

## **BAB IV**

### **ANALISIS PERANCANGAN**

#### **4.1 Analisis Obyek Rancangan Terhadap Kondisi Eksisting**

Terdapat beberapa hal yang benar-benar harus diperhatikan dalam analisis obyek perancangan terhadap kondisi eksisting untuk menanggapi kondisi yang terdapat pada site. Analisis tersebut terdiri dari analisis tapak, analisis fungsi, analisis pengguna, analisis aktivitas, analisis ruang, analisis utilitas, dan analisis struktur. Semua analisis tersebut disesuaikan dengan objek, tapak, dan tema yang dipakai.

##### **1. Data Tapak**

###### **A. Dasar Pemilihan Tapak**

Pemilihan lokasi tapak ditentukan oleh beberapa kriteria dan pertimbangan untuk menciptakan fasilitas yang sesuai dengan fungsi, pelaku dan aktivitas yang akan diwadahi dalam perancangan. Beberapa kriteria tersebut adalah:

- Potensi yang mendukung

Tapak terletak pada kawasan yang mendukung fungsi bangunan sebagai tempat rekreasi. Fungsi pendukung tersebut berupa hotel dan blok office.

- Pencapaian yang mudah

Terletak di samping jalur utama dengan tingkat kemacetan lalu lintas yang rendah sehingga pencapaian menuju kawasan tapak sangat mudah dan terletak di tengah-tengah kota.



Gambar 4.1 potensi bangunan sekitar  
Sumber: hasil survey(2012)

- Kedekatan dengan fasilitas penunjang lain  
Keberadaan fasilitas seperti pasar, alun-alun kota, kantor pemerintahan, terminal, pendidikan di dekat lokasi tapak memudahkan pengunjung dalam melakukan kunjungan ke lokasi tapak.
- Prasarana yang memadai
  - 1) **Jaringan air bersih**
    - Air tanah (sumur bor)
    - PDAM dimana jaringannya mencakup seluruh jalan utama
  - 2) **Jaringan komunikasi**
    - Jaringan komunikasi berupa tower jaringan telepon yang banyak tersebar di kawasan ini.

- Jaringan telepon atas (menggunakan tiang).



Gambar 4.2 Jaringan Komunikasi  
Sumber: peta garis , skala 1: 4000

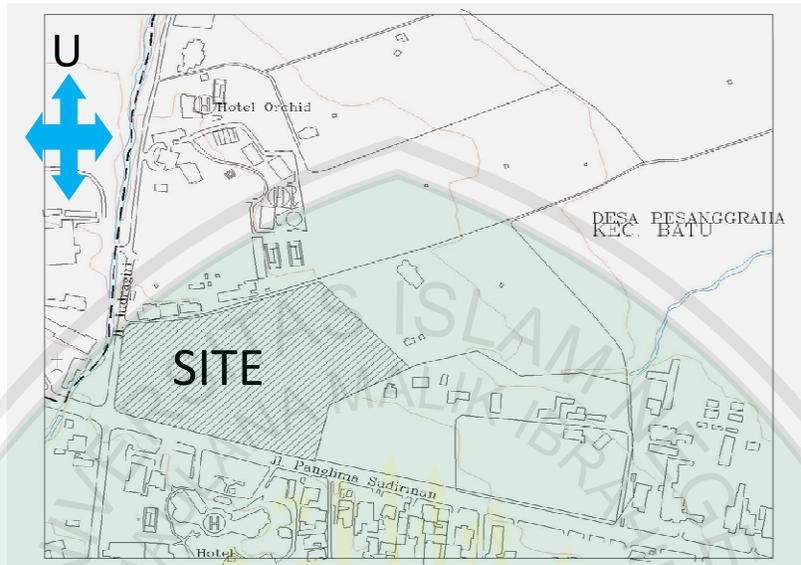
### 3) Jaringan Listrik

- Jaringan listrik dikawasan ini menggunakan saluran dari PLN yang mendapat supply dari PLTA Bendungan Karang Kates sebagai pusat Pembangkit Listrik wilayah Jawa dan Bali.

### 4) Pembuangan Sampah

- Sistem pembuangan sampah dilakukan secara rutin setiap hari oleh dinas kebersihan Kota Batu, dimana Tempat Pembuangan Akhir berada di Desa Tlekung Kecamatan Junrejo, tepatnya di Jl. Abdul Gani yang memiliki luas lahan 6 Ha karena letaknya jauh dari permukiman penduduk yang terhindar dari wabah penyakit dan mempermudah pengolahannya.

