

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sirkuit Internasional Sentul merupakan sebuah sirkuit balap internasional pertama di Indonesia. Sirkuit Internasional Sentul ini terletak di Jl. Sentul International Circuit No.Km.42, Desa Kadumangu, Kecamatan Babakan Madang, Kabupaten Bogor, Jawa Barat, Indonesia. sirkuit ini dibangun dan diperuntukkan untuk menjadi pusat otomotif dan balap resmi internasional di Indonesia. Sirkuit Sentul dibangun pada masa pemerintahan Presiden Soeharto, sirkuit ini dibangun pada tahun 1990-an dan telah diresmikan pada tahun 1993 (Rosulina, 2023). Pada awal mula dibangunnya Sirkuit Sentul, sirkuit ini pernah menjadi tuan rumah ajang balap otomotif manca negara seperti formula Asia dan *MotoGP*. Hingga saat ini kepemilikan keseluruhan Sirkuit Internasional Sentul serta PT sirkuitindo Utama masih dimiliki oleh Tommy Soeharto putra dari mantan Presiden Soeharto. Diperkirakan Tommy Soeharto masih akan memiliki Kawasan Sirkuit Internasional Sentul dengan system pelegalan tanah negara yang dapat digunakan dalam jangka waktu tertentu (HGU (Hak Guna Usaha) (Mega, 2024). Namun sudah lebih dari dua dekade Sirkuit Sentul ini kehilangan taringnya untuk menggelar acara balap dan jumlah pengunjung setiap tahunnya selalu menurun (Budi, 2024).



Gambar 1. 1 Lokasi Sirkuit Sentul
(Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Tabel 1. 1 Tabel Data Perusahaan
 Sumber : (Zulfikar, 2017)

Nama Perusahaan	PT. Sarana sirkuitindo Utama
Tahun Berdiri	1993
Alamat	Jl. Raya Jakarta-Bogor Km. 49, Sentul, Bogor

Tabel 1. 2 Penggelaran lomba otomotif kelas internasional di Sirkuit Sentul
 (BigAlpha, 2024)

Nama Perlombaan	Tahun Digelar
<i>Superbike World Championship (WSBK)</i>	1994-1997
<i>MotoGP</i>	1996 & 1997
<i>A1 Grand Prix</i>	2006



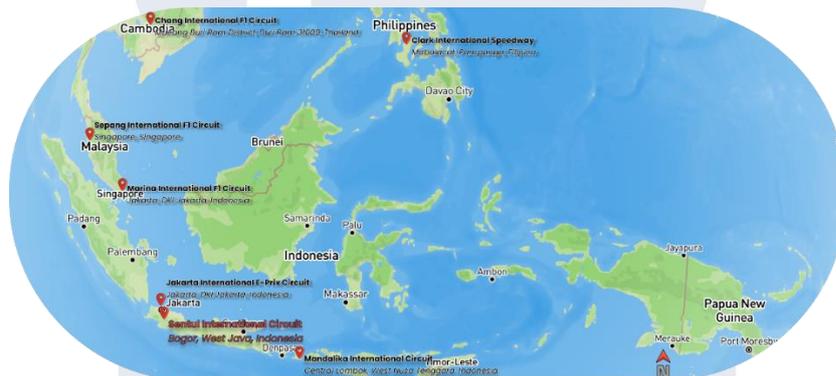
Gambar 1. 2 Penggelaran *MotoGP* tahun 1997 di Sirkuit Sentul
 Sumber : Liputan6 (Ayuningtyas, 2022)



Gambar 1. 3 Valentino Rossi saat menjuarai GP di Sirkuit Sentul
 Sumber : JUARANet (Widijatmiko, 2023)

