DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

ANALISIS ELEMEN PEMBENTUK CITRA RUANG JALAN RAMAH DI KAWASAN BUNDARAN HI

Muhammad Adithya Dhusten Rizky Ajie[1], Panji Kurniawan[2]

[1,2]Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Lampung, Kota Bandar Lampung

Surel: [1]aditya.rizkyajie@email.com; [2]panji.kurniawan@eng.unila.ac.id

Vitruvian Vol 15 No 2 Juli 2025
Diterima: 10 04 2025 | Direvisi: 11 07 2025 | Disetujui: 14 07 2025 | Diterbitkan: 25 07 2025

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi elemen-elemen pembentuk citra ruang publik yang ramah di kawasan Bundaran HI, Jakarta. Kawasan ini merupakan pusat aktivitas perkotaan yang memiliki berbagai elemen fisik, sosial, dan visual yang kompleks, sehingga penting untuk mengevaluasi kualitas ruang publiknya. Dengan menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif dan studi kasus, penelitian ini menganalisis elemen citra kota berdasarkan teori Kevin Lynch (1960) yang mencakup path, edge, node, district, dan landmark. Selain itu, elemen ruang publik ramah juga dikaji berdasarkan empat kategori dari Shaftoe (2008): fisik, geografis, manajerial, dan psikologis. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi langsung, dokumentasi visual, dan studi literatur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Bundaran HI telah memenuhi sebagian besar elemen pembentuk citra kota dan ruang publik ramah, terutama dari aspek imageability dan konektivitas transportasi. Namun, beberapa aspek seperti kenyamanan mikroklimatik, persebaran tempat duduk, dan keberagaman aktivitas masih perlu ditingkatkan untuk menciptakan ruang publik yang lebih inklusif dan berkesan.

Kata Kunci: ruang publik ramah; citra kota; bundaran HI; Kevin Lynch; Shaftoe.

ABSTRACT

This study aims to identify the elements forming a friendly public space image in the Bundaran HI area of Jakarta. As a central node of urban activity, this area contains complex physical, social, and visual elements, making the evaluation of its public space quality essential. Using a descriptive qualitative approach and case study method, the research analyzes the city image elements based on Kevin Lynch's theory (1960), which includes paths, edges, nodes, districts, and landmarks. Additionally, the study examines the characteristics of friendly public space based on Shaftoe's (2008) four categories: physical, geographical, managerial, and psychological. Data were collected through direct observation, visual documentation, and literature review. The results show that Bundaran HI meets most of the imageability and friendliness indicators, particularly in terms of visual clarity and transport connectivity. However, improvements are needed in aspects such as microclimatic comfort, seating distribution, and activity diversity to foster a more inclusive and memorable public space.

Keywords: *friendly public space; city image; bundaran HI; Kevin Lynch; Shaftoe*

PENDAHULUAN

Kawasan Bundaran Hotel Indonesia (HI) merupakan salah satu pusat ekonomi dan sosial utama di Jakarta yang juga berfungsi sebagai landmark ikonik dan ruang publik dinamis. Kawasan ini tidak hanya menjadi simpul transportasi penting, tetapi juga menjadi ruang interaksi sosial, rekreasi, dan mobilitas masyarakat urban. Seiring meningkatnya intensitas aktivitas di wilayah tersebut, kualitas penataan ruang publik, khususnya ruang jalan, menjadi aspek krusial dalam menunjang kenyamanan, keterhubungan, dan aksesibilitas penggunanya.

Dalam konteks perancangan kota, ruang jalan memiliki peran ganda: sebagai jalur sirkulasi dan sebagai ruang sosial yang mampu memfasilitasi interaksi antarindividu serta membentuk pengalaman spasial. Konsep permeabilitas dan imageabilitas sebagaimana dikemukakan oleh Lynch

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

(1960) menjadi indikator utama dalam menilai sejauh mana ruang dapat diakses dan dikenali oleh masyarakat. Sementara itu, enclosure berperan dalam memperjelas struktur ruang dan menciptakan identitas serta keteraturan visual (Lynch, 1960; Kurniawan, 2024).

Elemen-elemen pembentuk citra kota, seperti *path*, *edge*, *district*, *node*, dan *landmark*, menjadi alat navigasi mental yang membantu pengguna memahami dan mengingat suatu kawasan (Paramitasari et al., 2018). Di sisi lain, permeabilitas berhubungan dengan sejauh mana ruang mendukung pergerakan bebas dan efisien, baik dengan berjalan kaki maupun berkendara (Hermawan et al., 2021; Aqli et al., 2019; Fajar & Purwantiasning, 2021).

Untuk memperkuat kualitas pengalaman spasial, diperlukan pula struktur fisik yang tertata, yakni enclosure—yang terdiri dari elemen *hardscape* seperti dinding, trotoar, pagar, dan *softscape* seperti vegetasi dan elemen alami (Handayani, 2009; Basuki, 2015). Enclosure yang dirancang dengan baik mampu meningkatkan kenyamanan visual, rasa aman, dan kejelasan orientasi dalam ruang kota (Wahyuni & Qomarun, 2013; Cahyo Nugroho, 2010).

Dalam ranah teori kontemporer, Shaftoe (2008) dalam *Convivial Urban Space* memperkenalkan empat kategori untuk menilai keramahtamahan ruang publik, yaitu aspek fisik, geografis, manajerial, dan psikologis. Pendekatan ini menekankan bahwa kualitas ruang tidak hanya dilihat dari bentuk atau fungsi, tetapi juga dari pengalaman emosional dan sosial yang dihadirkan ruang tersebut kepada pengguna.

METODOLOGI

Metodologi berisi metodologi pengumpulan data, metodologi pengolahan data, serta metodologi analisis data. Bagian ini juga menjelaskan terkait objek studi, variabel penelitian, instrument penelitian serta lokasi penelitian. Pada penelitian penulis menggunakan penelitian kualitatif. Menurut Departemen Pendidikan Sejarah UPI (2014). Metode penelitian kualitatif adalah pendekatan yang hasil penelitiannya tidak diperoleh melalui metode statistik atau metode perhitungan lainnya, metode ini memberikan hasil yang diperoleh dari data yang dikumpulkan dari berbagai sarana. Pada umumnya penelitian kualitatif bersifat deskriptif dan analitis.

Studi Literatur sebagai alat dalam mengumpulkan data yang dapat digunakan sebagai teori dalam mengidentifikasi masalah yang diteliti dan dapat dijadikan sebagai pembahasan temuan peneliti hasil kajian literatur dapat digunakan sebagai masukan dan dasar untuk menjelaskan dan merinci topik yang dipelajari, termasuk memberikan latar belakang informasi mengapa topik tersebut penting untuk diteliti

Terdapat dua jenis kegiatan yang dilakukan pada saat observasi yaitu aktivitas primer dan sekunder yang harus diamati dalam mengobservasi kegiatan ruang publik. Pertama adalah aktivitas primer yang menjadi fokus utama dalam suatu kegiatan, sedangkan aktivitas sekunder adalah akivitas yang dilakukan bersamaan dengan atau sambil melakukan aktivitas primer, misalnnya saat subjek berjalan dengan peliharaanya sambil berinteraksi dengan partnernya.

