



**UNIVERSITAS INDONESIA**

**PEMAKNAAN *SIGNIFICANT LOCALITIES* DALAM  
*WAYFINDING***

**SKRIPSI**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana  
Arsitektur**

**MIRRADEWI RIANTY**

**0606075795**

**FAKULTAS TEKNIK  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR**

**DEPOK**

**JUNI 2010**

## HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi yang berjudul Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding* adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.**

**Nama : Mirradewi Rianty**

**NPM : 0606075795**

**Tanda Tangan:**

**Tanggal : 28 Juni 2010**

## HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh :  
Nama : Mirradewi Rianty  
NPM : 0606075795  
Program Studi : Arsitektur  
Judul Skripsi : Pemaknaan *Significant Localities* dalam  
*Wayfinding*

**Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia**

## DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Dr. Ir. Hendrajaya Isnaeni, M.Sc, Ph.D. (.....)  
Penguji : Ir. Evawani Elisa, M.Eng., Ph.D. (.....)  
Penguji : Ir. Antony Sihombing MPD, Ph.D. (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 28 Juni 2010

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Allah SWT, berkat rahmat dan hidayah-Nya, penulis mampu menyelesaikan penyusunan skripsi yang merupakan salah satu syarat memperoleh gelar Sarjana Arsitektur dalam jenjang S1 Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia.

Berbagai hambatan telah penulis lalui dalam pengerjaan skripsi. Selama penyusunan skripsi ini, penulis banyak mendapat dukungan dari berbagai pihak. Oleh sebab itu penulis ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Ir. Hendrajaya Isnaeni, M.Sc, Ph.D., pembimbing skripsi saya, koordinator skripsi, juga pembimbing akademik saya. Pak Jay terima kasih sekali atas diskusi, saran, masukan, pengarahan serta kebaikan hati bapak meminjamkan buku-buku referensi, bahkan saya sampai dipinjami catatan sewaktu bapak kuliah di Surrey. Terima kasih banyak ya Pak Jay, skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan bapak :')
2. Ir. Evawani Elisa, M.Eng., Ph.D., dan Ir. Antony Sihombing MPD, Ph.D., sebagai dosen penguji yang telah memberikan masukan sebagai bahan perbaikan skripsi ini saat sidang.
3. 18 responden yang saya masukkan dalam skripsi saya. Tanpa sketsa dari kalian skripsi ini tidak akan selesai: Ikhsan A'00, Nirwan A. A'06, Aron Aditio A'08, Tasya A'06, Anggreni A'06, Mala A'06, Ridwan F. FKM, Reza Fandini Fasilkom, Alrikko Putra FE, Farida Nurfitriyana FMIPA, Yuke FIB, Arya Abbyasa TI'06, Combro E'06, Nicolaus Mesin'06, Nova Tekim Ekst., Anti E'06, Shinta Juliastri TI'06. Terima kasih sekali ya!
4. Responden yang tidak jadi saya masukkan dalam skripsi, terima kasih telah menggambar untuk saya. Arif FIB, Indra FIB, Farhan FIB, Mutia FIB, Tarno FIB, Runi A'06, Hernindyasti A'06, Apel A'06, Dian A'06, Sheila A'06, Affa A'06, Imam A'06, Agung A'06, Ardi A'06, Henny A'06, Renny A'06, Rahmi Tekim Ekst., dan adik penjual koran. Maaf sekali gambar kalian tidak saya masukkan, terimakasih banyak ya!
5. Almarhum Bapak Eyang dan Almarhumah Ibu yang doanya selalu menyertai saya, saya sayang kalian. Juga Mama dan Papa. Terima kasih

untuk Mama atas dukungan dan semangatnya. Terima kasih untuk Papa atas bantuan men-*scan* gambar-gambar responden.

6. Nuraini Wiridyadewi, si Mbilung, adik saya yang sudah mau jadi responden, terima kasih juga Biliiii atas bantuannya mencari responden.
7. Anggreni Simanjuntak (lagi) kali ini sebagai *partner skripsi in-crime* dan *partner justin bieber in-crime* PICK IT UP PICK IT UP UP UP, terima kasih untuk dukungan, obrolan-obrolan, dan menjadi timer target ngerjain skripsi melalui YM, walaupun targetnya molor semua ya En haha..
8. Sheila Putrianti Narita, Nirwan Arfari, dan Renny Melina teman BBM, tempat berkeluh kesah dan bertukar informasi. Terima kasih ya! Untuk Syela, ayo bersenang-senang setahun lagi di profesi :))
9. Binka dan si Keriting, si kecil adik-adik sepupu saya yang telah memberi hiburan. Khususnya Binka walaupun kadang *reseh*, hobi main *voice note* BBM, sering mengajak main *mejikuhibiniu* dan game komputer.
10. Teman-teman partner wiradha, Coriesta, Hermando, dll.
11. Indira, Dewi, Dian, Marina, Henny, Ristia, Mamet, seluruh teman-teman Ars UI 2006. Sukses ya, saya akan sangat merindukan kalian :)
12. Maya Prawitasari, Christa Indah, Windy Harfiani, Adi Kouwagam, senior Ars 2005 yang sudah bersedia ditanya-tanyai lewat BBM. Terimakasih ya.
13. Julee si laptop, terima kasih telah menemani saya 4 tahun ini serta lagu-lagu penyemangat dari Dashboard Confessional dan Justin Bieber haha..
14. Semua pihak yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang turut membantu saya dalam penyelesaian skripsi dan masa perkuliahan.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini memang masih jauh dari sempurna. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan kritik yang membangun agar dapat menghasilkan sesuatu yang lebih baik lagi di masa yang akan datang.

Jakarta, 28 Juni 2010

Penulis

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Mirradewi Rianty  
NPM : 0606075795  
Program Studi : Arsitektur  
Departemen : Arsitektur  
Fakultas : Teknik  
Jenis karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding*  
beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta  
Pada tanggal : 28 Juni 2010  
Yang menyatakan

( Mirradewi Rianty)

## ABSTRAK

Nama : Mirradewi Rianty  
Program Studi : Arsitektur  
Judul : Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding*

Teror tersesat muncul pada saat kebutuhan manusia untuk berorientasi tidak terpenuhi. Teror ini bisa saja menimbulkan *stress* dan kecemasan dalam diri seseorang. Hal ini dapat dihindari jika manusia memiliki kemampuan *wayfinding* yang baik. Dalam prosesnya dibutuhkan obyek-obyek yang digunakan sebagai acuan pergerakan. Yi-Fu Tuan, seorang ahli geografi manusia berpendapat bahwa untuk dapat mempelajari suatu lingkungan yang baru, manusia butuh mengidentifikasi *significant localities*.

Skripsi ini membahas mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*, menggali kualitas obyek yang digunakan sebagai referensi orientasi dan mendalami cara manusia memaknainya. Pemaknaan *significant localities* dicoba dipahami dari studi kasus pada sebuah lingkungan. Hasil yang didapat dari studi kasus menunjukkan bahwa ternyata terdapat aspek penting yang berpengaruh terhadap pemaknaan *significant localities* yaitu kualitas mengarahkan yang dapat mengurangi kemungkinan tersesat, meningkatkan rasa aman saat berorientasi.

Kata kunci:  
Lingkungan, *wayfinding*, orientasi, *significant localities*

## ABSTRACT

Name : Mirradewi Rianty  
Study Program : Architecture  
Title : Significant Localities Meaning in Wayfinding

The terror of being lost arises when we couldn't fulfill our needs to be oriented in our surroundings. At some case, this terror can cause stress and anxiety. This can be avoided if we have good abilities in wayfinding. The process required objects used as a reference for the movement. Yi-Fu Tuan, an expert in human geography, said that we require the identification of significant localities to learn our neighborhood.

This thesis discusses the meaning of significant localities in wayfinding, digging up the quality of the object used as a reference in orientation and explore how humans create meanings of it. The meanings are understood deeper through a case studies in an environment. The results obtained show that in fact there are important aspects that influence the meaning of significant localities. That is the directing quality that can reduce the possibility of getting lost, increasing the security to stay oriented.

Keywords:

Environment, wayfinding, orientation, significant localities

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR GAMBAR.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xii
<b>BAB 1 PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Tujuan Penulisan.....	3
1.3 Lingkup Masalah.....	3
1.4 Metode Penulisan.....	3
1.5 Garis Besar Penulisan.....	4
<b>BAB 2 STRATEGI WAYFINDING.....</b>	<b>6</b>
2.1 <i>Wayfinding</i> .....	6
2.2 Identifikasi Lingkungan.....	8
2.3 Proses Kognitif.....	11
2.3.1 <i>Cognitive Mapping Ability</i> .....	12
2.3.2 <i>Decision Making Ability</i> .....	13
2.3.3 <i>Decision Execution Ability</i> .....	14
2.4 <i>Wayfinding Task</i> .....	15
2.5 Strategi <i>Wayfinding</i> .....	17
<b>BAB 3 PEMAKNAAN SIGNIFICANT LOCALITIES DALAM     WAYFINDING.....</b>	<b>19</b>
3.1 <i>Significant Localities</i> .....	19
3.2 <i>Imageability</i> .....	20
3.2.1 <i>Linear Features</i> .....	22

3.2.2	<i>Point Features</i> .....	23
3.2.2	<i>Area</i> .....	25
3.3	Karakteristik Tataan Fisik .....	25
3.3.1	Kadar Diferensiasi .....	26
3.3.2	Kadar Akses Visual .....	26
3.3.3	Kompleksitas Tataan Spasial .....	27
3.4	Pemaknaan <i>Significant Localities</i> dalam <i>Wayfinding</i> .....	27
<b>BAB 4</b>	<b>STUDI KASUS</b> .....	<b>29</b>
4.1	Metode Pembahasan Studi Kasus .....	29
4.2	Deskripsi Umum Lingkungan .....	30
4.3	Prediksi .....	31
4.3.1	Pengamatan Perilaku .....	31
4.3.2	Pengamatan <i>Sequence</i> .....	35
4.3.3	Prediksi <i>Significant Localities</i> .....	38
4.4	Pembuktian Prediksi .....	48
4.4.1	Data Responden .....	48
4.4.2	Kesimpulan Penggambaran Responden .....	68
4.4.2	Penggambaran Mayoritas Responden .....	72
4.5	Perbandingan Prediksi dan Data Responden .....	79
4.5.1	Ketidaksesuaian Prediksi .....	81
4.5.2	Kesimpulan Studi Kasus .....	85
<b>BAB 5</b>	<b>KESIMPULAN</b> .....	<b>92</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	.....	<b>94</b>
<b>LAMPIRAN</b>	.....	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	Diagram tahapan <i>Wayfinding</i> .....	15
Gambar 3.1	Diagram Keterkaitan <i>Significant Localities</i> dan <i>Wayfinding</i> .....	28
Gambar 4.1	<i>Siteplan</i> Fakultas Teknik UI .....	30
Gambar 4.2	Tingkat Populasi pada Lingkungan .....	31
Gambar 4.3	Titik Pengamatan <i>Sequence Rute Pintu Kukusan</i> Teknik-Kantin .....	35
Gambar 4.4	Lokasi Prediksi <i>Significant Localities</i> .....	39
Gambar 4.5	Sketsa Ridwan .....	48
Gambar 4.6	Sketsa Reza .....	49
Gambar 4.7	Sketsa Rikko .....	50
Gambar 4.8	Sketsa Nuni .....	51
Gambar 4.9	Sketsa Yuke .....	52
Gambar 4.10	Sketsa Farida .....	53
Gambar 4.11	Sketsa Arya .....	54
Gambar 4.12	Sketsa Chandra .....	55
Gambar 4.13	Sketsa Nico .....	56
Gambar 4.14	Sketsa Nova .....	57
Gambar 4.15	Sketsa Anti .....	59
Gambar 4.16	Sketsa Shinta .....	60
Gambar 4.17	Sketsa Ikhsan .....	61
Gambar 4.18	Sketsa Nirwan .....	62
Gambar 4.19	Sketsa Aron .....	63
Gambar 4.20	Sketsa Tasya .....	64
Gambar 4.21	Sketsa Eni .....	66
Gambar 4.22	Sketsa Mala .....	67
Gambar 4.23	Penggambaran Ulang Mayoritas Data Responden .....	75
Gambar 4.24	Prediksi <i>Significant Localities</i> .....	79
Gambar 4.25	Penggambaran Ulang Mayoritas Responden .....	79
Gambar 4.26	Ketidaksesuaian <i>Significant Localities</i> .....	81
Gambar 4.27	Pondok Makan .....	82
Gambar 4.28	Pos Jaga Kukusan Teknik .....	83
Gambar 4.29	<i>Path</i> pada Pembatas Lajur Bus .....	83
Gambar 4.30	Akses Visual Kapal Beton dari Pedestrian .....	84
Gambar 4.31	Instalasi Menara .....	84
Gambar 4.32	Instalasi Lengkung .....	85
Gambar 4.33	Tingkat Pemaknaan <i>Significant Localities</i> .....	91
Gambar 4.34	Tingkat Kemudahan <i>Wayfinding</i> .....	91

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1	Foto pada Titik Pengamatan.....	32
Tabel 4.2	Prediksi <i>Significant Localities</i> .....	40
Tabel 4.3	Rute Lobi Kiri-Selasar Departemen Arsitektur.....	69
Tabel 4.4	Rute Lobi Lurus-Rotunda.....	70
Tabel 4.5	Rute Lobi Lurus dan Rute Lobi Kiri (Kedua Rute) .....	71
Tabel 4.6	Penggambaran Mahasiswa Fakultas Lain .....	72
Tabel 4.7	Penggambaran Mahasiswa Fakultas Teknik (Arsitektur) .....	73
Tabel 4.8	Penggambaran Mahasiswa Fakultas Teknik (Non-Arsitektur) .....	74
Tabel 4.9	<i>Significant Localities</i> Penggambaran Responden .....	76

## ABSTRAK

Nama : Mirradewi Rianty  
Program Studi : Arsitektur  
Judul : Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding*

Teror tersesat muncul pada saat kebutuhan manusia untuk berorientasi tidak terpenuhi. Teror ini bisa saja menimbulkan *stress* dan kecemasan dalam diri seseorang. Hal ini dapat dihindari jika manusia memiliki kemampuan *wayfinding* yang baik. Dalam prosesnya dibutuhkan obyek-obyek yang digunakan sebagai acuan pergerakan. Yi-Fu Tuan, seorang ahli geografi manusia berpendapat bahwa untuk dapat mempelajari suatu lingkungan yang baru, manusia butuh mengidentifikasi *significant localities*.

Skripsi ini membahas mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*, menggali kualitas obyek yang digunakan sebagai referensi orientasi dan mendalami cara manusia memaknainya. Pemaknaan *significant localities* dicoba dipahami dari studi kasus pada sebuah lingkungan. Hasil yang didapat dari studi kasus menunjukkan bahwa ternyata terdapat aspek penting yang berpengaruh terhadap pemaknaan *significant localities* yaitu kualitas mengarahkan yang dapat mengurangi kemungkinan tersesat, meningkatkan rasa aman saat berorientasi.

Kata kunci:  
Lingkungan, *wayfinding*, orientasi, *significant localities*

## ABSTRACT

Name : Mirradewi Rianty  
Study Program : Architecture  
Title : Significant Localities Meaning in Wayfinding

The terror of being lost arises when we couldn't fulfill our needs to be oriented in our surroundings. At some case, this terror can cause stress and anxiety. This can be avoided if we have good abilities in wayfinding. The process required objects used as a reference for the movement. Yi-Fu Tuan, an expert in human geography, said that we require the identification of significant localities to learn our neighborhood.

This thesis discusses the meaning of significant localities in wayfinding, digging up the quality of the object used as a reference in orientation and explore how humans create meanings of it. The meanings are understood deeper through a case studies in an environment. The results obtained show that in fact there are important aspects that influence the meaning of significant localities. That is the directing quality that can reduce the possibility of getting lost, increasing the security to stay oriented.

Keywords:

Environment, wayfinding, orientation, significant localities

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Keberadaan arsitektur tak lepas dari manusia sebagai pengguna karena arsitektur merupakan salah satu cara pemenuhan kebutuhan aktivitas manusia. Diungkapkan oleh Laurens bahwa arsitektur hadir dalam realitas sehari-hari (Laurens, 2005, p.26). Snyder & Catanese menyatakan, “...*architecture can be thought of as any construction that deliberately changes the physical environment according to some ordering schema*” (Snyder & Catanese, 1979, p.8). Arsitektur dapat dianggap sebagai suatu konstruksi yang dengan sengaja mengubah lingkungan fisik menurut suatu bagan pengaturan. Oleh sebab itu arsitektur juga mencakup perancangan lingkungan buatan, ruang fisik yang mewadahi aktivitas keseharian manusia.

Terkait dengan bagaimana merancang lingkungan buatan, menurut Passini dan Seidel lingkungan tidak dapat berfungsi dengan baik kecuali pengguna mampu menemukan jalan sekeliling mereka, “*Environments, furthermore, do not really function properly unless users are able to find their way around*” (Garling, 1986, p.61). Pentingnya kemampuan menemukan jalan ini juga dikemukakan oleh Norberg-Schulz bahwa untuk memperoleh tumpuan eksistensial manusia harus mampu mengorientasikan diri, “...*he has to know where he is*” (Norberg-Schulz, 1980, p.19). McCluskey juga mengemukakan hal senada mengenai pentingnya manusia berorientasi, “*It is of primary importance to man to be able to orient himself in his surroundings*” (McCluskey, 1979, p.12). Norberg-Schulz (1980) menyatakan bahwa teror tersesat dapat muncul jika kebutuhan organisme bergerak untuk berorientasi dalam lingkungannya tidak terpenuhi. “*Being lost can be terrifying*” (Kaplan et al., 1998, p.49), tersesat dapat mempengaruhi perasaan aman seseorang.

Proses manusia menemukan jalan dalam lingkungannya dikenal dengan istilah *wayfinding*. Dalam proses *wayfinding* ini tentunya terdapat strategi-strategi yang dijalankan oleh manusia, seperti ditekankan oleh Garling et al. “*Before we begin a journey, we construct an action plan, that is, a strategy or itinerary for our movements*”. (Bell et al, 2001, p.70). Sebelum manusia melakukan perjalanan, mereka mengkonstruksi *action plan*. Suatu perencanaan yang mencakup strategi bagaimana manusia berperilaku pada saat menjalankan pergerakan tersebut.

Manusia selalu menangkap isyarat-isyarat dari lingkungan sekitar mereka, baik disadari maupun tidak manusia seringkali mendasari tindakan mereka terhadap pesan yang mereka tangkap dari lingkungan, pernyataan tersebut diungkapkan oleh Jacobs, “*People who lives in cities, including urban planners, developer, bankers, social activist, city watchers, and politicians, take cues from their physical environments everyday, knowingly or not, and they often base their actions on those messages.*” (Jacobs, 1985, p.6). Senada dengan pernyataan yang menekankan peranan lingkungan terhadap tindakan manusia, Yi-Fu Tuan mengungkapkan bahwa dibutuhkan identifikasi *significant localities*\* bagi manusia untuk dapat mempelajari lingkungannya, “*Learning to know the neighborhood requires the identification of significant localities, such as street corners and architectural landmarks within the neighborhood space*”(Tuan, 1977, p.18). Dari pernyataan Yi-Fu Tuan ini dapat disimpulkan bahwa lingkungan yang memiliki fitur-fitur signifikan dapat mempermudah penggunaannya untuk mempelajari lingkungan tersebut. Hal ini tentu akan berbanding lurus dengan kemampuan manusia berorientasi di dalamnya.

Lingkungan fisik tempat manusia beraktifitas sehari-hari kemungkinan memiliki lokalitas signifikan yang memiliki peranan dalam kemudahan penggunaannya berorientasi, baik secara disadari maupun tidak. Pertanyaan yang muncul terkait dengan strategi manusia dalam proses *wayfinding* dan *significant localities* yang berperan dalam suatu lingkungan, yaitu: **Bagaimanakah strategi yang dijalankan**

---

\* *Significant localities* akan dibahas secara khusus pada bab 3

**manusia dalam proses *wayfinding*? Bagaimanakah pemaknaan *significant localities* dalam proses *wayfinding* pada lingkungan?**

### **1.2 Tujuan Penulisan**

Kebutuhan manusia untuk berorientasi dalam lingkungannya harus terpenuhi. Jika tidak, akan muncul teror tersesat. Bagi pendatang baru atau orang-orang yang berada dalam tekanan, teror ini bisa saja menimbulkan *stress* dan kecemasan. Teror tersesat ini dapat dihindari dengan kemudahan dalam *wayfinding*. Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memahami lebih dalam bagaimana manusia berstrategi dalam proses *wayfinding*, serta memahami kualitas lokalitas signifikan terkait dengan kemudahan *wayfinding*. Dari sini diharapkan dapat diketahui aspek-aspek apa saja yang berpengaruh dalam proses *wayfinding* serta bagaimana sebaiknya pertimbangan yang harus dilakukan dalam perancangan. Hal ini bermanfaat dalam perancangan lingkungan buatan untuk mencegah teror tersesat bagi penggunanya.

### **1.3 Lingkup Masalah**

Lingkup masalah yang dibahas dalam skripsi ini dibatasi pada pembahasan mengenai beberapa hal sebagai berikut:

1. Strategi manusia dalam proses *wayfinding*.
2. Pemaknaan *significant localities* dalam proses *wayfinding*.

### **1.4 Metode Pembahasan**

Metode pembahasan skripsi ini menggunakan beberapa teori yang mendasari pemicu bahasan skripsi, antara lain beberapa teori yang berhubungan dengan bagaimana manusia berstrategi dalam *wayfinding*, serta teori mengenai kaitan *significant localities* dengan *wayfinding*. Teori yang digunakan bersifat saling terkait dan kesimpulannya digunakan sebagai dasar pengamatan dan analisa studi kasus.

Metode pembahasan studi kasus dalam skripsi ini adalah:

1. Membuat prediksi. Mengambil suatu lingkungan sebagai studi kasus yang dianalisa dan diamati menurut dasar teori untuk memprediksikan strategi *wayfinding* dan *significant localities* yang ada di dalamnya.
2. Pembuktian prediksi. Mengumpulkan sketsa peta mental penggambaran dari sejumlah responden terhadap lingkungan tersebut untuk melihat bagaimana yang terjadi pada kenyataannya.

Hasil yang keluar selanjutnya diperbandingkan, jika terdapat perbedaan akan dianalisa lebih lanjut dan dihubungkan kembali dengan dasar teori. Aspek-aspek penting yang ditemukan dari hasil analisa lebih lanjut ini digunakan untuk menjawab pertanyaan mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*.

### 1.5 Garis Besar Penulisan

Garis besar penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

#### a. Bab 1 Pendahuluan

Pendahuluan berisi mengenai kaitan arsitektur dengan *wayfinding*, bahwa terdapat permasalahan teror tersesat jika manusia tidak dapat menjalankan proses *wayfinding*, sehingga merancang suatu lingkungan yang menunjang kemudahan *wayfinding* sangatlah penting. Dari sini muncul pertanyaan bagaimana strategi manusia dalam menjalankan *wayfinding* serta bagaimana pemaknaan *significant localities* dalam proses tersebut.

#### b. Bab 2 Strategi Manusia dalam *Wayfinding*

Strategi manusia dalam *wayfinding* membahas teori mengenai bagaimana manusia menjalankan strategi dalam proses *wayfinding*. Untuk mengidentifikasi lingkungan, manusia menggunakan pengindraannya dengan dominasi indera penglihatan. Dalam menjalankan proses *wayfinding* Romedi Passini menyatakan manusia memerlukan tiga kemampuan yaitu *cognitive mapping ability*, *decision mapping ability*, dan *decision execution ability*. Ternyata terdapat kaitan dengan peta mental, perencanaan dan perilaku

manusia. Dalam tahapan proses *wayfinding* bagian terpenting adalah memastikan diri tetap berada dalam jalur sehingga ternyata terdapat patokan-patokan yang dijadikan sebagai acuan orientasi selama pergerakan.

c. Bab 3 Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding*

Pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding* menjelaskan teori mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*. Jika dikaitkan dengan bahasan sebelumnya maka *significant localities* dapat dinyatakan sebagai patokan-patokan yang dijadikan referensi orientasi selama pergerakan. *Significant localities* dapat berupa elemen-elemen lingkungan yang dapat dibedakan menjadi *linear feature*, *point feature*, dan *area*. Bagaimana suatu elemen dapat terlihat lebih signifikan terkait dengan karakteristik yang dimilikinya yang dapat dianalisa dari kadar diferensiasi, kadar akses visual, dan kompleksitas tatanan spasial.

d. Bab 4 Studi Kasus

Studi kasus merupakan pembuatan prediksi dan pembuktiannya. Suatu lingkungan sebagai studi kasus yang dianalisa dan diamati untuk memprediksikan strategi *wayfinding* dan elemen *significant localities* yang ada di dalamnya. Selanjutnya pembuktian prediksi dilakukan dengan mengumpulkan sketsa peta mental penggambaran dari sejumlah responden terhadap lingkungan tersebut untuk melihat bagaimana strategi *wayfinding* dan elemen yang dianggap *significant localities* pada kenyataannya. Hasilnya ternyata terdapat beberapa ketidaksesuaian yang muncul pada pembuktian.

e. Bab 5 Kesimpulan

Kesimpulan memaparkan argumen-argumen atas ketidaksesuaian yang didapat dari bab studi kasus dan penegasan dengan kembali merujuk pada dasar teori. Ternyata ditemukan aspek menarik yang cukup berpengaruh dalam pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*.

## BAB 2

### STRATEGI MANUSIA DALAM WAYFINDING

Bab ini membahas mengenai proses *wayfinding*. Kemampuan apa saja yang digunakan manusia dalam proses *wayfinding* serta tugas yang dilakukan dalam proses tersebut.

#### 2.1 *Wayfinding*

Secara etimologi, istilah *wayfinding* terdiri dari dua kata, yaitu *way* dan *find*. Menurut [www.dictionary.com](http://www.dictionary.com), salah satu pengertian kata *way* adalah “*a direction or vicinity; a path or course leading from one place to another*” suatu arah, suatu jalan yang menuntun dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan kata *find* merupakan kata kerja dari kegiatan menemukan atau menempatkan, “*to locate, attain, or obtain by search or effort*”. Secara sekilas *wayfinding* dapat diartikan sebagai penemuan arah dari satu tempat ke tempat lain.

Terdapat beberapa pandangan yang dikemukakan para ahli mengenai definisi *wayfinding*. Menurut Bell et al. (2001) *wayfinding* adalah proses manusia bernavigasi dengan sesungguhnya di lingkungan. Pandangan yang mengemukakan *wayfinding* sebagai suatu proses juga diungkapkan oleh Mathy bahwa *wayfinding* merupakan proses menemui sebanyak-banyaknya posisi yang diperlukan seseorang untuk mengkonstitusi suatu medan, “*This is the process of „visiting in turn all, or most, of the positins one takes to constitute the field... [covering] descriptively as much of the terrain as possible, exploring it on foot rather than looking down at it from an air plane*” (Pile & Thrift, 1995, p.1).

Craig Zimring menyatakan bahwa *wayfinding* adalah tingkah laku aktual manusia dalam rangka mencari suatu lokasi yang penting dalam lingkungannya. (Dewati, 1999, p.4). Downs & Stea serta Evans melihat *wayfinding* sebagai fungsi adaptif yang

memperkenankan kita bergerak dalam lingkungan secara efisien untuk menemukan sesuatu yang berharga seperti makanan, naungan, atau tempat berkumpul dalam lingkungan, “*wayfinding is the adaptive function that allows us to move through an environment effeciently to locate valuable items...*” (Bell et al., 2001, p.69). Namun *wayfinding* juga bukan hanya mencari lokasi penting atau menemukan sesuatu yang berharga, seperti dinyatakan dalam wikipedia bahwa *wayfinding* meliputi segala cara dimana manusia dan hewan mengorientasikan diri mereka dalam ruang fisik dan bernavigasi dari satu tempat ke tempat lain. “*Wayfinding encompasses all of the ways in which people and animals orient themselves in physical space and navigate from place to place.*” (wikipedia, 2010, par.1)

Dari sini *wayfinding* dapat saya simpulkan 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.

Kemampuan *wayfinding* atau mengorientasikan diri ini sangat dibutuhkan oleh manusia agar ia dapat bergerak secara efektif dalam lingkungannya, seperti dinyatakan oleh McCluskey, “*He must retain and organize his knowledge of his environment in order to be able to act effectively within it*” (McCluskey, 1979, p.12). Menurut Jon Lang, kemampuan untuk mengorientasikan diri, baik secara sosial maupun fisik amat mempengaruhi perasaan aman seseorang (Dewati, 1999, p.6). Teror tersesat akan muncul jika kebutuhan terorientasi ini tidak terpenuhi seperti diungkapkan Norberg-Schulz, “*the terror of being lost comes from the necessity that a mobile organism be oriented in its surroundings*” (Norberg-Schulz, 1980, p.19-20). Ketika sistem orientasinya lemah, manusia dapat tersesat. Disorientasi atau yang lazim disebut tersesat dapat diartikan sebagai suatu keadaan dimana kita kebingungan tentang dimana posisi kita dalam suatu lingkungan dan hal apa yang harus kita lakukan untuk keluar dari kebingungan tersebut (Dewati, 1999, p.6).

Menurut Bell et al. (2001) tersesat mungkin merupakan hal yang jarang terjadi pada kita, namun apabila hal tersebut terjadi pada pendatang baru atau pada orang-orang yang berada dalam tekanan, maka biasanya mereka akan mengalami *stress* dan kecemasan. Namun ketika seseorang merasa terorientasi dan yakin bahwa mereka dapat menemukan jalan mereka, keingintahuan untuk mengeksplorasi area semakin meningkat dan kegelisahan mereka berkurang, seperti diungkapkan Kaplan et al., *“When people feel oriented and confident that they can find their way around, their eagerness to explore an area is increased, and their general anxieties are lessened”*. (Kaplan et al, 1998, p.49)

## **2.2 Identifikasi Lingkungan**

Norberg-Schulz (1980) menyatakan bahwa untuk memperoleh tumpuan eksistensial, selain harus mampu mengorientasikan diri, manusia juga harus mengidentifikasi dirinya dengan lingkungan. Sebagaimana dinyatakan Hooper, seseorang mengalami lingkungannya sebagai satu set obyek yang berlokasi pada suatu tempat tertentu, memiliki atribut dasar seperti warna, bentuk dan ukuran dan memiliki makna berkaitan dengan pengalaman terdahulu dan ekspektasi masa depan orang tersebut. (Hooper, 1976, p.10). Oleh karena itu, seseorang akan melihat lingkungan sesuai dengan apa yang ia cari. Orang yang berbeda akan melihat suatu hal secara berbeda, orang yang sama akan melihat suatu hal secara berbeda pada waktu yang berbeda tergantung pada strategi pandangnya.

Lynch (1960) menyatakan bahwa mengidentifikasi suatu lingkungan merupakan kemampuan vital yang dimiliki semua makhluk yang bergerak. Selain isyarat visual, penginderaan lainnya juga digunakan seperti bau-bauan, bunyi, kinesthesia, sensasi gravitasi, dan mungkin medan magnetik atau elektrik.

*“How do human beings acquire the ability to thread their way through a strange environment, such as unfamiliar city streets? Visual cues are of primary importance...”* (Tuan, 1977, p.70). Senada dengan pernyataan Yi-Fu Tuan, Hooper juga mengungkapkan bahwa indera penglihatan merupakan indera yang paling dominan bagi manusia untuk menilai lingkungan sekitarnya. Informasi visual sangat mempengaruhi terciptanya kesan terhadap lingkungan. *“...architectural decisions are often based on mainly visual considerations”* (Hooper, 1976, p.11). Pada dasarnya melihat dan berpikir merupakan proses yang berkaitan. Menurut Yi-Fu Tuan, melihat bukan hanya rekaman sederhana rangsangan cahaya. Melihat merupakan proses selektif dan kreatif dimana rangsangan lingkungan diorganisasi kedalam suatu struktur yang memberi isyarat-isyarat bermakna terhadap organisme. *“...environmental stimuli are organized into flowing structures that provide signs meaningful to the purposive organism”* (YiFu Tuan, 1977, p.10)

Dengan begitu, dalam *wayfinding* ada konsistensi penggunaan dan organisasi penginderaan yang nyata dari lingkungan eksternal, seperti dinyatakan oleh Lynch, *“...there is any mystic ,instinct., of wayfinding. Rather there is a consistent use and organization of definite sensory cues from the external environment”* (Lynch, 1960, p.3).

