

**PERANCANGAN *NODES* DENGAN PENDEKATAN  
*PLACE MAKING* DI PERSIMPANGAN BOULEVARD  
BINTARO**



**TUGAS AKHIR**

“Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.PWK) Jenjang  
Pendidikan Strata-1”

Diajukan oleh :

Lia Loretta

NIM : 1910105026

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
UNIVERSITAS PRADITA  
TANGERANG**

**PERANCANGAN *NODES* DENGAN PENDEKATAN  
*PLACE MAKING* DI PERSIMPANGAN BOULEVARD  
BINTARO**



**TUGAS AKHIR**

“Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh  
Gelar Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota (S.PWK) Jenjang  
Pendidikan Strata-1”

Diajukan oleh :

Lia Loretta

NIM : 1910105026

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA  
UNIVERSITAS PRADITA  
TANGERANG**

## HALAMAN PERSETUJUAN TUGAS AKHIR

Nama : Lia Loretta  
NIM : 1910105026  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Bentuk Tugas Akhir : Perancangan  
Peminatan Tugas Akhir : *Urban Design*  
Judul Tugas Akhir : Perancangan *Nodes* dengan Pendekatan *Place Making* di Persimpangan Boulevard Bintaro

Tangerang, (0 Agustus 2023)

Menyetujui

Pembimbing Tugas Akhir



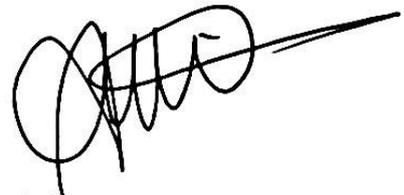
Ida Ayu Sawitri Dian Mawarni., S.T. M.T.

## HALAMAN PERNYATAAN TIDAK PLAGIAT

Dengan ini saya menyatakan bahwa tugas akhir yang telah saya susun ini adalah benar karya ilmiah sendiri dan tidak mengandung unsur plagiat dari karya ilmiah orang lain (sebagian/seluruhnya). Semua karya ilmiah orang lain atau Lembaga lain yang dikutip dalam skripsi ini telah disebutkan sumber kutipannya dan dicantumkan di dalam Daftar Pustaka.

Jika di kemudian hari terbukti ditemukan kecurangan atau penyimpangan baik dalam pelaksanaan maupun penyusunan skripsi, maka saya bersedia untuk mendapatkan sanksi sesuai dengan peraturan yang berlaku dan dinyatakan TIDAK LULUS

Tangerang, 10 Agustus 2023



Lia Loretta

NIM. 1910105026

## HALAMAN PENGESAHAN TUGAS AKHIR

Nama : Lia Loretta  
NIM : 1910105026  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Bentuk Tugas Akhir : Tugas Akhir  
Peminatan Tugas Akhir : *Urban Design*  
Judul Tugas Akhir : Perancangan *Nodes* dengan Pendekatan  
*Place Making* di Persimpangan Boulevard  
Bintaro

Telah diujikan dan pada hari Rabu tanggal 31 Mei 2023  
Dengan dinyatakan lulus

### TIM PENGUJI

Pembimbing



Ida Ayu Sawitri Dian Mawarni, S.T., M.T.

Penguji



Rendy Akbar, S.T., M.PWK.

Ketua Sidang



Ida Ayu Sawitri Dian Mawarni, S.T., M.T.

Disahkan oleh:

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota



Rachmat Taufick Hardi, S.T., MRP.

## HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Dengan ini saya sebagai civitas akademik Universitas Pradita yang bertandatangan dibawah ini:

Nama : Lia Loretta  
NIM : 1910105026  
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota  
Bentuk Tugas Akhir : Skripsi/ ~~Karya Ilmiah (Publikasi)~~ ~~Karya Akhir~~  
(pameran)/ ~~Proyek Akhir~~

Untuk meningkatkan pengembangan ilmu pengetahuan, memberikan skripsi/tugas akhir kepada Universitas Pradita Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*None-exclusive Royalty Free Right*) dengan judul:

**Perancangan *Nodes* dengan Pendekatan *Place Making* di Persimpangan  
Boulevard Bintaro**

Beserta dokumen tugas akhir yang ada sesuai ketentuan yang berlaku. Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*None-exclusive Royalty Free Right*) ini, maka Universitas berhak menyimpan dan mengelola dalam bentuk *database*, dan mempublikasikan tugas akhir ini dengan tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis tugas akhir ini sebagai penulis/pencipta dan pemilik Hak Cipta.

Demikianlah pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Tangerang, 10 Agustus 2023

Yang Menyatakan

  
METERAI  
TEMPEL  
10000  
DCEBAKX577501731

Lia Loretta

## ABSTRAK

Perkembangan suatu kota tak pernah luput dari perkembangan sarana dan prasarana. Dalam hal ini sebagai sebuah pemenuhan akan kebutuhan bagi masyarakat kota di dalam kota. Namun sarana dan prasarana tidak hanya sekedar menjadi pemenuhan kebutuhan masyarakat saja namun juga dapat menjadi sebuah citra kota baru atau simbol bagi kota tersebut. Untuk dapat menjadi sebuah citra kota baru tentunya harus mampu mengetahui potensi yang dapat dikembangkan di dalam ruang tersebut. Di Bintaro tepatnya persimpangan Jalan Boulevard Bintaro memiliki sebuah aktivitas menarik pada pagi hari dan malam hari dimana banyaknya orang-orang dan atau komunitas berkumpul di area-area kosong di area persimpangan Jalan Boulevard Bintaro ini. Sehingga penulis ingin mengangkat potensi ini ke dalam penelitian lebih lanjut. Dalam hal ini merancang sebuah *nodes* dengan memanfaatkan potensi yang ada menjadi sebuah citra kota baru bagi kota mandiri Bintaro melalui pendekatan *place making*. Sehingga mampu menghasilkan hasil rancangan yang ditingkatkan kualitas ruangnya dengan mempertimbangkan keinginan pengguna ruang di area *nodes* tersebut.

**Kata Kunci:** citra kota, *nodes*, aktivitas, potensi, kualitas ruang

## **ABSTRACT**

*The development of a city has never been separated from the development of facilities and infrastructure. In this case as a fulfillment of the needs of urban communities in the city. However, facilities and infrastructure are not only fulfilling the needs of the community but can also become an image of a new city or a symbol for the city. To be able to become an image of a new city, of course, you must be able to know the potential that can be developed in that space. In Bintaro, to be precise, the intersection of Jalan Boulevard Bintaro has an interesting activity in the morning and evening where many people and or communities gather in empty areas at the intersection of Jalan Boulevard Bintaro. So the authors want to raise this potential into further research. In this case designing a node by utilizing the existing potential to become a new city image for the independent city of Bintaro through a place making approach. So as to be able to produce design results that improve the spatial quality by considering what the space user wants in the nodes area.*

**Keywords:** *city image, nodes, activity, potential, spatial quality*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir yang berjudul “Perancangan *Nodes* dengan Pendekatan *Place Making* di Persimpangan Boulevard Bintaro” dan penyusunan laporan Tugas Akhir ini merupakan salah satu syarat dalam menyelesaikan mata kuliah Tugas Akhir. Selama menyusun laporan Kerja Praktik ini, penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih atas segala petunjuk, bimbingan dan bantuannya kepada:

1. Bapak Rachmat Taufick Hardi, S.T.MRP, selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Pradita
2. Ibu Ida Ayu Sawitri Dian Mawarni, S.T., M.T, selaku dosen pembimbing pertama bagi penulis selama menjalankan Tugas Akhir.
3. Bapak Andi M. Ahsan Mukhlis., S.T., M.Eng, selaku dosen pembimbing kedua bagi penulis selama menjalankan Tugas Akhir.
4. Bapak Ade Firmansyah, ST., MT selaku dosen mata kuliah Tugas Akhir
5. Orang tua dan keluarga yang telah memberikan penulis semangat, masukan ataupun saran kepada penulis dalam menyusun laporan Tugas Akhir.
6. Para sahabat dan teman yang terlibat selalu memberikan kritik, saran ataupun membantu penulis dalam menyusun laporan Tugas Akhir.
7. Teman-teman program studi Perencanaan Wilayah dan Kota Angkatan 2019 yang selalu memberikan dukungan dan semangat kepada penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir.

Penulis menyadari bahwa laporan Tugas Akhir ini masih banyak kekurangan yang harus diperbaiki. Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dari semua pihak yang ingin memberikan saran baiknya dalam perkembangan positif bagi penulis dan semoga laporan Tugas Akhir ini dapat

memberikan manfaat bagi orang banyak atau yang berkepentingan. Demikian laporan Tugas Akhir ini penulis susun, semoga dapat bermanfaat untuk semua pihak dan penulis sendiri. Akhir kata penulis ucapkan terima kasih.

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>ix</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Perumusan Masalah.....	4
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	4
1.4 Manfaat.....	5
1.4.1 Manfaat Subjektif.....	5
1.4.2 Manfaat Objektif.....	5
1.5 Ruang Lingkup Pembahasan.....	5
1.5.1 Ruang Lingkup Spasial.....	5
1.5.2 Ruang Lingkup Substansial.....	6
1.6 Metode Penelitian.....	6
1.7 Kerangka Pikir.....	7
1.8 Sistematika Pembahasan.....	8
<b>BAB 2 KAJIAN TEORI</b> .....	<b>9</b>
2.1 <i>Nodes</i> .....	9
2.2 <i>Spirit of Place</i> .....	15
2.3 <i>Place Making</i> .....	16
2.4 Studi Preseden .....	17
2.4.1 Helix Bridge, Marina Bay Singapore.....	17
2.4.2 Shibuya, Tokyo.....	20
2.5 Kebijakan Setempat.....	22
2.6 Derajat Kejenuhan.....	22
2.7 <i>Urban Recreation</i> .....	23
2.8 Kriteria Desain.....	23
<b>BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN</b> .....	<b>39</b>
3.1 Gambaran Umum.....	39
3.1.1 Pusat-Pusat Kegiatan.....	39
3.1.2 <i>Nodes</i> yang Terdapat di Sepanjang Jalan Boulevard Bintaro .....	43
3.1.3 Transportasi dan <i>right of way</i> (ROW).....	55
3.2 Metode Penelitian.....	57
3.3 Metode Pengumpulan Data.....	57
3.3.1 Primer.....	57

3.3.2 Sekunder .....	59
3.4 Metode Analisis .....	59
3.4.1 Analisis Deliniasi.....	59
3.4.2 Analisis Tapak .....	59
3.4.3 Analisis Konsep Perancangan .....	59
3.5 Metode Perancangan.....	60
3.6 Metode Pengolahan Data.....	61
<b>BAB 4 ANALISIS DATA .....</b>	<b>62</b>
4.1 Analisis Deliniasi.....	62
4.2 Analisis Tapak .....	63
4.2.1 Tapak secara umum .....	63
4.2.2 Sirkulasi Pejalan Kaki .....	64
4.2.3 Sirkulasi Kendaraan.....	65
4.2.4 Orientasi Pengguna Tapak.....	66
4.2.5 Kontur tapak .....	67
4.2.6 Lintasan Matahari .....	68
4.2.7 Utilitas .....	69
4.2.8 Iklim .....	70
4.2.9 Kebisingan .....	71
4.2.10 Hasil Kesimpulan Analisis Tapak .....	72
4.3 Analisis Konsep Perancangan .....	73
4.4 Analisis Pergerakan .....	86
4.5 Analisis Keterhubungan Antar Ruang.....	92
4.5.1 Alternatif 1.....	92
4.5.2 Alternatif 2.....	93
4.5.3 Faktor pemilihan alternatif ruang .....	94
<b>BAB 5 KONSEP PERANCANGAN.....</b>	<b>97</b>
5.1 Visi Pengembangan .....	97
5.2 Konsep dan Dasar Penentuan Konsep.....	97
5.3 Program Ruang dan Kegiatan.....	100
5.3.1 Komersial .....	103
5.3.2 Taman Bermain .....	109
5.3.3 Area Olahraga.....	110
5.3.4 Area Piknik .....	113
5.3.5 Rekreasi Air .....	115
5.3.6 Area Hiburan .....	116
5.3.7 Area Pelayanan .....	117
5.3.8 Area Parkir.....	120
5.4 Rencana Sirkulasi .....	121
5.4.1 Rencana Sirkulasi Pejalan Kaki.....	121

5.4.2 Rencana Sirkulasi Sepeda.....	124
5.4.3 Rencana Sirkulasi Kendaraan.....	125
5.4.4 Rencana Sirkulasi Difabel .....	127
5.4.5 Rencana Sirkulasi Transportasi Umum .....	128
5.5 Rencana Vegetasi.....	130
5.6 Rencana Pengendalian Bencana .....	136
5.7 Rencana Sistem Utilitas .....	138
5.7.1 Rencana area pelayanan.....	139
5.7.2 Rencana Sistem Air .....	139
5.7.3 Rencana Area Parkir .....	141
5.7.4 Rencana Utilitas Penerangan .....	142
5.8 Rencana Penggunaan Material .....	145
<b>BAB 6 KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....</b>	<b>157</b>
6.1 Kesimpulan.....	157
6.2 Rekomendasi.....	158
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>159</b>

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Bintaro <i>Loop</i> .....	2
Gambar 1.2 Aktvitas di Persimpangan Pagi Hari dan Malam Hari .....	3
Gambar 1.3 Peta Tunjuk Lokasi.....	5
Gambar 1.4 Kerangka Pikir.....	7
Gambar 2.1 Helix Bridge .....	17
Gambar 2.2 Jarak minimal untuk akses naik pada perosotan .....	26
Gambar 2.3 Jarak alat bermain ayunan .....	26
Gambar 2.4 Jarak aman alat bermain komedi putar.....	27
Gambar 2.5 Ukuran <i>pedestrian ways</i> .....	28
Gambar 2.6 Ukuran ruang gerak bagi pengguna kruk dan tuna netra .....	28
Gambar 2.7 Ukuran standar untuk tuna daksa .....	29
Gambar 2.8 Ukuran <i>guiding block</i> .....	30
Gambar 2.9 Lokasi penempatan <i>guiding block</i> .....	31
Gambar 2.10 Perpindahan <i>platform</i> dan trotoar.....	31
Gambar 2.11 Marka penyebrangan .....	32
Gambar 2.12 Ukuran arena sepeda .....	34
Gambar 2.13 Ukuran standar alat <i>outdoor fitness</i> .....	35
Gambar 2.14 Denah detail bagian dalam toilet.....	36
Gambar 2.15 Ukuran standar jarak percikan air .....	37
Gambar 2.16 Ukuran ruang gerak.....	38
Gambar 3.1 Peta Pusat Kawasan Bintaro.....	39
Gambar 3.2 <i>Nodes</i> yang terdapat di Jalan Boulevard Bintaro .....	43
Gambar 3.3 Kondisi Jalan di Jalan Boulevard Bintaro .....	55
Gambar 3.4 ROW Boulevard Bintaro.....	56
Gambar 3.5 ROW Boulevard Graha Raya.....	56
Gambar 3.6 Pertanyaan Kuisisioner .....	58
Gambar 3.7 Tahapan/proses desain.....	61
Gambar 4.1 Analisis batas deliniasi .....	62
Gambar 4.2 Tapak Secara Umum .....	63
Gambar 4.3 Sirkulasi Pejalan Kaki .....	64
Gambar 4.4 Sirkulasi Kendaraan .....	65
Gambar 4.5 Orientasi Tapak .....	66
Gambar 4.6 Kontur.....	67
Gambar 4.7 Lintasan Matahari.....	68
Gambar 4.8 Utilitas .....	69
Gambar 4.9 Iklim .....	70
Gambar 4.10 Kebisingan.....	71
Gambar 4.11 Kesimpulan analisis tapak keseluruhan.....	72

Gambar 4.12 <i>Activity</i> .....	77
Gambar 4.13 <i>Attractive &amp; Optional Activities</i> .....	80
Gambar 4.14 <i>Social Activities &amp; Quality</i> .....	84
Gambar 4.15 <i>Symbol/Sign of The City</i> .....	86
Gambar 4.16 <i>Right of way</i> Jalan Graha Raya .....	87
Gambar 4.17 Analisis keterhubungan antar ruang 1 .....	93
Gambar 4.18 Analisis keterhubungan antar ruang 2.....	94
Gambar 5.1 Sebaran area rekreasi di Kecamatan Pondok Aren .....	98
Gambar 5.2 Kesimpulan analisis tapak keseluruhan.....	99
Gambar 5.3 Program Ruang Tampak Atas .....	101
Gambar 5.4 Program ruang 2 .....	102
Gambar 5.5 Peta letak komersial .....	103
Gambar 5.6 Bean Cafe .....	104
Gambar 5.7 Café Daily .....	105
Gambar 5.8 Semi <i>Outdoor Cafe</i> .....	106
Gambar 5.9 <i>Souvenir Shop</i> .....	106
Gambar 5.10 Indomaret .....	107
Gambar 5.11 <i>Sport Station</i> .....	108
Gambar 5.12 <i>Snack Corner</i> .....	108
Gambar 5.13 Peta Letak Taman Bermain .....	109
Gambar 5.14 Taman Bermain .....	110
Gambar 5.15 Peta Letak Area Olahraga .....	110
Gambar 5.16 Arena bermain untuk pesepeda .....	111
Gambar 5.17 <i>Outdoor Fitness</i> .....	112
Gambar 5.18 Area membaca.....	113
Gambar 5.19 Peta letak area piknik .....	113
Gambar 5.20 Area piknik.....	114
Gambar 5.21 Peta letak rekreasi air .....	115
Gambar 5.22 Rekreasi air.....	116
Gambar 5.23 Peta letak area hiburan .....	116
Gambar 5.24 Area Hiburan .....	117
Gambar 5.25 Peta letak area pelayanan .....	117
Gambar 5.26 Pusat Informasi dan Penanganan.....	118
Gambar 5.27 <i>Nursery</i> .....	119
Gambar 5.28 Toilet .....	119
Gambar 5.29 Peta Letak Parkir .....	120
Gambar 5.30 Area Parkir .....	121
Gambar 5.31 Sirkulasi Pejalan Kaki .....	122
Gambar 5.32 Sirkulasi Pejalan Kaki 2 .....	123
Gambar 5.33 Sirkulasi Pesepeda 1 .....	124

Gambar 5.34 Sirkulasi Pesepeda 2.....	125
Gambar 5.35 Sirkulasi Kendaraan 1 .....	126
Gambar 5.36 Sirkulasi Kendaraan 2 .....	127
Gambar 5.37 Sirkulasi Difabel.....	128
Gambar 5.38 Sirkulasi Transportasi Umum.....	129
Gambar 5.39 Halte .....	129
Gambar 5.40 Sistem Pengendalian Bencana 1 .....	137
Gambar 5.41 Sistem Pengendalian Bencana 2.....	137
Gambar 5.42 Sistem Utilitas .....	138
Gambar 5.43 <i>Service Area</i> .....	139
Gambar 5.44 Sistem air.....	140
Gambar 5.45 Potongan Jalan Bawah Tanah (dalam meter).....	141
Gambar 5.46 Parkir .....	142
Gambar 5.47 Penerangan .....	143
Gambar 5.48 Peta titik potongan jalan.....	144
Gambar 5.49 Peta titik potongan jalan.....	146
Gambar 5.50 Material 2 .....	147
Gambar 5. 51 Material 3 .....	148
Gambar 5.52 Material 4 .....	149
Gambar 5.53 Material 5 .....	150
Gambar 5.54 Material 6 .....	151
Gambar 5.55 Material 7 .....	152
Gambar 5.56 Material 8 .....	154
Gambar 5.57 Material 9 .....	155
Gambar 5. 58 Material 10 .....	156

## DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Teori <i>Nodes</i> .....	13
Tabel 2.2 Teori <i>Nodes</i> .....	14
Tabel 2.3 Teori <i>Spirit Of Place</i> .....	16
Tabel 2.4 Teori <i>Place Making</i> .....	17
Tabel 2.5 Perbandingan Studi Preseden.....	22
Tabel 2.6 Ukuran standar untuk tuna daksa .....	29
Tabel 2.7 Satuan Ruang Parkir.....	37
Tabel 3.1 Jenis Pusat Kegiatan Bintaro.....	40
Tabel 3.2 Keterangan <i>Nodes</i> Bintaro .....	43
Tabel 3.3 Parameter skor <i>nodes</i> Bintaro .....	54
Tabel 4.1 Hasil Wawancara dan kesimpulan konsep.....	73
Tabel 4.2 Analisis hambatan samping .....	88
Tabel 4.3 Kapasitas Dasar.....	89
Tabel 4.4 FCw berdasarkan tipe jalan.....	90
Tabel 4.5 Analisis hambatan samping .....	91
Tabel 4.6 Perbandingan Alternatif .....	95
Tabel 5.1 Rencana Vegetasi.....	130

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1.1 Latar Belakang**

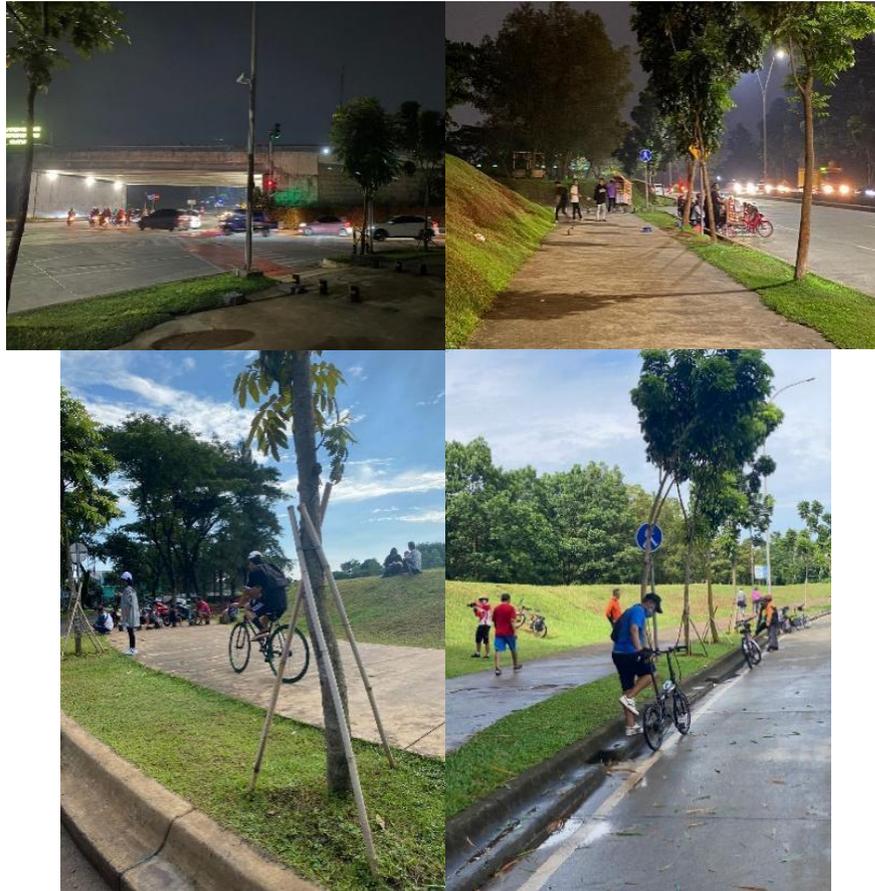
Kawasan Bintaro Jaya yang berdiri pada tahun 1979 dimiliki oleh PT Jaya Real Property yang dimana merupakan anak perusahaan PT Pembangunan Jaya telah berkembang cukup pesat. Bintaro juga sebagai satu-satunya kawasan *estate* yang memiliki fasilitas lengkap dan akses transportasi yang sangat memadai. Adanya stasiun-stasiun yang memiliki perhentian di kawasan Bintaro Jaya ini. Stasiun-stasiun tersebut adalah Sudimara, Jurang Mangu dan Pondok Ranji. Kawasan Bintaro Jaya yang berfokus pada masyarakat menengah dan menengah ke atas cukup baik dalam menciptakan kawasan yang multi fungsi. Selain banyaknya hunian di berbagai sektor di kawasan Bintaro Jaya ini, PT Jaya Real Property ini juga membangun kawasan komersil seperti ruko, *mall* dan perkantoran. Selain itu, fasilitas pendidikan dan rumah sakit yang cukup memadai di kawasan Bintaro Jaya ini. Awal terbentuknya kawasan Bintaro Jaya ini uniknya dimulai dari Provinsi Jakarta yaitu di Jakarta Selatan dengan munculnya hunian sektor 1 dan kemudian pembangunan dilanjutkan sampai ke Provinsi Banten yaitu Kota Tangerang Selatan. Pembangunan Bintaro Jaya berawal dari konsep “Kota Taman” namun berubah sejak 26 tahun terakhir menjadi “*The Professional’s City*” menyesuaikan dengan strategi pemasaran PT Jaya Real Property dalam mengembangkan Bintaro Jaya.

Pengembangan yang telah sudah cukup luas dan banyak sehingga pertumbuhan penduduk di wilayah kawasan Bintaro ini pun bertambah padat. Penghuni atau penduduk Bintaro mulai membentuk suatu komunitas di dalam kawasan Bintaro yaitu komunitas pesepeda yang terbagi berdasarkan merk sepeda pemilikinya. Contohnya komunitas sepeda Brompton.



**Gambar 1.1 Bintaro Loop**  
Sumber : Google Maps, 2022

Bintaro juga memiliki jalur bike lane dan pedestrian yang disebut sebagai *Bintaro Loop*. Dimana *Bintaro Loop* ini jalur linear terbentang sepanjang jalan Boulevard Bintaro (gambar 1.1) dimana sering terlihatnya orang-orang termasuk pesepeda tersebut sering berkumpul atau melakukan perhentian di titik tertentu. Aktivitas pesepeda ini sering terjadi cenderung pada pagi hari. Untuk sore hari dan malam hari sedikit jarang terlihat namun tetap ada. Selain itu adanya aktivitas menarik lainnya yaitu pada malam hari, dimana banyak orang-orang berkumpul di area simpul. Aktivitas ini cukup sering terjadi terutama pada waktu malam hari dan pagi hari saat hari libur seperti hari Sabtu dan Minggu. Sehingga ia memiliki sebuah potensi untuk ditingkatkan kualitas ruangnya. Karena *place making* adalah sebuah hubungan atau pengalaman manusia dengan sebuah tempat melalui berbagai kegiatan di dalamnya. Maka sebaiknya pada *nodes-nodes* yang terdapat pada jalan Boulevard Bintaro ini perlu dilakukan intervensi lebih lanjut dengan konsep pendekatan *place making*. Dimana aktivitas-aktivitas tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 1.2** Aktivitas di Persimpangan Pagi Hari dan Malam Hari  
 Sumber : Penulis

Di kawasan Bintaro ini juga belum terdapat atau memiliki suatu kawasan ruang terbuka untuk publik yang menjadi *nodes* (simpul) bagi citra kota Bintaro. Simpul atau lingkaran memiliki pengertian dimana daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, *square*, tempat suatu bentuk perputaran pergerakan, dan sebagainya. *Node* juga merupakan suatu tempat di mana orang mempunyai perasaan ‘masuk’ dan ‘keluar’ dalam tempat yang sama (Lynch, 1959). Sehingga dari faktor-faktor yang telah disebutkan di atas Bintaro layak memiliki sebuah kawasan ruang terbuka publik yang mendukung kawasan Bintaro ini menjadi suatu kawasan yang lebih hidup sebagai kota mandiri dengan mendesain salah satu simpul (*nodes*) yang menarik dan kayak untuk didesain karena persimpangan ini hanya menjadi sekedar persimpangan jika tidak memiliki

identitas kuat didalamnya. Tidak ada bentuk atau fisik yang menjadi keunikan tersendiri untuk area persimpangan yang mungkin dapat menghubungkan aktivitas dan manusia dalamnya. *Nodes* mempunyai identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas (karena lebih mudah diingat), serta tampilan berbeda dari lingkungannya (fungsi, bentuk) (Lynch,1959). Sehingga perancangan tersebut membawa dampak positif baik kepada pengguna maupun terhadap wilayah sekitarnya, salah satunya Bintaro.

## 1.2 Perumusan Masalah

Dilihat dari latar belakang yang dimana faktor aktivitas dan potensi untuk menjadi *nodes* dengan menghubungkan aktivitas dan orang-orang yang berkegiatan di dalamnya sehingga munculah rumusan masalah sebagai berikut :

- Bagaimana perancangan simpul (*nodes*) dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro?

## 1.3 Tujuan dan Sasaran

Dengan melihat rumusan masalah diatas maka tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana perancangan simpul (*nodes*) dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro

Sasaran dalam penelitian ini adalah

- Mengidentifikasi bentuk dan pola pergerakan pada *nodes*.
- Mengidentifikasi faktor terjadinya *nodes* berdasarkan pengaruh aktivitas.
- Mengidentifikasi pemilihan *nodes* yang berpotensi untuk menjadi citra kota.
- Menganalisis program dan kegiatan ruang di dalam *nodes*.
- Merumuskan perancangan *nodes* di persimpangan Boulevard Bintaro.

## 1.4 Manfaat

### 1.4.1 Manfaat Subjektif

Manfaat dari penelitian ini jika dilihat secara subjektif untuk memenuhi Tugas Akhir dalam menyelesaikan studi Perencanaan Wilayah dan Kota di Universitas Pradita.

### 1.4.2 Manfaat Objektif

Manfaat dari penelitian ini jika dilihat secara objektif :

- Memberikan gambaran bentuk desain berupa simpul (*nodes*) baru ke dalam kawasan Bintaro Jaya yang mungkin dapat bermanfaat bagi pengembang maupun pihak-pihak yang berwenang.

## 1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

### 1.5.1 Ruang Lingkup Spasial



**Gambar 1.3 Peta Tunjuk Lokasi**  
Sumber : Peta Administrasi Kota Tangerang Selatan

Bintaro Jaya adalah sebuah kota mandiri yang terletak di Provinsi Banten, Kota Tangerang Selatan. Untuk lokasi wilayah *nodes* (simpul) yang akan dirancang berada di Kecamatan Pondok Aren, Kelurahan Parigi Baru yang memiliki batas-batas area dibawah ini :

- Utara : berbatasan dengan Graha Raya Bintaro
- Timur : berbatasan dengan Bintaro Boulevard
- Selatan : berbatasan dengan Pondok Aren
- Barat : berbatasan dengan Gerbang tol Parigi

Untuk luas lahan total sebesar 29.663 m<sup>2</sup> , dengan garis keliling 747,24 m<sup>2</sup> dan luas ruas jalan 9.865 m<sup>2</sup> yang akan di-*design* sebagai *nodes* (simpul). Luas lahan ini meliputi area terbuka dan ruas jalan yang menjadi penghubung di dalam *nodes* (simpul).

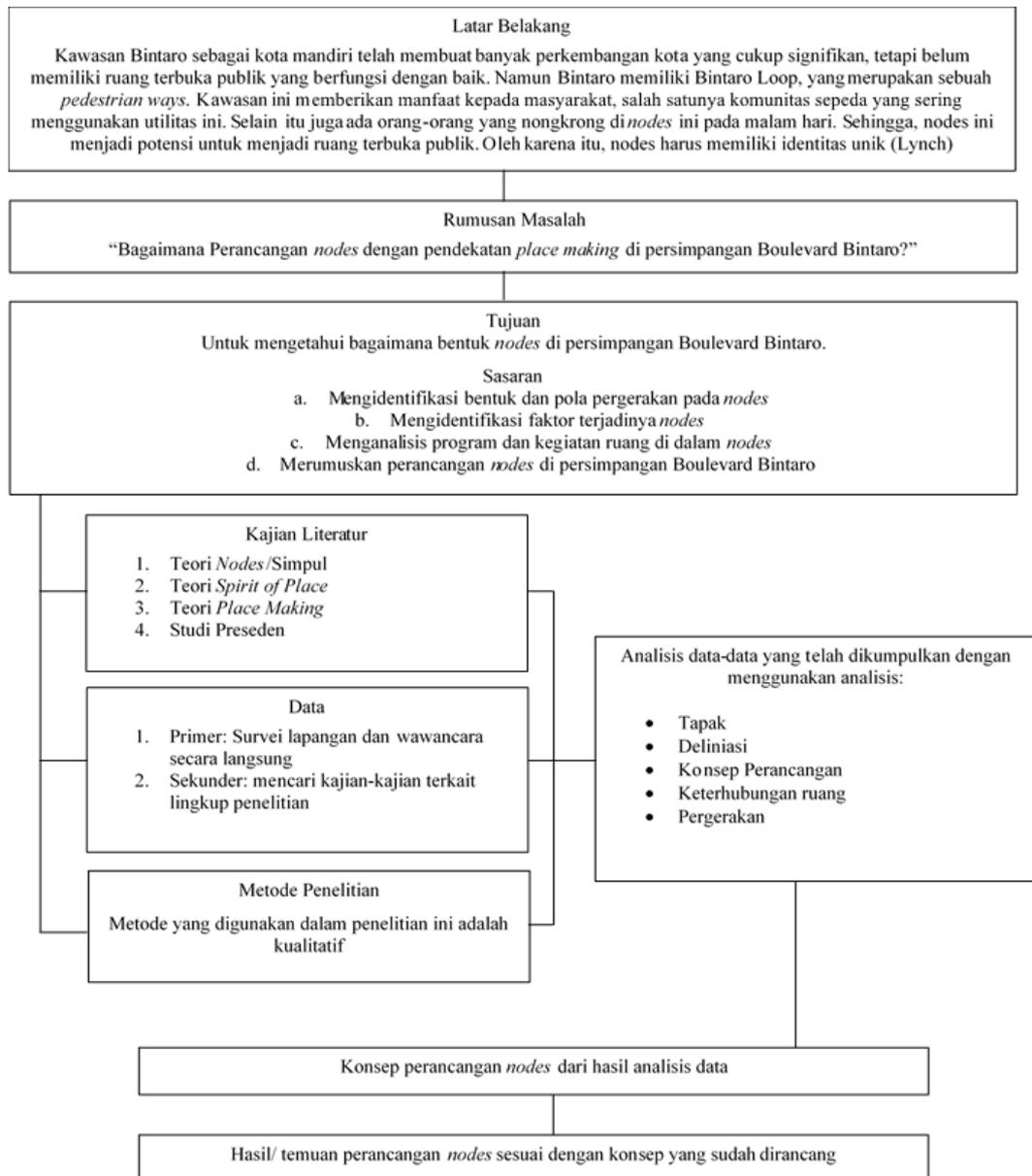
### **1.5.2 Ruang Lingkup Substansial**

Ruang lingkup substansi pada penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana bentuk simpul (*nodes*) yang akan didesain di persimpangan Jalan Boulevard Bintaro dengan pendekatan *Place Making*. Dimana *place making* yang akan ditekankan di penelitian ini adalah pengalaman manusia melalui berbagai kegiatan di dalamnya. Menghadirkan suatu hubungan manusia dengan tempat lebih tepatnya *nodes* yang akan dirancang pada penelitian ini.

