

## BAB III METODOLOGI

### 3.1 Rancangan Penelitian

Sesuai dengan judul yang diangkat mengenai ruang penghubung antar kawasan Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda, studi ini bertujuan untuk mengetahui wujud ruang penghubung yang sesuai dengan kebutuhan pengguna dalam kawasan menjadi pertimbangan dasar pemecahan masalah untuk menentukan bentuk hubungan yang sesuai, dengan lingkup urban sebagai lingkup kajian studi.

Dasar pembentuk ruang merupakan aktivitas berjalan kaki sebagai bentuk pergerakan. Untuk mengetahui pola pergerakan serta hubungannya dengan lingkungan diperlukan *environmental behaviour* sebagai pendekatan untuk mengetahui hubungan antara manusia dengan lingkungan tempat mereka bergerak. Teknik *behavioural mapping* dengan pemetaan perilaku berdasar tempat (*place centered mapping*) dan pola yang dilakukan pengguna (*person centered mapping*) untuk mengetahui lebih jelas karakteristik pergerakan serta aktivitas yang dilakukan pengguna sebagai generator utama dalam menghubungkan kedua kawasan terkait dengan pemanfaatan ruang publik sebagai penghubung.

Jenis penelitian merupakan kualitatif deskriptif untuk menggambarkan secara utuh mengenai fakta di dalam lapangan yang menyertakan interaksi antara kondisi fisik lingkungan dengan pergerakan pengguna sebagai dasar penghubung. Teknik utama untuk mengetahui kondisi lapangan dengan menggunakan observasi atau pengamatan secara langsung. Setelah melakukan penelitian akan didapatkan hasil analisis yang dapat disintesa untuk kemudian dirumuskan menjadi sebuah rancangan sebagai rekomendasi perencanaan kawasan.

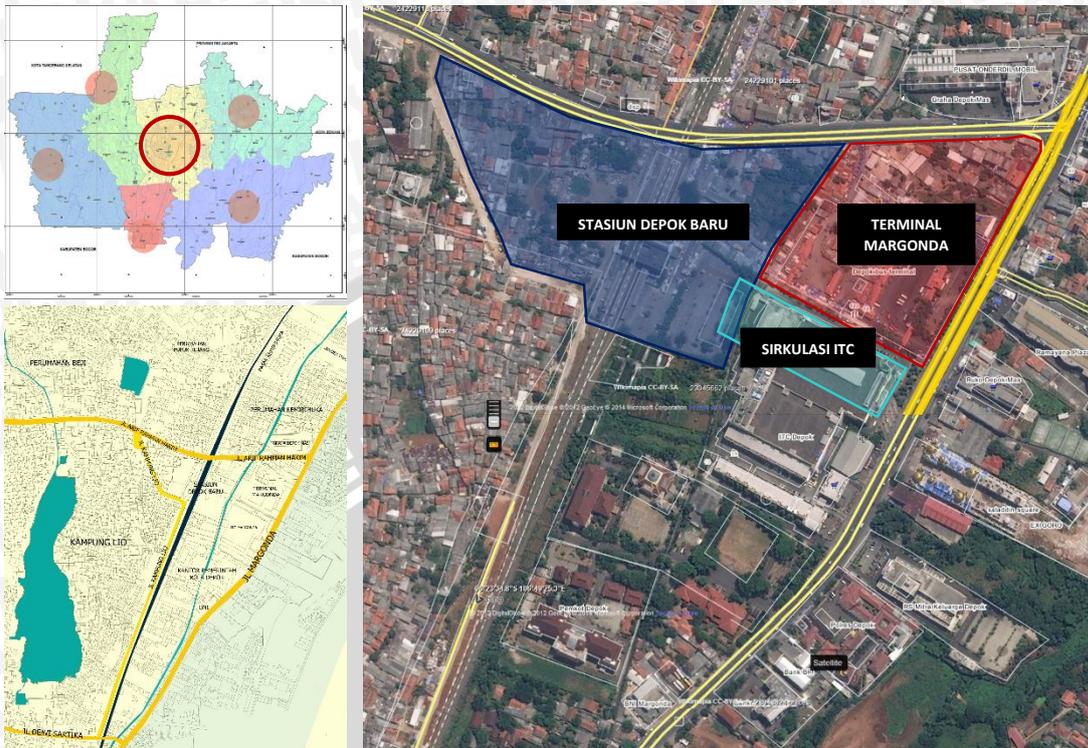
### 3.2 Lokasi Penelitian

Lokasi studi berada pada Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok, Jawa Barat. Lingkup wilayah terbatas pada Kawasan Stasiun Kereta Api Depok Baru dan Terminal Bus Margonda. Kawasan tersebut dipilih berdasar pada kedudukan mereka sebagai sumber bangkitan aktivitas pergerakan utama di wilayah PPK Depok yang memiliki peran sebagai prasarana pelayanan transportasi utama Kota Depok.

