

Peningkatan Terminal Rawa Buaya Menjadi Tipe A Dengan Arsitektur Perilaku di Jakarta Barat

Anwar Sanusi¹ Sri Kurniasih²

¹Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Budi Luhur
Jl.Ciledug Raya Petukangan Utara Jakarta Selatan 12260
Email: anwar_sanusi1997@yahoo.com

²Program Studi Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Budi Luhur
Jl.Ciledug Raya Petukangan Utara Jakarta Selatan 12260
Email: sri.kurniasih@budiluhur.ac.id

Abstrak

Terminal Rawa Buaya merupakan terminal lintas transportasi darat untuk mengakomodasi kendaraan angkutan umum yang berperan sebagai tempat pengaturan, pengawasan, dan pengoperasian lalu lintas untuk melancarkan arus penumpang. Terminal Rawa Buaya juga merupakan fasilitas kota yang menggunakan arsitektur perilaku dengan mempertimbangkan kenyamanan dan memperhatikan kebutuhan pengguna agar mempermudah dalam beraktivitas. Saat ini terminal Rawa Buaya akan dipersiapkan menjadi terminal bus tipe A menggantikan terminal kalideres yang dinilai tidak layak lagi difungsikan sebagai terminal tipe A di Jakarta Barat.

Arsitektur Perilaku sering digunakan dalam merancang sebuah bangunan untuk menciptakan sebuah lingkungan binaan dengan memperhatikan aspek psikologi. Menggunakan teori Carol Simon Weisten dan Thomas G. David dalam penerapan desain terminal Rawa Buaya memperhatikan 4 point: adanya komunikasi manusia dan lingkungan, mawadahi aktivitas penghuninya, memenuhi nilai estetika, komposisi dan bentuk, memperhatikan kondisi dan perilaku pengguna bangunan, sehingga terminal diharapkan mampu mawadahi seluruh aktivitas pengguna diarea terminal.

Kata Kunci: Terminal, Tipe A, Transportasi Darat, Rawa Buaya, Arsitektur Perilaku.

Abstract

Rawa Buaya Terminal is a cross-land transportation terminal to accommodate public transport vehicles which act as a place for regulating, monitoring and operating traffic to facilitate the flow of passengers. Rawa Buaya Terminal is also a city facility that uses behavioral architecture by considering comfort and paying attention to user needs to facilitate activities. At present the Rawa Buaya terminal will be prepared to become a type A bus terminal replacing the Kalideres terminal which is considered no longer feasible to function as a type A terminal in West Jakarta.

Architecture Behavior is often used in designing a building to create a built environment by paying attention to aspects of psychology. Using the theory of Carol Simon Weisten and Thomas G. David in implementing the terminal design of Rawa Buaya pay attention to 4 points: the existence of human and environmental communication, accommodating the activities of its inhabitants, fulfilling aesthetic values, composition and form, paying attention to the conditions and behavior of building users, so that the terminal is expected to accommodate all user activities in the terminal area.

Keywords: Terminal, Type A, Land Transportation, Rawa Buaya, Behavioral Architecture.

1. PENDAHULUAN

Kota administrasi Jakarta Barat adalah salah satu dari 5 kota administrasi di DKI Jakarta. Pusat pemerintahannya adalah di daerah Kembangan. Jakarta Barat secara administratif terbagi menjadi 8 kecamatan dan 56 kelurahan[1]. Salah satu daerah yang cukup berkembang di kota administrasi Jakarta Barat adalah kelurahan Rawa

Buaya di Kecamatan Cengkareng. Rawa Buaya merupakan daerah yang cukup berkembang dalam segi ekonomi dan pembangunannya, serta memiliki mobilitas manusia yang cukup tinggi. Oleh karena itu sangatlah dibutuhkan adanya suatu terminal angkutan yang mendukung proses mobilitas tersebut.