Lingkungan dipahami hampir secara keseluruhan melalui penglihatan. Penglihatan juga mampu membangkitkan ingatan, pengalaman dan emosi responsif dalam diri kita. Cullen melihat bahwa suatu lingkungan dapat menghasilkan reaksi emosional, banyak kesenangan dan drama yang bisa didapat dari lingkungan. Menurut Gordon Cullen (1961) reaksi emosional yang dihasilkan lingkungan dapat dipahami sebagai tiga cara :

- a. *Concerning optics*, berkaitan dengan penglihatan. Meski pejalan kaki berjalan dengan kecepatan sama, pemandangan kota seringkali terungkap sebagai rangkaian revelasi yang disebut *serial vision*. Sebuah jalan yang panjang dan lurus memiliki pengaruh yang kecil karena pemandangan segera dicerna dan menjadi monoton. Otak manusia bereaksi terhadap kekontrasan, perbedaan antara tiap benda. Hal senada juga dinyatakan Caudill bahwa komposisi arsitektural selalu berubah ketika pengamat bergerak, “*Architectural composition is not the static composition of a painting where the observer stands still. The composition changes whenever the viewer moves*” (Caudill, 1981, p.86)
- b. *Concerning place*, berkaitan dengan reaksi kita terhadap posisi tubuh kita dalam lingkungan. Contohnya ketika kita masuk dalam suatu ruangan kita dapat menyatakan “saya diluar”, “saya di dalam”, “saya ditengah”. Hal ini kita sangat dipengaruhi oleh *exposure* dan *enclosure* dalam suatu lingkungan. Naluri terhadap posisi tidak dapat diabaikan, karena hal ini merupakan kebiasaan tubuh untuk terus menerus untuk menghubungkan dirinya terhadap lingkungan. Trancik (1986) juga menekankan bahwa reaksi manusia tentang suatu ruang ditentukan secara dominan dari *enclosure* ruang tersebut. Prinsip *enclosure* digunakan oleh kota tradisional yang memberi definisi dan koneksi pada ruang terbuka, menciptakan hubungan antar ruang. Blok urban kota tradisional membentuk orientasi dan pergerakan langsung, sedangkan kota moderen cenderung terputus-putus, membingungkan dan membuat disorientasi.
- c. *Concerning content*, berkaitan dengan struktur penyusun kota seperti warna, tekstur, skala, langgam, dll. Skala memiliki pengaruh cukup besar terhadap reaksi manusia sebagaimana dinyatakan Corbusier bahwa ketika manusia menemukan dirinya sendirian di ruang kosong yang luas dia menjadi berkecil hati “*...when man finds himself alone in vast empty spaces he grows*

*disheartened*” (Corbusier, penerjemah Etchells, 1971, p.237). Dalam skala, yang terpenting adalah kesesuaian hubungan antara ukuran manusia dengan ukuran ruang, seperti tersirat dalam pernyataan McCluskey “*The most important scale is the relationship between the size of spaces and forms and the human figure*” (McCluskey, 1979, p.107). Jika terlalu sempit manusia akan merasa terkekang, sedangkan jika terlalu luas manusia akan merasa kurang aman.

### **2.3 Proses Kognitif**

Aspek kognitif mencakup kognisi spasial yang merupakan proses berpikir yang dapat membantu keberhasilan kita dalam *wayfinding*, antara lain untuk bernavigasi dalam lingkungan, menaksir jarak, mengenali isyarat rute, membuat dan membaca peta, dan mengerti lokasi relatif tempat berbeda. Sebagaimana dinyatakan oleh Gifford, kognisi lingkungan berkenaan mengenai cara kita memperoleh, menyimpan, mengorganisasi dan mengingat kembali informasi mengenai lokasi, jarak, dan aransemen pada bangunan, jalan dan ruang terbuka, “*Environmental cognition concerns the way we acquire, store, organize, and recall information about locations, distances, and arrangements in buildings, streets, and the great outdoors*” (Gifford, 1987, p.29)

Kognisi spasial berkaitan dengan bagaimana lingkungan, yang dirasa melalui penginderaan, direpresentasikan di otak manusia dan bagaimana representasi ini diakses dan digunakan, seperti diungkapkan oleh Heuten et al., “*Spatial cognition deals with how the environment, which is perceived through our senses, is represented in the human’s brain and how this representation is accessed and used for reasoning*” (Heuten et al., 2008, p.2)

Menurut Bell et al. kognisi mengintegrasikan ingatan dan pengalaman dengan putusan di masa sekarang yang didapat dari persepsi untuk membantu seseorang berpikir, mengenali, dan mengorganisasi layout sebuah lingkungan. “*Cognition integrates memory and experience with a judgement of the present derived from perception to*

*help us think about, recognize, and organize the layout of an environment”* (Bell et al., 2001, p.95). Oleh sebab itu kognisi spasial berbeda dari satu orang ke orang lain karena setiap orang memiliki latar belakang yang berbeda-beda.

Romedi Passini mendefinisikan *wayfinding* sebagai suatu proses kognitif yang melibatkan tiga kemampuan manusia (Dewati, 1999, p.5), yaitu:

- a. *Cognitive Mapping Ability*, merupakan proses manusia mengumpulkan dan mengolah informasi untuk dapat mengerti dunia sekitarnya
- b. *Decision Making Ability*, merupakan kemampuan dimana manusia merencanakan suatu kegiatan berdasarkan informasi yang diperoleh
- c. *Decision Execution Ability*, dimana manusia mentransformasikan keputusan-keputusannya ke dalam suatu tingkah laku atau kegiatan

### **2.3.1 Cognitive Mapping Ability**

Kognisi spasial mencakup konsep *cognitive map*. *Cognitive map* atau peta mental didefinisikan oleh David Stea sebagai suatu proses yang memungkinkan kita mengumpulkan, mengorganisasikan, menyimpan dalam ingatan, memanggil serta menguraikan kembali informasi tentang lokasi relatif dan tanda tentang lingkungan geografis. (Laurens, 2005, p.85)

Peta mental dapat membantu kita menyelesaikan permasalahan spasial seperti bagaimana kita menduga jalur dari suatu tempat ke tempat lain ketika kita tidak pernah secara langsung melewati rute tersebut sebagaimana diungkapkan Gifford, *“Our cognitive maps help us solve spatial problems, such as how to infer the way from one place to another when we have never directly traversed the route...”* (Gifford, 1987, p.30)

Peta mental memungkinkan orang menandai, menstrukturisasikan, menyimpan informasi visual dan spasial, dan mengatur responnya terhadap objek yang dilihatnya (Laurens, 2005, p.86). Bagi manusia pengguna lingkungan, aplikasi peta mental ini

berguna untuk pemahaman lingkungan fisik sehari-hari, antara lain untuk menyelesaikan permasalahan spasial, untuk bernavigasi, dan berguna bagi kemampuan seseorang untuk menemukan jalan. Oleh karena itu dari penelitian peta mental ini kita dapat melihat kualitas kejelasan suatu lingkungan terkait dengan apakah lingkungan tersebut dapat memfasilitasi *wayfinding* dengan baik.

Salah satu metode untuk mempelajari peta mental seseorang adalah dengan memintanya menggambarkan sketsa peta lingkungan. Namun karena peta mental ini merupakan representasi pengalaman personal seseorang terhadap lingkungannya, peta ini tidak dalam ukuran yang benar, tidak lengkap, terdapat distorsi, dan sederhana, tidak seperti peta kartografi yang lengkap. Disebutkan oleh Laurens (2005) mengenai sketsa peta mental yang dihasilkan seseorang bahwa apa yang dirasakan penting oleh seseorang akan digambarkan dengan jelas, berukuran besar, dan sebaliknya sesuatu yang dianggapnya kurang penting digambar kecil.

### **2.3.2 Decision Making Ability**

Garling menyatakan bahwa banyak dari perilaku sehari-hari yang dapat kita amati pada lingkungan kemungkinan besar dipandu oleh perencanaan (Garling et al., 1986, p.56). Dari situ diajukan konsep *action plans*, dimana *action plans* ini menjembatani antara *mental image* atau fakta yang disimpan dengan perilaku aktual di lingkungan (Bell et al., 2001, p.69).

Dinyatakan oleh Garling et al. bahwa sebelum kita melakukan perjalanan kita mengkonstruksi *action plans*, yaitu strategi atau perpindahan untuk pergerakan kita, “*Before we begin a journey, we construct an action plan, that is, a strategy or itinerary for our movements*” (Bell et al., 2001, p.70). *Wayfinding* sebagai proses bernavigasi dan berorientasi memiliki kaitan dengan *action plans* mengenai strategi yang tepat untuk memperoleh, menetapkan, dan menemukan serangkaian jalur yang akan dilalui untuk berangkat dari satu titik ke titik lain.

### 2.3.3 Decision Execution Ability

Dalam pelaksanaan *wayfinding*, kita dapat mengaitkan tatanan lingkungan fisik dengan perilaku yang ditunjukkan oleh manusia untuk menemukan serangkaian jalur yang akan dilalui untuk berangkat dari satu titik ke titik lain. Pada dasarnya ketika manusia mentransformasikan keputusan-keputusannya ke dalam suatu tingkah laku atau kegiatan untuk memenuhi kebutuhannya, dapat terlihat adanya pola perilaku. Penelusuran pola perilaku manusia terkait dengan tatanan lingkungan fisiknya yang dilakukan oleh Barker melahirkan konsep ‚tatar perilaku’ atau *behavior setting* (Laurens, 2005, p.172).

Istilah *behavior setting* ini digunakan oleh Roger Barker dan Herbert Wright untuk menjelaskan tentang kombinasi perilaku dan *milieu* (lingkungan) tertentu (Laurens, 2005, p.174). Sebagaimana dikutip dari wikipedia, “*A behavior setting exists at the interface between the standing patterns of behavior and the milieu (environment), wherein the behavior is happening in the 'milieu', and the 'milieu' in some sense "matches" the 'behavior'*” (wikipedia, 2010b, par.4). Terdapat kaitan antara suatu lingkungan dengan pola perilaku yang muncul di dalamnya, bisa saja terjadi lingkunganlah yang mendukung terbentuknya suatu pola perilaku. Melalui pengamatan *behavior setting* arsitek dapat mengenal sistem sosial dari dalam *setting*, dalam arti melihat pola-pola perilaku sistematis yang ditunjukkan oleh penghuni lingkungan tertentu (Laurens, 2005, p.173). Sehingga untuk mempelajari tingkah laku manusia dalam proses *wayfinding*, kita dapat melakukan pengamatan terhadap *behavior setting*.

Barker menyatakan suatu *behavior setting* didefinisikan sebagai suatu kombinasi yang stabil antara aktivitas, tempat, dan kriteria sebagai berikut (Laurens, 2005, p. 175):

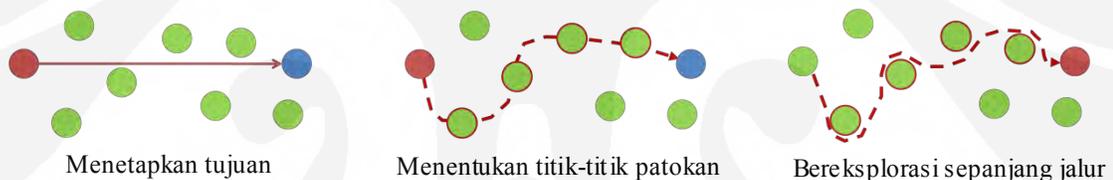
- a. Terdapat suatu aktivitas yang berulang, berupa suatu pola perilaku (*standing pattern of behavior*). Dapat terdiri atas satu atau lebih pola perilaku ekstraindividual.

- b. Dengan tata lingkungan tertentu (*circumjacent milieu*), *milieu* ini berkaitan dengan pola perilaku.
- c. Membentuk suatu hubungan yang sama antarkeduanya (*synomorphy*).
- d. Dilakukan pada periode waktu tertentu.

Istilah ekstraindividual menunjukkan fakta operasional bahwa sebuah setting tidak bergantung hanya pada seorang manusia atau objek (Laurens, 2005, p.175). Laurens juga menambahkan bahwa yang terpenting adalah konfigurasi secara keseluruhan.

#### 2.4 Wayfinding Task

Dalam proses pelaksanaannya, *wayfinding* dapat dibagi menjadi beberapa tahapan. Yaitu menetapkan tujuan, menentukan titik-titik patokan, dan bereksplorasi sepanjang jalur.



Gambar 2.1  
Diagram tahapan *wayfinding*

Langkah pertama adalah menetapkan tujuan. Tujuan terkadang seluruhnya ditetapkan berdasarkan *action plans*, tapi pada kasus lainnya mungkin terdapat satu set pilihan dari tujuan yang kurang lebih sama, seperti dinyatakan Garling et al. “...in other cases there may exist a choice set or more or less equivalent destinations” (Garling et al., 1986, p.56-57). Informasi mengenai lokasi relatif suatu tempat perlu dimasukkan dalam *action plans*. Tanpa informasi ini seseorang dapat mencari secara sembarangan dan dapat kehilangan lokasi yang dituju, “Without this information we would have to search haphazardly, hitting or missing desired locations in a very inefficient way” (Bell et al., 2001, p.70).

Langkah kedua ialah menentukan titik-titik patokan (*decision point*) sepanjang jalur. Hal ini membutuhkan pengetahuan bagaimana seseorang terkait dengan tempat-tempat lainnya dalam lingkungan. Tujuan yang dipilih harus dapat dilokalisir, sebab untuk mencapai tempat yang dimaksud seseorang harus memiliki suatu ide mengenai dimana untuk menemukannya dalam lingkungan. *“The destination chosen is localized—in order to reach a given place one should have some idea about where to find it in the environment”* (Garling et al., 1986, p.57). Langkah ini membutuhkan kemampuan untuk membuat koneksi kognitif antara lokasi saat ini dengan tujuan yang diinginkan. Rute yang benar harus terhubung dengan titik awal. Dalam lingkungan urban, seringkali tidak ada jalur langsung untuk lurus mencapai tujuan tanpa harus menghindari rintangan atau halangan apapun. Biasanya juga terdapat lebih dari satu rute yang memungkinkan untuk menuju tujuan. Pilihan rute yang akan diambil tergantung pada pertimbangan individual dan faktor eksternal, sebagai contoh, jarak rute, konstitusi jalur, keamanan, kesederhanaan, atau pusat perhatian sepanjang rute. Pilihan rute tersebut juga bisa ditentukan sebelum bepergian, sebagaimana diungkapkan Heuten et al., *“The choice can also take place before traveling, which usually leads to route instructions, an external representation of decision points and directions”* (Heuten et al., 2008, p.2)

Langkah ketiga adalah bereksplorasi atau mulai menjelajah jalur. Jaringan *path* menyediakan dasar untuk pergerakan dalam lingkungan urban. Dalam tahap eksplorasi ini seseorang harus menjaga untuk tetap berada di jalur yang benar, hal ini mengacu pada pengawasan rute dan menjaga diri untuk tetap berada dalam jalur yang dipilih selama pergerakan, *“... keeping on the right track, refers to the monitoring of the route and ensures during the movement that people are still on the chosen way. This includes that the traveler makes the right decisions at the decision points”* (Heuten et al., 2008, p.2). Langkah ini mencakup pembuatan keputusan yang benar pada titik patokan/*decision point*. Selama aktivitas ini penjelajah secara konstan mengorientasi dirinya dalam lingkungan dan memetakan lokasi dirinya sekarang pada peta kognitif, *“During this activity the traveller constantly orientates oneself in the*

*environment and maps the current location onto the cognitive map”* (Heuten et al., 2008, p.2). Heuten juga menekankan bahwa *landmark* memainkan peranan penting dalam aktifitas ini, *“Landmarks play an important role in this activity”* (Heuten et al., 2008, p.2), sebab *landmark* akan diamati secara permanen oleh penjelajah. Rotasi atau pergerakan apapun memberi hasil pada persepsi terhadap *landmark* dari perspektif berbeda, hal ini dapat menandai apakah pergerakan benar mendekati tujuan atau justru menjauh, dan menegaskan bahwa penjelajah masih berada dalam rutenya. Penjelajah juga harus memberi penyesuaian untuk menjaga rute, seperti menghindari rintangan dan kembali pada rute, *“In addition, the navigator performs adjustments to keep track on the current path, like the sidewalk, avoiding obstacles, and returning to the route”* (Heuten et al., 2008, p.2)

Proses *wayfinding* akan menjadi lengkap dengan pengenalan tujuan. Untuk menampilkan langkah ini, seseorang perlu mengerti lingkungan, *“...recognizing the destination, completes the wayfinding process. In order to perform these steps, people need to understand the environment”* (Heuten et al., 2008, p.2)

Jika terjadi kesalahan atau pergantian strategi, tahap penentuan patokan dan bereksplorasi dapat dilakukan berulang-ulang hingga akhirnya seseorang dapat mencapai tujuannya. Dari setiap tahapan yang dilakukan dalam prosesnya, *wayfinding* dapat digolongkan sebagai tugas rekognisi, sebagaimana diungkapkan oleh Bell et al., *“We have already characterized wayfinding as primarily a recognition task and distinguished it from sketch maps that emphasize recall”* (Bell et al., 2001, p.95). *Wayfinding* mungkin juga mencakup ingatan pengalaman survey atau peta spasial. Menurut Passini *wayfinding* paling baik dilihat sebagai rangkaian pemecahan masalah yang membutuhkan jumlah tertentu simpanan informasi lingkungan, *“...wayfinding might best be viewed as a sequence of problem solving tasks that require a certain amount of stored environmental information.”* (Bell et al., 2001, p.90)

## 2.5 Strategi *Wayfinding*

Berdasarkan pandangan mengenai proses kognitif terkait *wayfinding* dan tahapan tugas dalam proses *wayfinding* dapat disimpulkan bahwa untuk dapat menjalankan proses ini, manusia bergantung kepada informasi yang diberikan oleh lingkungan. Kemampuan yang digunakan manusia dalam proses *wayfinding* antara lain kemampuan kognitif, kemampuan perencanaan, dan kemampuan berperilaku, seluruh kemampuan tersebut merupakan hasil interaksi manusia secara individual dengan lingkungannya.

Untuk mengidentifikasi lingkungan, manusia secara aktif menggunakan segala penginderaan. Indera penglihatan merupakan indera yang paling dominan bagi manusia untuk menilai lingkungan sekitarnya. Informasi visual sangat mempengaruhi terciptanya kesan terhadap lingkungan.

Dari pembahasan sebelumnya dapat disimpulkan bahwa tahapan tugas yang dilakukan manusia dalam proses *wayfinding* adalah menetapkan tujuan, menentukan patokan dan jalur, dan bereksplorasi.

Yang menjadi bagian penting pada tahapan tersebut adalah pada saat manusia harus memastikan dirinya tetap berada dalam jalur. Karena untuk menjaga rute dalam proses *wayfinding*, manusia perlu memberi penyesuaian seperti menghindari rintangan, sehingga adakalanya manusia keluar dari rute. Oleh karena itu manusia memerlukan patokan untuk kembali pada rute, memastikan apakah pergerakan benar mendekati tujuan atau justru menjauh. Patokan-patokan ini tidak lain merupakan isyarat dari lingkungan yang ditangkap manusia. Strategi manusia dalam *wayfinding* berkaitan dengan bagaimana patokan-patokan dijadikan sebagai referensi orientasi selama pergerakan.

## BAB 3

### PEMAKNAAN *SIGNIFICANT LOCALITIES* DALAM *WAYFINDING*

Bab ini membahas *significant localities* yang ternyata memiliki peran penting dalam proses *wayfinding*. Menjelaskan mengenai obyek-obyek apa saja yang dapat menjadi *significant localities* serta karakteristik apa yang harus dimiliki obyek tersebut

#### 3.1 *Significant Localities*

Menurut [www.dictionary.com](http://www.dictionary.com), *significant* merupakan suatu kata sifat yang salah satu pengertiannya adalah “*important*”, berkedudukan penting. Sedangkan salah satu pengertian *localities* adalah, “*a place, spot, or district, with or without reference to things or persons in it or to occurrences there; the state or fact of being local or having a location*”, merujuk pada suatu tempat atau daerah yang berada dalam suatu lokasi. Sehingga secara etimologi, *significant localities* dapat diartikan sebagai satu tempat yang memiliki kedudukan penting.

*Significant localities* merupakan suatu istilah yang digunakan oleh Yi-Fu Tuan, seorang ahli geografi manusia, “*A neighborhood is at first a confusion of images to the new resident; it is blurred space “out there”. Learning to know the neighborhood requires the identification of significant localities such as street corners and architectural landmarks within the neighborhood space*” (Tuan, 1977, p.17-18). Dalam kutipan tersebut, Yi-Fu Tuan menyebutkan bahwa untuk dapat mempelajari suatu lingkungan yang baru, manusia butuh mengidentifikasi *significant localities*. Yi-Fu Tuan melanjutkan dengan memberi contoh obyek-obyek yang berpotensi menjadi *significant localities* seperti sudut jalan dan landmark arsitektural di dalam lingkungan.

Dapat disimpulkan bahwa *significant localities* merupakan elemen dalam suatu lingkungan yang dianggap penting. Dari ungkapan Yi-Fu Tuan mengenai *significant*

*localities* dapat saya kaitkan dengan strategi manusia dalam proses *wayfinding* yang berkaitan dengan bagaimana patokan-patokan dijadikan sebagai referensi orientasi selama pergerakan. *Significant localities* adalah elemen penting dalam lingkungan yang berfungsi sebagai referensi orientasi yang digunakan oleh manusia.

### 3.2 *Imageability*

Citra lingkungan merupakan hasil dari proses dua arah antara pengamat dan lingkungannya sebagaimana diungkapkan oleh Lynch, “*Environmental images are the result of a two-way process between the observer and his environment*” (Lynch, 1960, p.6). Citra lingkungan merupakan kesan yang timbul di dalam diri pengamat terhadap lingkungan tersebut. Untuk dapat menjalankan proses *wayfinding*, manusia bergantung kepada informasi yang diberikan oleh lingkungan sehingga citra lingkungan menjadi penting, citra lingkungan inilah yang akan disimpan seseorang dalam peta mental mereka\*.

Mengenai citra lingkungan, Kevin Lynch mengemukakan istilah *imageability* mengenai kualitas suatu obyek fisik yang dapat menimbulkan citra kuat bagi pengamat, “*what might be called imageability: that quality in a physical object which gives it a high probability of evoking a strong image in any given observer*” (Lynch, 1960, p.9). Kadar *imageability* sangat menentukan apakah lingkungan memfasilitasi pembentukan peta mental seseorang dengan baik. *Imageability* merupakan kualitas lingkungan yang melindungi manusia dari tersesat sebagaimana dinyatakan Norberg-Schulz, “*the environmental quality which protects man against getting lost, Lynch calls ,imageability’...*” (Norberg-Schulz, 1980, p.20).

Terkait dengan *imageability*, Kevin Lynch (1960) memperkenalkan istilah *legibility* yang merefleksikan kadar kemudahan mempelajari dan mengingat sebuah lingkungan berkaitan dengan kualitas visualnya. Suatu lingkungan akan *legible*, mudah dibaca,

---

\* Berdasarkan bahasan sub-bab 2.3.1 *Cognitive Mapping Ability*

jika kualitas *imageability* atau pencitraannya tinggi. Kaplan et al. menyatakan bahwa pada tempat yang mudah dibaca, seseorang dapat menemukan jalan tidak hanya menuju tempat tujuan namun kembali lagi sama baiknya, “*In a legible place, one can imagine finding one’s way, not only to a destination but back again as well*” (Kaplan, Kaplan, & Ryan, 1998, p.15).

Menurut Lynch (1960) terdapat lima elemen penting yang menunjang *legibility* suatu kawasan, yaitu:

- a. *Path* yang merupakan saluran pergerakan;
- b. *Edges*, merupakan sesuatu yang membatasi atau melingkupi secara linier, tetapi tidak berfungsi sebagai *path*;
- c. *Districts*, yaitu sebagian area kota yang dikenali memiliki karakter umum yang dapat dikenali dari dalam maupun dari luar;
- d. *Nodes*, yaitu suatu titik strategis yang dapat dimasuki, biasanya merupakan pusat konsentrasi;
- e. *Landmarks*, yaitu suatu bentuk khusus yang digunakan orang sebagai petunjuk dan dianggap eksternal oleh pengamatnya.

Norberg-Schulz mengungkapkan bahwa dari kelima elemen Lynch, konsep *node*, *path*, dan *district* adalah indikasi struktur dasar keruangan yang merupakan objek orientasi manusia. Hubungan elemen-elemen inilah yang mengkonstitusi citra lingkungan “*Again we may refer to the work of Kevin Lynch, whose concept of ‘node’, ‘path’ and ‘district’ denote the basic spatial structures which are the objects of man’s orientation. The perceived interrelationship of these elements constitute an ‘environmental image’...*” (Norberg-Schulz, 1980, p.19). Terdapat beberapa pandangan yang senada mengenai elemen lingkungan ini. Carter menyebutkan yang terpenting adalah lokasi (*location*) dan keterhubungan di antaranya (*links between them*). Sedangkan Pocock mengemukakan tiga elemen utama: *point features* (*buildings*), (*paths*) *linear features*, dan *areas* (catatan kuliah University of Surrey, 1988), cakupannya disederhanakan dalam proyeksi kartografi, dibedakan menjadi

elemen yang berupa titik, elemen linier dan yang berupa area. Jika dihubungkan dengan kelima elemen Lynch, *path* dan *edges* dapat masuk ke dalam cakupan fitur *linear*, *node* dan *landmark* masuk ke dalam fitur *point*, sedangkan *district* adalah fitur area.

### 3.2.1 Linear Features

*Path* menurut Lynch berfungsi sebagai tempat manusia melakukan pergerakan dari suatu tempat ke tempat yang lain. *Path* merupakan elemen yang cukup penting dalam gambaran seseorang terhadap lingkungannya karena sepanjang *path* inilah elemen lingkungan yang lain terhubung dan tersusun. Karakteristik kualitas keruangan mampu memperkuat *image* suatu *path*. Karakteristik fasad yang spesial juga penting untuk identitas *path*. Ketika *path* utama kekurangan identitas dan menjadi membingungkan, keseluruhan citra kawasan turut terancam. Kaplan menyatakan beberapa cara meningkatkan kualitas perbedaan *path* yaitu dengan pemberian tekstur, warna, pengaturan lebar *path* dan tanaman sebagai batas, “*Surface colors and textures, path widths, and adjacent plantings, are ways of enhancing the distinctiveness of different level of paths*” (Kaplan, 1998, p.55)

*Path* harus mudah diidentifikasi, berkelanjutan, juga memiliki kualitas arah agar pengguna mampu memahami posisinya di sepanjang bentangan *path*. Jika hubungan *path* dengan tujuan tidak baik maka berjalan akan menjadi pengalaman yang terputus-putus dan menyesatkan, “*Pedestrian links between important destination are often broken, and walking is frequently a disjointed, disorienting experience*” (Trancik, 1986, p.2). Trancik (1986) juga menyatakan bahwa kontinuitas suatu jalan seringkali rusak akibat bangunan yang diletakkan dengan buruk, pengaturan ketinggian bangunan seringkali dilanggar, material yang bervariasi dan gaya fasad saling berkompetisi mencari perhatian.

Menurut Kaplan, manusia lebih tertarik dengan jalan yang berliku “*...people are more attracted to a path that curves than to one that is straight*” (Kaplan, 1998, p.91).

Menurut McCluskey (1979) jalan yang berliku mempersilakan manusia menikmati pemandangan sekelilingnya, sedangkan jalan lurus memusatkan perhatian pada satu titik. Namun jalan yang berliku menghancurkan pemahaman akan arah karena manusia tidak dapat melihat jalan berliku sebagaimana tergambar pada denah, “*The eye cannot see the curve as originally drawn on the plan*” (Le Corbusier, 1971, p.208). Corbusier menyatakan jalan yang lurus lebih memberi pemahaman arah karena memiliki garis potong yang teratur “*...the straight road gives a good sense of directing, owing to its regular transversal*” (Le Corbusier, 1971, p.208)

Fitur linier lainnya adalah *edges*. Menurut Lynch (1960) *edges* merupakan sesuatu yang membatasi atau melingkupi secara linier, tetapi tidak berfungsi sebagai *path*. Contohnya dinding, tepi pantai, dan sebagainya. Dalam keadaan tertentu, sesuatu yang dianggap *paths* oleh seseorang dapat dianggap *edges* oleh orang lain, misalnya rel kereta, dimana seseorang menganggap itu adalah saluran pergerakan, tetapi orang lain menganggap itu adalah batas, karena rel tersebut membatasi satu daerah dengan daerah lain. Kontinuitas dan visibilitas sangat penting untuk memperkuat *edge*. Sama seperti *path*, *edges* juga harus memiliki kualitas arah. Batas dapat membedakan luar dan dalam, memperjelas keberadaan manusia seperti dinyatakan Lyndon & Moore, “*Borders distinguish inside from outside. If they are simple, they make it clear where we are*” (Lyndon & Moore, 1999, p.81). Batas juga dapat mengontrol akses dan mempertegas tepi, “*Borders sometimes control access and just about always make clear the edges of our domains.*” (Lyndon & Moore, 1999, p.83).

### **3.2.2 Point Features**

*Landmark* merupakan suatu bentuk khusus yang digunakan orang sebagai petunjuk atau penanda, terdapat kecenderungan bagi pengguna yang lebih familiar terhadap kota untuk bergantung pada *landmark* sebagai petunjuk.. Menurut Lynch *landmark* adalah elemen referensi bertipe titik yang dianggap eksternal oleh pengguna lingkungan “*Landmarks are another type of point-reference, but in this the observer*

*does not enter within them, they are external*” (Lynch, 1960, p.48). *Landmark* dapat berupa monumen, *obelisk* atau menara, fitur ini dapat menegaskan ruang dan menuntun perjalanan, “*Monuments, towers, obelisks, pyramids, and the like command attention and mark a center. They lay claim to space and give us something to be next to*” (Lyndon & Moore, 1999, p.151)

*Singularity* merupakan kunci merancang *landmark*, yaitu aspek yang menjadikannya unik atau gampang diingat pada konteks. *Landmark* yang menjulang dapat jelas terlihat, “*Clearly the most effective landmarks are those which are elevated and isolated*” (McCluskey, 1979, p.152). *Landmark* akan menjadi lebih mudah diidentifikasi dan paling signifikan jika bentuknya paling jelas, terdapat kontras dengan *background*, dan jika terdapat keunggulan sifat keruangan pada lokasi.

Kaplan et al. (1998) menyatakan *landmark* akan sangat berguna dalam *wayfinding* jika elemen tersebut memiliki kekhususan dan jumlahnya tidak banyak tersebar. “*The distinctiveness of such elements, where they are placed, and the number of them are all key aspects of designing for wayfinding.*” (Kaplan et al., 1998, p.50). Menurut Kaplan et al., kunci perancangan yang dapat mendukung *wayfinding* adalah kekhususan elemen, lokasi peletakan dan jumlah elemen tersebut.

*Node* merupakan suatu titik yang dapat dimasuki, biasanya merupakan persimpangan *path*, atau konsentrasi dari suatu karakteristik, misalnya konsentrasi kegiatan berbelanja menjadi suatu *node* pusat perbelanjaan. Bentuk fisik yang kuat tidak begitu penting untuk mengenali suatu *node*. Namun *node* menjadi lebih diingat ketika memiliki suatu bentuk keruangan, sebab efeknya menjadi lebih kuat seperti diungkapkan Lynch, “*where the space, has some form, the impact is much stronger. The node become memorable*” (Lynch, 1960, p.76). *Node* pada setiap persimpangan *path* dapat menjadi penanda sehingga harus diperhatikan agar tidak membingungkan, “*Nodes or major choice points in the path structure can also serve as landmarks.*”

*Care must be taken that such intersections are not confusing,...*” (Kaplan, Kaplan, & Ryan, 1998, p.53).

### **3.2.3 Area**

*Districts* merupakan sebagian area dari kawasan yang memiliki karakter umum yang dapat dikenali dari dalam maupun dari luar. *District* sering digunakan sebagai referensi dari luar. Meski tidak secara aktif digunakan untuk orientasi, *district* tetap merupakan bagian penting untuk mengalami suatu kawasan. Karakter fisik yang menentukan *district* adalah kontinuitas tematik, dapat terdiri dari bermacam komponen seperti bentuk, detail, tipe bangunan, penggunaan, aktivitas, topografi dll. *District* tidak hanya dapat ditangkap dari isyarat visual tetapi bisa juga dari kebisingan, seperti dinyatakan Lynch “*The clues were not only visual ones; noise was important as well*” (Lynch, 1960, p.68).

### **3.3 Karakteristik Tatanan Fisik**

Beberapa fitur dari lingkungan fisik memiliki karakteristik yang sepertinya menyebabkan mereka dirasakan lebih penting atau khusus dan disimpan dalam ingatan seperti dinyatakan Bell et al., “*Certainly some features of the physical environment possess characteristics that are likely to cause them to be perceived as more important or distinctive, and thus, more likely to be stored in memory*” (Bell et al., 2001, p.73). Fitur-fitur *significant localities* yang diamati dalam proses *wayfinding* terkait dengan karakteristik tatanan fisik pada lingkungan. Karakteristik tatanan fisiklah yang mempengaruhi pengamat untuk dapat mengingat *significant localities*. Menurut Bell et al. (2001), Garling dan Abu Ghazzeah menjelaskan tiga karakteristik tatanan fisik yang mempengaruhi *wayfinding* yaitu kadar diferensiasi, kadar akses visual, dan kompleksitas tatanan spasial:

### 3.3.1 Kadar Diferensiasi

Diferensiasi merujuk pada kadar bagian lingkungan dapat terlihat berbeda. Suatu elemen dapat dianggap lebih khusus jika kadar diferensiasinya tinggi. Umumnya bangunan yang berbeda bentuknya, mudah terlihat, terawat baik, dan berdiri bebas lebih mudah diingat. Senada dengan hal ini, Milgram juga menyatakan dikenal atau tidaknya suatu objek peta mental salah satunya adalah bergantung pada *difference* yaitu kadar perbedaan secara arsitektural atau secara sosial antara objek tersebut dan objek-objek lainnya (Laurens, 2005, p.91).