## B. Lokasi Dan Batas Tapak



**Gambar 4.3** Lokasi Tapak  
Sumber: peta garis , skala 1: 4000

Lokasi perancangan terletak di kota batu. Kota ini terletak 15 km sebelah barat dari Kota Malang, berada di jalur Malang-Kediri dan Malang-Jombang. Kota Batu berbatasan langsung dengan Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Pasuruan di sebelah utara serta dengan Kabupaten Malang di sebelah timur, selatan, dan barat. Wilayah kota ini berada di ketinggian 680-1.200 meter dari permukaan laut. Wilayah Kota Batu yang terletak di dataran tinggi di kaki Gunung Panderman dengan ketinggian 680-1.200 meter di atas permukaan laut, membuat keadaan iklim tropis di kota Batu lebih dingin dari kota-kota di sekitarnya.

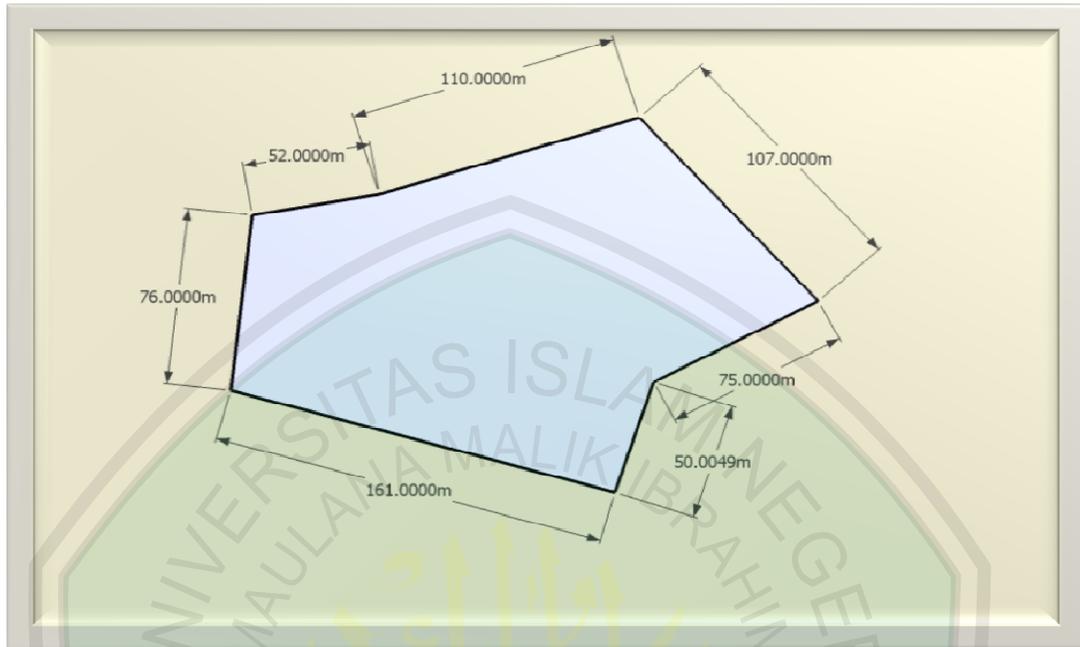
Kondisi topografi pegunungan dan perbukitan, Temperatur rata-rata mencapai 21,5°C, dengan temperatur tertinggi 27,2°C dan terendah 14,9°C. Rata-

rata kelembaban udara 86' % dan kecepatan angin 10,73 km/jam. Secara astronomis terletak di  $112^{\circ}17'10,90''$ - $122^{\circ}57'11''$  Bujur Timur dan  $7^{\circ}44'55,11''$ - $8^{\circ}26'35,45$  Lintang Selatan. Lokasi tapak berada di jalan Panglima Sudirman, dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Batas Utara : Hotel Ijen dan Hotel Orchid
- Batas Selatan : jalan Panglima Sudirman dan Area Blok Office
- Batas Timur : Desa Pesanggrahan
- Batas Barat : jalan Indragiri



**Gambar 4.4** Batas Tapak  
Sumber: google map, hasil survey(2012)



**Gambar 4.5** Ukuran Tapak  
Sumber: hasil analisis(2012)

Luasan tapak sekitar lebih kurang 22.000 m<sup>2</sup> dengan ketentuan pada RDTRK kota Batu menetapkan bahwa peraturan untuk bangunan pada lokasi Jl. Panglima Sudirman adalah sebagai berikut:

- Koefisien Dasar Bangunan(KDB) : 40% dari Luas Tapak
- Ketinggian bangunan maksimal : 14 meter/4 Lantai
- Garis Sempadan Bangunan(GSB) : 7 meter

