

KAJIAN ARSITEKTURAL RUANG USAHA DI KAWASAN PONDOK CINA

ARCHITECTURAL STUDY OF BUSINESS SPACE IN PONDOK CINA AREA

Helen Devita⁽¹⁾

email: devitahelen1@gmail.com⁽¹⁾

⁽¹⁾ Dekoruma Inovasi Lestari

Abstract:

Currently, population growth is increasing, which has resulted in an increasing need for land. This can be seen in the Pondok Cina Area, especially the Pondok Cina Station Area. The road has been used as a business space. Business spaces with pedestrian and vehicle circulation have been mixed together. This is what causes the arrangement of the area that is seen at this time as irregular and forced. This research was conducted to find out how the structure of using business space, so that it can be arranged effectively and functionally. The method used in collecting data is behavior mapping. This method is useful for describing behavior patterns in the form of maps, knowing the type of frequency of behavior, and showing the relationship between behavior in specific designs. In addition, in data management three types of methods are used, namely, figure ground, linkage theory and place. From the use of these three methods, several areas were found that could be more useful as a business space. This is useful so that traders / street vendors do not disturb the circulation of motorists / cars and pedestrians.

Keywords: *behaviour mapping, land, busibess space.*

Abstrak:

Saat ini pertumbuhan penduduk semakin meningkat, yang mengakibatkan kebutuhan lahan juga semakin meningkat. Hal ini dapat dilihat pada Kawasan Pondok Cina khususnya Kawasan Stasiun Pondok Cina. Jalan sudah dijadikan ruang usaha. Ruang usaha dengan sirkulasi pejalan kaki maupun kendaraan sudah tercampur menjadi satu. Hal ini yang menyebabkan penataan kawasan yang terlihat pada saat ini seperti tidak teratur dan dipaksakan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana struktur penggunaan ruang usaha, sehingga dapat melakukan penataan secara efektif dan fungsional. Metode yang digunakan dalam mengumpulkan data adalah behaviour mapping. Metode ini berguna untuk menggambarkan karakter perilaku dalam bentuk peta, mengetahui jenis frekuensi perilaku, dan menunjukkan kaitan antara perilaku dalam perancangan yang spesifik. Selain itu, dalam pengolahan data digunakan tiga jenis metode yaitu, figure ground, teori linkage dan place. Dari penggunaan tiga metode tersebut ditemukan beberapa area yang dapat lebih bermanfaat sebagai ruang usaha. Hal ini berguna agar para pedagang /PKL tidak mengganggu sirkulasi pengendara bermotor/mobil dan juga pejalan kaki.

Kata-kunci: lahan, pemetaan perilaku, ruang usaha.

1. PENDAHULUAN

Kawasan Pondok Cina terletak di kota Depok, Kecamatan Beji. Dahulu kawasann ini adalah tempat pemukiman Kawasan orang-orang Tionghoa. Saat ini pertumbuhan penduduk dikawasan ini semakin meningkat yang tidak hanya dihuni oleh orang-orang Tionghoa. Hal ini mengakibatkan kebutuhan lahan semakin meningkat, khususnya area sekitar Stasiun Pondok Cina.

Lahan dibutuhkan sebagai tempat tinggal, ruang usaha dan sebagainya. Saat ini, jalan disekitar Kawasan Stasiun Pondok Cina tidak hanya menjadi sarana utilitas dan fasilitas untuk warga Kawasan Pondok Cina yang memiliki kendaraan. Jalan sudah dijadikan ruang usaha. Hal ini yang menyebabkan penataan ruang usaha dikawasan tersebut terlihat

pada saat ini seperti tidak teratur dan dipaksakan. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana struktur penggunaan ruang usaha, sehingga dapat ditata secara efektif dan fungsional.

Untuk meningkatkan tatanan ruang usaha disekitar Kawasan Pondok Cina, maka dapat diamati: (1) Lokasi yang sering digunakan untuk ruang usaha (2) Waktu saat melakukan kegiatan jual-beli. (3) Pola sirkulasi pejalan kaki untuk mencapai area jual beli. Berkaitan dengan situasi tersebut, beberapa permasalahan yang dapat diidentifikasi di lokasi adalah sebagai berikut:

1. Tidak tersedianya area yang nyaman untuk mengantri bagi pembeli.
2. Area usaha sekitar Stasiun mengganggu sirkulasi pejalan kaki.

