



KAJIAN SISTEM WAYFINDING DI JALAN ASIA AFRIKA BANDUNG

Sally Octaviana Sari¹, Enok Sugiharti², Sekar Septiani³

Arsitektur Universitas Langlangbuana

sallyoctaviana@gmail.com, enoksuhara@gmail.com, sekarsep0912@gmail.com

Informasi Naskah:

Diterima:
15 Juli 2024

Direvisi:
14 Agustus 2024

Disetujui terbit:
16 September 2024

Diterbitkan:
Cetak:
29 September 2024

Online
29 September 2024

Abstract: Wayfinding is collecting information, determining and making decision about where to go and move through a space through mental map and object recognition (Dharmawan et al, 2021; Ninda H et al, 2020). The significance criteria of the wayfinding system are safety, a pleasant spatial experience and impact of commercial of a land value, the possibility for people returning back and how long they spending time in a public space (Symonds, 2018). Asia Afrika street is the anchor for people's activities in Bandung City. In unfamiliar space, we often faced the problem finding the destination. Particularly if the urban space is relatively hard to understand and legitimate due to unidentified as a distinctive character. This research aims to find out the knowledge of user's wayfinding patterns when exploring Asia Afrika's public open space by using a qualitative-exploratory approach. Data were collected by survey, observation, interview and identifying wayfinding objects along the research location. Data was analyzed by using content analysis. Hopefully, this result contributes to urban planning in determining wayfinding elements, imageable streetscape and accessible for all users (walkable).

Keyword: Wayfinding, walkable space, mental map

Abstrak: Wayfinding adalah proses pengumpulan data, penentuan dan pembuatan keputusan arah bergerak dalam suatu ruang melalui peta mental dan pengenalan objek (Dharmawan et al, 2021; Ninda H et al, 2020). Signifikansi kriteria sistem wayfinding adalah keselamatan, pengalaman spasial yang menyenangkan dan dampak komersial nilai lahan di suatu ruang publik (Symonds, 2018). Jalan Asia Afrika merupakan salah satu pusat aktivitas di Kota Bandung. Di ruang non familiar, manusia seringkali mengalami kesulitan dalam menemukan tujuan. Khususnyadi ruang publik yang relatif sulit dimengerti dan diidentifikasi karena karakternya yang berbeda. Penelitian ini bertujuan untuk untuk menemukan pengetahuan tentang pola wayfinding ketika mengeksplorasi ruang di Jalan Asia Afrika melalui pendekatan kualitatif – eksploratif. Pengumpulan data dilakukan melalui survey, observasi dan wawancara serta identifikasi objek – objek wayfinding di sepanjang lokasi penelitian. Data dianalisis dengan menggunakan analisis isi. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi dalam perencanaan elemen wayfinding, bentang jalan (streetscape) yang mudah dikenali, aksesibel dan walkable untuk semua pengguna.

Kata Kunci: wayfinding, ruang walkable, peta mental

PENDAHULUAN

Jalan Asia Afrika merupakan bagian dari Jalan Raya Pos (*groote postweg*) yang dibangun Daendels yang membentang dari Anyer hingga Panarukan. Di ruas jalan tersebut, terdapat beberapa rangkaian fungsi bangunan bersejarah, seperti monumen titik 0 kilometer di depan Kantor Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Jabar yang diperkuat oleh 4 patung tokoh pemimpin pada masa itu, Gedung Konferensi Asia Afrika yang kini menjadi museum dan lain – lain.

Dalam mengeksplorasi ruang kota, menuju atau mencari suatu objek lokasi terutama di ruang non familiar, seringkali pengunjung dihadapkan pada permasalahan dalam menemukan tujuan. Selain kemampuan mobilitas spasial, keberhasilan proses wayfinding juga dipengaruhi walkability ruang, terutama jika suatu kawasan lebih sulit dipahami atau dikenali (*legible*). Pengertian walkable dapat

dimaknai bahwa pengguna memiliki kemudahan akses dalam pengalaman meruang dan membaca penanda (*signage*) dengan jelas, terutama bagi penyandang difabel agar mereka bisa mandiri .

