

SKRIPSI PENELITIAN

EVALUASI SISTEM WAYFINDING DI NIPAH MALL

MAKASSAR



OLEH :

SHELIN MEILIANA CHUWIARCO

D51115513

DEPARTEMEN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS HASANUDDIN

GOWA

2020

HALAMAN PENGESAHAN

EVALUASI SISTEM WAYFINDING DI NIPAH MALL

**Diajukan untuk memenuhi syarat kurikulum tingkat sarjana
pada Program Studi S1 Arsitektur Departemen Arsitektur
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin**

Penyusun

**Shelin Meiliana Chuwiarco
D511 15 513**

Gowa, 24 Agustus 2020

Menyetujui

Pembimbing I

**Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D
NIP. 19700804 199702 2 001**

Pembimbing II

**Abdul Mufti Radja, ST., MT., Ph.D
NIP. 19690304 199903 1 004**

Mengetahui

Ketua Program Studi Arsitektur

**Dr. Ir. H. Edward Syarif, ST., MT.
NIP. 19690612-199802 1 001**



PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Shelin Meiliana Chuwiarco

NIM : D511 15 513

Departemen : SI Teknik Arsitektur

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa skripsi tugas akhir yang saya tulis ini benar-benar hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambil alihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila dikemudian hari saya terbukti atau dapat dibuktikan bahwa atau keseluruhan skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 24 Agustus 2020

Penulis,



Shelin Meiliana Chuwiarco

D51115513

Kata Pengantar

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Kuasa yang telah melimpahkan berkat dan karunia-Nya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul "Evaluasi Sistem *Wayfinding* di Nipah Mall Makassar".

Skripsi ini ditulis untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar Sarjana Arsitektur Program Studi Teknik Arsitektur di Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin. Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari tidak terlepas dari berbagai kesulitan-kesulitan dalam menyelesaikannya. Namun berkat bantuan dari semua pihak serta dengan usaha yang maksimal sesuai kemampuan penulis, akhirnya skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik. Atas bantuan tersebut, penulis mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Eng. Rosady Mulyadi, ST., MT selaku ketua Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
2. Ibu Afifah Harisah, ST., MT., Ph.D selaku dosen pembimbing I dan Bapak Abdul Mufti Radja, ST., MT., Ph.D selaku dosen pembimbing II yang telah membantu penulis selama pengerjaan penelitian. Terima kasih atas waktu dan kemurahan hati ibu dan bapak untuk memberikan arahan, saran dan koreksi terhadap isi skripsi ini
3. Ibu Dr. Ir. Ria Wikantari Rosalia, M. Arch., Ph.D selaku Kepala Laboratorium Teori dan Sejarah Arsitektur Departemen Arsitektur Fakultas Teknik

Universitas Hasanuddin yang senantiasa memberikan arahan dan solusi kepada penulis baik dari segi administrasi maupun akademik

4. Bapak Dr. Ir. Moh. Mochsen Sir, ST., MT dan Ibu Karina Deapati, S.Ars., MT selaku dosen Laboratorium Teori dan Sejarah Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas bimbingan dan ilmu yang diberikan selama di bangku perkuliahan
5. Ibu Syahriana Syam, ST., MT selaku pembimbing akademik atas masukan dan nasehat selama masa studi penulis
6. Para dosen, staf dan karyawan Departemen Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas bantuan dan dukungan yang senantiasa penulis terima dari waktu ke waktu
7. Kedua orang tua saya Drs. Willys dan Lusi Chandra yang telah memberikan dorongan dan dukungan dari segi moril, materi, waktu serta kasih sayang melalui untaian doa yang tidak henti-hentinya
8. Teman saya Devi Natalia Tiring, S.P atas dorongan, semangat serta energi positif yang dibagikan kepada penulis untuk lebih giat dalam pengerjaan skripsi
9. Teman-teman seperjuangan Dzul Atsari, Hilton JR Wiradirnata, Muh, Rizal Fauzi, Irham Syarif, S. Ars, Dinul Citra Hardiyanti, S.Ars dan Moh. Zulkhairan atas waktu yang diluangkan untuk menemani penulis dalam pengerjaan skripsi. Terima kasih atas kesempatan-kesempatan untuk bertukar pikiran terkait penelitian ini

10. Teman-teman saya Andi Armuniati Mamara, Badri, S. Ars, Laode Muh. Zein dan Rachmat Rifky atas bantuan dan saran-saran membangun dalam penyusunan skripsi ini
11. Andi Muh. Syahdani selaku Ketua Angkatan Teknik Arsitektur 2015 (Pres15i) yang semangat kepemimpinannya selalu menjadi teladan
12. Serta semua pihak yang telah membantu penulis di setiap proses yang telah dilalui.

Makassar , Mei 2020

Penulis

Abstrak

Sistem *wayfinding* merupakan salah satu elemen penting yang terdapat pada ruang publik sebagai penunjuk arah menuju destinasi tertentu. Melalui keberadaan elemen-elemen *wayfinding*, waktu dan tenaga yang digunakan dapat lebih efektif dan efisien untuk menjangkau titik yang hendak dituju. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan penerapan sistem *wayfinding* dan pengaruhnya terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall Makassar. Pengambilan data dilakukan melalui media kuesioner daring, wawancara dan observasi peneliti. Setiap pertanyaan dalam kuesioner telah diuji kualitasnya melalui uji validitas, reliabilitas dan normalitas. Adapun untuk mengetahui persentase pengaruh/keterkaitan variabel, metode yang digunakan adalah regresi linear sederhana. Berdasarkan hasil olah data menggunakan teori prinsip universal desain oleh Connell (1997) dan efektivitas sirkulasi oleh Peter Coleman (2006) sebagai landasan penelitian, dinyatakan bahwa penerapan elemen-elemen *wayfinding* mempengaruhi efektivitas sirkulasi di Nipah Mall Makassar.

Kata kunci: (*Penerapan Sistem Wayfinding, Pengaruh, Efektivitas Sirkulasi, Universal Design*)

Abstract

Wayfinding system is one of the important element of design that should be applied in public space to navigate people. By the application of wayfinding system, people can save much time and energy. Therefore, wayfinding elements can increase effectiveness and efficiency in reaching out visitor's destination. This research aims to describe the application of wayfinding system and its effect on the circulation effectiveness at Nipah Mall Makassar. The data are collected through online questionnaire, interview and observation. The items of the questionnaire have been tested for its quality through validity, reliability and normality tests. As for knowing the percentage of effect and correlation between variables, the method used is simple linear regression. Based on the result of tdihe data using principle of universal design theory by Connell (1997) and circulation effectiveness theory by Peter Coleman (2006) as the basis of reaserch, it can be concluded that wayfinding elements affect the circulation effectiveness in Nipah Mall Makassar.

Keywords: (Wayfinding System Application, Circulation Effectiveness, Effect, Universal Design)

Daftar Isi

Kata Pengantar.....	iii
Abstrak.....	vii
Daftar Isi.....	1
Daftar Gambar.....	4
Daftar Tabel.....	9
Daftar Bagan.....	12
BAB I PENDAHULUAN	13
1.1 Latar Belakang.....	13
1.2 Rumusan Masalah.....	16
1.3 Tujuan Penelitian.....	16
1.4 Manfaat Penelitian.....	17
1.5 Hipotesis Penelitian.....	17
1.6 Ruang Lingkup Pembahasan.....	18
1.7 Alur Pikir Penelitian.....	19
1.8 Sistematika Penelitian.....	20
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	21
2.1 Teori <i>Wayfinding</i>	21
2.2 Tinjauan Efektivitas Sirkulasi.....	36
2.2.1 Pengertian Sirkulasi.....	36
2.2.2 Unsur-unsur Sirkulasi.....	37
2.2.3 Persyaratan Efektivitas Sirkulasi.....	40
2.3 Penelitian Terkait.....	42
2.4 Kerangka Teoritis.....	46
BAB III METODE PENELITIAN	48
3.1 Paradigma Penelitian.....	48
3.2 Jenis Penelitian.....	48
3.3 Lokasi dan Waktu Penelitian.....	49
3.3.1 Lokasi Penelitian.....	49