Namun sayangnya krisis keuangan dunia pada tahun 1997 sangat berpengaruh dalam dunia balap khususnya Indonesia. Maka dari itu Indonesia gagal untuk menyelenggarakan *MotoGP* di musim berikutnya pada tahun 1998 (BigAlpha, 2024). Selain itu Indonesia juga mengalami krisis moneter serta

gangguan politik internal pada tahun 1998. Lengsernya Presiden Soeharto pada gangguan politik Indonesia juga memperburuk keadaan dunia balapan di Indonesia yang memang sebelumnya pada saat itu kekuasaan serta hubungan negara khususnya dalam bidang otomotif dan perlombaan balap dipegang oleh Tommy Soeharto, anak dari Presiden Soeharto. Di tahun yang sama Sirkuit Sentul juga gagal menggelar lomba kejuaraan internasional dan seluruh manajemen Sirkuit Sentul ditunda untuk sementara waktu oleh Tommy Soeharto (Rosulina, 2023), dengan pergantian manajemen Sirkuit Sentul hal ini juga mengganggu bagaimana pelaksanaan kegiatan di Sirkuit Sentul berlangsung. Beberapa hal tersebut mulai dari krisis ekonomi, manajemen hingga kurangnya fasilitas publik menjadi alasan bagaimana Sirkuit Sentul ini kehilangan kontrak dari *MotoGP*, F1, dan para investornya (Rosulina, 2023).



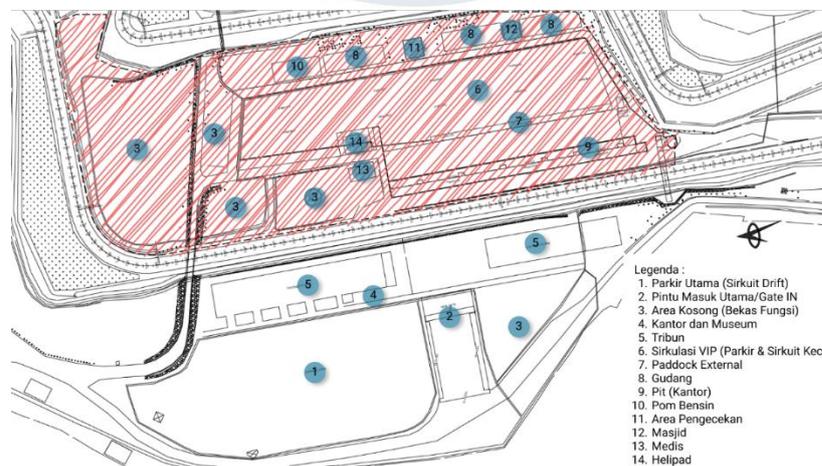
Gambar 1. 4 Lokasi Sirkuit Sentul dan sirkuit Internasional Sekitar (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Hingga pada tahun 2021 Presiden Joko Widodo meresmikan pembangunan sirkuit kelas internasional dengan memenuhi standar terbaru yang dinamai dengan Sirkuit Mandalika yang terletak di Lombok (Maulana, 2024). sirkuit baru di Mandalika ini dibangun pada tahun 2021 dan diresmikan serta menyelenggarakan *event MotoGP* pertamanya pada tahun 2022 (Maulana, 2024). Hingga saat ini, Sirkuit Mandalika menjadi sirkuit satu-satunya di Indonesia yang telah memenuhi standar internasional terbaru. Meski pada saat ini Sirkuit Sentul memiliki aksesibilitas serta fasilitas pendukung lainnya lebih lengkap. Namun, fasilitas Sirkuit Mandalika akan berkembang banyak seiring berjalannya waktu dikarenakan Sirkuit Mandalika telah menyetujui kontrak hingga tahun 2031(Maulana, 2024).

Pembangunan dan resminya Sirkuit Mandalika tersebut cukup mempengaruhi keadaan Sirkuit Sentul yang pengunjungnya semakin sepi serta penggunaan Sirkuit Sentul sebagai tuan rumah acara balap internasional juga semakin menurun dikarenakan adanya Sirkuit Mandalika di Indonesia yang telah memenuhi standar terbaru (Maulana, 2024).