3. Area usaha terlihat tidak teratur yang terkesan tidak tertata.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1. Pengertian Usaha

Menurut Undang-Undang No. 3 Tahun 1982 [1] tentang wajib daftar perusahaan, dijelaskan bahwa usaha adalah kegiatan yang dilakukan oleh setiap pengusaha atau individu dengan tujuan memperoleh laba. Sedangkan, tempat usaha adalah tempat yang digunakan untuk melakukan kegiatan berdagang, industri, produksi, usaha jasa, penyimpanan dokumen yang berhubungan dengan usaha, juga kegiatan penyimpanan atau pameran barang, termasuk rumah tempat tinggal yang sebagian digunakan untuk kegiatan-kegiatan tersebut [2]. Hal ini menunjukkan adanya fleksibilitas dalam pemanfaatan ruang yang dapat disesuaikan dengan berbagai jenis usaha.

2.2. Jenis- Jenis Usaha

Bank Dunia mengklasifikasikan Usaha Mikro, Kecil dan Menengah (UMKM) menjadi tiga jenis, yaitu usaha mikro dengan sekitar 10 karyawan, usaha kecil dengan sekitar 30 karyawan, dan usaha menengah dengan sekitar 300 orang karyawan [3]. Terkait dengan studi ruang, klasifikasi ini bermanfaat dalam memahami skala, kompleksitas manajemen, hingga kebutuhan ruang bagi kegiatan usaha.

2.3. Rencana Struktur Ruang Usaha

Rencana struktur ruang usaha mencakup pengelompokan zona perdagangan dan jasa yang terdiri dari area tempat berkumpulnya pedagang kaki lima (PKL), pasar tradisional, swalayan, dan super market. Adapun, sebagai bagian dari ekonomi informal, PKL memerlukan strategi promosi langsung kepada konsumen agar tetap bertahan. Pada kondisi yang demikian, pengaturan parkir *off street* sangat penting guna menghindari kemacetan lalu lintas yang sering terjadi di area yang padat dengan aktivitas manusia [4]. Dari struktur pelayanannya, struktur pelayanan perdagangan dan jasa dapat dibagi ke dalam tiga skala, yaitu (1) skala regional berupa pusat perbelanjaan dan jasa; (2) skala kecamatan seperti pertokoan; dan (3) skala lingkungan yang pada umumnya berupa toko lingkungan [5].

2.4. Kebutuhan / Penggunaan Ruang Usaha oleh Aktivitas Usaha

Indonesia Productivity and Quality Institute menyebutkan pentingnya optimalisasi penggunaan ruang yang dapat memberikan berbagai manfaat dan keuntungan. Pertama, tersedianya ruang gerak yang memadai untuk aktivitas dan pemeliharaan usaha.

Kedua, adanya efisiensi dan optimalisasi dalam penggunaan ruang. Ketiga, alur sirkulasi yang terorganisir, sehingga proses produksi tepat waktu dan tepat sasaran. Keempat, menciptakan kenyamanan, keindahan, kesehatan, dan keselamatan yang dapat memotivasi pengusaha serta memberikan rasa nyaman bagi konsumen [6][7].

2.5. Pertumbuhan Penggunaan Ruang Akibat Adanya Kegiatan

Sujarto., dalam Adisasmita [8] menjelaskan beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perkembangan dan pertumbuhan suatu kota, yaitu: (1) faktor manusia, (2) faktor kegiatan, dan (3) faktor pergerakan. Ketiga faktor tersebut mengakibatkan desakan pada kebutuhan ruang, dan mengakibatkan terjadinya cara menggunakan lahan pada suatu kawasan. Dari tiga faktor tersebut, faktor kegiatan merupakan faktor yang paling kuat pengaruhnya pada perubahan penggunaan lahan, baik dalam hal luas, intensitas, maupun struktur ruangnya.

