

KAJIAN ELEMEN PERANCANGAN HAMID SHIRVANI PADA KAWASAN KOTA SATELIT

Nurhidayat Mylajingga, Lily Mauliani

Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Jakarta
2012460010@ftumj.ac.id lily.mauliani@ftumj.ac.id

ABSTRAK. Kota satelit merupakan suatu daerah yang memiliki sifat perkotaan dan daerah ini memberi daya dukung bagi kehidupan kota, Kota satelit terbentuk akibat perkembangan yang terjadi di dalam inti kota. Bsd City, Bintaro dan Lippo Karawacki merupakan kota satelit dari Kota Jakarta yang letaknya berada di pinggiran kota Jakarta, oleh karena itu kajian elemen perancangan kota ini perlu dilakukan untuk mengetahui dikawasan Bsd City, Bintaro dan Lippo Karawacki menerapkan prinsip dari ahli perancangan Kota Hamid Shirvani.

Kata kunci: Kota satelit Bsd City, Bintaro dan Lippo Karawaci

ABSTRACT. The satellite city is an area that has urban characteristics and this area gives support for city life, satellite city is formed due to developments that occur in the core of the city. Bsd City, Bintaro and Lippo Karawacki are satellite cities from the city of Jakarta which are located on the outskirts of Jakarta, therefore the study of urban design elements needs to be done to find out in the areas of Bsd City, Bintaro and Lippo Karawacki applying the principles of City design expert Hamid Shirvani.

Keywords: Satellite cities Bsd City, Bintaro and Lippo Karawaci

PENDAHULUAN

Seiring berkembangnya kota-kota di Indonesia, lajunya pertumbuhan penduduk di pusat kota dipengaruhi oleh meningkatnya urbanisasi. Perkembangan perkotaan memang akan meningkatkan perkembangan ekonomi. Kota-kota besar merupakan pusat dari segala kegiatan baik kegiatan-kegiatan pemerintahan, kegiatan sosial budaya maupun kegiatan-kegiatan ekonomi. Kegiatan ekonomi berupa perdagangan, jasa dan industri yang berkembang pesat di perkotaan menyebabkan banyaknya pendatang yang masuk ke daerah perkotaan.

Dengan semakin banyaknya kegiatan dan padatnya penduduk menyebabkan sebuah kota tidak dapat lagi memenuhi kebutuhan warganya secara optimal sehingga diperlukan adanya kota-kota penunjang yang dapat menampung kegiatan-kegiatan yang tidak dapat dipenuhi di perkotaan. Sebagai contoh masalah kebutuhan perumahan, di perkotaan harga tanah sangat mahal, sementara kebutuhan perumahan bagi masyarakat terutama masyarakat menengah ke bawah yang bekerja disektor-sektor insdustri dan sektor-sektor informal semakin meningkat. Kebutuhan tersebut tidak dapat lagi ditampung di perkotaan sehingga pembangunan perumahan berpindah ke kota-kota kecil sekitar perkotaan, kota-kota penunjang tersebut dikenal sebagai istilah kota-kota satelit.

Kota-kota satelit yang menunjang kota Jakarta antara lain seperti BSD city, Bintaro jaya, dan Lippo Karawaci

Konsep perancangan kota satelit dikembangkan untuk menunjang aktifitas dari inti kota, berbagai fasilitas dibangun seperti, fasilitas pendidikan, perdagangan, perkantoran, hunian dan lain-lain. Penerapan konsep kota satelit di Indonesia sering bertolak belakang dengan teori-teori para ahli perancangan kota.

Kota satelit merupakan suatu daerah yang memiliki sifat perkotaan dan daerah ini memberi daya dukung bagi kehidupan kota. Kota satelit terbentuk akibat perkembangan yang terjadi di dalam inti kota. Menurut F. Schnore, dalam (Nurul Hasanah 2015) kota satelit merupakan pusat-pusat kecil dibidang industri yang berfungsi sebagai kota produksi. Kota satelit dilihat melalui karakteristik kawasan, menurut pakar Arsitektur kota Hamid Shirvani (1985) dalam bukunya "the Urban Design Process", memiliki 8 elemen yang membentuk fisik kota yakni Tata Guna Lahan (Land Use), Pembentuk dan Tatanan Massa Bangunan (Building Form and Mass Building), Sirkulasi dan Parkir (Circulation and Parking), Ruang Terbuka (Open Space), Papan Iklan/Rambu (Signages), Pedestrian Pedestrian Ways, Aktifitas pendukung Support Activity, Preservasi (Preservation).

