

Kajian Perubahan Fungsi Aktifitas Halte di Kota Lhokseumawe (studi kasus: Halte Ujong Pacu, Halte Batuphat, Halte Kompleks PT. Arun)

Soraya Masthura Hassan¹, Cut Azmah Fithri², Atthailah³, Agung Pratama⁴

^{1,2,3,4} Prodi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Malikussaleh.

Email korespondensi: soraya.masthura@unimal.ac.id

Abstrak

Halte merupakan salah satu fasilitas pendukung lalu lintas untuk masyarakat yang digunakan untuk tempat pemberhentian, menunggu atau naik moda transportasi. Halte dirancang untuk memudahkan dan menjaga keselamatan masyarakat di jalan. Permasalahan halte di Kota Lhokseumawe adalah terjadinya perubahan fungsi yang semula untuk menaikkan dan menurunkan penumpang sudah beralih menjadi tempat berdagang, bengkel, loket moda transportasi dan tempat tinggal tuna wisma. Ada halte yang sudah rusak parah sehingga moda transportasi enggan untuk berhenti dan masyarakat lebih memilih menunggu di tepi jalan. Tujuan dari penelitian ini untuk mengkaji perubahan fungsi dan fasilitas pendukung pada halte. Penelitian menggunakan penelitian deskriptif dengan memadukan pendekatan yakni kualitatif dan kuantitatif dan menggunakan variabel *Intensity of Use* (IU). Hasil temuan dari penelitian ini kenyamanan merupakan keadaan lingkungan yang memberi rasa yang nyaman pada panca indera, bersosialisasi dengan orang disekitarnya dan menunggu moda transportasi. Kesimpulan dari penelitian ini bahwasanya perubahan fungsi halte mengakibatkan masyarakat lebih memilih menunggu moda transportasi di tepi jalan karena adanya kegiatan lain.

Kata-kunci : halte, kenyamanan, moda transportasi jurnal, perubahan fungsi

Pengantar

Lhokseumawe merupakan salah satu daerah penunjang kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat Aceh yang ditandai dengan kepadatan mobilitas dan aktivitas yang cukup tinggi. Dapat dilihat dari beragam aktifitas yang terjadi di dalamnya antara lain perdagangan, perkantoran, wisata dan jasa. Ketersediaan sarana atau fasilitas merupakan salah satu hal yang sangat esensial dalam perkembangan sebuah kota. Dengan adanya fasilitas publik yang memadai dan berfungsi sesuai dengan kegunaannya tentu akan menciptakan perkembangan kota yang baik dan pesat.

Berdasarkan keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 271/HK 105/DRDJ/96 halte didirikan dengan tujuan untuk menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas, menjamin keselamatan bagi pengguna angkutan umum, menjamin keselamatan saat menaikkan dan menurunkan penumpang, dan memudahkan pengguna angkutan umum dalam perpindahan moda transportasi. Halte adalah satu pendukung fasilitas jalan yang termasuk disalah fungsikan. Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 45 ayat (1) disebutkan bahwa fasilitas pendukung penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan meliputi trotoar, lajur sepeda, tempat penyebrangan pejalan kaki, halte, dan/atau fasilitas khusus bagi penyandang cacat, dan manusia usia lanjut.

Menurut Soetijowarno (2000), definisi dari halte adalah lokasi di mana penumpang dapat naik ke dan turun dari angkutan umum dan lokasi dimana angkutan umum dapat berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, sesuai dengan pengaturan operasional ataupun menurunkan penumpang.

Permasalahan halte di kota Lhokseumawe diakibatkan karena halte yang disalahgunakan dari fungsi awal sebagai tempat untuk menarik dan menurunkan penumpang menjadi tempat pedagang kaki lima. Dan ada juga halte yang tidak sesuai dengan yang dibutuhkan masyarakat bahkan kondisinya rusak parah, sehingga halte tersebut tidak digunakan dan angkutan umum pun jadi enggan untuk berhenti di halte tersebut. Pembangunan halte yang tidak baik akan mengakibatkan bertambahnya permasalahan transportasi, sebab banyak masyarakat yang seharusnya menjadi target pengguna menjadi malas untuk menggunakan moda ini karena adanya kesulitan disaat akan memanfaatkan halte.

Rolph (1976), Canter (1977), Punter (1991) dan Montgomery (1998) dalam Carmona et al. (2003) menyatakan bahwa terdapat tiga unsur pembentuk tempat, yakni *activity* (aktivitas), *form* (bentuk), *image* (citra). Sebuah tempat (*place*) terbentuk melalui hubungan antar fisik lingkungan, aktivitas dari individu maupun kelompok, serta makna yang dibentuknya.