2.6. Dampak Adanya Ruang Usaha terhadap Pejalan Kaki

Ruang usaha memiliki dampak positif dan negatif terhadap pejalan kaki. Dampak positifnya adalah orang yang sedang berjalan dapat dengan cepat mengaksesnya, untuk membeli makanan atau minuman dengan harga terjangkau. Selain itu, jenis dagangan yang beragam memungkinkan pejalan kaki memilih sesuai keinginan. Namun, adakalanya ruang usaha menimbulkan dampak negatif. Dampak negatif sering terjadi adalah ketika ruang usaha mengambil jalur pedestrian, serta timbulnya kerumunan yang ditimbulkan oleh aktivitas orang-orang berbelanja. Akibatnya jalur pedestrian menjadi lebih padat [9].

1. 3. METODOLOGI

Penelitian ini mempelajari perilaku dan struktur penggunaan ruang usaha dengan mengamati lokasi dan perilaku pedagang. Lokasi penelitian adalah kawasan di sekitar Stasiun Pondok Cina, dengan luas 10.660 m².



Gambar 1. Lokasi Penelitian
Sumber Gambar: Dokumentasi penulis, 2020.

Data berupa pemetaan perilaku direkam ke dalam sketsa yang menggambarkan susunan ruang berdasarkan perilaku pengguna, dengan memadukan: (1) *metode figure ground*, (2) teori *linkage*, dan (3) teori *place* [10][11]. Tujuannya adalah untuk mendapatkan gambaran tentang Tingkat keteraturan susunan ruang kawasan [12], serta mengetahui hubungan antar kegiatan yang membentuk fisik kawasan [12][13], dan memahami karakteristik aktivitas manusia di dalam kawasan [12].

Alat pengumpul data yang dipergunakan adalah: (1) kamera digital, (2) eta Stasiun Pondok Cina, (3) alat tulis, (4) kertas HVS. Survey dilakukan pada rentang waktu yang bervariasi, yaitu pada waktu pagi, siang, dan sore hari. Rentang waktu pengamatan adalah selama satu jam pada setiap pengamatan, seperti yang terlihat pada Tabel 1.

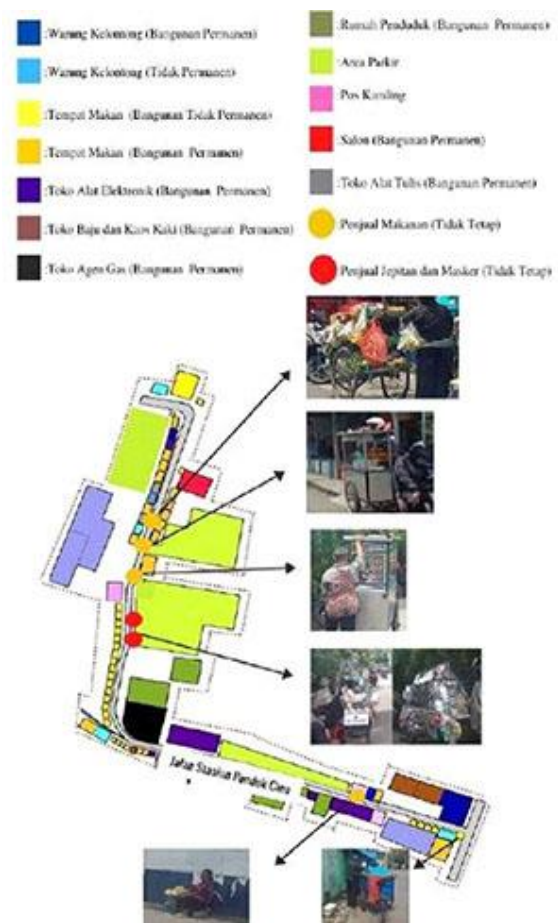
Tabel 1. Waktu Survei

No	Rentang Waktu	Hari
1	Pagi : 09:00-10:00 WIB	Sabtu, 7 November 2020
2	Siang : 11:00 -12:00 WIB	Sabtu, 7 November 2020
3	Sore : 17:00-18:00 WIB	Jumat, 6 November 2020