### **1.6 Metode Penelitian**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan Teknik pengumpulan data yaitu sekunder dimana menggunakan berbagai kajian literatur dari studi-studi yang sudah ada melalui buku, jurnal maupun artikel. Untuk pengumpulan data primer menggunakan survey lapangan secara langsung untuk mengetahui kondisi dan keadaan lokasi.

## 1.7 Kerangka Pikir



**Gambar 1.4 Kerangka Pikir**

Sumber : Penulis, 2022

## **1.8 Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan dalam laporan penelitian ini adalah

1. BAB I. PENDAHULUAN, yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat, ruang lingkup pembahasan, metode penelitian, dan kerangka berpikir.
2. BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA, yang berisikan penjelasan mengenai kajian teori-teori yang akan digunakan untuk mendukung analisis dan perancangan Tugas Akhir
3. BAB 3. METODOLOGI PENELITIAN, yang berisikan tentang gambaran umum, metode penelitian, metode pengumpulan data, metode perancangan, metode pengolahan data.
4. BAB 4. ANALISIS DATA, yang berisikan tentang hasil data-data yang telah dianalisis sesuai dengan metode analisis yang akan digunakan.
5. BAB 5. KONSEP PERENCANAAN, yang terdapat analisa terhadap konsep yang akan dikembangkan sesuai berdasarkan analisis data yang dikumpulkan.
6. BAB 6. KESIMPULAN, yang berisikan kesimpulan dari keseluruhan pembahasan dan jawaban dari rumusan masalah.

## **BAB 2**

### **KAJIAN TEORI**

#### **2.1 *Nodes***

*Nodes* adalah sebuah titik, dimana tempat-tempat strategis di dalam inti kota yang dapat diisi oleh pengamat/ orang dan merupakan sebuah fokus intensif ke dan dari mana ia berpergian. Hal tersebut dapat berupa persimpangan, tempat-tempat istirahat dalam bertransportasi, persimpangan atau konvergensi jalur, dimana saat terjadi pergeseran antar struktur satu dengan struktur yang lainnya. *Nodes* dapat menjadi sebuah konsentrasi yang mendapat kepentingannya dari kondensasi beberapa penggunaan atau sebuah ciri karakter fisik yang menjadi sebuah tempat nongkrong di sudut jalan atau sebuah alun-alun yang tertutup. Beberapa simpul konsentrasi ini menjadi sebuah lambang dari distrik dimana distrik tersebut memberi pengaruh yang memancar dan berdiri sebagai suatu simbol. Hal tersebut dapat dikatakan sebagai suatu inti. *Nodes* dimana arah atau suatu aktivitas yang saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain, misalnya persimpangan lalu lintas, stasiun, lapangan terbang, jembatan, kota secara keseluruhan dalam skala makro besar, pasar, taman, *square*, tempat suatu bentuk perputaran pergerakan dan sebagainya. *Node* juga dapat dikatakan dimana orang-orang memiliki perasaan ‘masuk’ dan ‘keluar’ dalam tempat yang sama juga memiliki identitas yang lebih baik jika tempatnya memiliki bentuk yang jelas karena itu menjadi mudah diingat serta bentuk yang jelas karena itu menjadi mudah diingat serta bentuk atau tampilannya yang sedikit unik atau berbeda dari lingkungannya secara fungsi maupun bentuk.

*Node* juga dapat digambarkan sebagai ruang dimana berupa persimpangan jalan atau alun-alun yang menampilkan perdagangan dan budaya dari suatu tempat atau permukiman berdasarkan skala, karakter, dan lokasinya yang strategis. Komponen penting dari sebuah simpul yang membedakannya dari alun-alun adalah peran gandanya dalam morfologi perkotaan. Biasanya suatu *grid* kawasan merupakan “ruang kota individualitis” tetapi *node* tidak demikian. Setiap *node* itu mempunyai identitasnya sendiri sebagai “tempat” dan pada waktu yang bersamaan,

hal tersebut menjadi bagian dari sistem pergerakan yang lebih besar di sepanjang jalur. Dapat dikatakan *node* menjadi sebuah elemen penting dalam menampilkan sifat historistik tetapi bergantung pada evolusinya selama periode waktu dan signifikansi dalam perkembangan secara fisik dari bentuk perkotaannya. *Node* berfungsi sebagai ruang terbuka skala asosiatif yang dimana pada dasarnya menawarkan jaringan lalu lintas kendaraan yang terorganisir, terdapat parkir yang memadai untuk dapat mengakses penggunaan lahan langsung dan yang paling penting adalah gerakan dari pejalan kaki aman dan tentram.

Pendekatan *nodes* digunakan sebagai sebuah perancangan yang mempertimbangkan bagaimana pengguna berinteraksi dengan ruang melalui sejumlah kegiatan dan mempertimbangkan pentingnya hubungan antara koneksi, kepadatan dan keragaman dalam penggunaan ruang. *Nodes* hadir untuk memastikan bahwa sebuah kota memiliki keseimbangan dan perpaduan pembangunan yang tepat dan dapat mendukung pengembangan dan implementasi jangka panjang daripada stasiun IRT, hub transit dan tujuan penting lainnya di dalam kota. Dalam hal ini, *nodes* berusaha mengenali pentingnya sebuah lokasi utama di suatu perkotaan yang terdiri dari titik pertemuan, lokasi kegiatan budaya, lembaga publik, layanan utama dan pusat transit dan dimana terdapat titik konsentrasi tinggi dari adanya peluang pembangunan perumahan dan pekerjaan. *Node* dalam pengertian umumnya sebagai tempat di kota dimana terdapat orang dan rute transportasi berkumpul dan bertemu sehingga menjadi orientasi transit, ramah bagi pejalan kaki dan terdapat beragam permukiman, pekerjaan, ritel dan penggunaan lahan lainnya. Hal ini seimbang dengan studi kasus yang akan diangkat dimana jalur sepeda bagi komunitas pecinta sepeda di Bintaro menggunakan jalur yang melewati *nodes* tersebut dan melakukan perhentian. Selain itu juga banyaknya pedagang yang beraktivitas pada malam hari.

Menurut Kim Dovey, yang menjadi konsentrasi dalam menghentikan arus sebuah perkotaan adalah menggunakan sebuah simpul dan ini telah menjadi cara atau taktik perkotaan dalam beberapa tahun terakhir. Dalam hal ini, guna untuk menghentikan arus kendaraan dan sebagai bahan dasar dalam menciptakan citra atau simbol kota. Selain itu, adanya pergeseran fokus kota dalam hal ini monumen

simbolik menjadi sebuah simpul (*nodes*) baik dari segi makna atau citra kota dan cara kerjanya yang akhirnya menjadi sebuah citra. Dampak dari penggunaan simbol ini sehingga citra kota menjadi sangat praktis dan representasional yang berguna untuk menghentikan arus perkotaan dan menghasilkan citra kota baru. Karena simpul yang ada di Jalan Boulevard Bintaro ini juga terdiri oleh usaha-usaha sektor formal. Dengan demikian, para pedagang cenderung mencari lokasi dengan tingkat keramaian yang tinggi dan tidak dimonopoli oleh usaha-usaha sektor formal. Dengan demikian, para pedagang tertarik dengan area kosong dimana hanya perlu bersaing dengan parkir dan fungsi layanan lainnya yang ada di kawasan tersebut. Sebenarnya pedagang kaki lima ini tertarik pada sesuatu yang sudah terdapat aktivitas pedagang kaki lima ini tertarik pada sesuatu yang mudah terdapat aktivitas pedagang lainnya, namun karena bertambah banyak sehingga menarik pedagang lainnya dengan sendirinya. Oleh karena adanya perkumpulan di *nodes* atau simpul ini menjadi titik fokus atau pusat kegiatan.

Menurut Moughtin, *node* adalah titik fokus yang dapat berbentuk persimpangan jalan, titik temu, alun-alun atau tempat pertukaran transportasi. Bentuk *nodes* sebagai titik temu atau meeting place dibas oleh Gehl (2010) dimana perkembangan kota demi kota memperlihatkan kondisi kehidupan berjalan kaki meningkat sehingga tingkat aktivitas berjalan kaki juga meningkat secara signifikan. Selain itu, dilihat secara lebih luas, kegiatan sosial dan rekreasi juga ikut bertumbuh. Karakteristik umum di kehidupan ruang perkotaan, multifungsi dan kompleksitas aktivitas, dan bertumpang tindih seperti berjalan, berhenti, istirahat, menetap dan berbincang dengan tujuan tertentu.

Gehl (2010) juga mengatakan sesuatu yang tidak terencana atau tindakan spontan menjadi sesuatu yang bergerak atau menetap di ruang kota sehingga menjadi daya tarik tersendiri. Misalnya ingin melakukan perhentian hanya untuk sekedar melihat lebih dekat atau bahkan ikut bergabung. Karena daya tarik terbaik suatu kawasan adalah *people* (orang). Orang-orang dapat berkumpul dimana sesuatu hal terjadi dan spontan mencari kehadiran orang lain, lalu dihadapkan pada pilihan berjalan di jalan yang sepi atau ramai, kebanyakan orang akan memilih jalan yang memiliki kehidupan dan aktivitas, karena adanya aktivitas yang dimana

sebagian besar adalah kegiatan opsional seperti berjalan kaki di kawasan pedestrian, berdiri untuk melihat kawasan kota, duduk untuk menikmati pemandangan atau cuaca. Karena sebagian besar kegiatan kota yang menarik termasuk dalam kegiatan opsional ini, dimana kualitas kota menjadi hal yang penting.

Dalam membahas tingkat kepadatan orang dalam beraktivitas mengindikasikan bahwa keaktifan suatu kota tidak terbatas pada kuantitas. Kota yang hidup adalah konsep kota dengan konsep yang relatif. Meskipun hanya beberapa orang berjalan di gang sempit tetapi tetap dapat gambaran kawasan yang hidup dan menarik. Bukan jumlah, keramaian dan ukuran, tetapi perasaan bahwa ruang kota menarik dan populerlah yang menciptakan suatu tempat menjadi lebih bermakna. Untuk menciptakan kota yang hidup membutuhkan kehidupan kota yang bervariasi dan kompleks, dimana kegiatan rekreasi dan sosial bercampur dengan ruang untuk lalu lintas pejalan kaki serta adanya kesempatan untuk dapat berpartisipasi dalam kehidupan perkotaan. Adanya toko, restoran, monumen dan fungsi publik dapat ditempatkan di tempat yang memiliki kemungkinan dilalui orang termasuk pejalan kaki. Ketika ruang-ruang atau ruang sosial tersebut membentuk rule secara otomatis mengikuti arah berjalan kaki maka dapat meningkatkan kualitas ruang individu. Sehingga dapat menggabungkan rekreasi dan sosial yang bermanfaat dan juga menyenangkan hanya dengan berjalan kaki.

Menurut Maughtin, *node* juga sebagai simbol bagi suatu kawasan. Ini dapat dikaitkan dengan *sign of the city* menurut Gehl (2010) dimana hal ini berfungsi untuk memberi tahu bahwa kita telah memasuki kawasan baru yang dapat ditandai dengan tanda atau gerbang untuk bantu memperkuat rasa aman bagi sekelompok orang atau individu. Tanda kualitas urban yang baik adalah ketika kita dapat dengan mudah menemukan tujuan tanpa ragu karena yang penting menurut Gehl (2010) adalah memiliki karakteristik visual yang jelas, karakter yang khas dan jalan-jalan yang penting dapat terlihat perbedaannya daripada yang kurang penting. Tanda dan petunjuk arah serta pencahayaan yang baik di malam hari merupakan elemen penting dari hubungan antara struktur kota, rasa lokalitas dan rasa aman saat berjalan di kota tersebut.

Kesimpulan teori-teori mengenai *nodes* di atas dapat disimpulkan dalam tabel di bawah ini :

**Tabel 2.1 Teori *Nodes***

Kevin Lynch	Rikta Desai	Mike Vivian
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Titik</li> <li>● Persimpangan</li> <li>● Tempat istirahat dalam transportasi</li> <li>● Aktivitas yang saling bertemu</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Ruang</li> <li>● Menampilkan perdagangan</li> <li>● Memiliki identitas sebagai “tempat”</li> <li>● Bagian dari sistem pergerakan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Pengguna berinteraksi dengan ruang melalui berbagai kegiatan</li> <li>● Lokasi kegiatan budaya</li> <li>● Tempat transit</li> <li>● Hubungan antara keterhubungan, kepadatan, dan keragaman dalam penggunaan ruang</li> </ul>
<p>Kesimpulan : titik, persimpangan, aktivitas, pergerakan, identitas, transit</p>		

Sumber : Penulis, 2023

**Tabel 2.2 Teori Nodes**

<p>Kim Dovey (2016)</p> <p>Yang menjadi konsentrasi dalam menghentikan arus sebuah perkotaan adalah menggunakan sebuah simpul</p> <p>Pergeseran fokus kota dalam hal ini monumen simbolik menjadi sebuah simpul (nodes) baik dari segi makna atau citra kota dan cara kerjanya yang akhirnya menjadi sebuah citra.</p> <p>Pedagang cenderung mencari lokasi dengan tingkat keramaian yang tinggi dan tidak dimonopoli oleh usaha-usaha sektor formal</p>	<p>J.C Moughtin (2003)</p> <p>Node adalah titik fokus yang dapat berbentuk persimpangan jalan, titik temu, alun-alun atau tempat pertukaran transportasi.</p>	<p>Jan Gehl (2010)</p> <p><i>City as meeting place</i> : Karakteristik umum di kehidupan ruang perkotaan, multifungsi dan kompleksitas aktivitas, dan bertumpang tindih seperti berjalan, berhenti, istirahat, menetap, dan berbincang dengan tujuan tertentu.</p> <p>Orang-orang dapat berkumpul dimana sesuatu hal terjadi dan spontan mencari kehadiran orang lain, lalu dihadapkan pada pilihan berjalan di jalan yang sepi atau ramai, kebanyakan orang akan memilih jalan yang memiliki kehidupan dan aktivitas, karena adanya aktivitas, yang dimana sebagian besar adalah kegiatan opsional seperti berjalan kaki di kawasan pedestrian, berdiri untuk melihat kawasan kota, duduk untuk menikmati pemandangan atau cuaca.</p> <p>Untuk menciptakan kota yang hidup membutuhkan kehidupan kota yang bervariasi dan kompleks, dimana kegiatan rekreasi dan sosial bercampur dengan ruang untuk lalu lintas pejalan kaki serta adanya kesempatan untuk dapat berpartisipasi dalam kehidupan perkotaan.</p> <p>Adanya toko, restoran, monumen, dan fungsi publik dapat ditempatkan ditempat yang kemungkinan dilalui orang termasuk pejalan kaki.</p> <p><i>Sign of the city</i> : memiliki karakteristik visual yang jelas, karakter yang khas dan jalan-jalan yang penting dapat terlihat perbedaannya daripada yang kurang penting.</p>
<p>Dari ketiga pendapat diatas dapat disimpulkan :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dovey mengatakan nodes sebagai suatu konsentrasi yang dimana sama dengan menurut Moughtin, node adalah titik fokus berupa salah satunya titik temu (meeting place)</li> <li>2. Node menurut Gehl : aktivitas, kemenarikan, dan aktivitas opsional yang berkualitas dan <i>sign of the city</i></li> </ol>		

Sumber : Penulis, 2023

## 2.2 *Spirit of Place*

*Spirit of place* merupakan sebuah kekuatan non fisik yang dapat membentuk kesan sebuah kota yang dapat mempertahankan identitasnya dan *sense of place* suatu kawasan tentang citra, karakter dan makna. *Spirit of place* bukan mengacu pada rasa memiliki atau berada di dalam suatu tempat, perasaan atau kesadaran akan suasana atau karakter berada diluar kontrol kesadaran penggunanya. *Spirit of place* digambarkan secara fisik ke dalam 3 hal ini, yaitu :

- a. Ciri fisik yang dapat berupa pembentukan karakteristik lingkungan dan pandangan dari area yang terdiri dari lahan yang digunakan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi ruang dan parkir, pejalan kaki dan *signage*.
- b. Aktivitas dan fungsi lokal
- c. Makna dan simbolisme

*Spirit of place* juga diartikan sebagai tempat dimana makna simbolisme kawasan pusaka yang akan menarik perhatian kawasan dari dua masa berbeda yaitu masa lalu dan masa kini. Sehingga dalam mengenal *spirit of place* di masa kini, terlebih dahulu harus dipahami makna dan simbolisme kawasan di masa lalu. Dengan mempertimbangkan kombinasi aspek berwujud dan juga yang tidak berwujud dari konteks perkotaan. *Spirit of place* ini berkaitan erat dan mengesankan antara orang dan tempat dimana spirit juga muncul dalam aspek eksklusif dari suatu tempat. Dari teori *spirit of place* dapat disimpulkan ke dalam tabel di bawah ini :

Tabel 2.3 Teori *Spirit Of Place*

Pedia Aldy and S Mira Dharma (2018)	Journal of Hunan University (Natural Sciences)
<ul style="list-style-type: none"> <li>● kekuatan non fisik yang mampu membentuk kesan sebuah kota yang mempertahankan identitas dan sense of place suatu kawasan tentang citra, karakter</li> <li>● Ciri fisik,</li> <li>● Aktivitas</li> <li>● Makna , simbolisme</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Makna , simbolime kawasan menarik dari dua masa yang berbeda yaitu masa lalu dan masa kini</li> <li>● memiliki hubungan yang kuat dan mengesankan antara orang dan tempat</li> <li>● segi lanskap, lingkungan bangunan, maupun warisan takbenda dan berwujud, dan keasliannya.</li> </ul>
Kesimpulan : ciri fisik, hubungan kuat antara orang dan tempat	

Sumber : Penulis, 2023

### 2.3 *Place Making*

Dalam perancangan *nodes* ini akan menggunakan pendekatan *place making* maka daripada itu perlu memahami arti dari *place making* itu sendiri. *Place making* adalah sebuah pendekatan dari perencanaan dan perancangan ruang publik yang memberi penekanan pada kekayaan lokal untuk menguatkan pengalaman pribadi manusia pada sebuah tempat. Menurut Sudrajat, konsep *place-making* itu sendiri telah mengalami peningkatan yang semakin pesat dalam pengembangan pengetahuan secara internasional, namun masih menjadi tantangan untuk pengembangannya di Indonesia. Sedangkan berdasarkan teori Genius Loci, pendekatan *place making* ini biasanya digunakan untuk mengkaji ruang publik karena penenkananya pada pengalaman manusia itu sendiri. Sedangkan pengalaman manusia merupakan sebuah unsur yang berperan penting dalam menciptakan hubungan kuat antara manusia dengan ruang publik. Dari teori tersebut dapat disimpulkan pengertian pendekatan *place making* ke dalam tabel di bawah ini :

Tabel 2.4 Teori *Place Making*

Sudrajat (2012)	Teori Genius Loci
<ul style="list-style-type: none"><li>● pendekatan dari perencanaan dan perancangan ruang publik yang memberi penekanan pada kekayaan lokal untuk menguatkan pengalaman manusia pada sebuah tempat.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>● Untuk mengkaji ruang publik karena penekanan yang ia miliki terhadap pengalaman manusia.</li><li>● pengalaman manusia itu sendiri merupakan unsur yang berperan penting dalam pembentukan ruang publik</li></ul>
Kesimpulan : perancangan ruang publik, penekanan pada pengalaman manusia	

Sumber : Penulis, 2023

## 2.4 Studi Preseden

### 2.4.1 Helix Bridge at Marina Bay Singapore

#### a. Helix Bridge



Gambar 2.1 Helix Bridge  
Sumber : Eresources.nlb.gov.sg

Helix, biasa disebut sebagai Jembatan Helix, adalah jembatan pejalan kaki terpanjang di Singapura. Dibuka pada tahun 2010, jembatan ini memiliki struktur heliks ganda khas yang dimodelkan pada struktur DNA. Jembatan ini menghadap ke Marina Bay, membentuk kurva di sebelah kendaraan Bayfront Bridge dan Youth Olympic Park, dan menghubungkan Marina Center dengan area Bayfront.

Rencana untuk jembatan tersebut diumumkan pada bulan Maret 2006.4 Jembatan ini dimaksudkan untuk menghubungkan "kalung" atraksi di sekitar area Marina Bay, 5 termasuk taman seni pemuda baru (Youth Olympic Park) yang akan dibangun pada waktu yang sama. Asosiasi dengan struktur DNA ini dimaksudkan untuk melambangkan "kehidupan dan kesinambungan, pembaruan dan pertumbuhan". Jembatan Helix 9 sepanjang 280 meter terbuat dari baja tahan karat dupleks khusus yang melengkapinya dengan kekuatan struktural tinggi sekaligus mengurangi kebutuhan perawatan. Hal ini dapat mendukung hingga 16.000 orang pada suatu waktu. Dengan jarak bebas 8,8 m di atas air, kapal dapat melewati Marina Bay dan Marina Channel. Pembangunan dimulai dari tahun 2007 dan selesai pada tahun 2010.

Jembatan Helix terletak di dekat Jembatan Benjamin Sheares. Di satu sisi jembatan terdapat atraksi seperti Singapore Flyer dan Esplanade Theatres on the Bay. Di seberang jembatan terdapat resor terpadu Marina Bay Sands dan ArtScience Museum. Antara November dan Desember 2008, Urban Redevelopment Authority (URA) mengadakan konsultasi publik untuk memutuskan nama jembatan. URA mengusulkan nama "The Double Helix" dan "The DNA Bridge", dan nama "The Helix" akhirnya yang dipilih. Jembatan Helix memiliki tujuan praktis dan estetika. Ini menyediakan akses cepat ke Marina Bay Sands untuk pejalan kaki yang datang dari Esplanade dan area Balai Kota. Pada saat yang sama, berjalan-jalan di sepanjang jembatan menawarkan pemandangan cakrawala kota yang mengesankan. *Five viewing pod* yang diperpanjang dari jembatan dibangun untuk tujuan ini. Jembatan ini juga menyediakan titik pandang yang baik untuk menonton kembang api dan kembang api selama acara khusus seperti perayaan Hari Nasional.

Selain itu, jembatan berfungsi sebagai galeri *outdoor* yang menampilkan karya seni anak muda setempat. Sebelum jembatan dibuka, diadakan kompetisi seni bagi para pemuda untuk menunjukkan bagaimana desain mereka dapat dimasukkan ke dalam jembatan. Secara ekonomi, pembangunan Jembatan Helix juga menandai munculnya kawasan Marina Bay sebagai hub tepi laut. Ini adalah bagian dari rute pejalan kaki sepanjang 11,7 kilometer yang pada akhirnya akan menghubungkan Gardens by the Bay, Marina Bay Sands, Esplanade, Marina Barrage dan Singapore Sports Hub serta kantor dan ruang ritel masing-masing. Pada tahun 2008, URA mengumumkan investasi S\$35 juta lebih lanjut untuk kawasan pejalan kaki tepi laut.

b. Mengapa “ini” menjadi *nodes*?

Elemen-elemen dalam kawasan Helix bridges Marina Bay Singapore yang berkaitan dengan fungsinya sebagai *nodes* (simpul).

1. Jembatan Helix terletak tepat di area paling populer di Singapura. Menghubungkan Marina Centre dengan Marina South di area Marina Bay di Singapura. Daerah ini disebut sebagai “Pusat Kota Baru” Singapura dan dibangun di atas tanah reklamasi.
2. Jembatan Helix yang memukau secara visual adalah fitur unik di Singapura yang ditempatkan secara strategis di sekitar Marina Bay Sands, Gardens by the Bay, Singapore Flyer, dan Bayfront Bridge.
3. Sepanjang jembatan, empat spiral bagian dalam yang berbeda digunakan untuk menciptakan keteduhan bagi pejalan kaki yang berjalan melintasi jembatan. *Platform* pengamatan juga dimasukkan ke dalam desain untuk memberi pejalan kaki cara menikmati dan memotret pemandangan mereka dari Jembatan Helix.
4. Pada saat datang ke Helix Bridge di Singapura maka bisa langsung menggunakan layanan transportasi umum yakni MRT. Tidak hanya bisa menggunakan layanan transportasi umum berupa MRT saja, mengingat lokasi dari Helix Bridge di Singapura ini aksesnya sangat mudah maka tidak heran bisa menggunakan transportasi apa saja. Jika kamu ingin mendapatkan pengalaman baru maka bisa memanfaatkan layanan bus.

## 2.4.2 Shibuya, Tokyo

### a. Shibuya Crossing

Stasiun Shibuya Tokyo menangani rata-rata lebih dari 2,4 juta penumpang setiap hari. Hal ini membuat Shibuya Crossing menjadi perebutan pejalan kaki di mulut Pintu Keluar Hachikō Stasiun Shibuya, dan salah satu jalan raya tersibuk di dunia. Diperkirakan 2.500 orang melintasinya sekaligus. Ini adalah ikon semangat dan energi yang terkenal di Tokyo dan salah satu atraksi kota yang paling ikonik.

### b. Mengapa “ini” sebagai *nodes*?

1. Shibuya Crossing telah menjadi simbol Tokyo. Papan reklame neon yang meneriakkan iklan di keramaian, banyaknya lalu lintas pejalan kaki dan ukuran gratis-untuk-semua mewakili sisi ultra-modern kota yang lebih dikenal oleh orang luar.
2. Patung terkenal Hachiko. Pintu Keluar 8 Stasiun Shibuya dikenal sebagai Pintu Keluar Hachikō, disebut demikian karena patung perunggu anjing terkenal di alun-alun di luar. Hachikō adalah seekor anjing yang hidup pada tahun 1920-an, dan setiap hari anjing itu akan kembali ke Stasiun Shibuya untuk menunggu pemiliknya, profesor Ueno, pulang kerja.
3. Dilihat dari atas, bawah dan berbagai sisi, persimpangan Shibuya selalu terlihat menarik. Yang menarik adalah orang-orang yang berjalan melintasi. Setiap sudut jalan selalu terisi, tumpah sampai ke jalan, meliuk liuk dan selalu ramai.
4. Banyak kafe dan restoran yang menghadap ke persimpangan, semuanya memanfaatkan posisi utama mereka, menyediakan tempat duduk di sisi jendela untuk melihat gerombolan pejalan kaki yang menyeberang, atau orang-orang yang sedang berfoto selfie. Daerah sekitar Shibuya adalah tujuan yang ramai dan populer bagi orang-orang dari semua lapisan masyarakat. Ini adalah tempat kehidupan malam populer yang dipenuhi dengan bar, klub, dan izakaya, dan pesta pora akhir pekan adalah pemandangan umum.

5. Stasiun Shibuya sendiri adalah pusat besar kereta api dan kereta bawah tanah Tokyo. Pintu Keluar Hachiko (Pintu Keluar # 8), yang mengarah ke Persimpangan Shibuya, sangat besar dan selalu ramai, dan merupakan salah satu titik pertemuan paling populer di kota.
6. Shibuya Crossing adalah tempat pertemuan populer selama acara musiman besar, seperti Halloween atau Hitung Mundur Tahun Baru.
7. Persimpangan berebut yang luas di luar Stasiun Shibuya adalah perwujudan dari Tokyo itu sendiri: aksi ke segala arah. Tiga layar televisi besar yang dipasang di gedung-gedung yang menghadap persimpangan menyala sepanjang hari, sementara area lainnya ditutupi dengan lampu, iklan, dan lebih banyak lampu.

Dari kedua studi preseden di atas dapat disimpulkan bahwa aspek-aspek *nodes* yang terdapat di dalam studi preseden yang diambil dapat diuraikan dalam tabel di bawah ini :

Tabel 2.5 Perbandingan Studi Preseden

HELIX BRIDGE AT MARINA BAY	SHIBUYA, TOKYO
<ul style="list-style-type: none"> <li>● area paling populer</li> <li>● disebut sebagai “Pusat Kota Baru” Singapura</li> <li>● memukau secara visual adalah fitur unik di Singapura yang ditempatkan secara strategis di sekitar Marina Bay Sands</li> <li>● Design yang menciptakan keteduhan bagi pejalan kaki yang berjalan melintasi jembatan</li> <li>● bisa langsung menggunakan layanan transportasi umum yakni MRT</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● telah menjadi simbol Tokyo</li> <li>● Dilihat dari atas, bawah dan berbagai sisi, persimpangan Shibuya selalu terlihat menarik.</li> <li>● Daerah sekitar Shibuya adalah tujuan yang ramai dan populer bagi orang-orang dari semua lapisan masyarakat.</li> <li>● Stasiun Shibuya sebagai titik temu paling populer di kota</li> <li>● Shibuya Crossing adalah tempat pertemuan populer selama acara musiman besar</li> <li>● Tiga layar televisi besar yang menghadap persimpangan menyala sepanjang hari, sementara area lainnya ditutupi dengan lampu, iklan, dan lebih banyak lampu.</li> </ul>
<p>Kesimpulan : populer, memukau secara visual, akses transportasi, titik temu, simbol, persimpangan yang menarik, tujuan yang ramai</p>	

Sumber : Penulis, 2023

## 2.5 Kebijakan Setempat

Dalam menentukan luas wilayah yang dapat dan diizinkan untuk dirancang dalam penelitian ini adalah menggunakan rumus garis sempadan bangunan atau GSB. Dimana nilai GSB yang dipakai adalah  $0,5 \times \text{RUMIJA}$ .

## 2.6 Teori Terkait dengan Pergerakan Arus Kota

Dalam merancang suatu kawasan atau ruang memerlukan perhitungan arus pergerakan lalu lintas di dalamnya sehingga perlu dilakukan perhitungan derajat kejenuhan. Dimana pengertian derajat kejenuhan ialah sebuah perbandingan rasio arus lalu lintas (smp/jam) terhadap kapasitas (smp/jam). dan digunakan sebagai faktor kunci dalam menilai dan menentukan tingkat kinerja suatu segmen jalan.

Rumus untuk derajat kejenuhan adalah :

$$Q \text{ ( arus lalu lintas ) } / C \text{ ( kapasitas )}$$

### **2.7 Urban Recreation**

Fenomena area rekreasi memiliki sebuah karakter spasial dimana orang-orang mengambil tempat di ruang rekreasi, yang merupakan bagian dari menghabiskan waktu senggang. Rekreasi memiliki manfaat untuk melakukan kegiatan bersantai dan ruang-ruang di dalamnya memiliki ciri keberadaan proses rekreasi secara sosial dan spasial dengan dimensi yang signifikan. Ruang rekreasi sendiri adalah manusia sebagai produk yang menggunakan infrastruktur geografis dan rekreasi untuk tujuan rekreasi. Dengan demikian, setiap daerah di mana fenomena rekreasi (fisik, sosial atau budaya/ hiburan) berlangsung adalah sebuah tempat rekreasi. Ruang pariwisata atau tempat turis berada dan dapat diamati juga adalah ruang rekreasi. Oleh karena itu, ruang rekreasi perkotaan berarti setiap bagian dari sebuah kota yang digunakan untuk tujuan rekreasi selama waktu senggang dan dikembangkan secara tepat untuk tujuan rekreasi. Ruang rekreasi perkotaan meliputi taman, hutan kota, olah raga lapangan, pantai dan tempat pemandian, olahraga dan rekreasi fasilitas, taman bermain, serta fasilitas atau area tempat kegiatan budaya, hiburan dan sosial berlangsung (termasuk restoran, klub, bioskop, teater, galeri seni dan museum). Pendekatan yang begitu luas terhadap ruang rekreasi menunjukkan bahwa konsep rekreasi sangat luas dan signifikansinya tetapi diidentikkan dengan rekreasi fisik karena lebih banyak mendapatkan bentuk dan makna.

### **2.8 Kriteria Desain**

Kriteria Desain yang akan digunakan dalam perancangan ini didapatkan melalui beberapa literatur terkait dengan perancangan nodes di kawasan perkotaan. Kriteria tersebut terdiri dari jenis data kualitatif dan kuantitatif. Jenis data kualitatif didapatkan melalui buku "Public Spaces Urban Spaces The Dimension of Urban Design Second Edition" yang ditulis oleh Matthew Carmona. Buku tersebut menjelaskan beberapa kriteria desain dalam hal ini yang dikutip adalah terkait perencanaan perancangan *nodes*.

- Taman

Desain tepi dimana mempertimbangkan terhadap “pusat” dan tepi”. Pilih sesuatu untuk berdiri kira-kira di tengah, air mancur, pohon, dan patung. Dukung tontonan orang yang menyediakan tempat duduk formal dan informal.

