

## BAB VII

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 7.1. Kesimpulan

Kesimpulan adalah bagian dari penelitian ini yang akan membahas tentang jawaban dari pertanyaan penelitian dan juga melihat ketercapaian dari tujuan penelitian. Sebagai sebuah bagian akhir dari penelitian ini, pada bagian kesimpulan ini akan terkandung rangkuman dari capaian-capaian yang sudah dilaksanakan berdasarkan analisis dan sintesis yang berada pada bab atau bagian sebelumnya.

##### 7.1.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian Pertama

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang pertama, yakni: **Objek *wayfinding* apa saja yang ada pada Halte CSW?** Didapati beberapa objek *wayfinding* beserta kondisi eksistengnya yang berada pada Halte CSW ini. Objek-objek tersebut meliputi: papan informasi, railing *tap in & out* pada pintu masuk-keluar, beberapa tangga dan eskalator serta lift, beberapa peta, dan beberapa penanda kontekstual yang tertuang pada data BAB IV (empat). Kondisi elemen *wayfinding* yang ada pada bangunan Halte CSW ini cukup lengkap dan juga masih terlihat jelas terlihat, namun sangat disayangkan elemen-elemen *wayfinding* pada halte ini lebih banyak mengandalkan penanda atau *signage*. Hal ini dikarenakan pada bangunan tidak terlalu banyak elemen arsitektural yang dapat memiliki identitas tersendiri untuk menjadi sebuah penanda *wayfinding* bagi *cognitive mapping* pengguna Halte CSW ini.

##### 7.1.2. Jawaban Pertanyaan Penelitian Kedua

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang kedua, yakni: **Seperti apa implementasi *wayfinding* di Halte CSW menurut teori Arthur dan Passini (teori *architecture wayfinding components*) serta Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta?** Didapati berdasarkan analisis yang dilakukan pada BAB V (lima). Pada analisis implementasi *wayfinding* di Halte CSW ini ditemukan penerapan dari elemen arsitektur *wayfinding* pada halte ini adalah 13 elemen dari 19 elemen yang perlu dipenuhi. Hal ini berarti 68% terpenuhi dan 32% elemen arsitektural *wayfinding* yang sesuai dengan pedoman. Namun walaupun berdasarkan analisis terdapat lebih dari 50% terpenuhinya elemen arsitektural *wayfinding*, namun secara *cognitive mapping*, elemen-elemen *wayfinding* tidak memberikan komunikasi informasi arah yang jelas terhadap pengguna, terutama bagi saya

yang merupakan seorang pengguna pertama kali fasilitas halte ini, cukup bingung membaca komunikasi arsitektural yang disajikan baik secara eksterior maupun interiornya. Dapat disimpulkan pada implementasinya, elemen *wayfinding* di halte CSW memang sudah 50% memenuhi secara keberadaan fisik, namun identitas dari sebuah elemen *wayfinding* yang diberikan pada halte CSW ini belum bisa mengkomunikasikan informasi dengan baik, sehingga bahasa bentuk dari elemen arsitektural ini belum memberikan sebuah dorongan untuk membentuk sebuah *cognitive mapping* sesuai dengan teori Arthur dan Passini.

### 7.1.3. Jawaban Pertanyaan Penelitian Ketiga

Berdasarkan pertanyaan penelitian yang ketiga, yakni: **Bagaimana hasil pemetaan implementasi *wayfinding* di Halte CSW ?** Tujuan ketiga sekaligus menjadi tujuan terakhir dari penelitian ini adalah memetakan hasil implementasi *wayfinding* di Halte CSW. Berdasarkan hasil dari pemetaan, didapati area-area yang berpotensi disorientasi akibat dari kurangnya elemen *wayfinding* yang dapat membantu mengarahkan pengguna dengan tepat memilih jalan yang akan dituju untuk sampai ketujuan. Hasil dari pemetaan implementasi *wayfinding* halte CSW juga menyatakan bahwa area yang membuat ragu mengambil keputusan diakibatkan oleh *edge* dan *nodes* sehingga pada akhirnya berdampak pada mis-informasi atau kehilangan informasi terkait keberadaan. Hal ini juga didukung oleh banyaknya pintu masuk-keluar halte CSW yang tidak diberikan identitas khusus ataupun fasilitas drop off maupun pick up sehingga keterbacaan dari sebuah sirkulasi tidak optimal.

