

**SKRIPSI 55**

**KETIDAKJELASAN ELEMEN WAYFINDING  
PADA BEBERAPA SEGMENT LANTAI FASILITAS  
PERALIHAN MODA TRANSPORTASI  
HALTE CSW JAKARTA**



**NAMA : REYNALDI JULIAN  
NPM : 6111901200**

**PEMBIMBING:  
DR. IR. Y. KARYADI KUSLIANSJAH, M.T.**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
PROGRAM SARJANA  
JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN**

**Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-  
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN  
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2024**

SKRIPSI 55

**KETIDAKJELASAN ELEMEN WAYFINDING  
PADA BEBERAPA SEGMENT LANTAI FASILITAS  
PERALIHAN MODA TRANSPORTASI  
HALTE CSW JAKARTA**



**NAMA : REYNALDI JULIAN  
NPM : 6111901200**

**PEMBIMBING:**

**Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T.**

**PENGUJI :**

**Dr. Ir. Pele Widjaja, S.T., M.T.**

**Dr. Ir. Anindhita Nugroho S., S.T., M.T.**

**PROGRAM STUDI ARSITEKTUR  
PROGRAM SARJANA  
JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN  
Akreditasi Institusi Berdasarkan BAN Perguruan Tinggi No: 1998/SK/BAN-  
PT/Ak.Ppj/PT/XII/2022 dan Akreditasi Program Studi Berdasarkan BAN  
Perguruan Tinggi No: 10814/SK/BAN-PT/AK-ISK/S/IX/2021**

**BANDUNG  
2024**

**PERNYATAAN KEASLIAN TULISAN SKRIPSI**  
*(Declaration of Authorship)*

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Reynaldi Julian  
NPM : 6111901200  
Alamat : Jalan Bukit Dalam 3 No. 19  
Judul Skripsi : Ketidakjelasan Elemen Wayfinding Pada Beberapa Segmen  
Lantai Fasilitas Peralihan Moda Transportasi Halte CSW  
Jakarta  
Bidang Kajian : ARKODEKO  
Program Studi : Arsitektur, Program Sarjana  
Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik  
Universitas Katolik Parahyangan

Dengan ini menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa :

1. Skripsi ini sepenuhnya adalah hasil karya saya pribadi dan di dalam proses penyusunannya telah tunduk dan menjunjung Kode Etik Penelitian yang berlaku secara umum maupun yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.
2. Jika di kemudian hari ditemukan dan terbukti bahwa isi di dalam Skripsi ini, baik sebagian maupun keseluruhan terdapat penyimpangan-penyimpangan dari Kode Etik Penelitian antara lain seperti tindakan merekayasa atau memalsukan data atau tindakan sejenisnya, tindakan plagiarisme atau autoplajarisme, maka saya bersedia menerima seluruh konsekuensi hukum sesuai ketentuan yang berlaku.

Bandung, 19 Januari 2024



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Reynaldi Julian', is written over a light-colored background.

Reynaldi Julian

## Abstrak

# KETIDAKJELASAN ELEMEN WAYFINDING PADA BEBERAPA SEGMENT LANTAI FASILITAS PERALIHAN MODA TRANSPORTASI HALTE CSW JAKARTA

Oleh

Reynaldi Julian

NPM: 6111901200

Halte CSW (Centrale Stichting Wederopbouw/Cakra Selaras Wahana) Jakarta adalah salah satu fasilitas peralihan moda transportasi dari sekian banyak fasilitas di Jakarta. Halte ini terletak daerah Jakarta Selatan yang merupakan salah satu daerah dengan kepadatan tinggi di Jakarta. Keunikan dari halte ini berada pada tumpukan kedua dari tiga layer fungsi yang saling bertumpukan. Sebagai sebuah tempat transit yang sekaligus berfungsi sebagai skybridge berbayar yang berlokasi di atas sebuah persimpangan empat jalan, halte CSW Jakarta ini memiliki banyak titik yang dapat digunakan pengguna untuk keluar dan masuk dari halte CSW ini. Mengingat dalam halte CSW ini juga memiliki 4 shelter untuk 4 transportasi halte berupa bis transjakarta yang memiliki jurusan yang berbeda, serta terhubung dengan stasiun MRT ASEAN, maka tidak heran kepadatan aktivitas pada halte CSW ini tergolong tinggi. Permasalahan yang kerap terjadi pada pengguna fasilitas halte baik ketika memilih sebuah titik masuk halte, berpindah dari moda transportasi yang satu ke moda transportasi yang lain, atau memilih titik keluar dari halte adalah muncul beberapa permasalahan elemen *wayfinding*. Pada penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskripsi, komparasi, dan sitensis untuk menghasilkan sebuah temuan yang akurat berdasarkan analisis data dengan teori yang dipakai. Temuan dari penelitian ini adalah kondisi elemen *wayfinding* yang ada pada tiap-tiap lantai bangunan Halte CSW ini cukup lengkap dan juga masih terlihat jelas terlihat. 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. 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 ketidakjelasan elemen penanda atau kehilangan informasi terkait keberadaan yang dapat menyebabkan dis-orientasi.

