
KAJIAN TATA GUNA LAHAN, BENTUK DAN MASSA BANGUNAN PADA KAWASAN KOTA WISATA CIBUBUR

Kus Pramana¹, Siska Amelia²

Program Studi Arsitektur, Universitas Krisnadwipayana, Jakarta

Kampus UNKRIS Jatiwaringin-Pondok Gede 13077

E-mail : siskaamelia@unkris.ac.id²

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 Kawasan Kota Wisata Cibubur adalah salah satu kota terencana, Kota Wisata Cibubur merupakan salah satu kota satelit di Bogor yang pada awalnya ditunjukkan untuk menjadi kota mandiri. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Pendekatan penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif. Penerapan prinsip perancangan kota pada kawasan ini terlihat dari elemen tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir yang didesain sedemikian rupa agar pengguna dari berbagai kalangan nyaman menggunakannya sehingga kawasan ini sudah menerapkan prinsip perancangan kota. Kota Wisata Cibubur berada di kawasan strategis dan merupakan kawasan satelit, menjadikan kawasan ini memiliki potensial yang dapat dikembangkan. Namun, masih ada beberapa permasalahan yang ditemukan pada Kawasan Kota Wisata seperti tidak disediakannya pedestrian ways. Berdasarkan potensi dan permasalahan yang ada pada Kawasan ini, maka diperlukan solusi yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan yang ada.

Kata kunci : Kota Satelit, Perancangan Kota, Tata Guna Lahan, Bentuk dan Massa Bangunan, Sirkulasi dan Parkir.

1. PENDAHULUAN

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 industri dan sektor-sektor informal semakin meningkat. Kebutuhan tersebut tidak dapat lagi ditampung di perkotaan sehingga pembangunan perumahan berpindah ke kota-kota kecil sekitar

dalam inti kota. Menurut F. Schnore kota satelit merupakan pusat-pusat kecil dibidang industri yang berfungsi sebagai kota produksi. Kota satelit yang dapat menunjang kota Jakarta, Bogor, Depok, dan Bekasi adalah kawasan Kota Wisata Cibubur. Area Cibubur ini termasuk salah satu area satelit yang sangat pesat perkembangannya, dengan kawasan Kota Wisata sebagai magnet utamanya.

Berdasarkan uraian tersebut, maka penelitian ini mengkaji tentang elemen-elemen perancangan kota khususnya pada Tata Guna Lahan, Bentuk dan Massa Bangunan yang ada di Kawasan Kota Wisata Cibubur berdasarkan teori Hamid Shirvani.

Pernyataan masalah pada penelitian ini adalah :

- a. Seperti apa penerapan tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan di kawasan Kota Wisata Cibubur berdasarkan pendekatan teori Hamid Shirvani?
- b. Apa saja potensi, permasalahan dan solusi yang tepat pada kawasan Kota Wisata Cibubur berdasarkan pendekatan teori Hamid Shirvani?

Sedangkan tujuan pada penelitian ini adalah :

- a. Untuk mengetahui penerapan tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan di kawasan Kota Wisata Cibubur berdasarkan pendekatan teori Hamid Shirvani.
- b. Untuk mengetahui potensi, permasalahan, dan solusi yang tepat pada kawasan Kota Wisata Cibubur berdasarkan pendekatan teori Hamid Shirvani.

2. METODOLOGI

perkotaan, kota-kota penunjang tersebut dikenal sebagai istilah kota-kota satelit.

Menurut pakar Arsitektur kota Hamid Shirvani (1985) dalam bukunya “ *the Urban Design Process*”, ada 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*). 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

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.

3. LANDASAN TEORI

a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Salah satu masalah terjadi berkaitan dengan penerapan sistem guna lahan atau pemintakatan (*zoning*) perkotaan menurut Shirvani (1985) yaitu tidak adanya diversifikasi kegiatan dalam zona yang sama ("terlalu seragam" menyebabkan hanya ramai pada waktu tertentu).

(1) Pola Tata Guna Lahan

Tiap kota di negara maju maupun negara berkembang mempunyai pola tata guna lahan atau pola keruangan kota yang tidak sama. Perbedaan pola keruangan ini menurut Bintarto (1977:56) disebabkan oleh: luas daerah kota, unsur topografi, factor sosial, faktor budaya, faktor politik dan faktor ekonomi. Dan pada garis besarnya, pola keruangan kota dibagi menjadi 2 (dua), yakni: inti kota (*core the city*) dan selaput kota (*intergruments*), dimana pada kedua daerah tersebut masih dapat dijumpai daerah-daerah kosong (*interstices*).