Kegiatan sekunder meninjau beberapa teori dalam melakukan identifikasi pada ruang jalan kawasan Bundaran HI. Berdasarkan (Lynch, 1960), yang dikemukakan oleh Kevin Lynch Terdapat 5 (lima) elemen utama pembentuk citra kota yaitu:

1. *Path* (Jalur): Jalur adalah elemen kota yang paling mendasar dan sering digunakan oleh orang-orang untuk bergerak.
2. *Edge* (Batas): Edge merujuk pada batas-batas yang memisahkan ruang, baik yang nyata maupun yang imajinasi, seperti sungai, tembok, rel kereta, atau batas alam lainnya.
3. *District* (Distrik): Distrik adalah kawasan atau kawasan dalam kota yang memiliki karakteristik tertentu yang membedakannya dari kawasan lainnya.
4. *Node* (Titik Fokus): Node adalah tempat yang penting atau titik-titik persimpangan yang menjadi pusat perhatian atau orientasi bagi orang-orang di kota.
5. *Landmark* (Penanda Tanah): Landmark adalah objek yang mudah dikenal dan dapat digunakan untuk orientasi.

Dalam konteks permeabilty ruang publik didefinisikan sebagai ruang-ruang yang dirancang untuk digunakan oleh masyarakat umum, baik untuk keperluan sosial, budaya, maupun rekreasi. Shirvani Hamid. *Urban Design: The Architecture of Towns and Cities* (1985). terdapat elemen-elemen yang meliputi tata guna lahan (*land use*), bentuk dan massa bangunan (*building formand massing*), sirkulasi dan parkir (*sirculation and parking*), ruang terbuka (*open space*), jalur pedestrian *(pedestrian*

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

way), aktivitas pendukung (*activity support*), rambu-rambu (*signage*) dan preservasi (*preservation*).

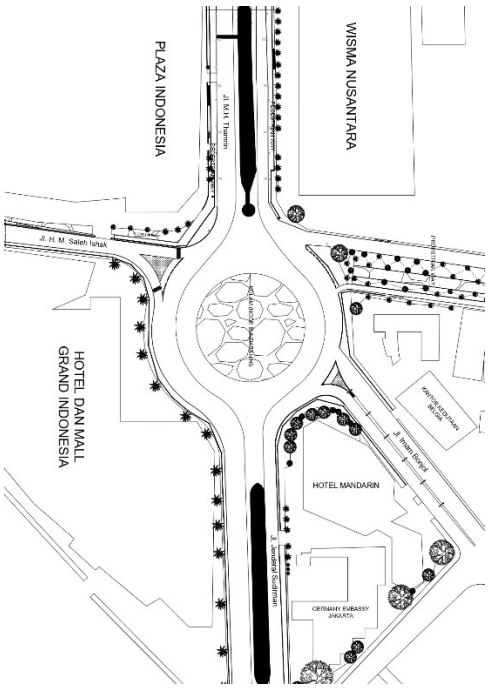
Enclosure sebagai elemen ruang dalam kota mengatur batas visual penggunanya berdasarkan elemen softscape dan *hardscape* sebagai indikatornya Dapat diakatakan bahwa *hard scape* merupakan unsur material buatan atau elemen diluar vegetasi, seperti benda-benda pembentuk taman. Adapun fungsi tanaman sebagai berikut:

1. *Visual Control* (Kontrol Pandangan): membatasi ruang, membentuk Kesan privasi.
2. *Physical Barriers* (Pembatas Fisik): sebagai batasan dalam bergerak.
3. *Climate Control* (Pengendali Iklim): pengendalian iklim untuk memberi kenyamanan termal ruang jalan
4. *Erosion Control* (Pencegah Erosi): mempertahankan lingkungan keberlanjutan bagi ruang
5. *Wildlife Habitats* (Habitat Hewan): Sebagai sumber makanan dan tempat berlindung guna mendukung kelestarian hewan.
6. *Aesthtic Values* (Nilai Estetis): Meningkatkan kualitas lingkungan.

Faktor-faktor tersebut menghasilkan pembahasan yang menyimpulkan kualitas ruang jalan yang ramah menurut teori *Convivial Urban Space* (Shaftoe, 2008). Shaftoe (2008). Dalam *Convival Urban Spaces*, mengatakan terdapat elemen elemen yang dianggap penting yang sering kali muncul pada ruang publik yang ramah ia mengategorikan menjadi 4 kategori utama yaitu *physical* (tentang desain dan masalah praktis), *geographical, managerial, psychological* (bagaimana ruang publik mempengaruhi pikiran dan perasaan). Tetapi, satu elemen dapat muncul lebih dari satu kategori. Kategori dan elemen tersebut adalah:

1. *Physical. Plent of sitting place, Goodquality dan robust*. *Adatable*. *Asymmetrical. variety* dan intriguing details, *considered and appropriate horizontal surfaces treatments, size*
2. *Geographical. Location and neighborhood type, cluster, sequences and strings or spaces. relation to transport.*
3. *Managerial. Diversity of use, Promotion of relaxed*. *Well maintained and clean*. *Adequately lit*.
4. *Psychologi. Human scale, Individuals and uniqueness, feeling of safety, comfortable microclimate, visually satisfactory, acoustically pleasant, no bad smells, opportunities to eat and drink.*

Jadi ada 4 (empat) kategori serta juga elemen yang bisa dijadikan bahan pertimbangan dalam meningkatkan kualitas ruang terbuka publik yang nyaman, jadi kategori serta elemen tersebut tidak dapat dengan pasti menentukan kualitas ruang publik, akan tetapi semakin banyak kategori dan elemen yang disediakan diruang publik semakin baik dan ramah menurut pengamatan Shaftoe (2008, p.139-141).



Gambar 1. Denah Kawasan Bundaran HI
Sumber: Penulis, 2025

Bundaran HI berlokasi di Jakarta Pusat, DKE Jakarta, Sebagai simpul kota, tak heran jika Bundaran HI sebagai pusat aktivitas kegiatan masyarakat kota dengan berbagai macam aktivitas seperti, rekreasi, berkerja, belanja dan sebagainya, dengan berbagai macam latar belakang aktivitas masyarakatnya, tak heran jika Bundaran HI memiliki banyak ruang jalan yang memfasilitasi berbagai kegiatan untuk kebutuhan penggunanya, mulai dari mereka yang butuh rekreasi atau hanya sekedar mencari distraksi dari lelahnya berkerja di pusat kota.

Ruang jalan yang menjadi lokasi pengamatan dalam penelitian ini adalah *pedestrian ways* Jl. M. H. Thamrin, Jl. H. M.

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Vitruvian Jurnal Arsitektur, Bangunan, & Lingkungan | Vol.15 No.2 Juli 2025 : 199-212

Saleh Ishak dan Jl. Jendral Sudirman yang terletak di Jakarta Pusat, ruang publik Halte Transjakarta Bundaran HI dipilih sebagai lokasi pengamatan karena merupakan ruang publik yang disediakan oleh pemerintah dan bukan merupakan *pseudo-public space*, sehingga orientasinya untuk memenuhi kebutuhan pengguna dan bukan untuk menarik keuntungan sebagai mana definisi dari *pseudo-public space,* dan juga Halte TransJakarta menjadi ikon baru ruang publik di Jakarta Pusat, dengan perawatan serta pengawasan sehingga pengguna lebih nyaman dan leluasa dalam berkegiatan di ruang publik tersebut.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Identifikasi Permeability

1.1. Land Use

Penggunaan lahan disekitar Bundaran HI terdapat penggunaan lahan yang beragam seperti komersial dan perkantoran, pusat perbelanjaan, dan juga hotel. Ruang jalan Kawasan Bundaran HI cukup memfasilitasi aksesibilitas menuju lahan-lahan tersebut, Kebergaman fungsi bangun disekitar lokasi mempengaruhi kebutuhan sirkulasi pada setiap ruang jalan disekitar kawasan, sesuai standar yang berlaku di Indonesia berdasarkan rumaja (ruang manfaat jalan)

1.2. Lebar Jalur

lebar jalur dikawasan Bundaran HI cukup beragam, hal ini dikarenakan kondisi lingkungan dan ketersedian ruang jalan.

