

## BAB IV

### KESIMPULAN DAN SARAN

#### 5.1. Kesimpulan

Disimpulkan dari analisa, Hal-hal dan faktor yang mempengaruhi kesinambungan pola sirkulasi terhadap kemudahan mobilitas pengunjung adalah:

- Perletakan *entrance*
- Kekuatan hierarki jalur sirkulasi
- Arah hadap dan penempatan media sirkulasi vertikal
- Penempatan jenis *tenant* dan *zoning*

##### 5.1.1 Kesinambungan Pola Sirkulasi BEC

Bangunan BEC memiliki 2 pola sirkulasi berbeda, tepatnya berada antara BEC gedung lama dan gedung baru yang didasari pada fungsi dan tatanan fisik BEC Lama yang masih dipertahankan tanpa adanya perubahan saat dilakukan perluasan pembangunan.

Tabel 0.1. Tabel Hasil Kesinambungan Pola Sirkulasi BEC

| Massa<br>Bangunan                                 | Pembentukan Pola Sirkulasi   |   |   |
|---|--|---|---|
|   | <i>Entrance</i>  | Layout & Tipe   | Koridor & Node  |
|   | Terhadap Kesinambungan Pusat Perbelanjaan  |   |   |
| <b>Gabungan<br/>BEC<br/>Lama dan<br/>BEC Baru</b> | Penggunaan <i>multientrance</i> dianggap kurang efektif diterapkan pada bangunan yang memiliki arah hadap jalan jalur satu arah. | Layout dan tipe penjualan yang berbeda pada massa bangunan lama dan baru. | Node dan koridor antar gedung baru dan lama tak diarahkan dengan mudah secara visual. |

Maka hasil analisa yang muncul dari hasil tabel perbandingan diatas, BEC dalam tatanan pola sirkulasi dalamnya memiliki 2 pola sirkulasi yang berbeda antara bangunan gedung lama dan gedung baru. Namun untuk kesinambungan **pola sirkulasi BEC dianggap sinambung** karena mobilitas pengunjung di dalam bangunan tetap berjalan.

##### 5.1.2 Efektivitas Jalur Mobilitas Pengunjung

Jalur mobilitas pengunjung dipengaruhi oleh pola sirkulasi dalam suatu bangunan. Pola sirkulasi terbentuk dari adanya unsur-unsur sirkulasi yang mendukung proses mobilitas pengunjung. Dari analisa di atas, didapatkan persentase tertinggi data mobilitas pengunjung pada jalur sirkulasi, sebanding dengan analisa pola sirkulasi yang terbentuk

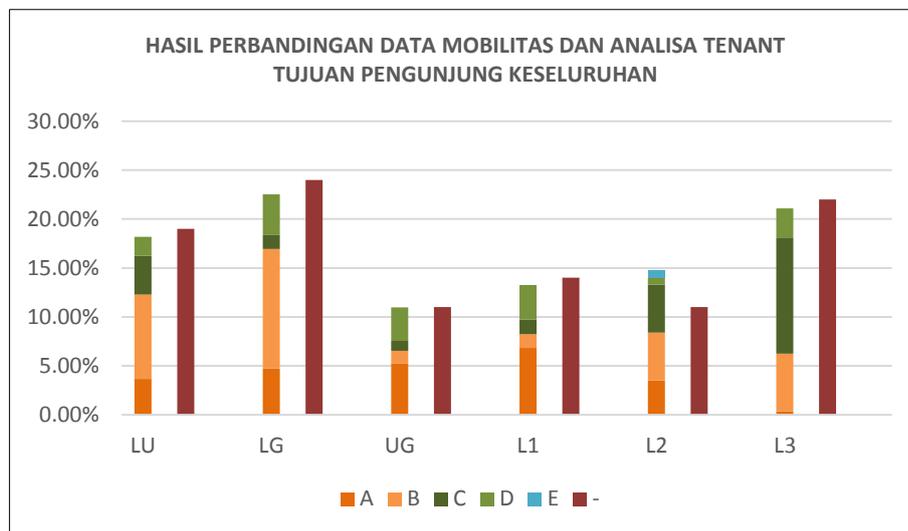
dari kebutuhan pengunjung menuju tenant tertentu secara efektif. Hasil analisa jalur sirkulasi dan kemudahan mobilitas pengunjung dirangkum dalam tabel sebagai berikut:

Tabel 0.2. Hasil Analisa Jalur Sirkulasi BEC dalam Mempermudah Mobilitas Pengunjung

| No           | Lantai | Jalur | Jumlah Jenis Tenant Tujuan            | Persentase Mobilitas | Standart Dimensi | Persentase Tenant Tujuan | Persentase Total |
|--------------|--------|-------|---------------------------------------|----------------------|------------------|--------------------------|------------------|
| 1            | LU     | A     | 2                                     | 20%                  | Tak Memenuhi     | 14 %                     | 19%              |
|              |        | B     | 14                                    | 47%                  | Memenuhi         | 43%                      |                  |
|              |        | C     | 2                                     | 22%                  | Memenuhi         | 14%                      |                  |
|              |        | D     | 9                                     | 11%                  | Memenuhi         | 29%                      |                  |
| 2            | LG     | A     | 2                                     | 21%                  | Tak Memenuhi     | 14%                      | 24%              |
|              |        | B     | 14                                    | 54%                  | Memenuhi         | 43%                      |                  |
|              |        | C     | 2                                     | 7%                   | Memenuhi         | 14%                      |                  |
|              |        | D     | 9                                     | 18%                  | Tak Memenuhi     | 29%                      |                  |
| 3            | UG     | A     | 2                                     | 26%                  | Tak Memenuhi     | 16%                      | 11%              |
|              |        | B     | 13                                    | 52%                  | Memenuhi         | 44%                      |                  |
|              |        | C     | 2                                     | 12%                  | Memenuhi         | 16%                      |                  |
|              |        | D     | 2                                     | 10%                  | Memenuhi         | 23%                      |                  |
| 4            | L1     | A     | 5                                     | 26%                  | Tak Memenuhi     | 18%                      | 14%              |
|              |        | B     | 12                                    | 52%                  | Memenuhi         | 39%                      |                  |
|              |        | C     | 5                                     | 11%                  | Memenuhi         | 18%                      |                  |
|              |        | D     | 8                                     | 11%                  | Memenuhi         | 25%                      |                  |
| 5            | L2     | A     | 6                                     | 34%                  | Tak Memenuhi     | 19.6%                    | 11%              |
|              |        | B     | 7                                     | 48%                  | Memenuhi         | 21.6%                    |                  |
|              |        | C     | 6                                     | 7%                   | Memenuhi         | 19.6%                    |                  |
|              |        | D     | 6                                     | 8%                   | Memenuhi         | 19.6%                    |                  |
|              |        | E     | 6                                     | 3%                   | Memenuhi         | 19.6%                    |                  |
| 6            | L3     | A     | 6                                     | 29%                  | Memenuhi         | 35%                      | 22%              |
|              |        | B     | 6                                     | 57%                  | Memenuhi         | 35%                      |                  |
|              |        | C     | 5                                     | 14%                  | Memenuhi         | 30%                      |                  |
| Keterangan : |        |       | Jalur Batas Selatan                   |                      |                  |                          | 100%             |
|              |        |       | Jalur Batas Utara                     |                      |                  |                          |                  |
|              |        |       | Persentase Tertinggi Pada Satu Lantai |                      |                  |                          |                  |
|              |        |       | Persentase Tertinggi Pada Bangunan    |                      |                  |                          |                  |

Dari tabel 5.2. didapatkan, dimensi lebar suatu jalur sirkulasi tidak menghalangi pengunjung untuk melakukan mobilitas ke tempat tujuan, dikarenakan pada jalur yang lebarnya tak memenuhi standart memiliki persentase mobilitas yang cukup tinggi mencapai 34% pengunjung di dalam satu lantai. Namun untuk dimensi lebar jalur akan lebih nyaman bila memenuhi standart minimal sirkulasi perbelanjaan dan lebar disesuaikan dengan jumlah lalu lalang pengunjung. Maka **jalur sirkulasi** guna memudahkan mobilitas pengunjung di dalam bangunan perbelanjaan BEC dianggap **tak efektif** dikarenakan terdapat jalur-jalur yang tak memenuhi standart minimal sirkulasi yang memberikan efek terjadi kepadatan pada jalur sirkulasi yang menghambat mobilitas pengunjung.

