

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Perancangan

Penulis menggunakan metode perancangan berdasarkan data yang diperoleh dan analisis dari penelitian, yang kemudian dijalankan melalui pendekatan yang relevan dengan situasi perancangan. Berikut adalah pendekatan dan analisis yang relevan:

3.1.1 Analisis Site

Penulis memutuskan lokasi berdasarkan evaluasi dan studi yang telah dilakukan sebelumnya dalam penelitian seminar. Analisis tersebut memusat pada kebutuhan fungsi bangunan yang berada di sekitar Batu Ceper untuk mendukung integrasi dengan Bandara Soekarno Hatta. Site pada perancangan ini ialah site eksisting di sekitar Stasiun Batu Ceper yang terletak di Jalan KH Agus Salim. Pemilih tapak ini didasari pada kebutuhan pengguna dalam mendukung integrasi Kota Tangerang dengan Bandara Soekarno Hatta.

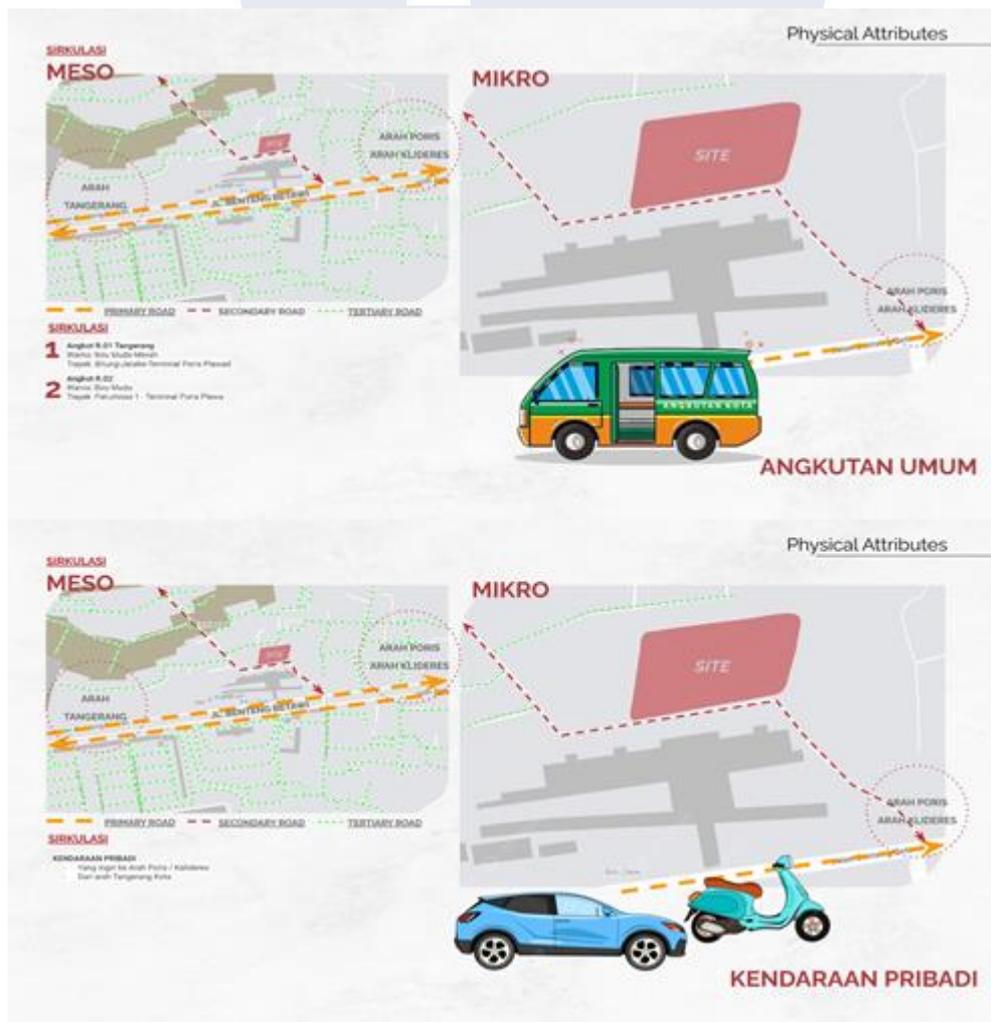


Gambar 3.1 Site

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

3.1.2 Path dan Aksesibilitas

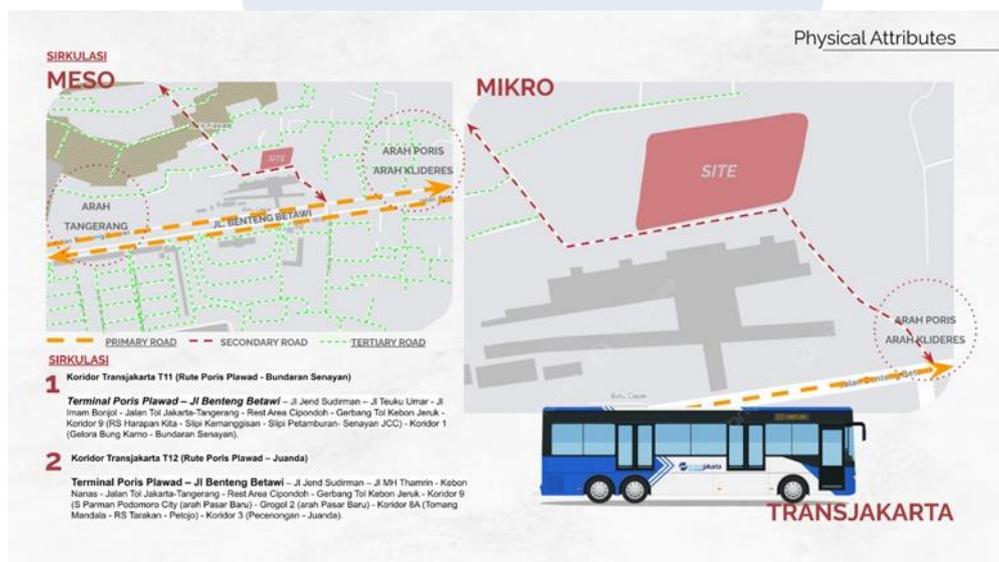
Lokasi site ini terletak didekat jalur sekunder dan jalur primer yang akan dapat memudahkan warga atau pengunjung melalui area tersebut. Jalur Primer memiliki luas jalan 12 meter satu arah dan total 24 meter dua arah, sedangkan jalur sekunder memiliki luas sekitar 10 m untuk dua arah. Lebar jalan di site ni memiliki dampak signifikan pada akses kendaraan yang melintasinya, memfasilitasi penulis dalam menentukan rute masuk dan jalur layanan lainnya. Ketersediaan jalur tersebut menjadi krusial bagi kelancaran perencanaan objek perancangan. Jalur utama, yang umumnya ramai dilalui oleh pengunjung karena merupakan akses utama, memiliki potensi besar untuk mempermudah mereka yang ingin mengunjungi site ini.



Gambar 3.2 Path dan Akseibilitas Angkutan Umum dan Kendaraan Pribadi