### 7.2. Temuan

Berdasarkan dari kesimpulan penelitian atas pertanyaan penelitian yang sudah dibuat, didapati bahwa terdapat ketidakjelasan pada beberapa segmen lantai pada halte CSW yang berasal dari beberapa elemen *wayfinding* yang tidak sepenuhnya diimplementasikan atau tidak sesuai dengan standar yang berlaku sehingga optimalisasi *wayfinding* pada bangunan halte CSW ini kurang menjelaskan sebuah informasi, terutama terkait dengan keberadaan.

### 7.3. Saran/Rekomendasi

Penelitian ini berdasarkan riset pribadi dan menggunakan data-data hasil dari survei lapangan pribadi yang saya laksanakan pada jangka waktu September – Desember. Hasil dari riset pribadi ini juga adalah hasil kacamata saya sebagai pengguna pertama dari Halte

CSW ini, sehingga segala sesuatu yang saya amati dan kebingungan yang dirasakan berdasarkan pengalaman pengguna pertama kali Halte CSW ini.

Saran untuk penelitian kedepannya dapat menggunakan data-data yang diperoleh dari hasil opini pengguna Halte CSW, baik pengguna yang baru pertama kali menggunakan juga hingga pengguna yang sudah sering kali menggunakan fasilitas Halte CSW ini. Tentunya penelitian selanjutnya dapat berbasis penelitian yang lebih tinggi validitasnya dikarenakan berdasarkan opini dari pengguna-pengguna lainnya.



## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Apelt, R., Crawford, J., Hogan, D., 2018. Wayfinding Design Guidelines. Cooperative Research Centre for Construction Innovation
- Arthur, P., Passini, R., 1992, Wayfinding: People, Signs, and Architecture. McGraw-Hill Book Company. New York
- ITDP, 2020, Pedoman Integrasi Antarmoda, Federal Ministry For the Environment
- Nasution, M.N. 2004. Manajemen Jasa Terpadu. Jakarta: PT Ghalia Indonesia.
- Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda, 2014, Determination Of Transportation Intermodal Integration Criteria In Airport, Jakarta
- Tamin,O.Z., 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Penerbit ITB, Bandung
- TFL, 2001, Intermodal Transport Interchange for London, Best Practice Guidelines

### Jurnal

- Abrams, J.B., 2010, Wayfinding in Architecture, Digital Commons University of South Florida.
- Anna, et al., 2012, Wayfinding: A simple concept, a complex process. Taylor & Francis Group, Queensland University of Technology
- Churchill, A., et al., 2008, Quantifying and validating measures of airport terminal wayfinding. Journal of Air Transport Management. Vol. 14. No. 3
- Fewings, Rodney, 2001, Wayfinding and Airport Terminal Design. Journal of Navigation. Vol. 54 No. 2
- Firjatullah, H., Kuniawan, E. B., Purnamasari, W.D., 2017, Identifikasi Objek Wayfinding Berdasarkan Pendapat Pengguna di Kampus Universitas Brawijaya. Planning for Urban Region and Environment. Vol. 6. No. 4
- Hunter,Susan, 2010, Spatial Orientation, Environmental Perception and Wayfinding. IDEa Center, University at Buffalo
- Jeffrey, Colette, 2017, Wayfinding Perspectives: Static and digital wayfinding systems – can a wayfinding symbiosis be achieved?. Birmingham City University, United Kingdom
- O'Neill, M. J., 1991, Effects of Signage and Floor Plan Configuration on Wayfinding Accuracy. Journal of Environment and Behavior Vol 23 Issue 5
- Sulaiman, F. A., 2010. Permasalahan Sistem Transportasi di Jakarta, Tesis, Universitas Indonesia, Jakarta
- Weisman, Jerry, 1981, Evaluating Architectural Legibility: Way-Finding in the Built Environment. Sage Journals. Vol. 13. No. 2

### Pedoman

- BART Facilities Standards Facility Design – Criteria. Wayfinding And Signage.
- Keputusan Gubernur DKI Jakarta No.31 Tahun 2022 tentang Pedoman Wayfinding Jakarta

### Internet

- Hana Abdel (2022). Cakra Selaras Wahana Station / Studio Lawang. dari archdaily: <https://www.archdaily.com/988214/cakra-selaras-wahana-studio-lawang>