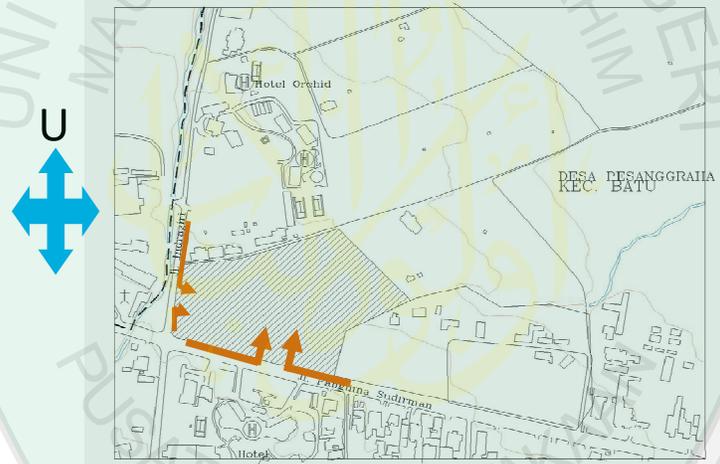
## 2. Analisis Tapak

Analisis tapak bertujuan untuk mengetahui segala sesuatu yang ada pada lokasi' selain itu analisis tapak berfungsi untuk mengetahui kekurangan dan potensi yang terdapat di sekitar tapak, sehingga akan mempermudah dalam proses perancangan kedepannya. Analisis ini meliputi analisis sirkulasi, matahari, iklim, view, angin, vegetasi, bentuk dan kebisingan.

## A. Aksesibilitas Terhadap Tapak

Pencapaian ke tapak merupakan satu-satunya pencapaian darat yang mudah dijangkau. Sistem transportasi umum cukup memadai dengan adanya angkot, bus, dan kendaraan pribadi. Tapak bisa dicapai melalui Jl. Panglima Sudirman yang berada di sebelah sisi selatan tapak dan Jl. Indragiri yang terdapat di sebelah barat tapak.

Pencapaian ke tapak bias dari dua arah, dari arah sebelah selatan tapak yang berupa jalan dua arah (Jl. Panglima Sudirman) dan dari jalan Indragiri yang terletak di sebelah barat tapak.



Gambar 4.6 Aksesibilitas Tapak  
Sumber: hasil analisis(2012)

Sistem transportasi umum cukup memadai dengan adanya angkutan berupa minibus, bus antar kota dan kendaraan pribadi. Sebagian besar dikawasan ini transportasi yang digunakan berupa mobil, motor, becak, andong dan pejalan kaki melewati trotoar.

## ❖ Analisis Entrance Dan Exit

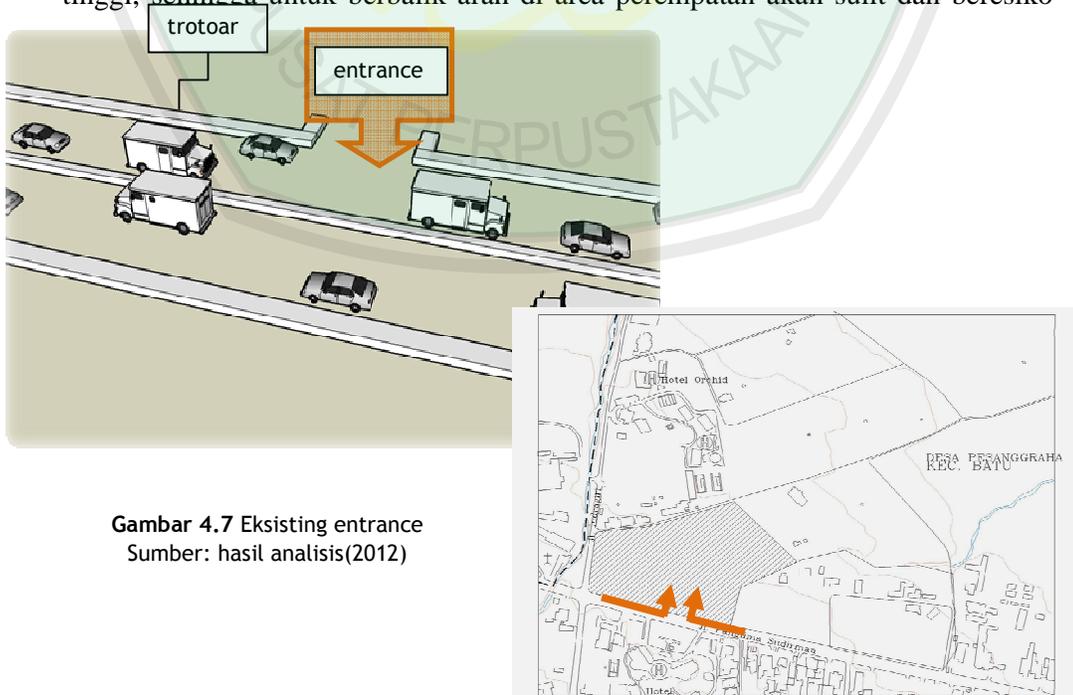
Berdasarkan kondisi eksisting mengenai transportasi dan fasilitas jalan yang ada di Jl. Panglima Sudirman dan Jl. Indragiri, dapat dilakukan analisis sebagai berikut:

### Alternatif :

#### 1. Entrance dan Exit dari jl. Panglima Sudirman:

Jalur ini merupakan jalan primer antar kota yang menghubungkan antara Kota Malang dengan Kota Kediri, Karena letaknya berada pada jalur cepat dua arah yang antara jalurnya dibatasi oleh beton, sehingga para pengunjung dari arah Kota Malang harus berputar balik pada posisi perempatan jalan di dekat Hotel Kartika Wijaya.

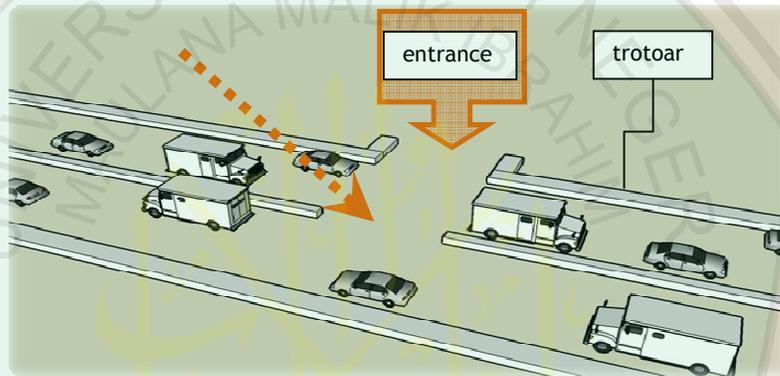
Jl. Panglima Sudirman merupakan jalur antar kota, sehingga Pada jalur ini kendaraan yang lewat sebagian besar berjalan dengan kecepatan yang relatif tinggi, sehingga untuk berbalik arah di area perempatan akan sulit dan beresiko



Gambar 4.7 Eksisting entrance  
Sumber: hasil analisis(2012)

2. Entrance dan Exit dari Jl. Panglima Sudirman dengan pembongkaran beton pembatas:

Dari permasalahan yang terdapat pada jalan panglima sudirman maka solusi yang digunakan adalah dengan membongkar beton yang berada pada bagian arah masuk menuju tapak, dengan demikian pengunjung dari arah malang dapat langsung memasuki area tapak tanpa harus berbalik arah dari perempatan.



Gambar 4.8 Alternatif solusi entrance  
Sumber: hasil analisis(2012)

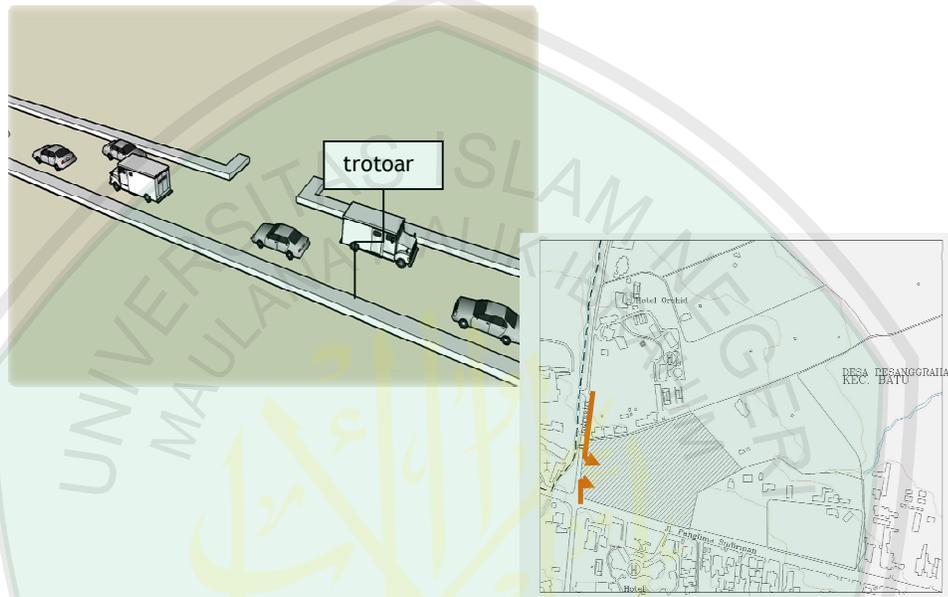
Kekurangan dari solusi ini adalah jarak antara entrance dengan perempatan yang berdekatan, sehingga keberadaan area entrance akan mengganggu kelancaran lalu lintas yang ada di Jl. Panglima Sudirman.