Terminal Rawa Buaya merupakan terminal lintas transportasi darat untuk menampung kendaraan angkutan umum dan kendaraan penumpang yang berperan sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas sarana dan prasarana transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang. Terminal ini berlokasi di Jl. Ring Road, Kelurahan Rawa Buaya, Kecamatan Cengkareng, Jakarta Barat. Menurut informasi yang telah disampaikan oleh Bapak Anggiat Banjanahor selaku Kepala Suku Dinas Perhubungan dan Transportasi Jakarta Barat dan Bapak Sumarsono selaku Plt Gubernur DKI Jakarta, Saat ini area terminal Rawa Buaya sudah tidak beroperasi lagi, hanya dimanfaatkan untuk mengkandangan kendaraan hasil operasi Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI saja. Sudah banyak penghapusan terhadap trayek di terminal Rawa Buaya, penghapusan ini di berlakukan sejak 28 Januari 2017 melalui keputusan Kemenhub. Beberapa PO bus di kawasan itupun sudah banyak yang tutup. Saat ini kawasan itu hanya menjadi lokasi barang sitaan beberapa kendaraan. Terminal Rawa Buaya rencananya akan di persiapkan untuk menjadi terminal bus tipe A yang akan menggantikan terminal Kalideres yang dinilai tak layak lagi untuk difungsikan sebagai terminal di kawasan Jakarta Barat. Terminal Rawa Buaya memiliki luas 9,8 hektare, atau tiga kali lipat dari terminal Kalideres yang hanya memiliki luas 3,2 hektare[2].

Hasil pemantauan di lokasi terminal Rawa Buaya tidak ada bangunan untuk mewadahi aktivitas penumpang di dalam terminal tersebut, hanya terdapat kantor Sudinhubtrans Jakarta Barat dan juga terdapat depo bus Trans-Jakarta yang terbakar pada September 2015. Pada area terminal terdapat beberapa mobil jenis sedan, minibus, dan bus yang tak lagi terawat. Kendaraan tersebut merupakan hasil sitaan operasi pengandangan. Selain itu di sisi selatan yang berjarak sekitar 50 meter terdapat Stasiun Rawa Buaya buat commuter line Jabodetabek. Stasiun ini melayani transportasi dari Stasiun Tangerang hingga Stasiun Duri, Tambora, Jakarta Barat. Pintu masuk terminal Rawa Buaya memiliki akses cukup dekat dengan pintu tol JOR Wilayah Barat II yang menuju Bandara Soekarno-Hatta, Merak, dan tol dalam kota. Menurut Bapak Anggiat Banjanahor selaku Kepala Suku Dinas Perhubungan dan Transportasi Jakarta Barat, akses-akses inilah yang menjadi pertimbangan mengapa Rawa Buaya ingin dijadikan terminal tipe A menggantikan terminal Kalideres[3].

Tujuan peningkatan terminal Rawa Buaya menjadi tipe A adalah merencanakan sistem sirkulasi, program ruang dan bentuk bangunan yang dapat mewadahi segala aktivitas yang ada di dalam terminal Rawa Buaya dengan menyertakan

pertimbangan-pertimbangan perilaku dalam setiap rancangannya.

Sasaran peningkatan terminal Rawa menjadi tipe A adalah Memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat untuk mendapatkan kemudahan dalam bertransportasi. Memberikan kenyamanan dalam segala aktivitas di dalam terminal agar terjadinya proses interaksi sosial yang baik. Mengatur sirkulasi yang nyaman untuk penumpang dan juga bus sehingga tidak terjadi hambatan ketika beraktivitas di dalam kawasan terminal, dengan menggunakan arsitektur perilaku, penumpang dapat diarahkan agar lebih mudah untuk menemukan bus yang akan di tumpangnya.

pokok permasalahan yang dapat dirumuskan untuk mendesain terminal Rawa Buaya tipe A dengan tema arsitektur perilaku sebagai berikut:

A. Aspek Manusia

Memfasilitasi agar penumpang yang datang dan pergi mudah dalam akses menuju bus yang dituju di dalam terminal Rawa Buaya.

B. Aspek Lingkungan

Mengatur ulang agar lingkungan yang berada dalam site memiliki penataan lahan yang tepat dan teratur.

C. Aspek Bangunan

Menyediakan tempat untuk penumpang yang sedang menunggu keberangkatan bus agar terwadahi aktivitasnya dengan baik di dalam terminal Rawa Buaya.