Gambar 1. 5 General Map Sirkuit Sentul (PT Sarana sirkuitindo Utama, 2024)



Gambar 1. 6 Area Ruang Sirkulasi Utama dan Ruang Sekitarnya (PT Sarana sirkuitindo Utama, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Area sirkulasi VIP di Sirkuit Sentul (Gambar 1.6), dengan luas kurang lebih 25.000 m² (Google Earth Pro, 2024) dan diperkeras menggunakan aspal, pada awalnya dirancang sebagai ruang khusus untuk mendukung aktivitas para tim balap dan tamu VIP. Pada masa kejayaan Sirkuit Sentul, area ini digunakan untuk menyimpan mobil VIP, mendirikan tenda peristirahatan, serta menjadi ruang

sirkulasi strategis yang dekat dengan *paddock* dan pit. Seiring waktu, ruang ini mulai dialihfungsikan menjadi area parkir untuk pengunjung dan tamu VIP, terutama selama *event* balap berskala nasional seperti ISSOM dan Kejurnas. Namun, setelah tahun tersebut, jumlah pengunjung Sirkuit Sentul terus menurun, menyebabkan area ini semakin jarang dimanfaatkan untuk parkir. Pada tahun 2022, sebagian area sirkulasi VIP diubah menjadi sirkuit kecil untuk latihan *karting* dan motor *road race* (Himelza, 2024).



Gambar 1. 7 Citra Sateliat dari Tahun ke Tahun Sirkuit Sentul
(Google Earth Pro, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Citra satelit pada area fasilitas dan pengunjung Sirkuit Sentul (Gambar 1.7) menunjukkan perubahan signifikan dalam pemanfaatan dan kondisi bangunan dari tahun ke tahun. Pada tahun 2011, semua bangunan dan fasilitas masih berfungsi dengan baik, namun area parkir utama terlihat kosong dan tidak dimanfaatkan. Pada tahun 2013, situasinya tetap sama, dengan area parkir terbesar masih tidak digunakan dan pengunjung justru menggunakan area VIP sebagai tempat parkir. Pada 2017, beberapa bangunan gudang mulai dihancurkan dan area parkir utama semakin tidak terawat. Pada tahun 2022, area VIP beralih fungsi menjadi sirkuit *karting* non-permanen, sementara area parkir utama tetap kosong dan atap bangunan mulai berkarat. Terakhir, pada tahun 2024, area parkir utama dialihfungsikan menjadi sirkuit *drifting*, menegaskan bahwa pengelolaan ruang di sirkuit ini semakin tidak efektif dan tidak terawat (Google Earth Pro, 2024) (Himelza, 2024).



Gambar 1. 8 Area Ruang Sirkulasi VIP dan Ruang di Sekitarnya
(Heaskel Denata, 2025)

Penggunaan teori *Occupancy Load Calculation* yang diperkenalkan oleh *National Fire Protection Association (NFPA)* pada tahun 1930 merupakan metode yang menghitung kapasitas maksimum yaitu beban okupansi suatu ruang berdasarkan jumlah tampungan yang dapat ditampung dalam ruang tersebut. Perhitungan ini mempertimbangkan luas area dan jenis aktivitas yang dilakukan di ruang tersebut (National Fire Protection Association, 1930).

Teori *Space Utilization Rate* digunakan untuk mengukur tingkat pemanfaatan ruang dalam periode waktu tertentu. Jika ruang digunakan 60-70% dari kapasitasnya, maka ruang tersebut dianggap efektif, sedangkan penggunaan di atas 80% menunjukkan ruang yang sangat efektif (Miller & Duffy, 1970). Teori ini dapat digunakan oleh penulis untuk menganalisis frekuensi penggunaan ruang di Sirkuit Sentul, baik saat *event* maupun *non-event*. Dengan membandingkan data penggunaan aktual dengan kapasitas yang dirancang, penulis dapat menilai apakah ruang publik di Sirkuit Sentul mendukung aktivitas rekreasi dengan optimal atau memerlukan intervensi desain untuk meningkatkan pemanfaatannya.

Efektivitas ruang dihitung dengan mengukur tingkat okupansi dan pemanfaatan area yang tersedia. Langkah pertama adalah menghitung Beban Okupansi, yaitu dengan membagi total luas area dengan kebutuhan minimal area parkir mobil dan sirkulasi (dalam m²). Nilai ini digunakan untuk menentukan jumlah ideal pengguna atau kendaraan yang dapat ditampung oleh area tersebut.

