PERANCANGAN KORIDOR KAWASAN STASIUN DEPOK LAMA DENGAN PENDEKATAN *PLACEMAKING*

TUGAS AKHIR

"Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.PWK) Jenjang Pendidikan
Strata-1"

Diajukan Oleh :
Ivana Rena Haruni Napitupulu
NIM : 2210105021

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS PRADITA
TANGERANG

2026

PERANCANGAN KORIDOR KAWASAN STASIUN DEPOK LAMA DENGAN PENDEKATAN *PLACEMAKING*

TUGAS AKHIR

"Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.PWK) Jenjang Pendidikan Strata-1"

Diajukan Oleh :
Ivana Rena Haruni Napitupulu
NIM : 2210105021

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS PRADITA
TANGERANG
2026

HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR

Nama	: Ivana Rena Haruni Napitupulu
NIM	: 2210105021
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Tugas Akhir
Peminatan Tugas Akhir	: *Urban Design*
Judul Tugas Akhir	: PERANCANGAN KORIDOR KAWASAN STASIUN DEPOK LAMA DENGAN PENDEKATAN *PLACEMAKING*

Tangerang, 3 Juli 2026
Menyetujui,
Pembimbing Skripsi

Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP.

HALAMAN PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Dengan ini saya menyatakan bahwa tugas akhir yang telah saya susun ini adalah benar karya ilmiah saya sendiri dan tidak mengandur unsur plagiat dari karya ilmiah orang lain (sebagian/seluruhnya). Semua karya ilmiah orang lain atau Lembaga lain yang dikutip dalam skripsi ini telah disebutkan sumber kutipannya dan dicantumkan di dalam Daftar Pustaka.

Jika di kemudian hari terbukti ditemukan kecurangan atau penyimpangan baik dalam pelaksanaan maupun penyusunan skripsi, maka saya bersedia untuk mendapatkan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku dan dinyatakan TIDAK LULUS.

Tangerang, 12 Agustus 2026



Ivana Rena Haruni Napitupulu

(2210105021)

HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nama	: Ivana Rena Haruni Napitupulu
NIM	: 2210105021
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Tugas Akhir
Judul Tugas Akhir	: PERANCANGAN KORIDOR KAWASAN STASIUN DEPOK LAMA DENGAN PENDEKATAN *PLACEMAKING*

Telah diujikan pada hari Senin, tanggal 20 Juli, tahun 2026

Dengan dinyatakan lulus

TIM PENGUJI

Pembimbing

Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP.

Penguji

Deasy Olivia, S.T., M.T.

Ketua Sidang

Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP.

Disahkan oleh:

Kepala Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota

Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP.

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Dengan ini saya sebagai civitas akademik Universitas Pradita yang bertandatangan dibawah ini

Nama	: Ivana Rena Haruni Napitupulu
NIM	: 2210105021
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Bentuk Tugas Akhir	: Proyek Akhir

untuk meningkatkan pengembangan ilmu pengetahuan, memberikan skripsi/tugas akhir kepada Universitas Pradita Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*None-exclusive Royalty Free Right*) dengan judul:

PERANCANGAN KORIDOR KAWASAN STASIUN DEPOK LAMA DENGAN PENDEKATAN *PLACEMAKING*

beserta dokumen tugas akhir yang ada sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*None-exclusive Royalty Free Right*) ini, maka Universitas Pradita berhak menyimpan dan mengelola dalam bentuk database, dan mempublikasikan tugas akhir ini dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis tugas akhir ini sebagai penulis/pencipta dan pemilik Hak Cipta.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Tangerang, 12 Agustus 2026

Yang Menyatakan



Ivana Rena Haruni Napitupulu

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena atas rahmat, karunia, dan penyertaan-Nya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul **"Perancangan Koridor Jalan Stasiun Depok Lama dengan Pendekatan *Placemaking*"** dengan baik. Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana pada Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pradita.

Tugas Akhir ini membahas perancangan koridor Jalan Stasiun Depok Lama dan Jalan Kartini sebagai ruang perkotaan yang memiliki peran penting dalam mendukung aktivitas transit dan kegiatan perkotaan di sekitarnya. Pendekatan *placemaking* digunakan untuk merumuskan arahan perancangan yang dapat meningkatkan kualitas koridor, khususnya dari aspek aksesibilitas, keterhubungan, kenyamanan, dan citra kawasan, dengan tetap mempertimbangkan karakter serta potensi kawasan Stasiun Depok Lama.

Dalam proses penyusunan Tugas Akhir ini, penulis memperoleh banyak bantuan, arahan, dukungan, serta masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Keluarga penulis, khususnya Mama, Papa, dan Kevin, yang senantiasa memberikan doa, dukungan, dan motivasi selama proses pendidikan hingga penyelesaian Tugas Akhir.
2. Prof. Dr. Ir. Richardus Eko Indrajit, M.Sc., M.B.A., M.Phil., M.A. selaku Rektor Universitas Pradita.
3. Bapak Rachmat Taufick Hardi, S.T., M.R.P., selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pradita serta dosen pembimbing kedua yang telah memberikan arahan, masukan, dan bimbingan selama proses penyusunan Tugas Akhir.
4. Ibu Softy Nuzzela, Bs.CP., M.T, selaku dosen pembimbing pertama yang telah memberikan arahan, masukan, bimbingan, serta dukungan selama proses penyusunan Tugas Akhir.
5. Ibu Deasy Olivia, S.T., M.T. serta Bapak Ir. Andi Muhammad Ahsan Mukhlis, S.T., M.Eng., yang telah memberikan kritik dan saran yang membangun dalam penyempurnaan Tugas Akhir ini.

6. Seluruh dosen dan tenaga kependidikan Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan ilmu, pengalaman, serta dukungan selama masa perkuliahan.
7. Teman-teman dan rekan seperjuangan PWK angkatan 2022 yang telah memberikan bantuan, dukungan, diskusi, serta semangat selama proses penyusunan Tugas Akhir.
8. Nabillah Khalista Wahid, telah menjadi tempat berbagi cerita, bertukar pikiran, dan memberikan dukungan selama proses perkuliahan hingga penyelesaian Tugas Akhir ini. Terima kasih atas kehadiran, bantuan, dan semangat yang diberikan di tengah berbagai proses dan tantangan yang penulis hadapi.
9. Christopher Aurel Soetarso, yang telah memberikan tenaga dan pikiran untuk memberikan dukungan baik secara emosional maupun intelektual selama proses perkuliahan hingga penyelesaian Tugas Akhir ini. Terima kasih atas kehadiran, bantuan, dan semangat yang diberikan di tengah berbagai proses dan tantangan yang penulis hadapi.

Penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih memiliki keterbatasan dan kekurangan, baik dalam proses analisis maupun penyajiannya. Oleh karena itu, kritik dan saran yang membangun sangat diharapkan untuk penyempurnaan karya ini. Penulis berharap Tugas Akhir ini dapat memberikan manfaat, baik bagi pengembangan ilmu pengetahuan di bidang perencanaan wilayah dan kota maupun sebagai masukan dalam upaya peningkatan kualitas koridor perkotaan, khususnya di kawasan Stasiun Depok Lama.

Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dalam proses penyelesaian Tugas Akhir ini. Semoga segala bantuan dan kebaikan yang telah diberikan mendapatkan balasan yang sebaik-baiknya dari Tuhan Yang Maha Esa.

Tangerang, 12 Agustus 2026



Ivana Rena Haruni Napitupulu

ABSTRAK

Koridor Jalan Stasiun Depok Lama dan Jalan Kartini merupakan bagian dari jaringan jalan strategis yang menghubungkan kawasan Stasiun Depok Lama dengan pusat kegiatan perkotaan Kota Depok serta arah Jakarta. Posisi tersebut menjadikan kawasan memiliki intensitas pergerakan dan aktivitas yang tinggi, didukung oleh fungsi transit, perdagangan dan jasa, serta keberadaan fasilitas pelayanan umum. Namun, tingginya aktivitas belum diimbangi dengan kualitas ruang koridor yang memadai. Permasalahan yang ditemukan meliputi konflik antara tiga pengguna ruang yang membentuk triangulasi perebutan ruang. Pengguna ini meliputi komuter, kendaraan beroda dua, dan Pedagang Kaki Lima, pergerakan pejalan kaki dan kendaraan, keterbatasan ruang pedestrian, dominasi kendaraan bermotor, aktivitas Pedagang Kaki Lima (PKL) yang belum tertata, serta aktivitas liar kendaraan bermotor seperti parkir dan melintasi jalur pejalan kaki. Penelitian ini bertujuan merancang koridor Kawasan Stasiun Depok Lama berbasis *placemaking* untuk meningkatkan kualitas ruang, konektivitas, kenyamanan, dan identitas kawasan. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif-deskriptif melalui observasi lapangan, analisis kebutuhan ruang, analisis konsep *placemaking,* analisis karakter kawasan, serta analisis tapak. Hasil analisis menjadi dasar penyusunan konsep *Collective Heritage Street,* yang mengintegrasikan fungsi transit, perdagangan, aktivitas PKL, ruang publik, dan karakter historis kawasan. Konsep tersebut diwujudkan melalui penerapan *shared street*, penataan PKL, peningkatan kualitas pedestrian, penambahan vegetasi dan fasilitas jalan, penyediaan ruang publik, serta penguatan karakter heritage. Perancangan diharapkan membentuk koridor yang lebih aman, nyaman, terhubung, aktif, dan memiliki identitas yang kuat dengan tetap mempertahankan aktivitas lokal kawasan.

Kata kunci: *placemaking*, koridor perkotaan, *pedestrian*, *heritage*, Stasiun Depok Lama, Jalan Kartini

ABSTRACT

Depok Lama Station Road and Kartini Road Corridor are part of a strategic road network connecting the Depok Lama Station area with the urban activity center of Depok City and Jakarta. This position generates high levels of movement and activity, supported by transit functions, commercial activities, and public service facilities. However, the intensity of activities is not yet supported by adequate corridor spatial quality. The main problems include conflicts among three space users that form a triangular competition for space: commuters, two-wheeled vehicles, and street vendors. Other issues include conflicts between pedestrian and vehicular movement, limited pedestrian space, vehicular dominance, disorganized street vendor activities, and uncontrolled motorcycle activities such as parking and driving through pedestrian paths. This study aims to design the Stasiun Depok Lama area corridor based on placemaking principles to improve spatial quality, connectivity, comfort, and the area's identity. The research employs a qualitative-descriptive approach through field observation, spatial needs analysis, placemaking concept analysis, area character analysis, and site analysis. The findings provide the basis for developing the Collective Heritage Street concept, which integrates transit functions, commercial activities, street vendors, public spaces, and the area's historical character. The concept is implemented through a shared street, street vendor reorganization, pedestrian improvements, additional vegetation and street facilities, public space provision, and the enhancement of heritage character. The design is expected to give a sense of place, create a safer, more comfortable, connected, and active corridor with a strong identity while maintaining the area's existing local activities.

Keywords: *placemaking, urban corridor, pedestrian, heritage, Depok Lama Station, Kartini Road*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL ..... **i**
HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR ..... **ii**
HALAMAN PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT ..... **iii**
HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR ..... **iv**
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI ..... **v**
KATA PENGANTAR ..... **vi**
ABSTRAK ..... **vii**
ABSTRACT ..... **viii**
DAFTAR ISI ..... **ix**
DAFTAR TABEL ..... **xii**
DAFTAR GAMBAR ..... **xiii**
BAB I **1**
PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Perumusan Masalah 2
1.2.1 Problem Area 2
1.2.2 Problem Finding 3
1.2.3 Problem Statement 4
1.2.4 Research Question 5
1.3 Tujuan dan Sasaran 5
1.3.1 Tujuan 5
1.3.2 Sasaran 5
1.4 Manfaat 5
1.4.1 Manfaat Subjektif 5
1.4.2 Manfaat Objektif 6
1.5 Ruang Lingkup Pembahasan 6
1.5.1 Ruang Lingkup Substansial 6
1.5.2 Ruang Lingkup Spasial 7
1.6 Metode Penelitian 8
1.7 Sistematika Pembahasan 9
1.8 Kerangka Berpikir 10
BAB II **11**
KAJIAN LITERATUR **11**
2.1 Tinjauan Umum Objek Penelitian 11
2.1.1 Human-scale Design 11
2.1.2 Pedagang Kaki Lima 12
2.1.3 Ruang Publik 12
2.1.4 Koridor Jalan 12
2.2 Tinjauan Umum Pendekatan 14
2.2.1 Konsep Placemaking 14
2.2.1.1 Teori & Latar Belakang Konsep 14
2.2.1.2 Definisi Konsep Placemaking 15
2.2.1.3 Aspek dalam Placemaking 15

2.2.2 Studi Kasus Penerapan....25
2.2.2.1 Ameya-Yokocho (Ameyoko), Ueno, Jepang....25
2.2.2.2 Degrave Street & Central Place, Melbourne....27
2.2.2.3 Jalan Braga, Bandung....29
2.2.3 Konsep Sirkulasi....30
2.2.3.1 Definisi Sirkulasi....30
2.2.3.2 Sirkulasi Flow....36
2.2.4 Standar Desain....37
2.2.4.1 Standar Desain Jalur Pejalan Kaki....37
2.2.4.2 Standar Desain Sirkulasi....42
2.2.4.3 Standar Desain Ruko Komersial....45
2.2.5 Teori Analisis Tapak....47
2.3 Sintesa Literatur....50
BAB III....53
METODOLOGI PENELITIAN....53
3.1 Metode Penelitian....53
3.2 Metode Perancangan....54
3.3 Kerangka Perancangan....54
3.4 Tahapan Penelitian....54
3.4.1 Identifikasi Masalah....54
3.4.2 Studi Literatur....55
3.4.3 Pengumpulan Data....55
3.4.4 Metode Analisis Data....55
3.4.5 Perumusan Konsep Dasar Perancangan....56
3.4.6 Penentuan Elemen-Elemen Dasar Perancangan....56
3.4.7 Pengembangan Site Plan dan Visualisasi....56
3.4.8 Evaluasi Desain....57
3.4.9 Finalisasi Perancangan....57
BAB IV....58
GAMBARAN UMUM....58
4.1 Gambaran Umum Kota Depok - Makro....58
4.2 Gambaran Umum Kecamatan Pancoran Mas - Mezzo....61
4.3 Gambaran Umum Kelurahan Depok - Mikro....64
4.3.1 Deliniasi Wilayah Perancangan Stasiun Depok....66
4.4 Sejarah Kota Depok....68
4.4.1 Heritage Kawasan Depok Lama....69
BAB V....79
ANALISIS DAN KONSEP AWAL PERENCANAAN....79
5.1 Analisis Tapak....79
5.1.1 Lokasi....79
5.1.2 Pola Penggunaan Lahan....80
5.1.3 Topografi....81
5.1.4 Orientasi Arah Matahari dan Angin....82
5.1.5 Kebisingan....83

5.1.6 Sirkulasi..... 84
5.1.7 Aksesibilitas..... 85
5.1.8 Vegetasi..... 86
5.1.9 Aktivitas & Pengguna..... 87
5.2 Analisis Dimensi Placemaking..... 88
5.2.1 Dimensi Access & Linkages..... 89
5.2.3 Dimensi Sociability..... 116
5.2.4 Dimensi Comfort & Image..... 121
5.3 Analisis Pola Pergerakan..... 130
5.3.1 Pola Pergerakan di Jalan Stasiun Depok Lama..... 130
5.3.2 Pola Pergerakan di Jalan Kartini..... 131
5.4 Analisis Preferensi..... 132
5.5 Analisis Heritage Kawasan..... 137
5.5.1 Analisis Non-spasial..... 137
5.5.2 Analisis Spasial..... 146
BAB VI..... 150
KONSEP PERANCANGAN..... 150
6.1 Konsep Dasar Perancangan..... 150
6.2 Visi dan Misi Pengembangan..... 150
6.2.1 Visi..... 150
6.2.2 Misi..... 150
6.3 Rencana Rancang Kawasan..... 152
6.3.1 Rencana Zonasi..... 152
6.3.1.1 Konsep Perancangan Zonasi..... 152
6.3.1.2 Hasil Perancangan..... 155
6.3.2 Rencana Tata Bangunan..... 166
6.3.3 Perbandingan Desain Perancangan dengan Eksisting..... 168
6.4 Tabel Kebutuhan Ruang Publik..... 171
BAB VII..... 175
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI..... 175
7.1 Kesimpulan..... 175
7.2 Rekomendasi..... 176
DAFTAR PUSTAKA..... 177

DAFTAR TABEL

TABEL 2.1 MATRIKS PERBANDINGAN STUDI PRESEDEN : AMEYOKO..... 26
TABEL 2.2 MATRIKS PERBANDINGAN STUDI PRESEDEN : DEGRAVES ST & CENTRAL PLACE, MELBOURNE..... 28
TABEL 2.3 TABEL JENIS KEBUTUHAN JALAN.....38
TABEL 2.4 JENIS JALAN DENGAN JALUR PEJALAN KAKI..... 39
TABEL 2.5 STANDAR TINGKAT PENCAHAYAAN TAPAK.....46
TABEL 2.6 SINTESA LITERATUR.....50
TABEL 4.1 PERSENTASE PENDUDUK MISKIN DAN JENIS PEKERJAAN PENDUDUK..... 60
TABEL 4.2 JUMLAH PENDUDUK DI KEC. PANCORAN MAS 2024..... 65
TABEL 5.1 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : CONTINUITY..... 89
TABEL 5.2 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : PROXIMITY.....90
TABEL 5.3 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : CONNECTED.....92
TABEL 5.4 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : READABLE.....94
TABEL 5.5 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : WALKABLE.....97
TABEL 5.6 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : CONVENIENT..... 98
TABEL 5.7 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : ACCESSIBLE.....101
TABEL 5.8 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES: FUN..... 102
TABEL 5.9 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : ACTIVE.....103
TABEL 5.10 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : VITAL.....105
TABEL 5.11 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : SPECIAL..... 107
TABEL 5.12 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : REAL.....109
TABEL 5.13 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : USEFUL..... 110
TABEL 5.14 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : INDIGENOUS, CELEBRATOTY..... 112
TABEL 5.15 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : SUSTAINABLE..... 113
TABEL 5.16 STANDAR KRITERIA ASPEK SOCIABILITY : DIVERSE, STEWARDSHIP, COOPERATIVE, NEIGHBORLY, PRIDE, FRIENDLY, WELCOMING..... 115
TABEL 5.17 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: SAFE..... 119
TABEL 5.18 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: CLEAN..... 120
TABEL 5.19 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: GREEN..... 123
TABEL 5.20 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: SITTABLE..... 124
TABEL 5.21 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: SPIRITUAL, CHARMING, ATTRACTIVE..... 125
TABEL 5.22 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: HISTORIC..... 127
TABEL 5.23 FREKUENSI PERGERAKAN PENGGUNA DI KORIDOR JALAN STASIUN DEPOK LAMA.....129
TABEL 5.24 FREKUENSI PERGERAKAN PENGGUNA DI KORIDOR JALAN KARTINI.....130
TABEL 5.25 HASIL WAWANCARA DENGAN PENGGUNA..... 131
TABEL 5.26 KRITERIA NILAI ESTETIKA..... 136
TABEL 5.27 KRITERIA NILAI SEJARAH..... 140
TABEL 5.28 KRITERIA NILAI ILMIAH..... 142
TABEL 5.29 KRITERIA NILAI SOSIAL.....143
TABEL 6.1 PEMBAGIAN ZONASI DAN FUNGSI.....153
TABEL 6.2 PERBANDINGAN DESAIN DAN EKSISTING.....168

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1 TRIANGULASI PENGGUNA JALAN....5
GAMBAR 1.2 KORIDOR JALAN STASIUN DEPOK LAMA....8
GAMBAR 1.3 PETA DELINIASI WILAYAH PERANCANGAN....8
GAMBAR 1.4 KERANGKA BERPIKIR....10
GAMBAR 2.1 DIAGRAM INDIKATOR KEBERHASILAN PLACEMAKING....15
GAMBAR 2.2 KORIDOR AMEYOKO, JEPANG....25
GAMBAR 2.3 CENTRAL PLACE & DEGRAVES STREET, MELBOURNE....27
GAMBAR 2.4 JALAN BRAGA, BANDUNG....29
GAMBAR 2.4 POLA SIRKULASI LINEAR....32
GAMBAR 2.5 POLA SIRKULASI RADIAL....33
GAMBAR 2.6 POLA SIRKULASI SPIRAL....34
GAMBAR 2.7 POLA SIRKULASI GRID....35
GAMBAR 2.8 POLA SIRKULASI KOMPOSIT....35
GAMBAR 2.9 ZONASI JALUR PEJALAN KAKI....37
GAMBAR 2.10 ZONASI JALUR PEJALAN KAKI....37
GAMBAR 2.11 JENIS-JENIS POLA SIRKULASI....42
GAMBAR 2.12 STANDAR DESIGN SHOPHOUSE KOMERSIAL....47
GAMBAR 3.1 BAGAN KERANGKA PENELITIAN....53
GAMBAR 3.2 BAGAN ALUR PERANCANGAN....54
GAMBAR 4.1 PETA ADMINISTRASI KOTA DEPOK....58
GAMBAR 4.2 DIAGRAM PENDUDUK KOTA DEPOK BERDASARKAN KELOMPOK UMUR60
GAMBAR 4.3 PETA ADMINISTRASI KECAMATAN PANCORAN MAS....61
GAMBAR 4.4 DIAGRAM PENDUDUK KECAMATAN PANCORAN MAS BERDASARKAN KELOMPOK UMUR, 2025....62
GAMBAR 4.5 JENIS PEKERJAAN PENDUDUK KOTA DEPOK....63
GAMBAR 4.6 PETA ADMINISTRASI KELURAHAN DEPOK....64
GAMBAR 4.7 JALAN - JALAN PADA KELURAHAN DEPOK (KARTINI, SILIWANGI, DAN DEWI SARTIKA)....65
GAMBAR 4.8 PETA DELINIASI LOKASI PENELITIAN....66
GAMBAR 4.9 RUMAH CIMANGGIS....69
GAMBAR 4.10 JEMBATAN PANUS....71
GAMBAR 4.11 KANTOR YLCC (YAYASAN LEMBAGA CORNELIS CHASTELEIN)....72
GAMBAR 4.12 EBEN HAEZER SEKARANG & MASA LAMPAU....73
GAMBAR 4.14 GEREJA GPIB IMMANUEL KOTA DEPOK....73
GAMBAR 4.15 SDN PANCORAN MAS 02 MASA....74
KINI....74
GAMBAR 4.16 SDN PANCORAN MAS 02 MASA....74
LAMPAU....74
GAMBAR 4.17 STASIUN DEPOK LAMA....75
GAMBAR 4.18 RS HARAPAN....76
GAMBAR 4.19 TIANG TELEPON....77
ANALISIS DAN KONSEP AWAL PERENCANAAN....79
GAMBAR 5.1 LOKASI TAPAK....79

GAMBAR 5.2 POLA PENGGUNAAN LAHAN..... 80
GAMBAR 5.3 TOPOGRAFI TAPAK..... 81
GAMBAR 5.4 ARAH MATAHARI DAN ANGIN..... 82
GAMBAR 5.5 KEBISINGAN TAPAK..... 83
GAMBAR 5.6 SIRKULASI TAPAK.....84
GAMBAR 5.7 AKSESIBILITAS TAPAK..... 85
GAMBAR 5.8 VEGETASI DI SEKITAR TAPAK..... 86
GAMBAR 5.9 AKTIVITAS DAN PENGGUNA DI SEKITAR TAPAK..... 87
GAMBAR 5.10 KONSEP & ASPEK PLACEMAKING.....88
GAMBAR 5.11 SIGNAGE EKSISTING TERTUTUP KABEL.....96
GAMBAR 5.13 CAFE WAROENG DKI BUKA SAMPAI SUBUH..... 105
GAMBAR 5.16 BENTUK PINTU PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL..... 139
GAMBAR 5.17 BENTUK JENDELA PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL DI DEPOK..... 139
GAMBAR 5.18 BENTUK PILAR PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL DI DEPOK.. 140
GAMBAR 5.19 PETA PERSEBARAN ASET HERITAGE.....145
GAMBAR 5.20 STASIUN DEPOK LAMA TEMPO DULU.....146
GAMBAR 6.1 KONSEP RENCANA ZONASI.....152
GAMBAR 6.2 KORIDOR SEGMENT 1 TAMPAK ATAS..... 155
GAMBAR 6.3 RENCANA HALTE..... 156
GAMBAR 6.4 PEMBAGIAN ZONA JALAN.....157
GAMBAR 6.5 LANSKAP KORIDOR..... 158
GAMBAR 6.6 OUTDOOR DINING..... 159
GAMBAR 6.7 PEMBAGIAN ZONA JALAN.....160
GAMBAR 6.8 LANSEKAP KORIDOR..... 160
GAMBAR 6.9 POCKET PARK..... 162
GAMBAR 6.10 LANSEKAP KORIDOR..... 162
GAMBAR 6.11 PEMBAGIAN ZONA JALAN.....163
GAMBAR 6.12 PKL.....164
GAMBAR 6.13 PEDESTRIAN PLAZA.....166
GAMBAR 6.14 BENTUK JENDELA & ATAP PADA BANGUNAN KOLONIAL DEPOK LAMA... 167
GAMBAR 6.15 DESAIN FASAD.....168

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Badan Pusat Statistik, hasil survei komuter Jabodetabek tahun 2023 menunjukkan bahwa persentase komuter tertinggi terdapat di Kota Depok yaitu 24,5 persen dari jumlah penduduk. Hal ini membuat stasiun di Kota Depok, salah satunya Stasiun Depok Lama menjadi pusat mobilitas di Kota Depok yang memiliki peran strategis dalam sistem transportasi Jabodetabek. Dengan jumlah penumpang sekitar 147.000 orang saat jam sibuk, dan karakteristik penumpang komuter yaitu orang yang bekerja/sekolah.

Jumlah massa yang banyak ini membuat kawasan di sekitar Stasiun Depok Lama dipadati oleh berbagai pengguna jalan mulai dari pejalan kaki, kendaraan bermotor, dan bahkan pedagang kaki lima. Hal ini dapat terlihat di jalan besar yang menjadi akses utama menuju Stasiun Depok Lama yaitu Jalan Kartini. Sepanjang Jalan Kartini ini terdapat berbagai aktivitas dan fungsi komersial serta sarana pelayanan umum, ditambah dengan adanya lalu lintas kereta api, menjadikan kawasan sekitar Stasiun Depok Lama dan Jalan Kartini sebagai juga menjadi titik transit dan menjadi jalur mobilitas masyarakat yang menggunakan *commuter line* sebagai moda transportasi.

Sebagai simpul transit, kawasan sekitar stasiun ini memang memiliki potensi besar untuk dikembangkan menjadi lingkungan yang lebih inklusif, berkelanjutan, dan terintegrasi dengan kebutuhan masyarakat. Tingginya mobilitas di koridor Jalan Stasiun Depok Lama ini tidak sebanding dengan ketersediaan ruang gerak yang ada sehingga sirkulasi pergerakan tidak efektif seperti padatnya kendaraan yang keluar dan masuk yang tidak tertib serta tidak adanya ruang publik khusus untuk pedagang kaki lima terlepas dari maraknya pedagang kaki lima di sepanjang Jalan Stasiun Depok Lama, menimbulkan *bottle neck* di area tersebut.

Menurut Jan Gehl dalam bukunya yang berjudul "*Cities for People",* teorinya tentang *walkability & human-scale design* menekankan bahwa kota harus dirancang pada skala manusia, dengan prioritas bagi pejalan kaki dan pesepeda, bukan kendaraan. Keberadaan pedagang kaki lima bisa menjadi elemen penghidup kota jika tertata rapi dan tidak mengganggu ruang publik yang dalam konteks ini yaitu jalur pejalan kaki. Adapun menurut

Peraturan Daerah Kota Depok Nomor 5 Tahun 2022 tentang Penyelenggaraan Ketentraman Masyarakat dan Ketertiban Umum serta Perlindungan Masyarakat, pada bagian kedelapan pasal 28 ayat 1 tercantum bahwa "Setiap orang atau badan dilarang berjualan di jalan, trotoar, Jembatan Penyeberangan Orang, pinggir rel kereta, saluran air/drainase, bantaran sungai, dan bantaran situ/danau." sehingga keberadaan pedagang kaki lima di trotoar atau jalur pejalan kaki di sepanjang Jalan Stasiun Depok Lama tidak hanya menyebabkan degradasi kualitas jalur pejalan kaki yang kemudian berujung pada padatnya ruang gerak untuk masyarakat bermobilitas dan terganggunya sirkulasi keluar-masuk kendaraan, tapi juga melanggar peraturan.

Untuk itu, perlu dilakukan intervensi terhadap ruang publik yang menjadi objek permasalahan yaitu jalur pejalan kaki. Untuk menciptakan ruang pejalan kaki yang aman dan nyaman, pendekatan yang memiliki dasar *human-centric design* dapat menjadi solusi, seperti pendekatan *placemaking. Placemaking* mengedepankan kenyamanan dan kebutuhan komunitas dalam penyediaan ruang publik yang dalam konteks ini adalah jalur pejalan kaki. Koridor Jalan Stasiun Depok Lama mengalami tekanan aktivitas yaitu pergerakan pejalan kaki yang transit, PKL, ritel, dan kendaraan bermotor, namun ruang jalannya tidak didesain untuk mengakomodasi semua kebutuhan tersebut. Melalui prinsip *placemaking*, kawasan ini dapat ditata ulang agar lebih inklusif dan mendukung pengalaman ruang yang humanis, jalur pejalan kaki diperjelas, PKL ditata dalam area khusus, serta aktivitas ritel lokal dan budaya setempat dikuatkan sebagai identitas kawasan. Pendekatan ini sekaligus menjembatani kebutuhan praktis mobilitas sehari-hari dengan tujuan jangka panjang berupa peningkatan kualitas hidup, penataan ruang, dan pembentukan koridor aktif yang aman, nyaman, serta mencerminkan karakter Kota Depok Lama.

1.2 Perumusan Masalah

1.2.1 *Problem Area*

Kereta menjadi salah satu moda yang banyak digunakan oleh masyarakat khususnya di kawasan urban. Oleh karena itu, penting untuk memperhatikan kualitas fasilitas yang ada untuk kenyamanan pengguna. Namun, fenomena yang sering terjadi di lapangan adalah berkurangnya tingkat kenyamanan pejalan kaki akibat tingginya volume pengguna jalan yang tidak seimbang dengan keberadaan fasilitas penunjangnya.

Fenomena ini umum terjadi di kawasan stasiun, seperti dalam publikasi Jurnal Ilmiah Plano Krisna yang berjudul "Kajian Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Stasiun

Tanah Abang Jakarta Pusat". Jurnal tersebut mengangkat masalah penurunan kualitas ruang publik akibat kepadatan sirkulasi pengguna jalan karena adanya simpul transportasi yang menjadi bangkitan perjalanan. Terutama jalur pejalan kaki yang merupakan akses untuk menuju ke Stasiun Tanah Abang seringkali terkendala karena dimanfaatkan sebagai tempat parkir liar dan pedagang kaki lima sehingga kenyamanan dan keamanan pejalan kaki terganggu.

1.2.2 *Problem Finding*

` Berangkat dari ruang lingkup masalah diatas, Kawasan Stasiun Depok Lama yang juga merupakan simpul transportasi memiliki permasalahan serupa yaitu permasalahan sirkulasi yang terjadi akibat kepadatan pengguna jalan yang menggunakan jalur tersebut tidak sebanding dengan ketersediaan ruang jalan yang ada. Permasalahan ini terjadi karena tidak selaras dengan ketentuan ruang jalan atau ruang publik yang ideal. Menurut teori tentang penyediaan ruang publik seperti *placemaking,* ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan seperti :

1. *Access & Linkages,* dimana salah satu aspeknya adalah kemudahan berjalan kaki, pergerakan kendaraan dapat menjadi hambatan yang mengganggu aktivitas berjalan kaki. Di koridor Jalan Stasiun Depok Lama, hambatan yang mengganggu aktivitas akses baik secara berjalan kaki maupun kendaraan bermotor adalah aktivitas PKL yang mempersempit ruang jalan, sedangkan di Jalan Kartini, hambatan bagi pejalan kaki adalah kendaraan roda dua yang seringkali berjalan diatas jalur pejalan kaki baik saat volume kendaraan tinggi maupun rendah, selain itu, kendaraan roda dua juga seringkali melakukan parkir liar dengan memarkirkan kendaraannya di jalur pejalan kaki sehingga menutup sebagian akses jalur pejalan kaki.
2. *Comfort & Image,* terkait citra atau karakteristik kawasan yang bisa menjadi identitas serta kenyamanan manusia untuk berinteraksi dengan area tersebut dilihat dari aspek kebersihan, kemudahan, *energy efficiency,* dan keamanan. Dimana pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, aspek ini kurang terakomodir karena tidak tersedianya fasilitas jalur pejalan kaki sehingga aspek-aspek seperti kebersihan, kemudahan, keamanan tidak terangkat di koridor ini. Aspek kenyamanan dan *image* di Jalan Kartini untuk berjalan kaki masih belum optimal karena pergerakan pejalan kaki seringkali terganggu oleh aktivitas parkir liar dan pemanfaatan jalan di jalur pejalan kaki oleh kendaraan roda dua, hal ini juga menimbulkan citra kawasan yang buruk. Adapun

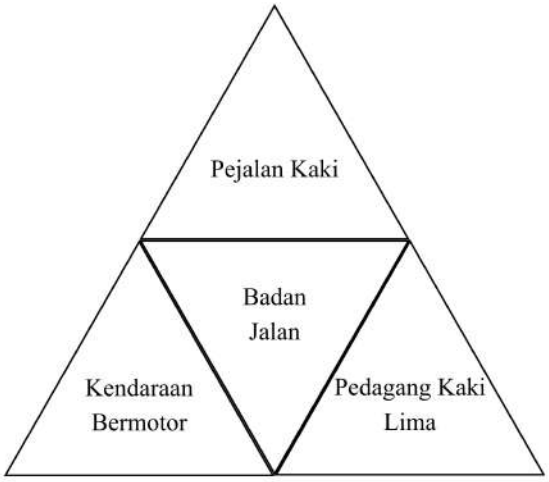
kawasan yang menjadi penelitian merupakan kawasan dengan sejarah peninggalan Belanda namun citra tersebut tidak tergambar secara fisik maupun fungsional.

3. *Uses & Activities,* terkait dengan fungsi kawasan dan aktivitas apa yang ada, berdasarkan RDTR Kota Depok, fungsi yang ada adalah sebagai kawasan perdagangan dan jasa, serta keberadaan Stasiun Depok Lama yang menjadi objek vital dari kawasan. Aktivitas yang dominan adalah pergerakan kendaraan bermotor dan perdagangan jasa baik formal maupun informal. Namun, aktivitas perdagangan informal serta dominansi kendaraan bermotor menurunkan fungsi ruang publik lain seperti jalur pejalan kaki.
4. *Sociability,* terkait interaksi sosial, dimana merupakan aktivitas yang minim terjadi di AOI karena tidak tersedianya ruang yang mengakomodasi interaksi sosial. Selain itu, area penelitian kurang dapat mengakomodir keberagaman pengguna sampai ke pengguna yang rentan karena kesemrawutan dan minimnya fasilitas di kawasan membuat kawasan tidak ramah difabel dan kaum rentan (ibu dan anak-anak, ibu hamil, lansia).

1.2.3 Problem Statement

Kawasan sekitar stasiun Depok Lama mengalami penurunan kualitas fisik dan visual akibat perkembangan sektor informal yang tidak terkendali, parkir liar yang memanfaatkan ruang pejalan kaki, ditambah dengan tingginya mobilitas kendaraan bermotor dan pejalan kaki menjadi permasalahan di Kawasan Stasiun Depok Lama. Ketiga pengguna ruang ini (pejalan kaki, kendaraan, dan PKL) saling berbagi ruang yang menyebabkan ruang gerak yang tidak efektif di badan jalan yang lebarnya sempit.

Lebar ruang jalan yang ada sangat sempit untuk digunakan secara bersamaan oleh ketiga pengguna jalan tersebut. Sehingga triangulasi pengguna jalan di koridor Kawasan Stasiun Depok Lama ini menjadi permasalahan terkait kenyamanan dan efektifitas pengguna jalan tersebut. Oleh sebab itu, perlu dilakukan perancangan Kawasan Stasiun Depok Lama dengan untuk menyelesaikan masalah tersebut melalui perancangan jalur pedestrian dan penyediaan ruang untuk pedagang kaki lima.



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 1.1 TRIANGULASI PENGGUNA JALAN

1.2.4 *Research Question*

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan, maka diperoleh pertanyaan dalam penelitian, yaitu:

1. Bagaimana perancangan koridor Kawasan Stasiun Depok Lama untuk mengatasi permasalahan triangulasi pengguna jalan?
2. Bagaimana konsep *placemaking* dapat diimplementasikan di koridor Kawasan Stasiun Depok Lama?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Merancang koridor Jalan Stasiun Depok Lama dengan pendekatan *placemaking* untuk mengembalikan fungsi dan identitas kawasan untuk mengatasi triangulasi pengguna ruang jalan.

1.3.2 Sasaran

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting di koridor Kawasan Stasiun Depok Lama.
2. Menganalisis hasil identifikasi kondisi eksisting Koridor Kawasan Stasiun Depok Lama yang relevan dengan aspek-aspek *placemaking*.
3. Menyusun desain perancangan kawasan dengan pendekatan *placemaking.*

1.4 Manfaat

1.4.1 Manfaat Subjektif

1. Menambah wawasan dan referensi ilmiah dalam perancangan kawasan dengan dasar pendekatan *placemaking.*
2. Memberikan kontribusi terhadap pengembangan studi perkotaan yang berfokus pada inklusivitas, fungsionalitas dan keberlanjutan.
3. Menjadi dasar pengalaman akademis dan profesional dalam bidang perencanaan dan perancangan kota.
4. Menawarkan strategi perancangan yang dapat diterapkan di kawasan transit lain dengan permasalahan serupa.

1.4.2 Manfaat Objektif

1. Menjadi referensi akademik bagi mahasiswa, dosen, dan peneliti dalam studi terkait revitalisasi kawasan di sekitar stasiun.
2. Memberikan rekomendasi desain yang dapat menjadi acuan bagi pemerintah dan pemangku kepentingan dalam mengembangkan kawasan sekitar Stasiun Depok Lama.

1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

1.5.1 Ruang Lingkup Substansial

Penelitian ini berfokus pada perancangan kawasan dengan revitalisasi berbasis konsep *placemaking*. Ada pula penelitian ini akan mengacu pada 4 aspek penting dalam keberhasilan *placemaking* menurut *Project for Public Spaces* (2016). *Project for Public Spaces* adalah sebuah organisasi yang bergerak dalam bidang arsitektur, perencanaan kota dan desain kota dengan tujuan untuk mendorong terciptanya ruang publik dari suatu komunitas menggunakan pendekatan *placemaking*. Organisasi ini didirikan oleh Fred Kent pada tahun 1975 di New York. Organisasi telah selama tiga dekade mempromosikan placemaking dan membantu komunitas untuk melakukan pendekatan *placemaking* dalam menciptakan ruang publik di seluruh dunia dengan implementasinya. Beberapa aspek yang menjadi kriteria berhasilnya konsep ini diterapkan, akan menjadi acuan untuk penelitian ini. Aspek-aspek tersebut antara lain yaitu :

1. *Access & Linkages* (Akses & Konektivitas), area memiliki kemudahan akses dan terkoneksi dengan sekitarnya baik secara visual maupun fisik. Hal ini dapat dinilai dari seberapa mudah area tersebut untuk dituju dan dilewati, serta apakah area tersebut secara kasat mata dan

jarak pandang yang cukup jauh, terlihat dapat diakses. Dalam aspek ini, yang dilihat adalah, antara lain :

a. Kemudahan berjalan kaki, apakah terdapat hambatan seperti pergerakan kendaraan yang mengganggu aktivitas berjalan kaki
b. Banyaknya alternatif transportasi yang dapat digunakan untuk mencapai area.
c. Konektivitas antara area tersebut dengan bangunan di sekelilingnya, apakah terputus atau saling bertolak belakang atau saling melengkapi, misalnya para penghuni bangunan juga berminat untuk melakukan suatu kegiatan di area tersebut.

2. *Uses & Activities* (Kegunaan & Aktivitas), adalah yang membuat suatu area hidup dan yang membuatnya menjadi suatu area yang spesial atau unik. Hal yang perlu diperhatikan dalam aspek ini adalah antara lain;
    a. Berapa banyak aktivitas atau kegiatan yang dapat dilakukan, akan lebih baik jika terdapat banyak aktivitas sehingga membuka banyak peluang untuk para komunitas berpartisipasi,
    b. Apakah ruang untuk beraktivitas tersebut dapat dipakai oleh masyarakat dari berbagai kalangan dan usia.
3. *Sociability* (Interaksi Sosial), adalah terkait bagaimana area tersebut dapat menarik orang dan menyediakan tempat untuk berinteraksi dan mempererat ikatan sosial, yang kemudian akan mendorong timbulnya rasa kepemilikan pada area tersebut.
4. *Comfort & Image* (Kenyamanan & Citra Tempat), aspek ini membahas terkait kenyamanan, kebersihan, dan keamanan untuk berada di area tersebut, serta melihat identitas atau karakter yang ditampilkan dalam suatu kawasan.

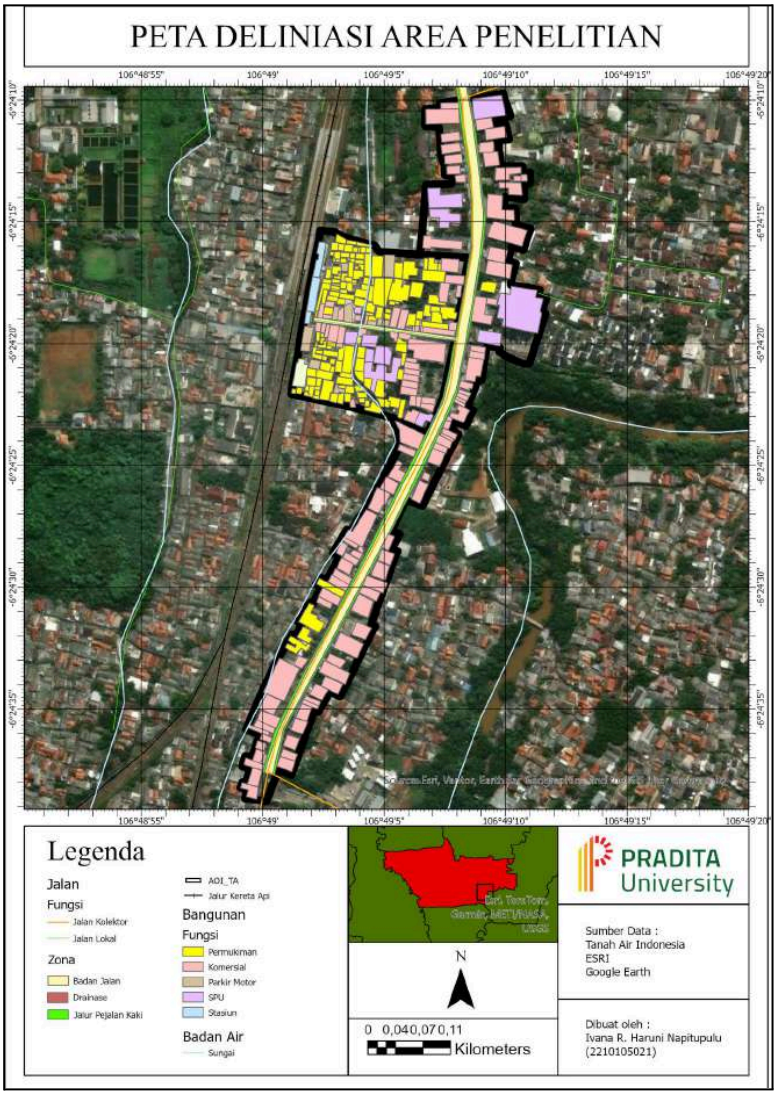
1.5.2 Ruang Lingkup Spasial

Wilayah kajian mencakup koridor Jalan Stasiun Depok Lama yang mencakup badan jalan, kawasan permukiman, komersial, retail, dan sarana pelayanan umum seperti gereja, Kantor KUA, musholla, sekolah dasar, dan UPTD SPNF. Luas ruang lingkup spasial 3,98 hektar.



Sumber : Hasil Olahan Pribadi, Google Earth

GAMBAR 1.2 KORIDOR JALAN STASIUN DEPOK LAMA



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 1.3 PETA DELINIASI WILAYAH PERANCANGAN

1.6 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif-kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Tahapan penelitian meliputi:

1. Studi Literatur: Mengkaji publikasi penelitian lain yang relevan dengan permasalahan dan karakteristik lokasi yang diteliti, serta mengkaji teori konsep *placemaking*.
2. Analisis Eksisting: Mengumpulkan data primer dan sekunder mengenai kondisi kawasan di sepanjang koridor Stasiun Depok Lama.
3. Analisis Kesesuaian: Menggunakan metode analisis spasial untuk mengidentifikasi kesenjangan antara kondisi eksisting dengan kondisi ideal sesuai dengan pendekatan yang diambil.
4. Perancangan Kawasan: Menyusun konsep perancangan berdasarkan hasil analisis dengan pendekatan *placemaking.*

1.7 Sistematika Pembahasan

Penelitian ini disusun dengan sistematika sebagai berikut:

1. BAB 1 PENDAHULUAN

   Menjelaskan latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, manfaat, ruang lingkup, metode penelitian, serta sistematika pembahasan.

2. BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

   Membahas teori yang menjelaskan objek penelitian dan konsep yang mendukung penelitian.

3. BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

   Menjelaskan metode yang digunakan dalam penelitian, termasuk teknik pengumpulan dan analisis data.

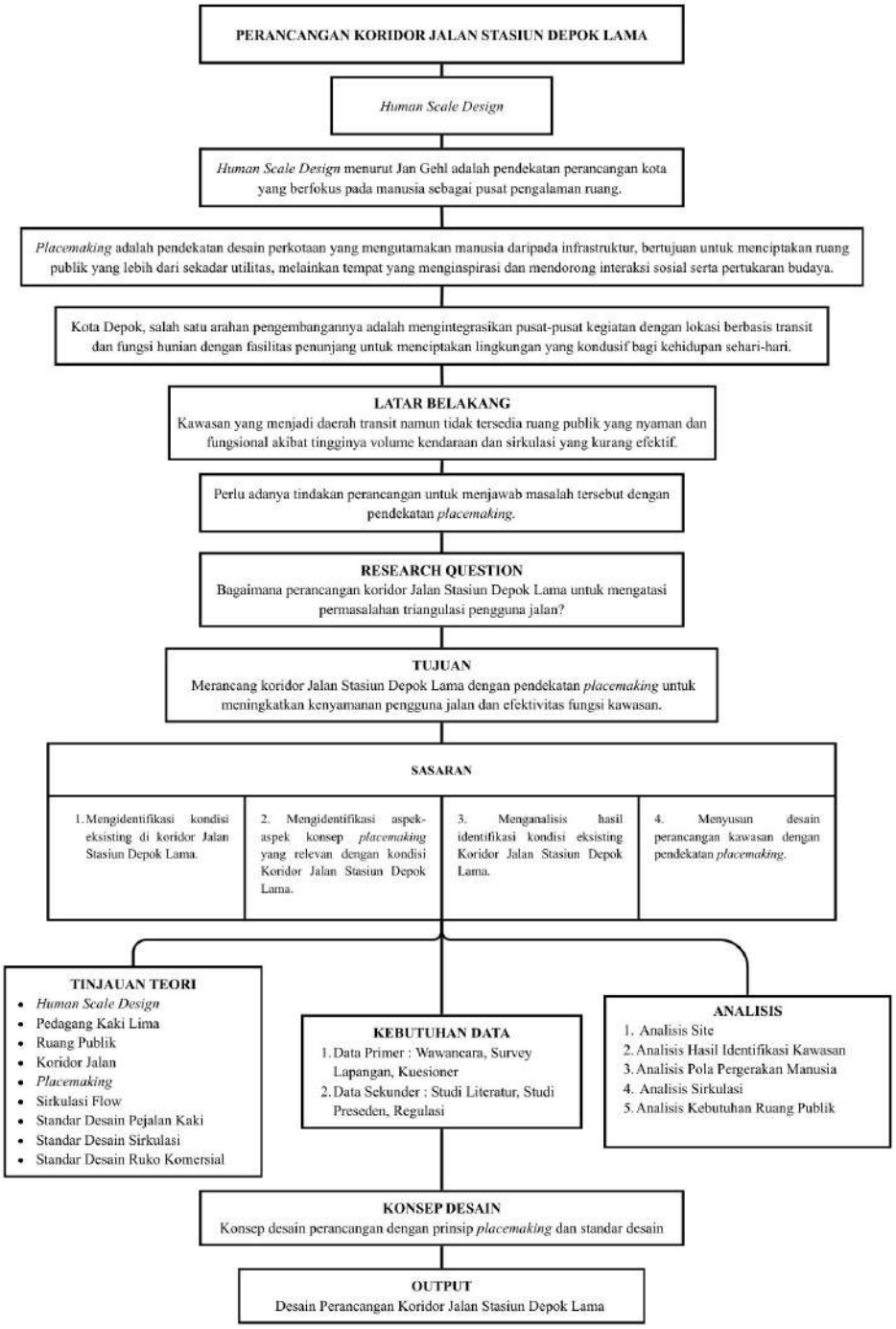
4. BAB 4 GAMBARAN UMUM

   Menjelaskan kondisi umum wilayah penelitian dalam skala makro, mezzo, dan mikro. Pembahasan meliputi letak dan peran kawasan dalam konteks kota/regional, karakteristik fisik dan sosial-ekonomi, sampai skala mikro yaitu kondisi detail tapak seperti pola aktivitas, penggunaan lahan, sirkulasi, dan isu yang muncul. Bab ini memberikan dasar pemahaman menyeluruh mengenai konteks lokasi yang akan dianalisis lebih lanjut.