Penelitian ini bertujuan untuk mengeksplorasi tentang bagaimana pengguna ruang memilih elemen wayfinding sebagai bagian dari membaca dan memahami ruang kota. Ruang kota terdiri dari rangkaian signage yang harus saling terintegrasi meliputi *street furniture*, kondisi fisik jalur, desain objek, posisi dan lain – lain. Hasil pemetaan menunjukkan kecenderungan subjek ketika membaca, memilih dan memahami ruang kota dalam proses navigasi .

TINJUAN PUSTAKA

Kajian sistem wayfinding adalah penelitian yang terkait dengan kognisi spasial sebagai kolaborasi antara psikologi lingkungan dan perilaku geografi

yang berkonsentrasi pada entitas lingkungan binaa, seperti bangunan, jalan dan rangkaian *signage* dan peta mental. *Wayfinding* adalah proses pengambilan keputusan (Passini dalam Dalton et al, 2019) yang terkait erat dengan aktivitas sehari – hari. Proses navigasi terkait dengan fungsi kognitif meliputi pengumpulan informasi spasial yang diproses dan diintegrasikan melalui moda sensor. Dalam Solso (2002), persepsi melibatkan kognisi tingkat dalam proses interpretasi terhadap sensorik yang dilakukan panca indera yaitu penglihatan, pendengaran, perasa/pengecap, penciuman dan peraba. Pallasma (membagi sistem penginderaan menjadi 7 indera. Sistem *wayfinding* ini terdiri atas beberapa tahapan yang dimulai dari representasi spasial membentuk kerangka referensi dari pengambilan keputusan, perencanaan tindakan, keputusan pergerakan dan kontrol (Wolbers & Hegarty dalam Bock dan Borisova, 2022).

Menurut Apelt et al (2007), proses *wayfinding* adalah kemudahan yang diciptakan dan difasilitasi melalui bentuk lingkungan yang menarik bagi seseorang meliputi (1) sistem *signage* yang terintegrasi dengan lingkungan binaan untuk membantu proses meruang; (2) informasi sensor dalam bentuk lainnya. Proses ini melibatkan informasi lingkungan yang memberikan stimuli terhadap indera pengguna. Informasi lingkungan terdiri atas informasi memori dan sensori. Memori diperoleh berdasarkan pengalaman dan sensori, dan diperoleh melalui kontak langsung individu terhadap lingkungannya (Passini dalam Octaviana, 2016). Keberadaan penanda (*signage*) sebagai bagian dalam sistem *wayfinding* memegang peranan penting dalam proses navigasi terutama di ruang yang tidak dikenali (*unfamiliar environment*) ketika menuju suatu tujuan baru.

Wayfinding merupakan salah satu aspek penting dalam desain dengan berbagai skala. Setiap Solusi proses *wayfinding* tergantung pada skala spasial dan tipologinya. UNStudio mengklasifikasikan *wayfinding* dalam skala perkotaan, arsitektur, sensorial dan sebagai *signage*. Solusi tersebut dapat berbentuk media aktif dan pasif yang dapat memberikan kesan langsung (aktif) dan juga memicu refleksi manusia dan emosi (pasif). Berdasarkan simulasi dan kategorisasi proses *wayfinding* yang dilakukan UNStudio pada beberapa proyek, disimpulkan bahwa ada aturan zona spasial dalam keberhasilan perencanaan *wayfinding*, yaitu

1. Tidak menghalangi pandangan
2. Tidak menghalangi alur (*flow*)
3. Menciptakan harmonisasi visual
4. Membuat tipe media yang berbeda
5. Pesan yang tepat pada waktu yang tepat
6. Layak/memadai

Salah satu parameter penilaian kota dinilai *walkable* jika ruang publik tersebut memiliki kemampuan untuk digunakan sebagai area berjalan yang saling terhubung (*traversable, connected*), efisien, secara fisik menarik dan aman (*natural surveillance*, lokasi tujuan menarik, nyaman (*convenient* dan *comfortable*), berkualitas baik, bebas hambatan dan

kualitas jalur pedestrian yang berfungsi sebagai penghubung antara manusia dan lingkungan (*convivial*) (Crum dalam Octaviana, 2016; Forsyth, 2015). Menurut Laurens dalam Octaviana (2016), perilaku spasial merupakan fenomena atas kemanfaatan lingkungan tentang bagaimana manusia menggunakan suatu tatanan lingkungannya (*affordance*).

