekreasi	132
Tabel 4.4	Sintesis hasil analisis kecenderungan perilaku pergerakan pengunjung sebagai pengguna dalam ruang penghubung segmen kawasan stasiun – terminal	139
Tabel 4.5	Sintesis hasil analisis kecenderungan perilaku pemanfaatan ruang penghubung segmen kawasan stasiun – itc – terminal oleh pengguna kawasan rutin (pedagang kaki lima, sopir angkutan kota) dan pengunjung dengan tujuan rekreasi	153
Tabel 4.6	Sintesis hasil analisis kecenderungan perilaku pergerakan pengunjung sebagai pengguna dalam ruang penghubung segmen kawasan stasiun – itc – terminal	159

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Judul	Halaman
Gambar 1.1	Kerangka berpikir	6
Gambar 2.1	Bentuk ruang statis	9
Gambar 2.2	Bentuk ruang dinamis	10
Gambar 2.3	Pola parkir individu	12
Gambar 2.4	Pola parkir umum	12
Gambar 2.5	Bagan proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang	18
Gambar 2.6	Bagan proses terbentuknya perilaku manusia dalam ruang	21
Gambar 2.7	<i>To – movement</i> (atas) dan <i>through movement</i> (bawah)	22
Gambar 2.8	Kerangka teori	27
Gambar 3.1	Lokasi studi (Pusat Pelayanan Transportasi Kota Depok)	29
Gambar 3.2	Lokasi <i>entrance</i> bangunan dan kawasan stasiun dan terminal	30
Gambar 3.3	Pembagian segmen pengamatan kawasan studi	31
Gambar 3.4	Kerangka metode	37
Gambar 4.1	Peta Kota Depok	38
Gambar 4.2	Peta Wilayah Pusat Pelayanan Kota (PPK) Depok	39
Gambar 4.3	Lokasi dan batas – batas wilayah kawasan studi	40
Gambar 4.4	Layout dan potongan Kawasan Stasiun Depok Baru	41
Gambar 4.5	Layout dan potongan Kawasan Terminal Margonda	43
Gambar 4.6	Layout area kawasan studi	44
Gambar 4.7	Sistem sirkulasi kawasan studi	45
Gambar 4.8	Kondisi ruang penghubung kawasan studi	46
Gambar 4.9	Jalur pedestrian dan pemanfaatan ruang pejalan kaki pada kawasan studi	47
Gambar 4.10	Lingkup area pergerakan dan <i>entrance</i> area studi	48
Gambar 4.11	Magnet pergerakan pengguna dalam kawasan studi	49
Gambar 4.12	Pembagian segmen amatan ruang penghubung kawasan studi	52
Gambar 4.13	Kondisi segmen ruang penghubung stasiun – terminal	53
Gambar 4.14	Dimensi ruang penghubung area stasiun segmen kawasan stasiun – terminal	54
Gambar 4.15	Potongan ruang sirkulasi penghubung area pintu masuk stasiun (1) dan (2)	55

Gambar 4.16	Operasional area pintu masuk kawasan stasiun sisi utara (1) dan (2) pagi, siang, malam hari	56
Gambar 4.17	Potongan ruang sirkulasi penghubung area stasiun	57
Gambar 4.18	Operasional area transisi stasiun pagi, siang, dan sore hari	59
Gambar 4.19	Potongan ruang sirkulasi penghubung area gang peralihan	59
Gambar 4.20	Dimensi ruang penghubung area gang peralihan segmen stasiun – terminal	60
Gambar 4.21	Operasional gang peralihan stasiun – terminal pagi, siang, dan malam hari	61
Gambar 4.22	Potongan jalur sirkulasi angkutan kota	61
Gambar 4.23	Operasional ruang sirkulasi angkutan kota pagi, siang, dan sore hari	62
Gambar 4.24	Dimensi ruang penghubung area terminal segmen stasiun – terminal	62
Gambar 4.25	Potongan ruang penghubung area terminal segmen stasiun – terminal	64
Gambar 4.26	Operasional kawasan terminal segmen lintasan angkutan kota (kiri); area bus dalam serta antar kota (tengah); area bus bandara (kanan)	65
Gambar 4.27	Kondisi segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	66
Gambar 4.28	Dimensi ruang penghubung area ITC segmen stasiun – ITC – terminal	67
Gambar 4.29	Potongan ruang penghubung segmen stasiun – ITC – terminal	69
Gambar 4.30	Operasional segmen ruang penghubung kawasan ITC pagi, siang, dan malam hari	70
Gambar 4.31	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada hari kerja (pagi hari)	74
Gambar 4.32	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada hari kerja (siang hari)	75
Gambar 4.33	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada hari kerja (sore hari)	76
Gambar 4.34	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area pintu masuk kawasan stasiun sisi utara pada hari kerja pagi (atas), siang (tengah), dan malam hari (bawah)	77