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Dari segi aksesibilitasnya, site ini terletak di jalan sekunder Jalan KH Agus Salim yang dapat menghubungkan Jalan Benteng Betawi dari Arah Poris dan dari Arah Tangerang. Area di Site ini apat dilalui oleh pejalan kaki, dengan menggunakan motor, mobil, dan kendaraan kecil hingga sedang. Area ini masih sering terjadi penumpukan kendaraan diakibatkan pengunjung dari Stasiun, PT / Pabrik, dan dari pemukiman disekitar site ini. Penulis perlu mampu menyusun pola alur yang efisien untuk mencegah kemacetan lalu lintas.



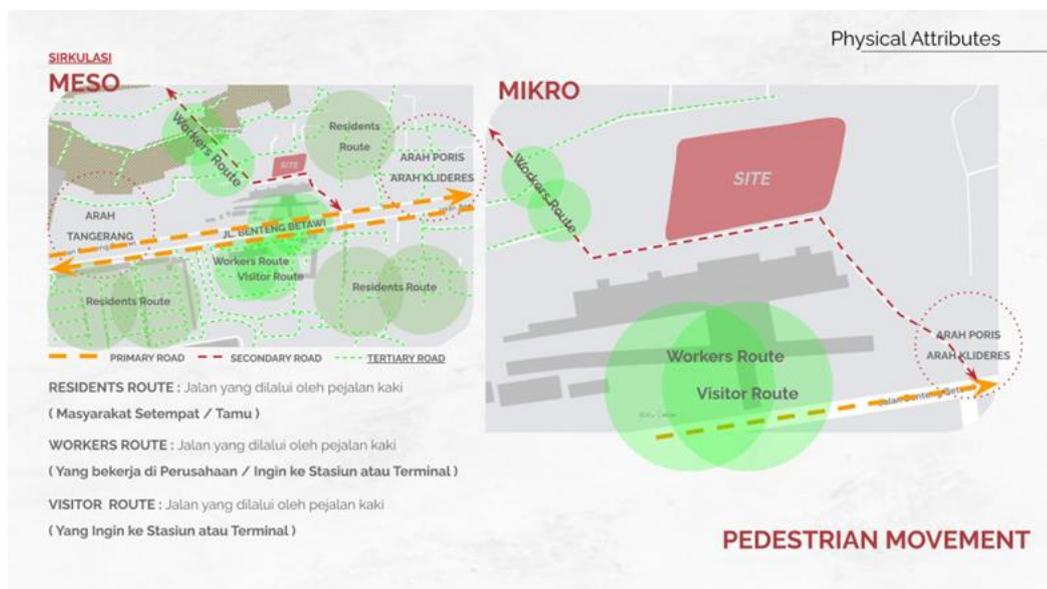
Gambar 3.3 Path dan Akseibilitas Angkutan Umum Transjakarta

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Aksesibilitas kendaraan besar seperti bus atau transjakarta hanya melewati jalan utama saja, sehingga ketika ingin mengunjungi area site dan datang / pergi dengan kendaraan besar harus dilanjutkan dengan berjalan kaki.

3.1.3 Pedestrian Movement

Pedestrian movement diagram, mencakup tiga jalur utama: jalur penghuni (residents route), jalur pekerja (workers route), dan jalur pengunjung (visitor route). Jalur penghuni merujuk pada rute yang sering digunakan oleh warga yang tinggal di daerah tersebut untuk mengakses berbagai fasilitas sekitarnya, seperti stasiun transportasi umum, toko, atau taman. Sementara itu, jalur pekerja adalah rute yang biasanya dipilih oleh para pekerja atau karyawan yang bekerja di wilayah tersebut menuju tempat kerja mereka, termasuk akses ke kantor, pabrik, atau area perkantoran. Sedangkan jalur pengunjung adalah rute yang digunakan oleh individu yang datang dari luar wilayah untuk tujuan tertentu, seperti liburan, berbelanja, atau mengunjungi teman atau keluarga. Pemahaman terhadap pola pergerakan pejalan kaki ini sangat penting dalam proses perencanaan kota dan desain lingkungan, karena membantu dalam meningkatkan aksesibilitas, kenyamanan, dan keselamatan bagi semua pengguna jalan kaki di wilayah tersebut.

