

STREET LIFE DI EXIT TOL GREEN LAKE CITY DI KOTA TANGERANG

Talitha Nisrina Lintang Sitorasmi¹, Hastuti Saptorini², Mu'Zizah Rizka Wulan Ghanni³

¹Jurusan Arsitektur, Universitas Islam Indonesia

¹Surel: 22512075@students.uui.ac.id

ABSTRAK: Artikel ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis penerapan indikator street life pada placemaking Exit Tol Green Lake City, Kota Tangerang. Metode yang digunakan adalah observasi terjadwal pada Exit Tol Green Lake City. Fenomena yang ditemukan selama observasi akan dianalisis dengan menggunakan indikator street life, yang kemudian digambarkan dengan behavioral mapping. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di Exit Tol Green Lake City khususnya di tiga penggalan jalan sejauh 200m ke arah Timur, lokasi tersebut mewadahi beragam jenis aktivitas untuk pengunjung dengan latar belakang yang variatif. Sehingga, menghasilkan kepadatan pengunjung yang beragam. Ketiga penggalan jalan aktif digunakan untuk beragam program aktivitas di antaranya perdagangan makanan, pakaian, serta kasur. Kemudian ada juga orang yang menggunakan penggalan jalan tersebut sebagai jalur untuk mereka berolahraga seperti berlari, bersepeda, serta berjalan. Ada juga orang yang datang hanya untuk memarkirkan kendaraannya, kemudian beristirahat. Kesimpulan yang didapat dari penelitian ini adalah, penggalan jalan ini hidup dikarenakan lokasinya yang dekat dengan pemukiman, serta tersedia banyak pedagang kaki lima yang menjual makanan olahan. Dengan keramaian tersebut, mengundang ketertarikan orang yang lewat di penggalan jalan tersebut, yang kemudian berhenti untuk berbelanja. Hal tersebut membuat jalan raya menjadi sedikit terhalang, dan menyempit.

Kata Kunci: Interaksi Sosial, Placemaking, Ruang Publik, Street life.

LATAR BELAKANG

Exit tol Green Lake City di Kota Tangerang merupakan salah satu titik vital yang menghubungkan kawasan perkotaan dengan berbagai destinasi penting di sekitarnya. Berlokasi strategis di jalur tol Jakarta-Tangerang, pintu keluar ini tidak hanya menjadi akses utama menuju kawasan perumahan mewah Green Lake City, tetapi juga menghubungkan pengendara ke berbagai pusat aktivitas ekonomi dan komersial di wilayah Tangerang. Exit Tol Green Lake City ini diresmikan pada tahun 2015 (Supartono, 2015). Selain itu, exit tol ini juga berdekatan dengan area komersial dan perumahan lain seperti Puri Metropolitan dan Metland Puri, yang menambah kepadatan lalu lintas di kawasan tersebut.

Kehidupan jalanan di sekitar exit tol Green Lake City mencerminkan dinamika urban yang khas. Pada pagi hari, area ini dipadati oleh para komuter yang memanfaatkan akses tol untuk menuju tempat kerja pada hari kerja, yaitu hari Senin hingga Jum'at. Namun, pada hari Sabtu dan Minggu, sepanjang penggalan jalan ini dipenuhi oleh pedagang kaki lima yang menjual berbagai hal. Pada sore hingga malam hari, aktivitas di kawasan ini tetap ramai dengan keberadaan pedagang kaki lima yang menarik pengunjung untuk berhenti sejenak. Dengan akses yang dekat dengan exit tol, mempermudah mobilitas masyarakat untuk mengunjungi pedagang kaki lima di penggalan jalan dekat exit tol tersebut.