Tabel 1. Lebar Jalur

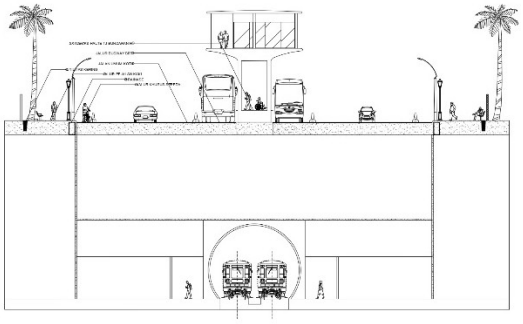
Nama Jalan	Lebar Jalur Umum	Lebar *Pedestrian way*
Jl. M. H. Thamrin	15.2 meter	5.2 meter
Jl. H. M. Saleh Ishak	5.75 meter	3 - 1.5 meter
Jl. Jendral Sudirman	15.2 meter	5.2meter
Jl. Suttan Syahrir	5 meter	1meter

Sumber: Penulis, 2025

Seperti data pada table 1. Bahwa tidak semua ruang jalan memiliki ukuran yang sama pada lebar jalurnya, pada Jl. H. M. Ishak memiliki ukuran yang variatif, pada lokasi ini merupakan kawasan pusat perbelanjaan *Mall grand* Indonesia dan *plaza* Indonesia eksisting pada area ini terdapat sebuah drainase premier dengan ukuran ±5meter pada sisi banguna *plaza* Indonesia.

Hal serupa juga terjadi pada Jl. Sultan Syahrir kondisi ruang jalan lebih kecil dari jalan lainnya ini disebabkan karena adanya drainase premier ditengah eksisting dan juga itensitas kendaraan yang cenderung rendah karena merupakan jalan lokal.

1.3. Jalur Sirkulasi



Gambar 2. Potongan Rumaja M. H. Thamrin
Sumber: Penulis, 2025.

Dalam perancangan ruang kota, lebar jalur tidak hanya berfungsi sebagai tempat bergerak, tetapi juga mengakomodasi zona-zona tertentu seperti trotoar, jalur sepeda, serta akses kendaraan darurat. Integrasi elemen-elemen ini menciptakan sistem sirkulasi yang lebih responsif terhadap kebutuhan pengguna. Seperti yang sudah dibahas jalur pada Kawasa Bundaran HI cukup beragam, terdapat 3 jenis jalur yang ada di kawasan tersebut, dengan fungsinya yang berbeda beda.

Jalur utama dengan lebar jalan ±10meter merupakan jalan utama untuk kendaraan peibadi (roda dua dan roda empat) dengan batas kecepatan 60km/jam, selain itu tersedia jalur khusus transportasi umum busway Transjakarta yang melayani rute Blok M – Monas dengan lebar jalan 3.5meter, Adapun transportasi lainnya adalah MRT (*Mass Rapid Test)* akan tetapi tidak mengganggu jalur utama pada kawasan karena menggunakan jalur bawah tanah.

2. Identifikasi Imageability

2.1. Elemen *Path*

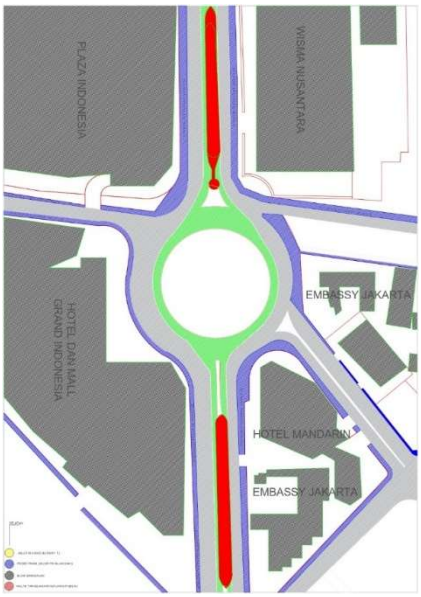
Elemen *path* merupakan rute atau jalur yang dilalui pengguna di kawasan dan juga sebagi jalur dimana pengamat bergerak. *Path* merupakan penghubung wilayah satu dengan lainnya dapat berupa jalan raya, trotoar, jalur transit, kanal, jalur kereta api. Bagi manusia sebagai penggunanya path merupakan penggerak kawasan dan juga elemen yang dapat dirasakan langsung oleh manusia Ketika berjalan didalam kawasan.

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

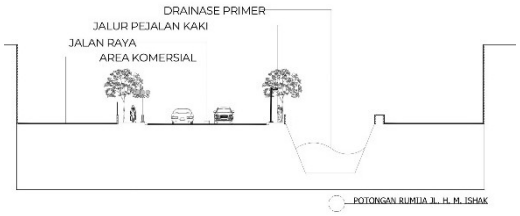
p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

Path pada Kawasan Bundaran HI berupa jalur pejalan kaki, jalur transit, dan jalan raya, bangunan disisi kana dan kiri jalur pejalan kaki merupakan batas dalam jalur pejalan kaki, dan jalan raya adalah batasan luar jalur. Selain itu terdapat juga jalur transit yang berada ditengah-tengah ruang jalan Kawasan Bundaran HI yang berbatasan langsung dengan jalan raya disekitar lokasi transit.



Gambar 3. Denah
Sumber: Penulis, 2025.

Seperti yang telah dilampirkan dalam gambar 3. dimana kondisi jalur pejalan kaki berwarna biru, Kawasan Bundaran HI beberapa jalur pejalan kaki memiliki jalur yang tidak terhubung langsung, seperti pada *Mall Plaza* Indonesia dan *Grand* Indonesia yang dipisahkan dengan jalan raya, dan difasilitasi *zebra cross* sebagai penghubung bagi pejalan kaki.



Gambar 4. Potonan Jl. M. Ishak
Sumber: Penulis, 2025.

Pada lokasi ini juga terdapat jalur drainase primer yang berada dijalur pejalan kaki Jl. H. M. Ishak, kanal tersebt berbatas langsung kedalam memberi jarak antara bangunan dan jalur pejalan kaki dengan lebar kanal ±5meter hal tersebut mengakibatkan menyempitnya ruang jalan pada lokasi.

2.2. Elemen *Edges*

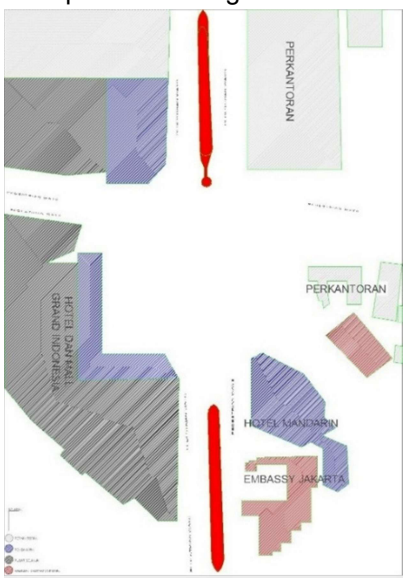
Edges adalah batas atau tepian yang membatasi dua wilayah area, pada Kawasan Bundaran HI tidak memiliki batas dalam bentuk, akan tetapi kawasannya dibatasi oleh budaya dan sosial yang berbeda.