Metode pengumpulan data:

A. Data Primer

- 1) Studi banding ke Terminal Pulo Gebang
- 2) Survei lapangan ke area terminal Rawa Buaya
- 3) Wawancara dengan pengelola dan pengguna terminal Rawa Buaya

B. Data Sekunder

- 1) Pengamatan tidak langsung menggunakan sumber data di internet dan google maps
- 2) Studi Literatur mengenai standar minimal pelayanan terminal bus tipe A

2. DESKRIPSI PROYEK

- | | |
|---------------|--|
| A. Judul | : Peningkatan Terminal Rawa Buaya Menjadi Tipe A Dengan Arsitektur Perilaku di Jakarta Barat |
| B. Tema | : Arsitektur Perilaku |
| C. Lokasi | : Jl.Ring Road, Kelurahan Rawa Buaya, Kecamatan Cengkareng, Jakarta Barat. |
| D. Luas Lahan | : ±9,8 Ha |
| E. Topik | : Fasilitas Kota |
| F. Sasaran | : Masyarakat Umum |

Dari Deskripsi Proyek diatas Peningkatan Terminal Rawa Buaya Menjadi Tipe A dengan

Arsitektur Perilaku di Jakarta Barat merupakan bangunan terminal tipe A dengan menggunakan arsitektur perilaku, dalam proses sebuah rancangannya memperhatikan perilaku dari aktivitas di area terminal. Peningkatan terminal ini akan memperhatikan standar pelayanan minimal terminal bus tipe A sesuai dengan sumber hukum dan kebijakan tentang terminal di Indonesia.

3. ARSITEKTUR PERILAKU

Arsitektur perilaku adalah ilmu pengetahuan yang muncul sekitar tahun 1950. Arsitektur Perilaku merupakan gabungan dari dua kata yaitu Arsitektur dan Perilaku. Arsitektur Perilaku juga dapat diartikan sebagai suatu lingkungan binaan yang diciptakan oleh manusia sebagai tempat untuk melakukan aktivitasnya dengan mempertimbangkan segala aspek dari tanggapan atau reaksi dari manusia itu sendiri menurut pola pikir, karakteristik, ataupun persepsi manusia selaku pemakai. Hal ini tentunya tidak terlepas dari pembahasan psikologis yang secara umum didefinisikan sebagai ilmu pengetahuan yang mempelajari tingkah laku manusia dengan lingkungannya[4].

Arsitektur menurut para ahli:

- A. Menurut Snyder dan Catanese (1984), arsitektur berwawasan perilaku adalah arsitektur yang mampu menanggapi kebutuhan dan perasaan manusia yang menyesuaikan dengan gaya hidup manusia didalamnya[5].
- B. Menurut Carol Simon Weisten dan Thomas G David, Arsitektur harus mampu berkomunikasi antar manusia dan lingkungan, mewedahi setiap aktivitas penghuninya, memenuhi estetika dan komposisi bentuk serta memperhatikan kondisi dan perilaku pemakainya[6].

4. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Terminal Rawa Buaya di rencanakan akan menggantikan Terminal Kalideres menjadi terminal tipe A di Jakarta Bara maka di lakukan studi Studi Banding pada Terminal Kalideres Jakarta Barat untuk mengetahui jumlah lonjakan penumpang pada tahun 2018. Menjelang Hari Raya Idul Fitri dan Idul Adha 2018 lonjakan penumpang sekitar 2000orang/hari. Maka dari lonjakan tersebut akan di tingkatkan kapasitasnya untuk 4 tahun yang akan datang, melihat lonjakan penumpang selalu naik setiap tahunnya yaitu 100%. Maka asumsi kapasitas di buat menjadi 8000 orang/hari.

Pelaku dalam bangunan:

- A. Penumpang
- B. Pengelola
- C. Pengantar/Penjemput
- D. Pemilik Usaha Perdagangan
- E. Supir/Kru Bus

Analisis Kebutuhan Ruang

Berdasarkan hasil analisis pelaku kegiatan di area terminal maka didapatkan kebutuhan ruang dalam dan kebutuhan ruang luar dengan luasan sebagai berikut:

Tabel 4. 1. Total Luas Kebutuhan Ruang Dalam

No.	Ruang	Luas Bangunan (m ²)
1.	Kelompok Aktivitas Pengelola	1781
2.	Kelompok Aktivitas Service 1. Masjid 2. Mekanikal Elektrikal	2620,8 447,6
3.	Kelompok Aktivitas AKAP	4271,7
4.	Kelompok Aktivitas AKDP	4199,9
5.	Kelompok Aktivitas Transjakarta	3272,1
6.	Kelompok Aktivitas Bengkel	585,75
7.	Kelompok Aktivitas SPBU	351
8.	Kelompok Aktivitas Cuci Bus	237,75
9.	Kelompok Aktivitas Istirahat Kru Bus	280,8
10.	Kelompok Shelter Kedatangan Bus AKAP & AKDP	3600
Jumlah		21,648,4