Pusat perdagangan ini terletak dekat dengan area pemukiman dan juga Pusat Jajanan Serba Ada (Pujasera), sehingga memudahkan akses bagi para penduduk sekitar yang ingin berbelanja atau sekadar menikmati hidangan. Banyak kendaraan yang parkir di penggalan jalan tersebut untuk mengunjungi pujasera tersebut. Kondisi ini berpotensi menjadi salah satu alasan mengapa banyak pedagang kaki lima memilih untuk membuka lapak di daerah tersebut. Menurut Maulidiyah (2016), Pedagang kaki lima memilih lokasinya berdasarkan beberapa faktor. Beberapa faktor tersebut merupakan, tingkat strategis, visibilitas, dekat dengan kegiatan masyarakat, dekat dengan permukiman, serta dekat dengan tempat

tinggal. Kombinasi antara lokasi yang strategis serta suasana yang ramai, menjadikan daerah ini semakin ideal bagi para pedagang untuk menjalankan usaha mereka.

Tingginya jumlah pengunjung di lokasi tersebut merupakan bukti adanya *placemaking*. Berdasarkan teori *Placemaking* yang dikembangkan oleh organisasi (Project for Public Spaces, 2016), *Placemaking* merupakan sebuah proses kolaboratif yang menciptakan ruang publik guna meningkatkan nilai yang dapat dinikmati bersama. Dalam Loh (2019) dikatakan *place making* juga menjadi bagian dari strategi pemerintah kota dalam memajukan perekonomian karena dengan menciptakan tempat ruang publik yang berkualitas banyak orang menjadi mau berdomisili, bekerja, bermain, belajar dan bersosialisasi di sebuah tempat. Agar teori tersebut sukses, sebuah kota membutuhkan tujuan yang memberikan identitas dan citra untuk komunitasnya. Dengan adanya identitas dan citra ini, dapat membantu menarik orang baru, bisnis dan investasi. Kunci sebagai atribut keberhasilan sebuah tempat adalah,

1. *Access & Linkage*; Dapat diakses dengan baik dan terkoneksi dengan tempat penting di area sekitar.
2. *Comfort & Image*; Tempat tersebut nyaman dan mempresentasikan citra yang bagus.
3. *Uses & Activities*; Lokasi itu dapat menarik orang untuk beraktivitas di sana.
4. *Sociability*; Lingkungan yang ramah yang dimana orang ingin berkumpul dan mengunjungi tempat tersebut berulang kali.

Dari empat poin yang ada, hal yang paling tidak nyata, namun mudah dirasakan adalah *Sociability* (Peinhardt, 2023) Poin ini juga yang menjadi bukti bahwa semua elemen tersebut bekerja dengan baik. *Sociability* terdiri dari beberapa elemen, yaitu, *Number of women children and elderly* (Banyaknya wanita, anak-anak dan lansia), *social networks* (Relasi antar individu), *volunteerism* (Kesukarelaan), *evening use* (Kegunaan pada sore hari), *street life* (Kehidupan di ruang publik). *Exit Tol Green Lake City* ini memiliki karakteristik khusus sebagai tempat lalu lalangnya kendaraan yang hendak keluar menuju area pemukiman atau bisnis. Kawasan ini merupakan kawasan yang dinamis dengan aktivitas sosial, ekonomi, dan transportasi yang tinggi. Kajian ini bertujuan untuk menentukan indikator parameter yang relevan dalam menganalisis *street life* di area tersebut, yang mencakup aspek fisik, sosial dan ekonomi.

Aktivitas manusia telah lama menjadi indikator utama dalam menganalisis kehidupan jalan atau *street life*. Menurut Gehl (1987), kualitas suatu ruang publik dapat dinilai dari keberagaman dan intensitas aktivitas manusia yang terjadi di dalamnya. Aktivitas manusia tersebut mencakup berbagai aspek. Menurutnya, aktivitas di ruang terbuka dapat dikelompokkan menjadi tiga tipe: aktivitas penting, aktivitas opsional, serta aktivitas sosial. Aktivitas penting ini adalah aktivitas yang harus dilakukan oleh orang-orang, seperti jalan kaki untuk berpindah ke suatu tempat. Aktivitas opsional merupakan aktivitas dimana orang memilih untuk tujuan yang jelas maupun tidak, seperti jalan kaki untuk mendapatkan udara yang segar, serta berdiri atau duduk di luar untuk menikmati hidup (Zhang & Lawson, 2009). Dengan kata lain, semakin tinggi tingkat keberagaman dan intensitas aktivitas manusia, semakin baik pula kualitas ruang publik tersebut. Perspektif ini memberikan pemahaman bahwa manusia bukan hanya pengguna ruang, tetapi juga agen yang secara aktif menciptakan vitalitas di dalamnya.