Berdasarkan ulasan tersebut, akan dilakukan kajian tentang elemen-elemen perancangan

kota yang ada di kota-kota sekitar Jakarta berdasarkan teori Hamid Shirvani, kawasan Bsd City, Bintaro dan Lippo Karawaci.

TUJUAN

Beberapa tujuan dilakukannya penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengetahui penerapan elemen perancangan kota pada kawasan Bsd City, Bintaro dan Lippo Karawaci.
2. Memahami kajian elemen perancangan kota Hamid Shirvani.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Pendekatan penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif. Sasaran dalam penelitian deskriptif kualitatif menurut Sarwono (2006) berupa kejadian, sejarah, benda berupa foto, artefak, peninggalan-peninggalan peradaban kuno dan lain sebagainya. Dalam kajian elemen perancangan Hamid Shirvani pada kawasan kota satelit akan dibahas dari hasil survei literatur dan survei secara langsung.

PEMBAHASAN

Pemaparan data dari hasil survey/observasi yang dilakukan pada 3 studi kasus yang ditentukan sebelumnya, serta pembahasan yang berisikan analisis dari data yang telah didapatkan.

Data hasil survey/observasi

Dalam sub bab ini, terdapat pemaparan data dari 3 obyek studi kasus yang telah disurvei sebagai bentuk data yang mengacu pada 8 elemen perancangan kota satelit yang digunakan dalam tahap analisa pada sub bab selanjutnya.

1. Kawasan Bintaro Jaya

Bintaro merupakan kota satelit di pinggiran kota Jakarta yang dikembangkan untuk mendukung aktifitas kota Jakarta, oleh karena itu beragam fasilitas dan elemen pembentuk kota dibangun di kawasan ini yang diharapkan dapat mendukung kawasan tersebut sebagai kota satelit, elemen tersebut sebagai berikut.

a) Tata guna lahan (Land Use)

Pada dasarnya kawasan Bintaro dikembangkan untuk kawasan pemukiman sehingga, tidak ditemukan pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengelola fungsi-fungsi lain terutama fungsi komersil. Hal tersebut terlihat di sektor 1,2,3,4,5, dan 9 wilayah yang terlihat tidak memperhatikan tata guna lahan terutama adalah di sektor 3, sektor 5 dan sebagian sektor 9. Pada sektor-sektor tersebut di atas area komersil bermunculan disepanjang jalan utama, yang pada awalnya merupakan bangunan rumah tinggi yang

kemudian berubah fungsi menjadi area komersil.



Gambar 1. Tata Guna Lahan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

b) Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Kawasan Bintaro terdiri dari beberapa jenis bangunan dengan berbagai gaya arsitektur pada bangunannya, ketinggian bangunan yang berbeda-beda dan jarak bangunan satu dengan bangunan yang lainnya jauh, sehingga tidak dapat membentuk Skyline di setiap lingkungannya (sektor 2 sampai dengan sektor 9).



Gambar 2. Tata Guna Lahan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

c) Sirkulasi dan Parkir (Sirculation and Parking)

Sirkulasi di kawasan Bintaro terbilang padat dikarenakan aktifitas di kawasan ini yang ramai, dan dipengaruhi oleh kurangnya angkutan umum yang menyebabkan banyak orang menggunakan kendaraan pribadi. Sistem sirkulasi yang tidak baik juga mempengaruhi padatnya sirkulasi ditambah lagi dengan kurangnya fasilitas parkir yang hanya disediakan di depan ruko-ruko pada kawasan ini. Laju kendaraan di kawasan ini kisaran 40-60 kilo meter perjam.



Gambar 3. Sirkulasi
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 4. Parkir
Sumber: Dokumentasi Pribadi

d) Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang Terbuka (Open Space) di Bintaro hanya berupa taman-taman kota yang ditumbuhi banyak pohon-pohon dan rumput yang ditata oleh pemerintah setempat, hal ini dikarenakan padatnya kawasan tersebut. Ruang terbuka di kawasan ini sering dimanfaatkan masyarakat setempat untuk berinteraksi bersama keluarga di alam terbuka.