### 5.1.3 Efektivitas Pola Sirkulasi dengan Kemudahan Mobilitas Pengunjung



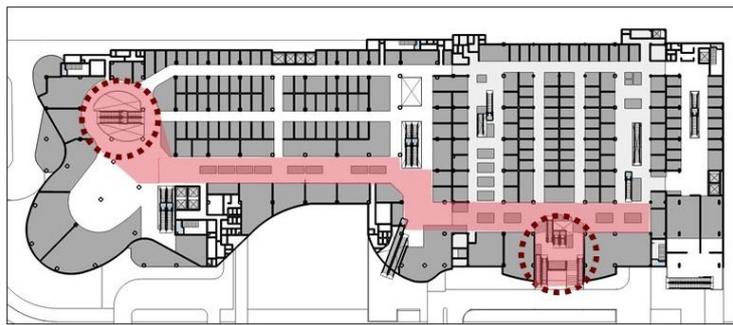
Gambar 0.1. Diagram Hasil Perbandingan Data Mobilitas dan Analisa Tenant Tujuan Pengunjung Keseluruhan.

Dilihat dari tabel 5.2 yang kemudian diperjelas dengan keberadaan grafik pada gambar 5.1. dominansi persentase mobilitas pengunjung terlihat pada lantai LG dan lantai UG, dengan dominansi keseluruhan pada titik jalur B. Ketimpangan persentase ini menghasilkan kesimpulan **pola sirkulasi** pada bangunan BEC, penggabungan *loop plan* dan *linear plan* pada bangunan ini **tidak efektif**, dikarenakan mobilitas pengujung tak merata pada jalur-jalur pertemuan antara gedung lama dan gedung baru, dengan persentase mobilitas yang terlihat timpang dari jumlah pengguna yang lebih condong pada satu zona tertentu.

Untuk hasil kesimpulan secara keseluruhan maka bangunan BEC dianggap sinambung antara bangunan lama dan bangunan baru karena mobilitas tetap terjadi satu sama lain, namun untuk efektifitas jalur sirkulasi dan penerapan pola dianggap tidak efektif.

## 5.2. *Saran*

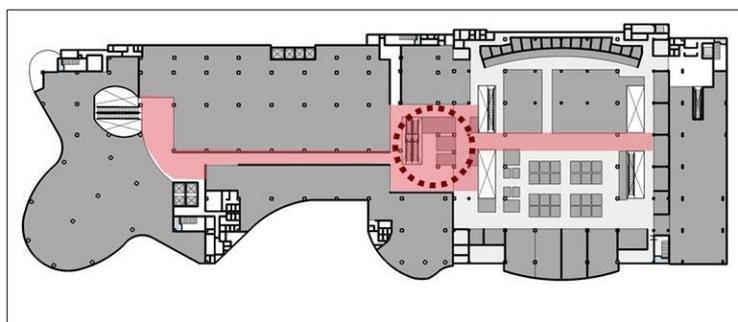
Pada hasil kesimpulan data gambar 5.1. dominansi mobilitas lebih dari 20% terletak apda lantai LG dan L3, maka dapat ditemukan bahwa 2 lantai tersebut memiliki pola sirkulasi yang mengarahkan mobilitas pengunjung paling tinggi. Maka akan dilihat penerapan pola yang dianggap efektif pada bangunan BEC dilihat dari lantai LG dan L3.



