

# CITRA PUSAT KOTA DEPOK BERDASARKAN PETA KOGNITIF PENGAMAT

Agus Dharma Tohjiwa

Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Gunadarma  
agus\_dh@staff.gunadarma.ac.id.

## ABSTRAK

Tujuan penelitian ini adalah mengidentifikasi elemen-elemen citra kota yang membentuk imagibilitas (kemampuan mendatangkan kesan) pada pusat Kota Depok berdasarkan kognisi pengamat. Lokasi penelitian adalah di jalan Margonda Raya sebagai jalan protokol pada pusat kota Depok. Penggalan informasi dan data didasarkan atas respons dari stimulus ikonis, grafis, dan verbal. Analisis data menggunakan analisis kesamaan isi (*content analysis*) dan deskriptif. Hasil penelitian berdasarkan peta kognitif pengamat menunjukkan bahwa *landmark* kota Depok adalah Margo City dan *district* terbanyak diketahui responden adalah kawasan terminal. Untuk *nodes* yang paling banyak tergambar adalah persimpangan Jl. Margonda – Jl. Juanda, *path* adalah jalan Juanda, dan *edges* kota Depok adalah batas Gapura selamat datang. Bagian dari Jl. Margonda yang paling baik secara visual menurut responden adalah kawasan Margo City. Sebaliknya, bagian yang paling buruk secara visual adalah daerah terminal. Orientasi kawasan yang terkuat saat ini adalah Margocity. Depok dipersepsikan oleh responden sebagai kota pendidikan dan kota perdagangan. Mayoritas responden bangga dengan kota Depok karena masih diasosiasikan sebagai kota pendidikan.

**Kata kunci :** citra, kota, Depok, peta, kognitif

## ABSTRACT

*The objective of this research is to identify city image elements that forming imagibility (ability to delivers impression) in Depok based on observer cognition. Location of this research is Jl. Margonda Raya as a main street at Depok downtown. Exploration of information and data is based from response of iconic, graphical, and verbal stimulation. Data analysis applies content analysis and descriptive. Research result based on cognitive map of observer is shows that landmark of Depok is Margo City and district that is most known by responder is bus terminal area. Node that most drawn is intersection of Jl. Margonda - Jl. Juanda, path is Jl. Juanda, and edge of Depok is boundary of welcomes gate. Part of Jl. Margonda which is visually best according to responder is Margo City area. On the contrary, visually worst part is terminal area. The strongest orientation area is Margocity. Depok is perceived by responder as education and commercial city. Majority of responder are proud with Depok because it is still be associated as education city.*

**Keyword :** image, city, Depok, map, cognitive

## PENDAHULUAN

Lingkungan fisik kota terbentuk oleh berbagai unsur. Faktor-faktor penentu kejelasan ciri dan sifat lingkungan tersebut meliputi dimensi sifat rancangan, lokasi, dan kaitan posisi elemen satu dengan elemen lainnya. Meskipun unsur pembentuk lingkungan perkotaan di

berbagai tempat pada dasarnya relatif sama, tetapi susunannya selalu berlainan, sehingga bentuk, struktur, dan pola lingkungan yang dapat dipahami dan dicerna manusia pada tiap lingkungan kota senantiasa berbeda.

Dibandingkan dengan bentuk lingkungan binaan yang lain, ciri khas kota

sebagai karya arsitektur tiga dimensi terletak pada konstruksi keruangannya yang mempunyai skala luas dan rumit. Kota selain sebagai obyek persepsi dan tempat berperilaku warga yang beraneka ragam juga merupakan sasaran tindakan para perencana dan perancang kota yang secara langsung ataupun tidak langsung mengubah struktur kota berdasarkan alasannya masing-masing.

Hubungan timbal balik manusia dengan lingkungan perkotaan merupakan proses dua arah yang konstruktif, didukung baik oleh ciri/sifat yang dapat memberikan *image* (citra) lingkungan maupun oleh ciri/sifat kegiatan dan kejiwaan manusia. Citra adalah merupakan hasil dari adaptasi kognitif terhadap kondisi yang potensial mengenai stimulus pada bagian kota yang telah dikenal dan dapat dipahami melalui suatu proses berupa reduksi dan simplifikasi.

Lynch (dalam Pocock, 1978), berpendapat bahwa citra merupakan suatu senyawa dari atribut-atribut dan pengertian fisik, tetapi secara sengaja memilih untuk berkonsentrasi pada fungsi bentuk, dengan mengembangkan hipotesis bahwa pengetahuan manusia mengenai kota merupakan fungsi dari imageabilitasnya. Citra kota ditentukan oleh pola dan struktur lingkungan fisik yang dalam perkembangannya dipengaruhi oleh faktor sosial, ekonomi, budaya, kelembagaan, adat isitiadat serta politik yang pada akhirnya akan berpengaruh pula dalam penampilan (*performance*) fisiknya.

Kualitas fisik yang diberikan oleh suatu kota dapat menimbulkan suatu image yang cukup kuat dari seorang pengamat. Kualitas ini disebut dengan *imageability* (imageabilitas) atau kemampuan mendatangkan kesan. Imageabilitas mempunyai hubungan yang sangat erat dengan *legibility* (legibilitas) atau kemudahan untuk dapat dipahami/dikenali dan dapat diorganisir menjadi satu pola yang *koheren*. Imageabilitas suatu

lingkungan kota dapat dipandang sebagai hasil proses komunikasi, oleh sebab itu diperlukan pemahaman dan studi hubungan antara *sign* (tanda) dan bagaimana manusia memberikan *meaning* (arti).

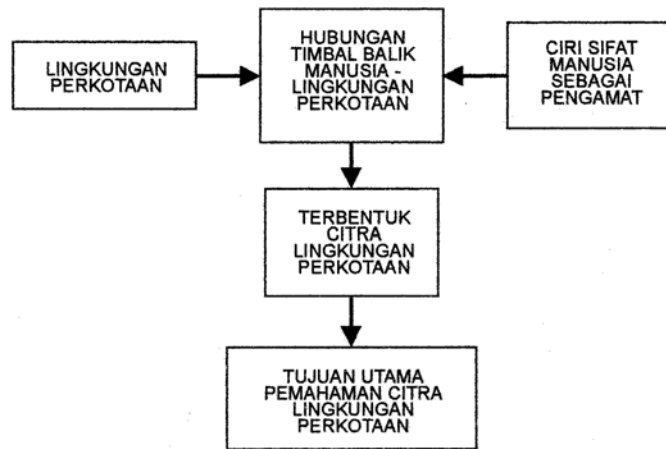
Upaya pemahaman dan pemaknaan citra kota di pusat kota Depok sangat relevan mengingat Depok merupakan wilayah yang masih relatif baru menjadi kota. Kota Depok selain merupakan Pusat Pemerintah yang berbatasan langsung dengan Wilayah Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, juga merupakan wilayah penyangga Ibu Kota Jakarta. Dengan mendeteksi kesamaan dan perbedaan pada serial peta mental individual dari pusat kota Depok kita dapat mengungkapkan *explicit characteristics* dan *collective meaning*. Kompilasi dan analisis dari dua hal tersebut dapat digunakan sebagai dasar pemahaman citra kota.