Selanjutnya, Presentase Pemanfaatan Ruang dihitung dengan membandingkan area yang digunakan secara maksimal dengan total area yang tersedia, dikalikan 100%. Dengan metode ini, dapat diketahui seberapa efektif ruang digunakan, apakah area tersebut dimanfaatkan secara optimal atau terdapat sisa ruang yang belum digunakan sesuai kebutuhan.

Tabel 1. 3 Tabel Efektivitas Ruang Sirkuit Sentul
(Heaskel Denata, 2025)

Nama Ruang	Kondisi Ruang (Sejak Kapan)	Tingkat Efektivitas
Parkir Utama	Beralih fungsi menjadi sirkuit <i>drifting</i> . (2023)	1,22%
Pintu Masuk Utama	Tidak difungsikan. (2006)	0%
Lahan Bekas Fungsi	Tidak difungsikan. (1997-2006)	0%
Kantor Lama	Tidak difungsikan. (2006)	0%
Museum	Tidak difungsikan. (2010)	0%
Sirkulasi VIP	Beralih fungsi menjadi sirkuit kecil dan area parkir. (2006)	11,25%
Paddock Eksternal	Penggunaan rendah. (Saat ini)	12%
Gudang	Penggunaan rendah. (Saat ini)	20%
Pit Lantai 1	Penggunaan rendah. (Saat ini)	60%
Pit Lantai 2&3	Penggunaan rendah. (Saat ini)	10%
Pom Bensin	Tidak difungsikan. (2006)	0%
Area Pengecekan	Tidak difungsikan. (2006)	0%
Masjid	Tidak difungsikan. (2020)	0%
Medis	Tidak difungsikan. (2020)	0%
Helipad	Tidak difungsikan. (Saat ini)	0%
Rata Rata Fungsi Ruang		7.63%

Dilihat dari tabel penelitian efektivitas ruang (Tabel 1.3) rata-rata fungsi ruang hanya mencapai tingkat efektivitas 7,63% hal tersebut jauh di atas tingkat pemanfaatan minimal yaitu 60% ke atas. Beberapa area, seperti parkir utama, telah beralih fungsi menjadi sirkuit *drifting* non-permanen, namun fungsinya tetap belum menunjukkan keberlanjutan dalam jangka panjang. Demikian pula, area gudang dan

paddock yang awalnya dirancang untuk mendukung aktivitas balap dan tim eksternal kini berada dalam kondisi kosong atau disalahgunakan untuk kepentingan yang tidak relevan dengan fungsi awalnya. Kondisi serupa juga ditemukan pada fasilitas pendukung seperti masjid, area medis, dan pom bensin, yang tidak digunakan sebagaimana mestinya dan sebagian besar terbengkalai. Hal ini menunjukkan adanya kurangnya perencanaan jangka panjang serta manajemen yang kurang efektif dalam menjaga dan memanfaatkan fasilitas yang ada.



Gambar 1. 9 Peta Efektivitas Ruang Sirkuit Sentul
(Heaskel Denata, 2025) (PT Sarana sirkuitindo Utama, 2024)

Melihat dari gambar sorotan peta efektivitas ruang pada Sirkuit Sentul (Gambar 1.9) hal ini menyoroti kurangnya efektivitas ruang di kawasan Sirkuit Sentul. Dimana sebuah desain ruang tidak mendukung interaksi sosial yang menyebabkan minimnya aktivitas rekreasi pengunjung (Qi et al., 2024). Terlihat area berwarna merah merupakan area yang tidak efektif, area berwarna kuning merupakan area yang beralih fungsi, area yang berwarna biru merupakan area yang efektif.

Kritik dari para pengunjung menunjukkan bahwa meskipun Sirkuit Sentul memiliki infrastruktur lintasan yang baik, kurangnya perhatian terhadap fasilitas umum dan strategi komunikasi dengan pengunjung menjadi hambatan utama dalam meningkatkan efektivitas ruang dan menarik minat masyarakat untuk mengunjungi kawasan ini. Oleh karena itu, penelitian ini menyimpulkan bahwa masalah efektivitas ruang di Sirkuit Sentul menjadi isu yang mendesak untuk ditangani.