5. BAB 5 ANALISIS DAN KONSEP AWAL PERANCANGAN

   Membahas hasil analisis berdasarkan data yang diperoleh pada bab sebelumnya. Analisis disusun mulai dari skala makro–mezzo–mikro untuk mengidentifikasi permasalahan, potensi, pola aktivitas, kualitas ruang, serta faktor-faktor yang mempengaruhi kawasan. Bab ini juga menyajikan sintesis analisis sebagai dasar untuk perumusan konsep atau rekomendasi pada bab berikutnya.

1.8 Kerangka Berpikir



Sumber: Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 1.4 KERANGKA BERPIKIR

BAB II
KAJIAN LITERATUR

2.1 Tinjauan Umum Objek Penelitian

2.1.1 *Human-scale Design*

Human Scale Design menurut Jan Gehl adalah pendekatan perancangan kota yang berfokus pada manusia sebagai pusat pengalaman ruang. Menurut buku "*Cities for People"* karya Jan Gehl, ruang perkotaan harus dirancang untuk memenuhi kebutuhan dan perilaku manusia, sehingga memungkinkan perkembangan komuitas melalui komunikasi, pergerakan, dan rasa kebersamaan. Konsep ini muncul sebagai kritik terhadap karakteristik perkotaan yang *car-centric*, didominasi oleh perencanaan lalu lintas dan bangunan-bangunan tinggi yang mengabaikan interaksi sosial dan pengalaman di tingkat jalan. *Human Scale Design* memprioritaskan keamanan, kenyamanan, dan kesempatan untuk interaksi sosial, untuk mengubah ruang publik menjadi lingkungan yang lebih hidup, adil, dan berkelanjutan.

Dalam bukunya, "*Life Between Buildings: Using Public Space"* (1971/2011), Gehl memaparkan pentingnya mengamati dan memahami aktivitas kehidupan publik yang terjadi di ruang terbuka kota. Gehl mengklasifikasikan aktivitas luar ruangan menjadi tiga jenis:

1. Aktivitas Wajib (*Necessary Activities*): Rutinitas harian yang tidak dapat dihindari (misalnya, menunggu bus, berjalan ke tempat kerja). Aktivitas ini terjadi terlepas dari kualitas lingkungan.
2. Aktivitas Pilihan (*Optional Activities*): Kegiatan yang dilakukan jika kondisi lingkungan mendukung (misalnya, duduk santai, menikmati pemandangan). Kualitas desain sangat mempengaruhi frekuensi aktivitas ini.
3. Aktivitas Sosial (*Social Activities*): Semua bentuk interaksi antar manusia (misalnya, mengobrol, melihat orang lain). Aktivitas ini sering kali terjadi sebagai efek samping dari kedua jenis aktivitas sebelumnya.

2.1.2 Pedagang Kaki Lima

Menurut Damsar (2002:51), Pedagang Kaki Lima (sektor informal) adalah mereka yang melakukan kegiatan usaha dagang perorangan atau kelompok yang dalam menjalankan usahanya menggunakan tempat-tempat fasilitas umum, seperti trotoar, pinggir jalan umum, dan lain sebagainya. Pedagang yang menjalankan kegiatan usahanya dalam jangka tertentu dengan menggunakan sarana atau perlengkapan yang mudah dipindahkan, dibongkar pasang dan mempergunakan lahan fasilitas umum.

Adapun ciri-ciri pedagang kaki lima, antara lain:

a. Kegiatan usaha tidak terorganisir secara baik
b. Tidak memiliki surat izin usaha
c. Tidak teratur dalam kegiatan usaha, baik ditinjau dari tempat usaha maupun jam operasional.
d. Terpusat atau berkelompok di jalur pejalan kaki, atau di pinggir jalan, di pusat kegiatan yang memiliki banyak bangkitan pergerakan seperti sekolah, kantor, kawasan stasiun, serta kawasan hunian.

2.1.3 Ruang Publik

Menurut Danisworo (2004), ruang publik adalah ruang yang dapat dimanfaatkan oleh warga masyarakat sepanjang waktu secara bersama-sama tanpa dipungut biaya penggunaan. Melalui ruang terbuka hijau, masyarakat memiliki akses bersama tanpa dikenai biaya untuk menggunakan ruang tersebut. Fasilitas yang tersedia di dalam ruang publik bertujuan untuk memenuhi kebutuhan sosial warga kota, baik yang berwujud dalam bentuk ruang terbuka ataupun bangunan. Contoh ruang publik yang berwujud sebagai ruang terbuka seperti taman kota, *boulevard*, *plaza*, *waterfront*, dan alun-alun. Sedangkan fasilitas ruang publik dalam bentuk bangunan meliputi gedung konvensi, atrium, dan *civic center* (pusat kegiatan masyarakat). Selain itu, terdapat pula fasilitas yang memenuhi kebutuhan sosial, seperti arena olahraga, perpustakaan umum, dan gedung pertunjukan.

2.1.4 Koridor Jalan

Koridor dibentuk oleh dua deretan massa (bangunan atau pohon) yang membentuk sebuah ruang untuk menghubungkan dua kawasan atau wilayah kota secara netral (Zahnd, 2012). Keberadaan bangunan-bangunan tersebut secara

langsung maupun tidak langsung menampilkan kualitas fisik ruang pada lingkungan tersebut. Keberadaan suatu koridor sebagai pembentuk arsitektur kawasan kota tidak lepas dari elemen-elemen pembentuk citra koridor tersebut. Secara umum, elemen koridor jalan meliputi elemen fisik seperti jalur kendaraan, jalur pejalan kaki, bangunan di sepanjang jalan (fasad), dan elemen visual seperti lanskap, *furniture* jalan, serta elemen penanda seperti signage dan dekorasi (*streetscape*).

Elemen-elemen pembentuk koridor menurut Rob Krier (1979), diantaranya :

a. Wujud bangunan

   Wujud bangunan merupakan wajah dan bentuk bangunan di sepanjang suatu koridor. Bentuk fisik dari wujud bangunan menjadi bentuk koridor secara geometri dan berperan sebagai identitas atau citra arsitektur suatu kawasan.

b. Figure Ground

   Figure Ground merupakan susunan/pola massa dalam koridor/kawasan yang dapat membantu untuk mengidentifikasikan pola tata ruang, melihat hubungan penggunaan lahan antara massa bangunan dan ruang terbuka yang membentuk pola padat rongga ruang kota sehingga memperlihatkan struktur ruang kawasan kota dengan jelas. Hal ini karena menurut Trancik (1986: 101), struktur tata ruang kota terdiri dari dua elemen pokok, yaitu massa bangunan kawasan (*urban solid*) dan ruang terbuka kawasan (*urban void*).

c. Street and Pedestrian Ways

   Street and Pedestrian Ways merupakan jalur jalan pergerakan kendaraan dan bagi pejalan kaki yang dilengkapi dengan berbagai elemen seperti area parkir, elemen perabot jalan (*street furniture*), rambu atau penanda (*signage*), dan lansekap vegetasi sehingga mampu menyatu terhadap lingkungan. Koridor jalan dan jalur pejalan kaki merupakan ruang pergerakan linear sebagai sarana sirkulasi dan aktivitas manusia.

Adapun terdapat dua macam urban koridor menurut Bishop (1989) dalam Dipta (2015), diantaranya sebagai berikut :

1) Koridor komersial

Bentuk koridor yang memiliki aktivitas yang padat dan dimulai dari area-area komersial menuju pusat kota berupa kompleks bangunan perkantoran dan pusat-pusat pelayanan jasa perdagangan yang terbentuk di sepanjang koridor. Koridor komersial termasuk didalamnya memiliki jalur pejalan kaki untuk aktivitas dan pergerakan manusia dan jalan untuk transportasi kendaraan utama yang melewati kawasan kota.

2) *Scenic* Koridor

Koridor yang memiliki pemandangan alam yang natural dan unik sehingga memberikan suasana alam bagi pengendara maupun pejalan kaki. Koridor *Scenic* tidak terlalu populer jika dibandingkan dengan koridor komersial di kawasan perkotaan. Koridor ini umumnya dijumpai di daerah pedesaan.

2.2 Tinjauan Umum Pendekatan

2.2.1 Konsep *Placemaking*

2.2.1.1 Teori & Latar Belakang Konsep

Perencanaan kota modern menghadapi tantangan besar akibat urbanisasi cepat, meningkatnya kebutuhan ruang publik, serta tuntutan masyarakat terhadap lingkungan perkotaan yang lebih inklusif, aman, dan bermakna. Konteks inilah yang mendorong munculnya pendekatan *placemaking*, sebuah konsep perencanaan yang menempatkan manusia sebagai pusat dari proses desain ruang. Menurut *Project for Public Spaces* (PPS), *placemaking* adalah "*approach that inspires people to collectively reimagine and reinvent public spaces as the heart of their community*" (PPS, 2018). Pendekatan ini berangkat dari kritik terhadap model perencanaan yang terlalu mengutamakan aspek fisik dan ekonomi, namun mengabaikan kualitas pengalaman sosial dan identitas lokal.

Dalam teori perencanaan, *placemaking* tidak hanya berfokus pada penciptaan ruang publik, tetapi juga bagaimana ruang tersebut memberdayakan komunitas, meningkatkan interaksi sosial, dan menciptakan *sense of place yang kuat* (Whyte, 1980; Gehl, 2010). Dengan demikian, *placemaking* dipahami sebagai sebuah pendekatan holistik untuk membangun ruang kota yang hidup (*vibrant*), berkelanjutan, serta mencerminkan budaya dan komunitas yang menggunakannya. *Placemaking* sudah dimulai sejak

pertengahan tahun 1990-an untuk mendeskripsikan Project for Public Spaces, tetapi sudah mendapatkan daya tarik pada sekitar tahun 1960, ketika Jane Jacobs dan William H. Whyte memperkenalkan ide-ide terobosan tentang merancang kota untuk orang-orang, bukan hanya mobil dan pusat perbelanjaan.

2.2.1.2 Definisi Konsep *Placemaking*

Placemaking adalah pendekatan desain perkotaan yang mengutamakan manusia daripada infrastruktur. Pendekatan ini bertujuan untuk menciptakan ruang publik yang lebih dari sekadar utilitas, melainkan tempat yang menginspirasi dan mendorong interaksi sosial serta pertukaran budaya. *Placemaking* mengakui bahwa ruang publik memainkan peran penting dalam kehidupan sosial dan budaya masyarakat, dan sangat penting dalam menciptakan rasa memiliki tempat dan identitas. Tujuan utama dari *placemaking* adalah untuk menciptakan rasa kepemilikan komunitas terhadap suatu ruang, memberikan manfaat baik bagi ekonomi maupun sosial, serta menciptakan tempat yang tidak hanya nyaman, tetapi juga memiliki rasa komunitas yang kuat.

2.2.1.3 Aspek dalam *Placemaking*



Sumber: Project for Public Spaces (2018)

GAMBAR 2.1 DIAGRAM INDIKATOR KEBERHASILAN PLACEMAKING

Menurut *Project for Public Spaces,* beberapa aspek yang menjadi prinsip keberhasilan *placemaking*, antara lain:

1. *Access & Linkages* (Akses & Konektivitas)

   Access and Linkages menciptakan area yang memiliki kemudahan akses dan terkoneksi dengan sekitarnya baik secara visual maupun fisik. Hal ini mempengaruhi pencapaian suatu tempat, keterhubungan antara tempat tersebut dengan area disekitarnya, sirkulasi dalam tapak serta keamanan dan kenyamanan akses. Aspek ini memperhatikan bagaimana agar setiap pengguna ruang dapat mencapai suatu tempat dengan mudah dan efisien secara energi manusia. Dalam aspek ini, yang dilihat adalah kemudahan berjalan kaki, hambatan yang mengganggu aktivitas berjalan kaki, ketersediaan alternatif transportasi yang dapat digunakan untuk mencapai area, seperti bus, sepeda, kereta, & kendaraan pribadi, dan konektivitas antara area tersebut dengan bangunan di sekelilingnya.

   a. *Continuity,* kesinambungan akses, yang dalam bentuk fisiknya yaitu jalan atau jalur yang tidak terputus dan konsisten, memungkinkan pengguna untuk berpindah dari satu titik ke titik lain dengan lancar dan aman tanpa hambatan. Kesinambungan ini dapat didefinisikan melalui aspek fisik *(physical continuity)* seperti jalur pedestrian yang tidak terputus atau terhalang, tidak mengalami perubahan material yang drastis. Adapun kesinambungan secara visual atau psikologis seperti keseragaman elemen desain (lampu jalan, pola lantai, barisan pohon) untuk menimbulkan rasa aman dan *sense of orientation* yang baik bagi pengguna. Terakhir, kesinambungan fungsi (*functional continuity)* yaitu bagaimana keterhubungan fungsi seperti keterhubungan dengan moda transportasi (halte, stasiun) atau bangunan (bangunan yang menyediakan lantai dasarnya sebagai ruang publik untuk menghubungi jalan).

   b. *Proximity,* menekankan pada pengalaman pengguna dan kenyamanan berjalan kaki berdasarkan jarak tempuh berjalan kaki. Kedekatan dapat berupa kedekatan fungsi secara fisik seperti hunian, perkantoran, dan transportasi umum sehingga

pengguna tidak merasa terbebani. Selain itu, menurut *Project for Public Spaces (PSS) proximity* atau kedekatan berkaitan dengan kepadatan aktivitas/fungsi bangunan, contohnya seperti konsep *compact city* yaitu konsep untuk mengelola pertumbuhan kota agar lebih efisien dengan menerapkan pembangunan intensif dengan guna lahan campuran, sehingga dapat mereduksi jarak tempuh perjalanan.

c. *Connected,* tentang bagaimana suatu ruang berinteraksi dengan lingkungan disekitarnya, apakah terdapat koneksi secara fisik (jalan) merupakan bagian dari jaringan kota yang tidak terputus serta memiliki relevansi dengan lingkungan sekitarnya. Konektivitas dapat dilihat dari berbagai aspek, antara lain:

   - ❖ Konektivitas secara fisik, dilihat dari ketersediaan jalur pedestrian, jalur sepeda, jalur kendaraan, atau jalur mobilitas lain yang terhubung dengan berbagai fungsi.
   - ❖ Konektivitas dengan moda transportasi, dilihat dari ketersediaan transportasi yang terhubung langsung seperti halte, stasiun, atau terminal.
   - ❖ Konektivitas jalur, berhubungan dengan kontinuitas, dilihat dari kebersihan suatu jalur dari berbagai hambatan seperti tiang, pagar, atau tidak memiliki jalur penyeberangan serta tidak terputus atau berhenti sebelum sampai ke suatu destinasi.

   Konektivitas tidak hanya membahas mengenai ketersediaan jalan secara fisik, tapi juga mengenai seberapa “mengundang” atau “mudah” perjalanan menuju dan di dalam suatu tempat. Konektivitas dapat mendorong terjadinya keseragaman mobilitas, membuat pengguna dapat memilih untuk berjalan kaki atau bersepeda sehingga mengurangi penggunaan kendaraan bermotor. Selain itu dapat meningkatkan arus pengunjung *(foot traffic)* yang berdampak positif bagi ekonomi di sekitarnya. Secara tidak langsung, konektivitas juga dapat meningkatkan inklusi sosial karena memastikan suatu ruang

dapat dinikmati dan diakses oleh semua kalangan, bukan hanya yang memiliki kendaraan atau bertempat tinggal dekat saja.

d. *Readable,* informatif dan mudah untuk dimengerti. Merujuk pada sejauh mana suatu ruang dapat dipahami secara visual dan navigasi oleh penggunanya. Pemahaman yang pengguna bisa dapatkan bukan hanya melalui bacaan tulisan tapi juga elemen-elemen desain yang membangun "peta mental" mengenai suatu area. Jika suatu ruang memiliki suatu identitas visual yang jelas, pengguna dapat memahami area di sekitarnya dan dengan mudah menggunakan orientasi arahnya. Adapun salah satu contoh keterbacaan melalui elemen desain dapat dilakukan dengan menyorot hierarki jalur seperti jalan besar menandakan berada di pusat kota atau jalur utama, atau jalur sekunder yang dilihat dari luas jalan yang sempit menandakan zona permukiman. Keberadaan *landmark* seperti patung, menara, atau bangunan spesifik juga dapat berfungsi sebagai titik orientasi sehingga menambah aspek keterbacaan. Terakhir, yang paling terlihat adalah *signage,* informasi-informasi yang ditempatkan secara strategis untuk membantu mengarahkan pengguna.

   Ada banyak manfaat non-fisik yang didapat dari keterbacaan, seperti membantu meningkatkan aksesibilitas karena membuat semua kalangan terutama lansia dan difabel dapat mengerti bernavigasi dalam suatu ruang serta dapat meningkatkan konektivitas karena membantu pengguna berpindah dari satu titik ke titik lain dengan minim hambatan. *Readability* atau keterbacaan mengubah suatu ruang yang sebelumnya hanya hadir secara fisik, menjadi ruang yang bermakna dan menyimpan *sense of belonging* karena pengguna merasa terhubung dan ramah dengan navigasi di dalam suatu ruang.

e. *Walkable,* dapat dilewati dengan berjalan kaki, dilihat dari ketersediaan dan pemenuhan indikator jalur pejalan kaki yang baik yaitu 5C *(connectivity, comfortability, convenient, convivial, conspicuous).*

f. *Convenient,* yaitu kenyamanan dalam hubungannya dengan kemudahan, bagaimana pengguna dapat menjangkau dan menggunakan suatu tempat dengan usaha yang minimal. Indikator utamanya adalah "efisiensi energi manusia" sehingga *convenient* berbicara mengenai efisiensi dan kepraktisan dalam berinteraksi dengan suatu ruang. *Convenient* dapat dilihat dari kedekatan jarak *(proximity)* berbagai fasilitas yang berada didalam suatu ruang sehingga tidak memerlukan pengguna mengeluarkan energi yang banyak untuk mengakses satu fasilitas ke fasilitas lain. *Convenient* juga dapat dilihat dari kemudahan transit antar transportasi, kemudahan memperoleh informasi dengan ketersediaan signage dan papan informasi, serta efektifitas waktu dimana suatu ruang tidak memiliki hambatan yang memakan waktu pengguna seperti antrian yang panjang atau kemacetan.

g. *Accessible,* mudah dan dapat diakses dengan berbagai alternatif dan berbagai kalangan masyarakat. Indikator dari *accessible* adalah universal, bagaimana suatu ruang dapat digunakan oleh berbagai kalangan termasuk difabel dan lansia. Hal ini dapat diterapkan melalui elemen desain seperti desain *ramp* atau kemiringan jalan yang sesuai standar, *guiding block* yang memadai, ketiadaan hambatan seperti tiang, atau efektivitas penempatan tiang penghalang kendaraan di jalur pedestrian. Aksesibel juga dapat diartikan secara visual, dimana tempat yang terlihat atau memiliki *exposure* yang baik menandakan tempat tersebut aksesibel untuk. Selain itu, *accessible* juga berarti dapat diakses dengan berbagai alternatif.

2. *Uses & Activities* (Kegunaan & Aktivitas)

Setiap tempat memiliki karakteristik aktivitas yang berbeda-beda, hal inilah yang menjadi ciri khas suatu tempat, yang membuatnya menjadi suatu area yang spesial atau unik. Dalam aspek

ini, penting untuk melihat dan mengidentifikasi karakteristik pengguna ruang dan mengelompokkan kegiatan-kegiatan yang serupa. Dengan memperhatikan kebutuhan dan preferensi pengguna, *placemaking* dapat menciptakan ruang publik yang lebih inklusif, ramah lingkungan, dan serta responsif terhadap kebutuhan pengguna.

a. *Fun,* memiliki banyak kegiatan yang menyenangkan dan rekreasi. Dalam konteks *placemaking,* aspek ini bukan hanya menekankan pada ketersediaan hiburan namun lebih kepada bagaimana fungsi-fungsi dan aktivitas di sebuah ruang dapat membangkitkan perasaan positif seperti rasa penasaran dan kegembiraan sehingga membuat pengguna merasa nyaman untuk beraktivitas tanpa merasa tertekan. *Fun* terjadi ketika ada sesuatu yang bisa dilakukan oleh pengguna (interaktif), bukan hanya sekadar dilihat, contohnya seperti adanya instalasi seni interaktif, area bermain, meja catur publik, area plaza yang mengundang pengguna untuk berinteraksi langsung dengan lingkungannya. *Project for Public Places,* menerapkan Konsep Kekuatan 10+ *(The Power of 10),* artinya setidaknya ada lebih dari 10 (sepuluh) kegiatan yang dapat dilakukan, ide dibalik konsep ini adalah untuk melihat keberhasilan suatu ruang publik dari segi skala manusia dengan memperhatikan pengalaman manusianya. Suatu ruang akan berkembang ketika penggunanya memiliki berbagai alasan untuk berada disana seperti tempat untuk duduk, makanan untuk dinikmati, karya seni untuk disentuh, musik untuk didengarkan, orang-orang untuk ditemui, dan lain-lain. Penduduk lokal yang paling sering menggunakan suatu ruang akan menjadi sumber ide terbaik untuk menentukan penggunaan atau kegiatan apa yang paling efektif dilakukan.

   Elemen *fun* ini berperan sebagai aspek yang memberikan dampak non-fisik yaitu menciptakan ruang tidak hanya sebagai tempat secara fisik namun juga memiliki makna emosional dan psikologis tersendiri. Beberapa indikator keberhasilan penerapan elemen *fun,* yaitu adanya keberadaan anak-anak dan

lansia yang menikmati ruang tersebut, adanya interaksi sosial, dan penggunaan berulang.

b. *Active,* mengundang partisipasi pengguna sehingga menciptakan vitalitas dan aktivitas yang bermakna. Aktif berarti suatu ruang memfasilitasi pengguna untuk melakukan kegiatan yang melibatkan fisik atau interaksi sosial sehingga tidak "pasif" atau hanya dilewati. Definisi aktif dalam *placemaking* juga mencakup kontinuitas dari segi waktu, ruang yang aktif adalah ruang yang digunakan pada berbagai waktu (pagi, siang, sore, malam), jika suatu ruang hanya aktif pada jam-jam tertentu maka belum dapat dikatakan aktif. *Placemaking* mengubah suatu area yang tadinya hanya tempat untuk transit (pasif) menjadi tempat yang penuh kegiatan dan dapat berinteraksi dengan lingkungan sekitar.

c. *Vital,* membuat suatu tempat menjadi penting serta dapat digunakan sebagai *focal point.* Vital ini yang memastikan keberlangsungan suatu ruang, tanpa vital suatu tempat tidak hidup. Vitalitas dapat berupa *landmark,* titik transportasi, *mixed use,* taman atau plaza, dan lain-lain yang menjadi alasan utama terjadinya berbagai kegiatan.

d. *Special,* menciptakan keunikan atau keistimewaan suatu tempat, nilai tambah yang dimiliki kegiatan ki suatu ruang yang membedakannya dari tempat lainnya. Spesial juga erat kaitannya dengan identitas atau karakteristik kawasan. Sehingga menciptakan alasan kuat bagi orang untuk mendatangi tempat tersebut

e. *Real,* yaitu nyata/otentik, aktivitas yang terjadi di sebuah ruang bersifat organik dan mencerminkan budaya lokal atau identitas asli. Ini berarti, suatu ruang terasa relevan dengan konteks lokal baik bagi penduduk lokal maupun pendatang. Suatu ruang dikatakan *real* jika menampung kegiatan-kegiatan yang yang "nyata" karena menjawab masalah atau kebutuhan hidup masyarakat sekitar, serta bersifat inklusif.

f. *Useful,* objek di suatu tempat memiliki manfaat tertentu bagi pengguna atau bangunan. *Useful* dapat merujuk pada seberapa baik sebuah ruang publik mampu memenuhi kebutuhan praktis harian para penggunanya serta mempermudah kehidupan sehari-hari. Mengutamakan fungsionalitas sebelum desain.

g. *Indigenous,* menunjukkan nilai atau budaya autentik komunitas lokal. Terdapat aktivitas yang mencerminkan budaya dan tradisi masyarakat asli setempat.

h. *Celebratory,* dapat digunakan pada perayaan tertentu atau untuk merayakan suatu acara. Celebratory berarti ruang tersebut mampu menampung aktivitas yang merayakan tradisi, pencapaian, atau peristiwa penting bagi komunitas.

i. *Sustainable,* menerapkan prinsip keberlanjutan, dalam konteks *placemaking,* artinya adalah bagaimana menciptakan ruang yang memiliki daya tahan sosial dan ekonomi sehingga suatu ruang dapat tetap relevan dan digunakan untuk jangka waktu yang lama. *Sustainable* dalam *placemaking* menonjolkan dimensi sosial lewat pemberdayaan komunitas yang dapat mengarah pada keberlanjutan ekonomi. Masyarakat yang berdaya lebih mampu untuk berpartisipasi aktif dalam kegiatan ekonomi, membentuk kebijakan lokal, dan mendorong inisiatif yang selaras dengan kebutuhan dan identitas budaya mereka.

3. *Sociability* (Interaksi Sosial).

Sosiabilitas mengukur sejauh mana sebuah ruang publik mendukung interaksi sosial, rasa kebersamaan, dan keterlibatan komunitas. Indikator ruang yang baik meliputi keberadaan komunitas, banyaknya peluang untuk interaksi spontan, keberagaman pengguna, dan rasa aman sosial.

a. *Diverse,* dapat digunakan dan dinikmati oleh pengguna dari berbagai kalangan. Ruang publik mampu menarik dan menyatukan berbagai kelompok orang yang berbeda latar belakang. Ruang tidak hanya menyediakan tempat namun juga

mendorong interaksi sosial antar masyarakat dari berbagai kalangan.

b. *Stewardship,* berarti penjagaan atau pengelolaan, yaitu bagaimana manusia tidak hanya menjadi pengunjung namun juga memiliki inisiatif untuk menjaga dan mengelola suatu ruang karena didorong oleh rasa kepemilikan dan perasaan untuk bertanggung jawab aktif terhadap suatu ruang. Dalam konteks *sociability*, ini berarti adanya kelompok formal atau informal yang secara rutin mengurus kegiatan di ruang tersebut.

c. *Cooperative,* menciptakan wadah untuk kolaborasi antar pengguna. Perilaku masyarakat yang kooperatif (mau membantu) satu sama lain. Sikap kooperatif muncul ketika pengguna mau berbagi ruang dengan pengguna lain, bersedia berkompromi dalam menggunakan fasilitas publik yang terbatas.

d. *Neighborly,* terdapat hubungan sosial yang akrab, hangat, dan saling mengenal di antara pengguna ruang publik. Jika Cooperative adalah tentang kerja sama fungsional (berbagi fasilitas publik), maka *neighborly* adalah tentang kedekatan emosional dan pengenalan personal.

e. *Pride,* merujuk pada perasaan memiliki, kehormatan, dan keterikatan emosional yang mendalam dari warga terhadap suatu ruang publik, pengguna tidak hanya akan menggunakannya, tetapi juga akan mempromosikannya, menjaganya, dan menjadikannya bagian dari identitas diri mereka atau menjadi "wajah" bagi komunitas.

f. *Friendly,* suatu tempat memiliki suasana atau interaksi yang terbuka, hangat, dan tidak mengancam antara individu di ruang publik. Jika *neighborly* fokus pada hubungan antar warga yang sudah saling kenal, maka *friendly* bersifat lebih universal, yaitu keramahan terhadap semua orang, termasuk orang asing atau turis yang masih asing dengan tempat tersebut.

g. *Interactive,* mengakomodasi interaksi antara sesama pengguna atau pengguna dengan objek. Dalam *placemaking,* terdapat

konsep triangulasi yaitu satu aktivitas dengan aktivitas lain atau pengelompokan beberapa fasilitas yang memicu interaksi seperti tempat duduk yang ditempatkan dengan area pengisian daya ponsel atau kios makanan yang ditempatkan dekat dengan taman bermain dapat memicu interaksi.

h. *Welcoming,* memberikan kesan ramah bagi pengguna dan pengunjung. Sebuah ruang publik mampu memberikan kesan penerimaan, keamanan, dan keterbukaan bagi pengunjung saat pertama kali datang.

4. *Comfort & Image* (Kenyamanan & Citra Tempat).

Aspek ini mencakup kenyamanan, kebersihan, dan keamanan pengguna untuk berada di area tersebut, terutama kenyamanan dalam berjalan kaki, sehingga aspek ini akan berkaitan erat dengan *landscape* kawasan yang harus mendukung kenyamanan secara fisik dan visual baik dengan pemilihan vegetasi pohon untuk peneduh di jalur pejalan kaki, elemen-elemen *street furniture* yang dipakai dari segi pencahayaan sampai ketersediaan tempat duduk untuk beristirahat, ketersediaan tempat sampah yang mendukung kebersihan, sampai pengangkatan karakter kawasan sebagai daya tarik.

a. *Safe,* aman untuk digunakan. Aman di sini merujuk pada persepsi psikologis dan kenyamanan fisik yang membuat seseorang merasa bebas dari ancaman saat berada di ruang publik. Tidak hanya terkait kriminalitas, namun juga kebersihan (aman dari penyakit dan polusi) dan hambatan (tidak gelap dan tidak ada tiang yang menghalangi, atau kendaraan yang mempersulit pejalan kaki)
b. *Clean,* bersih, memiliki pengelolaan sampah yang bersih dan rapi serta akses sanitasi yang memadai
c. *Green,* memiliki cukup aspek penghijauan dari segi vegetasi
d. *Walkable,* menyediakan fasilitas yang nyaman untuk dilalui dengan berjalan kaki

e. *Sittable,* memiliki tempat untuk duduk, membuat pengguna nyaman untuk duduk di tempat tertentu dalam jangka waktu lama
f. *Spiritual,* menyediakan suasana atau atmosfir tertentu yang membuat pengguna merasa tenang
g. *Charming,* membuat suatu tempat menarik dan berkesan
h. *Attractive,* menarik perhatian pengunjung untuk datang
i. *Historic,* memiliki nilai historis yang dapat menjadi karakteristik kawasan

2.2.2 Studi Kasus Penerapan

2.2.2.1 Ameya-Yokocho (Ameyoko), Ueno, Jepang

Ameya-Yokocho, atau yang lebih dikenal sebagai Ameyoko, merupakan sebuah distrik perbelanjaan linear yang membentang di bawah dan di sepanjang jalur layang kereta api (elevated railway) Yamanote Line, menghubungkan Stasiun Ueno dan Stasiun Okachimachi di Tokyo. Secara historis, kawasan ini memiliki kemiripan morfologi dengan banyak pasar tumbuh di Indonesia, di mana Ameyoko bermula sebagai pasar gelap (black market) pasca Perang Dunia II. Nama "Ameyoko" sendiri memiliki dua interpretasi sejarah: "Ameya" yang berarti toko permen (komoditas utama saat itu), dan "Amerika" yang merujuk pada barang-barang impor Amerika yang dijual di sana. Transformasi Ameyoko dari pasar ilegal yang semrawut menjadi salah satu destinasi wisata dan kuliner paling vital di Tokyo membuktikan bahwa ruang sisa infrastruktur transportasi (*leftover space*) dapat diubah menjadi ruang publik yang produktif tanpa menghilangkan karakter lokalnya yang kasar namun autentik (*shitamachi vibe*).



Sumber: Google

GAMBAR 2.2 KORIDOR AMEYOKO, JEPANG

TABEL 2.1 MATRIKS PERBANDINGAN STUDI PRESEDEN : AMEYOKO

Aspek *Placemaking*	Implementasi di Ameyoko	*Lesson Learned*
Access & Linkage	Ameyoko menerapkan konsep shared street secara organik, meskipun didominasi pejalan kaki, jalur ini tetap mengakomodasi logistik pada jam tertentu tanpa segregasi trotoar yang kaku.	Pendekatan Ameyoko mengajarkan bahwa penataan PKL tidak harus selalu dimasukkan ke dalam gedung tertutup yang seringkali mematikan usaha. Sebaliknya, memberikan ruang bagi pedagang untuk "mengokupasi" sebagian badan jalan secara teratur justru dapat meningkatkan vitalitas koridor.
Uses & Activities	Toko-toko tidak memiliki dinding kaca tertutup. Barang dagangan (baju, ikan, permen) "tumpah" ke badan jalan namun konsisten sejauh 1-1.5 meter, sehingga menciptakan etalase hidup yang mengundang interaksi.	Ameyoko membuktikan bahwa jalur rel kereta api dan aktivitas pasar yang padat dapat hidup berdampingan secara harmonis jika dikelola dengan zonasi yang tepat, alih-alih melakukan sterilisasi total.
Comfort & Image	Ameyoko menawarkan pengalaman sensorik (*sensory experience*) yang unik melalui visual tumpukan barang yang masif, aroma kuliner jalanan, dan suara teriakan khas pedagang *(hawkers)*. Kekacauan visual ini justru menjadi identitas tempat (*sense of place*) yang kuat, menciptakan atmosfer pasar yang inklusif dan terbuka untuk semua kalangan.	Depok Lama dapat mengadopsi cara Ameyoko mempertahankan "jiwa" pasar tradisionalnya sebagai daya tarik utama, namun dengan peningkatan kualitas infrastruktur dasar seperti drainase, perkerasan jalan (paving), dan pencahayaan yang lebih baik untuk menjamin kenyamanan pengguna stasiun
Socialibility	Interaksi sosial terjadi keramaian suasana dan individu yang memenuhi koridor. Keramaian menjadi daya tarik utama (*crowd as attraction*) untuk interaksi sosial.	Koridor Depok Lama dapat menyediakan *micro-plaza* atau menambah fasilitas tempat duduk bagi warga/penumpang kereta untuk beristirahat sambil menikmati kuliner lokal, sehingga tercipta ruang interaksi sosial.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

2.2.2.2 Degrave Street & Central Place, Melbourne



Sumber : Google

GAMBAR 2.3 CENTRAL PLACE & DEGRAVES STREET, MELBOURNE

Flinders Street Station adalah stasiun tersibuk di Melbourne, keberadaan stasiun ini menciptakan koridor pejalan kaki yang sangat aktif dan bernilai ekonomi tinggi yaitu Degraves Street dan Central Place, sebuah koridor yang difasilitasi oleh infrastruktur penghubung (subway/arcade) dan perencanaan tata ruang yang memprioritaskan pejalan kaki dan ritel. Degraves Street adalah sebuah *laneway* (gang) yang sangat sempit dan telah bertransformasi menjadi salah satu ikon Kota Melbourne berkat lokasinya yang strategis dan desainnya yang berorientasi pada pejalan kaki, dari sebuah koridor transit menjadi ruang komersial yang hidup.

Degraves Street dan Centre Place merupakan ikon keberhasilan kebijakan *"Laneway Revitalisation"* di Melbourne, Australia. Kawasan ini dulunya hanyalah jalur servis belakang bangunan dan tempat pembuangan sampah yang gelap. Melalui intervensi perancangan kota yang berfokus pada skala manusia (*human scale*), lorong-lorong sempit ini diubah menjadi koridor pejalan kaki yang vibrant, dipenuhi kafe, butik, dan seni jalanan. Lokasinya yang strategis menghubungkan stasiun kereta utama (Flinders Street Station) dengan pusat perbelanjaan, menjadikan koridor ini sebagai jalur "jalan pintas" (*shortcut*) yang berubah fungsi menjadi destinasi wisata (*destination*).

TABEL 2.2 MATRIKS PERBANDINGAN STUDI PRESEDEN : DEGRAVES ST & CENTRAL PLACE, MELBOURNE

Aspek *Placemaking*	**Implementasi di Degrave Street & Central Place**	***Lesson Learned***
Access & Linkage	Berfungsi sebagai "jalan tikus" (mid-block connection) yang menghubungkan stasiun dengan jalan utama kota. Fokus pada walkability total (bebas kendaraan bermotor).	Koridor Depok Lama sebagai jalur penghubung yang nyaman antara Stasiun KRL dengan Jalan Kartini/Margonda. Dengan memfokuskan pada *walkability*, jalur yang *seamless* (tanpa putus) membuat orang lebih memilih jalan kaki daripada naik Ojol untuk jarak pendek.
Uses & Activities	Al Fresco Dining (Outdoor Cafe) Aktivitas makan dan minum dibawa ke luar bangunan (outdoor). Meja kursi berjejer di tengah jalan, membuat jalanan terasa hidup dan diawasi (eyes on the street).	PKL makanan dengan konsep "Kafe Jalanan" atau "Angkringan Modern" yang tertata. Sediakan meja-kursi lipat yang rapi di pinggir jalur pedestrian stasiun agar penumpang bisa menikmati kuliner sambil menunggu jadwal kereta.
Comfort & Images	Karakter artistik, dinding penuh dengan street art yang berganti-ganti, dipadukan dengan bangunan bata ekspos tua.	Karakter heritage dapat ditonjolkan sebagai identitas kawasan. dengan mempertahankan tekstur bangunan lama untuk memberi kesan vintage yang autentik, bukan sekadar kumuh.
Sociability	Karena jalan sempit, orang berjalan berdekatan dan suasana dipenuhi suara obrolan dan dentingan gelas/piring dari restoran menciptakan suasana sosial yang hangat *(convivial)*	Desain jalur pedestrian dengan skala kecil, dengan peneduh pohon/kanopi, serta meja dan kursi sehingga terjadi interaksi antar warga Depok saat berjalan menuju stasiun.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

2.2.2.3 Jalan Braga, Bandung




Sumber : Dokumentasi pribadi

GAMBAR 2.4 JALAN BRAGA, BANDUNG

Jalan Braga yang pada masa kolonial dikenal sebagai pusat perdagangan dan hiburan kini berkembang menjadi destinasi wisata perkotaan yang menggabungkan fungsi komersial, budaya, kuliner, dan rekreasi dalam satu koridor pedestrian yang terintegrasi. Penataan kawasan dilakukan dengan mempertahankan fasad bangunan cagar budaya, memperbaiki kualitas ruang pejalan kaki, serta menyediakan ruang aktivitas yang mendukung interaksi sosial masyarakat.

Dalam konteks placemaking, Braga menunjukkan bagaimana koridor jalan bersejarah dapat dihidupkan kembali melalui penguatan identitas tempat (sense of place), peningkatan kualitas pengalaman pejalan kaki, serta penciptaan ruang yang mendorong aktivitas ekonomi dan sosial secara bersamaan. Keberhasilan Braga tidak hanya terletak pada pelestarian bangunan heritage, tetapi juga pada kemampuannya menghadirkan pengalaman ruang yang nyaman, menarik, dan relevan dengan kebutuhan masyarakat modern. Karakter ini memiliki kesamaan dengan kawasan Stasiun Depok Lama yang sama-sama memiliki aset sejarah, aktivitas perdagangan, serta potensi pengembangan ruang publik berbasis transit dan placemaking.

TABEL 2.3 MATRIKS PERBANDINGAN STUDI PRESEDEN : JALAN BRAGA, BANDUNG

Aspek *Placemaking*	**Implementasi di Degrave Street & Central Place**	***Lesson Learned***
Access & Linkage	Koridor Braga memiliki trotoar lebar, konektivitas yang baik dengan kawasan Alun-Alun Bandung, Jalan Asia Afrika, serta berbagai destinasi wisata di pusat kota. Kecepatan kendaraan dibatasi sehingga aktivitas pejalan kaki menjadi lebih dominan.	Konektivitas yang baik antar destinasi mampu meningkatkan pergerakan pejalan kaki dan memperpanjang durasi kunjungan. Koridor Stasiun Depok Lama perlu terhubung secara jelas dengan stasiun, kawasan heritage, pusat kuliner, dan

		ruang publik di sekitarnya sehingga tercipta jaringan pedestrian yang berkesinambungan.
Uses & Activities	Aktivitas di Braga berlangsung hampir sepanjang hari melalui kombinasi fungsi kafe, restoran, toko, galeri seni, pertunjukan jalanan, event komunitas, dan wisata heritage. Keragaman aktivitas menciptakan koridor yang selalu hidup.	Kawasan yang hanya mengandalkan fungsi transit cenderung sepi di luar jam sibuk. Depok Lama perlu menghadirkan kombinasi fungsi komersial, budaya, rekreasi, dan kegiatan komunitas untuk menciptakan aktivitas yang berkelanjutan sepanjang hari.
Comfort & Images	Karakter bangunan kolonial yang dipertahankan menjadi identitas visual utama kawasan. Penataan trotoar, pencahayaan, street furniture, signage, dan elemen lanskap meningkatkan kenyamanan pengguna sekaligus memperkuat citra kawasan heritage.	Identitas sejarah dapat menjadi daya tarik utama apabila didukung oleh kualitas ruang publik yang baik. Depok Lama perlu mempertahankan elemen heritage seperti bangunan bersejarah dan memperkuatnya melalui desain streetscape yang nyaman dan konsisten.
Sociability	Braga menjadi ruang bertemu berbagai kelompok masyarakat, mulai dari wisatawan, pekerja, komunitas seni, hingga warga lokal. Kehadiran area duduk, aktivitas jalanan, dan event publik menciptakan interaksi sosial yang tinggi.	Ruang publik yang baik harus menyediakan tempat untuk berhenti, berinteraksi, dan menikmati suasana kawasan. Di Depok Lama, penyediaan plaza, pocket park, area duduk, dan ruang kegiatan komunitas dapat meningkatkan interaksi sosial sekaligus memperkuat rasa memiliki terhadap kawasan.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

2.2.3 Konsep Sirkulasi

2.2.3.1 Definisi Sirkulasi

Sirkulasi adalah pola pergerakan manusia, kendaraan, dan barang dalam suatu ruang yang menghubungkan berbagai fungsi dan aktivitas kota.

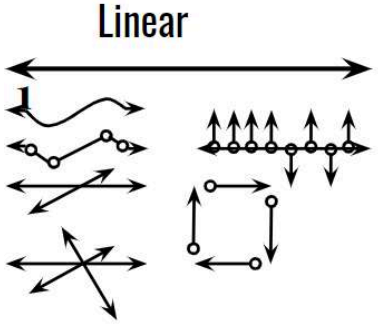
Sirkulasi merupakan alur yang membawa manusia menuju dan mencapai suatu kegiatan/aktivitas, sehingga tanpa adanya sirkulasi yang baik pencapaian suatu kegiatan akan sulit untuk dicapai. Dalam urban design, sirkulasi dipahami sebagai "pergerakan melalui ruang yang memungkinkan akses, interaksi, dan keterhubungan antar elemen kota" (Lynch, 1960 – *The Image of the City*). Menurut Ching (2007 – *Architecture: Form, Space, and Order*), sirkulasi adalah sistem jalur yang memungkinkan orang berpindah secara efisien dalam ruang, meliputi jalur linear, radial, spiral, dan jaringan. Dalam konteks perencanaan kota, Tamin (2000) menjelaskan bahwa sirkulasi merupakan komponen dasar sistem transportasi yang berfungsi untuk mengakomodasi pergerakan dengan tingkat kenyamanan, aksesibilitas, dan keamanan tertentu. Berdasarkan pola spasial, sirkulasi dibagi menjadi beberapa jenis konfigurasi jalur, antara lain:

1. Sirkulasi Linear (jalur lurus sepanjang koridor).

   Semua jalan pada dasarnya adalah linier. Jalan yang lurus dapat menjadi unsur pengorganisasian utama untuk satu sederet ruang. Pola linear menunjukkan hubungan arus antara 2 (dua) titik, terdapat 5 macam pola linear, yaitu pola berbelok, pola berbelok patah, pola bercabang, pola berpotongan, dan pola *loop.* Pola sirkulasi linear merupakan pola jaringan pergerakan yang tersusun memanjang mengikuti satu koridor utama, di mana aktivitas dan aksesibilitas terkonsentrasi di sepanjang jalur tersebut. Pola ini umumnya muncul di kawasan yang perkembangannya mengikuti garis fisik tertentu, seperti jalan arteri, jalur transportasi massal, garis pantai, sungai, atau kontur geografis yang memanjang.

   Dalam pola linear, arus pergerakan berlangsung secara dominan ke arah dua ujung koridor, sehingga interaksi ruang, pelayanan, dan bangunan cenderung berorientasi pada jalur utama tersebut. Keunggulan pola ini adalah kemudahan navigasi, struktur ruang yang sederhana, serta efektivitas dalam mendukung perkembangan fungsi-fungsi komersial, transportasi, dan permukiman yang berbaris mengikuti jalur utama. Namun, pola linear memiliki keterbatasan berupa ketergantungan tinggi pada satu koridor sehingga rentan menimbulkan kemacetan dan konsentrasi aktivitas yang berlebihan jika

kapasitas jalur tidak memadai, sehingga perlu dilengkapi dengan jaringan pendukung untuk memperkuat distribusi pergerakan. Secara keseluruhan, pola sirkulasi linear memberikan struktur yang terarah dan mudah dikenali, cocok untuk kawasan dengan perkembangan memanjang atau dengan satu poros utama pergerakan.



Sumber : Ching (2008)

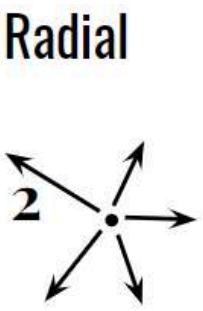
GAMBAR 2.4 POLA SIRKULASI LINEAR

2. Sirkulasi Radial (menjalar dari satu pusat aktivitas)

Pola radial menunjukkan jalur yang berkembang dari dan ke sebuah titik pusat. Konfigurasi radial memiliki jalan-jalan lurus yang berkembang dari sebuah pusat bersama. Pola jaringan ini memiliki pergerakan yang tersusun dengan pusat orientasi yang jelas, di mana jalur-jalur utama memancar keluar atau menuju satu titik pusat tertentu. Titik pusat ini dapat berupa alun-alun, simpul transportasi, kawasan komersial, atau pusat kegiatan kota lainnya. Dalam pola radial, hubungan antara pusat dan kawasan sekitarnya menjadi sangat kuat karena seluruh arus pergerakan cenderung terkonsentrasi pada pusat tersebut. Pola ini lazim ditemukan pada kota-kota bersejarah atau kawasan yang berkembang dari satu titik inti utama.

Keunggulan utama pola sirkulasi radial adalah dapat memfasilitasi akses langsung dan efisien menuju pusat aktivitas, serta memperkuat identitas kawasan melalui orientasi ruang yang jelas. Namun, pola ini memiliki kelemahan yaitu berpotensi terjadinya kemacetan atau kepadatan tinggi di titik pusat akibat konvergensi arus kendaraan maupun pejalan kaki. Oleh karena itu, penerapan pola radial perlu didukung oleh pengaturan hierarki jalan, distribusi fungsi, serta sistem pendukung seperti jalur lingkar (*ring road*) untuk memperkecil

beban pada pusat. Secara keseluruhan, pola sirkulasi radial memberikan struktur ruang yang terarah dan simbolis, sehingga banyak digunakan dalam perencanaan kota dengan satu pusat dominan.



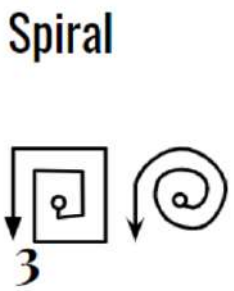
Sumber : Ching (2008)

GAMBAR 2.5 POLA SIRKULASI RADIAL

3. Sirkulasi Spiral

Konfigurasi spiral adalah suatu jalan tunggal menerus, yang berasal dari titik pusat, mengelilingi pusat dengan jarak yang berubah. Pola sirkulasi spiral adalah pola jaringan pergerakan yang tersusun melingkar dan berkembang dari satu titik pusat menuju area yang lebih luas melalui jalur yang berputar secara bertahap. Pola ini biasanya muncul di kawasan dengan perkembangan ruang yang mengikuti bentuk topografi atau elemen fisik tertentu, seperti bukit, danau, atau batas alam lainnya. Dalam pola spiral, jalur pergerakan membentuk lintasan melingkar yang terus meluas, sehingga menciptakan hubungan yang berkesinambungan antara pusat dan area sekitarnya tanpa harus bergantung pada jalur lurus atau persimpangan yang tajam. Keunggulan pola ini terletak pada alur pergerakannya yang cenderung lebih halus dan mengalir, cocok untuk kawasan permukiman atau kawasan hijau yang menekankan kenyamanan dan kontinuitas ruang. Namun, pola spiral juga memiliki tantangan, seperti potensi jarak tempuh yang lebih panjang dibandingkan pola linear atau grid, serta risiko orientasi ruang yang lebih sulit bagi pengguna baru karena bentuknya yang kurang simetris. Meskipun demikian, pola sirkulasi spiral dapat memberikan karakter ruang yang unik, organik, dan adaptif terhadap kondisi tapak, sehingga sering digunakan pada

kawasan dengan kebutuhan desain yang lebih kontekstual dan berbasis lanskap.