Wilayah studi sendiri dibatasi langsung oleh :

- Sebelah utara : Jalan Arif Rahman Hakim
- Sebelah timur : Jalan Raya Margonda

- Sebelah selatan : ITC Margonda
- Sebelah barat : Kawasan permukiman dan Jalan Kembang Lio



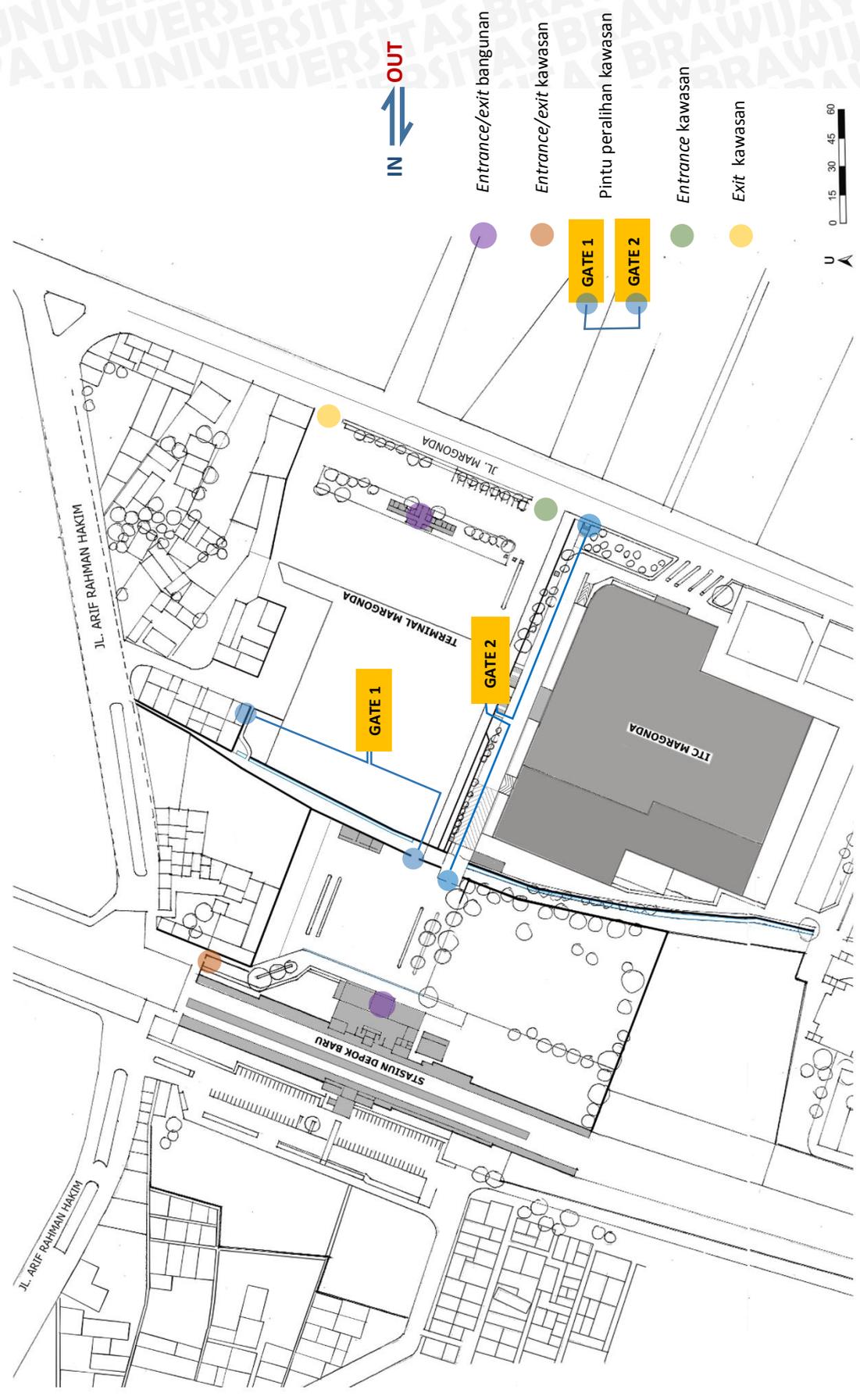
Gambar 3.1 Lokasi Studi (Pusat Pelayanan Transportasi Kota Depok)