Gambar 4.35	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area pintu masuk kawasan stasiun sisi utara – sisi timur stasiun pada hari kerja pagi (atas), siang (tengah), dan malam hari (bawah)	78
Gambar 4.36	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area pintu masuk kawasan stasiun sisi timur pada hari kerja pagi (atas), siang (tengah), dan malam hari (bawah)	79
Gambar 4.37	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan ruang transisi stasiun pada hari kerja pagi (atas), siang (kiri bawah), dan malam hari (kanan bawah)	81
Gambar 4.38	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan gang peralihan stasiun – terminal pada hari kerja pagi (atas), siang (tengah), dan malam hari (bawah)	83
Gambar 4.39	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan jalur sirkulasi angkutan kota segmen ruag penghubung stasiun – terminal pada hari kerja pagi (atas), siang (tengah), dan malam hari (bawah)	84
Gambar 4.40	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan membujur jalur sirkulasi angkutan kota segmen ruang penghubung stasiun – terminal	85
Gambar 4.41	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area operasional angkot, bus dalam dan antar kota segmen ruang penghubung stasiun – terminal	87
Gambar 4.42	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan membujur area operasional serta parkir bus bandara segmen ruang penghubung stasiun – terminal	88
Gambar 4.43	Perbedaan intensitas pergerakan dan aktivitas pada hari kerja (pagi, siang, dan sore hari)	89
Gambar 4.44	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada akhir pekan (pagi hari)	91
Gambar 4.45	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada akhir pekan (siang hari)	92
Gambar 4.46	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal pada akhir pekan (sore hari)	93
Gambar 4.47	Perbedaan intensitas pergerakan dan aktivitas pada akhir pekan	

	(pagi, siang, dan sore hari)	94
Gambar 4.48	<i>Overlay person centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal	96
Gambar 4.49	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada hari kerja (pagi hari)	99
Gambar 4.50	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada hari kerja (siang hari)	100
Gambar 4.51	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada hari kerja (sore hari)	101
Gambar 4.52	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan ruang transisi stasiun menuju pintu peralihan kawasan ITC segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	103
Gambar 4.53	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan kawasan Stasiun menuju pintu peralihan kawasan ITC segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	104
Gambar 4.54	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area pintu masuk kawasan ITC (6) segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	107
Gambar 4.55	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area depan bangunan ITC (7) segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	108
Gambar 4.56	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk potongan area tangga dekat pintu keluar pejalan kaki kawasan ITC (8) segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	109
Gambar 4.57	Ilustrasi pemanfaatan ruang dalam bentuk area sirkulasi pintu masuk terminal dan operasional serta parkir bus bandara	111
Gambar 4.58	Perbedaan intensitas pergerakan dan aktivitas pada hari kerja (pagi, siang, dan sore hari)	112
Gambar 4.59	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada akhir pekan (pagi hari)	114
Gambar 4.60	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada akhir pekan (siang hari)	115
Gambar 4.61	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal pada akhir pekan (sore hari)	116

Gambar 4.62	Perbedaan intensitas pergerakan dan aktivitas pada akhir pekan (pagi, siang, dan sore hari)	117
Gambar 4.63	<i>Overlay person centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	119
Gambar 4.64	Lokasi wawancara	121
Gambar 4.65	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – terminal	130
Gambar 4.66	<i>Overlay place centered map</i> segmen ruang penghubung stasiun – ITC – terminal	150
Gambar 4.67	Sintesis rekomendasi konfigurasi ruang penghubung stasiun – terminal	169
Gambar 4.68	Ilustrasi rekomendasi konfigurasi ruang penghubung stasiun – terminal	172
Gambar 4.69	Rekomendasi wujud penghubung ruang segmen stasiun – terminal	173
Gambar 4.70	Keterangan rekomendasi wujud penghubung ruang segmen stasiun – terminal	174
Gambar 4.71	Rekomendasi desain area sirkulasi sekitar pintu masuk kawasan stasiun sisi utara	175
Gambar 4.72	Rekomendasi desain area <i>drop off</i> sekitar pintu masuk kawasan stasiun sisi timur	176
Gambar 4.73	Ilustrasi rekomendasi desain area transisi stasiun	177
Gambar 4.74	Rekomendasi wujud penghubung ruang segmen gang peralihan stasiun - terminal	178
Gambar 4.75	Ilustrasi rekomendasi desain gang peralihan stasiun – terminal	178
Gambar 4.76	Ilustrasi rekomendasi desain gang sirkulasi angkutan kota bagian utara terminal	179
Gambar 4.77	Rekomendasi wujud penghubung ruang segmen kawasan Terminal Margonda	180
Gambar 4.78	Konsep rekomendasi wujud rekomendasi wujud penghubung ruang segmen kawasan Terminal Margonda	181

## DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Judul	Halaman
<b>Lampiran 1</b>	<b><i>Place Centered Maps</i></b> segmen stasiun – terminal	
Lampiran 1.1	<i>Place Centered Map</i> (Senin - 7 September 2015)	186
Lampiran 1.2	<i>Place Centered Map</i> (Selasa - 8 September 2015)	189
Lampiran 1.3	<i>Place Centered Map</i> (Rabu - 9 September 2015)	192
Lampiran 1.4	<i>Place Centered Map</i> (Kamis - 10 September 2015)	195
Lampiran 1.5	<i>Place Centered Map</i> (Jumat - 11 September 2015)	198
Lampiran 1.6	<i>Place Centered Map</i> (Sabtu - 12 September 2015)	201
Lampiran 1.7	<i>Place Centered Map</i> (Minggu - 13 September 2015)	204
<b>Lampiran 2</b>	<b><i>Place Centered Maps</i></b> segmen stasiun – itc – terminal	
Lampiran 2.1	<i>Place Centered Map</i> (Senin - 7 September 2015)	205
Lampiran 2.2	<i>Place Centered Map</i> (Selasa - 8 September 2015)	208
Lampiran 2.3	<i>Place Centered Map</i> (Rabu - 9 September 2015)	211
Lampiran 2.4	<i>Place Centered Map</i> (Kamis - 10 September 2015)	214
Lampiran 2.5	<i>Place Centered Map</i> (Jumat - 11 September 2015)	217
Lampiran 2.6	<i>Place Centered Map</i> (Sabtu - 12 September 2015)	230
Lampiran 2.7	<i>Place Centered Map</i> (Minggu - 13 September 2015)	233