

BAB 2 KAJIAN LOKASI DAN PERANCANGAN

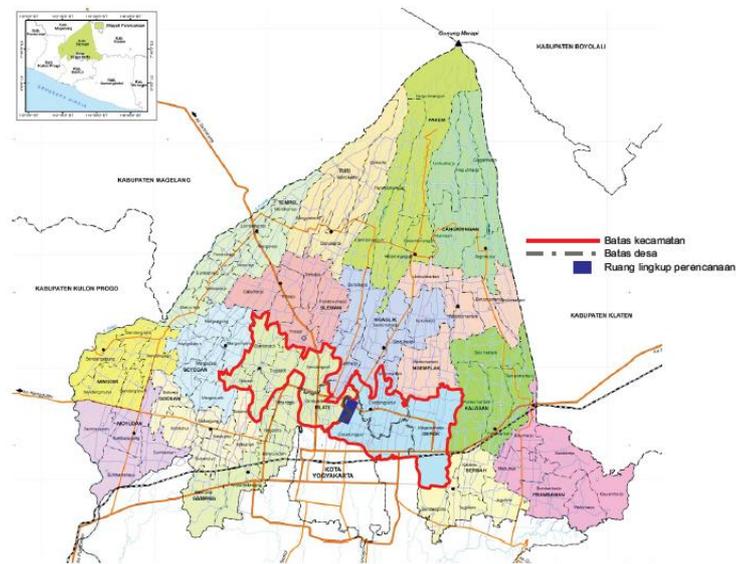
SKYWALK PARKING AND SHOPPING TRIP

2.1 Kajian Lokasi Perancangan

2.1.1 Analisis Kondisi Eksisting Site dan Pemilihan Lokasi

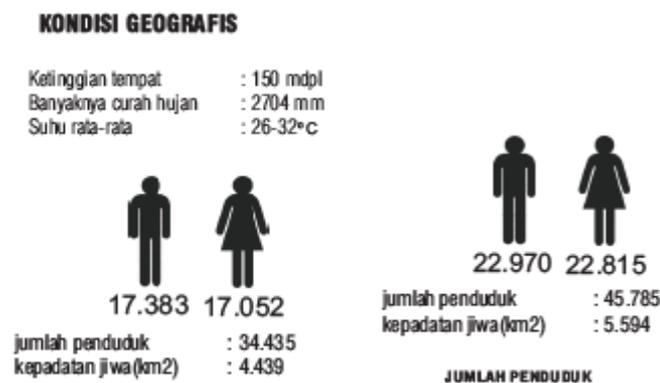
2.1.1.1 Kondisi Eksisting Site

Kawasan sepanjang jalan kaliurang km.5-6 terletak pada daerah Sinduadi dan Caturtunggal desa yang terletak di Kecamatan Mlati dan Depok, Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta, Indonesia. Dengan luas 73700 ha untuk wilayah Sinduadi dan 110700 ha untuk caturtunggal. Wilayah ini merupakan wilayah aglomerasi kota Yogyakarta yang merupakan pusat pendidikan, perdagangan dan jasa. Selain itu juga menjadi pusat pertumbuhan dan merupakan wilayah sub urban.



Gambar 2. 1 gambar peta kawasan rancangan

Sumber : Analisis Penulis



Gambar 2. 2 gambar Kondisi geografis dan jumlah penduduk

Sumber : kependudukan.jogjaprovo.go.id/ 2016 dengan penyesuaian penulis, (2017)

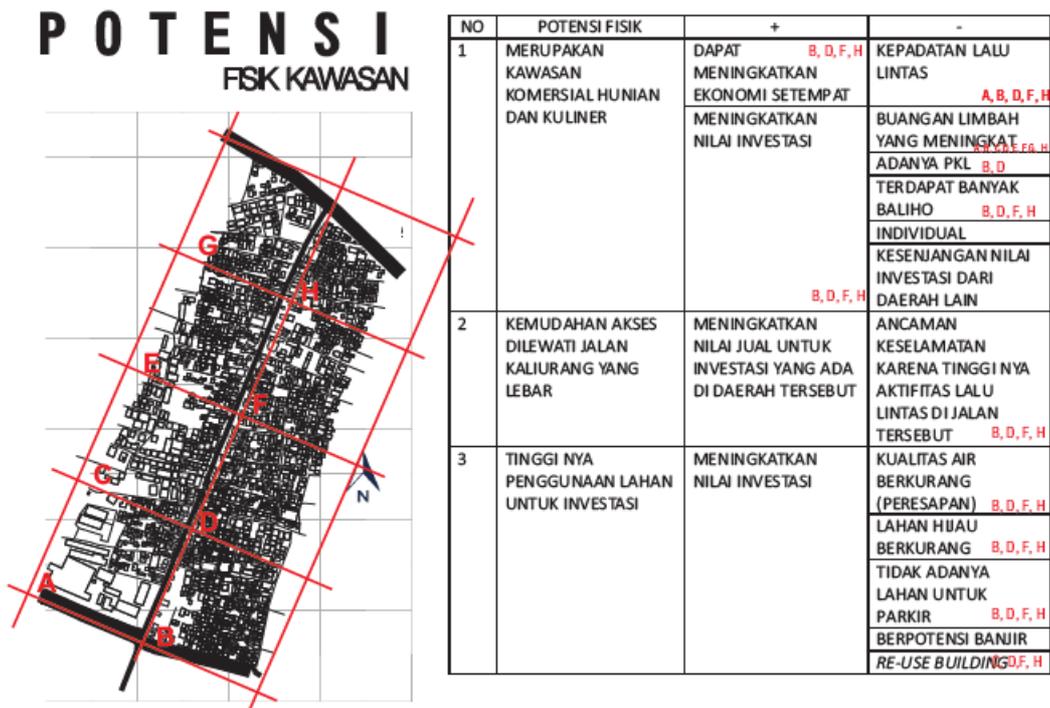
Berdasarkan penggunaan lahannya, kawasan jalan Kaliurang km.5-6 ini terdiri dari area perdagangan dan penyedia jasa, area pendidikan dan area permukiman. Penggunaan lahan yang dominan di kawasan ini digunakan untuk area permukiman, lalu disusul dengan area untuk aktivitas perdagangan dan terdapat aktivitas pendidikan yaitu Universitas Gajah Mada.



Gambar 2. 3 gambar peta penggunaan lahan

Sumber : analisis penulis (2017)

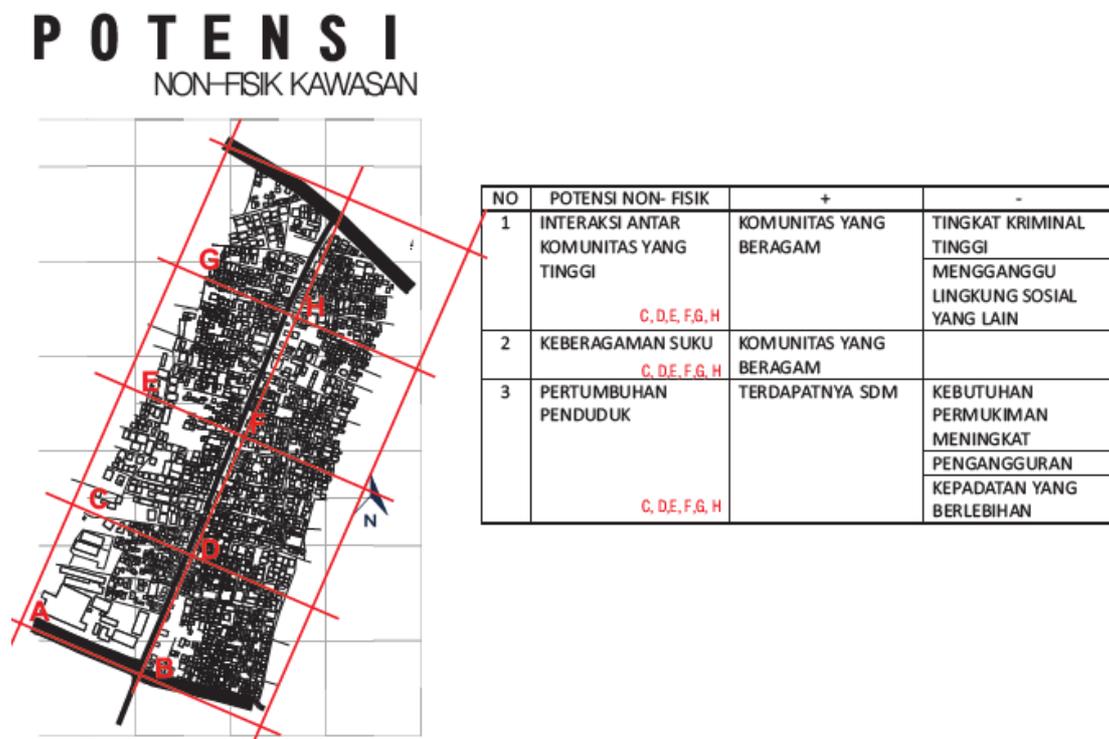
2.1.1.2 Potensi Fisik Kawasan



Gambar 2. 4 gambar potensi fisik kawasan

Sumber : analisis penulis, STUPA 7 (2017)

2.1.1.3 Potensi Non-Fisik Kawasan

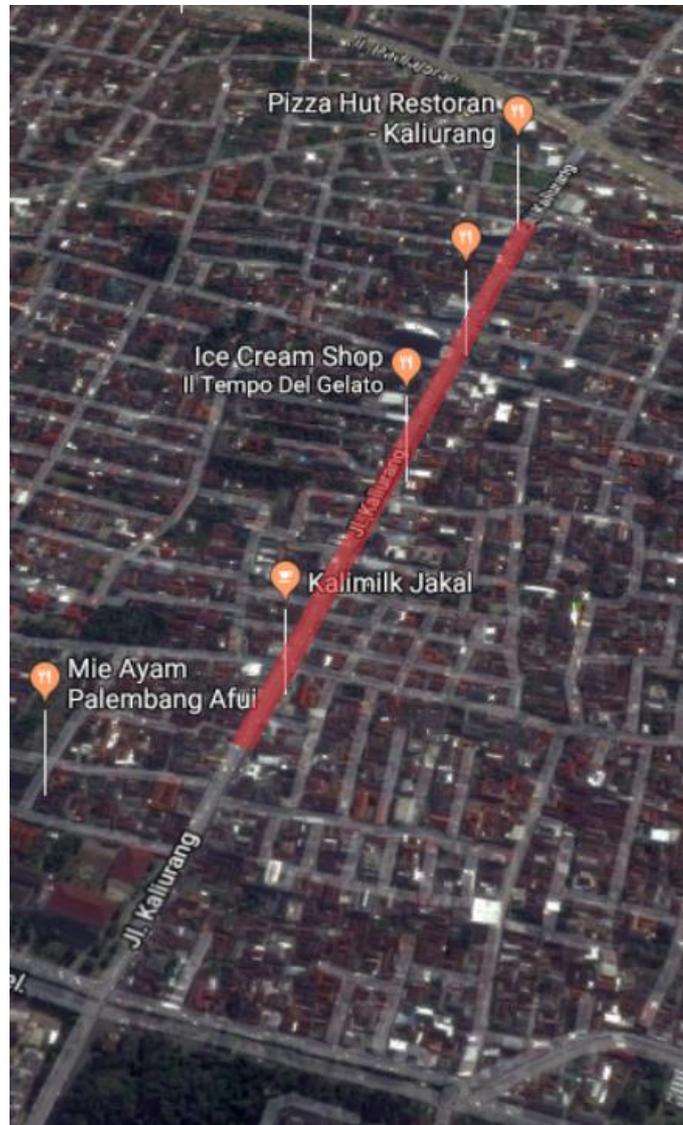


Gambar 2. 5 gambar potensi non-fisik kawasan

Sumber : analisis penulis, STUPA 7 (2017)

2.1.1.4 Analisis Pemilihan Lokasi Site

Pemilihan site berada pada Jalan Kaliurang km.5-6 yang merupakan jalan utama pada kawasan tersebut dan menjadi pusat kegiatan di bidang komersil sebagai magnet yang kuat bagi masyarakat luas dalam otoritas perekonomian.



Gambar 2. 6 gambar peta zona kritis pada kawasan

Sumber : analisis penulis, STUPA 7 (2017)

Pembagian zona didasarkan batas ukuran site yang akan diambil. Dengan total zona kritis pada kawasan sepanjang 1,3 km maka ditentukan untuk panjang site sebesar $\pm 215 \text{ m}^2$. Sehingga zona akan dibagi menjadi 6 bagian yaitu zona A, B, C, D, E dan F.

a. Analisis Pembagian Zona



Gambar 2. 7 gambar peta titik bangunan parkir

Sumber : analisis penulis (2018)

Analisis pemilihan site dilakukan dengan membagi zona kawasan sepanjang 1.290 m menjadi 6 titik yaitu zona A, B, C, D, E dan F dengan jarak 215 m bertujuan agar tidak terlalu panjang maupun pendek. Analisis menggunakan data eksisting kawasan dengan menganalisis kelebihan dan kekurangan di tiap zona untuk mendapatkan site yang sesuai.