Pada Kawasan Bundaran HI elemen *edge* yang merupkan batasan kawasan dengan kawasan lainnya tidak terlihat, namu dapat dirasakan dengan perbedaan fungsi lahan disekitar, pada Kawasan Bundaran HI fungsi bangunananya sebagai bangunan komersial, sedangkan lewat dari 100meter menuju arah monas dominasi bangunan pemerintahan seperti BAWASLU, Istana Negara, dan monas merubah kondisi sosial kawasan.

Elemen *edge* yang biasanya berupa, kanal, rel kereta api, gerbang tol dan laim-lain, pada Kawasan Bundaran HI edges berupa lingkungan sosial yang berbeda, menurut penulis hal tersebut sebab dari keberadan Kawasan Bundaran HI ang berada di pusat kota dan merupakan jalan utama dan penghubung daerah disekitarnya.

2.3. Elemen *District*

District merupakan kawasan yang ada disuatu kota. Bedasarkan fungsinya, Kawasan Bundaran HI memiliki 4 Jenis kawasan yaitu kawasan perkantoran, kawasan pusat perbelanjaan, kawasan penginapan, dan kawasan *ekstrateritorial* yang merupakan Gedung kedutaan.



Gambar 5. zonasi Distrik
Sumber: Penulis, 2025.

Gambar 5. merupakan denah *cluster* bangunan pada Kawasan Bundaran HI, jarak

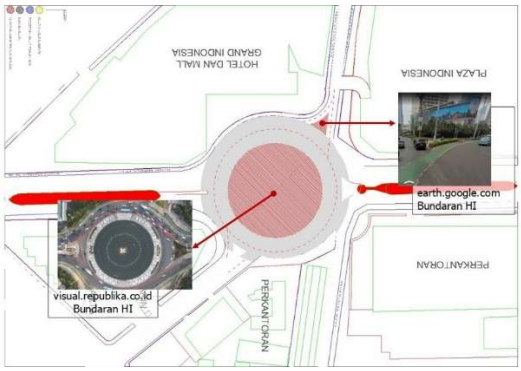
DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Vitruvian Jurnal Arsitektur, Bangunan, & Lingkungan | Vol.15 No.2 Juli 2025 : 199-212

terdekat dari ruang publik Halte TransJakarta Bundaran HI adalah area bangunan dengan fungsi penginapan yaitu Grand Hyatt dan Hotel Kempinski, Pada sisi timur kawasan. Adapun sisi sebaliknya, dibarat Kawasan Bundaran HI merupakan area bangunan dengan fungsi Perkantoran mulai dari kantor sewa Wisma Nusantara sampai kantor *ekstrateritorial* yang merupakan kantor Duta Besar Belgia dan Jerman.

2.4. Elemen *Node*

Node merupakan Simpul jalur sirkulasi fungsi dari *node* sebagai penekanan untuk meningkatkan orientasi terhadap jalur perkotaan. Kawasan Bundaran HI memiliki Beberapa simpul jalur dalam bentuk melingkar serta juga sebuah simpangan dengan simpul berbentuk segitiga jalur.

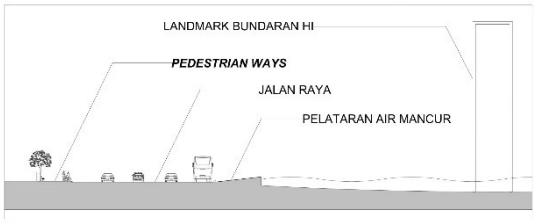


Gambar 6. zonasi Node
Sumber: Penulis, 2025.

Titik simpul utama pada Bundaran HI itu sendiri yang merupakan simpul jalan yang memepertemukan 4 ruas jalan, Jl. M.H. Thamrin dari arah Selatan Jl. Jendral Soedirman di sisi Utara *node,* dan juga ruas jalan dari arah Barat Laut Jl. Imam Bonjol Timur Jl. H. M. Saleh Ishak, dari keempat jalan tersebut Jl. Imam Bonjol dan Jl. H. M. Saleh Ishak Tidak saling simetris (lurus sama rata) akibatnya membentuk simpang jalan sebagai *node* untuk mempermudah pengguna kendaraan melakukan transisi jalur.

2.5. Elemen *Landmark*

Landmark merupakan sebuah objek yang mudah dikenali baik alami maupun buatan. Pada Kawasan Bundaran HI, objek vital yang menjadi landmark merupakan sebuah patung yang berada diatas pondasi tiang setinggi 10meter, Patung ini menjadi ikon Bundaran HI yang paling mencolok.



Gambar 6. zonasi Node
Sumber: Penulis, 2025

Selain patung selamat datang. Kawasan Bundaran HI juga meiliki landmark baru yang merupakan halte sekaligus ruang publik yaitu *Skydeck platform* Halte Transjakarta Bundaran HI. Hal tersebut didukung dengan ciri ciri landmark yang menempel pada halte tersebut, dengan bentuk yang unik dan tegas dalam menyampaikan fungsinya, lalu Hlate Transjakarta Bundaran HI menggambakan identitas tempat seperti desainnya yang modern dan ikonik dibuktikan dengan desain yang futuristik serta fasilitas modern, juga menggambarkan kemajuan transportasi publik di DKE Jakarta.

3. Identifikasi Enclosure

3.1. *Hardscape*

Pada kawasan Bundaran HI elemen *hard scape* tersedia pada ruang jalan, berikut unsur *enclosure* pada Ruang Publik Kawasan Bundaran HI:

3.1.1. Lantai (*Floor)*

Pada ruang publik yang tersedia di Kawasan Bundaran HI ber*variatif*, penggunaan granit beton berpola digunakan di ruang publik terbuka yang merupaka *pedestrian way,* granit dipilih karena tekturnya yang tidak mudah berlumut dan juga daya tahannya kuat terhadap iklim ruang terbuka. Selain itu penggunaan *paving guide atau taktil* juga digunakan disekitar kawasan ruang jalan khususnya pejalan kaki, penggunaannya dibutuhkan untuk memfasilitasi penyandang disabilitas *tunanetra*.

3.1.2. Atap (*Roof)*

atap pada ruang dapat diartikan sebagai bidang horizontal yang menutup bidang atas pada ruang dengan maksud memberikan perlindungan bagi ruang. Atap dalam konteks ruang jalan Kawasan Bundaran HI atap dianalogikan sebagai tumbuhan atau pohon yang dapat melindungi pengunjung dari sinar matahari dan juga meningkatkan kualitas udara menjadi lebih baik. Vegetasi pada ruang jalan Kawasan Bundaran HI cukup baik, setiap ruang jalan terdapat ruang hijau yang cukup untuk melindungi pengguna,

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

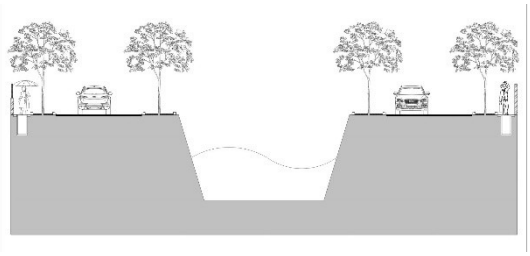
dengan beragam jenis pohon seperti pohon palem, kelapa, kencana dan lainnya.