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Jalan Asia Afrika dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan metode deskriptif-naratif, observasi, survey lokasi dan pertanyaan *open ended*. Kedua jenis pendekatan ini ditempuh agar pengetahuan menjadi lebih kaya. merupakan salah satu prosedur yang menghasilkan data deskriptif berupa tulisan atau lisan yang merepresentasikan hasil pemetaan *wayfinding* sebagai hasil perilaku pengguna di ruas jalan penelitian yang sudah ditentukan.

Sumber data primer ini diperoleh melalui wawancara terbuka (*open ended*), observasi, survey atau studi lapangan di ruas jalan tersebut. Wawancara dilakukan terhadap 23 orang mahasiswa yang dilakukan secara acak dengan kriteria mereka yang berdomisili di daerah Bandung, karena diasumsikan atas pertimbangan bahwa mahasiswa memiliki persepsi dan pemahaman lebih mendalam terhadap elemen *wayfinding*, mengeksplorasi ruang secara aktif dan minimal pernah melewati ruas jalan tersebut.

Analisis data dilakukan melalui analisis konten (*content analysis*) terhadap hasil pemilihan elemen *wayfinding* dan deskripsi *streetscape* ruas jalan Asia – Afrika (perempatan Jalan Tamblong hingga Masjid Agung Bandung). Hasil wawancara dengan subjek penelitian dikelompokkan berdasarkan kategori yang sesuai dengan karakter elemen yang dipilih subjek penelitian. Hasil wawancara pemilihan objek *wayfinding* disandingkan dengan hasil pemetaan untuk melihat konsistensi dan kecocokan data terhadap alasan pemilihan objek tersebut

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Jalan Asia Afrika termasuk dalam kelas jalan arteri yang berada di Kecamatan Sumur Bandung dan terkenal di Kota Bandung sebagai tempat penyelenggaraan Konferensi Asia Afrika (KAA) tanggal 18 – 24 April 1955. Jalan ini dibangun sejak jaman Daendels sebagai bagian dari jalur Anyer – Panarukan (1000 km). Dalam rangka peringatan event konferensi tersebut yang ke 60, maka pada tahun 2015 kawasan ini direnovasi. Beberapa objek baik bangunan atau penanda kawasan bersejarah juga menjadi daya tarik wisata, seperti Gedung Merdeka sebagai tempat kegiatan konferensi, Alun – Alun Bandung, Masjid Agung, tugu penanda titik nol yang berada di depan Kantor Dinas Bina Marga Jawa Barat, Gedung OCBC yang terletak di seberang Gedung Merdeka, Hotel Grand Preanger, Savoy Homman, Gedung PLN dan lain – lain.



https://www.pinterest.ca https://www.aiophotoz https://www.alamy.com https://www.jabarprov.go.id https://www.radarpekalongan.id https://www.seputaranjalan.blogspot. https://www.jabar.suara

Gambar 1. Foto objek *wayfinding*

Keterangan :

1. Hotel Preanger
2. Gedung Merdeka
3. Peta jalan
4. Savoy Homman
5. Jembatan penyebrangan
6. Palestine Walk
7. Area penyebrangan (starbucks)
8. Alun – alun Bandung

Sudut kawasan yang dimanfaatkan sebagai spot foto adalah area bangku taman di ruas trotoar, area depan Savoy Homman, Museum Asia Afrika, area jembatan penyebrangan dan lain - lain. Jalur trotoar yang cukup lebar memungkinkan pengunjung untuk memanfaatkan ruang sebagai area interaksi dan rekreasi. Aktivitas pengunjung terutama di area museum dan gedung *de Vries* menjadi daya tarik bagi pengunjung yang semula hanya sekedar lewat untuk ikut mengamati atau berpartisipasi didalamnya.