(2) Perubahan Tata Guna Lahan

Pengertian konversi lahan atau perubahan guna lahan adalah alih fungsi atau mutasi lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lain (Tjahjati, 1997:505). Namun sebagai terminologi dalam kajian-kajian Land economics, pengertiannya terutama difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non-pertanian atau perkotaan yang diiringi dengan meningkatnya nilai lahan (Pierce dalam Iwan Kustiwan 1997:505).

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

Menurut Shirvani (1985), salah satu isu yang berkaitan dengan massa bangunan perkotaan yaitu, massa perkotaan meliputi bangunan-bangunan, permukaan tanah, obyek-obyek dalam ruang yang dapat membentuk ruang kota dan membentuk pola kegiatan, dalam skala besar atau kecil.

Bentuk dan massa bangunan berkaitan erat dengan tipologi bangunan. Tipologi adalah suatu studi yang berkaitan dengan tipe dari beberapa objek yang memiliki jenis yang sama. Menurut dalam kurniadi (2016) arti kata 'tipe' sendiri berasal dari kata Yunani *typos* yang berarti "the root of.." atau berarti akar dari. Menurut Moneo (1976) tipologi merupakan sebuah bidang yang mengklasifikasikan, menjelaskan, sifat dasar ke dalam tipe-tipe tertentu dengan cara memilah bentuk keragaman dan kesamaan jenis. Aspek-aspek yang dapat di klasifikasikan berupa fungsi, bentuk, dan gaya.

Menurut Amiuza (2006) dalam Antariksa (2010) dalam kajiannya mengatakan, tipologi merupakan suatu konsep mendeskripsikan kelompok objek berdasarkan atas kesamaan sifat-sifat dasar yang berusaha memilah atau mengklasifikasikan bentuk keragaman dan kesamaan jenis.

c. Sirkulasi dan Parkir (*Parking and Circulation*)

Menurut Shirvani (1985) system sirkulasi kota sebagai perangkat fisik kota terdiri dari berbagai aspek yang mencakup pola, struktur, dan perlengkapan jalan, aspek lalu lintas dan tempat parkir.

Sirkulasi

Menurut Shirvani seperti yang dikutip oleh Darmawan (2003:15-16) ada tiga prinsip utama dalam menangani sirkulasi, yaitu:

- (1) Jalan seharusnya didesain menjadi ruang terbuka yang memiliki pemandangan baik.

- (2) Jalan harus dapat memberi petunjuk orientasi bagi para pengendara dan dapat menciptakan lingkungan yang dapat dibaca.
- (3) Sektor publik dan swasta merupakan partner untuk mencapai tujuan tersebut di atas

Kebanyakan perjalanan perkotaan dimulai dari rumah. Hampir separuh perjalanan ini adalah ke dan dari tempat kerja. Perjalanan yang lain dari rumah selama hari kerja adalah untuk rekreasi, belanja, transaksi bisnis, sekolah, dan janji pertemuan kesehatan. Pada akhir pekan kebanyakan perjalanan adalah untuk belanja dan rekreasi (Spreiregen, 1965:166).

Parkir

Menurut Shirvani (1985:24), elemen parkir mempunyai dua efek langsung terhadap kualitas lingkungan, yaitu :

- (1) Menghidupkan aktivitas komersial (dimana faktor parkir sangat penting).
- (2) Mempertajam benturan visual terhadap bentuk fisik kota.