### 3.3 Obyek Penelitian

Aktivitas berjalan kaki pengguna menuju kedua kawasan serta ruang luar sebagai ruang pergerakan menjadi obyek utama studi. Ruang pergerakan yang dimaksud yaitu ruang – ruang yang berpotensi dilewati pengguna menuju kawasan stasiun dari terminal, maupun sebaliknya.

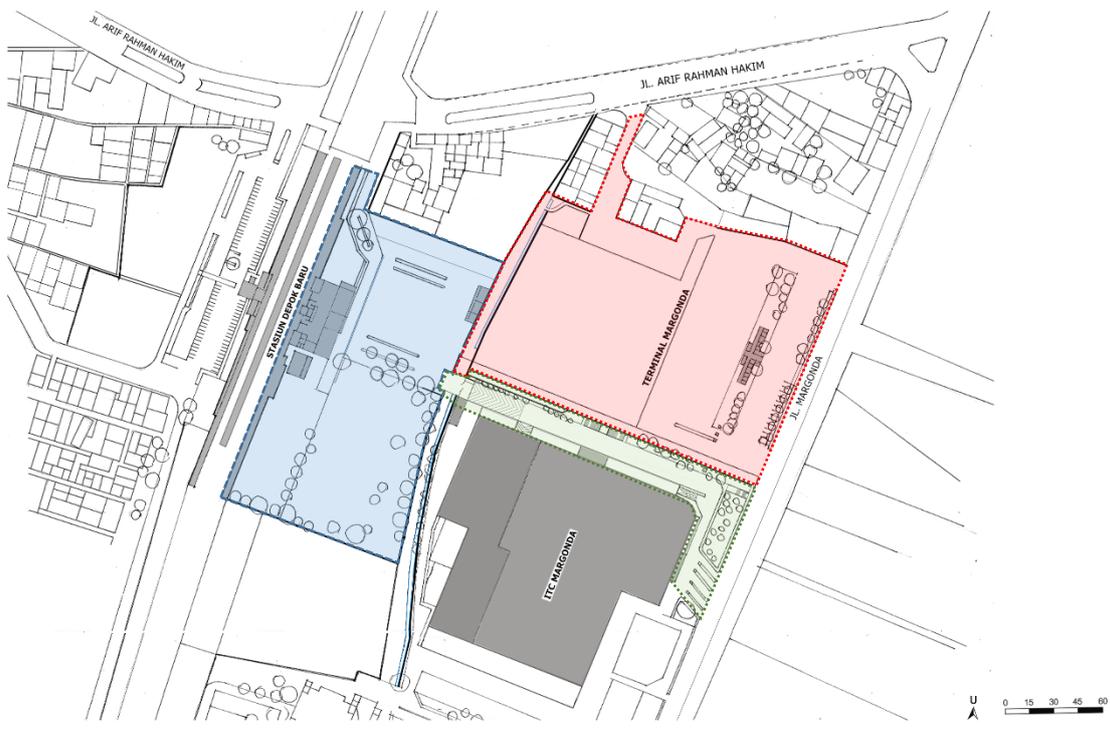
Untuk mengetahui bagian – bagian kawasan yang dihubungkan oleh jaringan sirkulasi serta pedestrian, perlu mengetahui pintu masuk sebagai peralihan antara kedua kawasan dan bangunan. Melalui survei awal didapatkan informasi mengenai lokasi pintu masuk serta pintu keluar kawasan yang ditunjukkan oleh **gambar 3.2**. Keberadaan pintu masuk menjadi dasar pertimbangan penelitian, menjadi bagian yang berperan sebagai magnet pergerakan.