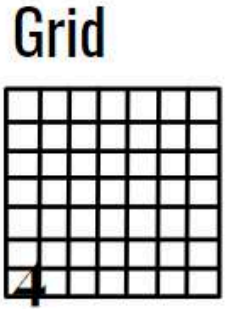
Sumber : Ching (2008)

GAMBAR 2.6 POLA SIRKULASI SPIRAL

4. Sirkulasi Grid (pola jaringan untuk distribusi merata)

Pola ini menunjukkan beberapa jalan yang menghubungkan titik, saling berpotongan dan membentuk titik simpul. Pola sirkulasi grid adalah pola jaringan pergerakan yang tersusun dari ruas-ruas jalan yang saling berpotongan secara teratur membentuk kotak-kotak atau kisi. Pola ini menghasilkan struktur yang repetitif, simetris, dan mudah dibaca, sehingga mempermudah orientasi pengguna dalam bermobilitas. Dalam konteks perencanaan kota, pola grid memberikan tingkat konektivitas yang tinggi karena setiap titik umumnya dapat dicapai melalui berbagai rute alternatif. Hal ini menjadikan distribusi arus pergerakan lebih merata dan mengurangi ketergantungan pada satu koridor utama. Keunggulan lain dari pola grid adalah fleksibilitasnya dalam menampung perubahan intensitas penggunaan lahan, perkembangan kota secara bertahap, serta integrasi moda transportasi, termasuk jalur pejalan kaki dan sepeda.

Namun, pola grid juga memiliki keterbatasan, terutama pada kondisi topografi yang tidak rata atau kawasan dengan elemen alam yang tidak memungkinkan keteraturan bentuk. Selain itu, banyaknya persimpangan dapat meningkatkan potensi konflik lalu lintas jika tidak dikelola dengan baik. Meskipun demikian, pola sirkulasi grid tetap menjadi salah satu pola paling efektif untuk kawasan urban karena kemampuannya menciptakan konektivitas kuat, kemudahan navigasi, dan struktur ruang yang terorganisasi.

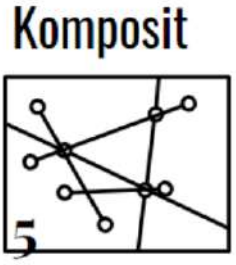


Sumber : Ching (2008)

GAMBAR 2.7 POLA SIRKULASI GRID

5. Sirkulasi Komposit (gabungan beberapa pola sirkulasi)

Pola sirkulasi komposit adalah pergerakan yang terbentuk dari kombinasi dua atau lebih pola sirkulasi dasar, seperti linear, radial, dan grid, sehingga menciptakan struktur jaringan yang lebih kompleks dan adaptif. Dalam konteks perencanaan kota, pola komposit muncul ketika suatu kawasan memiliki kebutuhan pergerakan yang beragam—misalnya orientasi arah yang berbeda, adanya pusat aktivitas ganda, atau kondisi fisik yang tidak memungkinkan penerapan satu pola sirkulasi tunggal. Pola ini sering diterapkan pada kawasan dengan perkembangan bertahap (*incremental development*) atau pada area dengan berbagai fungsi saling berinteraksi, seperti pusat kota, kawasan komersial campuran, dan lingkungan transit-oriented. Keunggulan pola sirkulasi komposit terletak pada fleksibilitasnya: jaringan jalan dapat menyediakan jalur alternatif, meningkatkan konektivitas, dan mengurangi beban pada satu koridor tertentu. Namun, kompleksitas ini juga menuntut pengaturan yang lebih cermat, baik dari segi hierarki jalan, manajemen simpang, maupun pengaturan arus kendaraan dan pejalan kaki, agar tidak menimbulkan konflik pergerakan.



Sumber: Ching (2008)

GAMBAR 2.8 POLA SIRKULASI KOMPOSIT

Adapun sirkulasi dapat dibagi menjadi 3 berdasarkan fungsinya (Logi Tofani , 2011), yaitu:

1. Sirkulasi Manusia

   Pergerakan manusia akan mempengaruhi sistem sirkulasi dalam tapak. Sirkulasi manusia dapat berupa pedestrian atau plaza yang membentuk hubungan erat dengan aktivitas kegiatan di dalam tapak. Hal yang perlu diperhatikan, antara lain lebar jalan, pola lantai, kejelasan orientasi, lampu jalan, dan fasilitas penyeberangan (Hari, 2009). Adapun beberapa ciri dari sirkulasi manusia, antara lain:

   a. Kelonggaran dan fleksibel dalam bergerak
   b. Berkecepatan rendah
   c. Sesuai dengan skala manusia

2. Sirkulasi Kendaraan

   Sirkulasi kendaraan merupakan alur pergerakan kendaraan melalui jaringan jalan untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lain. Aditya Hari (2008) mengungkapkan bahwa secara hierarki sirkulasi kendaraan dapat dibagi menjadi 2 jalur, yakni antara lain:

   a. jalur distribusi, yaitu jalur untuk gerak perpindahan lokasi
   b. jalur akses, jalur yang melayani hubungan jalan dengan pintu masuk bangunan.

3. Sirkulasi Barang

   Sirkulasi barang umumnya disatukan atau menumpang pada sistem sirkulasi lainnya. Namun, pada perancangan tapak dengan fungsi tertentu sistem sirkulasi barang menjadi sangat penting untuk diperhatikan. Contoh sistem sirkulasi barang secara horizontal dan vertikal adalah lift barang, *conveyor belt*, jalur troli, dan lain-lain.

2.2.3.2 Sirkulasi *Flow*

Menurut Gehl (2010 – *Cities for People*), "*flow*" adalah aliran pergerakan yang terbentuk dari interaksi antara kapasitas ruang dengan volume aktivitas penggunanya. Flow yang baik dilihat dari kelancaran arus, keterbacaan jalur, kecepatan stabil, dan tidak ada konflik antar-moda. Dalam konsep *flow,* terdapat beberapa poin yang harus diperhatikan antara lain :

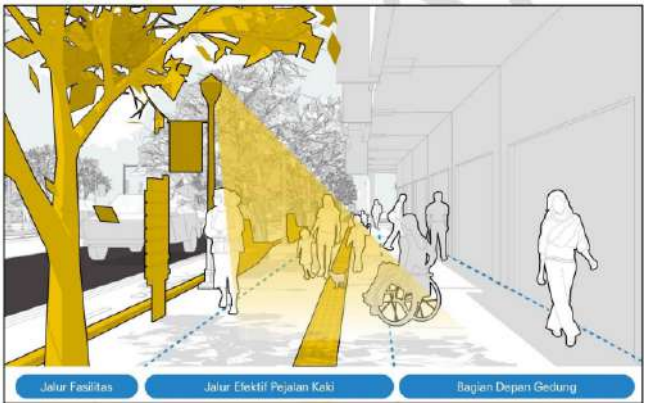
a. Kontinuitas, yaitu mempertahankan konsistensi penggunaan elemen-elemen sepanjang jalan atau bangunan, serta menjaga saling terhubungnya antar ruang.
b. Konektivitas, yaitu memperhatikan hubungan antara ruang yang saling berkesinambungan.
c. *Loop,* yaitu sirkulasi yang terus menerus tanpa ada titik awal atau titik akhir dengan tujuan untuk mengurangi kepadatan pengguna di titik-titik tertentu.

2.2.4 Standar Desain

2.2.4.1 Standar Desain Jalur Pejalan Kaki

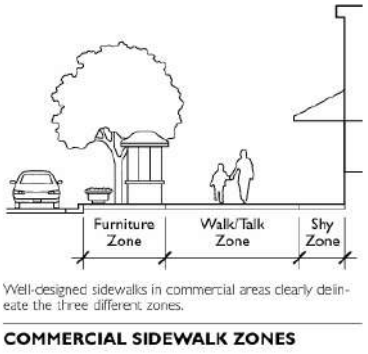
1. Pembagian Zona Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki dibagi menjadi 3 zona, yaitu zona jalur fasilitas, jalur efektif pejalan kaki, dan bagian depan gedung. Dimensi masing-masing zona akan berbeda-beda tergantung lokasi jalur pejalan kaki seperti yang sudah tertera dalam tabel dimensi jalur pejalan kaki.



Sumber : Permen PUPR

GAMBAR 2.9 ZONASI JALUR PEJALAN KAKI



Sumber :American Planning & Urban Design Standards

GAMBAR 2.10 ZONASI JALUR PEJALAN KAKI

Berdasarkan pedoman teknis menurut Peraturan Menteri PUPR, penentuan dimensi jalur pejalan kaki ditentukan berdasarkan kriteria jalannya.

TABEL 2.3 TABEL JENIS KEBUTUHAN JALAN

Lokasi		**Arus Pejalan Kaki**	**Kerb**	**Jalur Fasilitas**	**Lebar Efektif**	**Bagian Depan Gedung**	**Dimensi Total**
Jalan Arteri	CBD, sepanjang taman, sekolah, & pusat pembangkit pejalan kaki lainnya	80 pejalan kaki/menit	0,15 m	1,2 m	2,75 - 3,75 m	0,75 m	5-6 m
Jalan Kolektor	CBD, sepanjang taman, sekolah, & pusat pembangkit pejalan kaki lainnya	60 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,9 m	2- 2,75 m	0,35 m	3,5 - 4m
Jalan Lokal	Pelayanan inklusi	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	3 m	0,15 m	4 m
	Wilayah perumahan	35 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,6 m	1,5 m	0,15 m	2,5 m
	Lainnya	50 pejalan kaki/menit	0,15 m	0,75 m	1,9 m	0,15 m	3 m

Sumber : Permen PUPR

Lebar efektif lajur pejalan kaki dengan kebutuhan dua orang pengguna kursi roda dan dua orang dewasa dengan barang berjalan berpapasan minimal adalah 185 cm. Namun jika penyediaan minimal 185 cm tersebut tidak dapat dipenuhi, dapat dilakukan intervensi di ruang jalan melalui :

a. Pengurangan jumlah lajur kendaraan yang masih sesuai standar.
b. Penyempitan lajur kendaraan.
c. Penutupan saluran drainase.
d. Pelebaran jalur pejalan kaki dengan bekerja sama dengan pemilik lahan privat.

Namun, jika intervensi diatas masih tidak memungkinkan, terdapat beberapa langkah mitigasi seperti :

a. Melakukan pendekatan *shared street.*

b. *Passing place/*jalur untuk mendahului sebagai tempat alternatif.

c. Alternatif rute lain untuk jalur pejalan kaki.

2. Jenis Jalur Pejalan Kaki

TABEL 2.4 JENIS JALAN DENGAN JALUR PEJALAN KAKI

Sistem Jaringan Jalan	Fungsi Jalan	Batas Kecepatan Operasional (km/jam)	Tipe Jalan	Jenis Jalur Pejalan Kaki	Penyeberangan	
					Jenis	Fasilitas Pendukung
Primer	Arteri	≤ 40	2/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang	Rambu, marka, APILL, penerangan
		≤ 40	4/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang	Rambu, marka, APILL, lapak tunggu, penerangan
		≤ 60	6/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang atau tidak sebidang	-Penyeberangan sebidang: rambu, marka, APILL, lapak tunggu, penerangan -Penyeberangan tidak sebidang: jembatan atau terowongan
	Kolektor	≤ 40	2/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang	Rambu, marka
		≤ 40	4/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang	Rambu, marka, APILL, lapak tunggu
		≤ 60	6/2 Tak terbagi	Trotoar berpagar dengan akses pada penyeberangan dan halte bus	Sebidang	Rambu, marka, APILL, lapak tunggu

Sekunder	Arteri	≤ 30	2/2 Tak terbagi	Trotoar	Sebidang	Rambu, marka, APILL
		≤ 30	4/2 Tak terbagi	Trotoar	Sebidang	Rambu, marka, APILL, lapak tunggu
	Kolektor	≤ 30	2/2 Tak terbagi	Trotoar	Sebidang	Rambu, marka
		≤ 30	4/2 Tak terbagi	Trotoar	Sebidang	Rambu, marka, APILL, lapak tunggu
	Lokal	≤ 30	2/2 Tak terbagi	Trotoar	Sebidang	Rambu, marka

Sumber : Permen PUPR

Berdasarkan riset dari ITF (2012) berjudul *"Pedestrian Safety, Urban Space and Health",* implementasi jalur pejalan kaki yang berhasil dilihat dari pemenuhan beberapa indikasi, antara lain :

a. Tercipta kondisi jalan yang aman untuk kelompok golongan rentan seperti anak-anak, lansia, dan difabel).
b. Meningkatnya penggunaan transportasi, untuk mengurangi volume kendaraan yang kemudian akan mengurangi kemacetan dan konflik perebutan ruang jalan antara pejalan kaki, pengguna kendaraan bermotor, dan berbagai pengguna jalan lainnya.
c. Berkurangnya jumlah perjalanan menggunakan kendaraan bermotor berupa mobil pada kota yang jaringan jalan mendukung keberadaan transportasi publik, sepeda, dan berjalan kaki.
d. Berkurangnya jumlah perjalanan pendek menggunakan kendaraan bermotor.
e. Pengurangan tingkat *urban sprawl.*
f. Peningkatan tingkat kesehatan akibat meningkatnya kualitas udara dan berkurangnya tingkat kebisingan, peningkatan kesehatan termasuk kesehatan mental dan level konsentrasi dan penurunan perasaan ketegangan dan tingkat stres.
g. Meningkatnya estetika lingkungan urban.

Secara umum, keberadaan jalur pejalan kaki dapat dinilai manfaatnya berdasarkan *cost-benefit framework,* antara lain:

a. Penghematan biaya kesehatan.

Peningkatan aktivitas fisik dapat memberikan manfaat besar bagi individu, khususnya dalam mengurangi tingkat morbiditas dan mortalitas serta berbagai penyakit lain yang terkait dengan kurangnya aktivitas. Peningkatan kesehatan ini juga kemungkinan besar dapat menurunkan biaya perawatan kesehatan bagi masyarakat. Selain itu, beberapa argumen menyatakan bahwa kondisi kesehatan yang lebih baik dapat meningkatkan produktivitas dan mengurangi ketidakhadiran di tempat kerja.

b. Penghematan kemacetan.

Peralihan dari penggunaan kendaraan bermotor ke berjalan kaki membuat berkurangnya volume kendaraan bermotor di badan jalan dan berkurangnya kemacetan di jalan.

c. Penghematan biaya operasional kendaraan.

Individu dapat menghemat biaya pemeliharaan kendaraan, termasuk bahan bakar, depresiasi, dan ban.

d. Perubahan tingkat keselamatan jalan dan pejalan kaki.

Keselamatan menjadi faktor penting terutama ketika jalur terpisah bagi pejalan kaki atau inisiatif keselamatan dan kesadaran berlalu lintas diterapkan, karena hal tersebut mengurangi peluang terjadinya kecelakaan antara kendaraan dan pejalan kaki.

e. Penghematan polusi lingkungan.

Melalui pengurangan emisi gas rumah kaca, polusi udara, dan polusi air.

f. Pengurangan kebisingan.

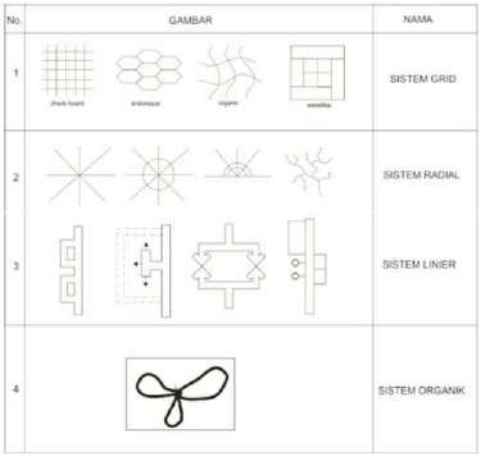
Peralihan menuju berjalan kaki sebagai moda transportasi dapat mengurangi kebisingan kendaraan, terutama di kawasan permukiman di mana sensitivitas terhadap kebisingan dan biaya yang ditimbulkannya sangat tinggi.

Selain itu, ada beberapa manfaat komunitas yang mencerminkan karakteristik lokal dan sosial dari aktivitas berjalan kaki [Tolley (2003) dan Litman (2010)], beberapa manfaat tersebut antara lain :

a. Kelayakhunian (*livability),* kualitas lingkungan lokal, aktivitas berjalan kaki meningkatkan lingkungan tersebut melalui pengurangan lalu lintas dan kecepatan kendaraan.
b. Pengembanga ekonomi, dampaknya terhadap aktivitas komersial dan pergeseran pengeluaran konsumen menuju bisnis-bisnis lokal.
c. Keadilan sosial, berjalan kaki membantu meningkatkan mobilitas dan aksesibilitas bagi kelompok masyarakat yang kurang beruntung.

2.2.4.2 Standar Desain Sirkulasi

Sirkulasi merupakan elemen rancang kota yang membentuk pola kegiatan kota. Sirkulasi perkotaan terdiri atas berbagai aspek yang mencakup pola, struktur, kelengkapan jalan, lalu lintas, dan tempat parkir (Shirvani, 1985). Pola sirkulasi antara lain :



Sumber : Ching (2008)

GAMBAR 2.11 JENIS-JENIS POLA SIRKULASI

1. Linier

   Jalan yang lurus dapat menjadi unsur mengorganisir utama deretan ruang. Jalan dapat berbentuk lengkung atau berbelok arah, memotong jalan lain, bercabang-cabang, atau membentuk putaran (*loop*). Pola ini dicirikan oleh adanya satu jalan utama atau koridor yang menjadi tulang punggung pergerakan, dengan permukiman atau fungsi lain berkembang di sepanjang kedua sisinya. Bentuk pola linear seperti jaringan jalan yang memanjang, umumnya mengikuti topografi alami (seperti garis pantai atau sungai) atau jalur transportasi utama, contohnya seperti koridor, jalur pantai, atau jalur rel kereta api. Dalam

pola ini, semua pergerakan terpusat di satu jalur sehingga rentan terhadap kemacetan. Ciri-ciri pola sirkulasi linier, antara lain (Sofyan, 2010 ; Tofani, 2011 ; Yadnya, 2012):

a) Sirkulasi pergerakan padat bila panjang jalan tak terbatas dan hubungan aktivitas kurang efisien.
b) Gerakan hanya 2 arah dan memiliki arah yang jelas.
c) Cocok untuk sirkulasi terbatas.
d) Perkembangan pembangunan sepanjang jalan.
e) Mengarahkan sirkulasi pada titik pusat.

2. Radial

Konfigurasi radial memiliki jalan-jalan lurus yang berkembang dari sebuah pusat bersama. Pola ini menggabungkan jalan-jalan yang menyebar keluar dari pusat kota (radial) dengan jalan-jalan melingkar (konsentris) yang mengelilingi pusat tersebut. Bentuk sirkulasi ini dimulai dari pusat kota (titik fokus) dengan jalan-jalan utama yang memancar dari titik tersebut dan saling berhubungan dengan jalan-jalan yang melingkar atau berbentuk cincin. Ciri-ciri dari pola sirkulasi radial adalah sebagai berikut (Sofyan, 2010 ; Tofani, 2011 ; Yadnya, 2012):

a. Orientasi jelas.
b. Kurang mengindahkan kondisi alam.
c. Sulit dikombinasikan dengan pola yang lain.
d. Menghasilkan bentuk yang ganjil.
e. Menunjang keberadaan monumen penting.
f. Mengarahkan sirkulasi pada titik pusat.

3. Pola Grid

Konfigurasi grid terdiri dari dua pasang jalan sejajar yang saling berpotongan pada jarak yang sama dan menciptakan bujur sangkar atau kawasan ruang segi empat. Pola ini merupakan bentuk paling umum yang dicirikan oleh jalan-jalan yang saling berpotongan pada sudut tegak lurus (90°), membentuk blok-blok persegi atau persegi panjang yang seragam. Dalam pola ini, jalan primer dan jalan

sekunder memiliki hierarki yang jelas. Ciri-ciri pola sirkulasi grid adalah sebagai berikut (Sofyan, 2010 ; Tofani, 2011 ; Yadnya, 2012):

a. Memungkinkan gerakan bebas dalam banyak arah sehingga hubungan aktivitas kompak dan efisien.
b. Menata grid berdasarkan sistem hirarki jalan.
c. Penataan bangunan di sisi jalan dengan karakter yang berbeda.
d. Dapat terjadi masalah kemacetan pada titik simpul ditanggulangi dengan mengatur sirkulasi searah.
e. Akibat dimensi yang sama pada grid secara visual akan menciptakan kesan monoton.
f. Kurang mengindahkan kondisi alam seperti topografi keistimewaan tapak.
g. Semakin jauh dari simpul jalan pergerakan semakin baik namun pada titik simpulnya dapat menimbulkan kemacetan akibat banyak arah sirkulasi yang ditampung pada titik simpul tersebut.

4. Pola Organik

Konfigurasi yang terdiri dari jalan-jalan yang menghubungkan titik-titik tertentu Pola sirkulasi organik, atau sering disebut pola tidak teratur (irregular pattern), adalah pola yang berkembang secara alami dan spontan seiring waktu, tanpa perencanaan geometris yang kaku pada awalnya.dalam ruang. Pola sirkulasi organik, atau sering disebut pola tidak teratur (irregular pattern), adalah pola yang berkembang secara alami dan spontan seiring waktu, tanpa perencanaan geometris yang kaku pada awalnya. Ciri-ciri pola sirkulasi organik adalah sebagai berikut (Sofyan, 2010 ; Tofani, 2011 ; Yadnya, 2012):

a. Peka terhadap kondisi alam.
b. Ditandai dengan garis-garis lengkung berliku-liku.
c. Pada tapak yang luas sulit diterapkan karena sulit berorientasi.

2.2.4.3 Standar Desain Ruko Komersial

Dalam *"Time-Saver Standards for Building Types, 2nd Edition",* standar desain ruko (istilah di wilayah Asia Tenggara untuk bangunan komersial) dapat diambil dari pembahasan mengenai tipologi bangunan

commercial retail shops. Buku ini fokus pada standar dimensi, *clearance* (jarak bebas), dan persyaratan fungsional untuk memastikan efisiensi, kenyamanan, dan keselamatan. Ruko komersial harus memiliki desain fasad depan yang menarik untuk mengambil perhatian pengunjung.

Sedangkan menurut *American Planning Association,* terdapat beberapa ketentuan yang mengatur standar ruko komersial yang ideal, antara lain:

1. Etalase Komersial
    a. *Natural Access Control*
        - Penanda jalur publik terlihat jelas
        - Menggunakan rambu untuk mengarahkan pengunjung ke tempat parkir dan pintu masuk
        - Mencegah akses mudah ke atap
        - Menyediakan tempat parkir belakang dengan pintu masuk belakang untuk toko

    b. *Natural Surveillance*
        - Visibilitas yang baik, ditandai dengan adanya jendela yang mengarah ke tempat parkir di belakang toko (jika ada) untuk mempermudah pengawasan. Rambu/*signage* di jendela hanya boleh menutupi kurang dari 15% area jendela, serta harus ada *view* yang tidak terhalang objek apapun agar ada pandangan/*view* jelas dari ruko ke jalan, ruko ke jalur pejalan kaki, ruko ke area parkir, dan kendaraan yang lewat.
        - Pencahayaan mengkomplemen eksterior bangunan tanpa menyebabkan silau akibat pencahayaan yang berlebihan atau tidak tepat.
        - Hindari membuat ruang yang tersembunyi di area *loading*
        - Membuat area pengelolaan air hujan sebagai elemen visual seperti kolam, alih-alih area berpagar, tetapi area tersebut dipastikan terlihat dari bangunan dan jalan di sekitarnya untuk keamanan.
        - Sediakan pengawasan visual atau elektronik untuk semua pintu masuk

Tingkatan pencahayaan untuk tipologi bangunan komersial *Territorial Reinforcement :*

TABEL 2.5 STANDAR TINGKAT PENCAHAYAAN TAPAK

Fitur Tapak	Tingkat pencahayaan (Lumens)
Jalur masuk	10
Area Publik	30
Area Private	20
Parkir Mandiri	1.0
Parkir Pengunjung	2.0
Jalur Pejalan Kaki	0.9

Sumber : American Planning & Urban Design Standards

a) Jika memungkinkan, tandai batas properti dengan pagar tanaman, pagar rendah, atau gerbang.
b) Bedakan area pribadi dari ruang publik.
c) Identifikasi toko dengan rambu dinding untuk toko yang parkir di belakang.

2. Area Perbelanjaan Komersial

a. Natural Access Control

- Gunakan penanda untuk menandai dengan jelas jalur masuk/*entrance*
- Memisahkan area publik dengan jalur pejalan kaki dengan penggunaan *paving* dan vegetasi yang berbeda
- Memisahkan zona logistik dari area parkir publik

b. Natural Surveillance

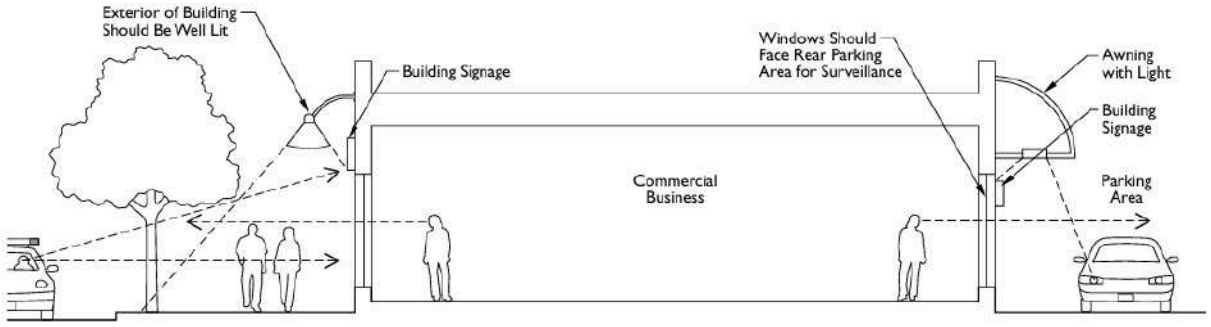
- Menggunakan pencahayaan intensitas tinggi dengan luminer khusus di garasi parkir untuk meminimalkan tempat persembunyian. Lantai garasi parkir harus terlihat dari jalan atau lantai dasar.
- Hindari membuat area bongkar muat dengan gang buntu atau titik buta.

c. *Territorial Reinforcement*

- Menandakan area privat dengan vegetasi, pagar tiang dan pilar
- Jumlah pintu masuk seminimal mungkin dan terlihat jelas dan tersorot

d. *Manajemen*

- Membuat tempat parkir tertutup untuk karyawan yang bekerja malam hari.
- Bekerja sama dengan komunitas komersial untuk membantu kegiatan komersial



Sumber : American Planning & Urban Design Standards

GAMBAR 2.12 STANDAR DESIGN SHOPHOUSE KOMERSIAL

2.2.5 Teori Analisis Tapak

Menurut Edward T. White dalam bukunya Site Analysis: Diagramming Information for Architectural Design, site analysis merupakan proses pengumpulan, pengorganisasian, dan interpretasi data tapak yang digunakan sebagai dasar dalam pengambilan keputusan desain. Analisis tapak dilakukan untuk memahami hubungan antara kondisi eksisting tapak dengan respon desain yang akan dihasilkan. Edward T. White menekankan bahwa tapak bukan hanya sekadar lokasi fisik, tetapi merupakan suatu sistem yang memiliki karakter lingkungan, sosial, visual, dan aktivitas yang saling berkaitan. Oleh karena itu, proses analisis tapak harus mampu menerjemahkan berbagai informasi lapangan menjadi pertimbangan desain yang terukur dan kontekstual.

Dalam pendekatan T. White, *site analysis* dilakukan melalui metode diagramatis untuk mempermudah identifikasi hubungan antar elemen tapak, potensi kawasan, serta permasalahan yang mempengaruhi proses perancangan. White menjelaskan bahwa tapak bukanlah elemen pasif, melainkan jaringan aktif yang memiliki hubungan dengan aktivitas manusia, sirkulasi, kondisi lingkungan, hingga pola sosial budaya. Oleh karena itu, bangunan yang dirancang harus mampu "menenun" *(weaving together)* dirinya dengan konteks

kawasan sehingga tercipta hubungan yang harmonis antara bangunan dan lingkungan sekitarnya.

` **2.2.5.1** Komponen *Site Analysis*

1. Analisis Lokasi

Analisis lokasi mencakup posisi tapak dalam konteks kota atau kawasan yang lebih luas. Analisis ini meliputi keterhubungan tapak terhadap jaringan jalan, pusat aktivitas, transportasi, serta fungsi kawasan di sekitarnya. Tujuannya untuk memahami peran strategis tapak dalam sistem perkotaan.

2. Analisis Sirkulasi

Analisis sirkulasi dilakukan untuk memahami pola pergerakan kendaraan maupun pejalan kaki di dalam dan sekitar tapak. Aspek ini mencakup akses masuk-keluar, konektivitas jalur pedestrian, titik konflik pergerakan, dan pola mobilitas pengguna kawasan.

3. Analisis Tata Guna Lahan

Analisis tata guna lahan bertujuan untuk mengetahui distribusi fungsi ruang pada kawasan, seperti area komersial, permukiman, fasilitas umum, maupun ruang terbuka. Analisis ini membantu memahami karakter aktivitas kawasan dan hubungan antar fungsi ruang.

4. Analisis Aktivitas Manusia

T. White menempatkan aktivitas manusia sebagai elemen penting dalam site analysis. Analisis ini dilakukan untuk memahami pola aktivitas pengguna, intensitas penggunaan ruang, waktu aktivitas, serta interaksi sosial yang terjadi pada kawasan. Aspek ini mencakup aktivitas sosial, budaya masyarakat, karakter pengguna, pola interaksi, hingga perilaku pengguna ruang. Analisis ini bertujuan agar desain dapat merespon kebutuhan dan karakter masyarakat sekitar.

5. Analisis Kondisi Fisik dan Lingkungan

Analisis fisik mencakup kondisi topografi, vegetasi, iklim, pencahayaan matahari, arah angin, drainase, kebisingan, serta kualitas visual tapak. Aspek ini digunakan untuk menentukan respon desain terhadap kenyamanan dan kualitas lingkungan.

6. Analisis Visual

Analisis visual dilakukan untuk memahami kualitas pandangan (view), landmark, orientasi ruang, dan elemen visual kawasan. Analisis ini penting dalam membentuk karakter dan identitas ruang.

2.3 Sintesa Literatur

TABEL 2.6 SINTESA LITERATUR

Sasaran	Komponen Teori	Isi Teori		Sumber	Kebutuhan Perancangan
Mengidentifikasi kondisi eksisting di koridor Kawasan Stasiun Depok Lama	Kondisi Eksisting Koridor	Elemen Koridor Jalan	Badan Jalan	Rob Krier (1979)	● Kondisi Fisik Eksisting Tapak
			Jalur pejalan kaki		
			Fasad		
			Elemen visual seperti lanskap dan *furniture* jalan		
			Elemen penanda seperti *signage* dan dekorasi (*streetscape*).		
		Fungsi Kegiatan	Aktivitas Komersial	"Life Between Buildings: Using Public Space" (1971/2011), John Gehl	● Kondisi Aktivitas Eksisting
			Aktivitas Pengguna		
	Ruang Publik	Elemen Jalur Pejalan Kaki	Trotoar	Permen PUPR:	● Kondisi Eksisting

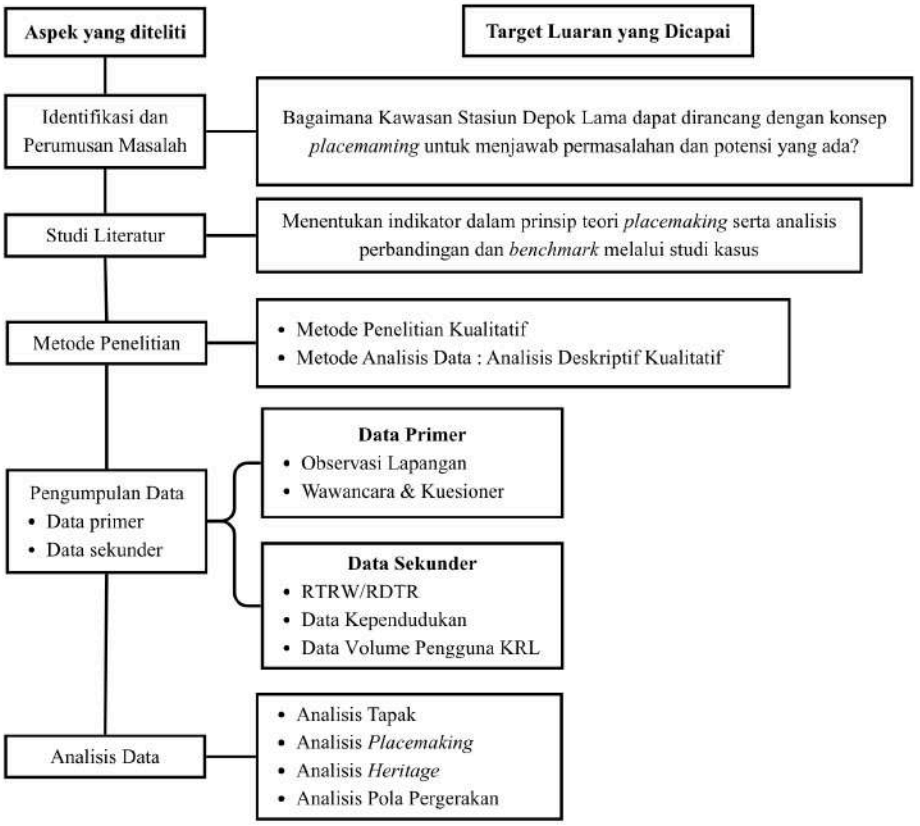
			Drainase	Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki No. 07/P/BM/2023	Ruang Publik
Mengidentifikasi aspek-aspek konsep *placemaking* yang relevan dengan Koridor Kawasan Stasiun Depok Lama.	Prinsip-prinsip Teori *Placemaking*	1. *Access & Linkages*	● *Continuity* ● *Connected* ● *Readable* ● *Walkable* ● *Convenient* ● *Accessible*	*Project for Public Place (PSS)*	● Penerjemahan Prinsip *Placemaking* pada lokasi penelitian - Aksesibilitas jalan - Diversifikasi fungsi kegiatan - Kondisi sosial - Citra kawasan
		2. *Uses & Activities*	● *Active* ● *Vital* ● *Real* ● *Useful* ● *Sustainable*		
		3. *Sociability*	● *Diverse* ● *Stewardship* ● *Cooperative* ● *Neighborly* ● *Friendly*		

			● *Interactive* ● *Welcoming*		
		4. *Comfort & Image*	● *Safe* ● *Clean* ● *Green* ● *Walkable*		
Menganalisis hasil identifikasi kondisi eksisting Koridor Kawasan Stasiun Depok Lama.		1. Ruang publik	● Kenyamanan Ruang Publik ● Fasilitas pemenuhan ruang publik	Danisworo (2004)	Kondisi Fisik Tapak Berdasarkan Elemen Teori
Menyusun desain perancangan kawasan dengan pendekatan *placemaking*		Elemen *placemaking* dan Dasar *Design*	*Access & Linkage* - *Readable* Pengadaan signage untuk meng-highlight penanda	*American Planning & Urban Design Standards*	● Standar Desain Berdasarkan Kebutuhan

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN



Sumber : Hasil Olahan Penulis

GAMBAR 3.1 BAGAN KERANGKA PENELITIAN

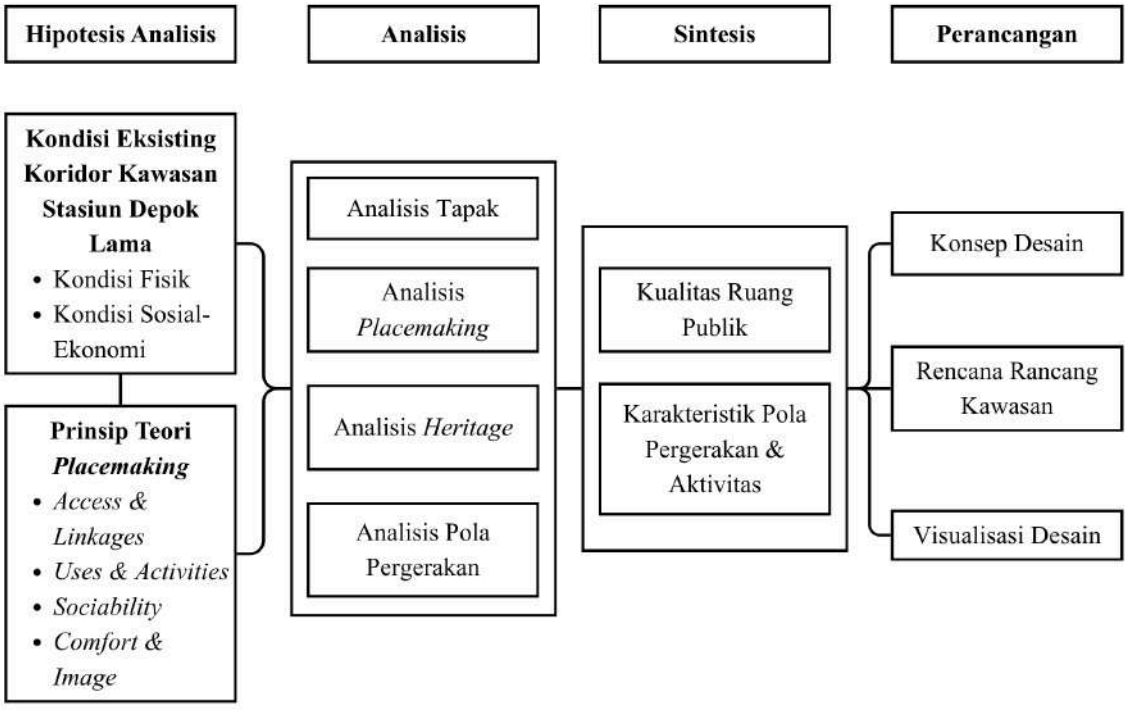
3.1 Metode Penelitian

Metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan deskriptif-kualitatif dengan fokus pada studi kasus kawasan Stasiun Depok Lama. Metode deskriptif kualitatif sendiri merupakan suatu metode yang melukiskan, mendeskripsikan, serta memaparkan apa adanya kejadian objek yang diteliti berdasarkan situasi dan kondisi ketika penelitian itu dilakukan (Sugiyono, 2017). Tujuan dari terpilihnya metode ini adalah adalah merumuskan rekomendasi desain kawasan yang dapat mengakomodir konsep *placemaking.* Dalam metode ini, proses perancangan dilakukan berdasarkan tahapan analisis spasial, identifikasi kebutuhan pengguna, penyusunan konsep perancangan, hingga pengembangan desain kawasan. Metode ini memungkinkan pemahaman kontekstual terhadap kondisi eksisting serta penyusunan solusi desain berbasis kebutuhan nyata masyarakat.

3.2 Metode Perancangan

Metode perancangan yang digunakan dalam penelitian ini mengacu pada pendekatan perancangan kontekstual, dengan tahapan sistematis untuk menghasilkan rancangan kawasan yang berbasis konsep *placemaking*. Pendekatan partisipatif dan kontekstual digunakan untuk memprioritaskan kebutuhan masyarakat sebagai dasar perancangan menekankan pada integrasi antara hasil analisis spasial, kebutuhan masyarakat, dan teori perancangan kota berkelanjutan.

3.3 Kerangka Perancangan



Sumber : Hasil Olahan Penulis

GAMBAR 3.2 BAGAN ALUR PERANCANGAN

3.4 Tahapan Penelitian

3.4.1 Identifikasi Masalah

Melakukan identifikasi tentang isu yang menjadi masalah di Koridor Stasiun Depok Lama. Tahap awal ini dilakukan untuk mengidentifikasi berbagai permasalahan utama yang ada di kawasan Stasiun Depok Lama, khususnya yang berkaitan dengan aksesibilitas, keterjangkauan fasilitas, kesenjangan spasial, dan belum optimalnya integrasi antara aktivitas kawasan dan simpul transportasi. Permasalahan ini menjadi latar belakang penting

untuk mengkaji bagaimana konsep *placemaking* dapat diterapkan di kawasan tersebut. Identifikasi dilakukan melalui observasi awal, studi dokumen perencanaan, serta temuan dari data sekunder dan lapangan.

3.4.2 Studi Literatur

Tahap ini dilakukan untuk mempelajari literatur yang akan digunakan sebagai kajian teori dalam penelitian ini. Studi literatur bertujuan untuk memperkuat landasan teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini. Literatur yang dikaji mencakup teori *Placemaking*, pendekatan desain berbasis ruang publik, *human centered design*, serta studi-studi terdahulu yang relevan. Kajian ini akan menjadi *benchmark* dalam menyusun kerangka berpikir dan kriteria perancangan kawasan.

3.4.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui kombinasi data primer dan sekunder;

1. Data primer diperoleh melalui observasi langsung di lapangan, survei aksesibilitas, wawancara dengan pengguna kawasan (komuter, pedagang, warga lokal), serta dokumentasi visual.
2. Data sekunder mencakup peta RDTR/RTRW, data kependudukan, data volume pengguna tahunan *commuterline,* dokumen perencanaan kota, citra satelit, serta data geospasial area penelitian.

3.4.4 Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan untuk penelitian ini, antara lain:

1. Analisis tapak, analisis ini dilakukan berdasarkan teori Edward T. White yang membagi analisis tapak ke dalam beberapa elemen, antar alain: Lokasi dan konteks kawasan, tata guna lahan sekitar, sirkulasi dan aksesibilitas, aktivitas dan pengguna, topografi, vegetasi dan ruang terbuka, iklim arah matahari dan angin, serta potensi dan kendala.
2. Analisis *Placemaking,* dilakukan dengan mengidentifikasi definisi dari masing-masing aspek *placemaking* yaitu :
    1) Access & Linkages, meliputi aspek: *continuity, proximity, connected, readable, walkable, convenient, accessible.*

2) Uses & Activities, meliputi aspek: *fun, active, vital, special, real, useful, indigenous, celebratory, sustainable.*
3) Comfort & Image, meliputi aspek : *safe, clean, green, walkable, sittable, spiritual, charming, attaractive, historic.*
4) Sociability, meliputi aspek: *diverse, stewardship, cooperative, neighborly, pride, friendly, interactive, welcoming.*

Berangkat dari hasil analisis ini kemudian akan menjadi dasar dalam menyusun konsep perancangan dan strategi desain kawasan yang menjawab permasalahan eksisting sekaligus meningkatkan kualitas ruang kota.

3.4.5 Perumusan Konsep Dasar Perancangan

Tahap awal dalam proses perancangan adalah merumuskan konsep dasar kawasan berdasarkan sintesis dari hasil analisis spasial dan sosial. Konsep ini mencakup strategi desain yang berisi solusi dari permasalahan, konsep perancangan yang akan diterapkan berangkat dari strategi desain, serta visi misi perancangan.

3.4.6 Penentuan Elemen-Elemen Dasar Perancangan

Berdasarkan konsep dasar yang telah disusun, tahap ini berfokus pada identifikasi dan perumusan elemen-elemen fisik perancangan kawasan, antara lain:

a. Zonasi fungsi kawasan.
b. Jaringan sirkulasi dan moda transportasi aktif (*pedestrian ways, cycle ways*, transportasi publik).
c. Ruang terbuka publik dan ruang interaksi sosial.
d. Street furniture
e. Fasad bangunan

3.4.7 Pengembangan *Site Plan* dan Visualisasi

Tahap ini merupakan implementasi dari konsep dan elemen perancangan ke dalam bentuk desain tapak (*site plan*). Proses ini melibatkan:

a. Penyusunan denah kawasan secara menyeluruh.
b. Visualisasi ruang dan sketsa (2D/3D).

3.4.8 Evaluasi Desain

Desain yang telah dikembangkan akan dievaluasi berdasarkan indikator keberhasilan *placemaking*, seperti:

a. Kenyamanan dan keamanan ruang publik termasuk ruang pejalan kaki, pesepeda, serta taman dengan melihat frekuensi masyarakat yang menggunakan ruang publik tersebut.
b. Aktivitas dan fungsi kegiatan yang beragam dan saling melengkapi untuk menghidupi kawasan.
c. Peningkatan citra dan karakteristik kawasan baik dari segi visual maupun fungsionalitas.
d. Evaluasi dilakukan dengan membandingkan desain dengan standar teoritis, serta dapat diperkuat melalui masukan dari *feedback* dari subjek perencanaan atau dari ahli.

3.4.9 Finalisasi Perancangan

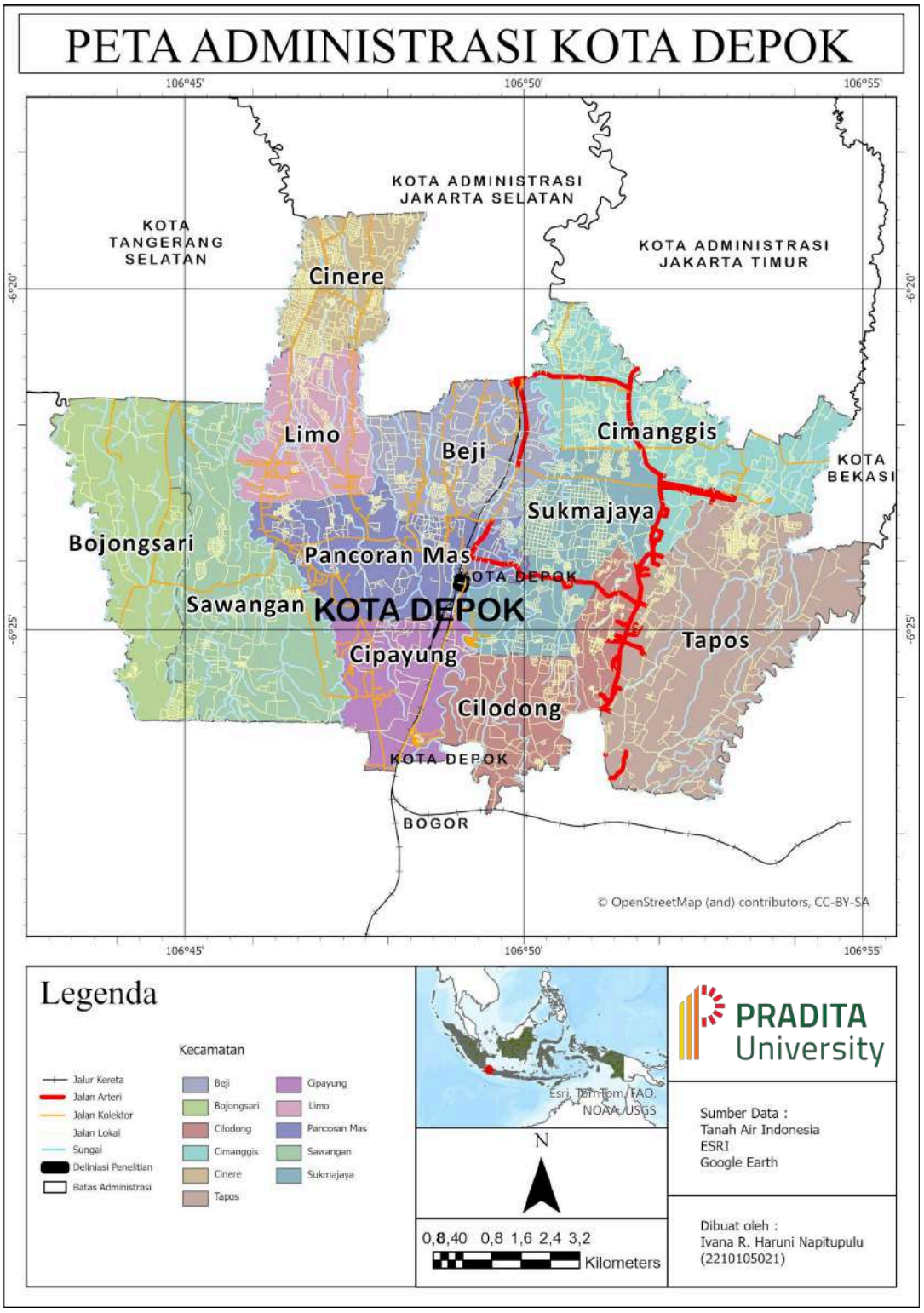
Setelah proses evaluasi, rancangan akhir kawasan disusun dalam bentuk dokumen desain yang lengkap, mencakup:

a. *Site plan* Koridor Kawasan Stasiun Depok Lama.
b. Visualisasi desain 3 dimensi.
c. Gambar detail ruang-ruang publik.
d. Rekomendasi kebijakan.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1 Gambaran Umum Kota Depok - Makro



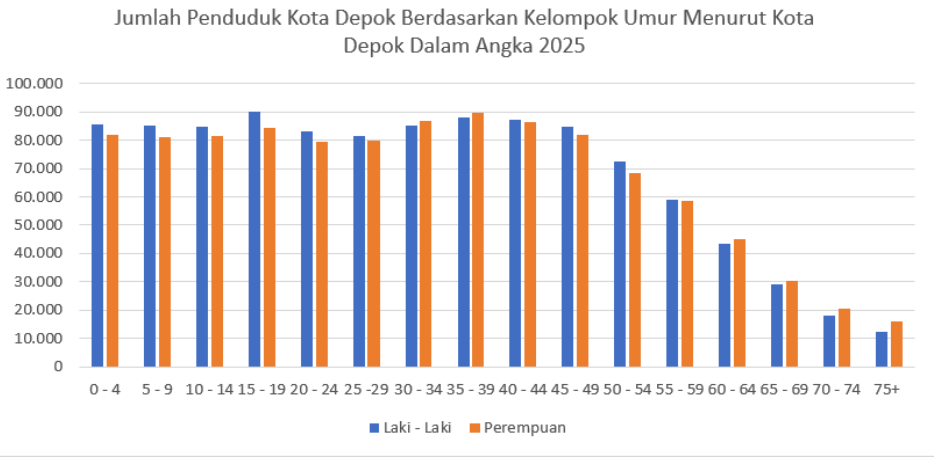
Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 4.1 PETA ADMINISTRASI KOTA DEPOK

Kota Depok adalah sebuah kotamadya di Provinsi Jawa Barat yang berbatasan langsung dengan Jakarta di bagian selatan sehingga, sering disebut sebagai Kota Satelit Jakarta. Berdasarkan Perda Kota Depok No. 9 Tahun 2022 tentang Tata Ruang Wilayah Kota Depok Tahun 2022-2042, kota ini memiliki wilayah seluas 199,91 km² yang terbagi ke dalam 11 kecamatan. Kecamatan terluas adalah Tapos dengan luasan 33,43 km² sedangkan, kecamatan tersempit adalah Cinere dengan luasan 5,27 km². Menurut BPS Kota Depok, ketinggian wilayah Kota Depok bervariasi dengan rentang 60 mdpl - 150 mdpl dan rata - rata 104 mdpl menunjukkan kontur dataran rendah hingga, perbukitan bergelombang lemah. Kota Depok juga dilewati oleh satu sungai besar yakni, Sungai Ciliwung yang menyebabkan banyaknya lembah sungai dengan kontur cukup curam di beberapa tempat. Secara administrasi, Kota Depok berbatasan dengan wilayah berikut;

a) Utara: Kota Jakarta Selatan, Kota Jakarta Timur (Provinsi DKI Jakarta), dan Kota Tangerang Selatan (Provinsi Banten).
b) Timur: Kota Bekasi dan Kabupaten Bogor (Provinsi Jawa Barat)
c) Selatan: Kabupaten Bogor (Provinsi Jawa Barat)
d) Barat: Kabupaten Bogor (Provinsi Jawa Barat)

Berdasarkan Kota Depok Dalam Angka 2025, penduduk Kota Depok berjumlah 2.163.635 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk per tahun 2020-2024 (%) sebesar 1,37. Penduduk terbanyak berada pada Kecamatan Tapos dengan 278.704 jiwa dan tersedikit pada Kecamatan Cinere dengan 100.988 jiwa. Walau begitu jika dibandingkan dengan luasan, kepadatan tertinggi ada di Kecamatan Cipayung dengan 16.578 jiwa/km² dan 188.488 jiwa penduduk. Mayoritas penduduk Kota Depok berada di dalam usia produktif (15 - 64 tahun) sebesar 1.534.140 jiwa. Lalu, total penduduk laki - laki sebesar 1.088.759 jiwa dan penduduk perempuan sebesar 1.074.876 jiwa.