**Kata kunci:** Ketidakjelasan Elemen Penanda, *Wayfinding*, Fasilitas Peralihan Moda, Transportasi Halte, Halte CSW Jakarta



## ***Abstract***

# ***UNCLARITY OF WAYFINDING ELEMENTS ON SOME FLOOR SEGMENTS OF TRANSPORT MODE TRANSFER FACILITY HALTE CSW JAKARTA***

*by*

**Reynaldi Julian**  
**NPM: 6111901200**

*Halte CSW (Centrale Stichting Wederopbouw/Cakra Selaras Wahana) Jakarta is one of the many multi transportation transfer facilities in Jakarta. This multi transportation transfer facilities is located in the South Jakarta area, which is one of the high density areas in Jakarta. The uniqueness of this transportation facilities is three overlapping function layers. As a transit place which also functions as a paid skybridge located above the four intersections. Halte CSW Jakarta has many points that users can use to exit and enter this CSW transportation facilities. Considering that this CSW stop also has 4 stops for 4 transportation stops in the form of Transjakarta buses which have different routes, and is connected to the ASEAN MRT station, it is not surprising that the density of activity at this CSW stop is relatively high. A problem that often occurs to transportation facilities facility users, whether when choosing an entry point for a transportation facilities, changing from one mode of transportation to another, or choosing an exit point from a transportation facilities, is the emergence of several problems with the wayfinding element. This research uses a qualitative approach with description, comparison and synthesis methods to produce accurate findings based on data analysis with the theory used. The findings from this research are that the condition of the wayfinding elements on each floor of the CSW transportation facilities building is quite complete and still clearly visible. In its implementation, the wayfinding elements at CSW stops have a physical presence of 50%, but the identity of the wayfinding elements provided at CSW stops cannot communicate information well. The mapping results of the application of CSW wayfinding at transportation facilities also state that areas where decision making is uncertain are caused by edges and nodes which ultimately result in marking elements becoming unclear or loss of information regarding their whereabouts which can cause disorientation.*

**Keywords:** *Unclear Marking Elements, Wayfinding, Mode Switching Facilities, Transport Stops, Jakarta CSW Transportation facilities*

## **PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI**

Skripsi yang tidak dipublikasikan ini, terdaftar dan tersedia di Perpustakaan Universitas Katolik Parahyangan, dan terbuka untuk umum dengan ketentuan bahwa hak cipta ada pada penulis dengan mengikuti aturan HaKI dan tata cara yang berlaku di lingkungan Universitas Katolik Parahyangan.

Referensi kepastakaan diperkenankan dicatat, tetapi pengutipan atau peringkasan hanya dapat dilakukan seizin pengarang dan harus disertai dengan kebiasaan ilmiah untuk menyebutkan sumbernya.

Memperbanyak atau menerbitkan sebagian atau seluruh Skripsi haruslah seizin Rektor Universitas Katolik Parahyangan.







## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa karena penulis dapat menyelesaikan penelitian ini. Penelitian ini dibuat untuk memenuhi tugas akhir Program Studi Arsitektur Program Sarjana, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan; pada semester Ganjil 2023/2024.

Selama proses penelitian, penyusunan laporan, seminar, dan ujian berlangsung, penulis mendapatkan bimbingan, arahan, dukungan, dan saran. Untuk itu rasa terima kasih sedalam-dalamnya penulis sampaikan kepada:

1. Dosen pembimbing, Dr. Ir. Y. Karyadi Kusliansjah, M.T atas bimbingannya yang sangat berguna dan semangat yang diberikan
2. Dosen penguji, Dr. Pele Widjaja, S.T., M.T. dan Dr. Anindhita Nugroho S., S.T., M.T. atas masukan dan bimbingan yang diberikan.
3. Dosen koordinator skripsi 55, Dr. Nancy Yusnita Nugroho, S.T.,M.T. atas arahan dan juga kesabaran menuntun seluruh peserta
4. Ketua program studi Arsitektur, Dr. Ir. Bachtiar Fauzy, M.T. atas bekal ilmu dan semangat serta bimbingannya selama beberapa semester yang telah dilalui
5. Petugas sekretariat jurusan arsitektur atas koordinasi dan ketersediaannya menerima administrasi skripsi 55 dengan baik
6. Petugas Halte CSW Jakarta atas arahan terkait dengan survei lapangan yang dilakukan pada objek penelitian
7. Orang Tua atas perbekalan baik jasmani maupun rohani, mulai dari pembayaran administrasi kuliah hingga semangat mencapai sebuah keberhasilan yakni kelulusan
8. Teman-teman dekat, Velsia, Jason, Lidya, Theo, dan Rixcel yang telah membantu memberikan semangat dan dukungan yang penuh untuk menyelesaikan skripsi dengan baik
9. Teman-teman seperjuangan skripsi 55 KBI Arkodeko, Gilbert, Johan, Ken, dan Azka yang telah saling membantu memberikan semangat dan informasi terkait dengan penelitian yang berhubungan dengan arkodeko, materi-materi, serta informasi terkait dengan jadwal bimbingan bersama dosen penguji maupun pembimbing

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan yang belum maksimal pada penelitian ini, oleh karena itu kritik dan saran yang membangun akan sangat diperlukan bagi penulis untuk dapat lebih berkembang lagi.

Semoga penelitian ini juga dapat bermanfaat dalam menambah ilmu baik bagi penulis maupun pembaca. Sekian ucapan terima kasih yang bisa saya sampaikan.

Bandung, 19 Januari 2024



Reynaldi Julian



## DAFTAR ISI

Abstrak.....	i
Abstract.....	iii
PEDOMAN PENGGUNAAN SKRIPSI.....	v
UCAPAN TERIMA KASIH.....	.vii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Perumusan Masalah.....	4
1.3. Pertanyaan Penelitian.....	4
1.4. Tujuan Penelitian.....	4
1.5. Manfaat Penelitian.....	5
1.6. Delinasi Penelitian Terhadap Lingkungan Kawasan.....	5
1.7. Delinasi Penelitian Dalam Materi.....	6
1.8. Kerangka Konsep.....	8
1.9. Kerangka Penelitian.....	10
1.10. Sistematika Pembahasan.....	11
<b>BAB 2 LANDASAN TEORITIKAL.....</b>	<b>13</b>
2.1. Transportasi.....	13
2.2. Sistem Transportasi.....	14
2.3. <i>Wayfinding</i> .....	15
2.4. Teori Arthur dan Passini Berdasarkan Penelitian Hunter (2010).....	18
2.5. Pedoman <i>Wayfinding</i> DKI Jakarta.....	20
<b>BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN.....</b>	<b>23</b>
3.1. Jenis Penelitian.....	23
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian.....	24
3.3. Teknik Pengumpulan Data.....	24
3.4. Instrumen Pengumpul Data.....	25
3.5. Rancangan Analisis Data.....	25
3.6. Alur Penelitian.....	27
3.7. Kerangka Analisis.....	29

