

LAPORAN PENELITIAN



IDENTIFIKASI *WAYFINDING* PADA THE BREEZE BSD CITY

TIM PENELITIAN :

- | | | |
|-----------------------------------|------------|---------|
| 1. Ir. Estuti Rochimah, ST., M.Sc | 0326076902 | Ketua |
| 2. Astuti Widoretno | 1221600031 | Anggota |

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR
INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA
TANGERANG SELATAN
2022/2023**

HALAMAN PENGESAHAN

Judul Penelitian : Identifikasi *Wayfinding* pada The Breeze BSD City
Jenis Penelitian^{a)} : Penelitian Dasar
Bidang Penelitian^{b)} : Infrastruktur dan Pemukiman
Tujuan Sosial Ekonomi^{c)} : *Design*
TKT (Tingkat Kesiapterapan Teknologi) : 3
Peneliti
a. Nama Lengkap : Ir. Estuti Rochimah, ST., MSc
b. NIDN : 0326076902
c. Jabatan Fungsional : Asisten Ahli
d. Program Studi : Arsitektur
e. Nomor HP : 0818923331
f. Alamat Surel (*e-mail*) : estuti.rochimah@iti.ac.id
Anggota Mahasiswa
a. Nama Lengkap : Astuti Widoretno
b. NIM : 1221600031
c. Program Studi : Arsitektur
Institusi Sumber Dana^{d)} : Peneliti
Biaya Penelitian : Rp. 10.000.000,- (Sepuluh Juta Rupiah)

Kota Tangerang Selatan, 15 Agustus 2023

Mengetahui,
Program Studi Arsitektur
Ketua

(Ir. Estuti Rochimah, ST, MSc)
NIDN: 0326076902

Ketua Tim Peneliti

(Ir. Estuti Rochimah, ST, MSc)
NIDN: 0326076902

Menyetujui,
Kepala
Pusat Riset dan Pengabdian Masyarakat (PRPM)
Institut Teknologi Indonesia

(Prof. Dr. Ir. Joclianingsih, MT.)
NIDN : 0310076406 - ITI



INSTITUT TEKNOLOGI INDONESIA

Jl. Raya Puspiptek, Tangerang Selatan - 15314
(021) 7562757

www.iti.ac.id institutteknologiindonesia @kampusITI Institut Teknologi Indonesia

SURAT TUGAS

No. : 004/ST-PLT/PRPM-PP/ITI/V/2023

Pertimbangan : Bahwa dalam rangka melaksanakan kegiatan Penelitian bagi Dosen Program Studi Arsitektur Institut Teknologi Indonesia, perlu dikeluarkan surat tugas.

Dasar : 1. Pembebanan Tugas Dosen Program Studi Arsitektur;
2. Surat Permohonan Tanggal 23 Mei 2023;
3. Kepentingan Institut Teknologi Indonesia.

DITUGASKAN

Kepada : Dosen Program Studi Arsitektur – ITI (Terlampir)

Untuk : 1. Melaksanakan kegiatan Penelitian pada Semester Genap Tahun Akademik 2022 - 2023;
2. Melaporkan hasil tugas kepada Kepala PRPM-ITI;
3. Dilaksanakan dengan penuh rasa tanggung jawab.

Tangerang Selatan, 23 Mei 2023
Pusat Riset dan Pengabdian
Masyarakat

Kepala,



Joelianingsih
Prof. Dr. Ir. Joelianingsih, M.T., IPM

Tembusan Yth.

1. Wakil Rektor Bidang Akademik, Penelitian dan Kemahasiswaan
2. Ka.Biro SDMO
3. Ka. Prodi Arsitektur
4. Arsip

Lampiran Surat Tugas

No. 004/ST-PLT/PRPM-PP/ITI/IV/2023

Tanggal 23 Mei 2023

DAFTAR PENELITIAN DOSEN PROGRAM STUDI ARSITEKTUR SEMESTER GENAP THN AKADADEMIK: 2022/2023

Revisi 09 Agustus 2023

NO	TOPIK PENELITIAN	BIDANG	SUSUNAN TIM	SUMBER DANA	JUMLAH DANA (Rp)	KETERLIBATAN PRODI/INSTITUSI LAIN	KETERLIBATAN MAHASISWA
1	Perancangan Redesain Pola Ruang Parkir pada Area Komersial di Jl. Citer Barat dan Jl. Raya Rawa Buntu-Tangerang Selatan	Perancangan Arsitektur	Refrania, S.T., M.T	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	Putri Najma Rizkiyah (NIM: 1222000019)
2	Fasilitas Wayfinding pada The Breeze Bumi Serpong Damai	Perancangan Arsitektur	Estuti Rochimah, S.T., M.Sc	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	Astuti Wigdoretno (NIM: 1221600031)
3	Identifikasi Komponen Pembentuk Bangunan dengan Studi Kasus Bangunan Bandara Baru di Indonesia	Teknologi Bangunan	Intan Findanavy Ridzqo, S.T., M.Ars	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	Hermawan Indra Dwiyanto (NIM: 1222225005)
4	Karakteristik Desain Ruang Panti Anak Terlantar	Perancangan Arsitektur	Aliviana Demami, S.Ars., M.Ars	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	Joanica Dinda Nurriba (NIM: 1221900013)
5	Kajian Logo dan Gapura Kabupaten Tangerang	Perkotaan dan Perumahan	Ketua: Ir. Rino Wicaksono, MAUD, MURP, PHD Anggota: 1. Refranisa, S.T., M.T 2. Aliviana Demami, S. Ars., M. Ars	Pemerintah Daerah	10.000.000	Tidak ada	1. Delta Vira Sumardi (NIM: 1222000063) 2. Fadhliah Tasya Genova (NIM: 1222000032) 3. Dyah Khairunisa Winangun (NIM: 1222000062) 4. Oktavia Tri Handayani (NIM: 1222000029) 5. Aisyah Nur Safa (NIM: 1222000003) 6. Yulia Rahmawati (NIM: 1222000026) 7. Tomi Andrian (NIM: 1221700027)
6	Gambar Vernadoc: Rumah Abah Olot Ambung Potongan Memanjang Rumah Utama, Keranggan, Kota Bekasi, Jawa Barat	Perancangan Arsitektur	Intan Findanavy Ridzqo, S.T., M.Ars	Hibah Eksternal	10.000.000	Departemen Arsitektur Universitas Indonesia	Tidak ada
7	Puzzle Kayu (Wooden Puzzle) Arsitektur Rumah Suku Baduy	Perancangan Arsitektur	Intan Findanavy Ridzqo, S.T., M.Ars	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	Muhamad Ridwan (NIM: 1221800010)
8	Konsep Perancangan Tugu Intermoda sebagai Landmark dalam Fenomena Iconisasi	Perkotaan dan Perumahan	Refrania, S.T., M.T	Mandiri	10.000.000	Tidak ada	M. Abdul Jabar Irawan (NIM: 1222000021)

Pusat Riset dan Pengabdian Masyarakat
Institut Teknologi Indonesia



Prof. Dr. Ir. Joelaningsih, M.T., IPM

KATA PENGANTAR

Dengan menyebut nama Allah WT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, kami panjatkan puji dan syukur atas kehadiratNya, yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya sehingga laporan penelitian berjudul **Identifikasi Wayfinding pada The Breeze BSD City** selesai dilakukan.

Pada kesempatan ini dihaturkan rasa syukur dan terima kasih banyak kepada :

1. Ibu Prof. Dr. Ir. Joelianingsih, MT, Kepala Pusat Riset dan Pengabdian Masyarakat (PRPM), Institut Teknologi Indonesia, atas kesempatan yang diberikan.
2. Ibu Linda Aliffia Yoshi, ST., MT, selaku Kepala Program Penelitian, Pengembangan, Pengkajian dan Penerapan Teknologi, PRPM, Institut Teknologi Indonesia.
3. Rekan Sejawat di Program Studi Arsitektur, Institut Teknologi Indonesia, atas diskusi, semangat serta dukungannya.

Semoga penelitian ini bermanfaat dalam upaya penambahan wawasan pengetahuan bidang teori, kritik dan sejarah arsitektur, serta bermanfaat pula bagi pembaca lainnya.

Tangerang Selatan, Agustus 2023

Penulis

RINGKASAN

The Breeze BSD City adalah pusat gaya hidup, hiburan, pendidikan, dan pengalaman yang menerapkan konsep ruang terbuka pertama di Indonesia. The Breeze BSD City berada di kawasan BSD Green Office Park, Kota Tangerang Selatan merupakan *mall* yang dibangun dengan konsep *mall* tanpa dinding yang terintegrasi dengan danau dan taman. The Breeze BSD City sebagai bangunan publik yang menawarkan berbagai fasilitas dan ramai dikunjungi oleh masyarakat perlu dilengkapi dengan sistem *wayfinding* yang baik supaya pengguna bangunan tidak mengalami disorientasi. *Wayfinding* adalah kemampuan seseorang untuk bernavigasi dalam suatu lingkungan. Sistem *wayfinding* adalah fasilitas yang memiliki fungsi memberikan kemudahan bagi pengguna dalam bernavigasi.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk memaparkan dan mengevaluasi sistem *wayfinding* pada mall The Breeze BSD City. Metoda penelitian yang digunakan: pengamatan, pengumpulan informasi, sedangkan analisis dilakukan menggunakan elemen arsitektur *wayfinding*, *signage*, dan *othe sensory information* atau informasi lainnya sebagai bagian dari sistem *wayfinding* di dalam kawasan The Breeze BSD City. Pola sirkulasi perlu ditata ulang, karena *network* menyulitkan pengunjung mencari arah karena banyaknya akses jalan yang bisa dilalui, maka untuk memudahkan perlu dibuat pembeda yang jelas antara jalan sirkulasi utama dan minor ataupun diberi landmark dalam bentuk apapun sehingga pengunjung mudah mengetahui arah dan lokasi.

DAFTAR ISI

LEMBAR PENGESAHAN	i
LEMBAR PENUGASAN	ii
KATA PENGANTAR.....	iv
RINGKASAN.....	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR.....	viii
DAFTAR TABEL	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Manfaat Penelitian	2
1.5 Batasan Masalah dan Lingkup Pembahasan	2
1.6 Sistematika Penulisan	2
1.8 Kerangka Berpikir.....	4
BAB II STUDI PUSTAKA	5
2.1 Teori <i>Wayfinding</i>	5
2.1.1 Pengertian <i>Wayfinding</i>	5
2.1.2 Sejarah <i>Wayfinding</i>	6
2.1.3 Prinsip Sistem <i>Wayfinding</i>	7
2.1.4 Proses <i>Wayfinding</i>	8
2.1.5 Elemen Arsitektur <i>Wayfinding</i>	9
2.1.6 Faktor Yang Mempengaruhi <i>Wayfinding</i>	13
2.2 Tinjauan <i>Signage</i>	15
2.2.1 Pengertian Dan Fungsi <i>Signage</i>	15
2.2.2 Jenis <i>Signage</i>	16
2.2.3 Bentuk <i>Signage</i>	19
2.2.4 Penempatan <i>Signage</i>	21
2.2.5 Warna.....	22
2.3 Tinjauan <i>Mall</i>	23
2.3.1 Pengertian <i>Mall</i>	23
2.3.2 Klasifikasi <i>Mall</i>	24
2.3.3 Elemen-elemen pada <i>Mall</i>	28

BAB III METODE PENELITIAN	30
3.1 Jenis Penelitian.....	30
3.2 Tempat Dan Waktu Penelitian	30
3.3 Objek Penelitian.....	30
3.4 Data Dan Sumber Data	31
3.5 Teknik Anallisa Data	31
3.6 Langkah Penelitian.....	32
BAB IV ANALISIS	33
4.1 The Breeze BSD	33
4.1.1 Profil Bangunan.....	33
4.1.2 Peta	35
4.1.3 Denah.....	35
4.2 Analisa <i>Wayfinding</i> The Breeze BSD.....	37
BAB V KESIMPULAN	47
DAFTAR PUSTAKA.....	48

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Diagram Kerangka Berpikir	4
Gambar 2. 1 Path	9
Gambar 2. 2 Path <i>dalam bangunan</i>	9
Gambar 2. 3 Edge	10
Gambar 2. 4 Edge <i>berupa deretan pohon</i>	10
Gambar 2. 5 District	11
Gambar 2. 6 <i>Distrik perkantoran</i>	11
Gambar 2. 7 Node.....	12
Gambar 2. 8 Path <i>dan Edges menandai Entrance</i>	12
Gambar 2. 9 Landmark.....	13
Gambar 2. 10 Landmark.....	13
Gambar 2. 11 Signage for building and landscape.....	15
Gambar 2. 12 Identification Sign pada City Museum <i>di Australia</i>	17
Gambar 2. 13 Directional signs <i>pada streetscape di England</i>	17
Gambar 2. 14 <i>Orientation sign</i> pada <i>hall exhibition</i> di Jepang.....	18
Gambar 2. 15 <i>Regulatory sign</i> pada <i>restaurant</i>	18
Gambar 2. 16 Bentuk-bentuk <i>signage</i>	19
Gambar 2. 17 Contoh <i>flag mounted sign</i>	20
Gambar 2. 18 Contoh <i>wall-mounted sign</i>	20
Gambar 2. 19 Contoh <i>ceiling mounted sign</i>	21
Gambar 2. 20 Contoh <i>free standing sign</i>	21
Gambar 2. 21 <i>Zona overhead</i> dan eye-level.....	22
Gambar 2. 22 Warna pada rambu lalu lintas	23
Gambar 2. 23 Contoh penggunaan warna pada signage.....	23
Gambar 2. 24 Mall Terbuka	25
Gambar 2. 25 Mall Tertutup.....	26
Gambar 2. 26 Mall Terpadu	26
Gambar 4. 1 Logo The breeze BSD City.....	33
Gambar 4. 2 Foto The Breeze BSD City	33
Gambar 4. 3 Foto Depan The Breeze BSD City	34
Gambar 4. 4 Peta Lokasi The Breeze BSD City.....	35
Gambar 4. 5 Denah The Breeze BSD City.....	35