Tabel 2. Jarak Pohon

Nama Jalan	Jarak antar Pohon	Jenis Pohon
Jl. M. H. Thamrin	3-20 meter	Pohon Kelapa, Pisang Kipas. Pucuk merah.
Jl. H. M. Saleh Ishak	3-7meter	Pohon Kencana, Tanaman hias lainnya.
Jl. Jendral Sudirman	6-30meter	Pohon Kelapa, sawo kecik, palem.
Jl. Sutan Syahrir	4-10 Meter	Pohon Kencana Tanjung, Pohon sawo kecik.

Sumber: Penulis, 2025

Berdasarkan Hasil identifikasi pada lokasi pengamatan, bahwa ruang jalan dengan vegetasi sebagi atap dan melindungi penggunanya dari sinar matahri secara maksimal berada pada Jl. Sutan Syahrir.

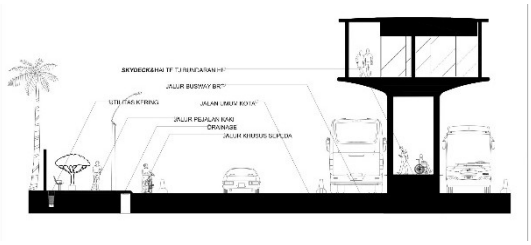


Gambar 7. Ruang Jl. Sultan Syahrir
Sumber: Penulis, 2025.

Seperti ilutrasi yang ditampilkan (Gambar.7) bahwa pada Jl. Sutan Syahrir kondisi ruang jalannya diisi vegetasi tumbuhan besar pada sisi kanan dan kiri, pohon sebagai unsur atap dalam ruang jalan pada jalan tersebut cukup baik dan memberi keyamanan termal yang cukup untuk pengguna ruang jalan.

3.1.3. *Furniture edges*

Dalam arti *edges* adalah sebuah bidang yang memberi batas pada ruang jalan. Kawasan Bundaran HI sebagai lokasi tentunya memiliki kondisi lansekap yang berbeda-beda setiap ruang jalannya.

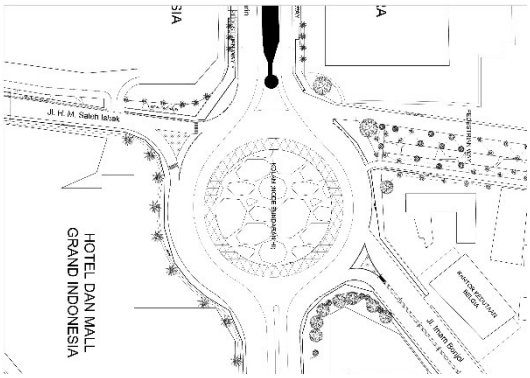


Gambar 8. Ruang Jalan
Sumber: Penulis, 2025.

Pada *pedestrian way* Kawasan Bundaran HI tanaman sebagai pagar membatasi ruang tanpa memberi kesan buruk pada aktivitas sekitarnya. Sebagian ruang jalan di sekitar kawasan dibatasi dengan pagar yang dihiasi tanaman gantung dan juga tanaman hias, seperti pucuk merah, merak, dan bugenvil.

Pada ruang jalan di Jl.M. H. Thamrin hingga Jl.H. M. Ishak *pedestrian ways* walaupun pada ruang jalan ini berbatasan langsung dengan pagar plaza Indonesia mall aksen tanaman gantung dan juga hias pada pagar pembatas cukup memberi kesan baik bagi pengguna ruang jalan maupun plaza mall, dengan vegetasi privasi pada mall tetap terjaga dan kesan asri bagi ruang jalan.

3.1.4. *Furniture Lansekap*



Gambar 9. Ruang Jalan
Sumber: Penulis, 2025.

Hardscape sangat penting bagi keindahan lansekap baik secara fungsional maupun *aesthetic,* fungsi *hardscape* dalam lansekap yaitu Kenyamanan Ruang Jalan *Hardscape* menciptakan area yang lebih nyaman bagi ruang jalan dan aktivitas sosial, ruang jalan di Kawasan Bundaran HI terdapat beberapa *space* atau lokasi diman pengguna ruang jalan bisa duduk dengan nyaman dan juga terfasilitasi, dan juga penerangan saat malam hari cukup terang dan ruang jalan ramai oleh pengguna.

Tidak hanya unsur fungsional, estetika dan karakter ruang jalan di Kawasan Bundaran HI seperti ruang jalan yang ramah bagi epnyandang disabilitas dengan tersedianya paving guide, dan juga lantai berpola dengan material paving, menambah kenyamanan dan estetika ruang jalaan pada kawasan ini, akan tetapi kondisi ini tidak merata diseluruh ruang jalan pada kawasan, seperti ruang jalan Jl. Sutan Syahrir, ruang ini

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Vitruvian Jurnal Arsitektur, Bangunan, & Lingkungan | Vol.15 No.2 Juli 2025 : 199-212

tidak menggunakan paving berpola dan juga tidak tersedia paving *guide* untuk penyandangang disabilitias. Lampu taman pada setiap ruang jalan juga tersedia dengan berbagai model lampu dan tidak monoton. Juga terdapat kolam pada landmark bundaran HI.

3.2. *Softscape*

Softscape adalah elemen hidup dalam desain lanskap yang meliputi berbagai jenis tanaman, dari pohon, semak, rumput, hingga tanaman berbunga. Softscape berfungsi untuk menyeimbangkan hardscape, menciptakan suasana yang lebih alami, sejuk, dan estetis dalam suatu ruang luar.

Kebutuhan-kebutuhan tersebut sudah tersedia pada ruang jalan Kawasan Bundaran HI seperti pohon trembesi, tanjung, mahoni dan kelapa. yang tumbuh disisi dalam ruang jalan, dengan jarak tanaman 6-10 meter, juga terdapat semak rumput pada batas luar ruang jalan yaitu tanaman hias bakung lele. Dan masih banyak tanaman lainnya.

4. Identifikasi Kenyamanan Ruang Jalan Menggunakan Teori *Convival Urban Spaces*

4.1. *Proximity off Traffic*

Ruang jalan Bundaran HI dikelilingi oleh 4 jalur umum, yaitu jalan yang mengarah ke Monas Juga menuju sebaliknya ke arah Blok M Kota, serta, Jl. H. M. Ishak dan Jl. Imam Bonjol. Pada kawasan juga dilewati jalur transportasi umum *Busway dan MRT (Mass Rapid Transit)* dengan tersedianya transportasi umum, dapat meningkatkan kunjungan dan aktivitas diruang tersebut, dengan begitu ruang jalan selain aksesbilitas juga sebagai wadah aktivitas serta interaksi sosial dapat terwujud.