Appleyard mengidentifikasi tiga alasan mengapa beberapa bangunan lebih mudah dikenal dibandingkan bangunan lainnya, yaitu *formal attributes*, *visibility attributes*, dan *use and significant attributes* (Laurens, 2005, p.92). Yang terpenting pada atribut formal adalah kontur bangunan yang jelas, yang dapat membedakannya dengan keadaan di sekitarnya. Aspek lain yang kurang dominan adalah kompleksitas fasade atau warna yang mencolok di lingkungannya. Apabila banyak gedung berada dalam satu kompleks dan masing-masing mempunyai keunikan sendiri, yang muncul adalah keseragaman dalam perbedaan, tidak ada lagi yang dominan sehingga atribut formal bangunan tertentu menjadi lemah. Atribut kedua adalah kemudahan dilihat, seperti lokasi di perempatan jalan, bersebelahan dengan lapangan terbuka atau di tikungan jalan besar. Atribut ketiga adalah penggunaan yang signifikan, khususnya yang berkaitan dengan penggunaan oleh orang banyak akan lebih mudah diingat.

### 3.3.2 Kadar Akses Visual

Merupakan perluasan konsep dimana bagian yang berbeda tadi dapat terlihat dari titik lainnya. Evans juga menyebutkan mengenai transisi, atau akses visual langsung dari bangunan ke jalan, hal ini berkaitan dengan lokasi peletakan fitur tersebut. Seberapa jauh posisi suatu objek dari pusat arus lalu lintas penduduk disebut Milgram sebagai *centrality*, merupakan penentu lainnya mengenai dikenal atau tidaknya suatu objek peta mental (Laurens, 2005, p.91).

Elemen yang dapat dilihat dari beberapa posisi yang berbeda akan sangat membantu dalam *wayfinding*, seperti diungkapkan McCluskey, “*Travelling through an urban area can be a disorientating experience. If a particular structure, by virtue of its prominent siting, can be seen from different locations this will greatly assist the traveller in maintaining his bearings.*” (McCluskey, 1979, p.131).

### 3.3.3 Kompleksitas Tatahan Spasial

Kompleksitas merujuk pada jumlah dan kesulitan informasi yang harus diproses untuk menelusuri lingkungan. Terlalu kompleks malah akan merusak navigasi dan pembelajaran. Kesederhanaan bahkan lebih penting dibandingkan familiaritas terhadap lingkungan dalam memprediksi kesulitan *wayfinding*. Kompleksitas visual dibutuhkan namun tidak harus terlalu kompleks sehingga menjadi kacau dan membuat disorienting sebagaimana dinyatakan Jacobs, “*Visual complexity is what is required, but it must not be so complex as to become chaotic or disorienting*” (Jacobs, 1993, p.282).

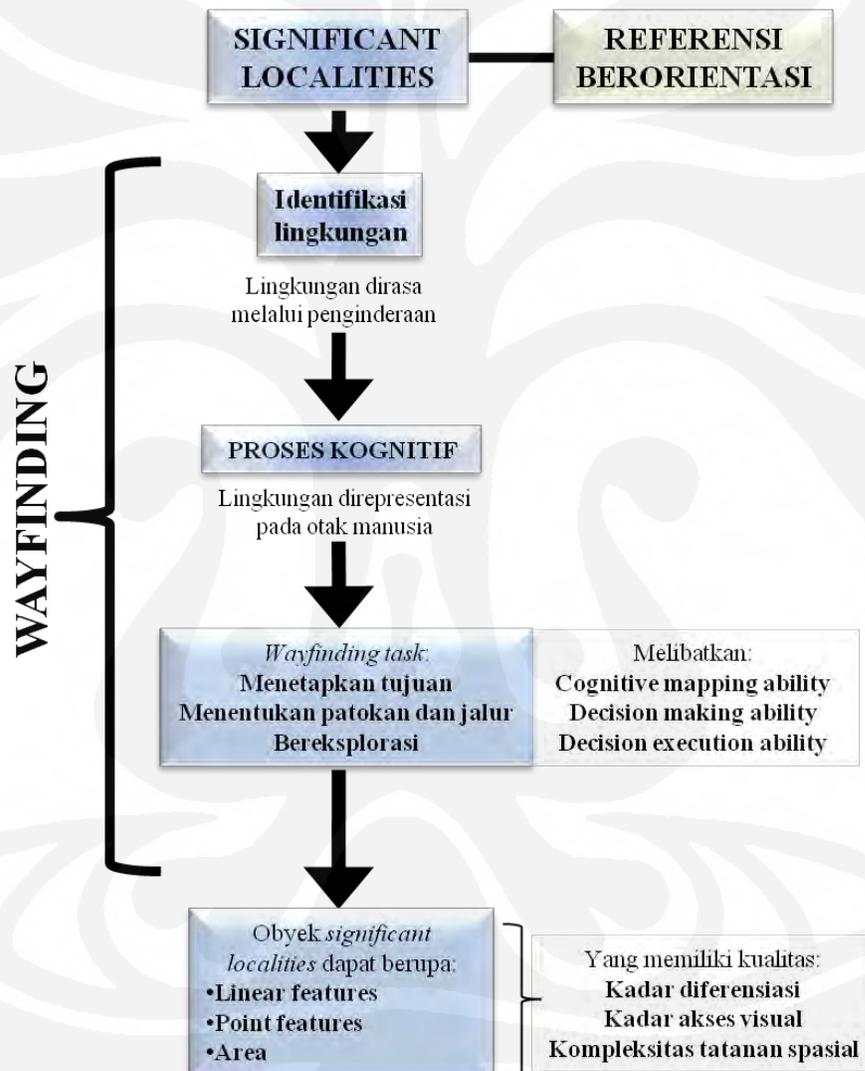
### 3.4 Pemaknaan *Significant Localities* dalam *Wayfinding*

Berdasarkan pandangan yang dibahas pada bab dua dan bab tiga dapat dikaitkan hubungan antara *significant localities* dengan proses *wayfinding* sebagai berikut:

Peranan *significant localities* sangat penting dalam *wayfinding* karena proses *wayfinding* membutuhkan referensi berorientasi. *Significant localities* dapat dimaknai sebagai elemen-elemen dalam lingkungan yang berfungsi membantu manusia menandai pergerakannya. Elemen-elemen yang ada pada lingkungan ini pada awalnya diidentifikasi melalui penginderaan manusia yang didominasi oleh indera penglihatan, kemudian direpresentasikan dalam otak. Representasi lingkungan ini digunakan untuk melakukan tahapan tugas *wayfinding*, yaitu menetapkan tujuan, menentukan patokan dan jalur, serta berorientasi. *Significant localities* yang ada dalam lingkungan ini dapat berupa *linear features*, *point features*, dan *area*, yang

untuk menjadi signifikan obyek tersebut harus memiliki karakteristik kadar diferensiasi, kadar akses visual, dan kompleksitas tatanan spasial.

Keterkaitan antara *significant localities* dan proses *wayfinding* dapat digambarkan pada skema berikut.



Gambar 3.1  
Diagram Keterkaitan *Significant Localities* dan *Wayfinding*

## BAB 4

### STUDI KASUS

Berjalan kaki merupakan cara terbaik untuk melihat suatu lingkungan, seperti diungkapkan Jacobs, “...*walking is by far the best way to look at cities*” (Jacobs, 1985, p.12). Saat berjalan kaki, seseorang dapat melihat secara lebih seksama dan mengeksplorasi banyak detail dalam lingkungan “*nothing replaces looking while on foot. The speed of other modes makes it difficult to see and explore details*” (Jacobs, 1985, p.12). Pada saat berjalan kaki, kita dapat mengontrol kecepatan melangkah dan melihat pemandangan secara lebih mudah dibandingkan ketika kita berkendara.

Oleh karena itu untuk studi kasus ini, penulis mengambil suatu rute yang sering dialami dengan berjalan kaki yaitu rute yang bermula dari pintu kukusan teknik hingga tujuan akhir kantin FTUI. Rute ini merupakan rute yang sering dilalui pejalan kaki, khususnya bagi mahasiswa penghuni kos-kosan kawasan Kukusan Teknik.

#### **4.1 Metode Pembahasan Studi Kasus**

Metode pembahasan studi kasus dalam skripsi ini terdiri dari dua tahap yaitu pembuatan prediksi dan pembuktian prediksi. Dalam membuat prediksi, rute dalam lingkungan yang dijadikan studi kasus dianalisa dan diamati. Pertama-tama perilaku pengguna dalam lingkungan diamati untuk memprediksikan pilihan rute, selanjutnya rute diamati secara *sequential*, dan diprediksikan obyek-obyek *significant localities* yang memenuhi karakteristik yang telah dibahas dalam dasar teori.

Yang kedua adalah pembuktian prediksi. Prediksi dibuktikan dengan mengumpulkan sketsa peta mental penggambaran dari sejumlah responden terhadap lingkungan. Selanjutnya obyek-obyek yang dikeluarkan mayoritas responden dibandingkan dengan prediksi. Ketidaksesuaian yang muncul dari prediksi dengan pembuktian akan dianalisa lebih lanjut dan dihubungkan kembali dengan dasar teori. Aspek-aspek

penting yang ditemukan dari hasil analisa ini digunakan untuk menjawab pertanyaan mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*.

#### 4.2 Deskripsi Umum Lingkungan



#### Keterangan Gambar:

- A. Daerah Kukusan Teknik
- B. Pos Satpam Kutek
- C. Halte Sepeda Kuning
- D. Halte Fakultas Teknik
- E. Pos Satpam
- F. Dekanat FTUI
- G. Dept. T. Elektro
- H. Dept. T. Sipil
- I. Lobi FTUI
- J. Dept. T. Mesin
- K. Dept. Arsitektur
- L. Engineering Center
- M. Rotunda
- N. BP3
- O. Dept. T. Metalurgi
- P. Kantin Dosen
- Q. Kantin Mahasiswa
- R. Dept. T. Kimia
- S. Mushala FTUI

Gambar 4.1  
Siteplan Fakultas Teknik UI

Lingkungan studi kasus merupakan lingkungan Fakultas Teknik UI yang terdiri dari beberapa bangunan departemen dan fasilitas kampus seperti lapangan olah raga, mushala, lapangan parkir, serta kantin. Lingkungan memiliki konfigurasi banyak *path* yang menghubungkan setiap lokasi.

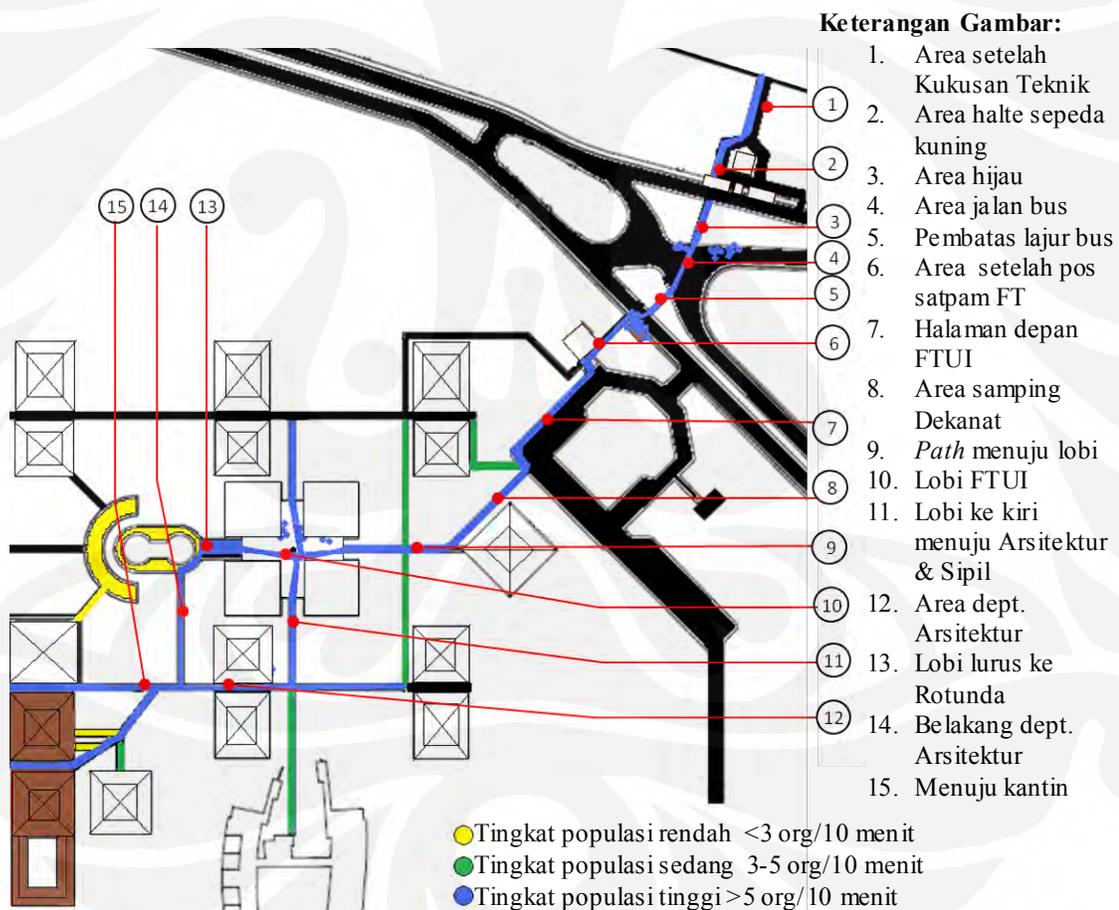
**Rute yang penulis ambil sebagai studi kasus dimulai dari batas wilayah Kukusan Teknik (A) hingga kantin teknik (Q).** Kukusan Teknik merupakan wilayah kos-kosan mahasiswa, sedangkan kantin teknik merupakan tempat makan yang biasa didatangi bukan hanya oleh mahasiswa fakultas teknik namun juga mahasiswa fakultas lain. Rute ini biasa dilalui penggunaanya dengan berjalan kaki.

## 4.3 Prediksi

### 4.3.1 Pengamatan Perilaku

Pengguna lingkungan ini adalah mahasiswa, dosen dan karyawan. Aktivitas yang biasa terjadi di dalam lingkungan ini adalah aktivitas perkuliahan yang dimulai setiap hari senin hingga jumat, dari pukul 08.00 hingga pukul 17.00 biasanya berpusat di ruang kuliah bersama pada lobi fakultas.

Pengamatan dilakukan pada tiga waktu yaitu pukul 08.00-09.00, pukul 12.00-13.00, dan pukul 15.00. Penentuan tingkat populasi dilihat berdasarkan banyaknya manusia yang melewati lokasi-lokasi sepanjang rute Kukusan Teknik hingga kantin. Tingkat populasi dalam lingkungan dapat dilihat dalam gambar berikut.



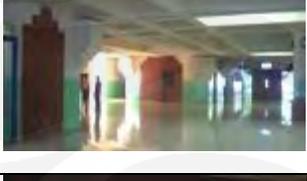
Gambar 4.2  
Tingkat Populasi pada Lingkungan

Tabel 4.1  
Foto pada Titik Pengamatan

	pukul 08:00 – 09:00 (11 Juni 2010)	pukul 12:00 – 13:00 (08 Juni 2010)	14:00 – 15:00 (07 Juni 2010)
01			
02			
03			
04			
05			
06			
07			

Universita s Indone sia

Sambungan Tabel 4.1

	pukul 08:00 – 09:00 (11 Juni 2010)	pukul 12:00 – 13:00 (08 Juni 2010)	14:00 – 15:00 (07 Juni 2010)
08			
09			
10			
11			
12			
13			
14			
15			

Universita s Indone sia

Sebagaimana diperoleh dalam pembahasan sebelumnya bahwa lingkungan dapat mendukung terbentuknya suatu pola perilaku\*, pengamatan tingkat populasi dimaksudkan untuk menelusuri pola perilaku manusia dalam proses *wayfinding* dalam lingkungan ini. Pengamatan tingkat populasi menunjukkan bahwa terdapat lokasi-lokasi tertentu yang sepanjang waktu cenderung lebih ramai lalu lintas manusianya.

Dari Kumpulan Teknik menuju kantin sebenarnya terdapat banyak sekali alternatif rute karena lingkungan memiliki banyak konfigurasi *path*, antara lain:

- Alternatif 1 berbelok di percabangan sebelum lobi-melewati dept. Arsitektur
- Alternatif 2 melewati lobi-rotunda terus
- Alternatif 3 melewati lobi-melalui rotunda-berbelok kiri ke belakang dept. Arsitektur
- Alternatif 4 melewati lobi-kiri lobi-melewati dept. Arsitektur

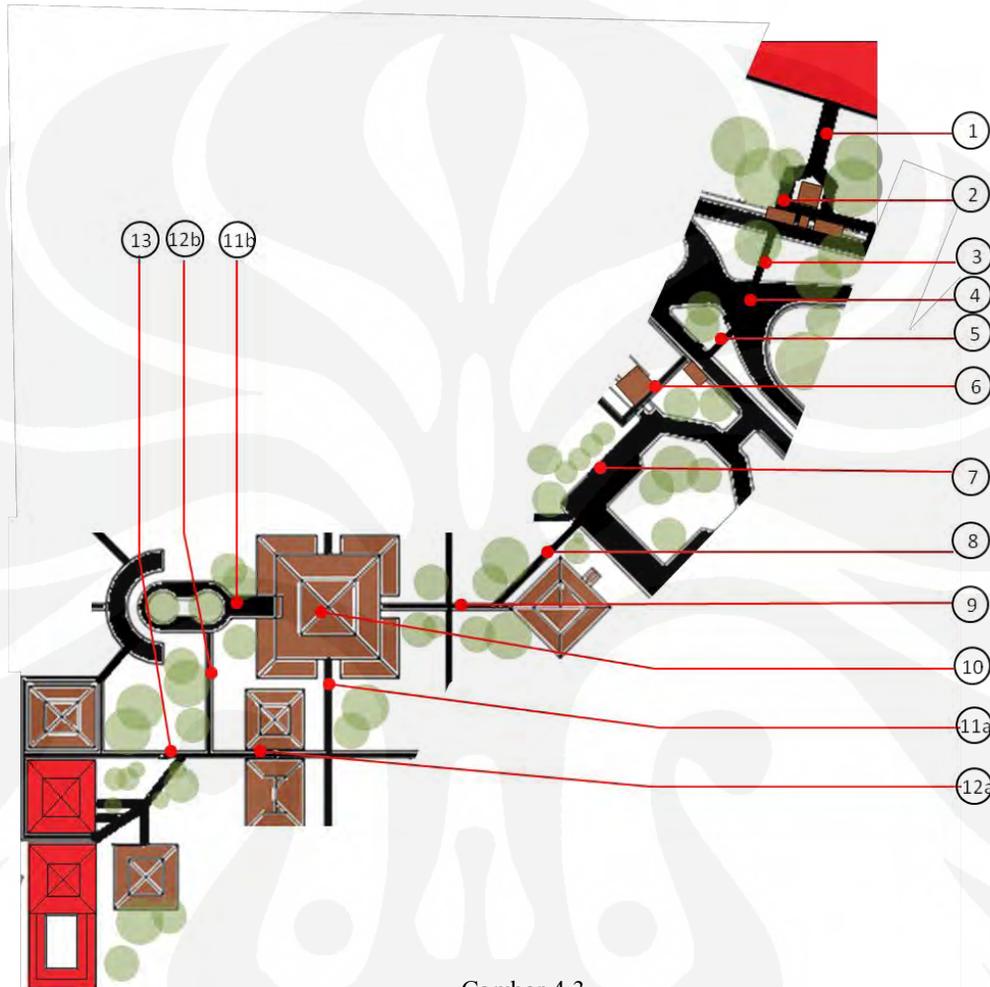
Dalam pengamatan didapatkan bahwa rotunda merupakan lokasi dengan tingkat populasi rendah, dan percabangan sebelum lobi merupakan lokasi dengan tingkat populasi sedang. Secara psikologis, tempat yang ramai cenderung dirasakan lebih aman dibanding tempat sepi, oleh karena itu pada lingkungan yang asing manusia cenderung menjauhi tempat sepi. Oleh sebab itu alternatif 1 dan 2 dapat dieliminasi dari kemungkinan pemilihan rute mayoritas responden.

Bisa disimpulkan bahwa terdapat dua rute yang memiliki kemungkinan besar dilalui untuk menuju kantin berdasarkan pengamatan, yaitu rute lobi lurus menuju rotunda-belakang dept. Arsitektur & rute lobi kiri-melewati selasar departemen Arsitektur. Kedua rute inilah yang akan diprediksi lebih lanjut.

---

\* bahasan sub-bab 2.3.3 *Decision Execution Ability*

### 4.3.2 Pengamatan *Sequence*



Gambar 4.3  
Titik Pengamatan *Sequence* Rute  
Pintu Kukusan Teknik-Kantin

Dari pengamatan perilaku didapatkan bahwa rute yang mungkin dilalui oleh pejalan kaki adalah rute lobi lurus-melalui rotunda-belakang departemen Arsitektur dan rute lobi ke kiri-melewati departemen Arsitektur. Berikut adalah pengamatan *sequence* sepanjang rute. Pengamatan ini dimaksudkan untuk menangkap obyek-obyek yang memiliki kemungkinan menjadi *significant localities*. (Foto pada tiap titik terlampir)

(1) Ketika melewati gerbang Kukusan Teknik, pejalan kaki akan diarahkan pada satu jalur yang dikhususkan bagi pejalan kaki, jalur ini dipisahkan dengan jalur kendaraan roda dua dengan sedikit perbedaan sedikit level ketinggian. *Path* yang tercipta pada

**Universitas Indonesia**

jalan selepas pintu Kukusan ini turut didefinisi dan dipertegas *enclosure* pepohonan liar yang cukup lebat di kanan kiri. Di sisi kanan *path* terdapat semacam pondok makan dimana terlihat beberapa gerobak penjual. Di ujung *path* terlihat suatu bangunan pos satpam kukusan teknik yang terletak di tengah jalan, lebar pos ini hampir sekitar setengah lebar jalan, sehingga terlihat cukup masif. (2) Semakin berjalan lurus mengikuti *path*, melewati samping pos satpam kukusan teknik, terlihatlah jalur sepeda, halte sepeda kuning dan fasilitas duduk yang diberi naungan. Untuk lanjut, pejalan kaki harus memotong melewati halte sepeda ini. Setelah melewati halte sepeda, pejalan kaki harus menyebrangi sebuah jalan mobil terlebih dahulu, kemudian disambut oleh satu *path* yang memotong area hijau. (3) Kiri kanan *path* ini merupakan area hijau yang ditanami pepohonan yang cukup lebat di sebelah kiri namun tidak begitu lebat di sebelah kanan. Pada ujung *path* ini terdapat pangkalan ojek.

(4) Selanjutnya pejalan kaki harus menyeberangi jalan bus kuning. Jalur bus kuning terdiri dari dua lajur yang ditengahnya terdapat pembatas berupa area hijau. Pada pembatas ini disediakan *path* yang dapat dilalui untuk menyeberang. (5) Setelah menyeberangi lajur pertama, pejalan kaki akan melalui *path* di pembatas lajur ini. Kiri kanan *path* berupa area hijau yang cukup terbuka, tidak begitu penuh. *Path* langsung mengarah pada halte bus kuning yang ada di seberang. (6) Di samping halte terdapat *path* menuju fakultas teknik yang diperuntukkan bagi pejalan kaki. Terdapat dua buah telepon umum di sebelah kanan. Saat melewati *path* ini, pejalan akan melihat pos satpam teknik yang ada di sebelah kanan *path*, di sisi kiri terdapat vegetasi tanaman perdu. Dari *path* ini pejalan kaki dapat melihat area depan fakultas teknik berupa lapangan parkir dosen, pedestrian bershelter, dan gedung dekanat.

(7) Pejalan kaki diarahkan berjalan sepanjang pedestrian yang diberi shelter tersebut. Pedestrian ini selanjutnya tersambung dengan *path* disamping gedung dekanat yang memiliki lebar *path* kurang lebih sama sekitar 1 meter. (8) Kiri kanan *path* di samping gedung dekanat berupa area hijau yang cukup terbuka. Di sebelah kiri

terdapat jarak dengan dinding dekanat, sedangkan di sebelah kanan terdapat sebuah instalasi menara yang menjulang. Mendekati ujung path terdapat tangga turun dan tersambung dengan *path* bershelter yang mengarah menuju lobi FTUI. (9) *Path* yang mengarah menuju lobi FTUI ini memiliki *shelter* yang deretan kolom penyangganya mencipta *enclosure* pada path. *Path* mengantarkan pejalan memasuki lobi teknik. (10) Lobi berupa ruang besar yang luas, terdapat satu kolom besar ditengah. Begitu memasuki lobi, terdapat tiga akses yang dapat dipilih pejalan kaki, berbelok ke kanan, berbelok ke kiri atau lurus terus. Untuk menuju kantin terdapat dua pilihan akses, yaitu berbelok ke kiri (a) atau terus lurus (b).

(11a) Akses sebelah kiri lobi tersambung pada *path* yang menuju arah departemen Arsitektur dan T. Sipil, pada ruang terbuka di sisi kiri *path* terdapat instalasi lengkung yang besar. Terdapat titik perpotongan *path* dimana pejalan kaki harus berbelok ke kiri untuk menuju kantin. (12a) Begitu berbelok ke kiri, pejalan akan memasuki wilayah departemen arsitektur, melewati selasar yang tidak terlalu lebar, yang diapit gedung arsitektur di kanan kiri. Keluar dari selasar ini, pejalan akan dihadapkan pada tangga *path* menuju kantin teknik.

(11b) Akses lurus dari lobi mengarah pada rotunda, suatu ruang hijau yang cukup terbuka. (12b) dari rotunda ini pejalan dapat berbelok ke kiri dimana terdapat *path* yang berada di belakang gedung dept. Arsitektur. Level tanah pada *path* ini lebih tinggi dibanding level gedung dept. Arsitektur, kanan *path* merupakan ruang hijau yang ditanami pohon lebat, di kiri path terlihat gedung dept. Arsitektur.

(13) Terdapat percabangan di path ini, *path* lurus akan menuju area kantin dalam dan lapangan teknik. Percabangan ke sebelah kiri mengantar ke area jualan kantin. Kiri kanan *path* merupakan ruang hijau yang cukup terbuka. Agak berjarak di sebelah kiri *path* adalah gedung BP3 dan terdapat papan mading. Mendekati ujung *path*, bangunan kantin mulai terlihat.

### 4.3.3 Prediksi *Significant Localities*

Menurut pembahasan sebelumnya, sebuah lingkungan memiliki *linear features*, *point features* dan *area*. Elemen ini dapat menjadi *significant localities* jika memenuhi karakteristik kadar diferensiasi, kadar akses visual, kompleksitas tatanan spasial. Dari pembahasan sebelumnya, dapat dirangkum beberapa hal yang mempengaruhi karakteristik tersebut\*, diantaranya:

#### Kadar diferensiasi

- Memiliki keunikan dan gampang diingat
- Memiliki keunggulan sifat keruangan
- Bentuknya jelas, memiliki kontras dengan back ground
- Berdiri dengan bebas
- Memiliki kompleksitas fasade
- Memiliki penggunaan yang signifikan

Sedangkan bagi elemen linier seperti *path* dan *edge*, adalah

- Memiliki karakteristik fasad yang khusus
- Kualitas perbedaan *path* dapat ditingkatkan melalui pemberian tekstur, warna, pengaturan lebar *path* dan pemberian tanaman sebagai batas
- Kontinuitas
- Visibilitas

#### Kadar akses visual

- Lokasi peletakan
- Jarak obyek dari pusat lalu lintas
- Obyek dapat terlihat dari beberapa posisi

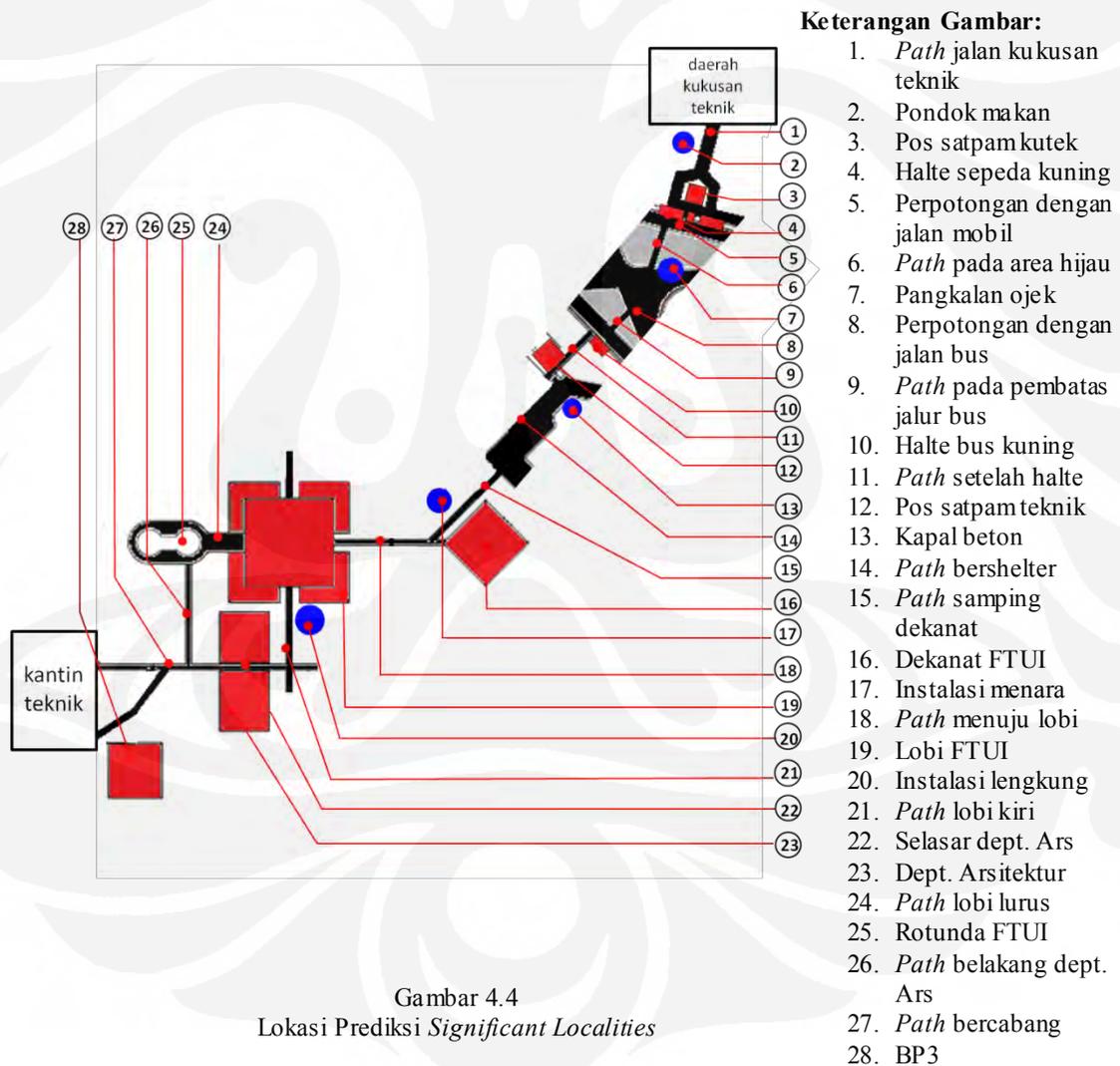
---

\* berdasarkan bahasan subbab 3.2 Imageability

### Kompleksitas tatanan spasial

- Sederhana secara visual, tidak terlalu kompleks
- Sebuah *path* akan memberi pemahaman arah jika *path* tersebut lurus dan memiliki garis potong teratur

Berdasarkan kualitas tersebut, dari pengamatan rangkaian perjalanan dapat ditentukan objek-objek yang terdapat pada lokalitas yang diperkirakan merupakan *significant localities* pada rute. Antara lain elemen yang berupa *point features* dan *linear features*. Berikut *siteplan* yang menunjukkan lokasi *significant localities*.