Gambar 4. 6	Peta kawasan Green Office Park BSD.....	36
Gambar 4. 7	Peta Alur Sirkulasi pada Green Office Park BSD	36
Gambar 4. 8	Peta elemen arsitektur wayfinding The Breeze	37
Gambar 4. 9	Landmark The Breez BSD.....	38
Gambar 4. 10	<i>Promenade</i> pada The Breeze BSD	38
Gambar 4. 11	<i>Path</i> koridor Pada The Breeze BSD	39
Gambar 4. 12	<i>Information Center</i> The Breeze BSD	39
Gambar 4. 13	<i>Edges</i> pada The Breeze BSD	40
Gambar 4. 14	Area duduk dan <i>open stage</i> The Breeze	40
Gambar 4. 15	Area kolam ikan The Breeze	41
Gambar 4. 16	<i>Identificational Sign</i> pada The Breeze BSD.....	42
Gambar 4. 17	<i>Directional Sign</i> pada The Breeze BSD	42
Gambar 4. 18	<i>ceilling mounted sign</i> pada The Breeze BSD	43
Gambar 4. 19	<i>Freestanding sign</i> pada The Breeze	43
Gambar 4. 20	Kesalahan <i>Signeg</i> di The Breeze	44
Gambar 4. 21	<i>Orientation Sign</i> pada The Breeze BSD.....	44
Gambar 4. 22	<i>Regulatory Sign</i> pada The Breeze BSD.....	45
Gambar 4. 23	<i>Other sensory information</i> berupa pola lantai The Breeze.....	45
Gambar 4. 24	<i>Other sensory information</i> berupa pola lantai area <i>communal space</i>	46
Gambar 4. 25	<i>Other sensory information</i> berupa kanopi pedestrian.....	46

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 <i>Jenis mall berdasarkan area pelayanannya</i>	27
--	----

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bumi serpong Damai atau BSD City adalah kawasan kota mandiri di Serpong, Tangerang Selatan dan merupakan hasil pengembangan dari Sinarmas Land. Hadirnya kota baru BSD City yang gencar melakukan pembangunan dan pengembangan, membuat BSD City bertransformasi menjadi kawasan urban yang dipenuhi oleh kompleks perumahan, pusat perbelanjaan, pendidikan, hingga kawasan industri (Herlambang & Yudhatama, 2015).

Meningkatnya perkembangan wilayah di BSD City membuat peningkatan terhadap jumlah penduduknya, Oleh karena itu, dengan semakin bertambahnya penduduk BSD, kebutuhan masyarakat pun makin beragam sehingga selain dibutuhkannya fasilitas-fasilitas publik untuk menampung kebutuhan dan aktivitas hiburan mereka yang beragam, salah satunya adalah pusat perbelanjaan atau mall. Salah satu pusat perbelanjaan yang ada di BSD adalah The Breeze.

The Breeze BSD City adalah pusat gaya hidup, hiburan, pendidikan, dan pengalaman yang menerapkan konsep ruang terbuka pertama di Indonesia. The Breeze dibangun pada tahun 2012 dan berdiri di lahan seluas 13,5 hektar di kawasan BSD Green Office Park. The Breeze BSD City merupakan mall tanpa dinding dengan konsep *open air lifestyle* yang terintegrasi dengan danau dan taman sehingga pengunjung dapat langsung berinteraksi dengan alam secara langsung sambil menikmati fasilitas yang ada.

The Breeze terintegrasi langsung dengan ruang luar dimana gedung-gedung dan fasilitas penunjang yang terpisah-pisah. Dengan penerapan bentuk dan konsep baru pada pusat perbelanjaan, menimbulkan banyak kemungkinan dalam menginterpretasikan jalan menuju tempat tertentu. Hal ini memberikan kesan yang kompleks bagi pengunjung terutama pengunjung baru. Maka dari itu perlu adanya sistem *wayfinding* yang baik agar pengunjung tidak kesulitan dalam mengenal tempat dan menemukan lokasi yang ingin di tuju saat berada di dalam kawasan The Breeze. Salah satu parameter desain arsitektur yang berempati ialah kemudahan penggunaan bangunan tersebut. Kemudahan penggunaan ruang – ruang ini terutama ditunjang oleh kemudahan untuk menemukan jalan dalam bangunan tersebut (*wayfinding*) dan kemudahan pengguna dalam berorientasi dalam bangunan (*spatial orientation*) (Passini, 1984). Kedua hal ini akhirnya akan mempengaruhi efektivitas sirkulasi pengguna di dalam bangunan.

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang di atas didapatkan rumusan masalah, sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan sistem *wayfinding* pada The Breeze BSD City?
2. Bagaimana efektivitas sistem *wayfinding* pada The breeze BSD City?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai melalui studi *wayfinding* pada The Breeze BSD City antara lain yaitu:

1. Memaparkan elemen *wayfinding* pada The Breeze BSD City.
2. Mengidentifikasi efektivitas *wayfinding* pada The Breeze BSD City.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini adalah menambah wawasan mengenai peran *wayfinding* di tempat umum, serta menjadi bahan pertimbangan dalam perencanaan *wayfinding* sebagai media navigasi bagi kemudahan sirkulasi pengunjung.

1.5 Batasan Masalah dan Lingkup Pembahasan

Lingkup pembahasan menitikberatkan pada berbagai hal yang berkaitan dengan elemen-elemen *wayfinding* yang ada pada Mall The Breeze BSD city serta pengaruhnya terhadap efektivitas bagi pengunjung yang ditinjau dari disiplin ilmu arsitektur.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan penelitian mandiri ini akan dibagi menjadi 5 (lima) bab, dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran umum tentang isi laporan penelitian ini. Berikut adalah uraian singkat isi setiap bab yang ada di dalam laporan penelitian mandiri ini:

Bab I Pendahuluan

Bab ini terdiri dari beberapa sub bab yang menguraikan gambaran umum dari isi penelitian mandiri secara keseluruhan, pengertian judul, penjelasan tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, kerangka berpikir, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab II Tinjauan Pustaka

Pada bab ini terdiri dari beberapa sub bab yang menguraikan kajian terhadap beberapa teori dan referensi yang menjadi landasan dalam mendukung studi penelitian ini.

Bab III Metoda Penelitian

Pada bab ini menjelaskan tentang metodologi serta tahapan yang dilakukan dalam penelitian.

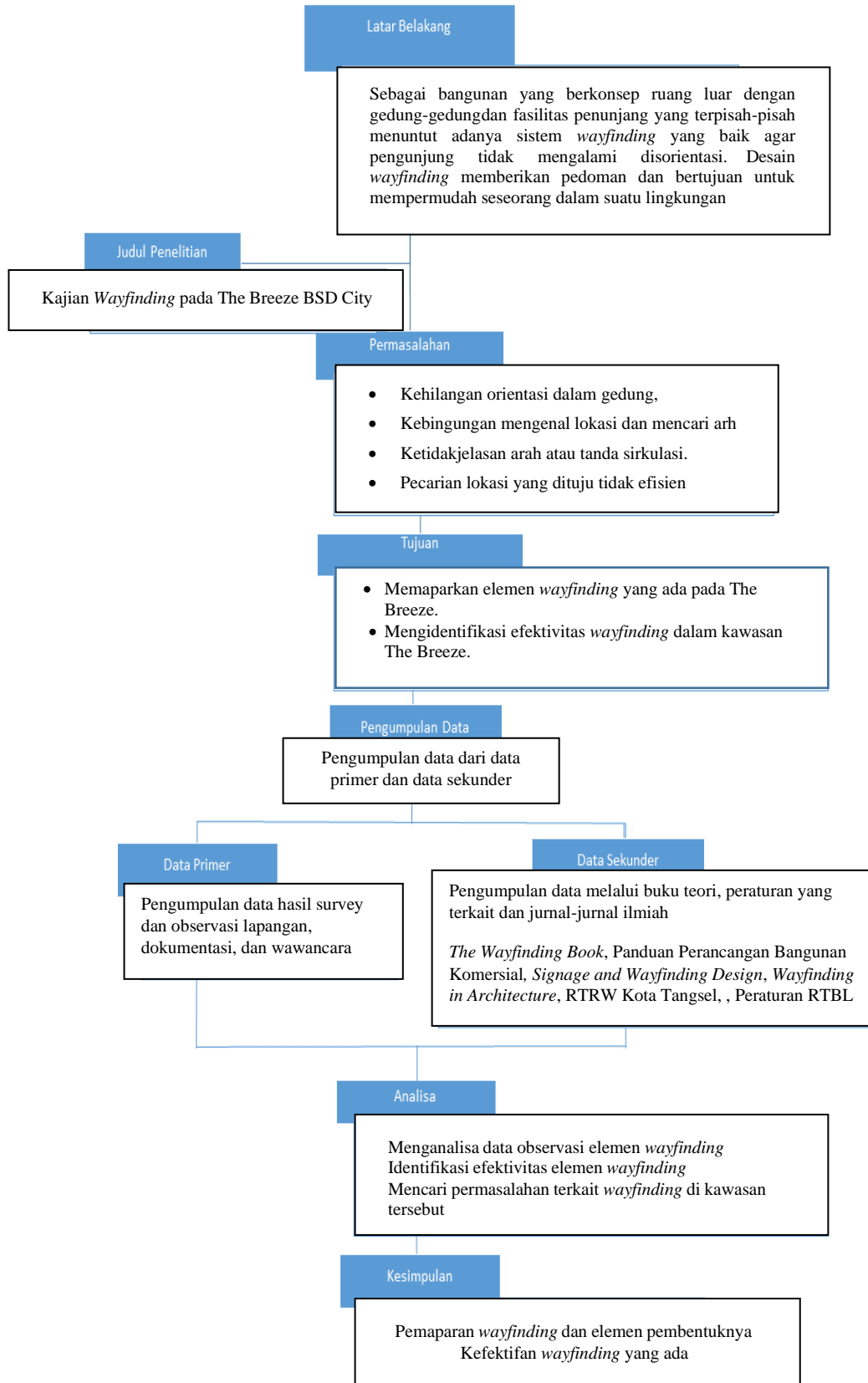
Bab IV Analisis

Pada bab ini menguraikan indentifikasi elemen dan sistem *wayfinding* pada mall The Breeze BSD City, serta mengidentifikasi efektifitas sistem *wayfinding* yang ada pada The Breeze BSD City.

Bab V Penutup

Bab ini berisi kesimpulan yang telah disusun secara keseluruhan berdasarkan hasil penelitian. Selain itu, bab ini juga berisi sara-saran yang diharap dapat memberikan manfaat.

1.7 Kerangka Berpikir



Gambar 1. 1 Diagram Kerangka Berpikir
 Sumber : (Penulis, 2022)

BAB II STUDI PUSTAKA

2.1 Teori *Wayfinding*

Teori *wayfinding* didasari oleh beberapa fakta dimana banyak orang yang mengalami kesulitan untuk menemukan arah dalam sebuah lokasi yang umumnya baru mereka ketahui. Berada di tempat-tempat baru sering kali membutuhkan kemampuan adaptasi penggunanya termasuk aspek hubungan ruang dalam gedungnya. Dalam sebuah ruang atau tempat seorang pengguna harus menentukan tujuan, kemudian langkah-langkah untuk mencapai tujuan ini akan ditentukan oleh pengguna berdasarkan informasi yang tersedia dan mudah terlihat. Hal ini akan membantu pengguna gedung dalam menentukan arah dan menemukan lokasi yang ingin dituju (Chuwiarco, 2020).

Yang menjadi permasalahan yang berkaitan dengan pengguna adalah kesulitan mencari tempat yang dituju atau bahkan tersesat dapat terjadi dalam proses menemukan jalan, kehilangan orientasi dalam gedung, maupun ketidakjelasan arah atau tanda sirkulasi. Hal ini umumnya disebabkan oleh rumitnya tata ruang dalam sebuah kondisi lingkungan bangunan sehingga membutuhkan kejelian dalam mendesain lingkungan binaan dan menempatkan atau menciptakan penanda yang baik untuk menunjukkan informasi yang ingin disampaikan (Febriyantoko, 2019). Dapat dibayangkan betapa sulitnya pergerakan manusia di suatu pusat perbelanjaan tanpa dilengkapi sistem *wayfinding*. Fasilitas *wayfinding* dibuat untuk memudahkan proses perpindahan seseorang dari satu titik ke titik yang diinginkan secara efektif. Tujuan utama dari *wayfinding* pada manusia adalah untuk menemukan jalan secara akurat dari suatu tempat ke tempat lain (Gluck, 1991).

2.1.1 Pengertian *Wayfinding*

Terdapat beberapa pandangan yang dikemukakan para ahli mengenai definisi *wayfinding*. Diantara sebagai berikut :

- *Wayfinding* adalah proses pengumpulan informasi dan pengambilan keputusan yang dilakukan orang untuk mengarahkan diri mereka bergerak melalui ruang atau berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya (Hunter, 2010).
- Menurut G.Golledge (2010) *wayfinding* merupakan proses menentukan jalan atau rute antara titik awal dan tujuan. *Wayfinding* merupakan aktifitas yang terarah, memiliki tujuan, dan dilatarbelakangi oleh motivasi dan dapat dilihat sebagai bukti dari tindakan sensorimotor dalam lingkungan. *Wayfinding* merujuk pada suatu gerakan yang

memiliki tujuan ke suatu tempat yang spesifik yang jauh atau berjarak dan tidak dapat dibayangkan secara langsung oleh pelakunya.