Gambar 5. Ruang Terbuka
Sumber: Dokumentasi Pribadi

e) Pedestrian (Pedestrian Ways)

Pedestrian (Pedestrian Ways) di kawasan Bintaro sektor 1-4 hanya berukuran kurang lebih 150 cm saja dan hanya di gunakan untuk pejalan kaki saja, tidak ditemukan pendukung aktifitas pejalan kaki seperti tempat duduk, tempat sampah, jalur untuk penyandang cacat, jalur sepeda dan akses untuk menuju sarana komersial seperti toko, restoran dan café, sehingga dibutuhkan desain pedestrian yang baik yang disesuaikan dengan rencana perubahan atau pembangunan fisik kota di masa mendatang. Pada sebagian sektor 5-9 sudah mulai menerapkan desain pedestrian yang baik diantaranya terdapat fasilitas-fasilitas seperti pengguna berjalan di bawah pohon, terdapat jalur untuk sepeda, jalur jogging track, pedestrian yang lebar dan pembatas berupa kawat baja di sepanjang pedestrian sehingga pejalan kaki akan terasa nyaman dan aman dari pengendara bermotor.



Gambar 6. Pedestrian
Sumber: Dokumentasi Pribadi

f) Aktivitas Pendukung (Support Activity)

Terdapat beberapa aktivitas pendukung di kawasan ini diantaranya sering di adakan pasar murah atau bazar di salah satu plaza pusat perbelanjaan di Bintaro, pada sektor 8-9 rutin diadakan kegiatan CFD (car free day), di kompleks-kompleks perumahan sering juga diadakan senam pagi oleh ibu-ibu. Beberapa aktivitas pendukung ini memberikan daya tarik kepada masyarakat luas untuk bermukim di kawasan Bintaro.



Gambar 7. Aktivitas Pendukung
Sumber: Dokumentasi Pribadi

g) Perpapanan-nama/penanda (Signage)

Papan penanda (Signage) di kawasan Bintaro cukup baik hanya saja tidak di desain agar lebih baik dengan mengatur jarak dan ukuran sehingga bisa menjamin jarak penglihatan dan menghindari kepadatan kendaraan. Petunjuk arah di kawasan Bintaro juga cukup baik, namun masih terdapat rambu-rambu lalu lintas yang di tempatkan pada posisi yang tidak pas, sehingga pengendara tidak dapat melihat rambu dengan jelas. Sehingga dibutuhkan penempatan rambu atau petunjuk arah yang baik yang bisa memberikan informasi pengendara dengan jelas dan tidak menimbulkan pengaruh negatif dan tidak mengganggu lalu lintas.



Gambar 8. Papan Penanda
Sumber: Dokumentasi Pribadi

h) Preservasi

Pada kawasan Bintaro tidak ditemukan gedung tua yang nantinya akan di lakukan pereservasi atau perlindungan terhadap fungsi dan keberadaan bangunan. Namun untuk masa yang akan datang fasilitas-fasilitas yang dapat dipreservasi dari kawasan kota satelit Bintaro adalah fasilitas berupa taman-taman kota yang saat ini sudah terlihat baik terutama di area-area sektor 7,8 dan 9.

Dari pengamatan dan analisa berdasarkan teori perancangan kota Hamid Shirvani yang dilakukan pada kawasan Bintaro Jaya dapat disimpulkan bahwa kawasan ini belum sepenuhnya menerapkan prinsip-prinsip perancangan kota. Beberapa sektor dari kawasan ini hampir tidak ditemukan elemen perancangan kota yang sesuai dengan teori perancangan kota, hal ini disebabkan oleh prinsip awal dari kawasan ini yang dikembangkan untuk pemukiman sehingga pada sektor 1-5 tidak ditemukan elemen perancangan kota yang didesain sesuai dengan teori Hamid Shirvani, namun pada sektor 6-9 sudah mulai terlihat beberapa elemen perancangan kota yang didesain sesuai teori perancangan kota hal ini disebabkan oleh meningkatnya kepadatan dan tidak teraturnya sektor 1-5 sehingga pengembang kawasan ini mulai menata sektor 6-9 berdasarkan teori perancangan kota.