Jalur kawasan Asia Afrika bagi sebagian pengunjung berfungsi sebagai ruang interaksi dan rekreasi yang tidak hanya dilakukan pada hari libur saja. Fungsi kelengkapan jalan yang paling optimal digunakan adalah bangku taman sebagai area duduk, spot foto, tempat berkomunikasi atau area baca. Sebagian ruas jalan di Asia Afrika juga menjadi area pertunjukan aksi para karakter *cosplay* yang bagi sebagian pengunjung menjadi daya tarik karena mereka dapat berswafoto. Sebagian besar bangunan bersejarah dialihfungsikan menjadi kafe, restoran dan minimarket sebagai tempat *hang out* yang sedang tren di kalangan anak muda, seperti *food court* di bangunan *de Vries*, atau kafe Starbucks di gedung PWI.

Hampir seluruh responden mengenal Jalan Asia Afrika karena sering melewati jalur tersebut dan mereka dan berpendapat bahwa jalur kawasan Asia Afrika merupakan kawasan bersejarah yang didominasi oleh bangunan kolonial bergaya *art deco*. Suasana yang dirasakan pengunjung ketika berada di jalur ini begitu spesifik menggambarkan suasana kolonial Pemerintahan Belanda. Objek yang direpresentasikan secara visual oleh subjek pengamat menghasilkan proses pengenalan setelah dikombinasikan dengan pengetahuan (Solso, 2002) yang diperoleh secara personal atau kolektif melalui media massa, buku sejarah dan lain – lain.

Representasi tema kolonial ini didukung oleh integrasi *streetscape* kawasan baik fasade bangunan dan juga elemen *street furniture* yang bernuansa tempo dulu.

Berdasarkan hasil identifikasi pemilihan objek *wayfinding* ditemukan beberapa objek yang disebutkan berulang, seperti dijelaskan pada Tabel 1 berikut :

Tabel 1. Pemetaan objek *wayfinding*

Nama Objek	Alasan	Deskripsi
Hotel Preanger	Bangunan bersejarah	<i>Art Deco</i> , bangunan Belanda, klasik
Gedung Merdeka	Bangunan bersejarah	<i>Art Deco</i> , klasik, deretan tiang, suasana jalan, gedung KAA
Signage peta	Unik	Bentuk dan posisi Sebagai peta orientasi
Hotel Savoy	Bangunan bersejarah	<i>Art Deco</i>
<i>Palestine Walk</i>	Unik	Bentuk dan posisi
Jembatan penyebrangan	Unik <i>instagrammable</i>	Bentuk dan posisi
Jalur penyebrangan	Suasana spesifik	Ukuran jalan lebar, ramai, menarik, <i>zebra cross</i> , suasana jalan, bola, macet
Tower Mesjid Agung	Suasana spesifik	PKL, macet

Berdasarkan hasil pemetaan objek, diperoleh kategori objek yang dijelaskan pada Tabel 1 , yaitu:

1. Bangunan. *View* : Bangunan yang dipilih sebagai objek *wayfinding* adalah Hotel Grand Preanger, Savoy Homman, Gedung Merdeka dan Tower Mesjid Agung. Bangunan tersebut dipilih berdasarkan nilai sejarah dan langgam *art deco* yang merepresentasikan suasana dan karakter pada jaman Hindia Belanda. Dari sisi fasade bangunan, mayoritas bangunan di sepanjang Jalan Asia Afrika mementingkan aturan *golden ratio*, meliputi proporsi, irama, keseimbangan dan lain - lain. Beberapa bangunan menjadi bangunan *heritage*, seperti Museum Asia Afrika, De Vries dan lain – lain.
2. Kelengkapan jalan (*street furniture*), terdiri dari peta arah jalan, bola, jembatan penyebrangan, monumen *Palestine Walk* dan *zebra cross*. Masing - masing ruas jalan memiliki karakter khas yang ditandai dengan *sculpture*, *signage* dan monumen yang menjadi *landmark* bagi setiap kawasan. Desain modern *signage* dan *sculpture (Palestine walk)* terlihat kontras terhadap lingkungan, misalnya jalur penyebrangan dan lampu jalan yang mengadopsi karakter *art deco* dengan latar belakang tower Mesjid Agung.
3. *Streetscape* atau bentang jalan, merupakan integrasi atau kombinasi sekumpulan tatanan objek (fasade bangunan, *signage* yang memiliki bentuk unik dan spesifik menggambarkan kekhasan, karakter jalan). Jalur sirkulasi lebar ±