Gambar 4.4  
Lokasi Prediksi *Significant Localities*

Tabel 4.2  
Prediksi *Significant Localities*

	<p><b>01. Path Jalan Kukusan Teknik.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar path sekitar 1m. <i>Path</i> lurus  Pergunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki, menghubungkan area kukusan dengan kawasan UI</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Keruangan dipertegas dengan pepohonan lebat di kiri kanan <i>path</i>.</p>
	<p><b>02. Pondok Makan</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut Formal: Tidak ada satu warna tertentu yang mencolok, yang cukup terlihat adalah terpal warna biru yang menutupi atapnya.  Pergunaan: Satu-satunya tempat sarapan pagi warga kukusan selepas pintu kukusan, hanya dibuka hingga kira-kira pukul 10.00 pagi.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Pondok makan bersebelahan dengan jalan setapak sehingga dapat terlihat langsung oleh pejalan kaki.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Pondok dilingkupi tanaman dan pohon lebat di sekelilingnya, sehingga agak tertutup. Terlihat sebagai kumpulan beberapa gerobak.</p>
	<p><b>03. Pos Satpam Kukusan Teknik</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut Formal: Pos jaga bercat putih, lebarnya memakan kurang lebih setengah lebar jalan dengan ketinggian bangunan dua lantai.  Pergunaan: Pos ini merupakan pos satpam yang melakukan penjagaan di kawasan pintu kukusan sekaligus halte sepeda. Pos jaga merupakan bangunan pertama yang ditemui sekeluar dari gerbang kukusan teknik.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Jalur pejalan kaki bersebelahan dengan bangunan ini sehingga langsung dapat terlihat oleh pejalan kaki dari arah kukusan.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Terhalang pohon lebat dan tanaman di kiri kanan. <i>Path</i> terkesan terlalu sempit untuk ukuran pos</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>04. Halte Sepeda Kuning</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut Formal: Berupa <i>shelter</i> naungan kemudian di kiri kanannya terdapat jejeran besi tempat menyangkutkan sepeda kuning.  Pergunaan: Salah satu titik pemberhentian jalur sepeda kuning. Melayani peminjaman dan pengembalian sepeda untuk mahasiswa.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Pejalan kaki biasanya melewati <i>shelter</i> halte sepeda sehingga halte ini dapat langsung terlihat.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Dari arah kukan agak terhalangi oleh pos jaga dan pohon lebat. Namun jika dilihat dari arah UI tidak terhalangi obyek apapun</p>
	<p><b>05. Perpotongan dengan Jalan Mobil</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Lebar jalan sekitar 5 m. Material jalan adalah aspal.  Pergunaan: Jalan menuju arah asrama UI dan Wisma Makara</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Langsung terlihat karena harus diseberangi oleh pejalan kaki.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Jalanan merupakan ruang terbuka.</p>
	<p><b>06. Path pada area hijau.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1m. <i>Path</i> lurus  Pergunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki yang menghubungkan dengan jalur bus kuning.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Kiri kanan merupakan ruang hijau yang cukup terbuka.</p>
	<p><b>07. Pangkalan Ojek</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut Formal: Sekumpulan ojek motor.  Pergunaan: Pangkalan ojek yang melayani pengguna di kawasan teknik. Beroperasi dari pagi hingga malam hari pukul 06.00-23.00</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Pangkalan ojek berlokasi di ujung jalan setapak sehingga dapat langsung terlihat oleh pejalan kaki.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Merupakan jejeran ojek motor di bawah naungan pepohonan.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>08. Perpotongan dengan Jalan Bus</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Lebar jalan sekitar 5 m. Material jalan adalah aspal.  Pergunaan: Jalan lingkar UI, merupakan jalur bus kuning dan kendaraan bermotor lain.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Langsung terlihat karena harus diseberangi oleh pejalan kaki.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Jalanan merupakan area terbuka.</p>
	<p><b>09. Path pada pembatas jalur bus.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1m. <i>Path</i> lurus  Pergunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki untuk melewati pembatas jalur bus kuning.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Kiri kanan merupakan ruang hijau yang cukup terbuka.</p>
	<p><b>10. Halte Bus Kuning</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Kontur bangunan dapat terlihat secara jelas. Warna halte didominasi warna cokelat genteng tanah liat.  Pergunaan: Tempat menunggu dan penurunan penumpang bus.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Path pejalan kaki langsung mengarah lurus ke halte sehingga pandangan akan langsung tertuju pada bangunan halte.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Sekitarnya merupakan area terbuka dan tidak ada bangunan lain lagi.</p>
	<p><b>11. Path setelah halte.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1m.  Pergunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki yang menghubungkan halte bus kuning dengan area Fakultas Teknik.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Kiri <i>path</i> merupakan vegetasi tanaman perdu dan tanaman hias.  Kanan <i>path</i> terdapat pos satpam teknik.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>12. Pos Satpam Teknik</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Merupakan bangunan dengan fasade batu bata khas UI dan genteng tanah liat berwarna cokelat.  Penggunaan: Pos penjagaan kawasan Fakultas Teknik UI.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Terletak disisi <i>path</i> sehingga dapat langsung dilihat pejalan kaki.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Di depan pos satpam terdapat beberapa tanaman hias yang bersifat estetik yang tidak terlalu tinggi dan menghalangi bangunan. Keseluruhan bangunan dapat cukup terlihat.</p>
	<p><b>13. Kapal Beton</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Berwarna putih, merupakan kapal dari material beton  Penggunaan: Tidak ada penggunaan tertentu.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Terletak pada level tanah yang lebih tinggi, jarak dengan pengamat dari jalur pedestrian sekitar 10m.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Terdapat beberapa tanaman disekelilingnya yang menghalangi pandangan pengamat sehingga tidak dapat dilihat secara konsisten sepanjang pengamat berjalan di jalur pejalan kaki.</p>
	<p><b>14. Path bershelter.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: <i>Shelter</i> berwarna merah dengan atap <i>polycarbonat</i> dan tiang penyangga di satu sisi. <i>Path</i> lurus lalu berbelok di ujung.  Penggunaan: <i>Shelter</i> menaungi jalur pedestrian pejalan kaki.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  <i>Shelter</i> memberi unsur keruangan pada <i>path</i>.</p>
	<p><b>15. Path samping dekanat.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar sekitar 1m. <i>Path</i> lurus  Penggunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Kiri <i>path</i> merupakan ruang hijau yang cukup terbuka. <i>Path</i> dibatasi tanaman perdu teh-tehan.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>16. Dekanat FTUI</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Fasade bata khas UI dengan deretan kolom pilotis.  Pergunaan: Mewadahi kegiatan dekanat fakultas</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Terlihat sepanjang pengamat berjalan pada <i>path</i> samping bangunan.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Jarak dengan <i>path</i> menyisakan ruang hijau yang tidak ditanami begitu banyak tumbuhan sehingga cukup terbuka.</p>
	<p><b>17. Instalasi Menara</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material instalasi ini merupakan <i>alucobond</i>, berwarna perak. <i>Sculpture</i> berbentuk menara menjulang terpelintir, ketinggiannya sekitar 4 m. Secara visual keberadaan menara cukup berbeda dari sekelilingnya.  Pergunaan: Tidak terdapat penggunaan oleh manusia.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Dapat dilihat langsung dari <i>path</i> disisi dekanat dengan jarak sekitar 3m dari <i>path</i>.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Sekeliling instalasi merupakan ruang hijau yang cukup terbuka, secara visual tidak begitu menghalangi instalasi ini</p>
	<p><b>18. Path menuju lobi.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut Formal: Lantai tegel dengan motif berwarna merah. Lebar <i>path</i> sekitar 1m. Atap <i>polycarbonat</i>. Kolom dicat berwarna hijau.  Pergunaan: Saluran pergerakan pengguna kawasan yang menghubungkan lobi teknik dan dekanat.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat mengarah ke satu ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Keruangan terbentuk oleh atap naungan dan deretan kolom penyokong, pada beberapa kolom digantung spanduk-spanduk.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>19. Lobi FTUI</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Merupakan ruang luas berdenah persegi dengan lantai tegel keramik putih, terdapat satu struktur kolom beton ditengah yang berdiameter 1m. Dinding ruangan dicat hijau di separuh bagian bawah.  Penggunaan: Sering dijadikan tempat menggelar acara fakultas, selain itu pada lantai dua dan tiga lobby terdapat ruang kuliah bersama. Area lobi sering digunakan mahasiswa untuk mengerjakan tugas dengan <i>laptop</i>.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Kadar akses visualnya tinggi karena pejalan kaki berjalan melewati ruang dalam lobi.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Lobi merupakan ruang besar yang luas, tidak terdapat banyak perabot.</p>
	<p><b>20. Instalasi Lengkung</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Bentuk instalasi melengkung yang terdiri dari tiga lengkungan berbeda ketinggian. Ukuran instalasi cukup besar, luas sekitar 2x3 m dan ketinggian 3m.  Penggunaan: Tidak terdapat penggunaan oleh manusia.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Jarak <i>sculpture</i> dari <i>path</i> pejalan kaki sekitar 1,5m sehingga dapat cukup terlihat.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Sekeliling instalasi merupakan ruang yang cukup terbuka, namun deretan kolom penyangga naungan pada <i>path</i> agak menghalangi pandangan.</p>
	<p><b>21. Path lobi kiri.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material lantai <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1m.  Penggunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki, menghubungkan lobi dengan <i>path</i> menuju departemen Arsitektur atau Sipil</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Terdapat deretan kolom penyokong naungan yang mempertegas keruangan <i>path</i>.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>22. Selasar Departemen Arsitektur.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Tegel lantai berwarna merah.  Penggunaan: Saluran pergerakan pada departemen Arsitektur.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Dapat langsung terlihat pejalan kaki yang melalui path ini.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Selasar yang diapit bangunan di kanan kiri terkesan seperti semacam gang sempit dengan pencahayaan yang menjadi lebih redup seperti sebuah lorong. Di kanan terdapat majalah dinding dan di kanan terdapat bangku panjang.</p>
	<p><b>23. Departemen Arsitektur</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Fasade susunan bata khas UI.  Penggunaan: Mewadahi kegiatan departemen Arsitektur.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Terlihat sepanjang perjalanan melewati selasar departemen.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Bangunan mengapit di kanan kiri selasar dengan jarak kurang lebih 1m, sehingga mencipta ruang. Terdapat deretan majalah dinding di satu sisi.</p>
	<p><b>24. Path lobi lurus.</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1,5m.  Penggunaan: Jalur sirkulasi dari lobi teknik menuju rotunda.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  <i>Path</i> cukup pendek sehingga dapat terlihat dengan jelas</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Kiri kanan path terdapat papan informasi.</p>
	<p><b>25. Rotunda</b>  <b>Kadar diferensiasi</b>  Atribut formal: Ruang terbuka, lantai dari material batu koral.  Terdapat dua naungan yang terdapat pada dua titik konsentrasi.  Penggunaan: Menggelar acara teknik pada waktu-waktu tertentu. Di lain waktu sepi pengguna.</p> <p><b>Kadar akses visual</b>  Dilewati ketika mengambil <i>path</i> lobi lurus.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b>  Ruang hijau yang cukup terbuka. Terdapat dua naungan dan kolam di tengahnya.</p>

Sambungan tabel 4.2

	<p><b>26. Path belakang departemen Arsitektur</b></p> <p><b>Kadar diferensiasi</b> Atribut formal: Material <i>paving block</i>. Lebar <i>path</i> sekitar 1m. Penggunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki, menghubungkan rotunda dengan <i>path</i> dari selasar departemen Arsitektur</p> <p><b>Kadar akses visual</b> <i>Path</i> lurus sehingga terlihat jelas dari ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b> Sisi kiri <i>path</i> merupakan ruang hijau, ditanami pepohonan lebat yang berderet. Sisi kanan <i>path</i> terdapat bangunan departemen Arsitektur yang berada pada ketinggian tanah lebih rendah.</p>
	<p><b>27. Percabangan path</b></p> <p><b>Kadar diferensiasi</b> Atribut formal: Material semen. Lebar <i>path</i> sekitar 1m. Penggunaan: Jalur sirkulasi pejalan kaki yang terhubung ke kantin</p> <p><b>Kadar akses visual</b> <i>Path</i> dapat dilihat ujung ke ujung.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b> Kiri path merupakan ruang hijau yang cukup terbuka.</p>
	<p><b>28. BP3</b></p> <p><b>Kadar diferensiasi</b> Atribut formal: Bangunan dengan fasade susunan bata khas UI dan genteng tanah liat cokelat. Penggunaan: Lantai 1 merupakan studio mahasiswa Arsitektur, sebagian adalah tempat fotokopian. Pada lantai 2 terdapat bengkel robot mahasiswa Elektro.</p> <p><b>Kadar akses visual</b> Dapat langsung terlihat dari path pejalan kaki, tidak ada obyek penghalang.</p> <p><b>Kompleksitas tatanan spasial</b> Sekeliling merupakan ruang terbuka yang tidak menghalangi pandangan pengamat.</p>

#### 4.4 Pembuktian Prediksi

Metode saya selanjutnya adalah pembuktian prediksi dengan meminta sejumlah responden menggambarkan peta mental perjalanannya sepanjang rute pintu kucusan-kantin teknik. Melalui peta mental dari sejumlah responden ini saya mengharapkan mendapat sejumlah *significant localities* yang dapat dibandingkan dengan *significant localities* yang telah saya prediksi sebelumnya.

Pada bab sebelumnya disimpulkan kemungkinan terdapatnya dua kemungkinan rute mencapai kantin, yaitu lobi lurus yang melewati rotunda dan lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur. Untuk juga melihat hal yang mempengaruhi pemilihan rute, saya mengambil responden dengan latar belakang berbeda-beda yang terdiri dari mahasiswa Arsitektur, mahasiswa teknik selain Arsitektur, dan responden yang tidak begitu mengenal kawasan yaitu mahasiswa dari fakultas lain.

Sampel responden yang saya ambil dari masing-masing grup terdiri dari 6 orang, yaitu 3 pria dan 3 wanita. (Sketsa penggambaran terlampir)

##### 4.4.1 Data responden

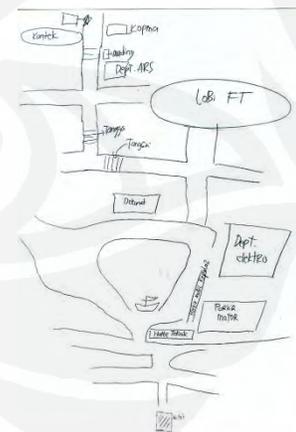
a. Responden Non Familiar (berasal dari fakultas lain)

**Ridwan Febryanto**

**Mahasiswa FKM**

Ridwan adalah responden dari fakultas lain yang tidak begitu familiar dengan lingkungan namun pernah mengunjungi kantin teknik. Berikut adalah penggambaran rute menurut Ridwan:

Ridwan menggambarkan kucusan sebagai sebuah area kotak yang diarsir, kemudian menggambarkan *path* jalan kucusan yang terputus oleh dua lajur jalan bus kuning yang disebaliknya terdapat halte teknik. Selanjutnya Ridwan menggambarkan bahwa terdapat plaza dekanat dan



Gambar 4.5  
Sketsa Ridwan

menggambarkan kapal beton yang ada pada plaza tersebut. Plaza dekanat ini dikelilingi jalan, yang sepanjang satu sisinya terdapat tempat parkir dosen. Ridwan juga menggambarkan terdapat tempat parkir motor di samping parkir dosen ini.

Selanjutnya Ridwan menggambarkan lokasi departemen Elektro dan gedung dekanat, kemudian terdapat sebuah *path* disamping dekanat. *Path* digambarkan lurus langsung menuju lobi FTUI, sebelumnya terdapat perpotongan dengan *path* lain secara tegak lurus. Ridwan menggambarkan bahwa jika berbelok kiri akan terdapat tangga, selanjutnya terdapat perpotongan yang tegak lurus dengan sederetan tangga lagi. Ridwan menggambarkan *path* ini akan berpotongan dengan *path* dari lobi (*path* lobi kiri). Selanjutnya Ridwan menggambarkan *path* ini lurus melewati departemen Arsitektur, pada sisi *path* ini terdapat majalah dinding. Kemudian *path* digambarkan lurus langsung menuju kantin teknik, Ridwan juga menggambarkan terdapatnya koperasi di sebelah kantin.

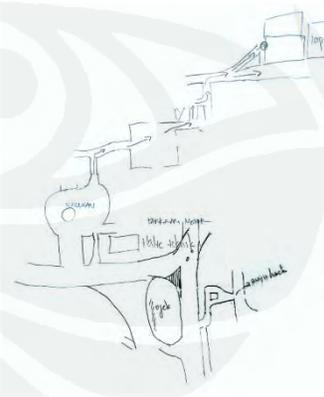
Rute yang dipilih oleh Ridwan adalah rute lobi berbelok ke kiri yang melewati departemen Arsitektur. Yang dominan tergambar oleh Ridwan adalah bangunan-bangunan yang ditemuinya sepanjang rute. Ridwan juga mampu menggambarkan konfigurasi *path* dan keterhubungannya satu sama lain.

## **R. Reza Fandini**

### **Mahasiswa Fasilkom**

Reza adalah mahasiswa fakultas lain yang pernah mengunjungi kantin teknik namun tidak begitu familiar dengan kawasan. Penggambaran rute menurut Reza adalah sebagai berikut:

Reza memulai dari pintu kukusan yang digambarkan terhubung pada satu *path*, di ujung *path* terdapat bangunan yang pada kenyataannya merupakan bangunan pos satpam kukusan, *path* kemudian



Gambar 4.6  
Sketsa Reza

terpotong oleh suatu jalan besar. Selanjutnya Reza menggambarkan terdapat suatu area yang di ujungnya terdapat pangkalan ojek, kemudian terdapat jalan bus kuning yang hanya digambarkan Reza sebagai satu lajur. Reza selanjutnya merinci bahwa terdapat jalur masuk fakultas teknik untuk kendaraan dan untuk pejalan kaki di sisi halte teknik walaupun peletakan halte kurang tepat. Reza juga menggambarkan plaza depan FTUI dan menyebutnya sebagai bundaran. Dari sini selanjutnya digambarkan *path* bagi pejalan kaki yang kemudian terdapat pertemuan tegak lurus dengan selasar sebelum lobi FTUI. Reza menggambarkan lobi sebagai lingkup persegi dengan celah di empat sisinya. Dari lobi Reza menggambarkan bahwa ia menyusuri selasar ruang kuliah, selanjutnya Reza menggambarkan rute tegak lurus dan suatu percabangan yang arahnya diagonal menuju kantin.

Rute yang dipilih Reza adalah rute lobi lurus melewati rotunda, namun yang digambarkan Reza adalah menyusuri selasar ruang kuliah sehingga Reza tidak menyebutkan keberadaan rotunda. Sebagai responden yang tidak begitu familiar terhadap kawasan, Reza tidak dapat menyebutkan banyak detail lokalitas. Yang dominan tergambarkan adalah pergerakan Reza sendiri, pada peta perjalanannya Reza mampu menggambarkan kapan ia harus berbelok pada titik tertentu. Reza juga cukup mampu menggambarkan lingkup yang dialaminya sepanjang perjalanan.

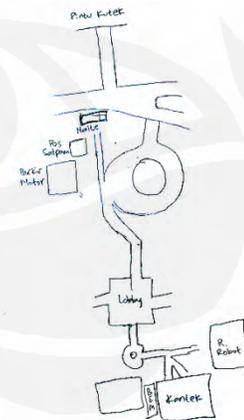
### **Alrikko Putra**

#### **Mahasiswa FE Manajemen**

Rikko merupakan responden yang tidak begitu familiar dengan kawasan ini namun pernah mengunjungi kantin teknik.

Rikko menggambarkan rute sebagai berikut:

Rikko memulai penggambaran dari pintu kukusan yang digambarkan sebagai suatu garis batas yang terhubung dengan suatu *path*. *Path* ini berpotongan tegak lurus dengan suatu jalan dua lajur yang cukup lebar. Selanjutnya Rikko menggambarkan bahwa terdapat halte bus di pinggir jalan



Gambar 4.7  
Sketsa Rikko

tersebut dan di belakang halte terdapat *path* yang disisinya terdapat pos satpam teknik dan tempat parkir motor. *Path* ini terhubung dengan path yang mengitari plaza di depan dekanat, Rikko menggambarkan plaza sebagai suatu bundaran. Selanjutnya terdapat *path* yang sedikit menikung kemudian lurus kembali mengarah ke lobi FTUI, lobi digambarkan sebagai satu lingkup persegi empat sama sisi dengan celah yang terhubung dengan path di masing-masing sisinya. Rikko menggambarkan perjalanan berlanjut ke path menerus menuju ke rotunda teknik. Dari rotunda Rikko menggambarkan pergerakan berbelok  $90^\circ$  ke suatu *path* terhubung dengan ruang robot, selanjutnya terdapat percabangan *path* lagi menuju kantin.

Rute yang dipilih Rikko adalah rute lobi lurus melewati rotunda. Dari penggambarannya, dapat dilihat bahwa fitur-fitur yang dominan adalah bangunan yang memiliki atribut penggunaan. Pada penggambaran *path* ternyata Rikko mampu menggambarkan arah dan kemiringan *path* dengan cukup tepat.

### Nuraini Wiridyadewi

#### Mahasiswa FIB Sastra Jerman

Nuni merupakan mahasiswa fakultas lain yang beberapa kali pernah berkunjung namun tidak begitu familiar dengan fakultas teknik. Berikut adalah penggambarannya mengenai rute:

Nuni tidak begitu mengenal kawasan kukusan bahkan tidak mengetahui bahwa terdapat pangkalan ojek sehingga rute perjalanannya

dimulai dari halte teknik. Nuni menggambarkan halte teknik sebagai titik mula dimana ia menarik garis lurus dari halte. Ia menggambarkan pos satpam yang akan ditemui di sebelah kiri halte, walaupun kurang tepat karena pada kenyataannya pos satpam teknik berada di kanan. Kemudian Nuni menggambarkan perjalanannya berbelok  $90^\circ$  searah jarum jam, ia juga menggambarkan sebuah percabangan tegak lurus pada *path* tersebut.



Gambar 4.8  
Sketsa Nuni

Perjalanannya diteruskan memasuki lobi FTUI, dimana sebelumnya ia menggambarkan bahwa di kiri dan kanan *path* terdapat ruangan yang disebutnya “kayaknya kelas”. Nuni menggambarkan lobi sebagai lingkup berbentuk persegi, kemudian ia meneruskan rute mengambil arah kiri lobi berbelok, kemudian ia menggambarkan saat bertemu suatu *path* gerakan kembali berbelok  $90^\circ$  searah jarum jam, Nuni menandai bahwa terdapat instalasi lengkung yang dinamainya “bangunan indah”. Dari sini Nuni terus menggambarkan perjalanan yang lurus dan menandai bahwa terdapat mading di kanan kiri pada suatu *path*, selanjutnya rute berbelok  $90^\circ$  berlawanan jarum jam langsung mencapai kantin.

Rute yang diambil Nuni adalah rute lobi kiri melewati departemen Arsitektur. Dapat disimpulkan bahwa yang digambarkan Nuni adalah rekonstruksi pergerakannya. Dikarenakan Nuni adalah seseorang yang tidak begitu familiar dengan kawasan ini, tidak terlalu banyak lokalitas yang ia gambarkan. Selain itu pergerakan yang ia rekonstruksi disederhanakan menjadi garis yang saling tegak lurus, semua tikungan digambarkan menjadi belokan  $90^\circ$ .

### Yuke

#### Mahasiswa FIB Sastra Jerman

Yuke merupakan responden dari fakultas lain yang pernah mengunjungi kantin teknik. Berikut adalah penggambaran yang dihasilkan oleh Yuke:

Penggambaran Yuke dimulai dari halte teknik, kemudian Yuke menggambarkan area parkir mobil di halaman depan fakultas teknik dan menandai bahwa terdapat bundaran di halaman depan tersebut. Yuke juga menggambarkan selasar pejalan kaki yang melengkung di sisi kiri. Selanjutnya Yuke menggambarkan sebuah *path* yang lurus menuju lobi FTUI. Lobby digambarkan Yuke sebagai lingkup persegi dengan percabangan *path* di



Gambar 4.9  
Sketsa Yuke

empat sisinya. Rute yang dipilih Yuke selanjutnya adalah rute lurus melewati area rotunda FTUI yang disebut Yuke sebagai “taman belakang”, selanjutnya rute perjalanan Yuke digambarkan sedikit berbelok melewati tempat fotokopi hingga kemudian mencapai kantin. Selain kantin teknik, Yuke juga mendai bahwa terdapat lapangan futsal, parkir belakang dan pusgiwa teknik.

Rute yang digambarkan Yuke adalah rute lobi lurus melewati rotunda. Sebagai responden yang tidak begitu familiar dengan kawasan ini, Yuke menggambarkan path dengan sederhana dalam satu garis sumbu. Dari penggambarannya dapat dilihat bahwa Yuke merefleksikan pergerakannya sepanjang rute. Lokalitas yang ditandai oleh Yuke adalah obyek-obyek yang diingat sepanjang rute tersebut.

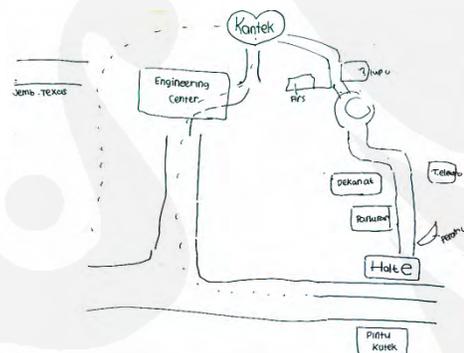
### Farida Nurfitriyana

#### Mahasiswa FMIPA Farmasi

Farida merupakan responden dari fakultas lain yang cukup mengetahui kawasan studi kasus. Farida melakukan penggambaran sebagai berikut:

Farida menggambarkan pintu kukusan sebagai suatu tempat yang berseberangan dengan halte, dipisahkan oleh jalan bus kuning dua lajur. Dari halte, Farida menggambarkan path menerus yang terdapat obyek kapal beton teknik di

sisinya, kemudian Farida menandai area parkir di depan gedung dekanat dan dedung departemen Elektro yang berseberangan dengan gedung dekanat. Selanjutnya path digambarkan berbelok 90° berlawanan arah jarum jam dan berbelok kembali lurus melewati rotunda. Dari rotunda terdapat path yang bersebelahan dengan departemen arsitektur. Terakhir Farida menggambarkan path menikung miring yang akhirnya menuju kantin teknik.



Gambar 4.10  
Sketsa Farida

Rute yang dipilih Farida adalah rute lobi lurus melewati rotunda, namun yang menarik Farida ternyata lupa menggambarkan lobi malah menggambarkan rotunda. Penggambaran yang dihasilkan oleh Farida cukup sederhana. Hal ini disebabkan karena ia tidak terlalu familiar dengan kawasan teknik. Pada pemetaannya Farida terlihat menggambarkan pergerakannya dan obyek-obyek apa yang ia temui selama pergerakan tersebut. Yang dominan digambarkan oleh Farida adalah *path* pergerakannya dan beberapa fitur-fitur yang memiliki atribut penggunaan dan visual.

b. Responden familiar non-arsitektur

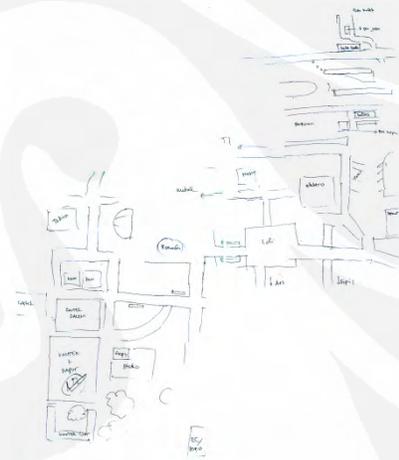
**Arya Abbyasa**

**Mahasiswa FT Teknik Industri**

Arya merupakan responden yang merupakan mahasiswa teknik sehingga cukup familiar dengan kawasan ini. Arya melakukan penggambaran sebagai berikut:

Arya menggambarkan pintu kukusan terhubung dengan suatu *path*. Ditengah-tengah *path* tersebut digambarkan terdapat pos jaga, kemudian *path* menyempit dan berbelok, dan Arya menandai adanya halte sepeda di salah satu sisi *path*.

Selanjutnya digambarkan jalan bus kuning dengan dua lajur yang disebaliknya terdapat halte bus. Di samping halte bus ini terdapat *path* yang juga diapit oleh pos satpam, di belakang pos satpam ini terdapat tempat parkir motor. Selanjutnya terdapat *path* yang berada di sisi lapangan parkir, *path* ini berada di sebelah gedung departemen elektro. *Path* digambar sedikit menikung pada saat mendekati gedung dekanat kemudian lurus lagi, setelah itu terdapat pertemuan dengan *path* lain yang tegak lurus. *Path* ini mengarah kepada lobi, yang sebelumnya terdapat perpotongan *path* yang tegak lurus mengarah menuju departemen elektro dan di sisi lain mengarah ke departemen sipil.



Gambar 4.11  
Sketsa Arya

Memasuki lobi FTUI terdapat tiga percabangan akses lain lagi. Lobi digambarkan sebagai lingkup persegi sama sisi dengan percabangan *path* di masing-masing sisinya. Percabangan *path* yang sejajar dengan *path* elektro-sipil adalah *path* menuju mesin-ars. Arya menggambarkan terusan *path* dari akses lobi lurus terus akan menghubungkan ke rotunda, pada *path* ini Arya menandai terdapatnya papan informasi di kanan kiri. dari sini *path* berbelok ke kiri kemudian pada satu titik terdapat percabangan *path* yang tegak lurus. *Path* ini lurus dan terdapat percabangan agak sedikit menikung yang keduanya menuju kantin. Di kiri *path* percabangan, Arya menggambarkan terdapat bangunan yang berfungsi sebagai studio dan sebagian kecil berfungsi sebagai tempat fotokopi.

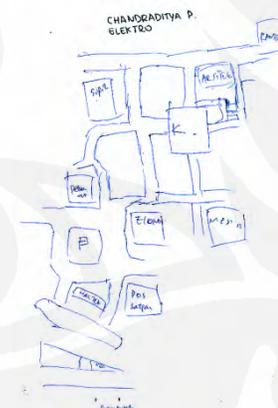
Rute yang digambarkan oleh Arya adalah rute lobi lurus melewati rotunda. Penggambaran dihasilkan bersifat pemetaan, dimana ia menggambarkan keterkaitan antara banyak elemen. Yang secara dominan digambarkan Arya adalah konfigurasi bangunan dan path. Cukup banyak keterangan yang diberikan dari penggambaran Arya, terlihat bahwa Arya mengetahui dengan baik lingkungan ini.

### Chandraditya Pradana

#### Mahasiswa FT Teknik Elektro

Chandra merupakan responden yang cukup mengenal kawasan. Berikut adalah penggambaran yang dihasilkan oleh Chandra:

Chandra menggambarkan pintu kukusan sebagai suatu celah kemudian menggambarkan bahwa terdapat jalan besar harus diseberangi hingga mencapai suatu *path* yang lain lagi, kemudian terdapat satu jalan bus kuning yang hanya



Gambar 4.12  
Sketsa Chandra

digambarkan satu lajur. Chandra menandai halte teknik di seberang dengan dua *path* yang mengapit halte, *path* yang berada di kanan halte bersisian dengan pos satpam, kemudian Chandra menggambarkan plaza di depan dekanat. Chandra

menggambarkan departemen elektro kemudian gedung dekanat. Terdapat *path* di sisi departemen Elektro yang terhubung dengan departemen Teknik Mesin yang tegak lurus dengan *path* di sisi dekanat.

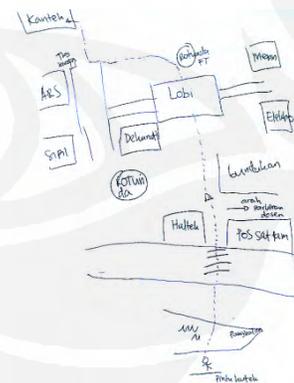
Terdapat percabangan pada *path* di sisi departemen elektro yang bertemu dengan belokan *path* dari dekanat. Kemudian Chandra juga menggambarkan terdapat departemen Sipil dan departemen Arsitektur di seberang departemen Elektro dan Teknik Mesin yang juga terhubung dengan *path* terhadap lobi teknik. Dari lobi terdapat dua akses yang terhubung dan dapat mencapai kantin teknik. Lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur atau lobi lurus yang digambarkan Chandra menyusuri selasar tanpa menandai keberadaan rotunda. *Path* dari kedua akses ini kemudian bertemu dan digambar lurus langsung menuju kantin.

Rute yang digambarkan Chandra adalah kedua rute, lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur dan lobi lurus melewati rotunda walaupun yang menarik Chandra tidak menggambarkan keberadaan rotunda. Penggambaran yang dihasilkan oleh Chandra lebih menyerupai pemetaan meskipun tidak presisi dan tepat dengan kenyataan. Yang paling dominan digambarkan adalah keterkaitan antar bangunan dan *path* yang ada.

### Nicolaus CTPP

#### Mahasiswa FT Teknik Mesin

Nico merupakan responden yang cukup familiar dengan kawasan. Nico menghasilkan penggambaran sebagai berikut: Nico menggambarkan garis batas pintu kukusan, kemudian Nico suatu jalan besar yang harus diseberangi. Selanjutnya Nico menggambarkan perjalanan melewati area hijau, di ujung area hijau Nico menandai bahwa terdapat pangkalan ojek. Rute berlanjut menyeberangi suatu jalan lebar dua lajur hingga menemui halte teknik dan pos satpam teknik. Di antara



Gambar 4.13  
Sketsa Nico

halte teknik dan pos satpam terdapat suatu *path* yang bersisian dengan plaza dekanat yang disebut Niko sebagai rotunda. Perjalanan digambarkan berlanjut menyusuri tepian suatu gundukan kemudian lurus dan terhubung dengan lobi FTUI. Percabangan *path* di sisi kanan lobi terhubung dengan departemen Teknik Mesin dan Elektro. Nico menggambarkan dua akses yang terhubung menuju kantin, yaitu lobi kiri yang terhubung dengan departemen Arsitektur dan departemen Sipil, dan akses lobi lurus yang terhubung dengan rotunda. Dari rotunda perjalanan berbelok 90° berlawanan arah jarum jam. Kedua akses dan berpotongan di satu titik, Nico menandai terdapatnya penjual koran dengan memberi keterangan “Tkg Koran”. Dari sini *path* langsung digambarkan menuju kantin teknik.