2. Kawasan BSD City

Bumi Serpong Damai (BSD) atau BSD City adalah salah satu kota terencana, BSD City merupakan salah satu kota satelit dari Jakarta yang pada awalnya ditujukan untuk menjadi kota mandiri, dimana beberapa elemen pembentuk kota dibangun di kawasan ini diantaranya adalah:

a) Tata guna lahan (Land Use)

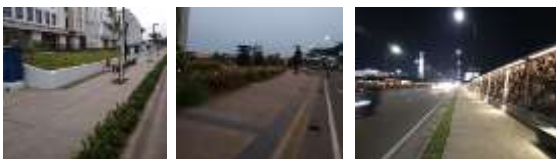
Tata guna lahan (Land Use) pada kawasan BSD City di bedakan atas dua bagian yaitu tataguna lahan untuk area pemukiman dan tataguna lahan untuk area komersil. Pihak pengelola kawasan BSD City membedakan tataguna lahan berdasarkan fungsi yang nantinya akan dibangun ruang-ruang tiga dimensi pada lokasi tersebut. Lokasi-lokasi tersebut memiliki kriteria sebagai berikut, tipe penggunaan lahan yang diijinkan, hubungan fungsional yang terjadi antara area yang berbeda, jumlah lantai yang dapat ditampung dalam suatu area, tataguna lahan, skala bangunan baru, tipe bangunan yang akan di kembangkan dalam area dengan kriteria tertentu. Hal tersebut diterapkan dengan tujuan agar kawasan BSD City tetap tertata dengan rapih dan menjadi kawasan yang diimpikan oleh masyarakat luas.



Gambar 9. Tata guna Lahan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

b) Pedestrian (Pedestrian Ways)

Pedestrian di kawasan ini cukup baik dikarenakan banyak fasilitas-fasilitas yang disediakan pada pedestrian ini sehingga membuat pejalan kaki merasa nyaman, kondisi pedestrian yang lebar, terdapat bangku-bangku taman tempat sampah, lampu-lampu jalan sehingga berjalan di malam haripun masih aman dan nyaman.



Gambar 10. Pedestrian
Sumber: Dokumentasi Pribadi

c) Aktivitas Pendukung (Support Activity)

Pada kawasan ini terdapat beberapa aktifitas pendukung diantaranya, sering diadakan pasar murah di kawasan ini, terdapat gedung Indonesia Convention Exhibition (ICE) yang sering digunakan untuk pameran dan kegiatan-kegiatan lainnya, di kawasan BSD City juga rutin diadakan CFD dan senam pagi. Beberapa aktifitas pendukung ini memberikan ketertarikan bagi masyarakat untuk berkunjung sehingga kawasan BSD City terlihat ramai.



Gambar 11. Aktifitas Pendukung
Sumber: Dokumentasi Pribadi

d) Perpapanan-nama/penanda (Signage)

Di kawasan BSD City terdapat banyak papan penanda di setiap persimpangan terdapat papan petunjuk, di sepanjang jalan terdapat papan-papan iklan.



Gambar 12. Papan penanda
Sumber: Dokumentasi Pribadi

e) Sirkulasi dan Parkir (Sirculaon and Parking)

Sirkulasi di kawasan BSD terbagi atas beberapa sirkulasi diantaranya jalur utama atau jalan arteri primer yang digunakan pengendara untuk menuju lokasi-lokasi yang akan dituju dengan lebar jalan 10 meter, terdapat 2 jalur masing-masing jalur terdapat 3 lajur dengan kecepatan kendaraan 50-80 kilo meter perjam. Jalan arteri sekunder digunakan untuk mengakses kawasan perkantoran maupun pusat-pusat perbelanjaan dengan lebar jalan 8 meter 2 jalur dengan kecepatan kendaraan 40-80 kilo meter perjam. Jalan lokal primer yang digunakan utuk menuju pomeks perumahan dengan lebar jalan 6 meter, 1 jalur dengan kecepatan kendaraan 20-50 kilo meter perjam. Beberapa perbedaan kelas jalan ini diterapkan agar kenyamanan dan keamanan pengendara di kawasan ini terjamin dan tingkat kemacetan yang diakibatkan volume kendaraan dapat teratasi. Area-area parkir pada kawasan BSD terdapat di setiap area komersil. Area parkir di kawasan BSD cukup memadai dan tertib hal ini terlihat di sepanjang jalan pada kawasan ini tidak ditemukan kendaraan yang parkir di badan jalan.