<b>BAB 4 DATA HALTE CSW JAKARTA .....</b>	<b>31</b>
4.1. Sejarah Singkat Halte CSW Jakarta.....	31
4.2. Data Fisik Halte CSW Jakarta.....	32
4.3. Hasil Survei Data Sesuai Instrumen.....	32
<b>BAB 5 HASIL IMPLEMENTASI WAYFINDING DI HALTE CSW JAKARTA ..</b>	<b>49</b>
5.1. Jenis Sirkulasi Berdasarkan Aktivitas di Halte CSW Jakarta .....	49
5.2. Keterbacaan Sistem Sirkulasi di Halte CSW Jakarta .....	53
5.2.1. Lantai Dasar Halte CSW .....	53
5.2.2. Lantai Satu Halte CSW .....	58
5.2.3. Lantai Dua Halte CSW.....	61
5.2.4. Lantai Tiga Halte CSW .....	63
5.2.5. Lantai Empat Halte CSW.....	64
5.3. Ketepatan Komunikasi Visual di Halte CSW Jakarta.....	66
<b>BAB 6 HASIL PEMETAAN IMPLEMENTASI WAYFINDING HALTE CSW JAKARTA.....</b>	<b>71</b>
6.1. Rangkuman Hasil Implementasi <i>Wayfinding</i> Pada Halte CSW Jakarta.....	71
6.2. Pemetaan Hasil Implementasi <i>Wayfinding</i> Pada Halte CSW Jakarta .....	73
<b>BAB 7 KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>79</b>
7.1. Kesimpulan .....	79
7.1.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian Pertama .....	79
7.1.2. Jawaban Pertanyaan Penelitian Kedua .....	79
7.1.3. Jawaban Pertanyaan Penelitian Ketiga.....	80
7.2. Temuan.....	80
7.3. Saran/Rekomendasi.....	80
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>83</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Halte CSW Drone View.....	2
Gambar 1.2 Halte CSW Drone View.....	2
Gambar 1.3 Peta Halte CSW .....	6
Gambar 1.4 Kerangka Konseptual.....	9
Gambar 1.5 Kerangka Penelitian .....	10
Gambar 2.1 Sistem Transportasi Makro .....	14
Gambar 2.2 Diagram Interaksi Manusia dengan Sekitar .....	17
Gambar 3.1 Diagram Alur Penelitian .....	28
Gambar 3.2 Kerangka Analisis .....	29
Gambar 4.1 Diagram Lantai dan Fasilitas Halte CSW .....	32
Gambar 4.2 Keadaan Persimpangan Halte CSW dari 1948-2017 .....	33
Gambar 4.3 Titik Pintu Masuk dan Keluar (A,B,C,D,E).....	33
Gambar 4.4 Fasilitas Trotoar .....	34
Gambar 4.5 Perspektif Eksterior.....	34
Gambar 4.6 Area Halte Menggunakan Lantai Parket.....	35
Gambar 4.7 Trotoar Menggunakan Batu .....	35
Gambar 4.8 Stasiun MRT Menggunakan Keramik .....	36
Gambar 4.9 Dekorasi Dinding.....	36
Gambar 4.10 Konsep Desain .....	37
Gambar 4.11 Salah Satu Pintu Masuk Halte CSW .....	38
Gambar 4.12 Fasilitas Trotoar dan Zebra Cross .....	38
Gambar 4.13 Salah Satu Pintu Masuk Halte CSW .....	39
Gambar 4.14 Ruang Transisi Halte CSW dengan Jembatan MRT.....	40
Gambar 4.15 Salah Satu Lift di Halte CSW .....	41
Gambar 4.16 Salah Satu Tangga Manual .....	42
Gambar 4.17 Salah Satu Eskalator .....	43
Gambar 4.18 Mesin Isi Ulang Kartu Elektronik Khusus Difabel .....	44
Gambar 4.19 Sistem Tap in and Out .....	44
Gambar 4.20 Papan Informasi .....	45
Gambar 4.21 Papan Penunjuk Arah.....	45
Gambar 4.22 Peta Keberadaan Pengguna.....	46
Gambar 4.23 Layar Informasi Digital.....	47

Gambar 5.1 Alur Capaian Aktivitas Keberangkatan.....	49
Gambar 5.2 Alur Capaian Aktivitas Kedatangan.....	50
Gambar 5.3 Titik Akses Trotoar Menuju Halte .....	51
Gambar 5.4 Titik Pintu Masuk dan Keluar Kawasan Halte.....	51
Gambar 5.5 Titik Halte Pada Lantai 1 .....	52
Gambar 5.6 Posisi Jembatan Penghubung dan Stasiun MRT .....	52
Gambar 5.7 Posisi Halte Lantai 5 .....	53
Gambar 5.8 Diagram Sirkulasi Menuju Pintu Masuk.....	54
Gambar 5.9 Foto Zebra Cross .....	55
Gambar 5.10 Zona Kebingungan Di Lantai Dasar.....	56
Gambar 5.11 Diagram Posisi Pintu Halte Yang Berdekatan .....	57
Gambar 5.12 Zona Kebingungan Pada Lantai Satu .....	59
Gambar 5.13 Zonasi Ruang Yang Sebaiknya Menggunakan Fixed Rail Pada Lantai Satu .....	61
Gambar 5.14 Tangga Lebar Dibawah Standar Berdampingan Dengan Eskalator ..	66
Gambar 5.15 Analisis 1 Ketinggian Pengguna (Hijau), Sudut Pandang (Kuning) , dan Ketinggian Papan Informasi (Merah).....	68
Gambar 5.16 Analisis 2 Ketinggian Pengguna (Hijau), Sudut Pandang (Kuning) , dan Ketinggian Papan Informasi (Merah).....	68
Gambar 5.17 Analisis 3 Ketinggian Pengguna (Hijau), Sudut Pandang (Kuning) , dan Ketinggian Papan Informasi (Merah).....	69
Gambar 6.1 Pemetaan Lantai 1 Halte CSW.....	73
Gambar 6.2 Pemetaan Lantai 2 Halte CSW.....	74
Gambar 6.3 Pemetaan Lantai 3 Halte CSW.....	75
Gambar 6.4 Pemetaan Lantai 4 Halte CSW.....	76
Gambar 6.5 Pemetaan Lantai 5 Halte CSW.....	76