Tabel 4. 2. Total Luas Kebutuhan Ruang Luar

No.	Ruang	Luasan (m ²)
1.	Parkir Bus AKAP	3187,5
2.	Parkir Bus AKDP	3187,5
3.	Parkir Bus Transjakarta	956,25
4.	Halte Angkot dan Parkir	1684,5
5.	Halte Metromini dan Parkir	2520
6.	Parkir Umum	5400
7.	Parkir Pengelola	1023
8.	Parkir Taxi/Grab/Gojek	937,5
Jumlah		18,896,25

Total Luas Keseluruhan Bangunan dan Ruang

Luar dengan pembagian lahan sebagai berikut:

A. Aktivitas Ruang Dalam= 21,648,4 m²

B. Aktivitas Ruang Luar = 18,896,25 m²

C. **Total = 40,544,65 m²**

Ketentuan Area Tapak Site Terminal Rawa Buaya:

Luas Lahan = ± 98,113 m²

KDB (Koefisien Dasar Bangunan) = 40 %

KLB (Koefisien Lantai Bangunan) = 1,60

KDH = 30%

Max Ketinggian Bangunan = 4 Lantai

Peruntukan = Zona (S7)

Penerapan Arsitektur Perilaku

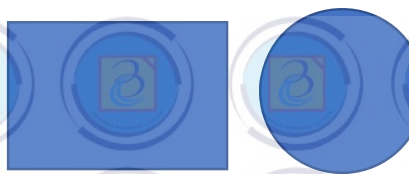
Tabel 4. 3. Pertimbangan Perilaku Pada Bangunan

NO	Usia	Penerapan Dalam Bangunan	
		Perilaku	Aplikasi
1.	Balita	lapar	Mebutuhkan ruang ruang Laktasi/Menyusui
		Sering menangis	warna biru dan hijau memuat balita menjadi tenang dan nyaman
		kondisi fisik sensitif	Mebutuhkan ruang perawatan medis untuk balita
2.	Anak-Anak	Bermain	Mebutuhkan Playground
		Mudah tertarik	Gabungan unsur warna sehingga anak-anak bisa mengetahui letak area bermain.
		Haus dan Lapar	Letak tempat bermain di dekatkan pada area retail/foodcourt

NO	Usia	Penerapan Dalam Bangunan	
		Perilaku	Aplikasi
		Kondisi Fisik	Alat bermain menggunakan material yang aman, tempat bermainnya tidak berbahaya sehingga mengurangi angka kecelakaan ketika sedang bermain.
3.	Remaja Dan Dewasa	-Bermain Gadget -Membaca Buku -Makan	-Area Charging -Perpustakaan -Area retail/Foodcourt -Tempat sampah
		Antropometrik	-penghubung vertikal menggunakan tangga -Kursi yang dipakai kursi standar dengan sekat agar tidak menjadikan kursi tunggu sebagai tempat untuk tidur.
5.	Lansia	Menunggu -Makan dan Minum -Menonton TV/Berita	-Ruang tunggu di dekatkan dengan retail dan foodcourt -Ruang tunggu menyediakan TV agar lansia dapat menunggu Bus

Bentuk Massa Bangunan

NO	Usia	Penerapan Dalam Bangunan	
		Perilaku	Aplikasi
		Mencari tempat yang nyaman ketika menunggu	-area tunggu di buat senyaman mungkin agar lansia dapat beristirahat ketika menunggu, seperti tempat duduk dibuat dengan menggunakan senderan dan busa
		Kondisi Fisik	-membutuhkan pelayanan kesehatan/toko obat- Menyediakan fasilitas kursi roda untuk lansia/penyandang cacat
		Antropometrik	-Membutuhkan ramp untuk akses penghubung bangunan -Membutuhkan lift untuk akses vertikal menuju bangunan lantai 2 -toilet yang disediakan khusus dengan dudukan yang nyaman -tempat wudhu dan wastafel duduk untuk lansia / penyandang cacat



Gambar 4. 1. Massa Bangunan

Bentuk dasar yang akan di gunakan pada terminal adalah bentuk persegi dan lingkaran, karena dari kedua bentuk tersebut dapat menghasilkan bentuk yang statis dan pemanfaatan ruang bisa lebih optimal. Ditinjau dari tema arsitekturpun bentuk tersebut terkesan familiar dan dapat di terima oleh masyarakat. Memberikan rasa nyaman dan aman dalam melakukan aktivitasnya di area bangunan terminal nantinya.