Masih menurut Shirvani (1985:25-26) beberapa cara dalam mengendalikan parkir, yaitu :

- (1) Struktur tempat parkir tidak boleh mengganggu aktivitas di sekitarnya. Mendukung kegiatan street level dan menambah kualitas visual lingkungan, akan lebih baik lagi jika pembangunannya diiringi dengan penegakan peraturan parkir yang resmi sebagai bagian perencanaan
- (2) Pendekatan program penggunaan berganda dalam arti memaksimalkan penggunaan tempat parkir dengan pelaku dan waktu yang berbeda secara simultan
- (3) Tempat parkir khusus, dimana suatu perusahaan atau instansi yang memiliki sejumlah besar karyawan dengan kendaraannya, membutuhkan area parkir tersendiri yang memadai
- (4) Tempat parkir di kawasan pinggir kota yang dibangun oleh swasta dan atau pemerintah

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kawasan Kota Wisata Cibubur adalah salah satu kota terencana, Kota Wisata Cibubur merupakan salah satu kota satelit di Bogor yang pada awalnya ditunjukkan untuk menjadi kota mandiri, dimana beberapa elemen pembentuk kota di bangun di kawasan ini diantaranya adalah : **a. Tata Guna Lahan (*Land Use*)**

Kawasan Kota Wisata Cibubur masih memiliki banyak lahan-lahan atau persil-persil yang nantinya akan dibangun ruko maupun perumahan mewah, dan setiap persil-persil di kawasan ini sudah ditata oleh pengelola kawasan ini, sesuai dengan peruntukannya masing-masing.

Secara keseluruhan penggunaan lahan pada Kawasan Kota Wisata Cibubur bisa terlihat pada peta dibawah ini.

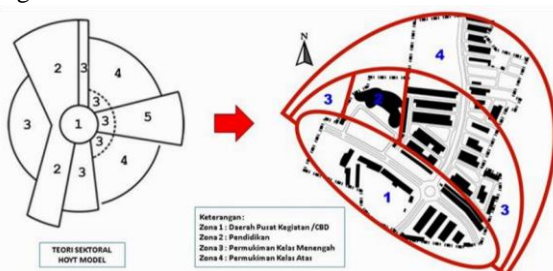


Gambar 1. Peta Sebaran Kondisi Tata Guna Lahan

Penggunaan lahan pada Kawasan Kota Wisata Cibubur dilihat berdasarkan kondisi yang ada bahwa masyarakat yang tinggal di kawasan ini sudah merasa nyaman dengan kondisi lingkungan sekitar dan perkembangan kawasan tidak terjadi secara acak melainkan mengikuti pola tertentu. Kondisi kawasan yang merupakan kawasan satelit membuat nilai lahan dan rumah di kawasan ini tinggi serta menjadi pusat keramaian.

(1) Pola Tata Guna Lahan

Berdasarkan pola konfigurasi, solid-void kawasan, secara makro pola struktur kawasan mendekati Teori Sektoral Hyot Model, karena zona penggunaan lahan pada pusat kota berada di dalam lingkaran pusat serta pada sektor tertentu terdapat pula zona lainnya, sehingga vista yang tercipta memperlihatkan adanya pusat kawasan berupa ruang terbuka dan area komersial yang menjadi pusat kegiatan.

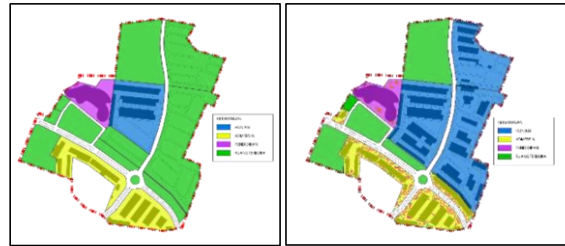


Gambar 2. Analisis Pola Sektoral (kiri), Diagram Pola Sektoral Kota Wisata Cibubur (kanan).

(2) Perubahan Tata Guna Lahan

Perubahan fungsi lahan yang terjadi terdapat pada zona ruang terbuka yang berubah menjadi fungsi permukiman maupun komersial. Adapun perubahan

yang terjadi dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

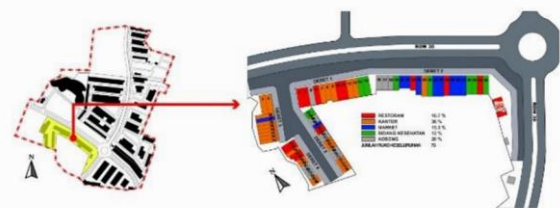


Gambar 3. Perubahan Lahan pada tahun 2015 (kiri), dan tahun 2020 (kanan)

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

Kawasan Kota Wisata Cibubur memiliki penataan massa bangunan yang baik, setiap area komersial dan hunian memiliki bentuk massa bangunan yang berbeda-beda sehingga kawasan ini terlihat rapih dan memiliki skyline yang terbentuk dari massa-massa bangunan tersebut.