4 m di kedua sisi memberikan keleluasaan kegiatan masyarakat yang beragam

4. Karakter suasana yang melibatkan persepsi yang terekam dalam peta kognitif pengamat terhadap kawasan seperti formal, ramai, menarik dan lain – lain. Alasan pemilihan suasana sebagai elemen *wayfinding* juga disebabkan ada faktor emosi (Octaviana, 2016) misalnya kesan yang muncul akibat suasana yang diinginkan ketika peringatan Konferensi Asia Afrika atau rekam jejak masa lalu di sepanjang Jalan Asia Afrika. Terkait dengan hal tersebut juga, Jalan Asia Afrika ditetapkan menjadi salah satu ikon kawasan wisata sejarah, budaya dan hiburan dengan adanya museum KAA dan kegiatan festival atau dengan adanya *cosplay* dan aktivitas swafoto di spot – spot ruang kota yang menarik. Suasana merupakan perpaduan antara objek fisik, ragam aktivitas dan *ambiance* suatu ruang/kawasan secara khas dipersepsikan oleh pengamat melalui keberadaan mereka dalam ruang tersebut. Secara spesifik *ambiance* ruang juga dirasakan oleh sistem sensori pengamat melalui kinestetik, penglihatan dan sentuhan (Tuan, 1977; Pallasmaa, 2005) dan dinyatakan melalui pengalaman ketika mereka berjalan, melihat dan menyentuh objek. Sekumpulan objek informasi tersebut diproses menjadi memori primer dan memori sekunder (James dalam Solso, 2002). Objek atau kesan yang dipilih dalam proses kognisi menjadi memori sekunder yang melekat dalam otak dan disimpan secara permanen menjadi mental map. Kondisi tersebut dianggap menjadi sebagian pengalaman yang bisa dipanggil kembali ketika diperlukan dalam proses *wayfinding*. Pemilihan elemen *wayfinding* bisa saja tidak sama bagi setiap orang, tergantung pada proses kognisi yang didalamnya adalah bagian dari pengalaman dan bagaimana individu menyimpan, memilih dan mengingat informasi lingkungan atau memori yang dimiliki sebagai akibat kontak langsung individu terhadap lingkungannya (Passini dalam Octaviana, 2016). Sebagai contoh, berdasarkan wawancara yang dilakukan, pertimbangan pemilihan objek berdasarkan kemiripan objek yang pernah dilihat di kota asal, kenangan masa lalu, atau citra yang khas dihadirkan dan dipersepsikan oleh pengamat. Pengelompokan kasual berdasarkan faktor kemiripan juga dinyatakan sebagai bagian dari sistem kognisi (Tarsidi dalam Octaviana, 2016).

Konsep Walkability Space

Kota dinilai *walkable* jika memiliki parameter seperti saling terhubung (*traversable, connected*), efisien, secara fisik menarik dan aman (*natural surveillance*, lokasi tujuan menarik, nyaman (*convenient* dan *comfortable*), berkualitas baik, bebas hambatan dan kualitas jalur pedestrian yang berfungsi sebagai penghubung antara manusia dan lingkungan (*convivial*) (Crum dalam Octaviana, 2016; Forsyth, 2015). Jika merujuk pada kajian elemen *wayfinding*

dalam studi preseden, Jalan Asia Afrika memiliki daya tarik bagi wisatawan. Jalan ini juga secara fisik terhubung dan dapat diakses secara mudah (*connected* dan *traversable*) oleh jalur trotoar yang cukup lebar dilengkapi dengan *street furniture* yang mendukung aktivitas wisatawan, seperti lampu jalan, bangku taman, tempat sampah, walaupun menurut beberapa subjek dinilai masih belum mencukupi. Kondisi keamanan dan kenyamanan di jalur trotoar Asia Afrika juga dinilai masih memenuhi karena jalur trotoarnya yang cukup lebar walau dalam keadaan relatif sepi, laju kendaraan cukup kencang. Pada jam sibuk umumnya hari libur atau sore hari umumnya laju kendaraan lambat hingga maksimal 30 km/jam karena relatif lebih macet pada jam pulang kantor, tetapi dalam kondisi seperti ini, sebagian pengguna kendaraan masih bisa menikmati suasana ruang kota.