Warna Pada Area Terminal



Gambar 4. 2. Massa Bangunan

Warna yang akan dipakai pada bangunan terminal menggabungkan warna Abu-abu, Hijau dan putih, namun lebih dominan menggunakan warna hijau, sehingga memberikan rasa tenang, nyaman, sejuk dan segar, agar pengguna merasa tidak terlalu letih ketika sampai melakukan aktivitas atau baru sampai setelah melakukan perjalanan yang panjang.

Penerapan Arsitektur Perilaku Pada Ruang

Terbuka:

A. Edukasi

1. Memberikan warna pada jalur Bus sebagai penanda.
2. Menyediakan Pedestrian yang nyaman dengan kanopi agar pejalan kaki tidak jalan di jalur bus
3. Membuat *SkyBridge* untuk meminimalisir pejalan kaki berjalan di jalur bus
4. Membuat pohon pemandu sebagai pembatas antara pedestrian dengan taman
5. Menyediakan tempat sampah di beberapa titik dan membuat himbauan/peringatan
6. Memberikan pembatas bangku agar pengguna tidak bisa tidur di atas bangku agar pengguna yang lain dapat merasakan fasilitas yang sama
7. Menyediakan smoking area agar perokok tidak mengganggu pengguna terminal yang lain terutama balita dan anak-anak.

B. Rekreatif

1. Menyediakan jenis tanaman yang beragam di sepanjang pedestrian dan jalur bus
2. Membuat papan jenis-jenis bus agar pengguna terminal dapat melihat dan mempelajarinya
3. Membuat denah terminal agar pengguna mengetahui letak posisi mereka
4. Mewarnai *paving block* pedestrian
5. Membuat *playground* dan plaza agar orang tua dan anak dapat bermain sambil menunggu kedatangan bus
6. Membuat area foodcourt untuk wisata kuliner dan oleh-oleh khas wilayah Jakarta.

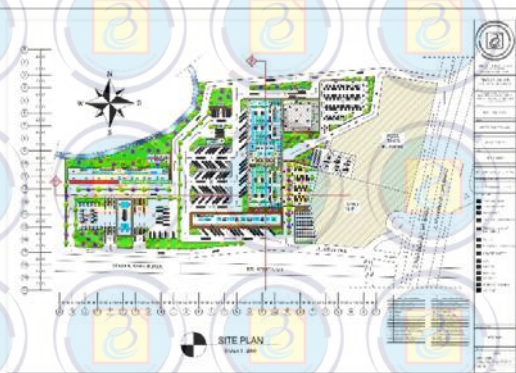
C. Sosial

Membuat setiap area saling berkaitan dengan baik agar menciptakan sebuah lingkungan dengan tingkat sosial yang baik di area terminal.

Konsep Desain Terminal Rawa Buaya



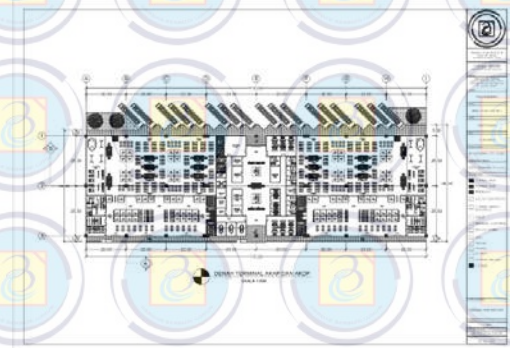
Gambar 4. 3. Perspektif site teminal Rawa Buaya