Aktivitas fisik adalah semua gerakan tubuh dari otot rangka yang mengeluarkan energi. Sedangkan menurut WHO aktivitas fisik merupakan suatu kegiatan yang dilakukan minimal 10 menit tanpa henti. Aktivitas fisik mempunyai tiga tingkatan yaitu aktivitas fisik ringan, aktivitas fisik sedang, dan aktivitas fisik berat. Aktivitas fisik ringan merupakan suatu yang mempunyai hubungan dengan menggerakkan tubuh, aktivitas sedang merupakan suatu pergerakan tubuh yang mengeluarkan tenaga cukup besar, sedangkan aktivitas fisik berat yaitu pergerakan tubuh yang membuat diperlukannya pengeluaran energi yang banyak (pembakaran kalori) yang menyebabkan nafas lebih cepat.

Jan Gehl dalam bukunya "*Life Between Building*" menyatakan bahwa dilihat dari segi hubungan kebutuhan dan lingkungan yang mendiaminya, terdapat tiga jenis aktivitas luar yang ada di ruang publik, yaitu *necessary activity*, *optional activity*, dan *social activity*. *Necessary activity*, adalah kegiatan yang merupakan kebutuhan rutinitas (kewajiban) kita untuk melaksanakannya, seperti ke sekolah, berangkat ke kantor, ke pasar, menunggu bus, dan lain-lain. Karena kegiatan ini bersifat kebutuhan, maka semua peristiwa ini dipengaruhi oleh kerangka fisik lingkungan. Sehingga manusianya tidak memiliki pilihan lain. *Optional activity*, kegiatan yang bersifat pilihan seperti berdiri di suatu tempat lalu mengamati lingkungan sekitar, berjalan-jalan untuk menghirup udara segar. Kegiatan ini bisa menjadi optimal ketika kondisi outdoor saling mendukung, baik itu lingkungan fisik di tempat maupun cuaca pada saat itu. *Social activity*, adalah kegiatan yang terjadi baik itu secara kebutuhan atau pun pilihan yang kehadirannya memenuhi ruang publik. Kegiatan ini termasuk anak-anak yang bermain di taman, bercakap-cakap dengan orang lain di ruang terbuka, atau semua bentuk interaksi atau kegiatan sosial yang terjadi secara *passive contacts*.

Dalam kajiannya, Zhang dan Lawson (2009) mempergunakan tiga klasifikasi aktivitas pada ruang publik, antar lain : (a) aktivitas proses, aktivitas ini dilakukan sebagai peralihan dari dua atau lebih aktivitas utama. Bentuk dari aktivitas ini biasanya pergerakan dari suatu tempat (misalnya rumah) ke kios (aktivitas konsumsi). (b) kontak fisik. Aktivitas ini dilakukan dalam bentuk interaksi antara dua orang atau lebih secara langsung melakukan komunikasi atau aktivitas sosial lainnya. (c) aktivitas transisi. Aktivitas ini dilakukan tanpa tujuan yang spesifik yang biasanya dilakukan seorang diri, seperti duduk mengamati pemandangan dan lain sebagainya.

Dalam beraktivitas manusia membutuhkan ruang untuk gerak yang dibatasi oleh batas-batas semu. Ruang gerak yang dibutuhkan manusia menurut Fisher dalam Sarwono (1992) disebut Personal space yakni merupakan jarak semu atau batas yang ada di sekeliling diri. Dimana masing-masing batas saling tumpang tindih jika ruang yang ada tidak mencukupi dan terjadi kepadatan. Menurut Sarwono (1992), personal space dibagi dalam empat kategori yakni : (a) jarak intim, daerah pribadi atau ruang yang berjarak 0 – 0,5 m, (b) jarak personal, daerah pribadi atau ruang yang berjarak 1,5 – 3 m dan merupakan jarak percakapan untuk orang yang sudah akrab, (c) jarak sosial, daerah sosial atau ruang yang berjarak 1,4 – 4 m dan merupakan jarak hubungan yang sifatnya formal, (d) jarak public, daerah publik atau ruang yang berjarak 4 – 8,5 m.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengkaji perubahan fungsi dan fasilitas pendukung pada halte.