Berdasarkan pemetaan, kegiatan yang dilakukan pengunjung di jalan Asia Afrika adalah berfoto, berbincang, berjalan – jalan sore, bersantai, duduk – duduk sambil melihat aktivitas orang lain, *ngopi*, mencari inspirasi dan lain – lain, seperti dinyatakan Gehl (2011), bahwa *activity as attraction* pengunjung yang terjadi di sepanjang jalan menarik orang lain untuk berpartisipasi di ruang tersebut. Pemanfaatan ruang oleh masyarakat pada kenyataannya dapat berkembang melebihi tujuan perencanaan ruang semula dan berdampak pada salah satunya privatisasi ruang publik, seperti misalnya ruang trotoar yang digunakan sebagai ruang PKL.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil wawancara subjek penelitian, dapat disimpulkan bahwa ada beberapa alasan pemilihan elemen *wayfinding* yaitu : (1) kognisi yang didasarkan atas kemiripan terhadap objek yang dipersepsikan atau terekam dalam memori; (2) karakter keunikan bentuk dan letak objek yang dapat dipersepsikan secara berbeda untuk setiap orang, tergantung pada bagaimana mereka mengakses ruang tersebut; (3) nilai intrinsik sejarah yang melekat pada benda tersebut sebagai ingatan kolektif dan (4) konsep *walkability* ruang yang menciptakan suasana khas tersendiri dan kenyamanan dan atau kelengkapan ruang yang memadai sebagai dampak dari optimalisasi pemanfaatan suatu ruang, pengalaman sensori pengguna dan alur pergerakan pengamat dalam merasakan pengalaman ruang tersebut.

Beberapa objek yang dijadikan elemen *wayfinding* umumnya adalah objek yang memiliki keunikan bentuk yang dasar pemilihannya ditentukan berdasarkan nilai sejarah, bentuk dan kekhasan yang dimiliki objek tersebut. Proses pemilihan elemen *wayfinding* juga dipengaruhi oleh stimulan terhadap penginderaan pengguna, sehingga salah satu jenis informasi lingkungan yang ditangkap adalah karakter suasana berkaitan dengan memori dan sensori (suasana ramai, nyaman, rekreatif dan lain - lain). Serangkaian informasi dalam konteks desain berdasarkan hasil studi dapat dirumuskan menjadi beberapa kriteria yang dijelaskan sebagai berikut dalam Tabel 2, yaitu :

Tabel 2. Kriteria elemen *wayfinding*

Elemen	Kriteria
Bangunan	<ul style="list-style-type: none"> Bangunan memiliki keunikan bentuk yang didasarkan pada prinsip harmoni selaras baik memiliki bentuk kontras atau mengadopsi elemen atau bentuk yang ada di sekitar Posisi bangunan yang optimal dengan jarak pandang pengamat tergantung kepada konsep pengalaman ruang Konsep bangunan yang ingin ditampilkan kepada pengamat
Kelengkapan an jalan	<ul style="list-style-type: none"> Bentuk elemen kelengkapan jalan dapat bersifat tematik sesuai dengan pesan atau ciri khas yang ingin disampaikan atau dipersepsikan oleh pengamat Posisi elemen kelengkapan jalan tidak mengganggu alur pergerakan manusia Bentuk objek memiliki bentuk representatif dan menarik (memenuhi kaidah estetika) dan mendukung tema suatu kawasan
Kondisi fisik ruang pergerakan	<ul style="list-style-type: none"> Ruang memenuhi standar kenyamanan, keamanan dan keselamatan sesuai jenis aktivitas dan kebutuhan pengguna Ruang aksesibel bagi seluruh pengguna termasuk mereka yang memiliki kebutuhan khusus
Karakter ruang	<ul style="list-style-type: none"> Ruang yang memiliki peluang untuk mengakomodir terjadinya aktivitas lain yang terjadi sebagai dampak pemanfaatan ruang yang optimal Ruang yang didesain atau dirancang dengan mempertimbangkan pengalaman sensori pengguna