## TELAAH PUSTAKA

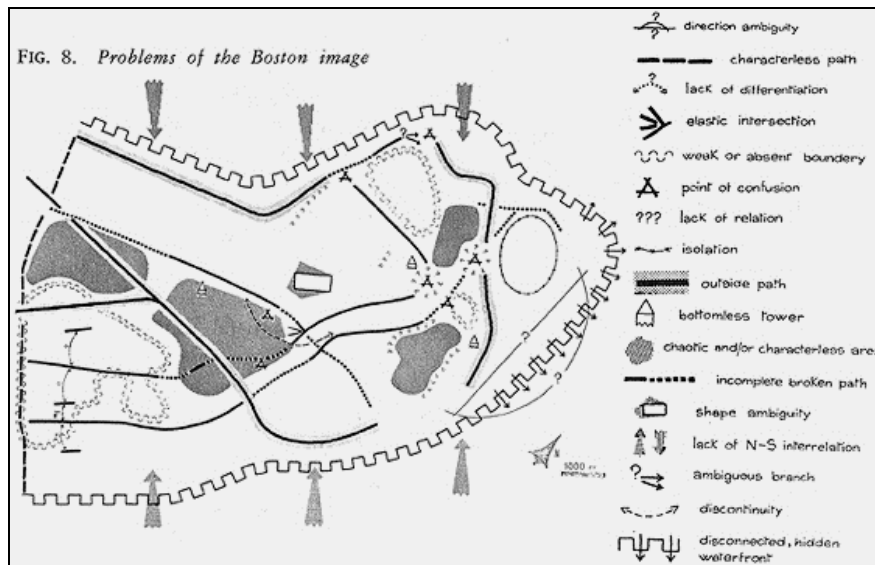
### Citra Kota (*City Image*)

Upaya pemahaman lingkungan perkotaan dapat dijelaskan melalui model kerja yang terdiri dari: (1) lingkungan perkotaan; (2) ciri-sifat manusia sebagai pengamat; (3) matra hubungan timbal balik manusia dengan lingkungan; (4) citra lingkungan; dan (5) tujuan utama pemahaman lingkungan perkotaan (Sudrajat, 1984).

Citra kota adalah merupakan hasil dari adaptasi kognitif terhadap kondisi yang potensial mengenai stimulus pada bagian kota yang telah dikenal dan dapat dipahami melalui suatu proses berupa reduksi dan simplifikasi (Pocock, 1978). Kevin Lynch dalam bukunya yang terkenal dengan judul "*The Image of The City*" (1960) telah melakukan penelitian tentang citra kota di kota Boston, New Jersey, dan Los Angeles menggunakan metode peta mental pengamat.



**Gambar 1. Struktur Pemahaman Lingkungan Perkotaan**  
 Sumber: Sudrajat (1984)



**Gambar 2. Contoh Peta Mental**  
 Sumber: Lynch (1960)

Lynch (1960) mengungkapkan 3 komponen yang mempengaruhi citra kota, yaitu :

- **Identity**  
 Identitas dari beberapa obyek/elemen dalam suatu kota yang berkarakter dan khas sebagai jati diri yang dapat membedakan dengan kota lainnya.
- **Structure**  
 Struktur mencakup pola hubungan antara obyek/elemen dengan

obyek/elemen lain dalam ruang kota yang dapat dipahami dan dikenali oleh pengamat.

- **Meaning**  
 Makna merupakan pemahaman arti oleh pengamat terhadap dua komponen (identitas dan struktur kota) melalui dimensi *simbolik, fungsional, emosional, historik, budaya, politik* .

Inti dari penelitian Lynch berkaitan dengan pengidentifikasian berbagai elemen struktur fisik sejumlah kota yang menjadikan kota-kota tersebut menjadi dapat digambarkan dan dibayangkan citranya. Lynch (1960) menyimpulkan bahwa ada lima kategori elemen yang dipergunakan orang untuk menstrukturkan gambaran kognisi dari sejumlah tempat. Elemen-elemen dasar tersebut adalah :

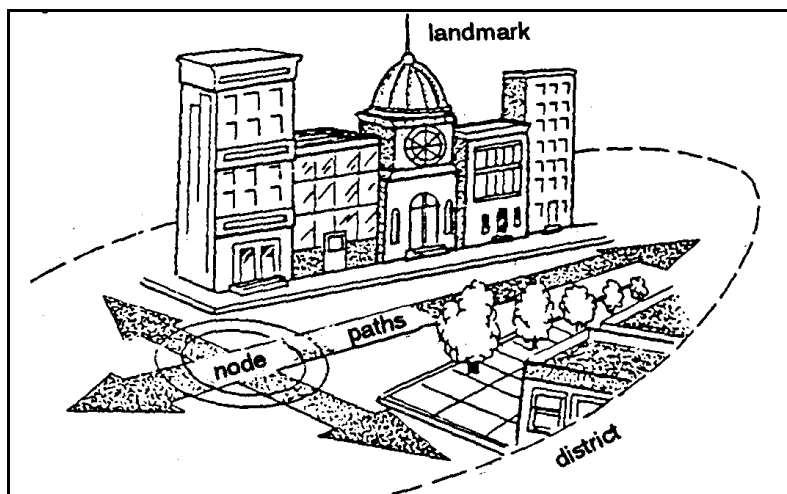
1. *Landmarks* (tanda-tanda yang mencolok yaitu bangunan atau benda-benda alam yang berbeda dari sekelilingnya dan terlihat dan jauh).
2. *Paths* (Jalur-jalur jalan yang menghubungkan satu tempat dengan tempat lainnya).
3. *Nodes* (Simpul atau titik temu antar jalur jalan, misalnya perempatan dan pertigaan).
4. *Edges* (Batas-batas wilayah yang membedakan antara wilayah yang satu dengan wilayah lainnya).
5. *District* (Wilayah-wilayah homogen yang berbeda dan wilayah-wilayah lain).

Makin nyata unsur-unsur itu dalam suatu lingkungan kota, makin mudah orang menyusun peta mental (legibilitas makin baik).

Pada perkembangan selanjutnya, penelitian Kevin Lynch dilanjutkan oleh beberapa peneliti lain di kota-kota

Amerika Utara dan Eropa dengan tetap menggunakan metode yang sama. Christian Norberg Schulz (1971) mengidentifikasi 3 elemen dasar kota yaitu place, path, dan domain. Place adalah merupakan fokus-fokus khusus yang mirip dengan nodes pada penelitian Lynch ditambah dengan landmark tempat kejadian-kejadian penting bagi individu terjadi. Path merupakan elemen-elemen yang berkelanjutan yang melengkapi keseluruhan struktur, sedangkan domain adalah wilayah area yang mirip dengan districts pada penelitian Lynch.

David Stea (1969) mengidentifikasi ada empat gambaran dasar dalam penghayatan kota, yaitu point, boundaries, path dan barrier. Point mirip dengan nodes dan boundaries mirip dengan edges, sedangkan barrier adalah merupakan edges yang memotong silang path. Ahli yang lain, seperti Milgram, Evans, Lee, Michelson, Orleans dan Appleyard (dalam Holahan, 1982) mencoba untuk mengadakan penelitian pemahaman kota dengan menekankan kepada perbedaan kemampuan individual pengamat. Hasilnya adalah terdapat korelasi yang sangat erat antara sistem aktivitas individual dengan daya kognisi yang dimiliki individual tentang lingkungan fisiknya.