Tabel 2. 1 Analisa zona kawasan

Zona	Eksisting		+	-	Kesimpulan
	Sosial, ekonomi	Infrastruktur			
A	<ul style="list-style-type: none"> • 10 Toko komersial • 1 rumah penduduk • 1 lahan kosong (milik TNI) • 1 POM Bensin • 1 pos polisi 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • Terdapat tiang listrik (jarak 50m) • Terdapat 5 akses keluar kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Frekuensi parkir sedikit 	<ul style="list-style-type: none"> • Berada di dekat lampu lalu lintas, maka sering terjadi kepadatan lalu lintas • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan kaki sedikit • Frekuensi kendaraan yang melintas tinggi 	<p>Tidak rekomendasi untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • zona ini berdekatan dengan lampu lalu lintas untuk menghindari bertambahnya kepadatan lalu lintas • tidak terlalu banyak toko komersil dan frekuensi parkir yang rendah
B	<ul style="list-style-type: none"> • 24 Toko komersial • 2 rumah penduduk • 1 Hotel • 1 mini market • 1 Lahan kosong (pribadi) 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • Terdapat tiang listrik (jarak 50m) • Terdapat 4 akses 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat 2 akses jalur keluar yang lebar (4m) pada (jl pandegara raya dan pandegarsiri) • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Frekuensi parkir sedang 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan kaki sedikit • Frekuensi kendaraan yang melintas tinggi 	<p>Tidak rekomendasi untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • fasilitas toko komersil sedang • frekuensi parkir sedang

		keluar kawasan			
C	<ul style="list-style-type: none"> • 40 Toko komersil • 2 rumah penduduk • 2 Hotel • 2 Mini market • 1 Apartmen 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • Terdapat tiang listrik (jarak 50m) • Terdapat 4 akses keluar kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Dapat meningkatkan nilai investasi 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan kaki sedikit • Frekuensi kendaraan yang melintas tinggi • Frekuensi parkir tinggi • Akses keluar kawasan sempit 	<p>Di rekomendasikan untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • fasilitas toko komersil tinggi • frekuensi parkir tinggi
D	<ul style="list-style-type: none"> • 34 Toko komersil • 2 rumah penduduk 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • 2 bus stop trans jogja (sisi kanan-kiri jala) • Terdapat tiang listrik 	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Dapat meningkatkan nilai investasi • Terdapat 1 akses keluar kawasan yang lebar (gg wuni 4,5m) • Satu-satunya zona yang memiliki bus stop trans jogja 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan kaki sedikit • Frekuensi kendaraan yang melintas tinggi • Frekuensi parkir tinggi 	<p>Rekomendasi (Alternatif) untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • fasilitas toko komersil sedang • frekuensi parkir sedang • terdapat bus stop trans jogja (menghindari kepadatan lalu lintas)

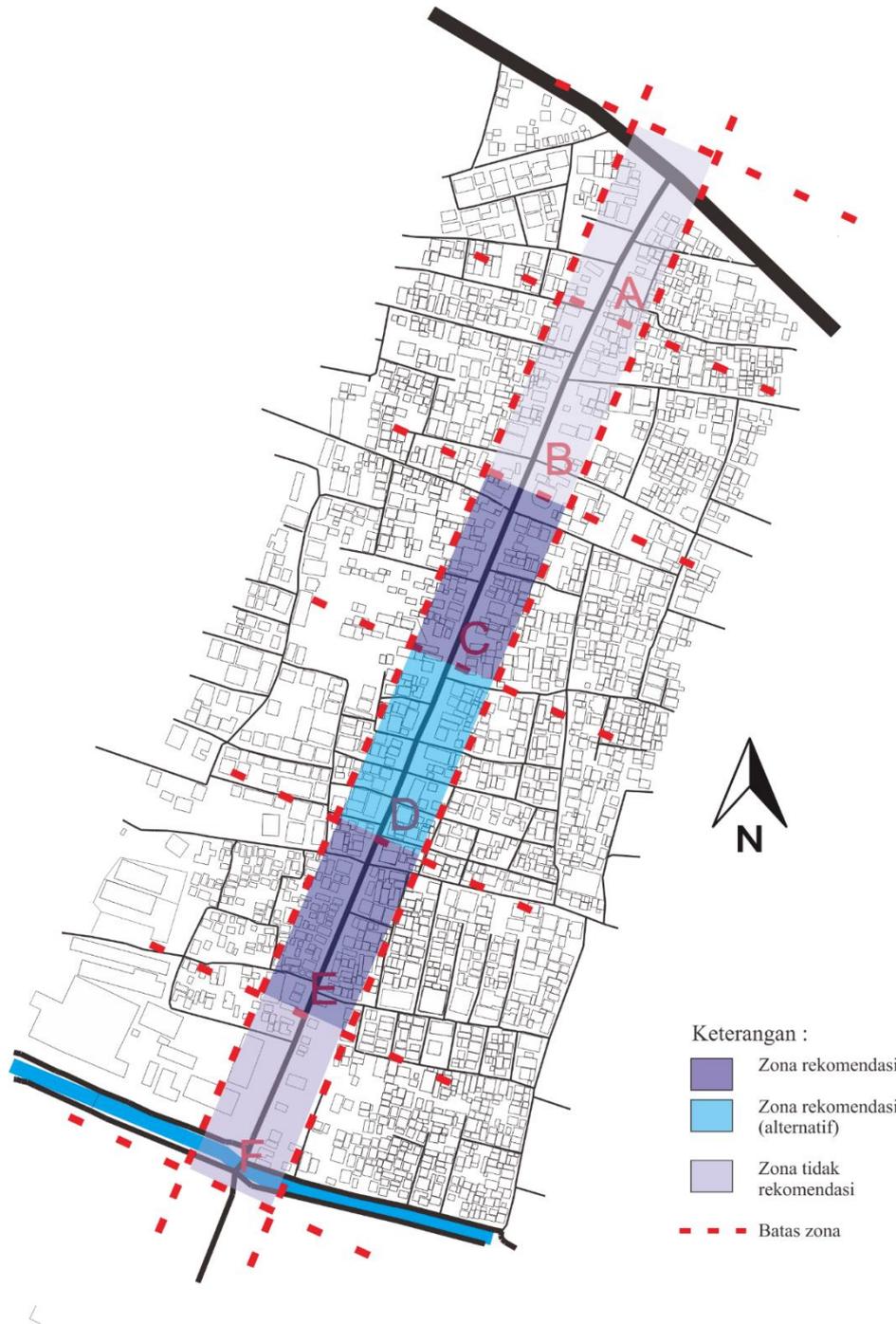
		(jarak 50m) <ul style="list-style-type: none"> • Terdapat 10 akses keluar kawasan 			
E	<ul style="list-style-type: none"> • 42 toko komersial • 1 mini market 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • Terdapat tiang listrik (jarak 50m) • Terdapat 5 akses keluar kawasan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Dapat meningkatkan nilai investasi • Terdapat 2 akses keluar kawasan yang lebar (gg siti sonyo dang g megatruh 4,5m) 	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan kaki sedikit • Frekuensi kendaraan yang melintas tinggi • Frekuensi parkir tinggi 	<p>Di rekomendasikan untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • fasilitas toko komersil tinggi • frekuensi parkir tinggi • terdapat 2 akses keluar kawasan
F	<ul style="list-style-type: none"> • 32 toko komersial • 1 rumah penduduk • 1 pusat pendidikan (MM UGM) 	<ul style="list-style-type: none"> • Terdapat lampu jalan (jarak 40m) • Terdapat drainase • Pedestrian dengan lebar (1,8m) • Terdapat tiang listrik (jarak 50m) • Terdapat 1 akses 	<ul style="list-style-type: none"> • Kemudahan akses yang dilewati jalan kaliurang yang lebar • Terdapat fasilitas komersil • Dapat meningkatkan nilai investasi • Dekat dengan fasilitas pendidikan 	<ul style="list-style-type: none"> • Berada di dekat lampu lalu lintas, maka sering terjadinya kepadatan lalu lintas • Jalur pedestrian tidak digunakan sesuai dengan fungsi • Frekuensi pejalan 	<p>Tidak rekomendasikan untuk pemangunan skywalk parking and shopping trip karena</p> <ul style="list-style-type: none"> • zona ini berdekatan dengan lampu lalu lintas untuk menghindari bertambahnya kepadatan lalu lintas • fasilitas toko komersil sedang dengan hanya

		keluar kawasa n		kaki sedikit <ul style="list-style-type: none"> • Frekue nsi kendara an yang melinta s tinggi • Hanya terdapa t satu akses keluar kawasa n 	toko-toko kecil <ul style="list-style-type: none"> • frekuensi parkir yang sedang
--	--	-----------------------	--	---	---



Gambar 2. 8 gambar kawasan zona A, B, C, D, E dan F

Sumber : google map, dengan penyesuaian penulis (2018)

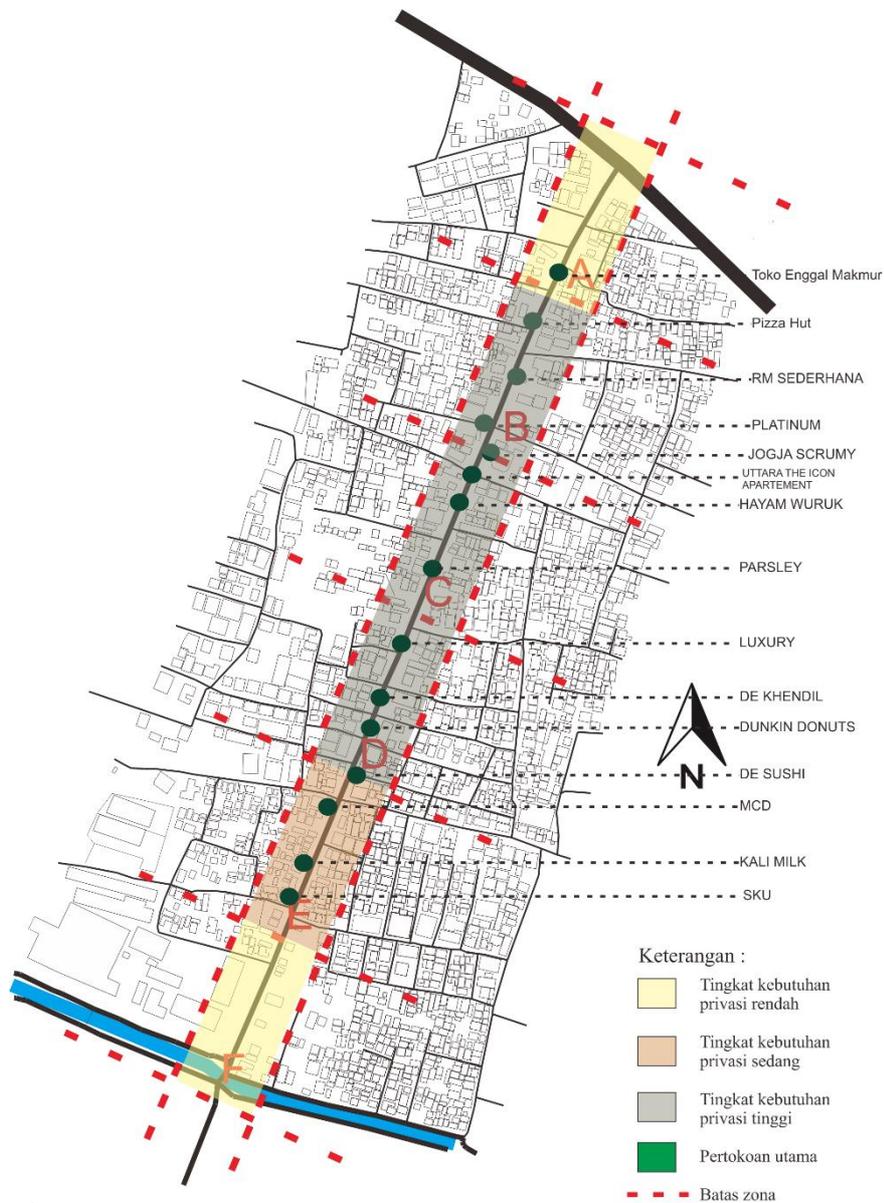


Gambar 2. 9 gambar kawasan zona A, B, C, D, E dan F

Sumber : analisis penulis (2018)

Dari hasil analisis tiap zona didapatkan hasil 3 pembagian zona yaitu zona rekomendasi, zona rekomendasi (alternative) dan zona tidak rekomendasi. Zona rekomendasi terdapat pada zona C dan E, zona rekomendasi (alternative) berada pada zona D sedangkan zona tidak rekomendasi terdapat pada zona A, B dan F. Maka untuk analisis zona didapatkan Zona C, D dan E sebagai Zona rekomendasi sebagai pemilihan site.

b. Analisis Kepadatan Pertokoan dan Privasi



Gambar 2. 10 gambar hasil analisis zona

Sumber : analisis penulis (2018)

Dari analisis kepadatan pertokoan dan tingkat kebutuhan privasi pada masing-masing Zona diatas didapatkan data pada Zona E menjadi zona yang dapat direkomendasikan sebagai site terpilih dengan mempunyai tiga pertokoan utama yaitu MCD, Kalimilk dan SKU dengan tingkat kebutuhan privasi sedang karena hanya terdapat pertokoan kecil dan tiga pertokoan utama yang tidak terlalu membutuhkan privasi.