Gambar 13. Sirkulasi
Sumber: Dokumentasi Pribadi



Gambar 14. Parkir
Sumber: Dokumentasi Pribadi

f) Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Kawasan BSD memiliki penataan massa bangunan yang baik, setiap area komersil memiliki bentuk massa bangunan yang berbeda-beda sehingga kawasan ini terlihat rapih dan memiliki skyline yang terbentuk dari massa-massa bangunan tersebut.



Gambar 15. Bentuk Massa Bangunan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

g) Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang Terbuka (Open Space) di kawasan BSD City berupa taman-taman kota yang sering digunakan untuk pertunjukan musik atau pasar murah dan plaza di beberapa bangunan yang berada di kawasan ini. Ruang terbuka yang berupa plaza digunakan untuk area berkumpul dan digunakan untuk kepentingan sosial. Ruang terbuka yang berupa plaza juga digunakan untuk menunjang kebutuhan dari gedung itu sendiri, sedangkan ruang terbuka yang berupa taman digunakan untuk kepentingan umum.



Gambar 16. Ruang Terbuka
Sumber: Dokumentasi Pribadi

h) Preservasi

Di kawasan BSD City tidak ditemukan bangunan tua hal ini disebabkan oleh kawasan BSD dikembangkan dari lahan kosong, maka dapat disimpulkan bahwa kawasan ini tidak memiliki preservasi atau perlindungan terhadap fungsi dan keberadaan gedung-gedung tua atau bersejarah. Namun akan dilihat kembali keberadaan bangunan-bangunan tua yang memiliki nilai sejarah berdirinya kawasan ini dan bangunan yang menjadi ikonik atau identitas dari kawasan ini yang nantinya akan di lakukan pereservasi dikemudian hari.

Setelah dilakukan pengamatan dan analisa pada kawasan Bumi Serpong Damai (BSD) maka bisa disimpulkan bahwa kawasan ini sudah menerapkan teori perancangan kota Hamid Shirvani, hal ini terlihat pada beberapa elemen-elemen perancangan kota yang ada pada kawasan ini diterapkan sesuai dengan prinsip teori perancangan kota. Hanya saja perlu ditambahkan ruang terbuka yang cukup di setiap bangunan komersil yang nantinya bisa digunakan selain untuk area interaksi publik juga untuk area evakuasi pada saat terjadi hal-hal yang tidak diinginkan. Aktifitas pendukung perlu diperbanyak sehingga bisa menjadi daya tarik pada kawasan ini.

3. Lippo Karawaci

Lippo Karawaci adalah salah satu kota mandiri dan merupakan Kota satelit dari Kota Jakarta, Beberapa elemen perancangan kota yang terdapat pada kawasan Lippo Karawaci diantaranya adalah:

a) Tata guna lahan (Land Use)

Kawasan Lippo karawaci masih memiliki banyak lahan-lahan atau persil-persil yang nantinya akan digunakan untuk proyek-proyek atau akan dibangun gedung perkantoran maupun perumahan mewah, dan setiap persil-persil di kawasan ini sudah ditata oleh pengelola kawasan ini, sesuai dengan peruntukkannya masing-masing.



Gambar 17. Tata Guna Lahan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

b) Bentuk dan Massa Bangunan (Building Form and Massing)

Bentuk massa bangunan di kawasan ini cukup baik sehingga terlihat garis langit atau skyline yang menjadikan kawasan lippo karawaci mempunyai nilai estetika yang baik.