3.3.2	Waktu Penelitian	54
3.4	Unit Amatan dan Metode Penentuan Objek Amatan	55
3.4.1	Unit Amatan/Unit Analisis.....	55
3.4.2	Metode Penentuan Objek Amatan.....	55
3.5	Populasi dan Sampel Penelitian.....	56
3.5.1	Populasi Penelitian	56
3.5.2	Sampel Penelitian	56
3.6	Variabel Penelitian.....	58
3.7	Jenis dan Sumber Data.....	64
3.7.1	Jenis Data	64
3.7.2	Sumber Data.....	64
3.8	Teknik Pengumpulan Data.....	65
3.9	Teknik Pengolahan Data	68
3.10	Instrumen Penelitian.....	68
3.11	Teknik Analisis dan Interpretasi Data	72
3.11.1	Analisis Uji Persyaratan.....	72
3.11.2	Analisis Deskriptif.....	74
3.11.3	Analisis Regresi Linear Sederhana.....	76
3.12	Kriteria Teknik Pemeriksaan Keabsahan	77
3.13	Keterbatasan Penelitian	79
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN		80
4.1	Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	80
4.2	Elemen-Elemen <i>Wayfinding</i> Nipah Mall	81
A.	<i>Graphic Wayfinding</i>	81
B.	<i>Architectural Wayfinding</i>	97
4.3	Karakteristik Responden	110
4.4	Pengujian Kualitas Data variabel	112
4.4.1	Uji Validitas	112
4.4.2	Uji Reliabilitas.....	113
4.4.3	Uji Normalitas	113
4.5	Hasil Penelitian.....	114

4.5.1 Uji Regresi Linear Sederhana	114
4.5.2 Analisis Indikator Variabel	116
4.5.3 Distribusi Normal Berdasarkan Jumlah Kunjungan	146
4.6 Analisis Keterkaitan Teori dengan Hasil Penelitian	149
BAB V PENUTUP	160
5.1 Kesimpulan.....	160
5.2 Saran	161
Daftar Pustaka	163

Daftar Gambar

Gambar 1. Ilustrasi Penerapan Prinsip Universal Design pada Sistem <i>Wayfinding</i>	27
Gambar 2. Pencapaian Frontal	37
Gambar 3. Pencapaian Tersamar	37
Gambar 4. Pencapaian Spiral	38
Gambar 5. <i>Main Enterance</i> Nipah Mall.....	50
Gambar 6. Lokasi Penelitian	51
Gambar 7. Lokasi Nipah Mall	52
Gambar 8. Denah Ground Floor Nipah Mall	53
Gambar 9. <i>Segmometer</i>	69
Gambar 10. Alat Tulis.....	69
Gambar 11. Kamera Digital	70
Gambar 12. Alat Perekam	70
Gambar 13. <i>Hanging Sign</i> Nipah Mall	82
Gambar 14. <i>Directory Box</i> di Lantai G Nipah Mall	83
Gambar 15. Informasi <i>Retail</i> pada Layar <i>Directory Box</i> Lantai G	83

Gambar 16. <i>Directory Box</i> di Lantai 1 Nipah Mall	84
Gambar 17. Perletakan <i>Directory Box</i> Lantai 1	84
Gambar 18. Penanda Identitas Ruang di <i>Rest Area</i> (1)	85
Gambar 19. Penanda Identitas Ruang di <i>Rest Area</i> (2)	86
Gambar 20. Penanda Identitas Ruang di Toilet Gedung A.....	86
Gambar 21. Penanda Identitas Ruang di Toilet Gedung C	86
Gambar 22. Papan Identitas Pintu Darurat.....	88
Gambar 23. Papan Peringatan pada <i>Railing</i> Lantai UG.....	89
Gambar 24. Papan Peringatan pada Dinding Pembatas Lantai 2	89
Gambar 25. Simbol Dilarang Merokok di Nipah Mall	90
Gambar 26. Papan Peringatan Cara Menggunakan Eskalator yang Benar	91
Gambar 27. Denah Perletakan Elemen <i>Graphic Wayfinding</i> pada <i>Basement</i>	92
Gambar 28. Denah Perletakan Elemen <i>Graphic Wayfinding</i> pada Lantai LG.....	93
Gambar 29. Denah Perletakan Elemen <i>Graphic Wayfinding</i> pada Lantai G.....	94
Gambar 30. Denah Perletakan Elemen <i>Graphic Wayfinding</i> pada Lantai UG	95
Gambar 31. Denah Perletakan Elemen <i>Graphic Wayfinding</i> pada Lantai 1	96
Gambar 32. Logo Nipah Mall	97

Gambar 33. <i>Visual Identity</i> pada Titik <i>Drop-off</i> Utama Gedung Nipah Mall.....	98
Gambar 34. <i>Visual Identity</i> pada Titik <i>Drop-off</i> Sisi Kanan Nipah Mall	98
Gambar 35. Elemen <i>Landmark</i> pada Interior Nipah Mall	99
Gambar 36. Perbedaan Material pada Pola Lantai UG	100
Gambar 37. Perbedaan Material Lantai pada Toilet dan <i>Rest Area</i> (1).....	101
Gambar 38. Perbedaan Material Lantai pada Toilet dan <i>Rest Area</i> (2).....	102
Gambar 39. Lekuk Dinding pada <i>Rest Area</i> Lantai 1	103
Gambar 40. <i>Long Sight Line</i> pada Interior Nipah Mall	103
Gambar 41. Denah Perletakan Elemen <i>Architctural Wayfinding</i> pada <i>Basement</i>	105
Gambar 42. Denah Perletakan Elemen <i>Architctural Wayfinding</i> pada Lantai LG	106
Gambar 43. Denah Perletakan Elemen <i>Architctural Wayfinding</i> pada Lantai G	107
Gambar 44. Denah Perletakan Elemen <i>Architctural Wayfinding</i> pada Lantai UG.....	108
Gambar 45. Denah Perletakan Elemen <i>Architctural Wayfinding</i> pada Lantai 1 .	109
Gambar 46. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Kesetaraan Penggunaan	119

Gambar 47. Kemiringan Lantai untuk Pengunjung Berkebutuhan Khusus di Lantai LG	120
Gambar 48. Kemiringan Lantai dan <i>Ramp</i> untuk Pengunjung Berkebutuhan Khusus di Lobby Utama.....	120
Gambar 49. <i>Ramp</i> untuk Pengunjung Berkebutuhan Khusus di Lobby Belakang.....	121
Gambar 50. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Fleksibilitas Penggunaan	123
Gambar 51. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Sempel dan Sesuai Kebutuhan.....	125
Gambar 52. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Informatif	127
Gambar 53. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Antisipatif.....	129
Gambar 54. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Upaya Fisik Rendah Ketika Menertjemahkan.....	131
Gambar 55. Diagram Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Kebutuhan Terhadap Ukuran Ruang	133

Gambar 56. Diagram Efektivitas Sirkulasi Berdasarkan Identitas Area Sirkulasi	135
Gambar 57. Diagram Efektivitas Sirkulasi Berdasarkan Susunan Ruang Berdasarkan Kepentingan dan Fungsi Ruang	137
Gambar 58. Diagram Efektivitas Sirkulasi Berdasarkan Indikator Memberikan Pengalaman Positif yang Tak Terlupakan.....	139
Gambar 59. <i>Central Air Conditioner</i>	140
Gambar 60. Atap Struktur Membran dan <i>Space Frame Ball Join</i>	141
Gambar 61. Diagram Efektivitas Sirkulasi Berdasarkan Indikator Memberikan Pengalaman Positif yang Tak Terlupakan.....	144
Gambar 62. Distribusi Normal Kunjungan Pertama Kali	147
Gambar 63. Distribusi Normal Kunjungan Kedua Kali.....	147
Gambar 64. Distribusi Normal Kunjungan Ketiga Kali	148
Gambar 65. Distribusi Normal Kunjungan Lebih dari Tiga Kali.....	148

Daftar Tabel

Tabel 1. Prinsip Desain Universal Sistem <i>Wayfinding</i>	25
Tabel 2. Penelitian Terkait	43
Tabel 3. Waktu Penelitian	54
Tabel 4. Definisi Operasional Variabel.....	60
Tabel 5. Teknik Pengumpulan Data Penelitian Lapangan	67
Tabel 6 Instrumen Dan Teknik Pengumpulan Data.....	71
Tabel 7. Kategori Penilaian Variabel Penelitian	76
Tabel 8. Klasifikasi Responden Berdasarkan Jumlah Kunjungan.....	110
Tabel 9. Klasifikasi Responden Berdasarkan Jenis Kelamin	111
Tabel 10. Klasifikasi Responden Berdasarkan Pekerjaan.....	111
Tabel 11. Hasil Uji Validitas Butir Kuesioner	112
Tabel 12. Hasil Uji Reabilitas	113
Tabel 13. Hasil Uji Normalitas.....	113
Tabel 14. Pengaruh Kedua Variabel Berdasarkan Nilai Signifikasi.....	114
Tabel 15. Pengaruh Kedua Variabel Berdasarkan Nilai t_{hitung}	115
Tabel 16. Pengaruh Kedua Variabel Berdasarkan Nilai R dan R Square	116

Tabel 17. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Kesetaraan Penggunaan	118
Tabel 18. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Fleksibilitas Penggunaan	122
Tabel 19. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Sempel dan Sesuai Kebutuhan.....	124
Tabel 20. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Informatif	126
Tabel 21. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Antisipatif.....	128
Tabel 22. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Upaya Fisik Rendah Ketika Menerjemahkan.....	130
Tabel 23. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Kebutuhan Terhadap Ukuran Ruang	132
Tabel 24. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Identitas Area Sirkulasi.....	134
Tabel 25. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Susunan Ruang Berdasarkan Kepentingan dan Fungsi Ruang	136
Tabel 26. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Kenyamanan Lingkungan.....	138