Nico menggambarkan kedua rute untuk mencapai kantin, yaitu akses lobi kiri dan lobi lurus. Yang digambarkan oleh Nico menampilkan keterkaitan antara tiap obyek yang ada pada kawasan. Selain fitur bangunan, Nico juga memerhatikan perbedaan level yang diamati secara visual dengan menandai gundukan di sisi kanan *path* yang dilaluinya setelah melewati halte teknik. Kemudian Nico menggambarkan keterkaitan lobi terhadap bangunan departemen di sekitarnya.

## Nova

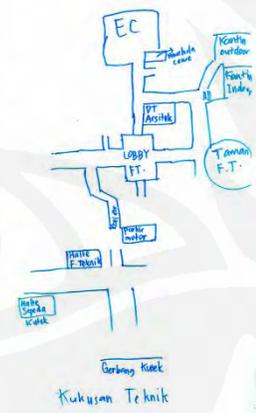
### Mahasiswa FT Teknik Kimia Ekstensi

Nova merupakan mahasiswa teknik Kimia yang cukup mengenal kawasan ini. Penggambaran yang diberikan Nova adalah sebagai berikut:

Nova menggambarkan pintu kukusan sebagai awal perjalanan sebagai suatu garis batas, menandai permulaan.

Selanjutnya Nova menggambarkan *path* selepas pintu kukusan dan menandai bahwa terdapat halte sepeda kuning

di ujungnya, kemudian Nova menggambarkan bahwa di seberang halte sepeda tersebut terdapat halte teknik. Selanjutnya Nova menggambarkan *path* pejalan kaki yang terdapat area parkir motor di sisi kanannya. Kemudian terdapat suatu koridor,



Gambar 4.14  
Sketsa Nova

yang pada kenyataan berupa *path* pejalan kaki yang *bershelter*, Nova menggambarkan perjalanan sedikit menikung kemudian disambung dengan *path* lurus yang terhubung tegak lurus dengan selasar sebelum lobi FTUI. Nova menggambarkan bahwa terdapat percabangan sebelum mencapai lobi.

Selanjutnya lobi digambarkan sebagai suatu lingkup persegi dengan percabangan *path* di tiap sisinya. Nova menggambarkan dua akses yang dapat menuju kantin, yaitu *path* lobi lurus yang berujung kepada rotunda yang disebutnya “Taman FT” dan akses lobi kiri melewati departemen Arsitektur. Nova juga merinci *path* sebelah kiri yang berujung pada gedung *Engineering Center* dan menandai bahwa terdapat mushola wanita disana. *Path* yang melewati departemen Arsitektur dan taman FT ini bertemu kemudian bercabang, dimana sebelumnya terdapat deretan tangga. Pada percabangan *path*, *path* lurus ditandai menuju “kantin *indoor*” sedangkan percabangan *path* yang menikung ditandai langsung menuju “kantin *outdoor*”.

Nova merinci kedua rute untuk mencapai kantin, yaitu akses lobi kiri dan lobi lurus. Pada sketsanya, Nova menggambarkan *path* yang ia lalui sepanjang pergerakannya. Yang dominan digambarkan oleh Nova adalah *path* dan obyek yang ia temui sepanjang perjalanan. Nova mampu menggambarkan cukup banyak lokalitas dan konfigurasi *path* karena ia cukup familiar dengan lingkungan.

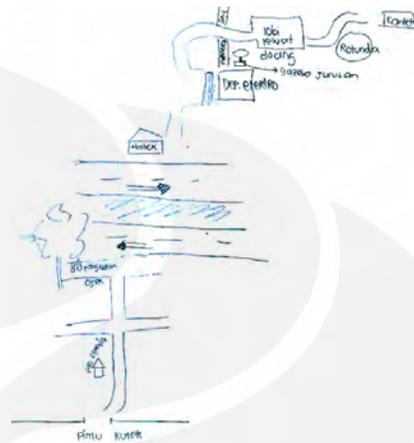
### **Anti**

#### **Mahasiswa FT Teknik Elektro**

Anti merupakan responden yang familiar dengan kawasan studi kasus. Berikut adalah penggambaran yang dihasilkan oleh Anti:

Anti menggambarkan pintu kukusan sebagai suatu celah yang terbuka dari suatu batas garis. Celah ini terhubung dengan suatu *path* lurus yang di satu sisinya terdapat “pos sepeda”, *path* ini berpotongan dengan suatu jalan kemudian perjalanan berlanjut ke suatu *path* pada area hijau dimana Anti menggambarkan pohon, di ujung *path* ini terdapat pangkalan ojek. Perjalanan kemudian menyeberangi jalan bus kuning dua

lajur, disini Anti juga memberi informasi mengenai arah arus kendaraannya dengan panah. Kemudian setelah menyeberangi jalan tersebut, Anti menandai keberadaan halte teknik.



Gambar 4.15  
Sketsa Anti

Anti meneruskan perjalanan dari *path* di sisi kiri halte teknik. Anti menandai *shelter* yang terdapat pada pedestrian di sisi kanan kemudian perjalanan berlanjut berbelok 90° searah jarum jam. Anti menggambarkan keberadaan

departemen Elektro yang berseberangan dengan departemen Sipil, ia juga menandai gazebo jurusan di depan departemen Elektro. Anti menggambarkan *path* melalui lobi teknik lurus yang terhubung dengan rotunda, kemudian berbelok ke kiri kemudian ke kanan hingga akhirnya mencapai kantin teknik.

Rute yang digambarkan Anti adalah rute lobi lurus yang melewati rotunda. Pada sketsanya, Anti menggambarkan pergerakan yang dilakukannya selama perjalanan dan fitur-fitur apa saja yang ia lihat selama pergerakan tersebut. Pemetaan yang dilakukan Anti cukup sederhana, ia hanya menandai dan memberi keterangan pada elemen-elemen yang cukup penting bagi dirinya selama perjalanan.

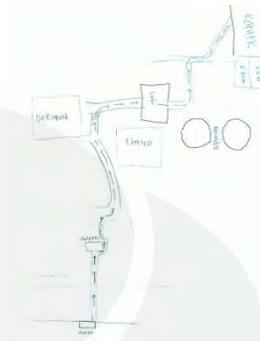
### **Shinta Juliastri**

#### **Mahasiswa FT Teknik Industri**

Shinta adalah mahasiswa teknik Industri sehingga cukup familiar dengan lingkungan ini. Penggambaran yang diberikan Shinta adalah sebagai berikut:

Shinta menggambarkan area kukusan sebagai suatu kotak yang terhubung dengan *path* lurus yang sempit berpotongan dengan jalan bus kuning yang digambar berupa satu lajur. Selanjutnya Shinta menandai terdapatnya halte teknik dan merinci *path*

yang berada di samping halte tersebut. *Path* tersebut lurus kemudian sedikit berbelok dan terhubung pada *path* bershelter. Di kiri *path* digambarkan terdapatnya departemen Elektro, selanjutnya perjalanan digambarkan melewati bangunan dekanat dan terdapat deretan tangga kemudian berbelok 90° searah jarum jam. *Path* ini lurus menuju lobi FTUI. Rute yang dipilih Shinta adalah lobi terus yang digambarkan terhubung dengan rotunda, kemudian berbelok ke kiri. Shinta menggambarkan perpotongan dengan *path* lain secara tegak lurus dan terdapat deretan tangga. Selanjutnya *path* menuju kantin bercabang, *path* yang lurus menuju ruang BEM, sedangkan percabangannya mengarah miring langsung menuju kantin



Gambar 4.16  
Sketsa Shinta

Rute yang digambarkan Shinta adalah rute lobi terus yang melewati rotunda. Penggambaran yang dilakukan Shinta cukup sederhana, merepresentasikan pergerakannya sepanjang rute. Yang digambarkan hanya beberapa obyek yang memiliki atribut penggunaan.

c. Responden familiar (arsitektur)

#### **Ikhsan Sube**

##### **Alumni FT Arsitektur**

Ikhsan adalah seorang alumni mahasiswa Arsitektur sehingga ia mengenal kawasan ini dengan baik. Penggambaran Ikhsan adalah sebagai berikut:

Ikhsan menggambarkan pintu kukusan langsung terhubung oleh *path* yang di sisi kanannya terdapat pondok makan yang ditandai sebagai “sarapan kukusan”. Selanjutnya *path* ini terpotong suatu jalan kemudian perjalanan berlanjut



Gambar 4.17  
Sketsa Ikhsan

melewati *path* yang terdapat pada suatu jalur hijau. Selanjutnya dari sini Ikhsan menggambarkan dua lajur bus kuning yang harus diseberangi. Pembatas dua lajur bus kuning merupakan jalur hijau yang terdapat *path* mengarah langsung menuju halte bus kuning di seberang.

Selanjutnya Ikhsan menggambarkan halte bus kuning serta *path* di samping halte yang bersisian dengan pos satpam. Ikhsan menandai plaza dekanat dan menggambarkan terdapatnya kapal beton dengan sebutan “bahtera Nabi Nuh”. Ia menggambarkan jalan yang memutar plaza dekanat dan terdapat ruang gensek di satu titik. Ikhsan menggambarkan konfigurasi banyak *path* yang menghubungkan berbagai bangunan yaitu departemen Elektro, Teknik Mesin, Sipil, Arsitektur, PAF dan dekanat. Di sebelah dekanat digambarkan *path* yang terdapat instalasi menara di sisi kanan yang disebutnya “menara babel”, *path* ini terhubung dengan *path* lain yang lurus menuju lobi FTUI. Dari lobi teknik, ia menggambarkan tiga akses menuju kantin teknik, yaitu akses lobi kiri, akses lobi lurus melewati rotunda dan akses rotunda lurus melalui pusgiwa. Ia menggambarkan akses lobi kiri melalui departemen Arsitektur dimana terdapat instalasi lengkung yang disebutnya “shelternya nurzaman” dan akses lobi lurus melewati rotunda bertemu pada satu titik kemudian terdapat percabangan. Ikhsan merinci lagi percabangan yang ada, ia menandai terdapatnya bangunan BP3 dan pusgiwa yang ada di sebelah kantin.

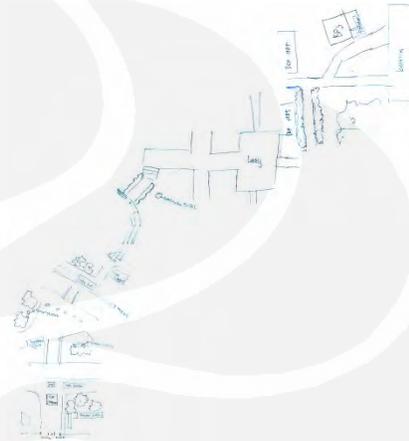
Rute yang digambarkan Ikhsan ada tiga rute yaitu akses lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur, akses lobi lurus yang melewati rotunda, dan akses rotunda lurus melewati pusgiwa. Penggambaran Ikhsan menyerupai pemetaan dan detail pada konfigurasi *path* dan bangunan.

## Nirwan Arfari

### Mahasiswa FT Arsitektur

Sebagai mahasiswa arsitektur Nirwan cukup mengenal kawasan ini, dari sketsa peta mentalnya, yang digambarkan Nirwan adalah sebagai berikut:

Nirwan menggambarkan pintu kukusan sebagai celah diantara suatu batas, kemudian Nirwan menggambarkan *path* selepas pintu kukusan dengan membedakan jalur pejalan kaki dan jalur motor, juga menandai vegetasi lebat yang membatasi kiri dan kanannya. Di sebelah kanan *path* juga digambarkan tempat jualan. Selanjutnya Nirwan



Gambar 4.18  
Sketsa Nirwan

menggambarkan pos satpam yang muncul di tengah-tengah pada ujung *path*, pos jaga sepeda dan halte sepeda. Meski pada kenyataannya terdapat dua halte sepeda di kiri dan kanan, yang digambarkan nirwan hanya halte sepeda sebelah kanan.

Selanjutnya Nirwan menggambarkan jalan mobil yang memotong *path*, kemudian jalur hijau yang terdapat *path* pejalan kaki, disini Nirwan menggambarkan pembatas *path* secara tegas. Nirwan juga menggambarkan tempat duduk yang ada di sebelah kanan *path* di bawah pohon. Kemudian menandai pangkalan ojek yang terdapat di ujung sebelah kiri *path*. Setelah itu Nirwan menggambarkan kawasan pepohonan (hutan UI) dengan tempat duduk yang pada kenyataannya berupa batang pohon, namun sering dimanfaatkan sebagai tempat duduk menunggu bus kuning. Nirwan juga menggambarkan barisan tong-tong penghalang dan jalan bus kuning serta jalur hijau diantara kedua lajur bus yang dipotong *path* pejalan kaki.

Nirwan kemudian menggambarkan trotoar pejalan kaki dan halte bus kuning serta *path* di samping halte yang melewati pos satpam. Lalu ia menandai area parkir mobil dosen dan trotoar di sisi kanan area parkir tersebut. Nirwan kemudian menggambarkan percabangan *path* dengan menampilkan batasan berupa perdu di

sepanjang kiri kanan *path*. Selanjutnya digambarkan tangga turun yang menghubungkan *path* dengan selasar. Nirwan menggambarkan perempatan yang muncul pada selasar sebelum mencapai lobi FTUI dan menggambarkan lobi sebagai batasan persegi dengan akses di empat sisi. Setelah itu Nirwan merinci percabangan *path* ke sebelah kiri, menandai *path* yang diapit bangunan departemen Arsitektur, menggambarkan percabangan *path* tegak lurus yang dilingkupi pepohonan di kanan kiri, meneruskan *path* sebelumnya dan menggambarkan percabangan *path* yang melewati bangunan BP3, tempat fotokopi lalu sampai di kantin teknik.

Rute yang digambarkan Nirwan adalah akses lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur. Pada sketsanya, Nirwan cukup fokus pada detail. Karena cukup familiar dengan kawasan yang diminta maka ia mampu menggambarkan banyak hal, juga teliti dengan arah pergerakan dan konfigurasi *path* yang ada.

### **Aron Aditio**

#### **Mahasiswa FT Arsitektur**

Aron merupakan mahasiswa Arsitektur sehingga cukup familiar terhadap kawasan studi kasus. Berikut adalah penggambaran yang dihasilkan Aron: Aron menggambarkan pintu kukusan sebagai titik, menandakan bahwa pintu kukusan merupakan awal perjalanan, Aron juga banyak menandai area pepohonan sepanjang perjalanan, selanjutnya Aron menggambarkan terdapatnya jalur sepeda kuning. Perjalanan dilanjutkan menyeberangi suatu jalan kemudian menyusuri area hijau yang pada ujungnya terdapat area pangkalan ojek dengan menggambarkan jajaran ojek.



Gambar 4.19  
Sketsa Aron

Selanjutnya Aron menandai perjalanan menyeberangi jalan bus kuning kemudian melewati jalan diantara halte teknik dan pos satpam teknik kemudian menyusuri jalur pejalan kaki yang terletak di samping plaza dekanat, Aron menggambarkan jalur

berbelok di sisi dekanat kemudian langsung menerus ke lobi FTUI. Dari lobi, Aron menggambarkan terdapat empat *path* percabangan, namun pergerakan berbelok 90° berlawanan jarum jam kemudian berkelok lagi 90° searah jarum jam menyusuri *path* yang terdapat bangunan mengapit di kiri kanannya, pada kenyataannya ini merupakan bangunan departemen aArsitektur. Selanjutnya untuk pencapaian menuju kantin, Aron menggambarkan *path* bercabang dengan percabangan yang mengarah miring melewati bangunan BP3 di sisi kiri.

Rute yang dipilih Aron untuk digambarkan adalah akses lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur. Dari penggambarannya dapat dilihat bahwa Aron menandai beberapa titik dengan tegas, antara lain pintu kukusan, lobby FTUI, selasar departemen arsitektur dan BP3. Disini Aron juga menggambarkan garis yang menandai pergerakannya dan apa yang ia lihat selama ia bergerak. Fitur yang digambarkan Aron mayoritas berupa bangunan dengan memberi simbol persegi yang disilang dan beberapa bagian area hijau.

### **Prescillia C. Anastasya**

#### **Mahasiswa FT Arsitektur**

Tasya adalah mahasiswa Arsitektur sehingga cukup familiar dengan kawasan ini. Pada peta perjalanannya, yang digambarkan Tasya adalah sebagai berikut:

Tasya menampilkan ekspresi kepanasan pada area jalan kukusan teknik, kemudian menggambarkan penjual kopi dengan memberi tanda “enak!”. Pintu kukusan digambarkan Tasya terhubung langsung

dengan suatu *path*. Tasya menggambarkan kiri dan kanan *path* tersebut dilingkupi pepohonan lebat, kemudian di ujung path terdapat halte sepeda yang seakan memutuskan *path*. Selanjutnya Tasya menggambarkan perjalanan menyeberangi dengan tanda panah, dan digambarkan bahwa di kiri terdapat pangkalan ojek dengan sapaan khas



Gambar 4.20  
Sketsa Tasya

tukang ojek terhadap calon penumpang, “ojek neng!” dan disebelah kanan terdapat vegetasi pohon.

Kemudian Tasya menggambarkan perjalanan menyeberangi jalur bus kuning, dengan memberi informasi arah bus di salah satu lajur. Selanjutnya Tasya menggambarkan halte bus kuning dan pos satpam teknik, menandai bahwa terdapat *path* yang dapat dilalui antara halte dan pos satpam, dari sini Tasya menggambarkan terdapatnya suatu *shelter* pejalan kaki. Selanjutnya Tasya menggambarkan *path* selasar sebelum lobi FTUI, memberi gambaran bahwa setelah melalui shelter sebelumnya akan langsung menemui selasar ini. Kemudian ia menggambarkan lobi sebagai suatu lingkup besar yang dipenuhi orang-orang duduk di sekelilingnya. Rute yang dilalui Tasya selanjutnya adalah akses lobi kiri, kemudian berbelok ke kanan menuju departemen Arsitektur.

Selanjutnya Tasya menggambarkan tangga yang akan ditemui dengan penjual koran yang duduk disana dengan sapaan “Kak, koran kak!”, kemudian Tasya menggambarkan percabangan *path*. *Path* yang lurus ditandai menuju ruang BEM yang bersebelahan dengan kantin, dan percabangan *path* yang agak lengkung ditandai melewati gedung BP3, menuju kantin. Tasya juga menggambarkan bagian dalam kantin, memberi tanda bangku kantin yang digunakan untuk bermain kartu, menyimbolkan pedagang minuman dengan gambar botol dan menandai lokasi tukang majalah dengan “abang majalah looks!”

Rute yang digambarkan Tasya adalah akses lbi kiri yang melewati departemen Aristektur. Pada sketsanya Tasya lebih menggambarkan pada apa yang akan ditemui selama perjalanan, namun tidak begitu detail pada konfigurasi *path*. Dapat dilihat bahwa yang digambarkan Tasya merupakan hal-hal yang paling berkesan terhadap dirinya. Lokalitas yang digambarkan juga cukup banyak dikarenakan Tasya cukup familiar dengan kawasan.

## Anggredi Basaria

### Mahasiswa FT Arsitektur

Eni merupakan responden yang cukup mengenal kawasan. Berikut adalah penggambaran peta mental sepanjang rute yang dihasilkan oleh Eni:

Gerbang kukusan digambarkan Eni sebagai suatu garis mengesankan perbatasan antara area kukusan teknik dengan area kampus UI. Selanjutnya Eni menggambarkan rute lurus dan menandai halte sepeda akan ditemui di sebelah kanan dan kemudian pangkalan ojek akan ditemui di sebelah kiri. Perjalanan digambarkan sedikit menikung kemudian akan ditemui halte bus kuning di sebelah kiri, rute berlanjut melewati *shelter* merah yang merupakan *shelter* sepanjang jalur pejalan kaki. Rute berbelok ke kiri kemudian kembali lurus dan di sebelah kanan akan ditemui instalasi menara yang dinamai Eni dengan “menara pisa”.



Gambar 4.21  
Sketsa Eni

Selanjutnya perjalanan kembali menikung menuju lobby FTUI. Dari sini Eni menggambarkan percabangan rute yang tegak lurus dengan rute sebelumnya dan merinci rute ke arah kiri. Kemudian eni menandai bahwa akan ada instalasi lengkung yang akan ditemui, dinamai Eni sebagai “lengkung bang nur”, kemudian rute berbelok 90° searah jarum jam. Digambarkan bahwa rute akan melalui departemen Arsitektur. Selepas itu rute digambarkan berlanjut agak menikung dan akan ditemui bangunan BP3, selanjutnya perjalanan kembali menikung sejajar dengan path pada saat melalui departemen Arsitektur hingga akhirnya mencapai kantin.

Rute yang diambil Eni adalah akses lobi kiri melewati departemen Arsitektur. Sketsa yang digambarkan Eni merupakan refleksi dari pergerakannya, garis perjalanan yang dibuat Eni ternyata hampir presisi arahnya dengan *siteplan* nyata kawasan orientasi. Obyek-obyek yang ditandai oleh Eni seperti halnya Agung merupakan bangunan utama yang ada di lingkungan, serta instalasi yang menarik secara visual.

## Mala Silviani

### Mahasiswa FT Arsitektur

Mala merupakan mahasiswa Arsitektur yang cukup mengenal kawasan ini dengan baik. Penggambaran yang dihasilkan Mala adalah sebagai berikut:

Mala menggambarkan pintu kukusan langsung terhubung dengan suatu *path* yang terdapat perbedaan jalur pejalan kaki dengan jalur motor. Mala juga menandai vegetasi lebat yang membatasi kiri dan kanannya, di sebelah kanan *path* ditandai terdapatnya “kantin” yang merupakan pondok makan. Selanjutnya Mala menggambarkan pos satpam yang muncul pada ujung *path*, dan menandai terdapatnya halte dua halte sepeda di kiri dan kanan.



Gambar 4.22  
Sketsa Mala

Selanjutnya Mala menggambarkan jalan mobil yang memotong *path*, kemudian terdapat *path* pejalan kaki pada suatu jalur hijau yang di kiri dan kanannya diliputi vegetasi. Mala juga menggambarkan tempat duduk yang ada di sebelah kanan *path* di bawah pohon dengan keterangan “nunggu bikun”. Di ujung sebelah kiri *path* ditandai terdapat pangkalan ojek.

Di seberangnya Mala menggambarkan halte bus kuning serta *path* di samping halte yang bersebelahan dengan pos satpam teknik. Mala kemudian menandai adanya *shelter* di sisi plaza dekanat. Di sisi dekanat terdapat *path* yang terhubung dengan *path* lain yang menikung menuju lobi FTUI. Mala menggambar lobi sebagai lingkup persegi kemudian menggambarkan dua akses yang dapat mencapai kantin, yaitu akses lobi kiri dan lobi lurus. Pada percabangan *path* ke sebelah kiri lobi ditandai terdapat deretan tangga, kemudian berbelok melewati departemen Arsitektur. *Path* lobby lurus digambarkan melewati rotunda dan bersebelahan dengan departemen Arsitektur. Kedua akses bertemu pada satu titik kemudian *path* meneruskan melewati bangunan BP3, lalu sampai di kantin teknik.

Rute yang digambarkan Mala adalah akses lobi kiri yang melewati departemen Arsitektur. Sketsa yang dihasilkan Mala menyerupai pemetaan dan sangat fokus dengan detail. Mala cukup teliti dengan konfigurasi *path* dan keterkaitan antar elemen bangunan.

#### 4.4.2 Kesimpulan Penggambaran Responden

Dari keseluruhan data responden didapatkan bahwa elemen yang paling dominan adalah *linear features* dan *point features*. Dalam rute studi kasus ini ternyata elemen *area* kurang dominan, yang sering tergambar adalah *path* dan fitur-fitur bertipe titik seperti bangunan dan titik konsentrasi kegiatan.

Sketsa yang dihasilkan responden ternyata dapat dikelompokkan menjadi 3, yaitu yang hanya menggambarkan rute lobi kiri-melewati selasar departemen Arsitektur, yang hanya menggambarkan rute lobi lurus melewati rotunda-belakang departemen Arsitektur, dan yang hanya menggambarkan kedua rute sekaligus. Mayoritas penggambar rute lobi kiri melewati selasar departemen Arsitektur adalah mahasiswa teknik dari jurusan tersebut, mayoritas penggambar rute lobi lurus melewati rotunda-belakang departemen Arsitektur adalah mahasiswa yang berasal dari fakultas lain, sedangkan mayoritas penggambar kedua rute adalah mahasiswa teknik selain arsitektur.

Dari hasil data responden ternyata terdapat beberapa obyek *significant localities* hasil prediksi yang tidak sesuai dengan penggambaran responden. Berikut adalah tabel data responden yang menunjukkan obyek-obyek *significant localities* dalam pengelompokan rute serta pengelompokan latar belakang.

Tabel 4.3  
Rute Lobi Kiri-Selasar Departemen Arsitektur

RUTE LOBI KIRI - DEPT. ARSITEKTUR							
Nama	nirwan	aron	tasya	eni	nuni	ridwan	
Asal	ars	ars	ars	ars	s. german	FKM	
Jenis Kelamin	L	L	P	P	P	L	
Familiar/Non-familiar	F	F	F	F	N	N	
POINT FEATURES							
01. Pondok Makan*	v						
02. Pos Satpam Kukusan Teknik*	v						
03. Halte Sepeda Kuning	v		v	v			
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil	v	v					
05. Pangkalan Ojek	v	v	v	v			
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v			v	
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v	v	
08. Pos Satpam Teknik	v	v	v		v		
09. Kapal Beton*							
10. Instalasi Menara*	v			v			
11. Dekanat		v				v	
12. Lobi FTUI	v	v	v	v	v	v	
13. Rotunda							
14. Instalasi Lengkung*				v	v		
15. Departemen Arsitektur	v	v	v	v		v	
16. BP3	v	v	v	v			
LINEAR FEATURES							
01. Path Jalan Kukusan Teknik	v	v	v			v	
02. Path pada Area Hijau Pembatas	v	v	v				
03. Path pada Pembatas Lajur Bus*	v	v					
04. Path setelah Halte	v	v	v	tidak menggambar path		v	
05. Path Bershelter	v	v	v				
06. Path Samping Dekanat	v	v				v	
07. Path Menuju Lobi	v	v	v			v	
08. Path Lobi Kiri	v	v				v	
09. Selasar Dept. Arsitektur	v	v				v	
10. Path Belakang Dept. Arsitektur							
11. Path bercabang	v	v	v				v

\* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden

Tabel 4.4  
Rute Lobi Lurus-Rotunda

RUTE LOBI LURUS-ROTUNDA							
Nama	arya	shinta	anti	alrikko	reza	farida	yuke
Asal	t.industri	t. industri	t. elektro	FE	fasikom	farmasi	s. german
Jenis Kelamin	L	P	P	L	L	P	P
Familiar/Non-familiar	F	F	F	N	N	N	N
<i>POINT FEATURES</i>							
01. <b>Pondok Makan*</b>							
02. <b>Pos Satpam Kukusan Teknik*</b>	v		v				
03. Halte Sepeda Kuning	v						
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil	v		v		v		
05. Pangkalan Ojek			v				
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v	v	v	v	
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v	v	v
08. Pos Satpam Teknik	v			v			
09. <b>Kapal Beton*</b>						v	
10. <b>Instalasi Menara*</b>							
11. Dekanat	v	v				v	
12. Lobi FTUI	v	v	v	v	v		v
13. Rotunda	v	v	v	v			v
14. <b>Instalasi Lengkung*</b>							
15. Departemen Arsitektur	v					v	
16. BP3	v			v			v
<i>LINEAR FEATURES</i>							
01. <i>Path</i> Jalan Kukusan Teknik	v	v	v	v			
02. <i>Path</i> pada Area Hijau Pembatas			v				
03. <b><i>Path</i> pada Pembatas Lajur Bus*</b>							
04. <i>Path</i> setelah Halte	v	v	v	v	v	v	v
05. <i>Path</i> Bershelter	v		v	v	v		v
06. <i>Path</i> Samping Dekanat	v	v	v		v	v	
07. <i>Path</i> Menuju Lobi	v	v	v	v		v	v
08. <i>Path</i> Lobi Kiri							
09. Selasar Dept. Arsitektur	v						
10. <i>Path</i> Belakang Dept. Arsitektur	v	v	v	v	v	v	v
11. <i>Path</i> bercabang	v	v		v	v		

\* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden

Tabel 4.5  
Rute Lobi Lurus dan Rute Lobi Kiri(Kedua Rute)

<b>RUTE LOBI LURUS DAN LOBI KIRI (KEDUA RUTE)</b>					
Nama	ikhsan	nova	mala	chandra	niko
Asal	ars	tekim ext	ars	t. elektro	t. mesin
Jenis Kelamin	L	P	P	L	L
Familiar/Non-familiar	F	F	F	F	F
<i>POINT FEATURES</i>					
01. Pondok Makan*	v		v		
02. Pos Satpam Kukusan Teknik*	v				
03. Halte Sepeda Kuning		v	v		
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil	v		v	v	v
05. Pangkalan Ojek	v		v		v
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v	v	v
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v
08. Pos Satpam Teknik	v		v	v	v
09. Kapal Beton*	v				
10. Instalasi Menara*	v				
11. Dekanat	v		v	v	v
12. Lobi FTUI	v	v	v	v	v
13. Rotunda		v	v		v
14. Instalasi Lengkung*					
15. Departemen Arsitektur	v	v	v	v	v
16. BP3	v		v		
<i>LINEAR FEATURES</i>					
01. Path Jalan Kukusan Teknik	v	v	v	v	v
02. Path pada Area Hijau Pembatas	v		v	v	v
03. Path pada Pembatas Lajur Bus*	v				v
04. Path setelah Halte	v	v	v	v	v
05. Path Bershelter	v	v	v	v	v
06. Path Samping Dekanat	v	v	v	v	v
07. Path Menuju Lobi	v	v	v	v	v
08. Path Lobi Kiri	v	v	v	v	
09. Selasar Dept. Arsitektur	v	v	v	v	
10. Path Belakang Dept. Arsitektur	v	v	v	v	v
11. Path bercabang	v	v		v	v

\* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden

Tabel 4.6  
Penggambaran Mahasiswa Fakultas Lain

MAHASISWA FAKULTAS LAIN						
Nama	ridwan	alrikko	reza	nuni	farida	yuke
Asal	FKM	FE	fasilkom	s. german	farmasi	s. german
Jenis Kelamin	L	L	L	P	P	P
Familiar/Non-familiar	N	N	N	N	N	N
<i>POINT FEATURES</i>						
01. Pondok Makan*						
02. Pos Satpam Kukusan Teknik*						
03. Halte Sepeda Kuning						
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil			v			
05. Pangkalan Ojek						
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v		v	
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v	v
08. Pos Satpam Teknik		v		v		
09. Kapal Beton*					v	
10. Instalasi Menara*						
11. Dekanat	v				v	
12. Lobi FTUI	v	v	v	v		v
13. Rotunda		v				v
14. Instalasi Lengkung*				v		
15. Departemen Arsitektur	v				v	
16. BP3		v				v
<i>LINEAR FEATURES</i>						
01. Path Jalan Kukusan Teknik	v	v				
02. Path pada Area Hijau Pembatas						
03. Path pada Pembatas Lajur Bus*						
04. Path setelah Halte	v	v	v		v	v
05. Path Bershelter		v	v			v
06. Path Samping Dekanat	v		v		v	
07. Path Menuju Lobi	v	v		v	v	v
08. Path Lobi Kiri	v					
09. Selasar Dept. Arsitektur	v			v		
10. Path Belakang Dept. Arsitektur		v	v		v	v
11. Path bercabang	v	v	v			
* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden						

Tabel 4.7  
Penggabaran Mahasiswa Fakultas Teknik (Arsitektur)

MAHASISWA FAKULTAS TEKNIK (ARSITEKTUR)						
Nama	ikhsan	nirwan	aron	tasya	eni	mala
Asal	ars	ars	ars	ars	ars	ars
Jenis Kelamin	L	L	L	P	P	P
Familiar/Non-familiar	F	F	F	F	F	F
POINT FEATURES						
01. Pondok Makan*	v	v				v
02. Pos Satpam Kukusan Teknik*	v	v				
03. Halte Sepeda Kuning		v		v	v	v
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil	v	v	v			v
05. Pangkalan Ojek	v	v	v	v	v	v
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v	v		v
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v	v
08. Pos Satpam Teknik	v	v	v	v		v
09. Kapal Beton*	v					
10. Instalasi Menara*	v	v			v	
11. Dekanat	v		v			v
12. Lobi FTUI	v	v	v	v	v	v
13. Rotunda						v
14. Instalasi Lengkung*					v	
15. Departemen Arsitektur	v	v	v	v	v	v
16. BP3	v	v	v	v	v	v
LINEAR FEATURES						
01. Path Jalan Kukusan Teknik	v	v	v	v		v
02. Path pada Area Hijau Pembatas	v	v	v	v		v
03. Path pada Pembatas Lajur Bus*	v	v	v			
04. Path setelah Halte	v	v	v	v	tidak menggambar path	v
05. Path Bershelter	v	v	v	v		v
06. Path Samping Dekanat	v	v	v			v
07. Path Menuju Lobi	v	v	v	v		v
08. Path Lobi Kiri	v	v	v			v
09. Selasar Dept. Arsitektur	v	v	v			v
10. Path Belakang Dept. Arsitektur	v					v
11. Path bercabang	v	v	v	v		

\* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden

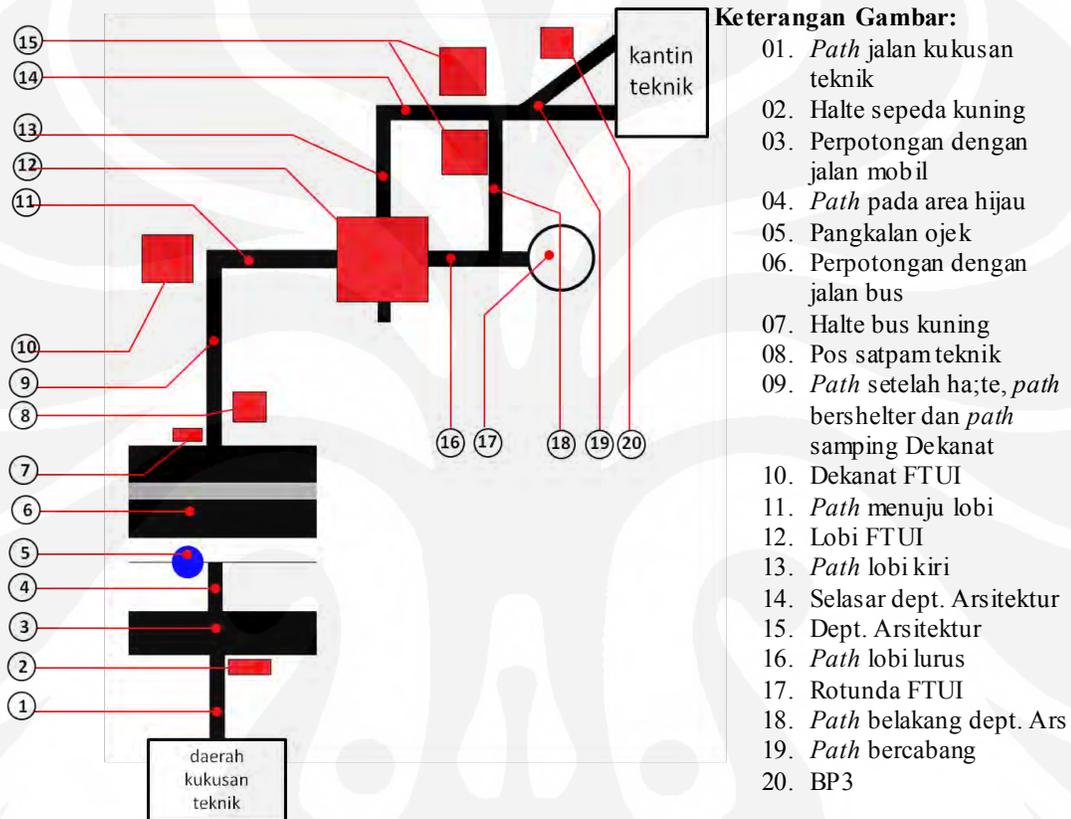
Tabel 4.8  
Penggambaran Mahasiswa Fakultas Teknik (Non-Arsitektur)

MAHASISWA FAKULTAS TEKNIK (NON-ARSITEKTUR)						
Nama	chandra	niko	arya	shinta	anti	nova
Asal	t. elektro	t. mesin	t.industri	t. industri	t. elektro	tekim ext
Jenis Kelamin	L	L	L	P	P	P
Familiar/Non-familiar	F	F	F	F	F	F
<i>POINT FEATURES</i>						
01. Pondok Makan*						
02. Pos Satpam Kukusan Teknik*			v		v	
03. Halte Sepeda Kuning			v			v
04. Perpotongan dengan Jalan Mobil	v	v	v		v	
05. Pangkalan Ojek		v			v	
06. Perpotongan dengan Jalan Bus	v	v	v	v	v	v
07. Halte Bus Kuning	v	v	v	v	v	v
08. Pos Satpam Teknik	v	v	v			
09. Kapal Beton*						
10. Instalasi Menara*						
11. Dekanat	v	v	v	v		
12. Lobi FTUI	v	v	v	v	v	v
13. Rotunda		v	v	v	v	v
14. Instalasi Lengkung*						
15. Departemen Arsitektur	v	v	v			v
16. BP3			v			
<i>LINEAR FEATURES</i>						
01. Path Jalan Kukusan Teknik	v	v	v	v	v	v
02. Path pada Area Hijau Pembatas	v	v			v	
03. Path pada Pembatas Lajur Bus*		v				
04. Path setelah Halte	v	v	v	v	v	v
05. Path Bershelter	v	v	v		v	v
06. Path Samping Dekanat	v	v	v	v	v	v
07. Path Menuju Lobi	v	v	v	v	v	v
08. Path Lobi Kiri	v					v
09. Selasar Dept. Arsitektur	v		v			v
10. Path Belakang Dept. Arsitektur	v	v	v	v	v	v
11. Path bercabang	v	v	v	v		v

\* tidak signifikan, digambarkan kurang dari separuh total 18 responden

#### 4.4.3 Penggambaran Mayoritas Responden

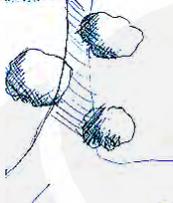
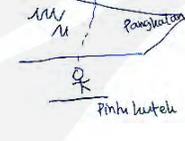
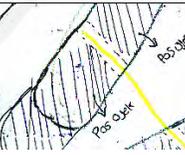
Jika mayoritas sketsa responden digambarkan ulang, maka penggambaran didapatkan sebagai berikut:



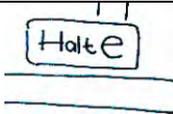
Gambar 4.23  
Penggambaran Ulang Mayoritas Data Responden

*Significant localities* yang keluar dalam sketsa responden adalah obyek-obyek sebagai berikut:

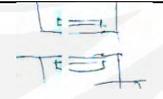
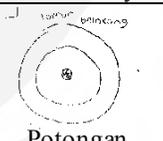
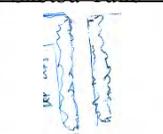
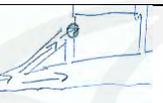
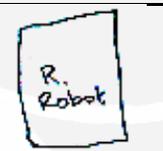
Tabel 4.9  
Significant Localities Penggambaran Responden

 <p>Potongan Sketsa Tasya</p>	<p><b>01. Path Jalan Kukusan Teknik.</b> Path jalan kukusan ini merupakan lokalitas yang sering digambarkan responden. <i>Path</i> digambarkan mayoritas responden sebagai sebuah <i>path</i> lurus yang akan dilalui setelah melewati batas pintu kukusan. Walaupun pada kenyataannya terdapat pondok makan di kanan <i>path</i> ternyata hanya sedikit yang menandai keberadaan pondok makan tersebut. Tasya dan Nirwan bahkan menggambarkan kiri kanan <i>path</i> merupakan pepohonan yang lebat.</p>
 <p>Potongan Sketsa Eni</p>	<p><b>02. Halte Sepeda Kuning</b> Halte sepeda kuning merupakan obyek yang cukup sering dinyatakan oleh responden. Meskipun penandaan halte ini kadang tidak sesuai dengan kenyataan yaitu digambarkan hanya pada satu sisi <i>path</i>, padahal halte sepeda kuning ini berada di dua sisi pada ujung rute. Nirwan menyebutnya sebagai "<i>shelter sepeda</i>" dan hanya menggambarinya di satu sisi <i>path</i> begitupula Eni dan Arya yang menyebutnya sebagai "<i>halte sepeda</i>". Yang cukup tepat menggambarkannya adalah Tasya dan Mala.</p>
 <p>Potongan Sketsa Niko</p>	<p><b>03. Perpotongan dengan jalan mobil</b> Perpotongan dengan jalan mobil ini ternyata digambarkan sebagian responden sebagai perpotongan dengan satu lajur jalan. Hanya sedikit yang menggambarkan terdapatnya dua lajur, yaitu Aron, Ikhsan, dan Nirwan. Anti, Niko, Reza, Combro, Arya dan Mala menggambarkan bahwa hanya terdapat satu lajur.</p>
 <p>Potongan Sketsa Ikhsan</p>	<p><b>04. Path pada area hijau.</b> Responden cukup sering menggambarkan <i>path</i> pada pembatas jalan arah asrama. Beberapa juga menandai terdapatnya pepohonan di kanan kiri seperti yang digambarkan oleh Mala. Ikhsan menandai dengan jelas bahwa <i>path</i> tersebut merupakan <i>path</i> yang berada di pembatas jalan dan Nirwan menggambarkan dengan tegas batas <i>path</i> tersebut.</p>
 <p>Potongan Sketsa Tasya</p>	<p><b>05. Pangkalan Ojek</b> Pangkalan ojek merupakan salah satu obyek yang sering digambarkan. Baik itu dengan gambaran jejeran motor ojek seperti yang dilakukan Aron, maupun memberi ungkapan yang sering dilontarkan abang ojek "<i>ojek neng!</i>" seperti Tasya. Mayoritas melakukan penandaan lokasi dengan pemberian keterangan pangkalan ojek.</p>
 <p>Potongan Sketsa Anti</p>	<p><b>06. Perpotongan dengan jalan bus</b> Perpotongan dengan jalan bus kuning digambarkan mayoritas responden sebagai perpotongan dengan dua lajur jalan. Beberapa responden bahkan memberi informasi arah kendaraan pada perpotongan jalan tersebut, seperti yang digambarkan oleh Anti dan Tasya.</p>

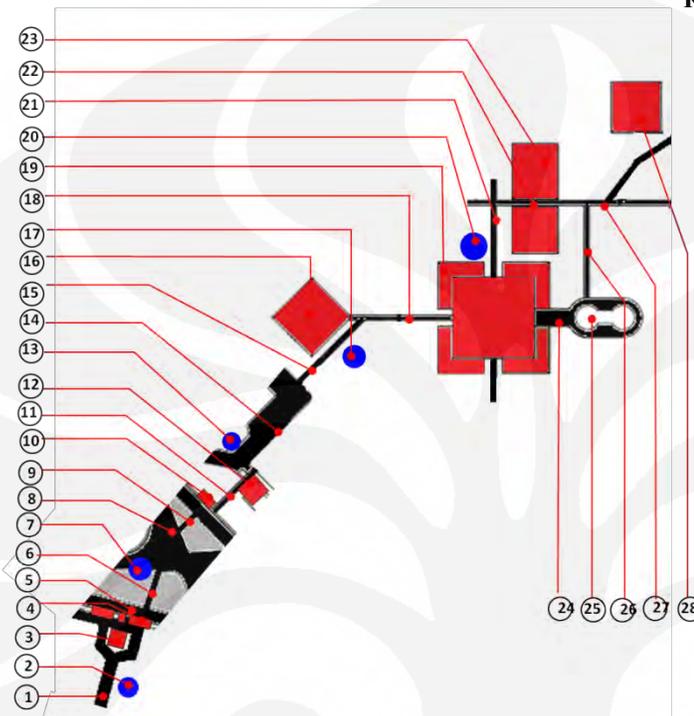
Sambungan tabel 4.9

 <p>Potongan Sketsa Farida</p>	<p><b>07. Halte Bus Kuning</b> Halte teknik merupakan obyek yang digambarkan hampir oleh seluruh responden. Halte dinyatakan sebagai sebuah bangunan dengan simbol kotak digambarkan di sisi jalan bus kuning. Reza menyebutnya sebagai “halte teknik”. Nirwan menyebut sebagai “halte bus”. Farida dan Riko menyebutnya sebagai “halte”, sedangkan Eni, Anti, Arya, Chandra, Ikhsan, Mala, Niko menyebut sebagai “haltek”.</p>
 <p>Potongan Sketsa Nuni</p>	<p><b>08. Pos Satpam Teknik</b> Pos satpam juga merupakan lokalitas yang sering digambarkan oleh mayoritas responden. Meski pos satpam terletak lebih menjorok ke dalam dibanding halte teknik, sebagian responden menggambarkan keduanya tepat bersisian. Ada beberapa yang tidak menamai obyek ini, hanya menandai terdapatnya suatu bangunan seperti dilakukan Aron dan Tasya. Rikko, Ikhsan, Arya, Mala, Niko, dan Nirwan menyebut sebagai “pos satpam”, sedangkan Nuni menyebutkan pos satpam ini sebagai “pos”.</p>
 <p>Potongan Sketsa Chandra</p>	<p><b>09. Path setelah halte, path bershelter, path samping dekanat</b> Mayoritas responden menandai terdapatnya <i>path</i> yang ada setelah halte bus ini. Cukup banyak yang menggambarinya dengan garis tegas. Mayoritas responden menggambarkan <i>path</i> menerus dan lurus, tergabung dengan path bershelter dan bahkan path sebelah dekanat. Tidak banyak yang menggambarkan perbedaan <i>path</i> tersebut walaupun pada kenyataannya ketiga <i>path</i> itu terputus, hanya beberapa yaitu Aron, Arya, Chandra, Reza.</p>
 <p>Potongan Sketsa Chandra</p>	<p><b>10. Dekanat FTUI</b> Mayoritas responden juga menandai keberadaan gedung dekanat FTUI, meski ada beberapa yang tidak mengetahui nama dan penggunaan bangunan tersebut sehingga hanya menggambarinya sebagai sebuah bangunan. Responden yang familiar terhadap lingkungan dapat menyebutnya sebagai “dekanat”.</p>
 <p>Potongan Sketsa Nova</p>	<p><b>11. Path menuju lobi.</b> <i>Path</i> menuju lobi merupakan obyek yang tergambar cukup sering dengan garis yang tegas. Mayoritas responden secara kurang tepat menggambarkan <i>path</i> dengan sudut kemiringan 90° dari <i>path</i> sebelumnya.</p>
 <p>Potongan Sketsa Nova</p>	<p><b>12. Lobi FTUI</b> Lobby FTUI merupakan hal yang paling sering digambarkan. Mayoritas responden ternyata mampu menggambarkannya sebagai lingkup persegi dengan celah pada empat sisi bahkan yang tidak terlalu familiar dengan kawasan ini. Penggambaran yang tepat kemungkinan dikarenakan kesederhanaan keruangan tersebut.</p>

Sambungan tabel 4.9

 <p>Potongan Sketsa Mala</p>	<p><b>13. Path lobi kiri</b> Path lobi kiri ditandai dengan cukup sering oleh responden. Responden secara tepat menggambarkan bahwa path ini berbelok 90° dari lobi. Ketepatan ini memang kemungkinan disebabkan oleh kesederhanaan derajat kemiringan belokan tersebut. Mala bahkan menggambarkan deretan tangga yang ditemuinya pada <i>path</i> ini meski tangga ternyata tidak signifikan.</p>
 <p>Potongan Sketsa Ridwan</p>	<p><b>14. Selasar de partemen Arsitektur.</b> Mayoritas responden menggambarkan <i>path</i> selasar departemen Arsitektur. Path digambarkan dengan garis tegas berada diapit oleh bangunan departemen Arsitektur. Ridwan bahkan turut menggambarkan maha luh dinding yang ada di sisi <i>path</i> ini.</p>
 <p>Potongan Sketsa Chandra</p>	<p><b>15. Departemen Arsitektur</b> Bangunan departemen Arsitektur termasuk ditandai mayoritas responden dengan simbol bangunan. Responden yang tidak mengetahui bangunan ini adalah bangunan departemen Arsitektur cenderung hanya menggambarkan sebagai suatu bangunan dengan simbol persegi.</p>
 <p>Potongan Sketsa Arya</p>	<p><b>16. Path lobi lurus.</b> Terdapatnya <i>path</i> lobi lurus cukup sering dinyatakan oleh responden. Penandaannya pun dengan garis batas yang tegas. Arya bahkan menandai terdapatnya papan informasi di kiri kanan <i>path</i> meski papan informasi ini tidak signifikan secara mayoritas.</p>
 <p>Potongan Sketsa Yuke</p>	<p><b>17. Rotuda</b> Rotunda merupakan obyek yang sering digambarkan oleh responden. Mayoritas menggambarannya dengan bentuk lingkaran. Terdapat penyebutan berbeda seperti Niko yang menyebutnya “rotunda FT”, Yuke menyebutnya sebagai “taman belakang”.</p>
 <p>Potongan Sketsa Nirwan</p>	<p><b>18. Path belakang departemen Arsitektur.</b> <i>Path</i> ini sering digambarkan oleh mayoritas responden dengan garis batas yang tegas. Nirwan dan Aron bahkan menggambarkan terdapatnya pepohonan di sisi kiri dan kanan <i>path</i>.</p>
 <p>Potongan Sketsa Reza</p>	<p><b>19. Path bercabang.</b> Percabangan path cukup banyak tergambarkan oleh responden. Meski pada kenyataannya bentuk path ini bersudut atau patah, pada penggambarannya percabangan path hanya merupakan satu garis miring, pada minoritas penggambaran bahkan digambarkan percabangan tersebut melengkung.</p>
 <p>Potongan Sketsa Rikko</p>	<p><b>20. BP3</b> Bangunan BP3 merupakan salah satu lokalitas yang cukup signifikan meskipun sebagian responden tidak mengetahui penamaan responden terhadap bangunan ini berbeda-beda. Beberapa menyebutkan atribut penggunaan yang mereka ketahui pada bangunan ini, seperti fungsi tempat fotokopi yang disebut Yuke dengan “fotocopyan”, Arya menyebut “fotocopy” dan “studio”, Eni, Ikhsan, Mala, Nirwan menyebutnya sebagai BP3, sedangkan Rikko menyebutnya “ruang robot”.</p>

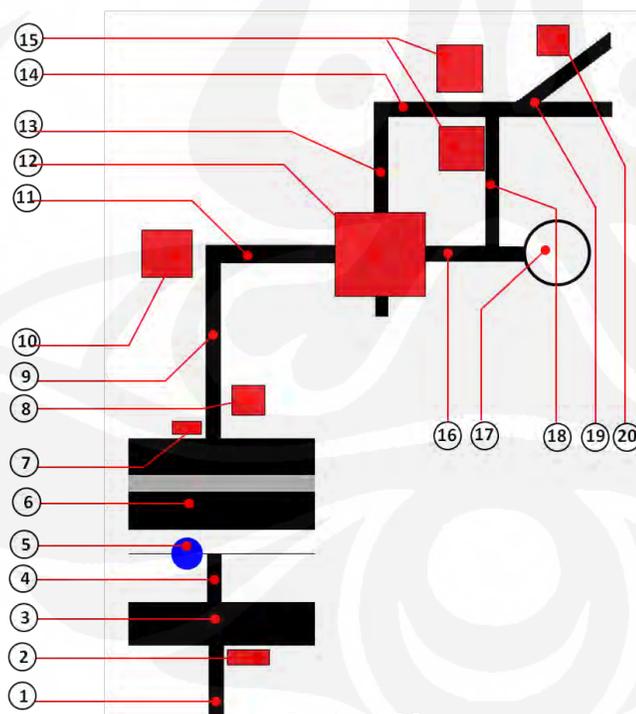
#### 4.5 Perbandingan Prediksi Dengan Pembuktian



Gambar 4.24  
Prediksi *Significant Localities*

#### Keterangan Gambar:

01. *Path* jalan kukusan teknik
02. Pondok makan
03. Pos satpam kukusan teknik
04. Halte sepeda kuning
05. Perpotongan dgn jalan mobil
06. *Path* pada area hijau
07. Pangkalan ojek
08. Perpotongan dengan jalan bus
09. *Path* pada pembatas jalur bus
10. Halte bus kuning
11. *Path* setelah halte
12. Pos satpam teknik
13. Kapal beton
14. *Path* bershelter
15. *Path* samping dekanat
16. Dekanat FTUI
17. Instalasi menara
18. *Path* menuju lobi
19. Lobi FTUI
20. Instalasi lengkung
21. *Path* lobi kiri
22. Selasar dept. Ars
23. Dept. Arsitektur
24. *Path* lobi lurus
25. Rotunda FTUI
26. *Path* belakang dept. Ars
27. *Path* bercabang
28. BP3



Gambar 4.25  
Penggambaran Ulang Mayoritas Data Responden

#### Keterangan Gambar:

01. *Path* jalan kukusan teknik
02. Halte sepeda kuning
03. Perpotongan dengan jalan mobil
04. *Path* pada area hijau
05. Pangkalan ojek
06. Perpotongan dengan jalan bus
07. Halte bus kuning
08. Pos satpam teknik
09. *Path* setelah pos satpam, *path* bershelter dan *path* samping Dekanat
10. Dekanat FTUI
11. *Path* menuju lobi
12. Lobi FTUI
13. *Path* lobi kiri
14. Selasar dept. Arsitektur
15. Dept. Arsitektur
16. *Path* lobi lurus
17. Rotunda FTUI
18. *Path* belakang dept. Ars
19. *Path* bercabang
20. BP3

Universitas Indonesia

Terdapat perbedaan penggambaran mayoritas data responden dengan gambaran rute pada kenyataan. Seperti telah disebutkan pada bab 2 bahwa penggambaran sketsa peta mental ini terjadi distorsi dan lebih sederhana dibanding aslinya.

Pada mayoritas penggambaran responden arah pintu kukusan digambarkan terletak di bawah, berkebalikan dengan peta sesungguhnya dimana sesuai arah mata angin utara-selatan pintu kukusan berada di utara sedangkan kantin teknik di selatan. *Path* setelah pintu kukusan secara cukup tegas digambarkan, selanjutnya pada ujung path sebelah kiri ditandai sebuah halte sepeda sebagai patokan walaupun pada kenyataan sesungguhnya terdapat dua halte. Obyek selanjutnya adalah pangkalan ojek yang terletak di pinggir jalan bus kuning, kemudian disebaliknya terdapat halte bus kuning. Sebenarnya pada kenyataan letak pintu kukusan tidak satu garis dengan halte bus kuning, namun dari penggambaran responden, mayoritas memosisikan pintu kukusan dan halte teknik berada dalam satu garis.

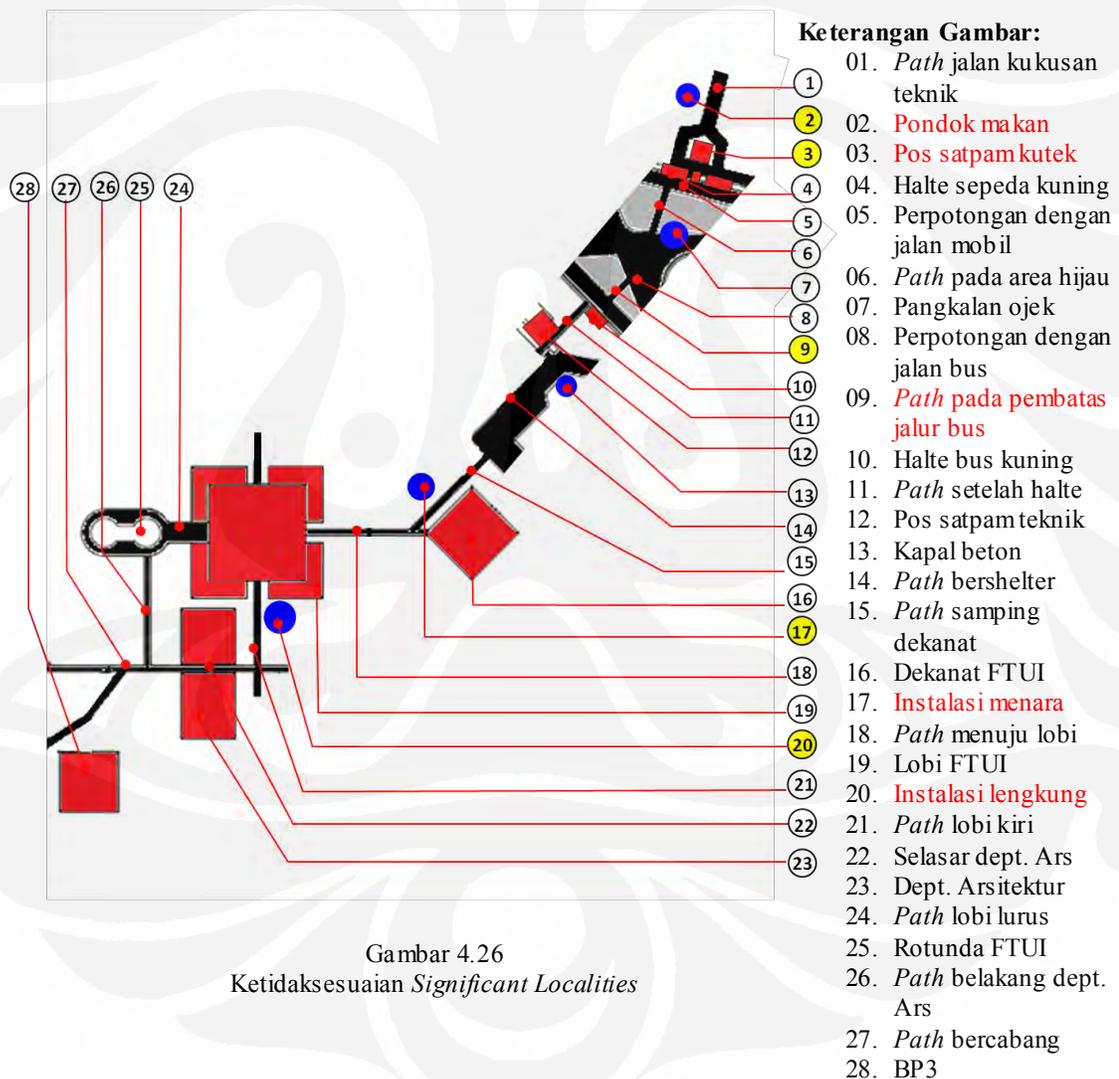
Kemudian *path* setelah halte digambarkan dengan cukup tegas diapit oleh pos satpam teknik dan halte teknik. Pedestrian yang ada setelah *path* tersebut walaupun kenyataannya terputus-putus digambarkan mayoritas responden menjadi *path* lurus dan menerus meski pada kenyataan *path* sisi dekanat sebenarnya memiliki kemiringan. *Path* merupakan kesatuan dengan penggambaran patokan gedung dekanat di sisi kirinya. Dari path ini terhubung dengan *path* menuju lobi dari dekanat digambarkan berbelok 90°.

Dari lobi mayoritas responden menggambarkan terdapat dua percabangan akses menuju kantin, salah satu cabang menuju rotunda, dan cabang yang lainnya melalui departemen Arsitektur. *Path* dari departemen arsitektur dan rotunda ini kembali berpotongan di satu titik kemudian menerus dan bercabang menuju kantin teknik. Percabangan digambarkan menyimpang miring dengan terdapatnya patokan gedung BP3 di sisi kirinya.

Mayoritas responden menggambarkan liku *path* secara sederhana dengan tarikan-tarikan yang lurus. Belokan-belokan yang memiliki kelengkungan disederhanakan dengan garis-garis lurus, rentetan *path* yang terputus-putus digambarkan menjadi hanya satu garis.

#### 4.5.2 Ketidakesesuaian Prediksi

Berikut ini saya membandingkan penggambaran responden pada pemetaan mereka terhadap *significant localities* yang saya prediksi sebelumnya. Terdapat beberapa prediksi yang ternyata tidak sesuai terhadap penggambaran mayoritas responden. Berikut lokasi obyek tersebut dalam *siteplan* (warna kuning).



Gambar 4.26  
Ketidakesesuaian *Significant Localities*

### 01. Pondok Makan

Dari studi kasus dapat dilihat bahwa pondok makan tidak menjadi lokalitas yang signifikan. Keberadaannya tidak selalu dinyatakan pada pemetaan responden, mayoritas hanya mengutamakan penggambaran path yang ada di sisinya. Bagi responden yang menyebutkan area ini sebagai fitur yang signifikan, mereka menandai sebagai terdapatnya suatu area dengan fungsi tertentu. Dari penggambaran responden terdapat perbedaan dalam penamaan area ini, Ikhsan memberi keterangan area ini sebagai “*tempat sarapan kutek*”, Mala memberi keterangan “*kantin*”, Sheila memberi keterangan “*area makan*”, sedangkan Nirwan memberi keterangan “*tempat jualan*”.



Gambar 4.27  
Pondok Makan

Walaupun memiliki atribut penggunaan, keberadaan pondok makan ini bersifat temporer. Hanya dibuka pada saat pagi hari melayani waktu sarapan dan sudah tutup pada siang hari. Meski kadar akses visualnya tinggi karena lokasinya di pinggir *path*, pada saat tutup keberadaannya terlihat hanya berupa kumpulan bangku, gerobak dan terpal. Selain itu lokasinya dilingkupi pepohonan lebat disekelilingnya mengakibatkan kurangnya pencahayaan terhadap area ini sehingga agak gelap. Area ini juga tidak memiliki penamaan tertentu oleh sebab itulah beberapa responden memberi penamaan berbeda terhadapnya.

### 02. Pos Satpam Kukusan

Dari studi kasus ternyata pos jaga tidak selalu digambarkan. Tidak banyak responden yang menggambarkan pos jaga pada peta kognitifnya. Dibandingkan pos jaga, halte sepeda yang berdekatan dengan pos ini lebih banyak tergambar. Tating dan Nirwan

memberi keterangan sebagai “*pos satpam*”, Arya memberi keterangan “*pos jaga*”, sedangkan Anti dan Ikhsan memberi keterangan “*pos sepeda*”. Fitur ini disebutkan sebagai suatu pos tanpa pengetahuan pasti mengenai fungsinya.



Gambar 4.28  
Pos Jaga Kukusan Teknik

Path ini Letak pos jaga yang berdekatan dengan halte sepeda yang juga signifikan kemungkinan mengakibatkan perhatian pejalan lebih terfokus pada halte sepeda. Ketidaktahuan responden mengenai fungsi pos ini juga mempengaruhi kurang signifikannya fitur ini.

### 03. *Path* pada pembatas lajur bus

*Path* yang ada di atas pembatas lajur jalan bus ini ternyata tidak digambarkan oleh mayoritas responden. Hanya ada beberapa yang menggambarkan keberadaan *path* ini dengan tegas, antara lain Nirwan, Aron, Ikhsan, dan Niko.



Gambar 4.29  
*Path* pada Pembatas Lajur Bus

Path memang memiliki perbedaan tekstur dengan material paving block. Namun path tidak memiliki ketegasan batas. Bentuk path yang lurus langsung tertuju pada

bangunan halte bus kuning, mungkin juga menjadikan pandangan pengamat lebih terfokus pada halte.

#### 04. Kapal Beton

Mayoritas responden ternyata tidak menggambarkan kapal beton. Hanya ada 2 responden yang menggambarkan keberadaan kapal beton ini, yaitu Farida dan Ikhsan. Farida menyebutnya “kapal”, sedangkan Ikhsan menyebutnya “bahtera Nabi Nuh”.



Gambar 4.30  
Akses Visual Kapal Beton dari Pedestrian

Jarak kapal ini dengan jalur pejalan kaki sekitar 10m, lokasi penempatan kapal beton memang letaknya lebih di atas dibandingkan ketinggian tanah, namun karena tertutupi tanaman kapal ini tidak dapat dilihat secara konsisten sepanjang pergerakan, ada titik-titik dimana ia tidak terlihat. Obyek ini juga tidak memiliki atribut penggunaan sehingga menjadi semakin kurang lekat dalam ingatan.

#### 05. Instalasi Menara

Instalasi menara ternyata hanya digambarkan dua orang responden. Ikhsan menyebutnya sebagai “menara babel”, Eni menyebutnya sebagai “menara pisa”. Mayoritas responden menggambarkan path di sisi tanpa menandai adanya instalasi.



Gambar 4.31  
Instalasi Menara

Meski memiliki kadar diferensiasi, obyek ini memang kurang memiliki atribut penggunaan. Lokasi instalasi menara ini terletak di sisi *path*, yang tidak berapa jauh jaraknya terdapat perpotongan *path* tersebut dengan *path* menuju lobi. Kemungkinan akibat hal ini pejalan kaki menjadi lebih terfokus pada percabangan *path* tersebut dibanding instalasi menara.

#### 06. Instalasi Lengkung

Ternyata instalasi lengkung hanya digambarkan oleh dua orang reponden. Ikhsan menyebutnya “shelternya Nurzaman” sedangkan Eni menyebutnya “lengkung bang Nur”.



Gambar 4.32  
Instalasi Lengkung

Secara visual instalasi lengkung ini dapat dilihat pada saat kita berjalan di *path* percabangan setelah lobi. Sepanjang *path* diberi *shelter* dan terdapat barisan kolom, jika kita mengalami ruang sebagai pejalan kaki maka instalasi lengkung seakan menjadi *background*. Untuk membantu *wayfinding* ternyata responden lebih berpatokan pada pilihan gerak berbelok ke arah kiri.