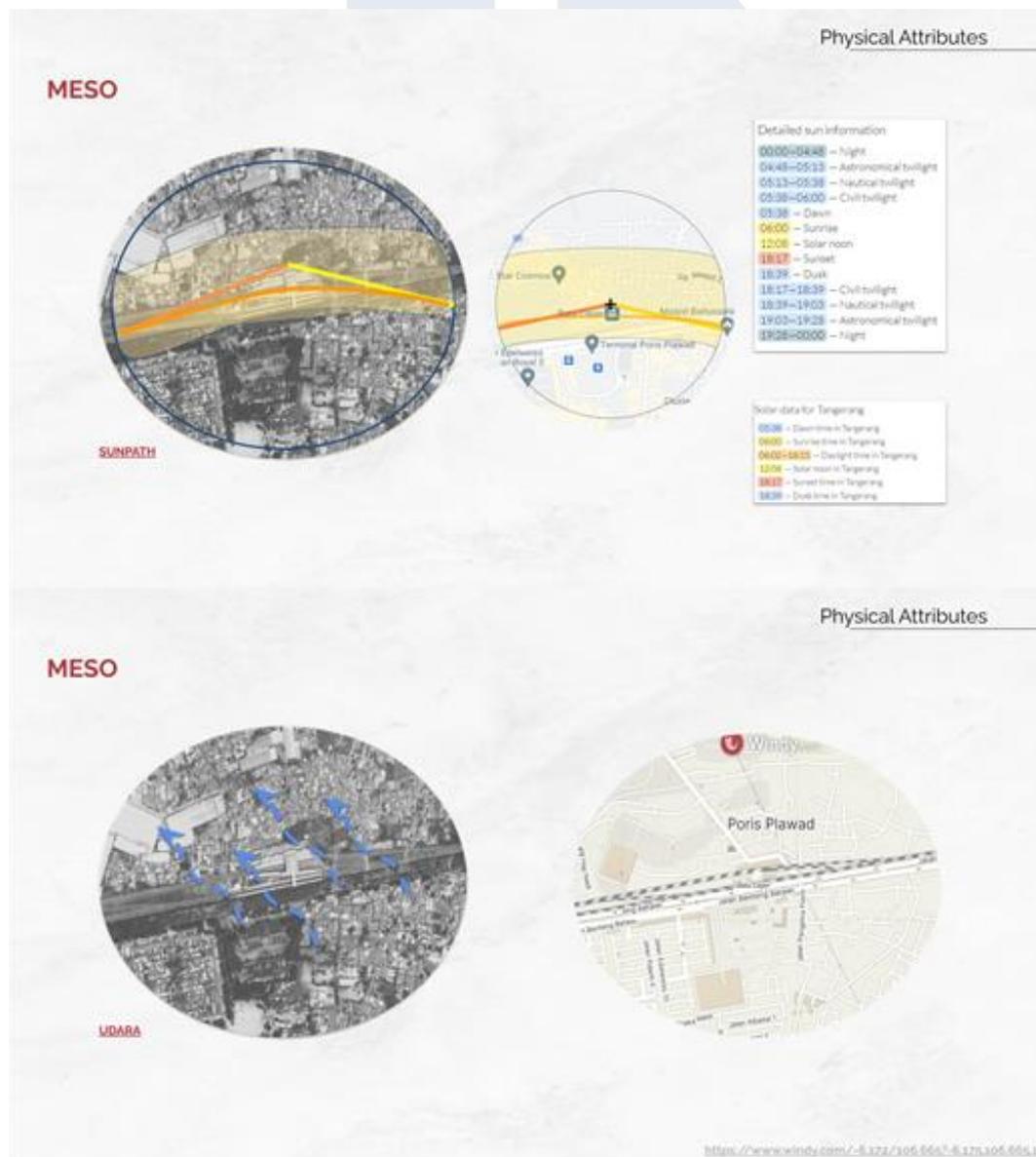


Gambar 3.4 Pedestrian Movement

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

3.1.4 Analisis Sunpath dan Angin

Area site yang terpapar langsung sinar matahari terdapat di sisi timur, selatan, dan barat. Untuk arah anginnya dari sisi selatan ke utara. Dua hal ini yang akan membantu penulis untuk menentukan perancangan fasad dan juga bukaan untuk sirkulasi alami pada perancangan ini.