Tabel 2. 2 Daya tampung parkir pada zona kawasan terpilih

Zona	Nama Tempat	Total Daya Tampung Parkir
A	Seven Cemara	20 motor 5 mobil
	Piksar	15 motor 4 mobil
	Toko Enggal Makmur	18 motor 5 mobil
B	Pizza Hut	32 motor 12 mobil
	RM Sederhana	20 motor 18 mobil
	Platinum/Hokben	30 motor 15 mobil
	Jogja Scrummy	15 motor 3 mobil
C	Hayam Wuruk	10 motor 8 mobil
	Parsley	10 motor 12 mobil
D	Luxury	40 motor - mobil
	De Khendil	16 motor 7 mobil
	Dunkin Donuts	16 motor 3 mobil
	De Sushi	14 motor 5 mobil
	Mcd	20 motor 10 mobil
E	Kali Milk	30 motor 15 mobil
	SKU	18 motor 3 mobil

Tabel 2. 3 Jumlah parkir out pada zona kawasan terpilih

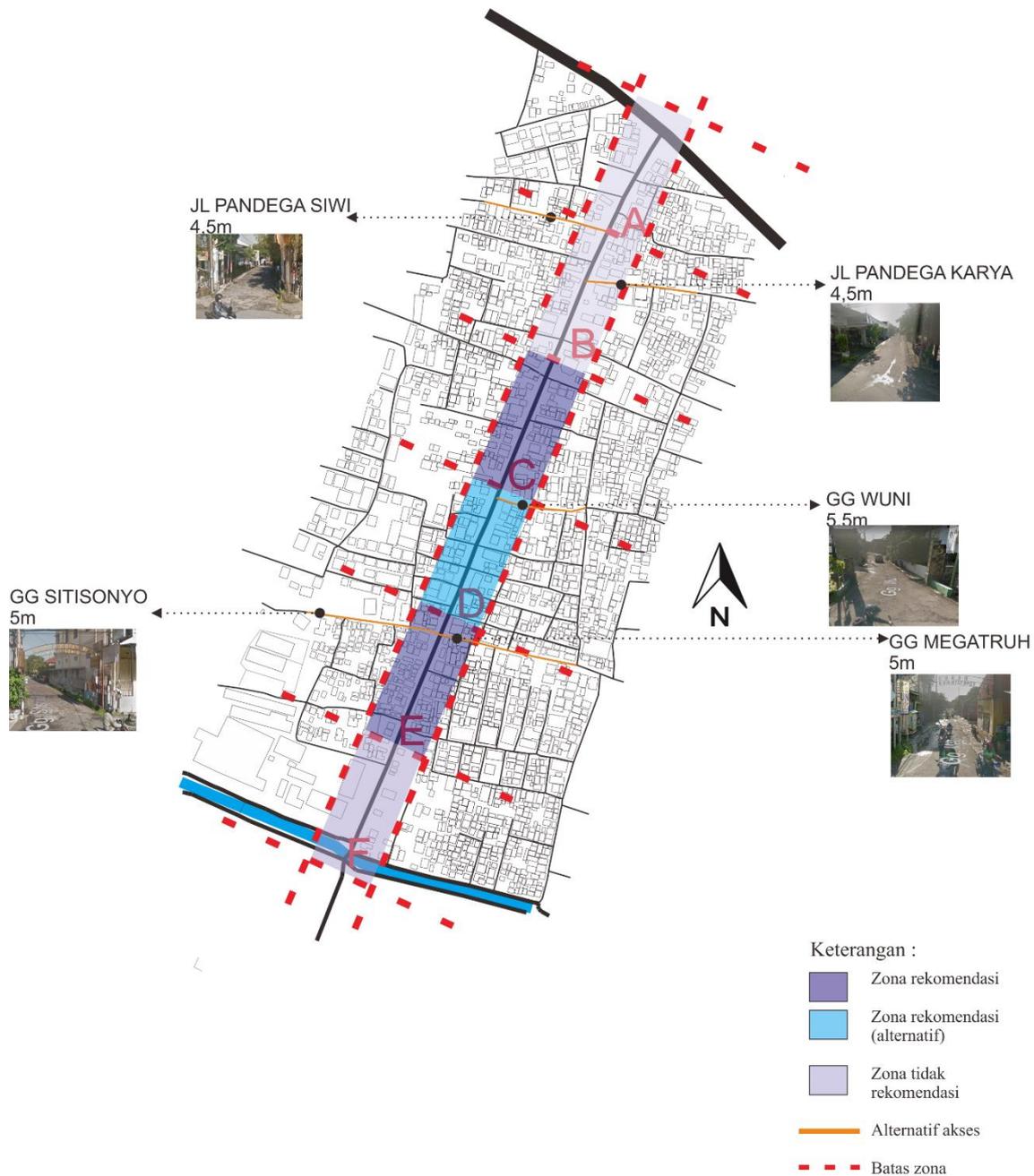
Zona	Waktu pengambilan data	Jumlah
A	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	5 mobil 4 motor
B	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	7 mobil 20 motor
C	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	9 mobil 13 motor
D	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	6 motor 9 mobil
E	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	14 motor 4 mobil
F	weekday 13.00-15.00 18.00-20.00	10 motor 4 mobil

Total : mobil 38 mobil
Motor 67 motor

Zona	Waktu pengambilan data	Jumlah
A	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	9 mobil 5 motor
B	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	9 mobil 20 motor
C	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	12 mobil 15 motor
D	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	6 motor 9 mobil
E	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	16 motor 4 mobil
F	weekend 13.00-15.00 18.00-20.00	14 motor 4 mobil

Total : mobil 47 mobil
Motor 76 motor

c. Analisis Akses Keluar-Masuk Kawasan



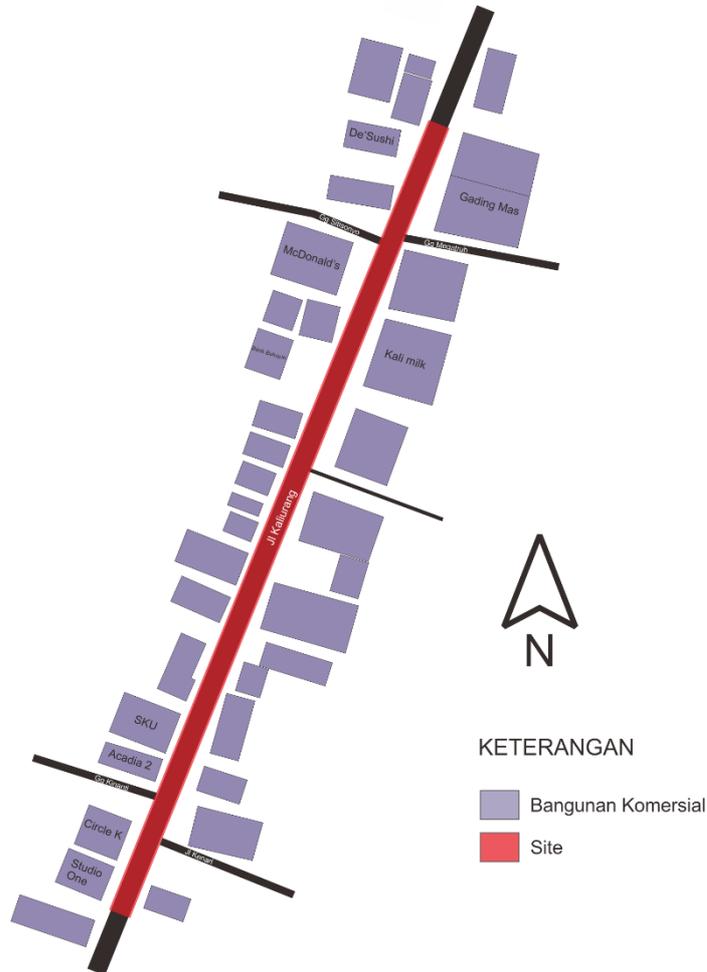
Gambar 2. 11 gambar hasil analisis zona

Sumber : analisis penulis (2018)

Berdasarkan hasil analisis akses pada masing-masing zona terdapat akses keluar-masuk kawasan. Tiap zona terdapat akses tambahan selain akses utama (jl Kaliurang), hanya beberapa zona yang memiliki akses tambahan yang memiliki lebar jalan yang memungkinkan dilewati oleh kendaraan mobil dua arah. Berdasarkan hasil data eksisting hanya pada zona A, B, D dan E yang mempunyai lebar jalan >4 m.

Dari hasil ketiga analisis yang dilakukan dapat ditarik kesimpulan bahwa pada Zona E yang dipilih sebagai site untuk pembangunan *Skywalk Parking and Shopping trip*.

2.1.1.5 Layout Situasi Site dan Sekitarnya

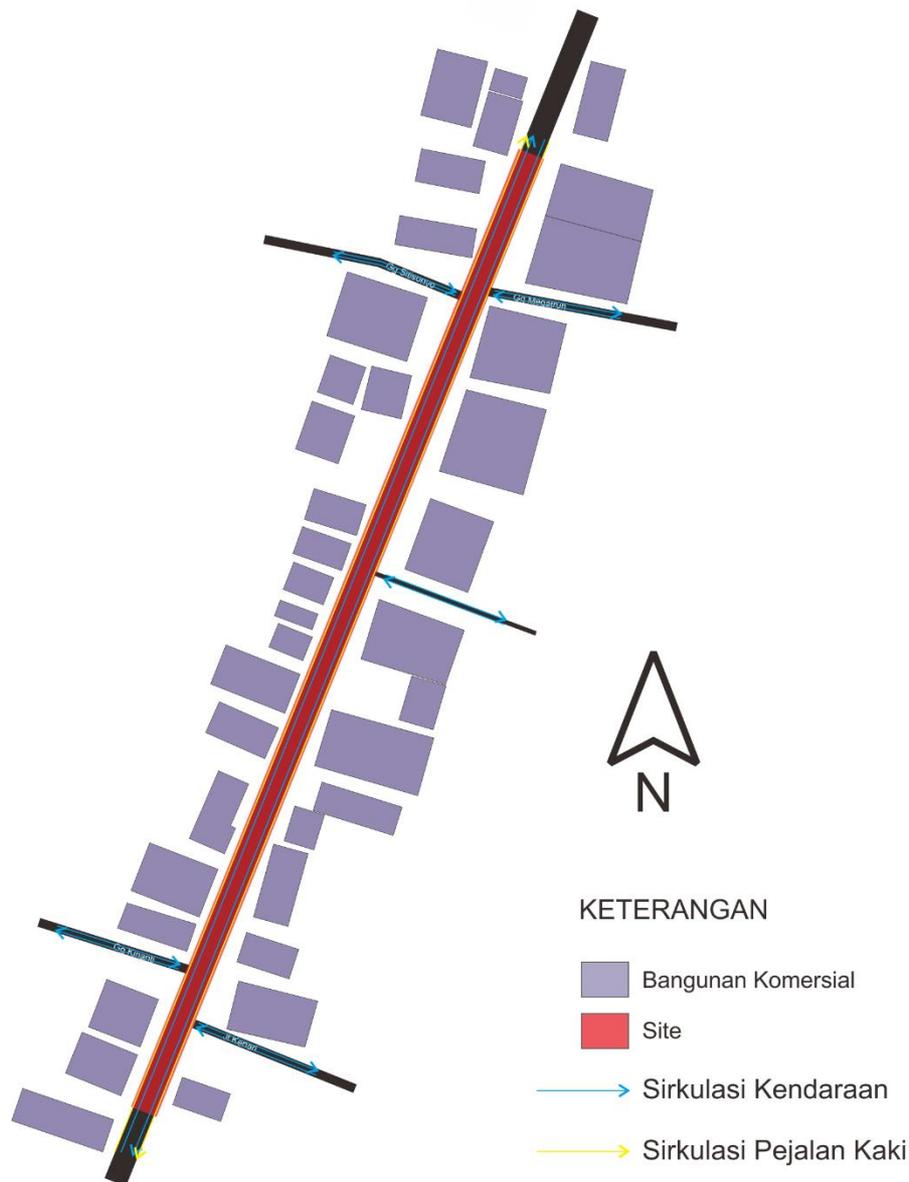


Gambar 2. 12 gambar layout situasi site dan sekitarnya

Sumber : analisis penulis (2018)

Layout situasi eksisting site terlihat seperti gambar diatas, dimana site berada di jl Kaliurang km. 4.5-5 sehingga memiliki dua sisi fasad yaitu pada bagian utara-selatan jalan. Bangunan sekitar site didominasi oleh bangunan komersial, seperti tempat makan, bank dan bangunan pertokoan yang lain.

2.1.1.6 Analisis Sirkulasi Luar dan Dalam Site



Gambar 2. 13 Gambar analisis srikulasi

Sumber : analisis penulis (2018)

Data site

Sirkulasi Kendaraan

Kendaraan yang ada di jalan utama yaitu Jl. Kaliurang km.4,5-5 mempunyai 2 jalur dengan lebar 12m. Jenis kendaraan yang lewat adalah mobil, motor, becak dan bus dengan tingkat kendaraan yang melintas tinggi. Selain itu pada site terdapat 5 akses lain yang berupa jalan kecil yang beberapa dapat dilewati mobil dan motor dengan 2 jalur.

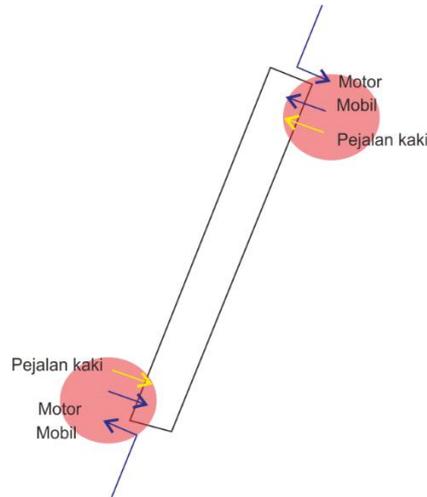
Sirkulasi Pejalan Kaki

Sirkulasi pejalan kaki atau manusia terdapat pada jalan utama Jl. Kaliurang dengan disediakan nya jalur pedestrian untuk jalur pejalan kaki

dengan lebar 2m. Walau fungsi utama pedestrian digunakan untuk parkir yang menyebabkan tingkat pejalan kaki yang melintas rendah.
Respon Desain

Respon Luar Site

Dikarenakan lebar jalan utama hanya 12m dan membutuhkan akses masuk kendaraan ke site yang berada diatas jalan utama Kaliurang maka diperlukan lahan tambahan sebagai tempat keluar-masuk kendaraan maupun pejalan kaki. Untuk menghindari kepadatan lalu lintas yang diakibatkan keluar-masuk kendaraan, maka diletakkan dua titik enterance yang berada pada kanan jalan untuk akses keluar-masuk kendaraan dari arah utara dan satunya untuk akses keluar-masuk kendaraan pada sisi kiri jalan untuk akses dari selatan-utara.

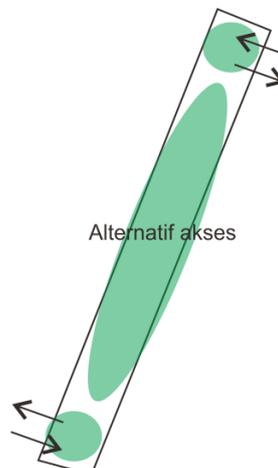


Gambar 2. 14 Gambar respon luar site

Sumber : analisis penulis (2018)

Respon Dalam Site

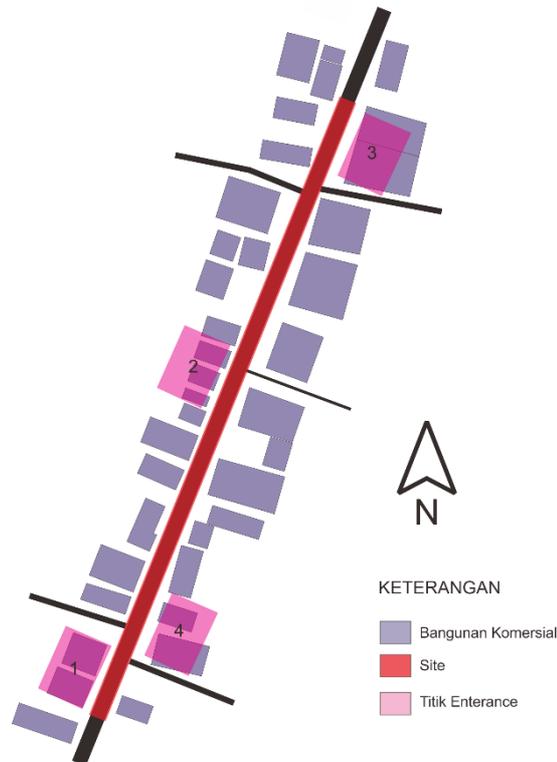
Akses utama keluar-masuk kendaraan maupun pejalan kaki berada pada utara-selatan site. Sedangkan pada sisi tengah dapat digunakan sebagai alternatif akses keluar-masuk untuk pejalan kaki. Untuk akses keluar-masuk site untuk kendaraan menggunakan ramp untuk akses ke tempat parkir dengan dua jalur sedangkan akses pejalan kaki dari luar atau dalam site menggunakan lift untuk mengakses tempat parkir maupun shopping trip.