Analisis ini memberikan landasan bagi pengembangan konsep yang dapat mengoptimalkan penggunaan ruang publik di kawasan sirkuit, tidak hanya untuk mendukung aktivitas balap tetapi juga untuk memperluas fungsi rekreasionalnya.

Tabel 1. 4 Perkembangan dan Penurunan Fungsi Sirkuit Sentul
(Heaskel Denata, 2025)

Tahun	Kejadian / Peristiwa Penting
1990	Awal pembangunan Sirkuit Sentul di era pemerintahan Presiden Soeharto.
1993	Sirkuit Sentul diresmikan sebagai sirkuit balap internasional pertama di Indonesia.
1994-1997	Menjadi tuan rumah Superbike World Championship (WSBK).
1996-1997	Menjadi tuan rumah MotoGP, termasuk balapan kelas 250cc yang diikuti oleh Valentino Rossi.
1997	Krisis moneter dan politik di Indonesia. Penyelenggaraan MotoGP dihentikan.
1998	Lengsernya Presiden Soeharto; manajemen Sirkuit Sentul ditangguhkan.
2005-2007	Menggelar A1 Grand Prix (musim 2005-2006 dan 2006-2007).
2007	Menjadi tuan rumah terakhir untuk event internasional (Asian Formula 3); area VIP terakhir digunakan optimal.
2010	Museum otomotif tidak lagi digunakan.
2013-2017	Gudang mulai dibongkar; beberapa fasilitas terbengkalai dan tidak difungsikan.
2017	Gagasan renovasi total muncul, namun tidak terealisasi karena munculnya proyek Mandalika.
2021	Sirkuit Mandalika diresmikan oleh Presiden Joko Widodo.
2022	Mandalika menggelar MotoGP perdana, pengalihan perhatian dari Sirkuit Sentul.
2023	Area parkir utama beralih fungsi menjadi sirkuit drifting non-permanen.
2024	sirkuit karting kecil dibuat di area VIP, namun tidak dimanfaatkan optimal.

Efektivitas ruang di Sirkuit Sentul dalam mendukung aktivitas rekreasi pengunjung dapat dinilai melalui analisis setiap area yang telah dilakukan pada penelitian ini. Secara keseluruhan, hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas ruang di Sirkuit Sentul tidak memenuhi kriteria ruang yang efektif. Hal ini terlihat dari alih fungsi area parkir utama menjadi sirkuit drifting dan area sirkulasi VIP

yang menjadi sirkuit *karting* kecil serta parkir sekunder. Ruang-ruang ini tidak lagi menjalankan fungsi awalnya, tetapi tidak juga mampu mendukung aktivitas rekreasi yang berkelanjutan bagi pengunjung. Dalam hasil perhitungan efektivitas, observasi, wawancara terlihat jelas bahwa ruang ini gagal menciptakan interaksi sosial yang dinamis karena kurangnya fasilitas pendukung.



Gambar 1. 10 Lokasi Kantor Lama dan Museum
(Heaskel Denata, 2025)

Selanjutnya, terdapat Kantor dan Museum (Gambar 1.10), yang dulunya berfungsi sebagai pusat pemasaran dan manajemen Sirkuit Sentul. Namun, kantor ini tidak lagi digunakan karena manajemen telah berpindah ke lantai 2 dan 3 di area pit. Di lokasi yang sama, terdapat sebuah museum yang dahulu menampilkan koleksi mobil dan memorabilia balap. Museum ini terakhir dibuka pada tahun 2006 dengan berbagai koleksi menarik, namun saat ini kondisinya kosong dan tidak digunakan (Mega, 2024). Pada informasi melalui google maps, area museum masih terlihat aktif, dan menarik para pengunjung untuk datang dan ber rekreasi ke area museum ini, namun sayangnya ternyata museum ini sudah tidak aktif dan terbengkalai. Pada informasi digital Sirkuit Sentul juga tidak menunjukkan bahwa museum ini sedang aktif, sangat disayangkan sekali bahwa area dengan target yang sangat baik ini tidak difungsikan Kembali (Febriyanto, 2024).