- *Wayfinding* adalah istilah yang digunakan untuk menggambarkan pengalaman dan persepsi pengguna dalam suatu konteks lingkungan di mana salah penanganannya menyebabkan disorientasi dan kebingungan (Abrams, 2010).
- *Wayfinding* adalah istilah yang diperkenalkan untuk menggambarkan proses mencapai tujuan, baik di lingkungan yang akrab maupun asing (Passini, 1992).
- Menurut Montello (2005) menyebutkan bahwa *wayfinding* adalah pergerakan seseorang dalam lingkungan yang mengarah pada tujuan dan direncanakan dalam suatu cara yang efisien.

Dari definisi-definisi di atas dapat disimpulkan bahwa *wayfinding* adalah perilaku bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya, baik sudah diketahui maupun belum diketahui, dimana perilaku ini dilatari oleh motivasi, direncanakan, memiliki tujuan, dan diupayakan dengan cara yang efisien.

2.1.2 Sejarah *Wayfinding*

Wayfinding secara umum dapat diartikan sebagai kemampuan untuk menemukan jalan menuju suatu lokasi. Kata *wayfinding* sendiri tidak dapat ditemukan dalam kamus standar bahasa Inggris, namun karena penggunaannya banyak muncul dalam literatur psikologi lingkungan, geografi, dan psikologi kognitif. Konsep *wayfinding* sudah ada sejak abad ke-16. Namun pada awalnya *wayfinding* dimaksudkan “wayfaring” yang berarti berjalan kaki dari dan menuju tempat tertentu (Passini, 1992).

Selama bertahun-tahun, para profesional desainer, arsitek, perencana kota, desainer grafis dan psikolog lingkungan telah mengembangkan *wayfinding* untuk menggambarkan arah atau navigasi di sebuah lingkungan. Istilah *wayfinding* pertama kali digunakan oleh seorang arsitek dan perencana asal Amerika yang bernama Kevin Lynch di tahun 1960 ketika ia menyebut peta, nomer jalan, petunjuk arah, dan elemen lain sebagai alat atau cara dalam menemukan jalan (Krafft, 2001). Dalam buku yang berjudul *The Image of the City*, Kevin Lynch menggambarkan *wayfinding* dari perspektif perkotaan dengan menggunakan konsep orientasi spasial dan peta kognitif. Konsep ini ditujukan kepada kemampuan orang awam dalam menggambarkan lingkungan fisik melalui mentalnya. Pengamatan ini didasarkan pada komponen-komponen lingkungan seperti jalan, batas, distrik dan *landmark*. Berbagai

konsep dan komponen tersebut kemudian membentuk dasar teori *wayfinding* yang hingga saat ini digunakan.

Pada awal tahun 1970, Rogers Downs dan David Stea yang merupakan psikolog lingkungan menjelaskan bahwa memahami gerakan pengguna fasilitas *wayfinding* dalam lingkungan yang kompleks dapat menambah argumentasi dari definisi *wayfinding*. Downs dan Stea juga menambahkan gagasannya pada argumen Lynch bahwa proses dasar seperti persepsi lingkungan, proses pengambilan keputusan dalam menentukan arah harus dipertimbangkan dalam keberhasilan orientasi spasial

Selanjutnya, pada tahun 1980, seorang arsitek dan psikolog lingkungan, Romedi Passini, menggambarkan *wayfinding* dari perspektif lingkungan sekitar bangunan. Passini mengemukakan bahwa perancang memiliki peran dalam memastikan efektivitas desain *wayfinding* agar berfungsi dan dapat digunakan oleh setiap orang. Proses ini membutuhkan tim kerja yaitu arsitek, perencana, desainer grafis dan psikolog lingkungan. Dengan demikian hasil yang diperoleh akan jauh lebih baik melampaui hasil konsultasi dengan desainer grafis saja.

2.1.3 Prinsip Sistem Wayfinding

Wayfinding dalam arsitektur meliputi komponen terbangun termasuk perencanaan tata ruang, artikulasi fitur pemberian bentuk, sistem sirkulasi dan komunikasi lingkungan (Hunter, 2010). Menurut Azmi (2014) prinsip-prinsip desain yang berkaitan dengan *wayfinding* adalah membuat ruang informasi yang dapat dinavigasi secara efektif. Kemampuan bernavigasi berarti bahwa seseorang dapat berpindah dari lokasinya menuju tujuan yang ingin dicapai, bahkan jika lokasi tujuan tidak diketahui secara pasti. Ada tiga kriteria yang menentukan kemampuan bernavigasi dalam suatu ruang: pertama, apakah seseorang dapat menemukan atau mengetahui lokasinya sekarang; kedua, apakah rute ke tujuan dapat ditemukan; dan ketiga, seberapa baik seseorang dapat mengumpulkan pengalaman menemukan cara ke rute tujuannya.

Down dan Stea (1973) mengungkapkan bahwa tolak ukur suatu sistem *wayfinding* yang berhasil harus menyediakan informasi bagi pemakai untuk mengkonfirmasi mereka berada di awal yang benar, dapat mengidentifikasi lokasi dan mengorientasikan diri di dalam bangunan atau ruang eksternal, dapat menyesuaikan diri di dalam bangunan atau ruang eksternal. Dan yang paling penting adalah memahami lokasi dan potensi setiap bahaya serta mampu menyelamatkan diri dengan aman dalam keadaan darurat.

Sistem *wayfinding* yang baik menyuguhkan penanda dan informasi yang bersifat eksplisit (tegas) serta memiliki simbol dan *landmark* yang memiliki makna secara implisit (tersirat), kedua hal tersebut secara bersamaan menyampaikan maksud secara langsung dan tepat (Gibson, 2009).

2.1.4 Proses Wayfinding

Passini (1984) mengungkapkan bahwa dalam proses *wayfinding* ada tiga masalah yang penting untuk dipecahkan yaitu, pemrosesan informasi, pengambilan keputusan dan tindakan aksi. Sehingga dalam proses *wayfinding* tersebut dibutuhkan kemampuan kognitif yang dirangkum oleh Passini (1984) menjadi komponen-komponen dari proses *wayfinding* yaitu:

- *Wayfinding Task* (Tujuan *wayfinding*), ialah mencapai suatu lokasi pada waktu yang diperkirakan atau diinginkan.
- *Environmental Information* (Informasi dari Lingkungan), informasi ini berupa *signs, directions, maps and cues from natural or manmade environment* (tanda, direktori, peta, penanda-penanda lainnya dari lingkungan alami atau lingkungan buatan manusia atau arsitekural).
- *Information Processing* (Proses Pengolahan Informasi) atau *Cognitive Process* (Proses Kognisi), merupakan elemen penting dari proses *wayfinding*. Proses ini membantu individu untuk mengenal lingkungannya dan membandingkan dengan pemikirannya serta mengambil keputusan aksi menemukan jalan.
- *Cognitive Processing* (Ingatan Kognitif), yang terkait dengan *Information Processing*, akan mempengaruhi kecepatan *wayfinding*. Kecepatan ini akan bertambah seiring dengan semakin banyaknya pengalaman individu berorientasi di lingkungan tersebut (Lynch, 1960)
- *Wayfinding Decision* (Keputusan *wayfinding*) dan *Behavioural Action* (Tindakan Perilaku, dalam hal ini *Wayfinding Action*) mendefinisikan keberhasilan dari proses ini. *Wayfinding Decision* dibutuhkan dalam merencanakan tindakan seperti memilih rute yang akan diambil, bergerak menuju *landmark*, mengambil jalan pintas, merencanakan jadwal perjalanan dan urutan perjalanan. *Wayfinding Action* merupakan aktivitas merealisasikan keputusan *wayfinding* yang sudah dibuat ke dalam sebuah tindakan.

2.1.5 Elemen Arsitektur *Wayfinding*

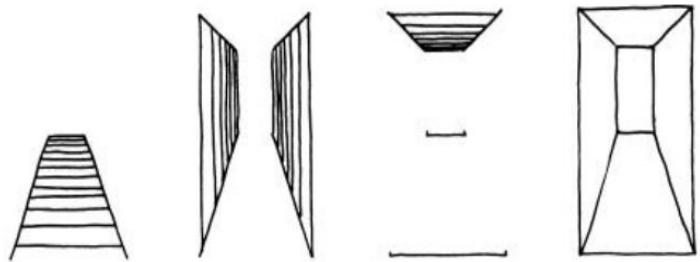
Boulding (1956) dan Lynch (1960) menyampaikan bahwa kemampuan individu untuk mengingat bangunan yang menarik juga disebabkan oleh sifat *legibility* dan *imageability* bangunan itu. Sifat *legibility* mencakup kemudahan untuk dipahami dari bangunan sedangkan *imageability* berkaitan dengan ciri khusus bangunan yang mengingatkan individu terhadapnya. Lynch (1960) menemukan adanya 5 elemen yang dapat memperkuat 2 sifat di atas yaitu *Pathway*, *Node*, *Landmark*, *District* dan *Edge* pada skala urban.

1. *Path*

Path adalah jalan atau jejalur, merupakan elemen linier berupa jalan, trotoar, sungai, jalur kereta api, dll. *Path* berfungsi sebagai jalur sirkulasi orang, barang, atau kendaraan. Elemen *path* biasanya membentuk pola-pola tertentu dan pola yang tidak beraturan. Menurut Lynch, *Path* adalah elemen yang paling penting dalam membentuk gambaran atau citra sebuah kota. *Path* dalam skala bangunan berupa koridor, *promenade*, koridor di dalam galeri, tangga, eskalator, elevator (Passini, 1992).



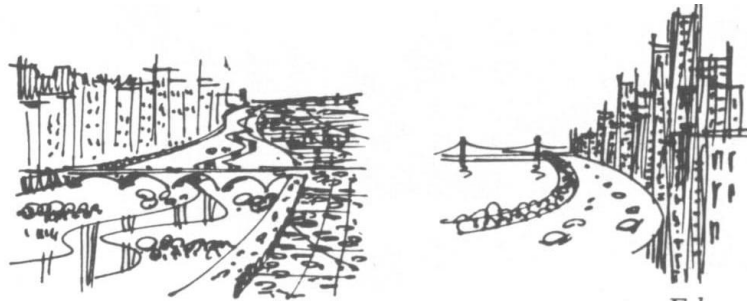
Gambar 2. 1 *Path*
(Sumber: *The Image of The City*, 1960)



Gambar 2. 2 *Path dalam bangunan*
(Sumber: *Wayfinding in Architecture*, 1992)

2. *Edge*

Edge atau tepian juga berupa elemen linier namun tidak dianggap sebagai *path* dan tidak digunakan sebagai jalur sirkulasi. *Edge* lebih cenderung berfungsi sebagai batas dua wilayah. *Edge* biasanya berupa pagar, jalur tanaman semak, deretan pepohonan, tepian bangunan, tepian pantai dan lain-lain. *Edge* juga bisa berupa hal yang nyata seperti pagar pembatas, deretan fasad bangunan, atau bisa juga sesuatu yang dipersepsikan sebagai batas atau tepian. *Edge* dalam skala bangunan merupakan dinding pembatas terutama dinding luar bangunan (Passini, 1992).



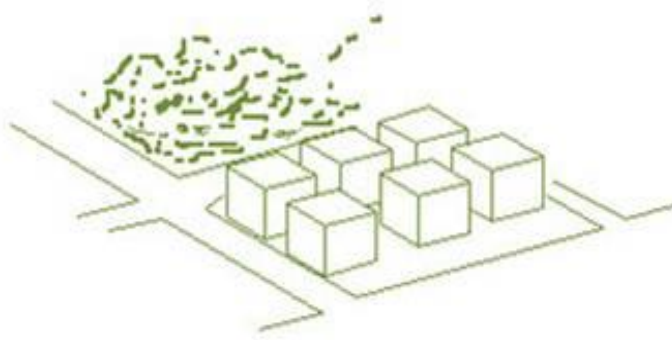
Gambar 2. 3 Edge
(Sumber: *The Image of The City*, 1960)



Gambar 2. 4 Edge berupa deretan pohon
(Sumber: *Wayfinding in Architecture*, 1992)

3. *District*

Distrik adalah suatu kawasan atau area dalam skala kota dimana manusia merasakan 'masuk' dan 'keluar' dari kawasan tersebut yang disebabkan oleh perbedaan karakter secara umum. Distrik yang dimaksud ini bukanlah wilayah administratif, namun lebih ke suasana dan karakter visual yang dirasakan oleh manusia. Distrik biasanya memiliki karakteristik elemen fisik yang homogen. Elemen fisik ini kemudian menjadi penciri yang mudah dikenal dan menjadi karakter kawasan tersebut. Dalam skala bangunan distrik biasanya berupa zona yang berukuran luas yang memiliki fungsi serupa, contohnya pertokoan. Atau pada bangunan pendidikan dapat berupa zona laboratorium, zona kelas dan zona kantor (Passini, 1992).