3. Entrance Dan Exit Dari Jl. Indragiri

Jalur ini adalah jalan sekunder yang dilalui kendaraan dengan arus berlawanan, pada jalur ini jumlah kendaraan yang lewat relatif sedikit dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang melewati Jl. Panglima Sudirman. Jalan ini merupakan jalur dua arah dengan ukuran jalan kurang lebih antara 5

sampai 6 meter.

Pada jalur ini tidak ada pembatas beton pada bagian tengah jalan sehingga area entrance dapat dicapai tanpa ada permasalahan.



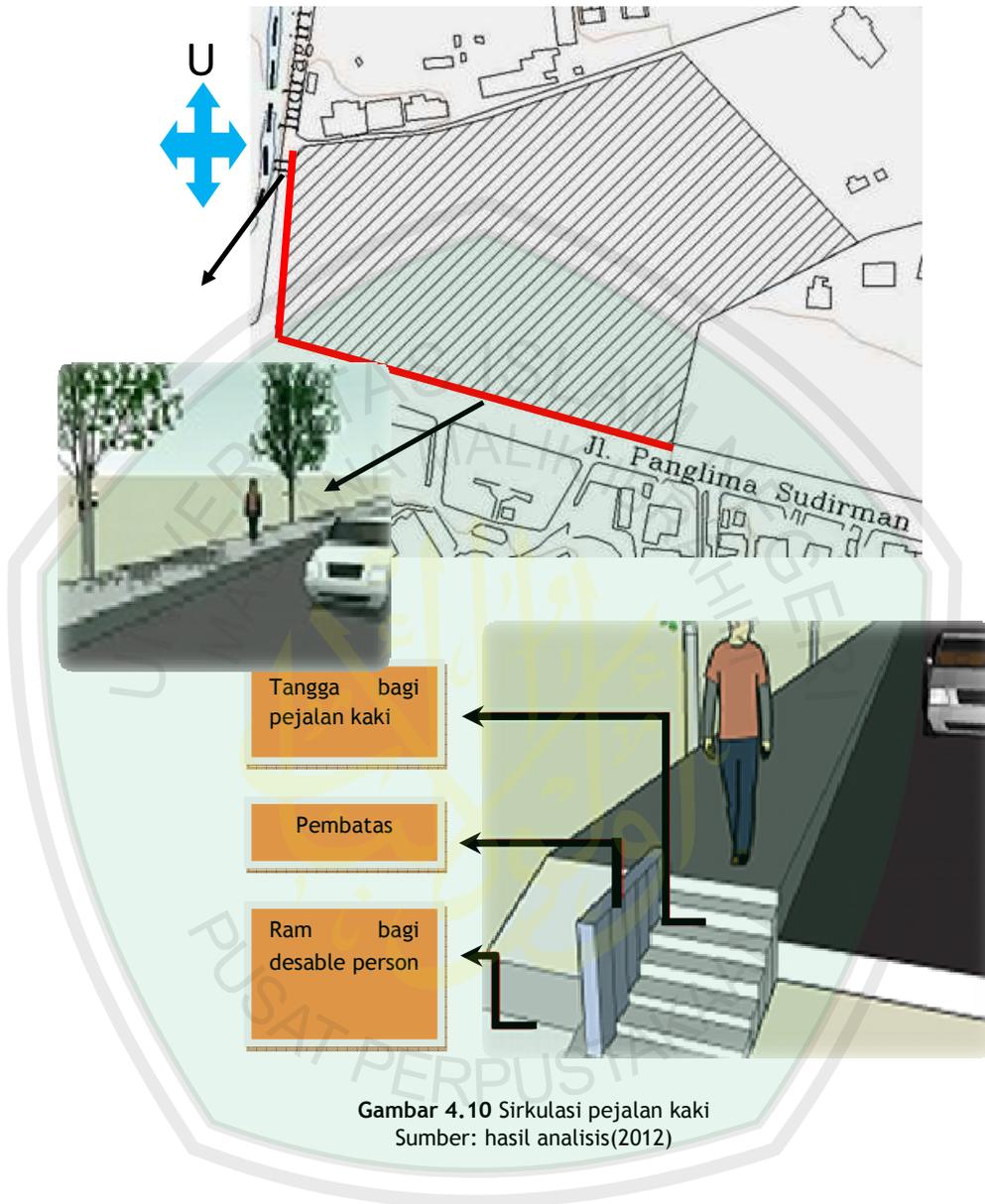
Gambar 4.9 Alternatif solusi entrance  
Sumber: hasil analisis(2012)