Terlihat bahwa keberadaan ruang yang terletak di antara kawasan memiliki lingkup ruang yang sangat luas. Hal ini akan mempengaruhi kemudahan peneliti dalam melaksanakan studinya terkait dengan aktivitas pengamatan ruang eksisting. Oleh karena itu perlu dilakukan pembagian segmen kawasan yang sesuai untuk mempermudah dalam



Gambar 3.2. Lokasi entrance bangunan dan kawasan stasiun dan terminal

melakukan pengamatan. Gambar 3.3 menunjukkan pembagian wilayah dan objek amatan studi. Wilayah studi dibagi menjadi tiga bagian, meliputi ruang kawasan Terminal Margonda, ruang kawasan Stasiun Depok Baru, serta ruang luar ITC sebagai ruang peralihan pergerakan temporer antara stasiun dan terminal.



Gambar 3.3 Pembagian segmen pengamatan kawasan studi

### 3.4 Waktu Penelitian

Penelitian dilakukan secara langsung ke dalam kawasan studi dengan cara pengamatan untuk mendapatkan data kondisi eksisting kawasan serta pola pergerakan masyarakat yang terjadi di dalamnya. Pengamatan dilaksanakan dalam jangka waktu satu minggu dengan pemilihan waktu didasarkan pada mobilitas pelaku dalam kawasan studi pada kondisi kepadatan tertinggi atau *peak hour*.

Untuk melihat perbedaan aktivitas serta intensitas pergerakan dalam periode waktu satu minggu, hari pengamatan dikategorikan menjadi dua periode, yaitu hari aktif (Senin - Jumat) serta akhir pekan (Sabtu - Minggu) dengan waktu pengamatan terbagi menjadi tiga periode, yaitu pagi hari pada pukul 06.00 – 08.00 WIB, siang hari pada pukul 12.00 – 14.00 WIB, serta sore hari pada pukul 17.00 – 19.00 WIB. Pemilihan waktu didasarkan pada waktu aktif atau operasional rata – rata dari fungsi aktivitas yang terdapat dalam kawasan studi. Jangka waktu di luar jam pengamatan dialokasikan untuk melakukan pengamatan terhadap unsur – unsur fisik yang terdapat dalam kawasan studi sebagai ruang pergerakan pelaku.

### 3.5 Variabel Penelitian

Tujuan dari penelitian adalah untuk mengetahui bentuk penghubung kawasan yang sesuai dengan pergerakan pengguna dalam lingkungan studi. Langkah awal ialah mengetahui kondisi eksisting dari aktivitas pergerakan serta ruang yang melingkupinya. Dalam hal ini untuk mengetahui keduanya dilakukan *behavioral mapping* sebagai jalan dalam menghasilkan bentuk ruang yang sesuai. Variabel yang digunakan meliputi :

Tabel 3.1 Variabel aspek perilaku pergerakan

Variabel	Sub variabel	Indikator	Parameter
Aspek perilaku pergerakan	pelaku aktivitas	pejalan kaki	berjalan kaki (menuju atau dari suatu tempat, melewati ruang) berdiri duduk
	aktivitas	<i>overt behavior</i>	
		<i>non fixed feature elements</i>	kecenderungan pola pergerakan

Tabel 3.2 Variabel aspek pembentuk ruang penghubung (arsitektural)

Variabel	Sub variabel	Indikator	Parameter
Aspek pembentuk ruang penghubung (Arsitektural)	jenis ruang penghubung	jalur sirkulasi dan parkir jalur pedestrian	ketersediaan jalur, pembatas, penutup atap sebagai pelingkup ruang dimensi ruang jarak
	elemen pembentuk ruang	<i>fixed feature elements</i>	
		<i>semi fixed elements</i>	atribut ruang keberadaan PKL
	atribut ruang	jenis atribut ukuran atribut tata letak atribut	

### 3.6 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan metode dalam memperoleh serta mengkolleksi data yang sesuai diadakannya tujuan penelitian. Data yang diperlukan terdiri dari data primer dan data sekunder.

#### 3.6.1 Sumber data

##### a. Data primer

merupakan data utama yang diperoleh dari lapangan secara langsung baik dari subjek (masyarakat) maupun objek (eksisting). Teknik yang dilakukan untuk mendapatkan data primer ini, yaitu :

##### 1. Observasi

Observasi menjadi teknik utama yang dilakukan untuk memperoleh informasi langsung di lapangan untuk mengetahui *linkage* kawasan yang terbentuk. Peneliti dalam studi ini berkedudukan sebagai *marginal participant*. Terkait dengan metode analisis yang akan dilakukan berupa *behavior mapping*, peran peneliti dalam setting kawasan turut menempatkan diri sebagai pengguna untuk merasakan secara langsung kondisi kawasan studi.