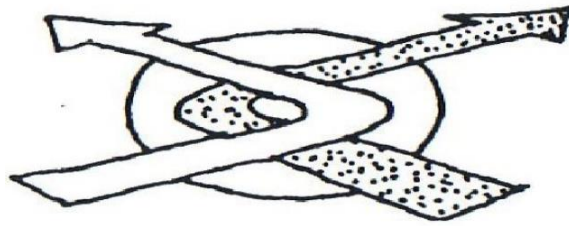
Gambar 2. 5 District
(Sumber: *The Image of The City*, 1960)



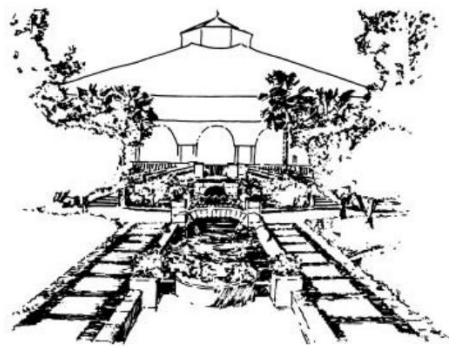
Gambar 2. 6 Distrik perkantoran
(Sumber: *Wayfinding in Architecture*, 1992)

4. *Node*

Node adalah titik penting atau strategis dalam sebuah kota. Oleh karena itu penempatan lokasi area informasi sebaiknya ditempatkan di titik ini (Hantari & Ikaputra, 2020). *Node* biasanya terbentuk dari simpul atau persilangan *path* seperti persimpangan jalan atau pertemuan dua buah jalan. Atau juga bisa berupa perhentian, ruang terbuka, pasar, taman kota, bandara, stasiun, atau titik-titik lain dimana seseorang menjadikannya sebagai titik tempat dimana dia berangkat atau sampai. Elemen *node* yang memiliki karakter kuat dapat menandai keberadaan suatu distrik. Ia harus punya karakter atau identitas yang mudah diingat agar dapat menjadi suatu *node*. *Node* dalam skala bangunan merupakan pertemuan sirkulasi dan aula pertemuan, atau biasanya berupa *entrance/exit*. Sehingga hanya berbeda dalam skala terhadap *node* dalam skala kota (Passini, 1992).



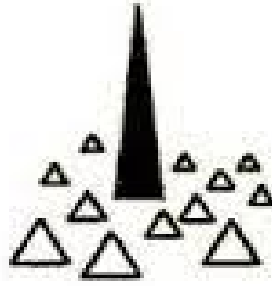
Gambar 2. 7 Node
(Sumber: *The Image of The City*, 1960)



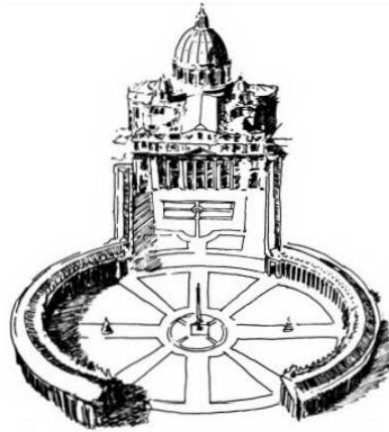
Gambar 2. 8 Path dan Edges menandai Entrance
(Sumber: *Wayfinding in Architecture*, 1992)

5. *Landmark*

Landmark adalah elemen yang mudah dikenali karena memiliki karakter yang kuat dan mudah diingat. *Landmark* menjadi penanda dan titik acuan bagi seseorang dalam melakukan wayfinding. Biasanya landmark dapat dikenali dari bentuk fisiknya yang dominan, baik dominan dari segi ukuran, bentuk, maupun ciri-ciri visualnya. Suatu obyek yang jauh lebih besar dari obyek-obyek lain di sekitarnya akan nampak dominan. Demikian juga obyek yang mempunyai bentuk atau ciri visual yang beda atau unik dengan obyek di sekitarnya juga akan nampak dominan dan berkarakter kuat. *Landmark* dalam bangunan merupakan toko, bioskop, meja informasi, patung, lansekap, elemen struktur dan elemen dekoratif. Seringkali *landmark* dapat berupa ruangan kosong yang memiliki fungsi sebagai titik referensi (Passini, 1992).



Gambar 2. 9 Landmark
(Sumber: *The Image of The City*, 1960)



Gambar 2. 10 Landmark
(Sumber: *Wayfinding in Architecture*, 1992)

2.1.6 Faktor Yang Mempengaruhi *Wayfinding*

Passini (1984) menyimpulkan bahwa *wayfinding* and *orientation system* harus direncanakan dengan memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi *wayfinding* dan proses orientasi sebagai berikut:

1. Kemampuan individu manusia berbeda-beda untuk menemukan jalan dan berorientasi. Tanuwidjaja (2012), menyimpulkan bahwa insting manusia tidak dapat dijadikan satu-satunya alat bantu untuk menemukan jalan dan berorientasi pada lingkungannya, sehingga perlu dipahami proses psikologi, elemen arsitektur dan sistem penanda grafis untuk mewujudkan *wayfinding* dan proses orientasi yang berkelanjutan.
2. Proses kognisi dan peta kognisi yang terbangun dalam pikiran individu tentang lingkungan mendasari proses *wayfinding*. Persepsi dan kognisi ternyata sangat berkaitan dengan *wayfinding* dan *orientation skill*. Proses menemukan jalan atau merencanakan perjalanan sangat dipengaruhi oleh peta kognitif dan *image* yang dimiliki oleh individu.

Hal tersebut diungkapkan pula oleh Miller, Galanter dan Pribram dalam Tanuwidjaja (2012).

3. *Environmental information* (informasi lingkungan), Passini (1984) mengungkapkan ada tiga jenis *environmental information* yang diperlukan untuk menemukan jalan atau *wayfinding* yaitu:

- *Architectural Wayfinding Element*, elemen yang dapat membantu proses *wayfinding* yaitu penanda-penanda dari lingkungan binaan, seperti *path*, *node*, *district*, *landmark*, dan, *edge*.
- *Signage System*, sistem *signage* yang terintegrasi dengan lingkungan binaan diperlukan untuk membantu proses *wayfinding*. Dalam mempersiapkan rencana *wayfinding*, penamaan, penomoran dan organisasi site bangunan adalah unsur penting. Itu harus diletakkan di dekat pintu masuk ke departemen dan area mana pun. Ini akan membantu pengguna untuk menuju lokasi yang dituju.
- *Other Sensory Information* atau sensor atau rangsangan informasi dalam bentuk lain digunakan sebagai objek pendukung dalam elemen citra *mental wayfinding system*. *Other sensory information* bisa berupa *paving* pada trotoar, lampu jalan, tempat sampah, serta vegetasi.

Farr (2012) menambahkan faktor lain yang membantu *wayfinding*, diantara adalah *organisation spatial dan color and lighting*. *Organisation spatial*, yaitu organisasi pengelompokan refleksi ruang yang diinternalisasi. Cahaya dapat membantu menenangkan secara mental dan membantu penggunaan ruang secara visual, sedangkan warna dapat meningkatkan kesadaran dan membantu mengarahkan orang ke suatu tujuan, seperti warna pada dinding yang dapat digunakan sebagai media navigasi. Weisman (dalam Montello, 2005) mendeskripsikan empat karakter keadaan fisik lingkungan yang memengaruhi *wayfinding*, yaitu:

- *Differentiation*
Diferensiasi mengacu pada di bagian mana lingkungan terlihat sama atau berbeda, misalnya bentuk, warna, ukuran, bentuk arsitektural dan sebagainya. Semakin berbeda lingkungan maka semakin mudah pula menemukan jalan karena ada bagian-bagian yang berbeda dan lebih mudah diingat. Namun perbedaan yang berlebihan dalam lingkungan juga bisa menyebabkan orang kehilangan arah.
- *Degree of visual access*

Kemampuan mempelajari lingkungan baru dipengaruhi oleh akses visual, yaitu bagian berbeda dari lingkungan yang dianggap menonjol dan bisa dilihat dari titik lain. Lynch (1960) menyebut akses visual sebagai *landmark*.

- *Complexity of spatial layout*

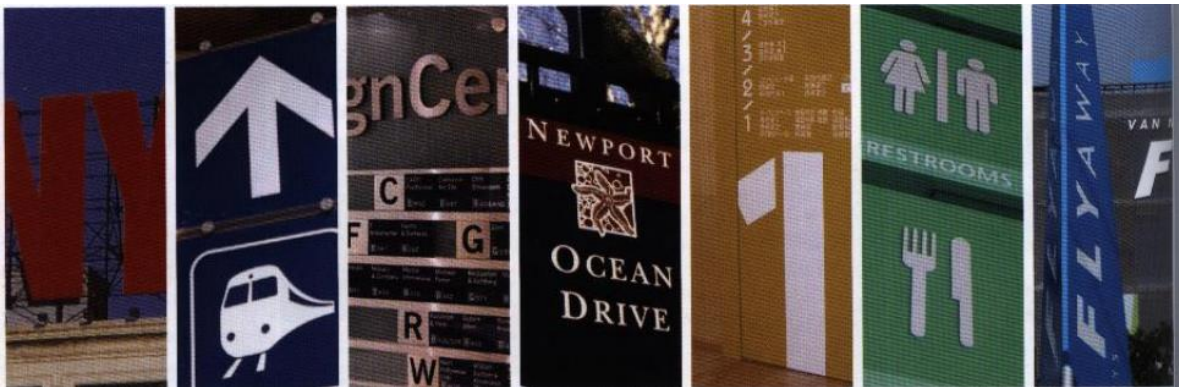
Kompleksitas *layout* spasial mengacu pada jumlah dan tingkat kesulitan informasi yang harus diproses ketika bergerak dalam suatu lingkungan. Kompleksitas yang terlalu tinggi akan melemahkan pengarahannya dalam proses *wayfinding*.

- *Signage*

Desain dan penempatan tanda atau petunjuk di lingkungan memengaruhi orientasi. *Signage* yang efektif harus bisa dilihat dari kejauhan, sederhana dan jelas, mengandung cukup informasi dan diletakkan di tempat di mana penggunanya membutuhkan informasi tersebut, contoh: di belokan atau persimpangan.

2.2 Tinjauan *Signage*

2.2.1 Pengertian dan Fungsi *Signage*



Gambar 2. 11 Signage for building and landscape
(Sumber : *The Wayfinding Handbook*, 2009)

Menurut Gibson (2009) *wayfinding* merupakan sistem yang mendasari perencanaan *signage*. Secara umum *signage* atau penanda diartikan sebagai sesuatu yang digunakan untuk memberikan tanda atau petunjuk. Menurut O'Neill (1991) *signage* adalah sesuatu yang dibuat untuk meningkatkan efisiensi *wayfinding*, terutama dalam bangunan yang memiliki konfigurasi yang kompleks. Faktor kompleksitas bangunan berpengaruh terhadap keefektifan *wayfinding* dalam suatu lingkungan atau bangunan sehingga perlu

menambahkan *signage* agar tidak menyebabkan disorientasi bagi pengguna yang berada dalam bangunan atau lingkungan tersebut.

Menurut Calori & Eynden (2015) fungsi utama suatu *signage* adalah untuk memberikan informasi mengenai suatu lingkungan kepada pengunjung lingkungan tersebut. Informasi yang disampaikan diwujudkan secara grafis pada obyek atau tanda berbentuk fisik atau perangkat keras. Biasanya informasi ini berbentuk susunan huruf yang dituliskan pada sebuah papan atau lempengan untuk memberikan informasi, larangan, peringatan, atau petunjuk untuk mengarahkan seseorang menuju sesuatu. Kadang *signage* juga bisa berbentuk tugu nama yang terbuat dari konstruksi yang lebih kuat dan kokoh.

2.2.2 Jenis Signage

Menurut Gibson (2009) jenis *signage* dari segi fungsi atau tujuan pembuatannya dapat dikategorikan menjadi 4 macam, yaitu *signage* identitas, *signage* penunjuk arah, *signage* informasi, dan *signage* himbauan dan larangan. Desain *signage* akan disesuaikan dengan fungsinya tersebut. Menurut Shirvani *signage* harus dapat menggambarkan karakter dan ide dari suatu kawasan. Selain itu jarak penempatan penanda harus efektif untuk menghindari kekacauan visual dan keambiguan dalam informasi yang diberikan (Shirvani, 1985). Desain *signage* selain mementingkan keindahan, juga harus memiliki ketinggian, tipografi, material, warna, bentuk dan posisi yang sesuai dengan kebutuhan agar fungsinya dapat optimal (Dewi, 2019).

1. Identification Signs (sign identitas)

Identification sign berfungsi untuk mengidentifikasi suatu tempat, destinasi atau area tertentu di suatu lingkungan. Sign ini memperlihatkan nama dan fungsi suatu area serta membedakan satu area dengan area lainnya (Gibson, 2009).



Gambar 2. 12 Identification Sign pada City Museum di Australia
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

2. *Directional Signs* (sign penunjuk arah)

Sign ini membantu pengunjung menemukan jalan atau arah ke destinasi yang ingin dituju. *Directional sign* harus menonjol dan mudah ditemui dengan isi pesan yang sederhana. Didukung dengan tipografi, simbol, dan tanda panah untuk mempermudah pengunjung bernavigasi (Gibson, 2009).



Gambar 2. 13 Directional signs pada streetscape di England
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

3. *Orientation Signs*

Orientation sign memperlihatkan lingkungan tempat pengunjung berada dalam bentuk peta dan direktori. *Sign* ini berfungsi untuk menunjukkan letak pengunjung di dalam area tertentu (Gibson, 2009).