2. 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

3. 4.1. Lokasi Penelitian Dan Data Eksisting

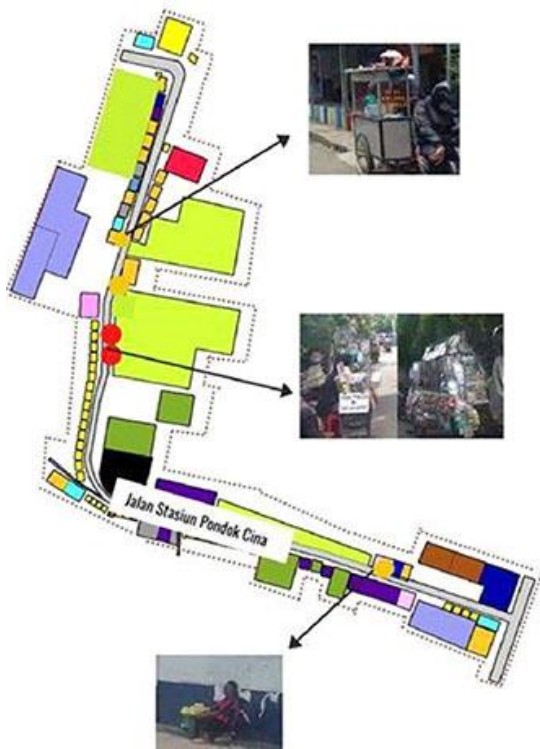
Lokasi penelitian merupakan area stasiun Pondok Cina yang terletak di Jalan Kemiri Muka, Beiji, Kota Depok, Jawa Barat.



Gambar 2. Kondisi Pagi (09:00-10:00 WIB)
Sumber Gambar: Dokumentasi penulis, 2020.

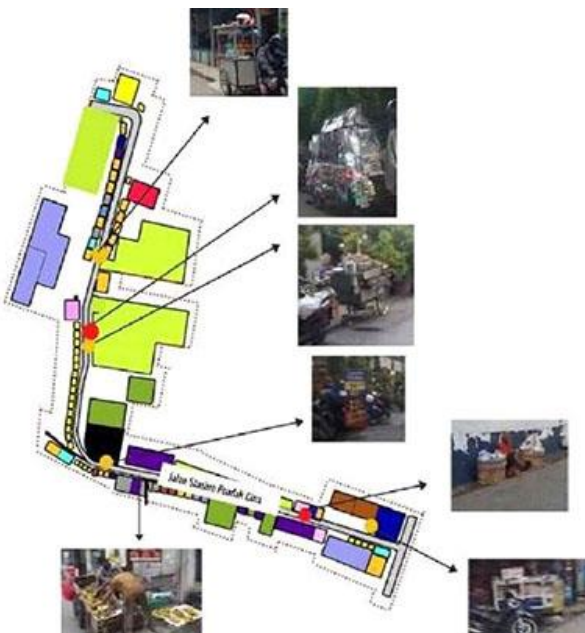
Kondisi area Stasiun Pondok Cina pada pagi hari cukup sepi. Para pedagang di area Stasiun Pondok Cina tidak banyak yang beraktivitas dan berjualan disaat pagi hari. Aktivitas yang timbul lebih dominan kepada pengguna sepeda yang ingin berolahraga di Kawasan Universitas Indonesia. Selain itu, terdapat beberapa penjual yang mangkal untuk menjajahkan dagangannya kepada pembeli langganannya, seperti penjual sayur, baso dan kerupuk. Terdapat dua zona wilayah yang paling ramai, dari segi pejalan kaki, pedagang, dan pengemudi ojek yang menunggu penumpang (yang ditandai dengan warna oranye).