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Architectural Wayfinding Components .....	19
Tabel 2.2 Komponen Wayfinding .....	21
Tabel 3.1 Tabel Sintesis Hasil dari Gabungan Dua Teori .....	26
Tabel 5.1 Tabel Keterbacaan Sistem Sirkulasi Internal Lantai Dasar .....	54
Tabel 5.2 Tabel Alat Bantu Perubahan Level Lantai Dasar .....	56
Tabel 5.3 Tabel Desain Inklusif Lantai Dasar .....	58
Tabel 5.4 Tabel Decision Point Lantai Dasar .....	58
Tabel 5.5 Tabel Keterbacaan Sistem Sirkulasi Internal Lantai Satu .....	59
Tabel 5.6 Tabel Alat Bantu Perubahan Level Lantai Satu.....	60
Tabel 5.7 Tabel Desain Inklusif Lantai Satu .....	60
Tabel 5.8 Tabel Decision Point Lantai Satu .....	61
Tabel 5.9 Tabel Keterbacaan Sistem Sirkulasi Internal Lantai Dua .....	62
Tabel 5.10 Tabel Alat Bantu Perubahan Level Lantai Dua .....	62
Tabel 5.11 Tabel Desain Inklusif Lantai Dua.....	62
Tabel 5.12 Tabel Decision Point Lantai Dua.....	63
Tabel 5.13 Tabel Keterbacaan Sistem Sirkulasi Internal Lantai Tiga .....	63
Tabel 5.14 Tabel Alat Bantu Perubahan Level Lantai Tiga .....	63
Tabel 5.15 Tabel Desain Inklusif Lantai Tiga .....	64
Tabel 5.16 Tabel Decision Point Lantai Tiga .....	64
Tabel 5.17 Tabel Keterbacaan Sistem Sirkulasi Internal Lantai Empat .....	64
Tabel 5.18 Tabel Alat Bantu Perubahan Level Lantai Empat .....	65
Tabel 5.19 Tabel Desain Inklusif Lantai Empat .....	65
Tabel 5.20 Tabel Decision Point Lantai Empat .....	65
Tabel 5.21 Tabel Konten Grafik Arsitektur.....	66
Tabel 6.1 Tabel Rangkuman Implementasi Wayfinding .....	71

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Jakarta merupakan salah kota besar di Asia Tenggara. Jakarta telah menjadi pusat bisnis dan komersial baik lokal maupun internasional serta pusat kegiatan industri yang terletak di pusat pemerintahan (Sulaiman, Fikri A., 2010). Sebagai sebuah kota yang besar dan padat penduduk dimana didalamnya terdapat banyak sekali aktivitas yang sangat perlu transportasi umum didalamnya, maka sebuah integrasi ruang publik kota yang digunakan sebagai fasilitas publik peralihan moda transportasi terbentuk sebagai salah satu inovasi dari pemerintah untuk mempermudah masyarakat berpindah dari satu titik ke titik lainnya dengan berbagai macam transportasi umum yang tersedia.

Pada studi kasus penelitian ini, akan diambil satu buah objek studi berupa fasilitas publik peralihan moda transportasi yang akan dijadikan sample penelitian. Halte CSW (*Centrale Stichting Wederopbouw/Cakra Selaras Wahana*) adalah salah satu fasilitas publik moda transportasi dari sekian banyak fasilitas di Jakarta. Halte ini terletak di Jl. Trunojoyo No.1, Kelurahan Melawai, Kecamatan Kebayoran Baru, Kota Jakarta Selatan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Halte ini menghubungkan 4 (empat) halte transjakarta dengan rute Blok M – Ciledug dan rute Blok M – Kota. Yang menjadi salah satu keunikan dari halte ini adalah halte ini terintegrasi dengan MRT Jakarta, yakni Stasiun MRT ASEAN. Keunikan lainnya juga, halte ini berada pada tumpukan kedua dari tiga layer fungsi yang saling bertumpukan. Layer pertama adalah persimpangan CSW sebagai salah satu persimpangan terpadat di daerah Jakarta, khususnya Jakarta Selatan. Layer kedua adalah halte CSW dan stasiun ASEAN yang memiliki aktivitas transit terbanyak per harinya. Layer ketiga adalah halte transjakarta rute Blok M – Kota.





Gambar 1.1 Halte CSW Drone View  
Sumber : Archdaily (2023)



Gambar 1.2 Halte CSW Drone View  
Sumber : Archdaily (2023)

Sebagai sebuah tempat transit yang sekaligus berfungsi sebagai *skybridge* berbayar yang berlokasi di atas sebuah persimpangan empat jalan, halte CSW ini memiliki banyak titik yang dapat digunakan pengguna untuk keluar dan masuk dari halte CSW ini. Mengingat dalam halte CSW ini juga memiliki 4 shelter untuk 4 jurusan bis transjakarta yang berbeda serta terhubung dengan stasiun MRT ASEAN, maka tidak heran kepadatan aktivitas pada halte CSW ini tergolong tinggi. Sebagai sebuah fasilitas publik yang mengakomodasi semua kalangan masyarakat yang akan melakukan lintas transportasi atau berpergian menggunakan kendaraan umum, terdapat beberapa kriteria pengguna, yaitu pengguna baru pertama kali berkunjung dan menggunakan fasilitas publik ini, hingga pengguna yang sudah berkali-kali/sering menggunakan fasilitas publik ini untuk aktivitas sehari-hari.