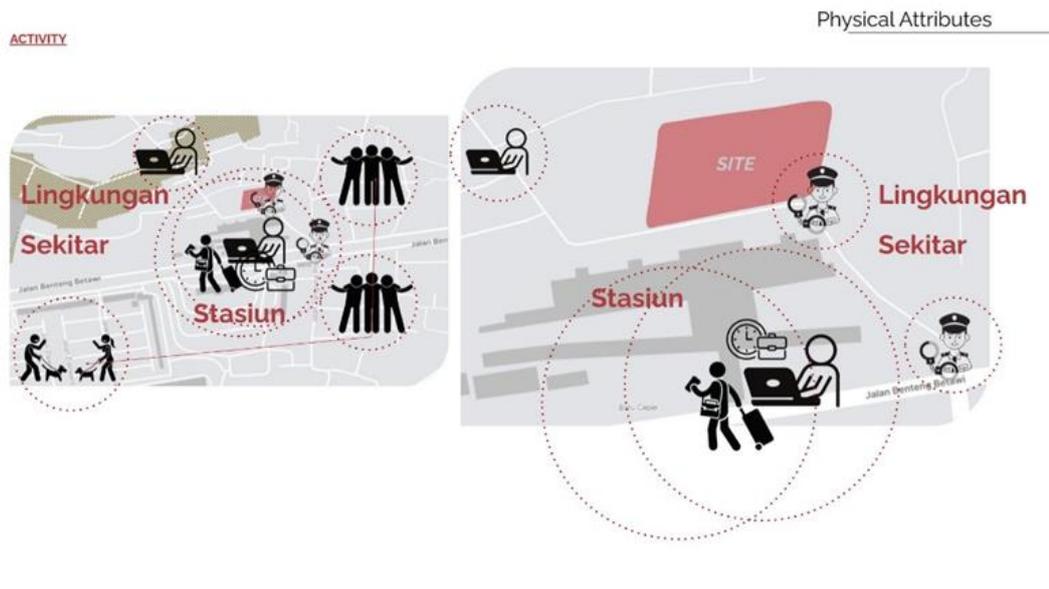


Gambar 3.5 Sunpath dan Angin

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

3.1.5 Analisis Aktivitas

Lokasi di sekitar Stasiun Batu Ceper Tangerang ini adaah salah satu stasiun yang dapat dimanfaatkan serta dapat dilestarikan kedepannya, Stasiun ini satu – satunya stasiun di Tangerang yang punya integrasi langsung ke Bandara Soekarno Hatta Tangerang. Kegiatan yang ada di sekitar area ini, meliputi : seperti bersosialisasi, para pendatang yang ingin pergi dan meninggalkan Stasiun Batu Ceper.



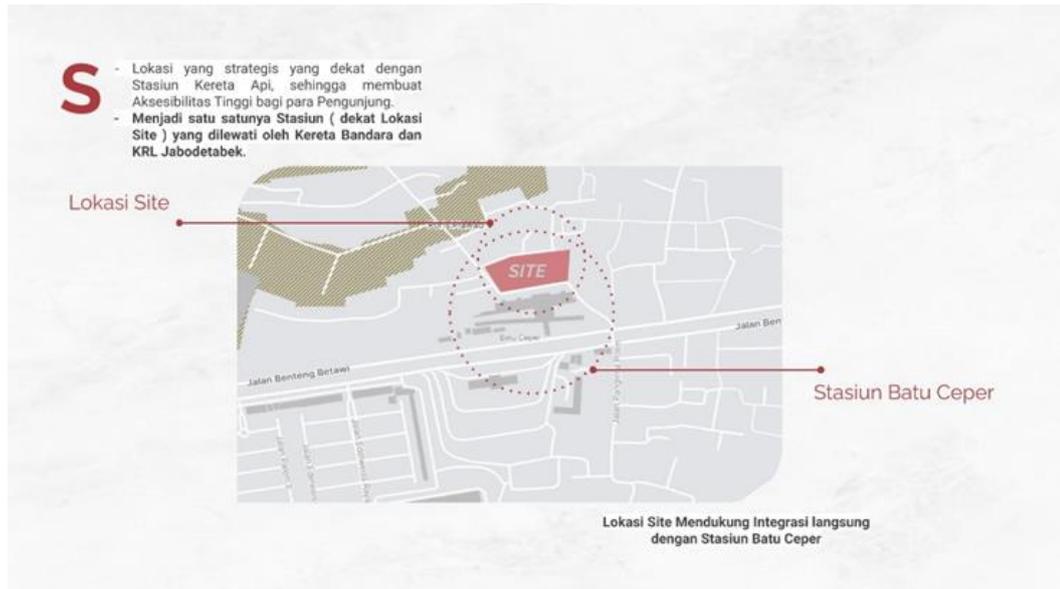
Gambar 3.6 Analisis Aktivitas

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Di wilayah stasiun dan pemukiman, terdapat beragam kegiatan yang menjadi inti kehidupan perkotaan. Stasiun berperan sebagai pusat mobilitas dengan kegiatan seperti kedatangan dan keberangkatan kereta api, sedangkan pemukiman berkembang dengan berbagai kegiatan perdagangan, aktivitas ekonomi, dan interaksi sosial. Sekitar site juga terdapat beberapa aktivitas dari pabrik seperti

aktivitas kedatangan dan kepulangan para pegawai pabrik tersebut, selain itu saat waktu antai atau waktu istirahat dipergunakan untuk aktifitas mencari makan dan minum.