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 4.2 DIAGRAM PENDUDUK KOTA DEPOK BERDASARKAN KELOMPOK UMUR

Kota Depok sendiri dikenal sebagai daerah yang sangat heterogen secara etnis dengan komposisi suku Betawi, Sunda, dan Jawa sebagai suku bangsa utama. Namun, terdapat juga komunitas dari suku lain seperti, Batak dan Minangkabau yang lebih kecil di Kota Depok. Hal ini menunjukkan bahwa Kota Depok adalah kota dengan banyak pendatang dan mobilitas penduduknya sangat tinggi. Mayoritas penduduk Kota Depok beragama Islam dengan 1.875.655 jiwa dan menggunakan Bahasa Indonesia sebagai bahasa sehari - hari tetapi, beberapa kelurahan yang berbatasan dengan Kabupaten Bogor menggunakan Bahasa Sunda.

Dari segi ekonomi, persentase penduduk miskin di Kota Depok sebesar 2,34% dengan jumlah 62.600 jiwa. Masyarakat yang dikategorikan berada dibawah garis kemiskinan mempunyai penghasilan dibawah Rp 843.893 / kapita / bulan. Penduduk Kota Depok mayoritas bekerja sebagai buruh / karyawan / pegawai dengan total 64,48% penduduk di atas 15 tahunnya memiliki profesi tersebut. Hal ini tidak lepas dari posisi Kota Depok sebagai penyangga Jakarta dan julukan "Kota Transit" karena banyaknya angkutan umum atau komuter yang menuju ke arah Jakarta setiap harinya untuk bekerja.

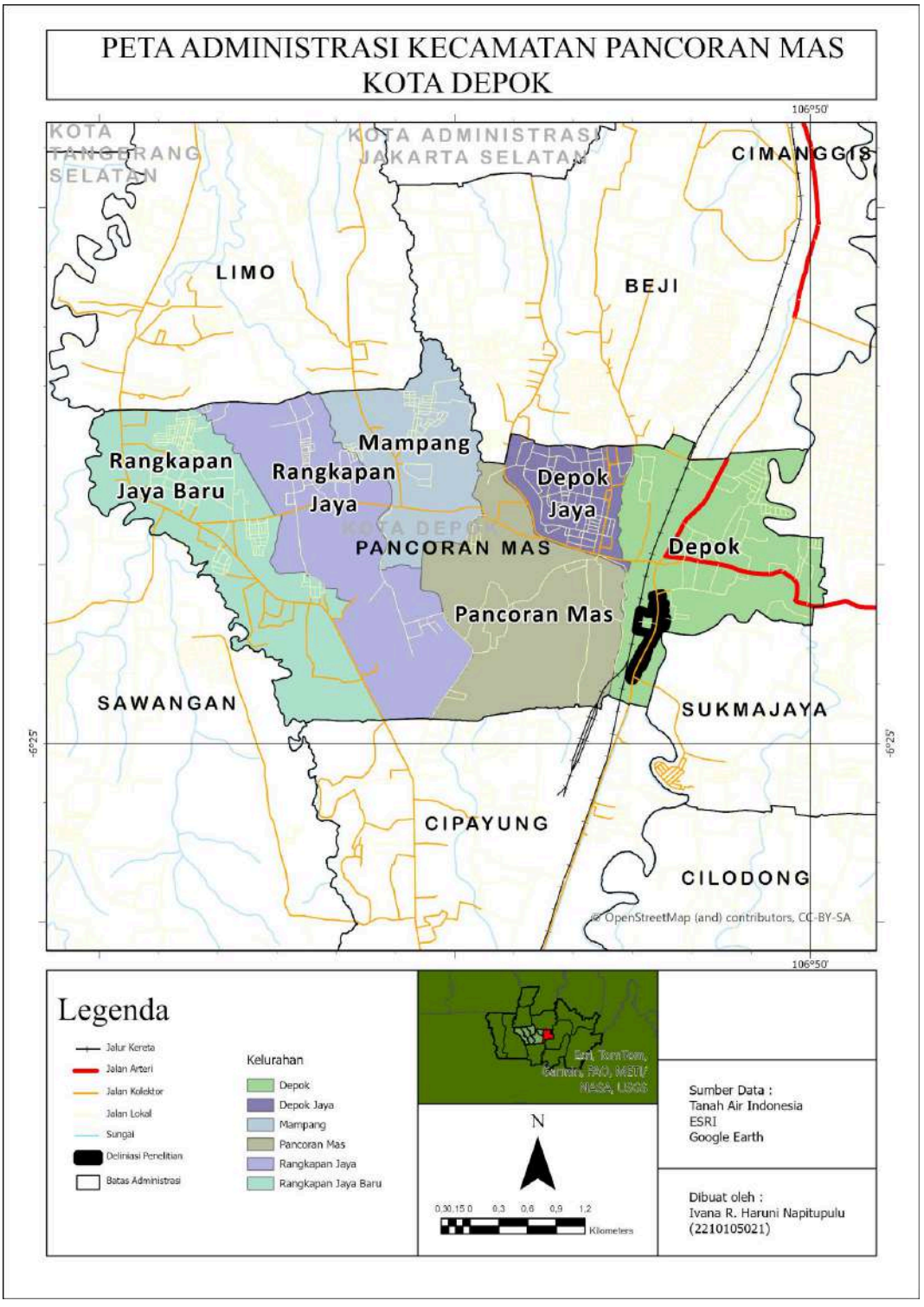
TABEL 4.1 PERSENTASE PENDUDUK MISKIN DAN JENIS PEKERJAAN PENDUDUK

Persentase Penduduk Miskin di Kota Depok 2016 - 2024	
Tahun	**Persentase (%)**
2016	2,34
2017	2,34
2018	2,14
2019	2,07
2020	2,45
2021	2,58
2022	2,54
2023	2,38
2024	2,34

Persentase Penduduk Berumur 15 Tahun Ke Atas yang Bekerja Selama Seminggu yang Lalu Menurut Status Pekerjaan Utama di Kota Depok (%), 2024	
Jenis Pekerjaan	**Persentase (%)**
Buruh/karyawan/pegawai	64,48
Berusaha Sendiri	19,8
Pekerja Keluarga/tidak dibayar	4,76
Berusaha dibantu buruh tidak tetap/buruh tidak dibayar	4,05
Pekerja bebas di nonpertanian	3,78
Berusaha dibantu pekerja tetap dan dibayar	3,13

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

4.2 Gambaran Umum Kecamatan Pancoran Mas - Mezzo



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

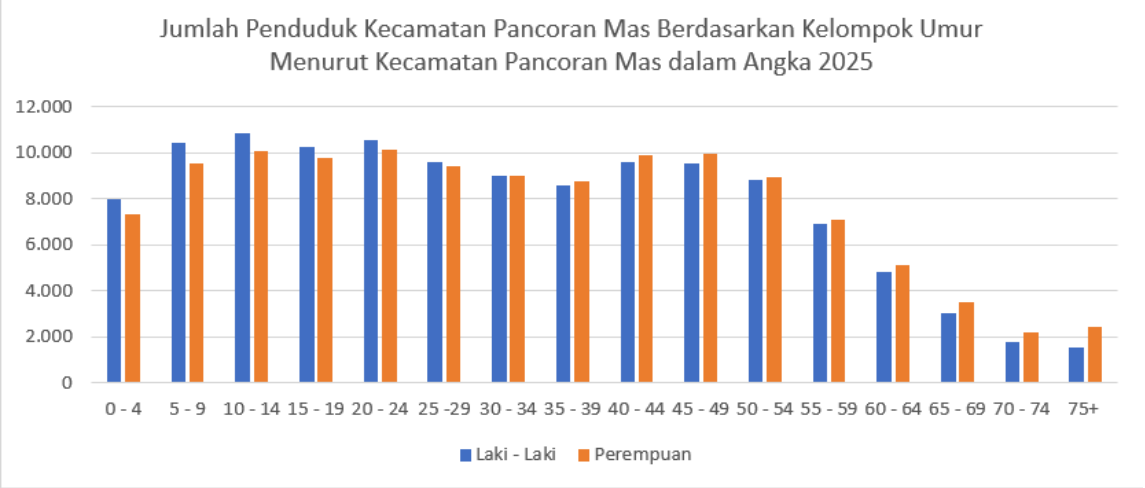
GAMBAR 4.3 PETA ADMINISTRASI KECAMATAN PANCORAN MAS

Kecamatan Pancoran Mas merupakan sebuah kecamatan di Kota Depok yang memiliki luas wilayah 18,05 km² dengan 6 kelurahan. Berdasarkan Perda Kota Depok No. 12 Tahun 2024 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Tahun 2025-2045,

kelurahan Rangkapan Jaya Baru adalah kelurahan terluas dengan 3,80 km² dan kelurahan Depok Jaya adalah yang tersempit dengan 1,19 km². Secara administrasi, Kecamatan Pancoran Mas berada di pusat dari Kota Depok dan berbatasan dengan kecamatan - kecamatan berikut;

a) Utara: Kecamatan Limo dan Kecamatan Beji (Kota Depok)
b) Timur: Kecamatan Sukmajaya (Kota Depok)
c) Selatan: Kecamatan Cipayung (Kota Depok)
d) Barat: Kecamatan Sawangan (Kota Depok)

Menurut data BPS Kota Depok dalam Kecamatan Pancoran Mas dalam Angka 2025, penduduk kecamatan ini berjumlah 246.379 jiwa. Jumlah penduduk produktif kecamatan tersebut sebanyak 175.702 jiwa. Kepadatan penduduk rata - rata Kecamatan Pancoran Mas adalah 13.652 jiwa per km², dengan kepadatan tertinggi ada pada kelurahan Depok Jaya sebesar 20.685 jiwa per km². Dari segi pendidikan, mayoritas penduduk tamat SMA/sederajat dengan jumlah 94.013 jiwa dan total penduduk yang tamat akademi dan universitas berjumlah 36.837 jiwa. Mayoritas penduduk Kecamatan Pancoran Mas beragama Islam dengan jumlah 226.871 jiwa. Pekerjaan mayoritas dari penduduk di Kecamatan Pancoran Mas adalah yang masuk dalam kategori "Lainnya" (industri kreatif, jasa, dan manufaktur rumahan) dan diikuti oleh karyawan swasta yang menunjukkan mayoritas penduduk bekerja. Hal ini terlihat dari jumlah penduduk yang belum / tidak bekerja hanya sebanyak 1.404 jiwa.



Sumber; Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 4.4 DIAGRAM PENDUDUK KECAMATAN PANCORAN MAS BERDASARKAN KELOMPOK UMUR, 2025

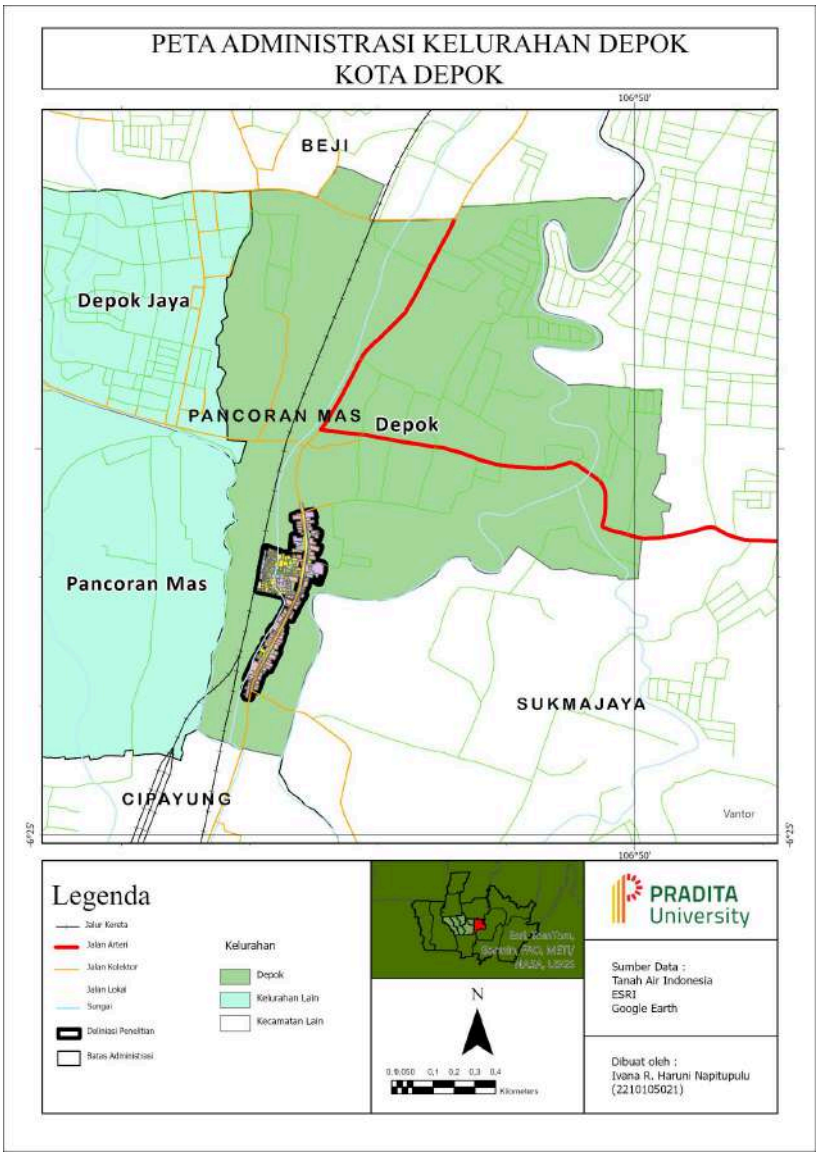
Jumlah Penduduk Menurut Jenis Pekerjaan di Kecamatan Pancoran Mas Tahun 2024	
Status Pekerjaan	**Jumlah Jiwa**
Tidak/Belum Bekerja	1.404
Tenaga Kesehatan	136
Tenaga Pendidik	535
Buruh	3.195
Wiraswasta	3.408
Karyawan Swasta	12.585
ASN/TNI/Polri	851
Pensiunan	94
Lainnya	42.469
Total	64.677



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 4.5 JENIS PEKERJAAN PENDUDUK KOTA DEPOK

4.3 Gambaran Umum Kelurahan Depok - Mikro



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 4.6 PETA ADMINISTRASI KELURAHAN DEPOK

Kelurahan Depok adalah salah satu kelurahan yang terletak di Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok. Kelurahan Depok juga dikenal dengan nama 'Depok Lama' karena merupakan pusat dari peninggalan Belanda. Sebagai wilayah historis, Kelurahan Depok menyimpan banyak sejarah perkembangan kota sejak era kolonial Cornelis Chastelein hingga menjadi kotamadya mandiri. Secara administrasi, Kelurahan Depok terletak di sebelah paling barat dari Kecamatan Pancoran Mas, dengan perbatasan sebagai berikut ;

a) Utara : Kelurahan Depok Jaya, Kecamatan Beji
b) Timur : Kecamatan Sukmajaya
c) Selatan : Kelurahan Cipayung, Kecamatan Cilodong
d) Barat : Kelurahan Pancoran Mas & Depok Jaya, Kecamatan Pancoran Mas

Luas wilayah Kelurahan Depok mencapai 3,69 km2 atau sekitar 20,44% dari luas Kecamatan

Pancoran Mas, menempati urutan ketiga terbesar dari keseluruhan wilayah kecamatan, serta terdiri dari 23 Rukun Warga (RW) dan 117 Rukun Tetangga (RT).

TABEL 4.2 JUMLAH PENDUDUK MENURUT KELURAHAN DI KEC. PANCORAN MAS 2024

Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Pancoran Mas Tahun 2024 (Jiwa)			
Kelurahan	**Laki-laki**	**Perempuan**	**Laki-laki dan Perempuan**
Rangkapan Jaya Baru	20.244	20.073	40.317
Rangkapan Jaya	21.621	21.238	42.859
Mampang	14.219	14.023	28.242
Pancoran Mas	32.545	32.132	64.677
Depok Jaya	11.769	12.757	24.526
Depok	22.888	22.870	45.758
Kecamatan Pancoran Mas	**123.286**	**123.093**	**246.379**

Sumber : Olahan Penulis, 2026

Menurut Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk di Kelurahan Depok menyumbang sekitar 18.75% dari total jumlah penduduk di Kecamatan Pancoran Mas, dengan jumlah tersebut, kepadatan penduduk di Kelurahan Depok mencapai 12.191 penduduk/km2. Kepadatan penduduk ini didukung dengan keberadaan jalan - jalan utama yang menghubungkan kawasan Margonda Depok dengan kawasan sekitarnya seperti, Jl. Kartini yang menghubungkan dengan Kota Depok bagian selatan hingga, Citayam (Kabupaten Bogor). Lalu Jalan Siliwangi - Tole Iskandar yang menghubungkan ke Kota Depok bagian timur (Depok Dua hingga, Kecamatan Tapos juga Jalan Raya Bogor) serta, Jl. Dewi Sartika yang menghubungkan ke Kota Depok bagian barat (hingga Kecamatan Sawangan. Keberadaan simpul - simpul jalan ini memperkuat pengembangan bertipe keluar / ekspansi dari kawasan kelurahan yang menjadi peninggalan kolonial Belanda di Kota Depok.



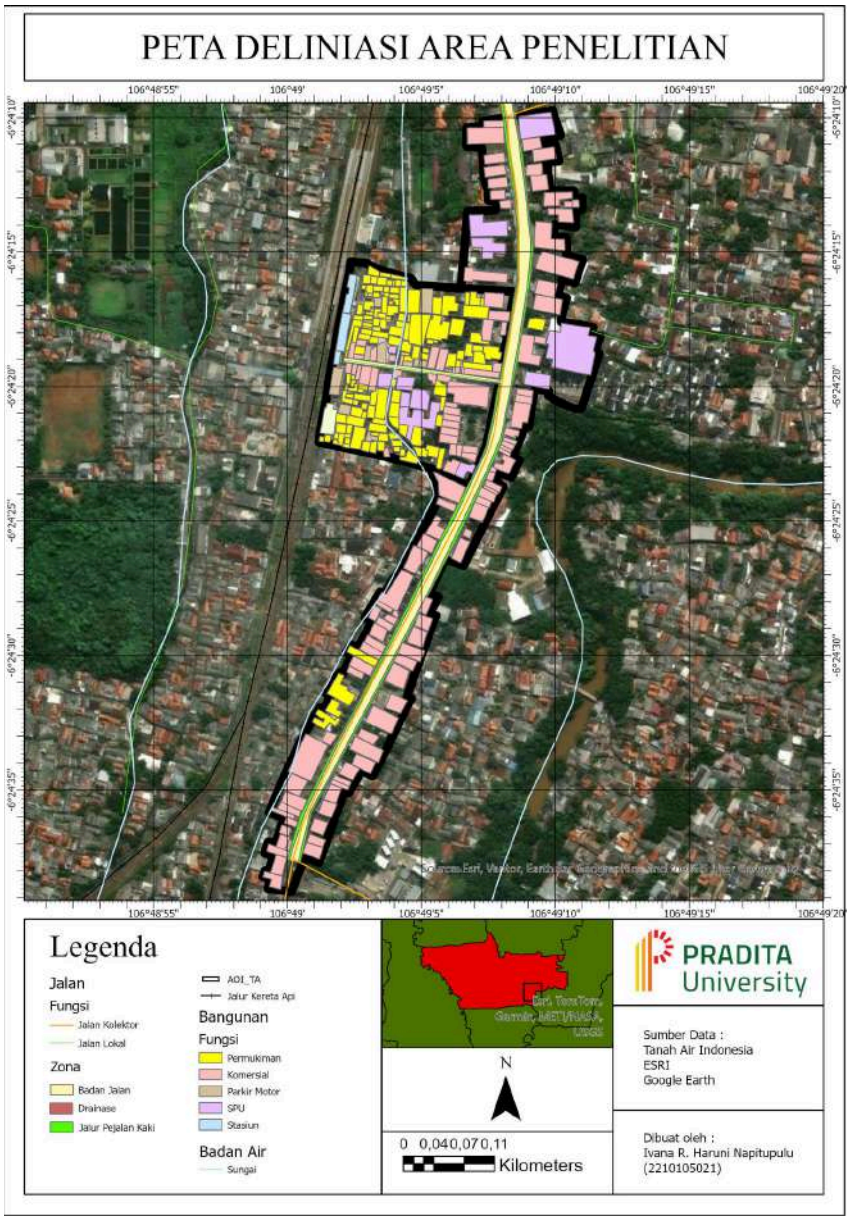
Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 4.7 JALAN - JALAN PADA KELURAHAN DEPOK (KARTINI, SILIWANGI, DAN DEWI SARTIKA)

Dengan kepadatan penduduk yang tinggi itu juga, Kelurahan Depok memiliki sarana prasarana penunjang kegiatan yang cukup lengkap dan bervariasi. Dari sektor pendidikan, terdapat sekolah negeri hingga, swasta yang melayani tingkat sekolah dasar (SD Negeri 4 Kota Depok) hingga, sekolah menengah atas (SMA Swasta Mardi Yuana Depok). Kemudian, fasilitas kesehatan juga tersedia dari Puskesmas Pancoran Mas, Rumah Sakit Hermina, dan Rumah Sakit Alia. Tempat ibadah

juga bervariasi dengan banyaknya masjid dan juga gereja sebagai peninggalan dari Depok Lama yang masyarakatnya menganut agama Kristen. Terakhir, terdapat kegiatan perdagangan jasa yang tumbuh kuat di sepanjang koridor Jl. Margonda Raya - Kartini, dan Jl. Siliwangi. Keberadaan sarana prasarana ini menunjukkan tingginya intensitas pembangunan serta, pemanfaatan ruang yang *compact* di Kelurahan Depok.

4.3.1 Deliniasi Wilayah Perancangan Stasiun Depok



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 4.8 PETA DELINIASI LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian berfokus pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, Kecamatan Pancoran Mas, Kota Depok. Secara fungsional, koridor ini memegang peranan vital sebagai akses kolektor primer yang menghubungkan jaringan jalan kota dengan simpul transportasi massal (*transit node*) Stasiun Depok Lama. Sebagai salah satu stasiun tersibuk di jalur KRL

Jabodetabek, kawasan mikro ini menerima beban sirkulasi harian yang sangat tinggi, baik dari pergerakan komuter maupun pergerakan kendaraan pengantar/jemput.

Secara morfologis, koridor ini terbentuk sebagai ruang jalan linier dengan dimensi *Right of Way* (ROW) yang terbatas dan cenderung kecil, yaitu 6 meter dengan pembagian jalan 1 jalur, 2 lajur, tanpa median. Struktur ruang jalan didominasi oleh perkerasan aspal yang kondisinya mengalami degradasi di beberapa titik, ditandai dengan permukaan yang tidak rata dan rentan terhadap genangan air saat curah hujan tinggi akibat sistem drainase yang tidak optimal. Sempadan bangunan di sepanjang koridor ini sangat minim, di mana fasad bangunan komersial (ruko) berbatasan langsung dengan bahu jalan. Tidak teridentifikasi adanya jalur pedestrian yang terstandarisasi maupun elevasi pemisah (*curb*) yang jelas, sehingga batas antara ruang gerak kendaraan dan ruang gerak manusia menjadi kabur.

Guna lahan di sepanjang koridor mikro ini didominasi oleh fungsi komersial dan hunian. Pada layer pertama yang paling dekat dengan jalan, fungsi lahan didominasi oleh komersial berupa ruko, sedangkan layer kedua di belakangnya merupakan hunian kepadatan tinggi. Adapun lantai dasar bangunan difungsikan sebagai toko ritel permanen (ruko), sementara area bahu jalan diokupasi oleh sektor informal atau Pedagang Kaki Lima (PKL). Keberadaan PKL di kawasan ini tidak hanya bersifat statis di satu titik, namun juga dinamis menyesuaikan pola dan alur pergerakan penumpang kereta.

Permasalahan utama pada kawasan mikro ini adalah terjadinya konflik spasial yang kompleks akibat fenomena triangulasi penggunaan ruang oleh tiga entitas utama:

1. Pejalan Kaki (komuter), yang membutuhkan akses yang cepat dan aman menuju/dari stasiun. Karakteristik aktivitas pejalan kaki pada lokasi ini adalah cenderung cepat karena rata-rata merupakan komuter atau penduduk yang bekerja di luar kota sehingga memerlukan transportasi massal antar-kota setiap hari. Hal ini menyebabkan lonjakan aktivitas pejalan kaki terjadi ketika jam-jam sibuk (*peak hour*) seperti pada pagi hari jam berangkat kerja (07.00 - 08.30 WIB) dan sore hari jam pulang kerja (16.00 - 18.00 WIB).
2. Kendaraan bermotor, rata-rata kendaraan yang bersirkulasi pada koridor ini seperti ojek *online/*pangkalan dan kendaraan pribadi. Aktivitas kendaraan bermotor cukup beragam, mulai dari ojek pangkalan yang berhenti lama di beberapa titik untuk menunggu dan menawarkan jasa ojek, berbeda dengan aktivitas ojek *online* yang hanya melakukan *drop off* dan *pick up* orang atau barang (makanan dari komersial). Untuk kendaraan pribadi, aktivitasnya berupa mengantar/menjemput pengguna

komuter, ada yang hanya singgah dan ada yang menunggu sehingga menyebabkan penumpukan kendaraan.

3. Pedagang Kaki Lima (PKL), menggunakan sisi badan jalan untuk kegiatan ekonomi. Pedagang Kaki Lima pada koridor ini terus berganti, berdasarkan wawancara dengan salah satu pedagang kaki lima yang sudah lama berjualan makaroni yaitu sekitar 10 tahun, PKL di lokasi ini memiliki *shift*nya tersendiri menyesuaikan jenis jualan dan segmentasi atau preferensi. Contohnya untuk pedagang makaroni, hanya aktif saat jam-jam tertentu yaitu dari pagi jam 07.00-08.00 WIB sampai sekitar jam 12.00 WIB karena menyesuaikan jam aktivitas sekolah, setelah itu pedagang makaroni akan bergantian dengan pedagang lainnya yang beraktivitas dari sore sampai malam.

Ketiga aktivitas ini bertumpuk pada satu penampang jalan yang sempit tanpa segregasi jalur yang jelas. Akibatnya, pejalan kaki seringkali terpaksa berjalan di tengah badan jalan, bersisipan dengan kendaraan bermotor, yang secara signifikan menurunkan tingkat keamanan (*safety*) dan kenyamanan (*comfort*) pengguna. Kondisi ini diperparah dengan sirkulasi kendaraan yang tersendat (*bottleneck*) akibat penyempitan lebar efektif jalan oleh aktivitas PKL dan parkir liar.

4.4 Sejarah Kota Depok

Kota Depok merupakan salah satu kota di Provinsi Jawa Barat yang memiliki sejarah perkembangan yang unik dibandingkan dengan kota-kota lain di wilayah Jabodetabek. Awal mula terbentuknya Depok dapat ditelusuri hingga akhir abad ke-17 ketika seorang pejabat VOC bernama Cornelis Chastelein membeli sejumlah lahan luas di kawasan yang kini dikenal sebagai Depok. Pada tahun 1696, Chastelein mengembangkan wilayah tersebut sebagai lahan pertanian dan perkebunan serta menempatkan para pekerja yang sebagian besar berasal dari berbagai daerah di Nusantara. Sebelum wafat pada tahun 1714, Chastelein membebaskan para pekerjanya dan mewariskan tanah serta hak-hak tertentu kepada mereka, sehingga terbentuk komunitas yang dikenal sebagai Mardijkers atau masyarakat merdeka Depok.

Perkembangan komunitas Depok pada masa kolonial menghasilkan karakter sosial dan budaya yang berbeda dari wilayah sekitarnya. Masyarakat Depok memiliki sistem pemerintahan lokal yang relatif mandiri dan berkembang sebagai permukiman dengan pengaruh budaya Eropa yang cukup kuat. Keberadaan sekolah, gereja, rumah tinggal bergaya kolonial, serta berbagai institusi sosial pada masa itu membentuk identitas kawasan yang masih dapat ditemukan hingga saat ini. Kawasan

yang kini dikenal sebagai Depok Lama menjadi pusat perkembangan sejarah tersebut dan berperan penting dalam pembentukan identitas Kota Depok.

Memasuki abad ke-20, pembangunan jaringan transportasi kereta api yang menghubungkan Batavia dengan wilayah selatan turut mendorong pertumbuhan kawasan Depok. Kehadiran stasiun kereta menjadikan Depok sebagai kawasan permukiman sekaligus daerah penyangga bagi Batavia. Setelah kemerdekaan Indonesia, perkembangan urbanisasi yang pesat menyebabkan perubahan fungsi lahan dan meningkatnya pembangunan kawasan permukiman, perdagangan, serta fasilitas perkotaan. Meskipun demikian, sejumlah elemen sejarah dan warisan budaya masih bertahan dan menjadi penanda penting perjalanan Kota Depok dari masa kolonial hingga menjadi kota modern saat ini.

4.4.1 Heritage Kawasan Depok Lama

Warisan budaya Kota Depok terutama terkonsentrasi di kawasan Depok Lama yang menyimpan berbagai peninggalan sejarah dari masa kolonial. Kawasan ini memiliki sejumlah bangunan bersejarah yang mencerminkan perkembangan komunitas Depok sejak abad ke-18, seperti gereja, sekolah, rumah tinggal bergaya kolonial, kompleks pemakaman tua, dan berbagai infrastruktur pendukung lainnya. Keberadaan elemen-elemen tersebut menjadikan Depok Lama sebagai kawasan yang memiliki nilai sejarah, arsitektur, sosial, dan budaya yang tinggi. Salah satu aset heritage yang paling menonjol adalah Gereja Immanuel Depok yang menjadi simbol perkembangan komunitas Kristen di Depok sejak masa kolonial. Selain itu, terdapat pula kawasan permukiman tua dengan karakter arsitektur kolonial yang masih mempertahankan bentuk dan pola ruang aslinya. Jejak sejarah keluarga-keluarga keturunan Depok Lama juga masih dapat ditemukan melalui bangunan, makam, serta tradisi budaya yang diwariskan secara turun-temurun. Beberapa peninggalan *heritage* Belanda yang masih berdiri sampai sekarang, antara lain:

1. Rumah Cimanggis



Sumber : Wikipedia

GAMBAR 4.9 RUMAH CIMANGGIS

Rumah Cimanggis atau yang dikenal sebagai Gedung Tinggi Rumah Cimanggis merupakan salah satu bangunan heritage terpenting di Kota Depok dan menjadi peninggalan arsitektur kolonial abad ke-18 yang masih bertahan hingga saat ini. Bangunan ini terletak di kawasan Cimanggis, yang saat ini berada dalam area kampus Universitas Islam Internasional Indonesia (UIII). Rumah tersebut dibangun pada sekitar tahun 1775–1778 sebagai landhuis atau rumah peristirahatan milik Gubernur Jenderal VOC ke-29, Petrus Albertus van der Parra. Bangunan ini awalnya didirikan di atas lahan perkebunan yang dibeli Van der Parra pada tahun 1771 dan dipersembahkan untuk istrinya, Adriana Johanna Bake.

Sebagai rumah peristirahatan kaum elite kolonial, Rumah Cimanggis mencerminkan perkembangan arsitektur landhuis di wilayah pinggiran Batavia (Ommelanden). Bangunan ini memiliki karakter arsitektur Indis dengan denah yang luas, langit-langit tinggi, bukaan besar, dan orientasi yang menyesuaikan kondisi iklim tropis. Sejarawan Adolf Heuken bahkan menyebut Rumah Cimanggis sebagai salah satu contoh arsitektur terbaik di kawasan pinggiran Batavia pada abad ke-18. Setelah masa kepemilikan keluarga Van der Parra berakhir, bangunan ini beberapa kali berpindah tangan. Pada masa kolonial akhir hingga masa perang kemerdekaan, Rumah Cimanggis sempat digunakan oleh pihak Belanda dan menjadi bagian dari aktivitas militer kolonial. Setelah kemerdekaan Indonesia, kawasan tersebut dikelola oleh Radio Republik Indonesia (RRI), yang membangun fasilitas pemancar radio di sekitarnya. Seiring berjalannya waktu, bangunan bersejarah ini mengalami kerusakan dan sempat terbengkalai selama bertahun-tahun akibat kurangnya perawatan.

Kesadaran akan pentingnya nilai sejarah Rumah Cimanggis mendorong berbagai komunitas dan pegiat heritage untuk memperjuangkan pelestariannya. Setelah melalui proses kajian yang panjang sejak 2011, Pemerintah Kota Depok akhirnya menetapkan Gedong Tinggi Rumah Cimanggis sebagai bangunan cagar budaya pada tahun 2018. Penetapan ini dilakukan karena bangunan tersebut memiliki nilai penting dari aspek sejarah, arsitektur, dan identitas Kota Depok. Tim ahli cagar budaya bahkan menyebut Rumah Cimanggis sebagai salah satu rumah modern tertua di Depok yang menjadi bukti perkembangan kawasan ini pada masa kolonial.

2. Jembatan Panus



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.10 JEMBATAN PANUS

Jembatan Panus merupakan salah satu infrastruktur bersejarah terpenting di Kota Depok yang melintasi Sungai Ciliwung di kawasan Pancoran Mas. Jembatan ini dibangun pada tahun 1917 pada masa pemerintahan kolonial Belanda dan hingga kini masih menjadi salah satu peninggalan fisik kolonial yang bertahan di Kota Depok. Berdasarkan berbagai sumber sejarah lokal, jembatan tersebut dirancang oleh insinyur Belanda bernama Andre Laurens sebagai bagian dari upaya meningkatkan konektivitas wilayah di sekitar Depok dan Bogor. Nama "Panus" sendiri memiliki keterkaitan dengan seorang warga Belanda yang tinggal di sekitar lokasi jembatan, yaitu Stevanus atau Stephanus Leander. Dalam pelafalan masyarakat setempat, nama tersebut kemudian disederhanakan menjadi "Panus" dan akhirnya digunakan sebagai nama jembatan yang dikenal hingga saat ini.

Selama lebih dari satu abad, Jembatan Panus menjadi saksi perkembangan Kota Depok dari kawasan perkebunan dan permukiman kolonial menjadi kota penyangga metropolitan Jakarta. Pada tahun 1990 dibangun jembatan baru di dekatnya untuk mengakomodasi peningkatan lalu lintas kendaraan, sehingga fungsi transportasi utama Jembatan Panus berkurang. Namun demikian, struktur jembatan lama tetap dipertahankan karena memiliki nilai sejarah dan menjadi salah satu *landmark heritage* Kota Depok.

3. Kantor Yayasan Lembaga Cornelis Chastelein (YLCC)



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.11 KANTOR YLCC (YAYASAN LEMBAGA CORNELIS CHASTELEIN)

Kantor Yayasan Lembaga Cornelis Chastelein (YLCC) adalah salah satu titik penting bagi pengenalan sejarah Kota Depok terkhususnya, bagi lembaga yang didirikan pada 4 Agustus 1952 dan bertugas memelihara situs bersejarah peninggalan Depok Lama serta, berbagai macam kegiatan yang menggunakan situs - situs bersejarah tersebut. Gedung tersebut awalnya difungsikan sebagai pastori sebelum berubah menjadi kantor pengelolaan. Pasturi sendiri adalah rumah tinggal pendeta dengan keberadaan GPIB Immanuel yang dibangun antara tahun 1817 hingga, 1823. Setelah Cornelis Chastelein memerdekakan para budak yang terbagi ke 12 marga Belanda Depok, lembaga yang salah satu misinya adalah pendidikan juga berfungsi menaungi Kaum Depok agar tetap mempertahankan Bahasa Belanda serta tradisi - tradisi unik mereka. Hal ini karena nama belakang Belanda serta, asal - usul dari para budak yang berasal dari berbagai daerah di Nusantara menyebabkan mereka kehilangan identitas kesukuan serta, menjadi satu dalam komunitas Kaum Depok.

4. Eben Haezer





Sumber : Dokumentasi Pribadi, JCC Network

GAMBAR 4.12 EBEN HAEZER SEKARANG & MASA LAMPAU

Gedung ini dibangun pada tahun 1837 oleh H. Wentink dengan nama Eben Haezer yang berarti "Tuhan Penolong Kita. Selain difungsikan 'sekolah minggu', gedung ini juga menjadi titik pertemuan bagi Belanda Depok pada saat kemerdekaan tahun 1945 untuk memilih akan tetap pro-Belanda ataupun, pro-Republik yang baru dibentuk. Namun, setelah dikelola oleh YLC gedung ini berubah fungsi menjadi sebuah sekolah yang awalnya memiliki 52 murid. Awalnya sekolah tersebut bernama Depok Lagere School yang pada tahun 1983 berubah nama menjadi SMU Kasih hingga sekarang. Keunikan dari bangunan ini adalah desainnya yang sudah bercampur dengan desain tropis, terlihat dari atap, pintu, jendela yang lebar serta, keberadaan taman yang mengelilingi gedung ini.

5. Gereja GPIB Immanuel Kota Depok



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.14 GEREJA GPIB IMMANUEL KOTA DEPOK

Gereja GPIB Immanuel Kota Depok merupakan salah satu gereja tertua yang masih berdiri hingga sekarang di Kota Depok. Gereja ini terletak di sebelah kantor YLCC dan diduga dibangun oleh Abraham Schuurkogel pada tahun 1817 - 1823. Selain menjadi gereja, bangunan ini juga digunakan menjadi sekolah dengan pendeta Schuurkogel menjadi pemimpin ibadat sekaligus, guru di tempat tersebut. Namun setelah pendeta Schuurkogel meninggal dunia, gereja tersebut sempat tidak digunakan hingga, pada tahun 1854 mulai dilakukan renovasi bangunan pada tanah yang sama dengan merubah elemen dasad depan.

Selanjutnya, sepanjang abad ke 20, gereja tersebut mengalami perubahan fasad atap, jendela, dan perluasan ruag ibadah. Pada 31 Oktober 1948, gereja tersebut baru memiliki nama GPIB Immanuel setelah sebelumnya bernama Gereja Masehi. Sekarang walau elemen fisik bangunan sudah tidak semuanya asli (seperti pintu yang terukir nama 12 marga) tetapi,

fisik bangunan masih terawat baik. Kepengurusan Gereja juga rutin yang dikelola oleh GPIB walau, bangunan gereja sendiri tetap menjadi milik YLCC.

6. Rumah Tinggal Pendeta GPIB Immanuel (Rumah Pastorie)

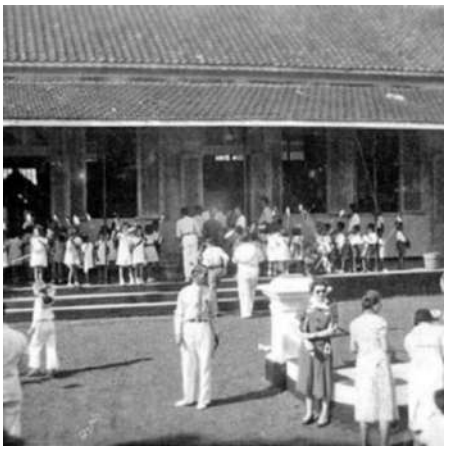
Rumah tersebut dibangun pada awal abad ke-20 dan letaknya yang berdekatan dengan gereja GPIB Immanuel membuat fungsinya ditetapkan sebagai rumah pendeta, Pastorie (menggantikan fungsi serupa pada gedung YLCC. Bangunan ini memiliki gaya arsitektur Indis Baru (Nieuwe Indische Bouwstijl) dan Art Deco. Bangunan tersebut telah ada di peta kolonial Depok pada tahun 1916 yang menunjukkan bangunan tersebut sudah berdiri sebelum peta tersebut dibuat. Saat ini, bangunan tersebut masih aktif sebagai rumah dinas bagi pendeta yang bertugas di GPIB Immanuel Kota Depok.

7. SDN Pancoran Mas 02



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.15 SDN PANCORAN MAS 02 MASA KINI



Sumber : Merdeka.com

GAMBAR 4.16 SDN PANCORAN MAS 02 MASA LAMPAU

SDN Pancoran Mas 02 merupakan salah satu bangunan pendidikan bersejarah di Kota Depok yang memiliki keterkaitan erat dengan perkembangan komunitas Depok Lama pada masa kolonial. Bangunan sekolah ini berlokasi di Jalan Pemuda No. 32, Kelurahan Depok, Kecamatan Pancoran Mas, dan dikenal sebagai salah satu sekolah tertua yang masih tersisa di Kota Depok. Berdasarkan berbagai catatan sejarah, sekolah ini didirikan sekitar tahun 1886–1890 pada masa Hindia Belanda sebagai sekolah yang diperuntukkan bagi anak-anak keturunan Eropa yang bermukim di kawasan Depok. Pada masa awalnya, sekolah ini dikenal sebagai *Europeesche School* atau *Depoksche Europeesche School*.

Pada masa kolonial, Depok memiliki komunitas masyarakat dengan status sosial yang relatif berbeda dibandingkan wilayah sekitarnya, sehingga dibutuhkan fasilitas pendidikan

yang mengikuti sistem pendidikan Belanda. Kurikulum yang digunakan mengacu pada sistem pendidikan di Belanda dan sebagian besar tenaga pengajarnya berasal dari kalangan Belanda, meskipun beberapa guru lokal juga turut mengajar di sekolah tersebut yaitu kalangan dari salah satu dari 12 marga Belanda Depok yaitu keturunan Laurens.

Setelah Indonesia merdeka, fungsi pendidikan di bangunan ini tetap dipertahankan. Pada tahun 1961, sekolah tersebut berubah menjadi Sekolah Dasar Pancoran Mas 2 dan menjadi bagian dari sistem pendidikan nasional. Sejak saat itu bangunan terus digunakan sebagai sekolah dasar negeri dan menjadi salah satu institusi pendidikan tertua yang masih beroperasi di Kota Depok. Dari aspek arsitektur, bangunan SDN Pancoran Mas 02 memiliki karakter kolonial yang masih terlihat jelas melalui jendela berukuran besar, pintu tinggi, koridor memanjang, atap tritisan, serta penggunaan tiang-tiang penyangga yang merupakan ciri khas bangunan publik Hindia Belanda pada akhir abad ke-19. Karakter tersebut menjadikan bangunan ini sebagai salah satu representasi arsitektur pendidikan kolonial yang masih bertahan di kawasan Depok Lama. ada tahun 2019, bangunan SDN Pancoran Mas 02 ditetapkan sebagai bangunan cagar budaya Kota Depok. Namun, sejak tahun 2021 bangunan ini tidak lagi digunakan sebagai sekolah setelah pemerintah tidak memperpanjang masa sewanya. Kondisi bangunan kemudian mengalami penurunan akibat kurangnya pemeliharaan, meskipun statusnya sebagai cagar budaya tetap dipertahankan.

8. Stasiun Depok Lama



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.17 STASIUN DEPOK LAMA

Stasiun Depok merupakan salah satu stasiun kereta api tertua di kawasan Jabodetabek. Stasiun ini dibangun sebagai bagian dari jalur kereta api Batavia–Buitenzorg yang dikembangkan oleh perusahaan kereta api swasta Hindia Belanda, Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (NIS). Jalur tersebut mulai beroperasi pada 31 Januari 1873 dan menjadi jalur kereta api pertama yang menghubungkan Batavia dengan

wilayah pedalaman di selatan Pulau Jawa. Kehadiran stasiun ini berperan penting dalam membuka aksesibilitas kawasan Depok yang saat itu masih didominasi oleh lahan perkebunan dan permukiman komunitas Depok Lama. Pada masa kolonial, Stasiun Depok tidak hanya berfungsi sebagai sarana transportasi penumpang, tetapi juga sebagai titik distribusi hasil perkebunan dari wilayah sekitar menuju Batavia. Kawasan Depok yang berkembang dari tanah partikelir milik Cornelis Chastelein memiliki aktivitas pertanian dan perkebunan yang cukup intensif, sehingga keberadaan jalur kereta api menjadi infrastruktur vital dalam mendukung pergerakan barang dan manusia. Kehadiran stasiun turut mendorong pertumbuhan ekonomi serta memperkuat hubungan antara Depok dengan pusat pemerintahan dan perdagangan di Batavia.

Seiring berkembangnya kawasan perkotaan, Stasiun Depok menjadi salah satu pusat pertumbuhan permukiman di sekitar Depok Lama. Aktivitas masyarakat yang terpusat di sekitar stasiun memunculkan berbagai fungsi pendukung seperti perdagangan, jasa, pendidikan, dan fasilitas sosial. Pada periode ini, stasiun berperan sebagai gerbang utama mobilitas masyarakat Depok menuju Batavia maupun Bogor, sekaligus memperkuat posisi Depok sebagai kawasan transit penting di koridor selatan Jakarta. Hingga saat ini, Stasiun Depok yang lebih dikenal masyarakat sebagai Stasiun Depok Lama tetap berfungsi sebagai salah satu simpul transportasi utama pada lintas KRL Commuter Line Jakarta–Bogor. Selain memiliki nilai transportasi yang tinggi, stasiun ini juga menyimpan nilai sejarah karena menjadi saksi perkembangan kawasan Depok sejak akhir abad ke-19.

9. Rumah Sakit Harapan



Sumber : Tribun Jakarta

GAMBAR 4.18 RS HARAPAN

Rumah Sakit Harapan Depok adalah salah satu bangunan yang pernah aktif digunakan sebagai rumah sakit sebelum ditutup pada tahun 2022. Bangunan tersebut pada awalnya merupakan kantor dewan Kotapraja Depok (Kantoor van Het Gemeentebestuur van Depok). Hal ini terlihat dari keberadaan monumen yang pernah didirikan pada tahun 1914 untuk memperingati hari jadi 200 tahun Kota Depok yang dibongkar pada tahun 1960-an karena dianggap sebagai simbol kolonialisme Belanda. Setelah tahun 1960, gedung tersebut mulai tidak digunakan lagi sebagai pusat pemerintahan dan berubah fungsi menjadi Balai Pengobatan (terkhususnya sebagai klinik penyakit paru) yang dikelola oleh Yayasan Kesehatan Kristen Pelayanan Kaum Awam Depok (Pelkad), badan yang terdiri dari gabungan tenaga beberapa gereja di Depok.

Lalu pada tahun 1967, Balai Pengobatan ini naik status menjadi sebuah rumah sakit kecil tepatnya, pada 11 Juni tahun 1967 dengan nama RS Harapan Pelkris (Pelayanan Kesehatan Kristen) yang dipimpin oleh Dr. Karundeng. Gedungnya tetap menjadi milik YLCC tetapi, pengelolaan rumah sakit diserahkan kepada Pelkris. RS Harapan menjadi dikenang karena turut membantu dalam evakuasi serta, perawatan saat kecelakaan kereta api di Ratu Jaya, Kota Depok pada tahun 1968. Pengelolaan rumah sakit ini akhirnya berubah dari dikelola oleh Pelkris menjadi Yayasan Kesehatan Harapan Depok sejak tahun 1990. Sayangnya, akibat RS Harapan sudah tidak aktif menjadi rumah sakit, terdapat pagar di depan gedung tersebut dan akses yang terbatas serta, kurangnya perawatan menyebabkan kondisinya semakin terbengkalai dan memprihatinkan.