Permasalahan yang kerap terjadi pada pengguna fasilitas halte baik ketika memilih sebuah titik masuk halte, berpindah dari moda transportasi yang satu ke moda transportasi yang lain, atau memilih titik keluar dari halte adalah muncul beberapa permasalahan elemen *wayfinding*, seperti kesulitan menemukan tujuan akibat dari beberapa grafis arsitektur yang kurang jelas, terhalang secara visual, dan keberadaan elemen *wayfinding* yang digunakan sebagai pengingat kurang (Firjatullah, Hafiz, 2017). Hal ini menjadikan beberapa pengguna khususnya pengguna yang baru pertama kali menggunakan fasilitas halte ini mengalami tersesat atau dis-orientasi.

*Wayfinding* merupakan pengertian yang digunakan oleh manusia untuk menggambarkan pengalaman dan orientasi dalam konteks lingkungan sekitarnya sebagai sebuah penanganan terjadinya dis-orientasi dan kebingungan (Abrams, J., 2010). Menurut Hunter (2010), *Wayfinding* dapat diartikan sebagai sebuah proses pengumpulan informasi untuk dilanjutkan sebagai proses pengambilan keputusan terhadap orientasi dan pergerakan melalui ruang. Berdasarkan beberapa pengertian yang dikemukakan para ahli, dapat disimpulkan bahwa *wayfinding* merupakan proses pengumpulan informasi yang menggambarkan pengalaman dan persepsi tentang proses bergerak pada suatu konteks lingkungan secara tepat untuk menghindari dis-orientasi dan kebingungan.

Menurut Passini (1984), dalam berorientasi dan menemukan jalan memiliki keterkaitan dengan beberapa faktor yang mempengaruhi, yaitu:

1. Kemampuan individu manusia
2. Proses mengkognisi dan kognisi peta yang terbangun dalam otak masing-masing individu
3. Informasi lingkungan sekitar (*enviromental information*)

Hal ini membuat antara sistem *signage* dan *wayfinding* saling berkaitan secara konfigurasinya. Hal ini disebabkan oleh desain dari *wayfinding* berpengaruh terhadap kontak visual dan deferensiasi sistem *signage*, sehingga pada kedua hal ini kontak visual seringkali diproduksi namun sering kali kurang dipahami oleh pengguna (O'Neill, 1991).

*Wayfinding* digunakan untuk mempermudah pengguna dari sebuah ruang arsitektur menemukan tujuannya. Fungsi dari *Wayfinding* sebagai penunjuk arah dalam sebuah fasilitas publik adalah sebagai sarana yang membantu orang yang menggunakan fasilitas publik tersebut untuk menemukan sebuah tempat yang akan dituju. Adapun hal ini juga berkaitan kepada sebuah penanda untuk menunjukkan arah bagi pengguna yang satu dengan pengguna lainnya agar dapat menemukan tujuannya secara cepat dan tepat, sehingga dapat

mempersingkat waktu tempuh, resiko tersesat, dan tentunya memberikan sebuah ingatan bagi seseorang akan ruang ataupun jalur yang ada.

Berhubungan dengan fungsi dari *wayfinding*, perannya sebagai informasi bagi pengguna halte CSW terkait dengan efektivitas mencapai sebuah shelter transportasi sangat penting, karena sebuah fasilitas publik peralihan moda transportasi sangat berhubungan erat dengan efisiensi waktu, karena semuanya berkaitan terhadap ketepatan jadwal keberangkatan, jadwal kedatangan, dan waktu tempuh. Dengan menggunakan elemen *wayfinding* sebagai objek penunjuk arah, ruang arsitektur yang strategis, dan perbaikan kondisi akan menjadi sebuah rekomendasi konsep *wayfinding* pada ruang tersebut. Untuk itu, penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi konsep *wayfinding* berdasarkan peta kognitif yang didasari pada komponen arsitektur *wayfinding* menurut Arthur dan Passini (1992) pada bukunya yang berjudul *Wayfinding: People, Signs, and Architecture*.

## 1.2. Perumusan Masalah

Berdasarkan fenomena terdapatnya 3 (tiga) layer fungsi yang bertumpukan serta terintegrasi satu sama lain pada Halte Transit CSW, mengakibatkan beberapa pengguna halte CSW khususnya yang baru atau masih asing akan fasilitas ini menjadi kebingungan dan tersesat. Hal ini bisa jadi diakibatkan oleh elemen *wayfinding* yang kurang memadai pada halte CSW ini. Maka dapat dirumuskan masalah penelitian ini adalah **Ketidajelasan Elemen *Wayfinding* Pada Segmen Lantai di Halte CSW Jakarta**.

## 1.3. Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah, dapat diturunkan menjadi pertanyaan penelitian yang akan membantu penelitian, yakni:

1. Objek *wayfinding* apa saja yang ada pada Halte CSW ?
2. Seperti apa implementasi *wayfinding* di Halte CSW menurut teori Arthur dan Passini\* serta Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta?
3. Bagaimana hasil pemetaan implementasi *wayfinding* di Halte CSW ?

\*teori *architecture wayfinding components*

## 1.4. Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan sebelumnya dan beberapa pertanyaan permasalahan yang muncul:

1. Mengidentifikasi kondisi eksisting objek *wayfinding* yang ada pada Halte CSW

2. Melakukan analisis implementasi *wayfinding* di Halte CSW menurut teori Arthur dan Passini serta Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta
3. Memetakan hasil implementasi *wayfinding* di Halte CSW

### **1.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Bagi mahasiswa arsitektur adalah sebagai bahan untuk mempelajari dan mengetahui kajian yang berkaitan dengan *wayfinding* pada fasilitas peralihan moda transportasi khususnya halte CSW, dengan harapan terdapat studi lanjutan untuk melanjutkan penelitian ini mengenai arahan desain pada Halte CSW serta dapat memberikan desain arsitektural yang sesuai dengan kajian *wayfinding* yang baik dan benar
2. Bagi praktisi adalah memberikan informasi terkait dengan kajian *wayfinding* yang bisa diterapkan pada desain fasilitas publik lainnya sehingga dapat menghasilkan desain yang baik dalam segi *wayfinding* pada bangunan.
3. Bagi pemerintah adalah memberikan kajian terkait *wayfinding* dengan mempertimbangkannya untuk dimasukkan pada naskah akademik sehingga berpotensi menjadi sesuatu yang berarti pada sebuah peraturan bangunan
4. Bagi masyarakat adalah mengedukasi terkait dengan kajian *wayfinding* dan juga membantu mempersingkat waktu sehingga meminimalisir adanya tersesat pada fasilitas halte CSW ini sehingga tidak terjadinya keterlambatan untuk menggunakan fasilitas umum yang dituju.