Pada bentuk dan massa bangunan di Kawasan Kota Wisata Cibubur yang menjadi bangunan pengamatan adalah area komersial Madison Square yang terlihat pada gambar 4. Bangunan pada Madison Square ini memiliki keunikan dan penataan yang baik sehingga menjadi data pengamatan untuk bentuk dan massa bangunan.

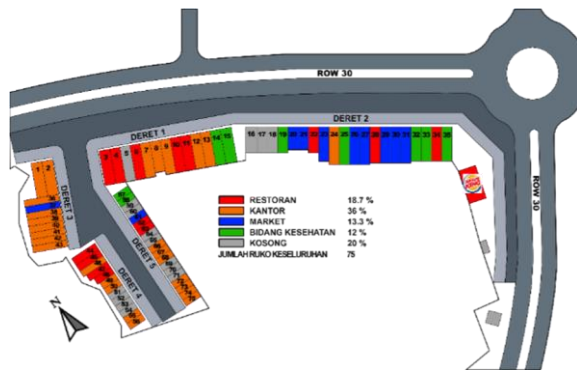


Gambar 4. Data Pengamatan Bentuk & Massa Bangunan

Massa Bangunan

(1) Tata Guna Bangunan

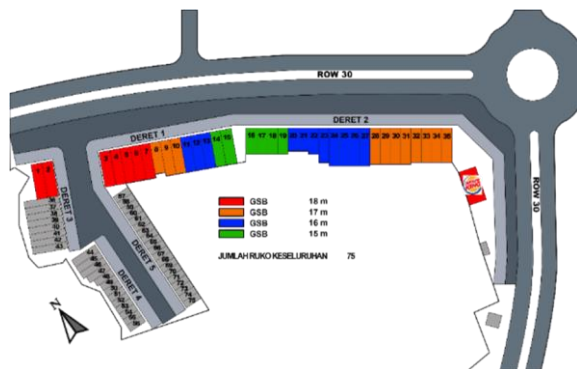
Dari data hasil pengamatan diatas dapat diketahui jumlah pemilik bangunan dengan fungsi bangunan sebagai Restoran: 14 bangunan, Kantor : 27 bangunan, Market : 10 bangunan, Bidang Kesehatan : 9 bangunan. Dengan presentase dari jumlah keseluruhan yaitu Restoran sebanyak 18,7%, Kantor 36%, Market 13,3%, Bidang Kesehatan 12%, dan Kosong 20%.



Gambar 5. Data Pengamatan Fungsi Bangunan

(2) Garis Sempadan Bangunan

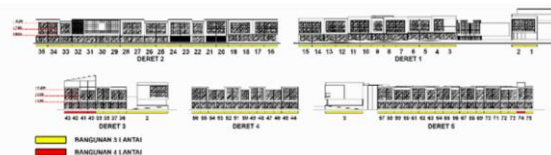
Pada gambar dibawah terlihat seluruh bangunan tidak ada pelanggaran GSB, Menurut Dinas Tata Ruang Kabupaten Bogor GSB pada bangunan ruko di Kawasan Kota Wisata ini memiliki GSB minimal 13 m dari jalan.



Gambar 6. Data Pengamatan Garis Sempadan Bangunan

(3) Kondisi Jumlah Lantai dan Ketinggian

Menurut data hasil pengamatan kondisi jumlah lantai bangunan yang diteliti mulai dari 3 hingga 4 lantai. Kondisi ketinggian bangunan yang merupakan bangunan asli yaitu dengan kondisi ketinggian 3 lantai. Berikut gambar perkiraan kondisi jumlah lantai.



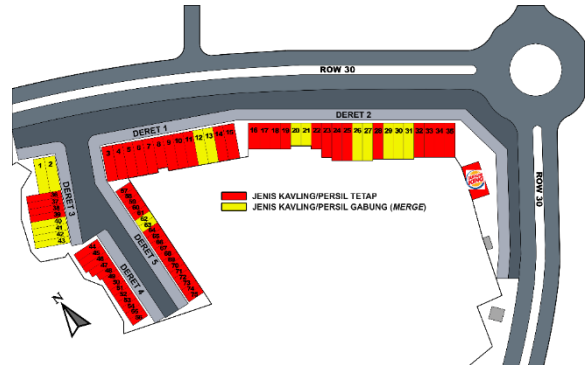
Gambar 7. Tampak Deret Bangunan Terkait Kondisi Jumlah Lantai

(4) Jenis Kavling/Persil

Lebar kavling pada kebanyakan bangunan yang diteliti tergolong sama namun memiliki panjang standar dengan kebanyakan ruko yang lain. Dalam mengidentifikasi kondisi jenis kavling bangunan

tersebut peneliti membagi kedalam 2 kelompok yaitu jenis kavling tetap dan kavling gabung.