Kekurangan dari perletakan entrance dan exit dari area ini adalah lebar jalan yang terlalu sempit, sementara disamping area entrance dan exit tapak terdapat area entrance dan exit dari kawasan perhotelan. Dengan lebar jalan yang sempit dan kemungkinan kendaraan yang masuk relatif besar seperti bus, maka kemungkinan terjadinya kemacetan cukup besar.

## ❖ Analisis Sirkulasi Dalam Tapak

### 1. Sirkulasi Pejalan Kaki

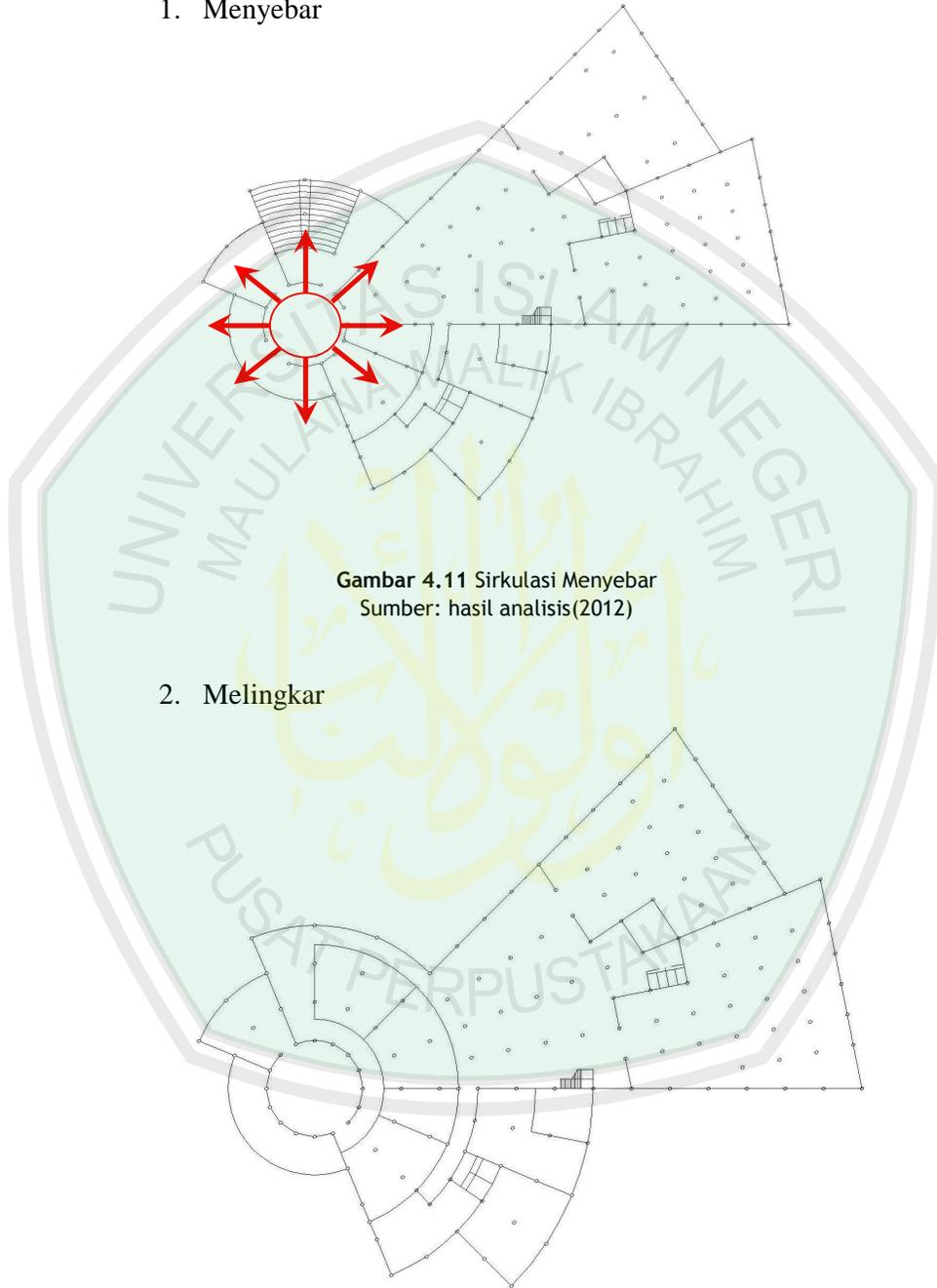
Pembeda bagi pejalan kaki dengan kendaraan dengan tujuan agar sirkulasi di dalam maupun luar tapak menjadi lancar sehingga akan mengurangi kemacetan pada titik tertentu.