Ruang yang paling bersosialisasi sering kali memiliki ciri-ciri berikut :

1. Lokasi yang baik, lebih disukai di rute yang sibuk dan dapat diakses secara fisik dan visual
2. Jalan menjadi bagian dari ruang “sosial” - memotong ruang dari jalan dengan pagar atau dinding yang mengisolasinya dan mengurangi penggunaannya
3. Menjadi rata atau hampir sejajar dengan trotoar - ruang yang secara signifikan di atas atau di bawah ini jarang digunakan
4. Tempat duduk - baik eksplisit (bangku, kursi, dll) dan integral (tangga, dinding rendah, dll)
5. Ruang yang dapat dipindahkan, memungkinkan pilihan dan komunikasi karakter dan kepribadian

Ruang bermain yang dirancang dengan baik berdampak positif pada kehidupan anak-anak, mendorong olahraga, perkembangan fisik, sosialisasi, dan pembelajaran melalui permainan. Tempat bermain juga ruang untuk orang dewasa, berfungsi sebagai tempat pertemuan dan tempat relaksasi. Sehingga tempat bermain tersebut harus memiliki kriteria:

1. Dirancang untuk meningkatkan pengaturannya
2. Terletak di tempat terbaik di mana anak-anak akan bermain secara alami
3. Dekat dengan alam
4. Dirancang agar anak-anak dapat bermain dengan cara yang berbeda
5. Ditujukan untuk mendorong anak-anak cacat dan berbadan sehat untuk bermain bersama

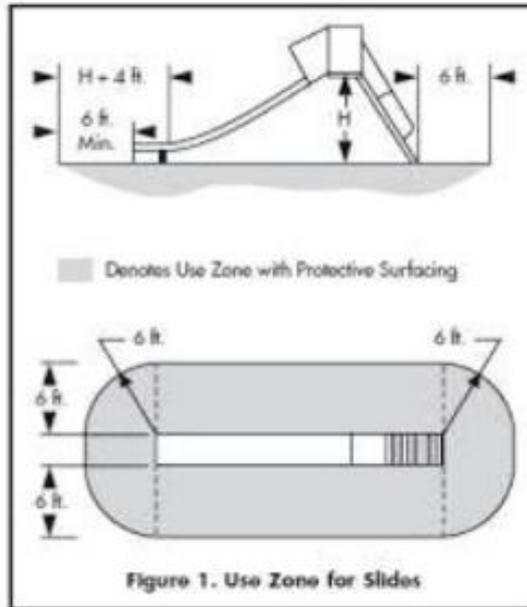
6. Berpijak pada proses pelibatan masyarakat yang sukses dan dicintai oleh masyarakat
7. Di mana anak-anak dari segala usia bermain bersama
8. Dirancang untuk memungkinkan anak-anak meregangkan dan menantang diri mereka sendiri
9. Dibangun dari bahan yang berkelanjutan
10. Dirancang agar fleksibel dengan potensi pengembangan dan perubahan

Ruang publik secara tradisional diasosiasikan, semakin "...berkembang di tempat-tempat pribadi..." dalam bisnis kecil seperti kedai kopi, toko buku, dan tempat ketiga lainnya. Kualitas inti dari tempat ketiga, juga kualitas inti dari ranah publik yaitu keberadaan mereka sebagai tempat netral, di mana individu dapat datang dan pergi sesuka mereka menjadi sangat inklusif, dapat diakses dan tidak memiliki kriteria keanggotaan formal, sehingga memperluas kemungkinan mereka menerima begitu saja dan buka selama tetapi juga di luar jam kantor. Karakter mereka ditandai dengan "suasana hati yang menyenangkan" dengan memberikan kenyamanan dan dukungan psikologis.

Untuk desain tempat parkir harus memiliki kriteria yaitu cukup untuk memenuhi kebutuhan kontemporer nyaman, terletak dekat dengan tujuan untuk semua pengguna, termasuk penyandang disabilitas menarik, dengan membatasi penggunaan instruksi visual lansekap dan bahan berkualitas dapat berhasil mengintegrasikan parkir *on* dan *off-street* aman dan nyaman.

Dalam segi kuantitatif untuk kriteria *design*-nya dikutip dari beberapa sumber yaitu Peraturan Menteri Negara PPPA RI Nomor 11 Tahun 2011, Human Dimensions and Interior Space oleh Julius Panero, dan berbagai sumber baik itu buku maupun jurnal.

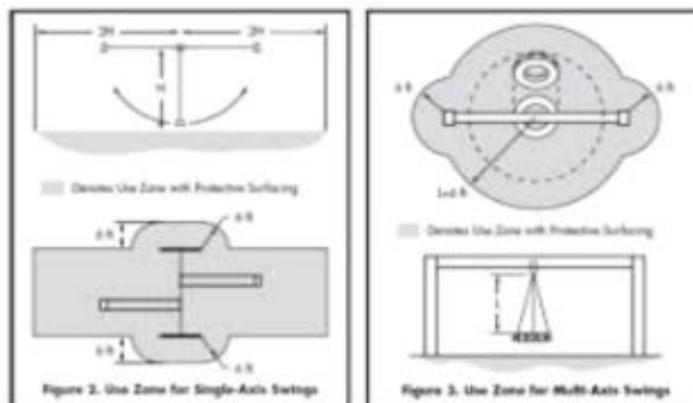
Melalui Peraturan Menteri Negara PPPA RI Nomor 11 Tahun 2011 dijelaskan mengenai peraturan keselamatan alat bermain berdasarkan *Handbook for Public Playground Safety*: Dimana untuk jenis alat bermain perosotan jarak minimal untuk akses naik pada perosotan adalah 6 kaki yang dapat dilihat lebih jelas pada gambar jarak aman perosotan di bawah ini.



**Gambar 2.2 Jarak minimal untuk akses naik pada perosotan**  
 Sumber : *Handbook for Public Playground Safety*

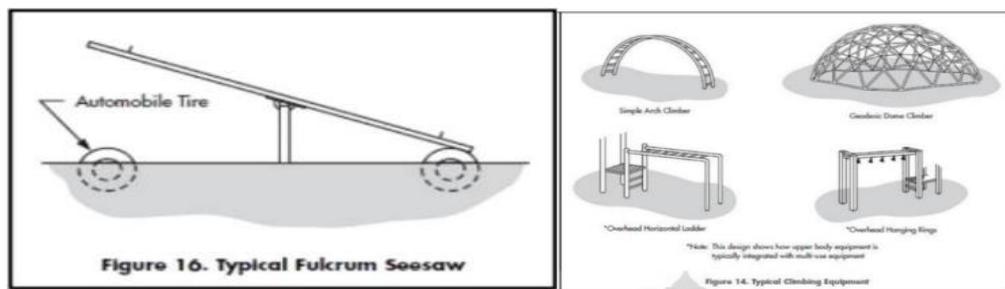
Selanjutnya untuk alat bermain ayunan adalah jarak dari titik tengah ayunan ke jarak minimal di depan 2 kali titik teratas ayunan ke bawah. Untuk ayunan *multi-axis swings* jarak yang dianjurkan dari titik tengah jari ayunan adalah  $L+6$  kaki dimana  $L$  adalah panjang tali ayunan.

Untuk tiang disebelah kanan dan kiri juga disediakan ruang dengan radius 6 kaki. Yang dapat dilihat pada gambar jarak aman ayunan di bawah ini.



**Gambar 2.3 Jarak alat bermain ayunan**  
 Sumber : *Handbook for Public Playground Safety*

Selanjutnya adalah alat bermain papan jungkat-jungkit. Dimana sebaiknya menggunakan bantalan seperti ban mobil bekas agar kursi tidak langsung menyentuh tanah. Sudut yang direkomendasikan yaitu ketika kemiringan papan saat diam dan garis horizontal membentuk sudut  $25^\circ$ . Selain itu terdapat alat bermain yang dapat dipanjat. Untuk komedi putar untuk jarak aman disekitar komedi putar dianjurkan 6 feet. Jarak aman dipertimbangkan jika anak bermain di dekat alat bermain ketika berputar.



**Gambar 2.4 Jarak aman alat bermain komedi putar**  
 Sumber : *Handbook for Public Playground Safety*

- *Pedestrian Ways*

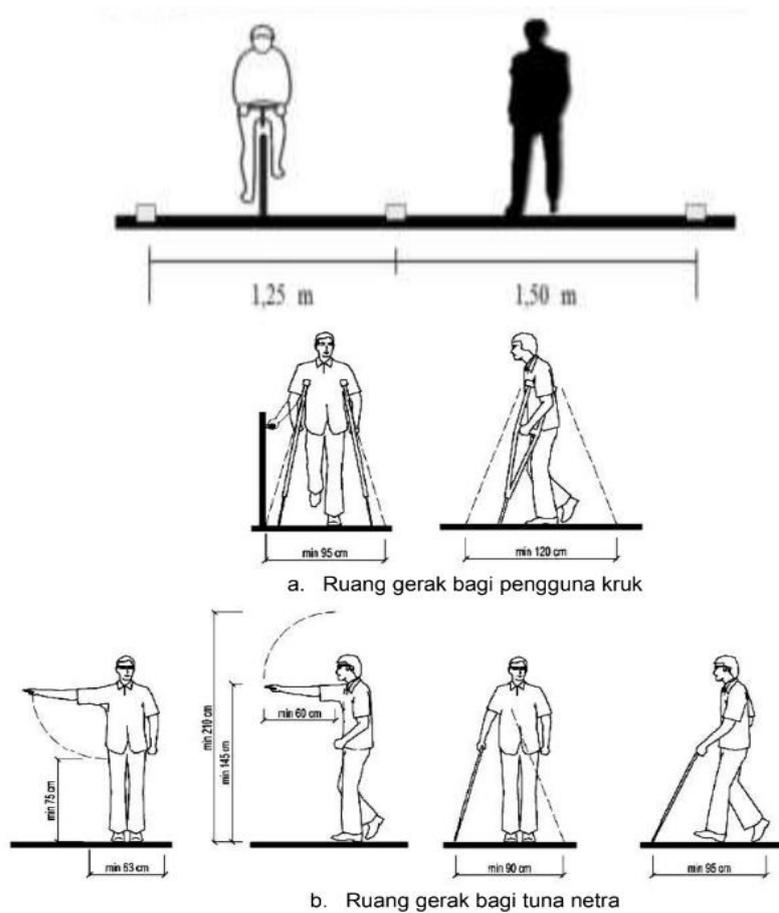
*Pedestrian ways* yang akan didesain di trotoar lokasi *nodes* 1 memiliki ukuran yang didasarkan pada gambar kriteria desain dibawah ini. Ukuran ini digunakan untuk *pedestrian ways* di kawasan luar *site* dan kawasan dalam *site*.



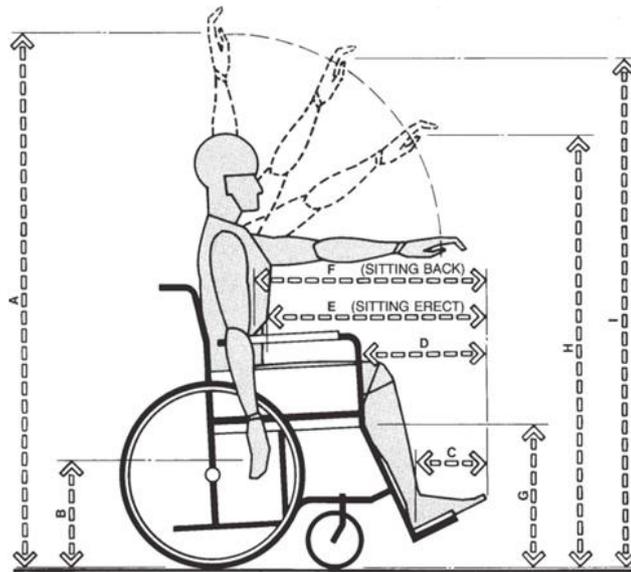
**Gambar 2.5** Ukuran *pedestrian ways*  
 Sumber : Kementerian PUPR

- *Guiding block* untuk penyandang disabilitas

Selanjutnya kriteria desain bagi pengguna disabilitas yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 2.6** Ukuran ruang gerak bagi pengguna kruk dan tuna netra  
 Sumber : *Human Dimension & Interior Space*



**Gambar 2.7** Ukuran standar untuk tuna daksa  
 Sumber : *Human Dimension & Interior Space*

**Tabel 2.6** Ukuran standar untuk tuna daksa

	MALE		FEMALE	
	in	cm	in	cm
<b>A</b>	62.25	158.1	56.75	144.1
<b>B</b>	16.25	41.3	17.5	44.5
<b>C</b>	8.75	22.2	7.0	17.8
<b>D</b>	18.5	47.0	16.5	41.9
<b>E</b>	25.75	65.4	23.0	58.4
<b>F</b>	28.75	73.0	26.0	66.0
<b>G</b>	19.0	48.3	19.0	48.3
<b>H</b>	51.5	130.8	47.0	119.4
<b>I</b>	58.25	148.0	53.24	135.2

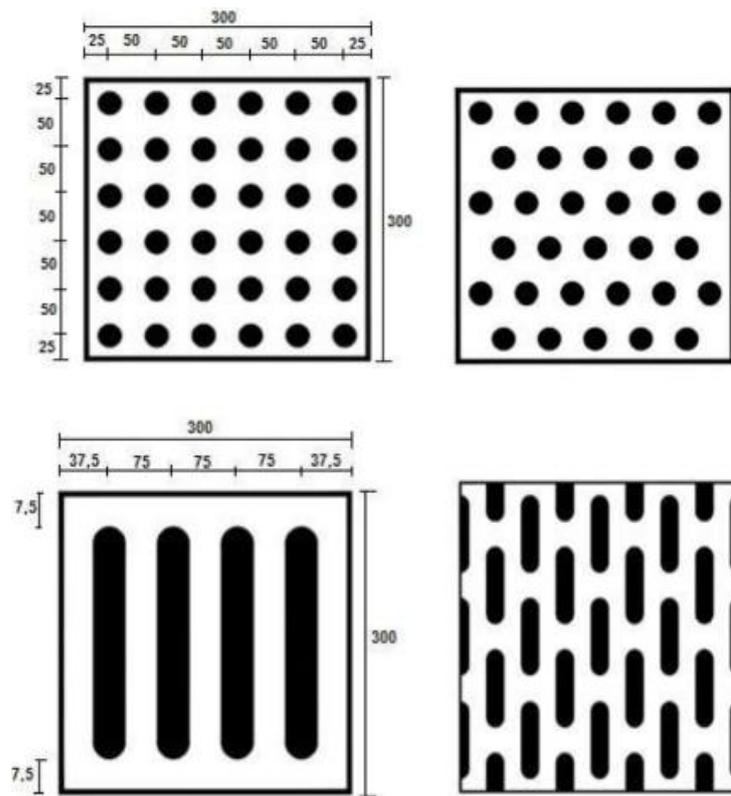
Sumber : *Human Dimension & Interior Space*

Persyaratan khusus untuk rancangan jalan yang landai bagi penyandang disabilitas adalah sebagai berikut :

- a) tingkat kelandaian tidak melebihi 8%;
- b) jalur yang landai harus memiliki pegangan tangan setidaknya untuk satu sisi (disarankan untuk kedua sisi);

- c) pegangan tangan harus dibuat dengan ketinggian 0.8 meter diukur dari permukaan tanah dan panjangnya harus melebihi anak tangga terakhir;
- d) area landai harus memiliki penerangan yang cukup.

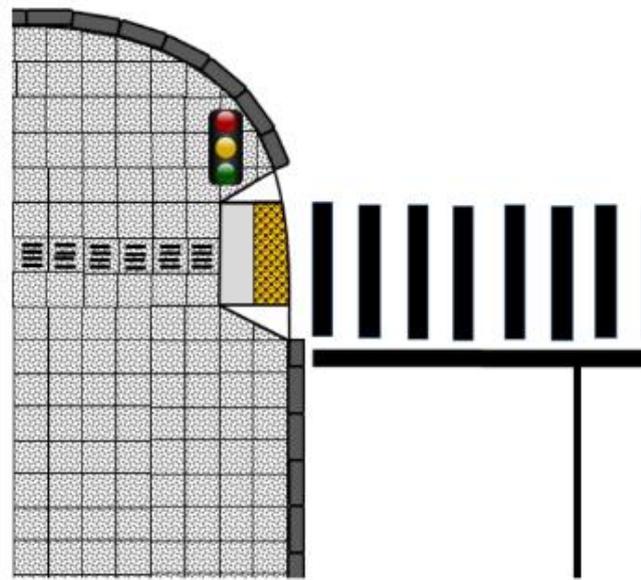
Selanjutnya adalah ukuran untuk desain *guiding block* bagi penyandang disabilitas dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.8 Ukuran *guiding block*  
Sumber : Kementerian PUPR

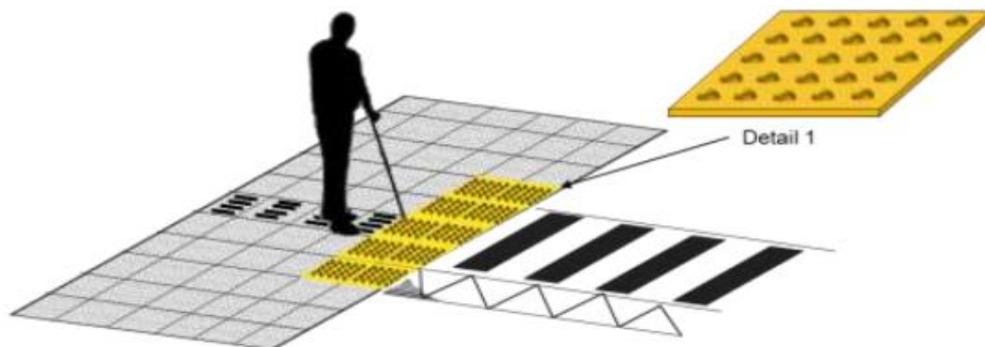
- Penempatan Ubin/Blok Pengarah
  - a) ubin pengarah ditempatkan pada sepanjang jalur pejalan kaki (trotoar);
  - b) pada ubin pengarah harus memiliki ruang kosong 600 mm pada kiri-kanan ubin;
  - c) pada ubin pengarah yang berada di daerah pertokoan/wisata yang jumlah pejalan kaki cukup banyak, ruang kosong harus lebih besar;
  - d) penyusunan Ubin garis sedapat mungkin berupa garis lurus agar mudah diikuti oleh pejalan kaki.

- Penempatan Ubin/Blok Peringatan
  - a) ubin peringatan ditempatkan pada pelandaian naik atau turun dari trotoar atau pulau jalan ke tempat penyeberangan jalan dengan lebar minimal “strip” ubin peringatan adalah 600 mm;



Gambar 2.9 Lokasi penempatan *guiding block*  
Sumber : Kementerian PUPR

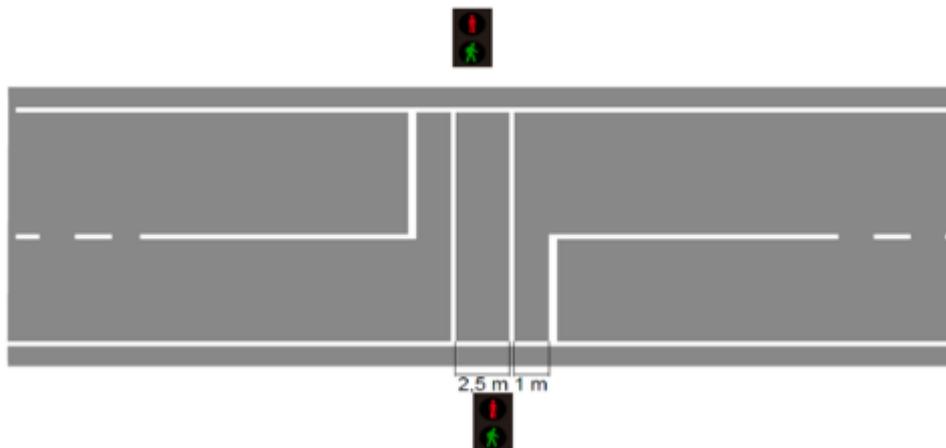
- b) ditempatkan pada ujung *Pedestrian platform* dengan lebar minimal “strip” ubin peringatan adalah 600 mm, untuk memperjelas perpindahan antara *Pedestrian platform* dan trotoar.



Gambar 2.10 Perpindahan *platform* dan trotoar  
Sumber : Kementerian PUPR

- Marka yang berhubungan dengan pejalan kaki

Detail marka mengacu pada Keputusan Menteri Perhubungan No. 34 Tahun 2014 Tentang Marka jalan. Marka yang sering digunakan untuk fasilitas pejalan kaki adalah marka melintang, sebagai marka penyeberangan pejalan kaki, Marka 2 (dua) garis utuh melintang marka ini berupa dua garis utuh yang melintang jalur lalu lintas dengan alat pemberi isyarat lalu lintas untuk menyeberang (*pelican crossing*); ukuran: jarak antar garis melintang paling sedikit 2,50 meter; lebar garis melintang 0,30 meter.



**Gambar 2.11 Marka penyebrangan**  
Sumber : Kementerian PUPR

- Lampu penerangan fasilitas pejalan kaki

Terletak setiap 10 meter dengan tinggi maksimal 4 meter, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal & beton cetak.

- Pagar pengaman

Pagar pengaman diletakan di jalur fasilitas dengan tinggi 90 cm, dan bahan yang digunakan adalah metal/beton yang tahan terhadap cuaca, kerusakan, dan murah pemeliharaannya.

Pagar pengaman dipasang apabila:

- a) apabila volume pejalan kaki di satu sisi jalan sudah  $> 450$  orang/jam/lebar efektif (dalam meter);
- b) apabila volume kendaraan sudah  $> 500$  kendaraan/jam;
- c) kecepatan kendaraan  $> 40$  km/jam;
- d) kecenderungan pejalan kaki tidak menggunakan fasilitas penyeberangan;
- e) bahan pagar bisa terbuat dari konstruksi bangunan atau tanaman.

- Tempat duduk

Tempat duduk diletakkan pada setiap jarak 10 meter dengan lebar 40-50 centimeter, panjang 150 centimeter dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

- Tempat sampah

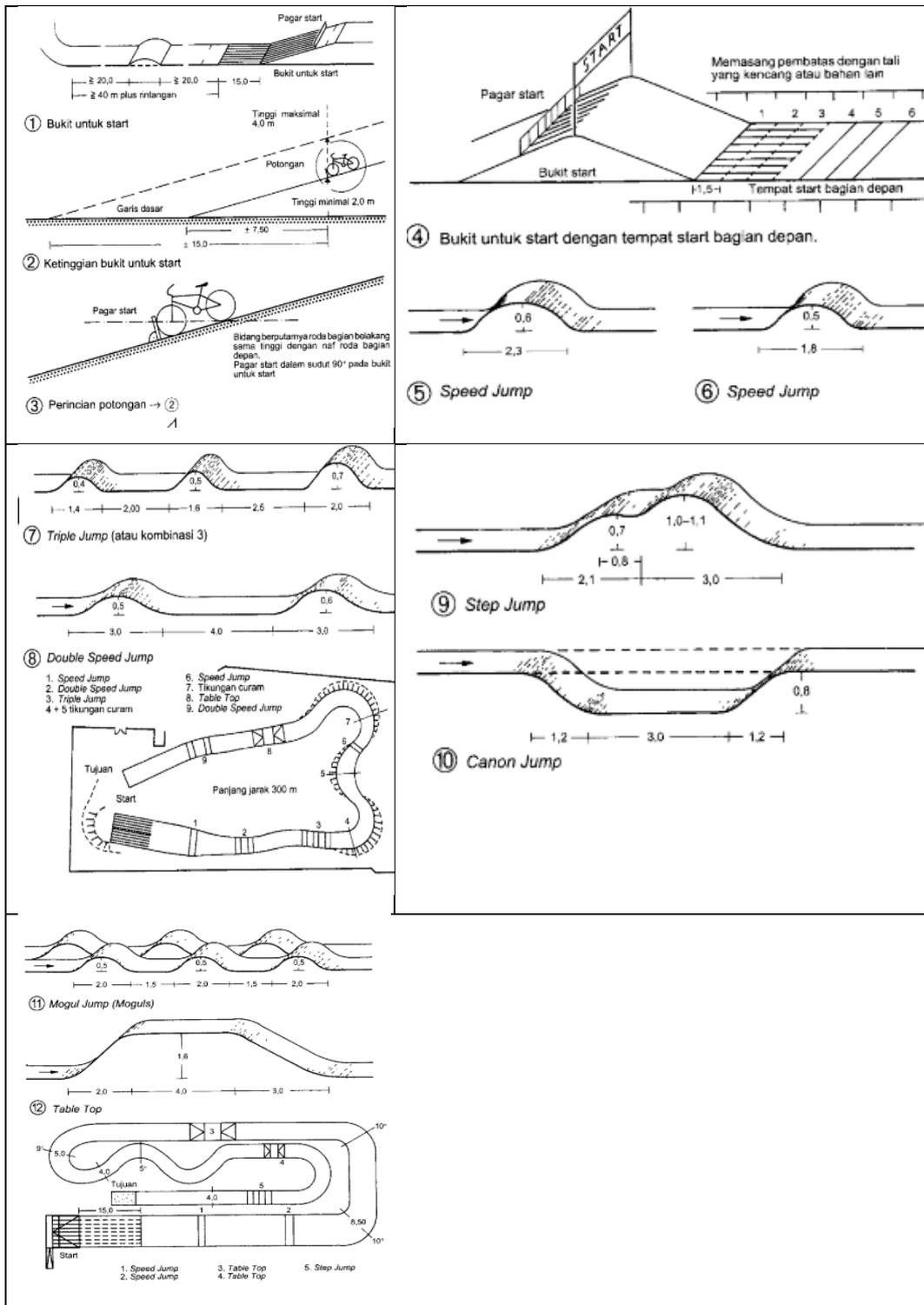
Terletak setiap 20 meter serta pada titik-titik pertemuan (misalnya persimpangan), dengan besaran sesuai kebutuhan, dan bahan yang digunakan adalah bahan dengan daya tahan yang tinggi seperti metal dan beton cetak.

- Halte/tempat pemberhentian bis

Halte diletakkan pada setiap radius 300 meter atau pada titik potensial kawasan, dengan besaran sesuai kebutuhan. Bahan yang digunakan adalah bahan yang memiliki daya tahan yang tinggi

- Arena Sepeda

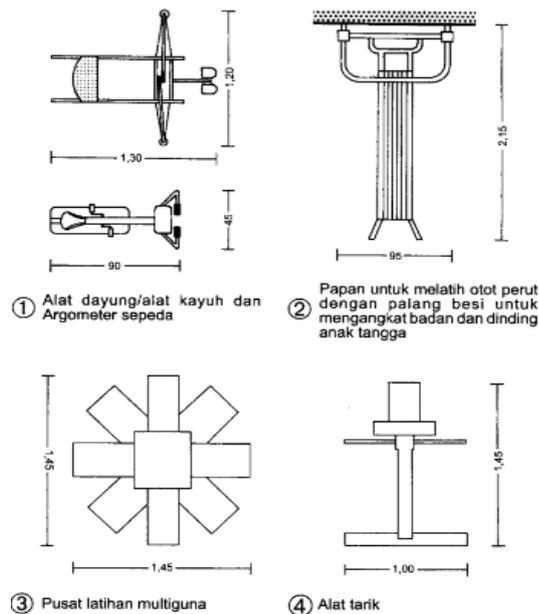
Untuk ukuran arena sepeda memakai standar lebar untuk pesepeda melalui gambar di bawah ini.



Gambar 2.12 Ukuran arena sepeda  
 Sumber : Data Arsitek Jilid 2

- *Fitness Outdoor*

Untuk *outdoor fitness* memakai standar-standar ukuran alat-alat *outdoor fitness* dengan minimal ukuran standar di bawah ini.



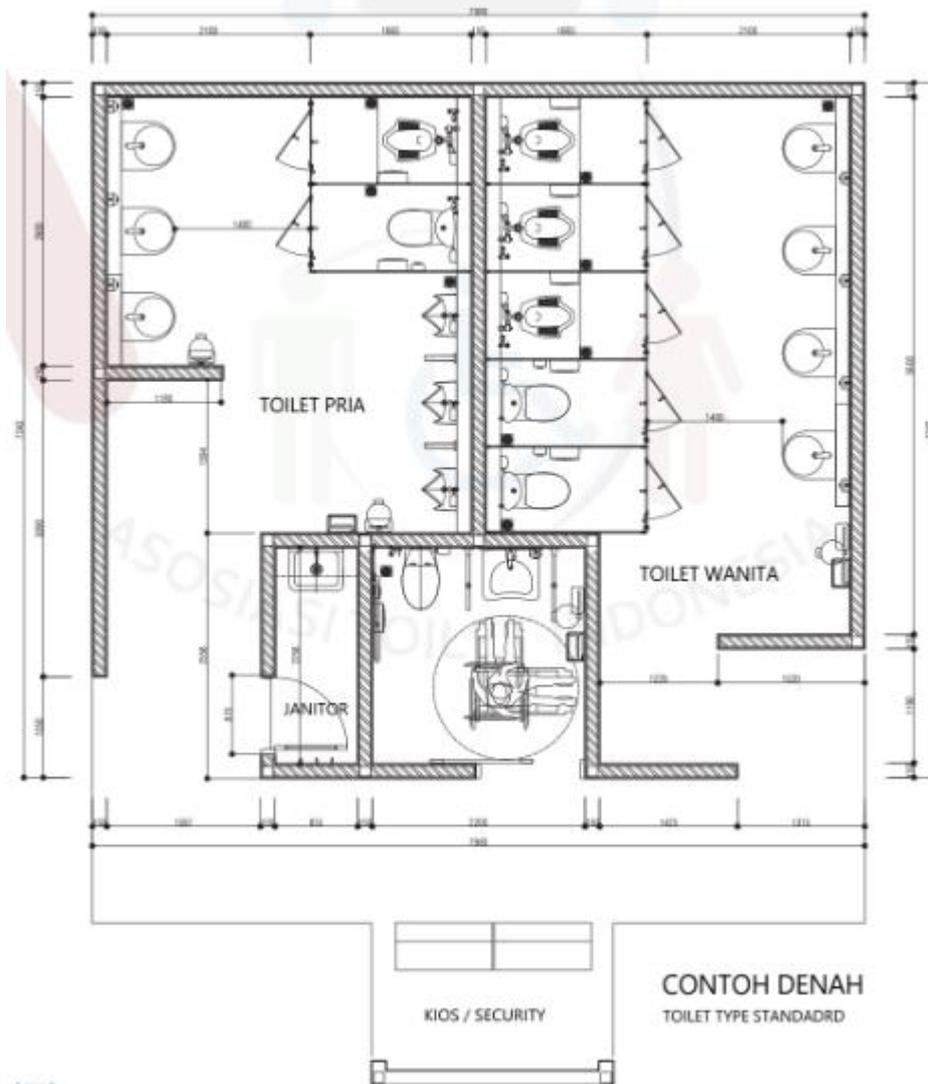
**Gambar 2.13** Ukuran standar alat *outdoor fitness*  
 Sumber : Data Arsitek Jilid 2

- Toko/Kafe

Salah satu area komersil di lokasi nodes 1 adalah sebuah toko/kafe kecil yang menjual berbagai makanan dan minuman ringan. Untuk kebutuhan area atau luas lahan yang dapat dibangun itu mencapai 100 m<sup>2</sup> dengan catatan bangunan tidak bersatu dengan tempat tinggal.

- Toilet/Kamar kecil

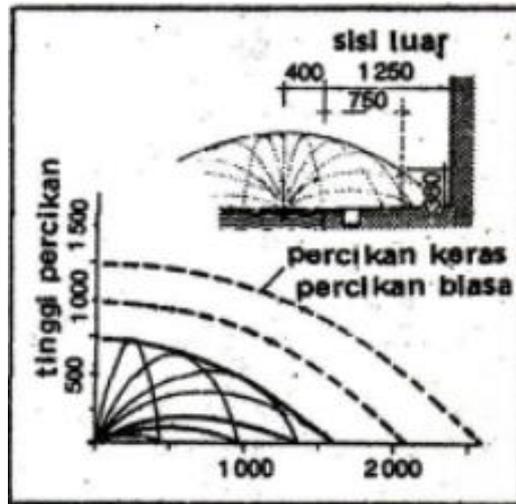
Toilet atau kamar kecil yang akan dirancang disini memakai kategori tipe toilet standar dengan ukuran panjang 7,98 meter x lebar 7,24 meter. Untuk ukuran detail bagian dalam toilet dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



**Gambar 2.14 Denah detail bagian dalam toilet**  
 Sumber : Asosiasi Toilet Indonesia

- Air Mancur

Dalam mengukur untuk lebar diameter air mancur perlu dihitung lebar dan tinggi percikan air mancur tersebut sehingga percikan air tidak melebihi kolam air tersebut. Ukuran standar tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 2.15** Ukuran standar jarak percikan air

Sumber : Jurnal Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Tangerang

Dalam standar diketahui dengan tinggi percikan air 1 meter itu membutuhkan luasan area 2.1 meter.

- Parkir

Ruang didesain dengan memperhatikan satuan ruang parkir (SRP) sehingga ruang parkir yang akan dirancang lebih sesuai dengan kebutuhan pengguna dan lahan. Satuan ruang parkir tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

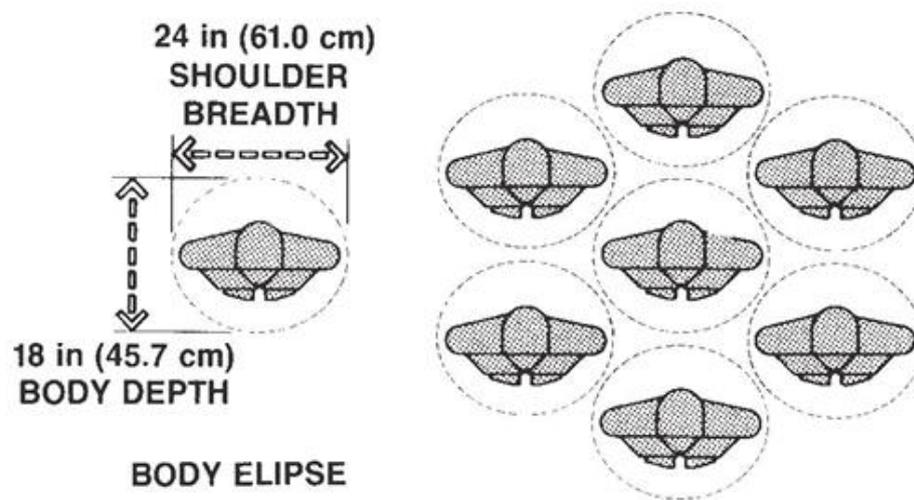
**Tabel 2.7** Satuan Ruang Parkir

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m <sup>2</sup> )
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motot	0,75 x 2,00

Sumber : Departemen Perhubungan

- *Human Dimension*

Ukuran standar tubuh manusia harus dapat diketahui sehingga dalam mengatur ruang dan space yang dibutuhkan lebih sesuai dan tidak kekurangan. Ukuran yang dipakai disini adalah ukuran “*touch zone*” dengan bentuk elips dengan ukuran *shoulder breath* 61 cm dan ukuran *body depth* 45.7 cm



**BODY ELIPSE**

**Gambar 2.16 Ukuran ruang gerak**  
 Sumber : *Human dimension and interior space*

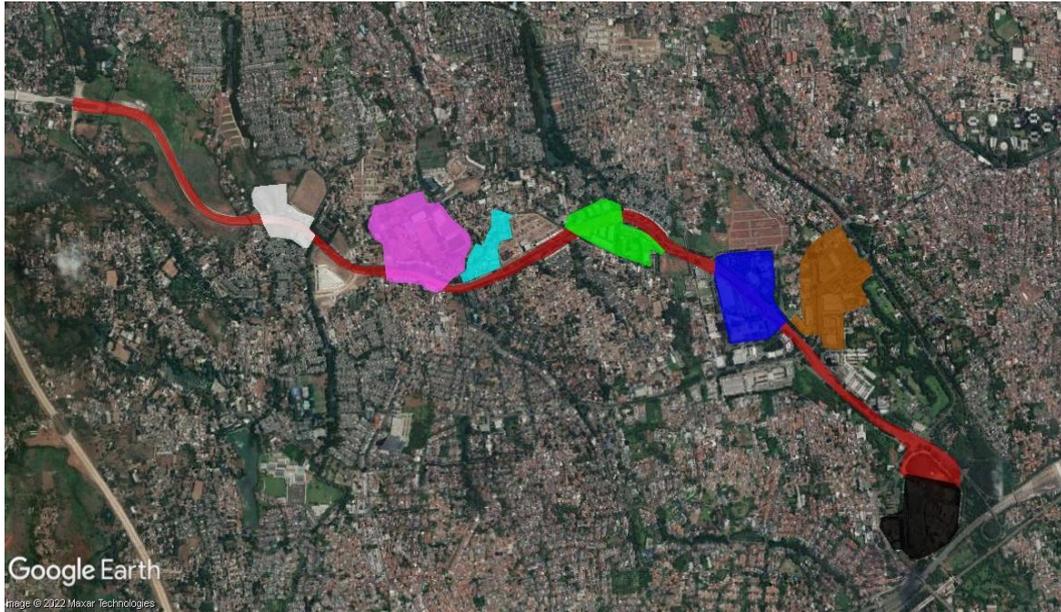
- *Jangkauan Pelayanan Area Nodes*

Untuk jangkauan pelayanan dari lokasi *nodes* 1 dilihat dari jumlah luasan area dan jumlah penduduk Kecamatan Pondok Aren. Ukuran luasan area *nodes* 1 adalah 29.663 m<sup>2</sup> dan jumlah penduduk Kecamatan Pondok Aren adalah 418.420 (2019). Dengan ukuran luasan area dan jumlah penduduk sebesar itu maka termasuk dalam kategori kecamatan minimal 120.000 penduduk dengan minimal lahan seluas 24.000 m<sup>2</sup> atau dengan standar 0.2 m<sup>2</sup> / penduduk.

## BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN

### 3.1 Gambaran Umum

#### 3.1.1 Pusat-Pusat Kegiatan



**Gambar 3.1 Peta Pusat Kawasan Bintaro**  
Sumber : Google Maps, 2022

Dalam kawasan Bintaro, khususnya di sepanjang jalan Bintaro *Loop* ini memiliki titik-titik atau pusat kegiatan yang tersebar di wilayah Bintaro *Loop*. Jenis-jenis kegiatan yang terdapat di pusat-pusat kegiatan itu juga beragam. Dari sisi penggunaan lahan, areanya didominasi oleh penggunaan lahan sebagai perdagangan dan jasa, mengingat pusat-pusat kegiatan ini berada di dekat atau di dalam jalan besar Boulevard Bintaro. Jenis-jenis perdagangan dan jasa akan dibagi ke dalam 7 pusat kegiatan di bawah ini:

Tabel 3.1 Jenis Pusat Kegiatan Bintaro

Pusat Kegiatan	Jenis Kegiatan	Gambar
	<p>Rumah sakit Pondok Indah, Restoran seperti Sushi Mentai, Pizza Hut, McDonalds, dan Gramedia</p>	  
	<p>Showroom mobil, ruko-ruko perkantoran, Sekolah British Jakarta</p>	  

Pusat Kegiatan	Jenis Kegiatan	Gambar
	<p>Rumah-rumah warga yang dijadikan tempat perdagangan dan jasa</p>	
	<p>Sekolah Penabur, SPBU Vivo Bintaro, Hotel Aviary Bintaro, Electronic City Bintaro</p>	
	<p>Giant Hero Bintaro, INDY office park, Trans Snow World Bintaro</p>	

Pusat Kegiatan	Jenis Kegiatan	Gambar
	<p>RS Premier Bintaro, Hari- Hari Bintaro, Lotte Mart Bintaro, Ruko</p>	 
	<p>Mall Bintaro Xchange, Stasiun Jurangmangu</p>	 

Sumber : Penulis, 2022

### 3.1.2 Nodes yang Terdapat di Sepanjang Jalan Boulevard Bintaro



Gambar 3.2 Nodes yang terdapat di Jalan Boulevard Bintaro  
Sumber : Penulis (2022)

Dari gambar diatas teridentifikasi ada 6 nodes yang akan diidentifikasi lebih lanjut. Hasil tersebut sebagai bahan pertimbangan dalam pemilihan nodes. Hasil-hasil tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 3.2 Keterangan Nodes Bintaro

Nodes	Bentuk Nodes	Hasil Identifikasi
 (NODES 1)	 	Nodes ini berada di paling ujung sebelah timur Jalan Boulevard Bintaro, nodes ini dibentuk oleh simpang 3 jalan, dimana dibentuk oleh Jalan Boulevard Bintaro ke arah timur-barat dan utara-selatan oleh Jalan Graha Raya. Arah timur jalan Boulevard dapat dilihat

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>pada gambar 2 bentuk <i>nodes</i> adalah jalan arteri yang menjadi gerbang Tol Parigi.</p> <p>Identifikasi terhadap variabel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Activity</i>: Saat pagi dan hari banyak warga berkumpul di titik <i>nodes</i> ini. Area sekitar <i>nodes</i> ini masih kosong hanya diisi hamparan rumput hijau.</li> <li>2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i>: Hamparan lahan kosong sering dimanfaatkan pengguna kawasan untuk duduk bersantai. Sehingga menimbulkan sebuah potensi untuk dikembangkan kualitas ruangnya.</li> <li>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i>: Dengan lahan kosong dan aktivitas bersantai atau duduk di lahan yang kosong maka ia memiliki potensi untuk dikembangkan aktivitas sosial di</li> </ol>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>dalamnya dengan memperhatikan kualitas ruangnya.</p> <p>4. <i>Sign of the city</i>: Karena lahannya yang masih kosong dan luas, ia memiliki potensi untuk dibuat atau dirancang sesuatu di dalamnya yang mampu memberikan suatu citra/symbol bagi kawasan tersebut.</p>
 <p>(NODES 2)</p>	 	<p><i>Nodes 2</i> ini langsung terhubung oleh Jalan Boulevard Bintaro yang memiliki persimpangan terhadap <i>Discovery Residence</i> mengarah ke utara. Dilihat dari ROW jalan, persimpangan ini masih terdapat <i>pedestrian way</i> yang memiliki jalur <i>bike lane</i>. Identifikasi terhadap variabel:</p> <p>1. <i>Activity</i> : aktivitas yang terjadi yaitu lalu lalang kendaraan, tidak ada aktivitas menetap</p>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>atau beristirahat di kawasan ini.</p> <p>2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i> : karena tidak ada aktivitas optional dan ruang-ruang yang sudah dimanfaatkan sebagai komersil dan memiliki kepemilikan swasta sehingga potensi untuk ditingkatkan kualitas ruangnya menjadi berkurang</p> <p>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i> : sosial aktivitas yang terdapat disini sudah dibentuk dengan adanya berbagai komersial seperti toko buku, restoran dll sehingga potensi untuk dikembangkan lebih lanjut menjadi berkurang nilainya.</p> <p>4. <i>Sign of the city</i> : dengan ruang-ruang yang telah dimanfaatkan potensi untuk memiliki sebuah <i>sign</i> atau simbol menjadi berkurang.</p>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
 <p data-bbox="316 638 454 674">(NODES 3)</p>	 	<p data-bbox="1059 405 1356 1238">           Pada <i>nodes</i> 3 ini, terdapat di jalan yang tidak terhubung langsung ke Jalan Boulevard Bintaro, tetapi mengkoneksikan jalan area perkampungan ke jalan Bintaro. Area sekitar masih diisi oleh bentuk bangunan yang belum beraturan dan ROW jalan yang berbeda dengan jalan Boulevard Bintaro. ROW mengecil saat masuk ke area <i>nodes</i> 3 ini.         </p> <p data-bbox="1059 1261 1356 1339">           Identifikasi terhadap variabel:         </p> <ol data-bbox="1059 1361 1356 1948" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1059 1361 1356 1641">1. <i>Activity</i> : aktivitas yang terjadi hanya ada lalu lalang kendaraan, tidak terdapat aktivitas menetap, berhenti dan lain lain</li> <li data-bbox="1059 1664 1356 1948">2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i> : potensi untuk dikembangkan tidak terlalu besar karena aktivitas dasar seperti orang-orang yang</li> </ol>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>melakukan perhentiaan disana sangatlah minim.</p> <p>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i> : Aktivasnya sendiri tidak terlalu mencolok sehingga potensi untuk dikembangkan menjadi lebih kecil.</p> <p>4. <i>Sign of the city</i> : lahan sekitar yang telah dimanfaatkan menjadikan nilai akan potensi lebih menjadi berkurang.</p>
 <p>(NODES 4)</p>	 	<p>Selanjutnya <i>nodes</i> 4, berbentuk simpang 4 dimana arah timur-barat adalah Jalan Boulevard Bintaro, untuk arah utara mengarah ke Kebayoran Residence yang diisi oleh banyak permukiman. Sedangkan untuk arah selatan mengarah ke jalan Pondok Aren yang memiliki ROW lebih kecil daripada ROW Boulevard Bintaro.</p> <p>Identifikasi terhadap</p>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>variabel:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Activity</i> : aktivitas yang terjadi hanya ada lalu lalang kendaraan, tidak terdapat aktivitas menetap, berhenti dan lain lain</li> <li>2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i> : potensi untuk dikembangkan tidak terlalu besar karena aktivitas dasar seperti orang-orang yang melakukan perhentiaan disana sangatlah minim.</li> <li>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i> : sosial aktivitas yang terdapat disini sudah dibentuk dengan adanya berbagai komersial seperti toko buku, restoran dll sehingga potensi untuk dikembangkan lebih lanjut menjadi berkurang nilainya.</li> <li>4. <i>Sign of the city</i> : lahan sekitar yang telah dimanfaatkan menjadikan nilai akan potensi lebih menjadi</li> </ol>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		berkurang.
 <p>(NODES 5)</p>		<p>Untuk <i>nodes</i> 5 ini, berhubungan langsung dengan Jalan Boulevard Bintaro, untuk jalan yang mengarah ke utara yaitu Jalan Sisimangaraja jarang terlihat aktivitas khusus karena hanya diisi oleh permukiman dan lapangan parkir bagi <i>office park</i>. Sedangkan jalan mengarah ke selatan adalah jalan HR. Rasuna Said. Akses langsung dari arah utara ke selatan juga telah ditutup karena mengakibatkan kemacetan.</p> <p>Identifikasi terhadap variabel:</p>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>1. <i>Activity</i> : aktivitas yang terjadi hanya ada lalu lalang kendaraan, tidak terdapat aktivitas menetap, berhenti dan lain lain</p> <p>2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i> : potensi untuk dikembangkan tidak terlalu besar karena aktivitas dasar seperti orang-orang yang melakukan perhentiaan disana sangatlah minim.</p> <p>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i> : Aktivitas sosial disini kurang terlihat sehingga potensi untuk dikembangkan menjadi lebih kecil.</p> <p>4. <i>Sign of the city</i> : lahan sekitar yang telah dimanfaatkan menjadikan nilai akan potensi lebih menjadi berkurang.</p>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
 <p data-bbox="316 712 456 745">(NODES 6)</p>	 	<p data-bbox="1054 405 1359 1137">Untuk <i>nodes</i> 6 ini merupakan <i>nodes</i> di bawah jalan layang Jalan Boulevard Bintaro, dimana <i>nodes</i> ini menghubungkan Jalan Jenderal Sudirman dan MH Thamrin, tidak ada aktivitas signifikan selain padatnya lalu lintas kendaraan dari 4 arah. Bahkan untuk di bawah jalan layang, belum terdapat aktivitas yang menarik.</p> <p data-bbox="1054 1160 1359 1238">Identifikasi terhadap variabel:</p> <ol data-bbox="1054 1261 1359 1951" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="1054 1261 1359 1697">1. <i>Activity</i> : aktivitas yang terjadi hanya ada lalu lalang kendaraan, tidak terdapat aktivitas menetap dan berhenti. Tetapi masih terlihat pejalan kaki yang berlalu lalang menyebrangi jalan namun tidak ramai.</li> <li data-bbox="1054 1720 1359 1951">2. <i>Attractive &amp; Optional Activity</i> : potensi untuk dikembangkan tidak terlalu besar karena aktivitas dasar hanya</li> </ol>

<i>Nodes</i>	<b>Bentuk Nodes</b>	<b>Hasil Identifikasi</b>
		<p>banyak diisi oleh lalu lalang kendaraan dan sedikit pejalan kaki sehingga potensi untuk dikembangkan menjadi sangat minim.</p> <p>3. <i>Social Activities &amp; Quality</i> : Aktivitas sosial disini kurang terlihat sehingga potensi untuk dikembangkan menjadi lebih kecil</p> <p>4. <i>Sign of the city</i> : lahan sekitar yang telah dimanfaatkan menjadikan nilai akan potensi lebih menjadi berkurang.</p>

Sumber : Penulis, 2022

Dilihat dari hasil identifikasi keenam *nodes* yang terdapat di Jalan Boulevard Bintaro baik yang terhubung langsung maupun tidak langsung, hanya *nodes* 1 yang memiliki aktivitas menarik dimana orang-orang dapat berkumpul di area *nodes* dan melakukan berbagai aktivitas. Mengapa hanya *nodes* 1 yang terdapat aktivitas dimana orang dapat berkumpul di satu titik sedangkan di *nodes* 2-6 tidak demikian? Hal ini terjadi karena menurut Kim Dovey, *nodes* tersebut memiliki kekuatan menghentikan arus lalu lintas. Sehingga kekuatan ini menjadi bahan dasar untuk menjadi citra atau simbol kota. Itulah mengapa *nodes* 1 menjadi titik *nodes* yang menjadi studi kasus untuk penelitian perancangan ini. Selain karena alasan tersebut penulis melakukan analisis *skoring* parameter terhadap variabel terkait ‘*city as a meeting place*’ pada 6 *nodes* tersebut.

Analisis tersebut dianalisis ke dalam tabel dengan skor parameter dibawah ini.

Tabel 3.3 Parameter skor *nodes* Bintaro

NO.	VARIABEL	SKOR PER LOKASI (NODES)						PARAMETER
		1	2	3	4	5	6	
1.	<i>Activity</i>	4	3	3	3	1	3	Angka 1-4, dimana 1 adalah nilai terendah potensi dari konsentrasi kegiatannya dan nilai 4 adalah nilai tertingginya
2.	<i>Attractive &amp; Optional Activity</i>	4	3	1	1	3	1	Angka 1-4, dimana 1 adalah angka terendah potensi untuk pembangunan baru, angka 4 adalah angka tertinggi potensi pembangunan baru
3.	<i>Social Activities &amp; Quality</i>	3	2	2	3	2	4	Angka 1-4, dimana 1 adalah angka terendah potensi konektivitas dan angka 4 adalah angka tertinggi potensi konektivitas
4.	<i>Symbol &amp; Sign</i>	3	1	1	1	1	1	Angka 1-4, dimana 1 adalah angka terendah potensi pembentukan simbol kota, angka 4 adalah angka tertinggi potensi pembentukan simbol kota
TOTAL		14	8	6	7	6	8	

Sumber : Penulis, 2023

Dari tabel di atas yang memiliki nilai tertinggi dari ke-4 variabel tersebut adalah *nodes* 1. Sehingga beberapa faktor inilah yang menjadikan *nodes* 1 sebagai wilayah yang akan diangkat untuk didesain menjadi suatu citra kota baru.

### 3.1.3 Transportasi dan *right of way* (ROW)

Setelah mengetahui titik *nodes* yang akan dirancang maka dilakukan tinjauan mikro salah satunya menghitung jumlah kendaraan dan jenis kendaraan. Teknik perhitungan dengan cara melakukan rekaman video gambar di sudut jalan wilayah deliniasi yang kemudian dihitung berdasarkan rekaman video yang telah diambil. Jumlah kendaraan yang melalui persimpangan *nodes* 1 (persimpangan Jalan Boulevard Bintaro) dilihat dari jenis kendaraannya:

- Sepeda motor : 998 unit / 15 menit
- Mobil penumpang : 486 unit /15 menit
- Mobil non penumpang : 72unit /15 menit
- Bus : 12 unit /15 menit

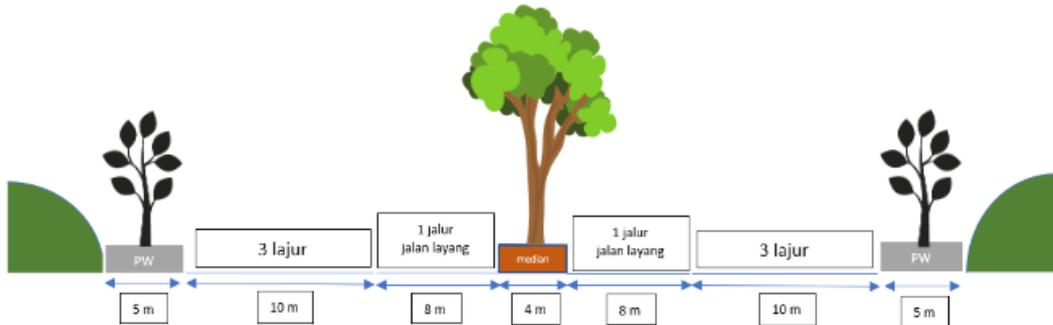
Jenis kendaraan yang publik yang melewati persimpangan ini adalah sepeda motor *online*, taxi, *Glad bus* dan *truck online* (Lalamove). Sedangkan jenis kendaraan yang privat yang melewati jalan persimpangan ini adalah sepeda motor milik pribadi, mobil penumpang milik pribadi, mobil non penumpang seperti mobil *pick up*, mobil van, dan mobil engkel milik pribadi.



**Gambar 3.3 Kondisi Jalan di Jalan Boulevard Bintaro**  
Sumber : Penulis. 2022

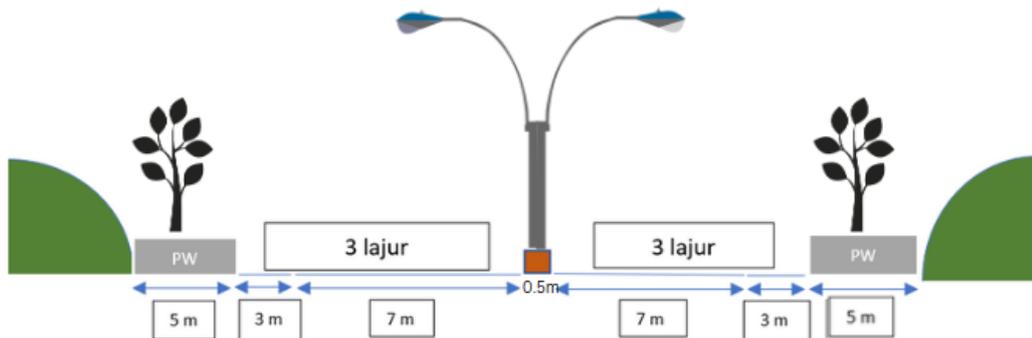
Untuk melihat ROW eksisting di jalan disini terdiri dari 2 jalan yaitu jalan Boulevard Bintaro dan Jalan Graha Raya yang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

1. ROW Boulevard Bintaro



**Gambar 3.4 ROW Boulevard Bintaro**  
Sumber ; Penulis, 2022

2. ROW Boulevard Graha Raya



**Gambar 3.5 ROW Boulevard Graha Raya**  
Sumber : Penulis, 2022

### **3.2 Metode Penelitian**

Dalam mengerjakan penelitian ini, peneliti menggunakan metode penelitian dengan pendekatan kualitatif. Pendekatan kualitatif ini dilakukan dengan mengkaji kajian-kajian literatur yang telah dikumpulkan yang kemudian dilanjutkan dengan mengobservasi hasil kajian literatur dengan permasalahan yang menjadi studi kasus yaitu persimpangan Boulevard Bintaro.

### **3.3 Metode Pengumpulan Data**

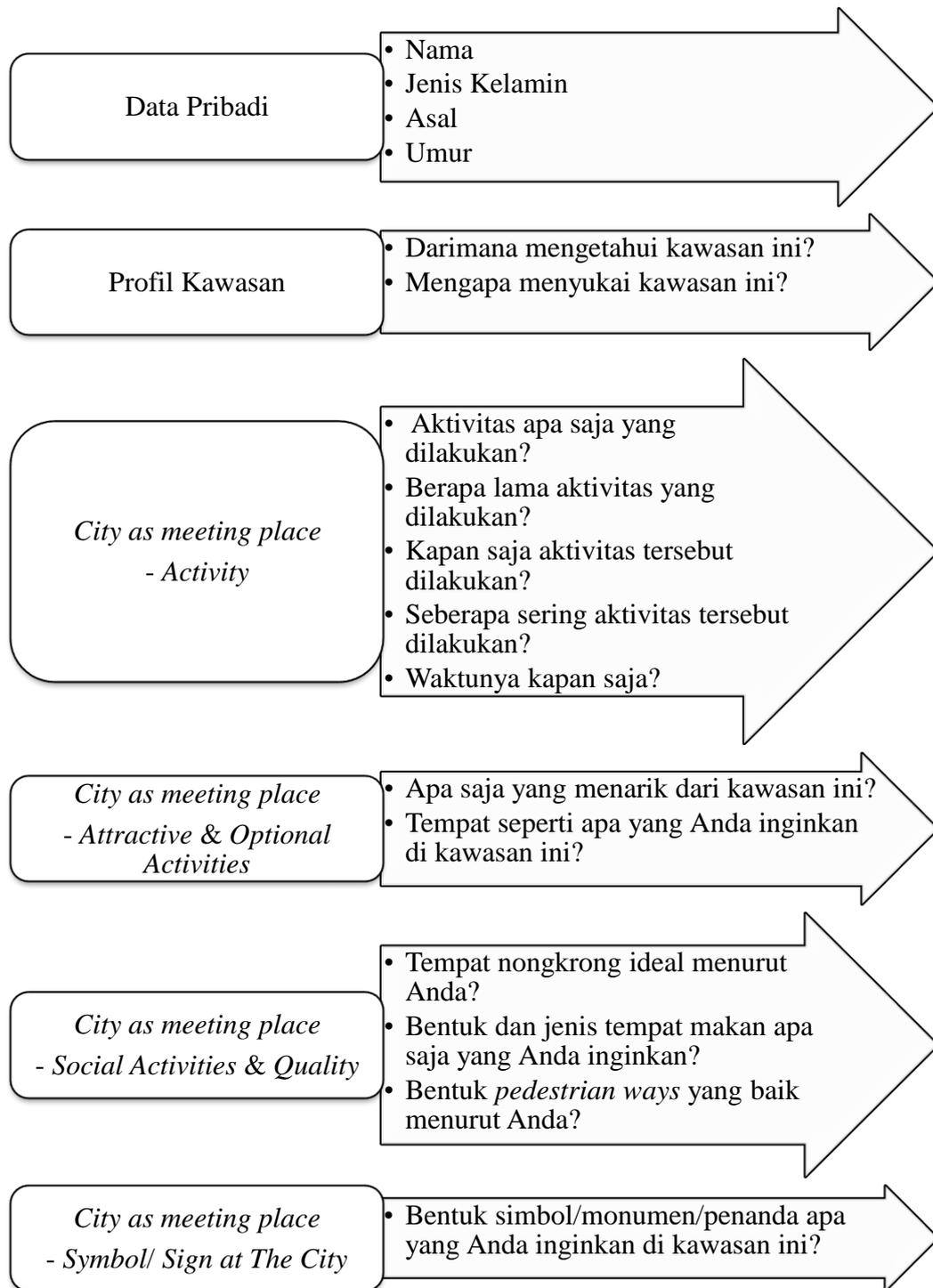
Dalam merancang penelitian ini ada 2 teknik pengumpulan data yang akan dilakukan yaitu:

#### **3.3.1 Primer**

Metode ini dilakukan dengan cara melakukan survei lapangan secara langsung untuk melihat kondisi *eksting* secara akurat, mulai dari ukuran, jumlah kendaraan, jenis kendaraan, penggunaan lahan sekitar, suasana dan kondisi di sekitar kawasan penelitian. Selain itu juga, dilakukan wawancara terhadap pengguna kawasan yang terdapat di persimpangan Boulevard Bintaro guna mengetahui tingkat kesesuaian terhadap hasil kajian teori dan mengetahui bagaimana rancangan kawasan ini akan dibuat.

Pertanyaan kuisisioner dibentuk berdasarkan sintesis teori terkait *nodes* menurut Jahn Gehl yang memiliki 4 variabel didalamnya yaitu *activity*, *attractive and optional activities*, *social activities and quality*, dan *symbol/sign at the city*.

Pertanyaan kuisisioner tersebut diklasifikasikan ke dalam bentuk diagram di bawah ini :



**Gambar 3.6** Pertanyaan Kuisisioner  
 Sumber : Penulis, 2022

### **3.3.2 Sekunder**

Metode ini dilakukan dengan cara melakukan studi kajian literatur melalui berbagai kajian pustaka, jurnal, buku dan berbagai artikel lainnya serta komparasi studi preseden yang berkaitan dengan permasalahan yang terdapat di kawasan persimpangan Boulevard Bintaro.

### **3.4 Metode Analisis**

Setelah mengumpulkan berbagai data yang dibutuhkan baik secara primer maupun sekunder maka selanjutnya data-data tersebut dianalisis menggunakan teknik analisis di bawah ini :

#### **3.4.1 Analisis Deliniasi**

Setelah menemukan titik pusat *nodes* (simpul) yang akan dirancang berdasarkan pembahasan dari gambaran umum yang berhubungan dengan teori *stopping the flow*, maka harus menentukan deliniasi atau batas jelas wilayah yang akan dirancang dengan melihat teori terkait jarak yang baik untuk sebuah *nodes*. Selain itu juga melihat faktor-faktor lainnya seperti geografis lahan, perbedaan ROW dan aktivitas. Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran pertama.

#### **3.4.2 Analisis Tapak**

Analisis ini digunakan untuk melihat, menilai dan mengevaluasi kondisi eksisting tapak yang ada di sekitar kawasan baik secara mikro maupun makro. Sehingga data-data dari analisis tapak ini dapat menjadi bahan pertimbangan dalam merancang objek studi kasus. Analisis yang dilakukan mulai dari *site* (tapak, sirkulasi kendaraan, sirkulasi pejalan kaki, kontur, iklim, cuaca, orientasi). Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran kedua.

#### **3.4.3 Analisis Konsep Perancangan**

Setelah melakukan tahapan observasi lapangan diikuti dengan proses wawancara secara langsung terhadap pengguna maka hasil-hasil jawaban dari wawancara tersebut dianalisis untuk mempertimbang arah atau kecenderungan

desain dan bentuk desain yang akan dirancang ke dalam kawasan studi kasus yang kemudian menjadi konsep desain rancang. Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran yang keempat.

#### **3.4.4 Analisis Keterhubungan Antar Ruang**

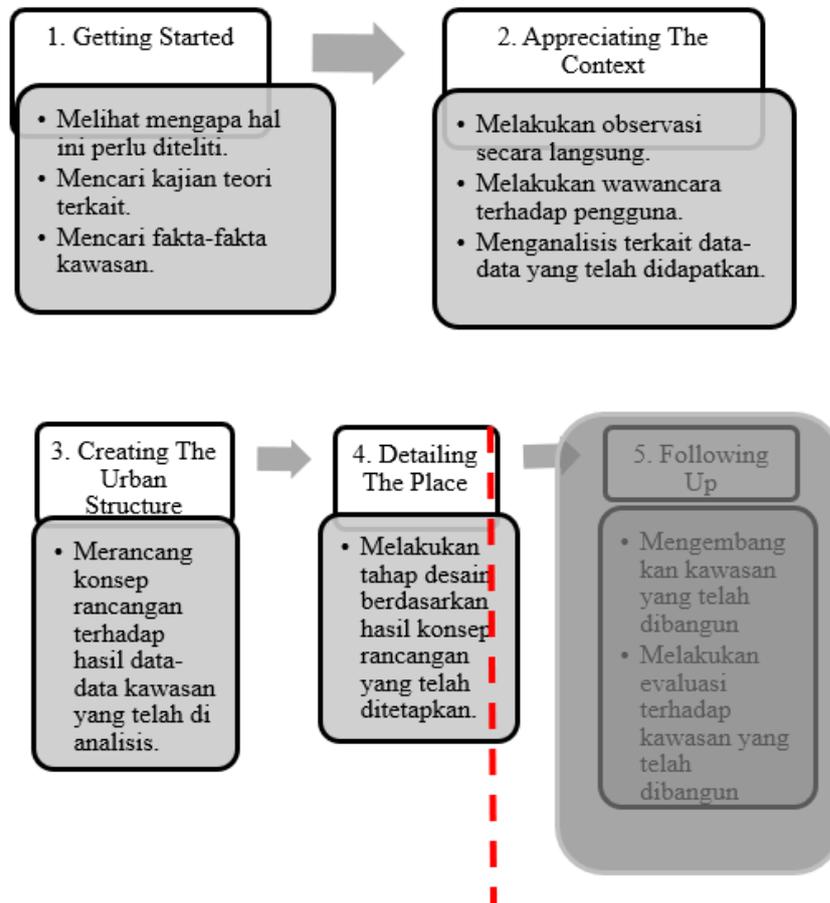
Untuk mengetahui bagaimana interaksi antar ruang dan bagaimana hubungan antar ruang ini terjadi perlu dilakukan analisis keterhubungan antar ruang. Sehingga dari analisis ini mampu menghasilkan fungsi tata letak ruang yang menghasilkan interaksi timbal balik yang paling efektif dan efisien. Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran yang ketiga.

#### **3.4.5 Analisis Pergerakan**

Untuk mengetahui pola pergerakan dan kemampuan ruang terhadap berbagai pergerakan salah satunya pergerakan transportasi atau kendaraan. Analisis yang dilakukan adalah dengan menghitung derajat kejenuhan. Pengertian derajat kejenuhan itu sendiri adalah membandingkan rasio arus lalu lintas dengan kapasitas. Analisis ini dilakukan untuk menjawab sasaran pertama

### **3.5 Metode Perancangan**

Metode perancangan yang akan dipakai pada penelitian ini menggunakan metode yang dibuat oleh Llewyn-Davies di buku yang berjudul “Urban Design Compendium” dimana proses desain dilakukan melalui 5 (lima) tahap di bawah ini:



**Gambar 3.7 Tahapan/proses desain**  
 Sumber : Buku “Urban Design Compendium”

Pada penelitian perancangan ini yang digunakan hanya dimulai dari proses ke-1 hingga proses ke-4. Untuk proses ke-5 tidak dilakukan dikarenakan penelitian Tugas Akhir ini hanya sampai pada pendetailan bentuk desain rancang.

### 3.6 Metode Pengolahan Data

Data-data yang telah dikumpulkan melalui 2 cara yaitu primer dan sekunder dan telah dianalisis yang kemudian dilakukan pengolahan data secara elektronik yaitu dengan menggunakan bantuan komputer dan aplikasi perangkat lunak *sketchup*, *autocad*, dan lainnya yang berfungsi untuk mendesain produk rancangan sesuai dengan hasil analisis data yang telah dilakukan.

## BAB 4 ANALISIS DATA

### 4.1 Analisis Deliniasi



**Gambar 4.1 Analisis batas deliniasi**  
Sumber : Penulis, 2022

Penentuan deliniasi studi kasus perancangan kawasan didasari oleh beberapa faktor yaitu dapat dilihat dari perbedaan ROW, perbedaan geografis, perbedaan fungsi lahan dengan sekitar, perbedaan aktivitas dan berdasarkan teori Alexander tentang batas *nodes* yang menarik dan hidup oleh karena aktivitasnya dimana batasnya adalah 300 meter di sepanjang garis *nodes*.

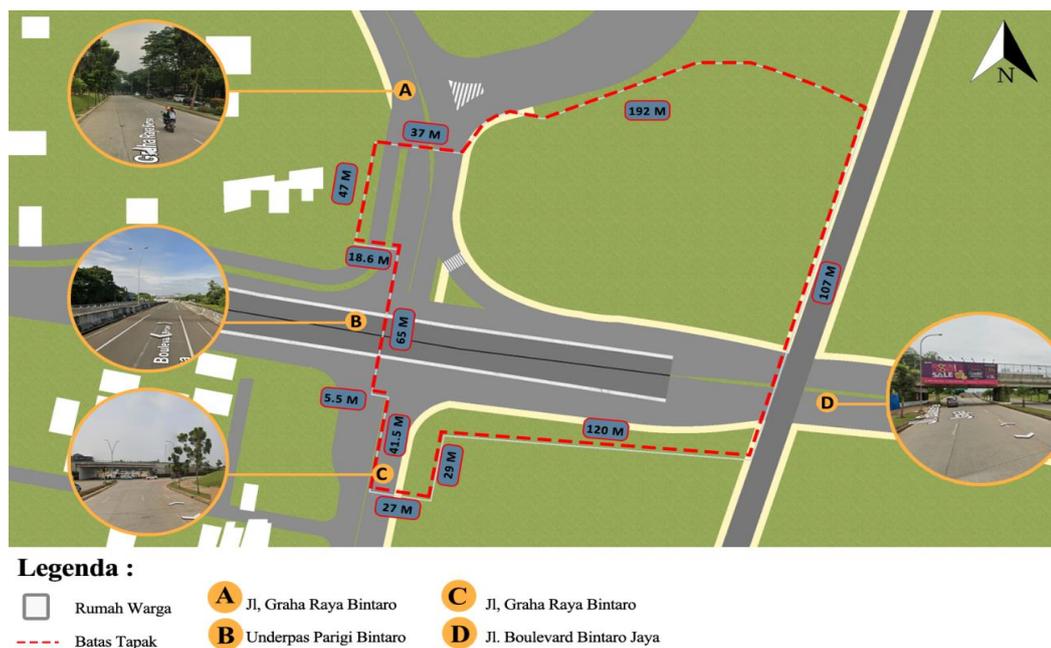
Jarak-jarak sepanjang jalan di dalam deliniasi maksimal adalah 192 meter dan tidak lebih dari 300 meter sesuai dengan batas maksimal menurut Alexander. Untuk menentukan lebar area lahan disepanjang jalan ditentukan berdasarkan

hitungan GSB jalan. Untuk jalan Boulevard Bintaro mendapat GSB 10 meter sedangkan jalan Graha Raya GSB 7 meter. Untuk total luasan deliniasi adalah sebesar 29.663 meter persegi dan total garis keliling 747,24 meter.