Tumbuhan juga tersedia pada ruang jalan sekitar Kawasan Bundaran HI, fungsi vegetasi sendiri dapat mengurangi polusi udara sehingga udara menjadi lebih sehat, serta juga mampu meredam suara, terhindar kebisingan yang dapat menimbulkan gangguan terhadap interaksi sosial pada ruang jalan Kawasan Bundaran HI Hal tersebut dibuktikan dengan pengamatan langsung oleh penulis dengan cara menghitung itensitas kebisingan dengan aplikasi *disablemeter.*

Tabel 3. Tingkat Kebisingan

Ruang Jalan	(min) dB	(maks) dB
Jl. M. H. Thamrin	52 dB	60 dB
Jl. H. M. Ishak	48 dB	59 dB
Jl. Jendral Sudirman	48 dB	68 dB
Jl. Sutan Syahrir	28 dB	46 dB

Sumber: Penulis, 2025

Tabel tersebut membuktikan bahwa tingkat kebisingan pada ruang publik Halte Transjakarta Bundaran HI cenderung sedang, menurut kategori itensitas kebisingan (Indonesiakompeten.com, 2022) Yang mengkategorikan kebisingan menjadi 5 (lima) Kategori yaitu:

Tabel 3. Tingkat Kebisingan

Tingkat Kebisingan	Kategori Kebisingan
0 – 20 dB	Sangat Tenang
21- 24 dB	Tenang
41- 60 dB	Sedang
61 – 68 dB	Ramai
81 – 100 dB	Sangat Hiruk

Sumber: Penulis, 2025

Dengan tingkat kebisingan terbesar pada Jl. M. H. Thamrin Hal tersebut bisa terjadi dikarenakan pada ruang jalan tersebut merupakan jalan utama dan juga aktivitas transportasi umum, dan merupakan ruang jalan dengan tingkat aktivitasnya tinggi. Dan merupakan pertemuan sosial dari berbagai aktivitas, mulai dari para pegawai kerja, pengguna transportasi umum, rekreasi dan juga mereka yang setelah melakukan kegiatan berbelanja.

4.2. *Provision off Green Infrastructure*

Bedasarkan letaknya yang berada di Jalan Utama, ruang jalan Bundaran HI tidak memiliki banyak lokasi yang bisa dijadikan area hijau dalam skala yang besar seperti taman kota, Green Architecture pada ruang jalan di Bundaran HI bertujuan untuk menciptakan lingkungan yang lebih berkelanjutan, nyaman, dan estetis. Penerapannya meliputi berbagai aspek, mulai dari penggunaan vegetasi hingga material ramah lingkungan. Pohon sebagai peneduh trotoar pada median jalan, penerapan ini bertujuan untuk Mengurangi suhu lingkungan dan efek *Urban Heat Island* (UHI).

Vegetasi bertujuan Menyerap polutan udara dari kendaraan bermotor. Merealisasikan dinding hijau sebagai batas buatan yang alami dan meningkatkan kualitas udara. Selain penghijauan material dan bahan yang tersedia pada ruang jalan mendukung lingkungan berkelanjutan. Penggunaan paving block permeable misalnya pada jalur pejaln kaki, agar air hujan meresap ketanah dan mengurangi genangan air, dengan maksud mengurangi beban

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

drainase dan mencegah banjir. *Street furniture* pada Kawasan Bundaran HI menggunakan material daur ulang atau bahan alami seperti kayu.

Pengelolaan air pada ruang jalan Bundaran HI juga didukung dengan konsep *rain garden dan bioswale,* keduanya merupakan solusi dalam mengatasi area resapan air dengan vegetasi yang mampu menyerap air hujan, biasanya ditempatkan pada area luar ruang jalan trotoar, konsep ini mempermudah dalam mengelola air dan membuat ruang jalan lebih fungsional tida bergantung pada drainase seperti gorong-gorong, drainase premier pada kawasan.

Selain aspek alam yang membantu mengatasi penyediaan area hijau, aspek sosial dan lingkungan pada Kawasan Bundaran HI cukup mendukung pokok ramah lingkungan, seperti penyerdiaan jalur pejalan kaki yang nyaman, jalur sepeda yang aman dan penyedian bus dengan tenaga terbarukan yang mulai beroperasi sejak 2022 karen bus tersebut tidak menghasilkan emisi karbon (*zero emission),* selain transjkarta sebgai sarana transportasi umum yang komunal dan penyediaanya cukup banyak, juga tersedia layanan MRT (*Mass Rapid Transit)* pada ruang jalan Kawasan Bundaran HI tepatnya pada Jl. M. H. Thamrin.

Bahkan dalam memenuhi kebutuhan pengguna ruang jalan, kawasan ini menerapkan energi terbarukan pada pencahayaan jalan dengan lampu LED dan *solar panel,* serta juga menambahkan teknlogi *smart street lighting* untuk efisiensi energi menggunakan sensor Cahaya pada aktivitas dimalam hari.

4.3. *Adaptation of Physical Element*

Elemen ini berkaitan dengan bentuk fisik dan struktur ruang yang membentuk pengalaman pengguna dalam ruang jalan, penyediaan fasilitas baik *hardscape* dan *softscape* pada Kawasan Bundaran HI dapat membenatu penggunanya dalam beradaptasi pada ruang jalan.

Pada ruang jalan di Kawasan Bundaran HI penyedian tempat duduk tidak hanya dalam bentuk formal saja, penyediaan *sitting of place* pada kawasan ini juga beradaaptasi pada ruang yang tidak terlalu luas jika penempatan tempat duduk formal dimaksimalkan, seperti pada ruang jalan bagi pejalan kaki di Jl. M.H. Thamrin yang menggunakan ketinggian elevasi lantai sebagai fasilitas duduk alami yang hanya dibatasi ketinggian.

Gambar 10. *Sitting Place*
Sumber: Penulis, 2025.

Tentunya dengan material yang layak dan nyaman bagi penggunanya dan juga sesuai kebutuhan tanpa mengganggu aktivitas lainnya, pada lokasi ini juga pengguna ruang dapat menikmati pemandangan tanpa terhalang batas disekitar *sitting place* dan area hijau dengang tumbuhan hias yang dapat mengalihkan perhatian penggunjung agar tidak jenuh, ukurannya pun cukup mampu menampung 10-30 orang pada lokasi ini

Akan tetapi keterbatas penyediaan tempat duduk *non-formal* pada ruang jalan masih terbatas, dan tidak semua ruang jalan khususnya trotoar pada Kawasan Bundaran HI memilikinya, pengamat hanya menemukan ketersediaan tempat duduk ini hanya pada trotoar Jl. M. H. Thamrin dan juga Jl. H. M. Ishak saja, bahkan pada Jl. Sutan Syahrir tempat duduk untuk kenyaman fisik pengguna saja tidak tersedia baik formal maupun non-formal, pengamat menilai hal tersebut dipengaruhi karena tingkata kativitas yang rendah dan juga merupakan kawasan pemukiman, yang tidak terlalu membutuhkan *sitting place* untuk kenyaman pengguna ruang jalan trotoar.

4.4. *Geographical Context of the Environment*

Lokasi pada Kawasan Bundaran HI merupakan lahan komersial dengan berbagai macam fungsi bangunan dan lingkungan, meangkibatkan Kawasan ini selalu ramai oleh pengguna ruang jalan baik pejalan kaki maupun transportasi, hal tersebut memberi rasa aman dan nyaman bagi penggunna ruang jalan tanpa harus merasa terancam Ketika beraktivitas di ruang jalan Kawasan Bundaran HI.