Gambar 1. 11 Area Museum Sirkuit Sentul
(Heaskel Denata, 2025)

Selanjutnya, *paddock* eksternal yang sebelumnya digunakan oleh tim-tim balap kini tidak lagi berfungsi sebagaimana mestinya dan tidak disewa oleh pihak luar selama lebih dari lima tahun terakhir. Tren penggunaan *paddock* telah bergeser, di mana tim eksternal kini menyewa *pitbox* permanen, seperti halnya di Sirkuit Mandalika. Bahkan saat ini, area *paddock* eksternal telah beralih fungsi menjadi zona kiosk makanan informal. Dalam rancangan yang diajukan, fungsi kiosk makanan tetap difasilitasi namun dipindahkan ke lokasi yang lebih terintegrasi dan tertata di dalam area perancangan, sehingga tetap mendukung kebutuhan pengunjung tanpa mengganggu sirkuit.

Dalam upaya mengatasi rendahnya efektivitas ruang di Sirkuit Sentul, pengembangan area komersial sebagai ruang rekreasi menjadi solusi yang relevan untuk meningkatkan daya tarik kawasan. Ruang publik yang efektif harus mampu mendorong interaksi sosial melalui aktivitas yang beragam dan berkelanjutan. Dari sinilah gagasan perancangan muncul bukan sebagai bentuk estetika semata, tetapi sebagai strategi revitalisasi ruang. Perancangan Grand Mall dengan konsep *Open-Air Green Mall* hadir sebagai respons langsung terhadap isu-isu tersebut. Fungsi komersial yang terintegrasi dengan zona rekreasi dan edukasi (melalui museum dan pusat *karting*) dipilih bukan tanpa alasan, melainkan sebagai hasil pembacaan

cermat terhadap potensi dan kebutuhan kawasan. Pembangunan kembali museum otomotif agar menjadi area *edutainment* dapat berperan besar karena hal ini terkait erat dengan identitas sejarah Sirkuit Sentul. Di sisi lain, pembangunan pusat *karting* sebagai sarana partisipatif turut membuka ruang bagi interaksi masyarakat dengan dunia otomotif dalam skala ringan dan menyenangkan mewujudkan prinsip *edutainment* dan *placemaking* dalam wujud konkret.

Konsep ini akan memperkuat posisi Sirkuit Sentul sebagai destinasi yang tidak hanya menarik saat ada *event* balap, tetapi juga sebagai pusat budaya otomotif yang aktif sepanjang tahun. Menekan pentingnya keberlanjutan ruang publik dalam mendukung aktivitas sosial dan edukatif dengan pengelolaan yang tepat, museum ini juga dapat berkolaborasi dengan produsen otomotif, komunitas balap, serta institusi pendidikan untuk menghadirkan program-program menarik seperti *workshop* mekanik, seminar otomotif, hingga acara peluncuran kendaraan terbaru.

Dalam proses perancangan kawasan komersial dan rekreatif di Sirkuit Sentul, pemilihan area tapak dilakukan dengan cermat agar tidak mengganggu operasional utama sirkuit, baik dalam kondisi normal maupun pada saat puncak kegiatan (*peak season*), seperti penyelenggaraan *event* balap berskala besar. Beberapa zona yang dialihfungsikan merupakan area yang secara faktual telah tidak digunakan lagi dalam beberapa tahun terakhir atau mengalami degradasi fungsi yang signifikan. Misalnya, area gudang baik internal maupun eksternal telah dipindahkan ke lokasi baru di bawah tribun utama yang memiliki kapasitas lebih luas dan lebih terorganisir. Bahkan, sebagian dari bangunan gudang lama telah dibongkar dan tidak memiliki peran vital dalam sirkuit saat ini.