## 4.2 Analisis Tapak

Dalam membahas analisis tapak ini maka dibutuhkan informasi tapak (*site*) deliniasi sebagai bahan dasar dalam menganalisis bentuk tapak yang lainnya. Di bawah ini adalah bentuk *site* dan ukuran serta batas-batas *site*. Setelah membahas informasi tapak secara umum dilanjutkan dengan membahas fakta-fakta tapak lainnya yang terdiri dari sirkulasi pejalan kaki, sirkulasi kendaraan, orientasi tapak, kontur, lintasan matahari, utilitas dan iklim.

### 4.2.1 Tapak secara umum

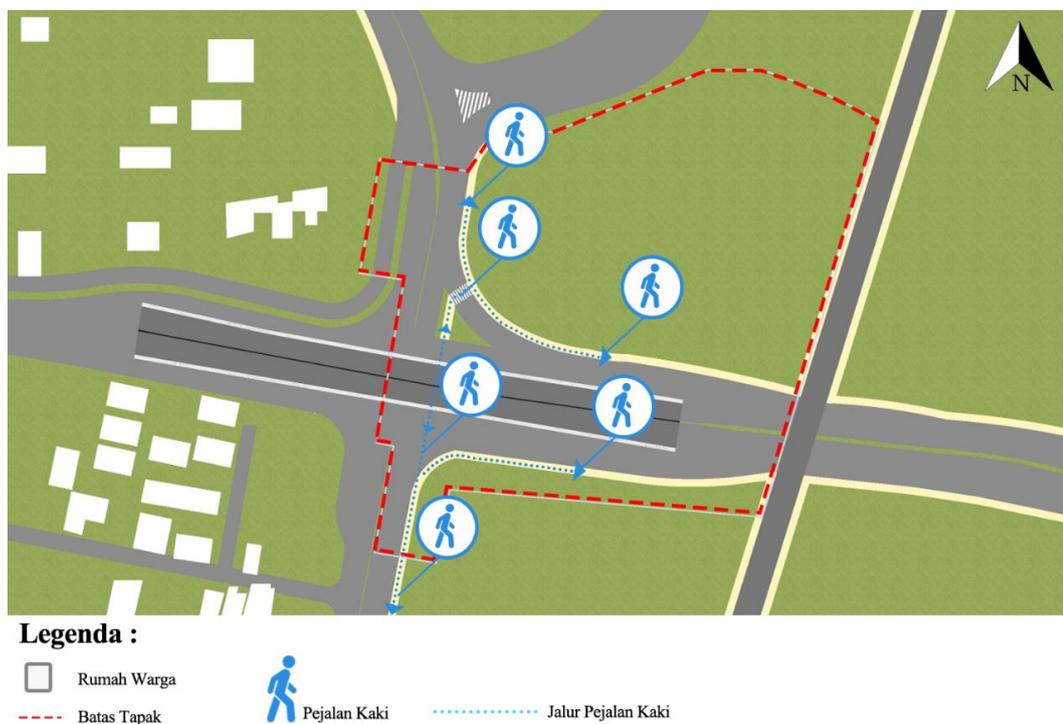


**Gambar 4. 2 Tapak Secara Umum**  
Sumber : Penulis, 2023

Untuk informasi umum tapak disini, garis merah yang terdapat pada gambar adalah deliniasi wilayah yang akan dirancang beserta ukuran deliniasi yang telah tertera pada gambar. Untuk total keseluruhan luas wilayah yang akan dirancang adalah sebesar 29.663 meter persegi. Tapak yang akan dirancang ini memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut :

- Utara : berbatasan dengan jalan Graha Raya yang mengarah ke Kota Tangerang
- Barat : berbatasan dengan jalan tol atau gerbang tol Parigi
- Timur : berbatasan dengan jalan jembatan layang Parigi
- Selatan : berbatasan dengan jalan Graha Raya yang mengarah ke Kota Tangerang Selatan.

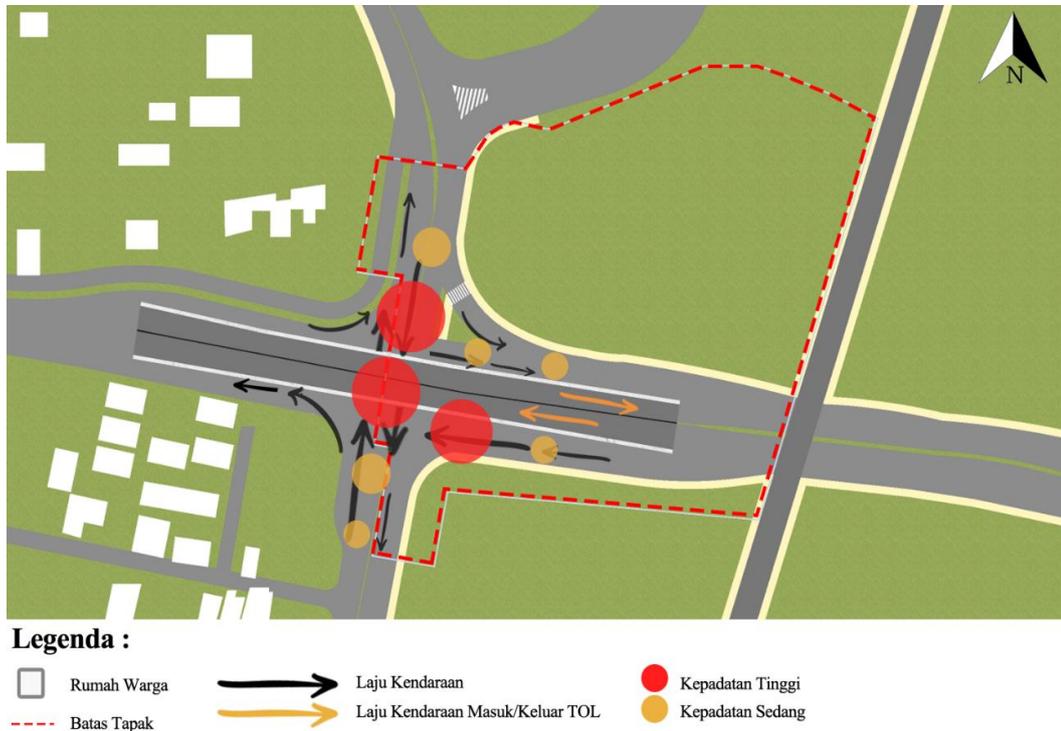
#### 4.2.2 Sirkulasi Pejalan Kaki



**Gambar 4.3 Sirkulasi Pejalan Kaki**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar sirkulasi pejalan kaki di atas, dijelaskan bahwa arah pejalan kaki dapat datang secara bersamaan dua arah pada *pedestrian ways* yang sama. *Pedestrian ways* juga melewati terowongan yang menghubungkan bagian utara dan selatan. Namun dapat dilihat pada bagian utara sebelah kiri tidak terdapat sirkulasi pejalan kaki yang dapat menghubungkan pejalan kaki pada *pedestrian ways* tersebut.

### 4.2.3 Sirkulasi Kendaraan

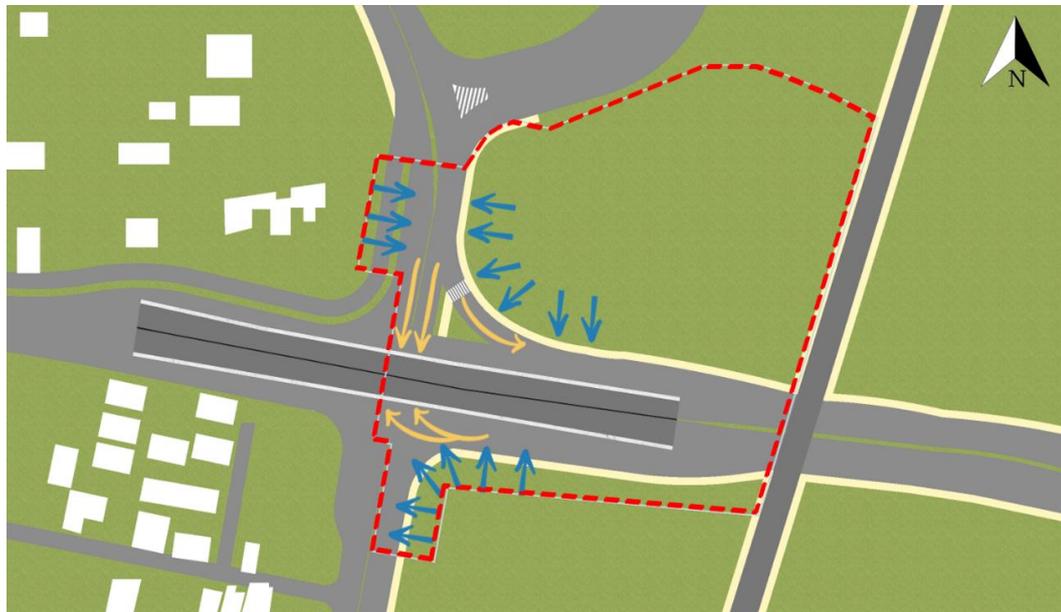


**Gambar 4.4 Sirkulasi Kendaraan**

Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar sirkulasi kendaraan di atas, dapat dijelaskan bahwa jalan Boulevard Bintaro dan Boulevard Graha sama-sama memiliki jalan 2 arah kendaraan. Pada jalan Bintaro memiliki sirkulasi kendaraan ke arah jalan arteri tol Parigi yang tergambar dengan panah warna oranye. Sedangkan pada jalan Boulevard Graha memiliki arus keluar dan masuk kendaraan dari tol Parigi.

#### 4.2.4 Orientasi Pengguna Tapak



**Legenda :**

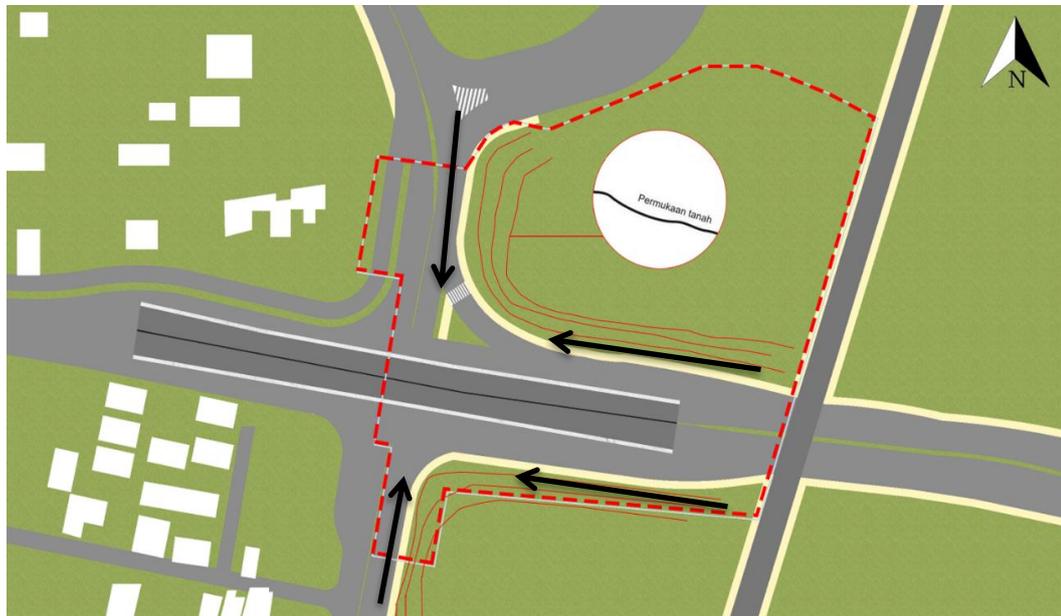
- |   |             |   |                          |
|---|-------------|---|--------------------------|
|  | Rumah Warga |  | Orientasi Pengguna Lahan |
|  | Batas Tapak |  | Orientasi Kendaraan      |

**Gambar 4.5 Orientasi Tapak**

Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar orientasi pengguna tapak disini akan dijelas dari segi pengguna lahan yaitu orang-orang yang nongkrong dan arus kepadatan arah kendaraan. Jika dilihat dari segi orang-orang yang nongkrong di lahan kosong tersebut, orientasi pengguna mengarah ke arah jalan raya, baik lahan yang di bagian utara maupun selatan. Untuk orientasi arus kepadatan kendaraan cenderung mengarah pada persimpangan sebagai arus bolak balik paling padat baik mengarah ke Bintaro maupun ke jalan Graha pada bagian utara.

#### 4.2.5 Kontur tapak



**Legenda :**

-  Rumah Warga
-  Garis Kontur
-  Batas Tapak

**Gambar 4.6 Kontur**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar di atas dijelaskan bahwa kontur tapak di atas memiliki beberapa ketinggian lahan yang berbeda. Ketinggian yang dimiliki terdiri dari yang paling tinggi memiliki nilai 29 mdpl, diikuti dengan nilai 28 mdpl dan terendah memiliki nilai 27 mdpl. Sehingga ketika hujan turun air akan mengalir dari dataran yang lebih tinggi ke dataran yang rendah (yang ditandai dengan garis panah).

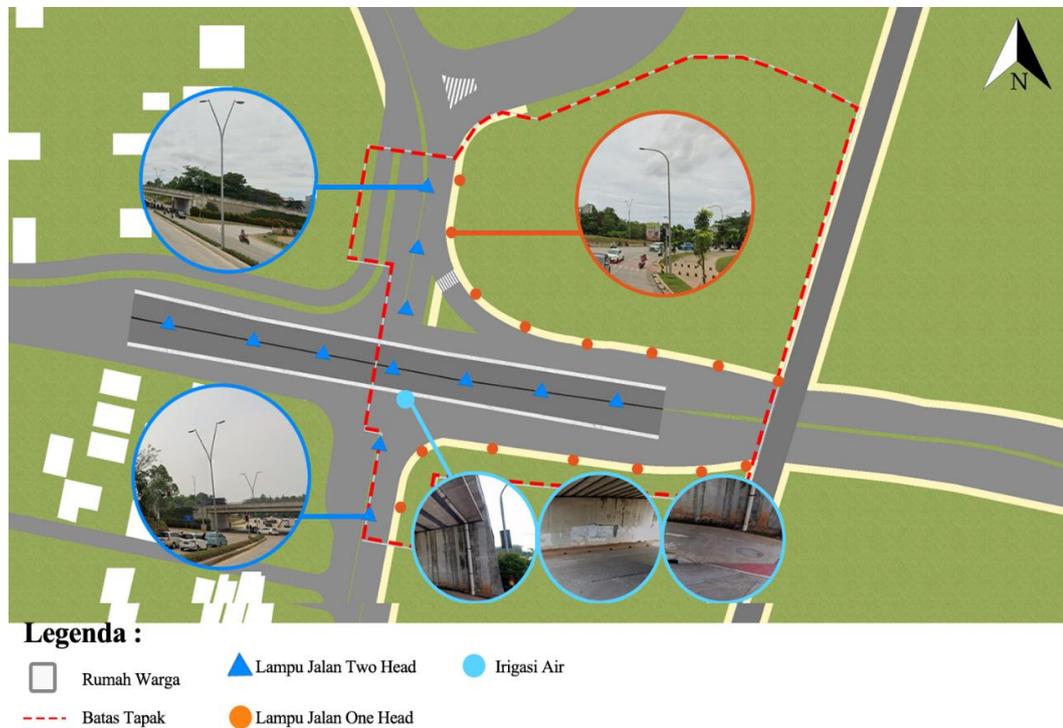
#### 4.2.6 Lintasan Matahari



**Gambar 4.7 Lintasan Matahari**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar lintasan matahari di atas dapat dijelaskan bahwa lahan-lahan pada bagian timur akan lebih panas pada pagi hari begitu juga sebaliknya. Karena pada tapak ini masih belum terbangun bangunan fisik apapun sehingga sengatan sinar matahari pada pagi hingga sore hari akan tetap terasa intensitas matiharinya.

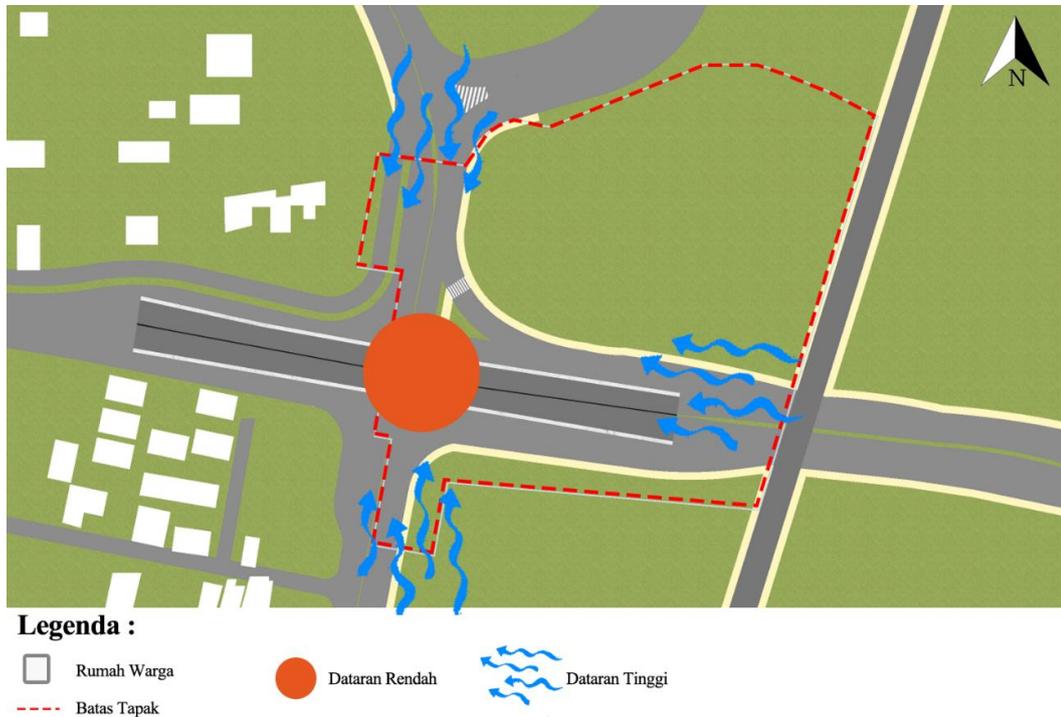
#### 4.2.7 Utilitas



**Gambar 4.8 Utilitas**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar utilitas di atas, dapat dijelaskan bahwa tapak deliniasi diatas memiliki lampu jalan dengan 2 tipe yaitu lampu jalan dengan 2 arah yang diposisikan pada median jalan dan lampu dengan 1 arah yang diposisikan pada pinggir jalan seperti pedestrian. Lampu 2 arah dapat dilihat pada simbol segitiga biru dan lampu satu arah dapat dilihat pada simbol lingkaran biru. Selain lampu, pada tapak ini juga terdapat saluran air yang mengalir dari bawah tanah dengan pipa saluran air dan pada terowongan di saluran melewati jalan layang yang didapat dilihat pada gambar. Untuk drainase terdapat di setiap pinggir jalan dengan sistem tertutup. *Pedestrian ways* juga terlihat sebagai penghubung pejalan kaki dan pesepeda di jalan raya.

#### 4.2.8 Iklim



**Gambar 4. 9 Iklim**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada bagian ini akan dijelaskan terkait iklim, dimana intensitas hujan pada daerah deliniasi tapak termasuk tinggi dengan nilai 1.800-2.200 per tahun. Sehingga jika terjadi hujan air hujan yang jatuh pada dataran tinggi (panah biru) akan mengalir pada dataran rendah (lingkaran abu) yang dimana wilayah tersebut berada pada persimpangan jalan raya. Sedangkan nilai untuk kelembaban udara berada di nilai 80 % dengan suhu maksimal 34,2 derajat Celcius.

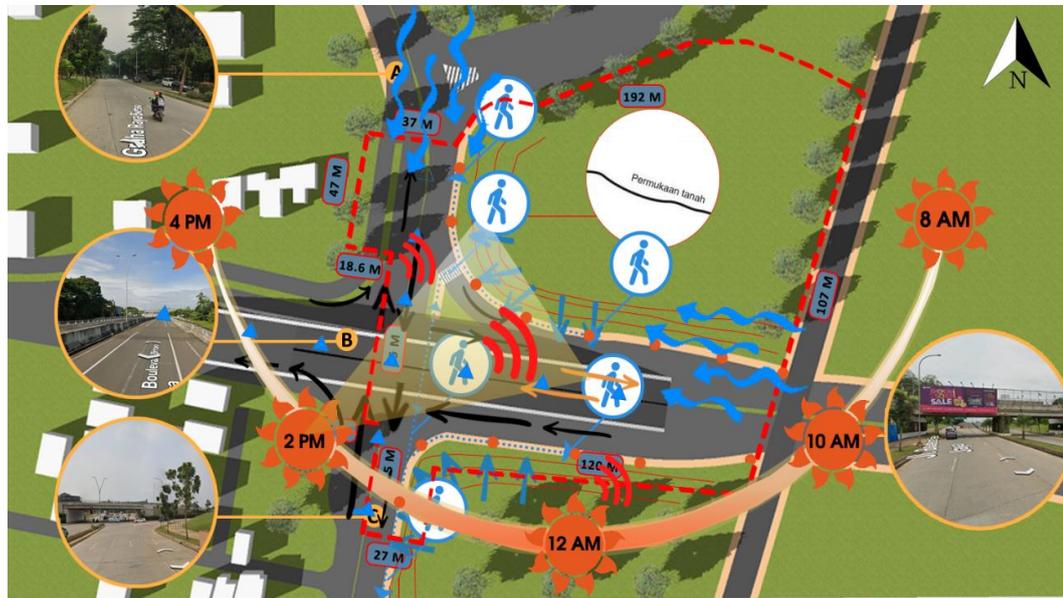
#### 4.2.9 Kebisingan



**Gambar 4.10 Kebisingan**  
Sumber : Penulis, 2023

Pada gambar di atas dapat dijelaskan bahwa kebisingan lebih dominan terjadi di daerah persimpangan (*nodes*). Sedangkan untuk di wilayah sekitar tidak terlalu dominan karena arus kepadatan tidak setinggi yang terjadi di persimpangan akibat pemusatan atau bertemunya antar kendaraan.

#### 4.2.10 Hasil Kesimpulan Analisis Tapak



#### Legenda :

Rumah Warga	Kebisingan	Lampu Jalan Two Head	Matahari	Intensitas Kendaraan
Batas Tapak	Dataran Tinggi	Lampu Jalan One Head	Arah Orientasi	Pohon / Vegetasi

Gambar 4.11 Kesimpulan analisis tapak keseluruhan

Sumber : Penulis, 2023

Dari fakta-fakta informasi tapak di atas maka konsep perancangan yang akan didesain sebaiknya :

- Karena perbedaan kontur atau ketinggian lahan perlu adanya resapan air di dataran tinggi sehingga tidak sampai menimbulkan banjir di dataran rendah
- Bangunan-bangunan yang akan dibangun di lahan tersebut tidak berjarak terlalu jauh sehingga angin lebih banyak bertiup di wilayah tersebut dan akan membuat kelembaban udara tidak terlalu tinggi.
- Jika ingin membangun tempat sarana hiburan dibuat sedikit menjauh dari jalan raya karena agar tidak memadati kebisingan lalu lintas.
- Bangunan-bangunan sebisa mungkin dibangun menghadap ke utara atau selatan atau tidak menghadap secara langsung ke timur ataupun barat sehingga tidak terlalu terik jika terkena sinar matahari secara langsung.
- Sirkulasi pejalan kaki harus ditingkatkan lagi pada bagian utara kawasan.

- Orientasi pengguna lahan yang masih menghadap ke timur ataupun barat dipertimbangkan untuk adanya penebih seperti pepohonan.
- Karena penerangan lampu hanya terdapat di median jalan dan pinggiran jalan, masih diperlukan adanya penerangan lebih di lahan yang akan dibangun.

### 4.3 Analisis Konsep Perancangan

Di bawah ini merupakan hasil wawancara yang telah dilakukan terhadap 16 narasumber berdasarkan pertanyaan yang telah disusun :

**Tabel 4.1 Hasil Wawancara dan kesimpulan konsep**

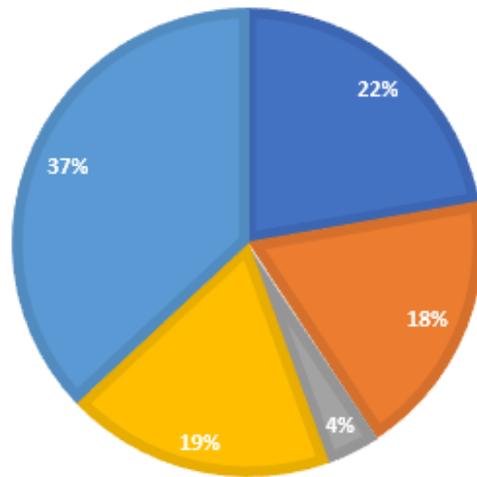
No.	Nama	Jenis Kelamin	Asal	Umur
1.	Bagas	Laki-Laki	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun
2.	Putri	Perempuan	BSD dan sekitar	20-29 tahun
3.	Wilda	Perempuan	Kota Tangerang dan sekitar	20-29 tahun
4.	Rara	Perempuan	Bintaro dan sekitar	13-19 tahun
5.	Wahyudi	Laki-laki	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun
6.	Reka	Laki-laki	Kota Tangerang dan sekitar	30-39 tahun
7.	Anisa	Perempuan	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun
8.	Diah	Perempuan	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun

<b>No.</b>	<b>Nama</b>	<b>Jenis Kelamin</b>	<b>Asal</b>	<b>Umur</b>
9.	Viktor	Laki-laki	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun
10.	Aseng	Laki-laki	BSD dan sekitar	30-39 tahun
11.	Aldo	Laki-laki	Kota Tangerang dan sekitar	20-29 tahun
12.	Grace	Perempuan	Kota Tangerang dan sekitar	20-29 tahun
13.	Rafael	Laki-laki	Bintaro dan sekitar	20-29 tahun
14.	Fera	Perempuan	BSD dan sekitar	20-29 tahun
15.	Lena	Laki-laki	Kota Tangerang dan sekitar	20-29 tahun
16.	Ana	Perempuan	BSD dan sekitar	13-19 tahun

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
1.	<i>Activity</i>	Aktivitas apa saja dan seberapa sering dilakukan di kawasan ini?	<p>Bagas: berhenti, beristirahat dalam waktu sekali seminggu dengan menghabiskan waktu di atas 1 jam</p> <p>Putri: menetap, berbincang-bincang dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit – 1 jam</p> <p>Wilda: berhenti, beristirahat dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit – 1 jam</p> <p>Rara: berjalan dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit -1 jam</p> <p>Wahyudi: berjalan, beristirahat dalam waktu 1 kali dalam seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit – 1 jam</p> <p>Reka: berjalan, beristirahat dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 15 menit – 30 menit</p> <p>Anisa: berbincang-bincang, berhenti dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu di atas dari 1 jam</p> <p>Diah: berbincang-bincang, berhenti dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu di atas dari 1 jam</p> <p>Viktor: berjalan, berbincang-bincang dalam waktu 1 kali dalam seminggu dengan menghabiskan waktu diatas dari 1 jam</p>	<p>Aktivitas yang dilakukan kebanyakan adalah berhenti kemudian berjalan dan juga berbincang-bincang serta beristirahat. Dengan rata-rata kebanyakan waktu yang dihabiskan adalah kurang lebihnya 1 jam. Dengan frekuensi rata-rata lebih banyak 2-3 kali dalam seminggu</p>	<p><i>Urban life experience</i>: yang berfokus pada keintegrasian antara bangunan dan lingkungan</p> <p><i>Sensing urban space</i>: untuk melatih kualitas lingkungan dan menjadi moda untuk merasakan tempat atau kota dalam konteks estetik dan memiliki makna</p>

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
			<p>Aseng: berjalan dalam waktu 2-3 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit - 1 jam</p> <p>Aldo: berjalan dalam waktu 1 kali dalam seminggu dengan menghabiskan waktu kurang dari 15 menit</p> <p>Grace: berhenti dalam waktu 2-3 kali dalam seminggu dengan menghabiskan waktu diatas 1 jam</p> <p>Rafael: berjalan dalam waktu 2-3 kali dalam seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit - 1 jam</p> <p>Fera: berjalan, berbincang-bincang dalam waktu 1x seminggu dengan menghabiskan waktu diatas dari 1 jam</p> <p>Lena: berjalan, berhenti dalam waktu 2-3kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit - 1 jam</p> <p>Ana: berjalan, beristirahat dalam waktu 1 kali seminggu dengan menghabiskan waktu 30 menit- 1 jam</p>		

■ Berhenti ■ Beristirahat ■ Menetap ■ Berbincang-bincang ■ Berjalan



**Gambar 4.12 Activity**  
Sumber : Penulis, 2023

No.	Variabel & Optional Activities	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
2.		Apa yang disukai/ menarik dan diinginkan dari kawasan ini?	<p>Bagas: adem dan ingin ada <i>live music</i> sebagai tambahan</p> <p>Putri: suasana yang nyaman dan boleh ada hiburan <i>live music</i></p> <p>Wilda: ramai orang dan menginginkan tempat yang banyak jajanan/pedagang makanan</p> <p>Rara: luas banyak rumput-rumput dan menginginkan hiburan menarik atau acara menarik disini</p> <p>Wahyudi: nyaman dan aman dan menginginkan banyak tempat santai dan parkir untuk kendaraan</p> <p>Reka: tempatnya bagus untuk dipakai jogging maupun nongkrong menginginkan tempat yang teduh dan banyak pohon jadi bisa nongkrong lebih lama</p> <p>Anisa: enak dan ramai, menginginkan tempat untuk duduk-duduk dan bersantai</p> <p>Diah: nyaman dan terjangkau, menginginkan adanya penerangan lampu dan pepohonan</p> <p>Viktor: udaranya masih segar dan menginginkan tempat yang aman, bersih dan nyaman</p> <p>Aseng: dapat berjalan kaki dengan tenang dan bersepeda dengan aman dan menginginkan jalur pejalan kaki yang nyaman</p>	<p>Hal yang disukai kebanyakan pengguna kawasan ini adalah suasana yang nyaman, aman, rapi dan adem. Para pengguna menginginkan banyak tempat makanan atau pedagang dengan mini hiburan di dalamnya. Selain itu dilengkapi tempat teduh seperti pepohonan untuk tempat bersantai dengan konsep ruang terbuka yang luasa</p>	<p><i>Urban ventilation</i>: adalah <i>green and half open linear</i> untuk meningkatkan ventilasi urban</p> <p><i>Urban safety and security</i>: memperhatikan slogan "<i>more people more safety</i>", ini tentang membuat orang merasa terkoneksi dengan tempatnya sehingga menjaga pengguna dari bahaya dan kriminal, kekerasan serta pelecehan. Dengan "<i>eyes on the street</i>" meskipun mereka merasa dipantau tetapi itu adalah hal yang bagus.</p>

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
			<p>Aldo: rapi dan menginginkan ada ruang terbuka konsep plaza</p> <p>Grace: kawasannya terlihat lebih tertata dan lebih modern dan menginginkan adanya tempat makan café kekinian</p> <p>Rafael: Kawasannya yang masih nyaman dan belum padat, dan terasa lebih modern dan tertata dan ingin tempat yang masih belum ramai penduduk</p> <p>Fera: Masih asri dan tempatnya bisa buat sepedaan dan berbincang dengan teman dan ingin adanya pepohonan dan pemandangan yang indah</p> <p>Lena: bersih dan terasa rapi, yang menarik tempatnya luas dan terkesan sejuk</p> <p>Ana: kawasannya luas, udaranya fresh, viewnya bagus dan belum macet</p>		<p><i>Urban tourism</i>: suatu tempat atau atraksi turis yang mengambil tempat di <i>urban space</i> yang dimana aktivitasnya berbentuk non-agricultural seperti nilai ekonomi dan manufaktur</p> <p><i>Urban entertainment center</i> (UEC): sebuah tempat dengan <i>family-oriented entertainment</i> yang memerlukan retail untuk mendukung berjalannya aktivitas</p>

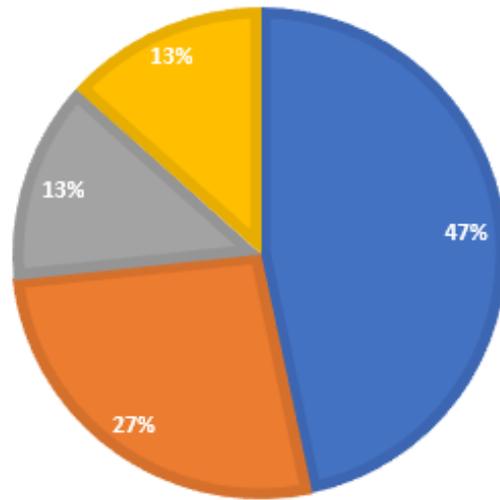


No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
3.	<i>Social activities &amp; quality</i>	Bentuk dan jenis tempat nongkrong yang ideal dan Anda inginkan untuk dirancang di kawasan ini yang dimana berada di pinggir jalan dan memiliki <i>pedestrian ways</i> ?	<p>Bagas: tempat nongkrong <i>rooftop</i> terbuka dengan bentuk tempat makan kecil-kecilan dan dilengkapi <i>venting machine</i> di kawasan pedestrian untuk setiap pemberhentian</p> <p>Putri: seperti alun-alun di telkom dengan adanya pedagang gerobakan dan tersedianya tempat duduk di kawasan pedestriannya</p> <p>Wilda: café estetik dengan taman-taman yang bentuknya mungkin seperti mini resto atau <i>coffee shop</i> dan menyediakan tempat duduk dengan atap tertutup di atasnya</p> <p>Rara: tempat nongkrong yang ada <i>live music</i>nya dengan disertai toko-toko kecil dan berada di kawasan yang luas leluasa untuk berjalan disini</p> <p>Wahyudi: mungkin seperti café omblek di BSD yang bentuknya café-café dan kalau bisa menyediakan bike lane di kawasan ini</p> <p>Reka: <i>minishop</i> seperti di PIK 2 dengan bentuk minimal tempat ngopi atau ngeteh dan berada di kawasan yang didesain unik jadi orang lebih tertarik</p> <p>Anisa: yang nyaman dalam bentuk café kecil dan memiliki tempat duduk dan tempat sampah</p>	<p>Bentuk tempat nongkrong yang diinginkan adalah tempat nongkrong berbentuk terbuka dimana terdapat café/resto kecil/mini estetik yang berfungsi sebagai kuliner yang dilengkapi fasilitas sarana prasarana yang lengkap seperti <i>bike lane</i>, jalanan yang bagus dan rapi, tempat duduk yang aman dan nyaman, lebar, leluasa, teduh banyak pepohonan dan unik atau berbeda dengan open space pada umumnya. Boleh ditambahkan sarana dimana pengguna kawasan dapat melakukan aktivitas/permainan didalamnya.</p>	<p><i>Social life of the small urban space</i>: tempat yang dapat membuat orang nyaman dan memiliki relasi dengan tempat tersebut</p> <p><i>Human-centric design and activity</i>: <i>people first</i> artinya mementingkan keinginan pengguna ruang</p>