**Gambar 3. Elemen-elemen Citra Kota**

Sumber: Sarwono (1992)

## Peta Kognitif

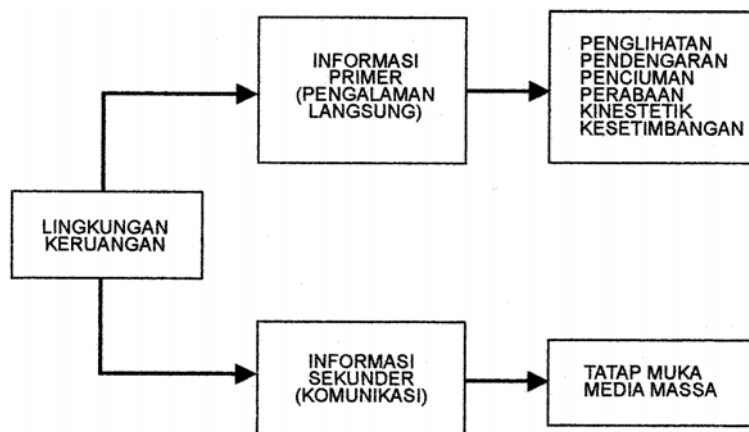
Salah satu upaya untuk mencoba memahami citra lingkungan perkotaan dapat dilakukan dengan cara mengetahui peta mental manusia sebagai pengamat (Gifford, 1987; Holahan, 1982; Pocock, 1978; Lang, 1987; dan Hai-tshorn, 1980). Peta mental mempersoalkan cara pengamat memperoleh, mengorganisir, menyimpan, dan mengingat kembali informasi tentang lokasi, jarak, dan susunan lingkungan fisik (kota). Cognitive map (peta mental) adalah gambaran di luar kepala tentang suatu wilayah tertentu. Stea (1973) mendefinisikan *cognitive map* sebagai "Proses yang memungkinkan kita untuk mengumpulkan, mengorganisasikan, menyimpan dalam ingatan, memanggil, serta menguraikan kembali informasi tentang lokasi relatif dan tanda-tanda tentang lingkungan geografis kita.

Peta mental mempunyai konsep dasar yang disebut dengan *imageability* (imagibilitas) atau kemampuan untuk mendatangkan kesan. Imagibilitas mempunyai hubungan yang sangat erat dengan *legibility* (Legibilitas) atau kemudahan untuk dapat dipahami/dibayangkan dan dapat diorganisir menjadi satu pola yang koheren (Lynch, 1960).

Peta mental merupakan proses aktif yang dilakukan oleh pengamat, oleh karena itu penghayatan pengamat terhadap lingkungan perkotaan terjadi secara spontan dan langsung. Spontanitas tersebut terjadi karena pengamat selalu menjajaki (eksplorasi) lingkungannya dan dalam penjajakan itu pengamat melibatkan setiap obyek yang ada di lingkungannya dan setiap obyek menonjolkan sifat-sifatnya yang khas untuk pengamat bersangkutan.

Holahan (1982) menyatakan bahwa peta mental merupakan komponen dasar dalam manusia beradaptasi dengan lingkungan kotanya. Di samping itu, peta mental dipandang sebagai persyaratan baik untuk kelangsungan hidup manusia maupun untuk perilaku spasial setiap harinya, dinyatakan pula bahwa peta mental adalah representasi individu yang tertata dari beberapa bagian lingkungan geografisnya. Peta mental digunakan individu sebagai referensi untuk :

1. *Routing* (orientasi dan pergerakan melewati sebuah teritori)
2. *Associative processes*
3. *Judgement (valuation)*



**Gambar 4. Sumber Informasi tentang Lingkungan Perkotaan**

Sumber: Sudrajat (1984)

Perbedaan antara gambar peta mental dengan kenyataan sesungguhnya atau gambar peta berskala adalah karena peta mental sangat subjektif. Representasi *cognitive map* melalui proses mendapatkan, *coding*, penyimpanan, mengingat, dan *decoding* (Stea, 1973). Apa saja yang dirasa penting digambarkan besar, panjang, dan mencolok. Sebaliknya, yang dirasa kurang penting atau mungkin tidak diketahui adanya oleh yang bersangkutan digambar kecil saja atau tidak digambar sama sekali. Itulah sebabnya jika ada beberapa orang disuruh menggambarkan peta mental dan suatu daerah tertentu, hasil gambaran akan berbeda-beda. Peta mental terbentuk dari pengalaman langsung (*personal use*) dan pengalaman tak langsung (*personal appreciation & personal values*). Informasi yang diperoleh melalui pengalaman langsung menyajikan pengetahuan lingkungan perkotaan secara teraga kepada pengamat. Sedangkan informasi yang diperoleh melalui komunikasi menyajikan pengetahuan lingkungan perkotaan secara simbolik kepada pengamat, yang isinya merupakan pelaporan atau penilaian pengalaman orang lain tentang suatu tempat atau ruang (Sudrajat, 1984).

Peta metal akan menjadi lebih kompleks ketika terjadi “pencampuran informasi” yang berasal dari informasi langsung dan tidak langsung. Pada proses pembentukan peta mental terjadi penyaringan (*filter*) kualitas informasi baru. Informasi baru yang disusun berdasarkan level kepercayaan (realitas) menurut individu yang bersangkutan. Derasnya informasi dari mass media (misalnya tentang reputasi kota) dapat menyebabkan terjadi “*distorted impressions*”.

Kemampuan individu pengamat dalam menghayati, memahami dan mengenali kota selalu berbeda-beda. Faktor-faktor yang membedakan antara lain gaya hidup, keakraban dengan kondisi

lingkungan, keakraban sosial, kelas sosial, dan perbedaan seksual.

## METODE PENELITIAN

Penelitian tentang peta mental termasuk dalam lingkup *environmental cognition*. Sasarannya adalah untuk mengekstrak suatu representasi yang akurat pada pengetahuan spasial individu. Cara yang paling umum untuk mendekati masalah ini adalah dengan meminta pendapat (opini) pengamat (Gifford, 1987). Penelitian ini merupakan penelitian eksplorasi untuk melihat keberadaan elemen-elemen identitas dalam satu struktur kota yang dapat memberikan pemahaman makna citra pusat kota Depok kepada pengamat.

Penelitian ini dianggap sebagai bagian dan satu penelitian yang besar yang melibatkan berbagai kemampuan individu pengamat. Di samping itu penelitian ini menitik beratkan kepada manfaat teoritis melalui penelitian untuk konsumsi lingkungan kampus, oleh karena itu individu pengamat yang dilibatkan adalah individu pengamat dan kelompok tertentu yaitu dan kelompok mahasiswa universitas dan disiplin ilmu arsitektur. Agar lebih memudahkan dalam pelaksanaan penelitian, maka pengamat dipilih dan sekelompok mahasiswa yang berjenis kelamin laki-laki dan wanita yang sudah duduk di semester VI. Dasar pertimbangannya adalah:

- Kelompok mahasiswa arsitektur tersebut minimal sudah mendapatkan teori perkotaan khususnya citra kota, mendapatkan teori sejarah arsitektur tradisional, teori estetika bentuk dan lingkungan.
- Mempunyai informasi tentang pusat kota Depok dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.
- Mahasiswa mempunyai perbedaan kemampuan kognitif jika dibandingkan dengan mahasiswi.