Gambar 19. Bentuk Massa Bangunan
Sumber: Dokumentasi Pribadi

c) Sirkulasi dan Parkir (Sirculation and Parking)

Sirkulasi pada kawasan lippo karawaci di bagi atas 3 jenis jalan yaitu jalan arteri primer yang digunakan sebagai jalan utama menuju kawasan lippo karawaci dengan lebar jalan 10 meter yang terdiri dari 2 jalur, setiap jalur memiliki 3 lajur dengan pembatas jalan yang berupa taman dan pohon-pohon sepanjang jalan dengan kecepatan kendaraan 50-100 kilo meter perjam. Jalan arteri sekunder yang digunakan untuk menuju kawasan perumahan, ruko-ruko dan area perkantoran memiliki lebar jalan 8 meter, dengan 1 jalur untuk kecepatan kendaraan 40-80 kilo meter perjam. Jalan kolektor primer digunakan pada kawasan kompleks perumahan untuk menuju hunian masing-masing, jalan ini memiliki lebar jalan 7 meter, 1 jalur dengan dengan kecepatan kendaraan 30-50 kilo meter perjam. Dengan dilakukannya pembagian jalan maka sirkulasi di kawasan ini sangat baik, dilihat dari sepanjang jalan di kawasan ini tidak mengalami penumpukan kendaraan.



Gambar 20. Sirkulasi
Sumber: Dokumentasi Pribadi

Lippo Karawaci menyediakan beberapa lahan

parkir yang digunakan untuk kepentingan umum atau siapa pun bisa menggunakan fasilitas parkir tersebut. Di sisi lain kawasan ini juga menyediakan lahan parkir untuk pengunjung pusat perbelanjaan atau pekerja di perkantoran yang berada di lapangan parkir tiap kantor atau pusat perbelanjaan. Hal ini yang menjadikan kawasan ini terbebas dari kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan yang parkir di badan jalan.



Gambar 21. Parkir
Sumber: Dokumentasi Pribadi

d) Ruang Terbuka (Open Space)

Ruang terbuka pada kawasan Lippo Karawaci berupa taman kota yang di fungsikan untuk area penghijauan dan area resapan air, ruang terbuka tersebut juga sering digunakan untuk kegiatan-kegiatan pendukung lainnya yang menunjang aktifitas kawasan ini. Plaza pada setiap bangunan komersil yang berupa kantor sewa maupun pusat perbelanjaan yang memiliki plaza bisa digunakan untuk titik kumpul, ruang terbuka sosial dan area untuk evakuasi dari bangunan tersebut ketika terjadi kondisi yang tidak diinginkan.



Gambar 22. Ruang Terbuka
Sumber: Dokumentasi Pribadi

e) Aktivitas Pendukung (Support Activity)

Terdapat beberapa aktifitas pendukung di kawasan Lippo Karawaci seperti sering diadakan konser atau pertunjukan, diadakan pasar murah yang diselenggarakan oleh pemerintah kota Tangerang dan beberapa pusat perbelanjaan di sekitar Lippo Karawaci. Selain itu sering juga diadakan kegiatan olahraga seperti senam dan beberapa kegiatan olahraga lainnya.



Gambar 23. Aktifitas Pendukung
Sumber: Dokumentasi Pribadi

f) Perpapanan-nama/penanda (Signage)

Penandaan pada kawasan Lippo Karawaci sangat jelas dan tertata sehingga setiap orang yang melintas di kawasan ini akan jelas melihat informasi melalui papan petunjuk atau

papan iklan. Untuk papan iklan disediakan tempat oleh pihak pengelola kawasan Lippo Karawaci yaitu pada jembatan penyebrangan orang atau space iklan raksasa yang disewakan untuk perusahaan-perusahaan yang akan mempromosikan produk-produknya.



Gambar 24. Papan Penanda
Sumber: Dokumentasi Pribadi

g) Pedestrian (Pedestrian Ways)

Pedestrian pada kawasan ini cukup baik, hal ini terlihat pada lebar pedestrian yang rata-rata lebarnya antara 2-3 meter, sepanjang jalur pedestrian pada kawasan ini terdapat pohon-pohon, bangku, tempat sampah, dan jogging track sehingga penggunaan bisa berjalan dengan nyaman di kawasan Lippo Karawaci, namun pada jalur pedestrian ini tidak dilengkapi dengan jalur khusus untuk penyandang disabilitas sehingga mereka tidak dapat menggunakan fasilitas ini secara mandiri harus bergantung pada bantuan orang lain.



Gambar 25. Pedestrian
Sumber: Dokumentasi Pribadi

h) Preservasi

Di kawasan Lippo Karawaci tidak ditemukan bangunan-bangunan tua yang di jadikan preservasi atau perlindungan terhadap bungsi dan keberadaan gedung, hal ini disebabkan oleh kawasan ini baru dikembangkan. Namun bangunan-bangunan yang memiliki nilai sejarah dan bangunan atau tempat yang mempunyai nilai identitas bagi kawasan ini akan di preservasi dikemudian hari.

Dari pengamatan dan analisa yang dilakukan pada kawasan Lippo Karawaci dapat disimpulkan bahwa penerapan teori perancangan kota di kawasan ini sudah baik dibandingkan dengan kawasan kota satelit lainnya. Hal ini terlihat pada elemen-elemen perancangan kota yang tersedia di kawasan ini sudah berdasarkan dengan teori perancangan kota Hamid Shirvani. Namun beberapa elemen perancangan kota pada kawasan ini harus disempurnakan lagi misalnya pada jalur pedestrian yang belum menerapkan desain yang universal atau desain fasilitas yang bisa di gunakan oleh semua kalangan.

KESIMPULAN

Berdasarkan pengamatan yang dilakukan pada studi kasus, tiga kawasan kota satelit yaitu Bintaro Jaya, BSD City dan Lippo Karawaci, masing-masing memiliki karakter dan perbedaan antara satu kawasan dengan kawasan lainnya. Berdasarkan analisa yang dilakukan bisa dikatakan bahwa kawasan Bintaro Jaya belum sepenuhnya menerapkan prinsip-prinsip perancangan kota yang dikemukakan ahli perancangan kota Hamid Shirvani, di beberapa sektor pada kawasan Bintaro tidak ditemukan elemen perancangan kota yang didesain berdasarkan teori perancangan kota namun di beberapa sektor lainnya sudah menerapkan prinsip-prinsip perancangan kota. Hal ini disebabkan oleh prinsip awal kawasan ini yang di kembangkan untuk pemukiman namun seiring berkembangnya zaman dan semakin berkembangnya roda perekonomian maka kawasan ini dikembangkan lagi dengan penyediaan kawasan komersil yang pada perkembangan selanjutnya perkembangan selanjutnya sudah menerapkan prinsip-prinsip perancangan kota.

Setelah dilakukan pengamatan pada kawasan BSD City dapat ditarik kesimpulan bahwa kawasan BSD City bisa dikatakan sudah menerapkan prinsip perancangan kota. fakta yang membuktikan penerapan prinsip perancangan kota pada kawasan ini terlihat dari elemen-elemen perancangan kota yang didesain sedemikian rupa agar pengguna dari berbagai kalangan nyaman menggunakannya sehingga bisa dikatakan kawasan ini sudah menerapkan prinsip perancangan kota. Namun masih terdapat beberapa elemen perancangan kota yang harus dilakukan pengembangan desainnya sehingga mendekati sempurna dalam penerapan teori perancangan kota Hamid Shirvani.

Setelah dilakukan pengamatan dan analisa terhadap kawasan Lippo Karawaci dapat disimpulkan bahwa kawasan ini sudah menerapkan prinsip perancangan kota hal ini terlihat pada elemen-elemen kota yang desain sesuai dengan teori perancangan kota Hamid Shirvani.

DAFTAR PUSTAKA

- Compact City Solusi Kota Berkelanjutan.* (t.thn.). Diambil kembali dari academia.edu:
https://www.academia.edu/6978531/Compact_City_Solusi_Kota_Berkelanjutan
- Curitiba Kota Terhijau di Dunia.* (t.thn.). Dipetik Maret 22, 2015, dari www.greeners.co:
<http://www.greeners.co/ide-inovasi/curitiba-kota-terhijau-di-dunia/>
- Green City.* (t.thn.). Dipetik Maret 23, 2015, dari pu.go.id:

- <http://pu.go.id/search?q=green%20city>
Smart City. (t.thn.). Dipetik Maret 23, 2015, dari pu.go.id:
<http://pu.go.id/search?q=smart%20city>
- Umum, K. P. (t.thn.). *Pedoman Penyusunan Reencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan.* Diambil kembali dari penataanruang.pu.go.id:
http://penataanruang.pu.go.id/taru/upload/nspk/pedoman/peny_RTRK_perkotaan.pdf