Setiap manusia tidak akan lepas dari sebuah aktivitas interaksi sosial (Abdillah, 2024) Aktivitas tersebut merupakan dasar proses sosial, yang menunjuk pada hubungan-hubungan sosial yang dinamis. (Soekanto, 2015) Seperti yang dikatakan oleh (Low, 2022) dalam bukunya yang berjudul *Why Public Space Matters*, "*Sociability* merupakan hasil dari kontak dan interaksi sosial, unsur paling dasar yang dibutuhkan untuk menciptakan ruang publik bagi perkembangan individu dan kelompok." Dengan adanya interaksi sosial, akan terjadi adanya aktivitas sosial yang dimana manusia dengan manusia lainnya berhubungan.

(Maradjabessy, 2019). Aktivitas inilah yang merupakan salah satu aktivitas yang menghidupkan penggalan jalan.

Sementara itu, (Jacobs, 1961) dalam bukunya yang berjudul *The Death and Life of Great American Cities* menyoroti pentingnya aktivitas ekonomi informal dalam menciptakan vitalitas ruang publik. Aktivitas ekonomi informal, yang terdiri dari kumpulan usaha kecil yang membentuk sektor ekonomi, sering kali menjadi salah satu indikator utama yang mencerminkan keberadaan kehidupan jalan yang dinamis. Jenis-jenis kegiatan ekonomi yang masuk dalam kategori sektor informal meliputi perdagangan, transportasi, industri, dan jasa (Widjajanti, 2014). Namun, pada kasus ini, yang ada di penggalan jalan tersebut adalah pedagang makanan olahan. Menurut Werdiningsih (2008) PKL dapat dikategorikan sebagai elemen perancangan kota yang disebut *activity support*. Aktivitas pendukung (*activity support*) dapat meliputi semua penggunaan dan kegiatan yang membantu memperkuat ruang publik perkotaan karena aktivitas dan ruang fisik selalu menjadi ruang pelengkap satu sama lain (Shirvani dalam Widjajanti, 2018).

Aspek lainnya yang membuat lokasi tersebut menarik adalah, kemudahan aksesibilitas di lokasi tersebut. (Farida, 2013) di dalam jurnalnya menjelaskan bahwa aksesibilitas merupakan suatu tingkat kemudahan bagi seseorang untuk mencapai suatu lokasi tertentu, Aksesibilitas ini sangat terkait dengan jarak lokasi suatu daerah terhadap daerah lainnya khususnya jarak lokasi ke pusat-pusat pelayanan publik (*public service*) yang secara spasial identik dengan ibukota provinsi dan ibukota kabupaten/kota. Burton (2006) di dalam bukunya *Inclusive Urban Design – Streets for Life*, mengemukakan *Livable streets* memiliki prinsip yaitu keakraban, legibility, kekhasan, aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan. Burton juga menyatakan bahwa jalan harus mudah dikenali dan dapat dinikmati oleh masyarakat dari semua golongan umur. Dengan lokasi yang berada di antara akses memasuki kompleks perumahan Metro Permata, kawasan hunian terintegrasi Green Lake City, serta jalan tol Jakarta-Tangerang. Mantra, dkk. (1999) mengungkapkan beberapa teori mengenai alasan seseorang melakukan mobilitas, di antaranya adalah teori kebutuhan dan tekanan (*need dan stress*). Dengan demikian, aksesibilitas yang baik dapat mengurangi stres dengan mempermudah pemenuhan kebutuhan, sehingga mobilitas keluar berkurang dan kepadatan penduduk meningkat.