Gambar 2. 15 Gambar respon luar site

Sumber : analisis penulis (2018)

2.1.1.7 Analisis Titik Enterance



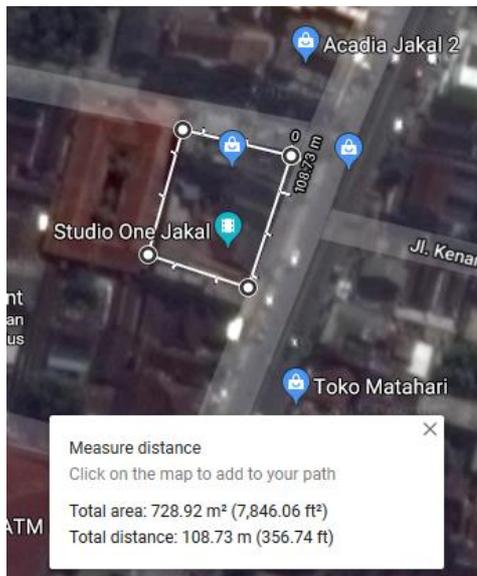
Gambar 2. 16 Gambar titik lahan untuk enterance

Sumber : analisis penulis (2018)

Permasalahan yang muncul terkait analisis sirkulasi dalam maupun luar site yaitu akses kendaraan dan juga pengunjung untuk keluar-masuk site. Dikarenakan lebar jalan utama hanya 12m dan membutuhkan akses masuk kendaraan ke site yang berada diatas jalan utama Kaliurang maka diperlukan lahan tambahan sebagai tempat keluar-masuk kendaraan maupun pejalan kaki. Untuk menghindari kepadatan lalu lintas yang diakibatkan keluar-masuk kendaraan, maka dilakukan analisis titik enterance yang tepat pada site.

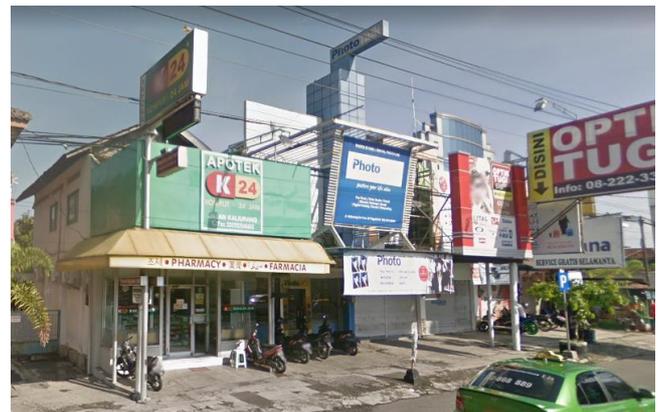
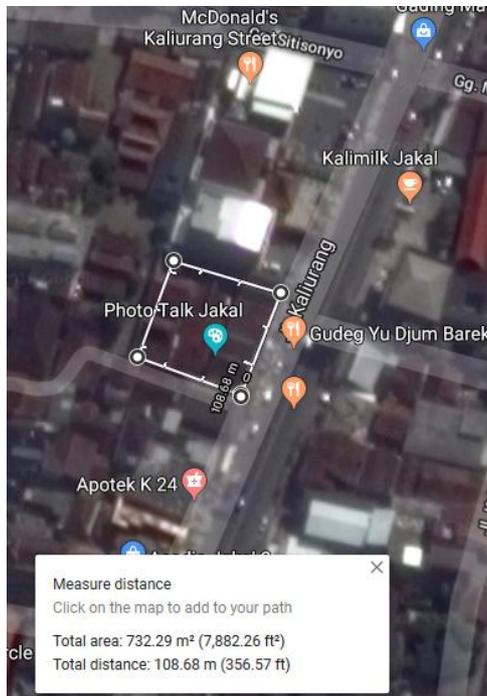
Berikut telah di pilih empat titik enterance pada lahan pertokoan seperti pada gambar diatas. Pemilihan didasarkan pada jenis toko yang tidak terlalu besar dan dapat dialokasi kan pada fungsi shopping trip didalam site dan juga akses pada site. Selanjutnya akan dianalisis berdasarkan kelebihan dan juga kekurangan pada keempat titik tersebut.

A. alternatif entrance 1 (selatan-utara)



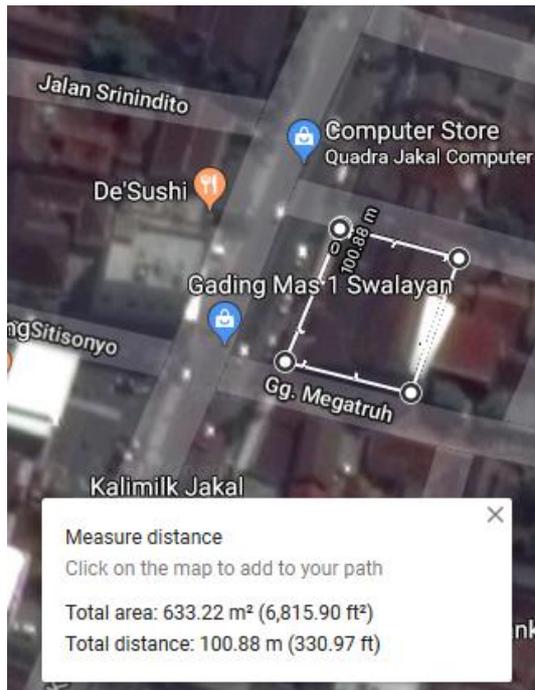
Luas area $\pm 728 \text{ m}^2$ pada area selatan kawasan. Tepatnya pada jl. Kaliurang km.4,5 pada toko circle K-studio one. Area ini digunakan sebagai alternative entrance1 untuk dari arah selatan-utara baik untuk kendaraan yang akan parkir maupun pejalan kaki.

B. alternatif entrance 2 (selatan-utara)



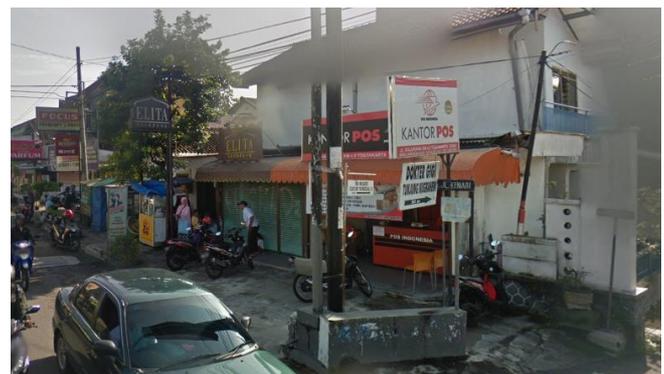
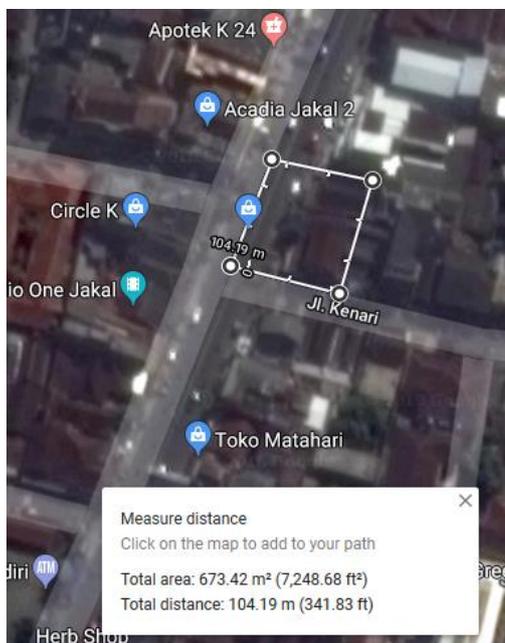
Luas area $\pm 732 \text{ m}^2$ pada area selatan kawasan. Tepatnya pada jl. Kaliurang km.5 pada toko apotek k24-photo talk jakal. Area ini digunakan sebagai alternative entrance2 untuk dari arah selatan-utara baik untuk kendaraan yang akan parkir maupun pejalan kaki.

C. alternatif entrance 3 (utara-selatan)



Luas area $\pm 633 \text{ m}^2$ pada area utara kawasan. Tepatnya pada jl. Kaliurang km.5,5 pada toko-toko kecil dan gading mas. Area ini digunakan sebagai alternative entrance3 untuk dari arah utara-selatan baik untuk kendaraan yang akan parkir maupun pejalan kaki.

D. alternatif entrance 4 (utara-selatan)



Luas area $\pm 673 \text{ m}^2$ pada area utara kawasan. Tepatnya pada jl. Kaliurang km.5 pada toko johny-la galerie. Area ini digunakan sebagai alternative entrance4 untuk dari arah utara-selatan baik untuk kendaraan yang akan parkir maupun pejalan kaki.

Gambar 2.16 Gambar titik lahan untuk entrance
Sumber : google map, dengan penyesuaian analisis penulis (2018)

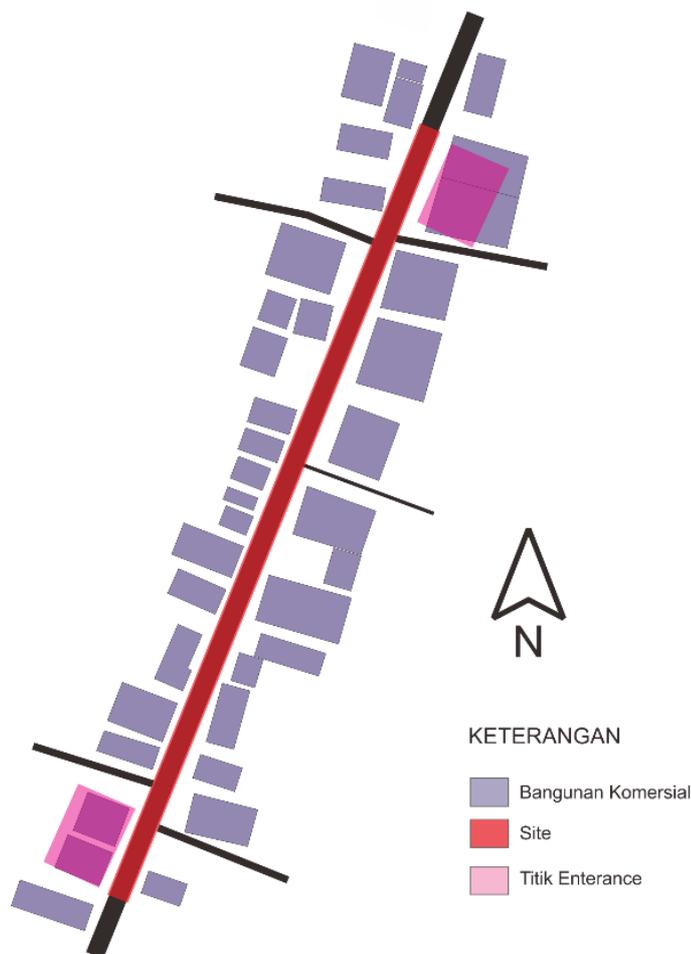
Tabel 2. 4 Table analisis enterance

Alternative	+	-	Kesimpulan
1	<ul style="list-style-type: none"> • dekat dengan akses jalan keluar lain • merupakan pertokoan kecil yang dapat di alokasi kan ke shopping trip • tidak mempunyai privasi yang harus dijaga 		<ul style="list-style-type: none"> • Dapat digunakan
2	<ul style="list-style-type: none"> • merupakan pertokoan kecil yang dapat di alokasi kan ke shopping trip • tidak mempunyai privasi yang harus dijaga 	<ul style="list-style-type: none"> • tidak ada akses keluar terdekat • jarak antar enterance lainnya terlalu dekat 	<ul style="list-style-type: none"> • tidak dapat digunakan
3	<ul style="list-style-type: none"> • dekat dengan akses jalan keluar lain (2akses) • merupakan pertokoan kecil yang dapat di alokasi kan ke shopping trip • tidak mempunyai privasi yang harus dijaga 		<ul style="list-style-type: none"> • dapat digunakan
4	<ul style="list-style-type: none"> • dekat dengan akses jalan keluar lain • merupakan pertokoan kecil yang dapat di 		<ul style="list-style-type: none"> • dapat digunakan

	alokasi kan ke shopping trip <ul style="list-style-type: none"> • tidak mempunyai privasi yang harus dijaga 		
--	--	--	--

Sumber : analisis penulis (2018)

Dari analisis yang telah dilakukan maka dipilih titik enterance pada enterance selatan-utara adalah alternative 1 sedangkan untuk enterance utara-selatan dipilih alternative 3. Pemilihan alternative 1 dikarenakan dekat dengan akses jalan keluar ke gang kinanti. Selain itu pertokoan yang ada merupakan pertokoan kecil yang dapat di alokasi kan ke shopping trip dan tingkat privasi yang rendah. Lalu untuk alternative 3 dipilih karena dekat dengan akses jalan keluar ke gang sitisonyo dan gang megatruh, selain itu pertokoan yang ada merupakan pertokoan kecil yang dapat di alokasi kan ke shopping trip dan tingkat privasi nya rendah.



Gambar 2. 17 Gambar titik enterance

Sumber : analisis penulis (2018)

2.1.2 Analisis Kegiatan dan Kebutuhan Ruang

Pada analisis kegiatan dan kebutuhan ruang ini dilakukan untuk mengetahui kegiatan pengguna yang akan direncanakan sehingga dapat ditentukan kebutuhan ruangnya. Dalam perilaku pengguna akan dipaparkan berdasarkan kelompok kegiatan penggunaannya lalu akan dianalisis berdasarkan kebutuhan dan hubungan antar ruangnya yang akan dijabarkan sebagai berikut.