Kondisi area Stasiun Pondok Cina pada siang hari juga cukup sepi. Para pedagang di area Stasiun Pondok Cina masih banyak yang belum beraktivitas dan berjualan disaat siang hari. Aktivitas yang timbul lebih dominan kepada mahasiswa dari Universitas Gunadarma. Hal ini karena, disaat jam tersebut adalah waktu pulang kuliah atau jam makan siang bagi beberapa mahasiswa. Terdapat dua zona wilayah yang paling ramai, dari segi pejalan kaki, pedagang, dan pengemudi ojek yang menunggu penumpang (yang ditandai dengan warna oren).



Gambar 3. Kondisi Siang (11:00-12:00 WIB)
Sumber Gambar: Dokumentasi penulis, 2020.

Kondisi area Stasiun Pondok Cina pada sore cukup ramai, karena merupakan jam pulang kerja kantor. Hal ini yang menjadi peluang pedagang untuk menjajahkan dagangannya. Oleh karena itu, disaat sore hari ruang untuk usaha lebih banyak digunakan. Terdapat tiga zona wilayah yang paling ramai, dari segi pejalan kaki, pedagang, dan pengemudi ojek yang menunggu penumpang (yang ditandai dengan warna oren).



Gambar 4. Kondisi Sore (17:00-18:00 WIB)
Sumber Gambar: Dokumentasi penulis, 2020.

4.2. Analisis

Setelah dilakukan *superimpose* (menumpukkan) dari ketiga data yang sudah didapat, terdapat dua zona yang selalu padat dan ramai. Aktivitas pejalan kaki, pedagang dan ojek online yang menunggu penumpang berbagi dalam satu zona. Dua zona tersebut perlu dilakukan pembenahan. Pada titik nomor 2 dan 3 adalah lokasi yang selalu digunakan sebagai area berjualan, namun berbeda-beda jenis dalam satu hari.



Gambar 5. Analisis
Sumber Gambar: Dokumentasi penulis, 2020.

Area 2

Penjual buah Nangka berjualan di pagi dan siang hari, sedangkan penjual celengan berjualan di sore hari. Diperkirakan kekosongan area tersebut sekitar pukul 14.00-15.00 WIB. Area tersebut merupakan bagian depan dari Pos Kamling area Stasiun Pondok Cina yang sangat berdekatan dengan jalan.

Area 3

Penjual jagung rebus berjualan di sore hari. Penjual pulsa berjualan di pagi dan siang hari, sedangkan penjual jagung berjualan di sore hari. Sehingga Ketika pagi dan siang hari terdapat penjual jepitan dan pulsa dan di sore hari terdapat penjual jagung dan jepitan yang berjualan di area tersebut. Area berjualan ketiga pedagang ini juga sangat berdekatan dengan jalan, bahkan mengambil sebagian jalan.

Pada area parkir pada nomor 1, tidak terlalu berfungsi dengan baik. Sebagian besar pengendara bermotor memarkirkan kendaraannya di area parkir dekat stasiun. Sehingga untuk area parkir yang bernomor 1 tersebut menjadi seperti pemobrosan lahan saja. Padahal area tersebut dapat digunakan bagi para pedagang yang masih berjualan

dipinggir-pinggir jalan dan mengambil sebagian jalan.

Dalam Kawasan Stasiun Pondok Cina ini terdapat 4 (empat) elemen perancangan kota, yaitu:

1. *Path*; Stasiun Pondok Cina ini berada di Jalan Stasiun Pondok Cina, dimana jalan tersebut merupakan jalan arteri sekunder yang menghubungkan area Margonda dengan Kawasan Universitas Indonesia (hanya bisa di lalui motor).
2. *Edges*; Kawasan Stasiun pondok Cina dibatasi dengan jalur Rel Kereta.
3. *District*; Kawasan Stasiun Pondok Cina terletak wilayah kecamatan Beji.
4. *Node*; Pada kawasan ini terdapat *nodes* yaitu Stasiun Pondok Cina itu sendiri. Hal ini dikarenakan stasiun tersebut sebagai patokan seseorang untuk pergi ke kawasan tersebut. Selain itu, terdapat beberapa area usaha yang menjadi elemen penting pada kawasan tersebut.

Dengan menggunakan teori *linkage* terdapat area penghubung kegiatan yang diberi tanda berwarna sian (*cyan*).