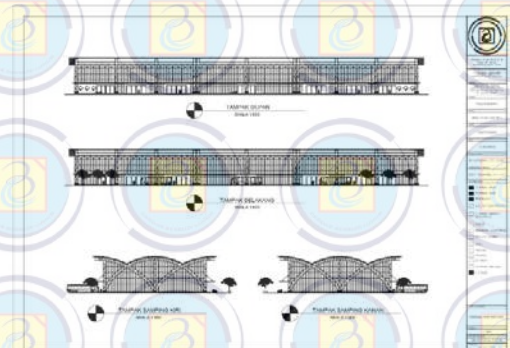
Gambar 4. 4. Site Plan Terminal



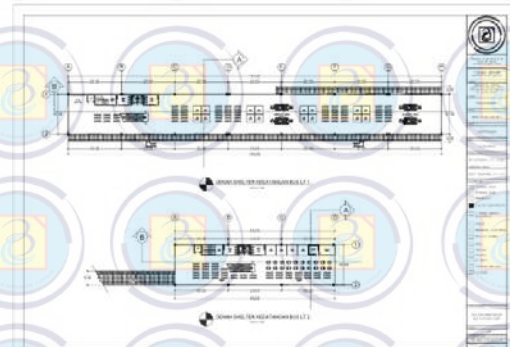
Gambar 4. 5. Block Plan Terminal



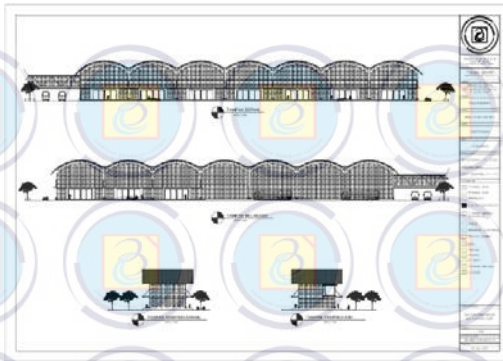
Gambar 4. 6. Denah Bangunan Utama Terminal



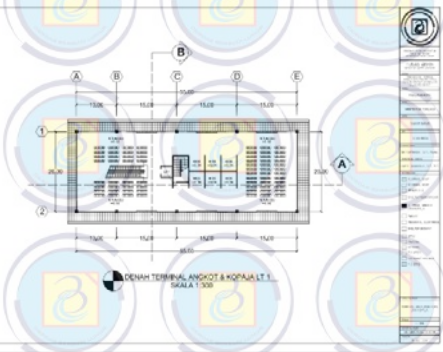
Gambar 4. 7. Tampak Bangunan Utama Terminal



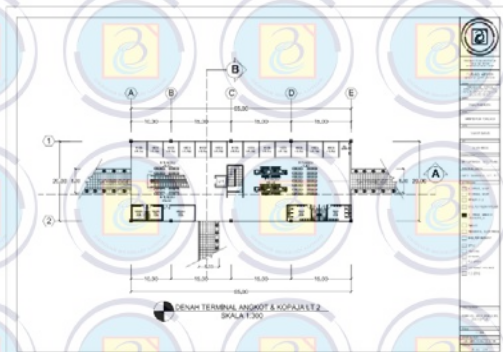
Gambar 4. 8. Denah Shelter Kedatangan Bus AKAP dan AKDP



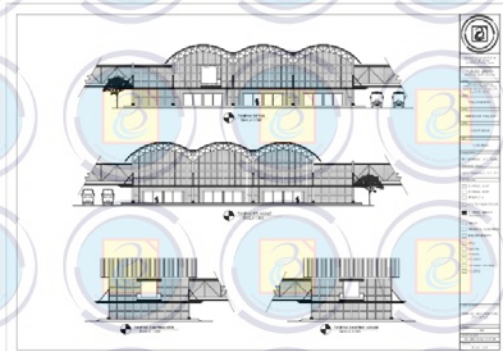
Gambar 4. 9. Tampak Shelter Kedatangan Bus AKAP dan AKDP



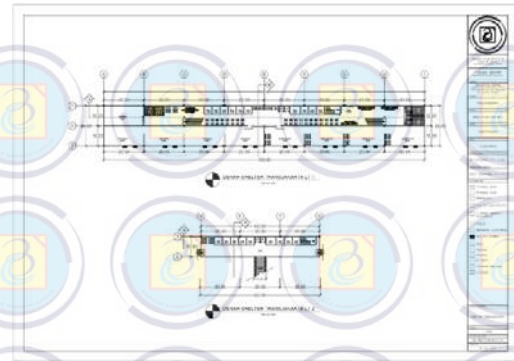
Gambar 4. 10. Denah Fasilitas Angkot dan Kopaja LT.1



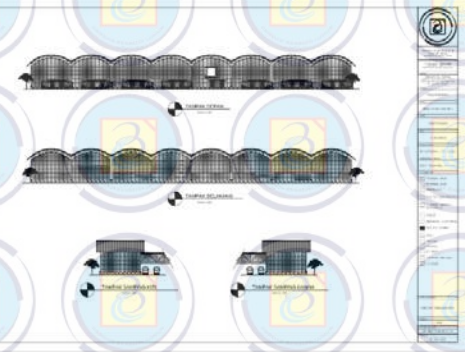
Gambar 4. 11. Denah Fasilitas Angkot dan Kopaja LT.2