Gambar 2. 14 *Orientation sign* pada *hall exhibition* di Jepang
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

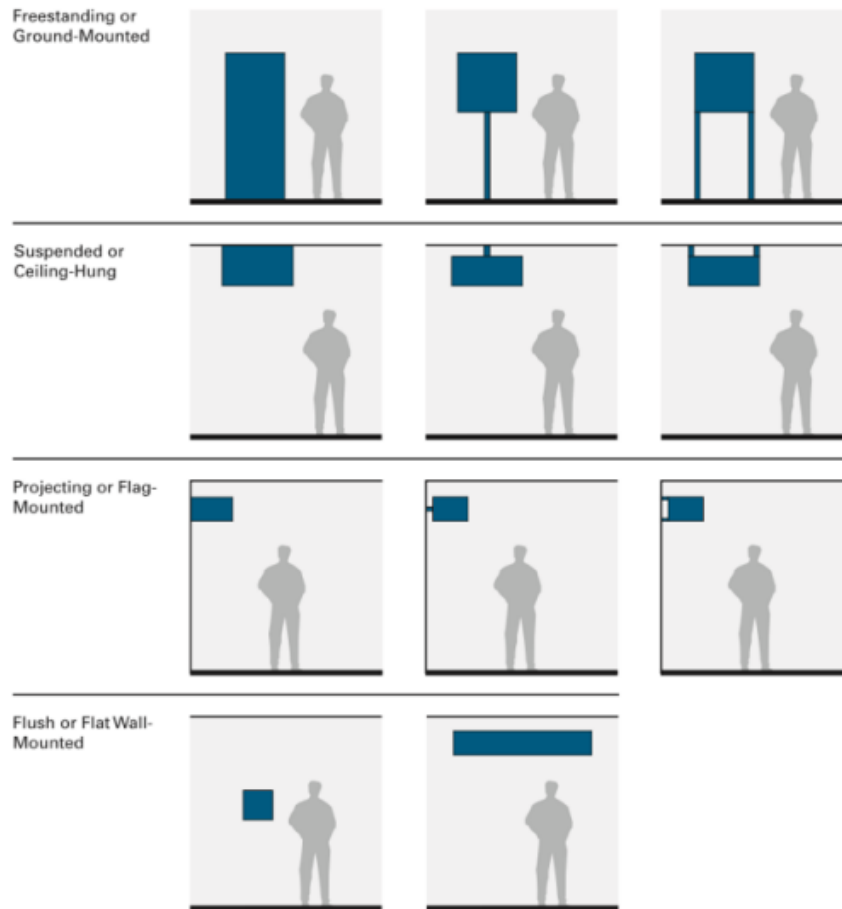
4. *Regulatory Signs* (*sign* himbauan dan larangan)

Sign ini bertujuan untuk mengatur tingkah laku sesuatu di area tertentu karena berisi himbauan atau larangan. Contoh yang paling sering ditemukan adalah tanda *No Smoking* (Gibson, 2009).



Gambar 2. 15 *Regulatory sign* pada *restaurant*
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

2.2.3 Bentuk Signage



Gambar 2. 16 Bentuk-bentuk *signage*
(Sumber : *Signage and Wayfinding Design*, 2015)

Menurut Calori (2015) bentuk *signage* dapat dibedakan menjadi 4 berdasarkan pemasangannya yaitu *standing* atau *ground-mounted*, *suspended* atau *ceiling-hung*, *projecting* atau *flag-mounted*, dan *flush* atau *flat wall-mounted*. David Gibson (2009) juga memaparkan beberapa jenis *sign system* menurut penempatannya, yaitu:

a. *Flag-mounted Signs*

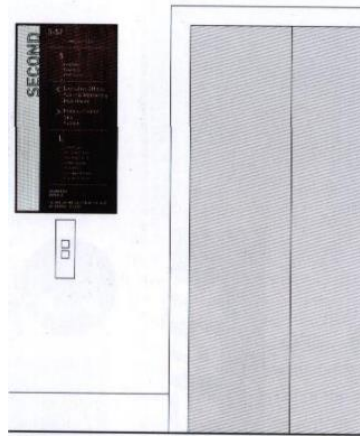
Terletak di atas level kepala, bagian samping (kanan atau kiri) sign dipasang pada permukaan vertikal seperti tembok, bentuknya menyerupai bendera. Sign ini sangat berguna di lorong terbuka dan koridor yang sibuk dengan panel di dinding dengan penglihatan maksimal. Biasanya digunakan untuk memberitahukan secara non verbal mengenai servis yang esensial, seperti nomor pintu pada fasilitas transportasi.



Gambar 2. 17 Contoh *flag mounted sign*
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

b. Wall-mounted Signs

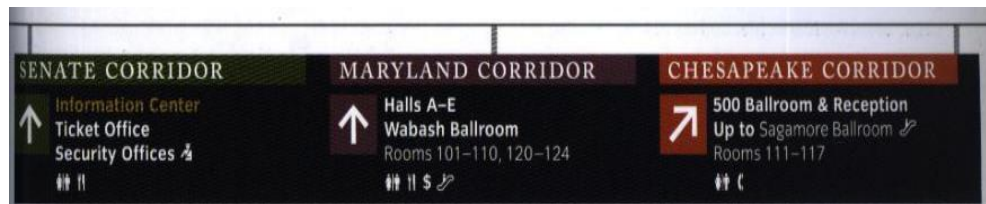
Ukurannya lebih kecil untuk sign yang mengidentifikasi lokasi, memberi tahu arah atau regulasi. Biasanya untuk identifikasi ruangan akan menggunakan jenis sign system ini. *Sign* ini biasanya berada di lokasi yang rendah untuk kemudahan pembaca yang melewatinya atau orang-orang yang berada di dalam kendaraan. Pada jenis ini bagian belakang *sign* dipasang secara paralel pada permukaan vertikal seperti tembok.



Gambar 2. 18 Contoh *wall-mounted sign*.
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

c. Ceiling-mounted Signs

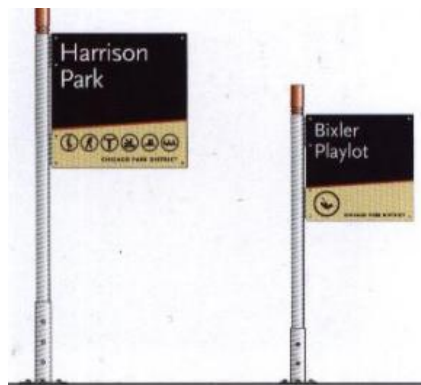
Jenis *sign* ini biasanya digunakan untuk penunjuk arah dalam skala besar. *Sign* ini biasanya menggantung di atas atap bagian atas *sign* dipasang pada permukaan horizontal seperti langit-langit, memberikan arah direksi untuk beberapa tujuan pada fasilitas publik.



Gambar 2. 19 Contoh *ceiling mounted sign*
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

d. Freestanding Signs

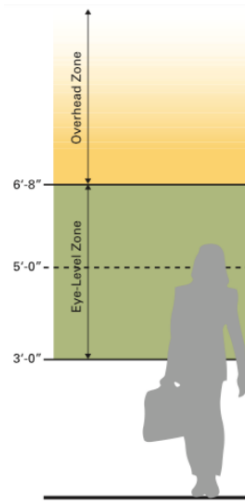
Jenis *sign* ini di gunakan di dalam maupun di luar ruangan. Untuk freestanding sign yang di letakkan di luar ruangan biasanya di peruntukkan untuk pejalan kaki dan orang yang melihat dari dalam kendaraan. Jenis ini pada bagian bawah *sign* dipasang pada permukaan horizontal seperti lantai.



Gambar 2. 20 Contoh *free standing sign*
(Sumber: *Wayfinding Handbook*, 2009)

2.2.4 Penempatan Signage

Calori & Eynden (2015) menjelaskan bahwa penempatan *signage* menentukan bentuk *sign* yang akan digunakan. Terdapat dua zona pemasangan *signage* yaitu zona *overhead* dan zona *eye-level*. Lokasi sign, jarak pandang, dan hirarki informasi membantu menentukan tinggi dan metode pemasangan.



Gambar 2. 21 Zona overhead dan eye-level
 (Sumber : *Signage and Wayfinding Design*, 2015)

Pada ruangan tertutup, *signage* yang berisi pesan primer yang dipasang pada zona *overhead* dengan tujuan agar informasi utama tidak terhalang obyek dan mudah ditemukan pengunjung, sedangkan *signage* yang berisi informasi lebih detail dipasang pada zona *eye-level* agar mudah dipahami pengunjung. Berdasarkan gambar 2.10, zona *eye-level* antara 3' atau 91,4 cm sampai 6'8" atau 203,2 cm diatas permukaan lantai, dan zona *overhead* berada diatas 6'8" atau 203,2 cm.

Pada ruang terbuka, *signage* berisi informasi yang mendetail diletakkan pada zona *eye-level* agar pengunjung dapat membaca informasi dengan nyaman, contohnya peta wilayah. Sedangkan *signage* berisi penunjuk arah diletakkan di zona *overhead* agar tidak terhalang obyek sekitarnya.

Faktor penting lainnya dalam pemasangan *signage* adalah sudut penglihatan manusia. *Signage* paling tepat diletakkan dalam batas penglihatan manusia saat 15 menghadap lurus ke depan. Ketika menghadap kedepan, sudut penglihatan manusia dapat mencakup 20-30 derajat secara horizontal dan 10-15 derajat secara vertikal.

2.2.5 Warna

Warna merupakan salah satu media informasi penting dalam media wayfinding. Menurut Gibson (2009), warna dapat membantu mengidentifikasi, menavigasi, dan bahkan terhubung secara emosional ke suatu tempat. Warna menjadi dasar dalam proses *wayfinding* sejak awal abad ke-20, ketika insinyur lalu lintas Amerika mengembangkan

kota kata tanda warna standar untuk menetapkan ketertiban di jalan raya. Hingga saat ini dasar warna merah, kuning dan hijau digunakan di seluruh dunia untuk lalu lintas.



Gambar 2. 22 Warna pada rambu lalu lintas
(Sumber: Wayfinding Handbook, 2009)

Penting untuk memilih warna yang paling mewakili fungsi dan kontek bangunan atau *site*. Dalam pemilihan warna perlu diperhatikan kontras dan keterbacaannya, karna ini merupakan unsur penting dalam keberhasilan *wayfinding*. *Signage* harus bisa terlihat oleh orang yang mendekati lokasi. Panel harus terlihat dari kejauhan, dan tulisan serta bidang harus kontras untuk menyampaikan pesan.



Gambar 2. 23 Contoh penggunaan warna pada signage
(Sumber: Wayfinding Handbook, 2009)

2.3 Tinjauan Mall

Eksistensi pusat perbelanjaan modern sering menjadi simbol dari kemajuan sebuah peradaban kota (Fachran, 2016). Dewasa ini, pusat perbelanjaan bukan hanya tempat yang memenuhi kebutuhan barang dan jasa, tetapi juga sebagai tempat bersenang-senang, rekreasi, bersantai dan bersosialisasi. Pusat perbelanjaan telah berevolusi dari pusat konsumsi beralih menjadi aspirasi dan gaya hidup konsumen.

2.3.1 Pengertian Mall

Secara umum, *Mall* didefinisikan sebagai bangunan pertokoan ataupun pusat perbelanjaan dan juga sebagai wadah untuk sarana berkumpul dan berekreasi. Dalam Kamus

Arsitektur dan Konstruksi kata “*mall*” adalah “*a public plaza, walk or system of walks set with trees and designed for pedestrian use*”, artinya adalah sebuah ruang publik, jalan dengan pepohonan dan didisain untuk pengguna pedestrian. Berikut ini beberapa pendapat dari para ahli dalam mendefinisikan *Mall*;

- Mal atau pusat perbelanjaan adalah suatu wadah dalam masyarakat yang menghidupkan kota atau lingkungan setempat selain berfungsi sebagai tempat untuk kegiatan berbelanja atau transaksi jual beli, juga sebagai tempat untuk berkumpul atau berkreasi (Beddington, 1982) yang dikutip oleh (Hernandez, 2015).
- Mal adalah suatu ruang rekreasi dan pusat perbelanjaan yang terdiri dari kompleks pertokoan dimana terjadi kegiatan jual beli maupun pertukaran barang dan jasa serta sebagai tempat berkumpul dan berekreasi (Kosanti & Dwiyanto, 2018).
- *Mall* adalah pusat perbelanjaan yang berintikan satu atau beberapa *departement store* besar sebagai daya tarik dari retail-retail kecil dan rumah makan dengan tipologi bangunan seperti toko yang menghadap ke koridor utama mall atau pedestrian yang merupakan unsur utama dari sebuah pusat perbelanjaan (*mall*), dengan fungsi sebagai sirkulasi dan sebagai ruang komunal bagi terselenggaranya interaksi antar pengunjung dan pedagang (Maitland dalam Marlina, 2008).
- Pusat perbelanjaan adalah suatu komplek toko pengecer dari fasilitas pendukungnya yang direncanakan sebagai satu kesatuan untuk memberikan kenyamanan yang maksimal bagi pengunjung dan promosi maksimal bagi barang-barang yang dijual. (Chiara and Callendar, 1969).

Mengacu pada beberapa pengertian mal menurut ahli, dapat disimpulkan bahwa mal dapat diartikan sebagai suatu ruang rekreasi dan pusat perbelanjaan yang terdiri dari kompleks pertokoan dimana terjadi kegiatan jual beli maupun pertukaran barang dan jasa serta sebagai tempat berkumpul dan berekreasi. Sehingga dengan demikian esensi dari mal bukan sebagai pertokoan padat barang layaknya pasar, namun justru menekankan pada sebuah tempat penjualan dengan mengutamakan suasana rekreasi dan kenyamanan berbelanja.

2.3.2 Klasifikasi *Mall*

1. Berdasarkan Jenis-Jenis *Mall*

Jenis-jenis dari *mall* atau pusat perbelanjaan menurut Joseph de Chiara dan John Hancock Calendar dalam *Time Saver Standards for Building Type* (1981) adalah sebagai berikut:

1) *Neighbourhood Center*

Merupakan deretan pertokoan yang berbentuk linier, sejajar dengan jalan raya, dan fasade toko yang menghadap ke arah jalan tersebut, dengan parkir di antaranya.

2) *Intermediate/Communit-Size Center*

Jenis *mall* ini sering disebut sebagai *junior department store* dan merupakan pertokoan yang berbentuk linier tetapi lebih besar daripada *neighborhood center*.