Dari indikator-indikator yang sudah dijelaskan, kita dapat mengkaji *street life* di *exit tol Green Lake City, Kota Tangerang*. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan yang komprehensif tentang bagaimana penggalan jalan di *exit tol* digunakan dan bagaimana hal tersebut dapat ditingkatkan untuk mendukung kehidupan perkotaan yang lebih baik. Penggunaan indikator-indikator ini dapat memberikan pemahaman menyeluruh terhadap karakteristik kawasan tersebut.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di salah satu jalur keluar tol Jakarta-Tangerang dengan jurusan *Green Lake City*. Hal ini dilakukan untuk menganalisis indikasi *street life* pada lokasi tersebut. Dengan lokasi yang ramai akan pengunjung di sebuah tempat yang tidak seharusnya, menarik perhatian akan penyebab dari keramaian tersebut. Lokasi tersebut tepatnya ada pada peta di gambar 1.



Gambar 1. Peta Lokasi
Sumber : Google, 2024.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif. Data yang digunakan pada penelitian ini bersumber dari observasi yang dilakukan pada sepanjang Jl. Puri Permata yang bersambung dengan jalur keluar Tol Jakarta-Tangerang jurusan *Green Lake City* dengan jarak hingga 410m (gambar 1). Jalan ini dipenggal menjadi 3 bagian, dengan tinjauan pustaka terhadap literatur terkait *placemaking*, *sociability*, dan *street life*. Data penelitian diperoleh dengan menggunakan metode observasi terjadwal dilaksanakan pada pukul 06.00-10.00 pagi, 12.00-13.00 siang, serta pukul 16.00-18.00 sore pada hari minggu. Kemudian pada pukul 06.00-08.00 pagi serta pukul 17.00-19.00 sore. Jam tersebut ditentukan berdasarkan durasi puncak keramaian hingga reda. Hasil tahap observasi dianalisis menggunakan indikator *street life* dan disajikan dalam bentuk tabel yang kemudian disintesis menjadi sebuah kesimpulan.

Tabel 1. Identifikasi Parameter

Variabel	Parameter	Cara Pengumpulan	Cara Analisis	Keterangan
Kepadatan pengunjung	Jumlah orang dan pola distribusi	Observasi Menghitung pengunjung	Deskripsi	Melihat waktu dan lokasi dengan pengunjung paling tinggi
Interaksi Sosial	Jenis dan intensitas interaksi	Observasi Mewawancara	Deskripsi	Mengidentifikasi aktivitas sosial dominan dan interaksi antar individu/kelompok
Aktivitas PKL	Jumlah dan jenis pedagang kaki lima	Observasi Wawancara	Deskripsi	Memahami jenis dan pola aktivitas ekonomi informal di kawasan penelitian.
Volume lalu lintas kendaraan	Jumlah kendaraan per waktu	Penghitungan manual di lapangan	Statistik deskriptif	Mengidentifikasi waktu dan volume tertinggi dari pergerakan kendaraan

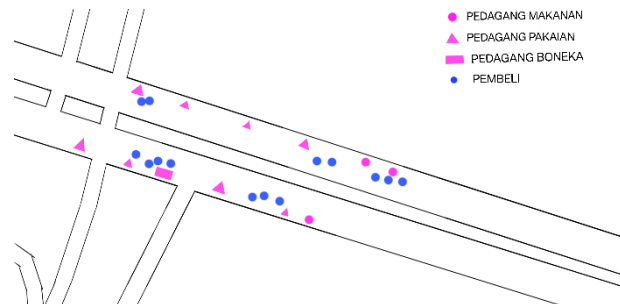
Sumber: dokumen peneliti, 2024.

DATA DAN PEMBAHASAN

Exit Tol Green Lake City merupakan tempat yang sering dilalui karena lokasinya yang dekat dengan pemukiman dan pusat perekonomian. Lokasi penelitian yang berada di Kota Tangerang dengan penduduknya yang berjumlah 1.927.815 orang, 14% dari penduduk tersebut bekerja di Jakarta. Jalan dengan panjang 390-meter dari *exit tol* tersebut

merupakan sebuah jalan menuju kompleks perumahan, serta jalan raya utama Jl. Raden Saleh. Faktor-faktor tersebut merupakan penyebab para pedagang memutuskan untuk membuka usaha di sepanjang jalan tersebut. Dengan adanya pedagang-pedagang tersebut, membuat pengguna jalan tertarik untuk singgah atau berhenti. Di sepanjang jalan tersebut ada pedagang yang beragam. Dari keragaman pedagang tersebut, membuat ragam kegiatan yang dilakukan oleh para pengunjung di area tersebut. Selain itu, keramaian di sepanjang jalan itu pun juga berbeda akibat adanya ragam pedagang di sepanjang jalan tersebut. Dari perbedaan tersebut, jalan tersebut kemudian dipenggal menjadi 3 zona.

PENGGAL 1

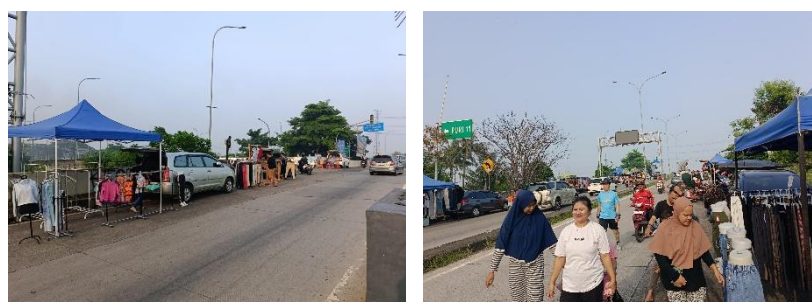


Gambar 2. Behavioral Mapping penggal 1
Sumber: dokumen peneliti, 2024.



Gambar 3. Kondisi Penggal 1 saat ramai
Sumber : dokumen peneliti, 2024.

Pada penggalan jalan ini, jumlah orang yang berkunjung sekitar 12 orang, dengan sirkulasi tiap dua menit. Artinya, dalam total satu jam, penggal ini dikunjungi sekitar 360 pengunjung. Pengunjung yang menaiki motor akan berhenti di depan penjual, melihat-lihat produk sambil bertanya kepada penjual. Ada yang berdiskusi dengan pedagang sambil duduk di atas motornya, ada juga yang memarkirkan motornya di depan toko, kemudian turun untuk mengamati produknya dengan lebih baik. Kemudian, jika pembeli cocok dengan produk yang dijual, pembeli akan membeli produk tersebut. Jika tidak, pembeli akan kembali pergi melanjutkan perjalanannya. Pada penggalan jalan ini, tidak ada area parkir, yang membuat pengendara motor bertumpuk dengan pendatang yang berjalan kaki. Hal ini membuat jalan raya menjadi lebih sempit, memperpadat jalanan

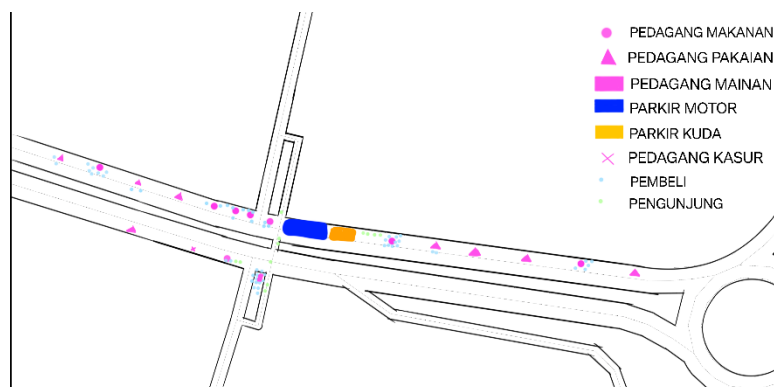


Gambar 4. Pedagang buka lapak, serta saat ramai
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024.

Jenis penjual di penggalan jalan ini merupakan menjual pakaian. Jenis pakaian yang dijual merupakan Para pedagang mulai berdatangan dan bersiap membuka lapaknya sejak pukul 06.00-07.00 WIB. Setelah bertanya kepada beberapa pedagang, memang, pada pukul 06.00-07.00 WIB merupakan waktu para pedagang membuka tendanya. Kemudian, pengunjung mulai ramai berdatangan pada pukul 08.00-10.00 WIB. Kemudian, begitu memasuki waktu siang, yaitu pukul 11.00-12.00 pengunjung mulai berkurang, yang membuat para pedagang mulai menutup tendanya. Namun, Pada hari kerja, tepatnya hari Senin, di penggalan jalan ini, benar-benar tidak ada kegiatan selain kendaraan yang berlalu lalang.

Kendaraan bermotor yang datang ke penggalan ini hanya satu hingga tiga motor, dengan penumpang dua hingga empat. Waktu kendaraan bermotor berhenti selama dua menit, namun jarak waktu hingga motor lain datang adalah sekitar lima menit. Pada penggalan ini, tidak ada kendaraan roda empat yang mampir, kecuali kendaraan pedagang. Bagian jalan ini memang cukup sepi peminat dikarenakan pengunjung yang datang ke lokasi tersebut sebagian besar lebih tertarik untuk mencari jajanan.

PENGGAL 2



Gambar 5. Behavioral mapping penggal 2
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024

Jumlah pengunjung pada penggal 2 sekitar 30 orang, dengan sirkulasi pergantian pengunjung selama dua menit. Jika dihitung dalam satu jam, berarti penggalan ini didatangi oleh 900 orang. Kecuali bagi pengunjung yang menunggangi kuda. Menurut pengamatan saya, pengunjung yang menunggangi kuda mayoritas merupakan anak kecil. Orang tuanya akan menunggu di parkir motor, yang lokasinya tepat di sebelah tempat beristirahatnya kuda. Untuk motor yang berada di tempat parkir, ada sekitar 40-unit motor. Dengan itu, pengunjung yang berada di sekitar pedagang berjalan kaki.



Gambar 5. Kondisi penggal 2
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024.

Interaksi sosial yang terjadi pada penggal 2, merupakan perbincangan jual-beli, kemudian ada juga beberapa orang yang tidak sengaja bertemu dengan teman atau tetangganya yang jarang bertemu. Apalagi, dikarenakan pengunjung mayoritas berjalan kaki, hal ini dapat mempermudah interaksi antar orang. Di penggal ini memiliki jembatan penyebrangan, yang

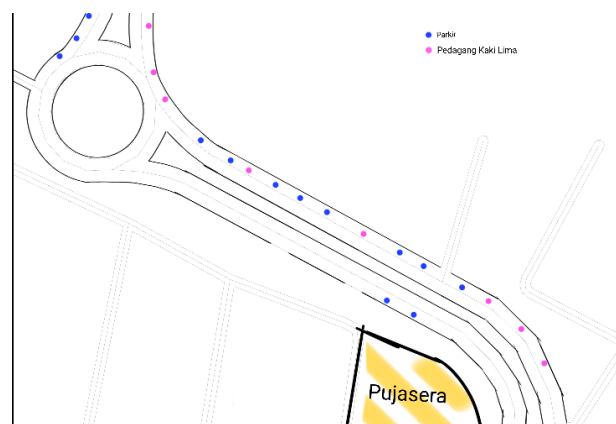
digunakan oleh pengunjung sebagai tempat untuk duduk bersantai menikmati atmosfer sekitar, setelah membeli jajanan atau mainan di bawah. Banyak juga anak kecil yang membeli mainan di kolong jembatan penyebrangan, yang kemudian berlarian bermain di kolong jembatan tersebut, kemudian menyebrang melalui jembatan penyebrangan.



Gambar 6. Pedagang pada penggal 2
Sumber : dokumen peneliti, 2024

Pada penggal 2 ini, ada 13 pedagang makanan serta minuman, yaitu mile crepes, kimbab, laksa, es susu kacang ijo, es susu kedelai, bubur ayam, lekker, dimsum, ketupat sayur padang, domino's pizza, haus, serta janji jiwa. Kemudian ada 7 pedagang pakaian, serta ada pedagang matras dan mainan anak-anak. Ada juga sarana rekreasi, yaitu menunggang kuda, serta delman, dengan area parkir motor di sebelahnya. Para pedagang mulai datang pada pukul 06.00-07.00 pagi. Mereka bersiap, hingga para pembeli mulai berdatangan pada pukul 07.00, dengan puncak pada pukul 08.00. Seperti pada penggal 1, para pedagang mulai bubar pada pukul 11.00-12.00 siang. Setelah itu, jalanan kembali sepi, hingga sore hari, mulai masuk pedagang yang buka pada sore hari.

PENGGAL 3



Gambar 7. Behavioral Mapping penggal 3
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024



Gambar 8. Kondisi penggal 3
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024

Penggal ke-3 ini sudah mulai menjauh dari *exit tol*. Namun, penggalan jalan ini lebih dekat menuju ke portal kompleks perumahan Metro Permata. Berbeda dengan penggalan jalan yang lain, lokasi ini justru tidak diramaikan oleh orang. Kebetulan pada lokasi tersebut ada sebuah Pusat Jajanan Serba Ada (Pujasera), yang kemudian membuat bahu jalan tersebut diramaikan dengan keberadaan mobil, yang parkir untuk pengunjung pujasera tersebut. Jumlah kendaraan yang parkir di lokasi tersebut ada sekitar 10 mobil. Waktu pergantian kendaraan di penggalan jalan ini paling cepat adalah sekitar 30 menit. Hal ini berarti dalam waktu satu jam, lokasi ini dihampiri oleh 20 mobil.

Tidak seperti penggalan jalan yang lain, kepadatan pengunjung pada penggalan jalan ini lebih sedikit dibandingkan yang lain. Hal ini disebabkan karena pengunjung pada penggalan jalan ini hanya datang untuk memarkir kendaraan mereka, lalu pergi berkunjung ke pujasera. Namun, terkadang masih ada satu hingga lima supir yang menetap di dalam kendaraan, atau membeli minuman atau makanan olahan di PKL yang ada di penggalan jalan ini. Banyaknya kendaraan yang parkir di lokasi ini dikarenakan pujasera tidak memiliki tempat parkir khusus untuk pengunjung yang mendatangi lokasi tersebut.



Gambar 9. Kondisi penggal 3 saat sore hari
Sumber : dokumentasi peneliti, 2024.

Namun, begitu sudah mulai sore hari, mulai ada PKL lain yang membuka tenda. Ada jagung bakar, kerupuk kulit, donat, nasi goreng, serta pecel Madiun. Pengunjung yang datang sekitar 20 orang, dengan sirkulasi pergantian orang selama 10 menit. Dengan arti, jika dihitung dalam satu jam, pengunjung di penggal ini pada sore hari adalah 120 orang. Pengunjung yang datang bisa membeli kemudian makan di tempat, bisa juga membeli, kemudian pergi.

KESIMPULAN

Dari beragamnya kegiatan, interaksi sosial, dan aksesibilitas baik yang terjadi di tempat tersebut, merupakan sebuah indikator yang membuktikan bahwa adanya *placemaking* yang berkaitan dengan *street life* di kawasan tersebut. Terutama para pedagang memilih lokasi tersebut dikarenakan dekat dengan pemukiman, sehingga mudah diakses oleh pengunjung. Pedagang yang datang menjual produk yang beragam. Namun dari keragaman tersebut, ternyata pedagang makanan olahan merupakan pedagang yang menjadi magnet keramaian di penggalan jalan itu. Apalagi pada penggal 2, pembeli paling banyak pada titik pedagang makanan olahan, hingga mencapai 300 orang dalam satu titik, dengan sirkulasi pergantian pengunjung selama satu jam. Dengan pengunjung yang banyak, meskipun sudah disediakan tempat untuk parkir, ternyata masih ada pengunjung yang datang dengan kendaraan bermotor, dan parkir tepat di depan gerobak pedagang, yang menyebabkan jalanan macet, serta membuat pengunjung susah mengakses penjual yang ingin mereka hampiri.