Ditemukan jenis kavling yang sudah mengalami penggabungan (*merge*), terdapat 17 bangunan yaitu dengan no bangunan : 1, 2, 12, 13, 20, 21, 26, 27, 29, 30, 31, 40, 41, 42, 43, 62, dan 63 seperti pada gambar di bawah ini.



Gambar 8. Data Pengamatan Jenis Kavling Bangunan

Bentuk

(1) Bentuk Atap

Dengan bentuk persegi dan menggunakan jenis atap dak beton pada ruko Madison Square ini, maka terlihat jelas bahwa dalam perancangan yang digunakan adalah konsep modern dengan ciri khas bentuk platonic solid yang monoton serta didukung material yang modern.



Gambar 9. Tipologi Bentuk Atap

(2) Bentuk Pintu

Dari gambar dibawah dapat disimpulkan sebagian besar elemen pintu utama bangunan menggunakan jenis pintu kaca dengan kusen aluminium. Namun untuk meningkatkan keamanan pintu utama tersebut beberapa bangunan menambahkan pintu dengan jenis pintu harmonica yang dibuka secara horizontal (*folding gate*) yang

banyak ditemukan di ruko lainnya.



Gambar 10. Tipologi Bentuk Pintu

(3) Bentuk Jendela

Dari gambar dibawah terlihat pada seluruh bangunan memiliki bukaan yang besar dengan jendela kaca dan kusen aluminium. Jendela jenis ini lebih simple dan matahari masuk lebih banyak sehingga terlihat beberapa bangunan menggunakan sun protection untuk mengurangi radiasi panas matahari.



Gambar 11. Tipologi Bentuk Jendela

(4) Bentuk Signage

Signage adalah media untuk memberikan identitas suatu bangunan, menurut Rubenstein (1992) dalam Mandaka 2004 mendefinisikan bahwa signage merupakan tanda-tanda visual di perkotaan yang berfungsi sebagai sarana informasi atau komunikasi secara arsitektural, senada dengan hal tersebut Lynch(1962) dalam Mandaka 2004 Sign dapat berfungsi sebagai alat untuk orientasi bagi warga kota. Dari gambar dibawah dapat dilihat pada bangunan tidak ada tempat khusus untuk meletakkan signage, dan pada gambar diatas signage ditempatkan di depan jendela bahkan menutupi jendela.

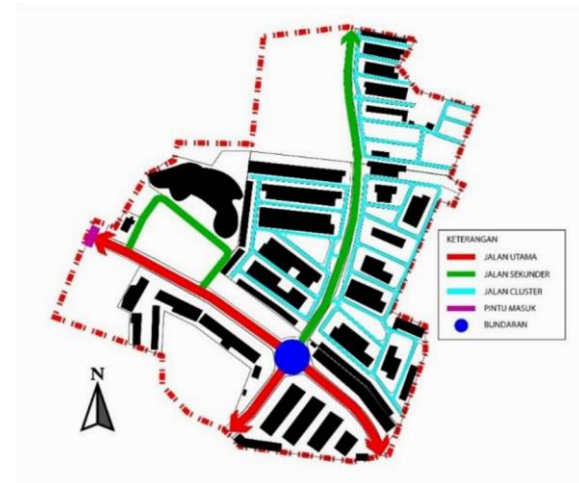


Gambar 12. Tipologi Bentuk Signage

c. Parkir dan Sirkulasi (Parking and Circulation)