Bock, Otmar; Borisova, Steliana. (2022) *Comparison of the Serial Order Strategy and the Associative Cue Strategy for Decision Making in Wayfinding Tasks*. Emerging Research fo Informaing and Use of Wayfinding System. ISSN 2470-9670. Academic Advisory Council for Signage Research and Education (AACRSRE).

Auffrey, Christopher; Mehta, Vikas. (2022). *Emerging Research fo Informaing and Use of Wayfinding Systems*. Interdisciplinary Journal of Signage and Wayfinding. ISSN 2470-9670. Academic Advisory Council for Signage Research and Education (AACRSRE).

Asriyati (2019). *Mengenal Sejarah di Balik Jalan Asia Afrika Bandung*. Diakses di <https://www.goodnewsfromindonesia.id/2019/09/25/mengenal-sejarah-di-balik-jalan-asia-afrika-bandung> pada tanggal 07 Juni 2023.

Dalton, Ruth. C; Holscher, Christoph; Montello, Daniel. R. (2019) *Wayfinding as A Asocial Activity. Hypothesis and Theory Article*. Front Psychol. Environmental Psychology. Volume 10 – 2019. Diakses di <http://doi.org/10.3389/fpsyg.2019.00142>.

Ninda, H, Anjas. Ikaputra. (2020). *Wayfinding dalam Arsitektur*. Sinektika Jurnal Arsitektur vol 17 no.2 Juli 2020. P-ISSN: 1411-8912 e-ISSN :2714-6751. Diakses di <http://journals.ums.ac.id/index.php/sinektika>

Prasetyo, Alif D. (2018). *The Concept of Harmony by Contrast in Architecture on The Development of Purwosari Station Area*. Arsitektura 16 (1) 77. DOI: 10. 20961/arst.v16i1.20020. Diakses pada tanggal 22 Januari 2024 di https://www.researchgate.net/publication/332385685_THE_CONCEPT_OF_HARMONY_BY_CONTRAST_IN_ARCHITECTURE_ON_THE_DEVELOPMENT_OF_PURWOSARI_STATION_AREA.

Symonds, Paul. (2018). *What is Wayfinding*. Diakses di <https://id.video.search.yahoo.com/search/video?fr=mcafee&ei=UTF-8&p=wayfinding&type>

Tanuwidjaja, Gunawan. (2012). *Tinjauan Pustaka Wayfinding dan Sistem Orientasi*. Diakses di <http://www.scribd.com>.

Octaviana, Sally. (2016). *Persepsi Penyandang Low Vision terhadap Ciri Medan di Ruang Terbuka Publik. Kasus : Proses Meruang (Wayfinding) di Kota Bandung*. Institut Teknologi Bandung

Ma, Yan; Kortmann, Tina. (2019). *Wayfinding As A Design Tool*. UNStudio

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terimakasih kami kepada Lembaga Penelitian Uninversitas Langlangbuana yang telah membiayai penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Apelt, Ron; Crawford, John; Hogan, Dennis. (2007). *Wayfinding Deign Guidelines*. ISBN 9780980426298. CRC for Construction Innovation.

Gehl, Jan. (2011). *Life Between Building*. Boston: Allyn and Bacon.

Tuan, Yi Fu. (1977). *Space and Place : The Perspevtive o Eexperience*. University of Minnesota Press. Minnesota London.

Solso, Robert; Maclin, Otto L; Maclin, Kimberly. (2002). *Psikologi Kognitif*. Penenrbt Erlangga.

Pallasmma, Juhani.(2002). *The Eyes of the Skin*. Great Britain: John Wiley & Sons Ltd