Gambar 0.2. Hubungan Sirkulasi Utama BEC Baru dan BEC Lama Lantai LG

Pada lantai LG Pengunjung akan lebih mudah membaca koridor pada hierarki yang terlebar, dikarenakan hierarki sirkulasi pada bangunan BEC lama dan baru tetap dipertahankan dan diarahkan meskipun tak terjadi secara sejajar. (Gambar 5.2.)

Pada analisa node terkuat dan koridor terkuat lantai LG, terjadi pola sirkulasi yang terbentuk dari 2 titik node yang menguatkan yaitu pada *entrance* utama bangunan lama dan titik *entrance* bangunan baru yang diarahkan menggunakan media sirkulasi vertikal, pada bagian koridor utama memang memiliki kelebaran yang sama namun terputus pada bagian tengahnya dan tidak sejajar antar koridor BEC lama dan Koridor BEC baru.

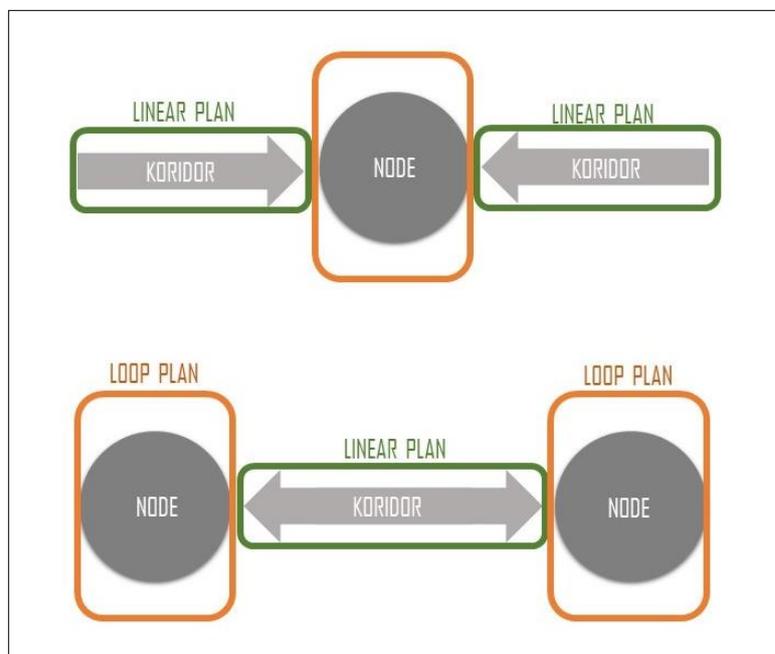


Gambar 0.3. Hubungan Sirkulasi Utama BEC Baru dan BEC Lama Lantai L3.

Lantai 3 pada bangunan BEC, memiliki koneksi pola sirkulasi antar node dan koridor yang berbeda dari lantai sebelumnya. Node terkuat diletakan tepat di tengah, yaitu pada jalur pertemuan pola sirkulasi gedung lama dan gedung baru. Diperkuat dengan hierarki koridor secara linear pada bagian tengahnya yang mengarahkan dari utara-selatan dan sebaliknya (Gambar 5.3.)

Kejelasan pola sirkulasi mempengaruhi kemudahan pengunjung dalam melakukan pergerakan/ mobilitas, khususnya dalam mempermudah untuk mencapai ke tempat tujuan. Beberapa contoh yang ditemukan dan berhasil untuk digunakan adalah pola yang digunakan harus memiliki perkuatan hierarki antara koridor yang kemudian diperkuat lagi dengan pengadaan node (Gambar 5.2. dan gambar 5.3.) Sesuai dengan prinsip penggunaan pola sirkulasi, *loop plan* memiliki kesamaan pola dengan node, dan *linear plan* memiliki kesamaan pola dengan koridor. Dari hal tersebut dapat ditemukan pola-pola yang menunjang satu sama lain, seperti ilustrasi gambar di bawah.