2.1.2.1 Analisa Kebutuhan Ruang

Berdasarkan analisis pengguna dan kegiatan yang dilakukan masing-masing pengguna, maka dapat disimpulkan ruang-ruang apa saja yang dibutuhkan pengguna untuk melakukan aktivitasnya sebagai berikut:

PENGGUNA	AKTIVITAS	KEBUTUHAN RUANG
PENGELOLA	MEMAKIRKAN KENDARAAN	-AREA PARKIR
	-MELAYANI TAMU -PENGELOLAAN ADMINISTRATIF	-RUANG PENGELOLA -SECURITY ROOM

Tabel 2. 5. Kebutuhan Ruang Berdasarkan Aktivitas Pengelola

PENGGUNA	AKTIVITAS	KEBUTUHAN RUANG
KARYAWAN/PENJUAL	-MEMAKIRKAN KENDARAAN	-AREA PARKIR -LOADING DOCK
	-BONGKAR MUAT	
	-TRANSAKSI JUAL-BELI -KEGIATAN-ISTIRAHAT	-AREA JUALAN (STORE) -RUANG KOMUNAL -

Tabel 2. 6 . Kebutuhan Ruang Berdasarkan Aktivitas Karyawan/penjual

PENGGUNA	AKTIVITAS	KEBUTUHAN RUANG
PENGUNJUNG	-MEMAKIRKAN KENDARAAN	-AREA PARKIR
	-TRANSAKSI JUAL-BELI	-AREA JUALAN (STORE)
	-BERINTERAKSI SOSIAL -KEGIATAN-ISTIRAHAT	-RUANG KOMUNAL -PUBLIC LAVATORY -OPEN PUBLIK AREA

Tabel 2. 7. Kebutuhan Ruang Berdasarkan Aktivitas Pengunjung

Sumber : penulis, 2018

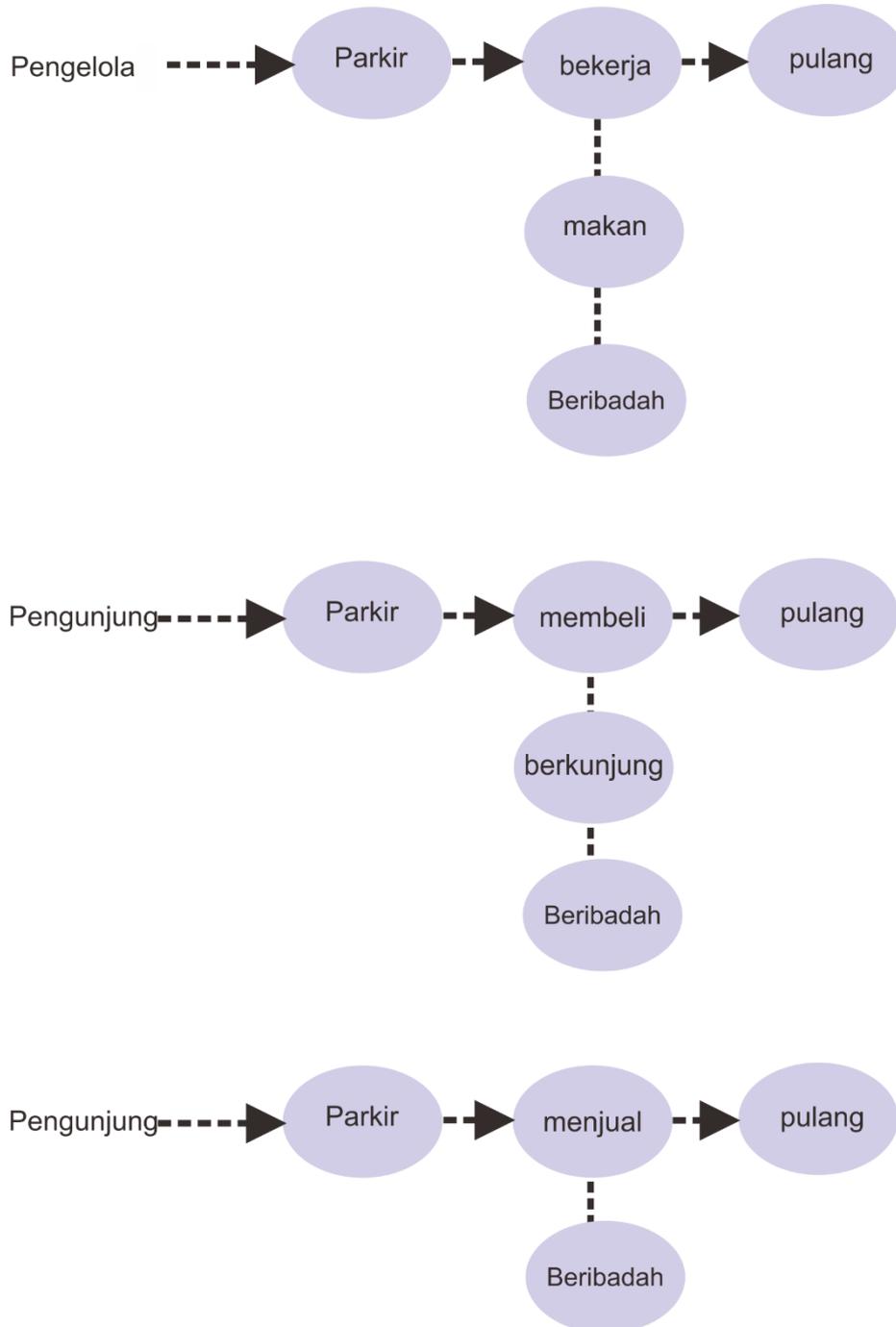
Adapun kebutuhan-kebutuhan ruang secara umum dalam perancangan Skywalk Parking and Shopping Trip

Fungsi	Fasilitas	Pemakai	Kebutuhan Ruang
Fasilitas Perbelanjaan	Pertokoan/Retail	Penyewa / penjual	<ul style="list-style-type: none"> • Toko / Retail
		Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • Toko / Retail
Hiburan dan Rekreasi	Kuliner	Karyawan	<ul style="list-style-type: none"> • R. Karyawan/Pengelola • Dapur • Bar • R. Operator • Kasir • Gudang
		Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • R. kuliner
Fasilitas Pendukung dan Pelayanan	Kantor Pengelola	Karyawan	<ul style="list-style-type: none"> • R. Staff Karyawan • R. Tamu • <i>Pantry</i> • Km/toilet • Gudang Arsip
	Toilet Umum	<i>Tenants</i> , karyawan, pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • Toilet umum
	Musholla	<i>Tenants</i> , karyawan, pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • R. Sholat, • Tempat wudhu
	Keamanan	Petugas	<ul style="list-style-type: none"> • Pos Keamanan • R. Istirahat/Berjaga
	Utilitas	Karyawan	<ul style="list-style-type: none"> • R. Pompa • R. AHU • R. Genset • R. Trafo • R. Sampah
	Pergudangan	Karyawan	<ul style="list-style-type: none"> • Gudang utama
	Fasilitas Tambahan	Pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • Jalur pedestrian • R. Informasi • R. Mesin ATM • Tempat istirahat
	Parkir	Pengelola, karyawan, pengunjung	<ul style="list-style-type: none"> • R. Parkir

Berdasarkan hasil analisa kebutuhan ruang tersebut, didapatkan data bahwa untuk menarik minat pengunjung dan menciptakan minat pejalan kaki pada skywalk **dibutuhkan sirkulasi yang rekreatif dengan variasi suasana dan kegiatan**. Hal ini berkaitan dengan zoning pada bangunan tersebut yang nantinya akan menghasilkan beberapa alternative solusi.

2.1.2.2 Analisa Sirkulasi dan Hubungan Antar Ruang

a. Kegiatan Pengguna



Gambar 2. 18 kegiatan pelaku

Sumber : Analisis penulis, 2018

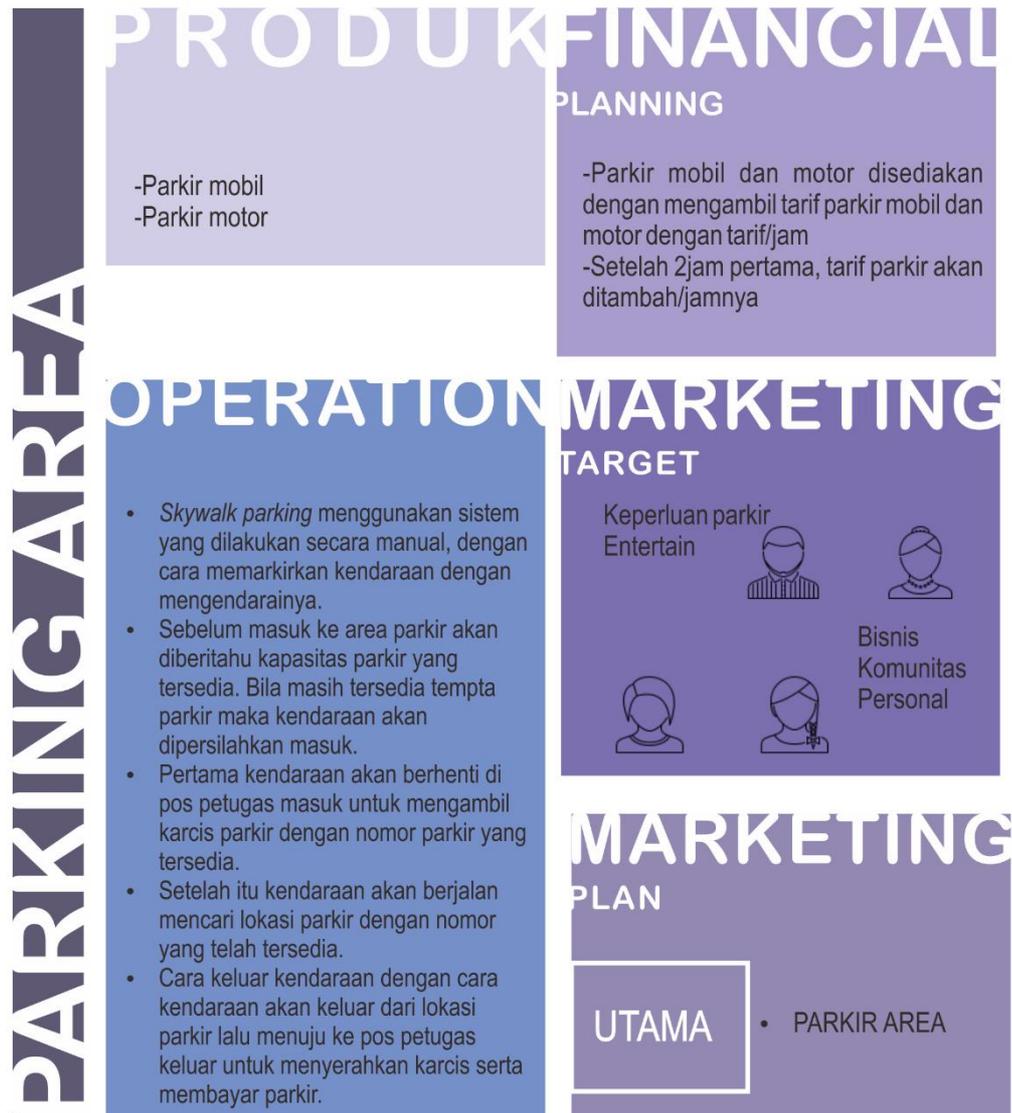
b. *Business Plan*

Sebagai bangunan komersial dengan tipe profit. Maka dibutuhkan rencana bisnis atau *Business Plan* yang akan diterapkan sebagai berikut.



Gambar 2. 19 *Business Plan Shopping Trip*

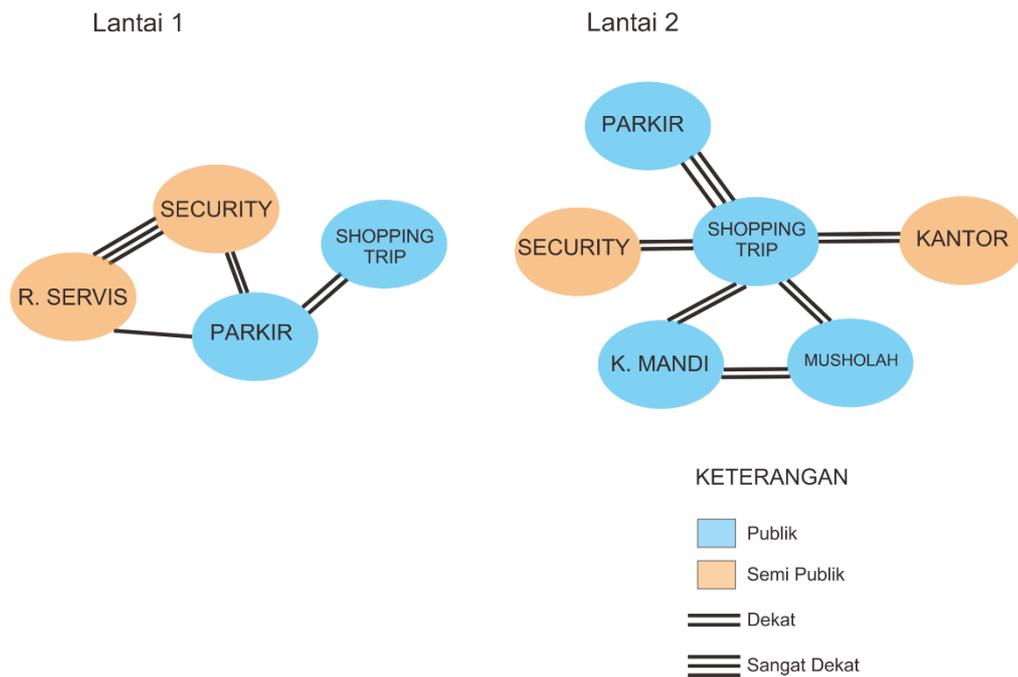
Sumber : Analisis penulis, 2018



Gambar 2. 20 Business Plan Parking Area

Sumber : Analisis penulis, 2018

c. Hubungan Antar Ruang



Gambar 2. 21 Hubungan antar ruang

Sumber : Analisis penulis, 2018

2.1.3 Analisis Besaran Ruang (*Property Size*)

Setelah dilakukan analisis kebutuhan ruang berdasarkan aktivitas penggunaannya maka selanjutnya perlu ditinjau mengenai standar besaran ruang yang dibutuhkan.