Tabel 27. Distribusi Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> Berdasarkan Indikator Memberikan Pengalaman Positif yang Tak Terlupakan	143
Tabel 28. Distribusi Hasil Olah Data Kuesioner Pengaruh Penerapan Sistem <i>Wayfinding</i> terhadap Efektivitas Sirkulasi di Nipah Mall	145
Tabel 29. Rangkuman Hasil Analisis Indikator Variabel	153

Daftar Bagan

Bagan 1. Alur Pikir Penelitian.....	19
Bagan 2. Kerangka Teori Proses <i>Wayfinding</i> dan Orientasi	29
Bagan 3. Kerangka Pikir Penelitian.....	47

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Era yang semakin maju saat ini memberikan banyak pengaruh kepada manusia. Berkembangnya sebuah kota secara langsung berdampak pada peningkatan kebutuhan manusia. Perkembangan ini sangat memicu pertumbuhan pembangunan fasilitas kota dari segala aspek, seperti permukiman, perkantoran, pendidikan, peribadatan dan pusat bisnis. Menyadari kebutuhan masyarakat yang semakin kompleks, pihak pemerintah maupun swasta di Kota-kota besar di Indonesia telah melakukan berbagai upaya. Salah satunya, semakin pesat pembangunan tempat-tempat dengan fungsi yang beragam, tidak hanya bertujuan untuk memenuhi kebutuhan tetapi juga memberikan kemudahan akses kepada masyarakat.

Belakangan ini, banyak proyek pembangunan gedung di berbagai titik di pusat perkotaan Kota Makassar. Sebagai kota yang terus berkembang, salah satu fungsi bangunan yang tengah gencar dibangun ialah pusat perbelanjaan. Langkah pembangunan ini dimaksudkan sebagai bentuk keseriusan dalam menyikapi kebutuhan masyarakat akan fasilitas komersial. Ketersediaan bangunan-bangunan pusat perbelanjaan sangat memudahkan kebutuhan berbelanja masyarakat di satu tempat saja.

Berada di tempat-tempat baru sering kali membutuhkan kemampuan adaptasi penggunaannya termasuk aspek hubungan ruang dalam gedungnya.

Organisasi antar ruang agar dapat dimengerti dengan mudah oleh penghuninya adalah bagian dari rancangan arsitektur. Oleh karena itu, merancang penunjuk arah (*wayfinding*) adalah tantangan bagi perencana dalam membantu pengguna gedung mencapai ruang yang ditujunya. Dalam memecahkan masalah ini, pendekatan yang dapat dilakukan adalah mengidentifikasi sistem *wayfinding* dan menganalisis arah sirkulasi pada bangunan telah yang ada kemudian dievaluasi dari segi efektivitas fungsionalnya.

Seiring dengan perkembangan zaman, pola hidup masyarakat kini bergerak ke arah yang lebih praktis dan efisien. Salah satunya dapat dilihat dengan adanya sistem *wayfinding* yang telah berada di beberapa tempat. Dapat dibayangkan betapa sulitnya pergerakan manusia di suatu pusat perbelanjaan tanpa dilengkapi sistem *wayfinding*. Oleh karena itu, sistem *wayfinding* telah banyak dipraktikkan di beberapa pusat perbelanjaan yang telah dirasa cukup memberikan informasi yang sesuai bagi pengunjungnya.

Wayfinding dibuat untuk memudahkan proses perpindahan penghuni dari satu titik ke titik yang diinginkan secara efektif. Lebih spesifik, *wayfinding* adalah proses mengidentifikasi titik keberadaannya saat itu dan mengetahui bagaimana cara mencapai lokasi yang diinginkan dengan mudah dan cepat (Brunye', Mahoney, Gardony, & Taylor, 2010; Fewings, 2001). Dengan tersedianya fasilitas *wayifnding* pengguna gedung dapat dengan mudah menemukan arah menuju titik yang hendak dituju.

Pusat perbelanjaan adalah sekelompok kesatuan bangunan komersial yang dibangun dan didirikan pada lokasi yang direncanakan, dikembangkan, dimulai

dan diatur menjadi sebuah kesatuan operasi (*operating unit*) , berhubungan dengan lokasi, ukuran, tipe toko dan area perbelanjaan dari unit tersebut. Unit ini juga menyediakan parkir yang dibuat berhubungan dengan tipe dan ukuran total dari toko-toko. (Urban Land Institute. 1977.) Pengertian yang lain menyebutkan ; Pusat perbelanjaan adalah suatu tempat kegiatan pertukaran dan distribusi barang dan jasa yang bercirikan komersial, melibatkan waktu dan perhitungan khusus dengan tujuannya adalah memetik keuntungan. (Gl'uen, Victor. 1973) Secara umum pusat perbelanjaan mempunyai pengertian sebagai 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 berekreasi (relax). (Bendington, 1982 : P.28)

Sistem *wayfinding* di sebuah pusat perbelanjaan merupakan salah satu prasarana yang harus diperhatikan sungguh-sungguh oleh pihak pengelola agar pengunjung dapat berpindah dari satu titik ke titik yang diinginkan dengan jelas dan terarah sehingga waktu dan energi pengunjung menjadi lebih efisien. Di samping itu, sistem *wayfinding* pada pusat perbelanjaan dapat memudahkan proses evakuasi bila terjadi bencana.

Nipah Mall Makassar telah mengaplikasikan beberapa jenis *wayfinding* yang memudahkan pengunjung menemukan titik yang dituju. Nipah Mall dapat dikategorikan sebagai bangunan dengan garis interior yang bersifat dinamis, sehingga penerapan bentuk yang baru di Kota Makassar ini, menimbulkan banyak kemungkinan dalam menginterpretasikan jalan menuju destinasi

tertentu. Kesan dinamis ini memberikan kesan kompleks bagi pengunjung awam.

Oleh karena itu, penulis mengambil studi kasus di Nipah Mall. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis penerapan sistem *wayfinding* pada *mall* tersebut agar dapat menambah pemahaman dan wawasan berbagai pihak. Dengan demikian, penelitian ini berjudul Evaluasi Sistem *Wayfinding* di Nipah Mall.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis menemukan adanya keterbatasan pemahaman mengenai sistem *wayfinding* serta pentingnya penerapan fasilitas ini. Adapun pertanyaan terkait masalah yang ditemukan adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan sistem *wayfinding* di Nipah Mall?
2. Bagaimana pengaruh *wayfinding* terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang berjudul “Evaluasi Sistem *Wayfinding* di Nipah Mall” adalah:

1. Mengevaluasi penerapan sistem *wayfinding* di Nipah Mall

2. Mengetahui pengaruh sistem *wayfinding* terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall.

1.4 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian diharapkan dapat berguna dalam proses pemecahan masalah terkait. Melalui penelitian ini, penulis berharap berbagai pihak dapat menggunakannya sebagai bahan pertimbangan maupun solusi demi rancangan penunjuk arah sebagai media navigasi yang lebih baik bagi kemudahan sirkulasi pengguna gedung. Adapun penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat antara lain:

1. Bagi ranah ilmu arsitektur: memperluas wawasan dalam bidang arsitektur khususnya peran penting *wayfinding* di tempat umum.
2. Bagi praktisi arsitektur: menambah pengetahuan serta dapat memberi kontribusi sebagai acuan dan bahan pertimbangan terhadap pengembangan penelitian terkait lainnya.