Menurut Mantra (dalam Singarimbun, 1989), penentuan responden (pengamat) dalam penelitian, seorang

peneliti harus mempertimbangkan biaya, waktu, dan tenaga. Berdasarkan pertimbangan tersebut di atas maka jumlah responden (pengamat) yang dipilih sebanyak 32 orang.

Pengumpulan data dilakukan dengan cara mewawancarai sejumlah mahasiswa arsitektur Universitas Gunadarma semester VI ke atas sebanyak 32 orang sebagai pengamat/responden. Penggalan informasi data dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu:

1. Tipologi presentasi stimulus Ikonis

Stimuli (rangsang) pengamat direspon dengan cara memperlihatkan  $\pm 45$  buah foto yang mewakili wilayah pengamatan selama  $\pm 30$  detik. Dengan adanya presentasi stimulus ikonis diharapkan akan membantu daya kognisi pengamat.

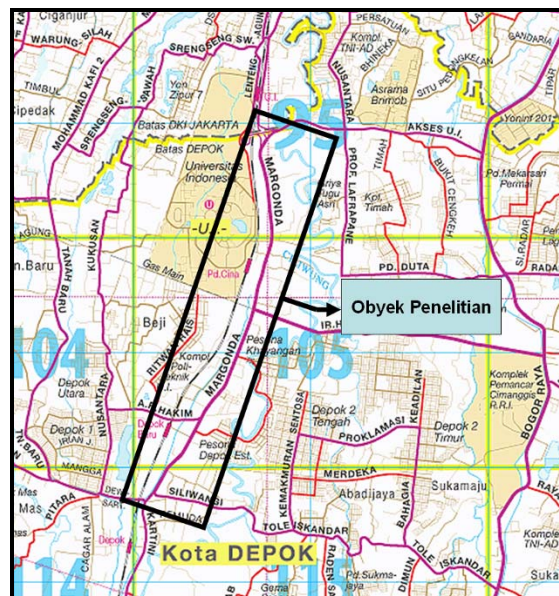
2. Tipologi presentasi stimulus grafis

Pengamat diminta untuk membuat sketsa-sketsa peta pusat kota Depok dengan sedikit mengendalikan interpretasi pengamat mengenai jarak dan bentuk. Pengendalian interpretasi mengenai jarak dan bentuk diberikan dengan cara memberikan informasi-informasi tentang pusat kota Depok

secara garis besar, salah satunya dilakukan pada tahap presentasi stimulus ikonis.

3. Tipologi presentasi stimulus verbal

Dengan cara memberikan sejumlah pertanyaan setelah tahap tipologi presentasi stimulus grafis dilaksanakan. Dalam tahap ini pertanyaan diajukan secara lisan dengan cara eksplorasi berkaitan dengan hasil pembuatan sketsa peta. Tujuan presentasi stimulus verbal adalah untuk mendapatkan informasi dan pengamat berkaitan dengan “makna” obyek penelitian. Tipologi presentasi stimulus verbal dilakukan dalam dua bagian, bagian pertama pengamat diminta untuk menjawab pertanyaan tentang elemen-elemen fisik manakah yang sudah digambar yang paling mudah untuk dipahami dan paling memberikan kesan, kemudian pada bagian kedua pengamat diminta untuk menunjukkan (dengan sketsa) pada bagian-bagian manakah dalam sketsa peta yang sudah digambar sebagai tempat yang paling mudah untuk berorientasi beserta elemen-elemen fisik yang menyertainya.



Gambar 5. Wilayah Penelitian

Analisis data yang digunakan adalah menggunakan analisis kesamaan isi (*content analysis*) dan deskriptif. Menurut Muhajir (1992), *content analysis* merupakan analisis ilmiah tentang isi pesan suatu komunikasi. Secara teknis *Content analysis* mencakup upaya:

- klasifikasi tanda-tanda yang dipakai dalam komunikasi
- menggunakan dasar kriteria sebagai dasar klasifikasi

Lokasi penelitian ini adalah di sepanjang Jl. Margonda Raya karena Ibu kota Depok sebagai pusat pemerintahan berkedudukan di Pancoran Mas dengan Jl. Margonda Raya sebagai jalan protokolnya.

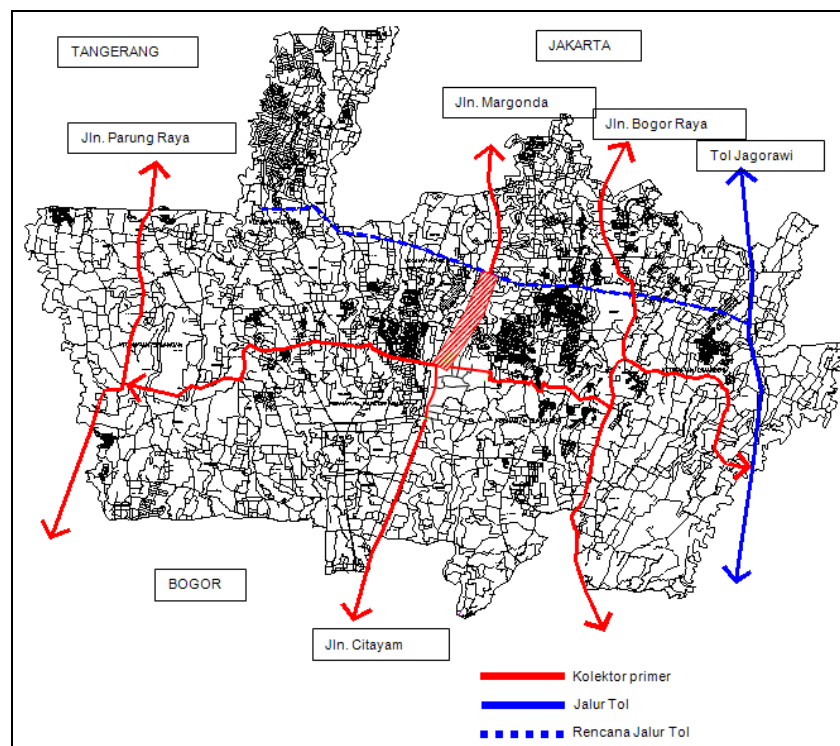
## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Wilayah Penelitian

Kawasan Margonda tidak hanya terkait langsung dengan konteks kota Depok, namun lebih jauh kawasan ini pun terkait dengan konteks regionalnya yaitu megapolitan Jabodetabek. Keberadaan jalur-jalur pergerakan utama kota Depok, baik pergerakan utara-selatan maupun

timur-barat menghubungkan secara langsung, kawasan Margonda ke berbagai arah kota. Ke arah Utara akan menghubungkan dengan kota Jakarta, ke arah Selatan akan menghubungkan dengan kabupaten dan kota Bogor, ke arah Timur akan menghubungkan dengan kabupaten dan kota Bekasi serta ke arah Barat akan menghubungkan kabupaten dan kota Tangerang.