##### 2. Wawancara

Metode pengumpulan data melalui wawancara dilakukan untuk menggali informasi yang dibutuhkan sebagai bagian untuk melengkapi data. Informasi yang dibutuhkan meliputi rencana pemerintah terhadap pengembangan kawasan transportasi terpadu Kota Depok, wawancara terhadap masyarakat yang melakukan aktivitas di sekitar area studi untuk mengetahui ragam aktivitas yang dilakukan di kawasan tersebut, serta informasi terkait dengan penyediaan sistem transportasi dan pergerakan di dalamnya. Seluruh informasi menjadi data pendukung dalam menganalisis *linkage* kawasan yang terbentuk. Selain itu wawancara juga digunakan dalam menunjang informasi yang didapatkan dengan pemetaan perilaku.

##### b. Data sekunder

Data – data sekunder yang didapat berasal dari pencarian literatur. Sumber data sekunder yang diperoleh :

##### 1. Literatur / pustaka

Kajian literatur sebagai dasar teori yang mendukung tercapainya tujuan penelitian, berupa peraturan, pedoman, buku, studi terdahulu, artikel, koran, internet, serta blog. Sumber – sumber tersebut membantu dalam perumusan masalah dengan menggunakannya sebagai alat untuk melakukan penilaian terhadap objek kajian.

## 2. Instansi Terkait

Data sekunder lainnya diperoleh dengan mengumpulkan informasi dari pihak serta instansi yang terkait, meliputi Dinas Tata Kota Depok, Dinas Perhubungan, serta PT Kereta Api Indonesia sebagai pihak – pihak yang memiliki wewenang di dalam perencanaan kawasan transit Pusat Pelayanan Kota Depok. Data yang dibutuhkan berupa peta persil eksisting, kebijakan – kebijakan dalam bentuk RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah Kota) dan RDTRK (Rencana Detail Tata Ruang Kota), *site plan* dari stasiun dan terminal sebagai penyedia transportasi umum sekitar kawasan, moda transportasi baik jenis serta jumlah yang melintasi kawasan Stasiun Depok Baru.

Tabel 3.3 Pengumpulan Data Sekunder

DATA SEKUNDER			
Lingkup Data & Informasi	Macam Data & Informasi	Sumber Data & Informasi	Manfaat untuk Analisis
<b>Kebijakan Rencana Tata Ruang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pemanfaatan ruang kota</li> <li>• Kebijakan pengembangan kawasan</li> <li>• Perencanaan transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• RTRW Kota Depok 2011 – 2031</li> <li>• RDTRK Pusat Pelayanan Kota Margonda 2013 - 2034</li> <li>• Persil/peta garis</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui kebijakan pemerintah mengenai penataan Pusat Pelayanan Kota Depok</li> </ul>
<b>Kondisi kawasan</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peta eksisting kawasan studi</li> <li>• Site plan stasiun</li> <li>• Site plan terminal</li> <li>• Site plan ITC</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Persil/peta garis</li> <li>• PT KAI</li> <li>• Dinas perhubungan Kota Depok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui kondisi penggunaan ruang di kawasan studi</li> </ul>
<b>Aktivitas transportasi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah angkutan umum kota di terminal Margonda</li> <li>• Waktu aktivitas pergerakan penumpang stasiun, terminal</li> <li>• Tata guna lahan dan pemanfaatan ruang eksisting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Perhubungan Terminal Margonda</li> <li>• PT KAI</li> <li>• Dinas Tata Kota dan Permukiman Kota Depok</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengetahui kondisi penggunaan ruang di kawasan studi</li> <li>• Mengetahui karakteristik wilayah studi</li> <li>• Mengetahui karakteristik aktivitas pergerakan</li> </ul>

### 3.6.2 Teknik dan instrumen pengumpulan data

Dalam mengumpulkan data serta informasi yang berguna bagi bahan penelitian, teknik dan alat – alat yang digunakan terdiri atas :

1. alat rekam gambar

Berfungsi dalam mendokumentasikan kondisi fisik kawasan serta kegiatan yang berlangsung di dalamnya selama proses penelitian dalam bentuk gambar (foto) dan rekaman (video).