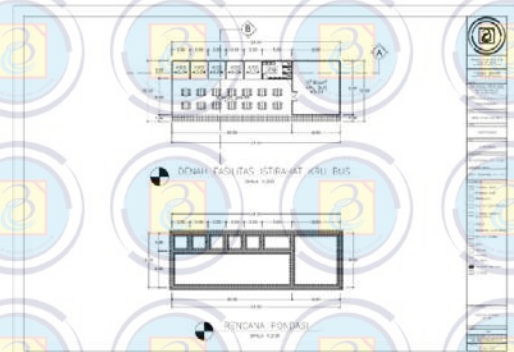
Gambar 4. 12. Tampak Fasilitas Angkot dan Kopaja



Gambar 4. 13. Denah Fasilitas Shelter TranJakarta



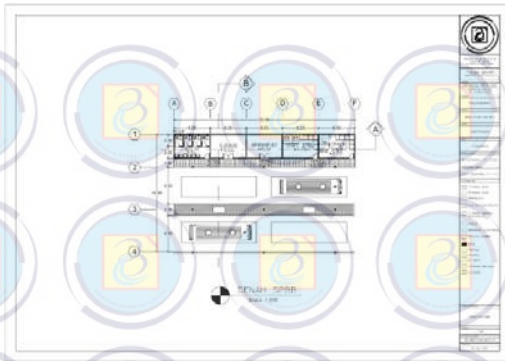
Gambar 4. 14. Tampak Fasilitas Shelter TranJakarta



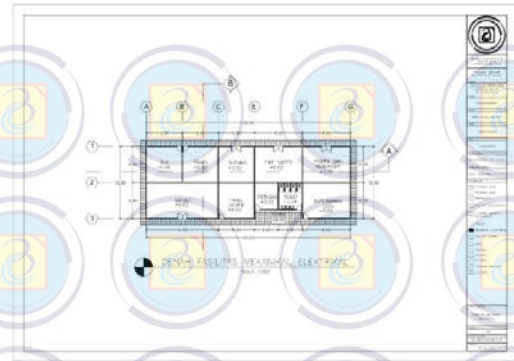
Gambar 4. 15. Fasilitas Istirahat Kru dan Supir Bus



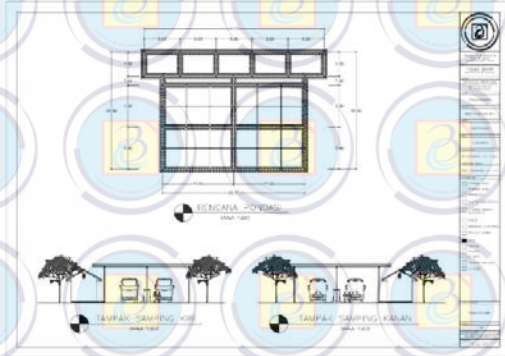
Gambar 4. 16. Tampak Fasilitas Istirahat Kru dan Supir Bus