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih saya ucapkan kepada semua pihak yang telah mendukung penelitian ini. Terima kasih kepada ibu Hastuti Saptorini serta mba Rizka atas bantuan dan dukungannya.

Kami juga menghargai partisipasi dan wawasan dari para responden yang telah meluangkan waktu dalam penelitian ini. Tidak lupa, apresiasi kami sampaikan kepada teman-teman dan keluarga yang selalu memberikan semangat selama proses penelitian ini. Semoga hasil penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi banyak pihak.

DAFTAR PUSTAKA

- Burton. 2006. *Inclusive Urban Design – Streets for Life*.
- Carmona, M. 2003. *Public Spaces Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Great Britain: Architectural Press
- detik.com. 2015. Ini Penampakan Gerbang Tol Akses Langsung ke Perumahan Mewah., dari <https://finance.detik.com/properti/d-2964516/ini-penampakan-gerbang-tol-akses-langsung-ke-perumahan-mewah> (Diakses pada 18 Januari, 2025)
- Farida, U. 2013. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Karakteristik Sosial Ekonomi Masyarakat Pedesaan Kecamatan Bumijawa Kabupaten Tegal. *Jurnal Wilayah dan Lingkungan*. Jakarta Pusat, Indonesia.
- Gehl, J. 1987. *Life Between Buildings: Using Public Space*
- Jacobs, J. 1961. *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Borzoi Books.
- Loh, C. G. 2019. Placemaking and Implementation: Revisiting the Performance Principle. *Land Use Policy*, 81, 68-75. <https://doi.org/10.1016/J.LANDUSEPOL.2018.10.024>.
- Low, S. 2022. *Why Public Space Matters*
- Mantra, Ida Bagoes. 1999. *Mobilitas Penduduk Sirkuler dari Desa ke Kota di Indonesia (edisi kelima)*. Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.
- Maradjabessy, M. Fandi 2019. *INTERAKSI SOSIAL FORUM MAHASISWA KOTA TIDORE KEPULAUAN DI KOTA MANADO*
- Maulidiyah 2016. Faktor yang Mempengaruhi Kriteria Lokasi Berdagang Pedagang Kaki Lima Berdasarkan Preferensi Pedagang Kaki Lima di Kawasan Pasar Baru Gresik.
- metlandpuri.co.id. 2022. *Metland Puri*. <https://metlandpuri.co.id/metland/en> (Diakses pada 18 januari, 2025)
- Peinhardt, K. 2023. *Sociability: Public Spaces as an Antidote to Isolation*
- Project for Public Spaces. 2016. *Placemaking: What If We Built Our Cities Around Places?*
- Ruangguru.com. 2024. *Interaksi Sosial: Pengertian, Ciri-Ciri, Syarat & Faktor | Sosiologi Kelas 7*. <https://www.ruangguru.com/blog/apa-itu-interaksi-sosial#:~:text=Interaksi%20sosial%20dapat%20terjadi%20di%20mana%20saja%2C%20bisa,sosial%20seperti%20apa%20yang%20ideal%20dan%20yang%20positif> (Diakses pada 29 Desember 2024)
- Soekanto, S. 2015. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Shirvani, H. 1985. *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrad Reinhold Company, Inc.
- Supartono, T. 2015. "Pengoperasian pintu tol Karang Tengah Barat 1 dan 2". Hasil Wawancara oleh Dini Hariyanti: 26 November 2015, Tangerang. <https://jakarta.bisnis.com/read/20151127/383/496252/pintu-tol-karang-tengah-1-dan-2-resmi-beroperasi>
- Widjajanti, R. 2018. Karakteristik Aktivitas Pedagang Kaki Lima Di Ruang Publik Kota Pada Taman Tirto Agung, Kecamatan Banyumanik, Semarang. *Jurnal Ruang*, 4(2), 185-94.

Widjajanti, R. 2014. Permasalahan Lokasi Pedagang Kaki Lima dalam Ruang Perkotaan. TATALOKA, 16(1), 18-28.