

BAB IV ANALISA

4.1. Kunjungan (wawancara)

Kunjungan dibagi menjadi 3, yaitu wawancara dengan komunitas koalisi pejalan kaki, PT. Intiland Development. Tbk, dan PT. Alam Sutera Realty. Berikut adalah ringkasan dari pertanyaan dan jawaban yang didapatkan.

Koalisi Pejalan Kaki	Apa yang menjadi permasalahan utama dalam orang Jakarta malas berjalan kaki?
	Siapa saja yang bisa menjadi pejalan kaki? Apakah masih memungkinkan golongan elit untuk menggunakan moda transportasi umum untuk memberikan contoh?
	Bagaimana kaitan berjalan kaki untuk beraktivitas sehari-hari?
	Pernahkah komunitas melakukan penelitian mengenai hidup efisien dengan berjalan kaki?
	Bila masyarakat masih enggan untuk berjalan kaki sehari-hari, adakah program yang dilaksanakan oleh komunitas untuk mempromosikan berjalan kaki?
	Bagaimana menurut anda ciri – ciri dari fasilitas yang memadahi?
	Apakah ada hubungannya dengan lokasi hunian masyarakat?
	Apakah hunian di luar kota sudah mampu meningkatkan minat berjalan kaki masyarakat?
	Apa yang perlu disumbangkan oleh desain hunian bagi fasilitas untuk berjalan kaki di Jakarta?
	Hunian seperti apakah yang cocok untuk menangani kemacetan di Jakarta?
Developer (Pt. Intiland Development. Tbk)	Di Jakarta masih banyak lahan hunian yang memiliki peruntukan hunian vertikal yang masih belum tersentuh sepenuhnya, apa pendapat anda?
	Apa yang menjadi alasan dalam mendesain sebuah hunian di dalam Jakarta? Apa peluangnya?
	Apa saja yang menjadi pertimbangan dalam mendesain sebuah hunian?

	Apakah di Jakarta masih memungkinkan untuk apartemen <i>lowrise / midrise</i> ?
	Apa perbedaan dari apartemen <i>low – mid – dan high rise</i> dari segi desain, lokasi dan ekonomi?
	Biasanya konsep apa saja yang anda gunakan?
	Pernahkah anda terpikir mengenai isu <i>walkability</i> ? Pernah menggunakan teori tersebut dalam mendesain hunian?
	Apakah anda pernah mendesain sebuah hunian dengan mengangkat efisiensi hidup?
	Apa menurut anda tentang <i>The Pinnacle @Duxton</i> dan kenapa Jakarta belum punya apartemen seperti ini?
	Apa syarat dalam menentukan harga apartemen?
	Bagaimana penggolongan pembeli apartemen sesuai dengan harga beli dan penghasilan atau pengeluaran harian?
	Biasanya promo apa saja yang disenangi oleh calon pembeli? Apakah dibedakan sesuai golongan ekonomi calon pembeli?
	Apa saja daya tarik masyarakat atau konsumen dalam menentukan apartemen yang sesuai dengan keinginan?
	Bagaimana cara developer menekan efisiensi pembangunan?
Developer (Pt. Alam Sutera Realty. Tbk)	Di Jakarta masih banyak lahan hunian yang memiliki peruntukan hunian vertikal yang masih belum tersentuh sepenuhnya, apa pendapat anda?
	Apa yang menjadi alasan dalam mendesain sebuah hunian di dalam Jakarta? Apa peluangnya?
	Apa saja yang menjadi pertimbangan dalam mendesain sebuah hunian?
	Apa pendapat anda mengenai apartemen yang ada di Jakarta?
	Apakah di Jakarta masih memungkinkan untuk apartemen <i>lowrise / midrise</i> ?
	Apa perbedaan dari apartemen <i>low – mid – dan high rise</i> dari segi desain, lokasi dan ekonomi?

	Biasanya konsep apa saja yang anda gunakan?
	Pernahkah anda terpikir mengenai isu <i>walkability</i> ? Pernah menggunakan teori tersebut dalam mendesain hunian?
	<i>Lifestyle</i> berjalan kaki apakah mungkin di Jakarta??
	Apakah anda pernah mendesain sebuah hunian dengan mengangkat efisiensi hidup?
	Apa menurut anda tentang <i>The Pinnacle @Duxton</i> dan kenapa Jakarta belum punya apartemen seperti ini?
	Apa syarat dalam menentukan harga apartemen?
	Bagaimana penggolongan pembeli apartemen sesuai dengan harga beli dan penghasilan atau pengeluaran harian?
	Biasanya promo apa saja yang disenangi oleh calon pembeli? Apakah dibedakan sesuai golongan ekonomi calon pembeli?
	Apa saja daya tarik masyarakat atau konsumen dalam menentukan apartemen yang sesuai dengan keinginan?
	Bagaimana cara developer menekan efisiensi pembangunan?

Tabel 4. 1. Tabel pertanyaan untuk para narasumber.
(Dokumen pribadi, 2019).

Koalisi Pejalan Kaki	Gengsi, kebiasaan, dan kurangnya kemampuan untuk mengatur waktu.
	Masih mungkin, namun karena kebiasaan dan keadaan nyata yang sulit memberikan mereka pengalaman berjalan kaki yang baik.
	Efisiensi waktu dan biaya
	Pernah, dengan mengukur waktu dari rumah ke tempat kerja dengan menggunakan motor, sangat tidak efisien.
	Penyelenggaraan masih susah karena pemerintah kurang tegas dalam menangani hal tersebut.
	Mampu memberikan kenyamanan bagi kaum disabilitas dan terintegrasi dengan varians moda transportasi umum.
	Pasti ada karena semua pengembang sedang berlomba dalam menjual hunian yang terintegrasi moda transportasi umum.

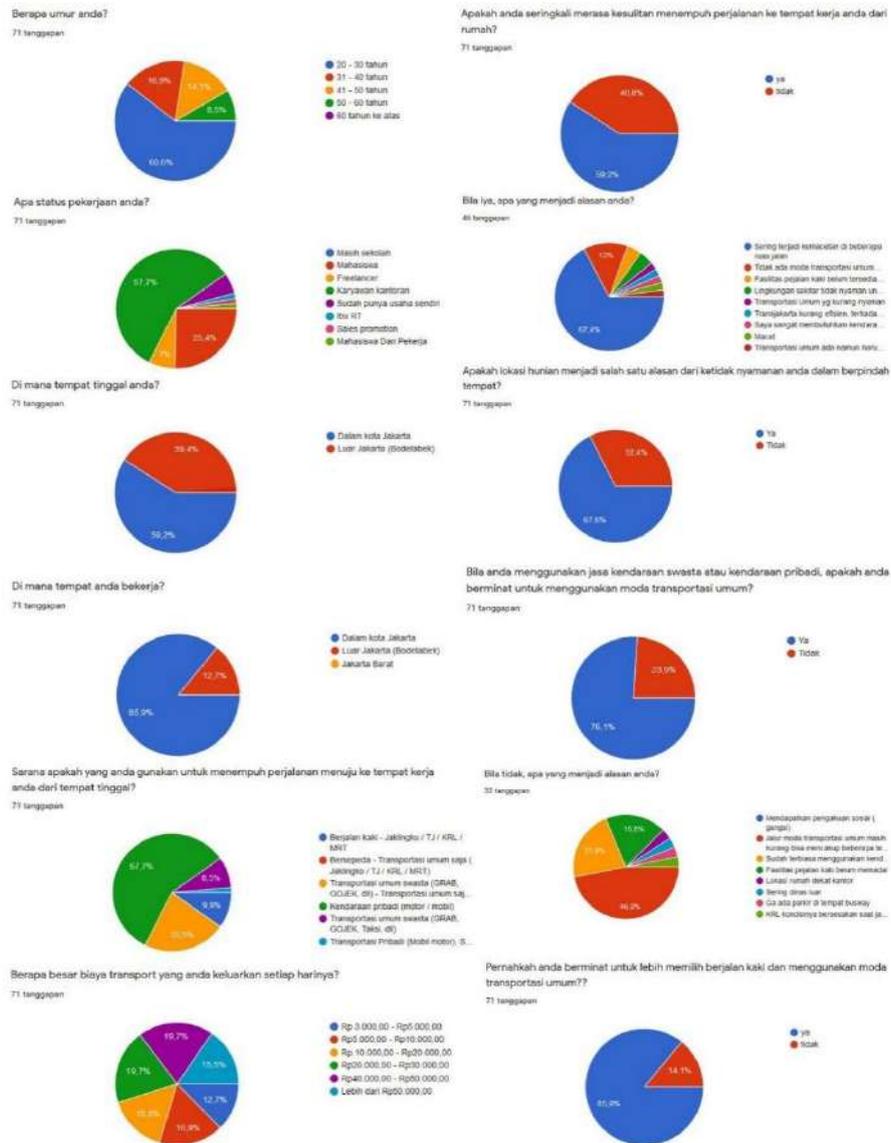
	Belum bisa karena moda transportasi umum masih kurang dan fasilitasnya sendiri belum jelas.
	Dibutuhkan fasilitas berupa taman yang dapat dinikmati oleh seluruh pejalan kaki dan terkoneksi dengan gedung lainnya.
	Hunian vertikal dengan gerai di lt. dasar mampu meningkatkan kehidupan sosial ekonomi masyarakat.
Developer (Pt. Intiland Development. Tbk)	Harus mampu diubah dengan alasan populasi masyarakat mulai tidak terbendung.
	Lokasi yang berstatus prima paling diincar oleh semua orang dengan aksesibilitas maksimal.
	Dari segi <i>developer</i> mengutamakan lokasi dan konsep yang diberikan kepada calon penghuni.
	Masih bisa dengan konsep yang berbeda dari <i>high rise</i> yang relatif padat dan kurang bersahabat dari segi kepenghunan.
	Dari segi lokasi tentunya <i>mid-rise</i> masih kurang memadai untuk ada di perkotaan, namun bila ada lahan yang diperuntukan <i>mid-rise</i> mungkin untuk menjaga <i>skyline</i> kota, dari segi ekonomi harganya akan sangat mahal.
	Tergantung dengan studi pasar, namun untuk konsep massa kami seringkali mulai dari bentuk kotak karena lebih efisien.
	Semua proyek kami mengusung isu <i>walkability</i> dan <i>connectivity</i> untuk mempermudah akses penghuni dalam berpindah tempat.
	Hal ini tergantung dari penghuni sendiri.
	Jakarta masih butuh penyesuaian karena adanya perbedaan regulasi dengan Jakarta dan Singapura.
	Rasio antara <i>cost</i> dan <i>profit</i> .
	Disesuaikan dari penghasilan bulanan dengan penggunaan teori <i>affordability</i> .
	Cicilan tergantung dengan pilihan, biasa antara 12 x atau 24 x dan berbunga 30%.

	Bermacam - macam namun harus disesuaikan juga dengan lokasi dan harga tanah.
	Dihemat dari sisi desain dan komponen elektrikal, struktur tidak dapat terlalu ditekan karena masalah kekuatan bangunan.
Developer (Pt. Alam Sutera Realty. Tbk)	Hal ini berhubungan dengan sudah tersedia atau belumnya moda transportasi umum dan juga kebutuhan dari kepadatan penduduk.
	Peluang dari keuntungan yang besar dengan pilihan <i>high rise</i> dan mampu menjadi pusat incaran orang dengan lokasinya yang strategis.
	Hal yang paling penting adalah lokasi, regulasi, dan konteks lahan.
	Apartemen di Jakarta memang terkesan privat dan tidak terbuka karena dikembangkan oleh swasta dan penghuni menginginkan privasi tinggi.
	Susah karena harga tanah yang mahal dan terkadang perbedaannya antara sangat tinggi atau sangat rendah tergantung pengembangnya.
	Untuk <i>high</i> dan <i>mid</i> cenderung sama, namun khusus <i>low</i> berbeda di biaya <i>maintenance</i> dan jumlah parkir yang disediakan, namun untuk <i>mid</i> dan <i>low</i> lebih mampu memberikan konsep <i>close to nature</i> .
	Tergantung keinginan pasar.
	Pernah tentunya dilihat dari segi pengadaan <i>retail</i> dan aplikasi standar tangga yang nyaman bagi pejalan kaki.
	Bisa namun untuk fasilitasnya belum sepenuhnya memadai.
	Pernah dengan <i>community garden</i> , namun hal tersebut tergantung penghuni.
	Karena adanya faktor pendanaan proyek yang kurang jujur, budaya sosial yang kurang bisa dicampur, dan tingkat keamanan dan kepercayaan antar penghuni.
	Hubungan antara <i>cost</i> dari pembangunan dan daya beli calon penghuni.
	Kami tidak menggolongkan hal tersebut karena lebih mengutamakan pencarian target pasar yang sesuai dengan harga yang kami tawarkan.

	Biasanya promo hadiah seperti <i>gadget</i> , namun sekarang calon pembeli lebih menyukai promo <i>cashback</i> .
	Jumlah lahan parkir dan keamanan dari fasilitas yang disediakan.
	Dari segi desain dan luasan ruang yang diusulkan dalam desain hunian harus efisien, tidak lebih atau tanggung.

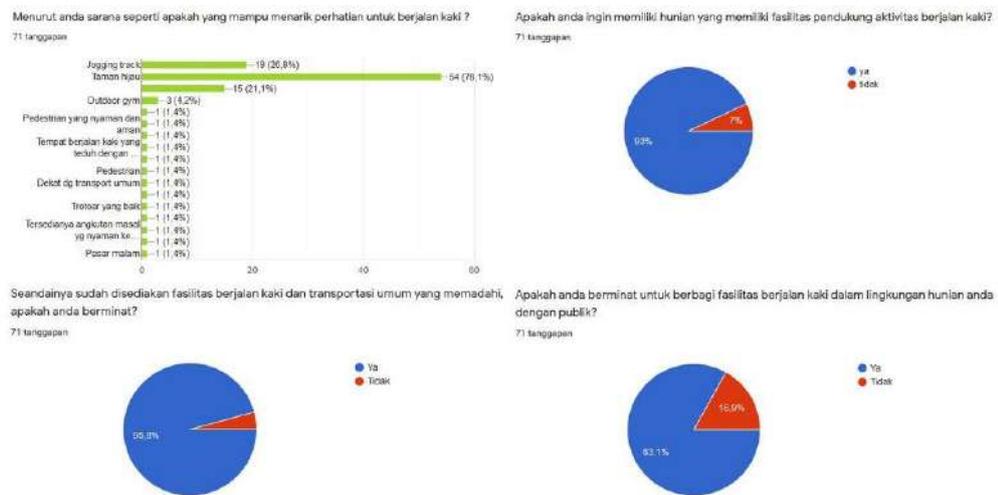
Tabel 4. 2. Tabel jawaban dari para narasumber.

(Dokumen pribadi, 2019).

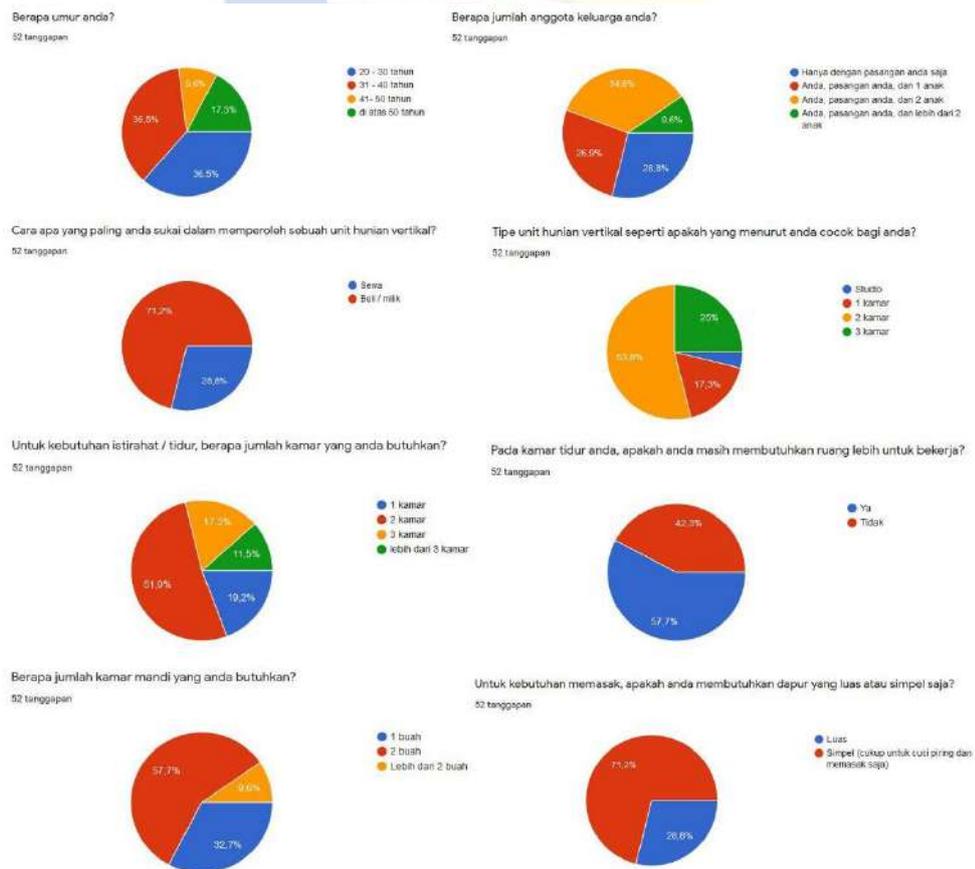


Gambar 4. 1. Hasil wawancara online *google forms* pertama (terkait isu dan teori).

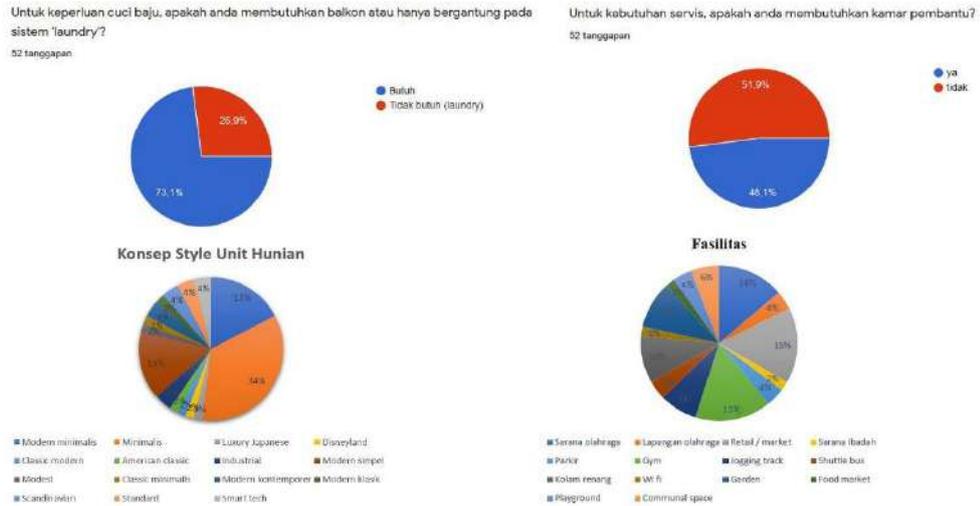
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 2. Hasil wawancara online *google forms* pertama (terkait isu dan teori).
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 3. Hasil wawancara online *google forms* kedua (terkait perancangan).
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 4. Hasil wawancara online *google forms* kedua (terkait perancangan).
(Dokumen pribadi, 2019).

4.2. Analisa hasil temuan lapangan

Hasil analisa lapangan dibagi menjadi 2 bagian yaitu hasil analisa efisiensi waktu dan pengeluaran serta hasil analisa preseden secara langsung dari fasilitas penunjang dari HBD *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.

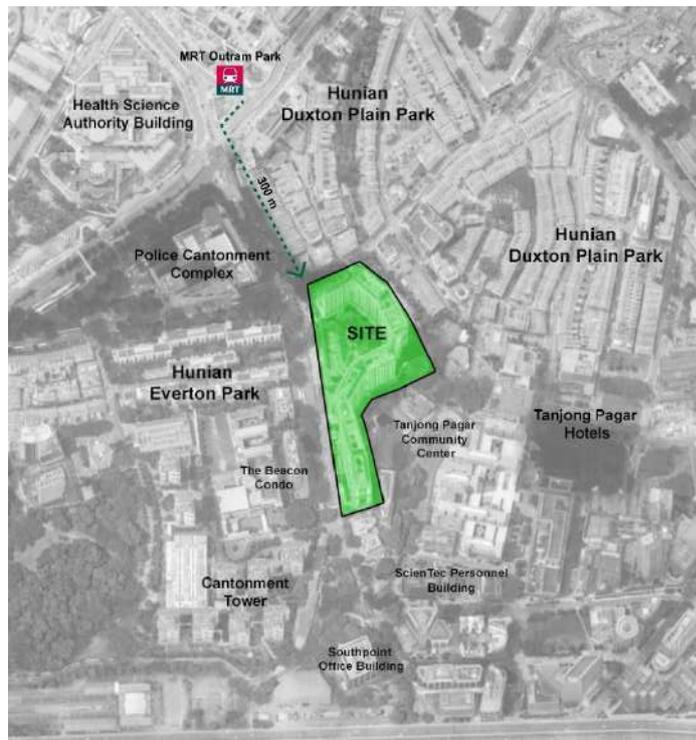
4.2.1. Apartemen *The Pinnacle @Duxton*, Singapura



Gambar 4. 5. Gedung *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).