### **1.6. Delinasi Penelitian Terhadap Lingkungan Kawasan**

Halte CSW (Cakra Selaras Wahana) adalah sebuah halte terletak di Jakarta Selatan yang mengakomodasi transportasi transjakarta yang juga terintegrasi dengan stasiun MRT (Mass Rapid Transit) ASEAN. Hal ini menjadikan Halte CSW menjadi salah satu halte yang memiliki kepadatan cukup tinggi apabila pada jam berangkat/pulang kerja. Kepadatan di halte ini menjadikan Halte CSW yang merupakan fasilitas publik peralihan moda transportasi memiliki beberapa pintu masuk dan keluar untuk memudahkan sirkulasi pengguna.

Halte CSW adalah sebuah *sky bridge* yang terletak pada sebuah simpang empat yang dikenal dengan “Perempatan CSW”. Perempatan CSW ini menghubungkan 4 (empat) jalan besar di Jakarta Selatan, yaitu Jalan Sisingamangaraja, Jalan Kyai Maja, Jalan Trunojoyo,

dan Jalan Panglima Polim. Selayaknya sebuah simpang jalan, perempatan CSW ini mengakomodasi kendaraan bermotor seperti mobil, motor, sepeda, pejalan kaki, dan tentunya kendaraan umum. Berikut adalah peta, alamat, dan batas wilayah Halte CSW:

**Alamat:** Jl. Trunojoyo No.1, Melawai, Kec. Kby. Baru, Kota Jakarta Selatan,  
Daerah Khusus Ibukota Jakarta

**Batas Utara:** Gedung Sekretariat ASEAN

**Batas Barat:** Kejaksaan Agung Republik Indonesia

**Batas Selatan:** M Bloc Space

**Batas Timur:** Bareskrim Polri



Gambar 1.3 Peta Halte CSW  
Sumber : Google Maps (2023)

Penelitian ini akan membahas sistem sirkulasi pada Halte CSW, yang tentunya lebih berfokus pada sirkulasi pejalan kaki/pedestrian. Hal ini membatasi objek studi sehingga hanya berfokus pada jaringan jalan yang ada di Halte CSW (*skybridge*). Mulai dari pintu masuk/keluar, sirkulasi didalamnya, hingga pada halte ataupun beberapa fasilitas yang membantu pejalan kaki di halte ini.

### 1.7. Delinasi Penelitian Dalam Materi

Ruang lingkup materi penelitian ini bertujuan untuk memberikan batasan agar pembahasan dalam penelitian ini terarah dan berfokus pada studi yang akan dicapai. Ruang lingkup materi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

#### A. Kondisi *wayfinding* pada Halte CSW

Untuk mendapatkan objek *wayfinding* pada halte CSW, acuan yang akan digunakan menjadi sebuah indikator pemilihan objek-objek *wayfinding* yang akan diteliti adalah tabel indikator *architectural wayfinding component* milik Hunter (2010). Tabel ini mengacu pada teori Arthur dan Passini yang menjelaskan tentang keterbacaan sebuah lingkungan binaan.

Pada tabel yang disajikan Hunter (2010) sebagai indikator penelitian, terdapat 3 buah objektif yang masing-masing memiliki kelompok komponen arsitektural, dimana didalamnya terdapat penjelasan terkait dengan elemen-elemen arsitektural yang membantu berkaitan dengan *wayfinding* pada arsitektur, 3 objektif ini adalah sebagai berikut:

1. Clear articulation and coherent grouping of exterior / Kepekaan dalam pengelompokkan ruang
2. *Creating legible circulation systems design* / Membuat desain sirkulasi yang mudah terbaca
3. *Integrating communication systems* / Ketepatan informasi dari grafik atau rambu lingkungan

#### B. Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta

Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta ini tertuang pada Keputusan Gubernur DKI Jakarta no. 31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*Wayfinding*). Tujuan dari adanya pedoman ini adalah untuk melakukan integrasi informasi sejak tahun 2015. Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta ini sudah mulai diterapkan untuk sektor fasilitas pejalan kaki dan pesepeda serta tentunya transportasi publik (jaklingko) yang dimana Halte CSW adalah salah satu proyeknya.

Pedoman *Wayfinding* ini mengusung prinsip desain *wayfinding* yang ditetapkan oleh Institut Kebijakan Transportasi dan Pembangunan / *Institute for Transportation and Development Policy* (ITDP) berdasarkan laporan tahun 2020, dimana pengguna transportasi umum di Indonesia dari tahun 2015-2020 sudah mencapai 1.000.000 (1 Juta) pengguna. Hal ini memberikan misi bagi ITDP Indonesia melakukan penyusunan strategi agar fasilitas publik dapat menjadi salah satu pilihan prioritas penduduk Indonesia khususnya di Jakarta.