1.5 Hipotesis Penelitian

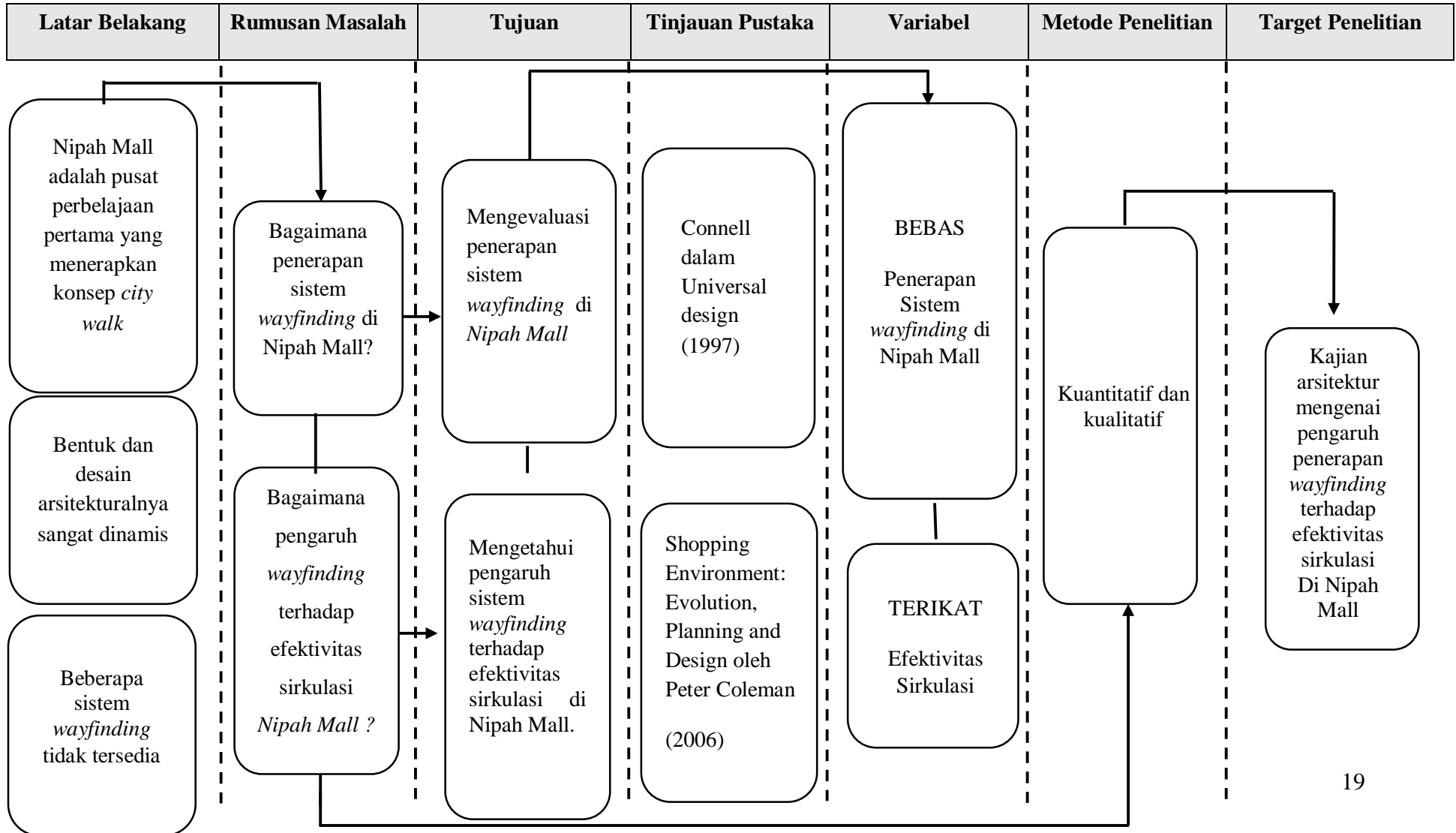
Ha : Ada pengaruh penerapan *wayfinding* terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall.

Ho : Tidak ada pengaruh penerapan *wayfinding* terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall.

1.6 Ruang Lingkup Pembahasan

1. Pengkajian studi literatur mengenai persyaratan penerapan elemen-elemen sistem *wayfinding* dan efektivitas sirkulasi
2. Pengkajian studi kasus terkait penerapan sistem *wayfinding* dan pengaruhnya dalam memberikan efektivitas sirkulasi interior kepada pengunjung Nipah Mall.

1.7 Alur Pikir Penelitian



Bagan 1 Alur Pikir Penelitian

1.8 Sistematika Penelitian

Penulisan ini dilakukan dengan menggunakan metode pengkajian teori-teori pada studi kepustakaan. Kajian tersebut lalu dihubungkan dengan pengamatan dan studi kasus menurut kajian teori, dan selanjutnya akan dianalisis sehingga dapat menghasilkan kesimpulan.

- Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi penjelasan mengenai latar belakang penulisan, permasalahan, tujuan penulisan, manfaat penulisan, ruang lingkup penulisan dan sistematika penulisan.

- Bab II Studi Literatur

Bab ini berisi tentang teori analisis, teori *wayfinding*, teori pusat perbelanjaan serta keterkaitan teori-teori tersebut pada efektivitas kebutuhan pola sirkulasi dan akses pengguna gedung.

- Bab III Metode Penelitian

Bab ini berisi tentang penjelasan studi kasus yang berupa tinjauan pengamatan secara umum. Pembahasannya yakni mengenai jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, objek penelitian, fokus amatan, unit amatan dan metode penentuan objek amatan, keterbatasan penelitian, instrumen penelitian lapangan, jenis dan sumber data penelitian, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data, teknik analisis data dan validasi serta keterandalan data.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Teori *Wayfinding*

Konsep *wayfinding* telah ada sejak abad ke-16. Awalnya *wayfinding* dimaksudkan “*wayfaring*” yang berarti berjalan kaki dari dan menuju tempat tertentu (Arthur & 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 ini terus berkembang berdasarkan pengalaman pribadi, bukti empiris dan kedudukan kompleksitas lingkungannya.

Lynch, seorang arsitek dan perencana asal Amerika, mempublikasikan buku pertama mengenai *wayfinding* pada tahun 1960. *The Image of the City*, menggambarkan *wayfinding* dari perspektif perkotaan. Ia menggunakan konsep orientasi spasial dan peta kognitif. Konsep ini ditujukan kepada kemampuan orang awam dalam menggambarkan lingkungan fisik melalui mentalnya. Lynch selanjutnya menjelaskan bahwa pengamatan ini didasarkan pada komponen-komponen lingkungan seperti jalan, batas, *landmark* dan distrik. Berbagai konsep dan komponen ini membentuk dasar teori *wayfinding* yang hingga saat ini digunakan.

Pada awal tahun 1970, dua orang psikolog lingkungan, Rogers Downs dan David Stea, menambahkan gagasannya pada argumen Lynch bahwa proses dasar seperti persepsi lingkungan, proses pengambilan keputusan dalam

menentukan arah harus dipertimbangkan dalam keberhasilan orientasi spasial. Mereka berpendapat bahwa memahami gerakan pengguna fasilitas *wayfinding* dalam lingkungan yang kompleks dapat menambah argumentasi dari definisi *wayfinding*.

Selanjutnya, pada tahun 1980, seorang arsitek dan psikolog lingkungan, Romedi Passini, menggambarkan *wayfinding* dari perspektif lingkungan sekitar bangunan. Dalam menambahkan informasi yang ditekankan Lynch, Downs, dan Stea, Passini merasa perlu menggunakan bukti empiris berupa wawancara dan pengamatan untuk mendapat umpan balik dari pengguna fasilitas *wayfinding*. Diskusi ini dapat membantu mengidentifikasi masalah yang dialami orang-orang saat berada di lingkungan yang kompleks, termasuk peta dan tanda yang tidak tercantum, kekeliruan saat evakuasi darurat dan batas akses. Pembatas aksesibilitas ini dapat berupa fisik, psikologis, maupun sensoris, semuanya dapat mengurangi keleluasaan dalam lingkungan yang kompleks. Passini selanjutnya 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.

2.1.1 Pengertian *Wayfinding*

Secara epistemologi, *wayfinding* berasal dari 2 kata yaitu *way* dan *find*. Menurut Oxford Living Dictionary, kata *way* merupakan kata

benda berarti "a road, track, or path for travelling along" dan *find* merupakan kata kerja yang memiliki arti "discover or perceive by chance or unexpectedly". Sehingga sekilas *wayfinding* dapat diartikan sebagai proses menemukan arah ke suatu lokasi atau titik yang dituju.

Terdapat beberapa pandangan yang dikemukakan para ahli mengenai definisi *wayfinding*.

- Menurut Golledge (1999), *wayfinding* merupakan proses menentukan dan mengikuti sebuah jalan atau rute antara titik awal dan tujuan. *Wayfinding* merupakan aktivitas yang terarah, memiliki tujuan, dan dilatari oleh motivasi dan bisa dilihat sebagai bukti dari tindakan dalam lingkungan.
- Menurut Montello (2005) menyebutkan bahwa *wayfinding* adalah pergerakan seseorang dalam lingkungan yang mengarah pada tujuan dan direncanakan dalam suatu cara yang efisien.
- Tujuan utama dari *wayfinding* pada manusia adalah untuk menemukan jalan secara akurat dari suatu tempat ke tempat lain (Gluck, 1991).
- Passini menjelaskan peran *wayfinding* terdiri atas tiga aktivitas yaitu pemrosesan informasi (berupa pengalaman sebelumnya maupun peta), perencanaan tindakan (pemilihan rute yang akan diambil, bergerak menuju *landmark*, maupun mengambil jalan pintas), dan tindakan sebagai bagian dari realisasi keputusan.
- *Wayfinding* juga merujuk pada set arsitektural dan/elemen desain yang membantu orientasi tersebut (Polynesian Voyaging Society, 2009).