Kawasan Bundaran HI memiliki beberapa sub area pada *land use* yang tersedia, pada Jl. M.H. Thamrin hingga Jl. H. M. Ishak pengguna bisa melakukan transisi ruang jalan dari trotoar jalan menuju area

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

pusat perbelanjaan *grand mall* Indonesia dan plaza Indonesia transisi terdekata pada ruang jalan ini adalah *skydeck platform* Halte Transjakarta Bundaran HI yang merupakan ruang publik. Adapun Jl. Jendral Sudirman terdapat beberapa cluster seperti kawasan komersial Setiabudi dan juga *Transit Hub* dan Ruang Publik Dukuh Atas yang terintegrasi dengan kawasan SCBD. Sedangkan Jl. Sutan Syahrir sub area nya didominasi oleh kawasan permukiman elit Jakarta dan bangunan dengan nilai historis dijakarta

Ruang jalan sekitar Kawasan Bundaran HI juga cukup hidup, ini bisa terjadi karena kawasan ini terintegrasi oleh transpormasi umum yang mudai dicapai oleh penggunanya, seperti bus TransJakarta yang etrsedia pada ruang jalan dengan system BRT (*Bus Rapid Transit)* yang memudahkan pengguna ruang jalan dalam memanfaatkan fasilitas transportasi umum, didukung dengan tersedianya MRT (*mass rapid transit)* memudahkan pengguna untuk memilih transportasi yang nyaman bagi pengunjung. Selain itu kemudahan aksesbilitas ruang jalan bagi semua pengguna jalan cukup terpenuhi pada kawasan ini, tersedianya jalan khusus sepeda, pejalan kaki, transportasi pribadi, dan juga jalur khusus busway memberi ruang jalan yang sehat bagi semua kebutuhan.

4.5. *Space Development Management*

Pada kategori *managerial* ruang harus memberikan pengalaman untuk memberi kesan bagi pengunjung. Kawasan Bundaran HI sebagai ruang dengan landmark dan sebuah simpul kota Dke Jakarta tentunya menyediakan berbagai aktivitas didalam kawasannya, mulai dari berbelanja, interaksi sosial hingga festival budaya maupun sosial, menjadi simpul kota sekaligus landmark, yang dapat memberi kesan bagi pengguna/pengunjung ruang jalan.

Pengguna ataupun pengunjung tidak perlu khawatir karena sebagai pusat dari kota dan landmark sekaligus simpul kota yang membuat Kawasan Bundaran HI sebagai Objek Vital Negara, dengan demikian pengawasan terhadap kondisi sekitar ruang jalan terjaga oleh keamanan negara (polisi) maupun keamanan swakarsa (satpam).

Kondisi ini juga menjadikan Kawasan Bundaran HI terawatt dan dikelola dengan baik, seperti melakukan pembersihan pada kolam agar tidak mengeluarkan aroma tidak sedap, dan terdapat ikan mas disekitar dreinase primer untuk mengurangi habitat jentik nyamuk, juga pembersihan ruang jalan dari kotoran/sampah yang tidak terurai, dan merawat tanaman serta mebersihkan paving guide khususnya ruang jalan pejalan kaki agar tidak berlumut.

Kawasan Bundaran HI juga memiliki beragam jenis pencahayaan, pencahayaan umum untuk penerangan pada jalan raya, dan juga pencahyaan arsitektural dengan maksud memberi kesan dekoratif seperti lampu taman dan juga lampu sorot pada *landmark* patung selamat datang. Hal tersebut memberi rasa nyaman bagi pengunjung dan keamanan bagi kawasan karena kondisi ruang jalan yang terang dan merat dapat menghindarkan kawasan dari penyalah gunaan ruang jalan atau *vandalism* dan mengurangi potensi kriminal.

4.6. *Psycholgical Impact*

Kategori psikologis dalam ruang publik berkaitan dengan persepsi, pengalaman, dan dampak emosional yang dirasakan pengguna terhadap lingkungan tersebut. Di kawasan Bundaran Hotel Indonesia (HI), aspek psikologis bisa dianalisis dari beberapa faktor berikut:

a) Presepsi keamanan dan kenyamanan:
   1. Keamanan Visual → Banyaknya CCTV, keberadaan polisi, dan penjagaan di sekitar membuat pengguna merasa lebih aman.
   2. Keamanan Lalu Lintas → Bundaran HI adalah persimpangan utama dengan arus kendaraan yang tinggi. Pejalan kaki harus menggunakan skywalk atau zebra cross, yang bisa memengaruhi rasa aman mereka saat menyeberang.
   3. Kenyamanan Berjalan Kaki → Trotoar yang luas dan jalur pedestrian yang baik meningkatkan rasa nyaman, tetapi cuaca panas bisa menjadi tantangan.

b) Identitas & Rasa Kepemilikan Ruang
   1. Ikon Kota Jakarta → Monumen Selamat Datang adalah landmark yang memberi kebanggaan dan identitas bagi warga Jakarta.
   2. Ruang Publik Terbuka → Meskipun dikelilingi gedung tinggi, kawasan ini masih menjadi ruang terbuka yang dapat dinikmati oleh masyarakat.
   3. Acara & Interaksi Sosial → Saat *Car Free Day* (CFD), Bundaran HI menjadi ruang sosial bagi masyarakat, meningkatkan rasa kebersamaan dan interaksi sosial.

c) Daya Tarik & Estetika
   1. Tata Cahaya & Suasana Malam → Pencahayaan di malam hari

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

memberikan kesan megah dan modern, menciptakan suasana yang menarik bagi pengunjung.

2. Elemen Hijau & Air Mancur → Keberadaan air mancur dan pepohonan membantu menciptakan efek psikologis yang lebih menenangkan di tengah kesibukan kota.
3. Kontras dengan Gedung Tinggi → Pemandangan pencakar langit yang mengelilingi bundaran memberikan kesan urban yang kuat, bisa menjadi inspirasi bagi sebagian orang, tetapi juga bisa menimbulkan perasaan terintimidasi bagi yang tidak terbiasa dengan lingkungan metropolis.

d) Koneksi Emosional & Pengalaman Pengguna

1. Simbol Kemajuan & Kesuksesan → Banyak orang melihat Bundaran HI sebagai pusat ekonomi yang melambangkan modernitas dan kesuksesan.
2. Tempat untuk Ekspresi Sosial → Sering digunakan sebagai lokasi demonstrasi, pawai budaya, dan perayaan nasional, menunjukkan bahwa masyarakat memiliki hubungan emosional dengan tempat ini.
3. Efek Stres atau Kepadatan → Bagi sebagian orang, kemacetan dan hiruk-pikuk di sekitar Bundaran HI dapat menimbulkan stres atau kelelahan mental.

Dari sisi psikologis, Bundaran HI memiliki identitas kota yang kuat, memberikan rasa bangga dan kebersamaan, tetapi juga bisa menimbulkan perasaan stres akibat kepadatan dan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Penelitian ini menganalisis kualitas ruang jalan di kawasan Bundaran HI melalui pendekatan teori citra kota (Kevin Lynch), enclosure, dan convivial urban space (Shaftoe, 2008). Tiga aspek utama yang dikaji meliputi permeabilitas, imageabilitas, dan kenyamanan sosial spasial.