Metode

Mehta (2007), metode aktivitas pada ruang luar mempergunakan enam variabel, antara lain : Intensity of use (IU). Variabel ini dijelaskan oleh jumlah orang yang terlibat dalam aktivitas pada ruang luar. Variabel ini dapat diukur dengan mempergunakan salah satu dari kedua metode berikut : Membagi jumlah rata-rata orang yang terlihat di ruang luar dengan jumlah terbanyak dari rata-rata orang yang terlihat berada di ruang luar.

$$IU = \frac{\text{Rata-rata jumlah orang}}{\text{Jumlah tertinggi}} \dots\dots\dots[1]$$

Melakukan konversi terhadap jumlah orang menjadi luas ruang. Dalam metode ini, jumlah orang yang terobservasi dikalikan luas lingkaran yang dibentuk oleh radius 2,4 m. Radius 2,4 m adalah dimensi yang menunjukkan jarak bagi aktivitas sosial (persamaan [2]). Nilai yang dihasilkan adalah luas ruang yang terpakai untuk kegiatan. Kemudian, nilai ini dibagi dengan luas ruang luar yang tersedia dilapangan bagi aktivitas publik (persamaan [3]).

$$\text{Luas ruang yg terpakai} = \text{Jumlah rata-rata orang} \times 2,4 \text{ m} \dots\dots\dots[2]$$

$$IU = \frac{\text{Luas ruang yang terpakai}}{\text{Luas ruang yang tersedia}} \dots\dots\dots[3]$$

Hasil dari analisis ini berupa index dengan skala 0–1 yang berbanding lurus dengan intensitas penggunaan ruang publik.

Hasil Analisis dan Pembahasan

Halte Simpang Ujung Pacu

Halte bus Kota Lhokseumawe yang terletak di simpang Ujung Pacu ini bisa dibilang halte yang baru saja selesai dibangun. Namun kondisinya sudah rusak parah, kurangnya kesadaran masyarakat menyebabkan halte menjadi rusak parah. Kondisi halte sekarang sudah tak beratap lagi. Hal inilah yang menyebabkan masyarakat enggan untuk menggunakan halte tersebut karena kondisinya yang tak layak. Masyarakat lebih memilih menunggu angkutan umum di bawah pohon atau di warung-warung sekitar halte.

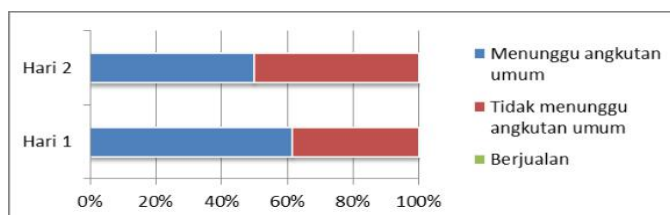


Gambar 1. Halte Simpang Ujong Pacu

Nilai intensity of use (IU) dari aktivitas menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.286 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.143, tidak menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.179 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.143, dan berjualan 0. Dengan nilai mendekati “0” dapat diinterpretasikan bahwa segmen analisis memiliki nilai yang sangat rendah dalam hal pemanfaatan ruang. Hal ini terjadi karena kondisi halte yang tidak memiliki atap. Kondisi lingkungan yang seperti ini sangat tidak nyaman yang dirasakan oleh panca indra. Menurut Weisman (1981), kenyamanan adalah keadaan lingkungan yang memberi rasa yang nyaman pada panca indra.

Tabel 1. Jumlah aktivitas di halte Simpang Ujong Pacu hari ke-1 dan hari ke-2

No	Waktu	Aktivitas hari ke-1			Aktivitas hari ke-2		
		Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan	Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan
1	09.00-10.00	0	0	0	0	1	0
2	10.00-11.00	1	1	0	0	0	0
3	11.00-12.00	1	1	0	1	0	0
4	12.00-13.00	0	0	0	0	0	0
5	13.00-14.00	0	0	0	0	0	0
6	14.00-15.00	0	0	0	0	0	0
7	15.00-16.00	0	8	0	0	0	0
Rata-rata		0.286	1.429	0.000	0.143	0.143	0.000
Jumlah tertinggi		1	8	0	1	1	0
Intensity of use (IU)		0.286	0.179	0.000	0.143	0.143	0.000



Gambar 2. Perbandingan aktivitas hari ke-1 dan hari ke-2 di halte Simpang Ujong Pacu