Dari penjelasan diatas, *wayfinding* dapat disimpulkan sebagai suatu proses manusia bernavigasi dan mengorientasikan diri dalam ruang fisik. Proses tersebut mencakup usaha manusia memperoleh, menetapkan, dan menemukan serangkaian jalur yang akan dilalui untuk berangkat dari satu tempat menuju ke tempat lain.

2.1.2 Prinsip Sistem *Wayfinding*

Downs dan Stea (1973) mengemukakan bahwa *wayfinding* dapat diklasifikasikan ke dalam 4 proses tahapan, yaitu:

- Orientasi: ketika seseorang berada di suatu titik tertentu
- Pemilihan rute: memilih rute yang akan menuntun ke tujuan yang diinginkan
- Kontrol rute: kontrol yang tetap bahwa individu akan mengikuti rute yang telah dipilih; dan
- Pengakuan tujuan: individu menyadari ketika ia sampai di tempat tujuannya.

Downs dan Stea juga memberikan sebuah kerangka yang menentukan keberhasilan sistem *wayfinding*. Sistem *wayfinding* yang berhasil adalah yang dapat membantu seseorang mengenali titik awal lokasi ia berada, semudah akses ketika ia datang. Kekuatan sebuah sistem bergantung pada rasa percaya seseorang bahwa ia berada di arah yang tepat dan dapat mengorientasikan diri mereka sendiri dalam ruang tertentu. Downs dan Stea (1973) juga mengemukakan bahwa sistem *wayfinding* yang berhasil

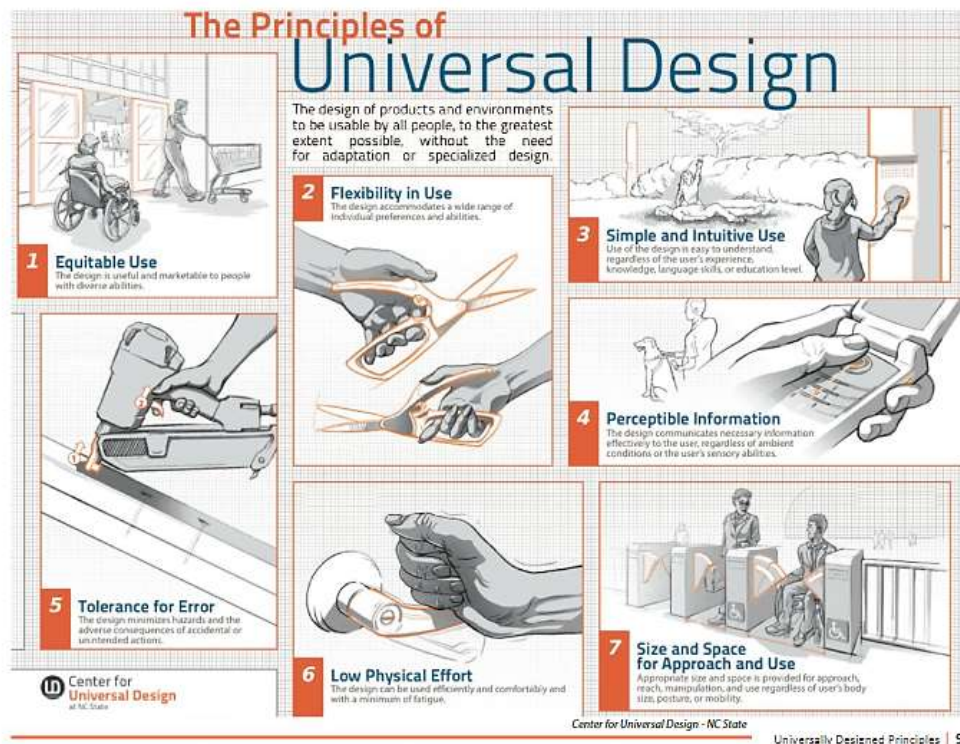
memungkinkan seseorang mengidentifikasi titik-titik yang berpotensi terjadi bahaya dan menyelamatkan diri dalam keadaan darurat dengan aman.

Mendesain sebuah lingkungan, baik itu gedung, taman atau kota adalah bagian yang dapat dipisahkan dari *wayfinding*. Desain yang baik membangun pemahaman mengenai lingkungan dan membantu pengguna menemukan cara agar tetap merasa terarah. Connell (1997) mengemukakan prinsip desain universal, pada tabel 1, dalam upaya mengarahkan para desainer, teknisi dan arsitek bahwa lingkungan tidak hanya fungsional namun juga kondusif terhadap *wayfinding*.

Tabel 1. Prinsip Desain Universal Sistem *Wayfinding*

Prinsip	Arahan untuk pedoman desain
<i>Equitable use</i> (Kesetaraan Penggunaan)	Desain yang bermanfaat dan dapat diaplikasikan ke berbagai kemampuan individu
<i>Flexibility in design</i> (Fleksibilitas Desain)	Desain menampung berbagai jenis preferensi dan kemampuan individu
<i>Simple and intuitive use</i>	Fungsi desain mudah dimengerti, terlepas dari pengetahuan, pengalaman, kemampuan berbahasa, atau tingkat konsentrasi pengguna

(Simpel dan Sesuai Kebutuhan)	
<i>Perceptible information</i> (Informatif)	Desain menyampaikan informasi yang dibutuhkan secara efektif, terlepas dari kondisi sekitar atau kemampuan sensoris pengunjung
<i>Tolerance for error</i> (Antisipatif)	Desain meminimalkan bencana dan konsekuensi kerugian yang ditimbulkan oleh kecelakaan atau bahaya lainnya
<i>Low physical effort</i> (Upaya Fisik Rendah Ketika Menerjemahkan)	Desain dapat digunakan secara efisien dan nyaman dengan kelelahan yang minimal
<i>Size and space for approach and use</i> (Kebutuhan terhadap Ukuran dan Fungsi Ruang)	Kesesuaian ukuran dan jarak berguna bagi pendekatan, pencapaian, arahan dan penggunaan terlepas dari ukuran tubuh, postur atau mobilitas pengguna.



Gambar 1: Ilustrasi Penerapan Prinsip Universal Design pada Sistem *Wayfinding*

2.1.3 Komponen *Wayfinding*

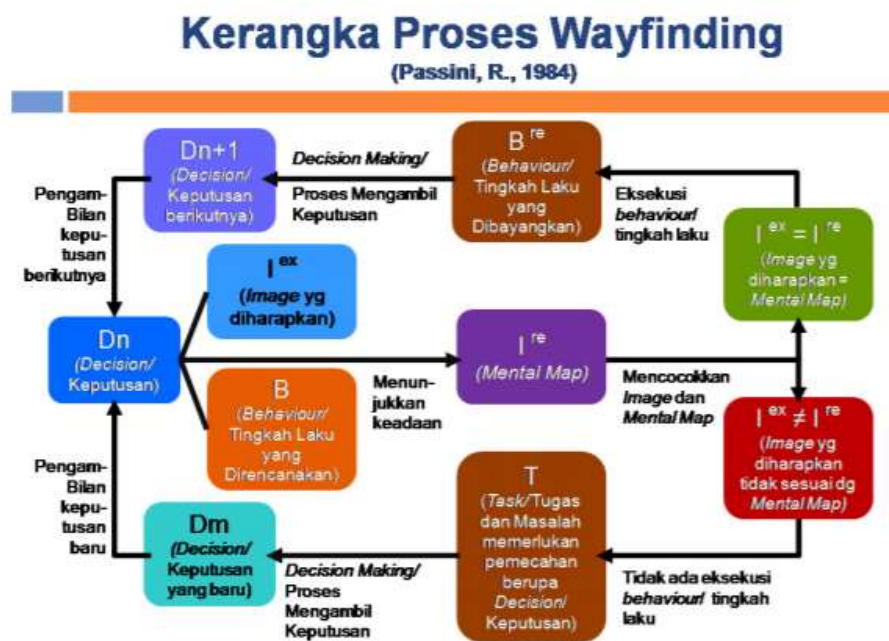
Passini (1984) mengungkapkan bahwa dalam proses *wayfinding* terdapat tiga masalah yang penting untuk dipecahkan yaitu, pemrosesan informasi, pengambilan keputusan tindakan aksi. Sehingga dalam proses *wayfinding* tersebut dibutuhkan kemampuan kognitif yang dirangkum oleh Passini (1984) menjadi komponen-komponen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

- *Wayfinding Task* (Tujuan *wayfinding*), ialah untuk mencapai suatu lokasi pada waktu yang diperkirakan atau diinginkan.

- *Environmental Information* (Informasi dari Lingkungan), informasi ini dapat berupa *signs, directions, maps and cues from natural or man-made environment* (tanda-tanda, direktori-direktori, peta-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 jelas membantu individu untuk mengenal lingkungannya dan membandingkan dengan pemikirannya serta mengambil keputusan aksi menemukan jalan
- *Cognitive Processing* (Ingatan Kognitif), yang terkait dengan *Information Processing*, juga 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. Keputusan ini biasanya berjenjang dan memperhatikan konteks proses *wayfinding*.