Oleh karena itu penggunaan *linear plan* dan *loop plan* dapat saling berkesinambungan secara seimbang bila terdapat pola yang melengkapi satu sama lain. Dengan sifat *loop plan* yang terpusat dan sifat *linear plan* yang mengarahkan, maka *loop plan* dan *linear plan* dapat digabungkan dengan arahan jalur yang jelas. (Gambar 5.4)



Gambar 0.4. Ilustrasi Penerapan Pola Sirkulasi dengan *Loop Plan* dan *Linear Plan*.  
(Sumber : Ilustrasi Pribadi)

Dalam membuat suatu pusat perbelanjaan gedung baru, agar dapat sinambung dengan bangunan di gedung lama, perlu diperhatikan jalur-jalur pertemuan yang berpotensi agar pengunjung dapat dengan mudah berpindah secara merata antar bangunan gedung lama dan gedung baru. Jalur temuan punya efektivitas yang tinggi bila jalur pertemuan dapat merata dilalui pengunjung, jalur pertemuan sirkulasi punya visualisasi menerus ke sirkulasi utama gedung lama, node dan koridor harus sejajar dengan kondisi node dan koridor gedung lama, dimana jalur-jalur pertemuan ini dijadikan sebagai penghubung sirkulasinya. Jalur sirkulasi dapat dengan mudah menarik pengunjung bila terdapat *anchor* utama diantaranya sebagai penarik, arah jalur perpindahan media sirkulasi vertikal diarahkan secara seimbang, dan pengadaan *inline tenant* pendukung dapat membantu meningkatkan mobilitas pengunjung.

## GLOSARIUM

***Anchor Tenant*** adalah Tenant utama atau penyewa ruang dengan skala besar di sebuah proyek properti komersial seperti mal, yang bisa menarik pengunjung untuk datang.

***Cross Circulation*** adalah sirkulasi yang bertabrakan dengan sirkulasi penggunaan lain.

***Efektivitas*** adalah pencapaian tujuan secara tepat atau memilih tujuan-tujuan yang tepat dari serangkaian alternatif atau pilihan cara dan menentukan pilihan dari beberapa pilihan lainnya.

***Hierarki*** adalah urutan tingkatan atau jenjang jabatan (pangkat kedudukan), organisasi dengan tingkat wewenang dari yang paling bawah sampai yang paling atas.

***Inline Tenant*** merupakan toko kecil pendukung, keberadaan toko kecil ini sangat menguntungkan pihak pusat perbelanjaan karena daya penjualan yang dianggap menguntungkan dan tinggi.

***Mobilitas*** adalah kesiapsiagaan untuk bergerak, gerakan berpindah-pindah, gerak perubahan yang terjadi di antara warga masyarakat, baik secara fisik maupun secara sosial.

***Tenant*** merupakan penyewa pada suatu pusat perbelanjaan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Beddington, N. (1982). *Design for Shopping Centres*. London: Butterworths Design Series.
- Ching, Francis D.K. (2007). *Architecture: Form, Space & Order, 3rd ed.* John Wiley. Hoboken.
- Cullen, G. (1961). *The Concise Landscape*.
- Darlow, C. (1972). *Enclosed Shopping Centres*. the University of California: Architectural Press.
- Gruen, V. (t.thn.). *Centres for the Urban Environment*. Van Nostrand Reinhold Company.
- Jacques, R., & A Powel, J. (1981). *Design: Science: Method Proceeding of the 1980 Design Research Society Conference*. England: Westbury House.
- Ketchum, M. (1957). *Shops and Stores*. Progressive Architecture Library/Reinhold.
- Lawrence J, I. (1994). *Store Palnning/Design: History, Theory, Process*. Wiley.
- Leung, D. D. (2009). *First Steps Toward a Shopping Center Typology for Southeast Asia, Asia-Pacific and Beyond* . ICSC's Asia Research Council.
- Northern, R. I. (1977). *Shopping Centres: A Developer's Guide to Planning and Design*. College of Estate Management.
- Reurbanist. (2017, Maret 7). *Circulation System*. Diambil kembali dari <http://reurbanist.com/2011/03/circulation-system/>
- Rubenstein, H. M. (1992). *Pedestrian Malls, Streetscapes, and Urban Spaces*. Unites States.