Konsep *Wayfinding* DKI Jakarta adalah sebagai berikut:

1. Legibilitas

2. Penempatan
3. Format
4. Konten
5. Decision Point

Adapun Prinsip Desain *Wayfinding* yang diterapkan menurut Pedoman:

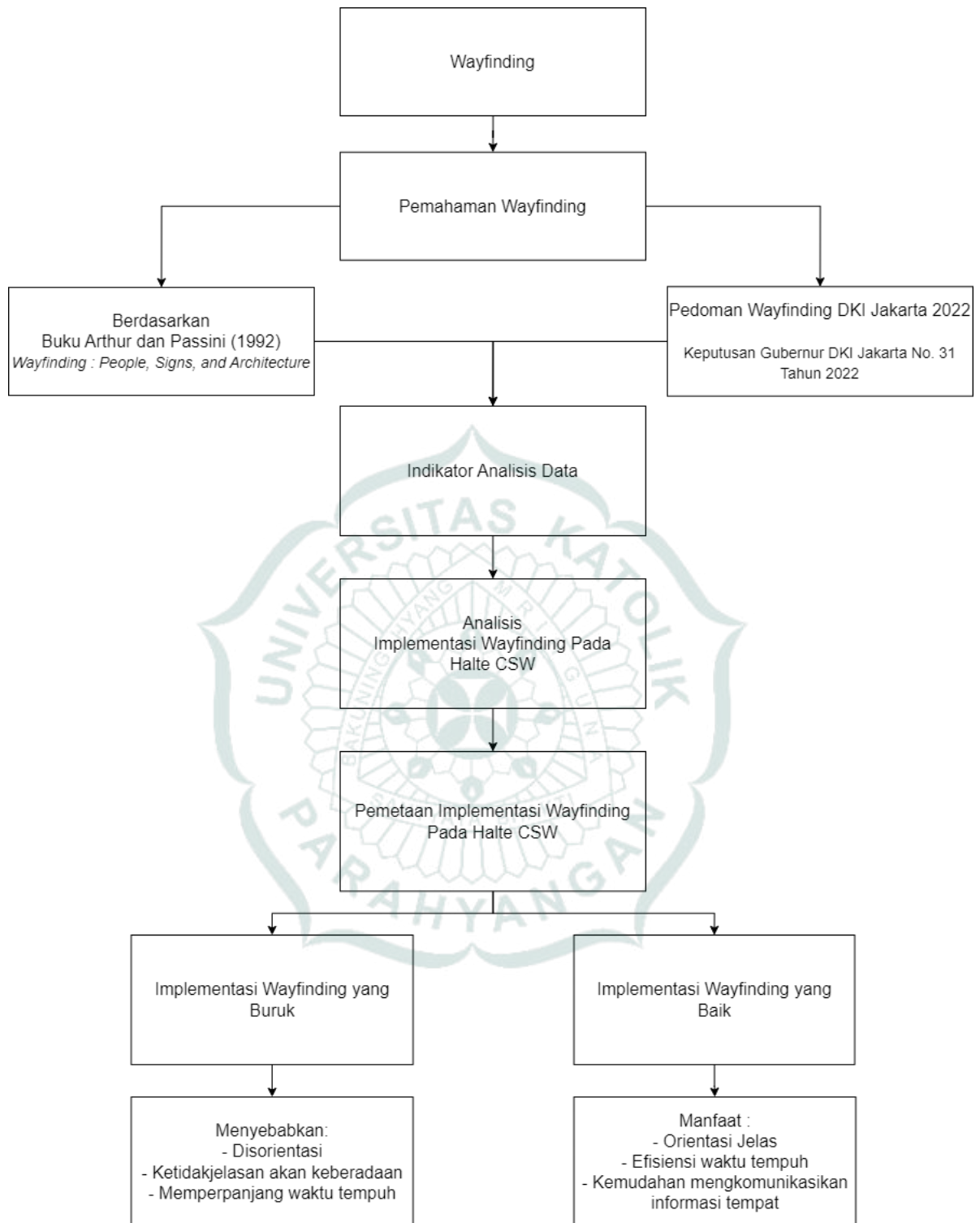
1. Mudah dilihat keberadaannya
2. Inklusif
3. Mudah dipahami
4. Mengidentifikasi tempat
5. Berkesinambungan
6. Lapisan informasi yang semakin rinci jika semakin dekat dilihat
7. Skala yang humanis

#### C. Pemetaan implementasi *wayfinding*

Pemetaan *wayfinding* yang didapatkan didasarkan dari hasil sintesis dan analisis keterkaitan antara Teori *Architecture Wayfinding Components* dengan Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta yang sudah diterapkan di Halte CSW. Pemetaan ini bertujuan untuk mendapatkan informasi yang mendalam dan menyeluruh terhadap *wayfinding* yang ada di Halte CSW. Hasil dari pemetaan ini dapat berupa kualitas dari komponen *wayfinding* yang ada pada Halte CSW dengan indikator komponen tersebut memenuhi standar peraturan yang ditetapkan serta teori atau tidak.