10. Tiang telepon peninggalan Belanda



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 4.19 TIANG TELEPON

Tiang setinggi 7 meter ini berdiri pada 1900 yang memiliki fungsi sebagai pusat kabel telepon ke rumah masyarakat yang saat itu sudah memiliki telepon. Diperkirakan, tiang

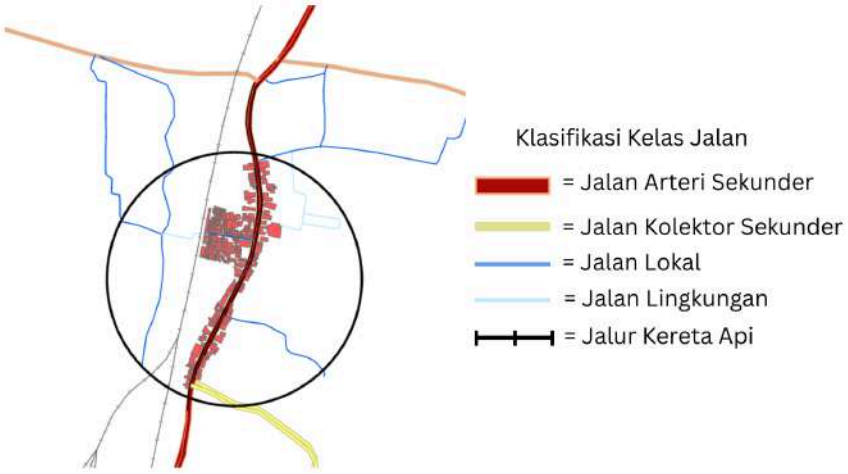
telepon seperti ini hanya ada empat di Indonesia, salah satunya berada di Depok. Saat ini, lokasi tiang tersebut ada di Jalan Kartini, Kecamatan Pancoran Mas.

Nilai heritage Kota Depok tidak hanya terletak pada bangunan fisik, tetapi juga pada identitas sosial dan memori kolektif masyarakatnya. Sejarah pembebasan budak oleh Cornelis Chastelein, pembentukan komunitas Depok yang multikultural, serta perkembangan kawasan sebagai salah satu pemukiman tertua di wilayah Jabodetabek merupakan bagian penting dari warisan budaya yang membentuk karakter kota hingga saat ini. Oleh karena itu, pelestarian kawasan heritage Depok Lama menjadi penting untuk menjaga kesinambungan sejarah sekaligus memperkuat identitas lokal di tengah pesatnya perkembangan perkotaan.

BAB V
ANALISIS DAN KONSEP AWAL PERENCANAAN

5.1 Analisis Tapak

5.1.1 Lokasi



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.1 LOKASI TAPAK

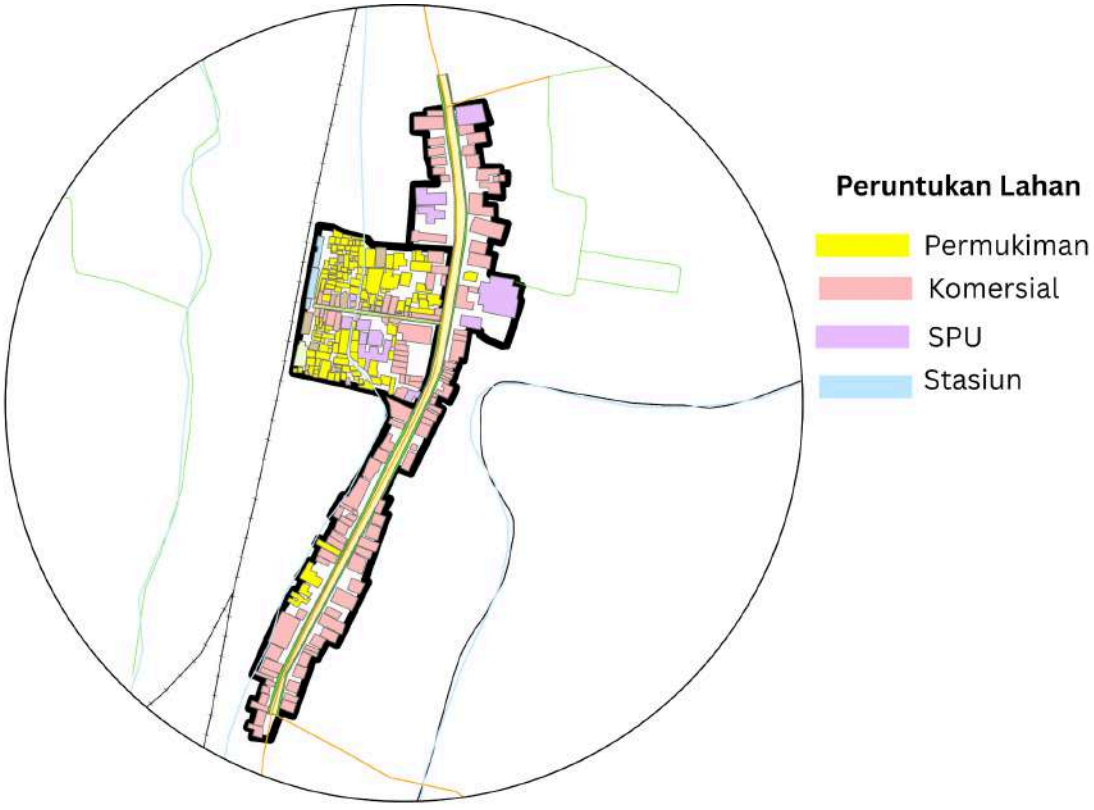
Area yang menjadi objek penelitian merupakan koridor Jalan Stasiun Depok Lama dan Jalan Kartini dengan total luas deliniasi yaitu 14,8 Hektar. Area penelitian berlokasi di Kota Depok, Kecamatan Pancoran Mas, Kelurahan Depok. Adapun area penelitian memiliki karakteristik sebagai koridor transit dan penghubung pusat kegiatan. Bangunan pada *layer* pertama Jalan Stasiun Depok Lama berupa komersial (tempat penitipan motor, ruko, restoran, dan toko sayur) dan SPU (Sekolah Dasar Negeri, UPTD SPNF, Kantor KUA, Musholla, dan Gereja, serta PKL yang berada disepanjang jalan. Area di sekitar Jalan Stasiun Depok Lama adalah area yang terpengaruh dan mempengaruhi aktivitas pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama. Area ini didominasi oleh permukiman termasuk permukiman yang juga digunakan untuk komersial seperti tempat penitipan motor dan warung makan. Sedangkan pada Jalan Kartini, adalah area dengan fungsi perdagangan dan jasa sehingga *layer* pertama dari jalan ini adalah ruko atau kios, restoran *francise,* serta beberapa permukiman warga.

Jalan Stasiun Depok Lama merupakan jalan yang difungsikan sebagai jalan lokal, sedangkan Jalan Kartini difungsikan sebagai jalan arteri sekunder yang menghubungkan jalan lokal (Jalan Stasiun Depok Lama) dan jalan kolektor (Jalan Boulevard Grand Depok City)

dengan jalan arteri lainnya yaitu Jalan Margonda di utara yang merupakan pusat kota atau CBD Kota Depok.

5.1.2 Pola Penggunaan Lahan

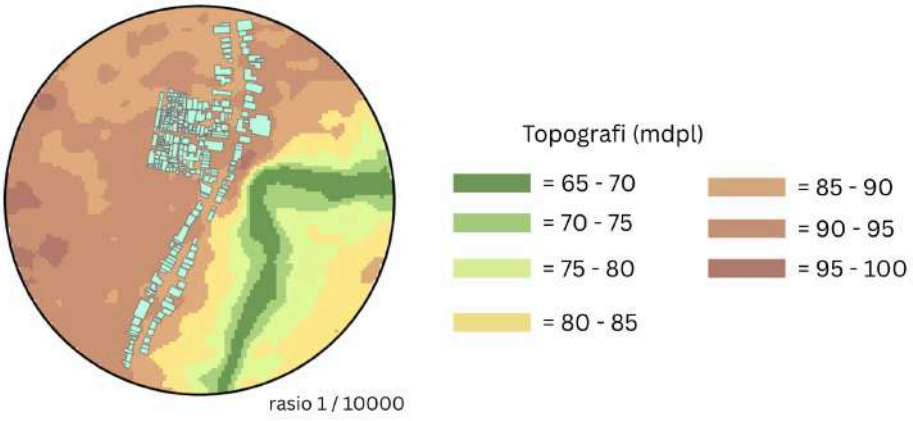
Fungsi lahan didominasi oleh komersial dan hunian. Dimana pada layer pertama yang paling dekat dengan jalan merupakan komersial dan layer kedua di belakangnya adalah permukiman kepadatan tinggi untuk di Jalan Stasiun Depok Lama, sedangkan di Jalan Kartini, layer pertama adalah komersil dengan beberapa hunian dan SPU. Dari keseluruhan bangunan, 46% adalah fungsi komersial, 4% SPU seperti rumah sakit, kantor kecamatan, rumah ibadah, serta puskesmas, sisanya yaitu 50% merupakan permukiman.



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.2 POLA PENGGUNAAN LAHAN

5.1.3 Topografi

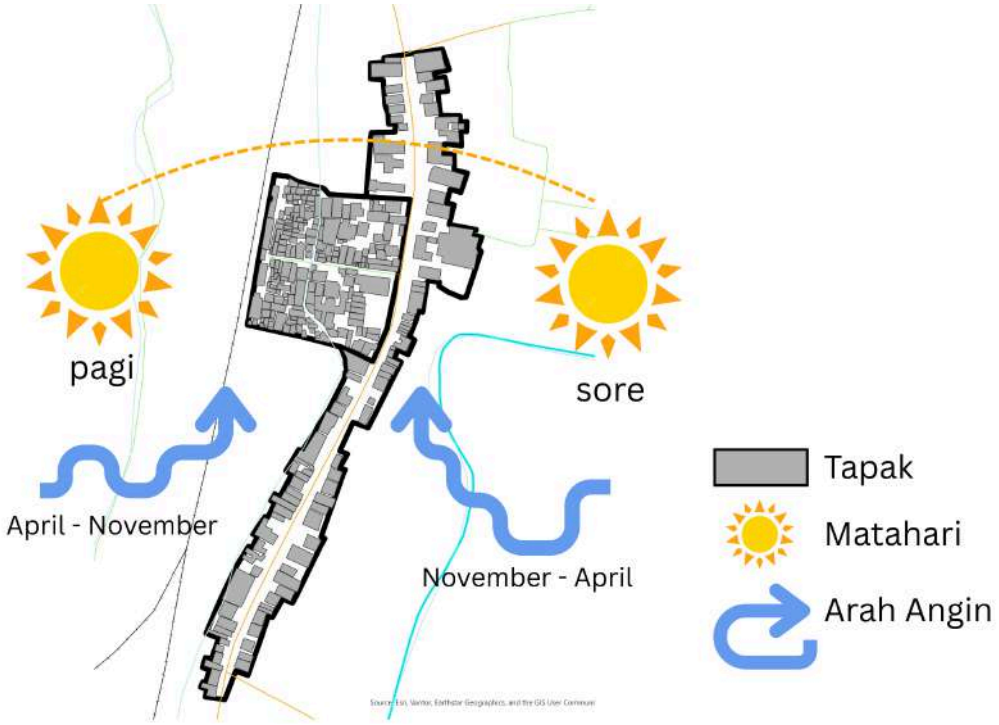


Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.3 TOPOGRAFI TAPAK

Koridor Jalan Stasiun Depok Lama berada pada kondisi topografi datar hingga landai dengan elevasi relatif stabil di sepanjang jalur koridor yaitu antara 80-95 mdpl. Karakter kontur yang minim perubahan ini mendukung aktivitas pedestrian dan mobilitas harian penumpang yang tinggi, terutama pada jam sibuk. Kondisi tanah yang relatif stabil juga mempermudah penataan ruang luar, pemasangan *street furniture,* serta pengembangan ruang pejalan kaki tanpa memerlukan intervensi besar pada elevasi. Titik terendah berada di area sungai yang berada di timur dari Stasiun Depok, tetapi itu tidak menjadi kendala berarti karena fungsi eksisting di daerah tersebut mayoritas permukiman juga lahan hijau. Namun, kontur datar yang terdapat pada kawasan Stasiun Depok meningkatkan potensi terjadinya genangan pada titik tertentu ketika terjadi curah hujan tinggi.

5.1.4 Orientasi Arah Matahari dan Angin

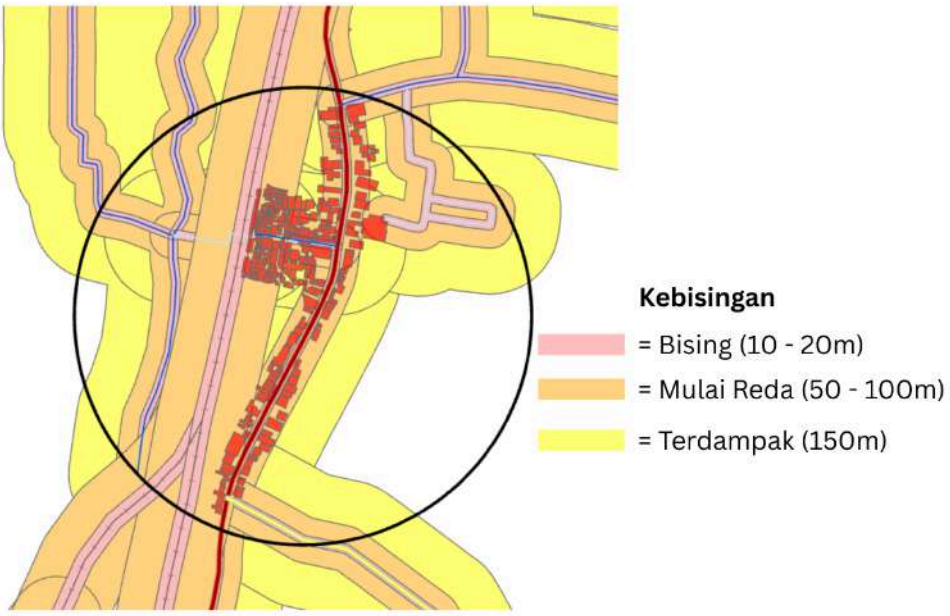


Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.4 ARAH MATAHARI DAN ANGIN

Arah pergerakan matahari dari timur ke barat menyebabkan koridor ini menerima paparan cahaya langsung pada pagi dan sore hari, terutama karena karakter jalan yang relatif terbuka. Pada pagi hari, sisi bangunan di sebelah barat menerima radiasi matahari lebih intens, sedangkan pada sore hari sisi timur jalan yang lebih terpapar. Pola ini mempengaruhi kenyamanan termal pejalan kaki, terlebih pada jam pulang kerja ketika intensitas panas sore cukup tinggi. Minimnya elemen peneduh seperti kanopi, pepohonan rindang, maupun arcade menyebabkan kualitas ruang luar menjadi kurang nyaman pada periode tertentu. Selain itu, akibat dari paparan sinar matahari juga perlu diperhatikan dari segi desain bangunan. Jendela yang besar memudahkan sirkulasi udara dan sinar matahari masuk keluar dan panasnya dimitigasi menggunakan atap miring dengan cat yang berwarna reflektif agar mengurangi panas yang dirasakan penghuni / pengguna bangunan di area Stasiun Depok. Analisis ini menjadi alasan pentingnya penambahan elemen *shading* untuk meningkatkan pengalaman berjalan kaki dari segi kenyamanan termal..

5.1.5 Kebisingan

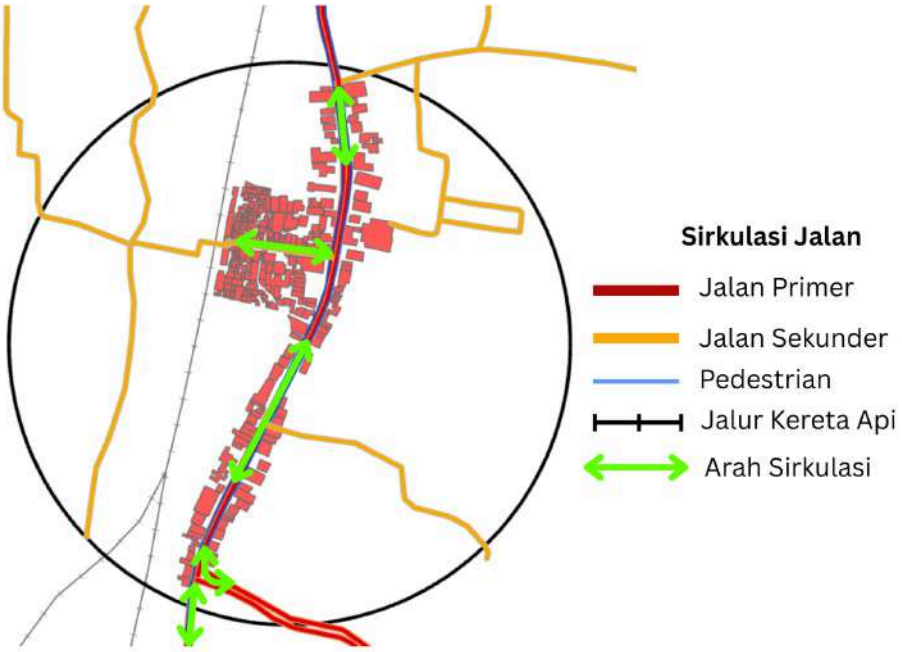


Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.5 KEBISINGAN TAPAK

Koridor Jalan Stasiun Depok Lama memiliki tingkat kebisingan tinggi yang bersumber dari beberapa faktor: pergerakan kendaraan bermotor, aktivitas angkot yang berhenti mendadak, kepadatan pejalan kaki, serta kedekatannya dengan jalur rel KRL. Intensitas kebisingan meningkat pada jam keberangkatan dan kedatangan kereta karena volume penumpang yang tinggi. Secara desibel, kebisingan menurun pada radius 30 - 50 m dari titik awal kebisingan. Dimana, jarak 50m dari titik bising kerap dikategorikan pada batas maksimum kenyamanan suara bagi pengguna maupun, penghuni bangunan tersebut, terkhususnya pada area perumahan (Heriyatna, 2017). Kebisingan ini berdampak pada kualitas pengalaman ruang, mengurangi kenyamanan pedestrian, dan menurunkan kualitas lingkungan bagi aktivitas komersial kecil seperti kios, F&B, atau layanan jasa. Berdasarkan kondisi eksisting, pola penggunaan utama komersial maka, tidak memungkinkan jika bangunan dimundurkan di luar zona kebisingan. Maka dari itu, intervensi ruang diperlukan untuk mengatasi masalah ini seperti penataan zona PKL, pengadaan vegetasi sebagai *buffer* dapat membantu meredam kebisingan.

5.1.6 Sirkulasi



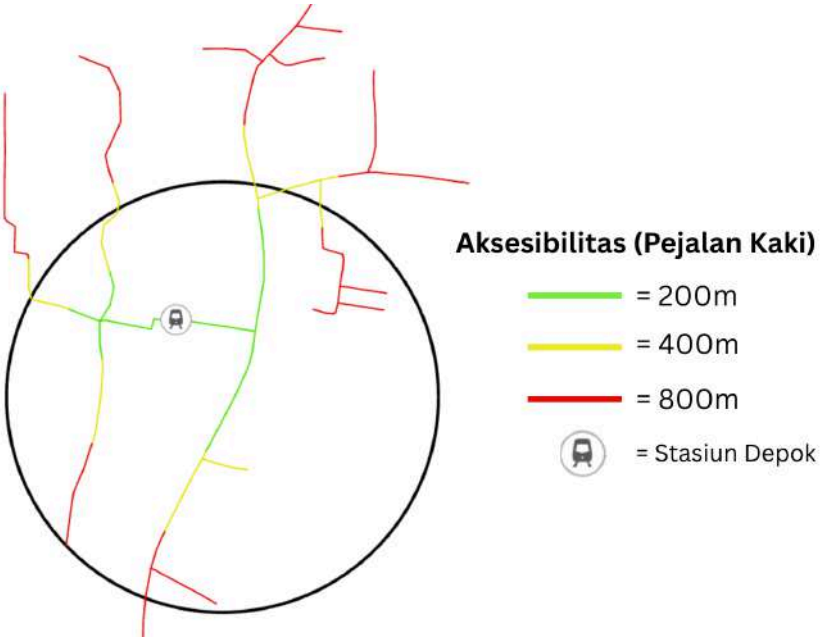
Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.6 SIRKULASI TAPAK

Sirkulasi dalam tapak menggunakan pola sirkulasi linear mengikuti bentuk jalan utama yang menghubungkan kawasan komersial kecil, pintu stasiun, dan area pemukiman sekitar. Arus pejalan kaki sangat padat dan cenderung bercampur dengan alur kendaraan, terutama angkot dan ojek online yang berhenti tidak teratur. Minimnya pembagian zona sirkulasi membuat interaksi antar moda menjadi tidak tertib, sehingga menurunkan efisiensi mobilitas.

Selain di koridor linier tersebut, kemacetan juga terjadi di simpang antar jalan sekunder dengan jalan primer. Pada simpang tersebut kendaraan bermotor bergerak dari selatan (Citayam, GDC) bergerak ke arah utara (Margonda, Jakarta). Kemacetan signifikan terlihat di pagi hari dengan pola pergerakan yang cenderung mengarah ke utara serta, mayoritas penumpang yang naik turun di titik simpang tersebut untuk memulai aktivitas pergerakan di Stasiun Depok. Kemudian, di jalan primer juga terdapat pedestrian yang tertata tetapi, hak pejalan kaki sering diambil oleh kendaraan bermotor roda dua yang kerap parkir di trotoar maupun, memotong arah menggunakan trotoar tersebut yang menyebabkan ketidaknyamanan pada jalur yang seharusnya menjadi milik pejalan kaki.

5.1.7 Aksesibilitas



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.7 AKSESIBILITAS TAPAK

Aksesibilitas koridor secara umum tinggi karena berada langsung pada pintu masuk Stasiun Depok Lama sebagai simpul transit utama. Hal ini terlihat dari peta *network analysis service area* dengan titik awal Stasiun Depok terlihat dengan adanya *underpass* yang menghubungkan sisi barat dan timur dari stasiun. Dari peta tersebut, terlihat bahwa dalam jangkauan 200 meter, hampir seluruh kawasan komersial AOI tapak dapat dijangkau menggunakan trotoar maupun, jalan yang disediakan. Kemudian dalam radius 800 m atau standar umum jangkauan pejalan kaki bagi kawasan transit seluruh bangunan pada AOI tercapai.

Namun kualitas aksesibilitas masih terbatas bagi pengguna dengan kebutuhan khusus. Tekstur trotoar tidak merata, sempit, dan terhalang aktivitas informal dan parkir motor. Fasilitas *ramp* dan *guiding block* tidak tersedia, sehingga navigasi menjadi sulit bagi difabel. Selain itu, konektivitas menuju halte angkutan umum, area komersial, dan ruang publik sekitar belum tersedia secara lengkap terutama dalam hal transportasi publik. Aksesibilitas atau keterjangkauan bagi pejalan kaki memang ada tetapi, pengalaman berjalan secara eksisting belum nyaman akibat penyalahgunaan trotoar serta, panasnya suhu di jalur tersebut. Aksesibilitas perlu ditingkatkan lagi melalui perancangan jalan sesuai standar desain, penataan sektor informal, serta integrasi antar moda transportasi.

5.1.8 Vegetasi

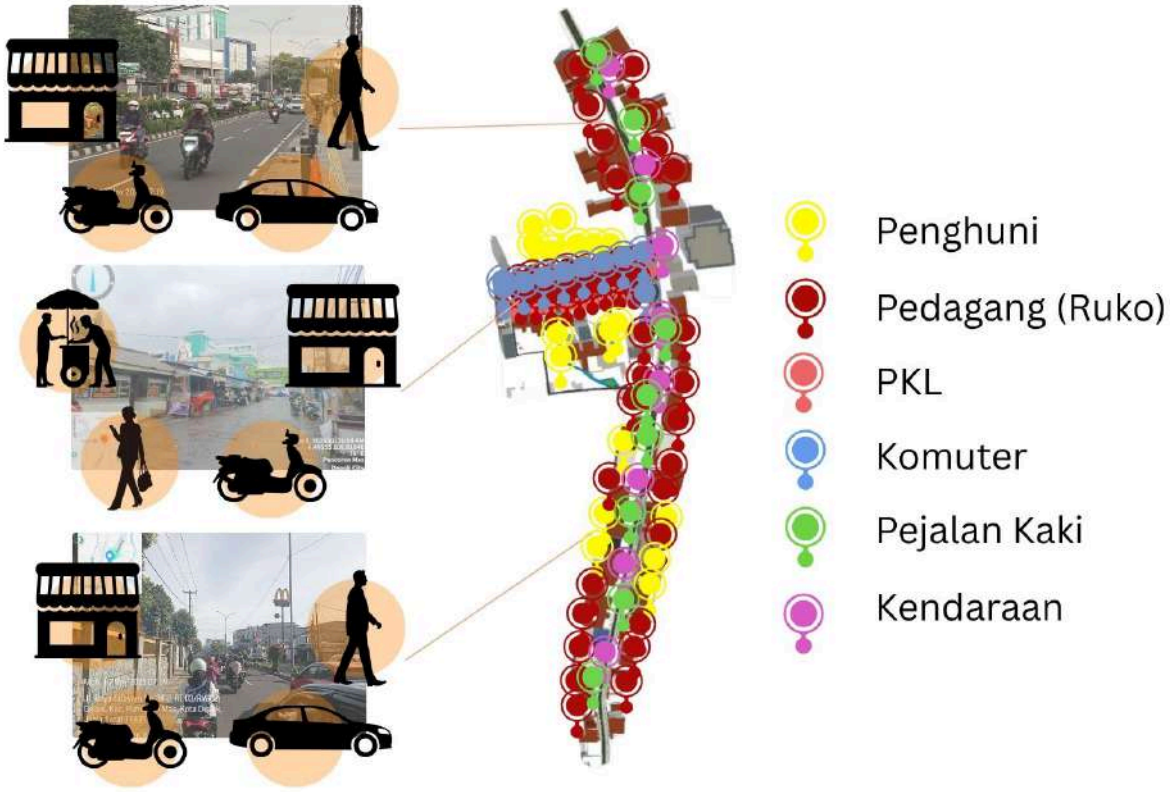


Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.8 VEGETASI DI SEKITAR TAPAK

Berdasarkan peta vegetasi di atas terlihat minimnya vegetasi pada area AOI. Hal ini sebanding dengan panasnya suhu udara serta, pengalaman berjalan kaki yang sesak pada kawasan tersebut akibat kurangnya unsur vegetasi. Vegetasi hanya menumpuk pada area taman yang berada di barat stasiun juga, di sempadan sungai. Kepadatan bangunan yang sangat tinggi dan diikuti dengan tingginya intensitas pemanfaatan ruang menyebabkan tidak adanya ruang yang cukup bagi vegetasi untuk tetap meneduhkan kawasan Stasiun Depok dan Jalan Kartini. Maka dari itu, perlu intervensi desain pada koridor - koridor tersebut agar vegetasi dapat tumbuh berdampingan dengan kegiatan perkotaan serta, transit yang padat. Vegetasi yang dipilih selain berfungsi sebagai estetika, harus juga dapat berfungsi maksimal sebagai peneduh juga filter udara kawasan.

5.1.9 Aktivitas & Pengguna



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.9 AKTIVITAS DAN PENGGUNA DI SEKITAR TAPAK

Berdasarkan peta pola aktivitas terlihat bahwa aktivitas utama adalah mobilitas kendaraan bermotor maupun, pergerakan dari manusia (komuter). Fungsi kegiatan lainnya adalah sebagai pendukung dari kegiatan tersebut maupun, memanfaatkan tingginya mobilitas pada kawasan. Pola pergerakan kendaraan bermotor berfokus pada koridor Jalan Kartini dimana, jalan Stasiun Depok yang merupakan jalan sekunder dengan ujung buntu tetapi, memiliki aktivitas pergerakan manusia tinggi dengan penumpang KRL yang meningkat drastis setiap terdapat jadwal kereta serta, pedagang (ruko) juga PKL yang mata pencahariannya bergantung pada kawasan tersebut.

Pejalan kaki sendiri eksis di sepanjang koridor walau kebanyakan akan naik transportasi lainnya (angkot ataupun, ojek online) dikarenakan titik tujuannya yang masih cukup jauh dari koridor serta, ketidaknyamanan dari pengalaman berjalan walaupun, terdapat keberadaan trotoar eksisting. Maka dari itu, pendekatan desain nantinya perlu mengakomodir kebutuhan dari semua aktor di kawasan tersebut dengan pejalan kaki (komuter) juga penghuni sebagai aktor dengan fokus utama untuk diperhatikan kenyamanan dan kepentingannya.

5.2 Analisis Dimensi Placemaking



Sumber : Project for Public Spaces

GAMBAR 5.10 KONSEP & ASPEK PLACEMAKING

5.2.1 Dimensi *Access & Linkages*

TABEL 5.1 STANDAR KRITERIA ASPEK *ACCESS & LINKAGES : CONTINUITY*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
1.	Continuity	Tidak adanya hambatan yang menghambat lajunya pengguna. **Sumber:** John Fruin, *"Pedestrian and Design Compress* " (1971)	Tidak ada jalur dengan zonasi khusus untuk untuk pejalan kaki. Badan jalan dipenuhi oleh aktivitas pejalan kaki, PKL dan kendaraan yang bersirkulasi.	Relevan karena merupakan salah satu indikator penentu kualitas pengalaman berjalan kaki.	● Pengadaan jalur pedestrian sepanjang koridor dengan zonasi yang jelas antara PKL, pejalan kaki, dan kendaraan ● Pembatasan kendaraan pada jam tidak sibuk *(non-peak hour)*. ● Menetapkan konsep *shared street* pada Jalan Stasiun Depok Lama,

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Aspek *continuity* menurut John Fruin dalam Pedestrian Planning and Design (1971) merupakan kondisi jalur pejalan kaki yang memungkinkan pengguna bergerak secara berkesinambungan tanpa mengalami hambatan fisik maupun konflik dengan moda transportasi lain. Aspek *continuity* menjadi penting karena menentukan kelancaran, kenyamanan, dan keamanan pergerakan pejalan kaki dari titik asal menuju tujuan. Dalam konteks *placemaking*, keberlanjutan jalur merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi kualitas pengalaman ruang, karena jalur yang tidak terputus akan mendorong masyarakat untuk berjalan kaki dan berinteraksi dengan aktivitas yang terdapat di sepanjang koridor.

Secara eksisting, kondisi *continuity* pada Koridor Jalan Stasiun Depok Lama masih belum terpenuhi. Hal tersebut ditunjukkan oleh tidak adanya jalur yang memiliki zonasi khusus bagi pejalan kaki sehingga seluruh badan jalan dimanfaatkan secara bersamaan oleh pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL), serta kendaraan bermotor. Kondisi ini menyebabkan terjadinya konflik ruang dan pergerakan yang menghambat

kelancaran aktivitas berjalan kaki, terutama pada jam-jam sibuk ketika intensitas pengguna kawasan meningkat akibat aktivitas transit di Stasiun Depok Lama. Akibatnya, pejalan kaki sering kali harus berpindah jalur, menghindari kendaraan, maupun melewati area PKL sehingga perjalanan menjadi tidak nyaman dan kurang aman.

Untuk meningkatkan aspek *continuity* di kawasan, diperlukan penataan koridor yang memberikan ruang berjalan kaki secara berkesinambungan melalui penyediaan jalur pedestrian yang jelas dan terpisah dari ruang PKL maupun jalur kendaraan. Penataan tersebut dilakukan dengan menerapkan zonasi koridor yang membedakan fungsi ruang antara pejalan kaki, PKL, dan kendaraan sehingga konflik sirkulasi dapat diminimalkan. Selain itu, pembatasan kendaraan pada jam tidak sibuk *(non-peak hour)* diterapkan untuk mengurangi dominasi kendaraan dan memberikan prioritas yang lebih besar kepada aktivitas pejalan kaki. Sebagai konsep utama perancangan, penerapan *shared street* pada Jalan Stasiun Depok Lama memungkinkan kendaraan tetap melintas dengan kecepatan rendah, namun tetap menempatkan pejalan kaki sebagai pengguna utama ruang jalan. Dengan pendekatan tersebut, koridor diharapkan memiliki jalur pergerakan yang lebih berkelanjutan, aman, dan nyaman sehingga mampu meningkatkan kualitas pengalaman berjalan kaki sesuai prinsip *placemaking*.

TABEL 5.2 STANDAR KRITERIA ASPEK *ACCESS & LINKAGES : PROXIMITY*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
2.	Proximity	Jarak atau waktu dari hunian ke penggunaan lahan campuran, titik aktivitas publik, dan titik transportasi baik menggunakan; 1. Proximity dengan	Dalam AOI terdapat fungsi komersial pada layer pertama, hunian pada layer kedua, dan Sarana Pelayanan Umum seperti rumah sakit, kantor kecamatan, dan cagar alam	Relevan, penting karena menjadi salah satu pertimbangan orang saat ingin mengunjungi AOI.	● Menempatkan jalur *crossing* untuk menghubungkan ke Sarana Pelayanan Umum seperti rumah sakit, sekolah, serta halte. ● Menempatkan ruang menunggu

		berjalan kaki 2. Proximity dengan kendaraan umum 3. Proximity dengan kendaraan pribadi Definisi dari jarak dan waktu berbeda - beda tergantung wilayah. Untuk area pelayanan stasiun sendiri di wilayah Depok dan Jakarta berada di angka 800m untuk dikatakan masuk ke jangkauan kenyamanan gerak atau proximity.	berupa hutan kota yang berada dalam radius 1 km dari lokasi penelitian. Untuk transportasi, terdapat Stasiun Depok Lama dan Halte Stasiun Depok Lama yang berada di dalam AOI, serta terdapat angkutan umum yang rutenya melewati AOI.		di samping halte eksisting sebagai tempat transit antarmoda. ● Penambahan titik halte di sisi utara
		Sumber: Yajie Sun, Et al., *"An Overview of TOD Level Assessment Around Rail Transit Stations* " (2024)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Proximity (Kedekatan) menurut *Project for Public Spaces (PSS)* adalah kedekatan antar fungsi sehingga memungkinkan seseorang untuk dapat memenuhi berbagai kebutuhannya dalam satu destinasi. Aspek *proximity* perlu untuk diperhatikan karena kedekatan antar fungsi membuat jarak tempuh lebih efisien, yang kemudian mendorong orang untuk berjalan kaki. Adapun relevansi *proximity* dengan AOI adalah karena secara eksisting, *proximity* di AOI dapat ditingkatkan dilihat dari banyaknya aktivitas yang terkonsentrasi di AOI seperti transit komuter, aktivitas PKL, dan komersial yang aktif di ruko, serta dilihat dari sudah tersedianya akses transportasi seperti kereta di Stasiun Depok Lama dan angkutan

umum di Halte Depok Lama yang menambah *proximity* AOI ke wilayah sekitarnya, namun secara spasial belum terakomodir karena tidak ada jalur yang jelas bagi orang untuk berjalan dari titik transit ke tujuannya.

Secara eksisting, sudah tersedia berbagai fungsi yang berdekatan namun masih terfragmentasi. Stasiun, ruko komersial, dan permukiman berada dalam radius 1 km namun tidak ada pembagian jalan yang jelas sehingga terdapat perebutan ruang jalan antara pejalan kaki, PKL, dan kendaraan. Untuk memaksimalkan *proximity* di AOI, jalur pejalan kaki menjadi moda utama pergerakan di koridor. Perlu dilakukan zonasi jalan antara jalur khusus pejalan kaki dengan jalur kendaraan. Berdasarkan pedoman teknis jalur pejalan kaki, lebar jalur pejalan kaki adalah 1.5 meter, maka untuk memaksimalkan sirkulasi, zonasi jalur khusus pejalan kaki direncanakan menjadi 2 lajur dengan masing-masing lebar lajur 1.5 meter (total 3 meter) dari total lebar badan jalan eksisting yaitu 6 meter. Adapun jalur pejalan kaki terhubung secara langsung dengan fungsi-fungsi bangunan yang ada di sepanjang koridor dan sampai keluar koridor.

TABEL 5.3 STANDAR KRITERIA ASPEK *ACCESS & LINKAGES : CONNECTED*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
3.	Connected	Memiliki relevansi dan kelancaran interaksi dengan daerah disekitarnya baik secara fisik (jalan atau akses yang tidak terputus) maupun dari aspek transportasi (terhubung dengan moda transportasi).	Secara fisik, AOI memiliki konektivitas langsung dengan jalur pejalan kaki dan jalur untuk kendaraan, serta memiliki jalur penyeberangan berupa *zebra cross*. Namun, jalur pedestrian eksisting berada	Relevan karena konektivitas mendukung kegiatan berjalan kaki dan akses pengguna secara umum.	Menghubungkan jalur di dalam AOI dengan jalur pedestrian di luar AOI. Jalur di dalam AOI direncanakan untuk menggunakan material yang

			di luar AOI dan tidak terhubung dengan jalur di dalam AOI. AOI sudah terhubung langsung dengan moda transportasi seperti kereta, angkutan umum, serta ojek *online.*		
		Sumber: Lahoorpoor and Levinson - *"Catchment if you can: The effect of station entrance and exit locations on accessibility"* (2020)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam konteks *placemaking*, aspek *connectivity* pada dimensi *access & linkages* merujuk pada sejauh mana jaringan pergerakan di suatu kawasan saling terhubung secara langsung, kontinu, dan menyediakan beragam pilihan rute bagi pengguna. Pengembangan kawasan transit saat ini lebih Mengarah Ke *proximity* menuju titik - titik transit dibandingkan, akses ke pusat - pusat kegiatan. Hal ini ada kesalahan dimana, akses berjalan kaki seharusnya menjadi titik berat dalam perencanaan TOD. Desain yang dicetuskan termasuk dari sirkulasi stasiun itu sendiri maupun, akses dan sirkulasi pada jalan di luar stasiun. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, permasalahan utama connectivity terletak pada belum terstrukturnya sistem sirkulasi, di mana jalur pejalan kaki, kendaraan, dan aktivitas informal seperti PKL masih saling tumpang tindih tanpa hirarki yang jelas. Selain itu, konektivitas antar sisi koridor serta hubungan dengan jaringan jalan di sekitarnya masih lemah, ditandai dengan terbatasnya titik penyeberangan formal dan minimnya akses masuk dari lingkungan sekitar. Kondisi ini menyebabkan pergerakan menjadi tidak efisien, kurang aman, serta menurunkan keterbacaan jalur bagi pengguna.

Berdasarkan teori Kevin Lynch, Jane Jacobs, serta Urban Design Compendium, *connectivity* yang baik ditandai oleh jalur yang memiliki kontinuitas, keterhubungan langsung, serta tingkat permeabilitas yang tinggi melalui banyaknya pilihan rute dan akses. Sementara itu, prinsip dari ITDP menekankan pentingnya konektivitas pejalan kaki yang aman dan tidak terputus, termasuk penyediaan titik penyeberangan ideal

setiap 80–100 meter. Oleh karena itu, pengembangan koridor ini diarahkan pada pembentukan jaringan sirkulasi yang terstruktur dengan hirarki yang jelas, peningkatan permeabilitas melalui penambahan akses dan koneksi ke jalan lingkungan, serta penyediaan jalur penyeberangan

Jalur pedestrian dirancang menggunakan material paving block agar tetap selaras dengan jalur pedestrian di luar AOI. Pada bagian guiding block digunakan *tactile* sebagai penunjuk arah bagi penyandang disabilitas yang diarahkan sampai ke Stasiun Depok Lama. Untuk memperkuat keterbacaan koneksi antar koridor, elemen *streetscape* seperti pola paving, vegetasi peneduh, lampu pedestrian, *signage*, dan *street furniture* dirancang secara konsisten sehingga pengguna dapat mengenali jalur sebagai satu kesatuan sistem pedestrian kawasan.

Pada titik pertemuan Jalan Kartini dan Jalan Stasiun Depok Lama dilakukan pelebaran area pedestrian sebagai transisi pergerakan pejalan kaki, serta merancang jalur penyeberangan menggunakan *raised crossing* dengan perbedaan tekstur dan elevasi untuk meningkatkan keamanan serta memperlambat laju kendaraan. Selain itu, dilakukan pengurangan hambatan pada jalur pedestrian seperti parkir liar, dan penetapan zonasi pada jalan di dalam AOI.

TABEL 5.4 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : READABLE

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
4.	Readable	Memiliki elemen-elemen desain yang dapat memberikan pemahaman dan mempermudah dan orientasikan pengguna, serta memuat informasi-informasi yang diperlukan pengguna	AOI memiliki beberapa *signage* seperti *signage* untuk mengarahkan ke Stasiun Depok Lama yang terletak di jalan masuk menuju koridor. Namun penempatannya masih	Relevan karena keterbacaan menyangkut kenyamanan pengguna dalam mengakses AOI.	1. Penyediaan *signage* dengan posisi yang sesuai dengan tinggi manusia. 2. Penyediaan marka jalan untuk pembagian zonasi di dalam koridor 3. Penyediaan rambu pejalan kaki

		untuk bernavigasi di dan ke AOI. Hal ini terkait tata letak informasi dan elemen visual yang dapat berupa *signage, landmark,* papan informasi atau hierarki jalan yang jelas. **Sumber:** PPS. (2003)	kurang efektif seperti : ● Terhalang oleh kabel listrik yang semrawut ● Posisinya yang terlalu tinggi dan tidak setara dengan jarak baca manusia.		● Penyediaan papan informasi jadwal atau rute angkutan umum yang terintegrasi dengan Stasiun Depok Lama.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *access & linkages*, aspek *readability* (keterbacaan) berperan penting dalam membantu pengguna memahami ruang serta membangun mental map terhadap suatu kawasan. *Readability* yang baik ditandai oleh kehadiran elemen-elemen visual seperti *signage*, *landmark*, dan papan informasi yang mampu memandu orientasi serta navigasi pengguna secara intuitif. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa kawasan ini telah memiliki beberapa *signage* yang mengarahkan pengguna menuju stasiun, serta karakter jalan yang secara umum dapat dikenali sebagai jalan lokal berdasarkan dimensi lebarnya. Namun, dari segi tata letak elemen desain ini masih belum terakomodasi secara optimal karena diletakkan pada tempat yang menumpuk dengan tiang dan kabel listrik, sehingga informasi tidak sampai kepada pengguna.

Mengacu pada prinsip *readability* menurut Project for Public Spaces (PPS), sebuah lingkungan yang baik seharusnya mampu memberikan kejelasan melalui elemen visual yang mudah dikenali. Dalam konteks ini, meskipun fungsi utama koridor sebagai akses menuju stasiun sudah cukup terbaca, namun belum terdapat penguatan elemen-elemen visual dan informasi yang formal. Oleh karena itu, aspek *readability* dinilai relevan untuk dikembangkan sebagai bagian dari peningkatan kualitas *placemaking*, khususnya dalam mendukung kemudahan mengakses kawasan.

Rencana pengembangan diarahkan pada penyediaan papan informasi dan elemen desain yang lebih terstruktur dan mudah dipahami pengguna. Hal ini meliputi penyediaan *signage* yang informatif dengan ketinggian ideal pada level pandang manusia (±1,7 meter), serta

penempatannya pada titik-titik strategis seperti halte di luar koridor yang dilengkapi peta rute dan informasi lokasi penting. Di dalam koridor, keterbacaan diperkuat melalui penerapan marka jalan seperti garis sumbu, pemisah lajur, serta marka penyeberangan pejalan kaki, disertai rambu khusus pejalan kaki. Selain itu, penyediaan papan informasi terkait jadwal dan rute angkutan umum yang terintegrasi dengan Stasiun Depok Lama juga menjadi elemen penting dalam mendukung navigasi pengguna. Pendekatan ini mengacu pada standar dalam Pedoman Perencanaan Teknis Jalur Pejalan Kaki oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, yang menekankan pentingnya kejelasan informasi dan kemudahan orientasi dalam perancangan ruang publik yang ramah pejalan kaki.



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 5.11 SIGNAGE EKSISTING TERTUTUP KABEL

TABEL 5.5 STANDAR KRITERIA ASPEK ACCESS & LINKAGES : WALKABLE

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
5.	Walkable	*Walkability* adalah kondisi sejauh mana suatu lingkungan memiliki kesan ramah lingkungan terhadap para pejalan kaki. Lingkungan pejalan kaki harus memudahkan para masyarakat dalam mengakses dan bersifat aman, dan tidak menyulitkan pejalan kaki dan penghuni daerah sekitarnya. **Sumber:** Llewelyn Davies, *"Urban Design Compendium* ", (2000), New Zealand Transport Agency (2007)	AOI dapat diakses dengan berjalan kaki meskipun belum memiliki jalur khusus untuk pejalan kaki, hanya memiliki jalur yang secara organik berkembang menjadi *shared street.*	Relevan karena menjadi salah satu objek studi utama.	Menjadikan koridor Jalan Stasiun Depok Lama sebagai jalan dengan moda utama berjalan kaki, dengan pembagian zonasi jalan yang diutamakan untuk pejalan kaki dibanding untuk kendaraan. Hal ini disarankan melihat lebar jalan yang sempit namun volume penggunanya tinggi.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *access & linkages,* aspek *walkability* menekankan pada kemampuan suatu kawasan untuk mendukung aktivitas berjalan kaki secara aman, nyaman, dan menarik, sehingga mendorong interaksi antara pengguna dengan ruang. Berdasarkan Urban Design Compendium oleh Llewelyn Davies, jalur pedestrian yang baik harus memenuhi prinsip 5C yaitu *connectivity, comfortability, convenience, convivial, dan conspicuous*. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, meskipun secara fungsi masih dapat dilalui oleh pejalan kaki, kondisi eksisting

menunjukkan belum tersedianya jalur pedestrian yang khusus dan layak. Hal ini menyebabkan pengalaman berjalan kaki menjadi tidak nyaman, tidak aman, serta belum mampu mendukung aktivitas sosial di sepanjang koridor, sehingga secara keseluruhan belum memenuhi indikator 5C.

Dengan melihat tingginya aktivitas komuter dan potensi interaksi ruang di kawasan ini, aspek *walkability* menjadi sangat relevan untuk dikembangkan sebagai bagian dari pendekatan placemaking. Rendahnya kualitas jalur pejalan kaki tidak hanya berdampak pada kenyamanan, tetapi juga pada keterhubungan kawasan dan vitalitas ruang publik. Oleh karena itu, pengembangan diarahkan pada penyediaan jalur pedestrian yang terintegrasi dan memenuhi prinsip 5C. Dari aspek *connectivity*, jalur *pedestrian* dirancang tidak terputus dan terhubung dengan jaringan di luar koridor. Dari aspek *comfortability*, jalur dilengkapi elemen pendukung seperti vegetasi peneduh, tempat duduk, tempat sampah, dan penerangan, serta memiliki dimensi yang memadai berupa pedestrian platform dengan tinggi 7,5–10 cm dan lebar 2–6 meter.

Selanjutnya, aspek *convenience* diwujudkan melalui jalur yang mudah diakses, bebas hambatan, serta mendukung pergerakan semua kalangan termasuk difabel. Aspek *convivial* diakomodir dengan menciptakan ruang yang memungkinkan interaksi sosial melalui integrasi aktivitas seperti area duduk dan kedekatan dengan fungsi komersial (PKL/ruko). Sementara itu, aspek *conspicuous* dicapai melalui kejelasan visual jalur pedestrian, baik melalui material, warna, maupun pembeda fisik yang tegas dari jalur kendaraan. Dengan penerapan kelima prinsip tersebut, diharapkan koridor Jalan Stasiun Depok Lama menjadi jalur yang memiliki kualitas *walkability* yang tinggi.

TABEL 5.6 STANDAR KRITERIA ASPEK *ACCESS & LINKAGES : CONVENIENT*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
6.	Convenient	Aspek *convenient* terlihat dari bagaimana pengguna jalan berinteraksi dengan ruang jalan tersebut dan juga	Terdapat banyak hambatan seperti parkir liar dan batas ruko yang memakan jalan dan tidak seragam,	Relevan karena menjadi salah satu prinsip jalur pejalan kaki.	● Penetapan batas zona limpasan toko dan zona PKL yang seragam agar tersedia jalan untuk berjalan kaki.

		bagaimana jalan tersebut bekerja. Indikator tingkat *convenience* meliputi hambatan jalan (permanent ataupun sementara, row minimum), kebersihan, kanopi dan *street furniture*, serta tingkat keramahan pada difabel. Erna Winansih, Et al., *"Convenience Component of Walkability in Malang City Case Study the Street Corridors Around City Squares",* (2016)	mengharuskan pejalan kaki menghabiskan lebih banyak energi untuk menghindari banyak hambatan ketika berjalan. Vegetasi sangat minim sehingga, udara menjadi panas dan terik membuat minimnya kenyamanan *thermal*.		● Pembatasan parkir liar sebagai upaya penertiban. ● Penataan vegetasi sebagai kanopi untuk menyejukan udara sekaligus, menjadi bentuk peningkatan estetika ruang.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *access & linkages*, aspek *convenient* berkaitan dengan sejauh mana suatu ruang dapat digunakan secara praktis, efisien, dan minim hambatan, sehingga pengguna tidak perlu mengeluarkan banyak energi untuk beraktivitas di dalamnya. Ruang yang convenient ditandai oleh sistem sirkulasi yang efektif, jalur yang langsung, serta minim gangguan fisik yang menghambat pergerakan. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa aspek ini belum terpenuhi dengan baik. Keberadaan parkir liar, batas ruko yang tidak seragam, serta penggunaan ruang jalan yang tidak teratur menyebabkan banyak hambatan dalam pergerakan pejalan kaki. Akibatnya, pengguna harus berulang kali menghindari rintangan, berpindah jalur, bahkan berbagi ruang dengan kendaraan, sehingga perjalanan menjadi tidak efisien dan membutuhkan energi lebih.