Halte Batuphat Barat

Halte bus kota Lhokseumawe yang terletak di jalan Medan-Banda Aceh Batuphat Barat ini dalam kondisi baik. Halte tersebut terletak di sekitar pemukiman warga. Walau halte tersebut berada di pemukiman warga tapi jarang warga yang memafaatkan halte untuk menunggu angkutan umum. Di sekitar halte terdapat kios dagangan warga dan ada juga sebuah bengkel sepeda motor tepat di sebelah halte. Akibat adanya bengkel sepeda motor di sebelah halte, halte jadi lebih sering digunakan oleh pengunjung bengkel. Pengunjung duduk dihalte sambil menunggu sepeda motornya

selesai diperbaiki. Pada saat-saat tertentu halte juga sering digunakan oleh pedagang. Pada bulan ramadhan contohnya halte digunakan oleh para pedagang takjil untuk menjajakan dagangannya.

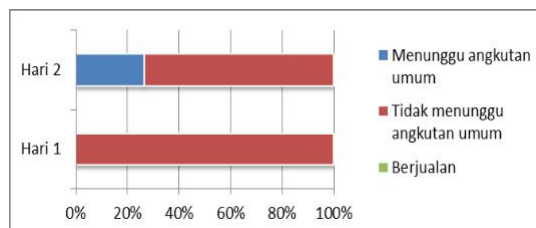


Gambar 3. Halte Batuphat Barat

Nilai *intensity of use* (IU) dari aktivitas menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.218 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.429, tidak menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.367 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.643, dan berjualan 0. Dengan nilai mendekati “0” dapat diinterpretasikan bahwa segmen analisis memiliki nilai yang sangat rendah dalam hal pemanfaatan ruang. Sebaliknya dengan nilai mendekati “1” dapat diinterpretasikan bahwa pemanfaatan ruang bernilai positif. Nilai IU terbesar yaitu 0.643 terjadi aktivitas tidak menunggu angkutan umum, walaupun demikian jumlah orang terbanyak berada di aktivitas menunggu angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa *necessary activity* terjadi di halte ini sesuai pendapat Jan Gehl (1987).

Tabel 2. Jumlah aktivitas di halte Batuphat Barat hari ke-1 dan hari ke-2

No	Waktu	Aktivitas hari ke-1			Aktivitas hari ke-2		
		Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan	Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan
1	09.00-10.00	0	0	0	0	0	0
2	10.00-11.00	0	2	0	0	4	0
3	11.00-12.00	0	2	0	1	1	0
4	12.00-13.00	0	2	0	0	3	0
5	13.00-14.00	0	5	0	0	0	0
6	14.00-15.00	0	3	0	0	1	0
7	15.00-16.00	0	0	0	0	2	0
Rata-rata		0.000	2.000	0.000	0.143	0.143	0.000
Jumlah tertinggi		0	5	0	1	1	0
Intensity of use (IU)		0.000	0.400	0.000	0.143	0.143	0.000



Gambar 4. Perbandingan aktivitas hari ke-1 dan hari ke-2 di halte Batuphat Barat

Halte Depan Komplek Perumahan PT. Arun

Halte ini tepat berada di depan kompleks perumahan PT. Arun. Kondisi halte sekarang bisa dibilang kurang nyaman untuk dijadikan tempat menunggu angkutan umum. Peralnya bangku tempat duduk halte sudah tidak nyaman lagi untuk diduduki, di halte ini juga terdapat sebuah meja biro perjalanan yang sedikit mengganggu ruang halte. Dan dihalte ini juga terapat seorang tunawisma yang setiap harinya duduk dan tidur di halte tersebut. Walau demikian halte ini masih sering digunakan oleh anak sekolah atau warga sekitar untuk sekedar menunggu seseorang atau menunggu angkutan umum.

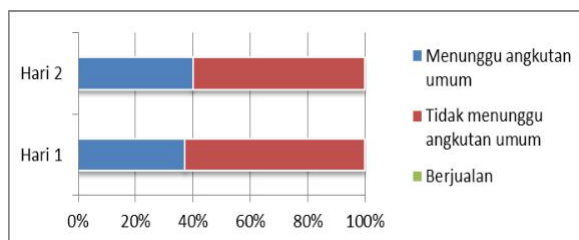


Gambar 5. Halte Depan Komplek Perumahan PT. Arun

Nilai intensity of use (IU) dari aktivitas menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.218 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.429, tidak menunggu angkutan umum hari ke-1 (satu) sebesar 0.367 dan hari ke-2 (dua) sebesar 0.643, dan berjualan 0. Dengan nilai mendekati “0” dapat diinterpretasikan bahwa segmen analisis memiliki nilai yang sangat rendah dalam hal pemanfaatan ruang. Sebaliknya dengan nilai mendekati “1” dapat diinterpretasikan bahwa pemanfaatan ruang bernilai positif. Nilai IU terbesar yaitu 0.643 terjadi aktivitas tidak menunggu angkutan umum, walaupun demikian jumlah orang terbanyak berada di aktivitas menunggu angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa *necessary activity* terjadi di halte ini sesuai pendapat Jan Gehl (1987).