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
			<p>Diah: seperti di sudirman dimana bentuknya rapi dan tertata dan memiliki <i>mini shop</i> dan di pedestrriannya memiliki jalur sepeda</p> <p>Viktor: café-café sekitar Bintaro dengan bentuk café/coffe shop dimana ingin sekitar kawasan ini didesign jalannya bagus dan tidak bolong, pedestrriannya tidak untuk dinaiki motor dan bersih</p> <p>Aseng: seperti Mc'Donalds atau makanan ringan lainnya seperti donat yang bisa dimakan sambil berjalan dan bentuk kawasannya bagus dan leluasa</p> <p>Aldo: seperti starbucks dengan bentuk plaza yang terdapat <i>food stall</i> dan kawasannya lebar, nyaman untuk pejalan kaki serta ada penerangan</p> <p>Grace: <i>open space</i> café dengan bentuk seperti mall terbuka <i>the breeze</i> yang bisa menyediakan kawasan untuk wisata kuliner yang tertata rapi dan kawasan pedestrriannya lebar untuk pejalan kaki, untuk jalur sepedanya terpisah atau bisa dibatasi dengan cone dan juga disediakan tempat penyebrangan beserta lampu merah</p>		<p><i>Micro-climates and outdoor communities: living outside</i> artinya sebuah tempat yang memiliki desain ruang terbuka dalam arti untuk mengharuskan penggunaanya beraktivitas di luar ruangan dan mementingkan lingkungan.</p>

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
			<p>Rafael: seperti ada pusat <i>central market</i> dan merasa seperti di 'rumah' memberi rasa nyaman dan terdesain yang memiliki jalur yang luas dan rambu yang jelas</p> <p>Fera: tempat nongkrong yang masih asri, sepi dari kendaraan yang menyebabkan polusi, penuh ketenangan seperti di daerah Goldfinch Gading Serpong, dengan bentuk pedestrian yang banyak pohon, ada track khusus olahraga dan kendaraan lewat, untuk tempat makan disini boleh diisi oleh para UMKM tetapi teartur, rapi dan tidak terlihat berantakan, sehingga para UMKM dapat terbantu</p> <p>Lena: seperti café serona terdapat <i>stand-stand</i> jual minuman ringan, karena orang sering berjalan dan bersepeda, aktivitas akan lebih menyenangkan dan ramai, juga tempat makan ala streetfood seperti di PIK 2 dengan pedestrian yang banyak pohon lalu ada penanda untuk disabilitas dan bangku yang terbuat dari batu</p> <p>Ana: tempat nongkrong yang alam seperti pepohonan dan batu-batuan yang disertai dengan beberapa tempat hiburan atau permainan fisik jadi orang tidak bosan karena hanya sekadar duduk-duduk. Bentuk pedestriannya juga memadai dan luas.</p>		

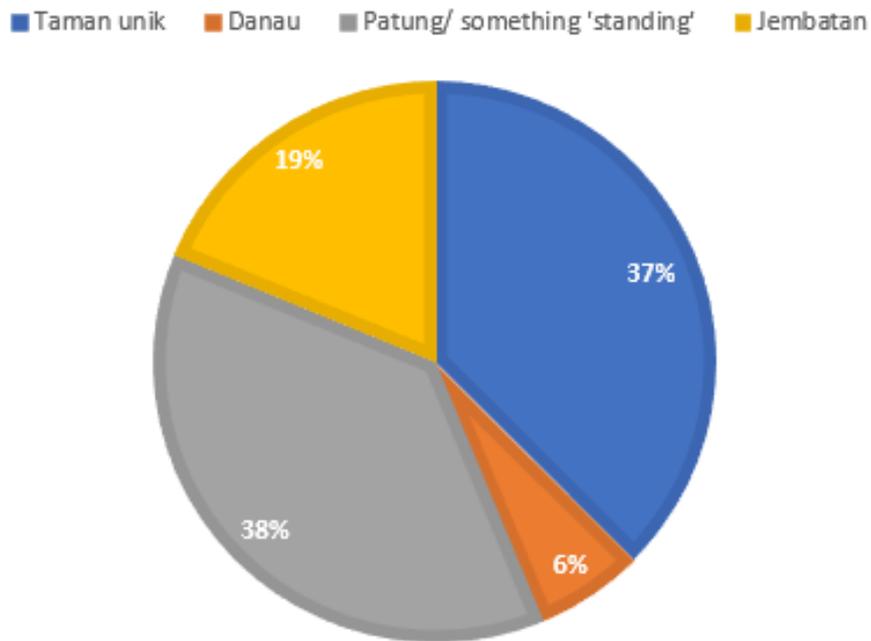
■ Café rooftop/terbuka/ semioutdoor ■ Café Estetik ■ Alun-alun ■ Mc'Donalds/Starbucks (fast food)



**Gambar 4.14 Social Activities & Quality**  
Sumber: Penulis, 2023

No.	Variabel	Pertanyaan	Jawaban	Kesimpulan	Konsep
4.	<i>Symbol/sign of the city</i>	Bentuk/icon/symbol/monumen seperti apa yang Anda inginkan di kawasan ini?	<p>Bagas: taman yang unik</p> <p>Putri: danau juga boleh</p> <p>Wilda: jembatan boleh</p> <p>Rara: boleh taman luas hijau</p> <p>Wahyudi: ruang hijau yang unik</p> <p>Reka: taman-taman bagus sudah cukup</p> <p>Anisa: jembatan unik</p> <p>Diah: jembatan unik</p> <p>Viktor: patung modern</p> <p>Aseng: penanda seperti titik dimana orang dapat berkumpul atau bertemu</p> <p>Aldo: patung</p> <p>Grace: taman <i>iconic</i> untuk wisata pagi/jalan pagi serta jembatan pejalan kaki yang unik</p> <p>Rafael: Taman kota</p> <p>Fera: Patung orang sedang bersepeda/bercengkrama</p> <p>Helen: simbol pohon akan menarik</p> <p>Ana: patung dari batu alam</p>	Bentuk simbol/icon untuk dijadikan penanda di kawasan ini didominasi oleh sebuah taman unik dan sebagai tambahan patung sebagai icon kawasan taman tersebut.	Memiliki simbol salah satu pohon sebagai dominasi untuk di ruang terbuka
					Memiliki simbol patung seperti <i>working of art</i>

Sumber : Penulis, 2023



Gambar 4. 15 *Symbol/Sign of The City*  
 Sumber: Penulis, 2023

Kesimpulan hasil wawancara terhadap empat variabel diatas menghasilkan sebuah kesimpulan akhir dimana pengguna banyak menghabiskan waktunya dengan berbincang-bincang dan beristirahat. Dimana aktivitas ini ingin dilakukan ditempat yang aman, nyaman, dan sejuk. Selain itu juga menginginkan banyak tempat makanan atau pedagang sekaligus menghadirkan sedikit hiburan dan rekreasi di dalamnya. Tempat tersebut juga harus teduh dan banyak pepohonan. Bentuk tempat nongkrong yang diinginkan berupa kafe kecil dengan sarana pelengkapya. Menghadirkan suasana yang berbeda dari tempat yang lainnya. Menambahkan beberapa permainan hiburan menarik sehingga tidak monoton.

#### 4.4 Analisis Pergerakan

Untuk mengetahui arus pergerakan di dalam kawasan *nodes* ini perlu dilakukan analisis pergerakan dengan menghitung derajat kejenuhan. Fungsi daripada derajat kejenuhan ini adalah untuk mengetahui perbandingan arus lalu lintas terhadap kapasitas kendaraan. Perhitungan derajat kejenuhan di analisis di bawah ini.

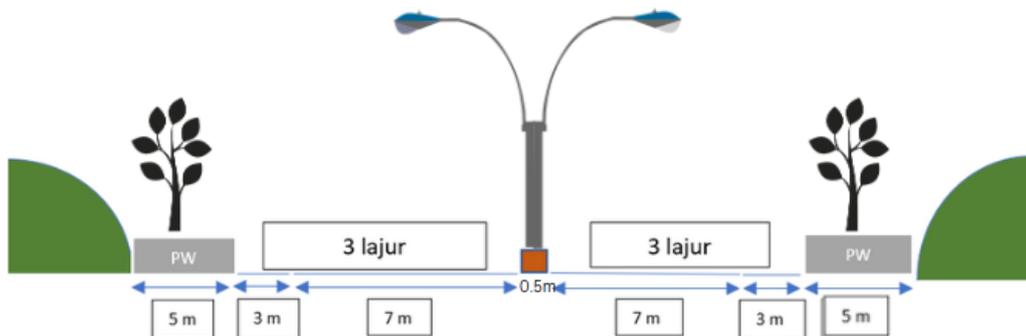
Rumus untuk Derajat kejenuhan

$$Q/C$$

Q = arus

C = Kapasitas

Untuk menemukan Q perlu kita ketahui daerah yang akan dihitung derajat kejenuhannya. Daerah yang akan dihitung adalah area pengembangan *nodes* yang merupakan daerah perdagangan dan jasa dengan tipe jalan 6/2D dan memiliki ukuran *right of way* di bawah ini.



**Gambar 4.16** *Right of way* Jalan Graha Raya

Sumber : Penulis, 2022

Selanjutnya melakukan analisa kondisi lalu lintas yaitu menghitung satuan smp/jam. Pertama harus diketahui dahulu jumlah kendaraan yang lalu lalang di jalan tersebut.

- mobil penumpang : 1.944/ jam
- sepeda motor : 3.992/ jam
- mobil non penumpang : 336/ jam

Sehingga dari data tersebut dihitung dengan mengalikan satuan smp/jam.

- a. mobil penumpang :  $1.944/ \text{jam} \times 1.2 = 2.332.8 \text{ smp/jam}$
- b. sepeda motor :  $3.992/ \text{jam} \times 0.25 = 998 \text{ smp/ jam}$
- c. mobil non penumpang :  $336/ \text{jam} \times 1.2 = 403.2 \text{ smp/ jam}$

Dari data tersebut dijumlahkan menjadi 3.735 smp/jam. Nilai inilah yang menjadi nilai arus (Q).

Selanjutnya menghitung nilai C, untuk menghitung nilai C kita perlu mengetahui hambatan samping yang terjadi. Analisis hambatan samping dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini.

**Tabel 4.2 Analisis hambatan samping**

<b>Hambatan Samping</b>	<b>Faktor Bobot</b>	<b>Frekuensi Kejadian</b>	<b>Frekuensi Berbobot</b>
Pejalan Kaki	0.5	5/ jam	2.5
Parkir, Kendaraan Berhenti	1.0	6/ jam	6
Kendaraan masuk/keluar	0.7	12/ jam	8.4
Kendaraan Lambat	0.4	4/ jam	1.6
			10

Sumber: Penulis, 2023

Dengan total jumlah frekuensi berbobot sama dengan 10 maka masuk ke dalam kategori sangat rendah atau di bawah nilai 100 dengan kode VL. Selanjutnya masuk ke dalam perhitungan kapasitas (C ). Dengan rumus:

$$C_o \times F_{cw} \times F_{Csp} \times F_{Csf} \times F_{Ccs}$$

$C_o$  = Kapasitas dasar

$F_{cw}$  = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas efektif

$F_{Csp}$  = Faktor penyesuaian pemisahan arah

$F_{Csf}$  = Faktor penyesuaian kondisi hambatan samping

$F_{Ccs}$  = Faktor penyesuaian ukuran kota

$C_o$  dilihat dari tabel di bawah ini. Dimana kategori jalan ini yaitu 6/2D tidak terdapat di dalam tabel ini sehingga masuk ke dalam empat-lajur terbagi atau jalan satu-arah dengan nilai 1650 per lajunya. Karena jalan tersebut memiliki 6 lajur maka :

$$1650 \times 6 \text{ lajur} = 9900$$

**Tabel 4.3 Kapasitas Dasar**

Tipe jalan	Kapasitas dasar (smp/jam)	Catatan
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	1650	Per lajur
Empat-lajur tak-terbagi	1500	Per lajur
Dua-lajur tak-terbagi	2900	Total dua arah

Sumber: Jurnal Universitas Gadjah Mada

Selanjutnya dalam perhitungan  $F_{Cw}$  dengan melihat kategori lebar jalur dan tipe jalan. Jika dilihat jalan tersebut masuk ke dalam tipe jalan empat-lajur terbagi atau jalan satu arah dan lebar per lajunya 3.5 sehingga nilai  $F_{Cw}$  di 1.00.

Tabel 4.4 FCw berdasarkan tipe jalan

Tipe jalan	Lebar jalur lalu-lintas efektif ( $W_e$ ) (m)	FC <sub>w</sub>
Empat-lajur terbagi atau Jalan satu-arah	Per lajur	
	3,00	0,92
	3,25	0,96
	3,50	1,00
	3,75	1,04
Empat-lajur tak-terbagi	Per lajur	
	3,00	0,91
	3,25	0,95
	3,50	1,00
	3,75	1,05
Dua-lajur tak-terbagi	Total dua arah	
	5	0,56
	6	0,87
	7	1,00
	8	1,14
	9	1,25
	10	1,29
	11	1,34

Sumber : Jurnal Universitas Gadjah Mada

Selanjutnya mencari FC<sub>sp</sub> dengan ketentuan jika jalan terbagi maka nilainya sama dengan 1.00. Lalu mencari FC<sub>sf</sub>, karena jalan yang akan diidentifikasi memiliki 6 lajur sehingga perhitungannya menjadi

$$FFV_{6sf} = 1 - 0.8 \times (-0.01) = 1.81$$

Selanjutnya menghitung hambatan samping yang terjadi. Analisis hambatan samping dapat dijelaskan pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.5 Analisis hambatan samping

Hambatan Samping	Faktor Bobot	Frekuensi Kejadian	Frekuensi Berbobot
Pejalan Kaki	0.5	5/ jam	2.5
Parkir, Kendaraan Berhenti	1.0	6/ jam	6
Kendaraan masuk/keluar	0.7	12/ jam	8.4
Kendaraan Lambat	0.4	4/ jam	1.6
			10

Sumber : Penulis, 2023

Dengan total jumlah frekuensi berbobot sama dengan 10 maka masuk ke dalam kategori sangat rendah atau dibawah nilai 100 dengan kode VL. Selanjutnya menentukan FCcs dengan melihat tabel di bawah ini. Sebelumnya harus diketahui jumlah penduduk di Kecamatan Pondok Aren. Berdasarkan data yang diambil dari BPS tahun 2019 tercatat jumlah penduduk Kecamatan Pondok Aren mencapai 418.420 ribu jiwa. Sehingga dengan jumlah penduduk tersebut masuk ke dalam kategori 0.1-0.5 juta penduduk maka nilai FCcs nya adalah 0,9. Setelah mendapatkan nilai-nilai tersebut maka akan didapatkan nilai C sebesar 16.127. Setelah diketahui Q dan C maka untuk mendapatkan nilai derajat kejenuhan menjadi

$$Q/C = 0,23$$

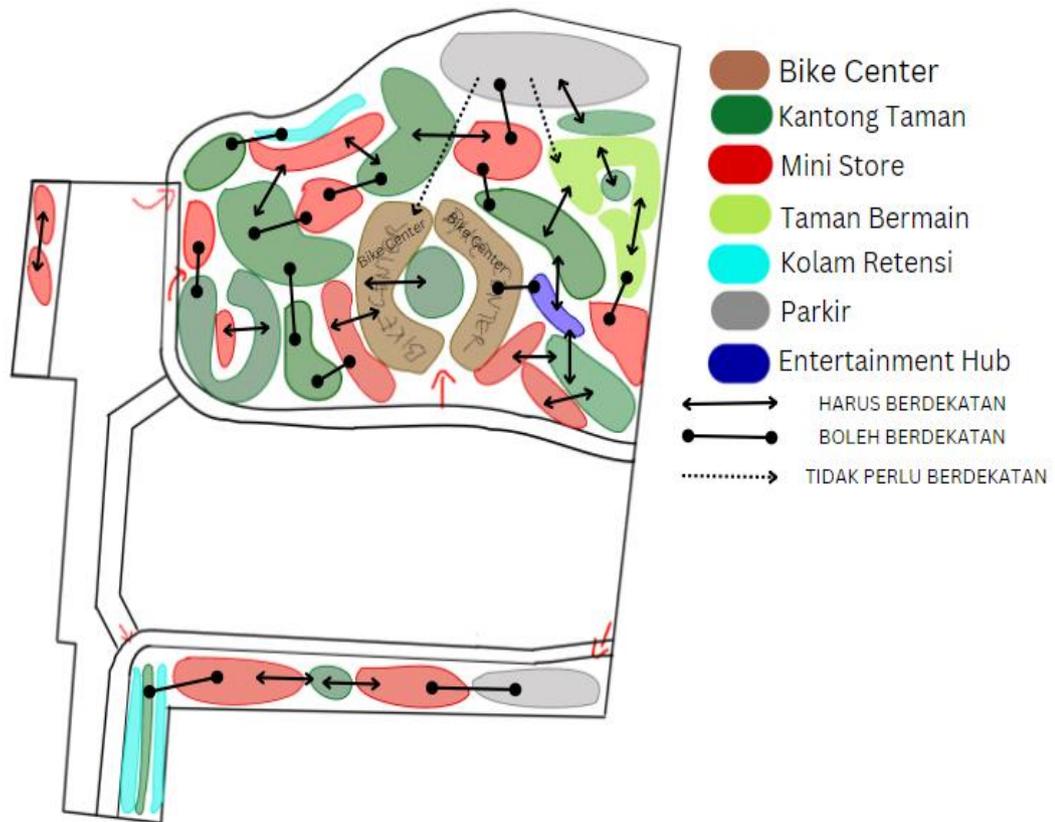
Oleh karena derajat kejenuhan memiliki nilai 0,23 maka tingkat kejenuhannya termasuk kategori rendah dari titik jenuh.

#### **4.5 Analisis Keterhubungan Antar Ruang**

Pada analisis ini dilakukan analisis keterhubungan antar ruang. Karena dalam program ruang, salah satu hal penting yang harus dilakukan adalah diagram hubungan ruang. Hal ini bertujuan sebagai peruntukan lahan serta pembuatan denah. Pada hubungannya dengan ruang arsitek yang membuat prakondisi bagaimana setiap ruang harus berhubungan dan jenis hubungannya (Bina Nusantara, 2008). Analisis keterhubungan antar ruang yang dianalisis disini berbentuk *bubble* diagram. Analisis *bubble* ini dibuat ke dalam dua referensi bentuk ruang. Dua referensi ruang tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.

##### **4.5.1 Alternatif 1**

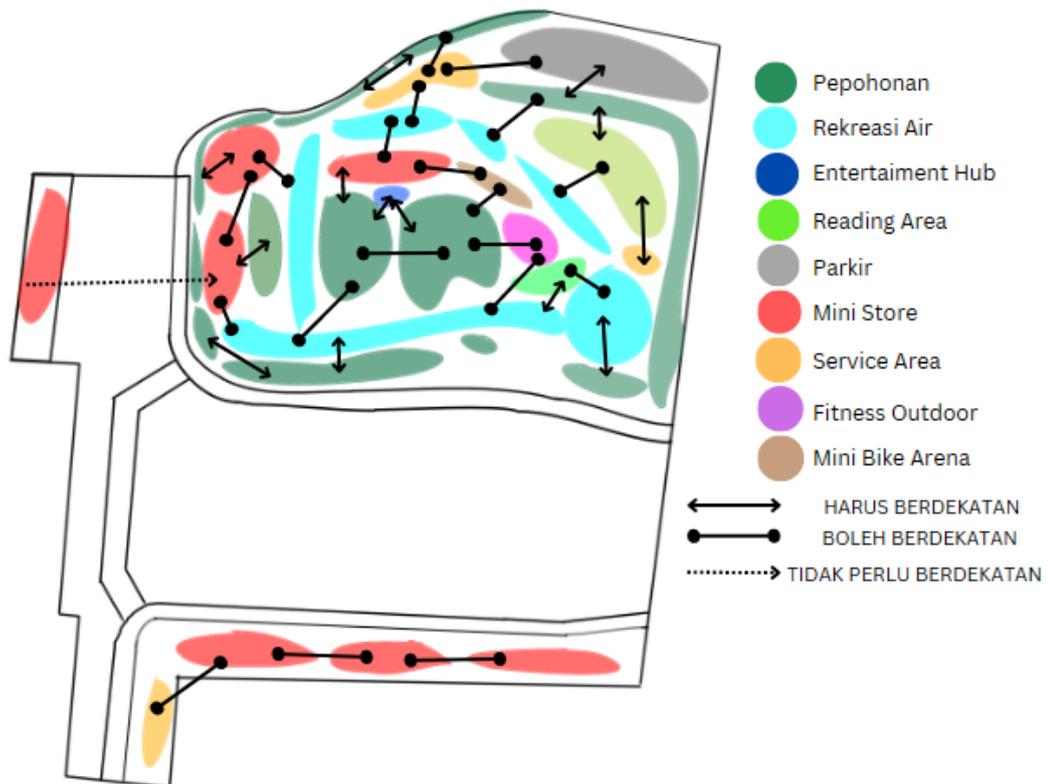
Ruang 1 ini memiliki konsep ruang yang dimana ruang bagi *bike store* atau toko/area bagi para pecinta sepeda ini menjadi pusat perhatian utama. Tetapi ini juga didukung oleh area pertokoan dan sarana hiburan seperti *live music*. Area bermain juga disediakan di dalam ruang kawasan tersebut. Area rekreasi hanya terdapat di sudut area kawasan. Detail ruang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 4.17 Analisis keterhubungan antar ruang 1**  
 Sumber : Penulis, 2023

#### 4.5.2 Alternatif 2

Ruang 2 ini memiliki konsep semua ruang memiliki peranan yang cukup baik dan kuat bagi kawasan tersebut. Di ruang 2 ini dirancang area-area rekreasi yang terdiri dari tempat piknik, bermain, duduk di kafe dan menikmati suasana kawasan dengan adanya kanal yang mengelilingi kawasan tersebut.



Gambar 4.18 Analisis keterhubungan antar ruang 2  
 Sumber : Penulis, 2023

### 4.5.3 Faktor pemilihan alternatif ruang

Dalam memilih alternatif ruang mana yang akan digunakan dan kemudian menjadi konsep rancang yang akan didesain ini memerlukan perbandingan terhadap kedua alternatif yang telah dikerjakan. Perbandingan dilakukan dengan membandingkan karakter atau ciri-ciri serta kelebihan dan kekurangan dari setiap alternatif. Perbandingan ini menghubungkan faktor-faktor variabel sebagai *nodes* (gambar 3.6). Perbandingan tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.6 Perbandingan Alternatif

Alternatif ruang	Karakter	Kelebihan	Kekurangan
1	Memiliki karakter ruang dimana <i>bike store</i> menjadi pusat perhatian. Ruang lainnya diisi oleh area pertokoan dan sarana hiburan seperti <i>live music</i> . Memiliki area rekreasi yang terdapat di sudut area kawasan.	Kelebihannya adalah memiliki satu ciri khusus yang mencolok yaitu <i>bike store</i> .	Fungsi lahan selain <i>bike store</i> hanya menjadi sarana pendukung yang tidak terlalu memberi suatu aktivitas menarik atau pengalaman manusia yang lebih di dalamnya. Sehingga dampak dari hal tersebut membuat ancaman baru bahwa kawasan ini gagal menjadi <i>nodes</i> yang mampu memanfaatkan potensi yang ada.
2	Memiliki konsep dimana semua fungsi ruang memiliki peranan yang cukup baik dan kuat. Memiliki kekuatan pada konsep rekreasi karena memiliki tempat piknik, tempat bermain, kanal dan sarana lainnya.	Kelebihannya adalah memiliki fungsi lahan yang mampu memberikan energi keterhubungan yang lebih kuat sehingga mampu memberi kesempatan beraktivitas bagi semua pengguna.	Kekurangannya adalah karena banyaknya lahan yang difungsikan tentunya akan memberikan dampak terhadap peningkatan arus lalu lintas.

Sumber : Penulis, 2023

Dari tabel perbandingan di atas, jika dilihat alternatif 1 lebih memiliki fungsi ruang yang optimal yang disertai dengan aktivitas atau pengalaman di dalamnya dibandingkan dengan alternatif 2. Selain itu alternatif 1 juga tidak memiliki kekurangan yang dapat mempengaruhi kekuatan nodes itu sendiri jika dibandingkan dengan alternatif 2.

## **BAB 5**

### **KONSEP PERANCANGAN**

#### **5.1 Visi Pengembangan**

Dalam memberikan konsep atau gambaran bentuk terhadap perancangan *nodes* dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro ini tentunya memerlukan visi pengembangan konsep. Visi pengembangan konsep ini bertujuan memberi gambaran terkait tujuan pengembangan dari konsep perancangan *nodes* ini. Visi pengembangan tersebut adalah meningkatkan hubungan dan pengalaman manusia melalui kualitas ruang dengan berbagai aktivitas yang menjadi suatu karakter kuat di dalam kawasan. Visi pengembangan ini di latar belakang oleh banyaknya pengguna yang menginginkan suatu tempat bersantai yang menyenangkan, nyaman dan tetap memiliki keamanan di dalamnya. Selain itu yang melatarbelakangi keunikan dari visinya adalah teori Lynch mengenai *nodes*, dimana *nodes* adalah sebuah identitas. Sehingga dari visi pengembangan inilah yang akan membawa ke arah tujuan konsep perancangan.

#### **5.2 Konsep dan Dasar Penentuan Konsep**

Konsep perancangan *nodes* ini mengarah pada konsep *urban recreation* dimana *urban recreation* sendiri merupakan setiap bagian dari sebuah kota yang digunakan untuk tujuan rekreasi selama waktu senggang dan dikembangkan secara tepat untuk tujuan rekreasi. Ruang rekreasi perkotaan meliputi taman, hutan kota, olah raga lapangan, pantai dan tempat pemandian, olahraga dan rekreasi fasilitas, taman bermain, serta fasilitas atau area tempat kegiatan budaya, hiburan dan sosial berlangsung (termasuk restoran, klub, bioskop, teater, galeri seni, dan museum). *Urban recreation* yang akan dirancang di sini meliputi resto/kafe, area olahraga seperti arena atraksi sepeda, *outdoor fitness* dan area membaca, area rekreasi seperti *picnic ground*, area hiburan dengan adanya *live music*, area kanal sebagai fasilitas rekreasi di tempat tersebut. Tempat-tempat tersebut dirancang dengan sarana dan prasarana yang mendukung seperti jalur pejalan kaki dan pesepeda. *Urban recreation* yang dirancang ini diberi nama Bintaro's Arch.

Dasar dari penentuan konsep tersebut didasarkan atas beberapa aspek yaitu hasil analisis dari pengguna kawasan, hasil analisis sekitar kawasan dan analisis tapak.

a. Hasil analisis dari pengguna kawasan

Wawancara yang dilakukan terhadap para pengguna kawasan dengan pertanyaan-pertanyaan yang didasarkan atas variabel-variabel terkait dengan *nodes* memberikan sebuah arahan gambaran nodes yang diinginkan oleh para pengguna kawasan tersebut. Dimana kesimpulan tersebut berupa kesimpulan akhir dimana pengguna banyak menghabiskan waktunya dengan berbincang-bincang dan beristirahat. Dimana aktivitas ini ingin dilakukan ditempat yang aman, nyaman, dan sejuk. Selain itu juga menginginkan banyak tempat makanan atau pedagang sekaligus menghadirkan sedikit hiburan dan rekreasi di dalamnya. Tempat tersebut juga harus teduh dan banyak pepohonan. Bentuk tempat nongkrong yang diinginkan berupa kafe kecil dengan sarana pelengkap. Menghadirkan suasana yang berbeda dari tempat yang lainnya. Menambahkan beberapa permainan hiburan menarik sehingga tidak monoton.

b. Hasil analisis daerah sekitar kawasan



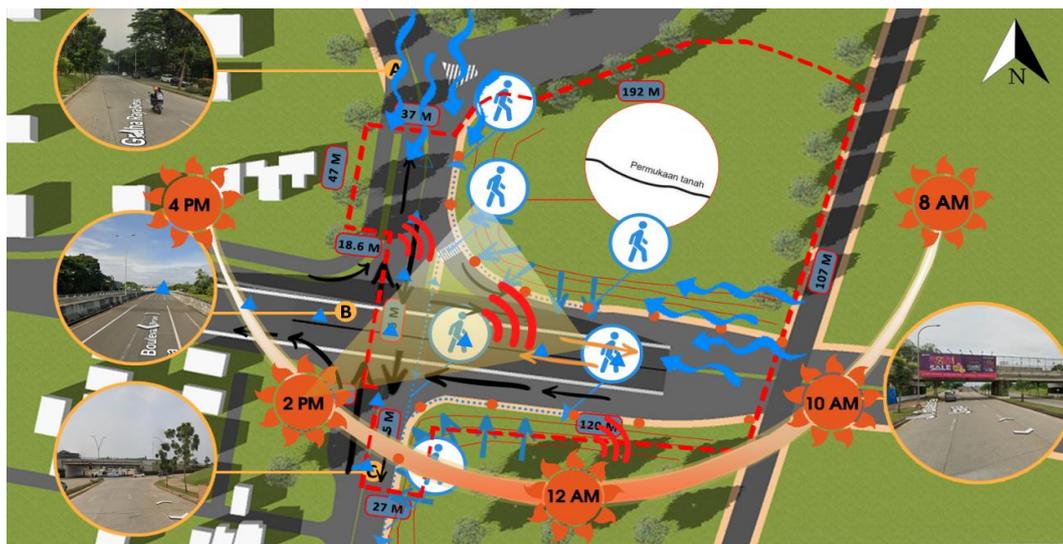
**Gambar 5.1** Sebaran area rekreasi di Kecamatan Pondok Aren

Sumber : Penulis, 2023

Dari peta Kecamatan Pondok Aren ini hanya terdapat 2 sarana area rekreasi. Yang pertama bernama Menteng Park Bintaro dan yang kedua adalah Trans Snow World Bintaro. Perancangan area rekreasi di *nodes* 1 ini memiliki konsep rekreasi yang berbeda dari 2 jenis rekreasi yang sudah ada di Kecamatan Pondok Aren. Sehingga karena perbedaan konsep ini menjadikan *nodes* ini dirancang dengan keunikannya sendiri yang membedakannya dengan area rekreasi lainnya.

c. Hasil analisis tapak

Berdasarkan kesimpulan analisis tapak yang telah dilakukan menghasilkan suatu pola ruang dan kegiatan yang sesuai dengan analisis tapak. Kesimpulan analisis tapak tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Legenda :**

- |             |                |                      |                |                      |
|-------------|----------------|----------------------|----------------|----------------------|
| Rumah Warga | Kebisingan     | Lampu Jalan Two Head | Matahari       | Intensitas Kendaraan |
| Batas Tapak | Dataran Tinggi | Lampu Jalan One Head | Arah Orientasi | Pohon / Vegetasi     |

**Gambar 5.2 Kesimpulan analisis tapak keseluruhan**

Sumber : Penulis, 2023

Berdasarkan gambar analisis tapak di atas, diketahui bahwa lokasi tapak yang berada di nodes 1 dapat dirancang untuk menjadi sebuah *urban recreation*. Karena sirkulasi pejalan kaki maupu kendaraan terintegrasi dengan baik, memiliki potensi sarana dan prasarana yang dapat dikembangkan, aspek topografi dan iklim di lokasi tersebut mendukung untuk dirancang menjadi sebuah *urban recreation*.

### 5.3 Program Ruang dan Kegiatan

Hasil perancangan *nodes* ini memberikan bentuk ruang-ruang yang dibedakan melalui kegiatan-kegiatan di dalamnya. Program ruang tersebut dibedakan ke dalam 8 ruang yaitu:

- Komersial
- Area piknik
- Area hiburan
- Area pelayanan
- Area parkir
- Taman bermain
- Rekreasi air
- Area olahraga

Program ruang ini perlu untuk mengetahui koefisien dasar bangunan (KDB), koefisien luas bangunan (KLB) dan koefisien dasar hijau (KDH). Nilai-nilai tersebut dapat dilihat pada data di bawah ini :

- Koefisien dasar bangunan (KDB)  
Luas lahan yang dibangun =  $1.489,37 \text{ m}^2$   
Berada pada luas lahan =  $29.663 \text{ m}^2$   
KDB = 5%
- Koefisien luas bangunan (KLB)  
Luas seluruh lantai yang dibangun =  $1.489,37 \text{ m}^2$   
Berada pada luas lahan =  $29.663 \text{ m}^2$   
KLB = 0,05

- Koefisien dasar hijau (KDH)  
Luas ruang terbuka hijau = 12.921.99 m<sup>2</sup>  
Berada pada luas lahan = 29.663 m<sup>2</sup>  
KDH = 44%

Pembagian ruang-ruang tersebut ke dalam perancangan *nodes* dapat dilihat pada gambar dan tabel di bawah ini.



**Gambar 5.3 Program Ruang Tampak Atas**  
Sumber : Penulis, 2023



**Gambar 5.4 Program ruang 2**  
 Sumber : Penulis, 2023

Setelah melihat bentuk pembagian program ruang-ruang tersebut, selanjutnya melihat bagaimana ruang tersebut difungsikan secara lahan dan secara pemenuhan kebutuhan bagi pengguna. Fungsi-fungsi tersebut dapat dilihat dari bentuk dan pengalaman kegiatan yang dapat diberikan oleh masing-masing ruang. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel masing-masing ruang di bawah ini.