1. Berdasarkan kapasitas ruang dan jumlah pamakai
2. Kebutuhan interior
3. Kebutuhan ruang gerak sesuai dengan jenis kegiatan
4. Standar luasan unit fungsi dapat diperoleh dari:
 - a. Data Arsitek
 - b. Time Saver Standard
 - c. Data pribadi berdasarkan survey dan observasi

Tabel 2. 8 Tabel kebutuhan ruang

Lantai 1	Nama Ruang	Jumlah	Luas	Total Luas
Ruang Publik	Shopping Rent	23	± 16 m ² - ± 59 m ²	± 975 m ²
	Musholah	3	30 m ²	90 m ²
	Public Lavatory	6	13,5 m ²	81 m ²
	Kantor	1	26 m ²	26 m ²
Service	Ruang MEE	1	11 m ²	11 m ²
	Kantor Pengelola	1	20 m ²	20 m ²

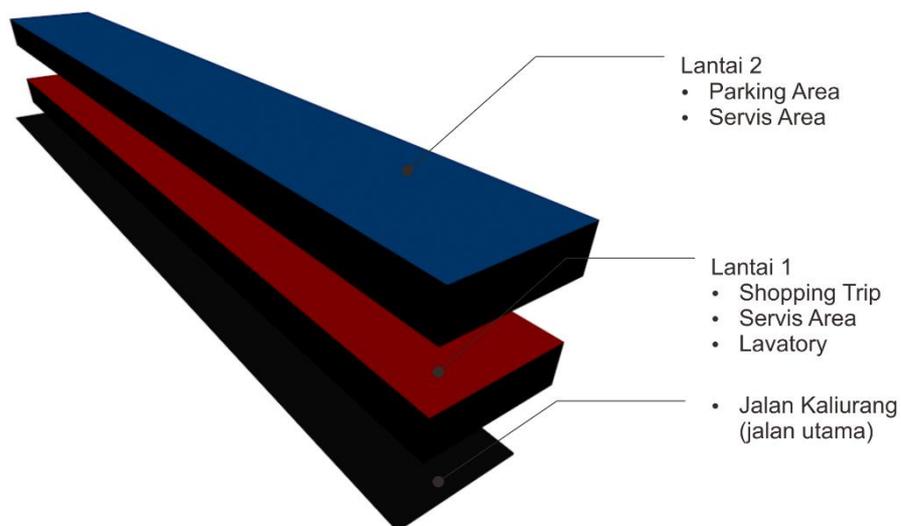
Circulation	Lift	2	9 m ²	18 m ²
	Tangga Darurat	6	8 m ²	48 m ²
Total				1269 m ²

Lantai 2	Nama Ruang	Jumlah	Luas	Total Luas
Ruang Publik	Parkir Motor	168	1.5 m ²	252 m ²
	Parkir Mobil	51	12.5 m ²	765 m ²
	Public Lavatory	5	13,5 m ²	67,5 m ²
Service	Ruang MEE	5	11 m ²	55 m ²
	Ruang Security	5	8 m ²	25 m ²
Circulation	Lift	2	9 m ²	18 m ²
	Tangga Darurat	6	8 m ²	48 m ²
	Total			1230,5 m ²

Total Luasan	
Lantai 1	1269 m ²
Lantai 2	1230,5 m ²
Toatal	2499,5 m ²

2.1.4 Analisis Zoning

Zona ruang akan dibagi berdasarkan lantainya untuk memaksimalkan zonasi ruang yang ada. Lantai ground merupakan jalan utama jl.Kaliurang lalu pada lanatai 1 dimaksimalkan sebagai area publik dimana terdapat shopping rent dan ruang servis sekaligus menjadi skywalk. Sedangkan lantai 2 khusus menjadi ruang parkir kendaraan dan ruang servis.



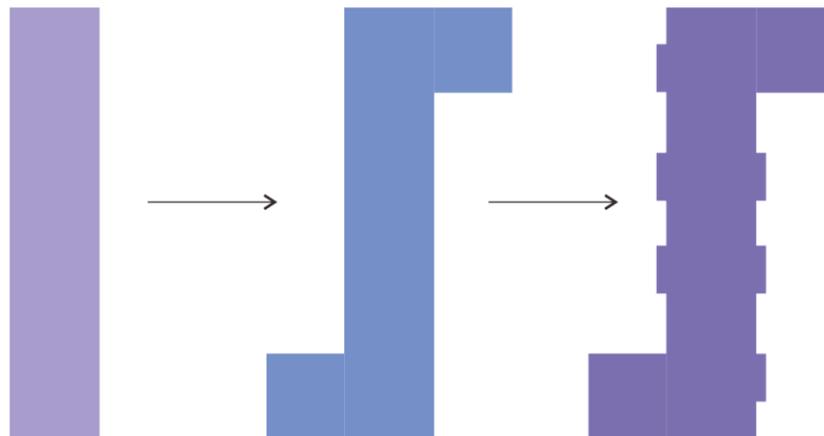
Gambar 2. 22 Zoning per lantai

Sumber : Analisis penulis, 2018

2.1.5 Analisis Gubahan Masa

Penentuan pola massa bangunan akan diambil berdasarkan keoptimalan fungsi ruang dan zonasi ruang. Pola massa bangunan juga dipengaruhi oleh site yang berada diatas jalan Kaliurang dan respon terhadap lingkungan sekitar. Dalam penataan massa bangunan pendekatan didasarkan dan dipertimbangkan pada faktor konsep ruang yang optimal dan konsep umum arsitektural seperti bentuk atau kondisi site, aksesibilitas, sirkulasi, sifat kegiatan dan orientasi bangunan.

Bentuk yang diambil adalah bentuk-bentuk dasar dari site dan disesuaikan dengan fungsi ruang serta dari hasil analisis yang telah dilakukan. Pembangunan secara horizontal juga dimaksudkan sebagai respon terhadap kondisi site dan lingkungan sekitar.

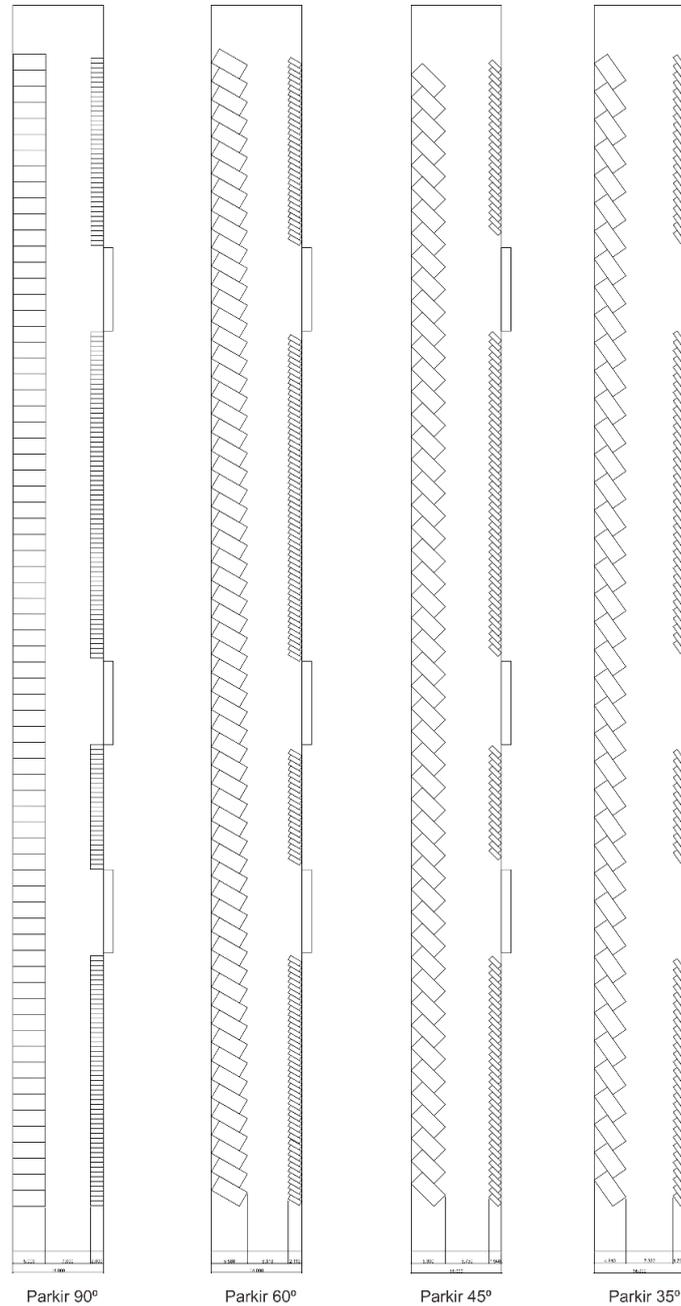


Gambar 2. 23 Analisis gubahan masa

Sumber : Analisis penulis, 2018

2.1.6 Analisis Jenis Ruang Parkir

Berdasarkan acuan standar dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 serta Neufert dalam bukunya Architects Data 3rd Edition, maka ditetapkan standar parkir untuk menemukan pola parkir yang paling optimal. Jenis ruang parkir dibagi menjadi 4 jenis yaitu 90° parkir slot, 60° parkir slot, 45° parkir slot dan 35° parkir slot yang dimana akan diplotkan pada bangunan.

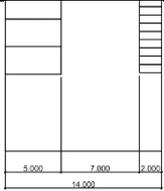
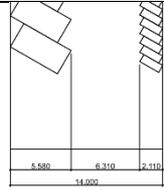
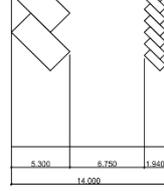


Gambar 2. 24 Pola parkir

Sumber : Analisis penulis, 2018

Adapun pemilihan jenis ruang parkir tersebut jika telah diaplikasikan pada bangunan akan menghasilkan jumlah lebar ruang untuk parkir mobil dan motor, lebar sirkulasi untuk kendaraan lewat maupun bermanuver serta jumlah kapasitas parkir yang didapat tertera pada table berikut.

Tabel 2. 9 Tabel analisis pola parkir

Derajat parkir	Luasan	Kapasitas parkir yang didapat	Keterangan
90 ⁰	Mobil : 5 m Motor : 2 m Sirkulasi : 7 m	Mobil : 72 Motor : 185 <small>(jumlah kapasitas sebelum dikurangi untuk fasilitas servis dan public)</small>	 Parkir 90 ⁰
60 ⁰	Mobil : 5.5 m Motor : 2.1 m Sirkulasi : 6.3 m	Mobil : 62 Motor : 151 <small>(jumlah kapasitas sebelum dikurangi untuk fasilitas servis dan public)</small>	 Parkir 60 ⁰
45 ⁰	Mobil : 5.3 m Motor : 1.9 m Sirkulasi : 6.7 m	Mobil : 50 Motor : 124 <small>(jumlah kapasitas sebelum dikurangi untuk fasilitas servis dan public)</small>	 Parkir 45 ⁰
35 ⁰	Mobil : 4.9 m Motor : 1.7 m Sirkulasi : 7.3 m	Mobil : 40 Motor : 98 <small>(jumlah kapasitas sebelum dikurangi untuk fasilitas servis dan public)</small>	 Parkir 35 ⁰

Kesimpulan yang didapat dari hasil analisis diatas adalah bahwa pola parkir yang paling optimal yaitu pada derajat parkir 90⁰. Dikarenakan pada pola tersebut dapat menampung lebih banyak parkir motor dan mobil, mempunyai lebar sirkulasi sebesar 7m dan jenis parkir ini tidak mempunyai disfungsi ruang, sehingga bisa menggunakan ruang parkir secara maksimal.

2.2 Kajian Teori

2.2.1 Pengertian Fasilitas Komersial

Sarana -prasarana untuk melakukan kegiatan perniagaan, pembelian atau penjualan barang dan jasa. Dasar kegiatan adalah prinsip ekonomi yaitu dengan pengorbanan sekecil-kecilnya untuk mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya. (Winardi, th 1992 ; 205)

2.2.2 Skywalk

Skywalk merupakan akses pejalan kaki yang letaknya dua lantai di atas permukaan tanah, karena fungsi dari skywalk adalah memberikan akses jalan serta menyajikan pemandangan dari lingkungan sekitar, dengan inovasi yang ada serta perkembangan teknologi yang semakin maju. (Irawan Faisal, 2013)

Berdasarkan penjelasan dari TRRL (1991) dan Hartono (1986) bahwa idealnya fasilitas penyebrangan jalan memang harus dipisahkan dari arus kendaraan berupa jembatan penyebrangan (overpass/crossingbridge/footbridge), penyebrangan bawah tanah sehingga tidak terjadi konflik antara pejalan kaki dengan kendaraan dan tidak menimbulkan tundaan bagi kendaraan.

Setyawan (2006) menyatakan bahwa jembatan penyebrangan diatas (skywalk) mempunyai lebih banyak keunggulan daripada penyebrangan bawah tanah. Pembangunannya lebih mudah dan lebih murah.

Skywalk juga memiliki kelemahan yaitu ketinggiannya, dimana semakin tinggi semakin banyak anak tangga, karena ketinggian jembatan penyebrangan harus disesuaikan dengan tinggi kendaraan yang lewat dibawahnya. (Hilmi, R.N, 2012)

2.2.3 Pengertian Gedung Parkir

A. Pengertian Gedung Parkir

Memanfaatkan ruang atau bangunan pada peruntukan tanah tertentu (bangunan umum, pusat perbelanjaan) dimana pembangunannya khusus untuk tempat parkir. (Harmaizusdi, 1983; 10)

Fasilitas parkir merupakan suatu bagian yang penting dalam sistem transportasi darat. Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tempat parkir tersebut tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir, sehingga dapat mengganggu lalu lintas di sekitar lokasi parkir.

- Jenis–Jenis Parkir

- a. Berdasarkan Penempatan

1. Parkir di badan jalan (on street parking) Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di badan jalan adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan sebagai ruang parkirnya.