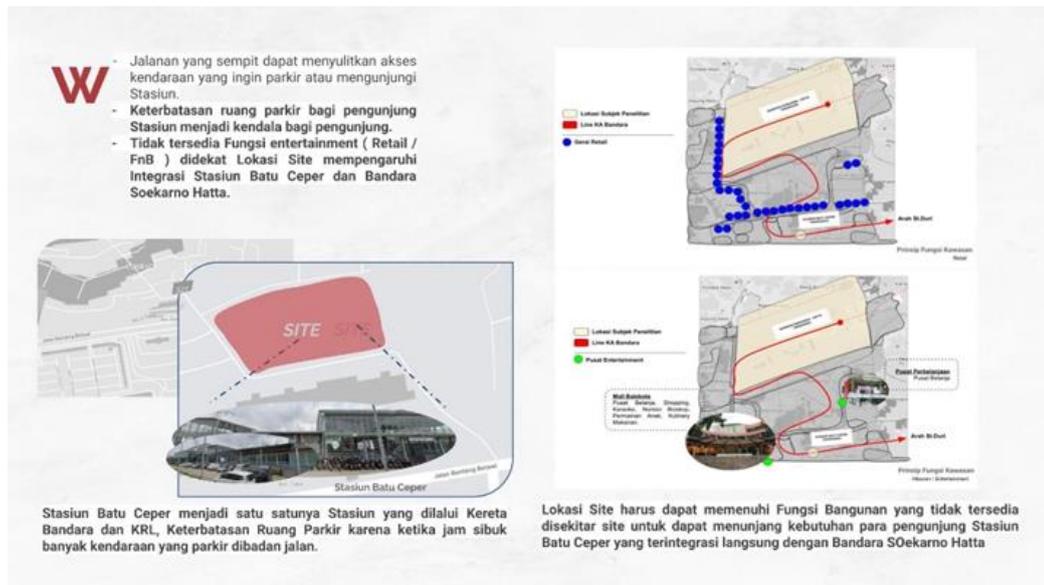
3.2 Analisis SWOT



Gambar 3.7 Analisis strength

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

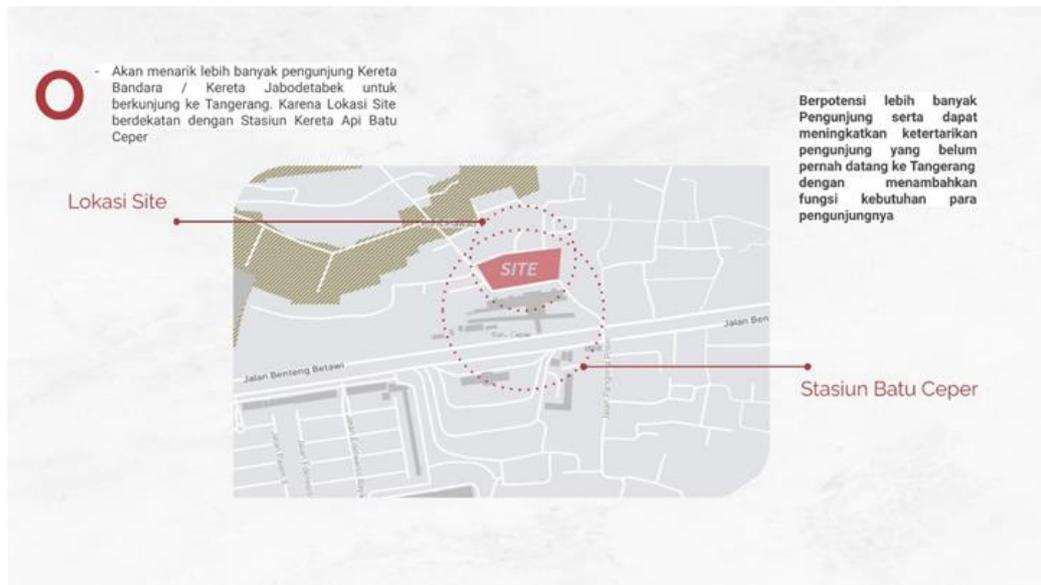
Analisis SWOT ialah Strength, Weakness, Opportunity, dan Threat. Untuk poin Strength ini penulis memiliki 2 poin, yaitu lokasi yang strategis yang dekat dengan stasiun kereta api, sehingga membuat aksesibilitas tinggi bagi para pengunjung. Menjadi satu satunya Stasiun (dekat lokasi site) yang dilewati oleh kereta bandara dan KRL Jabodetabek. Sehingga, lokasi site mendukung integrasi langsung dengan Stasiun Batu Ceper Tangerang.



Gambar 3.8 Analisis weakness

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Weakness memiliki 3 poin yaitu jalanan yang sempit dapat menyulitkan akses kendaraan yang ingin parkir atau mengunjungi stasiun, Keterbatasan ruang parkir bagi pengunjung stasiun menjadi kendala bagi pengunjung, dan tidak tersedia fungsi entertainment (Retail / F&B) didekat lokasi site mempengaruhi integrasi Stasiun Batu Ceper dan Bandara Soekarno Hatta. Sehingga, Stasiun Batu Ceper menjadi satu satunya stasiun yang dilalui kereta bandara dan KRL, keterbatasan ruang parkir karena ketika jam sibuk banyak kendaraan yang parkir dibadan jalan. Lokasi site harus dapat memenuhi fungsi bangunan yang tidak tersedia disekitar site untuk dapat menunjang kebutuhan para pengunjung Stasiun Batu Ceper yang terintegrasi langsung dengan Bandara Soekarno Hatta