#### 4.5.3 Kesimpulan Studi Kasus

Pemetaan responden merupakan representasi mental terhadap lingkungan yang berkaitan dengan kognisi spasial. Representasi mental dari lingkungan fisik ini dapat digunakan untuk membuat perencanaan, untuk memahami lingkungan sekitar, atau untuk memecahkan masalah menyangkut konteks lingkungan seperti dinyatakan Bell

**Universitas Indonesia**

et al., "...*We can use this mental representation of the physical environment to make plans, to understand the terrain around us, or to solve problems involving an environmental context...*" (Bell et al., 2001, p.57). Oleh karena itulah dari studi kasus ini kita bisa menggali lebih dalam mengenai pemaknaan *significant localities* dalam *wayfinding*.

Sketsa peta mental responden dapat dibagi menjadi penggambaran yang menyerupai pemetaan, yang dilakukan mayoritas responden atau penggambaran yang menyerupai rangkaian perjalanan seperti yang dilakukan Eni. Penggambaran menyerupai pemetaan menggambarkan konfigurasi banyak *path* dan keterkaitan dengan elemen-elemen seperti misalnya bangunan dalam lingkungan tersebut. Sedangkan penggambaran yang menunjukkan rangkaian perjalanan tidak terlalu detail dalam konfigurasi *path*, namun menunjukkan arah pergerakan dan titik-titik obyek yang mereka lihat selama pergerakan tersebut.

Dari sketsa tersebut dapat terlihat bahwa semakin sederhana konfigurasi elemen pada lingkungan nyata mempengaruhi ketepatan penggambaran. Sebab ada kecenderungan responden menyederhanakan pengalaman yang mereka rasakan dalam penggambaran sketsa seperti misalnya sudut kemiringan *path* dan bentuk keruangan. Dalam studi kasus contohnya adalah *path* yang berpotongan tegak lurus dan keruangan lobi yang berbentuk persegi ternyata dapat dinyatakan secara tepat oleh mayoritas responden.

Dari studi kasus terhadap sejumlah responden ternyata masing-masing responden memiliki penggambaran yang berbeda satu sama lain. Dari penggambaran responden yang memiliki latar belakang berbeda-beda tersebut dapat ditarik garis besar, khususnya dari strategi pemilihan rute yang mereka jalankan dalam proses *wayfinding*. Empat dari enam responden dari fakultas lain yang kurang mengenal kawasan teknik ternyata hanya menggambarkan rute akses lobi lurus yang melewati rotunda, empat dari enam responden mahasiswa departemen Arsitektur hanya menggambarkan rute akses lobi kiri yang melewati selasar departemen Arsitektur

sedangkan sebagian mahasiswa teknik selain Arsitektur menggambarkan kedua rute dan sebagian lagi menggambarkan rute akses lobi lurus.

Dari sini dapat terlihat bahwa ada kaitan antara latar belakang dengan perilaku mereka. Hal ini senada dengan pernyataan Hooper bahwa seseorang mengalami lingkungannya terkait dengan pengalaman terdahulu dan ekspektasi masing-masing, *“We experience our environments as sets of objects which are located in certain places, which have basic attributes such as colour, shape, and size, and which have meaning in terms of past experiences and future expectations”* (Hooper, 1976, p.10). Dapat dilihat bahwa responden yang memiliki latar belakang mahasiswa suatu departemen tertentu cenderung menggambarkan keberadaan bangunan departemen tersebut.

Studi kasus membuktikan bahwa pilihan rute yang akan diambil seseorang selain tergantung pada pertimbangan individual, juga tergantung faktor eksternal. Aspek keamanan terbukti cukup penting. Keamanan yang dimaksud disini adalah aman dari kemungkinan tersesat atau salah arah karena mengetahui keberadaan posisinya, oleh sebab itu pengguna cenderung lebih memilih rute yang jelas akan membawanya kemana. Seperti dapat dilihat dari studi kasus, responden fakultas lain yang kurang mengenal kawasan Fakultas Teknik UI lebih memilih akses lobi lurus yang melewati rotunda karena rotunda merupakan ruang terbuka. Ruang terbuka memperkenankan akses visual sehingga mereka dapat memastikan kelanjutan perjalanan mereka dan apa yang akan mereka hadapi selanjutnya, dibandingkan melewati selasar departemen Arsitektur yang berupa lorong dan dianggap sebagai wilayah kekuasaan sebagian golongan (mahasiswa Arsitektur).

Dari penggambaran responden dapat dilihat bahwa masing-masing menggambarkan fitur-fitur dari lingkungan fisik yang mereka rasakan lebih penting atau khusus, hal ini dikarenakan fitur tersebut memiliki suatu karakteristik tertentu seperti dinyatakan

Bell, “*Certainly some features of the physical environment possess characteristics that are likely to cause them to be perceived as more important or distinctive, and thus, more likely to be stored in memory*” (Bell et al., 2001, p.73).

Pada studi kasus sejumlah responden tidak selalu menggambarkan obyek yang sama namun terdapat beberapa obyek yang cukup sering berulang dinyatakan oleh responden. Obyek-obyek ini berarti merupakan obyek yang paling diingat dan akan sangat berguna untuk menemukan jalur dari satu tempat ke tempat lain dan kembali lagi, seperti dinyatakan Bell, “... *memorable features may be useful for finding our way from one place to another and back again*” (Bell et al., 2001, p.68). Obyek yang paling sering dinyatakan ini dapat disimpulkan sebagai *significant localities* sepanjang rute.

Dari penggambaran yang dihasilkan oleh responden, secara umum dapat dilihat bahwa lokalitas yang utama digambarkan adalah dua hal yaitu *linier features* dan *point features*. Yang sering tergambar adalah *path* dan fitur-fitur bertipe titik seperti bangunan dan titik konsentrasi kegiatan. Elemen-elemen ini secara berkesinambungan memiliki peran dalam *wayfinding* untuk memastikan apakah keberadaan seseorang masih dalam jalur yang benar. Prediksi *significant localities* yang dilakukan penulis ketika dibandingkan dengan data responden ternyata terdapat beberapa ketidaksesuaian.

Dari kesesuaian dan ketidaksesuaian prediksi *significant localities* dapat ditarik beberapa kesimpulan penting yang mendukung karakteristik suatu *significant localities*, antara lain:

#### Kadar diferensiasi

- Kaplan (1998) menyatakan bahwa kualitas *path* dapat ditingkatkan melalui pengaturan lebarnya. Skala *path* dapat menentukan hirarki penggunaan *path*, apakah sebagai jalur pejalan kaki atau jalan kendaraan. Hal ini dapat

mempengaruhi putusan pengguna untuk menggunakan *path* tersebut atau tidak, skala yang tepat dapat semakin meyakinkan pengguna.

- Lynch (1960) menyatakan karakteristik kualitas keruangan mampu memperkuat citra *path*. Pada studi kasus ditemukan bahwa *path* yang memiliki kualitas keruangan memang memiliki kecenderungan untuk menjadi lebih signifikan. Kualitas keruangan dapat diperkuat dengan elemen *edges*/batas.
- Untuk menjadi signifikan, suatu obyek memang harus memiliki kualitas visual yang membuat ia mudah dibedakan dari lingkungan sekitarnya, baik itu dari segi bentuk, warna, dan skala.
- Dengan memiliki kecenderungan sifat permanen suatu fitur akan lebih lekat dalam ingatan. Patokan harus terus-menerus ada, khususnya bagi pengguna yang tidak mengenal kawasan.
- Laurens (2005) menyatakan penggunaan suatu obyek oleh orang banyak akan lebih mudah diingat. Fitur-fitur yang memiliki fungsi atau menampung kegiatan tertentu yang berbeda dari sekitarnya dan mampu dinyatakan dengan yakin oleh pengamat dapat menjadi signifikan.
- Penamaan yang merupakan pemberian makna pada suatu fitur juga dapat memperkuat suatu fitur dan menjadikannya signifikan.
- Lynch (1960) menyatakan bahwa node akan menjadi lebih diingat jika memiliki bentuk keruangan. Pada studi kasus terbukti bahwa Lobi FT UI menjadi obyek yang disebutkan hampir seluruh responden karena memiliki bentuk keruangan.

#### Kadar akses visual

- *Path* yang memiliki kualitas visual seperti dapat terlihat kemana *path* tersebut akan berujung ternyata dapat lebih dipilih oleh pengguna yang kurang mengenal kawasan untuk memastikan keamanan dirinya.
- Posisi atau letak fitur dapat sangat menentukan apakah ia akan dianggap lebih signifikan dari sekitarnya. Posisi yang tidak strategis untuk dilihat atau

terlalu dekat dengan fitur dominan lainnya akan menyebabkan obyek tersebut terlupakan.

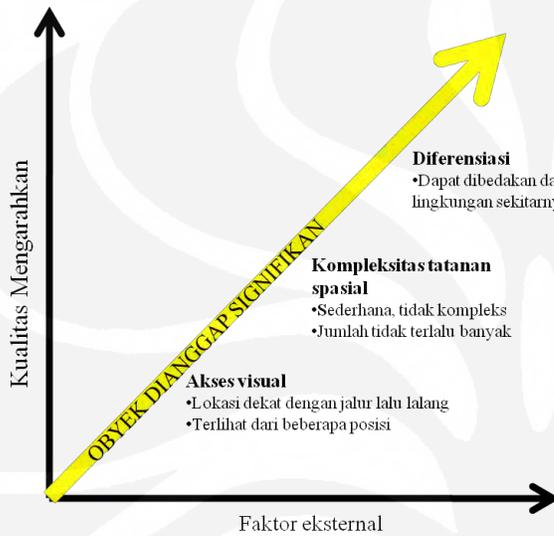
- McCluskey (1979) menyatakan bahwa elemen yang dapat dilihat dari beberapa posisi yang berbeda akan sangat membantu *wayfinding*. Dalam studi kasus terbukti bahwa elemen yang dapat terlihat secara konstan akan dianggap signifikan.

#### Kompleksitas tatanan spasial

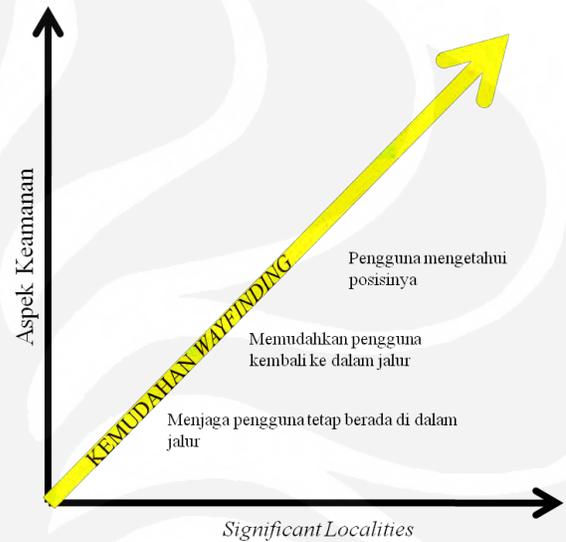
- Semakin banyak percabangan *path* maka keputusan yang harus diambil semakin banyak, hal ini dapat cukup menyesatkan dalam *wayfinding*. Kesederhanaan *path* akan sangat memudahkan *wayfinding*, khususnya bagi orang yang baru mengenal lingkungan tersebut.
- Kaplan (1998) menyatakan salah satu kunci perancangan yang dapat mendukung *wayfinding* adalah jumlah elemen. Banyaknya obyek juga mempengaruhi karena berarti semakin banyak pula yang harus diingat dan dapat menjadi membingungkan.

Dalam *wayfinding* suatu lokalitas yang memiliki karakteristik kuat sehingga paling diingat adalah yang paling mampu membantu proses *wayfinding* terkait dengan membuat keputusan berorientasi sehingga pengguna dapat merasa yakin dirinya tidak akan tersesat. Dari studi kasus dapat disimpulkan bahwa karakteristik yang disebut diatas merupakan karakteristik yang dapat memperkuat kualitas arah suatu obyek. Suatu obyek akan paling kuat jika ia memiliki kualitas mengarahkan dalam proses *wayfinding*, yaitu yang dapat memberi petunjuk mengenai arah. Hal inilah yang menyebabkan mengapa yang secara dominan digambarkan responden adalah *path* dan fitur-fitur dominan disekitarnya yang dapat mendukung kualitas arah tersebut.

Hubungan antara karakteristik tersebut dengan *significant localities* dapat digambarkan melalui grafik berikut.



Gambar 4.33  
Tingkat pemaknaan *Significant Localities*



Gambar 4.34  
Tingkat Kemudahan *Wayfinding*

Jika suatu obyek memiliki karakteristik akses visual, kompleksitas tatanan spasial, diferensiasi serta dapat menjadi petunjuk arah maka kemungkinan obyek tersebut dijadikan *significant localities* semakin kuat. *Significant localities* yang memiliki aspek keamanan mencegah tersesat dapat menjaga pengguna agar tetap berada di dalam jalur, memudahkan pengguna kembali ke dalam jalur dan menjadikan pengguna tahu dimana posisinya akan membuat *wayfinding* menjadi semakin mudah.

## KESIMPULAN

*Significant localities* memang memiliki peranan yang penting dalam proses *wayfinding* karena di dalam proses ini dibutuhkan acuan berorientasi. Pemaknaan *significant localities* adalah elemen-elemen dalam lingkungan yang dapat membantu manusia menandai pergerakannya. Lingkungan awalnya memiliki sekumpulan elemen-elemen yang selalu diidentifikasi manusia melalui penginderaan kemudian melalui proses kognisi direpresentasikan dalam otak. Representasi lingkungan inilah yang digunakan untuk melakukan tugas *wayfinding*.

Fakta yang didapat dari studi kasus menunjukkan bahwa strategi yang digunakan manusia dalam *wayfinding* dapat dipengaruhi oleh dua hal utama, yaitu pertimbangan individual dan faktor eksternal.

Pertimbangan individual berasal dari persepsi pengguna yang dilatarbelakangi pengetahuan dan ekspektasi sehingga setiap orang akan memiliki pertimbangan individu yang berbeda-beda. Sedangkan faktor eksternal adalah faktor yang berasal dari lingkungan tersebut, yaitu karakteristik tatanan fisik.

Satu hal yang penting dalam *wayfinding* adalah *significant localities* sebagai referensi berorientasi, sehingga percuma saja keberadaan sebuah obyek dalam suatu lingkungan jika tidak dapat memberikan informasi arah. Suatu lokalitas yang memiliki karakteristik kuat sehingga paling diingat adalah yang paling mampu membantu proses *wayfinding* terkait dengan membuat keputusan berorientasi. Hal ini membantu pengguna merasa yakin dirinya tidak akan tersesat. Oleh karena itu pemaknaan *significant localities* sangat terkait dengan kualitas mengarahkan, yaitu bagaimana obyek tersebut dapat dijadikan acuan. Hal inilah yang menyebabkan mengapa yang secara dominan digambarkan responden adalah *path* dan fitur-fitur dominan disekitarnya yang dapat mendukung kualitas arah tersebut.

Karakteristik tatanan fisik dapat mempengaruhi suatu obyek untuk menjadi signifikan dilihat dari kadar diferensiasi, akses visual dan kompleksitas tatanan spasial. Studi kasus membuktikan kadar diferensiasi suatu obyek tinggi jika ia dapat dibedakan dari lingkungan sekitarnya. Kadar akses visual tinggi jika ia dekat dengan jalur lalu lintas manusia dan terlihat dari beberapa posisi. Sedangkan kompleksitas tatanan spasial, semakin sederhana tatanan spasialnya obyek tersebut akan lebih diingat.

Oleh sebab itu agar suatu lingkungan dapat mendukung kemudahan *wayfinding* di dalamnya, perancang harus mempertimbangkan keberadaan obyek-obyek yang diharapkan menjadi *significant localities*. Penelusuran studi kasus mengenai strategi *wayfinding* menunjukkan bahwa aspek keamanan merupakan aspek penting yang harus diperhatikan dalam meningkatkan kemudahan *wayfinding*, yaitu bagaimana *significant localities* dapat menjaga pengguna tetap berada di dalam jalur, memudahkan pengguna kembali ke dalam jalur, dan menjadikan pengguna mengetahui posisinya apakah ia mendekat atau malah menjauh dari tujuan, memastikan kelanjutan perjalanan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bell, Paul A., & Thomas C. Greene, Jeffrey D. Fisher, Andrew Baum. 2001. *Environmental Psychology*. USA: Thomson Wadsworth
- Catatan kuliah University of Surrey. 16 Maret 1988. *Environmental Cognition*
- Caudill, William, & Wayne, William Merriweather Pena, Paul Kennon. 1981. *Architecture and You*. New York: Whitney Library of design
- Corbusier, Le. 1971. *The city of tomorrow*. (Etchells, Frederick, Penerjemah). London: the Architectural press.
- Cullen, Gordon. 1961. *The Concise Townscape*. London: the Architectural Press.
- Dewati, Sotya. 1999. Skripsi *Wayfinding* di Rumah Sakit. Depok: Fakultas Teknik Universitas Indonesia.
- Find. <http://dictionary.reference.com/browse/find>
- Garling, Tommy, & Anders Book, Erik Lindberg. 1986. *Journal of architectural & planning research*. Vol3. PT1. P55-64.
- Gifford, Robert. 1987. *Environmental Psychology: principles & practices*. USA: Allyn & Bacon.
- Heuten, Wilko, & Niels Henze, Susanne Boll, Martin Pielot. 2008. *Tactile Wayfinder: A non visual Support System for wayfinding*. University of Oldenburg. <http://medien.informatik.unioldenburg.de/pubs/Heuten2008-NordiCHI-Tactile-Wayfinder.pdf>
- Hooper, Kristina. 1976. *Imaging and Visual Thinking, a second level interdisciplinary course art and environment*. Open University Press.
- Jacobs, Allan B. 1985. *Looking at Cities*. USA: Harvard University Press.
- Jacobs, Allan B. 1993. *Great Streets*. USA: Massachusetts Institute of Technology press.
- Kaplan, Rachel, & Stephen Kaplan, and Robert L. Ryan. 1998. *With people in Mind, design and management of everyday nature*. Washington DC: Island Press.
- Laurens, Joyce Marcella. 2005. *Arsitektur dan Perilaku Manusia*. Jakarta: PT Grasindo.

*Localities*. <http://dictionary.reference.com/browse/localities>

Lynch, Kevin. 1960. *The image of the city*. USA: Massachussets Institute of Technology press.

Lyndon, Donlyn, & Charles W Moore. 1999. *Chambers for memory palace*. USA: Massachussets Institute of Technology press.

McCluskey, Jim. 1979. *Road form and townscape*. London: The Architectural Press.

Norberg-Schulz, Christian. 1980. *Genius Loci, Towards a Phenomenology of Architecture*. New York: Rizzoli.

Pile, Steve, & Nigel Thrift. 1995. *Mapping the Subject: geographies of cultural transformation*. New York: Routledge.

*Significant*. <http://dictionary.reference.com/browse/significant>

Snyder, James C, & Anthony J. Catanese. 1979. *Introduction to Architecture*. New York: McGraw Hill.

Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space, theories of urban design*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.

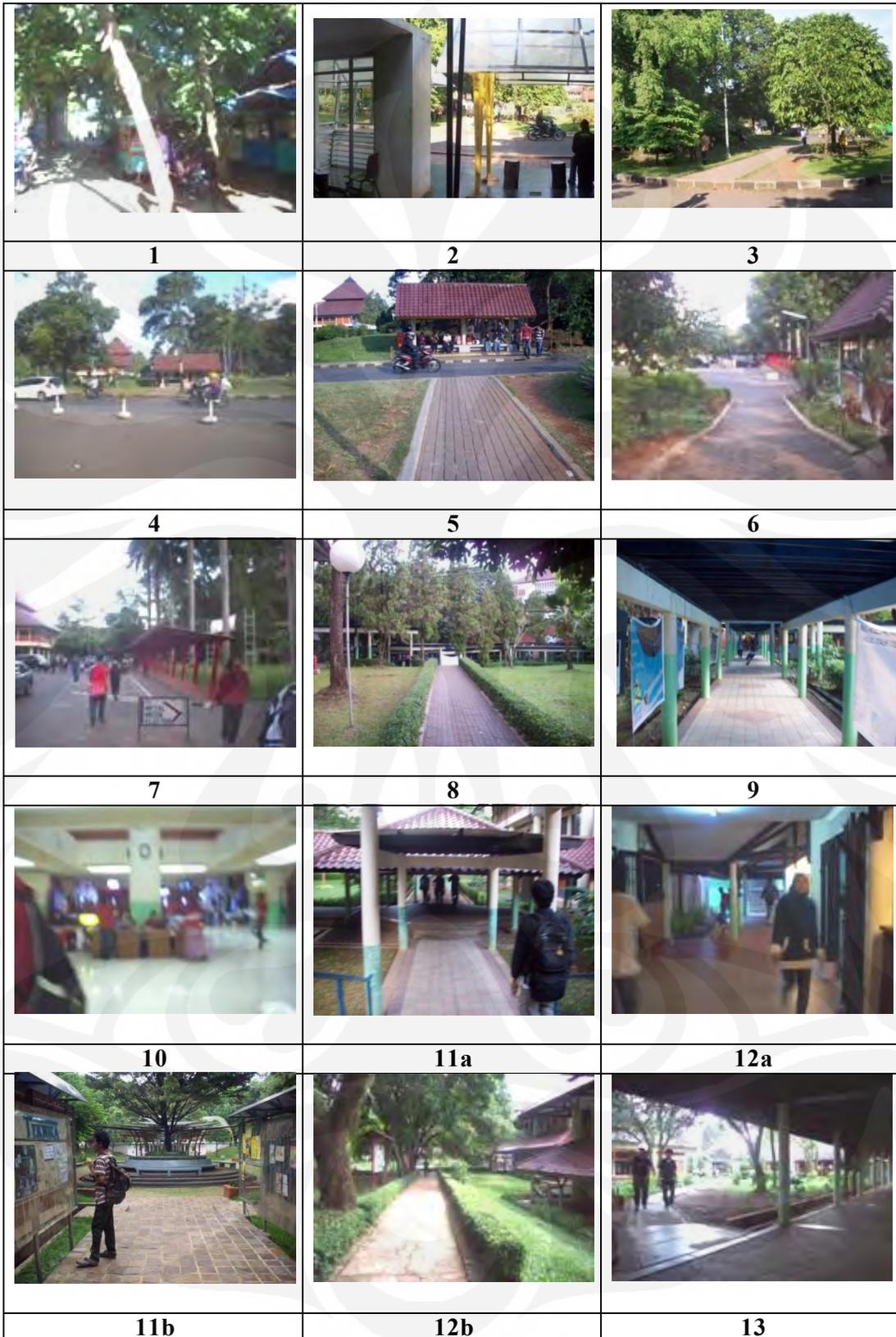
Tuan, Yi Fu. 1977. *Space and place, the perspective of experience*. London: University of Minessota press.

*Way*. <http://dictionary.reference.com/browse/way>

Wikipedia. 2010. wayfinding. <http://en.wikipedia.org/wiki/Wayfinding>. 09 Februari 2010.

Wikipedia. 2010b. [http://en.wikipedia.org/wiki/Behavior\\_settings](http://en.wikipedia.org/wiki/Behavior_settings). 25 Mei 2010

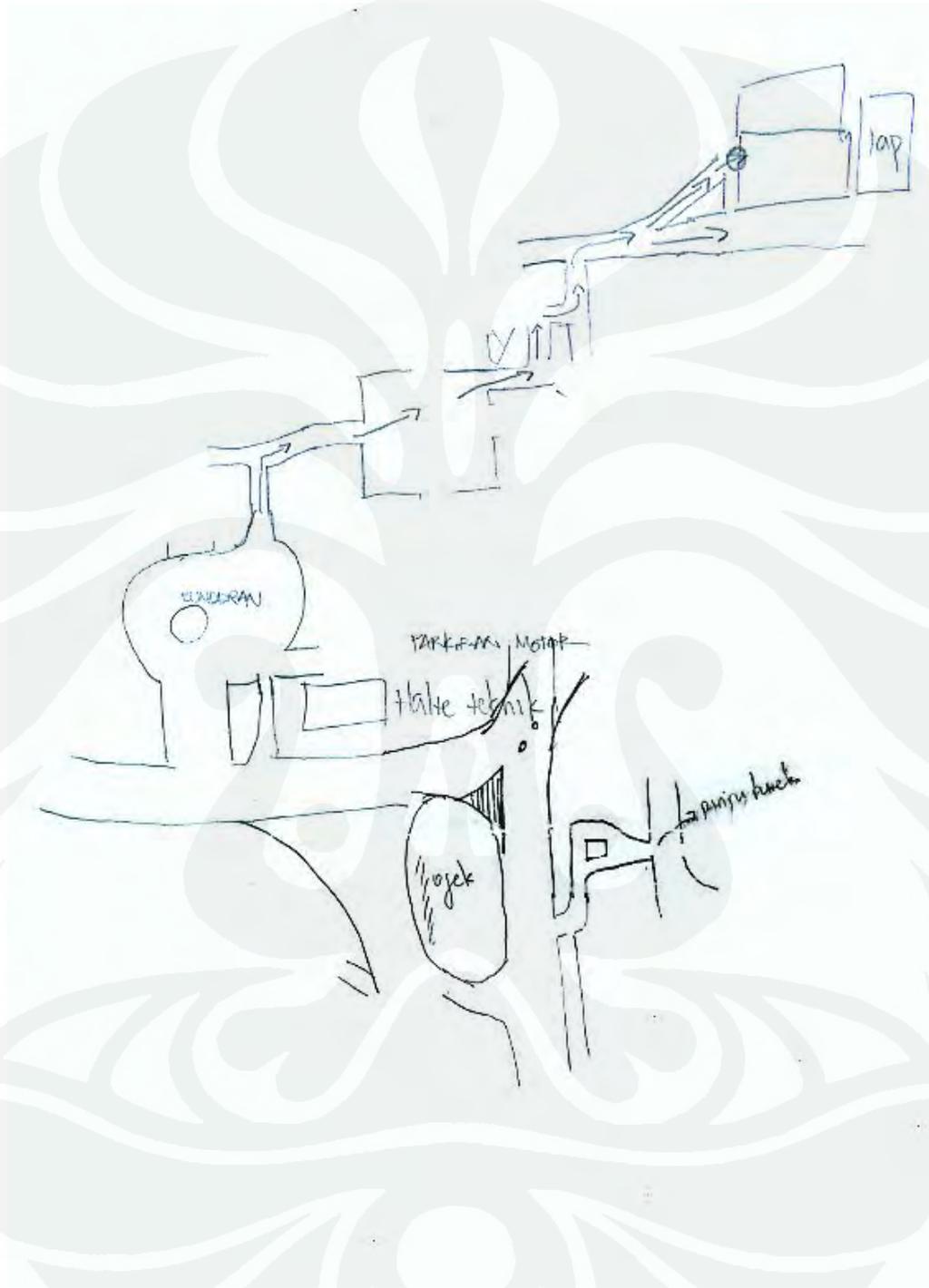
**Lampiran 01: Foto Pengamatan *Sequence***



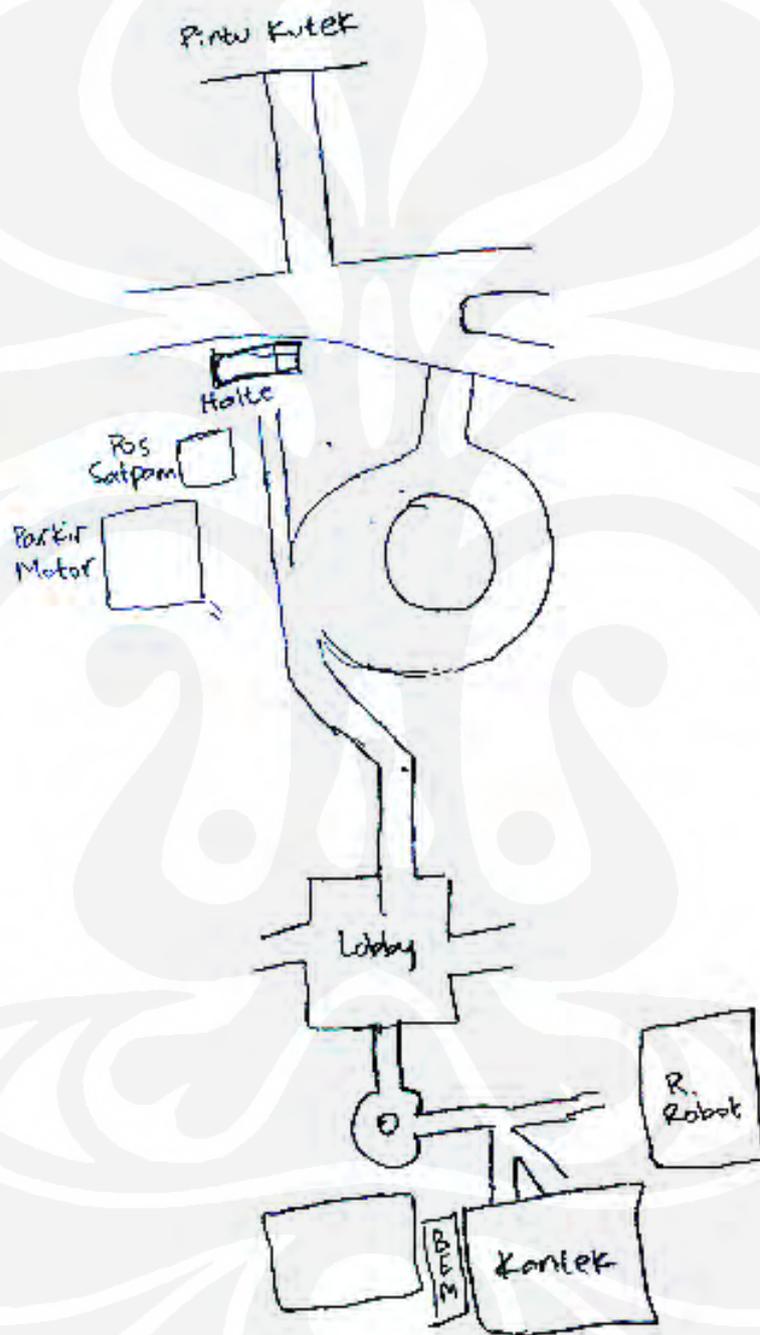
01. Sketsa Ridwan (Ridwan Febryanto)  
Mahasiswa FKM



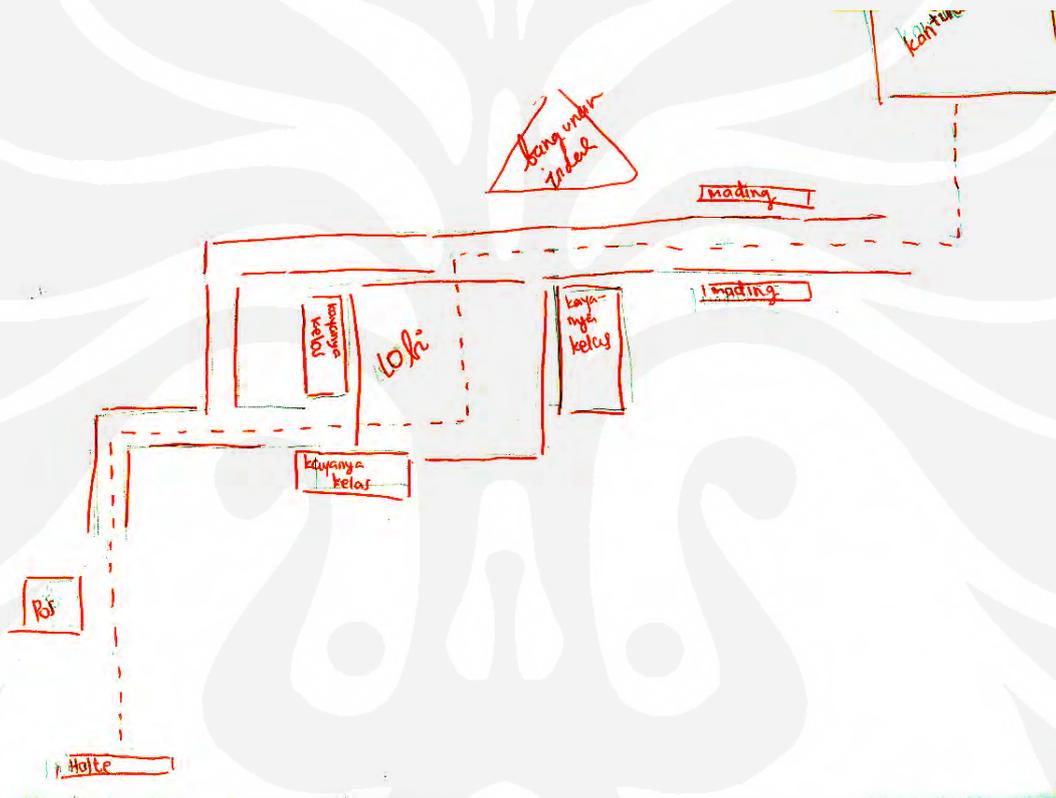
02. Sketsa Reza (R Reza Fandini)  
Mahasiswa Fasilkom