2. Parkir di luar badan jalan (off street parking) Yang dimaksud dengan fasilitas parkir di lokasi parkir adalah tata guna lahan yang khusus disediakan sebagai ruang parkir dan

mempunyai pintu pelayanan masuk atau pintu pelayanan keluar sebagai tempat mengambil atau menyerahkan karcis sehingga dapat mengetahui secara pasti jumlah kendaraan dan jangka waktu kendaraan parkir yang parkir. Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), untuk mendesain suatu pelataran parkir harus diperhatikan beberapa kriteria penting, yaitu: rencana tata guna lahan, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, kemudahan bagi pengguna, tersedianya tata guna tanah serta letak jalan akses utama dan daerah yang dilayani.

b. Berdasarkan Status

1. Parkir Umum

Parkir Umum adalah areal parkir yang menggunakan lahan yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah.

2. Parkir Khusus

Parkir khusus adalah perparkiran yang menggunakan lahan yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga.

3. Parkir Darurat

Parkir darurat adalah perparkiran di tempat-tempat umum yang menggunakan lahan milik pemerintah daerah maupun swasta yang terjadi karena kegiatan yang insidental.

4. Gedung Parkir

Gedung parkir adalah bangunan yang digunakan sebagai areal parkir yang pengelolaannya dikuasai pemerintah daerah atau pihak ketiga yang telah mendapatkan izin dari Pemerintah Daerah.

5. Areal Parkir

Areal parkir adalah suatu bangunan atau lahan parkir lengkap dengan fasilitas sarana perparkiran yang diperlukan dan pengelolaannya dikuasai Pemerintah Daerah. (Repi, 1999)

- Disain Parkir di Luar Badan Jalan

1. Taman Parkir

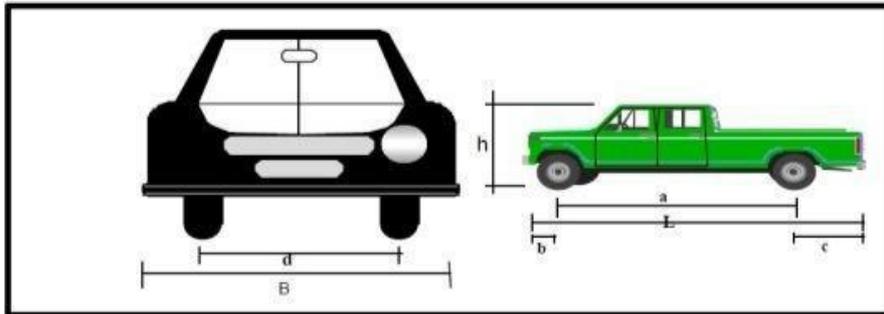
a. Kriteria :

- Rencana Umum Tata Ruang Daerah (RUTRD)
- keselamatan dan kelancaran lalu lintas
- kelestarian lingkungan
- kemudahan bagi pengguna jasa
- tersedianya tata guna lahan
- letak antara jalan akses utama dan daerah yang dilayani

B. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRPP)

Berdasarkan keputusan direktur jenderal perhubungan darat nomor 272/HK.105/DRJD/96:

1. Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



Gambar 2. 25 Dimensi Kendaraan Standar untuk Mobil Penumpang

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

h = tinggi total

a = jarak gandar

B = lebar total

b = depan tergantung

L = panjang total

c = belakang tergantung

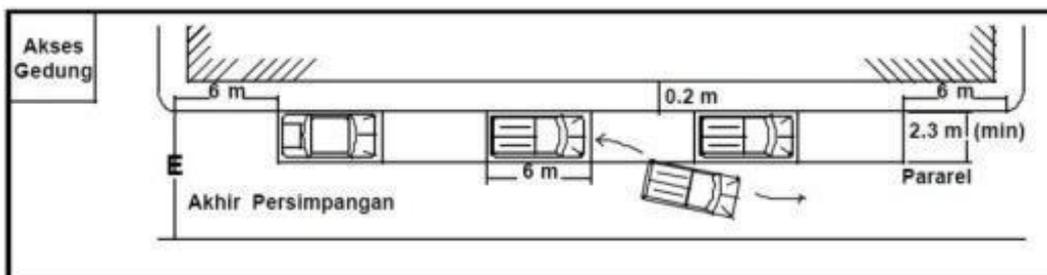
d = lebar

C. Pola Parkir

Berdasarkan keputusan direktur jenderal perhubungan darat nomor 272/HK.105/DRJD/96, pola parkir dibedakan menjadi dua jenis yaitu

1. Pola parkir paralel

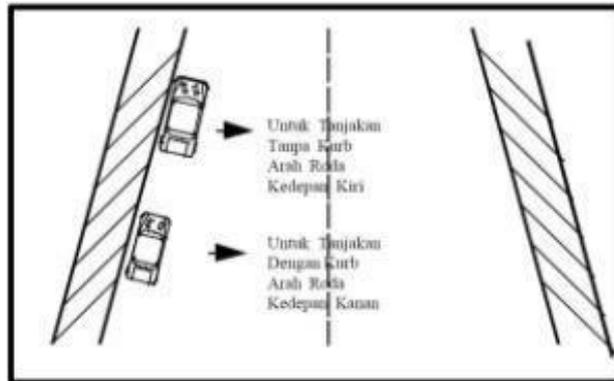
a. pada daerah datar



Gambar 2. 26 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Datar

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

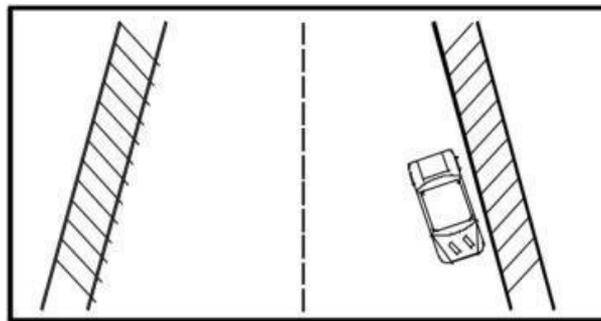
b. pada daerah tanjakan



Gambar 2. 27 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Tanjakan

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

c. pada daerah turunan

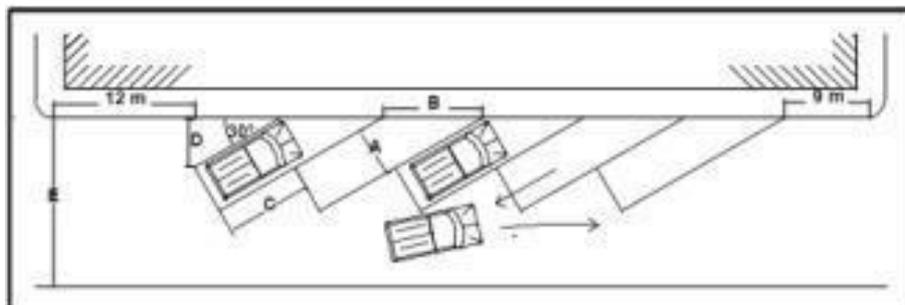


Gambar 2. 28 Pola Parkir Paralel Pada Daerah Turunan

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

2. Pola parkir menyudut

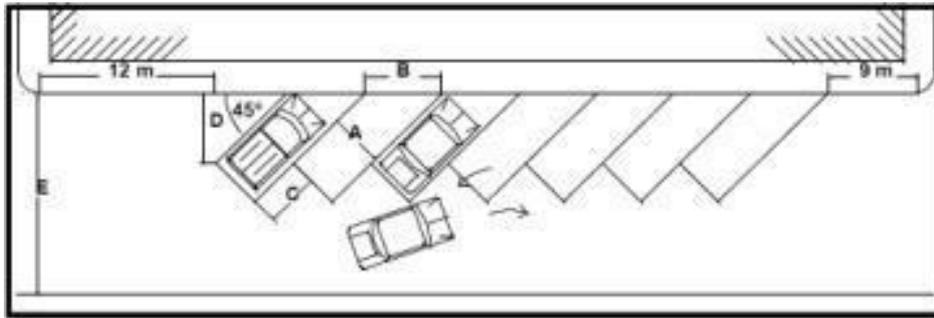
- a. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal.
- b. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.
 - 1) Sudut = 30°



Gambar 2. 29 Pola Parkir Menyudut 30°

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

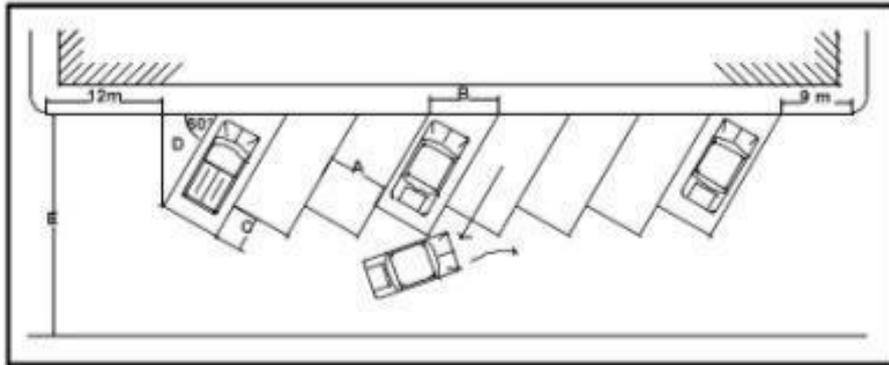
2) Sudut = 45°



Gambar 2. 30 Pola Parkir Menyudut 45°

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

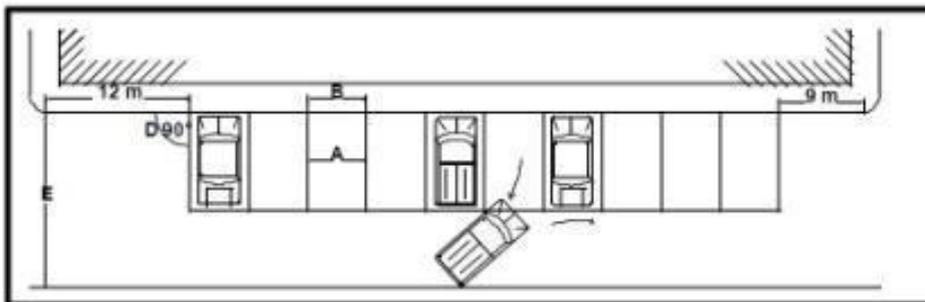
3) Sudut = 60°



Gambar 2. 31 Pola Parkir Menyudut 60°

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

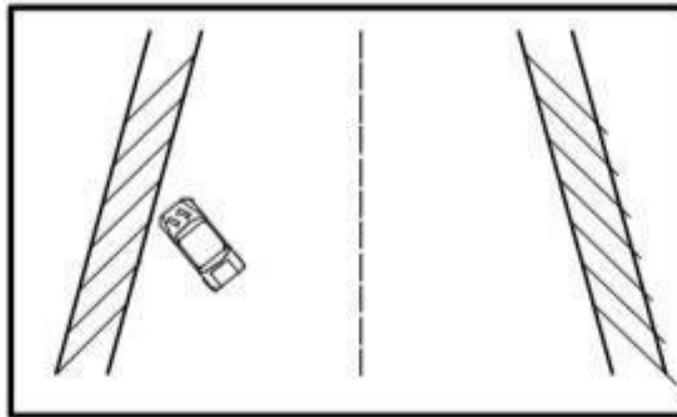
4) Sudut = 90°



Gambar 2. 32 Pola Parkir Menyudut 90°

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

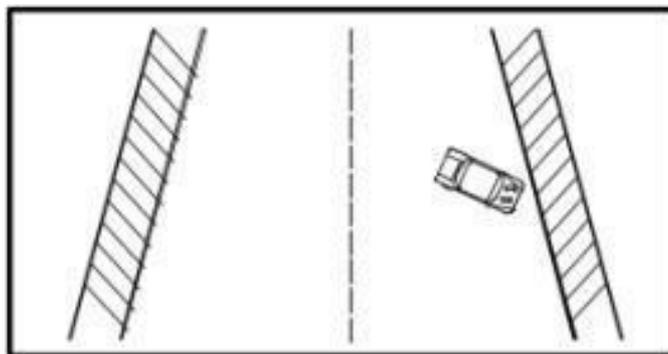
5) pada daerah tanjakan



Gambar 2. 33 Pola Parkir Menyudut Pada Daerah Tanjakan

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

6) pada daerah turunan



Gambar 2. 34 Pola Parkir Menyudut Pada Daerah Turunan

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

D. Tata Letak Gedung Parkir

a. Kriteria

- 1) tersedia tata guna lahan;
- 2) memenuhi persyaratan konstruksi dan perundang-undangan yang berlaku
- 3) tidak menimbulkan pencemaran lingkungan
- 4) memberikan kemudahan bagi pengguna jasa.

b. Tata letak gedung parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut.

- 1). Lantai datar dengan jalur landai luar (external ramp)

Daerah parkir terbagi dalam beberapa lantai rata (datar) yang dihubungkan dengan ramp (Gambar II.43a).

2).Lantai terpisah

Gedung parkir dengan bentuk lantai terpisah dan berlantai banyak dengan ramp yang ke atas digunakan untuk kendaraan yang masuk dan ramp yang tirim digunakan untuk kendaraan yang keluar (Gambar II.43b, II.43c dan II.43d). Selanjutnya Gambar II.43c dan II.43d menunjukkan jalan masuk dan keluar tersendiri (terpisah), serta mempunyai jalan masuk dan jalan keluar yang lebih pendek. Gambar II.43b menunjukkan kombinasi antara sirkulasi kedatangan (masuk) dan keberangkatan (keluar). Ramp berada pada pintu keluar; kendaraan yang masuk melewati semua ruang parkir sampai menemukan tempat yang dapat dimanfaatkan. Pengaturan gunting seperti itu memiliki kapasitas dinamik yang rendah karena jarak pandang kendaraan yang datang agak sempit.