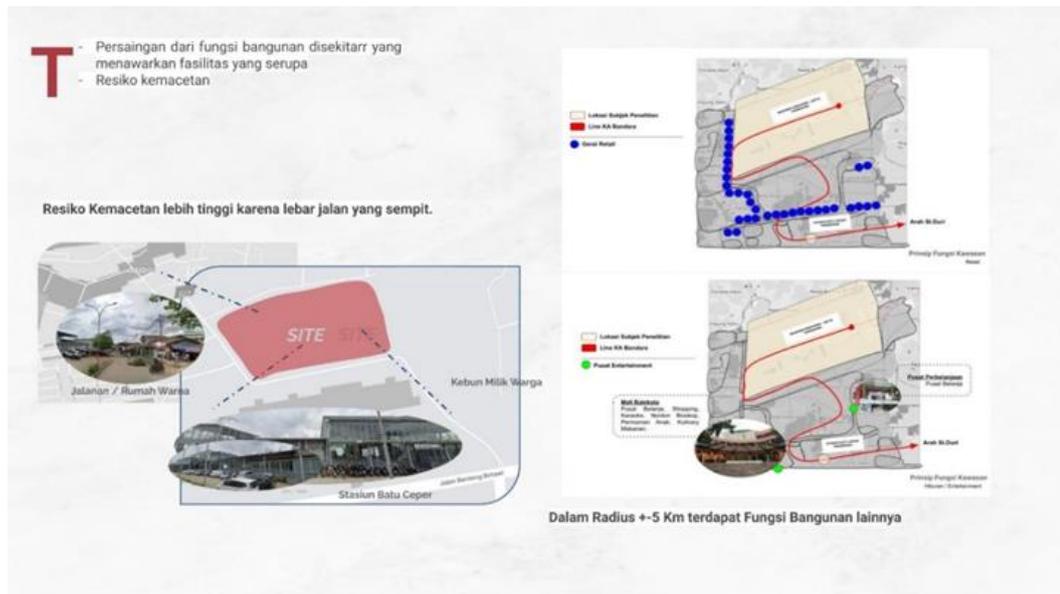


Gambar 3.9 Analisis opportunity

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Untuk Poin Opportunity memiliki 1 poin, yaitu akan menarik lebih banyak pengunjung kereta bandara / kereta jabodetabek untuk berkunjung ke Tangerang. Karena lokasi site berdekatan dengan Stasiun Kereta Api Batu Ceper, dan terintegrasi langsung antara stasiun dan site perancangan. Ini Berpotensi lebih banyak pengunjung serta dapat meningkatkan ketertarikan pengunjung yang belum pernah datang ke Tangerang dengan menambahkan fungsi kebutuhan para pengunjungnya

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 3.10 Analisis Threat

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

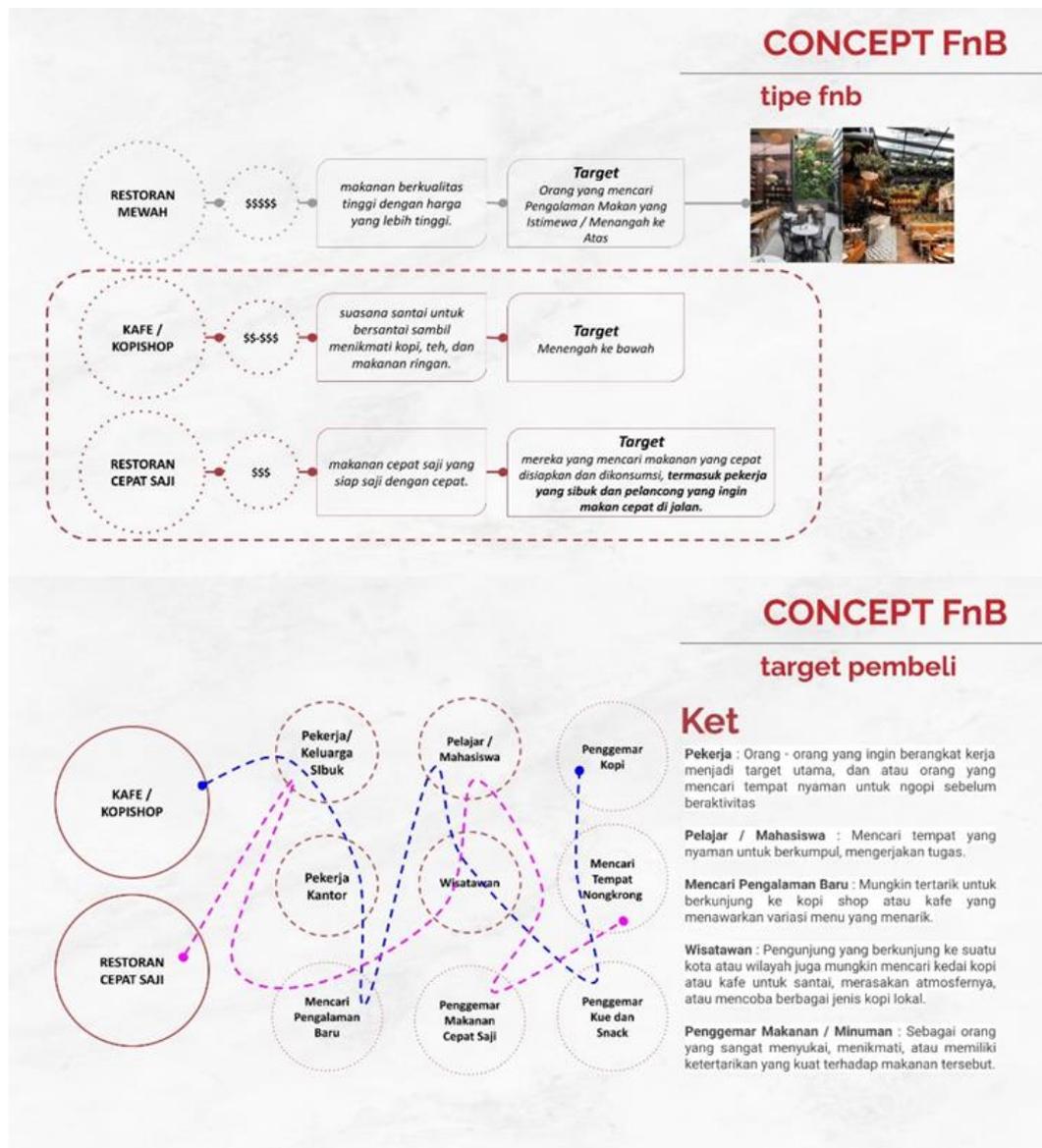
Untuk poin Threat terdapat 2 poin yaitu terdapat fungsi bangunan di sekitar yang menawarkan fasilitas yang serupa, dan memiliki resiko kemacetan karena terdapat beberapa titik kepadatan di stasiun atau di pabrik, serta kalau dilihat dari fungsi bangunan sekitarr terdapat fungsi bangunan lain dalam +/-5km.