Tapak yang dipilih dalam perancangan ini mencakup area seluas kurang lebih 75.000 m², di mana 70% dari area tapak merupakan lahan yang telah dipadatkan dengan perkerasan beton dan aspal, sementara 30% sisanya merupakan area hijau yang belum tersentuh pembangunan. Dengan mempertimbangkan kondisi eksisting dan peluang pengembangan, desain ini diharapkan dapat memberikan solusi untuk meningkatkan efektivitas ruang serta menciptakan destinasi rekreasi yang dapat menarik pengunjung baik pada saat *event* maupun di

luar *event* balap. Dengan pemilihan tapak dan pengaturan zona yang cermat, dapat disimpulkan bahwa perancangan ini tidak hanya tidak mengganggu aktivitas sirkuit yang mungkin ramai kembali, tetapi juga justru melengkapi dan mendukung keberlangsungan kawasan melalui fungsi tambahan yang kontekstual, fleksibel, dan berkelanjutan.

1.2 Rumusan Masalah

Dalam proses tugas akhir ini peneliti lebih berfokus pada penerapan area baru di Sirkuit Sentul untuk memperbaiki area ruang yang tidak efektif sebelumnya. Berikut merupakan rumusan masalah laporan tugas akhir yang akan dijawab melalui laporan ini :

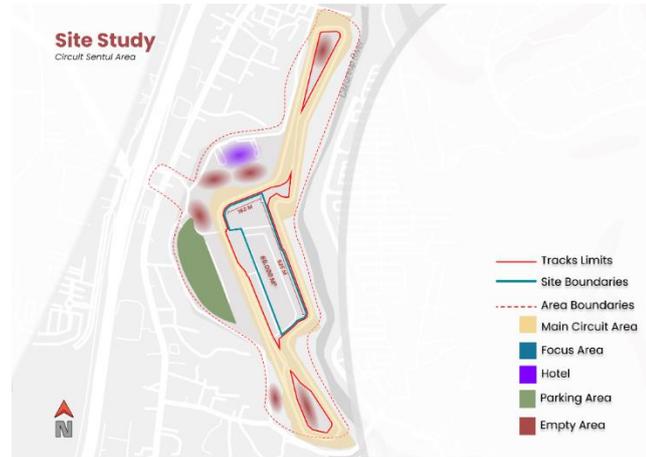
- Bagaimana perancangan kawasan tengah Sirkuit Sentul yang saat ini belum dimanfaatkan secara maksimal, agar dapat bertransformasi menjadi pusat aktivitas publik komersial dengan pendekatan perancangan *placemaking* yang aktif dan berfungsi optimal baik saat *event* balap maupun di luar *event*?

1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitian dan perancangan ini, batasan masalah ditetapkan untuk memastikan fokus yang jelas pada aspek-aspek utama yang akan dikembangkan. Pembatasan ini bertujuan untuk menghindari pembahasan yang terlalu luas dan tetap berorientasi pada tujuan utama perancangan, yaitu optimalisasi ruang di Sirkuit Sentul agar dapat berfungsi lebih efektif sebagai kawasan rekreasi dan komersial. Oleh karena itu, batasan yang diterapkan dalam penelitian ini difokuskan pada aspek ruang yang memiliki potensi pengembangan tanpa mengganggu fungsi utama sirkuit sebagai arena balap.

- Penelitian ini hanya berfokus pada pengembangan area kosong di dalam kawasan Sirkuit Sentul yang memiliki potensi untuk diubah menjadi ruang rekreasi dan komersial.
- Fungsi utama perancangan ini adalah sebagai grand mall dengan konsep *open-air green mall* yang mencakup area retail, f&b, edukasi otomotif, serta ruang hijau dan rekreasi.

- Perancangan ini tidak mencakup perubahan pada lintasan utama balap serta area teknis sirkuit yang telah memiliki standar khusus dalam dunia *motorsport*.