3) *Regional Center*

Merupakan bangunan yang terletak di daerah sub urban dan terdiri dari satu hingga empat department store atau supermarket. Memiliki puluhan hingga ratusan toko-toko dan fasilitas lainnya yang semua menghadap ke jalur pejalan kaki utama (*mall*).

4) *Super Regional Shopping Center*

Jenis *mall* ini terletak di pusat kota (*downtown*) dan merupakan bangunan bertingkat yang terdiri dari *department store* dan pertokoan. Pusat perbelanjaan ini dihubungkan langsung dengan fasilitas- fasilitas lain seperti hotel, kantor, teater, tempat parkir, dan lain-lain. Biasanya areal parkir dibuat *multidecked*, di bawah atau di samping pusat perbelanjaan.

2. Berdasarkan bentuk fisik

Menurut Rubenstein dalam Nasution (2007), dalam *Central City Mall*, jenis *mall* dikelompokkan sebagai berikut :

- *Mall Terbuka (Open Mall)*

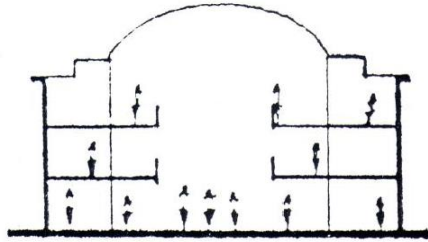
Mall ini biasanya terletak di pusat kota atau di daerah pinggiran kota. Pada *mall* terbuka semua jalan direncanakan dengan mengutamakan kenyamanan pejalan kaki. Sistem penghawaan yang digunakan adalah secara alami namun kondisi cuaca sangat mempengaruhi kenyamanannya.



Gambar 2. 24 Mall Terbuka
(Sumber : Nasution; 2007)

- *Mall Tertutup (Closed Mall)*

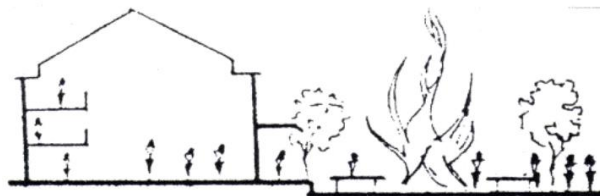
Bangunan ini merupakan bangunan tertutup yang bersifat *indoor* dimana pengunjung dan penjual terlindungi di dalam bangunan sehingga memungkinkan untuk berinteraksi sosial, pameran dan pertunjukan lainnya. Biasanya *mall* ini merupakan *multi-storey building* atau terdiri lebih dari 2 lantai. Sistem penghawaan dilakukan secara mekanis yang biasa disebut dengan EMAC (*Enclosed Mall Air Conditioned*). *Mall* tertutup ini banyak ditemukan di daerah beriklim Tropis.



Gambar 2. 25 Mall Tertutup
(Sumber : Nasution; 2007)

- *Mall Terpadu (Integrated Mall)*

Jenis *mall* ini merupakan jenis bangunan yang sebagian terbuka dan bagian yang lainnya tertutup. Pada bagian *mall* yang tertutup diletakkan di tengah sebagai pusat dan menjadi magnet yang menarik pengunjung untuk masuk ke dalam kawasan *mall* tersebut.



Gambar 2. 26 Mall Terpadu
(Sumber : Nasution; 2007)

3. Berdasarkan Area Pelayanan

Menurut Edgar Lion P. dalam *Standard Shopping Center Planning, Development & Administration*, luas dan skala areal pelayanan *mall* dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu:

- *Neighbourhood Shopping Center*

Memiliki luas areal antara 2.720-9.290 m², dan jangkauan pelayanan antara 5.000-40.000 penduduk. Pusat perbelanjaan ini umumnya menjual barang – barang kebutuhan sehari – hari seperti makanan dan obat – obatan. Contoh jenis mall ini adalah Hypermart, Giant.

- *Community Shopping Center*

Memiliki luas areal antara 9.290-23.225 m², dengan jangkauan pelayanan antara 40.000-150.000 penduduk. *Mall* ini terletak pada lokasi yang mendekati pusat-pusat kota dan biasanya terdiri dari junior department store dan super market. Barang yang dijual biasanya berupa bahan sandang, barang elektronik, barang mewah dan lain-lain. Contoh jenis mall ini adalah Lotte Mart, Ramayana Departement Store,

- *Regional Shopping Centers*

Memiliki luas areal antara 27.870-92.900 m², dan skala pelayanan antara 150.000-400.000 penduduk. Biasanya *mall* ini terletak di lokasi yang strategis dan tergabung dengan lokasi perkantoran, rekreasi dan seni. Pusat perbelanjaan jenis ini biasanya dilengkapi dengan sarana rekreasi seperti bioskop, restoran dan pusat jajan. Contoh jenis *mall* ini adalah Central Park Jakarta, Mall of Indonesia, Mall Taman Anggrek.

Tabel 2. 1 *Jenis mall berdasarkan area pelayanannya*

Jenis Mall	Jangkauan Pelayanan Penduduk	Luas Area Mall	Karakteristik Mall
<i>Neighbourhood Shopping Center</i>	5.000-40.000 penduduk	2.720-9.290 m ²	Berbentuk <i>supermarket</i> , umumnya menjual barang-barang kebutuhan sehari-hari
<i>Community Shopping Center</i>	40.000-150.000 penduduk	9.290-23.225 m ²	Terdiri atas <i>junior department store, super market</i> . Menjual bahan sandang, alat kecantikan, barang mewah dan barang elektronik
<i>Regional Shopping Centers</i>	150.000-400.000 penduduk	27.870-92.900 m ²	Tergabung dengan lokasi perkantoran, rekreasi, dan seni. dilengkapi dengan sarana rekreasi seperti bioskop, restoran dan pusat jajan.

(Sumber : P. Lion ; 2007)

4. Berdasarkan Luas dan Macam-Macam Desai

Beddington dalam bukunya yang berjudul *Design for Shopping Centre*, memamarkan jenis mall berdasarakan luas dan desain menjadi 3, diantaranya yaitu :

a. *Full Mall*

Full mall terbentuk oleh sebuah jalan, di mana jalan tersebut sebelumnya digunakan untuk lalu lintas kendaraan, kemudian diperbaharui menjadi jalur pejalan kaki, plaza (alun-alun) yang dilengkapi paving, pohon-pohon, bangku-bangku, pencahayaan dan fasilitas-fasilitas baru lainnya seperti patung dan air mancur.

b. *Transit Mall*

Transit mall atau *transit way* dikembangkan dengan memindahkan lalu lintas mobil pribadi dan truk ke jalur lain dan hanya mengizinkan angkutan umum seperti bus dan taksi. Area parkir direncanakan tersendiri dan menghindari sistem parkir pada jalan (*on-street parking*), jalur pejalan kaki diperlebar dan dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas seperti : paving, bangku, pohon-pohon, pencahayaan, patung, air mancur dan lain-lain. Transit mall telah dibangun di kota-kota dengan rata-rata ukurannya lebih besar dari *full mall* maupun *semi mall*.

c. *Semi Mall*

Semi mall lebih menekankan pada pejalan kaki, oleh karena itu areanya diperluas dan melengkapinya dengan pohon-pohon dan tanaman, bangku-bangku, pencahayaan dan fasilitas buatan lainnya. Sedangkan jalur kendaraan dan area parkir dikurangi.

2.3.3 Elemen-elemen pada *Mall*

Harvey M. Rubenstein dalam Nurrachman (2011) menyebutkan bahwa elemen-elemen yang terdapat dalam mall dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Magnet Primer (*Main Anchor*),

Magnet merupakan transformasi dari node kota yang berfungsi sebagai titik konsentrasi dan dapat pula berfungsi sebagai *landmark*. Perwujudannya dapat berupa *plaza* atau *court*. Konsep *layout* dari mall pada umumnya membentuk garis lurus atau membentuk setengah lingkaran. Magnet utama atau *main anchor* berada dalam setiap pengakhiran koridor dalam hubungan horizontal, sedangkan pada plaza lebih ditekankan perletakan secara vertikal (lantai atas dan *basement*). Jarak antar magnet maksimal 250 meter agar pengunjung tidak merasa lelah.

2. Magnet Sekunder

Magnet sekunder merupakan transformasi dari distrik kota. Perwujudannya bisa berupa toko-toko atau fasilitas-fasilitas menarik lainnya. Penempatan toko erat kaitannya dengan penempatan magnet primer (*court* atau plaza) sebagai daya tarik utama dalam pusat perbelanjaan tersebut. Pemanfaatan daya tarik dengan mengarahkan arus

pengunjung sedemikian rupa sehingga dengan sendirinya arus tersebut dapat melewati toko-toko kecil sebelum akhirnya menuju ke magnet primer di pusat perbelanjaan tersebut.

3. Koridor

Merupakan ruang yang digunakan oleh pengunjung untuk berjalan kaki. Terdapat dua macam koridor, yaitu koridor utama dan koridor tambahan. Koridor utama merupakan orientasi dari toko-toko yang ada di sepanjangnya. Sedangkan koridor tambahan merupakan koridor yang terletak pada perpanjangan koridor utama, yang memudahkan pencapaian dari area parkir dan mempersingkat jarak dari pintu masuk bila terjadi keadaan darurat.

4. Atrium

Atrium adalah suatu ruang kosong yang secara horizontal diapit oleh lapisan-lapisan lantai di kedua atau lebih sisinya, dengan ketinggian minimal dua lantai atau lebih, yang mendapat pencahayaan alami pada siang hari dan menjadi pusat orientasi bangunan.

5. *Street Furniture*

Merupakan elemen desain yang melengkapi keberadaan suatu jalan, yang berintegrasi dengan pohon, antara lain berupa lampu jalan, patung, desain grafik, kolam, tempat duduk, pot taman, tempat sampah dan lain-lain.

BAB III METODE PENELITIAN

Menurut Sugiyono (2016) metode penelitian pada dasarnya merupakan suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Sedangkan menurut Darmadi (2013) metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan tertentu. Cara ilmiah berarti kegiatan penelitian tersebut didasarkan pada ciri-ciri keilmuan yaitu rasional, empiris dan sistematis. Berdasarkan pemaparan di atas dapat disimpulkan bahwa metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk memperoleh data dengan tujuan tertentu.

3.1 Jenis Penelitian

Penelitian ini akan menggunakan metodologi penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif dapat diartikan sebagai penelitian deskriptif yang dilakukan pada kondisi alamiah, lebih menekankan makna dan bersifat temuan, dimana peneliti merupakan instrumen kunci penelitian (Noor, 2017). Jenis penelitian kualitatif yang akan digunakan adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha mendeskripsikan gejala, peristiwa, kejadian yang sekarang (Noor, 2017).

3.2 Tempat Dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berlangsung di mall The Breeze BSD City yang berlokasi di BSD Green Office Park Jl. Grand Boulevard BSD, Sampora, Kabupaten Tangerang, Banten. Penelitian ini dilakukan sejak bulan Oktober hingga Desember (masih tentatif).

3.3 Objek Penelitian

Dalam penelitian ini yang menjadi objek dari penelitiannya adalah elemen arsitektur *wayfinding* dan elemen pendukung *wayfinding* lainnya yang ada di mall The Breeze BSD City, Kabupaten Tangerang. Dalam penelitian ini dilakukan pengamatan pada bangunan serupa sebagai studi komparasi, yaitu pada bangunan Bxchange mall Bintaro, Transpark Bintaro, dan Q-Big BSD.

3.4 Data Dan Sumber Data

1. Data

Data dalam penelitian ini dibagi menjadi dua kategori, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh dari sumber data melalui survey lapangan, observasi langsung, dokumentasi, serta wawancara di lapangan. Data sekunder adalah data yang relevan dengan permasalahan penelitian. Data ini diperoleh melalui studi literatur yang berkaitan dengan topik penelitian melalui jurnal, buku, artikel, atau peraturan-peraturan yang berlaku.

2. Sumber Data

Yang menjadi sumber data dalam penelitian ini, diantaranya :

a. Sumber data primer

- Data hasil observasi langsung di mall The Breeze BSD City.
- Data hasil observasi pada bangunan serupa
- Data eksisting dari dokumentasi pribadi berupa foto mengenai elemen arsitektur *wayfinding* dan elemen pendukung *wayfinding* lainnya.

b. Sumber data sekunder

Dalam penelitian ini studi kepustakaan yang akan dijadikan referensi utama dalam penelitian ini antara lain :

- Buku *The Wayfinding Book*
- Panduan Perancangan Bangunan Komersial
- Buku *Signage and Wayfinding Design*
- Buku *Wayfinding in Architecture*
- Dan jurnal ilmiah dengan tema serupa

Selain studi kepustakaan, sumber data juga bisa didapatkan dari regulasi yang berkaitan dengan penelitian antara lain,

- RTRW Kota Tangerang Selatan
- Peraturan tata guna lahan
- Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL).

3.5 Teknik Analisis Data

Menurut Dwi Prastowo Darminto dan Rifka Julianty (2002), teknik analisis data adalah penguraian suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti

keseluruhan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi, memaparkan, menganalisis elemen dan sistem *wayfinding* pada The Breeze BSD City. Teknik analisis data yang sesuai dengan pendekatan penelitian ini adalah deskriptif kualitatif. Penelitian ini dilakukan dengan cara mendeskripsikan dan mengkategorikan elemen-elemen lingkungan fisik yang menunjang sistem *wayfinding* berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Lynch dan Passini, serta mengkomparasi sistem *wayfinding* pada bangunan serupa.

Dalam penelitian ini, peneliti membatasi fokus penelitian terhadap elemen teknis dan elemen fungsional *wayfinding* yang ada di *mall* The Breeze BSD City. Fokusnya pada elemen-elemen arsitektur *wayfinding*, *signage*, dan *other sensory information* yang merupakan elemen lain yang mempengaruhi proses *wayfinding*.