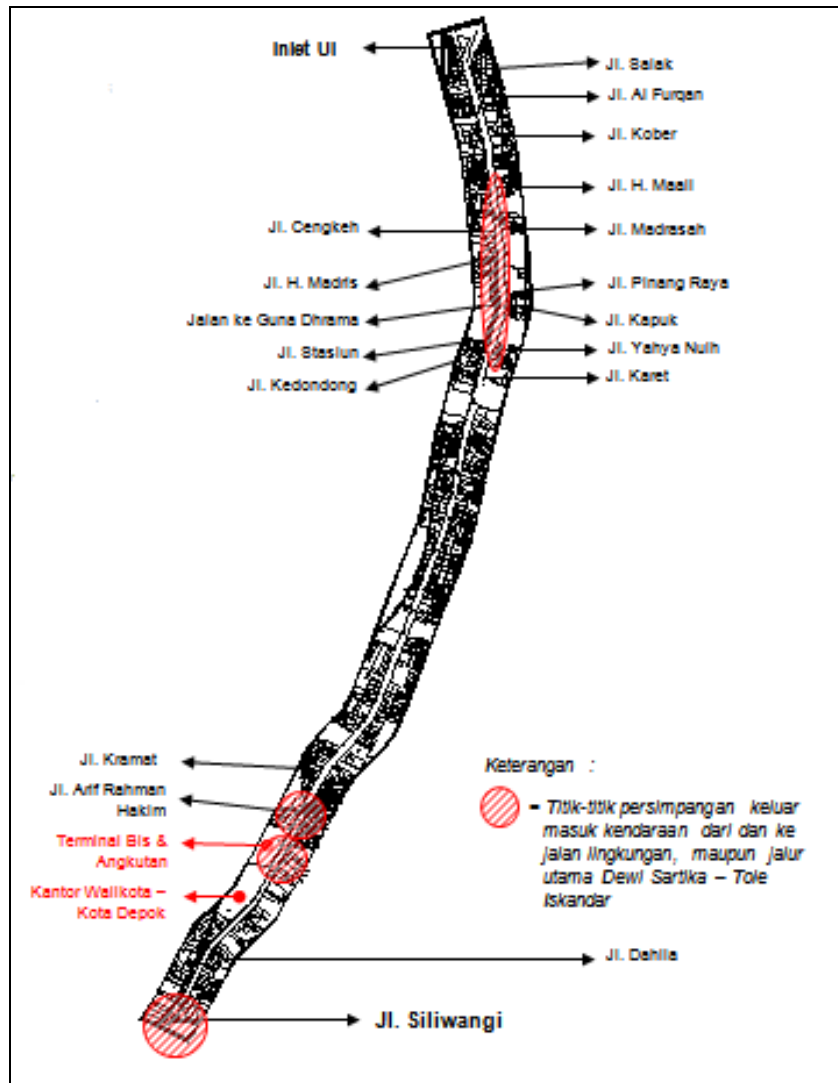
Secara fisik, kawasan Margonda (dalam studi ini) sebelah Utara dibatasi oleh inlet UI, sebelah Timur dibatasi selebar 100 meter ke arah kanan jalan Margonda dan sebelah Barat dibatasi selebar 100 meter ke arah kiri jalan Margonda dan sebelah Selatan kawasan dibatasi oleh pertemuan pertigaan jalan Margonda–Dewi Sartika–Siliwangi. Jalan Margonda merupakan jalur pergerakan Utara-Selatan kota. Jalur ini merupakan jalur kolektor primer kota Depok yang menghubungkan kota-kota Jakarta – Depok – Bogor.



**Gambar 6. Sistem Tatutan Eksternal**

Sumber: Analisa Penulis





**Gambar 7. Titik Persimpangan di Jl. Margonda**  
 Sumber: Analisa Penulis

Kondisi Eksisting Jalur-Jalur Sirkulasi Internal Kawasan Margonda adalah sebagai berikut :

- Tingginya pola komuter akibat pengaruh sistem transportasi metropolitan Jabodetabek yang berkembang dengan konsep linier dengan poros Bogor – Depok – Jakarta. Pola ini mengakibatkan kawasan Margonda menjadi daerah lintasan sekaligus daerah tujuan. Pola komuter ini mengakibatkan pergerakan yang melintasi kawasan Margonda memiliki intensitas yang sangat tinggi.
- Intensitas pergerakan yang sangat tinggi ini ternyata belum cukup mendapat dukungan sarana maupun prasarana kota. Hal ini diperburuk pula oleh terkonsentrasinya kegiatan utama kota berada di jalan Margonda. Kondisi-kondisi ini telah mengakibatkan kemacetan lalu lintas pada titik-titik persimpangan maupun titik transit, terutama pada jam-jam sibuk (*peak hour*) akibat bangkitan volume dan intensitas kendaran yang tinggi dan cenderung mengakibatkan konflik-konflik lalu lintas.

- Konflik-konflik lalu lintas yang setiap hari terjadi ini mengakibatkan beberapa titik tertentu pada kawasan Margonda merupakan titik *crowded*. Sebagian besar titik *crowded* adalah titik-titik gerbang kawasan Margonda. Beberapa titik *crowded* di antaranya (1) daerah persimpangan jalan Siliwangi – Dewi Sartika - Margonda. (2) Daerah masuk ke dalam Terminal Bis dan Angkutan Depok yang disebabkan masalah badan jalan digunakan sebagai tempat parkir angkutan umum dan juga keberadaan pedagang kaki lima yang memakan badan jalan. (3) Terdapatnya titik kegiatan utama perdagangan terpadu Depok Mall, Borobudur dan Goro, juga terdapatnya pemusatan jasa perbankan seperti Bank Mandiri, Bukopin, BCA, Bank Permata, ditambah dengan dibangunnya pusat perdagangan grosir ITC menambah konflik lalu lintas yang terjadi.
- Belum terdapat titik-titik transit seperti halte untuk angkutan umum maupun penyediaan area-area parkir yang tertata sesuai kebutuhan dan bentuk ruang parkirnya. Tidak tepatnya titik/penempatan halte yang ada maupun daerah parkir mengakibatkan angkutan umum menaik dan menurunkan penumpang secara sembarang, demikian setiap kendaraan dapat di parkir dimana saja. Hal ini, selain mengganggu ketertiban lalu lintas, juga mengganggu kegiatan-kegiatan fungsional lainnya dan rawan terhadap keamanan dan kenyamanan berkegiatan di kawasan ini.

Secara umum, peruntukan lahan (makro) yang ada di dalam kawasan Margonda dapat dikelompokkan ke dalam dua fungsi utama, dan yaitu :

### **1. Fungsi komersial.**

Fungsi ini merupakan fungsi yang muncul akibat perkembangan kegiatan komersial yang distimulus oleh

keberadaan jalan-jalan raya yang melintas di dalam kawasan. Secara lebih spesifik, fungsi komersial di dalam kawasan Margonda ini dapat dikategorikan ke dalam dua tipe yaitu fungsi komersial perdagangan dan komersial jasa.