2.1.4 Proses Wayfinding

Passini (1984) menjelaskan proses *wayfinding*, bahwa seseorang individu memiliki sebuah *expected image* (image/citra yang diharapkan) dan *behaviour* (tingkah laku yang direncanakan). Kedua hal tersebut merupakan dasar dari proses pengambilan keputusan. *Expected Image* dapat merupakan bayangan mengenai tempat tujuan atau perjalanan itu. Proses ini dilakukan dengan mencocokkan *expected image* (I^{ex}) dengan *mental map* (I^{re}).



Bagan 2. Kerangka Teori Proses *Wayfinding* dan Orientasi

Mental Map tersebut merupakan kondisi lingkungan yang diamatinya dari lingkungan. Jika *expected image* (I^{ex}) dengan *mental map* (I^{re}) maka individu akan melakukan tindakan yang direncanakan tersebut. Sebaliknya jika tidak, ia akan merencanakan tindakan lain yang

dapat membantunya untuk mencapai tempat yang ditujunya. Sehingga sebenarnya dalam proses ini terlihat adanya interaksi antar manusia, proses persepsi dan elemen lingkungan sekitarnya. Proses tersebut tidak dapat dikategorikan, tetapi saling mempengaruhi.

Passini (1984) menjelaskan, bahwa untuk menciptakan *wayfinding* dan *orientation system* yang efektif diperlukan 7 langkah yaitu:

1. *Wayfinding Tasks* atau menetapkan tujuan menemukan jalan, pertama dapat dilakukan dengan menganalisis program kegiatan atau program ruang, kemudian melakukan pengelompokan berdasarkan zona destinasi yang disusun berdasarkan kesamaan karakteristik atau peta kognisi pengguna.
2. *User Profile* atau menganalisis profil pengguna diperlukan untuk mengetahui tingkat pengetahuan pengguna secara umum, permasalahan aksesibilitas secara umum dan proses pengolahan informasi.
3. *Wayfinding Conditions* atau meneliti tingkat kesulitan dan menemukan jalan, diperlukan untuk melihat efektivitas sistem yang ada, melihat kekayaan pengalaman menemukan jalan, atau melihat suasana yang diperlukan oleh setiap tujuan, misalnya: *emergency* (tingkat darurat), *resolute* (kegiatan pasti) atau *recreational* (kegiatan rekreasi).

4. *Design Requirements* atau menganalisis dan menentukan kebutuhan desain, tindakan ini diperlukan untuk menghasilkan spesifikasi desain berdasarkan kombinasi kondisi tujuan dan individu pencarian jalan. Kombinasi ini akan berbeda untuk *major traffic flow* (jalur utama sirkulasi), *special attention for particular groups* (kebutuhan khusus untuk kelompok pengguna tertentu) dan *emergency* (kebutuhan darurat).
5. *Wayfinding Solutions* atau menyusun sebuah desain *wayfinding system*, berkaitan dengan pengadaan sistem informasi untuk mendukung proses pengambilan keputusan dalam menemukan jalan (*decision making for wayfinding process*). Pada tahap ini tindakan yang diinginkan diproyeksikan untuk menghasilkan rute-rute yang dapat dipilih (*chosen routes*) dan diagram keputusan (*decision diagrams*). Hal ini dilakukan dengan menggunakan urutan tindakan berdasarkan pengamatan perilaku atau simulasi terhadap konsep *wayfinding*.
6. *Supportive Informations* atau mengumpulkan detail informasi, diperlukan untuk setiap alternatif konsep yang dihasilkan. Hal ini dilakukan dengan merencanakan elemen arsitektural (spasial) dan sistem grafis. Gaya menemukan jalan, kebutuhan pengguna khusus, kondisi *wayfinding* juga dipertimbangkan.
7. *Design Solutions* atau menyusun sebuah desain bangunan atau sistem grafis dilakukan untuk menyempurnakan konsep di atas dengan

memperhatikan seluruh jalur pergerakan pada sistem transportasi utama.

Hunter (*Center for Inclusive Design and Environment Access* [Center for IDEA], 2010) menjelaskan bahwa proses menemukan jalan (*wayfinding process*) terdiri dari dua isu yaitu isu arsitektur dan grafis. Tim tersebut harus melakukan empat tahapan proses:

- *Identifying and marking spaces* (identifikasi dan menandai ruang);
- *Grouping spaces* (mengelompokkan ruang-ruang);
- *Linking and organising spaces* (menghubungkan dan mengorganisir ruang);
- *Communicating this information to the user* (mengkomunikasikan informasi terhadap pengguna)

2.1.5 Faktor yang mempengaruhi *wayfinding*

Dapat disimpulkan dari Passini (1984) dan *Center for IDEA* (2010) bahwa *wayfinding and orientation system* harus direncanakan secara baik dengan memperhatikan faktor-faktor yang mempengaruhi *wayfinding* dan proses orientasi sebagai berikut:

1. Kemampuan individu manusia berbeda-beda untuk menemukan jalan dan berorientasi, berdasarkan hasil studi komparasi yang dilakukan Tanuwidjaja (2012), menyimpulkan bahwa insting manusia untuk menemukan arah 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*. Hal persepsi dan kognisi ternyata sangat berkaitan dengan *wayfinding* dan *orientation skill* serta 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 terdapat tiga jenis *environmental information* yang diperlukan untuk menemukan jalan atau *wayfinding* yaitu:
 - *Architectural Wayfinding Element*, yang dapat membantu proses *wayfinding* yaitu penanda-penanda dari lingkungan binaan. Arthur dan Passini (1992) juga menambahkan, kegagalan lainnya seperti pola sirkulasi yang membingungkan, fitur arsitektur yang berulang, perbedaan antara artikulasi eksterior dan interior, *entrance* yang tidak dapat dibedakan satu dari yang lain. Demikian menurut Passini (1984), yang menemukan bahwa kesulitan *wayfinding* disebabkan karena rute-rute yang bersifat *culdesacs*, jalur-jalur paralel yang sulit dikenal, pertemuan sudut tumpul dan jarak yang berjauhan satu sama lain. Menurut Craig Gaulden

Davis, elemen *wayfinding* yang arsitektural dapat dikelompokkan sebagai berikut:

1. *Visual Identity*

Identitas visual dapat diciptakan melalui perubahan warna, penanda identitas lokasi menggunakan elemen grafis berukuran besar atau *landmark* yang dapat mengorientasikan pengunjung. Hal utama dalam mencapai identitas visual adalah pencahayaan buatan dan perpaduan warna. Lalu kemudian penyajian kata-kata.

2. *Landmark*

Strategi pengaplikasian sistem *wayfinding* sangat beragam tergantung ruang dan jenis bangunan. Tempat komersial, seperti *mall*, didesain untuk dijelajahi dan dikunjungi berulang kali. Pengunjung *mall* dapat mengunjungi *retail-retail* dengan atau tanpa urutan spesifik sehingga diperlukan objek untuk mengorientasi kembali melalui gaya desain sirkulasi dan lobi.

3. *Well-ordered Plan*

Jumlah pilihan destinasi yang berlebihan pada penunjuk arah, sekalipun didesain dengan baik, dapat membingungkan pengunjung khususnya pada kunjungan yang pertama kali. Oleh karena itu, dibutuhkan strategi dalam menciptakan keteraturan urutan perpindahan pengunjung. Salah satunya

ialah dengan mengurangi titik-titik potong dalam interior bangunan. Selain itu, elemen lantai dan dinding dapat diberi perpaduan warna, pencahayaan buatan serta dimensi sirkulasi yang kontras dengan sekitarnya. Misalnya, perbedaan material pada pola lantai, perbedaan warna dan material dinding serta lekuk bangunan pada titik *drop off*.

4. *Long sight line*

Sistem *wayfinding* yang baik ialah yang memastikan luas jarak pandang pengunjung. Jarak pandang yang luas dan panjang artinya pengunjung dapat melihat titik/area lain disekitarnya sehingga menciptakan rasa penasaran untuk mengeksplorasi titik lain tersebut.

- *Signage System*, yang terintegrasi dengan lingkungan binaan diperlukan untuk membantu proses *wayfinding*. Passini (1984) menyebutkan tiga jenis sistem tanda yang perlu ada, yaitu:
 1. *Directional Signs* (Penanda Arah/Jurusan)
 2. *Identification Signs* (Penanda Identifikasi Tempat)
 3. *Reassurance Signs* (Penanda Keamanan)
- *Other Sensory Information* atau sensor atau rangsangan informasi dalam bentuk lain.