Tabel 2. Analisis Besaran Ruang Per Jenis Usaha

Ruang Usaha	Luas	Kepadatan Penggunaan Lahan
Warung Kelontong (Bangunan Permanen)	90 m ²	0.8%
Warung Kelontong (Tidak Permanen)	83 m ²	0.8%
Tempat Makan (Bangunan Tidak Permanen)	334 m ²	3.1%
Tempat Makan (Bangunan Permanen)	460 m ²	4.3%
Toko Alat Elektronik (Bangunan Permanen)	334 m ²	3.1%
Toko Baju dan Kaos Kaki (Bangunan Permanen)	123 m ²	1.15%
Toko Agen Gas (Bangunan Permanen)	141 m ²	1.3%
Rumah Penduduk (Bangunan Permanen)	767 m ²	7.2%
Area Parkir	2.226 m ²	28.9%
Pos Kamling	96 m ²	0.9%
Salon (Bangunan Permanen)	95 m ²	0.9%
Toko Alat Tulis (Bangunan Permanen)	214 m ²	2%
Jalan Muka Kemiri	1.527 m ²	14.32%

Sumber: Observasi Penulis, 2023.

Pada hasil analisis kepadatan penggunaan ruang terlihat bahwa area parkir memiliki luas lahan terbesar. Area parkir pada Kawasan ini merupakan jenis fasilitas berbayar yang digunakan pengguna KRL.

4.3. Hasil

Area 3 dan 2 sebaiknya tidak digunakan sebagai area jual-beli atau berdagang, karena sangat sempit yang pada akhirnya akan memakan jalan juga. Pedagang-pedagang di area tersebut dapat dialokasikan di area parkir yang bernomor satu.

Untuk memanfaatkan lahan secara maksimal dalam setiap zona, terdapat usulan untuk melakukan perubahan fungsi pada area parkir bernomor 1. Area tersebut dapat lebih bermanfaat bagi para PKL yang secara sembarangan didekat jalan. Pada area Parkir bernomor 1 tersebut memiliki area yang cukup luas, yang dapat menampung sekitar 10-15 PKL. Selain itu, Area Parkir pada kawasan ini terlalu luas secara horizontal. Untuk meminimalisir luas lahan parkir secara horizontal yang berlebihan, dapat menggunakan sistem parkir bertingkat. Pada material Jalan Stasiun Pondok Cina perlunya penggantian yang lebih ramah terhadap pejalan kaki. Area penghubung pada Kawasan ini membentuk *spatial linkage* yang *berjenis megaform*.



Gambar 6. Megaform; Sumber Gambar: Trancik [12][13], grhakreasigeometri.blogspot.com [15].

5. KESIMPULAN

Penelitian ini menghasilkan identifikasi dari penerapan teori *place* di kawasan Stasiun Pondok Cina. Dari lima elemen Lynch [14], hanya empat elemen yang berhasil ditemukan di kawasan ini, yaitu: *edges*, *path*, *district*, dan *node*. Keempat elemen tersebut berperan sebagai cerminan dari kualitas fisik kawasan tersebut.

Area parkir yang tersedia dapat dimanfaatkan sebagai area multifungsi guna mawadahi aktivitas pedagang kaki lima (PKL) yang saat ini masih berjualan di tepi jalan. Dengan cara ini, pejalan kaki akan mendapat ruang yang lebih leluasa dan aman, aktivitas jual beli aman dari lalu-lintas kendaraan, dan sirkulasi kendaraan menjadi lebih lancar.

Dikenalnya sistem parkir bertingkat merupakan peluang untuk lebih menghemat penggunaan lahan parkir horizontal yang terlalu luas. Manfaatnya, kebutuhan ruang parkir dan aktivitas jual beli dapat teratasi dengan lebih baik.

Perlu adanya perhatian yang lebih cermat pada pemilihan bahan material yang ramah bagi pejalan kaki. Salah satu pilihan yang dapat dipertimbangkan adalah penggunaan beton cetak

dekoratif. Penggunaan bahan tersebut diharapkan dapat meningkatkan Estetika kawasan, dan sekaligus menekan laju kendaraan yang melintas. Manfaatnya, pejalan kaki dan pengendara kendaraan bermotor di kawasan Stasiun Pondok Cina dapat beraktivitas dengan lebih aman dan nyaman.