### **2. Fungsi permukiman.**

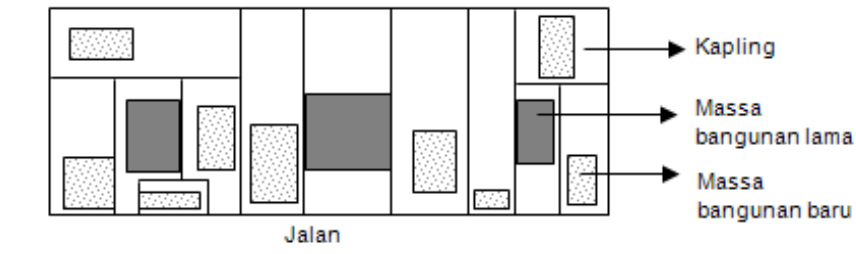
Fungsi ini merupakan fungsi dominan di dalam kawasan. Fungsi permukiman sebagian besar berada di sebelah timur bagian dalam dari jalan Margonda serta di sebelah barat pada daerah-daerah bantaran irigasi dan bantaran jalur kereta api.

Bangunan-bangunan yang berada di jalur utama (main street) yaitu jalan Margonda, sebagian besar merupakan bangunan baru dengan fungsi komersial. Kondisi bangunan sebagian besar permanen dengan paduan batubata dan kayu dan sebagian kecil lagi semi permanen. Mengingat lokasinya, kondisi bangunan seperti itu kurang memberikan citra/karakter pada kawasan jalur utama yang seharusnya terbentuk oleh adanya bangunan-bangunan komersial tersebut.

Bangunan dengan fungsi komersial yang berada di jalan Margonda biasanya berlantai dua atau lebih. Fungsi bangunan pada kawasan ini banyak yang berubah. Berubahnya fungsi hunian ke fungsi komersial secara tidak langsung juga mempengaruhi bentuk / tampilan bangunan. Selain itu pada kawasan perencanaan masih terdapat beberapa rumah peninggalan jaman kolonial. Kondisi rata-rata bangunan tersebut dalam kondisi baik (terawat). Bangunan-bangunan lama yang ada rata-rata dalam kondisi permanen, terbuat dari batu bata dan berpenutup atap genting. Lantai bangunan dirancang lebih tinggi (50-60 cm) dari lantai halaman (rumah panggung tanpa kolong).



**Gambar 8. Contoh bangunan baru di depan bangunan lama**  
 Sumber: Survey Lapangan



**Gambar 9. Pola Tata letak bangunan Baru**  
 Sumber: Analisa Penulis

Pada jalur utama Margonda, banyak terdapat bangunan baru yang memiliki fungsi komersial memposisikan diri pada bagian depan dari suatu kapling (tanpa ada GSB atau  $GSB=0$ ), dengan demikian pola kapling dan perletakan massa bangunanpun berubah menjadi: luasan kapling yang sempit, bangunan tidak selalu berada ditengah kapling, tidak ada jarak antara massa bangunan dengan batas samping kiri atau kanan kapling dan orientasi bangunan tidak selalu ke jalan tergantung dari posisi kapling. Seperti terlihat pada gambar ilustrasi di atas.

Pertumbuhan kegiatan baru (komersial) pada kawasan Margonda yang merupakan kawasan pusat kota menyebabkan terjadinya degradasi kualitas visual, kualitas fungsional dan kualitas lingkungan pada kawasan. Banyak kehadiran kegiatan-kegiatan baru tersebut tidak terakomodasi dengan baik.

Wadah bagi kegiatan baru yang berupa bangunan dengan fungsi komersial ini hadir secara sembarangan tanpa memperhatikan aturan-aturan yang berlaku (baik secara tertulis/direncanakan maupun secara normatif). Dilangarnya garis sempadan jalan, garis sempadan bangunan dan sempadan jalan/rel kereta api menambah semrawutnya tata bangunan di kawasan ini.

Dengan semrawutnya tata bangunan di kawasan ini menyebabkan wajah jalan/*Streetpicture* tidak berkarakter. Aturan tentang pemunduran bangunan, jarak antar bangunan, proporsi dan arah hadapan fasade, volume massa bangunan, dll yang membentuk karakter wajah jalan tidak terdapat dengan jelas di kawasan ini. Jalan utama seperti Jalan Margonda, yang seharusnya memiliki karakter pusat kota, belum terlihat karakter tata bangunannya.

Begitu pula dengan jalur-jalur lainnya yang berada di kawasan Margonda.

Pertumbuhan bangunan baru dengan berbagai fungsi baru yang relatif tinggi dan *streetpicture* yang tidak berkarakter pada kawasan merupakan potensi di dalam peningkatan kualitas visual di dalam kawasan. Potensinya adalah peluang untuk mengatur kehadiran fungsi baru dan membentuk *streetpicture* yang berkarakter bagi kawasan sesuai dengan skenario yang ditetapkan.

#### Analisa Kesamaan Isi

Analisa stimulus ikonis menunjukkan pilihan responden terhadap elemen yang mereka ketahui. Jenis elemen tersebut dapat berupa perumahan, perkantoran, perbelanjaan, dan lain-lain. Dari tabulasi data yang ada maka diketahui bahwa elemen terbanyak yang diketahui responden adalah elemen perbelanjaan. Sedang yang paling banyak tidak diketahui adalah perkantoran dan hotel.

Data stimulus grafis merupakan kumpulan peta mental dari responden yang dapat representasikan memori kolektif terhadap obyek penelitian. Hanya penggambaran elemen pada peta mental yang benar saja yang dihitung. Dari tabulasi peta mental dapat diketahui bahwa Landmark kota Depok berdasarkan peta mental pengamat adalah Margo City, Universitas Gunadarma, Detos, dan Gramedia. Dari hasil ini dapat diketahui

bahwa sebagian Landmark adalah bangunan perdagangan yang letaknya relatif dekat dengan gapura Selamat Datang kota Depok.

**Tabel 1.**  
**Elemen yang Paling Banyak Diketahui Responden**

No	Jenis Elemen	Jumlah	%
1	Perbelanjaan	6	42,85
2	Hunian	2	14,29
3	Kantor	1	7,14
4	Hotel	1	7,14
5	Monumen	4	28,57
Jumlah :		14	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 2.**  
**Landmark kota Depok berdasarkan Peta Mental Pengamat**

No	Landmark	Tergambar pada mental map
1	Margo City	31
2	Universitas Gunadarma	31
3	Detos	30
4	Gramedia	30
5	ITC	23
6	Mall Depok	23
7	Hotel Bumi Wiyata	19

Sumber: data primer



**Gambar 10. Landmark kota Depok**

Sumber: Survey Lapangan

Dari analisa peta mental pengamat mengenai distrik kota, diketahui bahwa distrik terbanyak yang dipilih responden adalah kawasan terminal, perkantoran walikota Depok, dan perumahan Pesona Kahyangan. Walaupun secara fisik tidak terlalu menonjol pada lingkungannya, distrik tersebut memiliki batas yang jelas dengan sekitarnya.

Untuk persimpangan (nodes) di kota Depok berdasarkan peta mental pengamat yang terbanyak adalah nodes pada Jl. Margonda – Jl. Juanda dan terbanyak kedua adalah nodes pada Bundaran UI.