Kunjungan ke lokasi hunian vertikal dilakukan pada tanggal 22 Januari 2020 dan dituju dengan hanya berjalan kaki dengan bantuan moda transportasi umum (MRT Outram Park) yang berjarak hanya 300 m dari lokasi tujuan. Tipe hunian vertikal ini adalah HBD, di mana disubsidikan

oleh pemerintah, namun alasan utama pemilihan studi kasus ini karena ingin mempelajari konsep *walkability* yang diusung oleh arsitek dalam perancangan hunian vertikal ini (“Pinnacle @ Duxton / ARC Studio Architecture + Urbanism,” 2010). Konsep yang diberikan dapat terlihat dari akses masuk menuju ke hunian tersebut, dengan disediakan tangga dan ramp yang terdapat di segala sisi bangunan, namun akses yang diberikan tidak memberikan kesan yang mengintimidasi atau memperlihatkan perbedaan sosial dari lingkungan sekitarnya.



Gambar 4. 6. Lingkungan sekitar tapak *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).

Ada beberapa akses yang disediakan, yaitu pada sisi Barat terdapat akses berupa ramp yang nyaman bagi pejalan kaki dan kaum disabilitas karena lantai dasar berada di atas dan lantai yang berketinggian sama dengan jalan digunakan sebagai parkir kendaraan. Pada sisi Utara terdapat akses masuk berupa tangga dan akses masuk dari sisi Timur terdapat ramp dan juga tangga yang langsung berhubungan dengan *Tanjong Pagar Community Center* dan Hunian masyarakat yang ada di sekitar lokasi *Duxton Plain Park*. Pada sisi Timur, walaupun fasilitas yang diberikan *The Pinnacle*

@Duxton sangat bagus tetap memperhatikan lingkungan sekitarnya dengan memberikan lahan atau fasilitas tambahan yang sangat nyaman digunakan untuk berjalan kaki dan mampu mengayomi keadaan sekitarnya.



Gambar 4. 7. Akses masuk pada *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 8. Jalur akses masuk bagi pejalan kaki (merah) dan kendaraan bermotor (hijau) pada *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).

Setelah masuk ke dalam, hal pertama yang disajikan adalah beberapa fasilitas yang mampu menunjang kegiatan fisik, yaitu dengan lapangan basket, jalur pedestrian yang digunakan sebagai *jogging track*, *gazebo*, tempat bermain anak, instalasi sejarah pembangunan hunian, dsb. Fasilitas tersebut terbuka untuk umum dan penjagaan pada hunian tersebut

langsung terdapat pada *lobby* hunian, di mana untuk fasilitas yang disediakan memang minimal penjagaan hanya dengan menggunakan CCTV agar mampu mengurangi rasa gengsi untuk menggunakan fasilitas yang disediakan bersama.



Gambar 4. 9. Akses masuk pada *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 10. Persentase zona fasilitas dan jalur pejalan kaki pada *The Pinnacle @Duxton*, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).

Untuk bangunannya sendiri, terbagi menjadi 7 buah tower, dengan *observatory deck* yang bersifat sebagai *communal space* terdapat pada lantai atasnya dan saling terhubung satu sama lain, dapat dijadikan tempat berkumpul, bersantai, atau bahkan untuk *jogging*.

4.2.2. Analisa efisiensi pengeluaran

Analisa efisiensi pengeluaran menggunakan formula perhitungan sebagai berikut:

- a. Rasio bensin mobilio = 17,05 km/liter (Ray, 2019).
- b. Rasio bensin Honda Beat = 63 km/liter (Daftar konsumsi BBM motor Honda, n.d).
- c. Harga satuan masing-masing moda transportasi umum = Rp 3.000,00.
- d. Total biaya transportasi per hari = (jarak x harga bensin/liter); (total pemberhentian moda transportasi umum x harga 1x *tap*).
- e. Total biaya transportasi per bulan = total biaya transportasi per hari x 30 hari.
- f. Total waktu tempuh per hari = jarak pulang + jarak pergi.
- g. Total waktu per bulan = total waktu tempuh per hari x 30 hari
- h. Harga bensin disesuaikan dengan tabel 2.1 (Pertalite Rp 7.650,00)

Transportasi	Waktu tempuh / hari	Total waktu / bulan
Bogor – Jakarta – Bogor		
Transportasi umum	3 jam 12 menit	96 jam
Motor	3 jam 50 menit (108 km)	115 jam (3.240 km)
Mobil	2 jam 45 menit (115 km)	86 jam 30 menit (3.450 km)
Depok – Jakarta – Depok		
Transportasi umum	2 jam 22 menit	76 jam
Motor	2 jam 30 menit (55 km)	75 jam (1.650 km)
Mobil	2 jam 32 menit (60 km)	76 jam (1.800 km)
Tangerang – Jakarta – Tangerang		
Transportasi umum	2 jam 32 menit	66 jam
Motor	2 jam 3 menit (54 km)	61 jam 30 menit (1.620 km)
Mobil	1 jam 49 menit (64 km)	54 jam 30 menit (1.920 km)
Bekasi – Jakarta – Bekasi		
Transportasi umum	2 jam 27 menit	73 jam 30 menit
Motor	1 jam 56 menit (49 km)	58 jam (1.470 km)

Mobil	2 jam 1 menit (52 km)	59 jam 30 menit (810 km)
-------	-----------------------	--------------------------

Tabel 4. 3. Tabulasi persentase efisiensi biaya transportasi bulanan antar daerah.

(Dokumen pribadi, 2019).

Transportasi	Biaya transport / hari (Rp,-)	Total Biaya transport / bulan (Rp,-)
Bogor – Jakarta – Bogor		
Transportasi umum	12.000	360.000
Motor	13.114,29	393.428,57
Mobil	51.598,24	1.547.947,214
Depok – Jakarta – Depok		
Transportasi umum	12.000	360.000
Motor	6.678,57	200.357,14
Mobil	26.920,82	807.624,63
Tangerang – Jakarta – Tangerang		
Transportasi umum	9.000	270.000
Motor	6.557,14	196.714,29
Mobil	28.715,54	861.466,28
Bekasi – Jakarta – Bekasi		
Transportasi umum	12.000	360.000
Motor	5.950,00	178.500,00
Mobil	23.331,38	699.941,35

Tabel 4. 4. Tabulasi persentase efisiensi biaya transportasi bulanan antar daerah.

(Dokumen pribadi, 2019).

LOKASI	Mobil	Motor	MRT, TJ, KRL
Bogor - Jakarta (PP)	Rp 1.547.947,21	Rp 393.428,57	Rp 360.000,00
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00
SELISIH	Rp 1.277.947,21	Rp 123.428,57	Rp 90.000,00
Depok - Jakarta (PP)	Rp 807.624,63	Rp 200.357,14	Rp 360.000,00
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00
SELISIH	Rp 537.624,63	-Rp 69.642,86	Rp 90.000,00
Tangerang - Jakarta (PP)	Rp 861.466,28	Rp 196.714,29	Rp 270.000,00
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00
SELISIH	Rp 591.466,28	-Rp 73.285,71	100%
Bekasi - Jakarta (PP)	Rp 699.941,35	Rp 178.500,00	Rp 360.000,00
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00	Rp 270.000,00
SELISIH	Rp 429.941,35	-Rp 91.500,00	133%

Tabel 4. 5. Tabulasi perbandingan efisiensi biaya transportasi bulanan antar daerah.

(Dokumen pribadi, 2019).

LOKASI	Mobil	Motor	MRT, TJ, KRL
Bogor - Jakarta (PP)	86 jam 30 menit	115 jam	96 jam
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	10 jam	10 jam	10 jam
SELISIH	76 jam 30 menit	105 jam	86 jam
Depok - Jakarta (PP)	76 jam	75 jam	76 jam
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	10 jam	10 jam	10 jam
SELISIH	66 jam	65 jam	66 jam
Tangerang - Jakarta (PP)	64 jam 30 menit	61 jam 30 menit	66 jam
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	10 jam	10 jam	10 jam
SELISIH	54 jam 30 menit	51 jam 30 menit	56 jam
Bekasi - Jakarta (PP)	59 jam 30 menit	58 jam	73 jam 30 menit
Jakarta - Jakarta (PP angkutan umum)	10 jam	10 jam	10 jam
SELISIH	49 jam 30 menit	48 jam	63 jam 30 menit

Tabel 4. 6. Tabulasi perbandingan efisiensi waktu tempuh bulanan antar daerah.
(Dokumen pribadi, 2019).

4.3. Analisa Preseden

4.3.1. Apartemen The Rosebay, Surabaya

Salah satu apartemen mewah yang berada dalam kota Surabaya memiliki tipe hunian vertikal *mid-rise* dan berada di tanah seluas 1 ha ini memiliki misi untuk memberikan penghuni suasana yang sama dengan hunian *landed* pada umumnya. Konsep yang diusung oleh apartemen ini adalah hunian rasa *resort* dengan target *market* sebuah keluarga yang sangat menghargai kemewahan dan kenyamanan hidup. Desain fasad bangunan mengambil konsep *green building* yang tentunya juga diaplikasikan dengan koridor yang terbuka untuk mengutamakan penghawaan dan pencahayaan alami, konsep ini diusulkan oleh konsultan WOW Architect dari Singapura. Konsep yang seperti ini memberikan penyatuan antara gaya hidup modern dengan alam yang sifatnya sangat ringan, unit yang disediakan di dalamnya juga tidak ada yang saling berhadapan untuk mengutamakan privasi (Intiland, 2020).



Gambar 4. 11. Apartemen The Rosebay, Surabaya.
(Intiland, 2020, p.2).

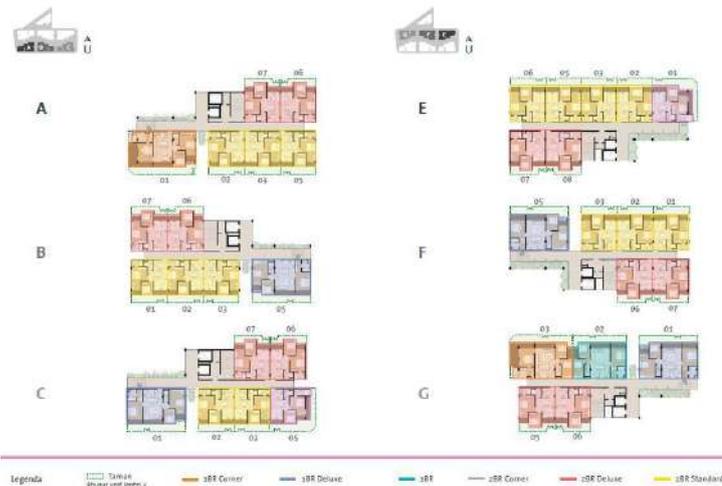
Dalam mengangkat rasa *resort* di dalam *court* hunian, fasilitas seperti *outdorr gym* dan kolam renang menjadi fasilitas utama yang memberikan pengalaman secara langsung, namun ditambah lagi dengan pemandangan ke arah ladang *golf* untuk memberikan suasana yang lebih menyatu dengan alam (Intiland, 2020).



Gambar 4. 12. Sirkulasi manusia (merah) dan kendaraan (hijau), serta fasilitas olah raga pada Apartemen The Rosebay, Surabaya.
(Dokumen pribadi, 2019).

Apartemen ini memiliki perbandingan yang baik antara pengolahan fasilitas bernuansa *resort* beserta area hijau di dalam halaman bangunan dengan pengolahan tapak karena berhasil menyentuh persentase sebesar 26,91% dari luas total lahan dan perbandingan

antara massa bangunan dengan luas lahan sebesar 29,8% (dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 13. Denah unit tower A – G pada Apartemen The Rosebay, Surabaya. (Intiland, 2020).

4.3.2. Apartemen The Lloyd, Alam Sutera

Apartemen berjenis *low rise* ini berlokasi di Alam Sutera dan dikembangkan oleh PT. Alam Sutera dengan luas tapak sebesar 4,5 ha. Konsep premium dalam hunian vertikal tersebut direalisasikan dengan memberikan banyak bukaan menghadap ke arah taman dan keunggulan untuk unit di lantai dasar yang memiliki akses langsung menuju ke fasilitas kolam renang (“Lloyd Signature,” 2018).



Gambar 4. 14. Apartemen The Lloyd, Alam Sutera. (“Lloyd Signature,” 2018, p.2).

Dikatakan bahwa tapak dari apartemen ini memiliki KDB sebesar 30% sehingga massa apartemen dibagi menjadi beberapa massa

tower dengan 6 lantai masing-masing towernya dengan 5 unit per lantai, sisa 70% dari lahan digunakan sebagai fasilitas pendukung beserta lahan hijau terbuka. Apartemen ini merupakan sebuah solusi dari maraknya perumahan atau hunian tipe *landed* sehingga apartemen dibangun dengan jenis *low rise* namun tetap memberikan kenyamanan dan rasa seperti berada di perumahan *landed* (“Lloyd Signature,” 2018).



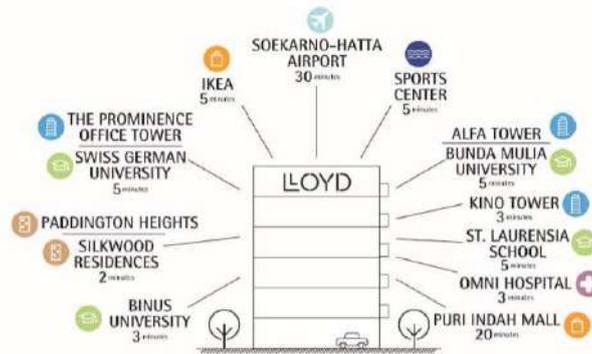
Gambar 4. 15. Site Plan Apartemen The Lloyd, Alam Sutera.
 (“Lloyd Signature,” 2018, p.2).



Gambar 4. 16. Diagram potongan Apartemen The Lloyd menunjukkan unit kamar (kuning) dan parkir di lt. dasar (biru).
 (“Apartemen Lloyd Alam Sutera,” n.d).

Lokasi dari Apartemen Lloyd berlokasi dekat dengan tol Jakarta–Tangerang, akses langsung menuju ke Bandara Soekarno Hatta, dan juga dekat dengan lokasi tujuan sosial lainnya seperti mall, sekolah,

kantor, dll yang nantinya dapat diakses dengan menggunakan bus *shuttle* milik Alam Sutera sendiri (“Lloyd Signature,” 2018).



Gambar 4. 17. Diagram waktu tempuh menuju ke beberapa lokasi tujuan dari Apartemen Lloyd, Alam Sutera.
 (“Lloyd Signature,” 2018, p.7).

70% dari KDH yang dimiliki oleh Apartemen Lloyd digunakan sebagai sarana/fasilitas *jogging track* sepanjang 1 km, *outdoor gym*, lapangan basket, kolam renang, dan sarana lainnya. Apartemen ini memiliki perbandingan yang sangat baik antara pengolahan fasilitas *jogging track* beserta area hijau di dalam *courtyard* bangunan dengan pengolahan tapak karena berhasil menyentuh persentase sebesar 29,2% dari luas total lahan (dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 18. Sirkulasi manusia (merah) dan kendaraan (hijau) di Apartemen Lloyd, Alam Stera.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 19. Fasilitas *jogging track* dan olah raga di Apartemen Lloyd, Alam Sutera.

(Dokumen pribadi, 2019).

Tipe unit dari apartemen ini terbagi menjadi 3, yaitu 2 BR, 3 BR, dan 3 BR+. Unit 2 BR ditargetkan dimiliki oleh keluarga baru atau kecil dengan 2 kamar tidur dan juga fungsi ruang yang lebih efisien sedangkan 3 BR dan 3 BR+ ditargetkan dimiliki oleh keluarga yang membutuhkan kehidupan yang lebih luas lagi dengan sirkulasi yang maksimal dengan 2 kamar tidur biasa dan 1 kamar tidur master yang bersambungan dengan ruang ganti dan kamar mandi yang lebih mewah (“Lloyd Signature,” 2018).



Gambar 4. 20. Tipe unit kamar dalam 1 lantai Apartemen Lloyd (ver. 1), Alam Sutera.

(“Lloyd Signature,” 2018, p.3).

4.3.3. Apartemen Pinnacle @Duxton, Singapura



Gambar 4. 21. Apartemen The Pinnacle @ Duxton, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).

Apartemen ini berlokasi di Cantontment Rd, Singapura dan didesain oleh salah satu konsultan arsitek terkenal di Singapur yaitu *ARC Studio + Urbanism* (“Pinnacle @ Duxton,” 2011). Apartemen ini memiliki sebuah konsep kepadatan penduduk dengan mengangkat isu tentunya sosial, finansial, dan jawaban dari tantangan kepadatan dan keterbatasan lahan hunian dan telah meraih prestasi pemenang dalam beberapa ajang yang salah satunya adalah *ARCASIA Award for Architecture*, 2012 (“Pinnacle @ Duxton,” 2011). Lahan desain ini memiliki luas sebesar 2,5 hektar dengan apartemen dengan ketinggian hingga 50 lantai dengan lantai ke-51 sebagai fasilitas privat bagi penghuni untuk menikmati udara segar dan pemandangan kota dari ketinggian (“Pinnacle @ Duxton / *ARC Studio Architecture + Urbanism*,” 2010).



Gambar 4. 22. *Communal space* pada apartemen The Pinnacle @ Duxton, Singapura.

(Dokumen pribadi, 2019).

Selain itu apartemen ini telah merealisasikan konsep usulannya melalui sebuah lahan komunal terbuka yang mempromosikan beberapa aktivitas kebugaran seperti olah raga dan berjalan kaki di dalamnya, dengan diadakannya *communal space* dan *observatory deck* yang mampu memberikan akses untuk olahraga terutama berjalan kaki bagi seluruh penggunanya dan juga untuk memberikan pemandangan menuju kearah perkotaan yang sangat luas (“Pinnacle @ Duxton / ARC Studio Architecture + Urbanism,” 2010).



Gambar 4. 23. Lapangan basket dalam Apt. Pinnacle @Duxton.

(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 24. Taman bermain dalam apartemen The Pinnacle @ Duxton, Singapura.

(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 25. *Observatory deck* pada Lt. 51, Apt. Pinnacle @Duxton.

(Dokumen pribadi, 2019).



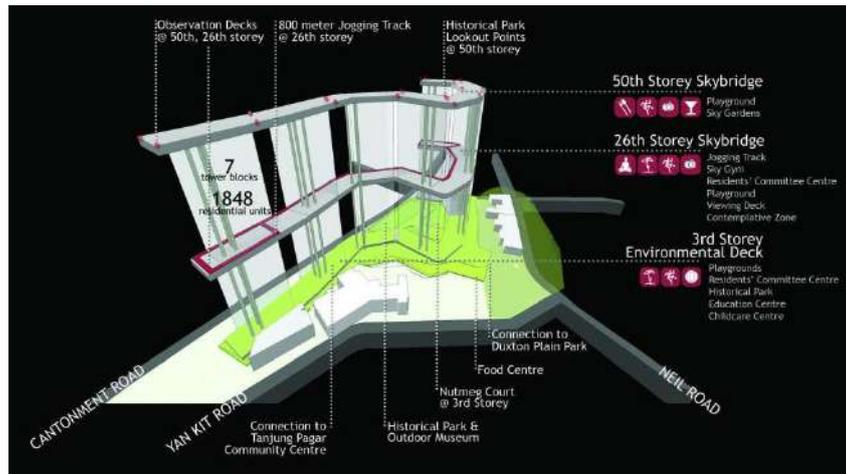
Gambar 4. 26. Denah *Observatory deck* dalam Apt. Pinnacle @Duxton.

(“Pinnacle @ Duxton,” 2011).

Kondisi site yang ada pada desain ini berbentuk irregular dan juga cenderung menghadap ke arah barat sehingga sebagai respon, Gedung apartemen dipecah menjadi 7 gedung dengan masing-masing memiliki ketinggian 50 lantai tipikal dan diletakkan pada lokasi yang paling berporos sehingga mampu menciptakan *skyline* yang bagus (“Pinnacle @ Duxton / ARC Studio Architecture + Urbanism,” 2010). Selain itu dengan dipecah dan disusunnya 7 massa bangunan tersebut, maka tampilan antar kamar mampu dihindari dan mampu memaksimalkan pemasukan pencahayaan alami, sirkulasi udara yang baik, namun tetap memberikan akses langsung menuju ke arah *Tanjong Pagar Community Center* yang menjadi noda dalam kawasan tersebut (“Pinnacle @ Duxton / ARC Studio Architecture + Urbanism,” 2010).