### 1.8. Kerangka Konsep

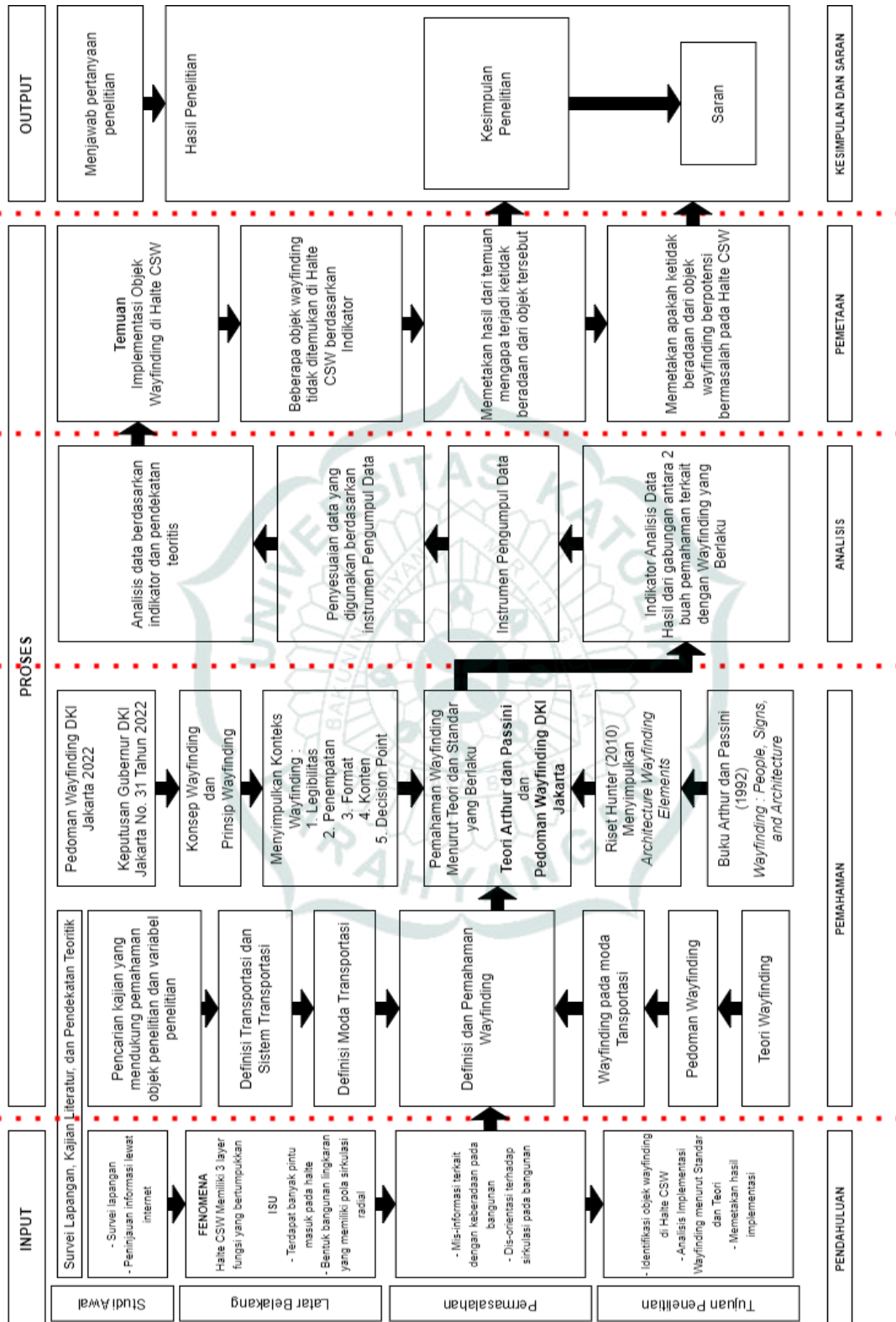
Kerangka konsep adalah kerangka yang akan menjelaskan konseptual dari hubungan antara variabel dengan tujuan dari penelitian ini. Kerangka konsep ini dibuat untuk merangkum pemahaman dari bab pendahuluan terkait dengan apa saja capaian yang akan ditempuh pada penelitian ini dan juga memberikan garis besar terkait dengan hasil dari penelitian nantinya.



Gambar 1.4 Kerangka Konseptual



## 1.9. Kerangka Penelitian



Gambar 1.5 Kerangka Penelitian

## **1.10. Sistematika Pembahasan**

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Bab pertama berisi gambaran umum dari penelitian yang akan dilaksanakan. Gambaran umum ini akan terbagi menjadi beberapa sub bab, yaitu latar belakang penelitian, perumusan masalah dan pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, kerangka penelitian, dan sistematika pembahasan.

### **BAB II : LANDASAN TEORITIKAL IMPLEMENTASI WAYFINDING PADA FASILITAS PERALIHAN MODA TRANSPORTASI**

Bab kedua ini berisikan paparan teori dan definisi yang dibutuhkan dan akan digunakan dalam membantu pemahaman penelitian. Pada bab ini juga terdapat rincian data yang diperlukan untuk penelitian.

### **BAB III : METODOLOGI PENELITIAN IMPLEMENTASI WAYFINDING PADA FASILITAS PERALIHAN MODA TRANSPORTASI**

Bab ketiga akan memaparkan jenis penelitian, tempat dan waktu penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, penyusunan indikator dan teknik analisa data.

### **BAB IV : DATA HALTE CSW JAKARTA**

Bab keempat ini memaparkan data-data dari objek penelitian, yaitu Halte CSW Jakarta. Pada bab ini juga dilampirkan data-data yang didapatkan hasil dari survei lapangan yang sudah dilakukan.

### **BAB V : HASIL IMPLEMENTASI WAYFINDING DI HALTE CSW MENURUT TEORI ARTHUR DAN PASSINI SERTA PEDOMAN WAYFINDING DKI JAKARTA**

Bab kelima berisikan analisis kondisi eksisting elemen-elemen *wayfinding* menggunakan indikator teori Arthur dan Passini serta Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta untuk mendapatkan informasi apakah implementasi dari teori dan pedoman tersebut sudah didesain dan diterapkan dengan baik.

### **BAB VI : HASIL PEMETAAN IMPLEMENTASI WAYFINDING DI HALTE CSW**

Bab keenam ini merupakan sintesis yang menghasilkan pemetaan dari implementasi *wayfinding* yang sudah di analisis. Pada bab ini akan menjelaskan tentang apakah hasil dari implementasi *wayfinding* berdasarkan teori Arthur dan

Passini serta Pedoman *Wayfinding* DKI Jakarta di Halte CSW sudah terpenuhi sesuai dengan standar.

## **BAB VII : KESIMPULAN DAN SARAN**

Bab ketujuh berisikan kesimpulan dan saran yang bertujuan untuk memberikan kesimpulan akhir dari rangkaian penelitian yang sudah dilakukan. Kesimpulan didapatkan dari jawaban dari hasil penelitian yang sudah dilakukan sehingga didapati jawaban dari pertanyaan masalah dan tujuan dari penelitian ini. Saran yang diberikan diarahkan kepada penelitian selanjutnya apakah hasil dari penelitian ini lebih baik dilanjutkan ke arah penelitian yang seperti apa.