Tabel 3. Jumlah aktivitas di halte Depan Komplek Perumahan PT. Arun hari ke-1 dan hari ke-2

No	Waktu	Aktivitas hari ke-1			Aktivitas hari ke-2		
		Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan	Menunggu angkutan umum	Tidak menunggu angkutan umum	Berjualan
1	09.00-10.00	0	1	0	3	1	0
2	10.00-11.00	1	4	0	1	1	0
3	11.00-12.00	4	2	0	2	1	0
4	12.00-13.00	19	7	0	0	2	0
5	13.00-14.00	4	2	0	2	1	0
6	14.00-15.00	0	1	0	0	1	0
7	15.00-16.00	1	1	0	1	2	0
Rata-rata		4.143	2.571	0.000	1.286	1.286	0.000
Jumlah tertinggi		19	7	0	3	2	0
Intensity of use (IU)		0.218	0.367	0.000	0.429	0.643	0.000



Gambar 6. Perbandingan aktivitas hari ke-1 dan hari ke-2 di halte Depan Komplek Perumahan PT. Arun

Kesimpulan

Bentuk halte di Kota Lhokseumawe sebagian besar sudah proporsi untuk digunakan. Tiga halte yang diteliti mengalami perubahan fungsi dikarenakan sebagian bentuk halte sudah rusak dan sebagian lagi masih utuh. Ada kegiatan lain yang terjadi di sekitar halte tersebut selain tempat menunggu kendaraan seperti tempat berjualan, bengkel kendaraan, loket L 300 dan tempat tinggal tuna wisma, tetapi ada juga masyarakat yang duduk-duduk untuk menunggu kendaraan. Meskipun kegiatan yang terjadi di halte telah berubah tetapi masih ada hubungan sosial disekitar halte seperti menunggu, bercerita atau hanya mengamati lingkungan. Sebuah halte bukan hanya terbatas pada skala dan proporsi tapi bagaimana penataan elemen-elemen pada halte. Penataan bangku halte yang satu baris menjadi salah satu faktor yang menyebabkan masyarakat enggan untuk duduk di halte tersebut. Ketika sudah ada beberapa orang yang duduk di halte orang lain akan enggan untuk duduk di halte, sehingga mereka lebih memilih menunggu angkutan umum di pinggir jalan. Sebaiknya fungsi halte dikembalikan seperti semula dengan merehab bentuk dan elemen-elemen pendukung lebih nyaman dan asri. Selanjutnya penelitian ini dapat dikembangkan kembali untuk kemaslahatan masyarakat.

Daftar Pustaka

- Canter, L. W. (1977). *Environmental Impact Assessment*. McGraw-Hill Book Company. New York. 54-79.
- Carmona et al. (2003). *Public Space Urban Space: The Dimension of Urban Design, Architectural*. Press, London.
- Departemen Perhubungan, (2002). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat no. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang "Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur", Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Departemen Perhubungan, (2009). Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, "Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan" beserta Peraturan Pelaksanaannya, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Mehta, V. (2007). *A toolkit for performance measures of public space*. 43rd ISOCARP Congress 2007.
- Montgomery, J. (1998). Making a city: Urbanity, Vitality and Urban Design, *Journal of Urban Design*, 3, 93-116.
- Punter, J., & Matthew, C. (1997). *The Design Dimension of Planning*, Chapman & Hall, USA, New York.
- Relph, E. (1976). *Place and Placelessness*, Pion Limited, 207 Brondesbury Park, London.
- Sarwono, S. W. (1992). *Psikologi Lingkungan*. Grasindo Pt. Gramedia Widiasarana, Jakarta Indonesia.
- Setijowarno, D. (2000) *Kebijakan Transportasi: Kenyataan dan Harapan*, Penerbit Unika, Semarang.
- Zhang & Lawson. (2009). Meeting and greeting, activities in public outdoor spaces. *Urban Design International* 14 (4), 207-214.
www.palgrave-journals.com/udi/