2. lembar catatan dan alat tulis

Digunakan pada saat melakukan observasi lapangan untuk menggambarkan kondisi eksisting serta mencatat informasi yang dibutuhkan di dalam penelitian.

3. *setting* kawasan (peta persil)

Menggambarkan pola pergerakan di dalam kawasan, meliputi pergerakan masyarakat sebagai pengguna, maupun pergerakan serta peralihan moda transportasi.

4. alat penyimpanan data

Alat penyimpan data yang digunakan dalam penelitian ini berupa *flashdisk* untuk menyimpan gambar, data, serta informasi yang diberikan oleh instansi yang terkait dengan kajian penelitian.

## 3.7 Metode Analisis dan Sintesis Data

### 3.7.1 Metode analisis

1. ***Behavioral Mapping***

*Behavioral mapping* diaplikasikan dalam kawasan studi untuk menggambarkan kaitan antara perilaku pergerakan pengguna terhadap ruang pergerakan sebagai garis penghubung. Ruang tersebut meliputi sirkulasi dan parkir serta pedestrian yang berfungsi dalam menghubungkan kedua tempat. Pergerakan sebagai dasar pembentuk hubungan melalui datum yang dibentuk oleh arah pergerakan serta aktivitas pengguna yang membentuk garis antar dua kawasan. *Behavioral mapping* dalam penelitian ini terdiri dari dua cara, meliputi :

- a. ***Place Centered Mapping***, digunakan untuk mengetahui hubungan antara aktivitas perilaku dengan setting ruang terkait dengan pemanfaatan ruang dalam mengakomodasi perilaku berjalan kaki dari pengguna kawasan. Selain itu metode ini digunakan pula untuk menganalisis frekuensi pergerakan pengguna, serta menganalisis tempat – tempat yang menjadi magnet pergerakan dalam

membentuk datum antar dua kawasan. Langkah – langkah yang dilakukan dalam analisis *place centered mapping* ialah :

- i. Membuat sketsa dasar area atau setting ruang lingkup kawasan penelitian. Ruang pergerakan berupa sirkulasi dan parkir serta pedestrian beserta elemen fisik penunjang sebagai pembentuk *linkage* di dalamnya.
- ii. Membuat daftar perilaku yang diamati yang akan ditandai pada sketsa setting ruang. Hal ini menyangkut pada aktivitas utama dalam kawasan transportasi Stasiun Depok Baru dan Terminal Margonda.
- iii. Mengamati dan mencatat perilaku dalam kawasan studi dengan menggambarkan diagram anotasi pada peta yang telah disiapkan

b. ***Person Centered Mapping***, digunakan untuk mengetahui pola pergerakan yang dilakukan oleh sekelompok orang dalam kawasan studi sebagai dasar dalam menentukan pola ruang penghubung antar kawasan. Langkah – langkah yang dilakukan dalam analisis *person centered mapping* ialah :

- i. Menyiapkan sketsa dasar yang telah diidentifikasi sebagai magnet pergerakan.
- ii. Menyiapkan sampel dari setiap kategori pengguna berdasar pada karakteristik pergerakan yang telah diuraikan sebelumnya. Sampel dapat berupa individu maupun kumpulan individu.
- iii. Mengikuti pergerakan serta aktivitas yang dilakukan oleh sampel yang telah dipilih secara acak untuk mengetahui pola yang terbentuk antar ruang kawasan studi untuk ditandai pada peta dasar. Observasi dilakukan dari titik awal hingga titik akhir pergerakan pengguna dalam kawasan.

c. ***Overlay Mapping***, digunakan untuk mengetahui pola pergerakan serta aktivitas pengguna beserta ruang yang dilewati sebagai dasar pembentuk hubungan antar kawasan. Metode ini dilakukan dengan menumpuk peta analisa perilaku yang telah dilakukan sebelumnya. Hasil analisis tersebut nantinya dapat disintesis untuk menghasilkan bentuk hubungan kawasan yang sesuai dalam wujud spasial.

### 3.7.2 Metode Sintesis

Sintesa menghasilkan bentuk kriteria desain penataan ruang penghubung wujud elemen penghubung dengan memperhatikan elemen pembatas, dimensi fisik, konfigurasi ruang, serta penataan perabot yang dapat mengakomodasi langsung pengguna antar kawasan stasiun dan terminal.

### 3.8 Kerangka Metode



Gambar 3.4 Kerangka metode