Pembedaan antara sirkulasi pejalan kaki, *disable person*, dan kendaraan, pejalan kaki normal menggunakan perkerasan dan karena ada peninggian maka sirkulasi menggunakan tangga sebagai penghubungnya, bila *disable person* menggunakan ramp sebagai sirkulasi penghubung ketinggian. Apabila kendaraan bermotor menggunakan jalan beraspal.

a) Alternatif Pola Sirkulasi

1. Menyebar



Gambar 4.11 Sirkulasi Menyebar  
Sumber: hasil analisis(2012)

2. Melingkar

Gambar 4.12 Sirkulasi Memusat  
Sumber: hasil analisis(2012)

b) Tanggapan

Tabel 4.1. Tanggapan Sirkulasi Kendaraan

No	Pola	Tanggapan
1	Menyebar	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Pengguna dapat langsung menuju ke arah yang ingin dicapai</li> <li>+ Pengguna mempunyai banyak pilihan ke mana akan menuju</li> <li>- Sikulasi akan padat karena tidak ada petunjuk arah yang mengikat</li> <li>- Akan membuat bingung pengguna yang baru pertama kali berkunjung.</li> <li>- Penempatan area parkir akan berantakan</li> </ul>
2	Melingkar	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Pengguna dapat mengunjungi seluruh bangunan dalam satu perjalanan secara langsung</li> <li>+ Sikulasi akan lancar karena terdapat petunjuk arah yang mengikat sehingga tidak ada penumpukan</li> <li>+ Akan memudahkan bagi pengguna yang baru pertama kali berkunjung</li> <li>- Jarak tempuh ke bangunan akan lebih lama</li> </ul>

Sumber : hasil analisis (2012)

## 2. Sirkulasi Pengelola Dan Pengunjung

Pembeda sirkulasi pengelola dan pengunjung agar pengunjung tidak mengikuti sirkulasi pengelola yang bersifat privasi.

- Sirkulasi pengunjung yaitu datang – hall – parkir umum kendaraan masuk Hotel – berkeliling – pulang (exit)
- Sirkulasi pengelola yaitu datang – hall – basement – kantor pengelola kegiatan lain – pulang (exit)

Dengan adanya pembeda sirkulasi ini, jalur sirkulasi pengelola dan pengunjung tidak bercampur aduk, karena pengelola dan pengunjung memiliki perbedaan aktifitas yang dilakukan.

## B. Area Parkir

Dengan luasan lahan parkir yang besar maka perlu diperhitungkan sistem terbaik dalam menentukan pola parkir kendaraan. Adapun pola yang biasa diterapkan dalam perancangan yaitu:

### Alternatif:

#### 1. Parkir Central



- + Penataan area parkir akan mudah di capai
- + Memudahkan pengunjung untuk memarkir kendaraan
- Jarak tempuh ke bangunan akan lebih lama

Gambar 4.13 Parkir Central  
Sumber: hasil analisis(2012)

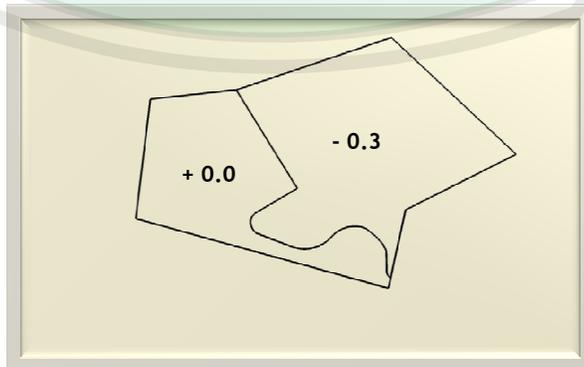
## 2. Parkir di Sekeliling Bangunan



- + Pencapaian ke bangunan dapat lebih cepat
- + Memudahkan pengunjung untuk memarkir kendaraan
- + Area parkir Luas