**Tabel 3.**  
**Distrik kota Depok berdasarkan peta mental pengamat**

No	District	Tergambar pada mental map
1	Terminal	20
2	Perkantoran Walikota Depok	16
3	Perum Pesona Kahyangan	16
4	Ruko sekitar Stasiun UI	10
5	Ruko Esia / Century	9

Sumber: data primer

**Tabel 4.**  
**Nodes kota Depok berdasarkan Peta mental Pengamat**

No	Nodes	Tergambar pada mental map
1	Margoda – Jl Juanda	28
2	Bundaran UI	19
3	Margonda – Jl. Arief R. Hakim	17
4	Margonda – Jl Tole Iskandar	12
5	Margonda – Jl Pesona Kahyangan	12

Sumber: data primer



**Gambar 11. Distrik Kota Depok**

Sumber: Survey Lapangan

Path yang paling banyak tergambar di peta mental pengamat adalah Jalan Juanda. Terdapat 2 buah gang (jalan kecil) yang banyak digambar responden yang mengalahkan jalan Arief Rahman Hakim dan jalan Tole Iskandar, gang tersebut adalah gang Kober dan gang Kapuk.

Batas pinggiran (edges) kota Depok berdasarkan peta mental pengamat terdiri dari 2 bagian yang masing-masing terdapat penanda (sinage). Edges tersebut adalah batas Gapura selamat datang dan batas Tugu Kujang.

**Tabel 5.**  
**Path kota Depok berdasarkan Peta Mental Pengamat**

No	Path	Tergambar pada mental map
1	Jl. Juanda	28
2	Gg. Kober	19
3	Gg. Kapuk	19
4	Jl. Arief Rahman Hakim	17
5	Jl. Tole Iskandar	12

Sumber: data primer

**Tabel 6.**  
**Edges kota Depok berdasarkan Peta Mental Pengamat**

No	Edges	Tergambar pada mental map
1	Batas Gapura Selamat Datang	20
2	Batas Tugu Kujang	8

Sumber: data primer



**Gambar 12. Edges kota Depok**

Sumber: Survey Lapangan

Melalui analisa stimulus verbal dapat diungkap masalah pemaknaan responden terhadap kota Depok. Dari jawaban responden dapat diketahui bahwa identitas kota Depok dengan adanya kampus (fasilitas pendidikan) mulai bergeser akibat banyaknya fasilitas perdagangan (komersial) di Jl. Margonda.

Bagian dari Jl. Margonda yang paling baik secara visual menurut responden adalah kawasan Margo City. Hal ini menunjukkan adanya korelasi jarak pandang bangunan dari jalan dengan aspek visual pengamat. Bangunan yang cukup jauh dari jalan direspons pengamat secara positif sedang yang dekat direspons negatif.

Sebaliknya menurut responden, bagian yang paling buruk secara visual adalah daerah terminal. Ini menunjukkan bahwa kemacetan, kaki lima, dan bangunan yang semrawut menjadikan visual kawasan buruk menurut responden.

Orientasi kawasan yang terkuat menurut responden adalah Margocity, hal ini selaras dengan temuan Landmark pada analisa stimulus grafis sebelumnya. Pusat-pusat perbelanjaan dijadikan Landmark karena tampilan bangunan yang dominan terhadap lingkungannya (*eye catching*).

**Tabel 7.**  
**Identitas kota Depok**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Kampus (UI dan Gunadarma)	13	40,625
2	Jalan Margonda	2	6,25
3	Margo city	11	34,375
4	Mall	2	6,25
5	Lainnya	4	12,50
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 8.**  
**Bagian Jl. Margonda yang paling baik secara visual**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Margo City	16	50,00
2	Bundaran UI	2	6,25
3	Kantor Walikota	5	15,625
4	Hotel Bumi Wiyata	3	9,375
5	Lainnya	6	18,75
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 9.**  
**Bagian Jl. Margonda yang paling buruk secara visual**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Ramanda	4	12,50
2	Terminal	12	37,50
3	Detos	3	9,375
4	Pondok cina	2	6,25
5	Gapura depok	3	9,375
6	Plaza depok	4	12,50
7	Lainnya	4	12,50
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 10.**  
**Orientasi dan petunjuk arah di Jl. Margonda**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	ITC	4	12,50
2	Fly over UI	3	9,375
3	Margo City	9	28,125
4	Mall Depok	8	25,00
5	Kampus Guna darma	3	9,375
6	Terminal	2	6,25
7	Lainnya	3	9,375
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

Pembangunan di Jl. Margonda yang cenderung tidak terkendali dan berkembang terlalu cepat sangat mempengaruhi citra kota. Hal ini sangat memprihatinkan karena kawasan ini akan berkembang tanpa adanya struktur kota yang jelas dan kompak.

Dari jawaban responden diketahui bahwa terdapat 2 persepsi dominan dari responden tentang karakter kota Depok yaitu kota pendidikan dan kota komersial (perdagangan). Hal ini selaras dengan pertanyaan pertama tentang identitas kota Depok yang menunjukkan pergeseran identitas dari pendidikan ke perdagangan.

Mayoritas responden masih bangga dengan kota Depok. Hal ini dikarenakan sampai saat ini Depok masih dianggap (diasosiasikan) sebagai kota pendidikan. Walaupun demikian untuk tahun-tahun mendatang persepsi ini sangat mungkin mengalami perubahan akibat derasnya desakan fasilitas ekonomi di Jl. Margonda.

**Tabel 11.**  
**Pembangunan di Jl. Margonda mempengaruhi citra kota Depok**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Ya	19	59,375
2	Tidak	4	12,50
3	Ragu-ragu	9	28,125
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 12.**  
**Julukan paling tepat untuk kota Depok**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Kota Pendidikan	14	43,75
2	Kota Komersial	13	40,625
3	Kota Wisata	2	6,25
4	Kota Jasa	1	3,125
5	Kota Pemukiman	2	6,25
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

**Tabel 13.**  
**Kebanggaan tinggal atau kuliah di Depok**

No	Jawaban	Jumlah	%
1	Ya	18	56,25
2	Tidak/Biasa saja	13	40,625
3	Ragu-ragu	2	6,25
	Jumlah :	32	100,00

Sumber: data primer

## KESIMPULAN DAN SARAN

### Kesimpulan

Kawasan Margonda merupakan pusat kota Depok yang tidak hanya terkait langsung dengan kota Depok, namun terkait dengan konteks regionalnya yaitu megapolitan Jabodetabek. Jalur utama (*main street*) yaitu jalan Margonda Raya, termasuk ke dalam sistem tautan regional dan kota. Banyak bangunan baru yang memiliki fungsi komersial memposisikan diri pada bagian depan dari suatu kapling (tanpa ada GSB atau GSB=0). Dengan demikian Pola kapling dan perletakan massa bangunan berubah menjadi (1) luasan kapling yang sempit, (2) bangunan tidak selalu berada ditengah kapling, (3) tidak ada jarak antara massa bangunan dengan batas samping kiri atau kanan kapling, dan (4) orientasi bangunan tidak selalu ke jalan tergantung dari posisi kapling.

Berdasarkan stimulus ikonis, elemen terbanyak yang diketahui responden adalah elemen perbelanjaan, sedang yang paling banyak tidak diketahui adalah perkantoran dan hotel. Dari tabulasi peta mental dapat diketahui bahwa Landmark kota Depok berdasarkan peta mental pengamat adalah Margo City, Universitas Gunadarma, Detos, dan Gramedia. Dari hasil ini dapat diketahui bahwa sebagian Landmark adalah bangunan perdagangan yang letaknya relatif dekat dengan gapura Selamat Datang kota Depok.



Distrik terbanyak yang dipilih responden adalah kawasan terminal, perkantoran walikota Depok, dan perumahan Pesona Kahyangan. Walaupun secara fisik tidak terlalu menonjol pada lingkungannya, distrik tersebut memiliki batas yang jelas dengan sekitarnya. Untuk persimpangan (nodes) di kota Depok berdasarkan peta mental pengamat yang terbanyak adalah nodes pada Jl. Margonda–Jl. Juanda dan terbanyak kedua adalah nodes pada Bundaran UI. Path yang paling banyak tergambar di peta mental pengamat adalah Jalan Juanda. Terdapat 2 buah gang (jalan kecil) yang banyak digambar responden yang mengalahkan jalan Arief Rahman Hakim dan jalan Tole Iskandar, gang tersebut adalah gang Kober dan gang Kapuk. Pinggiran (edges) kota Depok berdasarkan peta mental pengamat terdiri dari 2 bagian yang masing-masing terdapat penanda (sinage). Edges tersebut adalah batas Gapura selamat datang dan batas Tugu Kujang.

Bagian dari Jl. Margonda yang paling baik secara visual menurut responden adalah kawasan Margo City. Hal ini menunjukkan adanya korelasi jarak pandang bangunan dari jalan dengan aspek visual pengamat. Bangunan yang cukup jauh dari jalan direspons pengamat secara positif sedang yang dekat direspons negatif. Sebaliknya menurut responden, bagian yang paling buruk secara visual adalah daerah terminal. Ini menunjukkan bahwa kemacetan, kaki lima, dan bangunan yang semrawut menjadikan visual kawasan buruk menurut responden.

Orientasi kawasan yang terkuat menurut responden adalah Margocity, hal ini selaras dengan temuan Landmark pada analisa stimulus grafis sebelumnya. Pusat-pusat perbelanjaan dijadikan Landmark karena tampilan bangunan yang dominan terhadap lingkungannya (eye catching). Pembangunan di Jl. Margonda yang cenderung tidak terkendali dan berkembang terlalu cepat sangat mempengaruhi citra kota. Hal ini sangat memprihatinkan karena kawasan ini akan

berkembang tanpa adanya struktur kota yang jelas dan kompak.

Dari jawaban responden diketahui bahwa terdapat 2 persepsi dominan dari responden tentang karakter kota Depok yaitu kota pendidikan dan kota komersial (perdagangan). Hal ini selaras dengan pertanyaan pertama tentang identitas kota Depok yang menunjukkan pergeseran identitas dari pendidikan ke perdagangan. Mayoritas responden masih bangga dengan kota Depok. Hal ini dikarenakan sampai saat ini Depok masih dianggap (diasosiasikan) sebagai kota pendidikan. Walaupun demikian untuk tahun-tahun mendatang persepsi ini sangat mungkin mengalami perubahan akibat derasnya desakan fasilitas ekonomi di Jl. Margonda.

### **Saran**

Beberapa saran atau rekomendasi yang dihasilkan dari penelitian ini dapat diuraikan sebagai berikut :

- Menempatkan fungsi-fungsi dan kegiatan yang sesuai dengan kebutuhan pengembangan kawasan.
- Mengatur hubungan fungsi-fungsi tersebut melalui penegasan fungsi generator yang memiliki sifat-sifat menstimulus perkembangan sesuai dengan kebutuhan atau sebaliknya meredam perkembangan.
- Mengembangkan zona-zona fungsional sebagai perangkat pengendalian dan penanganan yang lebih spesifik untuk setiap alokasi fungsi-fungsi yang ada di dalam kawasan.
- Zona-zona fungsional ini harus diberikan tema-tema yang dapat menegaskan karakter fungsinya sekaligus akan berimplikasi terhadap karakter visualnya. Pengembangan konsep dan desain tematik ini dapat diciptakan dengan meninjau fungsi dominannya pada masing-masing zona, maupun elemen fokus pengendaliannya.
- Penataan khusus daerah-daerah gerbang dengan memberi nuansa yang

sesuai dengan karakter gerbang yang ditentukan dalam skenario.

- Menetapkan karakter *street-picture* pada masing-masing koridor. Penetapan karakter *street-picture* mengacu pada: (1) karakter bangunan, (2) karakter jalan dan (3) kebijakan rencana tata bangunan.
- Menciptakan karakter yang spesifik pada masing-masing karakter jalan dengan mengatur: pemunduran, jarak antar bangunan, volume massa bangunan, proporsi dan arah hadapan fasade, bentuk dan siluet bangunan, bukaan bangunan, material, warna dan skala bangunan .

#### DAFTAR PUSTAKA

- Banerjee, Tridib and Michael Southworth (eds.). 1996. *City Sense and City Design: Writings and projects of Kevin Lynch*. MIT Press, Cambridge.
- Bechtel B., Robert, Marans W. Robert and Michelson William. 1987. *Methods in Environmental and Behavioral Research*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- English, Paul Ward & Robert C. Mayfield (eds.). 1972. *Man, Space, and Environment: Concepts in Contemporary Human Geography*. Oxford University Press, London.
- Gifford, Robert. 1987. *Environmental Psychology: Principle and Practice*. University of Victoria, New York.
- Harris, James D. & Howard, William A. 1972. *The Role Meaning in the Urban Image*. Sage Publications Inc., New York.
- Holahan. 1982. *Envorinmental Psychology*. Random Hous, New York.
- Kostof, Spiro. 1991. *The City Shaped: Urban Pattern and Meanings Through History*. Little Brown and Company. London.
- Lang, Jon. 1987. *Creating Architectural Theory, TheRole of The Behavioral Sciences in Environmental Design*. Van Nostrand Reinhold Company Inc.
- Lynch, Kevin. 1960. *The Image of The City*, MIT Press, Cambridge.
- Lynch, Kevin. 1981. *Good city form*. MIT Press, Cambridge.
- Nas, Peter J.M. 2007. *Kota-kota Indonesia: Bunga Rampai*. Gadjahmada University Press, Yogyakarta.
- Pocock, Douglas and Ray Hudon. 1978. *Images of The Urban Environment*, Department of Geography University of Durham.
- Poteous, J. Douglas. 1977. *Environment & Behavior: Planning and Everyday Urban Life*. Addison Wesley Publishing Company. Massachusetts.
- Purwanto, Edi. 1996. *Citra Pusat Kota Yogyakarta menurut Kognisi Pengamat menggunakan Kemampuan Peta Mental*. Tesis S2 Arsitektur, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta.
- Rapoport, Amos. 1982. *Human Aspect Urban Form*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.
- Schultz, Christian Norberg. 1980. *Genius Loci: Toward a Phenomenology of Architecture*. Rizzoli, New York.
- Sommer, Barbara & Robert Sommer. 1991. *A Practical Guide to Behavioral Research*. Oxford University Press, New York.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1992. *Psikologi Lingkungan*. Grasindo, Jakarta.
- Sudrajat, Iwan. 1984. *Struktur Pemahaman Lingkungan Perkotaan*. Tesis S-2 Teknik Arsitektur ITB, Bandung.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space*. Van Nostrand Reinhold Company, New York.