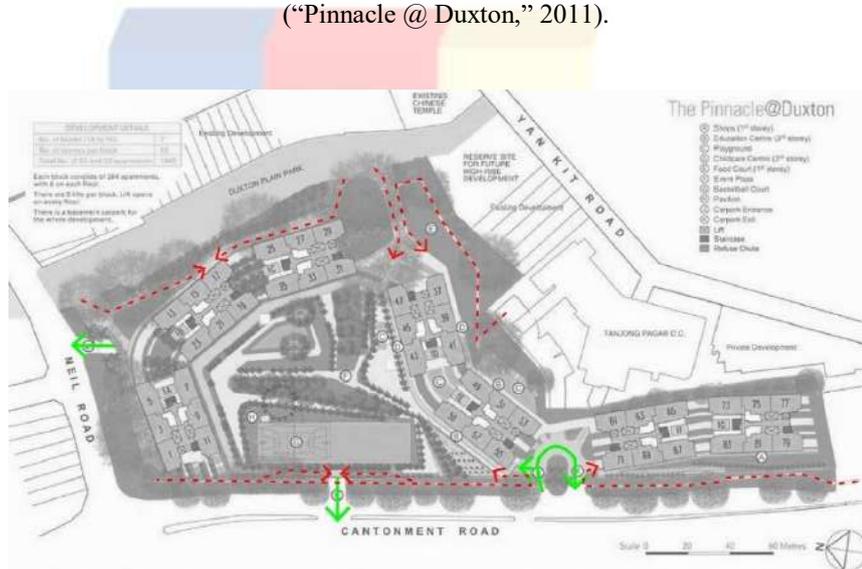


Gambar 4. 27. Tanjong Pagar *Community Center* di belakang halaman apartemen The Pinnacle @ Duxton, Singapura.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 28. Diagram massa Apt. Pinnacle @Duxton.

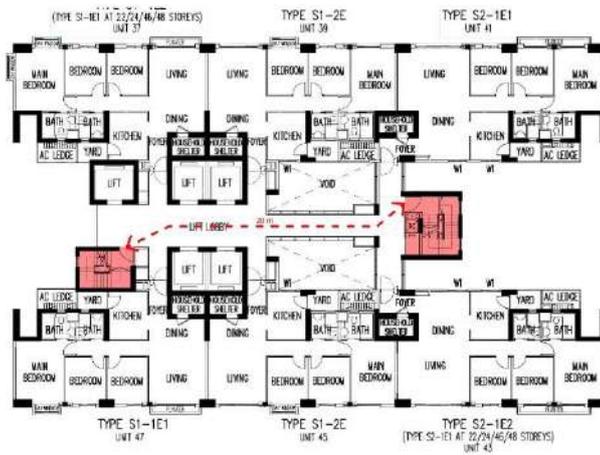
(“Pinnacle @ Duxton,” 2011).



Gambar 4. 29. Sirkulasi manusia (merah) dan kendaraan (hijau) pada Apt.

Pinnacle @Duxton.

(Dokumen pribadi, 2019).

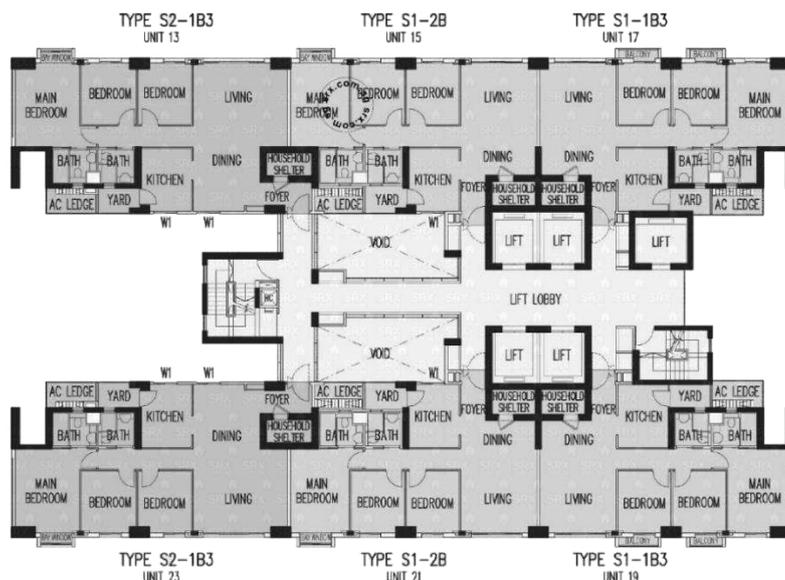


Gambar 4. 30. Jarak antar tangga darurat pada Apt. Pinnacle @Duxton.
(Dokumen pribadi, 2019).

Apartemen Pinnacle @Duxton memiliki perbandingan yang sangat baik antara pengolahan massa bangunan dengan pengolahan tapak karena berhasil menyentuh angka kepadatan yang maksimal namun tetap memberikan kenyamanan bagi pengguna fasilitas, perbandingan antara massa bangunan dengan tapak memiliki persentase sebesar 27,7% di mana sangat hemat KDB, serta pada area taman dan fasilitas pendukung seperti *jogging track* dengan area hijau total memiliki persentase sebesar 30% juga dari luas total lahan.



Gambar 4. 31. Fasilitas *jogging track* dan olah raga di Apt. Pinnacle @Duxton.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 32. Efisiensi luas area terjual Apt. The Pinnacle @ Duxton, Singapura.

(“Pinnacle @ Duxton,” 2011).

Dengan adanya analisa dari preseden terpilih: The Pinnacle @ Duxton (abu-abu), The Lloyd (merah bata), dan The Rosebay (hijau muda), maka kesimpulan dapat diambil melalui variabel sebagai berikut:

Kode Nama	Konsep	Jarak dari moda transportasi umum	Fasilitas Pendukung	Ketinggian hunian (lantai)	Jalur pejalan kaki	Nilai
	<i>Walkability</i>	300 m dari MRT Outram Park, Singapore	Lapangan basket, <i>viewing deck</i> , <i>jogging track</i> , taman bermain, sekolah TK, <i>gazebo</i> , <i>historical garden</i> .	50	Terdapat di sekeliling jalan <i>Cantonment Rd.</i>	4
	<i>Nature</i>	-	Kolam renang, <i>gym</i> , <i>outdoor gym</i> , <i>jogging track</i> .	6	Direncanakan di sekeliling Jl. Alam Utama	3
	<i>Resort</i>	-	Mini jogging track, kolam renang, <i>gym</i> , <i>outdoor gym</i> .	7	-	2

Tabel 4. 7. Tabel penilaian preseden terhadap isu terkait.

(Dokumen pribadi, 2019).

4.4. Kriteria Pemilihan Tapak

- Berada di dalam kota Jakarta dengan variasi tata guna lahan di sekitarnya.
- Lingkungan sekitar sudah difasilitasi jalur pedestrian yang memadai.
- Berjarak maks 1km dari stasiun KRL tau MRT.
- Fasilitas lingkungan berpotensi dilalui dengan sepeda.
- Terdapat banyak pilihan (minimal stasiun KRL / MRT) moda transportasi umum.

4.5.1. Jl. Jati Bunder, Jakarta Pusat

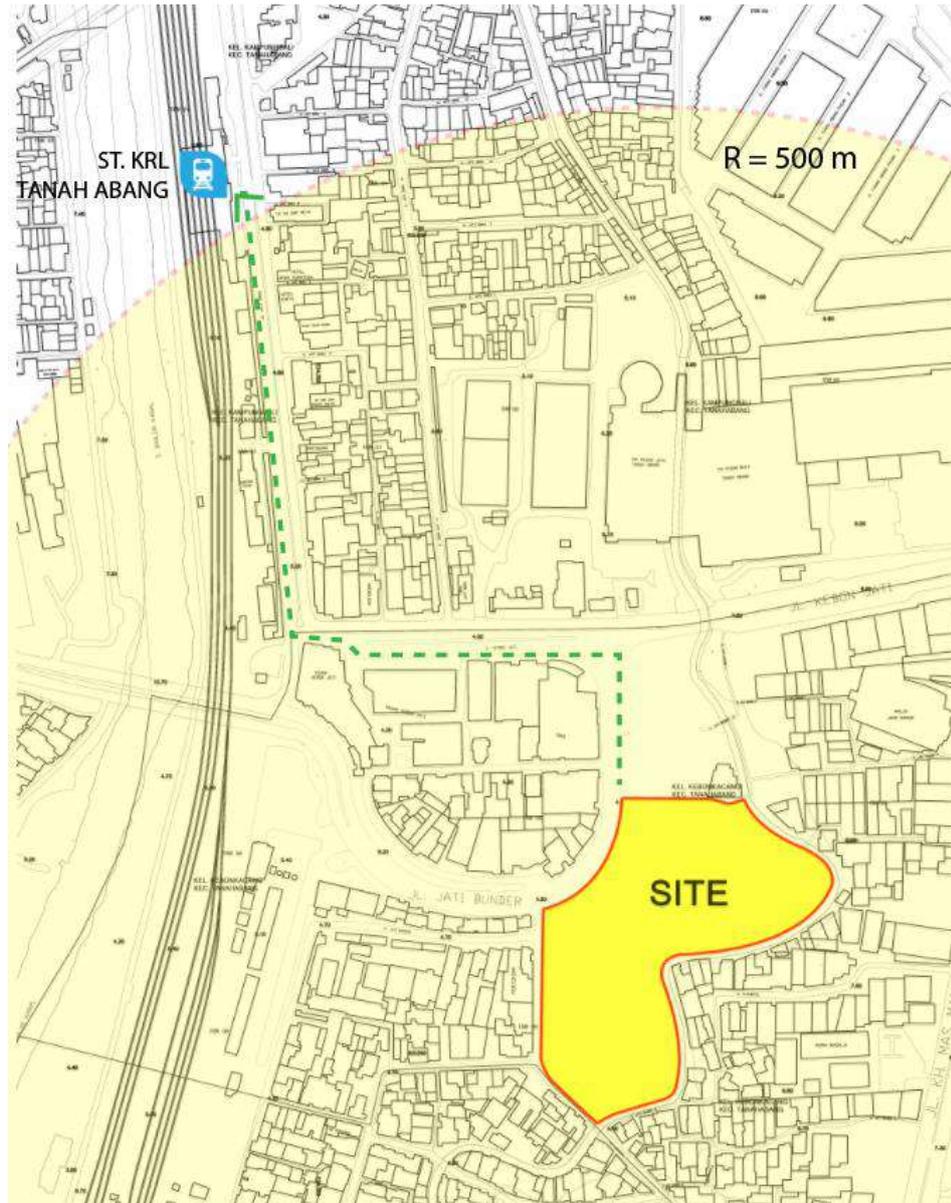
- Dekat Stasiun Tanah Abang = 523,66 m
- Luas = 13.192 sqm



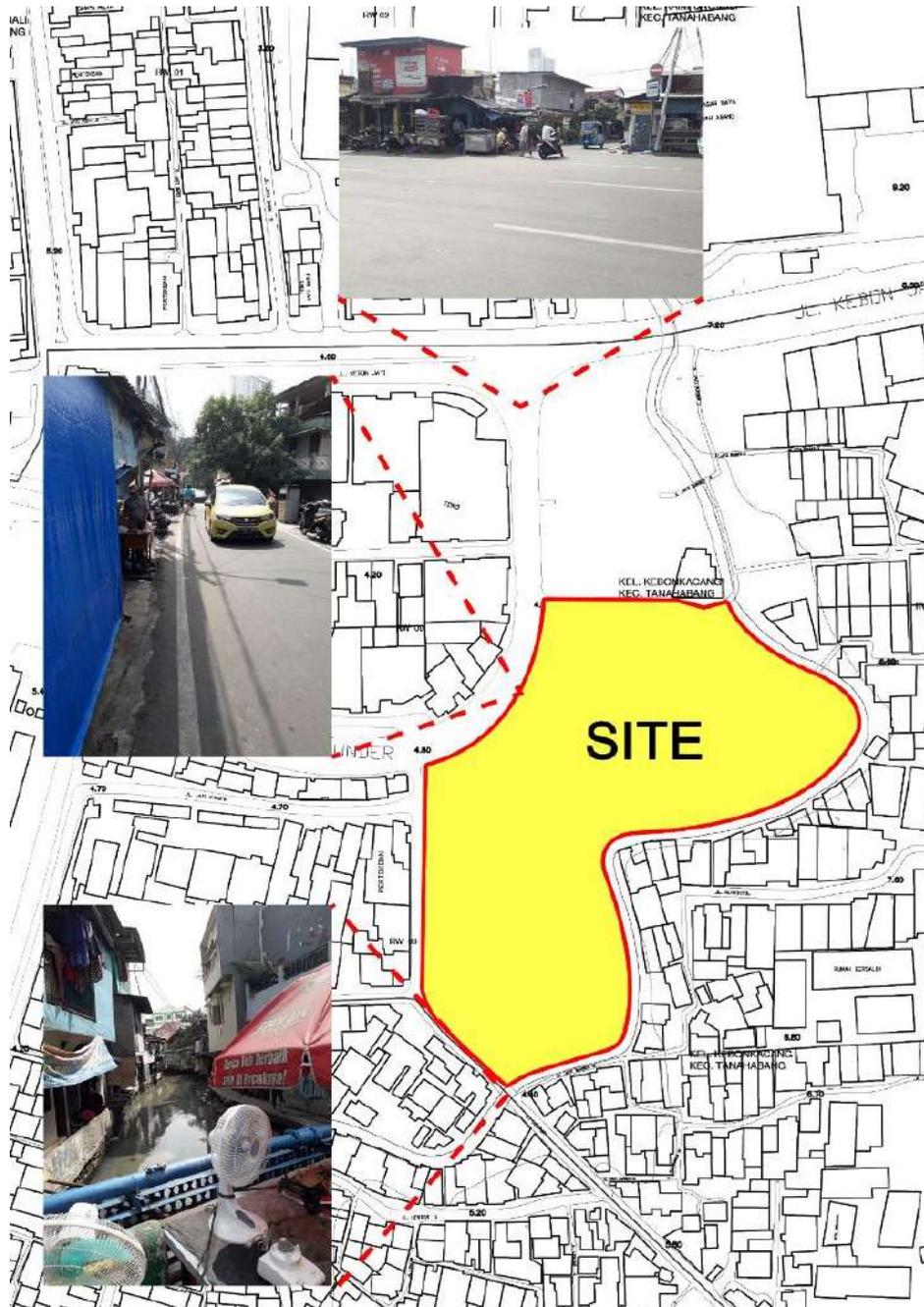
Gambar 4. 33. Peta zonasi lokasi tapak Tanah Abang, Kb Kacang.
(Jakarta Satu, 2019).

Zona	KDB	KLB	KB	KDH	KTB
HV	60	1,4	5	30	55

Tabel 4. 8. Tabel regulasi tata guna lahan lokasi tapak Tn. Abang.
(Jakarta Satu, 2019).



Gambar 4. 34. Jarak tempuh dari lokasi tapak menuju ke St. Tanah Abang (523,66 m).
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 35. Pandangan lingkungan di sekitar lokasi tapak Tn. Abang.
 (Dokumen pribadi, 2019).

4.5.2. Jl. Kebon Kacang, Jakarta Pusat

- Jarak dari Stasiun MRT Bundaran HI = 914,92 m
- Luas = 14.037 sqm



Gambar 4. 36. Peta zonasi lokasi tapak Kb. Kacang, Bundaran HI.
(Jakarta Satu, 2019).

Zona	KDB	KLB	KB	KDH	KTB
HV	55	3	8	30	55

Tabel 4. 9. Tabel regulasi tata guna lahan lokasi tapak Kb. Kacang, Bundaran HI.
(Jakarta Satu, 2019).



Gambar 4. 37. Jarak tempuh dari lokasi tapak menuju ke stasiun MRT Bundaran HI (Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 39. Keadaan nyata jalur pedestrian di sekitar MRT Bundaran HI.
(Dokumen pribadi, 2019).



Gambar 4. 40. Pintu masuk MRT Bundaran HI.
(Dokumen pribadi, 2019).

4.5.3. Jl. Setia Budi, Jakarta Pusat

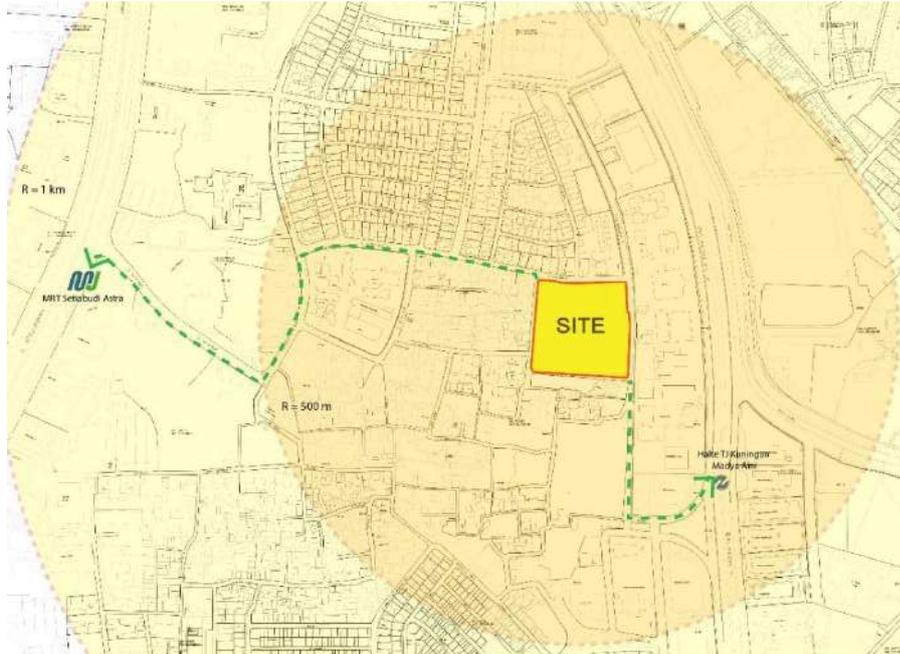
- Dekat Stasiun MRT Setiabudi Astra = 1,07 km
- Dekat Halte TJ Kuningan = 389,41 m
- Luas = 18.586 sqm



Gambar 4. 41. Peta zonasi lokasi tapak Setiabudi.
(Jakarta Satu, 2019).

Zona	KDB	KLB	KB	KDH	KTB
HV	30	2,5	8	30	55

Tabel 4. 10. Tabel regulasi tata guna lahan lokasi tapak Setiabudi.
(Jakarta Satu, 2019).



Gambar 4. 42. Jarak tempuh dari lokasi tapak menuju ke stasiun MRT Setiabudi Astra dan halte bus TJ Kuningan II.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 4. 43. Pandangan lingkungan di sekitar lokasi tapak Setiabudi.
(Dokumen pribadi, 2020).

Lokasi	Jl. Jati Bunder	Jl. Kb. Kacang	Jl. Setia Budi
Pilihan moda transportasi umum	KRL (St. Tanah Abang)	MRT Bundaran HI, TJ Bundaran HI	MRT Setiabudi Astra
Infrastruktur jalur pedestrian	Terdapat di Jl. Jatibaru Raya	Terdapat di Jl. KH. Wahid Hasyim - Jl. M. H. Thamrin	Terdapat di Jl. Jend. Sudirman - Jl. Taman Setiabudi dan
Jarak ke moda transportasi umum (m)	523,66	914,92; 890,65; 756,92; 714,68	1.070
Memiliki variasi tata guna lahan di sekitar tapak (1 km)	Perkantoran, perdagangan dan jasa, hunian <i>landed</i> , hunian vertikal, moda transportasi umum, dan fasilitas milik negara (7 jenis).	Perkantoran, perdagangan dan jasa, hunian <i>landed</i>, hunian vertikal, moda transportasi umum, dan fasilitas milik negara (7 jenis).	Perkantoran, perdagangan dan jasa, hunian <i>landed</i> , hunian vertikal, moda transportasi umum, dan fasilitas milik negara (7 jenis).
Berpotensi untuk dilalui sepeda	x	√	x
Nilai (poin)	3	5	4

Tabel 4. 11. Tabel penilaian kekuatan tapak untuk merespon perancangan.

(Dokumen pribadi, 2020).