Gambar 7. Beton Cat Dekoratif
Sumber Gambar: Indonesia Alibaba [16].

4. DAFTAR PUSTAKA

- [1] Pemerintah Republik Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 1982 tentang Wajib Daftar Perusahaan*. 1982.
- [2] Pemerintah Republik Indonesia, *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1981 Tentang Metrologi Legal*. 1981.
- [3] L. Hanim and M. Noorman, *UMKM (Usaha Mikro, Kecil, & Menengah) & Bentuk-bentuk Usaha*. Semarang: Unissula Press, 2018.
- [4] N. A. Dewi, "Analisis Strategi Pemasaran Pedagang Kaki Lima Di Jembatan Tabayang Kota Tanjung Balai," UIN Sumatera Utara, 2019.
- [5] O. R. D. Z. A. W. A. H. Imaduddina, "Penentuan Skala Pelayanan Pada Kawasan Perdagangan Bagian Kota Malang Barat," Malang, 2017. [Online]. Available: [http://eprints.itn.ac.id/1450/1/Jurnal Onisda_1324072.pdf](http://eprints.itn.ac.id/1450/1/Jurnal%20Onisda_1324072.pdf).
- [6] Malikdkp, "Menentukan Lokasi Usaha (Produksi, Penyimpanan)," *IPQI (Indonesia Productivity and Quality Institute)*, 2014. <https://ipqi.org/menentukan-lokasi-usaha-produksi-penyimpanan/> (accessed Jul. 08, 2021).
- [7] "Resume Kuliah Kewirausahaan." Universitas Negeri Yogyakarta, Yogyakarta, 2014, [Online]. Available: <https://staffnew.uny.ac.id/upload/132302945/pendidikan/KWU-RESUME+KULIAH.pptx>.
- [8] D. Arifia, S. Soedwihajono, and R. P. Utomo, "Pengaruh Perkembangan Kegiatan Perdagangan dan Jasa terhadap Perubahan Penggunaan Lahan di Kawasan Solo Baru," *ARSITEKTURA J. Ilm. Arsit. dan Lingkung. Binaan*, vol. 15, no. 1, pp. 1–9, 2017, [Online]. Available: <https://jurnal.uns.ac.id/Arsitektura/article/view/11378>.
- [9] D. R. Fildhania, "Dampak Keberadaan Pedagang Kaki Lima Terhadap Keselamatan Pejalan Kaki," Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam, 2020.
- [10] Haryadi and B. Setiawan, *Arsitektur, Lingkungan dan Perilaku: Pengantar ke Teori, Metodologi dan Aplikasi*. Yogyakarta: Direktorat Pendidikan Tinggi Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, 1995.
- [11] M. S. Adhitama, "Faktor Penentu Setting Fisik Dalam Beraktivitas Di Ruang Terbuka Publik Studi Kasus Alun-alun Merdeka Kota Malang," *Muhammad Satya Adhitama*, vol. 11, no. 2, 2013, [Online]. Available: <https://ruas.ub.ac.id/index.php/ruas/article/viewFile/133/140>.
- [12] R. Trancik, *Finding Lost Space: Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- [13] M. Zahnd, *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Kanisius dan Soegijapranata University Press, 1999.
- [14] K. Lynch, *The Image Of The City*. Cambridge, Massachusetts, London: The M.I.T. Press, 1960.
- [15] M. Syahril, "Graha Kreasi Geometri," *Garasi Studio*. <https://grhakreasigeometri.blogspot.com/> (accessed Jul. 08, 2021).
- [16] Alibaba.com, "Obral Motif Acak Lantai Semen Awet, Cetakan Alas Trotoar Beton Stempel Karet Cetak Batu Acak," 2019. <https://indonesian.alibaba.com/product-detail/Multi-Patterns-Durable-Cement-Floor-Random-1600393070017.html> (accessed Jul. 08, 2021).