3.6 Langkah Penelitian

1. Merumuskan permasalahan

Pada tahap ini yang dilakukan adalah merancang rumusan masalah, batasan masalah dan menentukan elemen-elemen yang akan diteliti.

2. Merencanakan penelitian

Pada tahapan ini penulis menentukan metode yang digunakan untuk penelitian, membuat *schedule*, kerangka kerja dan prosedur untuk teknik pengambilan data dari studi literatur dan data studi lapangan.

3. Melakukan persiapan pengumpulan data lapangan

Memulai proses pengumpulan data di lokasi pengamatan, mulai dari observasi, dokumentasi, kuisisoner dan wawancara.

4. Pemantauan dan pengelolaan prosedur pengumpulan data

Pemantauan dan pengelolaan prosedur pengumpulan data berdasarkan prosedur atau pedoman observasi yang telah dirancang sebelumnya.

5. Analisis data

Menganalisis data, yang meliputi interpretasi data yang telah dilakukan yaitu melalui studi literatur, observasi, survey, wawancara dan dokumentasi. Tugas dalam menganalisis data terdiri dari mengumpulkan data mentah, memindahkan dan memasukan data, pengolahan data, merumuskan hasil temuan, menginterpretasi data, serta melengkapi data akhir.

BAB IV ANALISIS

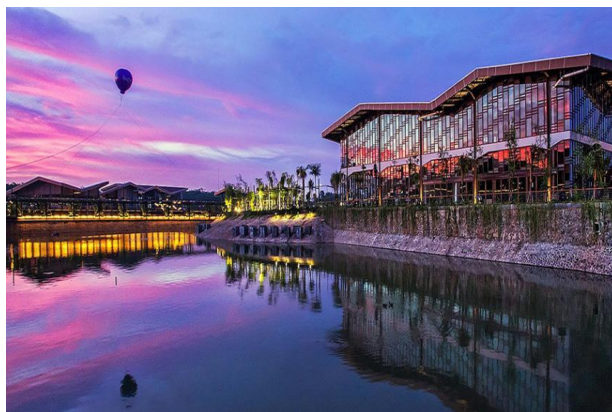
4.1 The Breeze BSD

4.1.1 Profil Bangunan



Gambar 5. 1 Logo The breeze BSD City
(Sumber : The Breeze; 2022)

The Breeze BSD City adalah pusat gaya hidup, hiburan, pendidikan, dan pengalaman yang menerapkan konsep ruang terbuka pertama di Indonesia. The Breeze dibangun pada tahun 2012 dan diresmikan pada bulan Juli 2013. Mall ini berdiri di lahan seluas 13,5 hektar di kawasan BSD Green Office Park tepatnya di Jl. BSD Grand Boulevard, Sampora, BSD, Tangerang Selatan, Banten.. The Breeze BSD City merupakan mall tanpa sekat dengan konsep *open air lifestyle* yang terintegrasi dengan danau dan taman sehingga pengunjung dapat langsung berinteraksi dengan alam secara langsung sambil menikmati fasilitas yang ada (Direktoripariwisata.id, 2015).



Gambar 4. 2 Foto The Breeze BSD City
(Sumber : The Breeze; 2022)

The Breeze BSD City dirancang oleh JERDE, arsitek asal Amerika dan dibangun oleh developer Sinar Mas Land. Pembangunan *mall* ini menyesuaikan dengan iklim dan budaya Indonesia, hal ini diterapkan pada 5 bangunan utama yang ada di The Breeze. Kelima

bangunan utama ini diberi nama gedung batik karna arsitekturnya terinspirasi oleh motif batik indonesia. The Breeze masuk dalam sebuah kawasan yang telah mendapatkan “*Certified Green Mark District*” dari *Building Constuction Authority* (BCA), sebuah badan sertifikasi internasional yang berkantor pusat di Singapura (Dion, 2017).



Gambar 4. 3 Foto Depan The Breeze BSD City
(Sumber : The Breeze; 2022)

The Breeze menghadirkan sejumlah fasilitas yang beragam, mulai dari restoran, supermarket, foodcourt, tempat perbelanjaan, pusat kebugaran, sarana olah raga, dan taman bermain anak, sarana edukasi, bioskop dan lain-lain. The Breeze juga dilengkapi ruang *co-working*, pusat pelatihan teknologi masa depan, dan berbagai *tenant-tenant* yang menyediakan pengalaman modern lainnya (Sinarmasland.com, 2014). The Breeze BSD City terdiri dari dua bagian yakni *Lake Level* dan *Sky Level*. The Breeze BSD City juga dilengkapi dengan area pedestrian untuk pejalan kaki, *water features*, *bicycle track*, *thematic garden*, danau seluas 2,5 hektar serta berbagai fasilitas pendukung lainnya (Dion, 2017).

Menurut Ahmad Soemawisastra (2022) dalam Timur (2022) mengatakan bahwa The Breeze merupakan proyek yang diperuntukan sebagai fasilitas premium bagi kawasan perkantoran dan hunian tempat tinggal yang ada di BSD. The Breeze dibangun di atas lahan seluas 13,5 hektare dengan *leasable area* 25.000 m². Berdasarkan luas area mall, The Breeze termasuk dalam kategori regional shopping center yang mampu melayani 150.000-400.000 penduduk. Dengan konsep *open air lifestyle and entertainment*, The Breeze merupakan jenis *mall* terbuka (*open mall*) yang mengutamakan kenyamanan pada jalur pejalan kaki yang terintegrasi dengan danau, *plaza*, *landscape*, serta *water features*.

4.1.2. Peta



Gambar 4. 4 Peta Lokasi The Breeze BSD City
(Sumber : The Breeze; 2022)

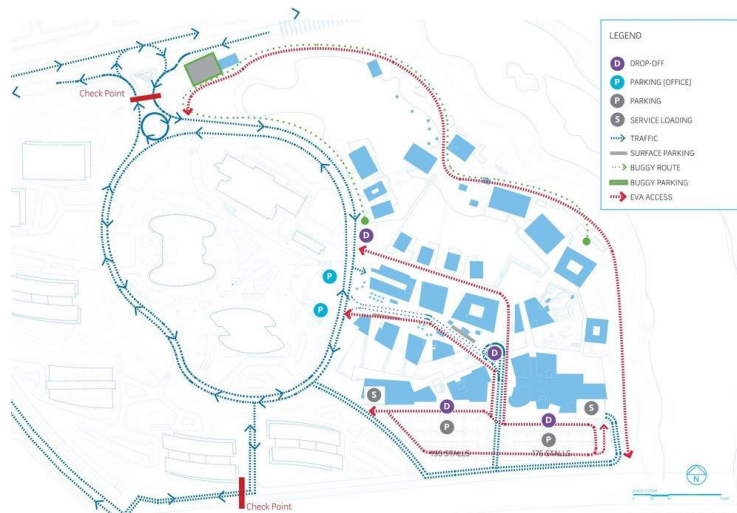
Lokasi : Kawasan BSD Green Office Park, Jl. BSD Green Office Park Jl. BSD Grand Boulevard, Sampora, BSD, Kabupaten Tangerang, Banten 15345

Batas wilayah: Utara - Jalan Grand Boulevard BSD, Selatan - Green Office Park 6, Timur-Sungai Cisadane, Barat - jalan Green Office Park, Sinar Mas Land Plaza

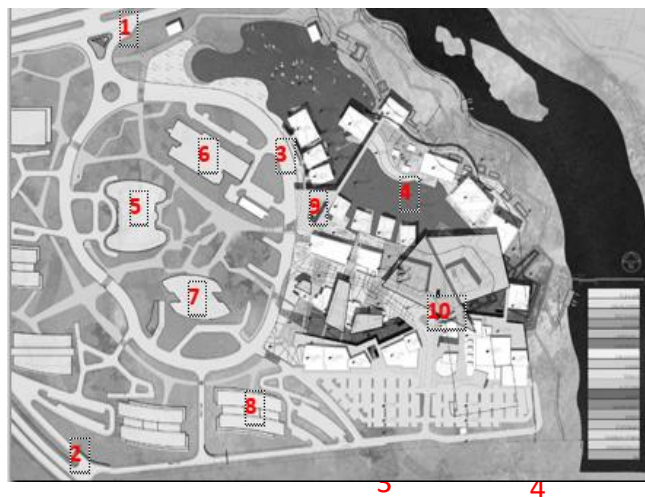
4.1.3. Denah



Gambar 4. 5 Denah The Breeze BSD City
(Sumber : The Breeze; 2022)



Gambar 4. 6 Peta kawasan Green Office Park BSD
(Sumber : The Breeze; 2022)



Gambar 4. 7 Peta Alur Sirkulasi pada Green Office Park BSD
(Sumber : Locarh.co; 2022)

Akses jalan utama menuju The Breeze adalah dari jalan Grand Boulevard BSD dan bisa juga melalui Jalan Damai Foresta. Pada saat memasuki kawasan Green Office park untuk menuju The Breeze, pengunjung akan melewati area drop off pertama seperti yang berada pada gambar. Sedangkan untuk menuju lobby utama, pengunjung harus melewati jalan menuju area drop off no 2

4.2. Analisa *Wayfinding* The Breeze BSD

Penjelasan terhadap objek-objek *wayfinding* dibagi berdasarkan *variabel environmental information*, yakni *architectural wayfinding elements* sebagai elemen *wayfinding* utama, serta *signage system* dan *other sensory information* sebagai elemen pendukung *wayfinding*

1. *Architectural Wayfinding Element*

Arsitektural elemen *wayfinding* dijabarkan menjadi lima macam, yakni elemen *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark*. Elemen ini sama halnya dengan elemen pembentuk citra mental da juga merupakan elemen yang menjadi elemen utama *wayfinding mall* The Breeze BSD City



Gambar 4. 8 Peta elemen arsitektur *wayfinding* The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2023)

Pada gambar 5.8 terlihat bahwa *layout* The Breeze memiliki sirkulasi *network* terlihat dari adanya pola *path* yang saling terhubung namun dengan pola spasial yang acak atau organik mengikuti bentukan danau. Terdapat beberapa *nodes* yang tercipta dari pertemuan sirkulasi utama karena memiliki jalan yang lebih lebar dan terhubung langsung dengan area penting seperti *lobby*. Disetiap *node* selalu ditemukan *sculpture* atau instalasi dekorasi yang menjadi daya tarik seperti akuarium air laut pada gambar 5.9

a. *Landmark*

Bangunan utama menjadi salah satu *landmark* dari The Breeze dengan atap *space frame* yang besar dan diekspos, bangunan tersebut juga berada di titik tengah The Breeze. Selain itu kolam ikan seperti pada gambar 5.9 juga menjadi *landmark* karena memiliki daya tarik

tersediri, terhubung langsung dengan lobi utama dan mudah terlihat menjadikannya elemen yang cukup vokal. Pengunjung dapat berinteraksi dengan kolam tersebut melalui jalan setapak yang membelah kolam menjadi dua bagian.

Area danau dengan koleksi bebek dan angsanya juga menjadi *landmark* dari The Breeze, menambah kesan *open space* dan menyatu dengan alam selain itu juga menjadi pemisah area utama dengan area di sisi utara yang terdiri dari *gym* dan *comunal space*.



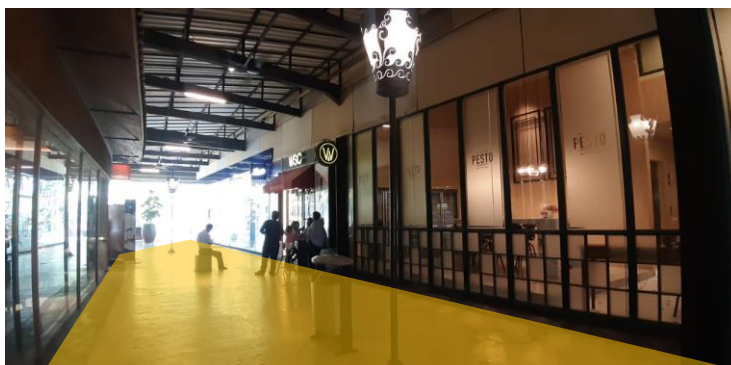
Gambar 4. 9 Landmark The Breez BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2023)

b. *Path*

Pada The Breeze terdapat beberapa jenis *path* koridor, *promenade*, koridor di dalam galeri. Kebanyakan jenis *path* yang ada merupakan *promenade outdoor* atau *semi outdoor*. *Path* selalu berbatasan dengan *edges* yang merupakan tepi bangunan dari beberapa massa, selain itu juga terdapat beberapa kios-kios kecil. Tipe sirkulasi yg *network* membuat The Breeze memiliki banyak *path* namun tidak semuanya merupakan sirkulasi utama, banyak juga yang tidak terlalu lebar dan berfungsi hanya sebagai pemisah antar massa atau penghunung antar sirkulasi uatama sehingga banyak jalan dari atau menuju suatu tempat.



Gambar 4. 10 *Promenade* pada The Breeze BSD
(Sumber : Dokumentasi penulis; 2022)



Gambar 4. 11 *Path* koridor Pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

c. *Node*

Terdapat beberapa *nodes* yang tercipta dari pertemuan sirkulasi utama, disetiap *node* selalu ditemukan *sculpture* atau instalasi dekorasi yang menjadi daya tarik tersendiri. Pada gambar 5.12 *node* juga menjadi area masuk utama The Breeze ditandai dengan area *drop off* yang besar dan adanya *information center*. Setiap *node* selalu menjadi penghubung antar *path* dan beragam fungsinya seperti *open stage*, taman, *information center*.



