

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1. Kesimpulan


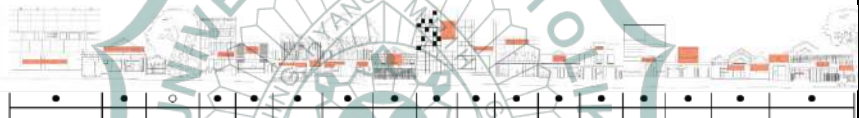

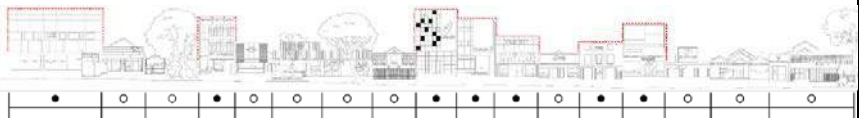

Berdasarkan hasil analisis kelayakan visual koridor Jalan Bintaro Utama 5 berdasarkan *Ten Principles for Rebuilding Neighborhood Retail*, dapat diambil kesimpulan berupa tingkat kelayakan visual koridor jalan. Hasil analisis dari setiap penanda visual pada bangunan-bangunan di sepanjang jalan terhadap prinsip koridor komersial yang baik menghasilkan skor yang mengindikasikan keterpenuhan prinsip-prinsip yang dijadikan parameter keselarasan. Tingkat skor pada setiap parameter dan tingkat keselarasan visual berdasarkan total skor tersebut terdiri dari:

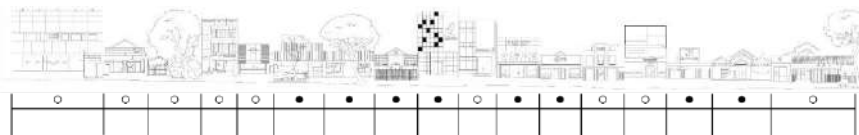



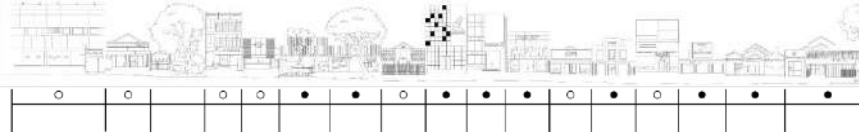

Skor	Keterpenuhan parameter
1	Kurang memenuhi
2	Cukup memenuhi
3	Sangat memenuhi



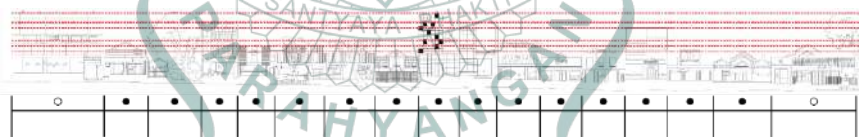
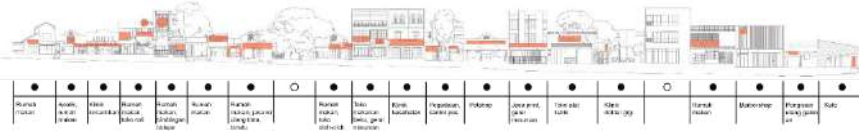
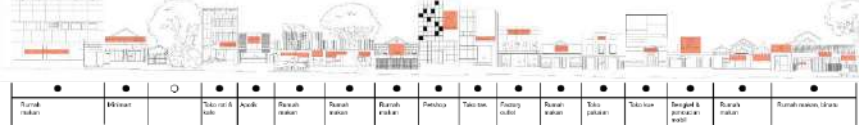
Skor total	Tingkat keselarasan visual
≤ 9	Sangat kurang layak
10 – 19	Kurang layak
20 – 29	Cukup layak
30 – 39	Sangat layak

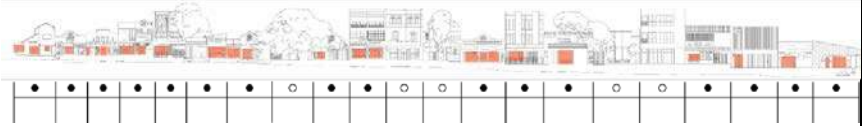




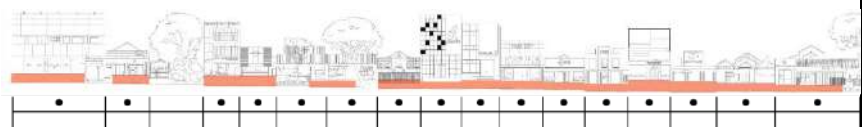
Hasil analisis *detailed appearance*, *contextual cues*, dan *visual cues* pada bangunan-bangunan dalam segmen koridor jalan terhadap prinsip-prinsip tersebut:

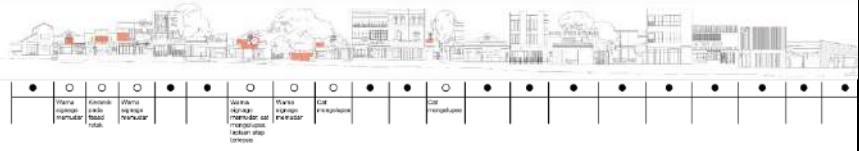



No	Prinsip ke-	Kelayakan Visual	Skor

1	2	<p>Lebih dari 50% bangunan, atau sebanyak 34 bangunan dari 38 bangunan pada segmen jalan yang memiliki <i>signage</i> yang menunjukkan fungsi komersial bangunan. Kurang dari 50% bangunan, atau sebanyak 18 bangunan dari 38 bangunan pada segmen tiga yang mengalami perubahan ketinggian bangunan untuk mengakomodasi fungsi komersial.</p> <p><u>Signage</u></p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p>  <p><u>Ketinggian bangunan</u></p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
2	3	<p>Kurang dari 50% bangunan, atau sebanyak 18 bangunan dari 38 bangunan pada segmen jalan yang merupakan tempat bagi vendor lokal yang beraneka ragam.</p> <p>Sisi A</p> 	1

		<p>Sisi B</p> 	
3	4	<p>Lebih dari 50% bangunan, atau sebanyak 34 bangunan dari 38 bangunan dalam segmen jalan yang memiliki signage yang terpasang pada fasad bangunan, namun tidak semua dapat terlihat dari sudut pandang pengendara mobil.</p> <p><u>Signage yang terpasang pada fasad</u></p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p>  <p><u>Terlihat dari sudut pandang pengendara mobil</u></p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
4		<p>Terdapat 34 bangunan dari 38 bangunan atau lebih dari 50% bangunan dalam segmen tiga yang memberikan naungan pada area <i>entrance</i>.</p> <p>Sisi A</p> 	2

	<p>Sisi B</p> 	
5	<p>Tidak terdapat standar atau panduan desain khusus yang mengatur pengembangan fasad, preservasi, <i>signage</i>, kanopi, jendela <i>display</i>, dan pengiklanan pada segmen jalan.</p>	1
6	<p>Pada sisi A tidak terlihat elemen pada fasad yang serupa pada seluruh bangunan. Pada sisi B terdapat pengulangan pola persegi pada fasad delapan bangunan yang berdekatan. Lebih dari 50% bangunan memiliki lebar kavling yang sama.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
7	<p>Sejumlah 35 massa dari 38 massa atau lebih dari 50% massa pada segmen tiga yang memiliki <i>signage</i>-nya masing-masing yang menginformasikan nama tempatnya.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2

8		<p>Terdapat 32 massa dari 38 massa atau lebih dari 50% massa dalam segmen tiga yang memberikan visibilitas ke dalam bangunan dari jalan.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
9	5	<p>Semua bangunan dengan fungsi komersial pada segmen jalan yang masih beroperasi pada malam hari memiliki pencahayaan pada ruang parkirnya yang cukup terang.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	3
10		<p>Semua massa dengan fungsi komersial segmen tiga memiliki lahan parkir yang terlihat dari sisi depan bangunan.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	3

11	6	<p>Sejumlah 14 massa dari 38 total massa pada segmen tiga, atau kurang dari 50% massa, mengalami penurunan kualitas material maupun kerusakan yang tampak.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
12	7	<p>Tidak ada karakter jalan yang direncanakan maupun standar atau panduan desain khusus yang mengatur fasad, skala bangunan, dan ketentuan operasional setiap fungsi komersial pada segmen jalan.</p>	1
13	8	<p>Terdapat pintu besi maupun teralis jendela pada 4 bangunan, atau kurang dari 50% bangunan di segmen jalan pada sisi A yang menghalangi visibilitas ke dalam toko pada jam operasionalnya.</p> <p>Sisi A</p>  <p>Sisi B</p> 	2
Skor total			25