Gambar 4. 17. Denah Fasilitas SPBB



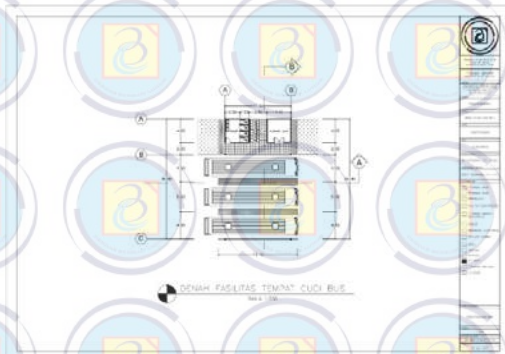
Gambar 4. 21. Denah Fasilitas ME



Gambar 4. 18. Tampak Fasilitas SPBB



Gambar 4. 22. Tampak Fasilitas ME



Gambar 4. 19. Denah Fasilitas Cuci Bus



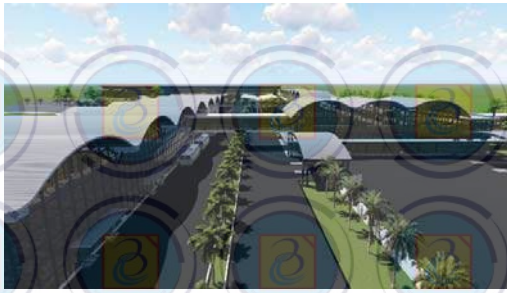
Gambar 4. 23. Eksterior Bangunan Utama



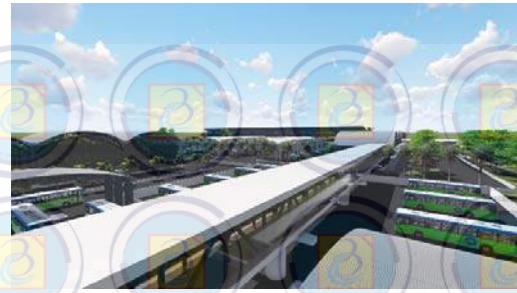
Gambar 4. 20. Tampak Fasilitas Cuci Bus



Gambar 4. 24. Eksterior Fasilitas Kedatangan Bus AKAP dan AKPD



Gambar 4. 25. Eksterior Fasilitas Transjakarta, Angkutan kota dan KOPAJA



Gambar 4. 29. Eksterior SkyBridge



Gambar 4. 26. Eksterior Fasilitas Parkir Bus AKAP dan AKDP



Gambar 4. 30. Interior SkyBridge



Gambar 4. 27. Eksterior Fasilitas Parkir Mobil Umum



Gambar 4. 31. Interior FoudCourt



Gambar 4. 28. Eksterior Fasilitas Cuci Bus



Gambar 4. 32. Pemanfaatan Open Space

KESIMPULAN

Penerapan arsitektur perilaku sangat membantu dalam membuat program yang mewadahi seluruh aktivitas pengguna terminal, mengingat fungsi terminal adalah sebagai fasilitas kota yang di pakai oleh masyarakat pada umumnya, maka dari itu penggunaan arsitektur perilaku sangat dibutuhkan, diharapkan dengan arsitektur perilaku kita mampu mewadahi seluruh aktivitas yang ada di dalam terminal berdasarkan perilaku pengguna terminal pada umumnya. memberikan pelajaran melalui fungsi edukatif, rekreatif, sosialisasi dan psikologis yang baik bagi pengguna, sehingga pengguna dapat kita arahkan ketika akan beraktivitas di dalam terminal, seperti contoh mengarahkan penumpang langsung ke arah bus yang akan dituju, membuat pola interaksi sosial di dalam bangunan sesuai faktor pertimbangan kebutuhan dasar seseorang, usia, jenis kelamin, kelompok pengguna, kemampuan fisik dan antropometrik. Jadi berdasarkan tema arsitektur perilaku di harapkan pengguna terminal dapat terwadahi semua aktivitasnya dengan baik sesuai perilaku masyarakat pengguna terminal pada umumnya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] P. D. Jakarta, "Sejarah," 2019. [Online]. Available: <https://barat.jakarta.go.id/v12/?p=sejarah>. [Accessed: 25-Mar-2019].
- [2] Theo Yonathan Simon Laturiuw, "Terminal Rawa Buaya Dinilai Mampu Gantikan Trayek AKAP Terminal Kalideres," *31 Januari*, 2017. [Online]. Available: <http://wartakota.tribunnews.com/2017/01/31/terminal-rawa-buaya-dinilai-mampu-gantikan-trayek-akap-terminal-kalideres>. [Accessed: 28-Mar-2019].
- [3] Mal, "Rawa Buaya Menuju Terminal Terintegrasi," *Jum'at, 17 Februari*, 2017. [Online]. Available: <http://mediaindonesia.com/read/detail/92591-rawa-buaya-menuju-terminal-terintegrasi>. [Accessed: 25-Mar-2019].
- [4] A. Dalip, "Terminal Penumpang Angkutan Laut (Arsitektur Perilaku)," pp. 125–131, 2014.
- [5] A. C. C. James C. Snyder, *Pengantar Arsitektur*, 1st ed. Jakarta: Erlangga, 1984.
- [6] adinda trianda, "Arsitektur Perilaku," *26 April*, 2012. [Online]. Available: <http://adinda-trianda.blogspot.com/2012/04/normal-0-false-false-false-en-us-x-none.html>. [Accessed: 28-Mar-2019].
- [7] A. Wawan and D. M, *Teori dan pengukuran pengetahuan sikap dan perilaku manusia*. Yogyakarta: Nuha Medika, 2011.
- [8] S. Notoatmodjo, *Ilmu Perilaku Kesehatan*. Jakarta: Rineka Cipta, 2010