2.2 Tinjauan Efektivitas Sirkulasi

2.2.1 Pengertian Sirkulasi

Sirkulasi menurut Kim W Todd mempunyai pengertian gerakan dari orang-orang atau benda-benda yang diperlukan oleh orang-orang melalui sebuah tapak. Sirkulasi pada dasarnya merupakan pergerakan atau kegiatan, bisa juga diartikan sebagai peredaran atau perputaran. Adapun definisi sirkulasi adalah sebagai berikut:

- Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (Sugono, 2008:1361), sirkulasi adalah suatu peredaran.
- Menurut Ching (2008), sirkulasi dapat diartikan sebagai pergerakan melalui ruang dengan tali yang terlihat sehingga dapat menghubungkan ruang-ruang suatu bangunan atau suatu deretan ruang dalam maupun ruang luar secara bersama di mana jalur pergerakan dianggap sebagai elemen penyambung. Sehingga dapat disimpulkan bahwa sirkulasi yaitu pergerakan orang-orang atau benda pada suatu ruang yang saling terhubung pada suatu ruang secara bersama.
- Cryill M. Haris (1975) menyebutkan bahwa sirkulasi merupakan suatu pola lalu lintas atau pergerakan yang terdapat dalam suatu area atau bangunan. Di dalam bangunan, suatu pola pergerakan membutuhkan keluwesan, pertimbangan ekonomis, dan fungsional.
- Dewar & Watson (1990) menyebutkan bahwa sirkulasi terbagi menjadi 2 yaitu, sirkulasi utama dan sirkulasi sekunder, di mana

sirkulasi utama memiliki lebar jalan mencapai 3-4 meter dan sirkulasi sekunder mencapai 1,5-2 meter.

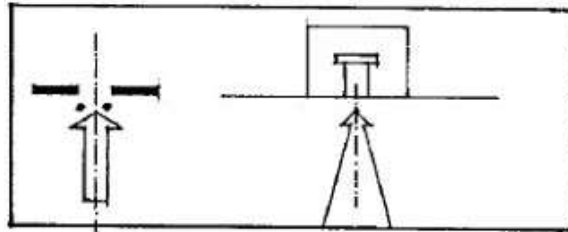
2.2.2 Unsur-unsur Sirkulasi

Adapun unsur-unsur pada sirkulasi menurut Ching (2008), yaitu:

1. Pencapaian

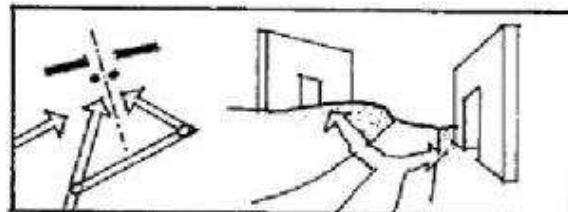
Pendekatan sebuah bangunan dan jalan masuknya mungkin berbeda-beda dalam waktu tempuh, dari beberapa langkah menuju ruang-ruang singkat hingga suatu jalur panjang dan berkelok-kelok.

- a. Frontal, merupakan pencapaian yang mengarah langsung menuju ke suatu tempat masuk, melalui sebuah jalan yang merupakan sumbu lurus.



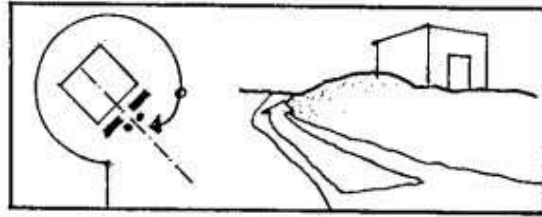
Gambar 2. Pencapaian Frontal

- b. Tersamar/samping adalah pencapaian dengan cara mengalihkan ke lain jurusan pencapaian yang tidak langsung.



Gambar 3. Pencapaian Tersamar

- c. Spiral, merupakan pencapaian dengan cara berputar sehingga mengelilingi bangunan.



Gambar 4. Pencapaian Spiral

2. Pintu Masuk

Pintu masuk merupakan awal dimulainya suatu sirkulasi di dalam bangunan. Sehingga dalam merancang pintu masuk harus memperhatikan letak dan bentuk rancangan. Rancangan pintu masuk dapat dibuat dalam berbagai macam bentuk pelubang dinding, yaitu: dapat dibentuk lebih lebar, lebih sempit, lebih tinggi atau lebih rendah. Dapat pula berupa cekungan ataupun tonjolan, penambahan elemen dekoratif bahkan dapat dibuat rata dengan dinding tapi tetap ada suatu aksen tertentu sebagai tanda keberadaan suatu pintu masuk (Ching, 2008:250).

3. Siklus Horizontal

Menurut Ching (2008:250) sirkulasi yang terjadi pada bangunan berlantai satu hanya sirkulasi berarah horizontal saja. Beberapa sirkulasi horizontal di dalam bangunan yang sering dijumpai yaitu:

- Terbatas (koridor tertutup), merupakan suatu koridor yang sisi samping kiri, kanan dan plafonnya masif

- Terbuka pada salah satu sisi, bangunan yang memiliki teras lebar yang digunakan untuk jalur sirkulasi
- Terbuka pada kedua sisi, untuk mencapai kesan luasan lebar.

Bentuk ruang sirkulasi bervariasi menurut:

- Batas-batasnya didefinisikan
- Bentuknya berkaitan dengan bentuk ruang yang dihubungkan
- Kualitas skala, proporsi, pencahayaan dan pemandangan di artikulasikan
- Pintu-pintu membuka
- Bagaimana menangani perubahan ketinggian dengan menggunakan tangga dan ram.

4. Rambu-rambu

Sebagai penunjuk arah, rambu-rambu biasanya dipakai hanya pada bagian penting suatu bangunan (ruang utama). Penggunaan rambu-rambu biasanya pada bangunan-bangunan publik seperti rumah sakit, bandara dan sebagainya

5. Konfigurasi Bentuk Jalan

Sifat konfigurasi bentuk jalan mempengaruhi atau dipengaruhi oleh pola organisasi ruang. Persimpangan atau perlintasan jalan selalu merupakan pengambilan keputusan bagi orang yang mendekatinya. Kontinuitas dan skala dari masing-masing jalan pada sebuah persimpangan dapat menolong kita membedakan antara jalan utama menuju ruang utama dan jalan sekunder menuju ruang

sekunder. Konfigurasi bentuk jalan dapat memperkuat organisasi ruang dengan menyejajarkan polanya atau dapat berbeda dengan organisasi ruangnya. Menurut Ching (2008:265) konfigurasi bentuk jalan dibagi menjadi enam, yaitu:

1. Linear
2. Radial
3. Spiral
4. Grid
5. Jaringan
6. Komposit

2.2.3 Persyaratan efektivitas sirkulasi

Teori persyaratan sirkulasi secara kualitatif menurut Peter Coleman (2006), yaitu sebagai berikut:

1. Identitas area sirkulasi (mempertimbangkan perbedaan di masing-masing area sirkulasi sehingga dapat dikenali identitasnya)
2. Susunan ruang berdasarkan kepentingan dan fungsi ruang (Menetapkan hirarki yang jelas antara ruang sirkulasi yang berbeda sesuai dengan kepentingan relatif dan fungsi ruang)
3. Kenyamanan lingkungan (menyediakan perlindungan dari cuaca dan membentuk lingkungan yang nyaman sebagai perbaikan dari suhu lingkungan eksternal)
4. Menyediakan fasilitas pendingin (*chilled*) di musim panas
5. Menyediakan fasilitas pemanas (*heated*) di musim dingin

6. Pemeliharaan (membangun rasa kesejahteraan dari lingkungan yang dibuat dan dipelihara dengan baik)
7. Memberikan pengalaman positif yang tak terlupakan
 - a. Kualitas dan proporsi umum ruang
 - b. Menyediakan ruang yang memfasilitasi pertemuan informal untuk umum, termasuk:
 - Tempat pertemuan dapat teridentifikasi
 - Menyediakan fasilitas tempat duduk
 - Ruang untuk pertemuan, acara, pertunjukan, dan pameran musiman
 - Ruang untuk tempat meja dan kursi yang memungkinkan adanya *street café* dan *street dining*
 - c. Mendorong pengunjung untuk tinggal lebih lama
 - Menyediakan ruang (tempat duduk) untuk pertemuan informal
 - Memiliki kualitas detail dan *finishing* elemen interior yang dapat meminimalkan pemeliharaan
 - Menggabungkan beberapa aspek pekerjaan tangan yang diintegrasikan ke dalam *finishing* (plakat dekoratif, motif dan dekorasi)
 - Memasukkan elemen-elemen karya seni (*artwork*) (berdiri sendiri maupun tergabung dengan elemen interior)
 - Menyediakan fitur mal publik (jam, air, dan fitur lainnya)

2.3 Penelitian Terkait

Dalam penyusunan penelitian ini, penulis sedikit banyak terinspirasi dan mereferensi dari penelitian-penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan latar belakang masalah pada skripsi ini. Adapun penelitian yang berhubungan dengan skripsi ini antara lain:

Tabel 2. Penelitian Terkait

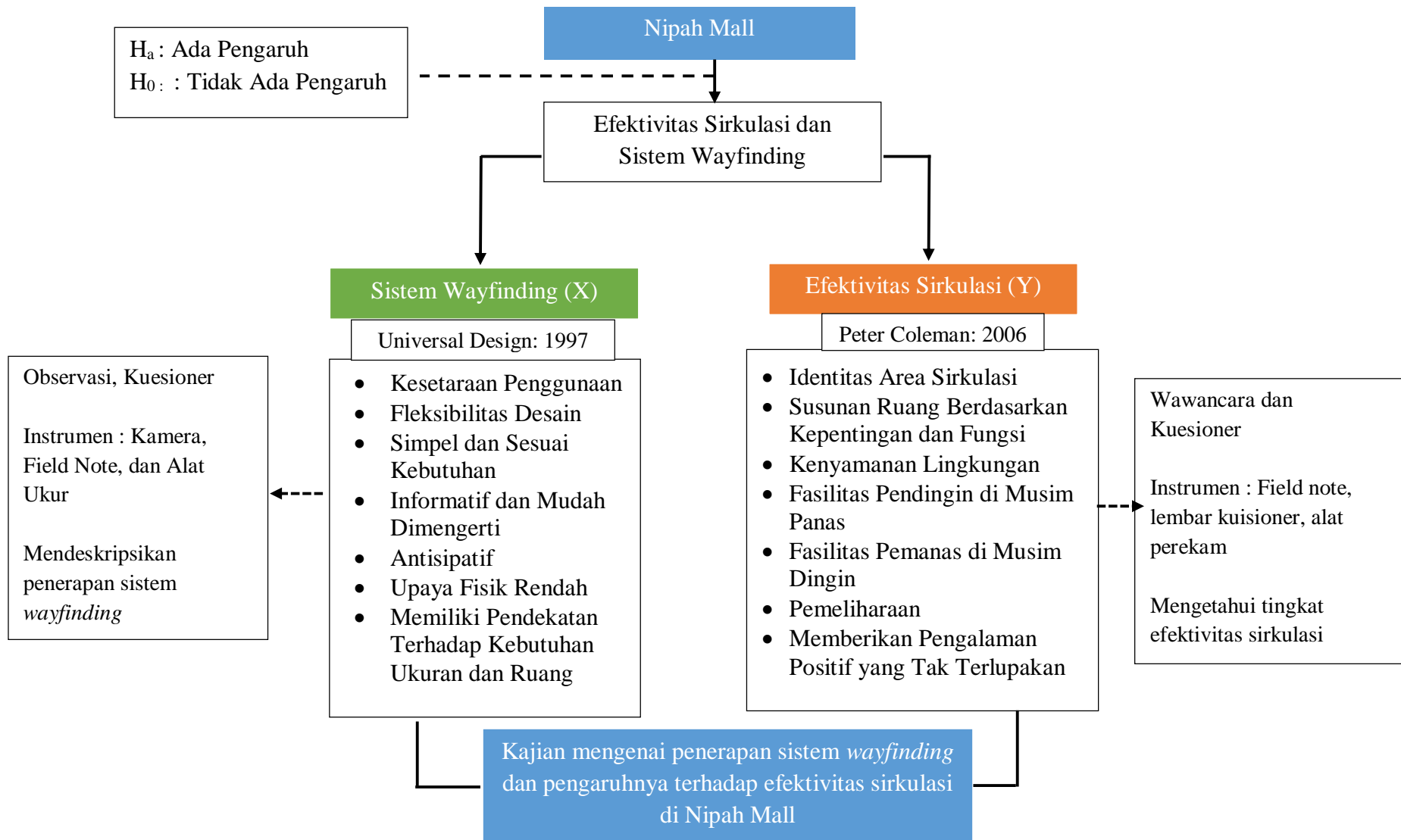
Judul Penelitian	Fokus Penelitian	Metode Penelitian	Elemen Amatan/ Variabel	Metode Analisis	Simpulan
<p>Wayfinding in Stockholm; a study of three public buildings.</p> <p>Matilda Persson tahun 2016. Jurnal KTH Royal Institute of Technnology.</p>	<p>Melakukan observasi dan eksplorasi. Kemudian menganalisis kesesuaian lapangan dengan 3 teori seputar wayfinding</p>	<p>Metode Kualitatif</p>	<p><i>Signage</i></p> <p><i>Colour Coding</i></p> <p><i>Sightline</i></p>	<p>Menganalisis kesesuaian elemen yang ada dengan teori-teori <i>wayfinding</i>.</p>	<p>Pengunjung dapat mengerti penerapan <i>wayfinding</i> melalui berbagai faktor seperti <i>colour coding</i>, bentuk interior bangunan dan lain-lain.</p>
<p>Wayfinding in University Setting: A Case Study of the Wayfinding Design Process at Carleton University.</p> <p>Kehinde Oyelola tahun 2014. Tesis untuk gelas Master of</p>	<p>Peneliti mengidentifikasi pengaplikasian jenis <i>wayfinding</i> yang paling efektif dan cara mengoptimalkannya di Carleton Unniversity</p>	<p>Metode kualitatif dan kuantitatif</p>	<p><i>Contextual aspects,</i></p> <p><i>Strategic aspects</i></p> <p><i>Interdisciplinary aspects</i></p> <p><i>Social participation</i></p> <p>Survey</p>	<p>Peneliti mengumpulkan dokumen terkait penelitian yang telah dilakukan sebelumnya dari <i>website</i> resmi Carleton University. Peneliti juga melakukan survei untuk menentukan efektivitas <i>wayfinding system</i> terhadap pengunjung melalui statistik grafis.</p>	<p>Penelitian ini bertujuan untuk menemukan solusi proses mendesain <i>wayfinding</i>.</p>

Design Carleton University.					
Wayfinding for healthcare environments: A case study and proposed guidelines. Kristin Diane Lewis tahun 2010. Tesis untuk gelar Master of Art (interior design).	Mengidentifikasi kemudahan dan kendala pengunjung untuk sampai pada destinasi yang ditentukan oleh peneliti melalui kuesioner.	Metode kuantitatif	<i>Signage</i> <i>Maps</i> Penggunaan istilah pada <i>signage</i>	Mengolah data dari lembar kuesioner kemudian menentukan elemen <i>wayfinding</i> yang bermasalah	Peneliti menemukan elemen <i>wayfinding</i> yang mampu menavigasi dengan baik dan yang kurang berfungsi.
Legible London. A Wayfinding Study Patricia Brown tahun 2006. Jurnal Central London Partnership.	Mengidentifikasi elemen penunjuk arah yang terdapat pada beberapa tempat di London	Metode kualitatif	Perletakan elemen <i>wayfinding</i> Desain <i>wayfinding</i> <i>Cost effectiveness</i> <i>Maintenance</i>	Membuat tabel yang mengklasifikasikan <i>system ownership, location</i> dan <i>sign type</i> berdasarkan titik/lokasi di London.	Penggunaan sistem penunjuk arah telah dikembangkan dan diterapkan di tempat-tempat umum London

Dari penelitian terkait yang telah dijabarkan, peneliti mengambil metode analisis yaitu metode kualitatif dan metode kualitatif. Elemen amatan penelitian sebelumnya juga dapat dijadikan pertimbangan dalam menentukan objek penelitian. Selain itu, peneliti mengadopsi metode pengambilan data berupa observasi dan kuesioner. Observasi dilakukan untuk mengidentifikasi elemen-elemen *wayfinding* yang ada lalu mengklasifikasikannya berdasarkan jenis-jenisnya. Lalu, melalui hasil olah data kuesioner dapat dijabarkan indikator-indikator variabel yang kurang memberikan pengaruh terhadap efektivitas sirkulasi di Nipah Mall.

2.4 Kerangka Teoritis

Kerangka teori adalah kemampuan seorang peneliti dalam mengaplikasikan pola berpikirnya dalam menyusun secara sistematis teori-teori yang mendukung permasalahan penelitian. Menurut Kerlinger, teori adalah himpunan konstruksi (konsep), definisi, dan proposisi yang mengemukakan pandangan sistematis tentang gejala dengan menjabarkan relasi di antara variabel, untuk menjelaskan dan meramalkan gejala tersebut (Rakhmat, 2004: 6). Pada penelitian ini teori-teori yang digunakan antara lain teori menurut Ching (2008:250) mengenai sirkulasi horizontal, Passini (1984) dan *Center for IDEA* (2010) mengenai faktor yang mempengaruhi *wayfinding*, Passini (1984) mengenai komponen-komponen dari proses *wayfinding*. Teori-teori tersebut dijadikan bahan dalam menentukan variabel penelitian sampai penyusunan kuesioner.



Bagan 3. Kerangka Konsep