### 5.3.1 Komersial



**Gambar 5.5 Peta letak komersial**

Sumber : Penulis, 2023

Gambar diatas merupakan lokasi dan posisi letak bangunan terhadap bagi setiap komersial yang dirancang di dalam kawasan nodes. Lokasi dan posisi letak bangunan terhadap kawasan. Setiap komersil tersebut dijelaskan lebih detail di bawah ini.

- **Bean Café**

Sebuah kafe mini yang menjual kopi dan makanan pendamping lainnya. Didesain dengan desain dominasi kaca dan tempat duduk bagi para pengunjung café dengan konsep *outdoor*. Memiliki luas lahan sebesar 391,44 m<sup>2</sup>, luas bangunan 75,1 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 5,08 m dan tinggi lantai ke plafon 4 m.



**Gambar 5.6 Bean Cafe**  
Sumber : Penulis, 2023

- **Café Daily**

Sebuah kafe kekinian yang mengusung tema minimalis, yang kegiatan lebih banyak diluar ruangan dan dilengkapi tempat duduk *outdoor*. Memiliki luas lahan sebesar 270 m<sup>2</sup>, luas bangunan 57,73 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,6 m dan tinggi lantai ke plafon 3,4 m.





**Gambar 5.7 Café Daily**  
Sumber : Penulis, 2023

- **Semi-*Outdoor* Café**

Sebuah kafe untuk bersantai, dapat duduk dalam bangunan kafe yang berbentuk semi *outdoor* dan *outdoor* untuk di luar bangunan kafe. Memiliki luas lahan sebesar 350,68 m<sup>2</sup>, luas bangunan 60,97 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,9 m dan tinggi lantai ke plafon 3,8 m.





**Gambar 5.8 Semi Outdoor Cafe**  
Sumber : Penulis, 2023

- *Souvenir Shop*

Toko ini dibangun untuk menjual berbagai *souvenir* atau pernak pernik terkait dengan kawasan Bintaro's Arch ini. Memiliki luas dibangun 251,79 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 7,1 m dan tinggi lantai ke plafon 5,9 m.



**Gambar 5.9 Souvenir Shop**  
Sumber : Penulis, 2023

- Indomaret

Toko Indomaret dibangun bertujuan memenuhi kebutuhan untuk rekreasi di dalam Bintaro's Arch. Memiliki luas dibangun sebesar 242,02 m<sup>2</sup>, luas area outdoor 42,18 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,2 m dan tinggi lantai ke plafon 4 m.



**Gambar 5.10 Indomaret**  
Sumber : Penulis, 2023

- *Sport Station*

*Sport station* ini dibangun menjadi toko yang menjual alat-alat olahraga dan menyewakan sepeda untuk digunakan di kawasan Bintaro's Arch. Memiliki luas dibangun sebesar 227,94 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,1 m dan tinggi lantai ke plafon 3,7 m.





**Gambar 5.11 Sport Station**  
Sumber : Penulis, 2023

- *Snack Corner*

*Snack corner* dibangun menjadi sebuah area pertokoan yang menjual berbagai makanan ringan dengan sistem *walk thru*. Memiliki luas dibangun sebesar 232,66 m<sup>2</sup>, area *outdoor*: 26,29 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,3 m dan tinggi lantai ke plafon: 3,5 m.



**Gambar 5.12 Snack Corner**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.2 Taman Bermain



**Gambar 5.13 Peta Letak Taman Bermain**  
Sumber : Penulis, 2023

Taman bermain didesain dengan kesan lebih dekat dengan alam dan juga ramah anak. Pepohonan yang mengelilingi dan bukit-bukti hijau di dalam area taman bermain. Memiliki luas lahan sebesar 587 m<sup>2</sup>.





**Gambar 5.14 Taman Bermain**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.3 Area Olahraga



**Gambar 5.15 Peta Letak Area Olahraga**  
Sumber : Penulis, 2023

Gambar diatas merupakan gambar tunjuk lokasi dan posisi setiap area olahraga yang dirancang di kawasan *nodes*. Area olahraga tersebut yang terdiri dari arena pesepeda, *outdoor fitness* dan area membaca. Detail dari setiap fungsi ruang dijelaskan pada paragraph di bawah ini.

- Arena bermain untuk pesepeda

Arena bermain untuk pesepeda ini dibangun sebagai tujuan rekreasi bagi para pecinta sepeda terutama komunitas sepeda Bintaro *Loop*. Memiliki luas lahan sebesar 360,98 m<sup>2</sup>.



**Gambar 5.16** Arena bermain untuk pesepeda  
Sumber : Penulis, 2023

- *Outdoor Fitness*

Area didesain sebagai tempat dimana orang dapat beraktivitas untuk melatih kebugaran dengan alat-alat *fitness* khusus. Memiliki luas lahan sebesar 322,83 m<sup>2</sup>



**Gambar 5.17 Outdoor Fitness**  
 Sumber : Penulis, 2023

- Area Membaca

Area membaca ini didesain dengan konsep *outdoor* namun disuguhkan dengan pemandangan dan area yang sejuk. Memiliki luas lahan sebesar 256,91 m<sup>2</sup>.





**Gambar 5.18 Area membaca**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.4 Area Piknik



**Gambar 5.19 Peta letak area piknik**  
Sumber : Penulis, 2023

Area piknik didesain untuk berfungsi sebagai sarana rekreasi, tempat dimana orang-orang duduk-duduk, beristirahat di bawah pepohonan yang rindang sambil menikmati pemandangan dan hiburan. Tersedia tempat duduk yang menyatu dengan batasan lahan rumput dan pohon buatan berbahan akrilik yang bertujuan sebagai sarana teduh saat hujan. Memiliki luas area hijau sebesar 1.016,74 m<sup>2</sup>, luas area pekerasan 193,76 m<sup>2</sup> dan diameter air mancur 5 m.



**Gambar 5.20 Area piknik**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.5 Rekreasi Air



Gambar 5.21 Peta letak rekreasi air  
Sumber : Penulis, 2023

Rekreasi ini didesain sebagai penghidup semua area kawasan di dalam Bintaro's Arch ini. Karena desain kanal yang melewati area-area di dalam *site* serta dengan tambahan kolam hias sebagai penarik keunikan dalam menggunakan area kanal. Memiliki luas kanal sebesar 1.672,4 m<sup>2</sup> dan kolam sebesar 462,52 m<sup>2</sup>.





**Gambar 5.22 Rekreasi air**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.6 Area Hiburan



**Gambar 5.23 Peta letak area hiburan**  
Sumber : Penulis, 2023

Lokasi area hiburan berada di titik tengah kawasan dengan tujuan dapat menjangkau seluruh bagian *nodes*. Area hiburan berupa *live music* dibuat untuk menjadi sebuah hiburan bagi para pengunjung yang ada di dalam kawasan Bintaro's Arch. Memiliki luas lahan sebesar 64,73 m<sup>2</sup>.



**Gambar 5.24 Area Hiburan**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.7 Area Pelayanan



**Gambar 5.25 Peta letak area pelayanan**  
Sumber : Penulis, 2023

- Pusat informasi dan penanganan

*Service area* atau area pelayanan dengan jenis fungsi sebagai area pusat informasi dan penanganan dibuat dengan desain yang mudah dikenali sehingga pengunjung yang membutuhkan akan lebih mudah dalam menemukan pelayanan. Memiliki luas lahan sebesar 274,74 m<sup>2</sup>, luas bangunan 112,8 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 10,5 m, tinggi lantai ke plafon 3,3 m dan lebar parkir mobil pemadam kebakaran selebar 6 m.



**Gambar 5. 26 Pusat Informasi dan Penanganan**  
Sumber : Penulis, 2023

- *Nursery*

*Nursery* ini dibuat dengan bertujuan untuk penanaman bibit-bibit pohon dan tanaman dalam *site*. Memiliki luas bangunan sebesar 112,8 m<sup>2</sup>.





**Gambar 5.27 Nursery**  
Sumber : Penulis, 2023

- Toilet

Toilet disediakan di 2 lokasi yaitu dibagian site utara dan selatan. Bentuk toilet dengan konsep minimalis dengan luasan yang cukup dengan tipe standar. Masing-masing toilet memiliki luas 57,78 m<sup>2</sup>, tinggi bangunan 4,6 m dan tinggi lantai ke plafon 3,3 m.



**Gambar 5.28 Toilet**  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.3.8 Area Parkir



Gambar 5.29 Peta Letak Parkir  
Sumber : Penulis, 2023

Area parkir dibuat untuk menyediakan parkir bagi para pengguna kendaraan pribadi baik kendaraan mobil maupun sepeda motor. Area parkir juga diberikan akses langsung masuk ke dalam *site*. Memiliki luas lahan sebesar 1.529,69 m<sup>2</sup>.





**Gambar 5.30 Area Parkir**  
Sumber : Penulis, 2023

## **5.4 Rencana Sirkulasi**

Perancangan suatu *nodes* menjadi *urban recreation* ini membutuhkan sarana yang baik untuk dapat melakukan berbagai kegiatan di ruang-ruang tersebut. Sarana tersebut salah satunya adalah ruang sirkulasi baik itu bagi pejalan kaki, pesepeda, kendaraan dan pengguna disabilitas. Rencana rancangan bagi sirkulasi tersebut dapat dilihat pada penjelasan di bawah ini.

### **5.4.1 Rencana Sirkulasi Pejalan Kaki**

Rancangan sirkulasi pejalan kaki dapat dilihat pada gambar di bawah ini. Dimana arah pejalan kaki dapat masuk melalui pedestrian dari arah utara, selatan dan barat. Sedangkan untuk akses masuk pejalan kaki ke dalam *site* utama dapat melalui 2 pintu yaitu pintu barat dan pintu selatan. *Pedestrian eksisting* digunakan tetap sebagaimana fungsinya dan dibuat lebih nyaman dengan adanya potongan jelas bagi penggunaan pedestrian lainnya seperti pesepeda dan pengguna disabilitas.



**Gambar 5.31 Sirkulasi Pejalan Kaki**  
Sumber : Penulis, 2023





**Gambar 5.32 Sirkulasi Pejalan Kaki 2**

Sumber : Penulis, 2023

Dari gambar diatas, pejalan kaki dirancang menyatu dengan pedestrian bagian luar maupun dalam *site*. Penyebrangan dirancang sesuai dengan kebutuhan dan peraturan mengenai pejalan kaki. Salah satunya terdapat pelikan *crossing* yang membantu pejalan kaki lebih aman dan nyaman ketika melintasi jalan raya.

### 5.4.2 Rencana Sirkulasi Sepeda

Perancangan sirkulasi bagi pesepeda dirancang di lokasi baik *pedestrian eksisting* dan di dalam *site*. *Pedestrian* di dalam *site* dibuat mengelilingi area kawasan dengan memiliki potongan *site* yang sudah disediakan.



Gambar 5.33 Sirkulasi Pesepeda 1  
Sumber : Penulis, 2023



**Gambar 5.34 Sirkulasi Pesepeda 2**  
Sumber : Penulis, 2023

Dari gambar di atas dapat dilihat potongan jalur pesepeda terdapat di bagian paling mendekati jalan raya. Lahan parkir untuk sepeda disediakan ke dalam 2 titik lokasi parkir yaitu dekat dengan pintu selatan dan dekat dengan pintu barat.

#### **5.4.3 Rencana Sirkulasi Kendaraan**

Dalam merancang sirkulasi kendaraan perlu memperhatikan dari mana dan bagaimana arah kendaraan melaju. Dengan mengetahui sirkulasi kendaraan eksisting, penulis dapat merancang akses masuk dan keluar bagi pengguna kendaraan baik itu roda dua maupun roda empat. Gambaran sirkulasi tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 5.35 Sirkulasi Kendaraan 1**  
Sumber : Penulis, 2023

Setiap arah jalan kendaraan di jalan raya memiliki 2 jalur dengan 2 arah yang berbeda. Pengguna kawasan yang ingin memarkirkan kendaraannya dapat masuk melalui pintu parkir dari bagian selatan *site*. Parkir kendaraan memiliki jalur 1 arah dan keluar menuju jalan lokal perumahan Bintaro.



**Gambar 5.36 Sirkulasi Kendaraan 2**  
Sumber : Penulis, 2023

Lokasi dilewati oleh beberapa arah kendaraan. *Nodes* yang dirancang ini berada di tepi belokan persimpangan. *Nodes* tersebut dicirikan dengan adanya *flyover* untuk mengakses jalan tol secara langsung.

#### **5.4.4 Rencana Sirkulasi Difabel**

Dalam merancang sirkulasi difabel dirancang sesuai dengan peraturan ruang bagi difabel dan ukuran *guiding block* yang sesuai. Sehingga ruang gerak bagi para pengguna disabilitas dapat berguna sesuai fungsinya. Sirkulasi difabel juga disediakan di dalam *site*, sehingga pengguna disabilitas dapat melakukan aktivitas di kawasan dengan aman dan nyaman.



**Gambar 5.37 Sirkulasi Difabel**  
Sumber : Penulis, 2023

#### **5.4.5 Rencana Sirkulasi Transportasi Umum**

Rencana sirkulasi transportasi umum dirancang dengan menyediakan ruang pemberhentian bagi transportasi umum. Ruang pemberhentian ini disediakan halte dan tempat duduk bagi para pengguna transportasi umum. Ruang pemberhentian ini digunakan sebagai area *pick up* dan *drop off* penumpang Lajur transportasi umum mengikuti lajur kendaraan yang melintasi di jalan raya. Panjang halte 6 meter, lebar 1,5 meter dan luas 9 meter persegi.



**Gambar 5.38 Sirkulasi Transportasi Umum**  
Sumber : Penulis, 2023



**Gambar 5.39 Halte**  
Sumber : Penulis, 2023

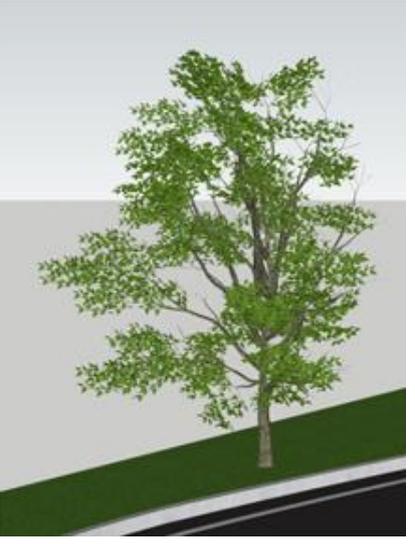
Transportasi umum yang melintas dan melakukan pemberhentiaan di halte yang datang dari arah Jalan Graha Raya menuju Jalan Boulevard Bintaro. Transportasi umum yang dapat menggunakan area ini mulai dari transportasi *online*, bus dalam kota maupun mobil pribadi yang hanya sekedar *pick up* atau *drop off*.

### 5.5 Rencana Vegetasi

Tanaman dan pepohonan yang digunakan di dalam Bintaro's Arch terdiri dari beberapa jenis pohon dan tanaman yang berbeda-beda. Penanaman pohon dan tanaman tersebut memiliki tujuan-tujuan tersendiri bagi kawasan tersebut. Detail rancangan pohon dan tanaman dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 5.1 Rencana Vegetasi

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
1.	Pohon Oak		Pohon ini bertujuan merindangkan dengan tinggi pohon yang cukup tinggi. Pohon ini memiliki ciri-ciri batang cenderung kecil tetapi memiliki banyak cabang sehingga daun yang tumbuh juga sangat lebat

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
2.	Pohon Asam Jawa		<p>Pohon ini memiliki perawakan yang besar dan selalu hijau sehingga cukup untuk meneduhkan area disekitarnya. Memiliki ciri-ciri perawakan yang besar dan daun yang selalu hijau.</p>
3.	Pohon Trembesi		<p>Pohon ini memiliki tajuk yang lebar sehingga cukup untuk menutupi sinar matahari yang menyinari. Memiliki ciri ketinggian pohon yang dapat mencapai 20 meter, permukaan batang berwarna coklat kehitaman, beralur dan kasar.</p>

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
4.	Pohon Palem Kuning		<p>Pohon ini mampu menahan erosi karena mempunyai akar berserabut. Memiliki ciri bentuk daun palem kuning yang menyirip, berwarna hijau kekuningan dan pelepahnya berwarna kuning terang.</p>
5.	Cemara Norfolk		<p>Pohon ini digunakan untuk mempercantik dan membuat kesan asri. Memiliki cabang simetris dan menyerupai jarum tumpul.</p>
6.	Pohon Kamboja		<p>Pohon ini memberikan estetika dan sebagai penghias ruang dengan warna bunga yang berwarna indah. Memiliki ciri batang yang keras, bulat memanjang, memiliki cabang yang banyak,</p>

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
			bekas dudukan daun terlihat jelas dan berwarna putih kehijauan
7.	Pohon Mangga		Pohon mangga memiliki daun yang rimbun sehingga cocok menjadi peneduh dan menghasilkan oksigen yang cukup. Memiliki ciri batang mempunyai kulit yang tebal dan kasar dengan warna coklat gelap.
8.	Tanaman Bunga Cendrawasih ( <i>Bird of Paradise</i> )		Tanaman cendrawasih memiliki daun yang tidak pernah mengalami peluruhan. Memiliki ciri ukuran yang sangat mungil dan kecil dengan posisi bunga menggantung dari ranting.

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
9.	Mawar Merah		<p>Tanamana bunga mawar merah bertujuan mempercantik ruang dan mengubah lingkungan yang tampak biasa menjadi istimewa. Memiliki ciri kelopak bunga warna merah dan batang yang berduri tajam serta daunnya bergerigi di bagian samping.</p>
10.	Tanaman Kencana Ungu		<p>Tanaman kencana ungu bertujuan sebagai penutup tanah yang menyerupai rumput berbunga. Memiliki ciri bunga tunggal berwarna ungu yang bentuknya menyerupai terompet.</p>
11.	Ilalang ekor kucing (warna putih)		<p>Tanaman ilalang ini berfungsi sebagai penanggulangan pencemaran. Memiliki ciri tanaman perdu,</p>

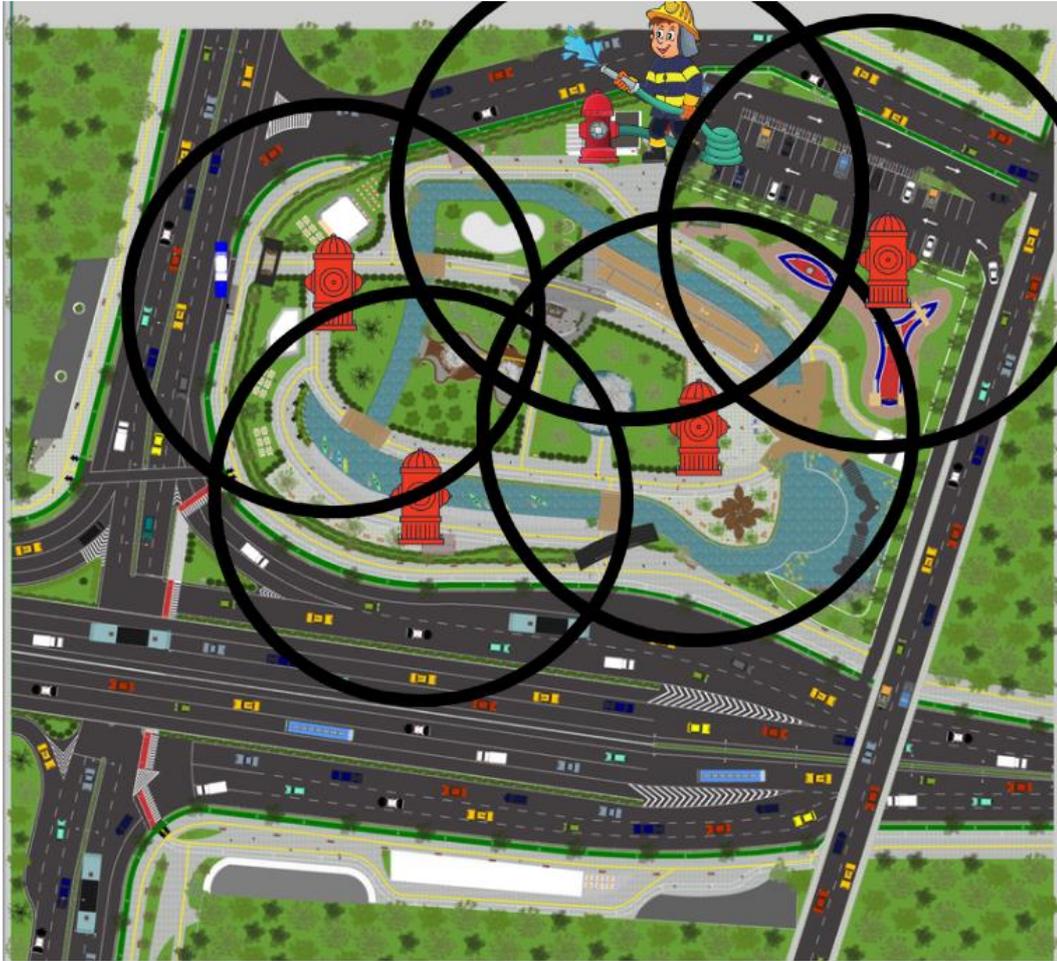
No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
			tegak dan tingginya mencapai 2-3 meter.
12.	Tanaman widuri biru		Tanaman ini bertujuan sebagai pemberi kesan estetik karena warnanya yang menarik. Memiliki ciri bentuk bulat unik dan daun runcing.
13.	Tanaman kenikir		Tanaman ini bertujuan sebagai pemberi kesan estetik karena warnanya yang menarik. Memiliki ciri daun yang mempunyai ujung runcing, tumbuh silang berhadapan, tepi rata, Panjang dan lebarnya mencapai 12-25 cm.
14.	Perdu		Tanaman ini bertujuan sebagai tanaman penghijau kawasan. Memiliki ciri kecil, rendah meskipun batangnya panjang.

No.	Nama Tanaman	Foto	Fungsi dan ciri-ciri
15.	Lavender		Tanaman ini bertujuan memberikan wangi karena ekstrak bunga yang menghasilkan aroma harum. Memiliki ciri batang yang banyak cabang dan terlihat seperti semak-semak.

Sumber : Penulis, 2023

## 5.6 Rencana Pengendalian Bencana

Rancangan untuk pengendalian bencana yang dirancang di *site* ini adalah pengendalian bencana kebakaran dan penyediaan titik kumpul. Pengendalian bencana kebakaran disediakan titik parkir bagi mobil pemadam kebakaran untuk kendaraan memarkirkan kendaraannya. Selain itu, disediakan juga titik titik bagi *hydrant* di 4 titik yang tersebar di dalam *site*.



**Gambar 5.40 Sistem Pengendalian Bencana 1**  
Sumber : Penulis, 2023



**Gambar 5.41 Sistem Pengendalian Bencana 2**  
Sumber : Penulis, 2023

Titik kumpul yang disediakan berada di lokasi dekat dengan *service area*. Dimana area tersebut dekat dengan akses pintu barat sehingga pengguna kawasan lebih mudah untuk menemukan jalur evakuasi.

### 5.7 Rencana Sistem Utilitas

Sistem utilitas dirancang dengan tujuan untuk memberi gambaran mengenai arah dan akses yang disediakan. Selain itu juga untuk melihat bagaimana sarana ini dimanfaatkan dan digunakan. Sistem utilitas tersebut merupakan utilitas *eksisting*, utilitas *eksisting* yang dikembangkan dan utilitas baru yang dirancang ke dalam *site*. Utilitas yang dikembangkan dan dirancang memperhatikan kebutuhan dan kenyamanan bagi para pengguna kawasan. Selain itu dirancang dengan melihat kesesuaian peruntukan kawasan. Sistem utilitas secara keseluruhan baik dari fungsi dan penempatan titik utilitas dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 5.42 Sistem Utilitas  
Sumber : Penulis, 2023

### 5.7.1 Rencana area pelayanan

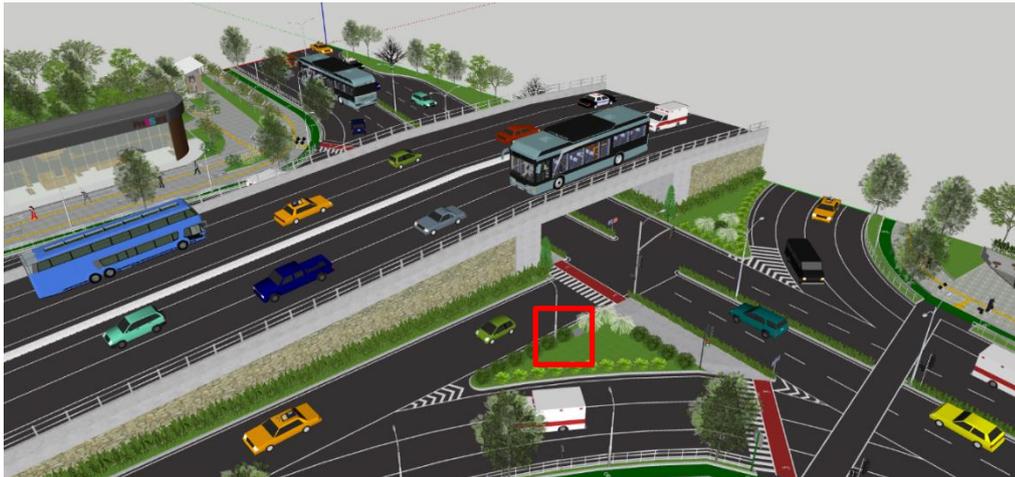
*Service area* memiliki ruang pusat informasi dan penanganan serta *area nursery*. Selain itu untuk fasilitas umum seperti toilet juga telah disediakan di dalam *site* baik bagian utara maupun selatan.



Gambar 5.43 *Service Area*  
Sumber : Penulis, 2023

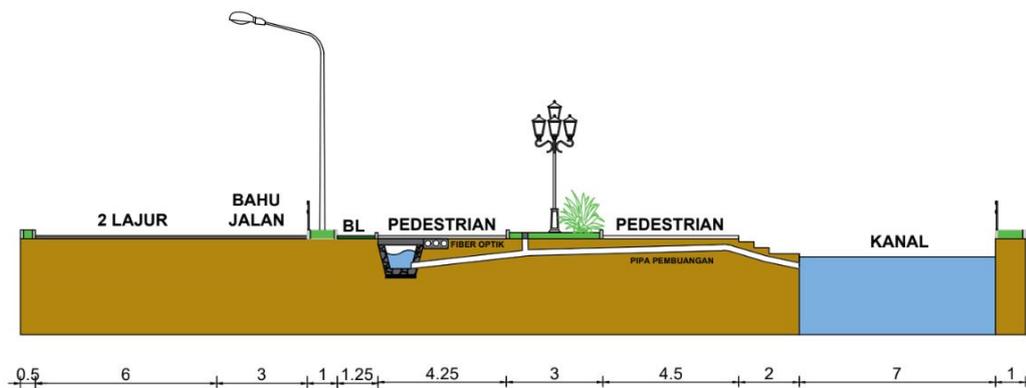
### 5.7.2 Rencana Sistem Air

Untuk perancangan sistem air digunakan melalui akses utilitas *eksiting* yang berada di persinangan jalan. Kemudian akses air ini diberikan akses masuk dan berfungsi sebagai saluran pembuangan air bagi kawasan.



**Gambar 5.44 Sistem air**  
Sumber : Penulis, 2023

Untuk melihat drainase air dalam kawasan mengalir dengan drainase eksistingnya membutuhkan potongan jalan bawah tanah. Dengan begitu lebih mudah mengetahui keluar dan masuknya air jika kawasan tersebut terjadi hujan. Untuk bentuk potongan jalan bawah tanah dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 5.45 Potongan Jalan Bawah Tanah (dalam meter)  
 Sumber : Penulis, 2023

### 5.7.3 Rencana Area Parkir

Sarana area parkir disediakan di lokasi bagian utara *site*. Dimana parkir ini menyediakan parkir bagi kendaraan roda empat dan roda dua di tempat yang bersamaan. Area parkir ini juga memiliki akses yang satu arah. Pengguna kendaraan yang telah memarkirkan kendaraannya dapat mengakses *site* secara langsung melalui jalur yang disediakan tepat bersebelahan dengan bangunan pusat informasi dan penanganan.





**Gambar 5.46 Parkir**  
Sumber : Penulis, 2023

#### **5.7.4 Rencana Utilitas Penerangan**

Sarana penerangan bagi kawasan terdiri dari jenis lampu jalan raya dengan model *two head* dan *one head*. Titik penerangan lampu jalan raya ini menggunakan lokasi eksisting yang kemudian dikembangkan. Untuk penerangan di dalam site menggunakan jenis lampu taman yang tesebar di titik-titik lokasi di dalam *site*. Jarak antar penerangan kurang dari 10 meter sehingga kawasan tersebut memiliki penerangan yang cukup maksimal.

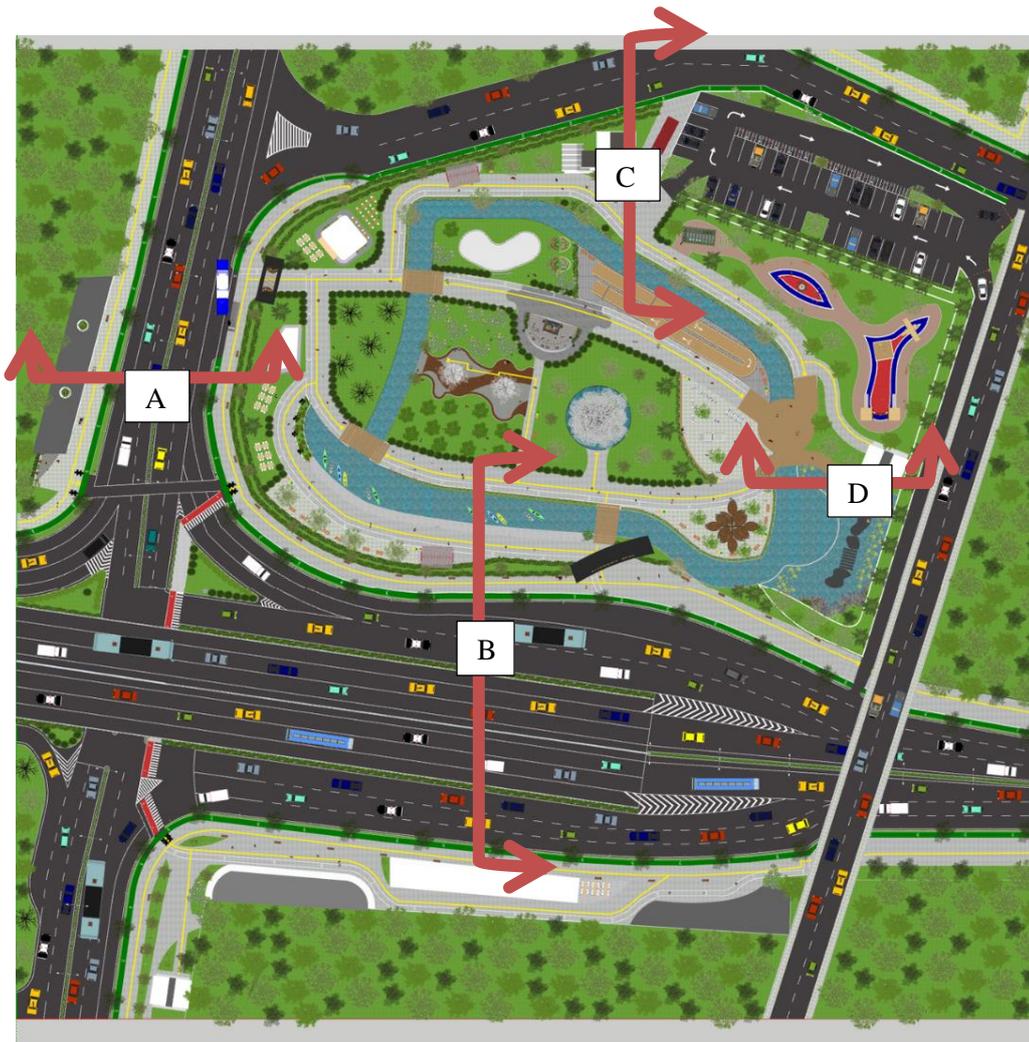




**Gambar 5.47 Penerangan**  
Sumber : Penulis, 2023

### **5.7.5 Rencana Sistem Jalan**

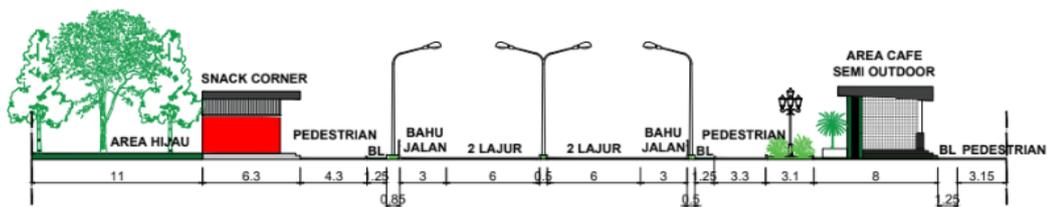
Potongan jalan dibuat untuk memberikan gambaran mengenai ukuran jarak setiap tapak dan tinggi rendah tapak pada lahan yang dibangun. Potongan jalan dijelaskan ke dalam beberapa kategori yang bertujuan memberikan gambaran yang lebih jelas terhadap setiap sisi kawasan yang akan dirancang. Kategori potongan jalan tersebut dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



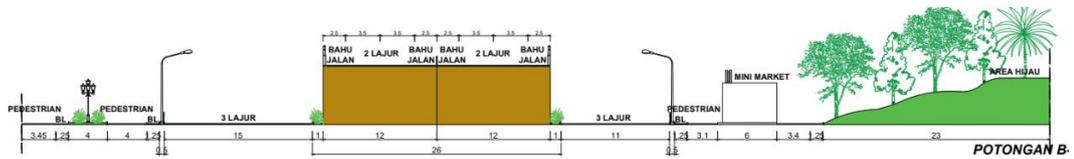
Gambar 5.48 Peta titik potongan jalan  
 Sumber : Penulis, 2023

Untuk detail setiap potongan dijelaskan pada beberapa gambar di bawah ini.