3.3. Program Ruang (Fungsi, Pelaku, dan Kegiatan)

3.3.1 FnB

Penulis melakukan analisis fungsi, kegiatan serta pelaku yang akan datang ke lokasi site ini. Konsep dari FnB ini ialah kafe serta restaurant cepat saji. Konsep dari Kafe ini membuat suasana yang lebih santai sambil menikmati makanan dan minuman, lalu untuk restaurant cepat saji ialah makanan yang disiapkan dengan cepat. Target pembeli dari kedua konsep ini ialah pembeli dari menengah keatas, dan pembeli cepat termasuk pekerja yang sibuk dan yang ingin makan cepat saat dijalan. Selain itu, pengunjung juga bisa bersantai, atau hanya

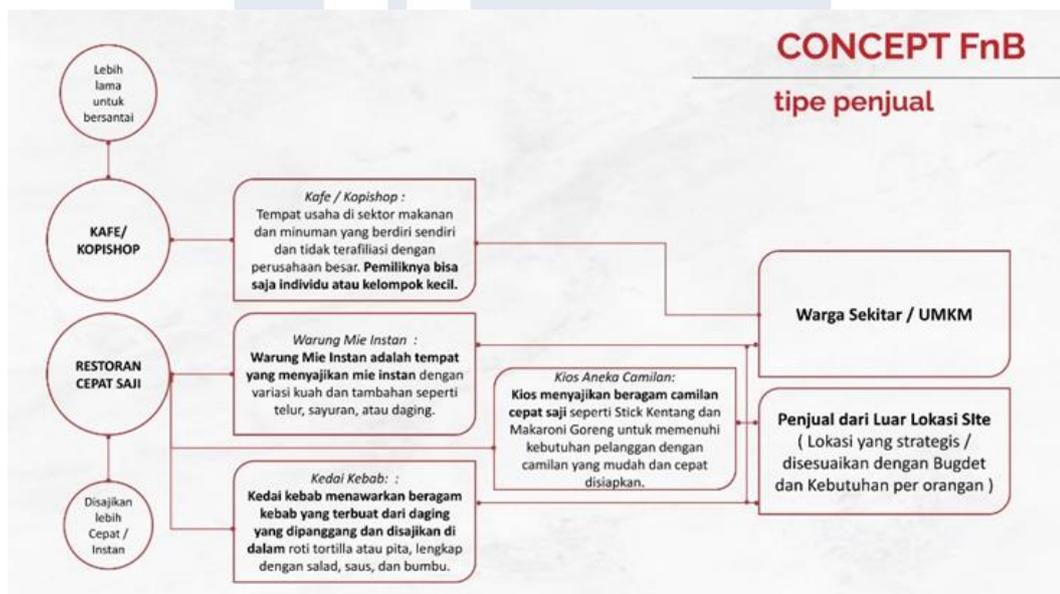
sekedar jalan jalan saja atau bermain dengan keluarga. Diagram ini menjelaskan konsep dari tipe food court.



Gambar 3.11 Concept Fnb Target Pembeli dan Tipe Fnb

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Konsep Fnb ini telah dipersiapkan dengan mempertimbangkan berbagai golongan calon pembeli yang mungkin datang mengunjungi tempat tersebut. Melalui diagram yang disajikan, tergambar bahwa audiens yang dituju meliputi beragam kelompok, dari pekerja yang membutuhkan tempat untuk berangkat ke kantor, pelajar yang mencari ruang untuk mengerjakan tugas mereka, hingga individu yang ingin merasakan pengalaman baru dalam menikmati hidangan dan minuman. Selain itu, tak jarang juga ada turis yang mendatangi lokasi tersebut, baik untuk mengeksplorasi kuliner lokal maupun sekadar bersantai menikmati suasana. Dengan demikian, diagram ini memberikan gambaran yang komprehensif tentang siapa saja yang menjadi sasaran utama dari konsep Fnb ini.