Melihat kondisi tersebut, aspek *convenient* menjadi relevan untuk dikembangkan guna mendukung kelancaran aktivitas komuter yang menjadi karakter utama kawasan. Rencana pengembangan diarahkan pada penciptaan sistem sirkulasi yang lebih tertata dan minim hambatan melalui penataan ulang ruang jalan. Hal ini meliputi penertiban parkir liar dengan penyediaan kantong parkir khusus, serta penegasan batas ruko

agar tidak melebihi area yang seharusnya dan menciptakan garis sempadan yang lebih konsisten. Selain itu, penyediaan jalur pedestrian yang bebas hambatan menjadi prioritas, dengan memisahkan secara tegas antara jalur berjalan dan area aktivitas seperti PKL atau elemen jalan lainnya.

Lebih lanjut, efisiensi pergerakan juga didukung melalui penyederhanaan alur sirkulasi agar lebih langsung dan mudah diakses oleh semua pengguna, termasuk kelompok rentan seperti lansia dan difabel. Pengurangan konflik antar moda, seperti antara pejalan kaki dan kendaraan, juga menjadi bagian penting dalam menciptakan ruang yang lebih praktis dan aman. Dengan menghilangkan hambatan fisik serta menciptakan jalur yang lebih terstruktur, diharapkan koridor ini mampu memberikan pengalaman berjalan yang lebih efisien, nyaman, dan tidak melelahkan, sehingga mendukung kualitas placemaking yang lebih baik.



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 5.12 PARKIR LIAR PADA BADAN JALAN

TABEL 5.7 STANDAR KRITERIA ASPEK *ACCESS & LINKAGES : ACCESSIBLE*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
7.	Accessible	Dapat digunakan oleh semua kalangan masyarakat. Dan dapat dijangkau dengan berbagai moda transportasi. *Accessible* berarti jalan memiliki akses **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	Terdapat berbagai moda transportasi untuk menjangkau AOI. Memiliki desain jalur pejalan kaki yang ramah pejalan kaki berkebutuhan khusus seperti desain *ramp* yang sesuai standar, jalur pemandu,	Relevan karena dapat menjadi salah satu syarat pemenuhan aspek inklusivitas dalam *placemaking.*	● Desain ketinggian *ramp* ● Terdapat berbagai alternatif moda transportasi ● Desain *guiding block* di jalur pejalan kaki

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *access & linkages*, aspek *accessible* menekankan pada kemampuan suatu ruang untuk dapat digunakan oleh seluruh kalangan masyarakat tanpa terkecuali, serta dapat dijangkau melalui berbagai moda transportasi. Aksesibilitas yang baik tidak hanya berkaitan dengan ketersediaan moda, tetapi juga memastikan bahwa setiap pengguna, termasuk penyandang disabilitas, lansia, dan kelompok rentan lainnya, dapat bergerak secara mandiri dan aman di dalam kawasan. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan

bahwa kawasan ini telah didukung oleh beragam moda transportasi seperti angkutan umum, kereta commuter line, dan ojek online, sehingga secara makro sudah memiliki tingkat keterjangkauan yang baik. Selain itu, keberadaan elemen seperti ramp dan jalur pemandu menunjukkan adanya upaya menuju desain yang lebih inklusif, meskipun implementasinya masih perlu ditingkatkan agar benar-benar sesuai standar dan konsisten di seluruh koridor.

Sejalan dengan itu, aspek *accessible* menjadi sangat relevan untuk diperkuat dalam rangka mendukung fungsi kawasan sebagai simpul pergerakan komuter. Rencana pengembangan diarahkan pada peningkatan kualitas desain yang inklusif dan terstandarisasi, khususnya pada elemen jalur pejalan kaki. Desain ramp direncanakan mengikuti standar kemiringan ideal sebesar 5%–10%, dengan kondisi tepi pelandaian yang rata dengan permukaan jalan untuk menghindari hambatan, serta dilengkapi marka yang jelas agar mudah dikenali oleh pengguna. Selain itu, penyediaan jalur pemandu (*tactile paving*) yang terintegrasi dan berkesinambungan juga menjadi elemen penting dalam mendukung navigasi bagi penyandang disabilitas netra.

Di sisi lain, penguatan aksesibilitas juga dilakukan melalui integrasi antar moda transportasi yang tersedia, sehingga pengguna memiliki berbagai pilikan untuk mencapai dan meninggalkan kawasan dengan mudah. Keterhubungan antara jalur pedestrian dengan titik-titik pemberhentian angkutan umum, akses menuju stasiun, serta titik drop-off ojek online perlu dirancang secara jelas dan tidak terputus.

5.2.2 Dimensi *Uses & Activities*

TABEL 5.8 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES: FUN*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
1.	Fun	Terdapat banyak kegiatan yang dapat dilakukan yang mengundang interaksi sosial	Aktivitas yang terdapat di AOI antara lain : berbelanja, berdagang, bekerja,	Tidak relevan karena AOI bukan merupakan	-

		yang aktif, seperti adanya instalasi seni interaktif, area bermain, meja catur publik, area plaza yang mengundang pengguna untuk berinteraksi langsung dengan lingkungannya.	berkomuter.	destinasi rekreasi yang memerlukan penonjolan pada aspek *fun*.	
		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.9 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES : ACTIVE*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
2.	Active	Ruang memfasilitasi pengguna untuk melakukan kegiatan yang melibatkan fisik atau interaksi sosial sehingga tidak "pasif" atau	Kegiatan yang melibatkan interaksi sosial hanya kegiatan transaksi jual beli. Kegiatan pada AOI hanya aktif saat jam-jam sibuk	Relevan karena menjadi salah satu aspek yang menghidupkan AOI.	Pengadaan kegiatan yang dapat berlangsung selama 24 jam seperti cafe 24 jam, Fasilitas kesehatan 24 jam, toko retail informil 24 jam seperti warung

		hanya dilewati. Ruang digunakan pada berbagai waktu (pagi, siang, sore, malam)	(tergantung pada komuter).		madura.
		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi access & linkages, aspek *active* berkaitan dengan kemampuan ruang untuk mendorong keterlibatan pengguna melalui aktivitas fisik maupun interaksi sosial, sehingga ruang tidak hanya berfungsi sebagai jalur pergerakan, tetapi juga sebagai tempat yang hidup dan digunakan sepanjang waktu. Ruang yang aktif umumnya memiliki variasi kegiatan yang berlangsung pada berbagai waktu (pagi, siang, sore, hingga malam), serta mampu menarik pengguna untuk singgah, berinteraksi, dan beraktivitas. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa aktivitas yang terjadi masih terbatas pada interaksi ekonomi berupa transaksi jual beli, dengan intensitas yang sangat bergantung pada jam sibuk komuter. Di luar waktu tersebut, kawasan cenderung pasif dan kurang memiliki daya tarik untuk dikunjungi atau digunakan.

Melihat hal tersebut, aspek *active* menjadi relevan untuk dikembangkan guna meningkatkan vitalitas ruang dan memperpanjang durasi penggunaan kawasan. Rencana pengembangan diarahkan pada diversifikasi aktivitas yang tidak hanya bergantung pada pergerakan komuter, tetapi juga mampu menarik pengguna dalam berbagai waktu. Salah satu strategi yang diusulkan adalah pengadaan fungsi-fungsi yang beroperasi selama 24 jam, seperti kafe 24 jam, fasilitas kesehatan, serta toko ritel informal yang mudah diakses. Kehadiran fungsi ini diharapkan dapat

menciptakan jadwal aktivitas yang lebih merata sepanjang hari, sekaligus meningkatkan rasa aman karena adanya *active frontage*, aktivitas di dalam bangunan dan keberadaan orang didalamnya membuat suasana menjadi lebih hidup. Selain itu, penguatan aspek *active* juga dapat didukung melalui penciptaan ruang-ruang yang memungkinkan interaksi sosial, seperti area duduk, titik singgah, atau ruang terbuka kecil yang terintegrasi dengan aktivitas komersial.



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 5.13 CAFE WAROENG DKI BUKA SAMPAI SUBUH

TABEL 5.10 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES : VITAL*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
3.	Vital	Merupakan *focal point.* Vitalitas dapat berupa	Keberadaan Stasiun Depok Lama dapat menjadi *focal point*	Relevan karena Stasiun Depok	Peningkatan fasilitas Stasiun Depok Lama agar sesuai dengan *demand*

		landmark, titik transportasi, *mixed use*, taman atau plaza, dan lain-lain yang menjadi alasan utama terjadinya berbagai kegiatan. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	yang membangkitkan berbagai aktivitas dalam kawasan AOI seperti aktivitas transit, aktivitas komersial (formal/non-formal), aktivitas sosial.	Lama secara eksisting merupakan bangkitan dan tarikan pergerakan paling besar di AOI dan perlu diakomodir dalam rencana sebagai jantung kehidupan di AOI.	daya tampung penumpang harian serta untuk memaksimalkan fungsionalitas agar layak menjadi titik vital. Menjadikan aktivitas komersial sebagai salah satu faktor yang menjadikan lokasi penelitian vital, melakukan penataan ruang komersial dengan penetapan batas limpasan toko.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *uses & activities*, aspek *vital* merujuk pada keberadaan elemen-elemen kunci yang berfungsi sebagai *focal point* dan menjadi penggerak utama aktivitas dalam suatu kawasan. Vitalitas ruang dapat ditunjukkan melalui kehadiran simpul transportasi, fungsi komersial, maupun ruang publik seperti plaza atau taman yang mampu menarik dan mempertahankan aktivitas pengguna. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa Stasiun Depok Lama telah berperan sebagai titik vital utama yang membangkitkan pergerakan komuter dan aktivitas di sekitarnya. Selain itu, keberadaan fungsi komersial seperti ruko dan PKL turut memperkuat dinamika kawasan dengan menciptakan interaksi ekonomi yang cukup intens, khususnya pada jam-jam sibuk.

Meskipun demikian, potensi vitalitas tersebut belum sepenuhnya dikelola secara optimal. Aktivitas yang ada masih cenderung bergantung pada aktivitas komuter, serta belum didukung oleh penataan ruang dan fungsi yang mampu memperkuat peran kawasan sebagai pusat kegiatan yang berkelanjutan. Oleh karena itu, rencana pengembangan diarahkan pada penguatan peran stasiun sebagai *primary focal point* melalui peningkatan fasilitas Stasiun Depok Lama agar mampu mengakomodasi kebutuhan dan volume penumpang harian, serta meningkatkan kualitas layanan dan kenyamanan pengguna. Dengan demikian, stasiun tidak hanya berfungsi sebagai titik transit, tetapi juga sebagai pusat aktivitas yang lebih representatif.

Di sisi lain, fungsi komersial direncanakan untuk ditata secara lebih terstruktur dan terintegrasi dengan sistem ruang koridor, sehingga mampu mendukung dan memperkuat aktivitas yang sudah ada. Penataan ini dapat dilakukan melalui pengelompokan komersial, pengaturan zonasi PKL.

TABEL 5.11 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES : SPECIAL*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
4.	Special	Mempunyai identitas atau karakteristik yang unik dan berbeda dengan tempat lain sehingga menciptakan alasan kuat bagi orang untuk mendatangi tempat tersebut.	"Komuter" menjadi identitas kawasan. Hal ini menjadi nilai tambah karena arus komuter menciptakan adanya *flow* manusia (sudah ada alasan kuat bagi banyak orang mendatangi AOI).	Relevan, perlu adanya identitas unik yang menarik orang untuk datang.	Menyediakan kegiatan yang mendukung aktivitas komuter seperti *street food, waiting area,* dan *co-working cafe.*
		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital*			

		Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)" (2022)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *uses & activities*, aspek *special* menekankan pada keberadaan identitas atau karakteristik unik yang mampu membedakan suatu kawasan dari tempat lain, sekaligus menjadi daya tarik utama bagi orang untuk datang dan beraktivitas. Suatu ruang dapat dikatakan memiliki nilai *special* apabila mampu menciptakan pengalaman khas yang tidak hanya fungsional, tetapi juga berkesan dan memiliki alasan kuat untuk dikunjungi. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, identitas kawasan saat ini terbentuk dari dominasi aktivitas komuter, di mana arus pergerakan manusia yang tinggi menjadi karakter utama. Kondisi ini secara tidak langsung telah menciptakan nilai tambah berupa *flow* manusia yang menjadi magnet aktivitas, sehingga kawasan memiliki potensi besar sebagai ruang yang hidup dan dinamis.

Namun demikian, identitas sebagai kawasan komuter masih cenderung bersifat fungsional dan belum dikembangkan menjadi karakter yang lebih kuat dan menarik secara pengalaman ruang. Aktivitas yang ada masih berorientasi pada pergerakan (transit), bukan pada pengalaman singgah atau interaksi yang lebih mendalam. Oleh karena itu, aspek *special* menjadi relevan untuk dikembangkan dengan memperkuat identitas kawasan agar tidak hanya dikenal sebagai tempat lewat, tetapi juga sebagai destinasi. Penguatan ini perlu diarahkan pada penciptaan elemen dan aktivitas yang mampu memberikan pengalaman unik bagi pengguna, sekaligus memanfaatkan potensi arus komuter yang sudah ada.

Rencana pengembangan difokuskan pada penyediaan kegiatan dan ruang yang dapat mendorong komuter untuk tidak hanya transit, tetapi juga singgah dan berinteraksi. Bentuk intervensi yang dapat dilakukan antara lain menghadirkan *pocket park*, area *street food* yang tertata, serta *co-working café* yang mendukung kebutuhan pengguna urban. Elemen-elemen ini tidak hanya memperkaya aktivitas kawasan, tetapi juga membangun identitas yang lebih kuat sebagai ruang publik yang inklusif dan atraktif.

TABEL 5.12 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : REAL

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
5.	Real	Aktivitas atau kegiatan yang terjadi bersifat organik dan mencerminkan budaya/kebiasaan lokal. **Sumber** : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship"* (2024)	Kegiatan yang terjadi cenderung bersifat organik yaitu berdagang dan berkomuter.	Relevan, kegiatan yang *real* dapat menimbulkan *sense of place.*	Mengekstrak *local knowledge* untuk mengetahui kegiatan apa yang paling dibutuhkan oleh masyarakat.

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *uses & activities*, aspek *real* merujuk pada aktivitas yang tumbuh secara organik dan mencerminkan kebiasaan serta budaya lokal masyarakat setempat. Aktivitas yang *real* bukan merupakan hasil rekayasa semata, melainkan terbentuk dari kebutuhan nyata pengguna sehingga mampu menciptakan *sense of place* yang kuat. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa kegiatan yang terjadi sudah bersifat organik, terutama berupa aktivitas berdagang dan mobilitas komuter. Interaksi antara pedagang dan pengguna jalan menjadi representasi nyata dari dinamika keseharian kawasan, yang secara tidak langsung mencerminkan karakter lokal dan kebutuhan masyarakat sekitar.

Kondisi ini menunjukkan bahwa aspek *real* sangat relevan untuk dipertahankan dan dikembangkan, karena aktivitas yang autentik memiliki peran penting dalam membangun identitas kawasan. Kegiatan yang muncul secara alami cenderung lebih berkelanjutan dan mampu

menciptakan keterikatan emosional antara pengguna dengan ruang. Oleh karena itu, pendekatan pengembangan tidak seharusnya menghilangkan aktivitas yang sudah ada, melainkan mengakomodasi dan menatanya agar lebih tertib, nyaman, dan tetap mencerminkan karakter lokal.

Rencana pengembangan diarahkan pada upaya mengekstrak *local knowledge* untuk memahami kebutuhan dan pola aktivitas masyarakat secara lebih mendalam. Hal ini dapat dilakukan melalui observasi, wawancara, maupun partisipasi langsung dengan pengguna kawasan, sehingga intervensi yang dirancang benar-benar berbasis pada kebutuhan nyata. Dengan pendekatan ini, kegiatan yang berkembang di koridor tidak hanya terjaga keasliannya, tetapi juga dapat ditingkatkan kualitasnya melalui penataan ruang yang lebih baik.

TABEL 5.13 STANDAR KRITERIA ASPEK USES & ACTIVITIES : USEFUL

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
6.	Useful	Memiliki manfaat tertentu bagi pengguna atau bangunan, memiliki utilitas yang mempermudah kehidupan sehari-hari seperti. Mengutamakan fungsionalitas sebelum desain. **Sumber** : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes*	Banyak objek atau fasilitas pada AOI yang fungsionalitasnya belum efektif atau belum optimal seperti; tidak adanya penerangan jalan umum di sepanjang koridor Jalan Stasiun Depok Lama, fungsi badan jalan yang disalahgunakan oleh PKL	Relevan, ruang yang hidup adalah ruang yang mempermudah kegiatan sehari-hari atau bahkan menyediakan solusi bagi permasalahan yang relevan di AOI.	Mengumpulkan data terkait kebutuhan dan preferensi masyarakat, mengutamakan fungsi sebelum desain. Melengkapi utilitas jalan seperti PJU, tempat sampah, tempat duduk, melakukan pembagian zona jalan.

		of urban street tree bed stewardship" (2024)			

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *uses & activities*, aspek *useful* menekankan bahwa suatu ruang harus memiliki manfaat nyata bagi penggunanya serta mampu mendukung aktivitas sehari-hari secara efektif. Ruang yang useful tidak hanya menarik secara visual, tetapi juga memiliki utilitas yang jelas dan berfungsi dengan baik, dengan mengutamakan aspek fungsionalitas sebelum desain. Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, kondisi eksisting menunjukkan bahwa meskipun terdapat berbagai objek dan fasilitas, banyak di antaranya belum berfungsi secara optimal. Hal ini terlihat dari kurangnya penerangan jalan umum di beberapa segmen, serta penyalahgunaan badan jalan oleh aktivitas PKL yang mengganggu fungsi utama sebagai ruang sirkulasi. Kondisi tersebut menyebabkan ruang belum sepenuhnya mampu mendukung kebutuhan dasar pengguna secara efektif.

Aspek useful menjadi sangat relevan dalam konteks kawasan ini karena tingginya intensitas aktivitas komuter yang membutuhkan ruang yang efisien, aman, dan mendukung mobilitas harian. Ruang yang hidup adalah ruang yang mampu mempermudah kegiatan penggunanya, baik dalam hal pergerakan, kenyamanan, maupun pemenuhan kebutuhan dasar. Oleh karena itu, pengembangan koridor perlu difokuskan pada peningkatan fungsi dan utilitas ruang agar dapat memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat.

Rencana pengembangan diarahkan pada penguatan fungsi dasar ruang melalui pendekatan berbasis kebutuhan pengguna. Langkah awal yang dilakukan adalah mengumpulkan data terkait kebutuhan dan preferensi masyarakat, sehingga intervensi yang dirancang tepat sasaran. Selanjutnya, dilakukan peningkatan utilitas jalan seperti penyediaan penerangan jalan umum (PJU), tempat sampah, serta tempat duduk yang memadai. Selain itu, penataan ulang ruang jalan melalui pembagian zona yang jelas antara jalur kendaraan, pedestrian, dan aktivitas komersial juga menjadi kunci untuk mengembalikan fungsi ruang secara optimal. Dengan mengedepankan fungsi sebelum estetika, koridor Jalan Stasiun Depok Lama diharapkan dapat menjadi ruang yang tidak hanya aktif, tetapi juga benar-benar bermanfaat dan mendukung kehidupan sehari-hari penggunanya.

TABEL 5.14 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES : INDIGENOUS, CELEBRATOTY*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
7.	Indigenous	Terdapat kegiatan yang berbasis kultural atau kegiatan yang dilakukan secara turun-temurun di tempat tersebut seperti acara syukuran panen, ritual, dsb, serta aktivitas di dalamnya merefleksikan suatu identitas yang otentik. **Sumber** : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship"* (2024)	Tidak ada kegiatan yang bersifat kultural atau tradisi yang diadakan di AOI.	Tidak relevan, tidak adanya kegiatan kultural atau tradisi yang dapat dilaksanakan di AOI.	-
8.	Celebratory	Ruang dapat digunakan sebagai wadah untuk merayakan suatu acara atau perayaan tertentu, dengan skala besar seperti perayaan hari kemerdekaan atau pawai budaya,	Tidak terdapat aktivitas bersifat *celebratory* yang diadakan di AOI, terkecuali kegiatan apel di hari Senin yang dilaksanakan di halaman sekolah UPTD SPNF SKB Kota Depok.	Tidak relevan, AOI tidak menjadi pilihan yang tepat sebagai wadah untuk celebratory karena ketersediaan ruang yang terbatas, aktivitas utama di	-

		Sumber : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship"* (2024)		AOI yaitu komuter, jika dipertemukan dengan kegiatan yang bersifat celebratory, dapat menghambat kegiatan satu sama lain.	

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.15 STANDAR KRITERIA ASPEK *USES & ACTIVITIES : SUSTAINABLE*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
9.	Sustainable	Pemberdayaan masyarakat/komunitas agar dapat berpartisipasi aktif dalam menjaga keberlanjutan ekonomi. **Sumber** : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship"* (2024)	Belum tersedianya program pemberdayaan masyarakat yang mengarah pada keberlanjutan ekonomi di AOI	Relevan, keberlanjutan adalah dasar untuk resiliensi kehidupan sosial-ekonomi-lingkungan di AOI	Pengadaan program pemberdayaan masyarakat dan komunitas terkait keberlanjutan ekonomi seperti sosialisasi untuk UMKM dan ekonomi kreatif,

Sumber: Hasil Olahan Pribadi

Dalam dimensi *uses & activities,* aspek *sustainable* menekankan pada kemampuan suatu ruang untuk mendukung keberlanjutan aktivitas secara jangka panjang, baik dari sisi sosial, ekonomi, maupun lingkungan. Ruang yang berkelanjutan tidak hanya mampu menampung aktivitas saat ini, tetapi juga mendorong partisipasi aktif masyarakat dalam menjaga dan mengembangkan kawasan secara terus-menerus. Keberlanjutan dalam konteks ini erat kaitannya dengan pemberdayaan komunitas lokal, sehingga aktivitas yang terjadi tidak bergantung pada intervensi eksternal semata, melainkan tumbuh dan dipelihara oleh pengguna itu sendiri.

Pada koridor Jalan Stasiun Depok Lama, potensi keberlanjutan dapat dilihat dari adanya aktivitas ekonomi lokal seperti perdagangan oleh PKL dan pelaku usaha kecil yang menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari kawasan. Namun demikian, tanpa adanya sistem yang mendukung, aktivitas ini rentan terhadap ketidakteraturan dan kurang mampu berkembang secara optimal dalam jangka panjang. Oleh karena itu, aspek *sustainable* menjadi relevan untuk dikembangkan, terutama dalam upaya menciptakan resiliensi sosial-ekonomi masyarakat sekaligus menjaga keberlangsungan aktivitas yang sudah ada.

Rencana pengembangan diarahkan pada pembentukan program pemberdayaan masyarakat dan komunitas lokal yang berfokus pada keberlanjutan ekonomi kawasan. Hal ini dapat dilakukan melalui fasilitasi pelatihan, pendampingan, serta sosialisasi bagi pelaku usaha seperti UMKM agar dapat berkembang secara lebih terstruktur dan adaptif. Selain itu, pelibatan masyarakat dalam proses pengelolaan dan pemeliharaan ruang juga menjadi kunci dalam menciptakan rasa memiliki *(sense of ownership)* terhadap kawasan. Dengan demikian, koridor Jalan Stasiun Depok Lama tidak hanya menjadi ruang yang aktif secara ekonomi, tetapi juga mampu bertahan dan berkembang secara berkelanjutan sebagai bagian dari sistem kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat setempat.

5.2.3 Dimensi *Sociability*

Aspek *sociability* tidak memiliki relevansi yang signifikan pada kondisi AOI dikarenakan berdasarkan analisis pola pergerakan, koridor ini lebih didominasi oleh aktivitas transit. Berdasarkan hasil wawancara dengan komuter dan pedagang PKL dan ruko, disimpulkan bahwa warga

lokal yang beraktivitas sehari-hari disana tidak memiliki preferensi untuk AOI dijadikan ruang dengan kegiatan sosial dengan durasi tinggal yang lama karena berpotensi mengakibatkan kemacetan dan menambah kepadatan ruang.

Masyarakat lebih memprioritaskan kenyamanan dan keteraturan mobilitas dibandingkan aktivitas sosial yang intens karena dianggap menghambat sirkulasi pergerakan pengguna. Meskipun begitu, bukan berarti *sociability* dihilangkan dari AOI, namun tingkat *sociability* yang diakomodasi disesuaikan dengan karakter pergerakan pada AOI. Aktivitas sosial dengan intensitas rendah dan berdurasi singkat seperti interaksi jual beli, menunggu jemputan dan mengambil jemputan masih masuk dalam dimensi sosial yang diakomodasi oleh AOI, namun kegiatan seperti *gathering*, *event*, atau menongkrong, tidak menjadi tipe aktivitas yang didukung di AOI untuk menyesuaikan dengan preferensi warga lokal dan karakteristik pergerakan.

TABEL 5.16 STANDAR KRITERIA ASPEK *SOCIABILITY : DIVERSE, STEWARDSHIP, COOPERATIVE, NEIGHBORLY, PRIDE, FRIENDLY, WELCOMING*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
1.	Diverse	Ruang dapat digunakan oleh masyarakat dari berbagai kalangan, khususnya kaum marginal. Tidak hanya dilewati, namun juga terjadi interaksi antar masyarakat dari berbeda-beda golongan	Ruang di AOI dapat digunakan oleh masyarakat dari berbagai latar belakang, tidak ada batasan yang signifikan yang menghambat suatu kelompok masyarakat untuk datang dan berinteraksi di AOI.	Relevan, karena AOI dilewati berbagai macam pengguna karena merupakan area transit, sehingga perlu menjadikannya kawasan yang dapat menerima berbagai macam	● Menciptakan kawasan transit yang mengakomodir semua pengguna terutama golongan rentan (ibu dan anak, ibu hamil, lansia, dan difabel. ● Menciptakan kawasan yang tidak membatasi pengguna untuk masuk dan menggunakannya, seperti membuat area yang tidak

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)		pengguna, ditambah untuk menciptakan *sense of belonging* pada kawasan, pengguna perlu merasa diterima dan diakomodir terlebih dahulu.	mengharuskan pengguna untuk membayar biaya masuk.
2.	Stewardship	Ruang memiliki komunitas atau orang-orang yang secara sukarela merasa ingin turut serta bertanggung jawab menjaga dan mengelola suatu ruang. **Sumber** : Kelly Baldwin Heid. Et al., "*Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship"* (2024)	Terdapat kelompok masyarakat yang turut serta menjaga kebersihan jalan seperti PKL yang membersihkan dan merapikan lapak nya sebelum meninggalkannya.	Relevan, karena merupakan hasil dari munculnya *sense of place* yang adalah salah satu tujuan *placemaking.*	● Mewadahi PKL dengan menyeragamkan atribut PKL, menyediakan tempat formal yang didedikasikan untuk kegiatan PKL.
3.	Cooperative	bagaimana ruang mendorong orang-orang dari berbagai latar belakang untuk berinteraksi, berkolaborasi, dan terlibat dalam suatu kegiatan bersama.	Dikarenakan karakteristik transit, tidak terdapat kegiatan yang memerlukan atau mendorong adanya kolaborasi. Namun, secara eksisting para PKL memiliki kerjasama antar PKL berupa pembagian dan pertukaran lapak (*shift*)	Tidak relevan.	-

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)			
4.	Neighborly	Sikap ramah antara pengguna, dilihat dari apakah seseorang nyaman untuk berbagi ruang publik dengan orang lain. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	Sikap ini masih belum terlihat di AOI dikarenakan merupakan kawasan transit dengan *flow* pergerakan yang cenderung cepat membuat pengguna merasa individualis.	Relevan.	Merancang jalan dengan membagi zona jalan sesuai peruntukkan masing-masing agar tidak terjadi perebutan antar pengguna.
5.	Pride	Pengguna tidak hanya menggunakannya, tetapi juga merasakan kepuasan dari berkegiatan pada AOI dan menjadikannya bagian dari identitas diri mereka (terdapat *sense-of-ownership*)	AOI tidak menjadi suatu tempat yang dijadikan bagian dari identitas pengguna.	Tidak relevan.	Mendesain kawasan dengan mempertimbangkan preferensi dan kebutuhan pengguna.

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)			
6.	Friendly	Mendorong terjadinya interaksi, masyarakat terbuka dan hangat secara general, membuat pengunjung merasa diterima di suatu tempat. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	Belum ada bentuk keramahan atau kepedulian yang signifikan yang membuat AOI dikenal sebagai tempat yang *friendly.*	Tidak relevan.	-
7.	Interactive	Mengakomodasi interaksi antar manusia ataupun antara manusia dengan objek di sekitarnya. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of*	Terdapat aktivitas yang memicu interaksi di AOI seperti aktivitas PKL dengan komuter, komersial juga menjadi wadah untuk berinteraksi antar manusia. Namun, tidak ada interaksi antara manusia dengan objek sekitarnya.	Relevan.	Merancang ruang interaksi seperti *plaza pedestrian,* pojok PKL yang dilengkapi dengan *sittable area.*

		Dreams, Macau)" (2022)			
8.	Welcoming	Ruang publik dapat memberikan kesan terbuka dan aman bagi pengunjung maupun pengguna. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	Akses masuk ke AOI seringkali terhalang secara visual maupun fisik oleh penumpukan kendaraan yang masuk/keluar AOI sehingga tidak terkesan *welcoming.* Tidak tersedianya jalur yang inklusif atau terbuka khususnya bagi kaum rentan seperti difabel atau lansia.	Tidak relevan.	-

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

5.2.4 Dimensi *Comfort & Image*

TABEL 5.17 STANDAR KRITERIA ASPEK *COMFORT & IMAGE: SAFE*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
1.	Safe	Ruang aman untuk dilewati secara fisik dan psikologis. Tidak hanya terkait kriminalitas, namun juga	Keamanan di AOI cenderung masih rendah dilihat dari penerangannya yang masih kurang, sirkulasi kendaraan yang masih semrawut. Tidak adanya pemisahan jalur yang	Relevan, keamanan menjadi salah satu pendorong pengunjung untuk datang ke AOI	● *Pedestrian-oriented street*, menghilangkan lalu lintas kendaraan untuk memaksimalkan keamanan bagi pejalan kaki khususnya komuter.

		kebersihan (aman dari penyakit dan polusi) dan hambatan (tidak gelap dan tidak ada tiang yang menghalangi) **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	tegas membuat pejalan kaki merasa terancam secara fisik oleh kendaraan yang bermanuver. Rasa tidak aman muncul karena risiko tertabrak atau tersenggol kendaraan sangat tinggi di jam sibuk.		● Memaksimalkan komersial (ruko dan PKL) untuk meningkatkan *eyes on the street* dengan merancang desain fasad yang terbuka. ● Menempatkan *street furniture* di zona tersendiri yaitu zona fasilitas agar tidak menghalangi jalan pejalan kaki. ● Membuat PJU setiap 30 meter.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.18 STANDAR KRITERIA ASPEK *COMFORT & IMAGE: CLEAN*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
2.	Clean	Tidak adanya tumpukan sampah, vandalisme pada dinding atau bangku, serta tidak adanya kabel-kabel yang menjuntai tidak beraturan.	● Terdapat spanduk liar, bekas iklan pada tiang, kabel listrik yang tidak beraturan, dan vandalisme pada kios kosong. ● Terdapat jadwal	Relevan, menyangkut kenyamanan dan reputasi atau kesan pengguna saat berada di AOI.	● Menentukan titik-titik penempatan tempat sampah. ● Pembatasan kendaraan pengangkut sampah ke AOI. ● Pemindahan kabel listrik ke bawah tanah.

		Terdapat jadwal pengelolaan sampah yang rutin. Kebersihan di fasilitas dan infrastruktur publik seperti halte, drainase, tempat duduk, jalan. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	pengangkutan sampah yaitu setiap minggu. ● Drainase seringkali tersumbat sampah. ● Sering terdapat sampah yang menumpuk di sungai. ● Beberapa PKL meninggalkan sisa makanan atau limbah cair ● Meskipun sebagian besar PKL yang lain sudah memiliki kedisiplinan dalam mengurus sampah.		

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Kebersihan menjadi salah satu aspek yang menentukan kenyamanan dan reputasi sebuah ruang. Dalam konteks *placemaking,* aspek ini tidak hanya berbicara mengenai bersih dari sampah atau limbah, tapi juga bersih dari hal-hal yang tidak menarik secara visual seperti vandalisme (coretan pada dinding atau permukaan lainnya), kabel listrik yang semrawut, limpasan air AC, dan lain sebagainya. Secara eksisting, pada AOI terdapat spanduk liar dan bekas iklan pada tiang-tiang stasiun. Adapun kabel listrik yang menjuntai dari tiang ke tiang, serta vandalisme pada kios-kios kosong. Dari segi persampahan, terdapat jadwal pengangkutan sampah yaitu setiap 2 kali seminggu, truk sampah yang memasuki AOI memakan seluruh badan jalan dan menghambat kendaraan lain untuk masuk, serta menimbulkan bau yang menyengat dari tumpukan sampah pada truk. Drainase di AOI juga seringkali tersumbat oleh sampah saat musim hujan sehingga menimbulkan genangan dan bau. Adapun sungai di AOI sering terdapat sampah yang menumpuk di pinggir tembok sungai. Sisa makanan atau limbah cair dari PKL sering kali tidak diperhatikan

dan membuat trotoar menjadi kotor dan licin. Meskipun sebagian besar PKL yang lain sudah memiliki kedisiplinan untuk membersihkan sampahnya sebelum merapikan lapaknya.

Untuk mengintervensi aspek ini, dibutuhkan pendekatan desain berupa penempatan tempat sampah pada titik-titik yang ramai pengguna dan PKL atau menempatkannya setiap 20 meter sesuai standar Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki. Kemudian, melakukan pembatasan pada jam operasional truk sampah di AOI, dimana truk hanya bisa memasuki AOI pada saat *non-peak hour* agar tidak mengganggu kenyamanan pejalan kaki. Adapula kabel listrik di udara dipindahkan ke bawah tanah untuk menambah kerapihan dan estetika serta keamanan kabel dan pengguna jalan.



Sumber : Dokumentasi Pribadi

GAMBAR 5.14 SAMPAH TERSEBAR DI JALAN DAN SUNGAI

TABEL 5.19 STANDAR KRITERIA ASPEK *COMFORT & IMAGE: GREEN*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
3.	Green	Penggunaan vegetasi sebagai *buffer* dan peneduh alami untuk menurunkan suhu, serta untuk menambah estetika kawasan. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., *" Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	AOI masih minim vegetasi dan masih didominasi oleh perkerasan. Pohon-pohon yang ada sering kali tumbuh secara liar atau tidak tertata, sehingga tidak memberikan fungsi peneduh yang maksimal bagi pejalan kaki.	Relevan, mempengaruhi tingkat kenyamanan menambah estetika visual AOI.	• Membuat zona vegetasi di sepanjang jalan, sebagai vegetasi, jalur hijau juga berfungsi secara sosial-budaya untuk penempatan tempat duduk/meja, ubin pengarah *(tactile),* serta sebagai fungsi estetika yaitu sebagai pembentuk koridor visual terhadap *focal point* yaitu Stasiun Depok Lama. • Vegetasi yang digunakan berupa tanaman peneduh seperti Pohon Ketapang Kencana, Pohon Tabebuya, dan tanaman *coverground* seperti Kucai Mini. • Pohon ditempatkan setiap 6 - 8 meter dan berjarak minimal 2 meter dari batas fasad terluar bangunan. • Menggunakan *porous*

					pavement untuk *tree pit*

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Aspek *green* dapat dipenuhi dengan mengaplikasikan vegetasi yang dapat diletakkan sebagai *buffer* pada zona jalan. Vegetasi berkontribusi pada tingkat kenyamanan dan citra kawasan karena fungsinya yang dapat digunakan sebagai peneduh alami dari panas, menurunkan suhu kawasan dan memberikan visual yang sejuk dan menenangkan secara estetika. Aspek ini relevan dengan AOI karena aktivitas berjalan kaki di AOI tinggi karena kegiatan komuter, namun berdasarkan hasil wawancara dengan pengguna, berjalan kaki di AOI tidak nyaman karena tidak adanya pelindung dari cuaca panas dan hujan. Vegetasi dapat berperan sebagai peneduh alami dan mengurangi hawa panas. Secara eksisting, AOI tidak memiliki vegetasi sehingga komuter menjadikan alasan ini untuk menggunakan kendaraan menuju Stasiun Depok Lama. Adapun menurut hasil dari wawancara warga yang beraktivitas di AOI seperti PKL dan pengurus gereja, pohon di AOI sering ditebang untuk menghindari pohon tumbang karena dianggap membahayakan pengguna jalan. Oleh karena itu, rencana pengadaan vegetasi di AOI diikuti dengan perawatan dan pemangkasan yang rutin sehingga tidak membahayakan pengguna jalan. Aspek *green* diakomodasi dengan pengadaan vegetasi berupa *buffer* di sepanjang Jalan Stasiun Depok Lama agar membentuk koridor yang dapat menambah citra kawasan.

TABEL 5.20 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: SITTABLE

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
5.	Sittable	Menyediakan fasilitas bagi pengguna untuk berhenti, beristirahat, dan mengamati lingkungan dengan nyaman.	Tidak terdapat fasilitas tempat duduk pada AOI.	Relevan, untuk mengakomodir beberapa kegiatan pasif seperti menunggu.	Penempatan tempat duduk setiap 10 meter.

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., " *Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)			

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dalam *comfort & image,* aspek *sittable* dilihat dari ketersediaan area untuk duduk, beristirahat, dan berinteraksi dengan objek yang ada di kawasan. Secara eksisting, AOI tidak memiliki fasilitas tempat duduk terkecuali tempat duduk pada halte. Hal ini karena aktivitas yang dominan pada AOI adalah aktivitas transit yang mengharuskan pergerakan yang cepat dan keberadaan tempat duduk, terutama di lebar jalan yang sempit, akan mengganggu kelancaran pergerakan komuter. Namun, untuk mewujudkan perancangan *placemaking,* dimana pengguna perlu.

TABEL 5.21 STANDAR KRITERIA ASPEK *COMFORT & IMAGE: SPIRITUAL, CHARMING, ATTRACTIVE*

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
6.	Spiritual	Menyediakan suasana atau atmosfir yang tenang.	Terdapat gereja di AOI yang menyediakan atmosfer tenang namun tidak melingkupi seluruh AOI dan seluruh pengguna karena terbatas pada agama tertentu dan hari tertentu	Tidak relevan, aspek spiritual tidak begitu sejalan dengan identitas kawasan yang ada.	-

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., " *Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	(karena Gereja hanya aktif pada hari Rabu, Sabtu, dan Minggu)		
7.	Charming	Memiliki daya tarik yang meninggalkan kesan pada pengguna. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., " *Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	AOI tidak memiliki daya tarik yang meninggalkan kesan tertentu pada pengguna.	Tidak relevan, karena sudah terakomodir pada aspek *special* dan tidak diprioritaskan untuk memiliki daya tarik yang lebih dari aspek *special.*	-
8.	Attractive	Memiliki daya tarik visual dan fungsional yang kuat sehingga mampu mengundang orang untuk datang, masuk, dan beraktivitas di dalam ruang tersebut.	AOI tidak memiliki daya tarik visual baik berupa bentang alam maupun buatan karena penataannya yang cenderung organik, namun secara fungsional, Stasiun Depok Lama menjadi daya tarik utama untuk bermobilitas.	Tidak relevan, daya tarik dapat diakomodir pada aspek *special* dan *vital*. AOI tidak diprioritaskan untuk memiliki daya tarik yang	-

		Sumber : G Kurniawaty, Et al., " *Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)		lebih dari itu melihat kapasitas ruangnya yang terbatas.	

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.22 STANDAR KRITERIA ASPEK COMFORT & IMAGE: HISTORIC

No	Indikator	Standar	Kondisi Eksisting	Relevansi Karakter AOI dengan Placemaking	Rencana Pengembangan
9.	Historic	Memiliki nilai historis yang dapat menjadi karakteristik atau identitas kawasan. **Sumber** : G Kurniawaty, Et al., " *Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau)"* (2022)	Di dalam AOI, terdapat Stasiun Depok Lama, Gereja Kristen Pasundan, dan SDN 2 Depok yang memiliki nilai historis yaitu bangunan peninggalan Belanda, namun bukan merupakan bangunan cagar budaya karena sudah merupakan bangunan baru, tidak banyak informasi mengenai hal ini sehingga tidak banyak orang yang mengetahui.	Relevan karena AOI memiliki identitas historis yang dapat diangkat dalam *placemaking.*	Adaptasi elemen arsitektur kolonial Belanda pada fasad bangunan modern, merancang *streetscape* dengan elemen kolonial seperti PJU dan bangku bergaya kolonial, penambahan papan informasi pada bangunan-bangunan bernilai historis.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Dalam *comfort & image,* aspek *historic* membahas tentang ada atau tidaknya nilai sejarah yang dapat diangkat menjadi karakter atau *image* kawasan. Dalam konteks ini, AOI memiliki nilai historis yang cukup signifikan dalam perkembangan Kota Depok, dimana Stasiun Depok Lama merupakan stasiun yang dibangun untuk membawa hasil komoditas dari perkebunan dan sawah ke kota lain untuk meningkatkan ekonomi Kota Depok, selain itu terdapat Gereja Kristen Pasundan yang merupakan seminari (sekolah pendeta) pertama di Kota Depok. Adapun Sekolah Dasar Negeri 2 Depok yang berdiri tahun 1886, menjadi salah satu sekolah tertua di Kota Depok, dengan ciri khas arsitektur akulturasi jawa dengan kolonial yang masih terlihat hingga saat ini. Koridor Jalan Kartini sendiri pada jaman kolonial dan pra-kolonial dikenal sebagai daerah perumahan elit. Sekarang, keberadaan nilai-nilai sejarah semakin menghilang karena tidak diakomodir, ditambah dengan berkembangnya bangunan-bangunan komersial, aktivitas liar dari kendaraan bermotor dan PKL menurunkan *image* kawasan. Sejalan dengan konsep *placemaking*, aspek *historic* ini dapat menjadi potensi untuk menambahkan nilai kawasan yaitu dengan mengangkat kembali nilai-nilai historis dalam AOI ini sebagai *heritage* Kota Depok, dengan begitu memberikan identitas atau *sense of place* bagi kawasan.

5.3 Analisis Pola Pergerakan

5.3.1 Pola Pergerakan di Jalan Stasiun Depok Lama

TABEL 5.23 FREKUENSI PERGERAKAN PENGGUNA DI KORIDOR JALAN STASIUN DEPOK LAMA

No	Pengguna	Aktivitas	Frekuensi (/jam)
1.	Komuter	Melakukan transit dari moda lain (berjalan kaki, kendaraan bermotor atau ojek *online*) ke moda kereta	1.908 pergerakan
		Melakukan transit dari moda kereta dari moda lain (berjalan kaki, kendaraan bermotor atau ojek *online*)	532 pergerakan
2.	Pembeli	Melakukan interaksi dengan komersial di koridor yaitu kegiatan transaksi jual beli	300 pergerakan
3.	Pedagang kaki lima	Berjualan, memarkirkan gerobak atau membuat *stand*	20 - 30 *tenant*
4.	Penghuni lokal	Beraktivitas seperti berolahraga, membeli makanan, atau anak-anak bermain	80 pergerakan
5.	Pekerja kantoran	Memarkirkan kendaraan bermotor di lahan parkir yang tersedia atau di bahu jalan	8 pergerakan
6.	Siswa Sekolah Dasar (usia 7 - 12 tahun)	Berjalan kaki atau menggunakan kendaraan bermotor menuju sekolah, melakukan transaksi jual beli dengan pedagang kaki lima	29 pergerakan
7.	Pengguna kendaraan bermotor	Melakukan *drop-off* dan *pick up,* bersirkulasi (keluar dan masuk) di koridor	708 pergerakan
		Memarkirkan kendaraan di lahan parkir yang tersedia, bersirkulasi (keluar dan masuk) di koridor	224 pergerakan

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berdasarkan data frekuensi, pergerakan komuter merupakan pengguna dengan aktivitas paling dominan/primer dengan total akumulasi mencapai 2.440 pergerakan (1.908 pergerakan masuk ke moda kereta dan 532 pergerakan keluar). Tingginya angka ini mengindikasikan bahwa koridor berfungsi sebagai *feeder* utama atau ruang transisi dalam sistem transportasi makro. Dominasi ini menunjukkan adanya pola pergerakan transit antarmoda, di mana terjadi perpindahan moda dari kendaraan pribadi/ojek *online*/jalan kaki menuju moda transportasi massal (kereta). Besarnya selisih antara pergerakan menuju kereta (1.908 pergerakan) dibandingkan keluar kereta (532 pergerakan) menunjukkan bahwa pada

periode observasi tersebut, koridor ini berfungsi sebagai titik keberangkatan utama *(origin point)* bagi para pekerja atau pengguna jasa transportasi. Hal ini membuktikan bahwa pola pergerakan dalam suatu kawasan sangat dipengaruhi oleh intensitas guna lahan di sekitarnya, di mana simpul transportasi akan menarik pergerakan atau *trip attraction* yang signifikan pada jam-jam sibuk.

Untuk aktivitas pembeli yaitu sebanyak 300 pergerakan dan Pedagang Kaki Lima (PKL) yaitu sebanyak 20-30 unit menunjukkan adanya tarikan pergerakan yang bersifat komersial. Meskipun frekuensinya lebih rendah dibanding komuter, kehadiran 20-30 unit PKL yang memarkir gerobak atau membuat *stand* menciptakan hambatan samping (side friction) yang cukup besar bagi kelancaran sirkulasi. Namun demikian, keberadaan PKL berkontribusi dalam menghidupkan kawasan, secara teori, keberadaan PKL dan ruko berperan sebagai *active frontage* yang dapat menambah minat, kehidupan, dna vitalitas kawasan, serta menambah keamanan karena adanya '*eyes on the street'*.

Kegiatan yang dilakukan pembeli seperti berhenti sejenak untuk mengunjungi ruko atau PKL dan melakukan transaksi dan berpindah tempat antar ruko atau PKL. Hal ini mengubah fungsi koridor dari sekadar ruang sirkulasi menjadi ruang sosial-ekonomi. Pengguna kendaraan bermotor berkontribusi secara signifikan dalam pola pergerakan, yaitu melalui aktivitas *drop-off* dan *pick-up* (sebanyak 708 pergerakan) serta parkir (sebanyak 224 pergerakan). Frekuensi ini mencerminkan ketergantungan yang masih tinggi terhadap moda pribadi sebagai penyambung menuju simpul transportasi. Saat *peak hour,* kendaraan bermotor yang berhenti untuk menunggu baik ojek ataupun warga biasa memarkirkan kendaraanya di jalan dan menyisakan ruang yang lebih kecil untuk pejalan kaki. Terdapat indikasi inefisiensi ruang pada segmen pekerja kantoran dan sebagian Pengguna kendaraan yang menggunakan bahu jalan sebagai lahan parkir. Secara teoritis, parkir di bahu jalan (*on-street parking*) secara linear akan menurunkan kapasitas efektif jalan dan mengganggu kenyamanan pejalan kaki.

5.3.2 Pola Pergerakan di Jalan Kartini

TABEL 5.24 FREKUENSI PERGERAKAN PENGGUNA DI KORIDOR JALAN KARTINI

No	Pengguna	Aktivitas	Frekuensi (/jam)
1.	Pejalan Kaki	Berjalan kaki dari/ke AOI, menyeberang jalan	68 pergerakan
2.	Kendaraan Roda 2	Melewati AOI, memarkirkan kendaraan di trotoar	6.627 pergerakan
3.	Kendaraan Roda 4	Melewati AOI	1.407 pergerakan

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berdasarkan data frekuensi, pergerakan kendaraan roda dua merupakan pengguna dengan aktivitas paling dominan/primer dengan total rata-rata mencapai 6.627 pergerakan. Angka ini merupakan hasil perhitungan rata-rata dari akumulasi frekuensi pergerakan pada pagi hari (jam 08.30 - 08.45 WIB), siang hari (jam 10.40 - 10.55 WIB, dan sore hari (jam

17.45 - 18.00 WIB) di hari *weekday.* Tingginya angka ini mengindikasikan bahwa koridor Jalan Kartini berfungsi sebagai jalur sirkulasi harian dengan intensitas mobilitas yang tinggi, terutama bagi pengguna kendaraan roda dua. Selain melintasi AOI, sebagian pengendara juga memanfaatkan ruang tepi jalan dan trotoar sebagai lokasi parkir sementara.