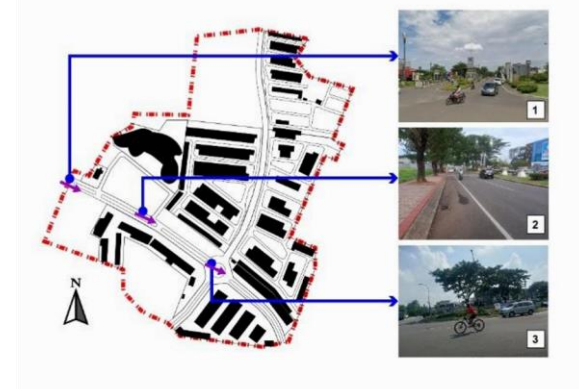
Sirkulasi

Pola sirkulasi jalan yang diterapkan yaitu pola radial untuk jalan utama dan jalan sekunder serta pola grid untuk jalan cluster. Pola ini mengutamakan efisiensi dalam pemanfaatan lahan, memungkinkan rute yang bervariasi dan fleksibel serta memberikan kemudahan bagi pengendara bermotor.



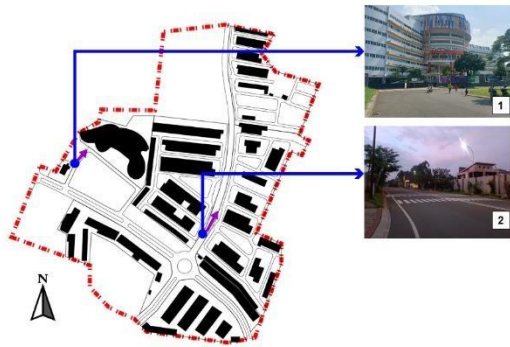
Gambar 13. Peta Sebaran Sirkulasi Kota Wisata

Secara fisik, jalan utama terdiri dari dua arah, masing-masing terdiri dari dua jalur dengan dua lajur, pinggir jalan utama terdiri dari bangunan komersial seperti ruko dengan fasad menghadap jalan utama.



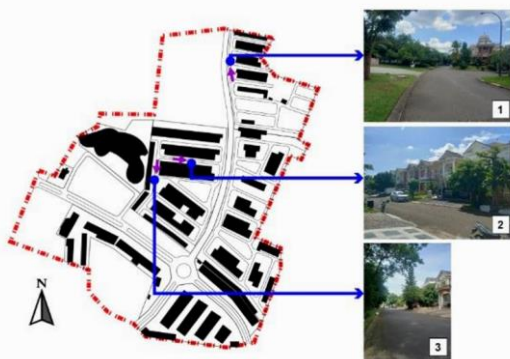
Gambar 14. Kondisi fisik Jalan Utama

Fisik jalan sekunder sama dengan jalan utama hanya saja jalan sekunder lebih kecil dan tidak memiliki median ditengah sebagai pemisah. Untuk lebih jelasnya mengenai jalan utama dan jalan sekunder dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 15. Kondisi Fisik Jalan Sekunder

Jalan didalam cluster pada Kawasan Kota Wisata menggunakan pola Grid. Pola ini mengutamakan efisiensi lahan tanpa mengesampingkan sisi estetika dan pengalaman ruang di jalan tersebut. Jalan masuk dan keluar tunggal meningkatkan keamanan cluster, tetapi disini lain system jalan pada cluster ini memiliki kekurangan dalam hal variasi rute yaitu cenderung membosankan dan monoton bagi penghuni yang setiap hari melewati jalan tersebut.

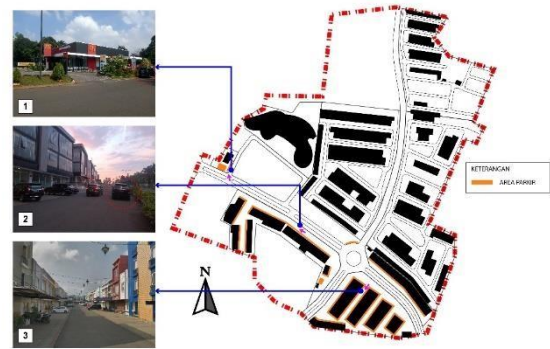


Gambar 16. Kondisi Fisik Jalan Cluster

Secara umum jalan pada Kawasan Kota Wisata berorientasi pada kendaran mobil dan motor sehingga tidak disediakan jalur sepeda pada jalan utama. Material yang sama digunakan untuk jalan utama dan sekunder yaitu aspal beton. Separator dengan barisan tanaman dan lampu jalan menjadi elemen utama pada furniture jalan. Kawasan kota wisata menggunakan system kabel listrik dan telepon bawah tanah sehingga menjadi nilai tambah bagi segi desain keseluruhan jalan. Pada median jalannya, terdapat pohon rindang setinggi 10 meter, cukup untuk memberikan pembayangan bagi lalu lintas kendaraan.