1. Citra Ruang Berdasarkan Permeabilitas dan Imageabilitas
   Kawasan Bundaran HI memiliki tingkat permeabilitas yang baik, ditandai dengan kemudahan akses, konektivitas antarjalur, serta fasilitas transportasi publik yang mendukung mobilitas pejalan kaki dan pengguna kendaraan. Secara imageabilitas, kawasan ini memiliki elemen *path*, *node*, dan *district* yang kuat, namun masih terdapat kelemahan pada elemen *edge* dan *landmark* dalam hal keterbacaan batas visual.
2. Peran Enclosure dalam Membentuk Kualitas Spasial
   Elemen enclosure di kawasan ini terbentuk secara alami melalui keberadaan gedung-gedung tinggi, vegetasi, serta koridor jalan yang membatasi pandangan dan pergerakan. Kawasan ini menunjukkan:
   - Enclosure fisik yang kuat, terutama dari sisi vertikal gedung dan elemen hardscape lainnya.
   - Kontribusi vegetasi yang mendukung kenyamanan termal dan estetika visual.
   - Karakter enclosure dinamis, berubah sesuai waktu dan kepadatan aktivitas (misalnya saat CFD vs jam sibuk).
   - Potensi penguatan enclosure alami, seperti penambahan vegetasi vertikal dan urban furniture yang terintegrasi dengan pencahayaan.
3. Kelayakan Bundaran HI sebagai Ruang Publik yang Ramah (Convivial)
   Kawasan Bundaran HI menunjukkan potensi besar sebagai ruang jalan yang ramah pengguna dan inklusif. Trotoar yang lebar, vegetasi, serta integrasi dengan sistem transportasi publik menjadi modal dasar terciptanya ruang sosial yang nyaman. Namun demikian, masih diperlukan upaya untuk:
   - Meningkatkan kualitas interaksi sosial, seperti melalui penyediaan tempat duduk, ruang teduh, dan titik temu.
   - Mengelola keseimbangan antara mobilitas kendaraan dan kenyamanan pejalan kaki.
   - Mengurangi dominasi visual bangunan masif agar tidak mengurangi kualitas pengalaman ruang pengguna.

Saran/Rekomendasi

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan mengenai kualitas ruang jalan di kawasan Bundaran HI, berikut beberapa saran yang dapat dijadikan pertimbangan untuk pengembangan studi selanjutnya maupun praktik perancangan ruang kota:

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

1. Pengembangan Fasilitas Hijau dan Elemen Sosial
   Diperlukan penambahan elemen hijau seperti vegetasi vertikal, pohon peneduh, dan taman kecil yang menyatu dengan jalur pedestrian untuk meningkatkan kenyamanan termal, estetika visual, dan fungsi ekologis ruang jalan. Selain itu, penyediaan fasilitas interaksi sosial seperti tempat duduk, area rehat, serta urban furniture yang inklusif akan mendukung terbentuknya ruang publik yang lebih ramah dan convivial.
2. Penguatan Manajemen dan Zonasi Ruang
   Disarankan adanya perencanaan zonasi yang lebih jelas antara jalur kendaraan dan pejalan kaki, serta manajemen ruang yang adaptif terhadap waktu dan fungsi (misalnya saat Car Free Day vs jam sibuk). Hal ini bertujuan untuk menjaga keseimbangan antara fungsi mobilitas dan kenyamanan pengguna.
3. Perluasan Cakupan Wilayah Kajian
   Penelitian lanjutan diharapkan mencakup wilayah yang lebih luas di sekitar Bundaran HI, sehingga hasil kajian lebih representatif terhadap karakter kawasan pusat kota Jakarta secara menyeluruh. Perluasan ini juga dapat mencakup keterkaitan antar titik simpul kota, seperti integrasi Bundaran HI dengan kawasan Dukuh Atas, Thamrin, dan Sudirman.
4. Penguatan Metodologi melalui Pendekatan Kuantitatif
   Untuk meningkatkan objektivitas dan presisi hasil analisis, penelitian lanjutan disarankan menggunakan pendekatan kuantitatif, seperti survei pengguna ruang, pemetaan intensitas penggunaan area (heatmap), atau analisis spasial berbasis GIS. Hasil data numerik ini dapat digunakan untuk mengukur tingkat kenyamanan, persepsi, dan efektivitas desain ruang secara lebih akurat.
5. Pengembangan Fokus Studi Elemen Spesifik
   Peneliti selanjutnya dapat memperdalam studi terhadap elemen tertentu dari citra kota (misalnya hanya pada *path* atau *enclosure*), agar hasil kajian lebih tajam dan mendalam sesuai konteks. Hal ini juga akan membantu dalam menghasilkan rekomendasi desain yang lebih terfokus dan aplikatif.

Dengan penerapan saran-saran tersebut, diharapkan penelitian-penelitian selanjutnya tidak hanya menghasilkan pemahaman teoretis, tetapi juga memberikan kontribusi nyata dalam pengembangan ruang jalan yang inklusif, berkelanjutan, dan berdaya guna tinggi di kawasan pusat kota seperti Bundaran HI.

DAFTAR PUSTAKA

Aqli, W., Mauliani, L., & Anisa, A. (2019). Permeabilitas Kawasan Jalan MH Thamrin terhadap Akses Pejalan Kaki menuju Stasiun MRT Bundaran HI Jakarta. *NALARs*, *18*(1), 75. https://doi.org/10.24853/nalars.18.1.75-84

Basuki, K. H. (2015). Kajian Spatial Enclosure pada Penataan Ruang Jalan, Studi Kasus: Penataan Koridor Perdagangan di Kawasan Teluk Betung, Bandar Lampung. *JurnalRekayasa*, *19*(1), 53–65.

Cahyo Nugroho, A. (2010). *Spatial Enclosure sebagai Dasar Penataan Kampung Kota*.

Fajar, P. F., & Purwantiasning, A. W. (2021). Kajian Konsep Imageability dan Permeability dalam Pengembangan Kawasan kota Baru Parahyangan. *Jurnal Arsitektur ZONASI*, *4*(1), 21–33. https://doi.org/10.17509/jaz.v4i1.28307

Handayani, S. (2009). *Lansekap dalam Arsitektur*.

Hermawan, A., Agung, D., Taufiqur Himawan, M., & Widyati Purwantiasning, A. (2021). Kajian Permeability dan Imagebility Kawasan Kota Tua Jakarta Zona Inti (Teori Kevin Lynch). *JurnalArsitekturZonasi*, *4*(2). https://doi.org/10.17509/jaz.v4i2.31094

Umar, I. (2022). Identifikasi Elemen Pembentuk Citra Kota Marisa Menurut Teori Kevin Lynch. *TOBA: Journal of Tourism, Hospitality and Destination*, *1*(4), 175–178. https://doi.org/10.55123/toba.v1i4.1648

Jordan, N. A., & Ulimaz, M. (2019). Hubungan Antara Perilaku Masyarakat dan Pembentukan Ruang Publik (Studi Kasus: Permukiman Tepi Sungan Manggar). *BORDER*, *1*(2), 61–72. https://doi.org/10.33005/border.v1i2.19

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009

Copyright ©2025 Vitruvian : Jurnal Arsitektur, Bangunan dan Lingkungan
This is an open access article under the CC BY-NC license

p-ISSN : 2088-8201 e-ISSN : 2598-2982

Kurniawan, P. (2024). Pengembangan Ruang Enclosure Jalan di Kawasan Komersial, Bandar Jaya, Lampung Tengah . *JurnalRekayasa*, *15*(1), 25–38.

Lynch, K. (1960). *The Image of The City*.

Paramitasari, A. U., Utami, W. N., & Adrian, A. (2018). *Identifikasi Kriteria Perncangan "Eks Palaguna" di CBD Kota Bandung berdasarkan Identitas Kota melalui Sense of Place*.

Selvina, O. :, Lengkong, L., Sondakh, M., & Londa, J. W. (2017). Strategi Public Relations dalam Pemulihan Citra Perusahaan (Studi Kasus Rumah Makan Kawan Baru. In *Acta Diurna: Vol. VI* (Issue 1).

Shaftoe, H. (2008). *Convivial Urban Spaces Creating Effective Public Places*. https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9781849770873

Wahyuni, E., & Qomarun. (2013). *Identifikasi lansekap pada Taman Balekambang*. www.surakarta.go.id,

DOI: http://dx.doi.org/10.22441/vitruvian.2025.v15i2.009