Di sisi lain, pergerakan kendaraan roda empat tercatat sebesar 1.407 pergerakan per jam. Meskipun jumlahnya jauh lebih rendah dibandingkan kendaraan roda dua, angka tersebut menunjukkan bahwa koridor ini tetap berperan sebagai akses kendaraan bermotor menuju berbagai fungsi kawasan di sekitarnya. Aktivitas pejalan kaki hanya tercatat sebanyak 68 pergerakan per jam, menjadikannya kelompok pengguna dengan frekuensi terendah. Sebagian besar aktivitas pejalan kaki berupa berjalan di sepanjang koridor dan menyeberang jalan untuk mengakses pertokoan, halte, maupun fungsi komersial lainnya. Rendahnya jumlah pejalan kaki dibandingkan kendaraan bermotor menunjukkan bahwa orientasi ruang koridor saat ini masih didominasi oleh kendaraan, sehingga tingkat kenyamanan, keamanan, dan daya tarik berjalan kaki belum optimal. Secara keseluruhan, pola pergerakan di Jalan Kartini menunjukkan bahwa kawasan ini memiliki fungsi utama sebagai koridor penghubung dan pendukung aktivitas komersial dengan intensitas mobilitas tinggi. Ditambah secara lokasi, Jalan Kartini menjadi salah satu akses untuk menuju ke pusat kota atau CBD Kota Depok yaitu Jalan Margonda dan akses ke sekolah dan rumah sakit di Jalan Pemuda dan Jalan Siliwangi. Hal ini menunjukkan perlunya penataan ruang jalan yang mampu mengakomodasi pergerakan kendaraan secara efisien sekaligus meningkatkan kualitas ruang bagi pejalan kaki agar tercipta keseimbangan antara fungsi mobilitas dan fungsi sosial-ekonomi koridor.

5.4 Analisis Preferensi

Berdasarkan hasil wawancara dengan pengguna yang beraktivitas pada AOI, diperoleh data sebagai berikut ;

TABEL 5.25 HASIL WAWANCARA DENGAN PENGGUNA

No.	Responden	Preferensi Responden terhadap Rencana Perancangan
1.	Bapak Victor Komuter	**1. Koridor Jalan Stasiun Depok Lama** ● Perlu ada area khusus pejalan kaki ● Perlu ada pengaturan lalu lintas ● Perlu ada penertiban PKL (bukan ditiadakan namun dirapikan penempatannya) ● Perlu ada sirkulasi kendaraan yang masuk dan keluar yang jelas sehingga kendaraan tidak menumpuk ● Tempat menunggu seperti halte diperbanyak atau diperbaiki agar lebih nyaman karena halte eksisting belum cukup fungsional: kendaraan sulit berhenti karena dipinggir jalan dan tidak ada ruang khusus kendaraan berhenti ● Perlu pelebaran jalan ● Drainase perlu diperbaiki karena banyak genangan sehabis hujan ● Keberadaan ojek pangkalan sebaiknya tidak di depan area

		gate stasiun tapi di depan Jl. Stasiun Depok Lama karena keberadaannya menyebabkan jalur sempit, macet, dan seringkali bertengkar dengan ojek online sehingga penumpang tidak bisa memesan ojek online dari depan stasiun dan harus berjalan ke luar Jl. Stasiun Depok Lama ● Penempatan cafe di koridor kurang tepat, lebih baik di jalan di depan Jl. Stasiun Depok Lama supaya tidak macet. 2. **Stasiun Depok Lama** ● Saran penambahan eskalator agar pergerakan komuter lebih mudah, khususnya bagi lansia, difabel, dan ibu hamil, sehingga tidak perlu membuka pagar untuk menyeberangi rel yang cukup berbahaya ● Penambahan kursi di peron, sejauh ini lebih banyak kursi sender besi dibanding kursi konvensional karena kursi sandar besi tersebut kurang nyaman untuk diduduki. ● Area ticketing terlalu sempit sehingga perlu diperlebar ● Area ticketing kurang melindungi dari cuaca. ● Perlu ada penambahan lahan parkir karena lahan parkir nya sempit. ● Perlu ada penambahan retail di dalam stasiun seperti alfamart/indomaret ● Perlu ada optimalisasi pintu kedua stasiun supaya komuter tidak menumpuk di pintu satu saja ● Area bawah tanah sering banjir atau menggenang, mungkin perlu dibuat lewat atas saja seperti di tanah abang (JPO) ● Semua jalur kereta perlu dimanfaatkan (khususnya jalur tengah yang menganggur)
2.	Ibu Nun PKL, Penghuni asli	**1. Koridor Jalan Stasiun Depok Lama** ● Perbaikan jalan agar lebih mulus ● Pengadaan tempat berjualan yang lebih layak seperti ruko atau kios yang harga sewa nya masih terjangkau ● Beberapa PKL, salah satunya Ibu Nun sendiri bergantian lapak dengan PKL lain. Ibu Nun berjualan dari jam 03.00 - 12.00 WIB lalu pulang dan merapikan lapak untuk PKL lain ● Jika jalan dikhususkan untuk pejalan kaki saja, maka jumlah pembeli juga ditakutkan berkurang karena keramaian tersebutlah yang membuat ekonomi hidup ● Meskipun ramai, tidak pernah ada terjadi kecelakaan di koridor ini ● Vegetasi tidak terlalu perlu karena masih sejuk, jikalau untuk keperluan estetika, penghuni disini banyak yang menanam di halaman rumahnya ● Taman atau plaza untuk tempat bersosialisasi tidak cukup perlu karena disekitar sudah banyak cafe, dan pengadaan hal tersebut dikhawatirkan merusak lingkungan dan menjadi tempat kenakalan remaja(merokok, mabuk, membuang

		sampah sembarangan) ● Rata - rata pedagang 50% penghuni asli 50% pendatang ● Kebersihan sudah cukup karena ada yang menyapu setiap hari, pedagang tertib membersihkan lapak berdagangnya, dan ada truk sampah yang rutin mengangkut. Keberadaan truk sampah memang memakan keseluruhan jalan sehingga menghambat kendaraan namun hal tersebut menurut Ibu Nun tidak seharusnya menjadi masalah karena tidak memakan waktu lama. ● Penerangan sudah cukup dari lampu-lampu PKL
3.	Ibu Anna Rosdiana Komuter	**1. Koridor Jalan Stasiun Depok Lama** ● Kendaraan cukup mengganggu pejalan kaki dan membahayakan ● Perlu ada pengaturan lalu lintas ● Pohon dan vegetasi perlu karena gersang dan sebagai peneduh ● PKL yang mengambil badan jalan cukup mengganggu karena membuat jalan sempit ditambah dengan motor yang sering parkir di pinggir jalan. Namun PKL juga membantu pemenuhan kehidupan sehari-hari ● Pembuatan tempat khusus seperti ruko perlu agar terlihat rapi ● Kebersihanya kurang karena sampah seringkali bau (dari drainase) ● Penerangan masih kurang, dan lampu-lampu dari ruko atau PKL masih kurang karena tidak sampai ke tengah jalan 2. Stasiun Depok Lama ● Perlu ada perluasan area ticketing
4.	Bapak Sonny Tampubolon Komuter, Pemilik Cafe	**1. Jalan Stasiun Depok Lama** ● Pelebaran jalan tidak memungkinkan karena rumah milik warga ● Saran: dibuat seperti Kota Tua Jakarta, mengangkat sejarah histori peninggalan Belanda. Dulu sempat ada wacana dari pemerintah untuk menata seperti Kota Tua namun tidak mendapat persetujuan Belanda ● Lebih baik tempat menunggu disediakan di belakang halte yang lebih luas, karena di jalan koridor ini sudah sempit ● Kendaraan cukup mengganggu karena berbahaya ● Setuju jika dijadikan area pejalan kaki saja karena jalannya tidak terlalu jauh ● Setuju dengan adanya kegiatan 24 jam untuk menghidupkan area dan menambah keamanan ● Perlu ada tempat menunggu

5.	Pak Omak PKL	**1. Jalan Stasiun Depok Lama** ● Pohon atau vegetasi tidak begitu perlu karena selama ini seringkali pohon ditebang agar tidak mengganggu tiang listrik dan mengantisipasi pohon tumbang ● Setuju dikhususkan untuk pejalan kaki saja karena kendaraan seringkali membahayakan dan membuat sempit ● Kebersihan sudah cukup karena pedagang rajin membersihkan lapak berjualannya ● Setuju jika disediakan tempat berjualan seperti ruko/kios

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Berdasarkan hasil wawancara terhadap komuter, pedagang kaki lima (PKL), penghuni asli, dan pelaku usaha di kawasan Stasiun Depok Lama, diperoleh beberapa kecenderungan preferensi yang dapat menjadi dasar dalam penyusunan konsep perancangan kawasan.

1. Peningkatan Kualitas Jalur Pejalan Kaki Menjadi Kebutuhan Utama

Mayoritas responden menilai bahwa kondisi koridor Jalan Stasiun Depok Lama saat ini belum memberikan kenyamanan dan keamanan yang memadai bagi pejalan kaki. Keberadaan kendaraan bermotor, parkir di badan jalan, serta aktivitas PKL yang meluber ke ruang sirkulasi menyebabkan ruang gerak pejalan kaki menjadi terbatas. Sebagian besar responden mendukung peningkatan fasilitas pejalan kaki, bahkan beberapa responden menyatakan persetujuan apabila koridor dikembangkan menjadi kawasan yang lebih berorientasi pada pejalan kaki. Namun demikian, terdapat kekhawatiran dari kalangan pedagang bahwa pedestrianisasi penuh berpotensi mengurangi jumlah pembeli yang selama ini datang menggunakan kendaraan bermotor. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang tetap mengutamakan pejalan kaki tanpa menghilangkan aksesibilitas terhadap aktivitas ekonomi yang telah terbentuk.

2. Penataan PKL Lebih Diutamakan Dibanding Relokasi

Seluruh kelompok responden mengakui bahwa PKL merupakan bagian penting dari identitas dan aktivitas ekonomi kawasan. Meskipun keberadaan PKL seringkali menyebabkan penyempitan ruang jalan, mayoritas responden tidak menghendaki penghapusan PKL melainkan penataan yang lebih terorganisasi. Usulan yang paling banyak muncul adalah penyediaan kios atau ruang usaha yang lebih layak dengan biaya sewa yang terjangkau. Temuan ini menunjukkan bahwa strategi penataan perlu berfokus pada integrasi PKL ke dalam desain kawasan sehingga aktivitas ekonomi tetap terjaga sekaligus meningkatkan keteraturan dan kenyamanan ruang publik.

3. Pengaturan Lalu Lintas dan Sirkulasi Kendaraan Perlu Ditingkatkan

Responden menilai bahwa permasalahan utama koridor bukan semata-mata volume kendaraan yang tinggi, melainkan pengelolaan sirkulasi yang kurang efektif. Beberapa isu yang sering disebutkan meliputi kendaraan yang berhenti sembarangan, parkir di badan jalan, keberadaan ojek pangkalan di depan stasiun, serta belum jelasnya titik naik-turun penumpang. Sebagian responden mengusulkan pengaturan

lalu lintas yang lebih baik melalui penyediaan area drop-off, relokasi ojek pangkalan, serta penataan titik tunggu angkutan umum sehingga konflik antara kendaraan dan pejalan kaki dapat dikurangi.

4. Fasilitas Transit dan Area Menunggu Masih Kurang Memadai

Hampir seluruh responden yang berstatus komuter menyampaikan perlunya peningkatan kualitas fasilitas transit, baik di koridor maupun di dalam stasiun. Kebutuhan yang paling banyak disampaikan meliputi:

1. Penambahan area tunggu yang nyaman.
2. Penyediaan halte yang lebih fungsional.
3. Perluasan area ticketing.
4. Penambahan fasilitas tempat duduk.
5. Penambahan fasilitas aksesibilitas seperti eskalator.
6. Optimalisasi akses masuk dan keluar stasiun.

5. Kebersihan, Drainase, dan Pencahayaan Menjadi Isu Pendukung

Persepsi responden terhadap kebersihan kawasan cenderung beragam. Sebagian responden menilai kondisi kebersihan sudah cukup baik karena adanya aktivitas pembersihan rutin oleh pedagang dan petugas kebersihan. Namun, beberapa responden mengeluhkan bau yang berasal dari saluran drainase serta genangan yang muncul setelah hujan. Selain itu, beberapa responden menilai pencahayaan kawasan masih kurang optimal, khususnya pada area tengah koridor yang tidak terjangkau cahaya dari toko maupun lapak PKL. Oleh karena itu, peningkatan kualitas drainase dan penerangan jalan menjadi salah satu kebutuhan pendukung yang perlu diperhatikan.

6. Penguatan Identitas Heritage Menjadi Potensi Pengembangan Kawasan

Beberapa responden menyoroti nilai sejarah kawasan sebagai aset yang belum dimanfaatkan secara optimal. Kawasan dinilai memiliki potensi untuk dikembangkan sebagai destinasi heritage yang mengangkat sejarah Depok Lama dan peninggalan kolonial Belanda. Penguatan identitas sejarah dianggap dapat meningkatkan daya tarik kawasan sekaligus menjadi pembeda dibanding kawasan transit lainnya.

7. Preferensi terhadap Ruang Publik Bersifat Beragam

Pandangan responden mengenai penyediaan taman, plaza, atau ruang berkumpul menunjukkan perbedaan pendapat. Sebagian responden mendukung penyediaan ruang publik sebagai tempat beristirahat dan bersosialisasi, sementara sebagian lainnya menilai fasilitas tersebut kurang diperlukan karena sudah terdapat kafe dan ruang informal yang berfungsi sebagai tempat berkumpul masyarakat. Hal ini menunjukkan bahwa ruang publik yang dirancang perlu memiliki fungsi yang jelas, aktif, dan terintegrasi dengan aktivitas sehari-hari agar dapat diterima oleh masyarakat setempat.

5.5 Analisis *Heritage* Kawasan

5.5.1 Analisis Non-spasial

Analisis cultural significance dilakukan untuk mengidentifikasi nilai-nilai penting yang terkandung dalam kawasan heritage sebagai dasar dalam menentukan arah pelestarian dan pengembangan kawasan. Berdasarkan Teori *Cultural Significance The Burra Charter* (Australia ICOMOS, 2013), *cultural significance* merupakan nilai budaya yang melekat pada suatu tempat, yang dapat mencakup;

1. Nilai estetika *(aesthetic value)*
2. Nilai Historis *(historic value)*
3. Nilai Ilmiah *(scientific value)*
4. Nilai sosial *(social value)*

Dalam penelitian ini, analisis difokuskan pada empat nilai, yaitu nilai estetika, sejarah, ilmiah, dan sosial, karena merupakan aspek yang paling relevan dengan karakteristik Kawasan Stasiun Depok Lama. Setiap nilai dianalisis berdasarkan elemen-elemen karakter kawasan untuk mengidentifikasi kondisi eksisting, potensi, serta permasalahan yang mempengaruhi keterbacaan dan pelestarian nilai heritage. Hasil analisis ini menjadi dasar dalam merumuskan konsep dan strategi perancangan yang tidak hanya mempertahankan warisan fisik kawasan, tetapi juga memperkuat identitas, makna, dan pengalaman ruang bagi masyarakat.

TABEL 5.26 KRITERIA NILAI ESTETIKA

Kriteria Nilai	Elemen Karakter	Sumber	Kondisi Eksisting
Nilai Estetika	Gaya arsitektur	*Queensland Guidelines, 2017; New Zealand Guidelines,a2010 ; Canada Guidelines, 2011; The Burra Charter, 2013; Europe, 2012; English Heritage, 2008; City of Vincent, 2008*	Kawasan sudah tidak memperlihatkan karakter arsitektur kolonial Indische pada bangunannya karena telah mengalami perubahan fasad, penambahan elemen modern, serta penutupan oleh papan reklame sehingga karakter arsitektur kurang terbaca. Adapun bangunan yang masih memiliki beberapa sisa arsitektur kolonial seperti bangunan SDN 2 Depok namun letaknya tidak terbuka karena berada di dalam gang sempit.

	Komposisi ruang eksternal (bentuk, skala/proporsi, warna, bahan/material)		Skala bangunan di sepanjang koridor relatif masih seragam sehingga membentuk kontinuitas streetscape. Akan tetapi, komposisi visual terganggu oleh keberadaan PKL, parkir kendaraan di badan jalan, variasi warna fasad yang tidak harmonis, penggunaan material yang tidak konsisten, serta utilitas yang terbuka sehingga menurunkan kualitas estetika kawasan.
	Kebisingan dan bau		Sebagai kawasan transit, koridor memiliki tingkat kebisingan yang tinggi akibat aktivitas kendaraan bermotor, kereta api, dan pergerakan komuter. Pada beberapa titik juga terdapat bau yang berasal dari aktivitas PKL dan pengelolaan sampah yang belum optimal sehingga mengurangi kenyamanan pengalaman ruang.
	Lansekap alam dan buatan		Lanskap kawasan didominasi elemen terbangun dengan ruang hijau yang sangat terbatas. Vegetasi peneduh hanya terdapat pada beberapa titik sehingga kualitas visual dan kenyamanan termal kawasan belum optimal. Keberadaan elemen heritage belum didukung oleh penataan lanskap yang mampu memperkuat identitas kawasan.
	Dekorasi/detail		Detail arsitektur seperti lisplang, kolom, ventilasi, ornamen jendela dan

			pintu masih dapat ditemukan pada beberapa bangunan heritage. Namun sebagian detail telah rusak, tertutup renovasi, papan reklame, kanopi tambahan, maupun utilitas sehingga nilai artistik dan kualitas visual bangunan mengalami penurunan.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

Bangunan-bangunan peninggalan Belanda di Kota Depok memiliki gaya arsitektur kolonial Belanda. Gaya arsitektur ini diidentifikasi dari bentuk massa bangunan, atap, jendela, fasad, kolom, lantai, plafon, pintu, serta warna dan bahan material.

1. Massa bangunan
   Berdasarkan observasi pada bangunan-bangunan peninggalan Belanda di Kota Depok yang masih berupa bangunan asli, rata-rata ketinggian bangunan 1 (satu) lantai berbentuk persegi panjang dengan proporsi lebar bangunan lebih besar dibanding tinggi bangunan.

2. Atap
   Atap berbentuk perisai atau limasan. Atap perisai berasal dari akulturasi dengan bentuk rumah tradisional Jawa dan penyesuaian bentuk atap yang dibuat miring. Selain itu yang juga menjadi ciri dari bentuk atap pada bangunan peninggalan kolonial adalah terdapat bentuk atap pelana/perisai, atau segi lima.



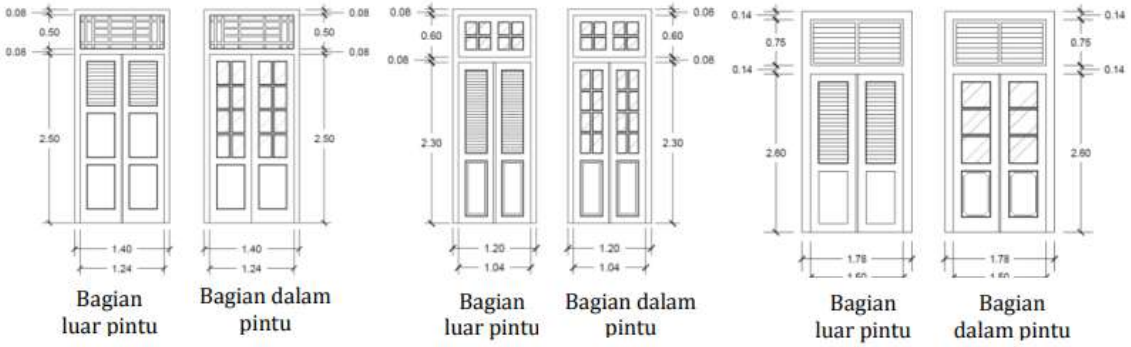
Sumber : Novia Estin, 2015

GAMBAR 5.15 BENTUK ATAP PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL DI DEPOK

3. Dinding
   Dinding eksterior umumnya menggunakan pasangan bata tebal yang diplester dan dicat putih atau warna-warna terang. Ketebalan dinding berkisar 30–50 cm untuk meningkatkan kekuatan struktur sekaligus meredam panas, sehingga ruang dalam tetap sejuk pada iklim tropis. Permukaan dinding cenderung polos dengan sedikit ornamen, namun pada beberapa bangunan dilengkapi profil horizontal *(cornice)*, pilaster, atau molding sebagai elemen dekoratif yang memperkuat kesan simetris dan proporsional.

4. Pintu

   Pintu bangunan kolonial Belanda umumnya berukuran tinggi dan lebar dengan material kayu solid, terdiri atas satu atau dua daun pintu. Desainnya simetris, sering dilengkapi panel-panel kayu, kaca pada bagian atas, serta ventilasi *(bovenlicht)* untuk meningkatkan pencahayaan dan sirkulasi udara pada iklim tropis.

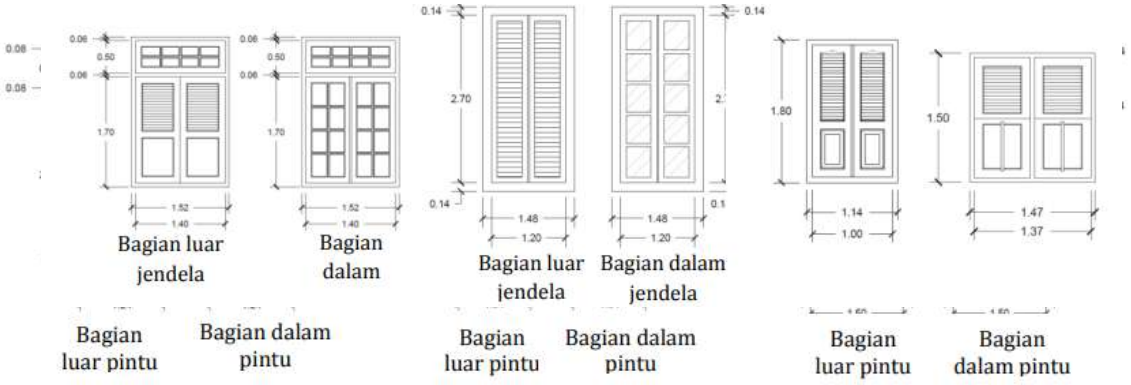


Sumber : Novia Estin, 2015

GAMBAR 5.16 BENTUK PINTU PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL

5. Jendela

   Jendela bangunan kolonial Belanda umumnya berukuran besar dan tinggi dengan material kayu, dilengkapi daun jendela ganda yang membuka ke luar. Banyak jendela memiliki panel kaca, kisi-kisi (jalusi/*louver*), ataupun kaca patri atau kaca transparan serta ventilasi atas untuk memaksimalkan pencahayaan alami dan sirkulasi udara pada iklim tropis.



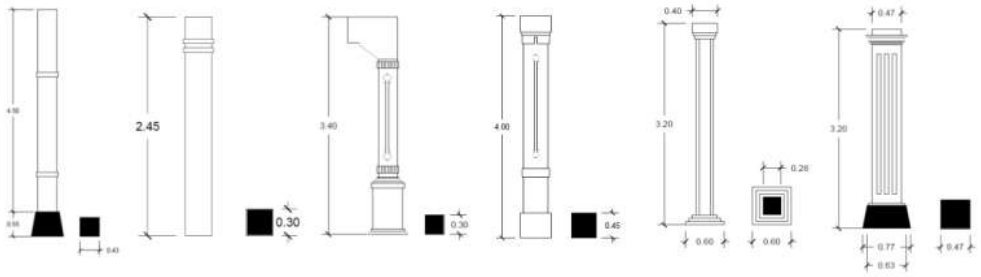
Sumber : Novia Estin, 2015

GAMBAR 5.17 BENTUK JENDELA PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL DI DEPOK

6. Kolom/pilar

   Kolom pada bangunan kolonial Belanda umumnya berbentuk bulat atau persegi dengan proporsi tinggi dan simetris. Kolom biasanya berbentuk plos. Kolom terbuat dari pasangan bata yang diplester atau beton, berfungsi sebagai penyangga teras dan atap yang lebar, serta pada beberapa bangunan dilengkapi

detail sederhana seperti kepala kolom dan alas kolom bergaya klasik. Selain itu juga terdapat kolom-kolom yang memiliki hiasan profil plesteran pada bagian bawah dan atasnya yang sederhana. Profil plesteran ini berupa garis-garis persegi panjang yang memberi kesan geometris. Selain kolom yang terbuat dari cor beton, juga terdapat tiang-tiang kayu dan tiang besi yang dipakai sebagai penyangga atap.



Sumber : Novia Estin, 2015

GAMBAR 5.18 BENTUK PILAR PADA BANGUNAN PENINGGALAN KOLONIAL DI DEPOK

TABEL 5.27 KRITERIA NILAI SEJARAH

Kriteria Nilai	Elemen Karakter	Sumber	Kondisi Eksisting
Nilai Sejarah	Pola penggunaan dan fungsi	*Queensland Guidelines, 2017; New Zealand Guidelines, 2010; Canada Guidelines, 2011; The Burra Charter, 2013; Europe, 2012; English Heritage, 2008; City of Vincent, 2008*	Kawasan sejak masa kolonial berkembang sebagai pusat permukiman, perdagangan, dan transportasi yang mendukung aktivitas Stasiun Depok Lama. Hingga saat ini fungsi kawasan masih didominasi kegiatan komersial dan transit sehingga menunjukkan adanya kesinambungan fungsi historis.
	Gaya arsitektur		Bangunan telah mengalami perubahan fasad dan fungsi sehingga keterbacaan nilai sejarah mulai berkurang. Namun beberapa titik masih memiliki nilai cerita sejarah meskipun secara visual tidak dapat dilihat

			seperti bangunan Gereja Pasundan dan SDN Depok 2. Gaya arsitekturnya kolonial Belanda merupakan hasil adaptasi dengan kondisi tropis, hal ini dapat dilihat dari plafon tinggi yang dibuat untuk membuang udara panas dalam ruangan, ventilasi pada jendela dan pintu, penggunaan atap yang tumpah ke veranda untuk melindungi dari panas, dinding yang tebal untuk menyimpan suhu ruangan tetap dingin.
	Bangunan/monumen bersejarah		Kawasan memiliki sejumlah bangunan bersejarah yang menjadi bukti perkembangan Kota Depok pada masa kolonial, seperti bangunan Stasiun Depok Lama sebagai simpul transportasi bersejarah yang masih berfungsi hingga kini, Gereja Pasundan yang merupakan salah satu gereja pertama di Kota Depok, SDN Depok 2 yang juga berfungsi sebagai sekolah sampai sekarang, serta tiang telepon peninggalan kolonial yang masih berdiri hingga sekarang meskipun sudah tidak berfungsi lagi.
	Lansekap alam & buatan		Pola jaringan jalan, hubungan antara stasiun dengan kawasan permukiman dan perdagangan, serta keberadaan bangunan

			heritage masih mencerminkan struktur historis kawasan. Namun, kualitas lanskap mengalami penurunan akibat perkembangan bangunan modern, parkir, PKL, dan utilitas yang mengurangi keterbacaan karakter sejarah kawasan.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.28 KRITERIA NILAI ILMIAH

Kriteria Nilai	Elemen Karakter	Sumber	Kondisi Eksisting
Nilai Ilmiah	Pola penggunaan	*Queensland Guidelines, 2017; New Zealand Guidelines, 2010; Canada Guidelines, 2011; The Burra Charter, 2013; Europe, 2012; English Heritage, 2008; City of Vincent, 2008*	Kawasan masih mempertahankan fungsi utamanya sebagai koridor transportasi, perdagangan, dan permukiman sejak masa kolonial. Keberlanjutan fungsi tersebut memberikan informasi mengenai perkembangan pola aktivitas dan struktur ruang kawasan dari masa ke masa.
	Bangunan (desain, material, metode konstruksi)		Beberapa bangunan heritage masih mempertahankan desain, material, dan teknik konstruksi kolonial, seperti dinding bata tebal, struktur kayu pada atap, bukaan berukuran besar, dan sistem ventilasi alami. Meskipun sebagian bangunan telah mengalami renovasi, elemen asli yang masih tersisa memiliki potensi sebagai sumber informasi mengenai teknologi konstruksi dan adaptasi

			arsitektur kolonial terhadap iklim tropis.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

TABEL 5.29 KRITERIA NILAI SOSIAL

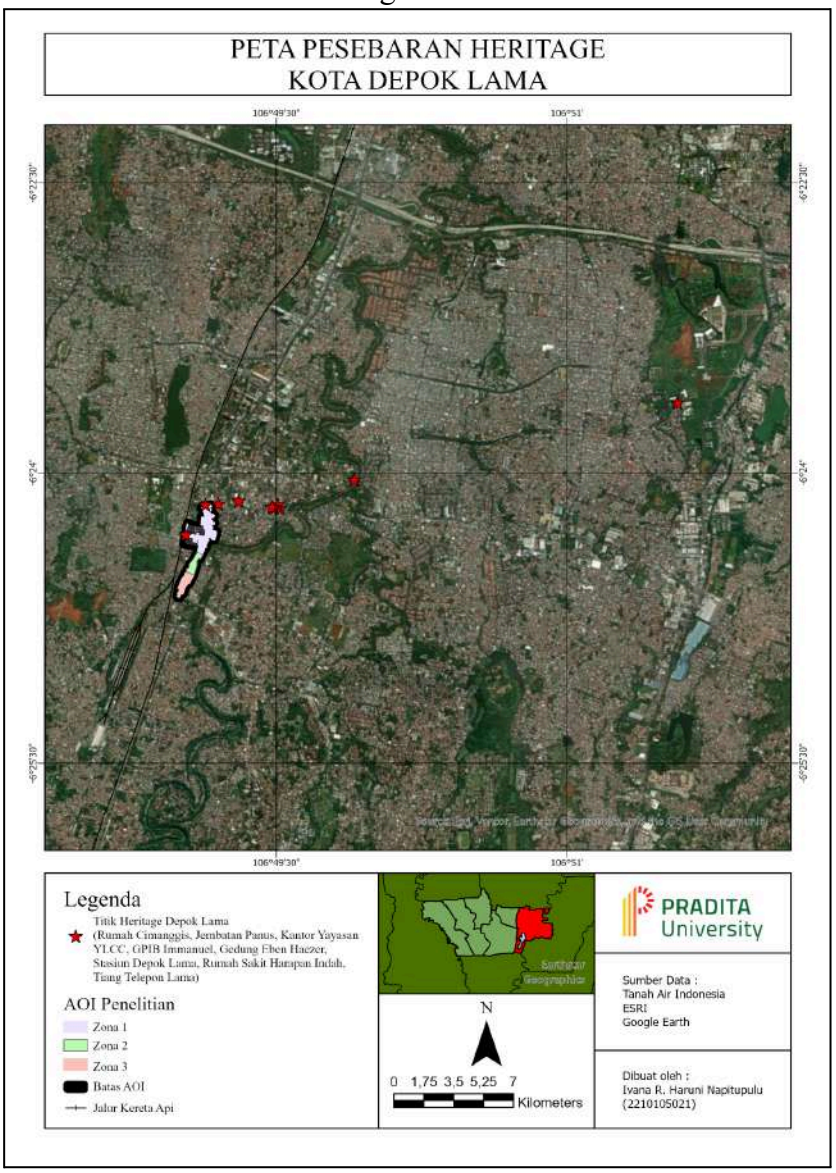
Kriteria Nilai	Elemen Karakter	Sumber	Kondisi Eksisting
Nilai Sosial	Identitas komunitas	*Queensland Guidelines, 2017; New Zealand Guidelines, 2010; Canada Guidelines, 2011; The Burra Charter, 2013; Europe, 2012; English Heritage, 2008; City of Vincent, 2008*	Kawasan merupakan bagian dari identitas historis Depok Lama yang masih dikenali oleh masyarakat sebagai kawasan heritage sekaligus kawasan transit. Keberadaan bangunan-bangunan kolonial dan aktivitas masyarakat membentuk karakter khas yang membedakannya dari kawasan lain di Kota Depok.
	Aktivitas/fungsi		Kawasan menjadi ruang aktivitas sehari-hari bagi komuter, pedagang, penghuni, dan pengunjung. Aktivitas transit, perdagangan, serta interaksi sosial yang berlangsung secara rutin menunjukkan bahwa kawasan masih memiliki fungsi sosial yang kuat bagi masyarakat.
	Simbolisme budaya		Bangunan heritage, Stasiun Depok Lama, dan jejak perkembangan permukiman kolonial menjadi simbol sejarah perkembangan Kota Depok. Namun, minimnya media interpretasi dan penataan kawasan menyebabkan makna budaya tersebut belum sepenuhnya

			dipahami oleh masyarakat.
	Simbolisme budaya Rasa kepemilikan		Masyarakat dan pelaku usaha masih memanfaatkan kawasan secara aktif sehingga menunjukkan adanya keterikatan terhadap kawasan. Namun, kepedulian terhadap pelestarian karakter heritage masih belum merata, terlihat dari perubahan fasad bangunan, pemasangan reklame, dan pemanfaatan ruang yang belum mempertimbangkan nilai cagar budaya.

Sumber : Hasil Olahan Pribadi

5.5.2 Analisis Spasial

5.5.2.1 Persebaran aset heritage



Sumber : Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 5.19 PETA PERSEBARAN ASET HERITAGE

5.5.2.2 Perkembangan Kawasan Depok Lama



Sumber : Inilah.com

GAMBAR 5.20 STASIUN DEPOK LAMA TEMPO DULU

Kawasan Depok Lama merupakan salah satu kawasan bersejarah di Kota Depok yang memiliki peran penting dalam perkembangan wilayah sejak masa kolonial. Sejarah kawasan ini tidak terlepas dari keberadaan tanah partikelir *(particuliere landerij)* yang pada tahun 1696 diberikan oleh *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) kepada Cornelis Chastelein, seorang pejabat VOC berkebangsaan Belanda. Berbeda dengan pemilik tanah partikelir pada umumnya, Chastelein menerapkan pendekatan yang cukup progresif dengan membebaskan para budaknya melalui surat wasiat yang berlaku setelah dirinya meninggal pada tahun 1714. Tanah beserta aset yang dimilikinya kemudian diwariskan kepada para mantan budak tersebut, yang selanjutnya dikenal sebagai Mardijkers atau masyarakat Depok asli.

Peristiwa tersebut menjadi tonggak awal terbentuknya komunitas Depok Lama yang berkembang sebagai permukiman dengan identitas sosial, budaya, dan keagamaan yang khas. Kehidupan masyarakat pada masa itu didominasi oleh aktivitas pertanian dan perkebunan, sementara perkembangan fisik kawasan mulai ditandai dengan pembangunan berbagai bangunan bergaya kolonial seperti rumah tinggal, gereja, sekolah, serta fasilitas publik lainnya. Karakter arsitektur yang berkembang banyak dipengaruhi oleh gaya Indische, yaitu perpaduan antara arsitektur Eropa dengan penyesuaian terhadap kondisi iklim tropis di Hindia Belanda.

Memasuki abad ke-19 hingga awal abad ke-20, perkembangan infrastruktur transportasi turut mendorong pertumbuhan kawasan. Pembangunan jalur kereta api *Batavia–Buitenzorg* oleh *Staatsspoorwegen* pada akhir abad ke-19 serta keberadaan Stasiun Depok Lama menjadikan kawasan ini semakin mudah diakses dan mulai berkembang sebagai simpul pergerakan masyarakat. Kehadiran stasiun tidak hanya meningkatkan mobilitas penduduk, tetapi juga memicu tumbuhnya aktivitas perdagangan dan jasa di sepanjang koridor jalan yang menghubungkan kawasan permukiman dengan stasiun.

Setelah masa kemerdekaan, fungsi kawasan mengalami perubahan secara bertahap. Pertumbuhan penduduk, urbanisasi, serta berkembangnya Kota Depok sebagai kawasan penyangga Jakarta menyebabkan intensitas pembangunan di sekitar Depok Lama semakin meningkat. Berbagai bangunan baru bermunculan dengan fungsi komersial, sementara sebagian bangunan bersejarah mengalami perubahan fungsi, renovasi, bahkan penggantian bentuk bangunan. Aktivitas perdagangan informal, peningkatan volume kendaraan, dan kebutuhan ruang parkir turut mengubah wajah koridor jalan yang sebelumnya memiliki karakter historis yang kuat.

Perkembangan tersebut memberikan dampak terhadap kualitas kawasan heritage. Meskipun sejumlah bangunan bersejarah masih bertahan, karakter visual kawasan mulai mengalami penurunan akibat ketidaksesuaian desain bangunan baru, kurangnya pengelolaan elemen kawasan, serta minimnya interpretasi sejarah yang dapat memperkuat identitas kawasan. Kondisi ini menyebabkan nilai sejarah dan karakter arsitektur yang menjadi ciri khas Depok Lama semakin sulit dikenali oleh masyarakat maupun pengunjung.

Namun demikian, kawasan Depok Lama masih memiliki potensi heritage yang tinggi. Keberadaan bangunan-bangunan bersejarah, pola permukiman lama, jaringan jalan yang berkembang sejak masa kolonial, serta kedekatannya dengan Stasiun Depok Lama membentuk lanskap sejarah perkotaan yang masih dapat dikenali. Potensi tersebut menjadi modal penting dalam upaya pelestarian sekaligus revitalisasi kawasan melalui pendekatan perancangan yang tidak hanya menjaga keberadaan aset fisik, tetapi juga menghidupkan kembali memori kolektif dan identitas kawasan.

5.5.2.3 Analisis Potensi dan Permasalahan

1. Potensi
    a. Berdekatan dengan stasiun yaitu Stasiun Depok Lama

        Kawasan Stasiun Depok Lama memiliki potensi yang cukup besar untuk dikembangkan sebagai kawasan heritage karena masih menyimpan jejak sejarah perkembangan Kota Depok pada masa kolonial. Potensi utama kawasan terletak pada keberadaan Stasiun Depok Lama sebagai salah satu simpul transportasi bersejarah yang hingga kini masih berfungsi sebagai stasiun aktif. Posisi kawasan yang terhubung langsung dengan jaringan transportasi regional menjadikan kawasan ini memiliki tingkat aksesibilitas yang tinggi serta dilalui oleh ribuan komuter setiap hari. Kondisi tersebut memberikan peluang untuk memperkenalkan nilai-nilai sejarah kawasan kepada masyarakat melalui pemanfaatan ruang publik dan pengembangan interpretasi heritage.
    b. Terdapat bangunan bernilai sejarah

        Selain keberadaan stasiun, kawasan juga masih memiliki sejumlah aset heritage berupa bangunan peninggalan kolonial maupun bangunan yang memiliki nilai historis terhadap perkembangan Depok Lama. Keberadaan bangunan-bangunan tersebut membentuk identitas visual kawasan dan berpotensi menjadi elemen pembentuk citra koridor apabila ditata dan dilestarikan.

2. Permasalahan
    a. Tidak ada interpretasi sejarah

        Bangunan dalam AOI sudah bukan bangunan asli, hanya memiliki nilai historis namun secara eksisting peninggalan secara fisik sudah tidak terlihat dan dimodernisasi.

    b. Bangunan kosong

        Keberadaan bangunan kosong atau tidak aktif di sepanjang koridor. Bangunan-bangunan tersebut tidak hanya menurunkan kualitas visual kawasan, tetapi juga menyebabkan berkurangnya aktivitas pada beberapa segmen koridor sehingga ruang jalan menjadi kurang hidup dan tidak memberikan pengalaman ruang yang menarik bagi pejalan kaki.

    c. PKL menutupi fasad

        Keberadaan pedagang kaki lima (PKL) yang menempati ruang di depan bangunan juga menyebabkan fasad bangunan heritage tertutup dan sulit dikenali. Aktivitas perdagangan yang berkembang secara informal seringkali memanfaatkan area depan bangunan sebagai ruang berjualan. Kondisi ini mengurangi kontribusi bangunan terhadap pembentukan karakter *streetscape* kawasan.

    d. Minim ruang publik

        Belum tersedia ruang terbuka yang memadai bagi masyarakat untuk duduk, berinteraksi, menunggu, maupun menikmati karakter heritage kawasan. Akibatnya, aktivitas pengguna hanya didominasi oleh pergerakan menuju dan dari stasiun tanpa adanya ruang yang mampu mendorong apresiasi terhadap lingkungan.

    e. Di dominasi kendaraan

        Ruang jalan lebih banyak dialokasikan untuk sirkulasi kendaraan dibandingkan pejalan kaki sehingga kualitas lingkungan berjalan kaki menjadi rendah. Kondisi ini tidak hanya menimbulkan konflik antara pejalan kaki, kendaraan, dan PKL, tetapi juga mengurangi kenyamanan dalam menikmati karakter heritage kawasan. Padahal, kawasan heritage pada umumnya membutuhkan lingkungan yang ramah pejalan kaki agar pengalaman visual terhadap bangunan dan elemen sejarah dapat dirasakan secara optimal.

BAB VI
KONSEP PERANCANGAN

6.1 Konsep Dasar Perancangan

Konsep yang akan diterapkan pada Kawasan Stasiun Depok Lama adalah *"Collective Heritage Street".* Berdasarkan hasil identifikasi permasalahan kawasan, strategi desain pada koridor Stasiun Depok Lama diarahkan untuk menciptakan ruang yang fungsional dan adaptif melalui pendekatan *placemaking* yang berfokus pada peningkatan kualitas ruang jalan, pengaturan aktivitas kawasan, serta mengembalikan identitas kawasan yang telah lama dilupakan. Strategi desain disusun dengan mempertimbangkan karakter kawasan yang memiliki intensitas pergerakan tinggi, dominasi aktivitas informal, dan keterbatasan ruang jalan sehingga intervensi yang dilakukan tidak menghilangkan aktivitas eksisting, melainkan mengorganisasi dan menyesuaikannya dengan kapasitas ruang yang tersedia.

6.2 Visi dan Misi Pengembangan

6.2.1 Visi

Mewujudkan Koridor Jalan Kartini Depok Lama sebagai *"Collective Heritage Street*" yang inklusif, ekologis, dan berorientasi pada pejalan kaki *(pedestrian-oriented)*, dengan menghidupkan kembali memori kolektif serta identitas cagar budaya *heritage* peninggalan Belanda yang sempat hilang melalui pendekatan *placemaking*. Melalui optimasi Right of Way (ROW), perancangan ini mengurai konflik triangulasi pengguna ruang dengan membagi zona pejalan kaki sesuai dengan kebutuhan dan jenis-jenis pejalan kaki, penataan PKL yang adaptif, dan pembatasan limpasan komersial ruko di kedua sisi koridor. Didukung oleh vegetasi tanaman peneduh yang berperan sebagai kanopi dan menambah estetika visual, koridor ini mentransformasi jalur makro yang semula padat kendaraan menjadi ruang publik mikro yang manusiawi. Dengan memposisikan Stasiun Depok Lama sebagai pusat sejarah sekaligus gerbang utama kawasan. Visi ini membagi koridor menjadi tiga ritme spasial, yaitu segmen FnB, segmen *sport & wellness*, serta segmen SPU & Transit, yang akan menjadi satu kesatuan koridor sejarah yang hidup, aktif, dan mampu memberikan makna bagi masyarakat atau komunitas di Kota Depok tanpa mengesampingkan akar historisnya.

6.2.2 Misi

Berangkat dari visi yang sudah ditetapkan, berikut pemaparan misi yang akan dilakukan untuk mewujudkan visi konsep perancangan:

1. **Menyelesaikan permasalahan triangulasi pengguna jalan atau perebutan ruang antara pejalan kaki, pedagang kaki lima (PKL), dan pengguna kendaraan khususnya kendaraan bermotor.** Hal ini diwujudkan dengan

melakukan rekayasa penampang melintang jalan *(cross section)* dengan pembagian dimensi linier pada ROW 20 meter di Jalan Kartini dan ROW 6 meter di Jalan Stasiun Depok Lama. Pembagian dimensi dibagi berdasarkan pengguna jalan antara lain; jalur pejalan kaki, jalur fasilitas, jalur kendaraan, zona limpasan toko, dan zona PKL.

2. **Melakukan penataan ritme fungsional dan integrasi antarmoda.** Hal ini dilakukan untuk mengintegrasikan simpul transportasi dengan keragaman aktivitas ekonomi dan sosial di sepanjang koridor. Untuk menciptakan fungsi dan aktivitas yang sesuai dengan kebutuhan dan preferensi pengguna. Adapun dilakukan pengorganisasian aktivitas informal seperti PKL melalui pengaturan zona berdagang, batas limpasan aktivitas, dan penyesuaian ruang aktivitas terhadap pola pergerakan pengguna kawasan. Penataan dilakukan agar aktivitas ekonomi tetap berjalan tanpa mengganggu fungsi utama koridor sebagai ruang pergerakan transit. Selain itu, ruang jalan dirancang lebih fleksibel dan adaptif terhadap perubahan aktivitas berdasarkan waktu penggunaan kawasan, seperti perbedaan intensitas aktivitas pada pagi, siang, dan malam hari. Strategi desain tidak diarahkan untuk mensterilkan kawasan, melainkan mempertahankan dinamika urban yang telah terbentuk sebagai bagian dari karakter kawasan Stasiun Depok Lama. Aktivitas informal, interaksi singkat pengguna transit, dan keberagaman aktivitas harian dipertahankan sebagai elemen pembentuk sense of place dengan tetap memperhatikan keteraturan dan kenyamanan ruang publik.

3. **Merekonstruksi identitas kawasan melalui visual *placemaking,*** hal ini dilakukan untuk mengembalikan citra kawasan dengan menghadirkan kembali atmosfer sejarah *heritage* peninggalan Belanda di Depok di koridor Jalan Kartini dan Jalan Stasiun Depok Lama yang telah kehilangan karakter fisiknya. Menerapkan panduan desain fasad bangunan yang mengangkat arsitektur *indische dan art deco*, penataan *street furniture* bertema kolonial, serta penggunaan elemen penanda (*signage*) untuk membangkitkan kembali memori kolektif dan mempertegas *genius loci* cagar budaya Depok Lama.

4. **Menciptakan koridor jalan yang berorientasi pada pejalan kaki** melalui peningkatan kualitas akses dan sirkulasi kawasan dengan penerapan konsep *shared street* pada Jalan Stasiun Depok Lama dengan pendekatan *pedestrian priority* guna menciptakan ruang jalan yang lebih ramah bagi pejalan kaki. Pengurangan dominasi kendaraan bermotor dilakukan dengan membatasi jenis kendaraan yang melintas pada koridor, sementara ruang jalan dioptimalkan untuk mendukung pergerakan pedestrian dan aktivitas komersial. Untuk Jalan Kartini, penggunaan vegetasi untuk memperbaiki iklim mikro koridor melalui rekayasa lanskap hijau untuk menambah kenyamanan berjalan kaki.

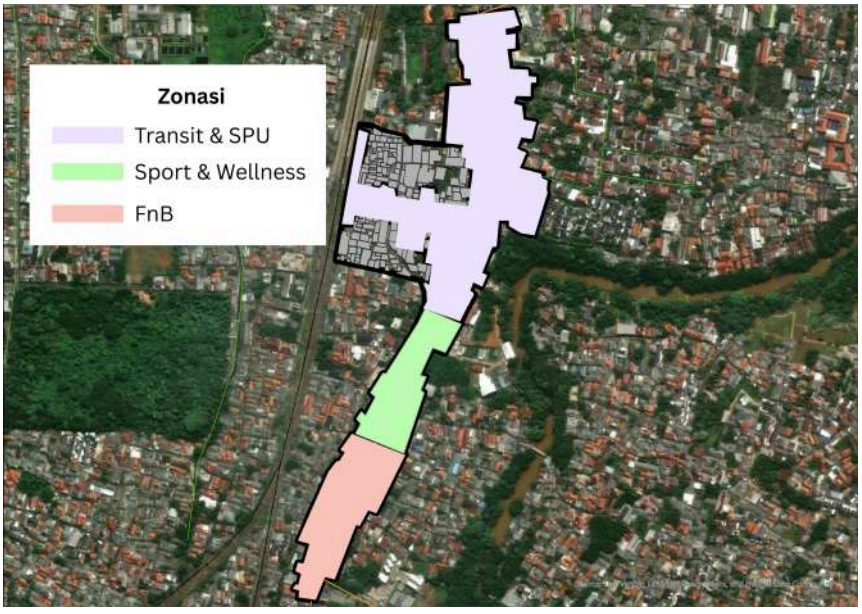
6.3 Rencana Rancang Kawasan

6.3.1 Rencana Zonasi

6.3.1.1 Konsep Perancangan Zonasi

Pembagian zonasi kawasan dilakukan berdasarkan karakter aktivitas, potensi eksisting, serta kebutuhan pengguna kawasan yang didominasi oleh pejalan kaki, pengguna transportasi publik, masyarakat lokal, dan pelaku usaha. Konsep zonasi dirancang untuk menciptakan pengalaman ruang yang beragam namun tetap terhubung dalam satu kesatuan koridor yang mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan mobilitas perkotaan.