Parkir

Sirkulasi sangat erat kaitannya dengan sistem parkir. Dari segi penataan area parkir pada Kawasan Kota Wisata Cibubur, belum tersedianya area parkir yang diperuntukkan khusus bagi pengunjung sehingga masih sangat tidak tertata dan tidak terpusat. Akibatnya, kendaraan pengunjung diparkirkan di bahu jalan. Hal ini dapat menyebabkan sirkulasi di Kawasan Kota Wisata menjadi terganggu. Sirkulasi yang ada pada kawasan hanya berada di area komersial saja.

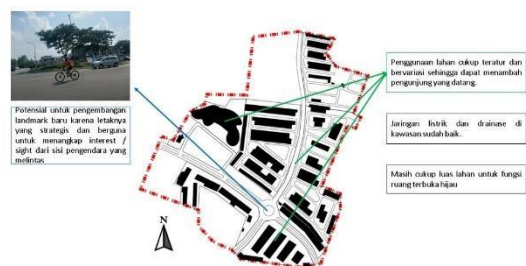


Gambar 17. Peta Sebaran Parkir Kota Wisata

d. Potensi dan Permasalahan

(1) Potensi

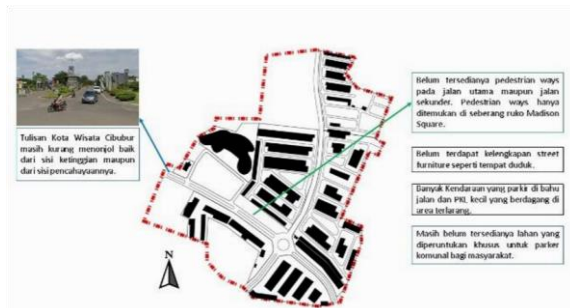
Kawasan Kota Wisata Cibubur yang berada di kawasan strategis dan merupakan kawasan satelit, menjadikan kawasan ini memiliki potensial yang dapat dikembangkan. Berikut hasil data pengamatan terkait potensi yang ada pada kawasan dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 18. Potensi Yang Ada Pada Kawasan Kota Wisata

(2) Permasalahan

Kawasan Kota Wisata merupakan kawasan terencana baik tata guna lahan dan massa bangunannya serta masih dikembangkan terus oleh developernya. Namun, masih ada beberapa permasalahan yang ditemukan pada Kawasan Kota Wisata khususnya pada area penelitian. Data pengamatan tersebut dapat dilihat pada gambar berikut.

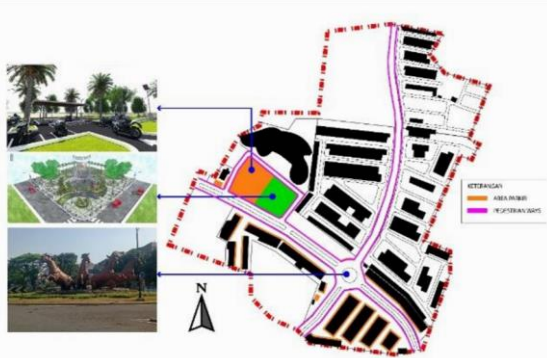


Gambar 19. Permasalahan Yang Ada Pada Kawasan Kota Wisata

e.

Solusi Permasalahan

Berdasarkan data pengamatan dari potensi dan permasalahan yang ada pada Kawasan Kota Wisata Cibubur, maka diperlukan solusi yang tepat untuk menyelesaikan permasalahan yang ada. Berikut beberapa solusi yang dapat diberikan :