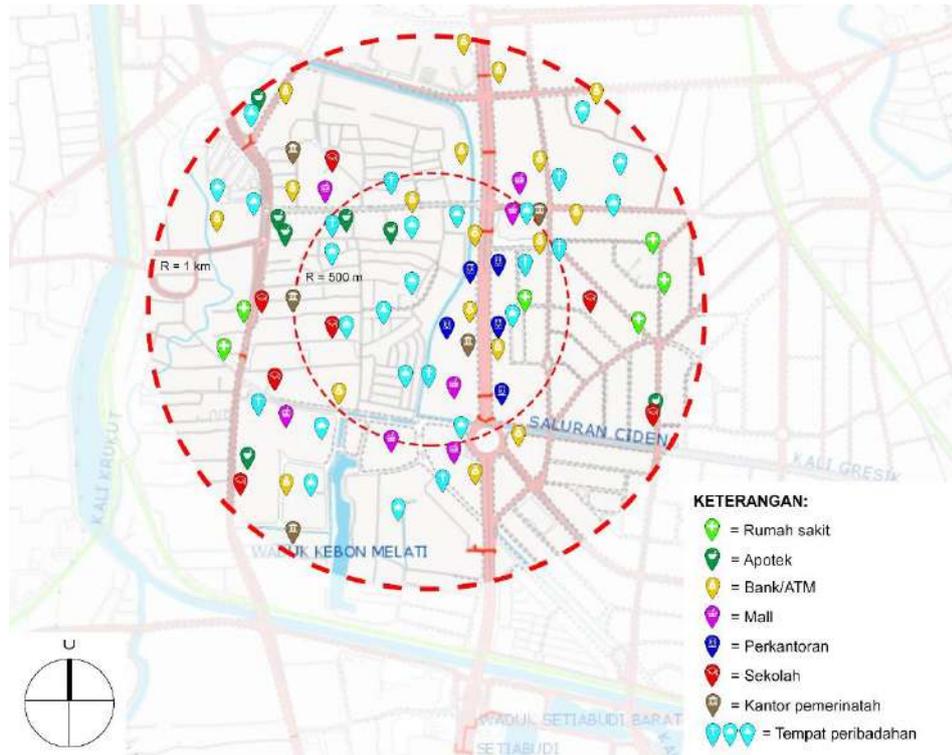
4.5. Analisa tapak terpilih

Perlu disadari bahwa tapak terpilih merupakan tapak yang berlokasi di kawasan TOD yang artinya terdapat rencana pengadaan jalan oleh pemerintah untuk tahun 2030 ke depan, jalur yang diusulkan oleh pemerintah memiliki lebar sebesar 9 m dan 12 m yang berletak di sisi Barat, Selatan, dan Timur tapak yang di mana sebelumnya kondisi tapak hanya memiliki 2 sisi jalur yaitu dari Barat dan Selatan saja.



Gambar 5. 1. Akses beserta lingkungan sekitar tapak di Jl. Kb. Kacang.
(Dokumen pribadi, 2020).

Di sekitar lokasi tapak juga sudah memiliki variasi fungsi lahan/bangunan yang bervariasi sehingga mampu meningkatkan kehidupan sosial ekonomi masyarakat, bila dijabarkan beberapa bangunan memiliki fungsi sebagai tempat rekreasi dan pusat perbelanjaan/*mall*, perkantoran, sekolah, tempat ibadah, dll. Dalam radius 500 m terdapat 15 lokasi tempat ibadah, beberapa pilihan gedung perkantoran di seujur Jl. M. H. Thamrin, 1 buah *mall*, 1 buah gedung kedutaan luar negeri, sebuah klinik, 2 buah apotek/toko obat, dan sebuah sekolah. Pada radius 1 km dari lokasi tapak, terdapat 12 titik tempat ibadah, 3 buah apotek/toko obat, 3 buah pusat perbelanjaan/*mall*, 11 titik lokasi Bank/*ATM*, 2 buah kantor milik pemerintah, 5 buah sekolah, dan 5 buah rumah sakit/klinik.



Gambar 4. 46. Titik lokasi fasilitas/bangunan pada radius 500 m-1 km dari lokasi tapak.
(Dokumen pribadi, 2020).

Untuk mengakses ke lokasi stasiun MRT, masyarakat sudah difasilitasi dengan infrastruktur trotoar pejalan kaki selebar 4,5 m dengan kondisi yang sudah sesuai dengan standar sehingga untuk berjalan menuju atau dari stasiun tidak akan merasa terlalu menyebalkan, berbeda apabila diakses dari sisi Utara karena akan sangat jauh dan kurang efisien. Kunci dari tapak pada kawasan ini adalah mampu mendukung penambahan atau ekspansi infrastruktur ke depannya. Bila dirincikan sifatnya berdasarkan dengan poin *SWOT*, maka akan dihasilkan:

- *Strenght* (kekuatan)

Tapak memiliki wujud nyata yang sangat luas sebesar 14.037 *sq m* yang mampu diambil sebagiannya saja untuk pembangunan hunian vertikal. Selain itu tapak sendiri berada di dekat Plaza Indonesia sehingga mampu memberikan kemudahan akses bagi masyarakat setempat.



Gambar 4. 47. Kondisi tapak saat ini masih berupa lahan kosong.
(Dokumen pribadi, 2020).

- *Weakness* (Kelemahan)

Lingkungan di sekitar tapak masih belum memiliki jalur pejalan kaki sehingga untuk mengaksesnya sedikit berbahaya karena jalanan selalu dilewati oleh kendaraan bermotor, selain itu jalan usulan pemerintah masih belum diberlakukan di mana akan dibuat jalan selebar 9 m di sisi Timur tapak dan kondisi eksisting masih tertutup oleh pagar sehingga aksesibilitasnya sangat terbatas.



Gambar 4. 48. Kondisi tapak saat ini tertutup oleh pagar pembatas lahan properti.
(Dokumen pribadi, 2020).

- *Opportunity* (Kesempatan)

Lokasi ini mampu meningkatkan minat masyarakat untuk lebih berjalan kaki dan menggunakan infrastruktur kota karena sudah difasilitasi dengan trotoar pejalan kaki selebar 4,5 m dan terintegrasi dengan stasiun MRT dan halte Trans Jakarta melalui jalur bawah tanah sehingga lebih aman terbebas dari sirkulasi kendaraan di jalan raya.



Gambar 4. 49. Infrastruktur pejalan kaki di Jl. M. H. Thamrin dan Stasiun MRT Bundaran HI.

(Dokumen pribadi, 2020).

- *Threat* (Ancaman)

Gedung perkantoran Indonesia Satu memiliki ketinggian yang diperkirakan lebih dari 40 lantai, hal tersebut mampu memberikan kesan intimidasi pada massa bangunan dengan ketinggian lebih rendah apabila diposisikan terlalu dekat dengan gedung tersebut. Pada sisi Utara tapak terdapat rusun yang secara visual kurang terawat sehingga intik pembangunan tahap awal memang pemilihan posisi di sisi Selatan lebih mudah dikembangkan secara visual.



Gambar 4. 50. Kondisi rusun Kb. Kacang (kiri) dan tampilan ke Gedung Indonesia Satu (kanan).

(Dokumen pribadi, 2020).

4.6. Kriteria perancangan

FUNGSI	KETERANGAN
Pengguna	Akses utama menuju ke bangunan menghadap ke jl. Kb. Kacang supaya mudah diakses dan lebih terkoneksi.
	Sirkulasi pejalan kaki diutamakan sehingga tidak terpotong dengan aktivitas jalur servis (<i>loading dock</i>).

	Akses masuk pejalan kaki akan ada pada sisi Selatan tapak dan disamakan arahnya dengan area publik.
	Kegiatan seperti <i>retail</i> atau sarana pejalan kaki akan disediakan pada area publik atau semi publik.
	Fasilitas semi privat akan disediakan terpisah dengan kegiatan publik atau semi publik.
	Antara penghuni dengan pengunjung akan dibatasi dengan pengamanan yang dimulai dari pos jaga hingga <i>security</i> yang ada di area <i>lobby</i> apartemen.
	Akses untuk pengguna kendaraan bermotor akan mendapatkan akses dari sisi Barat dan Selatan.
	Akses masuk untuk pejalan kaki akan lebih menggunakan ramp untuk kenyamanan pejalan kaki biasa hingga kaum disabilitas.
Tapak	Tapak diambil dari sisi yang terdapat di sisi paling Selatan dengan acuan akses menuju ke stasiun MRT Bundaran HI lebih dekat dan lebih bisa dinikmati, terdapat area perpotongan juga yang berasal dari Plaza Indonesia.
	Tapak berukuran sangat luas namun hanya diambil maksimal 1 ha saja namun harus tetap disesuaikan dengan luasan total desain apartemen dikarenakan secara realistis harga tanah di area Kb. Kacang sangat mahal (50 – 90 jt rupiah / <i>sq m</i>) dan hanya membutuhkan sedikit bagian dari tapak dan sisa dari tapak pilihan dapat digunakan untuk pemaksimalan tata guna lahan lainnya kedepannya, dengan kata lain desain ini akan menjadi acuan pertama bagi pembangunan di masa mendatang.
	Akses masuk kendaraan servis dengan kendaraan penghuni disamakan, hanya dibedakan dari sisi parkirnya saja, bagi kendaraan servis
	Pada sisi luar tapak akan disediakan jalur pedestrian dengan minimal lebar 1,8 m agar mampu memberikan fasilitas jalur pedestrian yang memadai dan dapat menjadi contoh untuk pengembangan jalur pedestrian di sekitar jl. Kb. Kacang ke depannya.
	Tapak yang menjadi pilihan setidaknya berpotensi dibangun sarana berupa <i>retail</i> atau setidaknya <i>stall</i> dikarenakan masih belum ada <i>retail</i> yang memadai agar mampu mengakomodasikan tujuan dan minat orang untuk berjalan kaki menuju ke st. MRT Bundara HI.
	Pemilihan tapak pada sisi Selatan juga terjadi dikarenakan adanya rusun yang terletak pada sisi Utara tapak, bukan karena mendukung kesenjangan sosial, namun pada sisi tersebut bisa disisakan untuk pengembangan <i>retail</i> atau area pertokoan sebagai transisi antar jenis tipe hunian.

Bangunan	Orientasi massa gedung disesuaikan dengan sisi akses masuk ke dalam tapak dan cenderung menghadap ke arah utara dan selatan untuk menghindari cahaya matahari dari Barat dan Timur.
	KDB akan disesuaikan sebesar 30% dari luas area tapak.
	Pilihan massa bangunan bertipe <i>mid-rise</i> (maks 8 lantai) untuk memaksimalkan lahan yang maksimal pada lahan dengan peruntukkan hunian <i>mid-rise</i> dan disesuaikan dengan peraturan tugas akhir yaitu luas maksimal sebesar 12.000 <i>sq m</i> .
	Konsep hunian mendukung konsep <i>walkability</i> untuk mengurangi tingkat kemacetan melalui minat masyarakat untuk berjalan kaki.
	Konsep desain unit hunian minimalis disesuaikan dengan keinginan mayoritas responden kuesioner kedua (34%) dengan gaya modern (17%), dengan memaksimalkan bukaan berupa jendela yang luas untuk masuknya cahaya alami.
	Maksimal luas bangunan seluas 12.000 <i>sq m</i> sesuai dengan peraturan tugas akhir.
	Lokasi <i>retail</i> yang sifatnya lebih komersial dan mengundang terdapat di Lt. GF dan sisanya berupa unit tipe studio hingga 3 BR.
	Wajah bangunan yang menghadap ke arah jalan Kb. Kacang akan akan dibuat lebih menarik dengan dibukanya <i>retail</i> pada arah pandangan jalan.
Keterangan: warna oranye tua menunjukkan hasil dari anaisa lapangan, kuesioner, dan telaah preseden; warna hijau menunjukkan hasil dari telaah teori dan peraturan yang berlaku.	

Tabel 4. 12. Tabel kriteria perancangan.

(Dokumen pribadi, 2020).

No.	Fungsi Ruang	Luas (m2)	Keterangan / kapasitas / sumber
PUBLIK			
1.	<i>Retail</i> (\pm 47 unit)	752	Diasumsikan \pm 47 buah unit kios (minimal 16 <i>sq m</i> / kios) (Ernst, 2012).
SEMI PUBLIK			
1.	<i>Lift</i>	11,04	Diambil 2 buah dengan kapasitas maksimum masing-masing <i>lift</i> sebesar 1000 kg dan luas 5,52 <i>sq m</i> (Ernst, 2012).
2.	Jalur pejalan kaki + taman hijau	1.800	Total 30% dari luas lahan (6.000 <i>sq m</i>), minimal 10% untuk luas

			sirkulasi pejalan kaki (Chiara & Callender, 1980).
SEMI PRIVAT			
1.	Gym area (semi outdoor)	80	Minimal ukuran ruang <i>gym</i> untuk ± 13 macam alat atau 22 orang (Ernst, 2012).
2.	Kolam renang	128	Minimal ukuran per orang 8 <i>sq m</i> dengan permintaan sebanyak 10% dari kuesioner (Ernst, 2012).
PRIVAT			
Unit Studio (± 16 unit)		374,88	Diambil dari hasil kuesioner kedua ± terdapat 16 unit (4%), diasumsikan masing-masing unit 23,43 <i>sq m</i>.
1.	Kamar tidur	13	Ukuran untuk kamar tipe <i>double bed sized</i> dilengkapi dengan meja TV dan meja kerja kecil (Ernst, 2012).
2.	Kamar mandi	3,2	Ukuran minimal kamar mandi dengan <i>shower</i> (Ernst, 2012).
3.	Dapur	1,75	Ukuran minimal untuk 1 buah kompor dan 1 buah tempat cuci piring (Ernst, 2012).
4.	R. makan	1,32	Ukuran minimal untuk meja makan (0,6 cm x 1,2 cm) dengan 2 buah kursi (0,5 cm x 0,5 cm)(Ernst, 2012).
4.	R. Penerima	2	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
5.	Balkon	2,16	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
Unit 1 BR (± 36 unit)		1.620	Diambil dari hasil kuesioner kedua ± terdapat 36 (17,2%), diasumsikan masing-masing unit 45 <i>sq m</i>.
1.	Kamar tidur	13	Ukuran minimal kamar tipe <i>double / queen sized bed</i> (Ernst, 2012).
2.	Kamar mandi	3,2	Ukuran minimal kamar mandi dengan <i>shower</i> (Ernst, 2012).

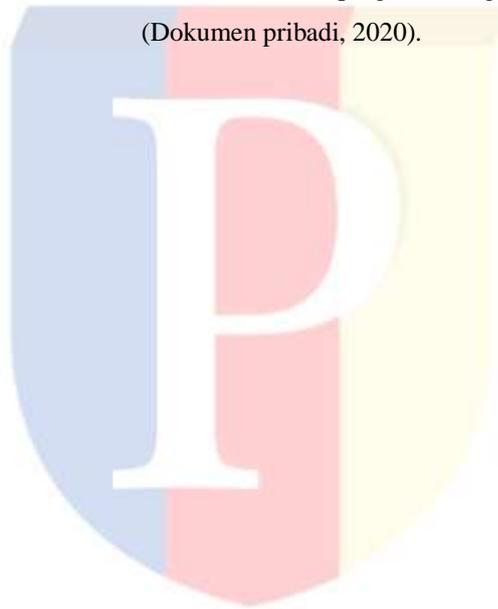
3.	R. makan	6,25	Meja bundar 4 buah tempat duduk (Ernst, 2012).
4.	R. Penerima	2	Sudah termasuk rak penyimpanan (Ernst, 2012).
5.	R. Keluarga	12	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
6.	Dapur	3,6	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
7.	Balkon	2,16	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
Unit 2 BR (\pm 84 unit)		5.040	Diambil dari hasil kuesioner kedua \pm terdapat 84 unit (53,8%), diasumsikan masing-masing unit 60 sq m.
1.	Kamar tidur	24	1 buah kamar tidur utama (13 sq m) dengan 1 buah kamar tidur sekunder / <i>single bed</i> (9 sq m) (Ernst, 2012).
2.	Kamar mandi	3,2	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
3.	Dapur	3,6	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
4.	R. Makan	14,4	Meja persegi panjang dengan 4 buah tempat duduk (Ernst, 2012).
5.	R. Penerima	2	Sudah termasuk rak penyimpanan (Ernst, 2012).
6.	R. Keluarga	12	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
7.	Balkon	2,16	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
Unit 3 BR (\pm 26 unit)		2.340	Diambil dari hasil kuesioner kedua \pm terdapat 26 unit (25%), diasumsikan masing-masing unit 90 sq m.
1.	Kamar tidur	34	1 buah kamar tidur utama dengan ruang kerja kecil di dalamnya (18 sq m) dan 2 buah kamar tidur sekunder / biasa (8 sq m) (Ernst, 2012).
2.	Kamar tidur pembantu	3	Hanya kasur dengan sirkulasi (Ernst, 2012).
2.	Kamar mandi	8,64	1 kamar mandi utama, (3,44 sq m), 1 kamar mandi sekunder (3,2 sq m), dan 1 kamar mandi pembantu (2 sq m) (Ernst, 2012).

3.	Dapur	3,6	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
4.	R. Makan	14,4	Meja persegi panjang dengan 4 buah tempat duduk (Ernst, 2012).
4.	R. Penerima	2	Sudah termasuk rak penyimpanan (Ernst, 2012).
5.	R. Keluarga	12	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
6.	Balkon	2.16	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
SERVIS			
1.	Parkir mobil (58 slot)	975	Terdapat 58 slot parkir, dihitung dari jumlah rasio parkir 1:5 (16x unit studio dan 36x unit 1 BR) 1:2 (84x unit 2 BR), dan 1:1 (26x unit 3 BR) dengan masing-masing luas <i>slot</i> parkir sebesar 12,5 <i>sq m</i> (Dirjen Perhubungan Darat, 1996).
2.	Parkir motor (29 slot)	58	Setengah dari jumlah <i>slot</i> parkir mobil.
2.	R. Genset (1 ruang)	50	Diambil yang paling besar (Ernst, 2012).
3.	R. Sampah (1 ruang)	12	Dimensi ruang minimal mampu menampung 3 jenis sampah dari saf sampah (Ernst, 2012).
4.	Saf kebakaran (1/lantai)	36	Gabungan 1 buah <i>lift</i> kebakaran (3,65 <i>sq m</i>) dengan sebuah tangga darurat (18 <i>sq m</i>) dan sebuah koridor kebakaran sebesar 14,35 <i>sq m</i> , sisa dari ruangan
5.	Tangga darurat (1/lantai)	16,9	Panjang 6,76 m, lebar 2,5 m (Ernst, 2012).
6.	R. Tangki air bawah (1 ruang)	105,6	Ukuran minimal (Ernst, 2012).
7.	R. panel (1/lantai)	4	Disesuaikan dengan preseden (Lloyd).
8.	R. Pengelola (1 ruang)	35	Terdapat 6 buah kubikal pekerja (masing – masing 5,4 <i>sq m</i>) dengan sirkulasi sebesar 10% dari kebutuhan luas ruang (Ernst, 2012).

9.	Mushola (1 ruang)	45	Disesuaikan dengan peraturan (Permenpupr No.01, 2018).
10.	WC (pria + wanita)	6,9	Pria dengan 1 kubikal dan 1 uriner (3,18 <i>sq m</i>) dan wanita dengan 2 kubikal (3,72 <i>sq m</i>).
LUAS TAPAK USULAN		± 6000	Disesuaikan dengan analisa preseden = luas lt. GF (asumsi minimal 1500 <i>sq m</i>) / 30%, ditambah dengan lahan parkir <i>outdoor</i> (975 <i>sq m</i>).
TOTAL MASSA		11.976,03	
TOTAL AREA TERBUKA		1.800	± 30% dari luas area tapak

Tabel 4. 13. Tabel luasan program ruang.

(Dokumen pribadi, 2020).

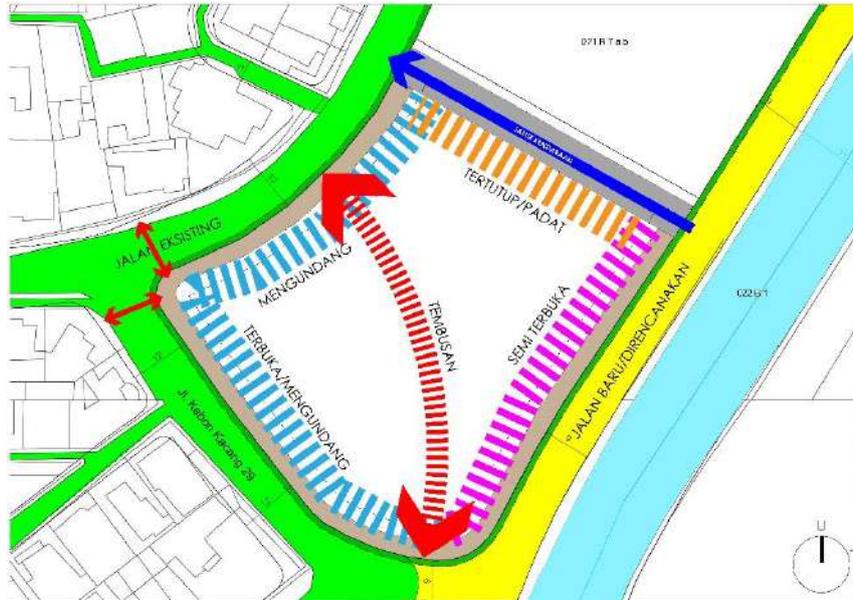


BAB V

SIMULASI PERANCANGAN

5.1. Konsep desain tapak

Dikarenakan tapak berada dalam kawasan TOD, maka pengadaan jalur untuk sepeda diusulkan di dalam tapak, alasannya supaya mampu meneruskan jalur yang ada di Jl. M. H. Thamrin sampai ke dalam jalur sekunder. Selain itu dengan adanya jalur usulan dari pemerintah hal tersebut mempermudah pembagian jalur untuk kendaraan bermotor dan sepeda, bila dibagi maka dari 12 m dapat dipecah menjadi 1,2 m untuk jalur sepeda di sisi kanan dan kiri jalan, sisanya 9,8 m bisa digunakan untuk jalur kendaraan bermotor dan masih bisa mengaplikasikan jalur 2 arah. Diagram di bawah menjelaskan bahwa warna hijau biru merupakan jalur sepeda yang diusulkan, warna hijau muda merupakan pembagi antara jalur pejalan kaki dengan jalan raya untuk keamanan dan jalur cokelat adalah jalur pejalan kaki. Seperti yang sudah dijelaskan di bab sebelumnya bahwa jalur di sisi Barat (kiri) dan Selatan (bawah) merupakan jalur yang sudah biasa dilalui oleh orang, oleh karena itu akan dibuatkan jalur tembusan dalam tapak sehingga mampu menghemat jarak sebesar ± 400 m. Pada sisi Utara akan difungsikan sebagai jalur akses kendaraan bermotor sehingga untuk keperluan servis atau masuk ke fasilitas parkir dapat diakses hanya menyisihkan 1 jalur saja di dalam tapak.