Gambar 4. 12 *Information Center* The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

d. *Edges*

Edges pada area The Breeze berupa fasad-fasad *window display* dari beberapa massa bangunan yang membentuk batas-batas tertentu untuk mengarahkan pengunjung dengan pola *path*, karena sirkulasi model *network*, setiap massa memiliki tepian yang kemudian dijadikan akses sirkulasi baik primer maupun sekunder. Setiap *edges* dinaungi oleh kanopi sehingga penjalan kaki juga dapat teduhan dari sinar matahari.



Gambar 4. 13 *Edges* pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

e. *District*

District area di The Breeze ditempatkan di beberapa area, misalnya area *food court* yang berada di sisi utara, area *entertainment* yang berada di sisi selatan dan barat atau tepatnya di sebrang area drop off utama. Kemudian area utama berada di sekitar massa utama yang ternaungi atap kanopi *space frame*nya, mayoritas adalah tenant yang menjual makanan dan minuman hingga area duduk dan *open stage*. Dan sisi utara merupakan area danau, area komunal dan *gym* yang kerap ramai pengunjung jika ada *event*.



Gambar 5. 14 Area duduk dan *open stage* The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2023)



Gambar 4. 15 Area kolam ikan The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2023)

Namun dengan banyaknya *node* serta tipe sirkulasi *network* membuat pengunjung sulit menerka arah akses sirkulasi terutama pada area utama, ditambah dengan banyaknya akses *entrance* membuat pola sirkulasi utama tidak begitu terlihat jelas. Area kolam ikan terpisah dari bangunan utama, padahal kolam ikan menjadi daya tarik yang cukup vokal sehingga banyak pengunjung yang berjalan menuju area lainnya tidak melalui sirkulasi utama melainkan memutar melalui *food court*. Bahkan banyak yang berjalan menuju *communal area* tetapi melewati jalan yang sempit.

2. Elemen *Signage*

Sebagai salah satu *public space* yang banyak dikunjungi masyarakat, mall ini sudah memiliki *signage* di setiap koridor penting yang banyak dilewati pengunjung, seperti depan *entrance*, *lobby* dan di koridor. The Breeze memiliki berbagai *signage* yang tidak hanya berfungsi sebagai *wayfinding* yang mengarahkan pengunjung sesuai kedatangannya, tetapi juga berikut beberapa fungsi lainnya sesuai teori yang didapat :

a. *Identifications Signs*

Petunjuk ini ditempatkan pada suatu tempat untuk mengidentifikasi tempat tersebut dalam suatu wilayah. Salah satu *identification signage* di The Breeze adalah nama *Mall* ini, yaitu The Breeze, yang di letakkan di depan danau sebelum area *drop off* pertama. *Signage* ini merupakan tanda bawa pengunjung telah berada di kawasan The Breeze.



Gambar 4. 16 *Identificational Sign* pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

b. *Directional sign*

Directional signs yang bertugas sebagai *wayfinding* ini, memiliki letak yang berbeda-beda dengan warna aksen yang sama *pantone*-nya mengikuti warna khas The Breeze yaitu hitam dan ungu. Karna The Breeze termasuk dalam jenis *mall* terbuka, maka jenis *directional sign* yang digunakan untuk memberikan petunjuk arah di sini adalah jenis *signage* yang ditempatkan di lantai (*freesatanding signs*). Jenis *sign* ini banyak digunakan di luar ruangan.



Gambar 4. 17 *Directional Sign* pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

Selain jenis *freesatanding sign*, ada beberapa *directional sign* yang di tempatkan di langit-langit (*ceilling mounted sign*).biasanya jenis *sign* ini lebih digunakan untuk menuju area servis, seperti toilet.

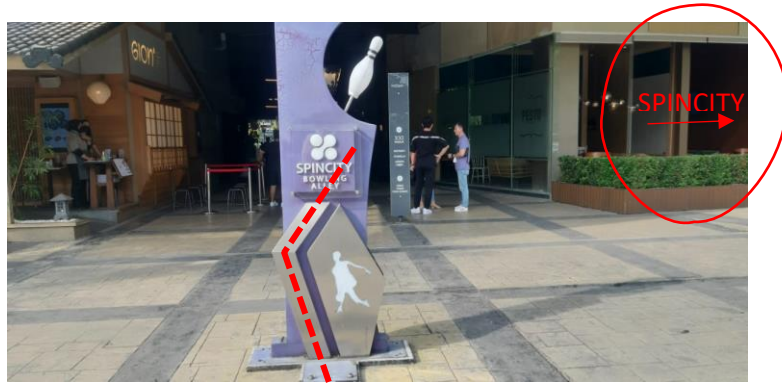


Gambar 4. 18 *ceilling mounted sign* pada The Breeze BSD
(Sumber : Dokumentasi Penulis; 2022)



Gambar 4. 19 *Freestanding sign* pada The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

Dari hasil observasi ke lapangan, tanda panah pada *directional signage* yang terlalu kecil, warna background pada sign, serta penempatannya, membuat pengunjung sering terlewat saat mencari arah. Dari hasil pengamatan juga terdapat kesalahan pada arah *directional sign* dimana lokasi arena bowling ada di sebelah kanan, namun pada *signage* panahnya mengarah ke arah yang berlawanan (gambar 5.20).



Gambar 4. 20 Kesalahan *Signeg* di The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

c. *Orientation Sign*

Orientation sign memperlihatkan lingkungan tempat pengunjung berada dalam bentuk peta dan direktori yang berfungsi untuk menunjukkan letak pengunjung di dalam area tertentu. Pada the Breeze, peta direktori diletakkan di 2 lokasi, yaitu area *drop off* 1 dan area *drop off* 2 di dekat *lobby* utama. Peta direktori ini diletakkan seperti sebuah batu prasasti yang di letakkan di lantai area *drop off*.



Gambar 5. 21 *Orientation Sign* pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

d. *Regulatory Signs*

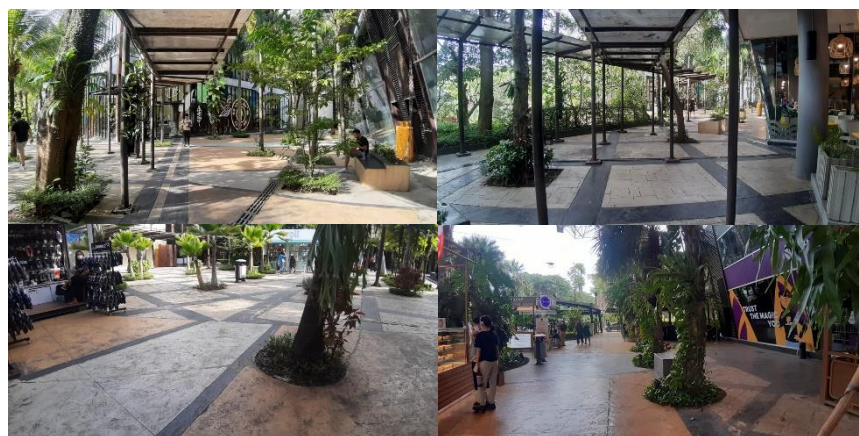
Signage ini bertujuan untuk mengatur tingkah laku sesuatu di area tertentu karena berisi himbauan atau larangan. Salah satunya adalah seperti yang berada di gambar.



Gambar 4. 22 *Regulatory Sign* pada The Breeze BSD
(Sumber : Hasil Survei; 2022)

3. Other Sensory information

Other Sensory Information atau sensor atau rangsangan informasi dalam bentuk lain digunakan sebagai objek pendukung dalam elemen citra *mental wayfinding system*. *Other sensory information* pada The Breeze umumnya dapat berupa *paving* pada trotoar, namun pola lantai di The Breeze memiliki pola yang bervariasi dan acak. Banyak ditemukan perbedaan pola lantai dalam satu area yang sama serta pola nya yang acak cukup membuat bingung pengunjung sehingga sulit mendapatkan ransangan informasi mengenai arah dan sirkulasi pada *mall* dengan banyak massa ini.



Gambar 4. 23 *Other sensory information* berupa pola lantai The Breeze
(Sumber : Hasil Survei; 2023)

Pada sebagian area *communal space* terdapat pola lantai yang menunjukkan arah sirkulasi dengan warna yang terang dengan konsep jalur *track* lari, namun area ini dibangun setelah The Breeze beroperasi artinya secara desain terpisah dengan *masterplan* The Breeze.

Pada beberapa titik juga terdapat kanopi untuk peneduh pedestrian yang juga menjadi *other sensory* terhadap wayfinding. Namun kanopi hanya terletak di beberapa titik saja sehingga membuat *wayfinding* pada The Breeze menjadi sulit karena tidak seragamnya elemen *wayfinding* terutama pada *element other sensory*.



Gambar 4. 24 *Other sensory* information berupa pola lantai area *communal space*
(Sumber : Hasil Survei; 2023)



Gambar 4. 25 *Other sensory* information berupa kanopi pedestrian
(Sumber : Hasil Survei; 2023)

BAB V KESIMPULAN

Dari hasil pembahasan yang sudah di jabarkan pada bab Analisa, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pola sirkulasi *network* menyulitkan pengunjung mencari arah karena banyaknya akses jalan yang bisa dilalui, maka untuk memudahkan perlu dibuat pembeda yang jelas antara jalan sirkulasi utama dan minor ataupun diberi landmark dalam bentuk apapun sehingga pengunjung mudah mengetahui arah dan lokasi.
2. Titik simpul pada pertemuan sirkulasi utama menjadi area vokal dengan banyak keramaian, maka harus diletakan *signage* yang mudah ditemukan dan dilihat.
3. Sistem *signage* perlu di perhatikan terutama *identification sign* harus berada di setiap awal akses masuk bangunan termasuk akses diluar dari akses utama sehingga keberadaan bangunan mudah diketahui.
4. Sistem *signage* lainnya juga harus sesuai dengan kenyamanan mata manusia seperti arah panah atau *teks* serta ikon yang mudah dilihat, warna *sign* yang seragam dan mudah diidentifikasi oleh pengunjung, dan letak yang strategis sehingga mudah di lihat.
5. Pola lantai menjadi elemen penting dalam *wayfinding*, perlu ada pola yang konsisten dan mudah dibedakan antara area pedestrian dan area non pedestrian sehingga pengunjung dapat dengan mudah mengetahui arah jalan yang benar. Pembeda pola lantai yang jelas dapat berupa perbedaan warna atau perbedaan pola susuan, semakin kontras satu sama lain maka semakin mudah dibedakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abrams, J. (2010). *Wayfinding in Architecture*. Florida: University of South Florida.
- Chuwiarco, S. M. (2020). Evaluasi Sistem Wayfinding di Nippah Mall Makasar.
- Dewi, C. K. (2019). Desain Signage yang Efektif untuk Menghasilkan Wayfinding Efektif untuk Menghasilkan Wayfinding. *Jurnal Arsitektur Dimensi 15*.
- Dion. (2017). The Breeze, Mall Tanpa Dinding. *Biem.co.* (H. Hawra, Penyunt.) Jakarta. Dipetik Desember 24, 2022, dari <https://www.biem.co/read/2017/11/30/8090/breeze-mall-tanpa-dinding/>
- Direktoripariwisata.id. (2015). *Direktoripariwisata.id*. Dipetik Desember 24, 2022, dari Pesona Indonesia: <https://direktoripariwisata.id/unit/1040>
- Febriyantoko, D. (2019). Kajian Wayfinding dan Orientasi Ruang. *Jurnal Pengetahuan & Perancangan Desain Interior*.
- Gibson, D. (2009). *The Wayfinding Handbook*. New York: Princeton Architectural Press.
- Gluck, M. (1991). Making Sense of Human Wayfinding: Review of Cognitive. Dalam *Making Sense of Human Wayfinding: Review of Cognitive*. New York: Kluwer Academic Publishers.
- Golledge, R. (1999). *Wayfinding Behavior: Cognitive Mapping and Other*. London: Wayfinding Behavior: Cognitive Mapping and Other.
- Herlambang, S., & Yudhatama, D. (2015). Analisis Perkembangan Kota Baru BSD City dan Kesesuaiannya. *Prosiding Pertemuan Ilmiah Tahunan XX 2015*. Jakarta: MAPIN.
- Hunter, S. (2010). *Spatial Orientation, Environmental Perception and Wayfinding*. New York: University at Buffalo.
- Juniman, P. T. (2019). Transpark Mall Bintaro. *CNN Indonesia*. Jakarta. Dipetik Desember 29, 2022, dari <https://www.cnnindonesia.com/gaya-hidup/20191220123457-284-458650/transpark-mall-bintaro-dibuka-hari-ini>
- Kamus Besar Bahasa Indonesia. (2020, Oktober). *kbbi.kemdikbud.go.id*. Dipetik maret 26, 2021, dari <https://kbbi.kemdikbud.go.id/entri/studi>
- Linch, K. (1960). *The image of the city*. Cambridge: The MIT Press.
- Montello, D. R. (2005). Navigation. Dalam S. & Miyake, *The Cambridge Handbook on visuospatial thinking*. New York: Cambridge University Press.
- Passini, R. (1984). *Wayfinding in Architecture, Environmental Design Series* (Vol. Volume 4). New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Preiser, W. F. (1995). *Post Occupancy Evaluation: How to Make Building Work Better*, . New York: Taylor & Francis.

- Rubbenstain, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Space*. London: John Wiley and Sons Inc.
- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design*. Van Nostrand Reinhold.
- Sinarmas Land. (2022). *Sinarmasland*. Dipetik Oktober 13, 2022, dari Sinarmasland.com:
<https://www.sinarmasland.com/id/development/retail/the-breeze-bsd-city>
- Sinarmasland.com. (2014). *The Breeze*. Dipetik Desember 24, 2022, dari Sinarmasland.com:
<https://www.sinarmasland.com/id/development/retail/the-breeze-bsd-city>
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Tanuwidjaja, G. (2012). *Wayfinding and Orientation System*. Surabaya: Gueteib.