Gambar 20. Solusi Permasalahan Pada Kawasan Kota Wisata

- (1) Memberikan ruang parkir komunal untuk masyarakat sehingga tidak ada lagi kendaraan yang parkir di bahu jalan karena kekurangan tempat parkir.
- (2) Membuat ruang terbuka (open space) berupa taman ataupun playground, mengingat Kawasan Kota Wisata banyak dikunjungi masyarakat luar sehingga membutuhkan ruang komunal untuk berinteraksi dan meningkatkan daya tarik kawasan.
- (3) Menambahkan landmark pada bundaran, karena Kawasan Kota Wisata dikenal identik dengan patung ikoniknya yaitu patung kuda. Patung kuda tersebut selain memiliki nilai estetika tetapi juga memiliki makna simbolis yaitu sebagai simbol keberuntungan dan kerja keras.
- (4) Memberikan Jalan Pejalan Kaki (pedestrian ways) di sepanjang jalan utama dan jalan sekunder yang dilengkapi dengan street furniture berupa bangku taman serta pohon rindang sebagai pembayangan sinar matahari. Dari pengamatan lapangan juga ditemukan banyaknya orang yang

menggunakan sepeda pada kawasan ini, maka dibuatkan jalur sepeda pada setiap jalan utama dan jalan sekunder.



Gambar 21. Solusi Desain Pedestrian Ways

5. KESIMPULAN

Setelah dilakukan pengamatan pada Kawasan Kota Wisata Cibubur dapat ditarik kesimpulan bahwa Kawasan Kota Wisata Cibubur bisa dikatakan sudah menerapkan prinsip perancangan kota. Fakta yang membuktikan penerapan prinsip perancangan kota pada kawasan ini terlihat dari elemen tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir yang didesain sedemikian rupa agar pengguna dari berbagai kalangan nyaman menggunakannya sehingga 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.

Kawasan Kota Wisata memiliki beberapa potensi seperti pengembangan landmark baru pada bundaran, penggunaan lahan yang cukup teratur dan bervariasi, jaringan listrik dan drainase sudah baik, serta masih cukup lahan untuk ruang terbuka hijau. Namun masih ditemukan beberapa permasalahan seperti belum tersedianya pedestrian ways, belum terdapat kelengkapan street furniture, banyak kendaraan yang parkir di bahu jalan dan PKL kecil berdagang di area terlarang, dan masalah lainnya. Dari potensi dan permasalahan yang ada, dibutuhkan solusi desain misalnya memberikan ruang parkir komunal, membuat ruang terbuka berupa taman atau playground, menambahkan landmark, dan menyediakan pedestrian ways yang dilengkapi dengan street furniture seperti bangku taman.

SARAN

Setelah terlihat hasil pengamatan pada kawasan Kota Wisata Cibubur yang memiliki penataan yang sudah sesuai dengan prinsip perancangan kota Hamid Shirvani, khususnya pada elemen tata guna lahan, bentuk dan massa bangunan, sirkulasi dan parkir.

Diharapkan pada penelitian selanjutnya dapat membahas mengenai elemenelemen lainnya pada prinsip perancangan kota Hamid Shirvani, sehingga dapat memberikan wawasan pada pembaca tentang Elemen Perancangan Kota Berdasarkan Teori Hamid Shirvani.

Kanisius.Semarang.

DAFTAR PUSTAKA

- Darmawan, Edy. 2004. *Teori dan Implementasi Perancangan Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang. Semarang.
- Darmawan, Edy. 2005. *Analisa Ruang Publik Arsitektur Kota*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro Semarang. Semarang.
- Krier, R. 1997. *Urban Space*. Rizzoli International Publications. New York.
- Jayadinata, T. Johara 1999. *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Lichfield, D. dan Drabkin, H. Darin. 1980. *Land Policy and Urban Growth*. Pegamon Press. Oxford:
- Lynch, Kevin. 1975. *The Image of the City*. The M.I.T Press. England.
- Mylajingga Nurhidayat, Mauliani Lily, 2019. *Kajian Elemen Perancangan Hamid Shirvani Pada Kawasan Kota Satelit*. Volume 3 No2. K Universitas Muhammadiyah Jakarta. Jakarta.
- Rahmiati Desti, 2017. *Kajian Elemen Pembentuk Ruang Kota Pada Ruang Terbuka Publik Kota (Studi Kasus : Alun-Alun Karanganyar)*. VOL. 1, NO. 2. Universitas Indo Global Mandiri. Palembang.
- Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*, Van Nostrand Reinhold. New York.
- Spreiregen, P.D. 1965. *Urban Design – The Architecture of City and Town*. McGraw Hill. New York.
- Trancik, Roger. 1986. *Finding Lost Space*. Van Nostrand Reinhold Company. New York.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu-Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Penerbit