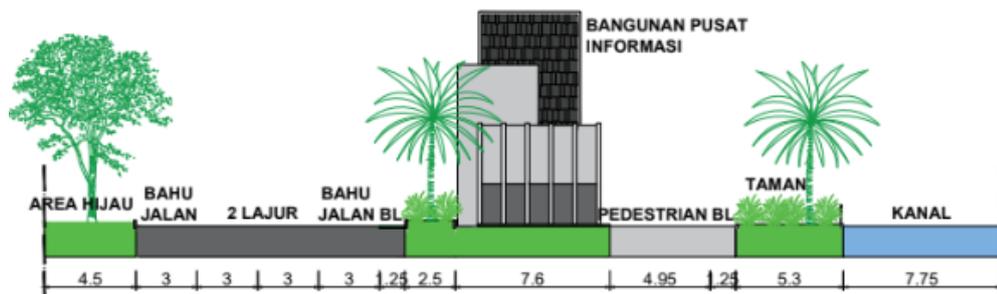
- Potongan jalan A



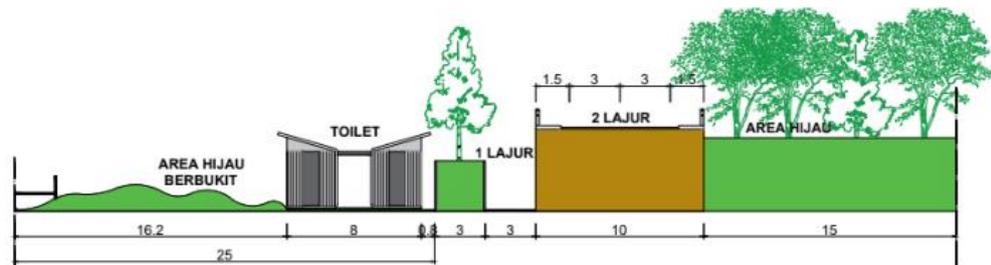
- Potongan jalan B



- Potongan jalan C



- Potongan jalan D



## 5.8 Rencana Penggunaan Material

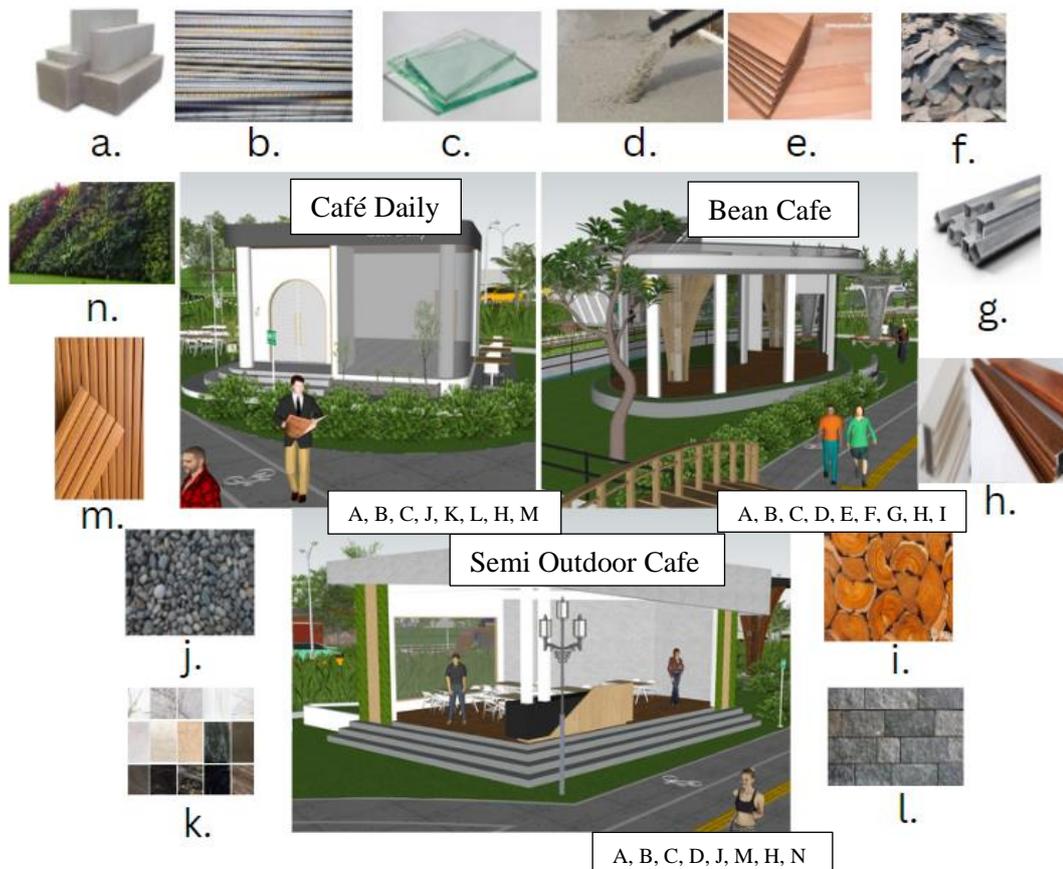
Perancangan nodes yang memiliki berbagai fungsi setiap area perancangan tentunya memerlukan detail bahan yang digunakan untuk bangunan dan area-area di dalamnya. Material ini dirancang sesuai dengan peraturan dan juga memenuhi standar yang seharusnya dapat dikembangkan lebih lanjut. Detail material tersebut dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

- Bean Café, Café Daily dan Semi-*outdoor* Café

Material-material yang digunakan bermacam-macam dan memiliki kemiripan dalam penggunaan material. Material-material yang digunakan mulai dari

- bata ringan
- besi tulangan

- c. kaca
- d. beton
- e. *conwood*
- f. batu alam templek
- g. *stainless steel*
- h. aluminium dan aluminium motif kayu
- i. kayu jati
- j. kerikil
- k. keramik
- l. batu alam andesit
- m. *wood panel*
- n. *vertical garden*

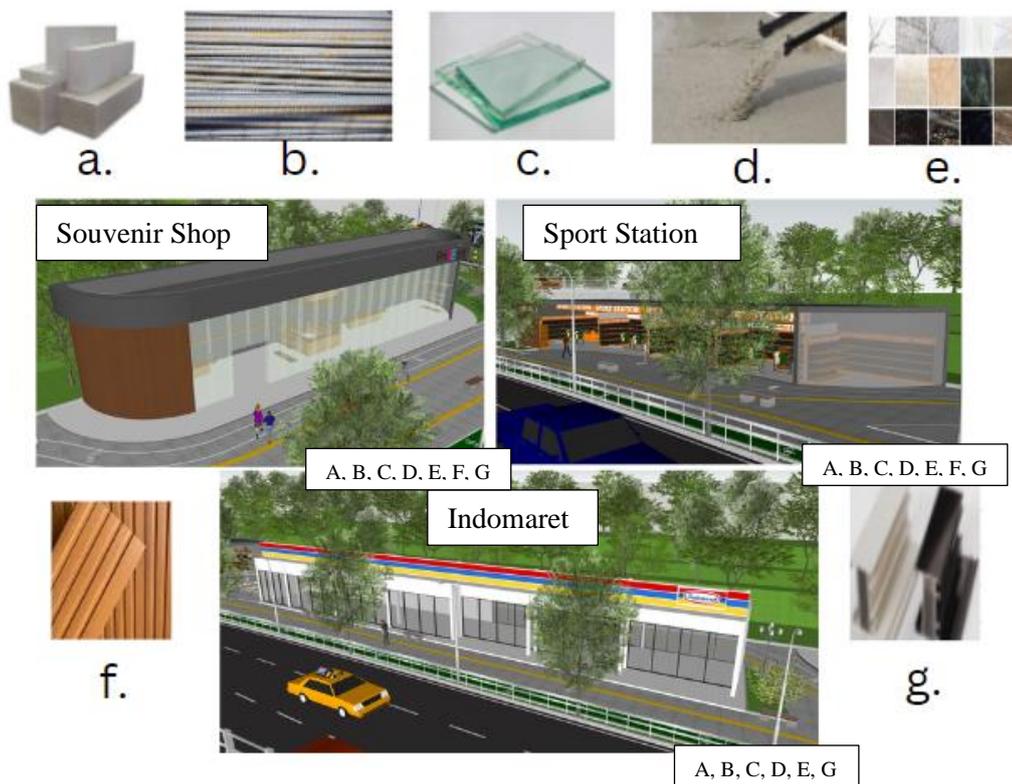


**Gambar 5.49** Peta titik potongan jalan  
 Sumber : Penulis, 2023

b. *Souvenir Shop, Indomaret, dan Sport Station*

Material-material yang digunakan bermacam-macam dan memiliki kemiripan dalam penggunaan material. Material-material yang digunakan mulai dari

- a. Bata ringan
- b. Besi tulangan
- c. Kaca
- d. Beton
- e. Keramik
- f. *Wood panel*
- g. Aluminium

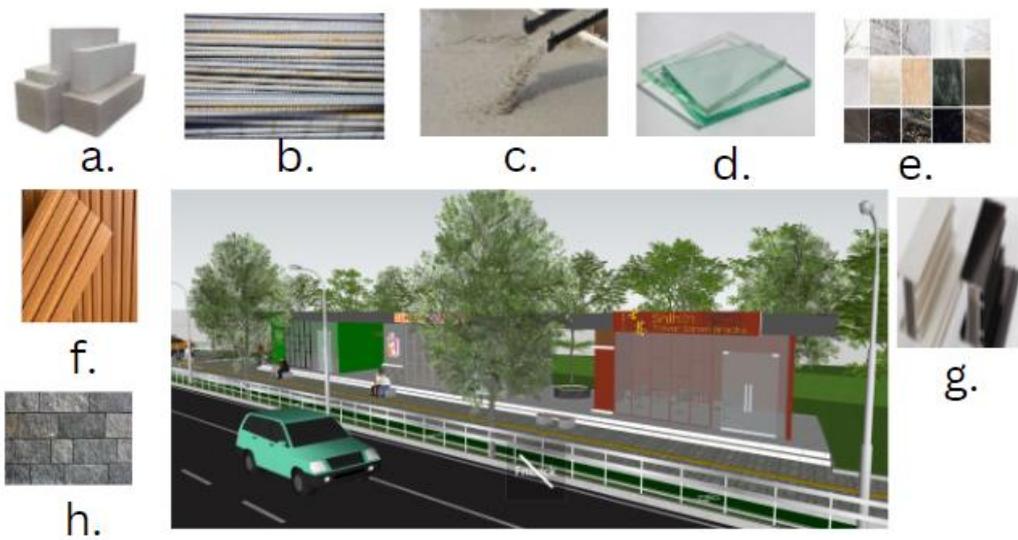


**Gambar 5.50 Material 2**  
Sumber : Penulis, 2023

c. *Snack Corner*

Material yang akan digunakan untuk beberapa toko di dalamnya memiliki material yang sama yaitu :

- a. Bata Ringan
- b. Besi Tulangan
- c. Beton
- d. Kaca
- e. Keramik
- f. *Wood panel* WPC
- g. Aluminium
- h. Batu alam andesit



**Gambar 5. 51 Material 3**  
Sumber : Penulis, 2023

d. Area Piknik

Material yang akan digunakan untuk area piknik yang berada di tengah kawasan. Mulai dari air mancur, teman hijau dan tempat duduk terbuka di dalamnya. Material-material ini berupa :

- a. Bata Ringan
- b. Besi Tulangan

- c. Beton
- d. Keramik
- e. *Conwood*
- f. Batu alam tempel
- g. Akrilik (pohon buatan)
- h. *Hollow galvanis*

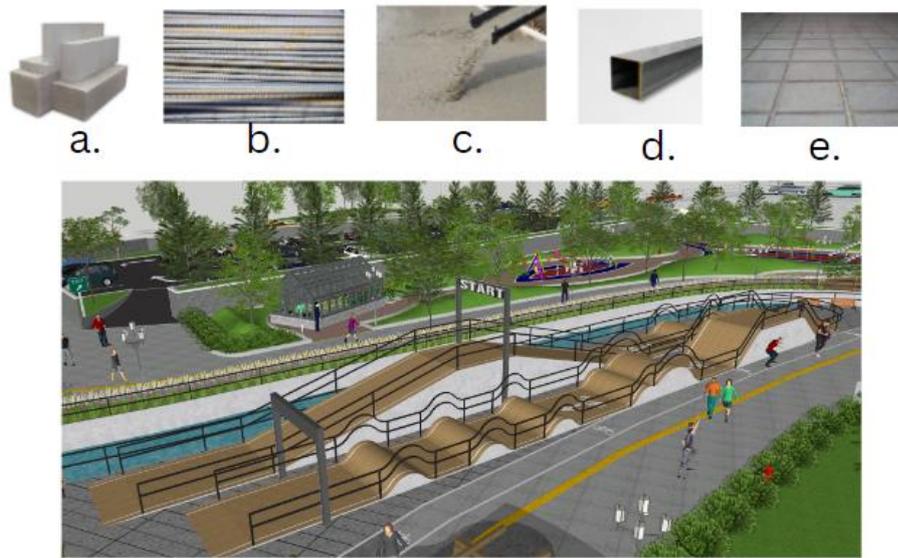


**Gambar 5.52 Material 4**  
 Sumber : Penulis, 2023

e. Arena sepeda

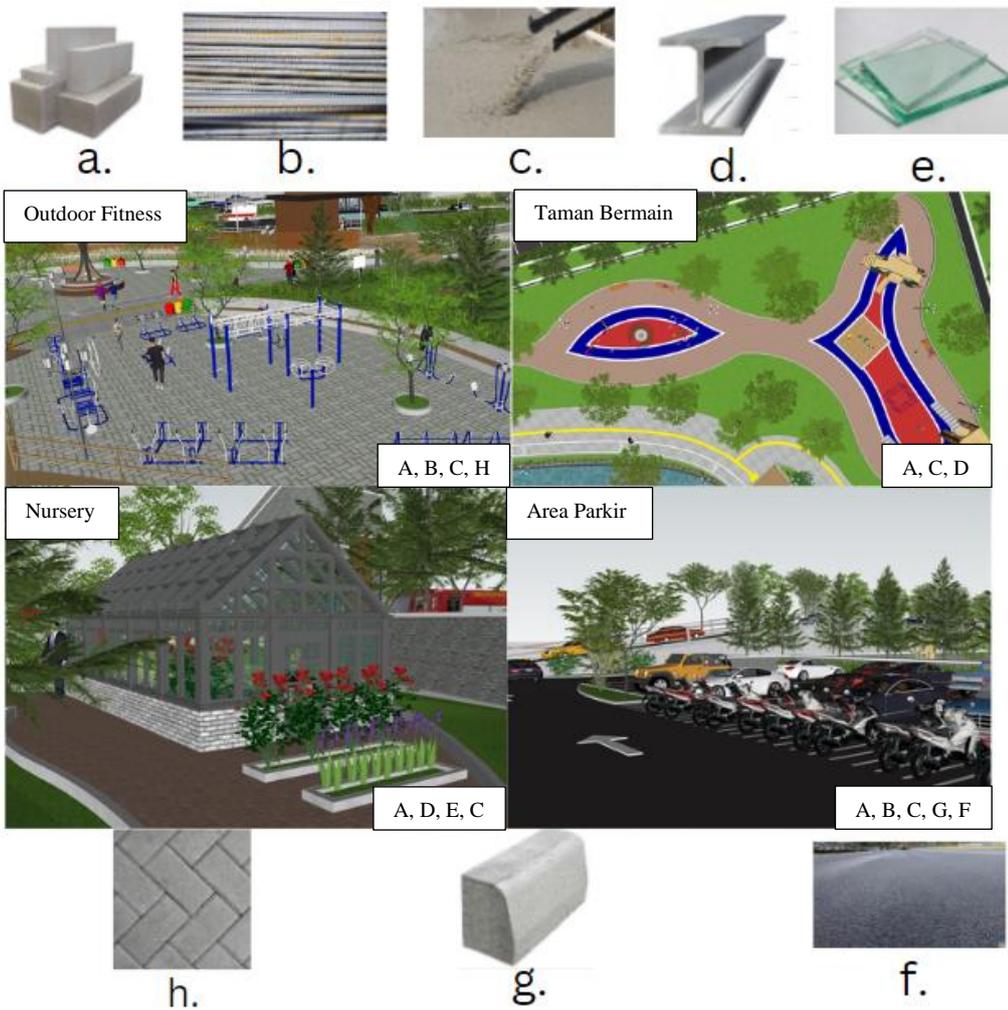
Material-material yang akan digunakan dalam arena kecil untuk pesepeda ini menggunakan berbagai macam material. Di dalamnya juga disediakan tempat duduk yang berada di samping arena.

- a. Bata ringan
- b. Besi tulangan
- c. Beton
- d. *Hollow galvanis*
- e. Beton cetak (*finishing* lantai)



**Gambar 5.53 Material 5**  
 Sumber : Penulis, 2023

- f. *Fitness outdoor*, taman bermain, *nursery* dan area parkir  
 Material yang akan digunakan memiliki banyak persamaan. Material-material tersebut berupa :
- a. Bata ringan
  - b. Besi tulangan
  - c. Beton
  - d. Baja
  - e. Kaca
  - f. Aspal
  - g. Kereb beton
  - h. *Paving Block*



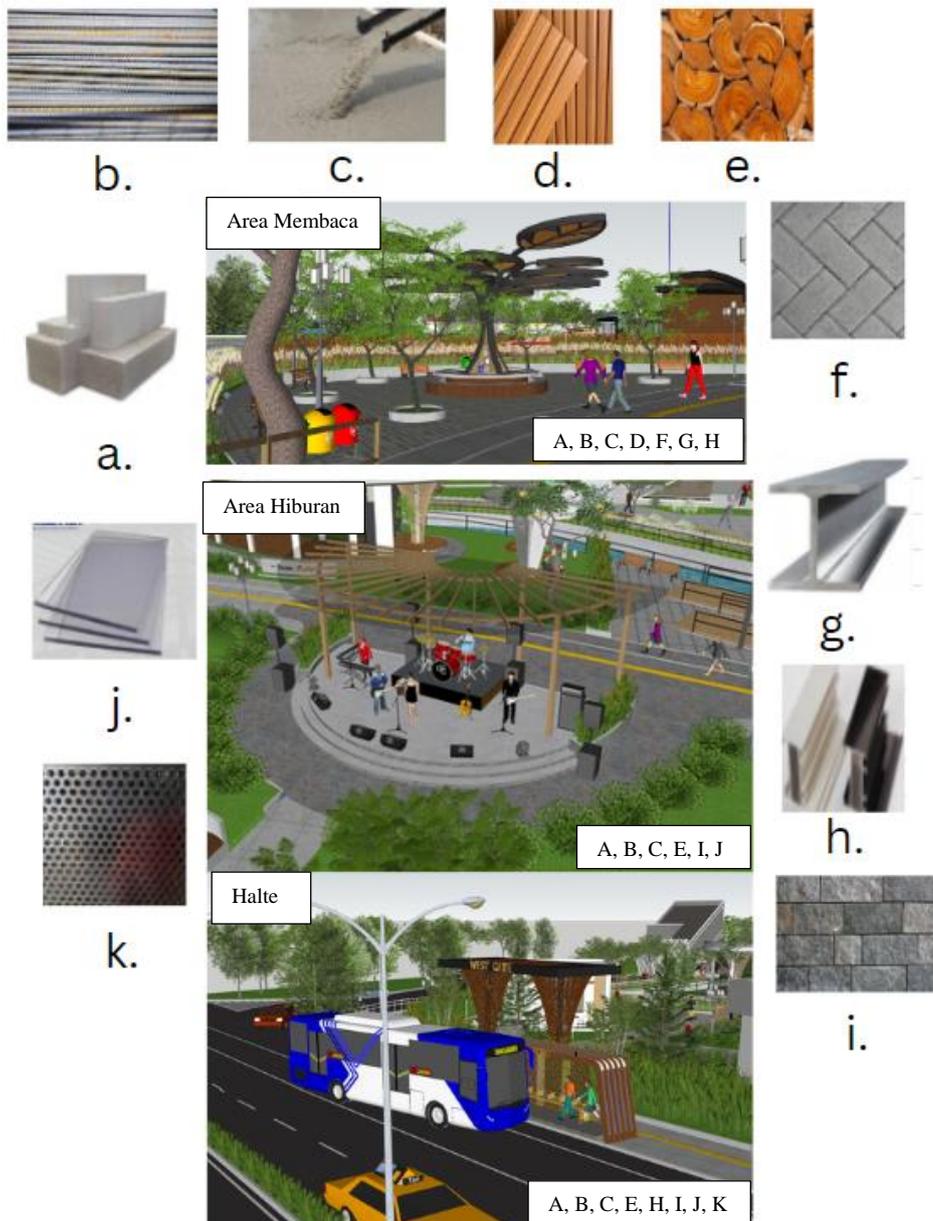
**Gambar 5.54 Material 6**  
 Sumber : Penulis, 2023

g. Area membaca, area hiburan dan halte

Material-material yang digunakan memiliki banyak persamaan dalam perancangan desainnya. Material-material tersebut adalah :

- a. Bata ringan
- b. Besi tulangan
- c. Beton
- d. *Wood panel WPC*
- e. Kayu jati
- f. *Paving Block*

- g. Baja
- h. Aluminium
- i. Batu alam andesit
- j. *Solartuff solid* (solarflat)
- k. Plat lubang besi bolong

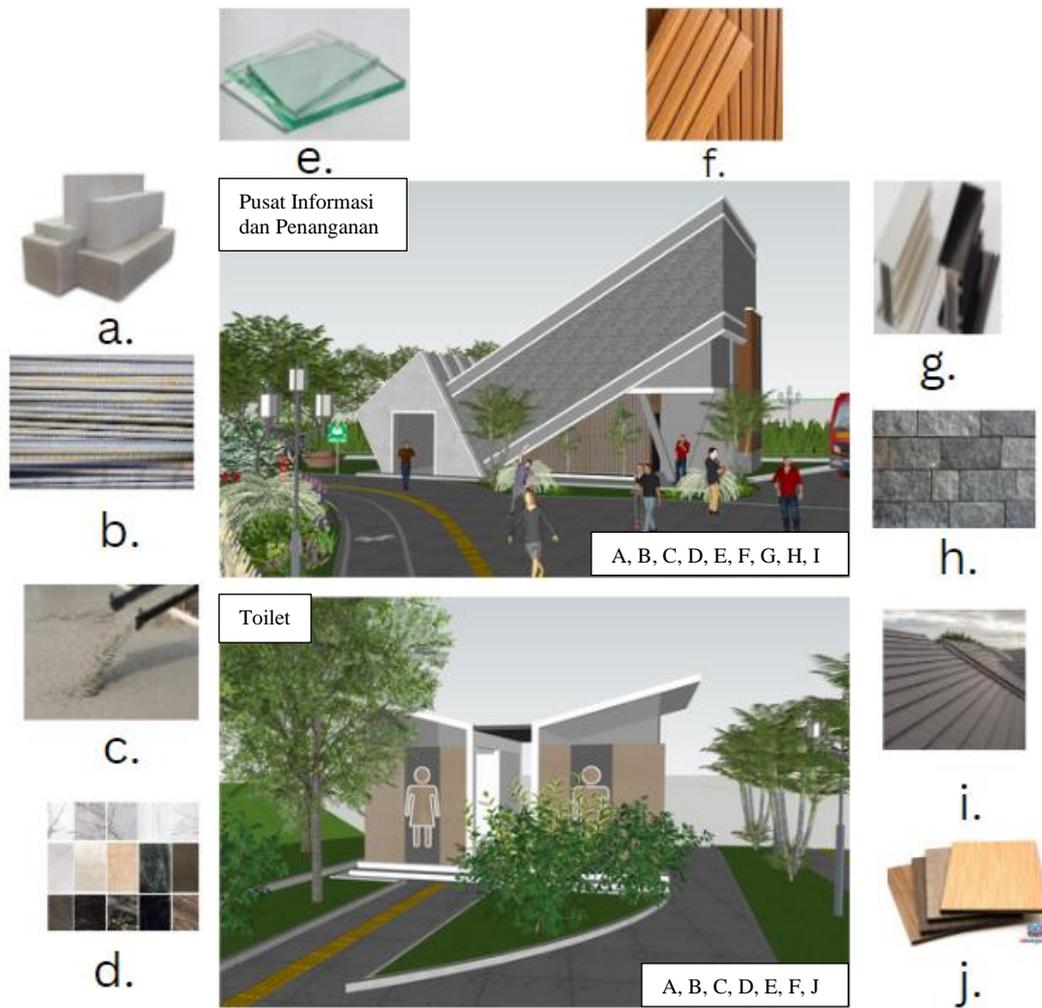


**Gambar 5.55 Material 7**  
 Sumber : Penulis, 2023

h. Area pelayanan (pusat informasi dan toilet)

Area pelayanan yang akan dibahas disini adalah hanya bangunan pusat informasi dan toilet. Material yang akan digunakan berupa :

- a. Bata ringan
- b. Besi tulangan
- c. Beton
- d. Keramik
- e. *Tempered glass*
- f. *Wood panel* WPC
- g. Aluminium
- h. Batu Alam Andesit
- i. Genting
- j. HPL



**Gambar 5.56 Material 8**  
 Sumber : Penulis, 2023

i. Area rekreasi (kanal dan kolam hias)

Untuk area rekreasi tidak terlalu menggunakan material spesifik khusus, hanya material-material umum yang digunakan untuk kawasan perairan.

Material-material tersebut berupa :

- a. Batu kali
- b. Semen
- c. Bata ringan
- d. Besi tulangan

- e. Beton
- f. Kerikil



**Gambar 5.57 Material 9**  
 Sumber : Penulis, 2023

j. *Pedestrian Ways*

Untuk mewujudkan rencana sirkulasi tentunya perlu menyediakan rencana *pedestrian ways* yang dirancang menggunakan berbagai material yang dibutuhkan bagi para pengguna. Material-material tersebut berupa :

- a. Kereb beton
- b. *Paving Block*
- c. Beton cetak ukuran 1 m x 1,5 m
- d. Ubin difabel



a.



b.



c.



d.

**Gambar 5. 58 Material 10**  
Sumber : Penulis, 2023

## **BAB 6**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari latar belakang Tugas Akhir ini diangkat bahwa Bintaro memiliki sebuah kawasan dengan berbagai pusat kegiatan dengan lokasi di beberapa simpul yang tersebar. Namun simpul-simpul tersebut memiliki potensi-potensi untuk menjadi sebuah nodes. Potensi-potensi ini tergambarkan melalui banyaknya aktivitas atau sebuah fenomena tempat dan manusia yang berada di dalam kawasan tersebut. Sehingga dalam melakukan penelitian ini dilakukan dengan menetapkan tujuan, sasaran dan rumusan masalah. Yang kemudian dilakukan riset terhadap berbagai kajian literatur terkait dan diolah dengan berbagai metode penelitian. Data-data yang telah diolah kemudian masuk ke dalam analisis data dengan menggunakan berbagai jenis analisis terkait yang dibutuhkan sesuai dengan penelitian. Hasil-hasil yang telah ditemukan kemudian dirancang menjadi sebuah konsep perancangan sehingga menjadi hasil akhir dari penelitian ini.

Tujuan dari penelitian ini sendiri adalah untuk mengetahui bagaimana perancangan *nodes* dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro. Yang dimana tujuan berdiri sebagai jawaban atas rumusan masalah dengan pertanyaan bagaimana perancangan *nodes* dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro. Untuk sasaran yang terdiri dari 4 sasaran telah dijawab pada laporan penelitian ini. Sasaran pertama yang dijawab melalui penggambaran umum mulai dari identikasi pusat kegiatan dan sebaran *nodes*, melakukan analisis deliniasi dan melakukan analisis pergerakan. Untuk sasaran kedua yang dijawab menggunakan observasi lapangan dan melakukan wawancara secara langsung yang kemudian disertai dengan analisis tapak dan analisis konsep perancangan.

Untuk menjawab sasaran ketiga dilakukan analisis keterhubungan ruang berdasarkan konsep perancangan yang akan dirancang. Untuk menjawab sasaran keempat dilakukan desain rancang berdasarkan konsep yang telah ditemukan. Sehingga untuk menjawab tujuan dan rumusan masalah pada penelitian ini telah

terjawab dan tergambarkan melalui hasil akhir desain rancang *nodes* dengan pendekatan *place making* di persimpangan Boulevard Bintaro.

Hasil akhir desain rancang ini dibuat menjadi sebuah *Urban Recreation* yang memiliki berbagai aktivitas yang mampu memberikan pengalaman antara pengguna dengan *nodes* tersebut dengan memperhatikan kualitas suatu ruang. Aktivitas ini terbagi ke dalam beberapa kelompok fungsi mulai dari komersial, piknik, olahraga, area bermain, dan rekreasi. Aktivitas ini didukung dengan rancang ruang yang memperhatikan kualitas setiap fungsi dan sarana prasarana pendukung di dalamnya.

## 6.2 Rekomendasi

Rekomendasi yang akan diberikan oleh penulis terbagi ke dalam 2 jenis yaitu rekomendasi bagi pengembangan dan rekomendasi bagi penelitian selanjutnya. Rekomendasi bagi pengembangan:

- *Pedestrian ways* seharusnya dapat dikembangkan dengan sebaik-baiknya.
- Memperhatikan kenyamanan bagi para pengguna *pedestrian ways* dan orang-orang yang melakukan perhentian di kawasan tersebut.
- Pengembangan kawasan kedepannya dapat menghasilkan suatu kebiasaan baru dimana lebih banyak orang berjalan kaki dan bersepeda sehingga emisi karbon di kawasan tersebut lebih rendah
- Pengembangan harus memperhatikan dampak baik lingkungan maupun sosial di kawasan tersebut.

Rekomendasi bagi penelitian selanjutnya :

- Untuk penelitian selanjutnya lebih dapat memberikan suatu ide atau gagasan khusus untuk pengguna disabilitas saat menyebrang di jalan raya.
- Mampu memberi gagasan baru terhadap *the new pedestrian ways* yang lebih hidup dan punya identitas kuat.
- Untuk penelitian selanjutnya dapat memberikan identitas kuat melalui bentuk atau material yang digunakan di dalam kawasan.

## DAFTAR PUSTAKA

Abadiyah, Siti (2015), EFEKTIFITAS DESAIN AIR MANCUR TERHADAP LINGKUNGAN SEKITAR BUNDARAN GLADAG SURAKARTA, *Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Tangerang*

Amin, Wahyu Saputra, Nurudin, (2019) KONSEP CITRA KOTA PADA KAWASAN KOTA LAMA SEMARANG, *Jurnal NeoTeknika* Vol 5 No.2

Architizer.com diakses pada tanggal 26 April 2023

Ari Wibowo dan Mangasa Ritonga (2016), KEBUTUHAN PENGEMBANGAN STANDAR NASIONAL INDONESIA, *Jurnal Standarisasi Volume 18 Nomor 3 November 2016*

Asosiasi Toilet Indonesia, PEDOMAN STANDAR TOILET UMUM INDONESIA

Bps.go.id diakses pada tanggal 26 April 2023

Bantenprov.go.id diakses pada tanggal 26 April 2023

Citychangers.org diakses pada tanggal 26 April 2023

Dephub.go.id diakses pada tanggal 26 April 2023

Departemen Perhubungan Direktur Jenderal Perhubungan Darat (1996) , PEDOMAN TEKNIK FASILITAS PARKIR, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No : 272/HK.105/DRJD/96*

Dovey, Kim (2016) URBAN DESIGN THINKING : A CONCEPTUAL TOOLKIT, *New York : Bloomsbury Academic 2016*

Eresources.nlb.gov.sg diakses pada tanggal 26 April 2023

Fire Hydrant.id diakses pada tanggal 26 April 2023

Gehl,Jan (2010) CITIES FOR PEOPLE, *Island Press, 1718, Connecticut Ave*

Grabowska, Justyna Mokras (2018) NEW URBAN RECREATIONAL SPACES. ATTRACTIVENESS, INFRASTRUCTURE ARRANGEMENTS, IDENTITY : CITY OF LODZ, *Miscellanea Geographica*

Issu.com diakses pada tanggal 26 April 2023

Julius Panero, Martin Zelnik (1979) HUMAN DIMENSIONS & INTERIOR

SPACE : a SOURCE BOOK OF DESIGN REFERENCE STANDARDS

Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2017), PEDOMAN BAHAN KONSTRUKSI BANGUNAN DAN REKAYASA SIPIL : PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI, *SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018*

Llewelyn-Davies, (2007), THE URBAN DESIGN COMPENDIUM, *English Partnerships in August 2000*

Matthew Carmona, Steven Tiesdell, Tim Heath, Tanner OC (2010), PUBLIC SPACE URBAN SPACES : THE DIMENSIONS OF URBAN DESIGN, *Elsevier Ltd.*

Mike Vivian, (2019) NODES AND CORRIDORS: A REVIEW OF APPROACHES TO NODES AND CORRIDORS PLANNING AND ITS POTENTIAL APPLICATION TO EDMONTON'S CONTEXT

Moughtin, J.C (2003) URBAN DESIGN : STREET AND SQUARE, *Third Edition 2003*

Neufert, Ernst (2002), DATA ARSITEK JILID 2, *Erlangga, Jakarta*

Pedia Aldy and S Mira Dharma (2018) *IOP Conf. Ser.: Earth Environ. Sci. 126012214*

Rukayah, Abdullah, Budi Sardjono, Etenia (2020) IN SEARCHING THE SPIRIT OF PLACE : HISTORIC SEMARANG RIVER WITH MALACCA AS BEST PRACTICE, *Journal of Hunan University Vol.47 No.9*

Rikta Desai. Ar REDIFINING THE ROLE OF CIVIC NODES IN URBAN FABRIC IN THE CONTEXT OF A CONTEMPORARY INDIAN CITY, *International Conference on Urban Sustainability : Emerging Trend Themes, Concepts dan Practices*

Sayid Habibullah, Agus S. Ekomadyo (2021) PLACE MAKING PADA RUANG PUBLIK : MENELUSURI GENIUS LOCI PADA ALUN ALUN KAPUAS PONTIANAK, *Jurnal Pengembangan Kota Vol. 9 No.1*

SNI 03-1733-2004 Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan, *Badan Standarisasi Nasional*

Tandfonline.com diakses pada tanggal 26 April 2023

Urbangreenbluegrids.com diakses pada tanggal 26 April 2023

Unwto.org diakses pada tanggal 26 April 2023

Winda Veronika Sitorus, M. Sahid Indraswara (2020), IDENTIFIKASI DESAIN FASILITAS TAMAN RAMAH ANAK DAN LANSIA PADA TAMAN KOTA SIMPANG LIMA SEMARANG, *Imaji Vol.9 No.1 Tahun 2020*

Zudhy Irawan (2018), Kinerja Ruas Jalan Perkotaan, *Universitas Gadjah Mada*