Gambar 4. 51. Diagram pengusulan jalur pada tapak.
(Dokumen pribadi, 2020).

5.2. Konsep dan filosofi perancangan

Perlu dipahami bahwa dalam desain ini teori mengenai *walkability* sangatlah melekat kuat, bukan hanya untuk memberikan kehidupan yang lebih efisien namun juga memperbaiki dan mengapresiasi lingkungan yang ada. Konsep *walkability* memiliki kekuatan untuk memberikan kenyamanan bagi masyarakat di kota secara fisik maupun psikis, dapat dilihat dari pemahamannya secara langsung bahwa konsep ini sangat menghargai semua kalangan masyarakat tanpa pandang bulu. Selain itu, konsep *walkability* juga tidak terlepas dari kepraktisan dari segi akses, sehingga desain harus memberikan kepraktisan dari segi operasional melalui fasilitas yang disediakan. Oleh karena itu konsep untuk bentukan massa dinamakan “*the intersection*” yang berarti perpotongan dari segi fasilitas hingga massa bangunannya sendiri. Konsep ini mampu memberikan kemudahan dan pengalaman yang nyaman dan praktis bagi seluruh kalangan masyarakat bahkan yang sebelumnya juga malas berjalan kaki. Perpotongan

KONSEP PERANCANGAN

PEMILIHAN MASSA DAN PENYESUAIAN KONSEP

OPSI MASSA

MASSA 1 "CONNECT"

1. Massa terdiri dari bentuk 3 buah persegi empat. Adapun arah massa awal akan terdistribusi dengan massa perantara dengan perhatian terhadap arah utara selatan dengan arah Barat dan Timur.

2. Arah hasil perantara arah massa utama dan sisi Selatan diperluas sehingga akan memberikan rasa ritmis dan arah "Baru" sehingga saat ini akan memiliki dengan perantara bahwa sisi Selatan merupakan arah masuk yang memang diarahkan oleh orang-orang.

3. Arah hasil perantara arah massa utama dan sisi Selatan diperluas hingga akan memberikan rasa ritmis dan arah "Baru" sehingga saat ini akan memiliki dengan perantara bahwa sisi Selatan merupakan arah masuk yang memang diarahkan oleh orang-orang.

4. Konsep massa tetap diberikan dengan kesadaran massa perantara yang nantinya akan dipikirkan mengenai arah yang dipakai saat yang juga akan menjadi "titik tolak" barunya dari "arah" dalam konsep yang dipakai pada dan arah Selatan masa ini akan Barat.

MASSA 2 "STAIRS"

1. Massa terdiri dari beberapa bentuk persegi yang terdistribusi pada arah perantara yang terarah ke arah Selatan dan arah Barat dan Timur.

2. Arah hasil perantara arah massa utama dan sisi Selatan diperluas hingga akan memberikan rasa ritmis dan arah "Baru" sehingga saat ini akan memiliki dengan perantara bahwa sisi Selatan merupakan arah masuk yang memang diarahkan oleh orang-orang.

3. Arah hasil perantara arah massa utama dan sisi Selatan diperluas hingga akan memberikan rasa ritmis dan arah "Baru" sehingga saat ini akan memiliki dengan perantara bahwa sisi Selatan merupakan arah masuk yang memang diarahkan oleh orang-orang.

4. Konsep massa tetap diberikan dengan kesadaran massa perantara yang nantinya akan dipikirkan mengenai arah yang dipakai saat yang juga akan menjadi "titik tolak" barunya dari "arah" dalam konsep yang dipakai pada dan arah Selatan masa ini akan Barat.

MASSA 3 "INTERSECTION"

1. Massa terdiri dari beberapa massa persegi dengan orientasi yang mengarah ke Barat dan Timur serta arah perantara ke arah Selatan dan arah Barat dan Timur.

2. Massa terdiri dari beberapa massa persegi dengan orientasi yang mengarah ke Barat dan Timur serta arah perantara ke arah Selatan dan arah Barat dan Timur.

3. Massa yang terarah ke arah perantara menjadi 3 massa dengan perantara perantara yang terarah ke arah Selatan dan arah Barat dan Timur.

4. Massa pada arah Utara dan arah Selatan akan memberikan kesan yang berbeda-beda dan arah perantara yang terarah ke arah Selatan dan arah Barat dan Timur.

PENILAIAN MASSA

<p>MASSA 1 "CONNECT"</p> <p>TABEL PENILAIAN MASSA</p> <table border="1"> <tr><td>KONEKTIVITAS MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>ORIENTASI MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>KONEKTIVITAS JALUR TAPAK</td><td>■</td></tr> <tr><td>WALKABILITY</td><td>■</td></tr> <tr><td>PERMAINAN MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>NILAI KONSEP</td><td>3</td></tr> </table>	KONEKTIVITAS MASSA	■	ORIENTASI MASSA	■	KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■	WALKABILITY	■	PERMAINAN MASSA	■	NILAI KONSEP	3	<p>MASSA 2 "STAIRS"</p> <p>TABEL PENILAIAN MASSA</p> <table border="1"> <tr><td>KONEKTIVITAS MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>ORIENTASI MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>KONEKTIVITAS JALUR TAPAK</td><td>■</td></tr> <tr><td>WALKABILITY</td><td>■</td></tr> <tr><td>PERMAINAN MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>NILAI KONSEP</td><td>3</td></tr> </table>	KONEKTIVITAS MASSA	■	ORIENTASI MASSA	■	KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■	WALKABILITY	■	PERMAINAN MASSA	■	NILAI KONSEP	3	<p>MASSA 3 "INTERSECTION"</p> <p>TABEL PENILAIAN MASSA</p> <table border="1"> <tr><td>KONEKTIVITAS MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>ORIENTASI MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>KONEKTIVITAS JALUR TAPAK</td><td>■</td></tr> <tr><td>WALKABILITY</td><td>■</td></tr> <tr><td>PERMAINAN MASSA</td><td>■</td></tr> <tr><td>NILAI KONSEP</td><td>4</td></tr> </table>	KONEKTIVITAS MASSA	■	ORIENTASI MASSA	■	KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■	WALKABILITY	■	PERMAINAN MASSA	■	NILAI KONSEP	4
KONEKTIVITAS MASSA	■																																					
ORIENTASI MASSA	■																																					
KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■																																					
WALKABILITY	■																																					
PERMAINAN MASSA	■																																					
NILAI KONSEP	3																																					
KONEKTIVITAS MASSA	■																																					
ORIENTASI MASSA	■																																					
KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■																																					
WALKABILITY	■																																					
PERMAINAN MASSA	■																																					
NILAI KONSEP	3																																					
KONEKTIVITAS MASSA	■																																					
ORIENTASI MASSA	■																																					
KONEKTIVITAS JALUR TAPAK	■																																					
WALKABILITY	■																																					
PERMAINAN MASSA	■																																					
NILAI KONSEP	4																																					

Gambar 5. 2. Penentuan konsep massa bangunan.

(Dokumen pribadi, 2020).

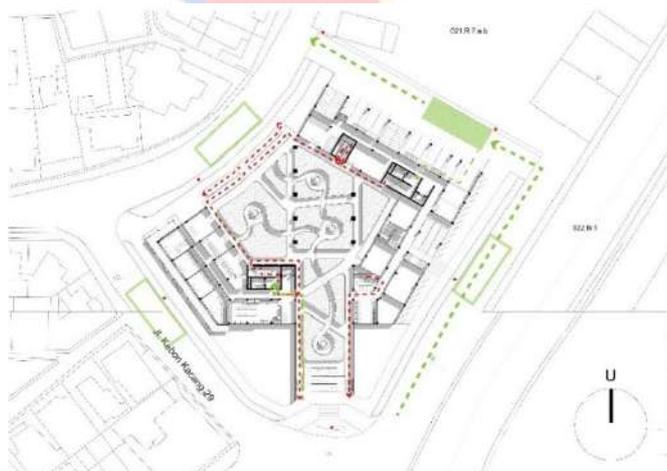
5.3. Strategi perancangan

5.3.1. Tapak

Pada umumnya tapak memiliki 3 buah sisi (dikarenakan sisi Utaranya merupakan lahan kosong sehingga arah yang menghadap ke jalan lebih ke arah Barat, Timur, dan Selatan sehingga akses yang

diberikan lebih menghadap ke arah tersebut dengan alasan masyarakat juga sudah terbiasa untuk mengakses jalur tersebut, namun kemudahan akses tembusan diinjeksikan untuk lebih memudahkan penggunaan fasilitas, berikut adalah perinciannya:

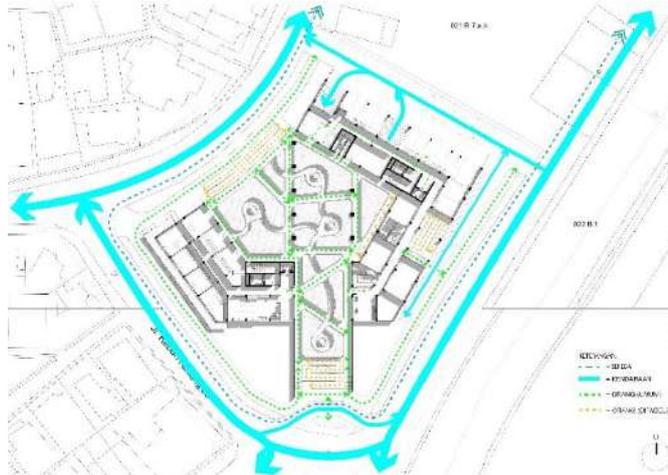
- Tapak memberikan jalur tembusan yang terdapat di arah Selatan dan Barat karena langsung berhadapan dengan pemukiman warga dan jalan selebar 12 m sebagai jalur kendaraan dan belum memiliki jalur pejalan kaki.
- Di dalam tapak juga terdapat jalur yang dapat dinikmati untuk bersantai atau berjalan-jalan saja dilengkapi dengan planter box yang disesuaikan dengan bentukan jalur.
- Jalur masuk kendaraan terdapat di sisi Utara tapak dengan pemikiran bahwa sisi lainnya akan menjadi muka bangunan yang langsung dapat diakses dan dinikmati oleh pejalan kaki atau tanpa kendaraan saja.
- Jalur masuk pemadam kebakaran dan loading area juga disamakan dengan jalur masuk kendaraan penghuni/tamu dengan jalur selebar 8 m mampu merespon kebutuhan parkir bagi truk loading atau mobil pemadam bila dibutuhkan, mengingat bahwa kondisi tapak akan dapat dilalui oleh 3 buah jalur kendaraan.



Gambar 5. 3. Sirkulasi evakuasi (merah) dan jalur kendaraan pemadam (hijau).

(Dokumen pribadi, 2020).

- Area masuk tapak akan lebih menggunakan ramp dengan pertimbangan mengutamakan kaum disabilitas dan ramp bisa digunakan oleh semua kalangan baik anak kecil hingga lansia atau kaum disabilitas dengan kursi roda.



Gambar 5. 4. Rencana sirkulasi manusia dan kendaraan dalam tapak.

Sumber: dokumen pribadi, 2020.

5.3.2. Manusia

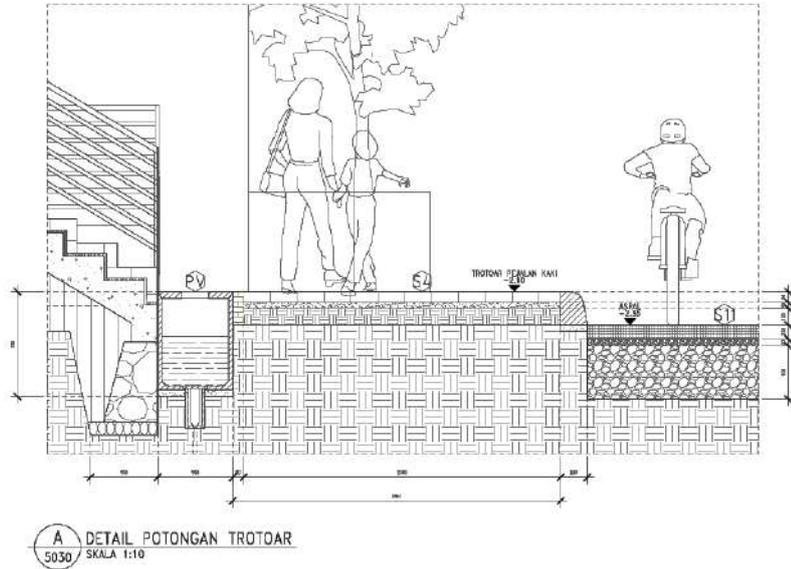
- Antara pengunjung dengan penghuni memiliki jalur masuk menuju tapak yang sama, perbedaannya hanya pada *lobby* hunian saja yang langsung terhubung dengan lift dan pada umumnya yang masuk ke dalam hanyalah yang berkebutuhan atau memiliki unit saja.



Gambar 5. 5. Diagram akses sirkulasi dalam lokasi hunian.

(Dokumen pribadi, 2020).

- Jalur selebar 6 m disiapkan sebagai jalur pejalan kaki yang terdapat di sisi Barat, Selatan, dan Timur tapak sebagai solusi dari kurangnya jalur pejalan kaki di lingkungan sekitar tapak.

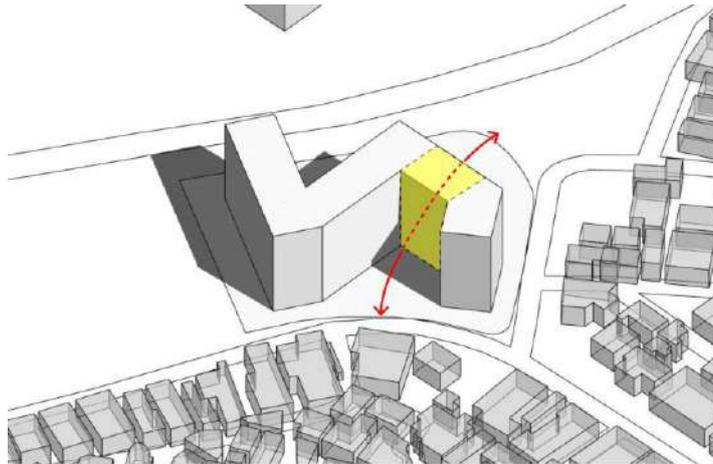


Gambar 5. 6. Potongan trotoar yang diusulkan dalam desain, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).

- Jalur sisi Barat dan Selatan tapak akan dilengkapi dengan gerai yang mampu memberikan tujuan bagi pengunjung/tamu untuk berbelanja dan berjalan kaki menuju ke lokasi tapak tanpa harus mengganggu sirkulasi penghuni hunian.

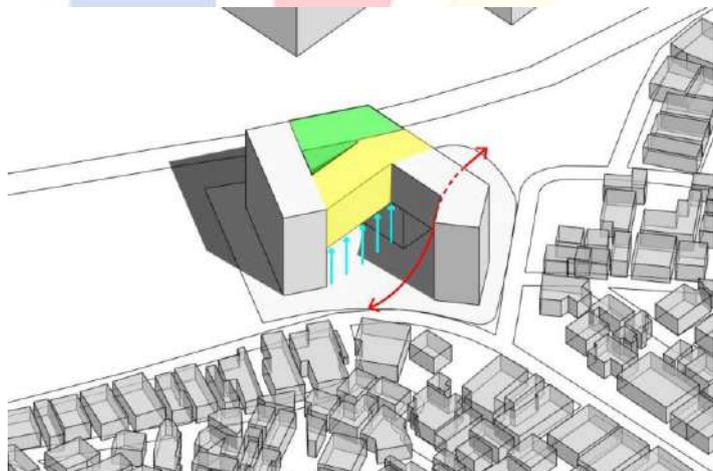
5.3.3. Bangunan

- Massa bangunan akan dihadapkan menghadap ke muka jalan terutama dari sisi Barat karena memang pada sisi tersebut bentukan tapak lebih mengundang dan dapat diaplikasikan jalur tembusan bila dipecah menjadi 2 buah massa.



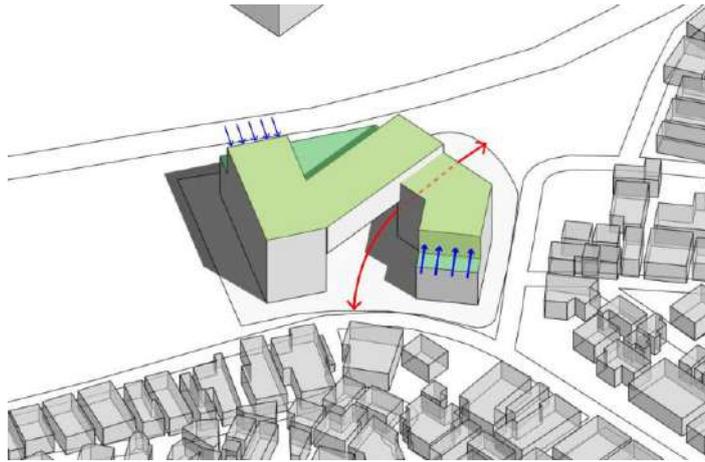
Gambar 5. 7. Bentuk pemecahan massa awal terkait pengadaan jalur tembus.
(Dokumen pribadi, 2020).

- Massa bangunan yang terpecah menjadi 2 memang sulit menemukan jumlah unit yang pas, oleh karena itu massa dihubungkan dengan massa penghubung sehingga jumlah hunian dapat bertambah tanpa mengganggu sirkulasi manusia di lt. dasar.



Gambar 5. 8. Bentuk massa bangunan yang saling terhubung dengan massa yang berpotongan.
(Dokumen pribadi, 2020).

- Pada setiap sisi akhir/ujung massa bangunan dimundurkan supaya mampu memberi keterbukaan lebih bagi fasilitas *roof garden* pada lt. 4 dengan pertimbangan pemandangan yang lebih luas dan memaksimalan pengalaman ruang pada fasilitas tersebut.



Gambar 5. 9. Bentuk massa bangunan setelah diinjeksikan ketebalan unit di dalamnya, mengakibatkan unit lebih terlihat gemuk.

(Dokumen pribadi, 2020).

- Aplikasi ramp dan ruang untuk disisakan bagi pengadaan jogging track terbagi menjadi 3 level, yaitu lt. dasar yang sifatnya lebih untuk kepraktisan dan dapat diakses secara umum sedangkan lantai di atasnya bersifat semi privat sebagai tempat perkumpulan atau jogging track bagi penghuni.



Gambar 5. 10. Bentuk massa bangunan setelah diinjeksikan perbedaan penggunaan fasilitas, umum (hijau), hitam (*mini roof garden*), dan kuning (*roof jogging track*).

(Dokumen pribadi, 2020).

- Area servis terletak pada lt. basement agar tidak mengganggu pemandangan atau aktivitas penghuni, ruang tersebut terdiri dari

ruang elektrikal (genset) dan ruang tangki air bawah, untuk sisi tangki air atap terletak di massa paling Timur Laut supaya tidak terlalu terlihat oleh penghuni saat menikmati fasilitas *roof jogging track*.



Gambar 5. 11. Tampilan atap bangunan dilihat menghadap ke Utara.
(Dokumen pribadi, 2020).

- Lokasi fasilitas kebugaran (*gym n pool*) terletak di Lt. 2 supaya akses lebih praktis memahami bahwa ada perbedaan waktu saat orang ingin berolahraga, bisa sebelum berangkat kerja atau langsung setelah puang kerja, untuk menuju ke fasilitas akan diberikan akses berupa ramp agar bisa langsung diakses dari lantai dasar.



Gambar 5. 12. Pemandangan dari ramp sebagai akses dari/menju ke fasilitas kebugaran.

(Dokumen pribadi, 2020).

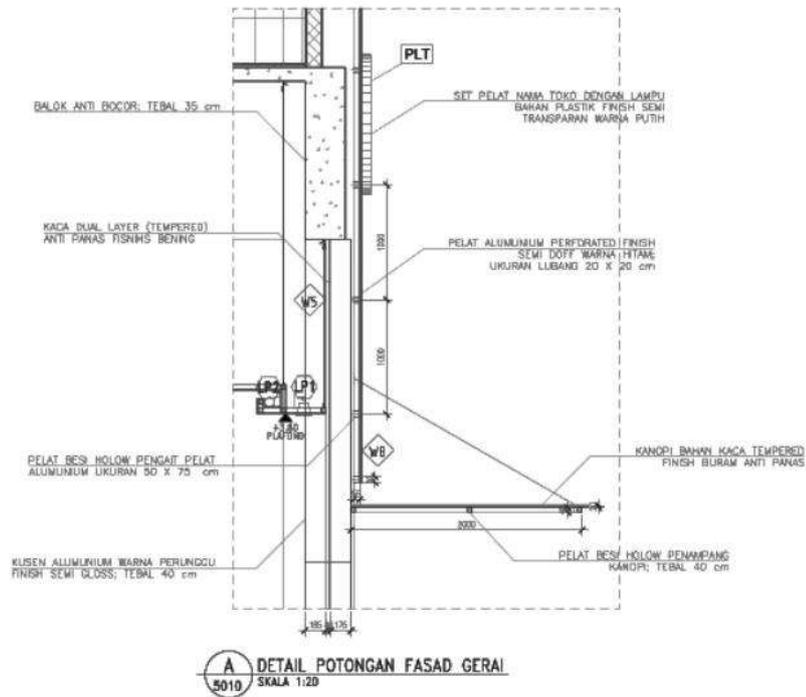
- Massa unit yang langsung berhadapan dengan sisi Barat akan diberikan *sunscreen* yang relatif bisa diatur pada daerah balkon sesuai dengan keinginan penghuni unit, namun pada sisi jendela akan menggunakan instalasi fasad *sunscreen* yang sifatnya permanen.



Gambar 5. 13. Aplikasi fasad pada unit yang cenderung menghadap ke arah Barat.

(Dokumen pribadi, 2020).

- Sama halnya dengan gerai, muka gerai di atas pintu akan diberikan instalasi fasad *sunscreen* berupa *perforated metal* dengan pertimbangan sifat material anti panas dan lebih tahan lama dari segi umur pemakaian.



Gambar 5. 14. Aplikasi fasad pada gerai yang cenerung menghadap relatif ke arah Barat.

(Dokumen pribadi, 2020).

5.4. Simulasi perancangan

5.4.1. Tabel luas ruang terpakai

No.	Fungsi Ruang	Luas (sq m)	Keterangan / kapasitas / sumber
PUBLIK			
1.	<i>Retail/gerai toko</i>	335.01	Diasumsikan ± 8 buah unit gerai (minimal 16 sq m / kios) (Ernst, 2012).
2.	<i>Retail minimarket</i>	231,63	Terdapat 3 buah unit, yaitu: 1 buah seluas 106,43 sq m; 1 buah seluas 62,2 sq m; 1 buah seluas 63 sq m.
SEMI PUBLIK			

1.	<i>Lift</i>	17,5	Diambil 2 buah dengan kapasitas maksimum masing-masing <i>lift</i> sebesar 1250 kg dengan luas 8,75 <i>sq m</i> (Ernst, 2012).
2.	Jalur pejalan kaki	1.715,532	Total 28,6% dari luas lahan (6.000 <i>sq m</i>) dengan standar minimal 10% untuk luas sirkulasi pejalan kaki (Chiara & Callender, 1980).
SEMI PRIVAT			
1.	<i>Gym/fitness center</i>	161,8	Minimal ukuran ruang <i>gym</i> untuk ±13 macam alat atau ±22 orang (Ernst, 2012).
2.	Kolam renang	157	Minimal ukuran per orang 8 <i>sq m</i> (Ernst, 2012), sehingga dengan mampu menampung sebanyak ±20 orang.
3.	<i>Roof jogging track</i>	1.486,91	Dilengkapi dengan playground area dan area duduk berupa <i>planter box</i> lingkaran pada lt. dak
4.	<i>Roof garden/mini jogging track</i>	555.545	Dilengkai dengan area duduk berupa <i>planter box</i> lingkaran pada lt. 4.
UNIT			
1.	Tipe Studio	107,6	Terdapat 3 buah unit dengan luas 35,866 <i>sq m/unit</i> .
2.	Tipe Studio 3	84,67	Terdapat 2 buah unit dengan luas 42,335 <i>sq m/unit</i> .
3.	Tipe 1 BR	463,5	Terdapat 10 buah unit dengan luas 46,35 <i>sq m/unit</i> .
4.	Tipe 1 BR 2	105,506	Terdapat 2 buah unit dengan luas 52,732 <i>sq m/unit</i> .
5.	Tipe 1 BR 3	46,35	Hanya 1 buah unit saja.
6.	Tipe 1 BR corner 3	57,938	Hanya terdapat buah unit saja
7.	Tipe 2 BR	1.434,1	Terdapat 20 buah unit dengan luas 71,75 <i>sq m/unit</i> .
8.	Tipe 2 BR 2	418,28	Terdapat 6 buah unit dengan luas 69,705 <i>sq m/unit</i> .

9.	Tipe 2 BR corner	520,17	Terdapat 7 buah unit dengan luas 74,31 <i>sq m</i> /unit.
10.	Tipe 2 BR corner 2	196,29	Terdapat 3 buah unit dengan luas 65,43 <i>sq m</i> /unit.
11.	Tipe 2 BR corner 3	255,79	Terdapat 3 buah unit dengan luas 85,266 <i>sq m</i> /unit.
12.	Tipe 2 BR corner 4	233,916	Terdapat 3 buah unit dengan luas 77,972 <i>sq m</i> /unit.
13.	Tipe 2 BR corner 5	248,967	Terdapat 3 buah unit dengan luas 82,989 <i>sq m</i> /unit.
14.	Tipe 3 BR	1.671,57	Terdapat 18 buah unit dengan luas 92,865 <i>sq m</i> /unit.
15.	Tipe 3 BR 2	278,595	Terdapat 3 buah unit dengan luas 92,865 <i>sq m</i> /unit.
SERVIS			
1.	Parkir mobil (37 slot)	420	Terdapat 46 slot parkir, dihitung dari jumlah rasio parkir 1:5 (5x unit studio; 14x unit 1 BR; dan 45x unit 2 BR), dan 1:1 (14x unit 3 BR) dengan masing-masing luas <i>slot</i> parkir sebesar 12,5 <i>sq m</i> (Dirjen Perhubungan Darat, 1996).
2.	Parkir motor	40	Terdapat 20 slot parkir motor dengan luas 2 <i>sq m</i> /slot.
2.	R. Genset (1 ruang)	60	Merespon asumsi kebutuhan ruang sebesar 50 <i>sq m</i> (Ernst, 2012).
3.	R. Sampah (1 ruang)	31,2	Dimensi ruang minimal mampu menampung 3 jenis sampah dari saf sampah minimal 12 <i>sq m</i> (Ernst, 2012).
4.	Saf kebakaran (/lantai)	102	Terdapat 2 buah, masing-masing 51 <i>sq m</i>
5.	Tangga darurat (/lantai)	74,1	Terdapat 2 jenis dengan luas sebesar 25,5 <i>sq m</i> berjumlah 2 buah dan 1 buah seluas 23,1 <i>sq m</i> .
6.	R. Tangki air bawah (1 ruang)	190,8	Ukuran minimal 105,6 <i>sq m</i> (Ernst, 2012).

7.	R. panel (1/lantai)	6	Disesuaikan dengan preseden (Lloyd).
8.	R. Pengelola (1 ruang)	48	Mampu menampung 6 buah kubikal pekerja (masing – masing 5,4 <i>sq m</i>) dengan sirkulasi 10% (Ernst, 2012).
9.	Mushola (1 ruang)	45	Terdapat 1 buah dekat kantor pengelola
10.	WC (pria + wanita)	32,58	Set WC pria dan wanita beserta r. wudhu untuk keperluan sholat.
11.	WC <i>multisex</i> (difabel)	3,75	Terdapat di <i>lobby</i> Utara lengkap dengan <i>handlebar</i> .
LUAS TAPAK USULAN		6.008,57	Sesuai dengan kriteria sebelumnya.
TOTAL MASSA		11.992,2	
TOTAL AREA HIJAU		1.918,49	± 31,97% dari luas area tapak

Tabel 5. 1. Tabel luasan program ruang dalam desain.

(Dokumen pribadi, 2020).

5.4.2. Blok plan, site plan, denah, tampak, potongan

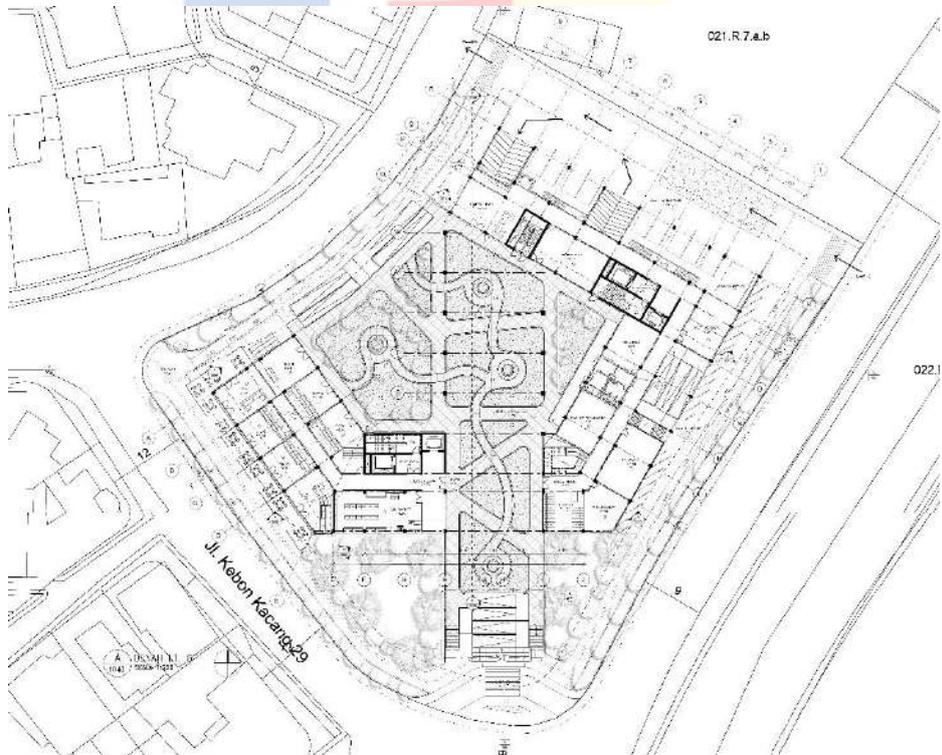


Gambar 5. 15. Blok plan, skala nts (1:1000 pada kertas A1).

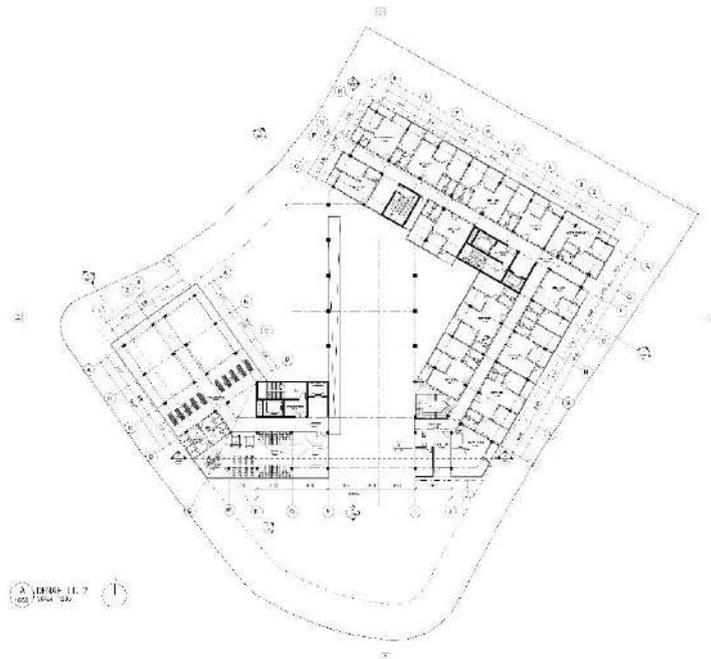
(Dokumen pribadi, 2020).



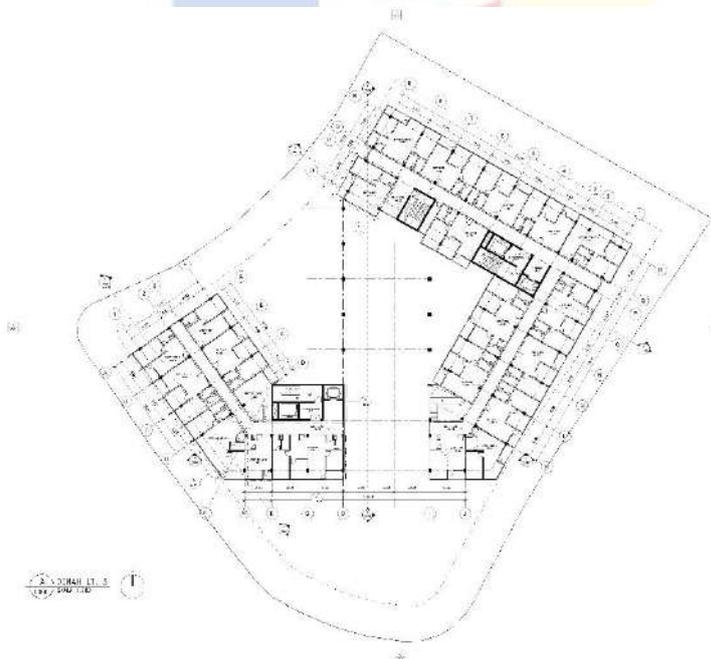
Gambar 5. 16. Site plan, skala nts (1:500 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



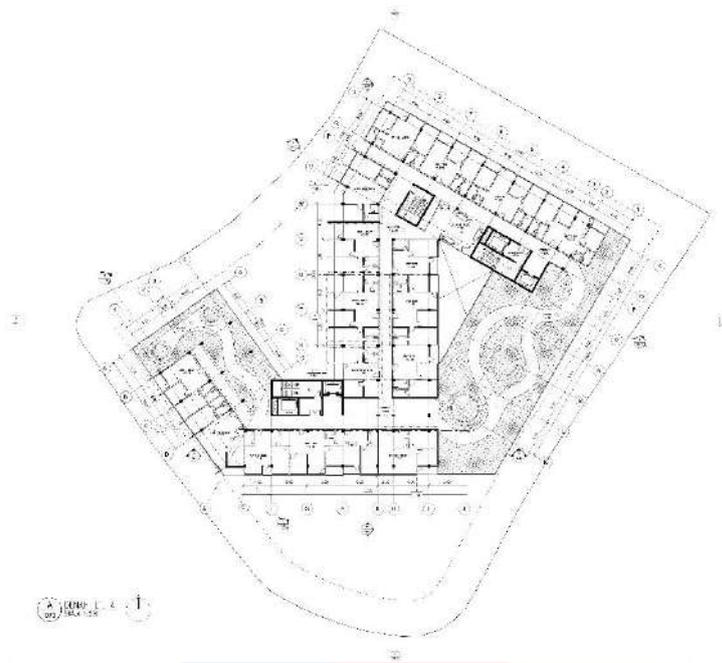
Gambar 5. 17. Denah lt. GF, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 18. Denah lt. 2, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



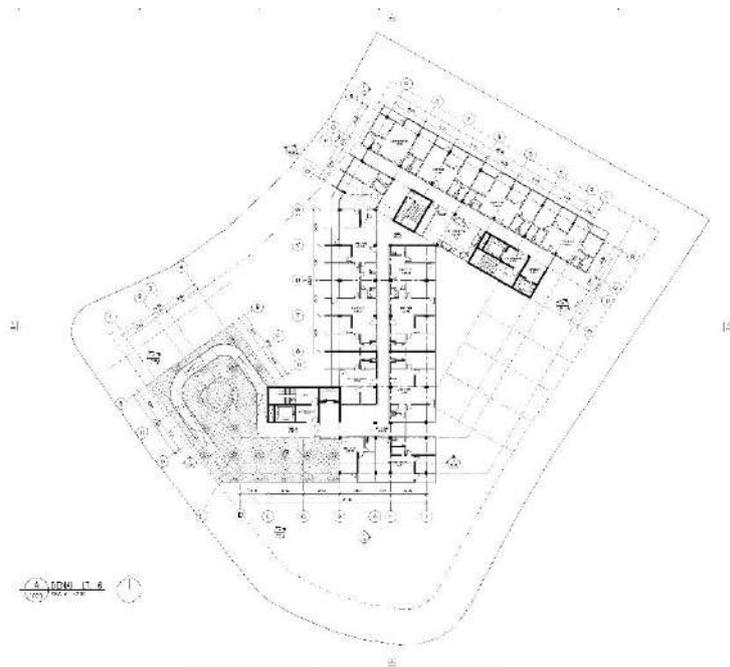
Gambar 5. 19. Denah lt. 3, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



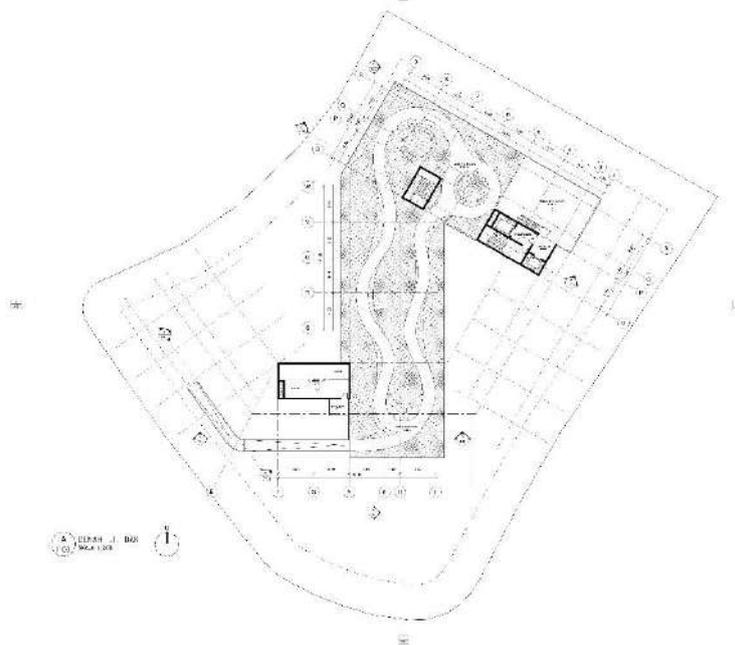
Gambar 5. 20. Denah lt. 4, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



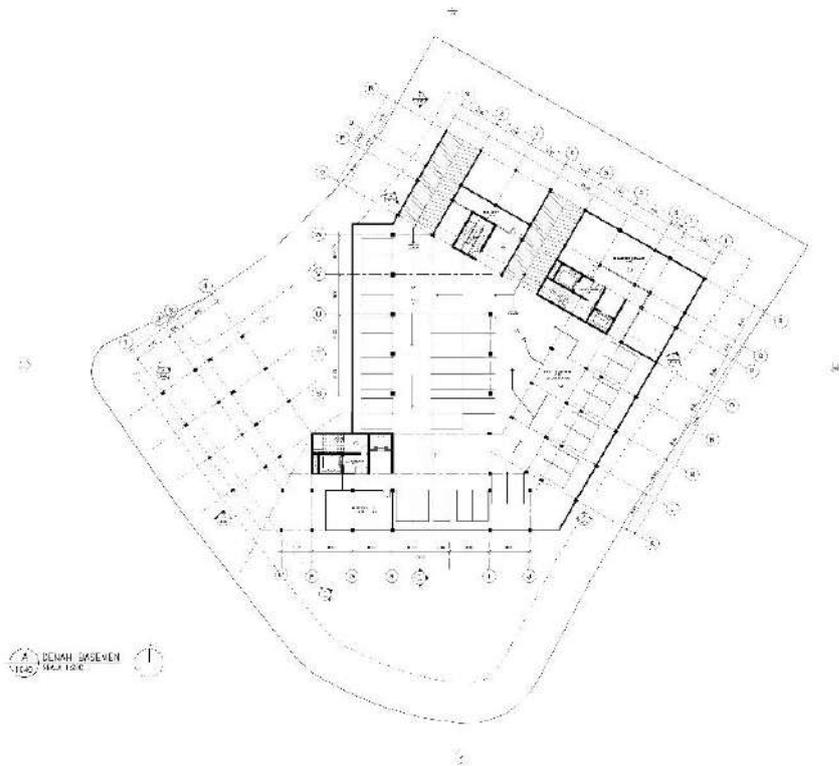
Gambar 5. 21. Denah lt. 5, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



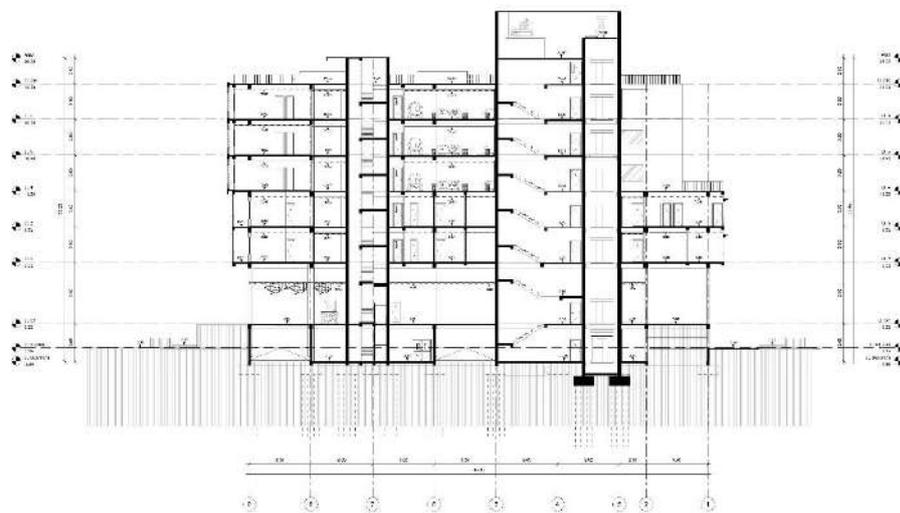
Gambar 5. 22. Denah lt. 6, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



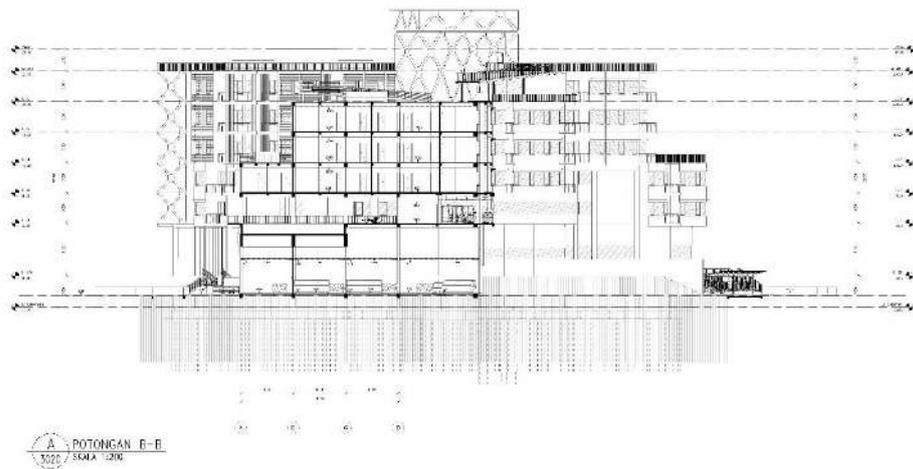
Gambar 5. 23. Denah lt. dak, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



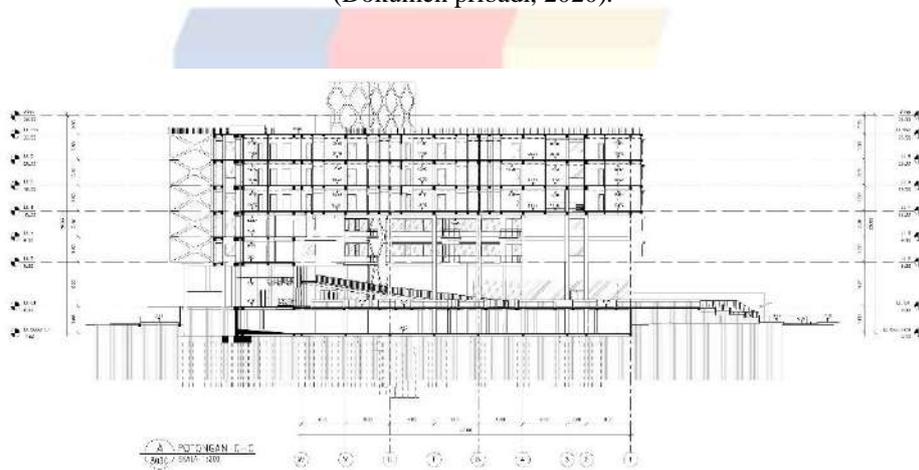
Gambar 5. 24. Denah basemen, skala nts (1:200 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



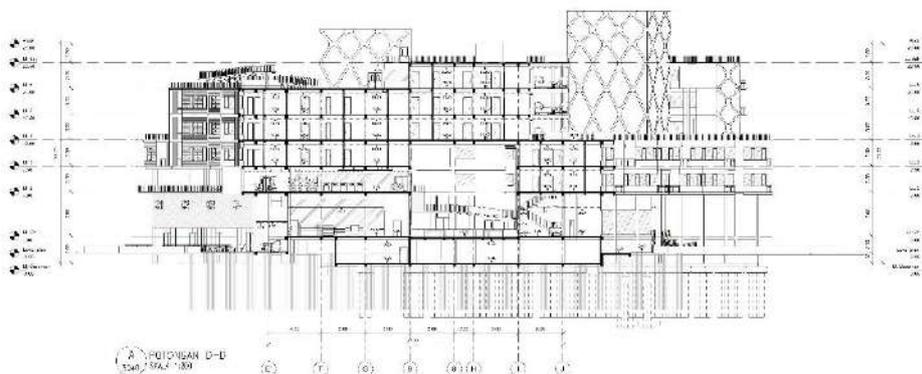
Gambar 5. 25. Pot A-A, skala nts (1:100 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 26. Potongan B-B, skala nts (1:100 pada kertas A1).
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 27. Potongan C-C, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 28. Potongan D-D, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).



A TAMPAK UTARA
2019 / SKALA 1:300



A TAMPAK TIMUR
2020 / SKALA 1:200



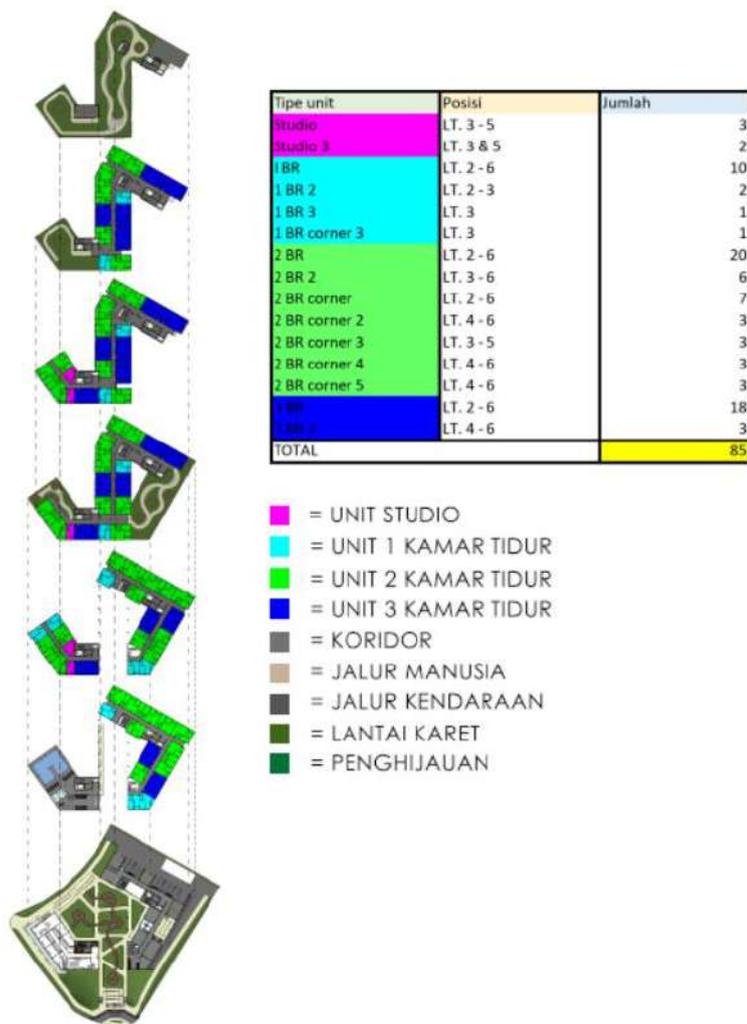
A TAMPAK SELATAN
2020 / SKALA 1:200



A TAMPAK BARAT
2020 / SKALA 1:200

Gambar 5. 29. Tampak Bangunan The Intersection.

Sumber: dokumen pribadi, 2020.

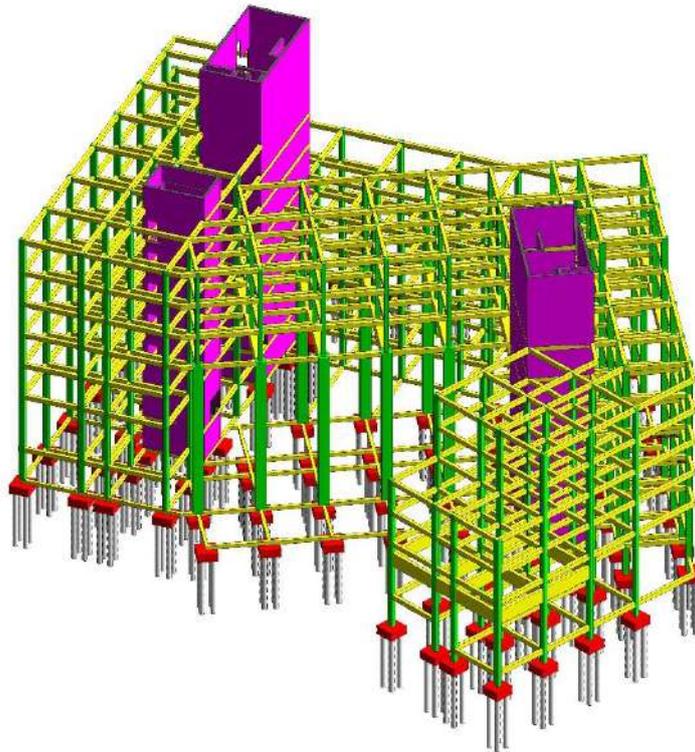


Gambar 5. 30. Aksonometri program ruang dan jumlah unit hunian
(Dokumen pribadi, 2020).

5.4.3. Diagram struktur, evakuasi, utilitas, dan sirkulasi

Diagram struktur ini menjelaskan bahwa aplikasi struktur yang digunakan oleh bangunan merupakan struktur rigid dengan bantuan kolom dan balok atau sistem konvensional dan penguat utama (*core*) yang merupakan penyelubung dari *lift* dan tangga darurat berbahan tahan api, namun bila diperhatikan memang ada kolom yang sifatnya seperti berdiri sendiri di tengah-tengah massa karena fungsi dari massa melayang agar mampu mendapatkan unit maksimum tanpa harus mengganggu sirkulasi manusia di bawahnya, oleh karena itu diperlukan aplikasi balok prategang dengan injeksi kabel besi di dalamnya agar mampu menahan beban besar yang hanya ditopang oleh beberapa struktur vertikal saja, kemudian kolom yang

digunakan juga berbeda, yaitu dengan aplikasi kolom komposit berukuran 40 x 60 untuk lebih kuat menopang massa yang “melayang” tersebut.



Gambar 5. 31. Aksonometri sistem struktur rigid pada desain, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).

Untuk jalur evakuasi terdapat 3 titik tangga darurat yang dapat diakses dari lt. dak hingga lt. dasar, namun khusus untuk massa bangunan pada sisi Selatan dikarenakan hanya berketinggian 3 lantai saja maka terdapat 2 akses yang diberikan yaitu melalui tangga biasa dan tangga darurat pada sisi Utara. Akses keluar untuk penghuni dari massa yang cenderung berada di sisi Selatan dapat keluar menuju ke *entrance* sisi Selatan sedangkan bagi yang berada di sisi Utara dan Barat dapat mengakses ke *entrance* sisi Barat dengan pertimbangan jarak terdekat. Bagi mobil pemadam kebakaran dapat berhenti di 4 sisi bangunan dan sudah disediakan area parkir di dalam tapak pada sisi Utara seluar 8 x 15 *sq m* dengan beberapa titik *hydrant* yang masing-masing berjarak 50 m antar komponennya.



Gambar 5. 32. Aksonometri sirkulasi evakuasi kebakaran pada desain.
(Dokumen pribadi, 2020).

Jalur sirkulasi ini disesuaikan dengan kondisi lingkungan tapak, masyarakat sudah terbiasa melalui jalan pada sisi Barat dan Selatan, oleh karena itu untuk memberikan kemudahan akses maka diberikan jalur tembusan yang mampu menghubungkan kedua ruas jalan tersebut, namun bila diperhatikan jalur yang diusulkan dalam desain memang sudah menggunakan jalan rencana pemerintah untuk 2030 mendatang sehingga berbeda bila dibandingkan dengan kondisi eksisting, perbedaannya terdapat pada jalur baru yaitu jalur di sisi Timur, kondisi eksisting tidak memiliki jalur di sisi Timur. Akses yang dijadikan diagram juga dapat digunakan oleh semua orang/terbuka untuk umum sehingga mampu mengurangi kesenjangan dalam penggunaan fasilitas dan mampu menumbuhkan rasa saling menghormati antar pengguna jalur pejalan kaki. Pada sekitar tapak juga diusulkan pengadaan jalur untuk sepeda dengan alasan mendukung pembangunan infrastruktur di sekitar lingkungan tapak dan menjadi contoh untuk penerapan di daerah lainnya bahwa jalur yang biasa dianggap sempit sebenarnya juga berpotensi untuk dinikmati bagi

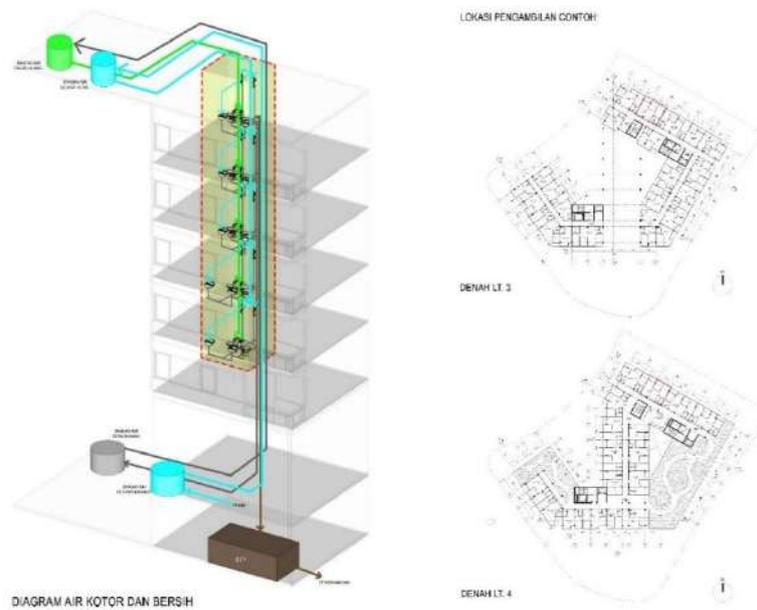
pejalan kaki maupun pesepeda. Dari konsep *walkability* yang diterapkan memang terkesan seperti tidak mementingkan pengguna mobil, oleh karena itu perlu disepakati bahwa pengemudi kendaraan bermotor memiliki kenyamanan yang lebih dibandingkan pejalan kaki dan pesepeda sehingga untuk menghadapi rintangan bukanlah masalah bagi pengemudi mobil dan motor. Aplikasi kemudahan akses juga diterapkan melalui pengadaan ramp di setiap akses masuk yang dikhususkan bagi kaum disabilitas agar tidak terjadi kesenjangan dalam penggunaan fasilitas bahwa kaum disabilitas juga memiliki hak yang sama dengan kaum lainnya.



Gambar 5. 33. Jalur sirkulasi manusia dengan kendaraan.

(Dokumen pribadi, 2020).

Untuk diagram kebutuhan air bersih diambil sebuah contoh yang secara mudah dapat dipahami yaitu penerapan pada unit tipe 2 BR di sisi Utara dengan peletakkan yang tipikal sehingga mudah dipahami arah atau sistem pemipaannya.



Gambar 5. 34. Aksonometri sistem mep pada desain, skala nts.
(Dokumen pribadi, 2020).

5.4.4. Perspektif ruang luar dan dalam

Dalam konsep *walkability* terdapat kenyamanan visual yang dibutuhkan agar mampu memberikan kenyamanan atau rasa layak bagi penikmatnya. Dari segi penampilan yang didesain, terdapat beberapa alasan dalam peletakkan posisi massa terutama yang sifatnya komersial seperti gerai toko harus diletakkan menyatu langsung dengan jalur pejalan kaki dengan alasan memberikan akses langsung bagi pengunjung yang hanya ingin berbelanja, lalu wajah bangunan yang menghadap ke jalan langsung juga dibuat lebih mengundang dengan pertimbangan bahwa sisi yang menghadap ke muka jalan merupakan akses masuk ke dalam hunian bagi penghuni maupun tamu/pengunjung sehingga aspek visual bangunan tersendiri dapat meningkatkan kemauan dan perasaan orang untuk merasakan pengalaman ruang yang ada di dalam halaman hunian.



Gambar 5. 35. Perspektif eksterior bangunan, skala nts.

(Dokumen pribadi, 2020).

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya pada sub bab diagram sirkulasi bahwa jalur sepeda diusulkan di sekeliling tapak untuk memberikan akses atau memfasilitasi penghuni yang ingin berpegian ke jarak yang sedikit jauh namun ingin melatih diri untuk menggunakan kakinya lebih untuk berjalan atau mengayuh ketimbang menginjak pedal, sehingga konsep *walkability* dalam hunian akan mampu meningkatkan minat dan kepercayaan penghuni serta masyarakat sekitar bahwa tipologi hunian seperti inilah yang perlu dikembangkan pada kota-kota besar.



Gambar 5. 36. Perspektif akses masuk *lobby* Barat.

(Dokumen pribadi, 2020).

Untuk memberikan rasa yang berbeda dari jalur tembusan pada umumnya, desain mengaplikasikan 2 jenis jalur, yaitu jalur cepat (hanya untuk jalan menembus tapak) dan jalur santai seperti pada perspektif di bawah ini. Untuk meningkatkan minat masyarakat bukan berarti hanya memberikan jalur tembusan atau kepraktisan saja tetapi harus memenuhi kebutuhan secara estetik dan mampu menjadi tempat perkumpulan bagi beberapa orang sehingga dapat meningkatkan kehidupan sosial ekonomi juga bagi gerai pertokoan yang ada di sekelilingnya. Bila hal ini terus menerus dibiasakan, maka secara tidak disadari kesenjangan dalam penggunaan fasilitas akan berkurang dan perilaku masyarakat dalam memandang aktivitas berjalan kaki akan berubah menjadi positif sehingga mempengaruhi gaya mobilitas mereka sehari-hari.



Gambar 5. 37. Perspektif *tracks* pada halaman terbuka/jalur tembusan di lantai dasar.
(Dokumen pribadi, 2020).

Berikut adalah muka atau fasad dari gerai toko yang didesain dengan gaya minimalis, di sini gaya minimalis disesuaikan dengan keinginan “pasar” yang terdapat di form penelitian sebelumnya dan arti minimalis diartikan dengan bentuk dan warna minimal dengan gaya garis dan geometris lainnya yang mampu membentuk repetisi yang tidak acak. Fungsi dari penggunaan gaya tersebut adalah mengikuti arus zaman karena dengan dilakukannya hal tersebut maka masyarakat juga akan tertarik untuk mengunjungi gerai dan mengapresiasi pengadaan fasilitas yang disediakan

pada desain ini. Gerai sendiri diadakan dengan alasan memberikan tujuan bagi masyarakat bahkan penghuni untuk bersosialisasi secara ekonomis namun dengan adanya dukungan gaya “kekinian” atau mengikuti arus trend maka minat masyarakat akan semakin meningkat untuk mengunjungi dan berada di tempat tersebut.



Gambar 5. 38. Perspektif kondisi gerai pada sisi trotoar.
(Dokumen pribadi, 2020).

Khusus untuk penghuni, cara yang mudah untuk mengasah atau mengubah kebiasaan malasnya untuk berjalan kaki diinjeksikan dalam fasilitas berupa *roof jogging track*, aplikasi yang diberikan bukan hanya sekedar *jogging track* saja tetapi juga dilengkapi dengan komponen tempat duduk berupa *planter box* agar memberikan kesan sejuk dan natural serta adanya area playground untuk anak-anak beraktivitas, bukan sebuah keharusan untuk mengadakan area bermain anak, namun dengan adanya area bermain maka minat seseorang untuk mengapresiasi sebuah fasilitas atau infrastruktur dapat diasah sejak kecil. Manfaat dari peningkatan minat ini adalah untuk mempromosikan aktivitas berjalan kaki, karena lokasi hunian yang sudah dipilih di dalam kota yang sudah difasilitasi oleh infrastruktur pejalan kaki sehingga kehidupan dalam hunian dapat terjadi secara efisien, selain itu perlu diingat bahwa kawasannya sendiri juga sudah memiliki banyak variasi fungsi bangunan sehingga mampu menghemat waktu dan

biaya apabila ingin bekerja, jalan-jalan, atau bahkan mencari makan/santapan.



Gambar 5. 39. Perspektif *roof jogging track*.

(Dokumen pribadi, 2020).

Untuk lebih mendukung kepraktisan bagi penghuni, pertokoan seperti minimarket juga sudah diadakan dan berjumlah 3 titik yang dapat diakses dari sisi Selatan, Timur, dan Utara kecuali Barat karena merupakan lahan terbuka bagi umum. *Minimarket* sendiri mampu menghemat waktu dan tenaga bagi penghuni apabila perlu berbelanja untuk kebutuhan sehari-hari seperti tisu, makanan siap saji, peralatan sekolah, makanan ringan, dll. Selain itu *minimarket* atau gerai pertokoan yang terdapat dalam 1 lokasi yang sama logikanya tidak mungkin menjual barang yang sama karena akan sangat berkompetisi satu sama lain, maka diasumsikan bahwa akan banyak terdapat variasi barang dan jasa yang ditawarkan di setiap jenis lahan pertokoan yang terdapat dalam kawasan hunian.



Gambar 5. 40. Perspektif *roof jogging track*.

(Dokumen pribadi, 2020).

Sebelumnya sudah pernah dibahas bahwa unit hunian terbuka untuk umum, lalu akan muncul pertanyaan mengenai keamanan dan privasi bagi penghuni. Desain menjawab dengan pengadaan fasilitas keamanan yang terdapat di setiap sisi *lobby* sehingga memastikan bahwa yang akan masuk ke dalam hunian hanyalah orang yang berkepentingan saja tanpa harus mengintimidasi pengguna jalur tembus atau pejalan kaki yang berlalu lalang di dalam tapak, penerapan ini menjawab ketidaknyamanan yang terjadi pada jalur tembus Plaza Indonesia karena harus melewati *security check* terlebih dahulu dan hal tersebut kurang membebaskan dan diminati oleh sebagian besar orang.



Gambar 5. 41. Perspektif interior *lobby* Utara.
(Dokumen pribadi, 2020).

Fasilitas kebugaran yang diadakan dalam hunian ini sudah disesuaikan dengan mayoritas keinginan “pasar” melalui form penelitian yang diadakan/disebarkan sebelumnya. Untuk fasilitas kebugaran ini memiliki 2 jenis akses yaitu melalui ramp yang terhubung menerus dari lantai dasar dan secara vertikal melalui *lift*. Pengaplikasian ramp sebagai akses langsung memahami bahwa kebutuhan orang untuk menuju ke pusat kebugaran berbeda-beda yang artinya bisa berolah raga sebelum beraktivitas sehari-hari atau bahkan setelah pulang kerja sehingga bisa langsung diakses melalui ramp.



Gambar 5. 42. Perspektif interior pusat kebugaran, kolam renang (kiri) dan *gym* (kanan).

(Dokumen pribadi, 2020).



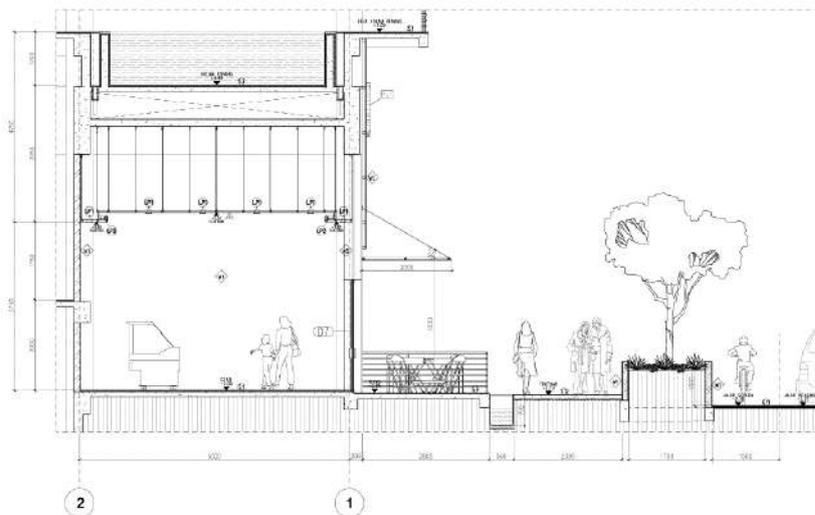
Gambar 5. 43. Perspektif ramp akses dari/menju ke pusat kebugaran.

(Dokumen pribadi, 2020).

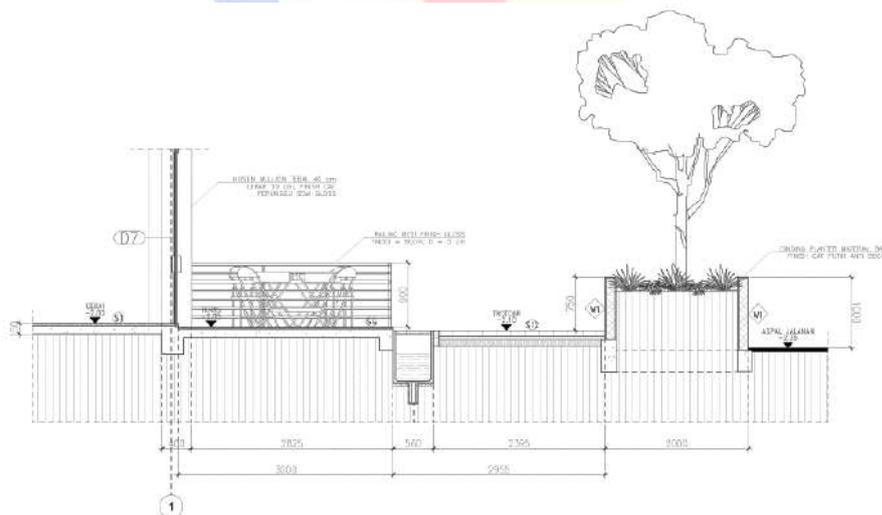
5.4.5. Desain detail arsitektur

Melalui gambar detail di bawah, dapat kita pahami bahwa kondisi unit gerai yang disewakan memiliki beberapa keunggulan yaitu desain ketinggian ruang yang dapat dijadikan nilai positif dari segi kemewahan dan juga kenyamanan secara visual dan termal yang diaplikasikan melalui usulan fasad berbahan aluminium *perforated* dan kanopi berbahan polikarbonat, kedua benda tersebut memiliki sifat yang relatif tahan lama dalam pemakaiannya sehingga akan sedikit biaya yang keluar untuk perawatan dan dari segi visual juga masih dapat diterima selama motif dan warna yang digunakan sesuai dengan gaya yang dipilih. Selain itu kondisi gerai juga berhadapan langsung dengan trotor pejalan kaki dengan alasan

memberikan akses langsung bagi pejalan kaki yang memiliki keperluan dengan lokasi toko karena fungsi pengadaannya memang sebagai penarik perhatian bagi masyarakat sekitar agar mampu menggoda untuk berjalan kaki menuju ke lokasi toko. Dapat dilihat juga bahwa desain dari trotoar pejalan kaki sudah dipertimbangkan mengenai keamanan dan kenyamanan dengan adanya pembeda antara jalur sepeda dan kendaraan dengan pejalan kaki dalam bentuk *planter box* berukuran 2 m.

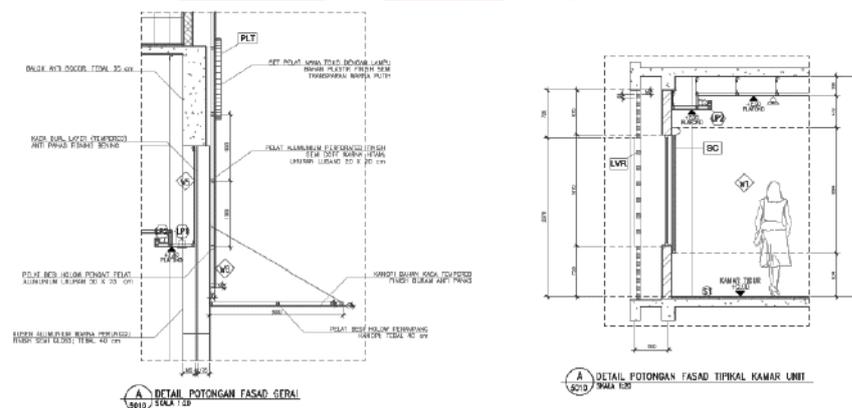


Gambar 5. 44. Perspektif ramp akses dari/menju ke pusat kebugaran.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 45. Detail potongan perbedaan *finishing* antara lantai interior dengan eksterior
(Dokumen pribadi, 2020).

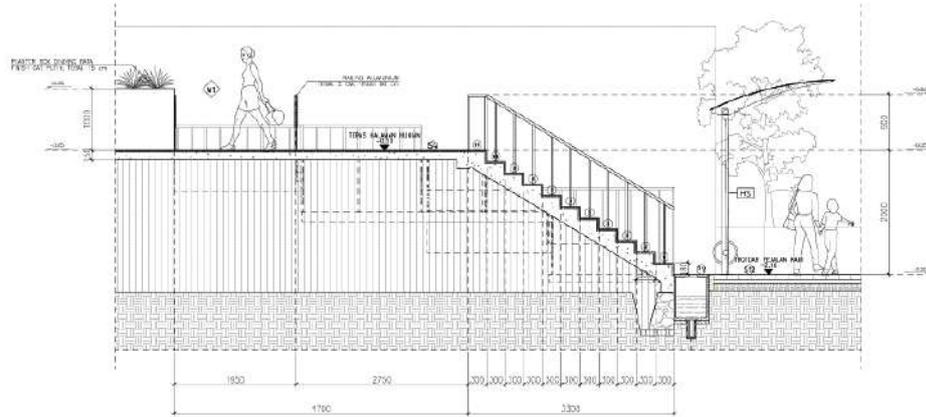
Berikut adalah contoh penerapan fasad pada wajah bangunan yang menghadap ke arah Barat, karena dirasa kurang nyaman maka fasad perlu diberikan penutup atau penghalang sinar dan panas secara langsung, namun perlu direspon bahwa cahaya alami merupakan pencahayaan yang paling optimal dalam menghemat energi, oleh sebab itu aplikasi fasad seperti kisi berbahan kayu ulin dan *perforated aluminium* mampu menahan sebagian besar sinar langsung tanpa harus menutupi kemungkinan cahaya alami untuk masuk ke dalam ruangan. Terdapat perbedaan penggunaan fasad pada kedua ruang tersebut dikarenakan fasad pertokoan sifatnya harus mengundang sehingga fasad yang lebih padat atau *bold* diaplikasikan agar wajahnya juga lebih menarik, sedangkan unit hunian lebih bersifat privat dan subjektif terhadap penghuni sehingga membutuhkan fasad yang mampu mengakses pemandangan ke sekeliling tanpa harus memberikan kesan norak atau terlalu mengundang.



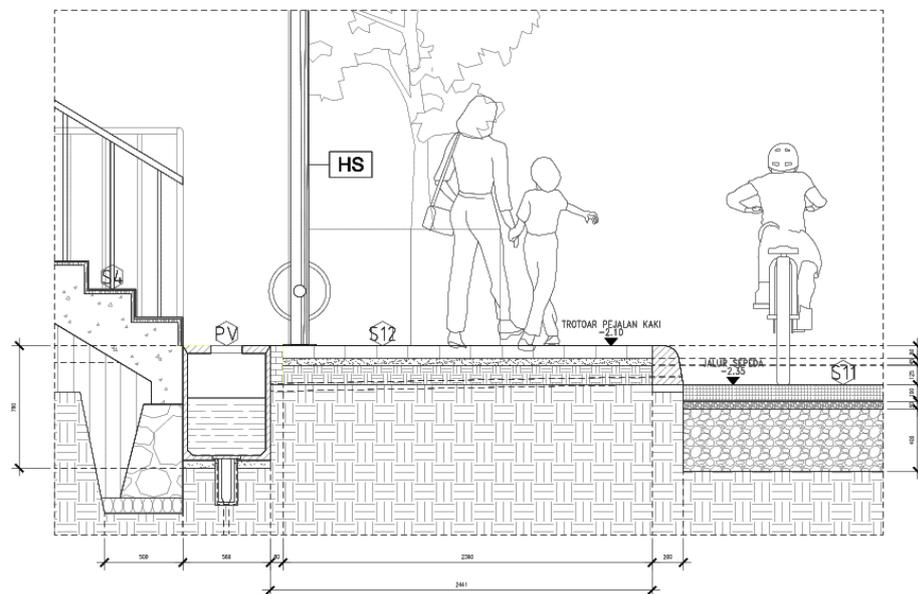
Gambar 5. 46. Detail potongan fasad *retail* (kiri) dan fasad hunian sisi Barat (kanan).
(Dokumen pribadi, 2020).

Kemudian akses masuk bagi pejalan kaki juga sudah didukung dengan fasilitas tangga dan ramp yang juga sikhhususkan untuk kaum disabilitas. Tangga terletak pada akses masuk Utara, Timur, dan Selatan sedangkan ramp terdapat pada sisi Barat dan Selatan dikarenakan lokasi tersebut yang sudah sering dilalui oleh orang sehingga pengadaan ramp lebih diaplikasikan ke dalam akses masuk pada sisi tersebut. Pada akses masuk sisi Barat dan Selatan sudah diberikan tempat parkir sepeda bagi pengunjung atau tamu dengan pemahaman bahwa bukan hanya penghuni

saja yang akan berubah tetapi juga kebiasaan masyarakat sekitar dengan konsep yang diberikan oleh desain dan mampu meningkatkan efisiensi hidup bagi semua orang. Lebar kanopi yang disediakan oleh tempat parkir sepeda selebar 2 m mampu menjadi area teduh juga bagi pesepeda yang ingin berhenti sebentar.



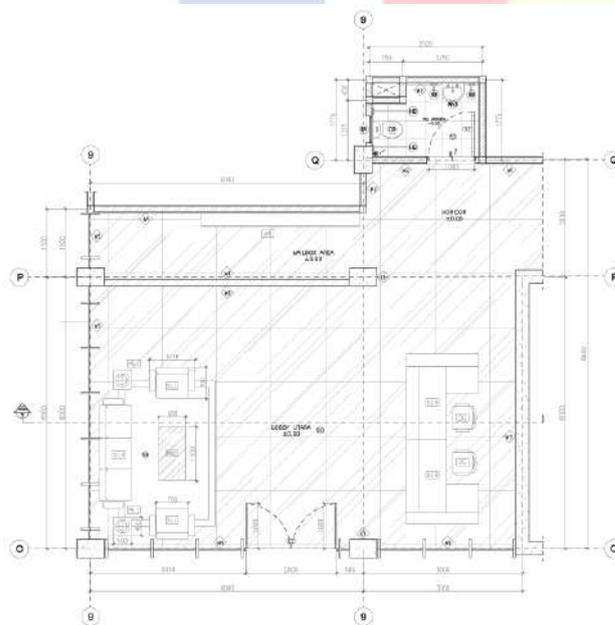
Gambar 5. 47. Detail potongan tangga pada akses masuk sisi Selatan.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 48. Detail potongan trotoar pada akses masuk sisi Selatan.
(Dokumen pribadi, 2020).

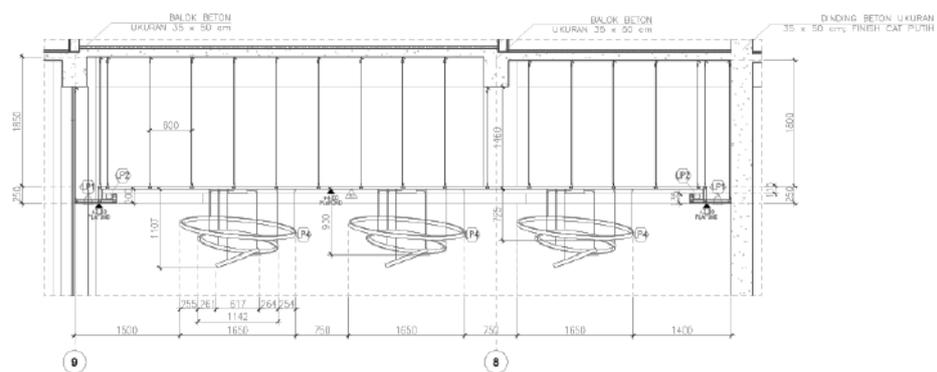
Bagi akses masuk penghuni ke dalam hunian akan melewati *lobby* terlebih dahulu yang di masing-masing lokasinya akan terdapat loket satpam di mana pada titik tersebutlah pihak keamanan akan menjalankan tugasnya

dalam menjaga keamanan hunian, memang sengaja tidak diletakkan di luar seperti pada hunian lainnya agar mengurangi keengganan masyarakat sekitar untuk masuk ke dalam halaman dan menikmati pengalaman ruang yang diberikan oleh halaman hunian. *Lobby* yang menjadi contoh perbesaran adalah *lobby* Utara, dapat dilihat dengan jelas terdapat box atau kotak surat untuk seluruh penghuni yang berlokasi di *lobby* tersebut dengan alasan pada sisi *lobby* Selatan digunakan untuk parkir sepeda bagi penghuni dan sudah menjadi lokasi untuk *minimarket* agar lebih dekat dengan posisi area pertokoan/*retail*. Khusus hanya untuk lantai dasar saja menggunakan lantai marmer agar memberikan kesan mewah sebagai “wajah” yang pertama kali akan dilihat oleh penghuni atau tamu pertama kali masuk ke dalam hunian, namun fungsinya bukan untuk mengintimidasi tetapi juga menyadarkan tamu bahwa tempat ini mengusung kebersihan sehingga secara tidak langsung tamu atau pengunjung otomatis akan memperhatikan hal tersebut dan mampu menjaga kenyamanan fasilitas bersama supaya suasana *walkability* tetap terasa nyaman.



Gambar 5. 49. Denah pembesaran *lobby* Utara
(Dokumen pribadi, 2020).

Lobby juga menggunakan *finishing* plafon dengan aplikasi *drop ceiling* supaya mampu memberikan kesan yang tidak monoton dikarenakan ketinggian plafon yang berukuran hingga 4 m sehingga dapat diletakkan lampu pendant besar berbentuk cincin sebagai dekorasi tambahan dalam menambahkan kesan indah dalam hunian tersebut. Plafon seperti ini hanya diaplikasikan pada *lobby* saja sebagai alasan “wajah” pertama dalam memasuki sebuah kawasan hunian yang tersusun secara vertikal namun tidak monoton agar tamu juga tidak merasa bosan atau resah saat menunggu orang yang ingin dijumpainya.



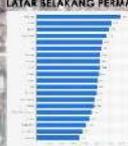
Gambar 5. 50. Detail potongan plafon *lobby* Utara
(Dokumen pribadi, 2020).

5.4.6. Panel konsep dan ide

THE INTERSECTION

ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

LATAR BELAKANG PERMASALAHAN



DAFTAR ISI

1. PENDAHULUAN

2. GAMBARAN UMUM

3. ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

4. KONSEP DAN IDE

5. RENCANA

6. PENUTUP

KONDISI EKSTISTING



DAFTAR ISI

1. PENDAHULUAN

2. GAMBARAN UMUM

3. ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

4. KONSEP DAN IDE

5. RENCANA

6. PENUTUP



BANGUNAN BERTAPAK

DAFTAR ISI

1. PENDAHULUAN

2. GAMBARAN UMUM

3. ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

4. KONSEP DAN IDE

5. RENCANA

6. PENUTUP

BANGUNAN BERTAPAK

DAFTAR ISI

1. PENDAHULUAN

2. GAMBARAN UMUM

3. ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

4. KONSEP DAN IDE

5. RENCANA

6. PENUTUP

Jumlah Titik, Moda Transportasi, Umur, Jarak 1 km dari Tapak



DAFTAR ISI

1. PENDAHULUAN

2. GAMBARAN UMUM

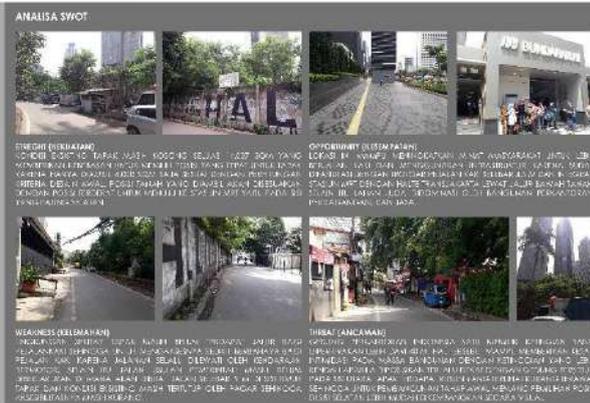
3. ANALISA DAN RESPON TERHADAP TAPAK

4. KONSEP DAN IDE

5. RENCANA

6. PENUTUP

ANALISA SWOT



STRENGTH (KEHATAMAN)

WEAKNESS (KELEMAHAN)

OPPORTUNITY (KEHATAMAN)

THREAT (ANCAMAN)

PROGRAM ARCHITECTURE

FACULTY ARCHITECTURE

STUDI ARCHITECTURE

CLASS 2018

STUDENT'S NAME: MICHAEL ANDRIAN H.

LECTURER'S NAME: DR. H. H. H.

STUDENT ID: 21180025

TITLE: THE INTERSECTION - SWOT ANALYSIS

DATE: 2020

SCORE: 85

Gambar 5. 51. Panel analisa tapak (Dokumen pribadi, 2020).

171



Gambar 5. 52. Panel konsep dan pengolahan massa.
(Dokumen pribadi, 2020).



Gambar 5. 53. Panel perspektif fasilitas dan jumlah unit hunian.
(Dokumen pribadi, 2020).