Gambar 4.14 Parkir di Sekeliling Bangunan  
Sumber: hasil analisis(2012)

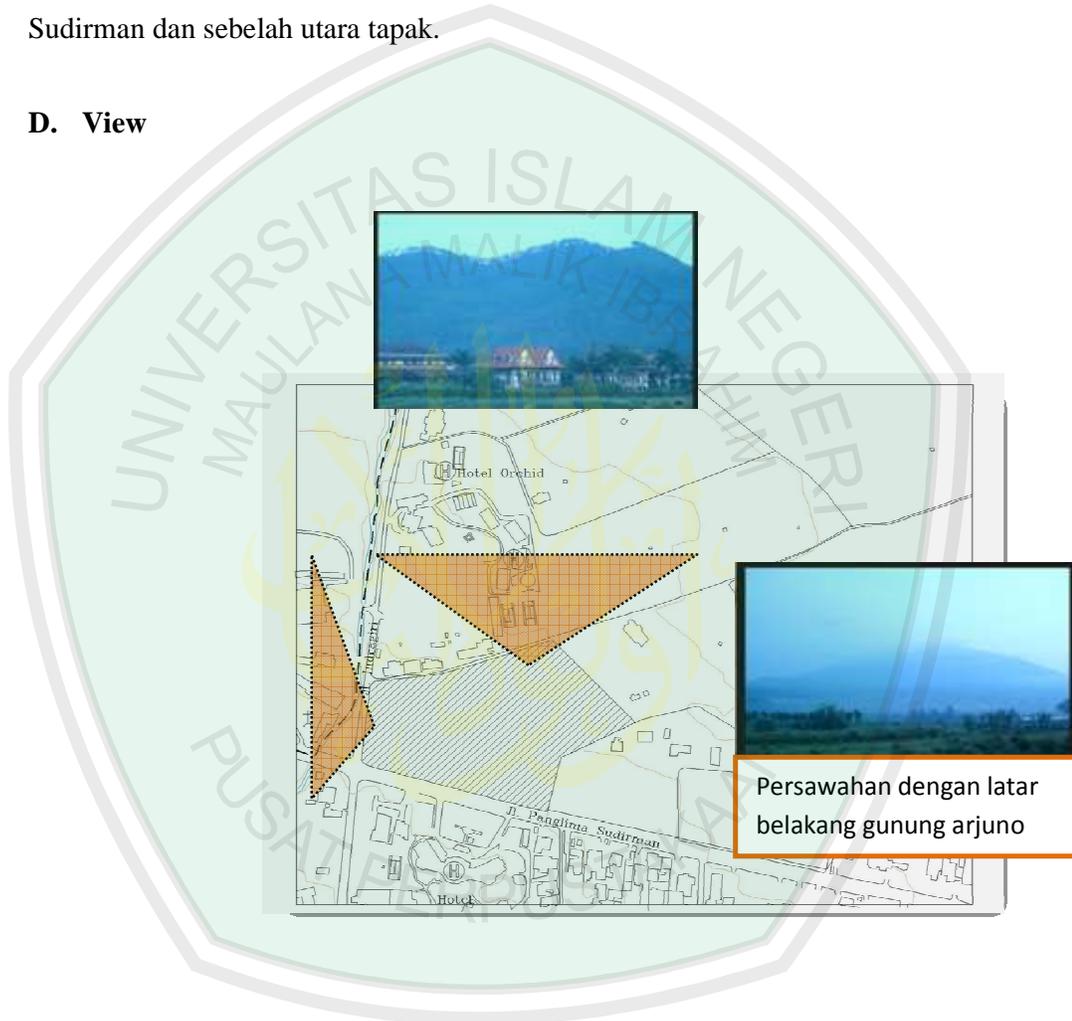
## C. Topografi Tapak



Gambar 4.15 Kontur Tapak  
Sumber: hasil survey (2012)

Kondisi tapak sedikit berkontur dengan kemiringan kira-kira  $5^\circ$  dengan ketinggian 0.5 m disetiap konturnya dari garis horizontal dengan sistem drainase diarahkan menuju saluran buangan yang telah ada di sepanjang jalan Panglima Sudirman dan sebelah utara tapak.

#### D. View



Gambar 4.16 view keluar tapak  
Sumber: hasil survey (2012)

ERROR: ioerror  
OFFENDING COMMAND: image  
STACK:

