

BAB II

TINJAUAN OBJEK DAN PENDEKATAN PERANCANGAN

2.1 Kajian Objek Perancangan

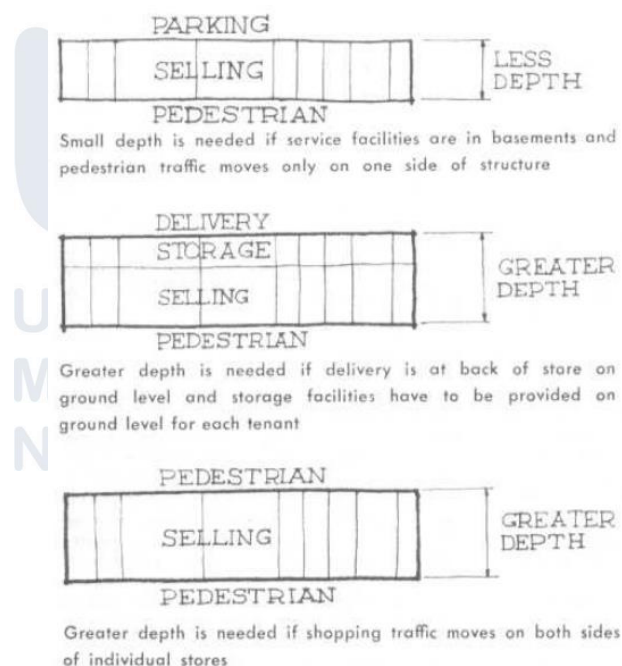
Dalam perancangan ini, objek utama yang dikembangkan adalah kawasan Grand Mall dengan konsep *Open-Air Green Mall* yang mengintegrasikan fungsi komersial, edukasi, dan rekreasi dalam satu area di Sirkuit Sentul. Fungsi utama yang dirancang meliputi fungsi komersial sebagai area rekreasi serta fungsi museum sebagai pusat edukasi otomotif. Dalam pengembangannya, perancangan ini akan mengacu pada berbagai standar, regulasi, dan ketentuan tata ruang guna memastikan bahwa kawasan ini dapat memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, dan keberlanjutan.

2.1.1 Standard Perancangan Pusat Perbelanjaan

Dalam merancang sebuah pusat perbelanjaan, terdapat standar dan pedoman khusus yang digunakan agar bangunan dapat berfungsi dengan efisien, nyaman, dan sesuai dengan kebutuhan pengunjung maupun penyewa. Pusat perbelanjaan idealnya disusun dengan pola zoning yang jelas, yaitu dengan memposisikan area *anchor* (toko utama) sebagai titik daya tarik pengunjung, diikuti oleh deretan retail kecil hingga sedang yang diatur mengelilingi koridor pejalan kaki (Chiara & Callender, 1983). Pola ini memungkinkan aliran pengunjung dapat menyebar merata, mengurangi titik kemacetan, dan membuat seluruh area dapat dijangkau dengan mudah. Area pejalan kaki (*pedestrian zone*) dirancang dengan lebar minimal 3-4 meter untuk dapat mengakomodasi arus pengunjung dengan nyaman, termasuk kebutuhan bagi area tempat duduk dan ruang transisi antar toko (Chiara & Callender, 1983).

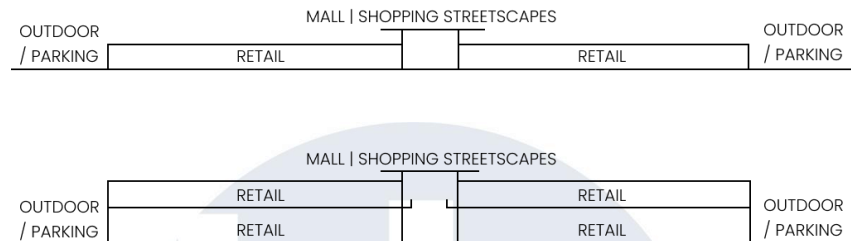
Gambar 2.1 pola *Selling-Pedestrian-Parking* dengan kebutuhan ruang jual (*selling area*) yang lebih kecil bila area servis (*storage, loading*) dapat dialokasikan di area basement atau area khusus lainnya. Pola ini memungkinkan area pejalan kaki berada hanya di satu sisi dari struktur, membuat kebutuhan kedalaman area jual tidak terlalu besar. Secara efektif, pola ini digunakan pada

kawasan retail dengan pola akses linear atau koridor tunggal, di mana pengunjung masuk dari satu sisi saja dan area lain dapat digunakan untuk kebutuhan penataan atau utilitas. Pola *Delivery-Storage-Selling-Pedestrian* yang memerlukan ukuran area jual lebih dalam dibanding pola pertama. Pola ini digunakan ketika area pengiriman dan penyimpanan berada di area belakang dari area jual (*back of house*), memungkinkan area depan digunakan sepenuhnya bagi pengunjung. Pola ini ideal untuk area retail yang membutuhkan sistem pengantaran dan bongkar muat dengan intensitas tinggi, tetapi juga perlu menjaga pola sirkulasi pejalan kaki yang efisien dan tidak terganggu oleh aktivitas operasional. Pola *Pedestrian-Selling-Pedestrian*, yaitu pola dengan area jual yang diapit oleh pola sirkulasi pejalan kaki dari dua sisi. Pola ini membutuhkan area retail dengan kedalaman lebih besar untuk memungkinkan pengunjung dapat masuk dari dua sisi, menjadikan area jual dapat dioptimalkan dari berbagai titik masuk. Pola ini paling sesuai untuk kawasan dengan intensitas tinggi, area ritel terbuka, atau shopping street, di mana mobilitas pejalan kaki dari berbagai sisi perlu difasilitasi agar dapat menciptakan pengalaman ruang yang aktif dan terhubung.



Gambar 2. 1 Zonasi Pola Area Komersil
(Chiara & Callender, 1983)

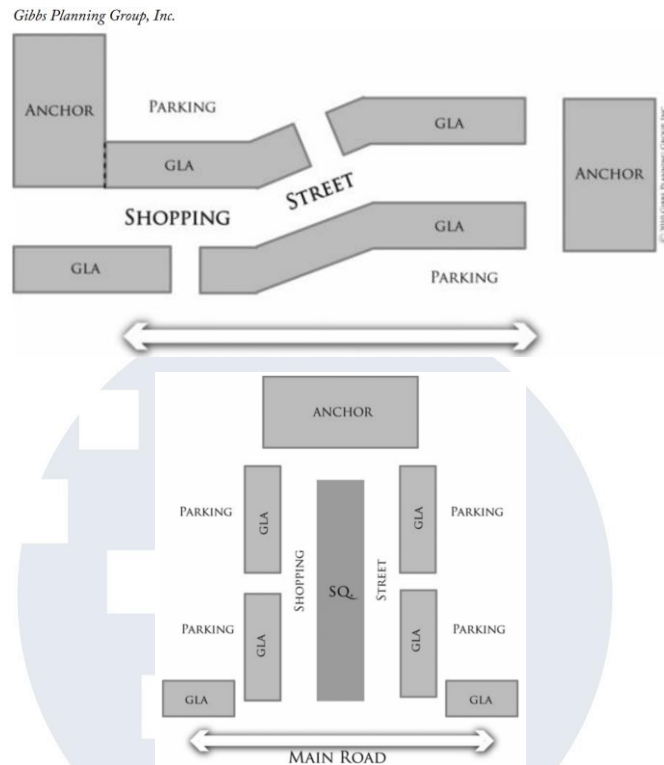
SHOPPING CENTER RETAIL STANDARD MASS



Gambar 2. 2 Bentuk Massing Area Komersil
(Chiara & Callender, 1983) (Heaskel Denata, 2025)

Pada pola bentuk standard (Gambar 2.2) menekankan bahwa kebutuhan kedalaman area retail sangat bergantung pada pola sirkulasi pengunjung dan kebutuhan area penunjang (*servis, storage*). Pola dengan satu sisi pedestrian membutuhkan area retail yang lebih kecil, pola dengan area pengantaran di belakang memerlukan kedalaman sedang, sedangkan pola dengan sirkulasi pejalan kaki di kedua sisi memerlukan area retail dengan kedalaman yang lebih besar untuk mengakomodasi pola aktivitas yang lebih dinamis dan terbuka dari berbagai arah. Analisis ini digunakan sebagai acuan dalam perancangan area retail agar pola sirkulasi dan ukuran ruang dapat mendukung kebutuhan pengunjung dan operasional dengan optimal.

Sebuah area retail yang berhasil harus dapat memfasilitasi pola pergerakan pengunjung dari area parkir, jalur pejalan kaki, hingga area tenant dengan pola yang jelas dan efisien, memungkinkan pengalaman belanja yang mudah dan menyenangkan (Gibbs, 2012). Area retail dan komersil juga harus dapat berfungsi sebagai tempat interaksi sosial dan dapat memberi nilai lebih bagi komunitas di sekitarnya, dengan memprioritaskan integrasi dengan ruang publik yang aktif dan inklusif. Area retail ideal terdiri dari beberapa lapisan pengalaman, mulai dari ruang terbuka dengan daya tarik visual tinggi, jalur pejalan kaki dengan skala manusia (*human scale*), hingga area khusus bagi *anchor* tenant yang dapat menarik pengunjung dan menghidupkan kawasan di sekitarnya (Gibbs, 2012).



Gambar 2. 3 Pola Denah Zoning Komersil
(Gibbs, 2012)

Pola perancangan area retail dengan menekankan keberadaan *anchor* sebagai titik fokus kawasan (Gambar 2.3). Pola pertama terdiri dari area-area GLA (*Gross Leasable Area*) dengan area *anchor* berada di ujung pola linear, membuat pola pergerakan pengunjung dari area parkir, melalui area-area retail kecil, hingga *anchor* itu sendiri. Pola ini membuat aliran pejalan kaki terjadi dari titik awal masuk hingga area *anchor* sebagai daya tarik akhir. Pada pola kedua, area *anchor* berada di ujung atas dari sebuah area yang berbentuk T atau L, dengan area retail kecil (GLA) berada di samping kanan dan kiri. Pola ini membuat pengunjung terdorong untuk bergerak dari satu ujung area retail menuju area *anchor* di ujung lainnya, memungkinkan efek sirkulasi penuh dari area parkir, area retail kecil, hingga area *anchor*. Pola ini juga memungkinkan terciptanya sebuah public square (SQ) yang berada di titik tengah, menjadikan area ini sebagai area interaksi sosial dan titik peristirahatan, memperpanjang waktu kunjungan dan meningkatkan nilai pengalaman kawasan.

Konsep *anchor* merupakan titik daya tarik terbesar dari sebuah kawasan retail. Anchor dapat berupa *department store*, bioskop, restoran besar, atau

destinasi lain yang dapat mengundang pengunjung dari luar area. Dalam pola perancangan retail, area *anchor* menjadi titik awal dan akhir dari perjalanan pengunjung, memberi efek daya tarik bagi area retail kecil yang berada di antaranya (Gibbs, 2012). Pola ideal sebuah kawasan retail juga membuat pengunjung dapat bergerak dari satu titik anchor ke titik anchor lain dengan pola linear atau sirkular, membuat area-area kecil dapat dihidupkan oleh pergerakan tersebut (Gibbs, 2012).

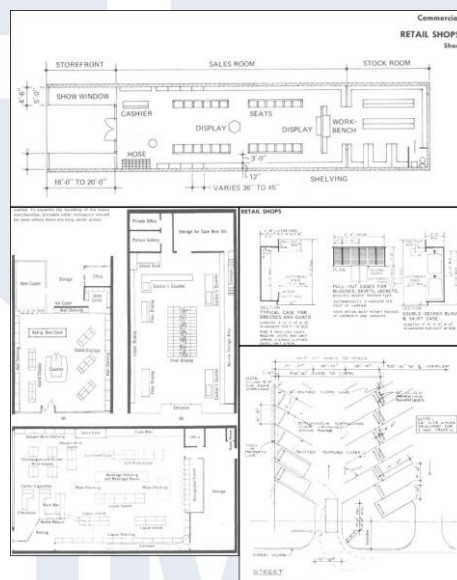
Konsep ini disebut juga sebagai *form follows anchor*, yaitu bentuk kawasan retail terbentuk dari kebutuhan untuk memaksimalkan efek daya tarik dari *anchor*. Area retail kecil, area makanan dan minuman, hingga area publik dan taman direncanakan berada di area pergerakan dari satu anchor ke anchor lain, menciptakan efek tarik-menarik yang membuat area lebih aktif dan penuh dengan aktivitas manusia (Gibbs, 2012).



Gambar 2. 4 Konsep Pusat Perbelanjaan Komersil
Sumber : google image.

Kawasan rancangan ini berfokus pada pengembangan area dengan konsep *grand outlet* atau *premium outlet*, yakni pusat perbelanjaan terbuka yang memadukan pengalaman belanja, rekreasi, dan edukasi dalam satu kesatuan. Berbeda dengan mal konvensional yang tertutup, konsep ini menawarkan pola ruang terbuka dengan sirkulasi yang lapang, area hijau yang menyebar linear, dan konektivitas antarbangunan yang memungkinkan pengunjung bergerak dengan leluasa sambil menikmati suasana alam maupun terbuka.

Selain itu, pola *open mall* sangat relevan dengan tren kebutuhan ruang publik masa kini yang mengutamakan kualitas pengalaman, sirkulasi udara alami, dan konektivitas dengan lanskap sekitar. Area rancangan ini juga dapat merespons konteks Sirkuit Sentul sebagai sebuah destinasi otomotif dengan tetap memberikan ruang bagi aktivitas lain di luar acara balap, memungkinkan kawasan ini tumbuh sebagai pusat kegiatan sepanjang tahun. Dengan pendekatan ini, area rancangan dapat menjawab kebutuhan Sirkuit Sentul untuk menjadi kawasan yang tidak hanya aktif saat event balap, tetapi juga relevan dan menarik bagi pengunjung dari berbagai kalangan dan kebutuhan.



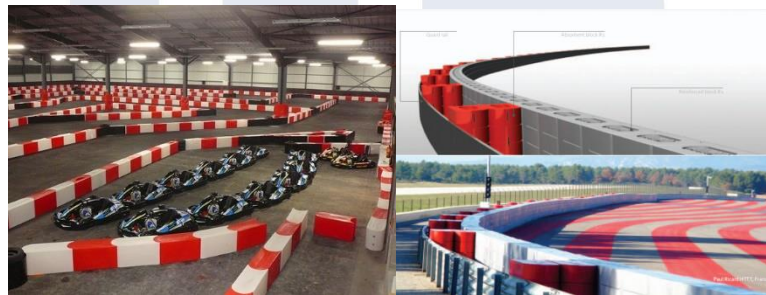
Gambar 2. 5 Susunan dan Bentuk

2.1.2 Standard Perancangan Lingkungan Sirkuit Balap dan Area Sirkuit Karting



Gambar 2. 6 Sirkuit Karting dengan Kandungan Karet
(Federation Internationale de l'Automobile, 1904)

Standard perancangan area sirkuit balap dan karting mengacu pada aturan *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA), yang mengatur aspek teknis maupun keselamatan bagi peserta dan penonton. Untuk area sirkuit karting, *FIA Karting Circuit Regulations* mensyaratkan lebar lintasan sirkuit karting internasional minimal 4 meter guna memungkinkan manuver kendaraan yang aman dan kompetitif (Federation Internationale de l'Automobile, 1904). Penggunaan pelapis lintasan dari aspal dengan kandungan karet (*rubber-enhanced asphalt*) juga direkomendasikan guna meningkatkan daya cengkeram dan daya tahan lintasan dari efek keausan ban dan cuaca (Gambar 2.6).



Gambar 2. 7 TECHPRO Barriers System (FKP, 2025)

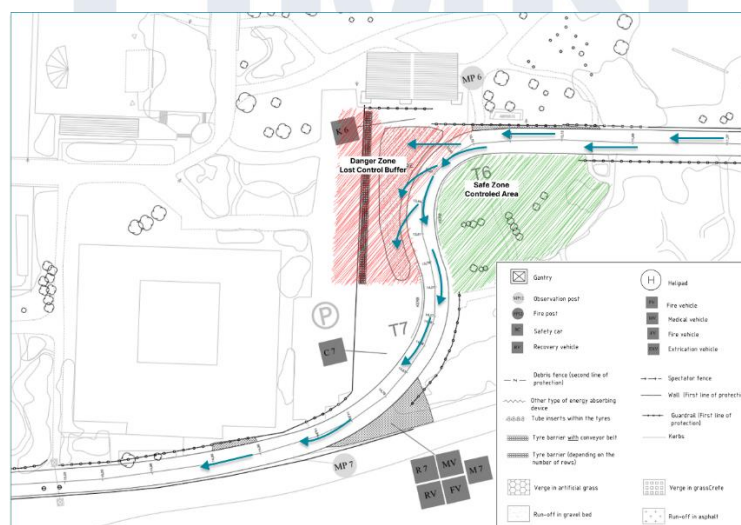


Gambar 2. 8 Track Barriers dari Karting360 (Karting360, 2025)

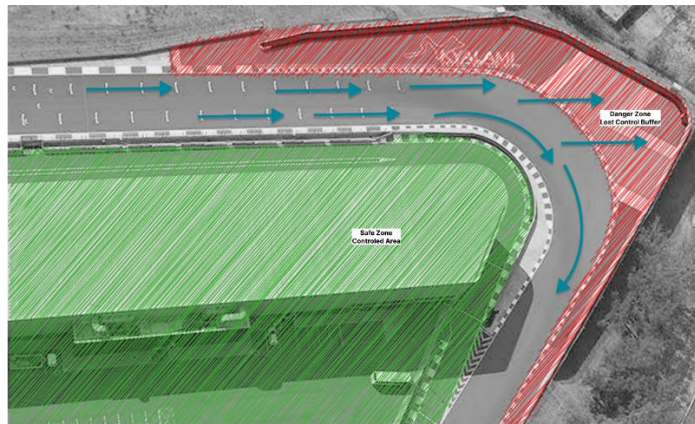
Selain itu, standar FIA juga mengatur perangkat keselamatan lintasan, seperti TecPro Barrier (Gambar 2.7), yaitu sistem penghalang berbahan

polietilena dengan daya serap energi tinggi untuk melindungi peserta dari risiko benturan. Area pelarian (run-off area) juga diwajibkan berada di luar jalur lintasan dengan ukuran dan material sesuai spesifikasi FIA guna menjamin tingkat keselamatan maksimal bagi pengemudi dan penonton.

FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) sebagai badan pengatur standar sirkuit balap dan karting dunia, menekankan aspek keselamatan sebagai prioritas utama dalam desain dan konstruksi area balap. Salah satu aspek yang menjadi sorotan adalah sistem pembatas (barrier) yang digunakan untuk meminimalkan risiko cedera bagi pembalap dan penonton. Salah satu sistem barrier yang direkomendasikan dan digunakan dalam berbagai sirkuit internasional adalah teknologi dari 360 Karting (Gambar 2.8). Sistem ini dirancang dengan teknologi khusus yang dapat menyerap energi tumbukan dari kendaraan, mengurangi efek benturan, dan memberikan tingkat perlindungan tinggi bagi pembalap. Barrier ini terdiri dari modul-modul berbahan polietilena dengan desain geometris yang memungkinkan deformasi terkontrol saat terjadi tumbukan, sehingga dapat meminimalkan risiko cedera. Berbeda dari sistem barrier konvensional, barrier dari 360 Karting dapat dengan mudah diatur dan diubah sesuai kebutuhan layout sirkuit, termasuk area tikungan, area dengan risiko tinggi, maupun area masuk dan keluar jalur balap.



Gambar 2. 9 Analisis Peraturan FIA Tentang Area Aman
(Federation Internationale de l'Automobile, 1904) (Heaskel Denata, 2025)



Gambar 2. 10 Analisis Daerah Aman pada Kyalami Grand Prix Circuit
(Heaskel Denata, 2025)

Pada daerah yang ditandai dengan warna merah (*Danger Zone / Lost Control Buffer*), terlihat bahwa area ini berada pada titik-titik kritis dari sebuah sirkuit balap, khususnya area tikungan atau setelah lintasan panjang yang memungkinkan kendaraan berakselerasi tinggi. Area ini ditandai sebagai daerah dengan risiko tinggi bagi kendaraan yang kehilangan kendali atau gagal menikung dengan benar, sehingga dapat keluar dari lintasan dan masuk ke area buffer. Area buffer ini memang dirancang khusus untuk menerima dan meredam kendaraan yang keluar dari lintasan guna meminimalkan risiko cedera bagi pembalap maupun kerusakan kendaraan.

Sementara itu, daerah yang ditandai dengan warna hijau (*Safe Zone / Controlled Area*) merepresentasikan area yang relatif lebih terlindung dari risiko keluar lintasan. Daerah ini umumnya berada pada titik yang memiliki tingkat kontrol tinggi dari pembalap, atau berada lebih jauh dari area titik kritis kecelakaan. Area ini juga dapat digunakan sebagai area bagi personel lintasan, marshal, atau tempat bagi penonton dengan tingkat risiko yang lebih rendah, sesuai dengan standar desain sirkuit yang mengutamakan aspek keselamatan dari berbagai pihak.

Konsep pembagian daerah ini juga selaras dengan standar yang direkomendasikan oleh FIA, di mana area dengan risiko tinggi perlu diantisipasi dengan berbagai teknologi barrier, tire walls, dan area runoff, sedangkan area dengan risiko rendah dapat digunakan lebih efisien bagi kebutuhan sirkuit

lainnya tanpa mengurangi tingkat keselamatan bagi semua pihak yang terlibat. Dengan pembagian daerah yang jelas ini, risiko dapat dikontrol dan efek dari kesalahan atau insiden dapat diminimalkan dengan pengaturan area dan teknologi pelindung yang memadai. Pada area penonton, khususnya viewing lounge atau area pengamatan standar FIA.

2.1.3 Komersil sebagai Area Rekreasi di Area Sirkuit

Sirkuit sebagai area rekreasi dan ruang publik memiliki potensi besar untuk menjadi destinasi multifungsi, tidak hanya bagi penggemar balapan tetapi juga untuk wisatawan umum dan keluarga. Berdasarkan teori dan studi yang diambil dari tiga penelitian sebelumnya, sirkuit yang ideal harus mengintegrasikan elemen rekreasi, interaksi sosial, dan fasilitas publik yang mendukung berbagai jenis aktivitas, baik saat event balap berlangsung maupun di luar event.

Secara umum, konsep *Sport Tourism* menjadi dasar penting dalam memadukan fasilitas olahraga dengan pariwisata. Penelitian tentang kawasan sirkuit di Kulon Progo menunjukkan bahwa sirkuit dapat dirancang tidak hanya sebagai arena balap tetapi juga sebagai destinasi wisata yang mengintegrasikan fasilitas rekreasi seperti taman, jalur pejalan kaki, dan pusat komersial. Hal ini bertujuan untuk menarik wisatawan yang tidak hanya tertarik dengan balapan, tetapi juga ingin menikmati suasana rekreasi yang lebih luas (Syahidna et al., 2024). Prinsip ini sejalan dengan sirkuit di Sepang, Malaysia, yang memadukan sirkuit balap internasional dengan pusat perbelanjaan dan fasilitas hiburan, menjadikannya tujuan wisata lengkap (Muhammad, 2017).

Tidak hanya itu, sirkuit modern di beberapa negara juga telah menunjukkan bagaimana integrasi dengan wisata alam dapat menambah daya tarik bagi pengunjung. Misalnya, sirkuit di Jerman dan China menggabungkan pengalaman balapan dengan wisata alam, memungkinkan pengunjung menikmati pemandangan pedesaan atau pantai di sekitarnya. Hal ini memberikan nilai tambah bagi pengunjung yang mencari pengalaman lebih dari

sekadar balapan, dengan potensi untuk menarik segmen wisatawan yang lebih luas (Muhammad, 2017).

Fungsi komersial dalam perancangan ini berperan sebagai daya tarik utama yang dapat meningkatkan aktivitas pengunjung di Sirkuit Sentul, tidak hanya saat *event* balap berlangsung tetapi juga sepanjang tahun. Konsep *Open-Air Green Mall* akan diterapkan untuk menciptakan lingkungan yang lebih alami, interaktif, dan ramah lingkungan. Aspek Ruang Terbuka Hijau (RTH) akan disesuaikan dan diterapkan sesuai regulasi, minimal 30% dari total kawasan akan dialokasikan untuk RTH guna menciptakan keseimbangan ekologi dan kenyamanan bagi pengunjung.

Rekreasi dalam konteks bahasa Indonesia diartikan sebagai kegiatan untuk bersenang-senang, baik dilakukan secara individu maupun kelompok (Kurniawan, 2010). Tujuannya adalah untuk menciptakan kesenangan dan memulihkan energi atau daya cipta. Rekreasi juga merupakan aktivitas bebas yang dilakukan pada waktu senggang dan bersifat menyenangkan bagi semua kalangan (Fairchild, 1944).

Rekreasi bisa berbentuk kegiatan khusus seperti olahraga, bersantai, atau aktivitas lainnya, tergantung pada kondisi, waktu, dan lingkungan individu. Karena itu, rekreasi merupakan bagian dari perilaku manusia yang alami dan organik, serta dibutuhkan oleh setiap orang untuk menjaga keseimbangan hidup dan kesejahteraan emosional. Jika sebuah sirkuit ingin difungsikan sebagai area rekreasi dan ruang publik, maka perancangannya harus mendukung interaksi sosial dan aktivitas pengunjung, baik saat *event* maupun non-*event*. Ruang publik yang baik harus memfasilitasi tiga jenis aktivitas: wajib, opsional, dan sosial (Gehl, 1971). Aktivitas wajib berkaitan dengan fungsi utama ruang, seperti perlombaan balap, sementara aktivitas opsional dan sosial mencakup kegiatan rekreasi atau interaksi yang terjadi saat tidak ada *event*, tergantung pada kualitas fisik dan kenyamanan ruang.

Ruang publik yang efektif dapat dinilai melalui observasi langsung dan wawancara pengunjung untuk melihat apakah aktivitas wajib berjalan sesuai fungsi serta memahami minat dan kenyamanan pengguna. Oleh karena itu, ruang-ruang pasif di Sirkuit Sentul perlu dioptimalkan menjadi ruang publik aktif yang dapat digunakan sepanjang waktu. Ketika desain fisiknya mendukung, aktivitas opsional muncul secara alami dan memperkuat interaksi sosial di kawasan (Hanson & Hillier, 1984). Tata letak ruang sangat memengaruhi pola pergerakan dan interaksi sosial. Oleh karena itu, dalam konteks sirkuit yang juga menjadi kawasan rekreasi, konektivitas antar area seperti komersial, tribun, dan lintasan harus dirancang terintegrasi untuk memudahkan pergerakan pengunjung dan menciptakan ruang yang aktif. Selanjutnya dalam *Recreational Sport Management* menekankan bahwa manajemen ruang rekreasi yang baik sangat penting agar aktivitas dapat berlangsung optimal dan sesuai kebutuhan pengguna (Mull et al., 2005). Dengan pengelolaan dan penyusunan fasilitas yang tepat, kawasan rekreasi dapat memberikan manfaat berkelanjutan bagi pengunjung dan pengelola, menjadikan sirkuit bukan hanya tempat balap, tetapi juga destinasi rekreasi yang hidup sepanjang tahun.

Dengan demikian dari beberapa teori yang diambil kondisi ideal Sirkuit Sentul sebagai ruang rekreasi publik adalah ketika semua elemen fisik seperti aksesibilitas dan fasilitas mampu mendukung seluruh aktivitas sosial dan rekreasi yang beragam. Dengan menciptakan seluruh ruang-ruang tersebut dan merujuk pada teori yang telah diterapkan hal tersebut dapat menciptakan pengalaman yang menarik bagi para pengunjung para pengunjung juga akan merasa nyaman apabila semua elemen tersebut diatur dengan baik. Dan harapannya apabila sirkuit ini telah terintegrasi dengan ruang-ruang lainnya hal tersebut akan meningkatkan dan menciptakan pengalaman yang menarik bagi para pengunjung baik saat *event* balap berlangsung maupun di luar *event*.

Tabel 2. 1 Informasi Penelitian Sebelumnya Mengenai sirkuit dan Ruang Publik

Judul Penelitian	Penulis	Latar Belakang & Pembahasan	Metode & Teori	Hasil & Manfaat
<i>Understanding the Relationship between Urban Public Space and Social Cohesion</i>	Jie Qi1, Suvodeep Mazumdar, Ana C. Vasconcelos, (2024).	Penelitian dilakukan untuk memahami bagaimana desain ruang publik mendukung atau menghambat interaksi sosial dan kohesi masyarakat. Menjelaskan hubungan antara ruang publik perkotaan dan kohesi sosial, serta bagaimana desain ruang publik dapat meningkatkan interaksi sosial.	Tinjauan Literatur Sistematis: Mengkaji studi-studi sebelumnya tentang ruang publik dan kohesi sosial. Tinjauan Literatur Sistematis: Mengkaji studi-studi sebelumnya tentang ruang publik dan kohesi sosial.	Desain ruang publik yang mendukung interaksi sosial terbukti meningkatkan kohesi sosial di kalangan masyarakat perkotaan. Desain ruang publik yang mendukung interaksi sosial terbukti meningkatkan kohesi sosial di kalangan masyarakat perkotaan.
Konsep <i>Sport Tourism</i> pada Kawasan sirkuit Terpadu di Kabupaten Kulon Progo	Ana Prasetya; B.M. Wara Kushartanti (2022)	sirkuit dirancang untuk mengoptimalkan potensi lokal pariwisata alam di sekitar kawasan dan menggabungkannya dengan <i>event</i> balap serta rekreasi. Membahas bagaimana sirkuit di Kulon Progo dirancang sebagai kawasan terpadu yang menggabungkan <i>Sport Tourism</i> dan wisata alam untuk menarik wisatawan.	Kualitatif Deskriptif: Menggunakan analisis tapak, tata letak, dan evaluasi desain kawasan sirkuit. Teori <i>Sport Tourism</i> dan Zoning: Memadukan konsep olahraga otomotif dengan fasilitas wisata untuk meningkatkan daya tarik.	Hasil menunjukkan bahwa sirkuit terpadu dengan pariwisata meningkatkan jumlah pengunjung, Jurnal ini relevan bagi penulis untuk memahami potensi lokal dan mengintegrasikan elemen wisata dan olahraga di ruang publik sirkuit.
Penyelenggaraan <i>MotoGP</i> Di sirkuit Internasional Sepang Terhadap Peningkatan Kunjungan	Egi Muhammad (2017)	sirkuit Sepang dirancang untuk menjadi sirkuit balap kelas dunia yang menarik pengunjung dari berbagai segmen, tidak hanya	Studi Kasus melalui analisis desain tata ruang sirkuit Sepang dan bagaimana pengguna memanfaatkan	Integrasi antara sirkuit, fasilitas komersial, dan rekreasi terbukti berhasil meningkatkan kunjungan wisatawan dan

Wisatawan Mancanegara di Malaysia		penggemar balap. Menjelaskan tentang desain sirkuit Sepang yang menggabungkan fasilitas balap internasional dengan area komersial dan rekreasi untuk mendukung aktivitas wisata.	fasilitas di sekitar sirkuit. Teori Zoning dan <i>Sport Tourism</i> : Menggabungkan sport dengan fasilitas rekreasi dan komersial untuk menarik pengunjung.	memberikan pengalaman yang lengkap bagi pengunjung. Jurnal ini menunjukkan integrasi ruang balap dengan fasilitas penunjang rekreasi dan komersial. penulis memahami bagaimana ruang publik dapat dimanfaatkan lebih efektif.
-----------------------------------	--	--	---	---

2.1.4 Edutainment (Museum dan Karting Sebagai Pusat Edukasi dan Hiburan)

Edutainment adalah istilah yang menggabungkan kata education (pendidikan) dan entertainment (hiburan), merujuk pada pendekatan yang mengintegrasikan unsur edukatif dengan hiburan untuk menciptakan pengalaman belajar yang menarik dan menyenangkan (Desain dan Arsitektur et al., 2023). Istilah ini pertama kali diperkenalkan oleh Walt Disney yang bertujuan mendidik sekaligus menghibur penonton. Konsep *edutainment* telah berkembang seiring waktu, terutama dengan kemajuan teknologi yang memungkinkan penyampaian informasi secara interaktif dan imersif. Edutainment menggabungkan pendidikan dan hiburan menjadi satu pengalaman yang menyenangkan, dengan tujuan meningkatkan keterlibatan dan motivasi peserta didik. Pendekatan ini sering digunakan dalam berbagai media, termasuk museum, permainan edukatif, dan aplikasi interaktif (Smowl Tech, 2023).

Dalam konteks arsitektur dan desain ruang publik, *edutainment* dapat diimplementasikan melalui fasilitas seperti museum interaktif dan pusat

rekreasi edukatif. Museum, sebagai salah satu bentuk implementasi *edutainment*, memiliki peran penting dalam pelestarian warisan budaya dan penyampaian informasi edukatif kepada masyarakat. Museum adalah organisasi permanen yang melayani masyarakat dan perkembangannya, terbuka untuk umum, yang mengumpulkan, melestarikan, meneliti, mengkomunikasikan, dan memamerkan warisan budaya dan alam untuk tujuan pendidikan, studi, dan hiburan (International Council of Museums, 2025).

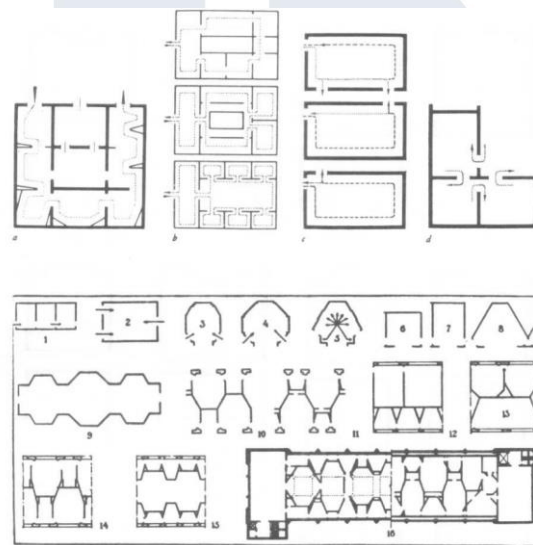


Fig. 2 (a) to (d) Floor plans for the location of doors in relation to the use of space. (a) 1 - Traditional location of doors. 2 to 8 - Secondary doors. 9 to 15 - Polygonal enclosures.

Gambar 2. 11 Penataan Bentuk Museum Umum
(Chiara & Callender, 1983)

Dalam perancangan revitalisasi Sirkuit Sentul, integrasi fungsi *edutainment* melalui pembangunan museum otomotif interaktif dan pusat *karting* edukatif sangat relevan. Museum otomotif dapat menampilkan sejarah dan perkembangan teknologi otomotif Indonesia, sementara pusat *karting* dapat berfungsi sebagai sarana edukasi tentang keselamatan berkendara dan teknik balap dasar. Kedua fasilitas ini tidak hanya menambah nilai edukatif tetapi juga meningkatkan daya tarik kawasan, baik saat *event* maupun non- *event*, sehingga menghidupkan kembali ruang yang sebelumnya kurang dimanfaatkan. Dengan demikian, penerapan konsep *edutainment* dalam perancangan ini diharapkan dapat menciptakan ruang publik yang edukatif, interaktif, dan menyenangkan, serta mendukung tujuan revitalisasi kawasan Sirkuit Sentul sebagai destinasi rekreasi dan edukasi yang berkelanjutan.

2.2 Kajian Teori *Placemaking* sebagai Pendekatan Perancangan

Pendekatan *placemaking* merupakan salah satu pendekatan perancangan ruang yang memiliki beberapa prinsip pendekatan yang menitikberatkan pada penciptaan ruang yang hidup, inklusif, dan memiliki nilai sosial yang kuat bagi penggunanya. Pendekatan ini lahir sebagai respons terhadap perencanaan kota yang terlalu terpusat pada fungsi teknis, dan kurang memperhatikan aspek sosial, kenyamanan, serta interaksi manusia dalam ruang. Pendekatan *placemaking* dipilih sebagai landasan teori utama dalam perancangan ini karena memiliki fokus pada penciptaan ruang yang bermakna, aktif, dan berorientasi pada kebutuhan pengguna. Area tapak yang dirancang semula merupakan ruang kosong di tengah kawasan Sirkuit Sentul yang tidak termanfaatkan secara optimal dan cenderung pasif, baik saat *event* maupun di luar *event*. Melalui pendekatan *placemaking*, ruang kosong tersebut diangkat menjadi sebuah pusat komersial baru berupa mall terbuka yang tidak hanya menghadirkan fungsi tambahan, tetapi juga berperan sebagai ruang publik yang mendorong interaksi sosial, meningkatkan kenyamanan, dan membentuk identitas kawasan. Teori *placemaking* sangat relevan diterapkan karena pendekatan ini menekankan pentingnya aksesibilitas, aktivitas beragam, kenyamanan pengguna, serta potensi partisipasi sosial semua aspek yang diupayakan hadir dalam perancangan mall ini. Dengan demikian, perancangan ini diharapkan dapat menghidupkan kembali ruang yang sebelumnya pasif menjadi tempat yang dinamis dan memiliki daya tarik bagi pengunjung, baik dalam suasana *event* maupun non- *event*.

Pemikiran awal mengenai *placemaking* dapat ditelusuri dari tokoh urbanis (Jacobs, 1961) dalam bukunya *The Death and Life of Great American Cities*. Jacobs menekankan bahwa keberhasilan sebuah ruang kota tidak dapat diukur semata dari perencanaan bentuk fisik, melainkan dari dinamika kehidupan di dalamnya. Menurutnya, ruang publik yang baik adalah ruang yang memungkinkan beragam aktivitas berlangsung secara bersamaan, memiliki tingkat keramaian yang alami, serta mendorong terjadinya pengawasan sosial atau *eyes on the street* (Jacobs, 1961). Ia menyatakan bahwa kota yang sehat adalah kota yang mendukung interaksi

sosial, memiliki keberagaman fungsi, serta menyediakan ruang untuk kegiatan spontan dan informal.

Gagasan-gagasan dari Jacobs dan Whyte menjadi landasan bagi lembaga *Project for Public Spaces* (PPS) yang didirikan pada tahun 1975 di Amerika Serikat. PPS mengembangkan kerangka kerja *placemaking* yang sistematis dengan empat elemen utama: akses dan konektivitas, kenyamanan dan citra tempat, aktivitas yang mendukung keterlibatan, serta peluang untuk interaksi sosial dan partisipasi komunitas (Project for Public Spaces, 1975). PPS percaya bahwa ruang publik yang berhasil adalah ruang yang dirancang bersama komunitas, untuk memenuhi kebutuhan lokal dan mencerminkan identitas tempat tersebut. Pendekatan ini bukan hanya mengandalkan desain arsitektural, melainkan juga proses partisipatif yang melibatkan berbagai aktor sosial dalam pembentukan ruang.

Dalam konteks perancangan mall terbuka di kawasan Sirkuit Sentul, pendekatan *placemaking* menjadi sangat relevan karena tidak hanya menciptakan fungsi baru secara fisik, tetapi juga menghadirkan ruang publik yang mampu membangun identitas, meningkatkan kenyamanan pengunjung, serta memfasilitasi interaksi dan aktivitas sosial. Dengan mempertimbangkan prinsip-prinsip yang ditawarkan oleh Jacobs, Whyte, dan PPS, rancangan ini diharapkan mampu memberikan nilai tambah terhadap kawasan sirkuit yang selama ini kurang optimal secara spasial maupun fungsional.



Gambar 2. 12 Prinsip Teori Placemaking
(Project for Public Spaces, 1975)

Pendekatan *placemaking* yang dikembangkan oleh *Project for Public Spaces* (PPS) memberikan kerangka berpikir yang menyeluruh dalam menciptakan ruang yang tidak hanya fungsional secara fisik, tetapi juga bermakna secara sosial dan emosional bagi penggunanya. PPS merumuskan empat atribut utama yang membuat sebuah ruang publik menjadi "*great place*", yaitu: *sociability*, *uses & activities*, *access & linkages*, serta *comfort & image* (Gambar 2.12). Masing-masing atribut tersebut memiliki indikator yang dapat diukur dan dijadikan acuan dalam proses perancangan.

Dalam prinsip *sociability*, sebuah ruang dikatakan berhasil apabila mampu mendorong interaksi sosial, membangun rasa kebersamaan, serta menciptakan lingkungan yang inklusif dan ramah. Untuk konteks perancangan di Sirkuit Sentul, prinsip ini akan diterapkan dengan menghadirkan ruang-ruang transisi, taman interaktif, tempat duduk kolektif, dan zona publik yang memungkinkan terjadinya pertemuan antar pengunjung, baik saat event balap maupun di luar event. Selain itu, adanya zona seperti museum interaktif dan area F&B terbuka dirancang untuk mendorong keterlibatan sosial dan membangun rasa memiliki terhadap ruang.

Prinsip *uses & activities* menekankan bahwa tempat yang baik adalah tempat yang menawarkan beragam aktivitas dan memiliki fungsi yang jelas serta relevan dengan kebutuhan penggunanya. Dalam perancangan ini, keragaman fungsi

diwujudkan melalui integrasi antara fungsi komersial (mall terbuka), edukatif (museum otomotif dan karting), serta rekreatif (taman terbuka dan jalur pedestrian). Fungsi-fungsi ini tidak hanya menyasar pengunjung saat event, tetapi juga dirancang untuk aktif sepanjang waktu dan menarik bagi masyarakat lokal, pengunjung non-event, maupun komunitas otomotif.

Sementara itu, *access & linkages* menjadi dasar dalam merancang konektivitas ruang. Dalam kawasan Sirkuit Sentul yang luas, prinsip ini diterapkan dengan membangun sistem sirkulasi yang terbaca, mudah diakses dari berbagai zona eksisting, serta menyediakan konektivitas antar area melalui jalur pejalan kaki yang nyaman, parkir terintegrasi, dan koneksi visual yang jelas. Konsep *walkability* dan keterhubungan spasial menjadi aspek penting dalam menghindari isolasi zona perancangan dari sirkuit utama dan tribun.

Terakhir, prinsip *comfort & image* berkaitan dengan bagaimana ruang tersebut dirasakan oleh penggunanya apakah terasa aman, bersih, nyaman, dan menarik secara visual. Dalam perancangan ini, kenyamanan diwujudkan melalui pengolahan iklim mikro yang optimal, seperti penggunaan atap terbuka, vegetasi rindang, kolam reflektif, serta material yang ramah iklim tropis. Selain itu, penataan lansekap, pencahayaan alami, dan kualitas visual bangunan dirancang untuk menciptakan citra tempat yang menarik, membangun memori, dan menumbuhkan ketertarikan untuk kembali.

2.3 Kajian Perancangan Sebelumnya

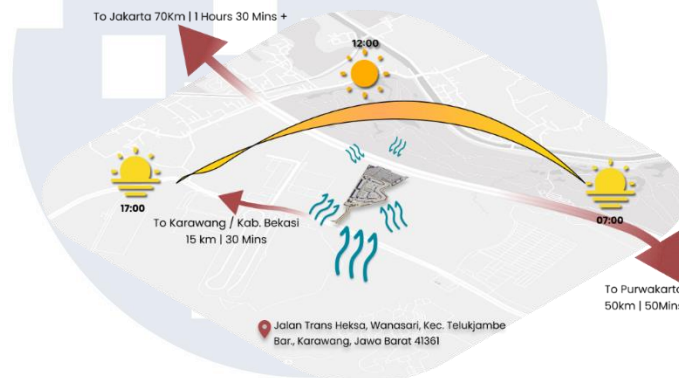
Untuk memperkuat konsep perancangan, dilakukan studi preseden terhadap beberapa proyek yang memiliki kemiripan dalam aspek fungsi dan desain. Studi ini mencakup pusat perbelanjaan dengan konsep *Open-Air* retail serta sirkuit yang berhasil mengintegrasikan area komersial dalam pengembangannya.

2.3.1 Area Open Retail - Open Green Mall

Grand Outlet Karawang dan Siam Premium Outlets Bangkok merupakan contoh retail *Open-Air* yang mengusung konsep mall terbuka

dengan integrasi ruang hijau. Beberapa poin yang menjadi referensi dari kedua proyek ini:

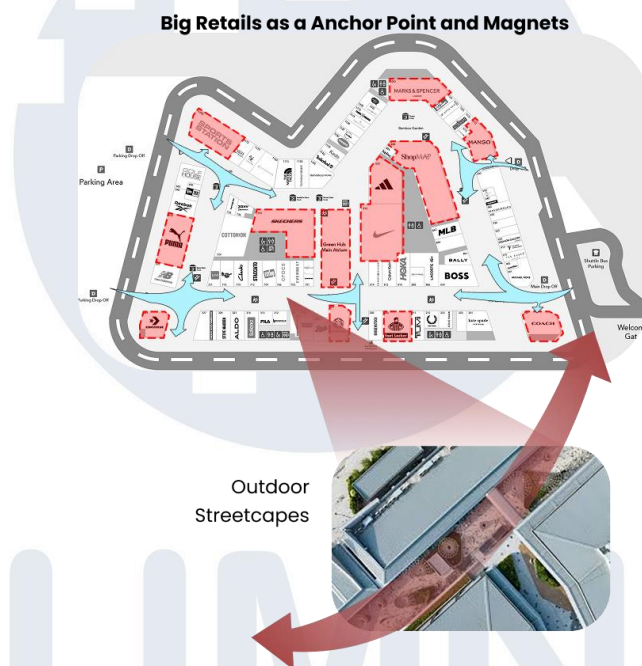
- Konsep arsitektur yang low-rise dan terbuka, menciptakan suasana yang nyaman bagi pengunjung.
- Zona pedestrian dan ruang hijau yang luas, mendukung rekreasi sekaligus aktivitas komersial.
- Konektivitas dengan jalur transportasi utama, memudahkan akses pengunjung dari berbagai wilayah.



Gambar 2. 13 Analisis The Grand Outlet Karawang
(Grand Outlet, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Grand Outlet Karawang merupakan salah satu destinasi belanja dan rekreasi berskala besar yang hadir di wilayah Karawang Barat sebagai bagian dari pengembangan kawasan terpadu modern. Secara geografis (Gambar 2.13), Grand Outlet Karawang berlokasi di Jalan Trans Heksa, Wanasari, Kecamatan Telukjambe Barat, Karawang, Jawa Barat, dengan posisi yang sangat strategis. Lokasinya dapat diakses dari berbagai kota besar di sekitarnya: sekitar 70 km atau 1,5 jam perjalanan dari Jakarta, 15 km atau 30 menit dari pusat Karawang dan Kabupaten Bekasi, serta 50 km atau sekitar 50 menit dari Purwakarta. Aksesibilitas ini menjadikan Grand Outlet Karawang sebagai titik destinasi penting di kawasan industri dan perumahan yang berkembang pesat.

Dari sisi organisasi ruang, Grand Outlet Karawang memiliki sirkulasi utama yang efisien, menghubungkan blok-blok bangunan komersial secara menyeluruh. Konsep ini ditunjang dengan penempatan anchor tenants (toko besar) di berbagai titik strategis, yang berfungsi sebagai magnet pengunjung dan memicu pergerakan merata ke seluruh kawasan. Dengan penempatan anchor di ujung-ujung jalur sirkulasi, pengunjung terdorong untuk menjelajahi seluruh area mall, menciptakan pengalaman berjalan kaki yang aktif dan variatif.

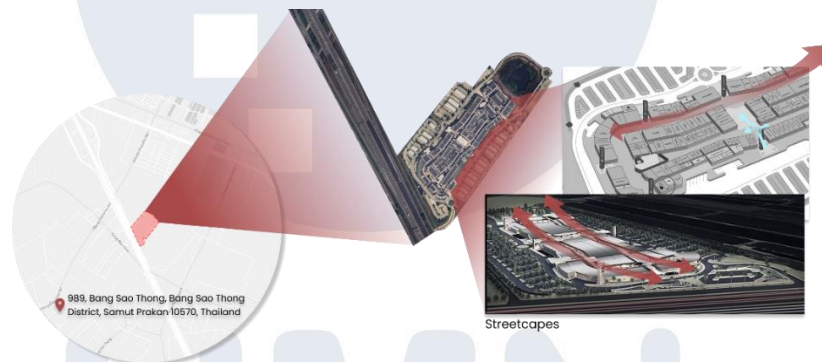


Gambar 2. 14 Analisis The Grand Outlet Karawang
(Grand Outlet, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)



Gambar 2. 15 Analisis The Grand Outlet Karawang
(Grand Outlet, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Konsep utama yang diusung oleh Grand Outlet Karawang adalah open-air green mall, yang menekankan pemanfaatan maksimal terhadap cahaya alami dan sirkulasi udara (Gambar 2.15). Pengunjung tidak hanya berjalan di dalam ruang tertutup seperti pusat perbelanjaan konvensional, melainkan menikmati pengalaman belanja dalam suasana ruang terbuka yang teduh dan menyatu dengan lanskap. Area mall dilindungi oleh kanopi berdesain modern, dengan kombinasi material transparan dan solid yang memungkinkan pencahayaan alami tetap masuk namun memberikan perlindungan UV yang efektif. Bentuk kanopi yang memiliki variasi elevasi dan gubahan geometris juga menciptakan bukaan celah yang memungkinkan angin bergerak bebas, menghasilkan kenyamanan termal yang optimal bagi pengunjung.



Gambar 2. 16 Analisis Kawasan Siam Premium Outlet
(Siam Premium Outlets Bangkok, 2025) (Tripadvisor, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Siam Premium Outlet Bangkok merupakan salah satu pusat perbelanjaan berskala internasional yang mengusung konsep outlet mewah terbuka (open-air premium outlet), dan menjadi bagian dari jaringan pengembangan ritel global oleh Siam Piwat dan Simon Property Group (Siam Premium Outlets Bangkok, 2025). Outlet ini hadir untuk memenuhi kebutuhan wisata belanja yang lebih dari sekadar transaksi komersial, namun juga menawarkan pengalaman ruang yang terbuka, nyaman, dan dirancang dengan pendekatan spasial modern. Secara geografis (Gambar 2.16), outlet ini berlokasi di 989, Bang Sao Thong, Distrik Bang Sao Thong, Samut Prakan 10570, Thailand, sebuah kawasan yang berada tidak jauh dari

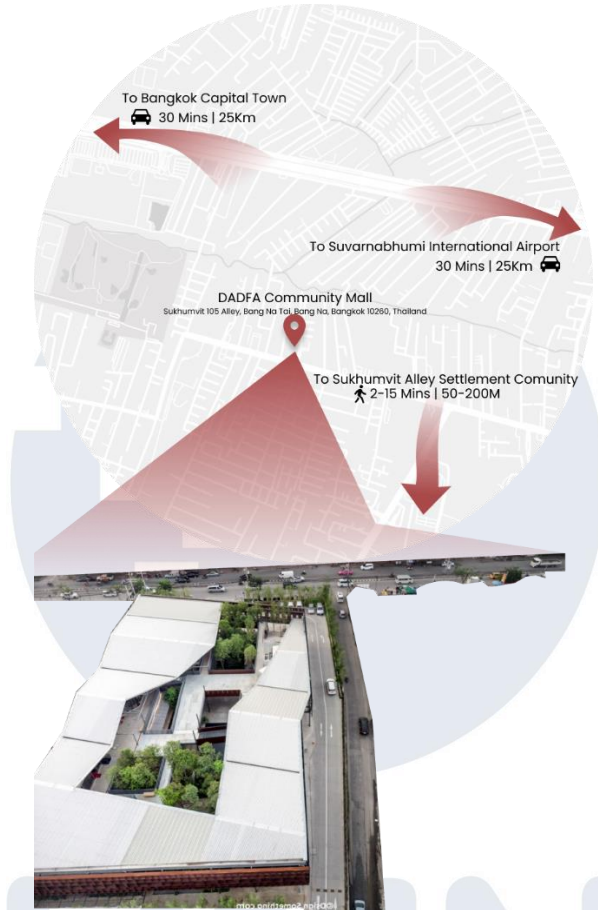
pusat Bangkok dan dekat dengan Bandara Internasional Suvarnabhumi. Salah satu daya tarik utama dari Siam Premium Outlet adalah desain streetscape-nya (Gambar 2.16), yang mengadopsi pola shopping street terbuka. Setiap blok toko disusun membentuk koridor pedestrian yang luas, menyerupai jalan utama dalam kota kecil, lengkap dengan elemen lanskap, tempat duduk, signage, dan pencahayaan yang dirancang untuk menghidupkan suasana ruang. Konsep ini memungkinkan pengunjung menikmati pengalaman berbelanja sambil berjalan kaki dengan orientasi yang jelas, arah pandang yang leluasa, dan koneksi visual antar blok yang saling mengundang. Tidak seperti mal tertutup yang memisahkan pengguna dari lingkungan luar, Siam Premium Outlet justru menonjolkan keterbukaan ruang, sehingga terasa lebih ringan dan alami.



Gambar 2. 17 Analisis Kawasan Siam Premium Outlet
(Siam Premium Outlets Bangkok, 2025) (Tripadvisor, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Untuk menjamin kenyamanan dalam iklim tropis yang panas dan sering hujan seperti di Thailand, desain kawasan dilengkapi dengan kanopi besar yang memanjang secara kantilever (Gambar 2.17). Kanopi ini tidak hanya menjadi elemen arsitektural dominan yang membentuk identitas visual outlet, tetapi juga berfungsi ganda sebagai pelindung dari hujan dan panas matahari langsung. Dengan bentang yang lebar dan bentuk struktur kantilever tanpa kolom yang mengganggu, pengunjung tetap dapat bergerak bebas di jalur pedestrian tanpa hambatan. Selain itu, permainan bayangan dari kanopi memberikan efek visual yang dinamis serta mendukung kenyamanan termal sepanjang hari. Dengan kombinasi streetscape yang kuat dan perlindungan iklim mikro yang efektif, Siam Premium Outlet

Bangkok menjadi model desain yang sukses memadukan fungsi komersial dan rekreasi dalam satu kawasan yang hidup.



Gambar 2. 18 Analisis DADFA Community Mall / M Space
(Archdaily, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

DADFA Community Mall / M Space merupakan salah satu contoh pusat komersial terbuka yang menonjolkan prinsip keterhubungan dengan komunitas dan fleksibilitas ruang. Terletak di kawasan Sukhumvit 105 Alley, Bangkok, mall ini memiliki posisi strategis yang hanya berjarak sekitar 25 kilometer dari pusat kota Bangkok maupun Bandara Internasional Suvarnabhumi, dengan waktu tempuh sekitar 30 menit menggunakan kendaraan. Namun yang lebih penting, mall ini terhubung langsung dengan permukiman padat di sekitar Sukhumvit Alley, yang berjarak hanya 50 hingga 200 meter dan dapat dicapai dengan berjalan kaki dalam waktu 2 hingga 15 menit. Jarak yang sangat dekat ini menciptakan basis pengguna utama dari komunitas sekitar dan menjadikan mall sebagai ruang yang aktif

secara sosial dan fungsional setiap hari, bukan hanya saat akhir pekan atau event khusus (Gambar 2.18).



Gambar 2. 19 Analisis DADFA Community Mall / M Space
(Archdaily, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Secara tata massa, DADFA Community Mall mengadopsi konfigurasi perimeter block yang tertutup di sisi luar namun terbuka di bagian dalam. Bagian tengah kompleks difungsikan sebagai inner court dan taman publik yang menyatu dengan jalur pedestrian, menciptakan ruang terbuka yang menjadi pusat sirkulasi dan aktivitas social (Gambar 2.19). Zona retail diletakkan mengelilingi area terbuka tersebut, menciptakan hubungan visual dan fungsional yang kuat antara ruang komersial dan ruang rekreasi. Konsep zoning seperti ini mendorong pola pergerakan pengguna yang cair dan bebas, serta menciptakan suasana yang lebih informal dan berskala manusia. Penempatan fungsi yang menyatu dengan ruang terbuka menjadikan mall ini tidak hanya sebagai tempat belanja, tetapi juga sebagai tempat berkumpul dan bersosialisasi bagi warga sekitar.



Gambar 2. 20 Analisis DADFA Community Mall / M Space
(Archdaily, 2025) (Mapbox, 2024) (Heaskel Denata, 2025)

Desain arsitekturalnya sangat memperhatikan kenyamanan iklim tropis (Gambar 2.20). Penggunaan angled facade pada bangunan utama memberikan arah dan dinamika terhadap orientasi pengunjung, sekaligus membentuk ruang peralihan yang nyaman. Elemen ini didukung oleh kanopi multilapis, vegetasi rimbun, serta penggunaan atap transparan yang memungkinkan pencahayaan alami masuk tanpa mengakibatkan panas berlebih. Sementara itu, keberadaan kolam air di area tengah tidak hanya berfungsi sebagai elemen visual yang menenangkan, tetapi juga sebagai sistem pendingin pasif (air cooler) yang membantu menurunkan suhu ruang di sekitarnya. Strategi desain pasif ini menjadikan mall nyaman dikunjungi sepanjang hari, sekaligus mencerminkan prinsip keberlanjutan dari sisi kenyamanan termal.

Dari sisi sirkulasi, mall ini menonjolkan permeabilitas tinggi melalui jaringan jalan dan jalur pedestrian yang terbuka dari berbagai arah. Sirkulasi antar blok retail tidak hanya mengandalkan koridor tertutup, melainkan dibentuk oleh jaringan jalan setapak luar ruang yang mengundang interaksi dan memperkuat rasa keterbukaan. Dengan adanya akses multi-arah dan penataan ruang terbuka yang berada di pusat tapak, DADFA Mall menciptakan aliran pengguna yang alami dan dinamis, sekaligus memperkuat citra mall sebagai bagian dari lingkungan, bukan entitas yang terpisah. Secara keseluruhan, preseden ini sangat relevan untuk dijadikan acuan dalam perancangan mall terbuka di kawasan Sirkuit Sentul. DADFA

Community Mall membuktikan bahwa pusat komersial tidak harus eksklusif atau tertutup, tetapi dapat menjadi ruang hidup yang bersifat publik, aktif, dan berakar pada komunitas. Konsep-konsep seperti mall terbuka, zonasi seimbang antara komersial dan ruang publik, sirkulasi pedestrian yang terintegrasi, hingga kenyamanan mikroklimat menjadi inspirasi kuat dalam mengembangkan desain yang tidak hanya memenuhi kebutuhan fungsi, tetapi juga membangun pengalaman ruang yang bermakna. Dalam konteks Sirkuit Sentul yang saat ini minim fungsi publik, konsep seperti ini dapat diadaptasi untuk mengaktifkan kembali kawasan dan membentuk identitas baru sebagai destinasi rekreasi berbasis komunitas.

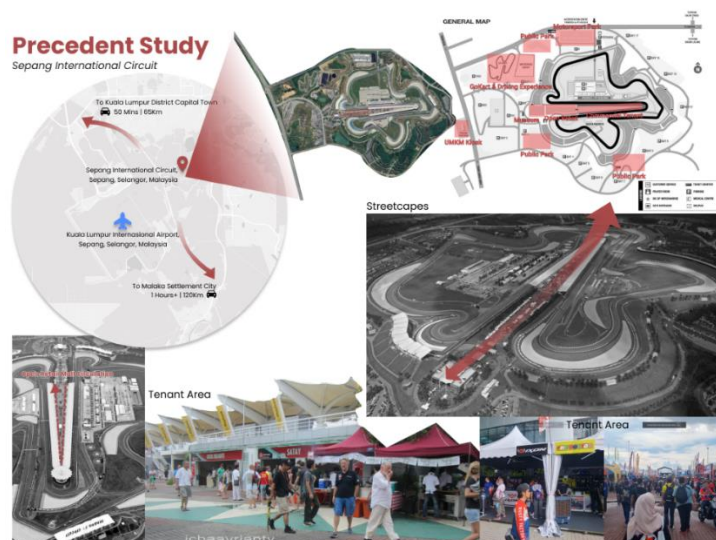
2.3.2 Sepang International Circuit sebagai sirkuit dengan Pusat Komersial

Sepang International Circuit (SIC) merupakan salah satu sirkuit balap paling ikonik di Asia Tenggara yang tidak hanya berfungsi sebagai arena motorsport kelas dunia, tetapi juga dikembangkan sebagai kawasan rekreasi dan komersial dengan pendekatan kawasan terpadu. Dibuka pada tahun 1999, sirkuit ini dirancang oleh arsitek ternama Hermann Tilke dan telah menjadi tuan rumah ajang internasional seperti Formula 1 dan MotoGP (Sepang International Circuit, 2025). Namun seiring berjalannya waktu, pengelolaan SIC mulai bertransformasi dari sekadar venue balap menjadi destinasi multifungsi yang aktif sepanjang tahun, baik saat event maupun di luar event, dengan memperkuat fungsi komersial, rekreatif, dan edukatif di dalam kawasan.

Secara geografis, SIC terletak di Sepang, Selangor, Malaysia, persis di samping Bandara Internasional Kuala Lumpur (KLIA), menjadikannya sangat mudah dijangkau oleh pengunjung internasional maupun domestik. Jarak dari pusat kota Kuala Lumpur adalah sekitar 65 km dengan waktu tempuh ± 50 menit, dan dari kota bersejarah Melaka sekitar 120 km atau ± 1 jam lebih. Lokasi ini memberikan keunggulan strategis karena terkoneksi langsung dengan pusat urban utama dan kawasan wisata, sekaligus memiliki infrastruktur transportasi yang memadai.

Dalam pengembangannya, kawasan SIC tidak hanya terdiri dari sirkuit utama, tetapi juga mencakup berbagai fasilitas publik dan komersial yang mendukung konsep *sport tourism*. Kawasan ini kini dilengkapi dengan *Motorsport Park, Public Park, Go-Kart & Driving Experience*, Museum otomotif, serta area komersial terbuka (*open retail*) yang terdiri dari retail besar, tenant motorsport, dan kios-kios UMKM. Kehadiran elemen-elemen ini membuat kawasan tetap hidup meskipun tidak ada balapan, menarik pengunjung yang tertarik pada otomotif, edukasi, atau sekadar berwisata dan bersantai di ruang publik. Salah satu karakteristik menarik dari perancangan kawasan SIC adalah adanya shopping streetscape atau koridor terbuka yang memfasilitasi aktivitas komersial secara nyaman dan terhubung. Lokasi area komersial berada di bagian dalam sirkuit, tepat di antara dua lintasan lurus, dan beberapa di antaranya dibangun di bawah tribun utama, sehingga secara spasial menyatu dengan bangunan balap dan menciptakan pengalaman ruang yang unik. Pengunjung dapat berbelanja, bersantai, atau mengunjungi museum sambil tetap menikmati atmosfer sirkuit yang khas.

Area komersial ini terdiri dari berbagai retail umum, toko suku cadang otomotif, dan kios UMKM yang aktif baik saat event berlangsung maupun di hari-hari biasa. Dengan demikian, kawasan SIC tidak lagi bergantung pada jadwal balap untuk hidup, tetapi telah menjelma menjadi pusat kegiatan masyarakat dan pengunjung yang menggabungkan elemen olahraga, edukasi, ekonomi lokal, dan pariwisata. Pendekatan ini menjadikan SIC sebagai preseden penting dalam merancang kawasan sirkuit multifungsi, yang juga menjadi referensi kuat dalam perancangan, khususnya dalam strategi aktivasi ruang, integrasi antara fungsi balap dan publik, serta optimalisasi zona dalam sirkuit sebagai pusat kehidupan yang produktif.



Gambar 2. 21 Area Kawasan Sepang International Circuit
(Sepang Internarional Circuit, 2025) (Heaskel Denata, 2025)

2.4 Komparasi/Perbandingan Objek Perancangan A dan B

Tabel 2. 2 Komparasi dari Objek Perancangan

Nama Proyek	Konsep Arsitektur & Urban	Fungsi Dominan	Integrasi Ruang Publik	Relevansi dengan Sirkuit Sentul
Grand Outlet Karawang	Mall terbuka (open-air retail) dengan sistem zoning dan jalur pedestrian yang luas	Komersial (retail & F&B)	Plaza terbuka, RTH, koridor hijau sebagai ruang istirahat dan sirkulasi pedestrian	Memberikan inspirasi zoning komersial terbuka, pengelompokan tenant, dan penguatan koridor hijau
Siam Premium Outlets Bangkok	Mall semi terbuka dengan desain kantilever, cross-ventilation, dan atap terbuka	Komersial (luxury retail)	Ruang terbuka hijau di antara koridor, orientasi zoning berdasarkan kategori produk	Menjadi contoh desain termal tropis yang adaptif dan zoning fungsional yang sistematis
DADFA Community Mall / M Space	Komersial berbasis komunitas dengan inner court dan massa perimeter block	Komersial + Komunitas	Taman dalam, kolam reflektif, jalur pedestrian fleksibel, dudukan publik	Mewakili mall komunitas terbuka dengan skala humanis, fleksibel, dan sirkulasi terbuka
Sepang International Circuit (Malaysia)	sirkuit internasional dengan fasilitas komersial &	Balap + Pariwisata	RTH, pusat wisata otomotif, area publik non-event	Bukti keberhasilan <i>sport tourism</i> melalui integrasi zoning rekreasi, edukasi, dan aksesibilitas luas