3).Lantai gedung yang berfungsi sebagai ramp

Pada Gambar II.43e sampai dengan II.43.g terlihat kendaraan yang masuk dan parkir pada gang sekaligus sebagai ramp. Ramp tersebut berbentuk dua arah. Gambar II.43e memperlihatkan gang satu arah dengan jalan keluar yang lebar. Namun, bentuk seperti itu tidak disarankan untuk kapasitas parkir lebih dari 500 kendaraan karena akan mengakibatkan alur tempat parkir menjadi panjang. Pada Gambar II.43f terlihat bahwa jalan keluar dimanfaatkan sebagai lokasi parkir, dengan jalan keluar dan masuk dari ujung ke ujung. Pada Gambar II.43g letak jalan keluar dan masuk bersamaan. Jenis lantai ber-ramp biasanya di buat dalam dua bagian dan tidak selalu sesuai dengan lokasi yang tersedia. Ramp dapat berbentuk oval atau persegi, dengan gradien tidak terlalu curam, agar tidak menyulitkan membuka dan menutup pintu kendaraan.

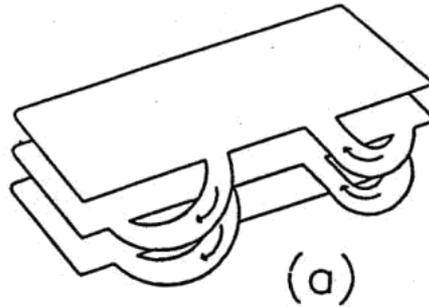
Pada Gambar II.43h plat lantai horizontal, pada ujung-ujungnya dibentuk menurun ke dalam untuk membentuk sistem ramp. Umumnya merupakan jalan satu arah dan dapat disesuaikan dengan ketersediaan lokasi, seperti polasi gedung parkir lantai datar.

4).Tinggi minimal ruang bebas lantai gedung parkir adalah 2,50 m.

c. Tipe jalur akses

1. Lantai datar dengan jalur landai luar (external ramp).

Daerah parkir terbagi dalam beberapa lantai rata (datar) yang dihubungkan dengan ramp.

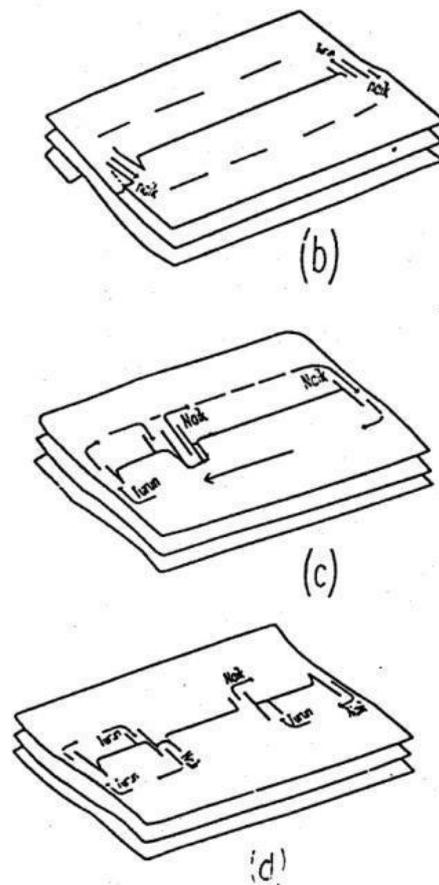


Gambar 2. 35 Lantai datar dengan jalur landai luar (external ramp)

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

2. Lantai terpisah.

Gedung parkir dengan bentuk lantai terpisah dan berlantai banyak dengan ramp yang ke atas digunakan untuk kendaraan yang masuk dan ramp yang turun digunakan untuk kendaraan yang keluar (Gambar II.14b, II.14c dan II.14d). Selanjutnya Gambar II.14c dan II.14d menunjukkan jalan masuk dan keluar tersendiri (terpisah), serta mempunyai jalan masuk dan jalan keluar yang lebih pendek. Gambar II.14b menunjukkan kombinasi antara sirkulasi kedatangan (masuk) dan keberangkatan (keluar).



Gambar 2. 36 Lantai Terpisah

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

Ramp berada pada pintu keluar; kendaraan yang masuk melewati semua ruang parkir sampai menemukan tempat yang dapat dimanfaatkan. Pengaturan gunting seperti itu memiliki kapasitas dinamik yang rendah karena jarak pandang kendaraan yang datang agak sempit.

3. Lantai gedung yang berfungsi sebagai ramp.

Pada Gambar II.14e sampai dengan II.14.g terlihat kendaraan yang masuk dan parkir pada gang sekaligus sebagai ramp. Ramp tersebut berbentuk dua arah.

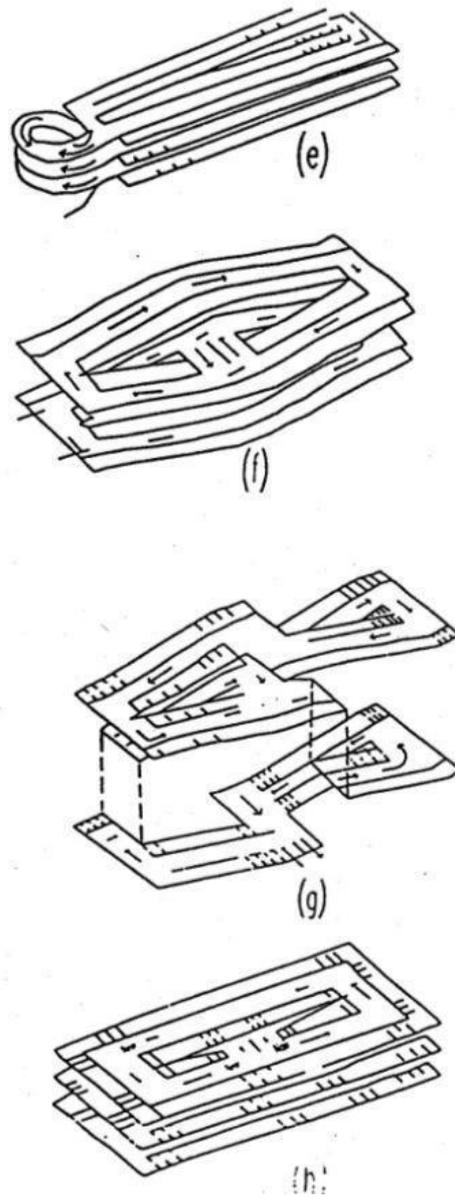
Gambar II.14e memperlihatkan gang satu arah dengan jalan keluar yang lebar. Namun, bentuk seperti itu tidak disarankan untuk kapasitas

parkir lebih dari 500 kendaraan karena akan mengakibatkan alur tempat parkir menjadi panjang.

Pada Gambar II.14f terlihat bahwa jalan keluar dimanfaatkan sebagai lokasi parkir, dengan jalan keluar dan masuk dari ujung ke ujung.

Pada Gambar II.14g letak jalan keluar dan masuk bersamaan. Jenis lantai ber-ramp biasanya di buat dalam dua bagian dan tidak selalu sesuai dengan lokasi yang tersedia. Ramp dapat berbentuk oval atau persegi, dengan gradien tidak terlalu curam, agar tidak menyulitkan membuka dan menutup pintu kendaraan.

Pada Gambar II.14h plat lantai horizontal, pada ujung-ujungnya dibentuk menurun ke dalam untuk membentuk sistem ramp. Umumnya merupakan jalan satu arah dan dapat disesuaikan dengan ketersediaan lokasi, seperti polasi gedung parkir lantai datar.



Gambar 2. 37 Lantai Gedung Yang Berfungsi Sebagai Ramp

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96

4. Tinggi minimal ruang bebas lantai gedung parkir adalah 2,50 m.

E. Pola Parkir

1. Parkir kendaraan satu sisi. (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang sempit)

- a. membentuk sudut 90°
 - b. membentuk sudut 30° , 45° , 60°
2. Parkir kendaraan dua sisi.(Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup memadai)
- a. membentuk sudut 90° .
 - b. membentuk sudut 30° , 45° , 60°
3. Pola parkir pulau.(Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas)
- a. membentuk sudut 90° .
 - b. membentuk sudut 45°
 - c. Pola Parkir Sepeda Motor
 - d. Jalur Sirkulasi, Gang, dan Modul

2.3 Preseden

2.3.1 Pedestrian Skywalk to Improve Kolkata Temple Traffic, Indian



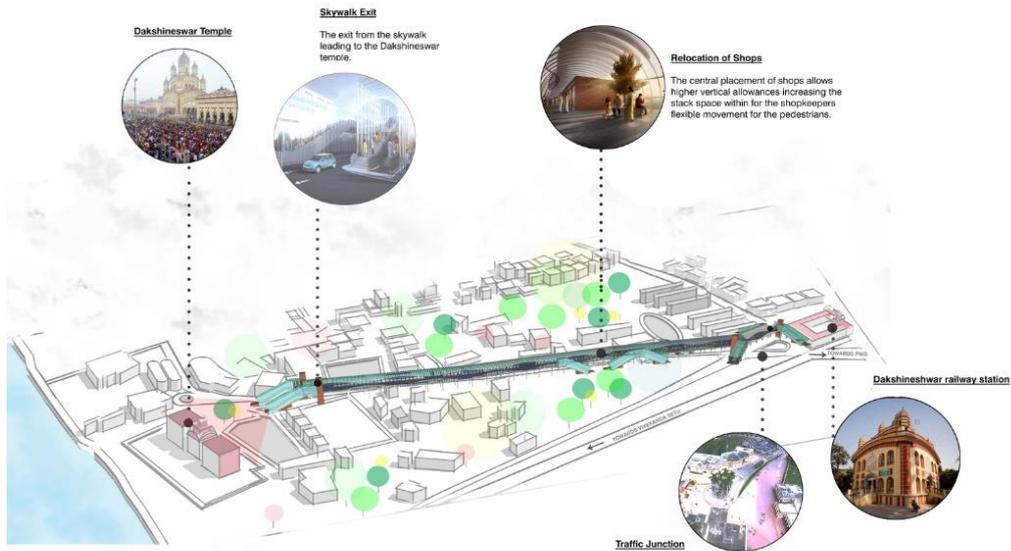
Gambar 2. 38 Pedestrian Skywalk to Improve Kolkata Temple Traffic, Indian

Sumber : <https://www.archdaily.com/804622/pedestrian-skywalk-to-improve-kolkata-temple-traffic> (diakses pada bulan februari, 2018)

Forum Design International telah meluncurkan Dakshineswar Sky Walk, intervensi pejalan kaki berukuran 380 meter yang dirancang untuk meningkatkan lalu lintas dan pergerakan yang menuju ke kuil Dakshineswar Kali di Kolkata, India.

Terletak di tepi Sungai Gangga di ujung utara kota, kuil Dakshineswar Kali adalah salah satu tempat ibadah yang paling dihormati di Hinduisme, tempat kekuasaan, Shakti, dan menarik sejumlah besar pengikutnya sepanjang tahun. Karena popularitasnya, jalan menuju ke lokasi menjadi macet karena lonjakan lalu lintas kendaraan, lalu lintas pejalan kaki, dan kemunculan 58ons-toko kecil dan kios. Dengan mempertimbangkan kondisi yang ada ini, Dakshineswar Sky Walk bertujuan untuk memberikan solusi dinamis terhadap masalah di situs tersebut. Dengan luas 10,5 meter, skywalk akan menghubungkan rotary lalu lintas di dekatnya dengan gerbang kompleks candi, dengan 12 eskalator, empat lift, dan delapan tangga untuk memungkinkan pengguna mengakses skywalk tersebut.

Seluruh bentangan Sky Walk dibagi menjadi beberapa modul dengan panjang sekitar



Gambar 2. 39 Pedestrian Skywalk to Improve Kolkata Temple Traffic, Indian

Sumber : <https://www.archdaily.com/804622/pedestrian-skywalk-to-improve-kolkata-temple-traffic> (diakses pada bulan februari, 2018)

delapan meter, yang masing-masing merupakan unit yang lengkap dan dapat menampung empat toko. Di persimpangan setiap enam modul, akan ada ruang penyangga sekitar 85 meter persegi, dimaksudkan untuk istirahat dan berisi fasilitas seperti kafe, air mancur, dan meja informasi.

2.3.2 Skywalk Cihampelas



Gambar 2. 40 Skywalk Cihampelas

Sumber : <http://www.balebandung.com/tag/skywalk/> (diakses pada bulan februari, 2018)

Teras Cihampelas atau disebut juga Skywalk Cihampelas, merupakan satu-satunya jembatan khusus pejalan kaki di Indonesia. Jembatan tersebut berdiri tepat di atas Jalan Cihampelas dengan panjang 450 meter dan lebarnya sekitar 7 meter. Di Skywalk Cihampelas, terdapat beberapa pedagang yang menjual makanan dan barang-barang lainnya. Skywalk Bandung terbagi menjadi tiga zona. Ada taman, souvenir meliputi kaos dan berbagai macam pernak, serta kuliner.

Memfaatkan jembatan sebagai taman sekaligus tempat berjualan PKL dan saran rekreasi bagi masyarakat.

2.3.3 Lafi Car Future Real Estate



Gambar 2. 41 Lafi Car Future Real Estate

Sumber : <http://www.latimes.com/business/la-fi-car-future-real-estate-20170405-story.html> (diakses pada bulan februari, 2018)

Strategi tersebut mencerminkan konsensus di antara beberapa pengembang dan perencana bahwa budaya mobil yang dibanggakan California pasti akan kehabisan bensin – tidak terbayangkan seperti yang mungkin terjadi pada banyak orang dewasa yang telah menghabiskan puluhan tahun mengendalikan nasib mereka sendiri di belakang kemudi.

Cohen, co-chief executive perusahaan arsitektur Gensler, memprediksi kepemilikan mobil akan mencapai puncaknya sekitar 2020 dan kemudian mulai menurun, dengan lebih banyak orang Amerika mengandalkan beberapa bentuk ride-sharing daripada kendaraan mereka sendiri pada tahun 2025.

Itu berarti mobil secara bertahap akan lenyap dari garasi rumah, curbs dan struktur parkir, membebaskan lahan seluas hektar real estat untuk keperluan baru.

Kesimpulan yang didapat dari hasil studi preseden diatas adalah bagaimana pemanfaatan ruang untuk menciptakan sirkulasi yang efektif. Serta membuat suasana nyaman antara pejalan kaki dan pengendara. Lalu untuk membuat area parkir yang tidak monoton dibuatlah suatu inivasi sirkulasi yang rekreatif, sehingga pengunjung tak hanya memikirkan kendaraan nya tetapi ada kegiatan lain yang menarik minat pengunjung untuk memikirkan kendaraan nya disini.