Kawasan dibagi menjadi tiga segmen utama, yaitu Zona Komersial & Food and Beverage (FnB), Zona Sport & Wellness, serta Zona Transit & Sarana Pelayanan Umum (SPU). Ketiga zona tersebut saling terhubung melalui jaringan pedestrian yang nyaman dan berorientasi pada aktivitas manusia. Secara eksisting, koridor Jalan Kartini menunjukkan karakter campuran antara fungsi perdagangan jasa, dan pergerakan menuju stasiun dan CBD. Namun, kualitas ruang publik yang tersedia masih belum optimal akibat dominasi kendaraan bermotor, minimnya ruang aktivitas pejalan kaki, serta belum adanya identitas kawasan yang kuat. Oleh karena itu, pengembangan zonasi dilakukan untuk memperkuat karakter masing-masing segmen sekaligus menciptakan rangkaian ruang publik yang aktif dan menarik sepanjang koridor.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.1 KONSEP RENCANA ZONASI

TABEL 6.1 PEMBAGIAN ZONASI DAN FUNGSI

Zona	Batas Segmen	Karakter Kawasan Fungsi Utama Arahan Pengembangan	Fungsi Utama	Arahan Pengembangan
Zona FnB (Food & Beverage)	Segmen awal koridor yang didominasi ruko komersial dan restoran Destinasi kuliner dan ruang interaksi	Aktivitas ekonomi dengan intensitas tinggi, banyak restoran, kafe, dan usaha kuliner	Destinasi kuliner dan ruang interaksi	Penataan fasad, *outdoor dining*, penyediaan ruang untuk PKL pada malam hari, *street furniture*
Zona Sport & Wellness	Segmen tengah koridor yang didominasi pusat kebugaran, klinik, dan jasa kesehatan	Aktivitas olahraga, kesehatan, dan gaya hidup	Koridor yang asri dan sehat	penambahan vegetasi peneduh, *pocket park*, tempat duduk, *wayfinding* menuju fasilitas olahraga
Zona Transit dan SPU (Sarana Pelayanan Umum)	Segmen yang berdekatan dengan Stasiun Depok Lama dan fasilitas pelayanan umum	Konsentrasi mobilitas tinggi serta pelayanan publik	Gerbang kawasan dan simpul mobilitas	Transit plaza, *shared street,* integrasi moda, ruang tunggu, penataan titik naik-turun penumpang, peningkatan konektivitas jalur pejalan kaki, *wayfinding*

Sumber : Olahan Penulis, 2026

Pembagian koridor menjadi tiga zona dilakukan untuk memberikan konteks ruang yang sesuai dengan karakter aktivitas yang telah berkembang pada setiap segmen koridor. Pendekatan ini memungkinkan setiap bagian koridor memiliki identitas yang jelas sekaligus tetap terhubung sebagai satu kesatuan kawasan. Dasar pertimbangannya adalah sebagai berikut;

a. Menguatkan Identitas Kawasan *(sense of place)*

Setiap segmen koridor memiliki konsentrasi aktivitas yang berbeda. Dengan menetapkan zonasi berdasarkan karakter tersebut, identitas masing-masing segmen

dapat diperkuat melalui desain ruang, elemen streetscape, vegetasi, *furniture* jalan, hingga pengaturan aktivitas. Akibatnya, pengguna lebih mudah mengenali fungsi setiap bagian koridor dan memperoleh pengalaman ruang yang lebih jelas.

b. Memanfaatkan Fenomena Aglomerasi Ritel

Koridor Stasiun Depok Lama menunjukkan adanya aglomerasi kegiatan komersial, yaitu usaha-usaha dengan karakter serupa cenderung berlokasi berdekatan sehingga membentuk klaster ekonomi. Hal ini berguna untuk menjadi daya tarik kawasan dan terbentuknya sebuah tujuan atau destinasi.

- Klaster restoran dan kafe membentuk Zona FnB.
- Klaster pusat kebugaran, klinik, dan layanan kesehatan membentuk Zona Sport & Wellness.
- Klaster fasilitas publik serta simpul transportasi membentuk Zona Transit dan SPU.

c. Menciptakan Pengalaman Koridor yang Beragam

Alih-alih menghadirkan koridor dengan karakter yang seragam, zonasi memungkinkan setiap segmen menawarkan pengalaman yang berbeda namun saling melengkapi. Pengunjung yang datang untuk menggunakan transportasi umum, berolahraga, ataupun menikmati kuliner tetap berada dalam satu koridor yang terintegrasi.

d. Mengarahkan Intervensi Desain yang Lebih Tepat Sasaran

Karakter aktivitas yang berbeda membutuhkan kebutuhan ruang yang berbeda pula. Oleh karena itu, zonasi menjadi dasar dalam menentukan bentuk intervensi desain, misalnya:

- Zona FnB, lebih menitikberatkan pada ruang makan luar *(outdoor dining),* penataan PKL, pencahayaan malam, dan ruang interaksi.
- Zona Sport & Wellness menitikberatkan pada kenyamanan berjalan kaki, vegetasi peneduh, fasilitas istirahat, dan lingkungan yang mendukung gaya hidup sehat.
- Zona Transit dan SPU berfokus pada kelancaran pergerakan pejalan kaki, integrasi antarmoda, wayfinding, serta ruang publik sebagai gerbang kawasan.

e. Mendukung Konsep Placemaking

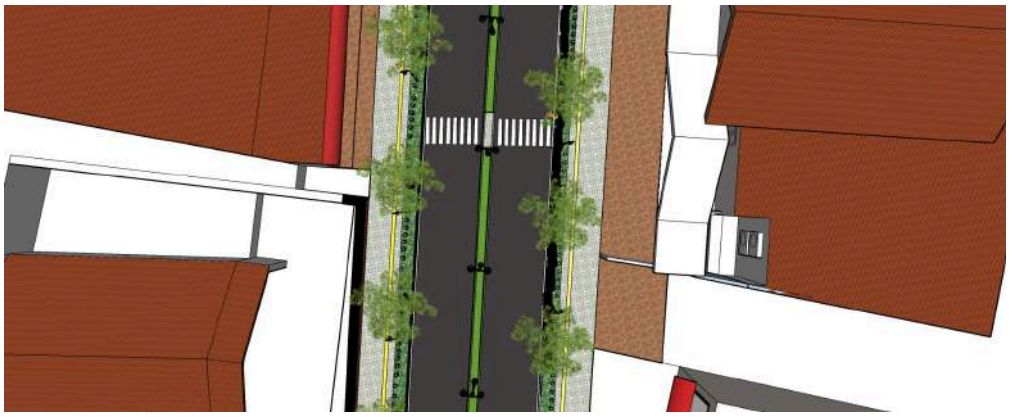
Zonasi mendukung pendekatan placemaking karena setiap segmen dirancang berdasarkan aktivitas nyata yang telah berkembang di lapangan, bukan menciptakan fungsi baru yang tidak sesuai dengan kondisi eksisting. Dengan demikian, intervensi

yang dilakukan bersifat memperkuat potensi kawasan dan dapat membangun identitas koridor tanpa menghilangkan aktivitas lokal yang sudah terbentuk.

6.3.1.2 Hasil Perancangan

1. **Segment 1 Komersial FnB**

Segment 1 terletak di sepanjang Jalan Kartini dan menjadi kesan pertama pada kawasan untuk pengguna yang mengakses kawasan dari arah selatan (Jalan Raya Citayam & Jalan Boulevard Grand Depok City). Segmen ini dirancang sebagai pusat aktivitas ekonomi dibidang *food & beverages* kawasan yang berfokus pada perdagangan, kuliner, dan kegiatan sosial masyarakat. Zona ini memanfaatkan keberadaan ruko dan aktivitas komersial eksisting yang telah berkembang di sekitar koridor.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.2 KORIDOR SEGMENT 1 TAMPAK ATAS

Pengembangan dilakukan melalui penataan area makan *outdoor*, ruang duduk publik, serta peningkatan kualitas fasad bangunan yang mengadopsi elemen arsitektur heritage khas Depok Lama. Aktivitas komersial diharapkan mampu menciptakan daya tarik kawasan sekaligus meningkatkan durasi kunjungan pengguna. Adapun intervensi desain pada segment ini antara lain:

a. Penambahan halte

Penambahan halte dilakukan untuk memfasilitasi mobilitas pengguna dan meningkatkan aksesibilitas khususnya untuk pejalan kaki. Lapak yang digunakan untuk halte merupakan titik eksisting *bus stop*. Adapun penambahan halte ditempatkan pada bagian *entrance* kawasan untuk memberikan *experience* atau kesan pertama pada kawasan. Luas halte dirancang seluas 8 x 12 meter, dilengkapi dengan papan informasi rute, papan iklan, tempat duduk dan *charging station.* Halte dirancang selaras dengan tema yang dibawa pada kawasan yaitu *heritage* sehingga penggunaan elemen dan warna mengacu pada gaya arsitektur *art deco* dan *indische architecture.*

Halte juga dilengkapi dengan teluk bus atau *bus bay* untuk memberikan ruang bagi bus untuk mengambil dan menurunkan penumpang dengan nyaman dan tidak mengambil badan jalan yang secara eksisting cukup sempit yaitu 5 meter untuk satu lajur, sehingga keberadaan transportasi umum yang berhenti akan mengganggu pengguna jalan dan menyebabkan kemacetan. Teluk bus memiliki lebar 4 meter dan panjang 23 meter sesuai dengan SNI 2838 : 2015 mengenai spesifikasi geometri teluk bus. Adapun terdapat zona penyeberangan jalan 20 meter dari halte untuk mempermudah pengguna jalan yang ingin mengakses halte.

Sebagai solusi dari permasalahan triangulasi yang ada, yaitu peningkatan akses dan fasilitas berjalan kaki di kawasan, dilakukan penambahan titik halte untuk meningkatkan aksesibilitas menuju kawasan dan peningkatan penggunaan transportasi umum untuk mengurangi penggunaan transportasi pribadi yang menjadi penyumbang kepadatan jalan yang memicu permasalahan triangulasi pengguna jalan, dimana kepadatan jalan seringkali mendorong kendaraan bermotor untuk menggunakan jalur pejalan kaki untuk mendahului pengguna kendaraan lainnya.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.3 RENCANA HALTE

b. ROW & Pembagian Zona Jalan

Badan jalan pada Jalan Kartini secara eksisting memiliki lebar 20 meter yang terdiri dari 2 jalur dan 4 lajur selebar 6 meter, median selebar 2 meter, serta dilengkapi dengan jalur pejalan kaki di kedua sisi jalan selebar 2,5 - 3 meter. Jalan ini merupakan jalan arteri sekunder yang sering mengalami kepadatan jalan karena menjadi salah satu akses untuk menuju ke CBD Kota Depok yaitu Jalan Margonda, jalan menuju Kota DKI Jakarta, serta terdapat Stasiun Depok Lama yang menjadi bangkitan pergerakan. Adapun jalur

pejalan kaki yang terdapat pada kawasan ini jarang dilewati oleh pejalan kaki namun seringkali digunakan oleh kendaraan roda dua untuk parkir, bahkan pada saat *peak hour* dan terjadi kemacetan atau kepadatan kendaraan, motor seringkali menggunakan jalur pejalan kaki sebagai jalan pintas untuk melewati kemacetan. Hal ini menjadi kontribusi pada minimnya pejalan kaki yang berada di Jalan Kartini karena aspek penting yaitu kenyamanan dan keamanan, tidak terpenuhi di jalur pejalan kaki pada koridor ini.

Oleh karena itu, perlu dilakukan perancangan pada jalan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Intervensi yang dilakukan antara lain seperti pengadaan zona vegetasi sebagai *buffer* yang membatasi antara jalur kendaraan dan jalur pejalan kaki, agar memberikan *shade* bagi pejalan kaki dan agar kendaraan tidak dapat menaiki jalur pejalan kaki. Namun pada kondisi di lapangan, seringkali pengendara motor tetap nekat untuk menerobos vegetasi, sehingga untuk mengantisipasi hal tersebut, pada zona vegetasi dilengkapi dengan *bollard* dengan kerapatan 70 cm sebagai bentuk *hostile architecture.* Selain itu, untuk menambah citra kawasan agar menarik bagi pejalan kaki, pengadaan *street furniture* yang selaras dengan tema *heritage* dapat dilihat dari ornamen PJU serta penggunaan Pohon Tabebuya sebagai peneduh dan menambah visual kawasan dengan karakter bunganya yang berjatuhan.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.4 PEMBAGIAN ZONA JALAN



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.5 LANSKAP KORIDOR

c. Pemanfaatan GSB untuk *Outdoor Dining*

Dalam rencana pengembangan zona komersial pada koridor Kawasan Depok Lama, area Garis Sempadan Bangunan (GSB) tidak hanya berfungsi sebagai ruang bebas bangunan, tetapi juga dimanfaatkan sebagai ruang aktif yang mendukung kegiatan komersial dan interaksi sosial. Pemanfaatan GSB diarahkan sebagai limpasan aktivitas *outdoor dining* dari bangunan komersial seperti kafe, restoran, dan rumah makan, sehingga tercipta hubungan yang lebih erat antara aktivitas di dalam bangunan dengan ruang publik koridor. Konsep ini bertujuan menghidupkan suasana jalan melalui aktivitas yang terlihat langsung dari ruang pejalan kaki, sekaligus meningkatkan daya tarik kawasan sebagai destinasi kuliner dan wisata *heritage*. Pemanfaatan area setback bangunan untuk aktivitas komersial luar ruang digunakan untuk menciptakan koridor yang aktif, hidup, dan berorientasi pada pejalan kaki.

Area *outdoor dining* dirancang menggunakan elemen semi permanen seperti meja-kursi, dan kanopi ringan yang tetap mempertahankan keterbukaan visual terhadap fasad bangunan heritage. Penataan ini memungkinkan pengunjung menikmati suasana koridor sambil tetap merasakan karakter historis kawasan. Kehadiran aktivitas makan di ruang luar juga diharapkan mampu meningkatkan durasi kunjungan, memperkuat aktivitas ekonomi lokal, serta menciptakan pengawasan alami (menambah *eyes on the street*) yang membuat koridor lebih aman dan nyaman pada siang maupun malam hari. Aktivitas yang menghadap langsung ke jalan merupakan salah satu faktor penting dalam membentuk koridor komersial yang aktif dan memiliki tingkat interaksi sosial yang tinggi.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.6 OUTDOOR DINING

2. Segment 2 *Sport & Wellness*

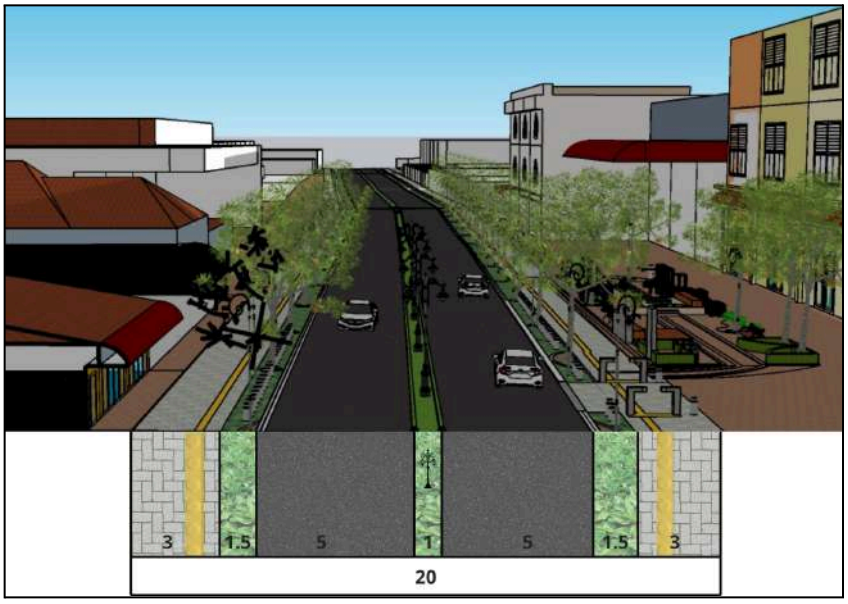
Segmen kedua dikembangkan sebagai ruang aktif yang mendukung kesehatan, rekreasi, dan interaksi sosial masyarakat. Zona ini berfungsi sebagai ruang transisi antara kawasan komersial dan kawasan transit sehingga dapat memberikan variasi pengalaman ruang bagi pengguna. Fasilitas yang direncanakan meliputi area olahraga ringan, jogging track pendek, ruang terbuka untuk aktivitas komunitas, area bermain, serta ruang hijau yang berfungsi sebagai tempat beristirahat. Kehadiran zona ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas lingkungan sekaligus memperkuat aspek *sociability* dalam konsep *placemaking*.

a. ROW dan Pembagian Zona Jalan

Zona *Sport & Wellness* berada pada koridor yang sama dengan Zona *Food & Beverage* sehingga memiliki dimensi *Right of Way (ROW)* maupun pembagian ruang jalan yang sama. Fungsi jalan tetap mempertahankan kapasitas eksisting untuk melayani pergerakan kendaraan, dan pejalan kaki sebagai bagian dari jaringan koridor kawasan. Oleh karena itu, elemen seperti lebar jalur kendaraan, serta konfigurasi atau ruang gerak serta *street furniture* koridor dirancang konsisten untuk menjaga kesinambungan karakter ruang jalan sepanjang kawasan.

Perbedaan utama terletak pada desain jalur pejalan kaki yang disesuaikan dengan karakter Zona Sport & Wellness sebagai area yang mendorong aktivitas berjalan kaki, jogging

ringan, serta bersosialisasi. Jika pada Zona Food & Beverage jalur pedestrian hanya dilengkapi satu sisi zona vegetasi sebagai *buffer* antara pejalan kaki dan kendaraan, maka pada Zona *Sport & Wellness* jalur pedestrian dirancang dengan buffer vegetasi pada kedua sisi. Vegetasi ditempatkan baik pada sisi yang berbatasan dengan badan jalan maupun sisi yang berbatasan dengan area bangunan, sehingga menciptakan koridor pejalan kaki yang lebih teduh, nyaman, dan memiliki kualitas lingkungan yang lebih baik. Keberadaan vegetasi pada kedua sisi jalur pedestrian juga berfungsi sebagai elemen peneduh, peredam kebisingan, serta pembentuk ruang yang memberikan pengalaman berjalan kaki yang lebih menyenangkan. Koridor hijau ini diharapkan mampu mendukung aktivitas fisik ringan dan meningkatkan kenyamanan pengguna sepanjang hari, terutama pada kondisi iklim tropis yang cenderung panas. Selain itu, keberadaan vegetasi yang lebih dominan memperkuat identitas zona sebagai kawasan yang berorientasi pada kesehatan dan relaksasi pengguna.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.7 PEMBAGIAN ZONA JALAN



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.8 LANSEKAP KORIDOR

b. *Pocket Park*

Untuk meningkatkan kualitas ruang publik, sebagian area GSB) yang masih memiliki lebar cukup dimanfaatkan sebagai *pocket park*. Pemanfaatan ini dilakukan secara selektif tanpa mengganggu fungsi utama bangunan maupun akses menuju properti. *Pocket park* dirancang sebagai ruang istirahat yang dilengkapi elemen seperti bangku, vegetasi peneduh, taman kecil, dan area duduk yang dapat digunakan oleh pejalan kaki maupun pengguna fasilitas olahraga.

Penempatan pocket park dilakukan pada beberapa titik strategis yang memiliki GSB relatif luas sehingga mampu membentuk rangkaian ruang publik yang tersebar di sepanjang koridor. Kehadiran ruang-ruang kecil ini tidak hanya berfungsi sebagai tempat beristirahat, tetapi juga sebagai titik interaksi sosial, area tunggu, serta ruang hijau yang meningkatkan kualitas visual kawasan. Dengan pendekatan tersebut, koridor Zona *Sport & Wellness* tidak hanya berfungsi sebagai jalur pergerakan, tetapi juga sebagai ruang publik aktif yang mendukung kesehatan, rekreasi, dan kenyamanan lingkungan secara berkelanjutan. *Pocket park* juga bertujuan untuk menghidupkan kembali aktivitas berjalan kaki sehingga aktivitas parkir liar dan kendaraan motor yang melewati jalur pejalan kaki dapat berkurang.





Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.9 *POCKET PARK*

3. Segment 3 Zona Sarana Pelayanan Umum & Transit

Segmen ketiga merupakan gerbang utama kawasan yang berfungsi sebagai area integrasi transportasi dan pelayanan publik. Kedekatannya dengan Stasiun Depok Lama menjadikan segmen ini sebagai titik dengan intensitas pergerakan tertinggi. Pengembangan difokuskan pada peningkatan konektivitas pejalan kaki, penyediaan ruang tunggu yang nyaman, area drop-off yang tertata, halte terintegrasi, serta plaza transit yang dapat berfungsi sebagai ruang orientasi kawasan. Selain mendukung mobilitas, zona ini juga dirancang sebagai ruang publik yang mampu merepresentasikan identitas heritage kawasan Depok Lama.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

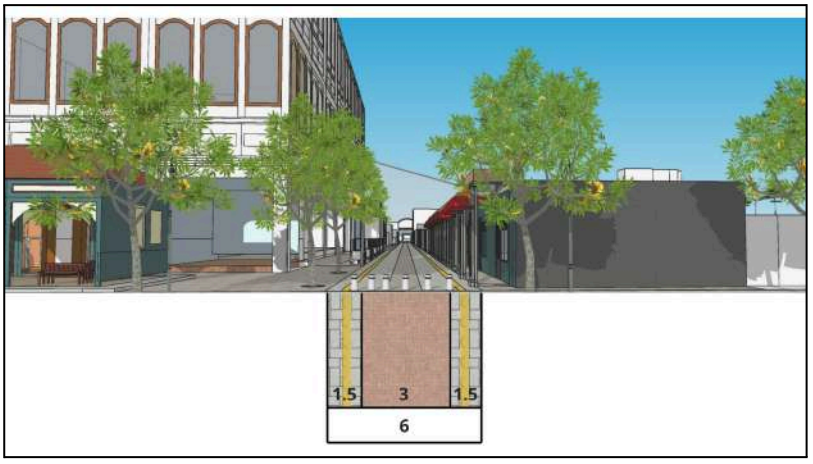
GAMBAR 6.10 LANSEKAP KORIDOR

a. ROW dan Pembagian Jalan

Badan jalan pada segment ini merupakan Jalan Stasiun Depok Lama yang adalah tipe jalan lingkungan dengan lebar 6 meter drainase tertutup. Pada jalan ini, tidak terdapat ada pembagian jalan yang jelas, bahkan jalur pejalan kaki terputus mulai dari *entrance* masuk jalan, sehingga pejalan kaki harus berjalan pada ruang yang berbagi dengan kendaraan bermotor, serta pedagang kaki lima yang juga menggunakan ruang ini untuk beraktivitas.

Oleh karena itu, perancangan jalan pada koridor ini dialihkan menjadi *shared street.* Dimana jalan memiliki elevasi yang sama, namun terdapat pembagian zona yang dibedakan dari *pavement* jalan. Pada lebar 6 meter, jalan dibagi tiga yaitu untuk sirkulasi pejalan kaki, kendaraan bermotor, dan *street furniture.* Adapun kendaraan hanya akan diperbolehkan melewati jalan ini pada jam-jam tertentu yaitu saat *peak hour* (jam 05.30 - 08.30 dan 16.00 - 19.00), pembatasan ini dilakukan untuk memfasilitasi kebutuhan ruang gerak yang

cepat dan praktis, namun sekaligus menjadi tempat berjalan kaki yang nyaman dan aman. Pembatasan kendaraan didukung pula oleh elemen *street furniture* berupa *movable bollard* yang pemakaiannya akan disesuaikan dengan jam pembatasan. Adapun penerapan konsep *shared street* pada jalan ini dilakukan karena pada koridor ini terdapat gedung parkir motor milik KAI serta 12 fasilitas penitipan motor komersial pada kedua sisi koridor, hal ini menjadikan jasa penitipan motor salah satu sektor jasa yang paling dominan bagi masyarakat setempat, oleh karena itu untuk mempertahankannya, penggunaan kendaraan bermotor diperbolehkan secara bersyarat melalui konsep *shared street* ini.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.11 PEMBAGIAN ZONA JALAN

b. Podjok PKL

Pedagang kaki lima menjadi salah satu elemen yang krusial dalam kawasan ini karena memiliki peran ganda. Di satu sisi, keberadaan PKL yang menempati trotoar, badan jalan, maupun ruang publik lainnya dapat menurunkan kualitas visual kawasan, mengganggu sirkulasi pejalan kaki, serta menimbulkan konflik pemanfaatan ruang. Namun di sisi lain, PKL merupakan bagian dari karakter dan aktivitas ekonomi lokal yang telah lama berkembang di sekitar Stasiun Depok Lama. Keberadaannya juga sesuai dengan karakter pengguna kawasan yang didominasi oleh komuter yang membutuhkan akses cepat terhadap makanan, minuman, dan kebutuhan sehari-hari dengan harga yang terjangkau.

Oleh karena itu, pendekatan yang dilakukan bukan menghilangkan aktivitas PKL, melainkan melakukan penataan

dan relokasi ke lokasi yang lebih terorganisir. Relokasi dilakukan dengan menyediakan area khusus yang mudah dijangkau oleh pejalan kaki dan pengguna transportasi umum, sehingga aktivitas ekonomi yang telah terbentuk tetap dapat berlangsung tanpa mengurangi kualitas ruang publik kawasan. Penempatan area PKL juga mempertimbangkan kedekatannya dengan titik-titik pergerakan utama seperti stasiun, halte, ruang terbuka publik, dan koridor komersial agar tetap memperoleh tingkat kunjungan yang tinggi.

Area PKL dirancang dalam bentuk sentra kuliner atau kios modular yang memiliki desain seragam dan selaras dengan karakter heritage kawasan. Selain meningkatkan estetika lingkungan, penataan ini juga memberikan kepastian ruang usaha bagi pedagang, meningkatkan kenyamanan pengunjung, serta memudahkan pengelolaan kebersihan, keamanan, dan utilitas pendukung. Fasilitas seperti tempat duduk, area makan bersama, tempat sampah terpilah, pencahayaan, dan akses sanitasi turut disediakan untuk meningkatkan kualitas aktivitas perdagangan.

Strategi relokasi PKL dalam perancangan ini memanfaatkan ruko-ruko yang saat ini tidak aktif atau kosong di sepanjang Koridor Jalan Stasiun Depok Lama. Pendekatan ini dipilih untuk mengoptimalkan aset bangunan yang belum termanfaatkan sekaligus menambah kehidupan aktivitas ekonomi pada koridor. Area PKL ini dirancang dengan memilih ruko pada sepanjang koridor untuk menjaga minat pengguna dan kepraktisannya. Adapula zona PKL yang ditempatkan dengan menggunakan GSB bangunan ruko, guna memberikan tempat bagi PKL yang tidak dapat terakomodasi pada ruko non-aktif.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.12 PKL

c. Pedestrian Plaza

Pedestrian plaza ini direncanakan pada area tepat di depan *entrance gate* Stasiun Depok Lama sebagai ruang transisi antara kawasan stasiun dengan koridor komersial dan ruang publik di sekitarnya. Keberadaan plaza ini didasarkan pada hasil pengamatan aktivitas pengguna kawasan yang menunjukkan bahwa kegiatan menunggu merupakan salah satu aktivitas yang paling dominan, baik menunggu kedatangan kereta, menunggu penjemputan, menunggu teman atau keluarga, maupun menunggu sebelum melanjutkan perjalanan menuju tujuan berikutnya. Namun, hingga saat ini fasilitas yang secara khusus mengakomodasi aktivitas tersebut masih sangat terbatas sehingga pengguna sering memanfaatkan trotoar, area parkir, maupun ruang-ruang sisa lainnya untuk menunggu yang dimana hal ini merupakan salah satu bentuk triangulasi atau perebutan ruang yang membuat koridor ini tidak teratur.

Pedestrian plaza dirancang sebagai ruang terbuka yang memprioritaskan kenyamanan pejalan kaki dengan menyediakan area duduk, vegetasi peneduh, pencahayaan, dan elemen street furniture lainnya. Ruang ini berfungsi sebagai tempat berkumpul, beristirahat, dan menunggu tanpa mengganggu arus keluar-masuk penumpang stasiun. Penataan plaza juga mempertimbangkan kapasitas pengguna pada jam sibuk sehingga mampu menampung akumulasi penumpang yang keluar maupun masuk stasiun dalam jumlah besar.

Selain sebagai ruang tunggu, pedestrian plaza berfungsi sebagai titik orientasi yang menandai pintu masuk utama kawasan *heritage* Depok Lama. Desain ruang diarahkan untuk menciptakan kesan pertama yang nyaman dan representatif bagi pengunjung yang baru tiba dari stasiun. Oleh karena itu, elemen-elemen desain seperti material perkerasan, vegetasi, signage kawasan, dan *furniture* publik di rancang selaras dengan identitas heritage yang diusung dalam perancangan kawasan.

Keberadaan plaza juga mendukung terciptanya interaksi sosial yang lebih baik di sekitar stasiun. Ruang terbuka ini memungkinkan masyarakat untuk melakukan aktivitas informal seperti bertemu, berbincang, atau sekadar menikmati suasana kawasan sebelum melanjutkan perjalanan. Dengan demikian, pedestrian plaza tidak hanya berfungsi sebagai ruang sirkulasi, tetapi juga sebagai ruang publik aktif yang mampu

mengakomodasi kebutuhan pengguna kawasan sekaligus meningkatkan kualitas pengalaman ruang di sekitar Stasiun Depok Lama.



Sumber : Olahan Penulis, 2026

GAMBAR 6.13 PEDESTRIAN PLAZA

6.3.2 Rencana Tata Bangunan

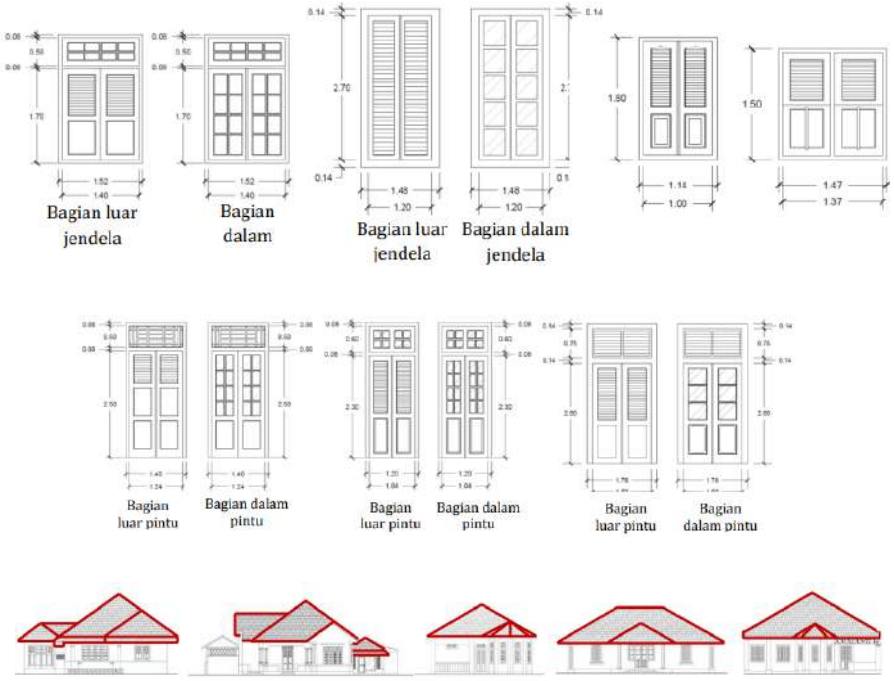
Konsep tata bangunan diarahkan untuk memperkuat identitas kawasan heritage Depok Lama melalui pengaturan fasad bangunan, dan elemen *streetscape* yang selaras dengan karakter sejarah kawasan. Meskipun pada kawasan tidak terdapat bangunan yang memiliki nilai historis secara fisik, pendekatan desain dilakukan dengan mengadopsi elemen-elemen arsitektur yang berkembang pada masa kolonial Belanda dan arsitektur Indische yang menjadi bagian dari sejarah perkembangan Kota Depok.ktur kolonial Belanda pada bangunan-bangunan modern.

Penerapan karakter arsitektur dilakukan melalui pengaturan elemen fasad bangunan seperti bentuk pintu, jendela, proporsi bukaan, material, serta detail ornamen yang mengacu pada bangunan-bangunan bersejarah di kawasan Depok Lama dan sekitarnya. Bukaan jendela dirancang memiliki proporsi vertikal dengan penggunaan jalusi atau *louvered shutter* yang merupakan karakter umum bangunan tropis kolonial. Selain berfungsi sebagai elemen estetika, penggunaan jalusi juga mendukung penghawaan alami dan perlindungan terhadap sinar matahari langsung.

Pada elemen pintu, desain diarahkan menggunakan bentuk pintu panel dengan proporsi tinggi yang dipadukan dengan kaca atau ventilasi di bagian atas sebagai ciri bangunan kolonial tropis. Penggunaan pola pembagian panel yang simetris bertujuan menciptakan ritme visual yang konsisten pada koridor jalan sekaligus memperkuat identitas kawasan. Variasi desain pintu dan jendela tetap dimungkinkan untuk memberikan fleksibilitas bagi pemilik bangunan, namun harus mengacu pada konsep bentuk dasar yang telah ditetapkan yaitu mengadopsi gaya kolonial Belanda sehingga tercipta keselarasan visual antarbangunan. Fasad bangunan juga diarahkan menggunakan warna-warna netral dan material yang mencerminkan karakter arsitektur heritage, seperti warna putih, krem, abu muda, cokelat kayu, dan

warna-warna bumi lainnya. Penggunaan ornamen dilakukan secara sederhana untuk menghindari kesan dekoratif berlebihan, sehingga karakter kawasan tetap elegan dan tidak kehilangan nilai historis yang ingin dibangun.

Melalui penerapan pedoman fasad tersebut, koridor komersial dan ruang publik di Kawasan Depok Lama diharapkan mampu menghadirkan suasana kawasan heritage yang kuat meskipun sebagian besar bangunan merupakan bangunan baru atau hasil renovasi. Pendekatan ini tidak bertujuan merekonstruksi bangunan bersejarah secara literal, melainkan menginterpretasikan nilai-nilai visual dan karakter arsitektur masa lalu ke dalam bentuk yang lebih adaptif terhadap kebutuhan kawasan saat ini. Dengan demikian, identitas heritage dapat tetap hadir sebagai bagian dari pengalaman ruang dan citra kawasan secara keseluruhan.



Sumber : Novia Estin,dkk., 2015

GAMBAR 6.14 BENTUK JENDELA & ATAP PADA BANGUNAN KOLONIAL DEPOK LAMA



Sumber: Hasil Olahan Pribadi

GAMBAR 6.15 DESAIN FASAD

6.3.3 Perbandingan Desain Perancangan dengan Eksisting

TABEL 6.2 PERBANDINGAN DESAIN DAN EKSISTING

Lokasi		Eksisting	Rencana	*Problem Solved*
Seluruh Kawasan	Jalur Pejalan Kaki	 		Jalur pejalan kaki menjadi aman untuk pejalan kaki dan kembali ke fungsi aslinya. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(walkable, accessible, continuity),* ***Uses & activities*** *(useful),* ***Comfort & image*** *(safe, green, attractive, walkable),* ***Sociability*** *(welcoming)*
	Street Furniture : Bollard			Kendaraan bermotor tidak dapat memarkirkan kendaraan dan menggunakan jalur pejalan kaki. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(walkable, convinient),* ***Comfort & image*** *(safe, walkable),*

				Sociability *(welcoming, diverse)*
	Street Furniture : PJU & Vegetasi			Menambah citra kawasan dan memberikan identitas pada kawaasan. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(readable),* ***Uses & activities*** *(real),* ***Comfort & image*** *(historic, green, attractive),* ***Sociability*** *(interactive, pride, diverse)*
Segment 1 Zona FnB	Halte	 		Mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor dan meningkatkan pengalaman berjalan kaki. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(accessible, connected, proximity),* ***Uses & activities*** *(vital, useful),* ***Sociability*** *(welcoming, interactive, diverse)*
Segment 2 Sport & Wellness	*Pocket park*			Memberikan daya tarik dan menambah pengalaman berjalan kaki. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(walkable),* ***Uses &***

				activities *(real, useful, active),* ***Comfort & image*** *(safe, green, clean, sittable),* ***Sociability*** *(interactive, neigbourly)*
Segment 3 SPU & Transit	PKL		 	Memformalisasi PKL, mengurangi hambatan jalan, menambah citra, meng-*highlight* aktivitas karakter pengguna. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(walkable, accessible, proximity, connected),* ***Uses & activities*** *(useful, real, active),* ***Comfort & image*** *(clean, sittable, attractive, walkable),* ***Sociability*** *(interactive, friendly, pride, stewardship, cooperative, diverse)*
	Pedestrian Plaza			Menyediakan tempat menunggu yang merupakan aktivitas pengguna/karakter pengguna yang kurang difasilitasi dan menyebabkan penumpukan

				Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(continuity, convenient, connected),* ***Uses & activities*** *(useful),* ***Comfort & image*** *(safe, green, sittable),* ***Sociability*** *(friendly, interactive)*
	Share street			Mengatasi permasalahan perebutan ruang/triangulasi pengguna jalan. Aspek *placemaking:* ***Access & linkages*** *(walkable, accessible, continuity, connected, readable),* ***Uses & activities*** *(active, vital, real),* ***Comfort & image*** *(safe, green, attractive, walkable, historic),* ***Sociability*** *(stewardship, diverse, interactive, friendly, neighbourly)*

Sumber : Olahan Penulis, 2026

6.4 Tabel Kebutuhan Ruang Publik

TABEL 6.3 TABEL PROGRAM RUANG

No.	Ruang	Standar	Sumber	Kebutuhan Ruang	Luas
1.	Komersial	Area untuk limpasan toko Minimal 0,5 meter untuk barang dan 0,3 meter untuk lajur orang melihat-lihat barang. Jika setelah dikurangi 0,8 meter, dan ruang berjalan kaki tersedia kurang dari 2 meter maka sesuaikan dengan volume pejalan kaki.	ITDP — Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022	Limpasan Toko	Lebar zona limpasan toko : 0,8 meter
		Ruang PKL minimal 1,2 meter atau maksimal 2 meter. Dengan ketentuan harus tetap menyisakan ruang untuk pejalan kaki minimal 2 meter.	ITDP — Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022	Pedagang Kaki Lima	Lebar zona pedagang kaki lima : 0,5 meter
2.	Ruang Milik Jalan	Lebar efektif untuk pejalan kaki dan pengguna kursi roda : 1.85 meter Berdasarkan arus pejalan kaki, untuk jalan lokal dengan arus pejalan kaki maksimum 50 orang/menit, maka; - Lebar kerb : 0.15 m - Jalur Fasilitas : 0.75 m - Lebar efektif : 1.9 m - Bagian depan gedung : 0.15 m (Total lebar : 3 meter)	Menteri PUPR — Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	Jalur Pedestrian	Lebar : 1 Lajur : 1.95 meter Total : 1 x 2 lajur : 3.4 meter
		-Tinggi pedestrian platform 7,5 - 10 cm -Pelandaian/*ramp* 5-10% -Lebar 2 - 6 m	Menteri PUPR — Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	*Pedestrian Platform*	Luas 6×6 meter Ramp 10% Tinggi 10 cm
		-Lebar minimal : 50 cm -Tinggi minimal 50 cm		Drainase	50 x 50 cm

		-Lebar jalur hijau 150 cm -Menggunakan tanaman peneduh.	Menteri PUPR — Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	Jalur Hijau	150 cm
		Terdapat *tree gates/tree pit* untuk resapan air	ITDP — Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022		Pohon Tabebuya
					Luas : 1,5 × 1,5 meter Kedalaman : 1 meter
		-Ditempatkan setiap 10 meter -Lebar tempat duduk 40 - 60 cm -Panjang tempat duduk 150 cm -Menggunakan bahan daya tahan tinggiseperti metal/beton	Menteri PUPR — Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	Tempat duduk	-Diletakkan setiap 20 meter -Lebar tempat duduk 40-60 cm dan panjang 150 cm
		-Diletakkan di luar ruang bebas pejalan kaki yang minimal lebarnya 1,5 meter. -Tidak diletakkan pada akses keluar dan masuk bangunan dan tidak diatas ubin pemandu -Bila ditempatkan menghadap bangunan, jarak minimal 100 cm dari kerb. Jika menghadap ke luar (ke arah jalan), jarak minimal 200 cm dari kerb. -Pada area publik dengan aktivitas berjalan yang tinggi, diletakkan tiap 20 meter atau kurang.	ITDP — Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017-2022		Menghadap ke jalan, penempatan minimal 200 cm dari kerb
		- Setiap 10 meter -Tinggi PJU maksimal 4 meter	Menteri PUPR — Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	PJU	Setiap 10 meter, tinggi 4 meter

		-Menggunakan bahan beton/metal			
		-Menggunakan marka melintang - Minimal 2,5 meter dan lebar 30 cm - Jarak celah antar garis minimal 30 cm dan maksimal 60 cm	Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan Menteri PUPR Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	*Zebracross*	Lebar 2,5 meter
		-Minimal luas 60 cm -Ditempatkan pada pelandaian naik atau turun dari trotoar	Menteri PUPR Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	*Tactile*	Luas 60 cm, diletakkan minimal 60 cm dari *kerb*
3.	Tempat Sampah	-Terletak setiap 20 meter pada titik-titik pertemuan seperti persimpangan -Ketinggian lubang sampah berada maksimal 90 cm dari permukaan -Lubang tempat sampah mengarah ke jalur pejalan kaki	Menteri PUPR Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki		Setiap 20 meter
4.	Papan Informasi	- Ditempatkan pada lokasi strategis (halte, stasiun, ruang publik, area komersial) -Ditempatkan pada ketinggian yang mudah terbaca oleh pejalan kaki yaitu rentang ketinggian 90 – 180 cm dari permukaan tanah -Ditempatkan di setiap jarak 200 – 400 menit berjalan kaki antar petunjuk informasi -Disediakan dalam bentuk audio-visual, getaran, dan taktil (*braille*).	Menteri PUPR Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki	Totem	Lebar 60 cm Jarak dari kerb 0,25 m Diletakkan di area halte

Sumber : Olahan Penulis, 2026

BAB VII
KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

7.1 Kesimpulan

Kawasan Stasiun Depok Lama merupakan salah satu simpul transportasi penting di Kota Depok yang memiliki peran strategis sebagai pusat pergerakan masyarakat sekaligus gerbang menuju kawasan bersejarah Depok Lama. Tingginya aktivitas mobilitas yang terjadi di kawasan ini belum diimbangi dengan kualitas ruang publik yang memadai, terutama pada aspek kenyamanan pejalan kaki, keteraturan aktivitas ekonomi informal, kualitas lingkungan jalan, dan penguatan identitas kawasan. Berdasarkan hasil analisis kondisi eksisting, ditemukan bahwa permasalahan utama kawasan meliputi dominasi kendaraan bermotor terhadap ruang jalan, kurang optimalnya fasilitas pejalan kaki, konflik ruang antara pedestrian dan pedagang kaki lima, belum terintegrasinya ruang transit dengan aktivitas kawasan sekitar, serta belum tergalinya potensi heritage sebagai identitas kawasan. Kondisi tersebut menyebabkan kawasan lebih berfungsi sebagai ruang pergerakan dibandingkan sebagai ruang aktivitas yang mampu mendukung interaksi sosial dan pengalaman pengguna.

Untuk menjawab permasalahan tersebut, perancangan dilakukan dengan pendekatan placemaking yang berfokus pada penciptaan ruang publik yang aktif, nyaman, dan memiliki identitas kuat. Pendekatan ini diterapkan melalui penguatan aspek access and linkages, comfort and image, uses and activities, serta sociability sebagai indikator utama keberhasilan ruang publik.

Hasil perancangan menghasilkan konsep kawasan yang terbagi menjadi tiga segmen utama, yaitu Zona Komersial dan Food & Beverage, Zona Sport & Wellness, serta Zona SPU dan Transit. Pembagian zona dilakukan berdasarkan karakter aktivitas dan potensi pengembangan masing-masing area sehingga mampu menciptakan rangkaian ruang yang saling terhubung dan mendukung aktivitas masyarakat sepanjang koridor.

Perancangan mengutamakan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki melalui penyediaan jalur *pedestrian* yang lebih nyaman, aman, dan terhubung dengan simpul transit. Selain itu, penataan ruang publik, pengaturan aktivitas komersial, penyediaan ruang interaksi sosial, serta penguatan karakter visual kawasan melalui elemen *heritage* dilakukan untuk menciptakan identitas kawasan yang lebih kuat dan mudah dikenali. Dengan demikian, perancangan kawasan Stasiun Depok Lama berbasis placemaking diharapkan mampu mengubah kawasan dari sekadar ruang transit menjadi place atau destinasi perkotaan yang mendukung aktivitas sosial, ekonomi, dan mobilitas secara berkelanjutan. Perancangan ini juga diharapkan dapat menjadi salah satu upaya dalam mengoptimalkan potensi *heritage* Depok Lama sebagai bagian dari identitas Kota Depok.

7.2 Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan diatas, diperoleh beberapa rekomendasi yang dapat dipertimbangkan, antara lain:

1. Pemerintah Kota Depok perlu memprioritaskan peningkatan kualitas jalur pejalan kaki dan ruang publik di kawasan Stasiun Depok Lama guna mendukung mobilitas pejalan kaki yang aman, nyaman, dan terintegrasi dengan sistem transportasi publik.
2. Penataan aktivitas pedagang kaki lima perlu dilakukan secara terencana melalui penyediaan ruang usaha yang tertata dan terintegrasi dengan kawasan sehingga dapat mendukung aktivitas ekonomi tanpa mengganggu sirkulasi pejalan kaki.
3. Pengembangan kawasan perlu mempertimbangkan pelestarian karakter heritage Depok Lama melalui penataan fasad bangunan, elemen streetscape, signage kawasan, serta penyelenggaraan kegiatan yang dapat memperkuat identitas kawasan.
4. Kolaborasi antara pemerintah daerah, operator transportasi, pelaku usaha, komunitas, dan masyarakat perlu ditingkatkan untuk mendukung implementasi dan pengelolaan kawasan secara berkelanjutan.
5. Penelitian selanjutnya dapat mengkaji aspek kelayakan ekonomi, strategi pengelolaan kawasan, serta evaluasi keberhasilan penerapan konsep placemaking setelah desain diimplementasikan sehingga dapat menjadi masukan bagi pengembangan kawasan serupa di masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

Carmona, M. 2021. Public Places Urban Spaces—The Dimensions of Urban Design.

DeChiara, J., & Crosbie, M. (1990). Time Saver Standards For Building Types.

Gehl, J.2010. Cities for People: Gehl's Vision

H. Whyte, W. 1980. The Social Life of Small Urban Spaces.

BPS 2024. *Hasil Survey Komuter Jabodetabek 2023*. (t.t.).

Heid, K. B., Sousa-Silva, R., Sachs, A. L., & Fünfgeld, H. 2024. Social and environmental outcomes of urban street tree bed stewardship. *Environmental Research: Ecology*, *3*(3), 035005. https://doi.org/10.1088/2752-664X/ad63af

BPS 2023. Statistik Komuter Jabodetabek Hasil Survei Komuter Jabodetabek 2023.

ITDP. 2019, September. Panduan Desain Fasilitas Pejalan Kaki: DKI Jakarta 2017 – 2022.

Jacobs, J. 1961. Death and Life of Great American Cities.

Kurniawaty, G., Horlanso, V., Aditama, M. Y., & Larasati, D. 2022. Digital Placemaking and Its Effect to The Architectural Development (Case Study: City of Dreams, Macau). *IOP Conference Series:Earth and Environmental Science*, *1058*(1), 012021.https://doi.org/10.1088/1755-1315/1058/1/012021

Lynch, K. 1960. The Image Of The City.

Octaviani, S. L., & Puspitasari, A. Y. 2022. Studi Literatur: Penataan Dan Pemberdayaan Sektor Informal: Pedagang Kaki Lima. *Jurnal Kajian Ruang*, *1*(1), 130. https://doi.org/10.30659/jkr.v1i1.19991

Perda Kota Depok No. 5 Tahun 2022. (t.t.). Diambil 13 Agustus 2026, dari Database Peraturan | JDIH BPK website: http://peraturan.bpk.go.id/Details/334016/perda-kota-depok-no-5-tahun-2022

PPS. (t.t.-a). Placemaking: What if We Built Our Cities Around Places. Diambil 13 Agustus 2026, dari https://www.pps.org/product/placemaking-what-if-we-built-our-cities-around-places

PPS. (t.t.-b). Transit-Friendly Streets: Design and Traffic Management Strategies to Support Livable Communities. Diambil 13 Agustus 2026, dari https://www.pps.org/product/transit-friendly-streets-design-and-traffic-management-strategies-to-support-livable-communities

Prillya, S. B., Anggraini, S. P., & Mutmainah M, N. (2025). *PLACEMAKING UNTUK GEN Z: SOCIAL SPACE YANG ATRACTIVE DI JALAN SETURAN, YOGYAKARTA*. Diambil dari https://dspace.uii.ac.id/handle/123456789/59337

RDTR dan Zonasi Kota Depok 2018-2038. (t.t.). Diambil 13 Agustus 2026, dari Scribd website: https://id.scribd.com/document/599381134/naskah-rdtr

Steiner, F. R., & Butler, K. S. (2006). *Planning and Urban Design Standards*.

Sukmarini, H., & Bahri, S. (2021). *KAJIAN PENATAAN JALUR PEJALAN KAKI KORIDOR STASIUN TANAH ABANG JAKARTA PUSAT | Jurnal Ilmiah Plano Krisna*. *Vol. 17 No 2*. Diambil dari https://jurnalteknik.unkris.ac.id/index.php/plano/article/view/182

T. White, E. (1983). Site Analysis. Diambil 13 Agustus 2026, dari Scribd website: https://www.scribd.com/doc/163019897/Site-Analysis-Edward-t-White-1

Taylor, K. (2014). The Street: A Quintessential Social Public Space. *Landscape Research*, *39*(5), 599–601. https://doi.org/10.1080/01426397.2014.953838

Timmer, P., Damayanti, V. D., Kemas Ridwan Kurniawan, Punto Wijayanto, Hasti Tarekat Dipowijoyo, sherlien sanches, … Eleuwarin, L. (2025). *Mapping Intangible Heritage—Depok City, Indonesia*. https://doi.org/10.13140/RG.2.2.32373.90081

UNESCO. (2011). *The UNESCO Recommendation on the Historic Urban Landscape*. URA. (2021). How to make a great place. Diambil 13 Agustus 2026, dari https://www.ura.gov.sg/news/publications/how-to-make-a-great-place-book/

Vries, J. W. (1976). De Depokkers: Geschiedenis, sociale structuur en taalgebruik van een geïsoleerde gemeenschap. *Bijdragen tot de taal-, land- en volkenkunde / Journal*