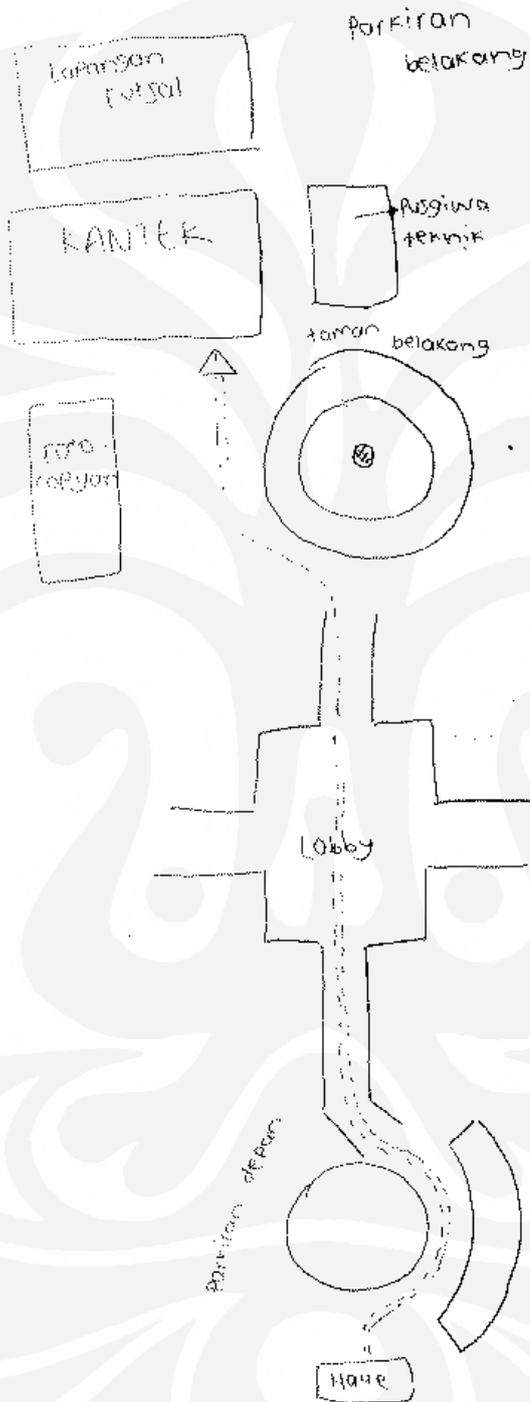
03. Sketsa Rikko (Alrikko Putra)  
Mahasiswa FE Manajemen



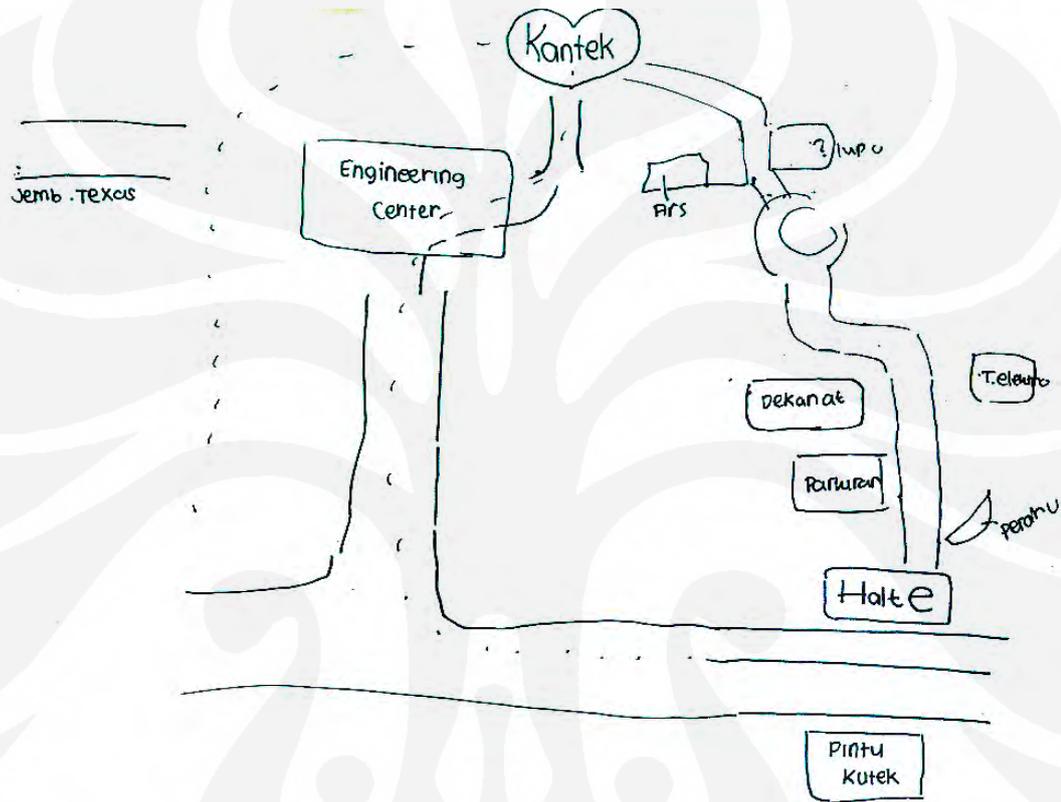
04. Sketsa Nuni (Nuraini Wiridyadewi)  
Mahasiswa FIB sastra Jerman



05. Sketsa Yuke  
Mahasiswa FIB sastra Jerman



06. Sketsa Farida (Farida Nurfitriyana)  
Mahasiswa FMIPA Farmasi

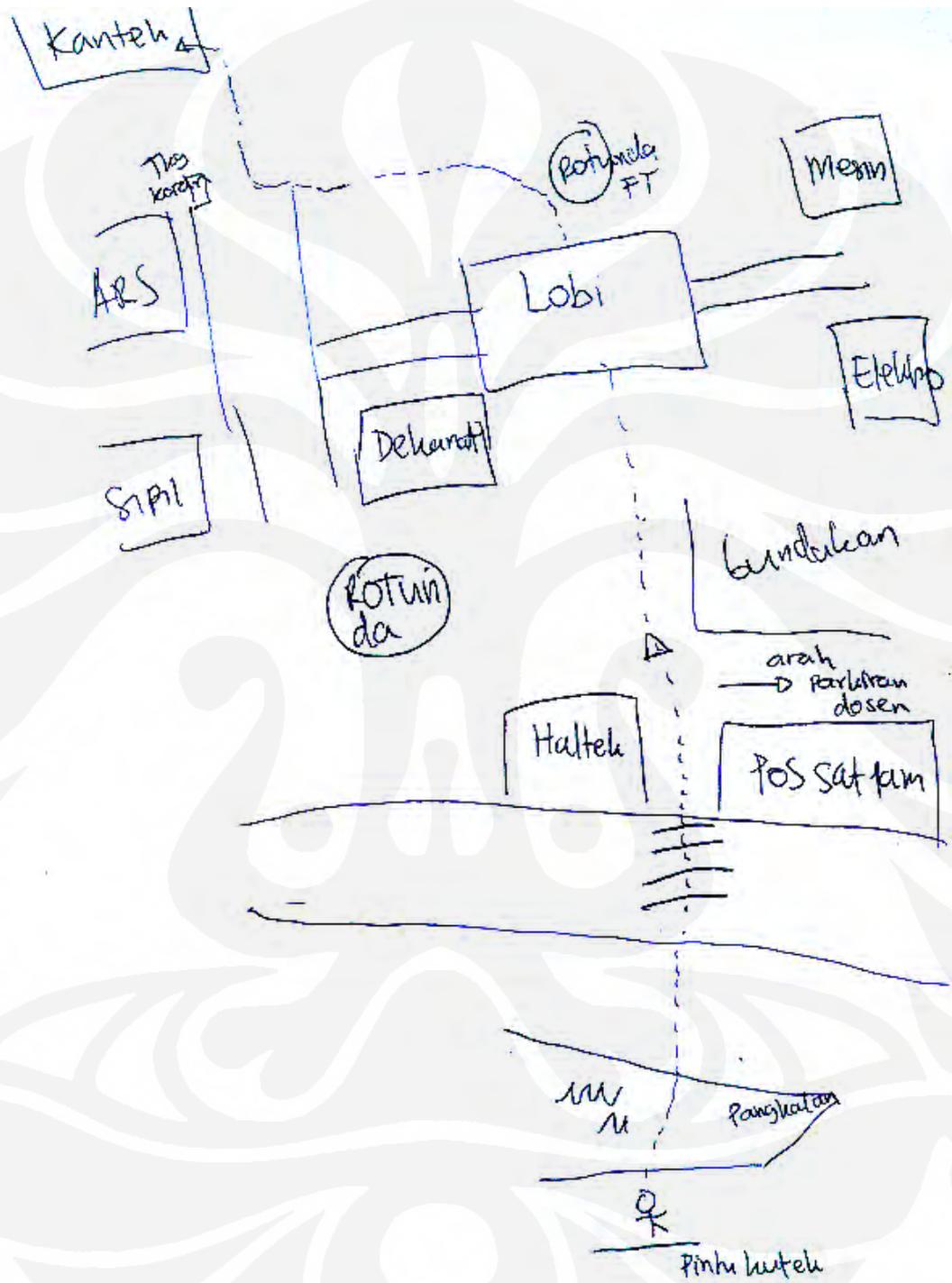




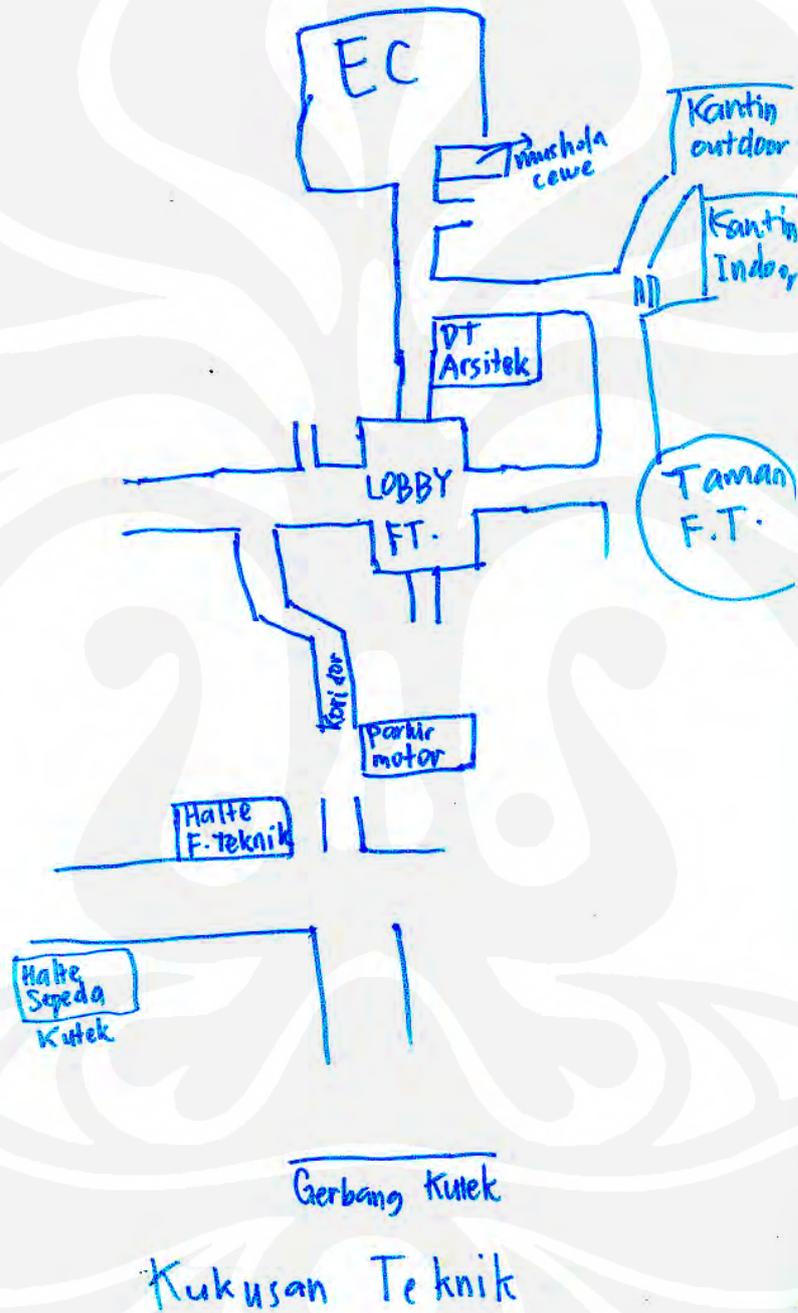
08. Sketsa Chandra (Chandraditya Pradana)  
Mahasiswa FT Teknik Elektro



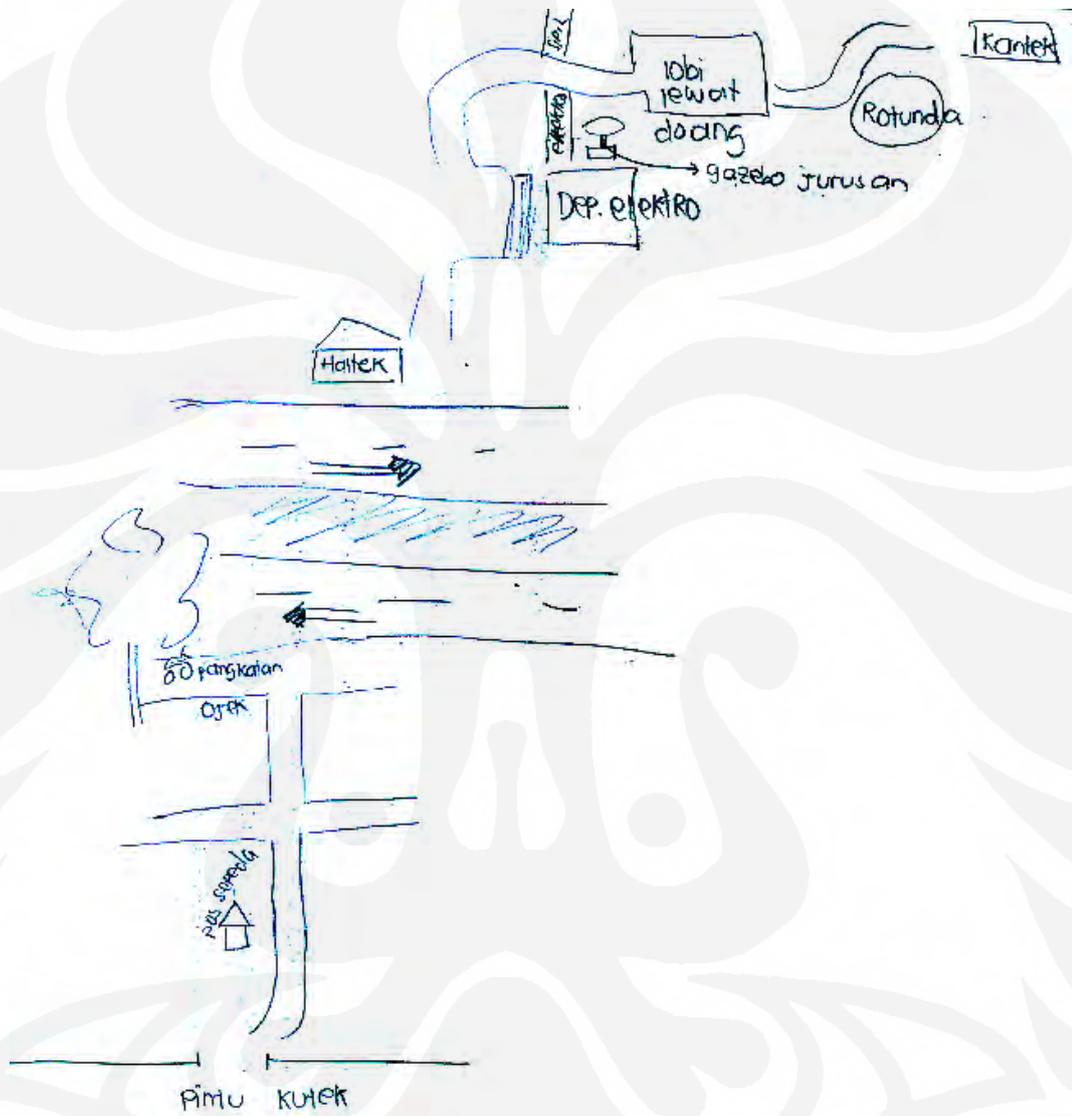
09. Sketsa Nico (Nicolaus CTPP)  
Mahasiswa FT Teknik Mesin



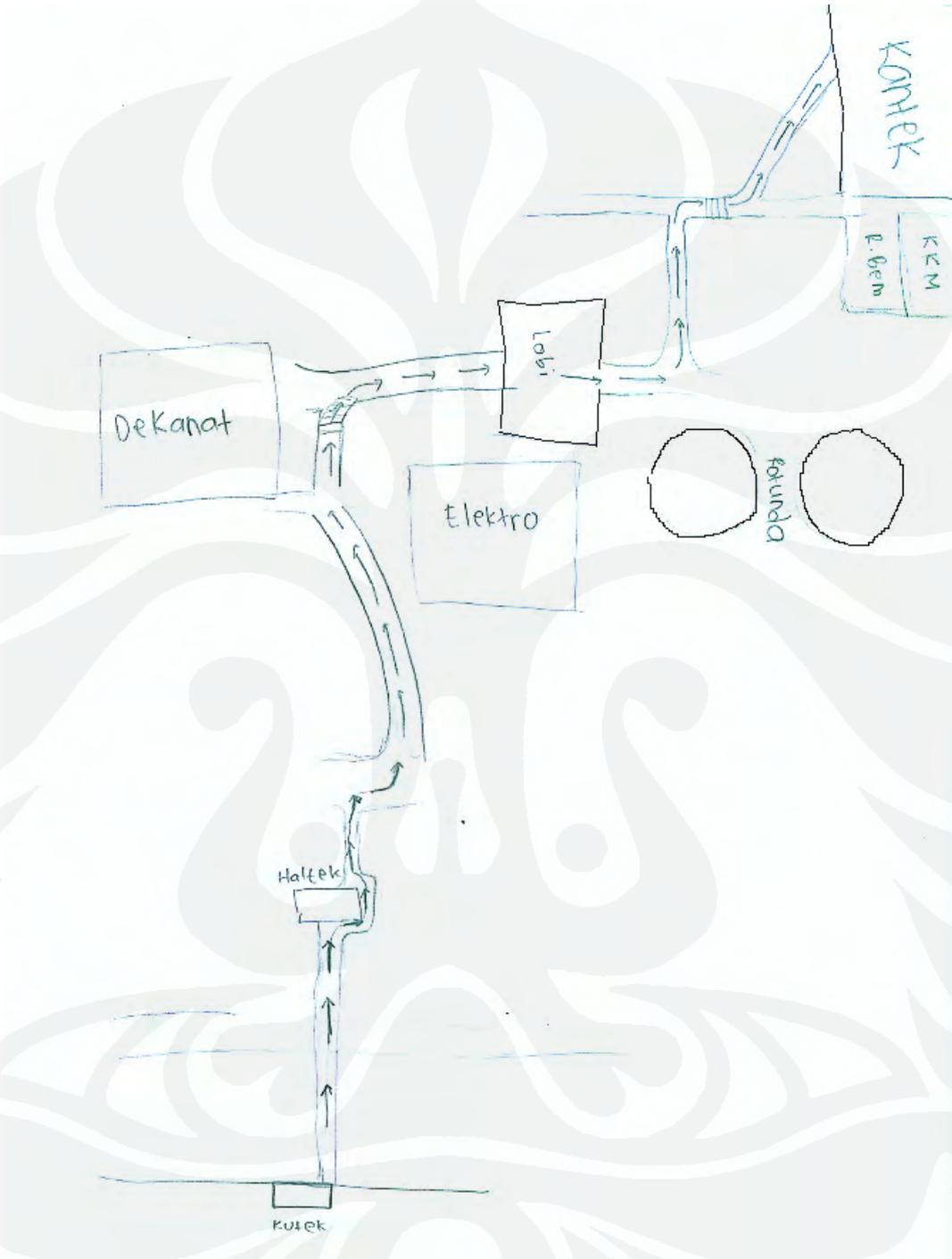
10. Sketsa Nova  
Mahasiswa FT Teknik Kimia Ekstensi



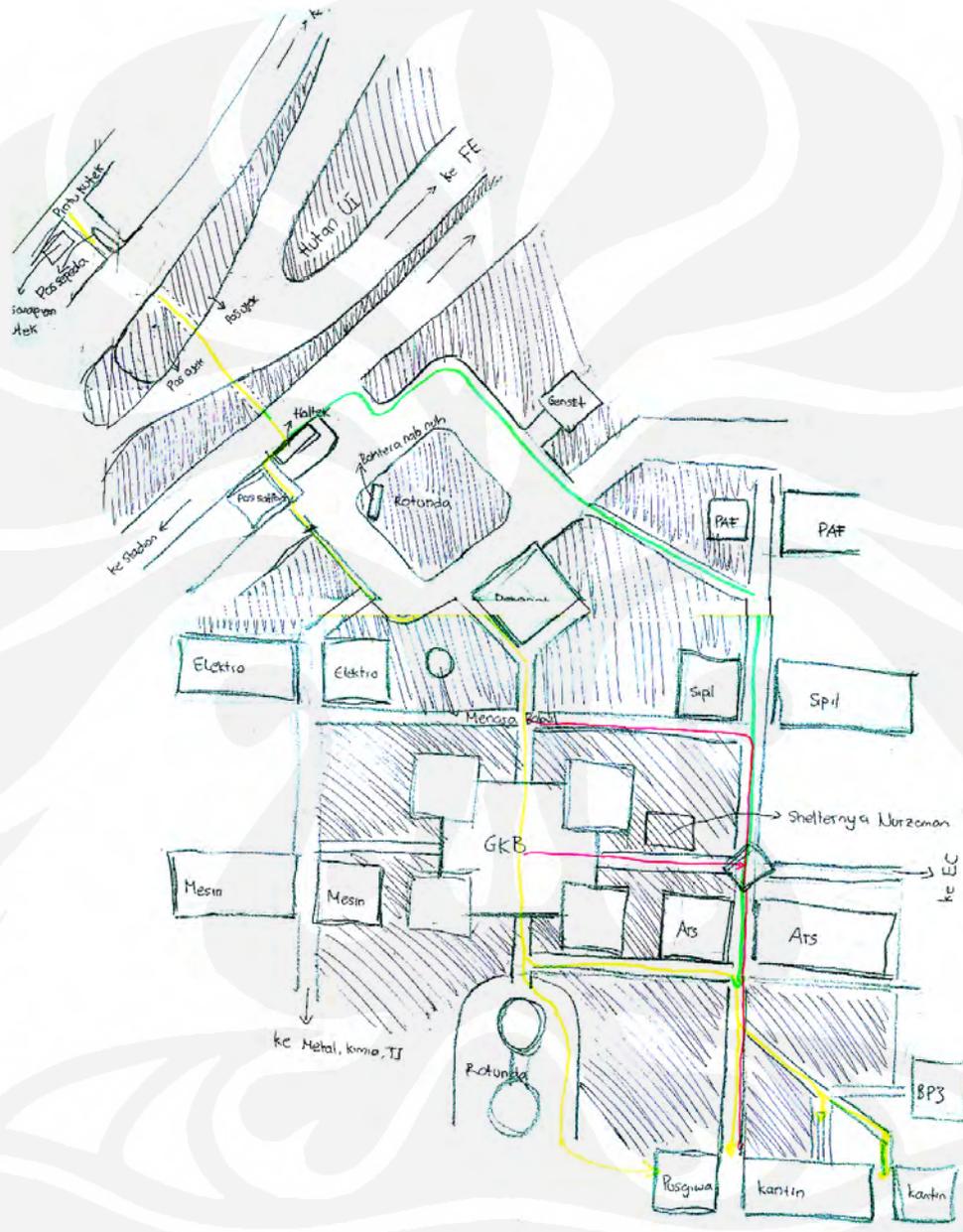
11. Sketsa Anti  
Mahasiswa FT Teknik Elektro



12. Sketsa Shinta (Shinta Juliastri)  
Mahasiswa FT Teknik Industri

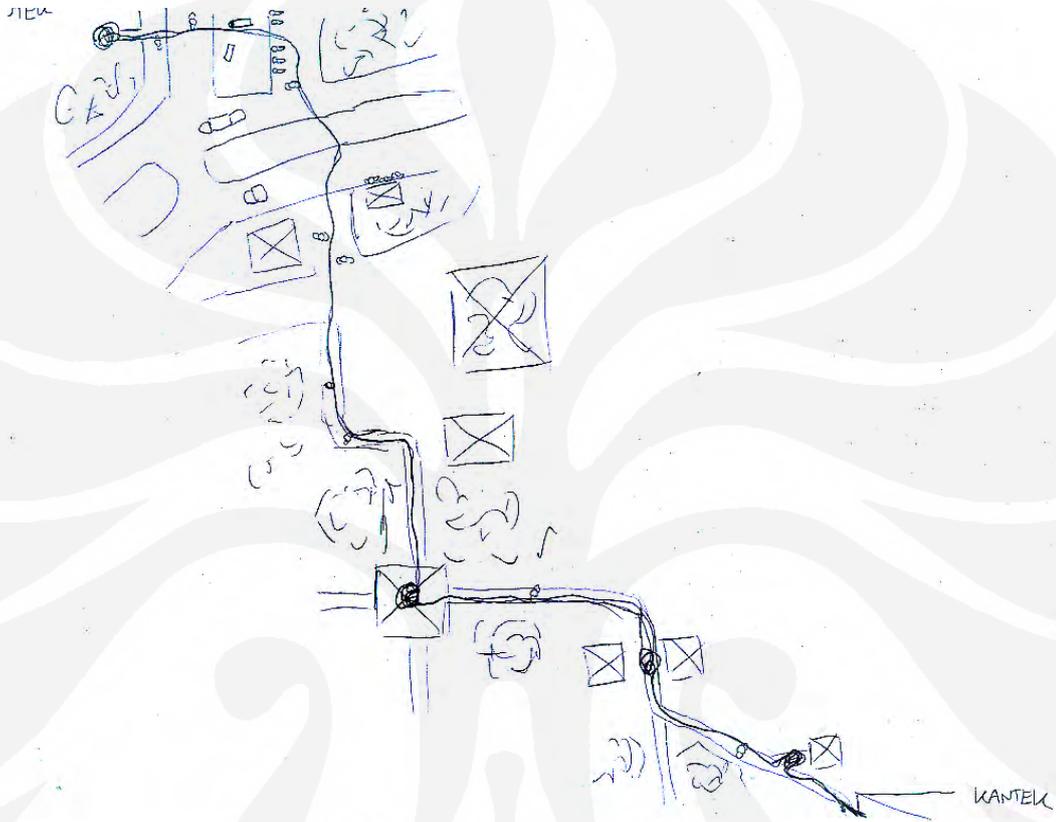


13. Sketsa Ikhsan (Ikhsan Sube)  
Alumni FT Arsitektur

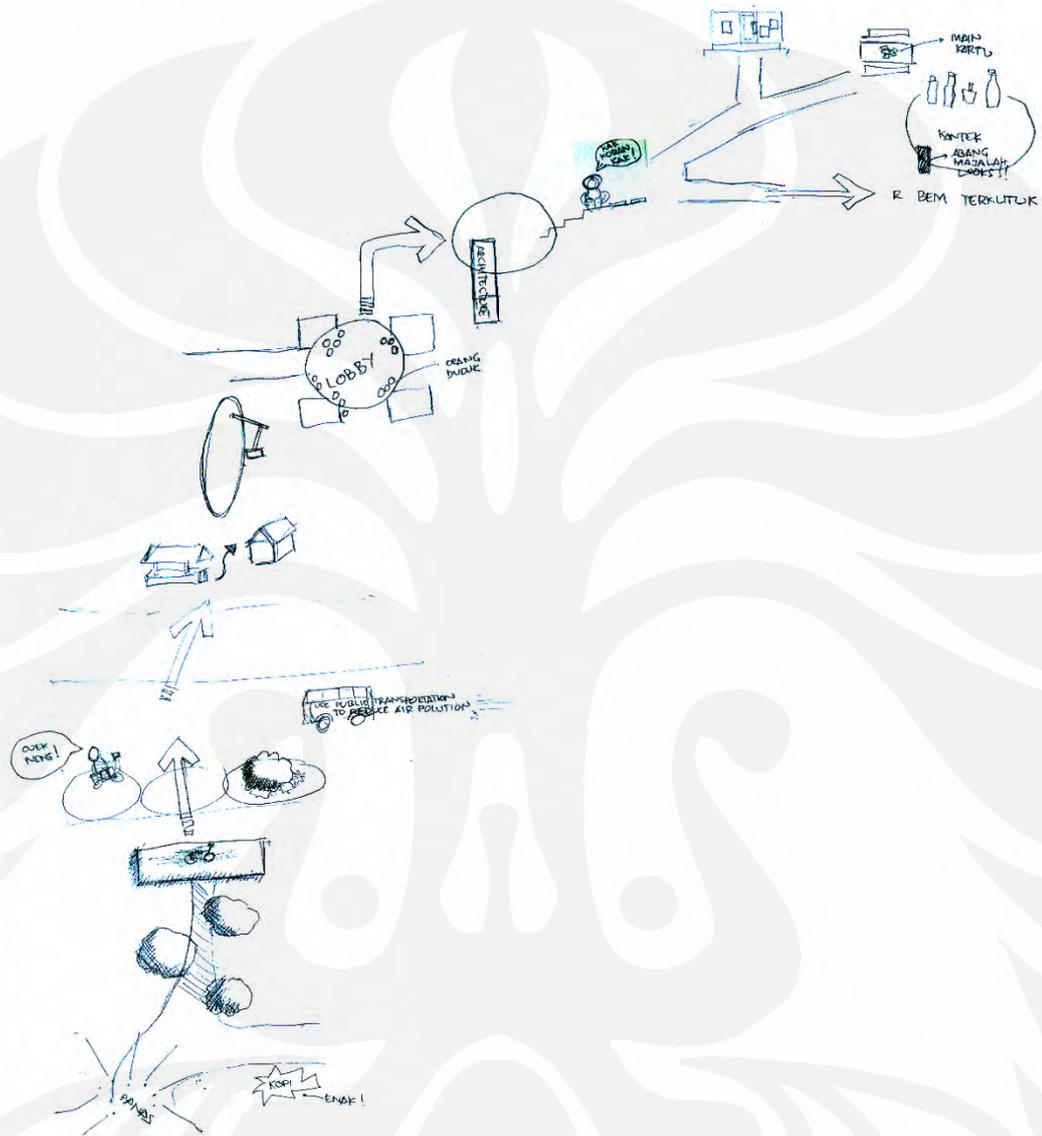




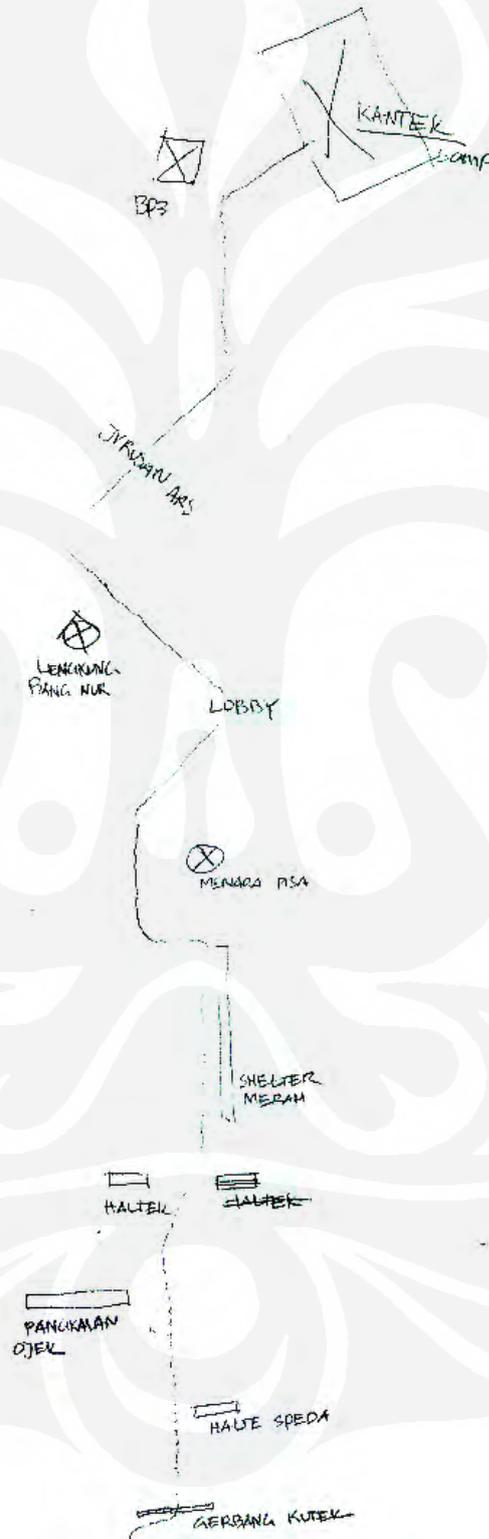
15. Sketsa Aron (Aron Aditio)  
Mahasiswa FT Arsitektur



16. Sketsa Tasya (Prescillia Anastasya)  
Mahasiswa FT Arsitektur



17. Sketsa Eni (Anggredi Simanjuntak)  
Mahasiswa FT Arsitektur



18. Sketsa Mala (Mala Silviani)  
Mahasiswa FT Arsitektur