Berdasarkan skor yang didapat, segmen tiga koridor Jalan Bintaro Utama 5, dilihat dari kondisi salah satu segmen jalannya, memiliki tingkat kelayakan visual yang cukup layak. Tidak adanya standar maupun panduan desain khusus yang mengatur desain tampilan bangunan dalam

koridor memberikan dampak yang cukup besar terhadap keselarasan visual secara keseluruhan. Jika ada standar dan panduan desain yang dilaksanakan, yang meregulasi tentang *signage*, ketinggian bangunan, visibilitas ke dalam bangunan, kenyamanan pedestrian, elemen yang digunakan pada keseluruhan bangunan, dan penjagaan kualitas material pada tampilan bangunan, dapat menciptakan tingkat kelayakan visual yang lebih baik.

Ragam tampak, ketinggian, dan signage pada koridor jalan yang tercipta tanpa panduan desain khusus yang mengaturnya kurang dapat memberikan elemen penciri atau kemiripan antar bangunan yang saling bersebelahan. Bangunan-bangunan yang menunjukkan karakter, skala, dan ketinggian yang sama dapat membuatnya terlihat seolah-olah tergolong ke dalam lingkungannya. Hal tersebut dapat menciptakan lingkungan retail yang nyaman bagi pedestrian.

Kondisi pandemi yang sedang berlangsung selama masa penelitian dapat mempengaruhi hasil observasi, dimana dimungkinkan beberapa toko terlihat tidak beroperasi maupun memberhentikan jam operasionalnya lebih cepat.

Sebagai catatan, tingkatan skor yang digunakan dalam penilaian ini ditentukan oleh penulis dan bersifat subyektif, karena penulis belum menemukan jurnal maupun penelitian serupa yang telah memberikan tingkatan kelayakan visual sebuah koridor jalan berdasarkan teori acuan. Karenanya, diharapkan penelitian ini dapat menjadi acuan bagi penilaian kelayakan visual pada koridor jalan sejenis.

6.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan penelitian, hendaknya perlu dikaji lebih lanjut untuk menciptakan arahan desain atau regulasi yang mengatur penampilan bangunan, *signage*, dan ketinggian bangunan pada koridor jalan yang dapat membuat pengguna jalan merasa nyaman berada di dalamnya dan mendatangi fungsi-fungsi komersial yang ada sehingga koridor jalan dapat menjadi koridor yang hidup dalam jangka waktu yang panjang.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Bentley, Ian, dan Alcock, Ryan, dan Murrain, Paul. (1985). *Responsive Environments*. Oxford: Elsevier.
- Catanese, Anthony J, dan Synder, James C. (1992). *Perencanaan Kota*. Jakarta: Terjemahan Erlangga.
- Cullen, Gordon. (1961). *The Concise Townscape*. London: The Architectural Press.
- Jacobs, Jane. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House, Inc.
- Lynch, Kevin. (1969). *The Image of The City*. Cambridge: MIT Press.
- Nelessen, Anton C. (1994). *Visions for a New American Dream: Process, Principles, and an Ordinance to Plan and Design Small Communities*. Oxfordshire: Routledge.
- Trancik, Roger. (1986). *Finding Lost Space, Theories of Urban Design*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Zahnd, Markus. (1999). *Perancangan Kota Secara Terpadu*. Yogyakarta: Penerbit Kanisius.

Tesis dan jurnal

- Das, Nibedita. (2006). *Critical Analysis of Shyambazar Traffic Intersection Area, Kolkata: A Study of Visual Appropriateness*. Master thesis, Kansas State University, Kansas.
- Setiawan, Octavianus Henry, dan Dr. Ir. Ahmad Sarwadi, M.Eng. (2014). *Faktor-faktor Dominan Pembentuk Tingkat Visual Appropriateness Fasade Bangunan pada Koridor Komersial Jalan Sagan, Jalan Prof. Dr. Ir. Herman Yohanes*. Tesis S2, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.
- Urban Land Institute. (2003). *Ten Principles for Rebuilding Neighborhood Retail*. Washington, D.C.: ULI-the Urban Land Institute.
- Wei, Li. (2004). *Designing a Responsive Environment on The South 4th Street Corridor, Downtown Manhattan, Kansas*. Master thesis, Kansas State University, Kansas.