Gambar 1. 12 Area Kawasan Sirkuit Sentul (Heaskel Denata, 2025) (Mapbox, 2024)

Adapun persyaratan pembangunan dan pemanfaat kawasan Sirkuit Sentul sebagaimana tercantum dalam peraturan daerah dan peraturan pemerintahan antara lain :

- KDH minimal sebesar 30% dari luas lahan yang digunakan untuk pembangunan.
- RTH sebesar 30% dapat dibagi menjadi RTH Publik (20%) dan RTH Privat (10%).
- KLB antara 1.5 - 4 untuk mengatur kepadatan bangunan.
- GSB dapat berubah karena area yang dirancang tidak terletak langsung di tepi jalan utama, melainkan berada dalam kawasan internal sirkuit. Jalan Lokal: 3-5 M
- KWT maksimal 70% dari kawasan sehingga tidak semua lahan dapat dibangun.
- KDB sekitar 60-80% untuk memastikan keseimbangan ruang terbuka.
- KTB tidak melebihi 60% untuk basement dan fasilitas bawah tanah.
- Garis sempadan sungai (GSS) minimal 10 meter dari bibir sungai.

Data Pemerintahan :

- Peraturan Daerah Kabupaten Bogor Nomor 11 Tahun 2016 tentang RTRW Kabupaten Bogor 2016-2036
- Peraturan Menteri ATR/BPN Tahun 2017 tentang Pedoman Peninjauan Kembali RTRW
- Peraturan Menteri PUPR Tahun 2011 tentang Pedoman Teknis Pembangunan Bangunan Gedung
- Peraturan Menteri PUPR Tahun 2022 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Gedung

Sirkuit Sentul yang merupakan PT Sarana sirkuitindo Utama yang dimiliki oleh Tommy Soeharto, dikategorikan sebagai Zona Kawasan Pengembangan Eksklusif dan Wilayah Hak Guna Usaha, yang berarti aturan tata ruang di dalamnya lebih fleksibel dibandingkan dengan kawasan perkotaan umum. Dengan statusnya sebagai kawasan eksklusif, hal seperti GSB, KLB, KDB, dan KWT peraturan tersebut dapat mengalami penyesuaian selama tetap mengacu pada prinsip dasar tata ruang dan bangunan. Sehingga, dalam perancangan tugas akhir ini, GSB tidak perlu mengikuti standar umum untuk jalan utama, tetapi dapat disesuaikan dengan rencana tata bangunan internal kawasan sesuai dengan fungsi dan kebutuhan ruang.

1.4 Tujuan Penelitian dan Perancangan

Untuk mencapai tujuan umum tersebut, maka beberapa tujuan utama yang ingin diwujudkan melalui perancangan ini antara lain:

- Merancang kembali area tengah Sirkuit Sentul yang belum dimanfaatkan secara maksimal agar dapat berfungsi sebagai kawasan komersial penekatan perancangan *placemaking* yang aktif dan dapat digunakan secara berkelanjutan, dengan menghadirkan desain kawasan dengan fungsi edukasi, rekreasi, dan komersial yang dapat menarik dan mengakomodasi kebutuhan pengunjung, sehingga dapat menghidupkan kembali area yang sebelumnya kosong dan menjadikannya destinasi yang relevan sepanjang waktu..

1.5 Manfaat Perancangan

- Manfaat bagi Pengelola Sirkuit Sentul: Memberikan nilai tambah ekonomi melalui pengembangan kawasan komersial dan rekreasi, meningkatkan daya tarik kawasan sehingga mengoptimalkan potensi bisnis dan investasi di area sekitar sirkuit.
- Manfaat bagi Masyarakat dan Pengunjung: Menyediakan ruang publik dan fasilitas rekreasi yang dapat diakses setiap saat, tidak hanya saat *event* balap, menyediakan area F&B dan retail yang lebih lengkap, sehingga dapat memenuhi kebutuhan pengunjung yang datang ke Sirkuit Sentul, Menawarkan pengalaman edukatif melalui pusat edukasi otomotif dan museum interaktif.
- Manfaat bagi Pemerintah Daerah: Berkontribusi dalam pengembangan ekonomi lokal dengan menciptakan lapangan kerja baru, Meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan ke Kabupaten Bogor, yang berdampak pada peningkatan pendapatan daerah, Mendukung kebijakan tata ruang daerah yang berorientasi pada pengembangan kawasan rekreasi dan komersial.