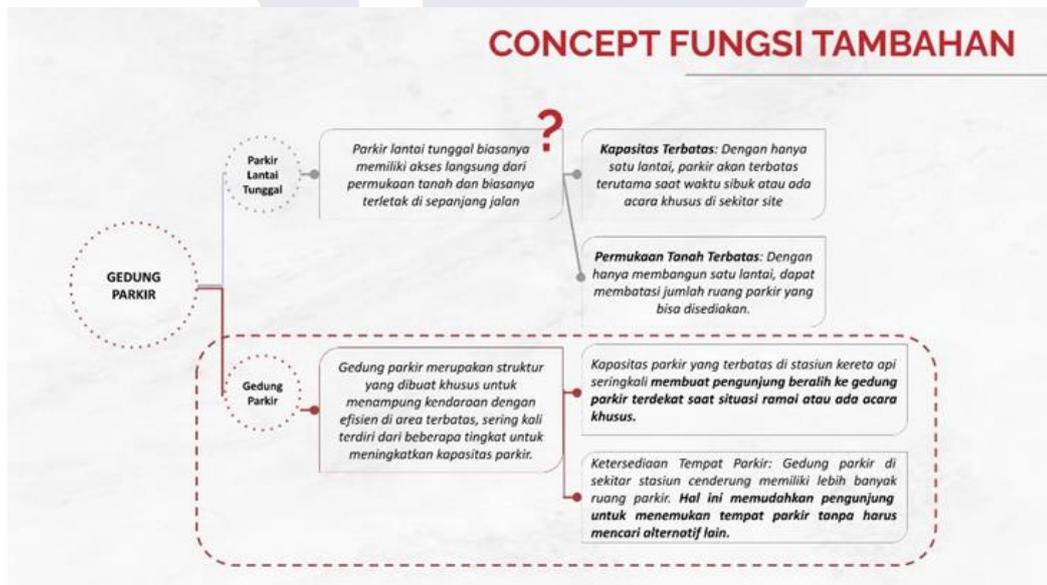
Gambar 3.12 Concept Fnb Tipe Penjual

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Tipe penjual dalam konsep Fnb menampilkan ragam yang sangat luas, dimulai dari warga sekitar atau pelaku Usaha Mikro, Kecil, dan Menengah (UMKM) hingga penjual dari luar area lokasi. Kolaborasi dengan warga setempat atau pelaku UMKM lokal memberikan kesempatan bagi mereka untuk terlibat dan

meningkatkan pendapatan mereka. Sebaliknya, terdapat juga penjual yang berasal dari luar area lokasi, yang mungkin membawa ide-ide baru atau menu khusus untuk menarik perhatian pengunjung. Sebagai contoh, dalam konsep ini, restoran cepat saji menawarkan pilihan makanan instan yang siap saji seperti kebab, mie, dan hidangan praktis lainnya, yang menjadi alternatif cepat bagi pengunjung yang ingin menikmati hidangan tanpa menunggu lama. Di sisi lain, tempat seperti kafe atau kedai kopi seringkali menjadi tempat yang nyaman untuk bersantai, berdiskusi, atau bekerja, dan kepemilikannya bisa oleh individu atau kelompok kecil yang memiliki minat bersama dalam dunia kuliner dan kopi. Dengan keterlibatan berbagai jenis penjual ini, konsep Fnb dapat menciptakan atmosfer yang beragam dan dinamis, serta memberikan variasi pengalaman kuliner bagi para pengunjung.

3.3.2 Fungsi tambahan

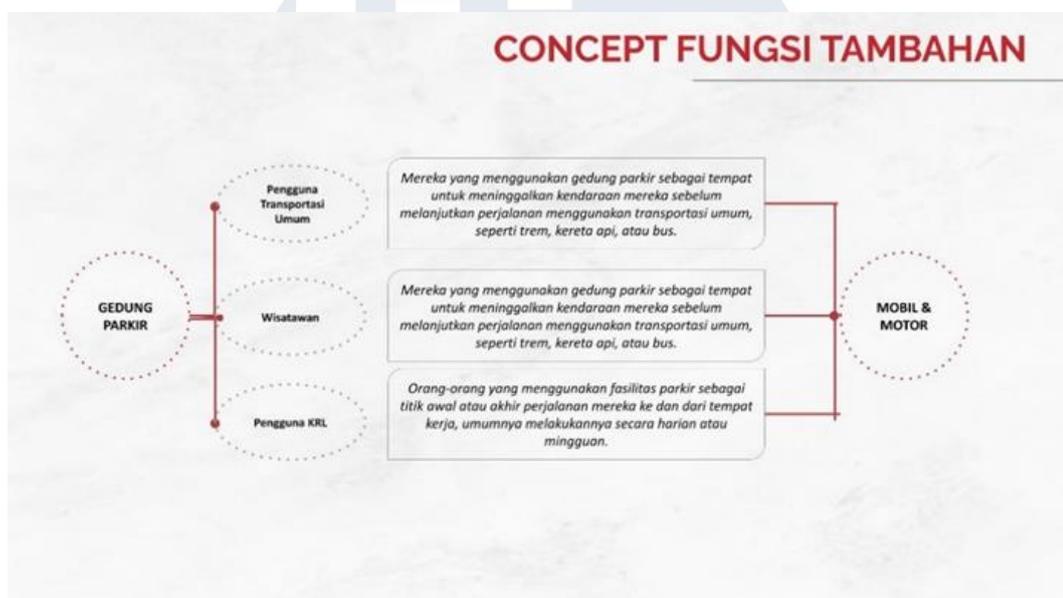


Gambar 3.13 Concept Fungsi Tambahan

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Penulis mengusulkan pembangunan gedung parkir sebagai bagian dari konsep fungsi tambahan. Gedung parkir ini diharapkan menjadi solusi efektif untuk

mengatasi masalah kapasitas parkir yang terbatas di area tersebut. Dengan menyediakan lebih banyak tingkat atau lantai, gedung parkir tersebut diharapkan dapat menampung lebih banyak kendaraan sehingga dapat mengakomodasi jumlah pengunjung yang datang ke lokasi tersebut. Selain itu, keberadaan gedung parkir juga dianggap memberikan manfaat tambahan yang signifikan, terutama dalam mengurangi kemungkinan bagi pengunjung untuk mencari tempat parkir di lokasi lain yang mungkin lebih jauh atau kurang nyaman.

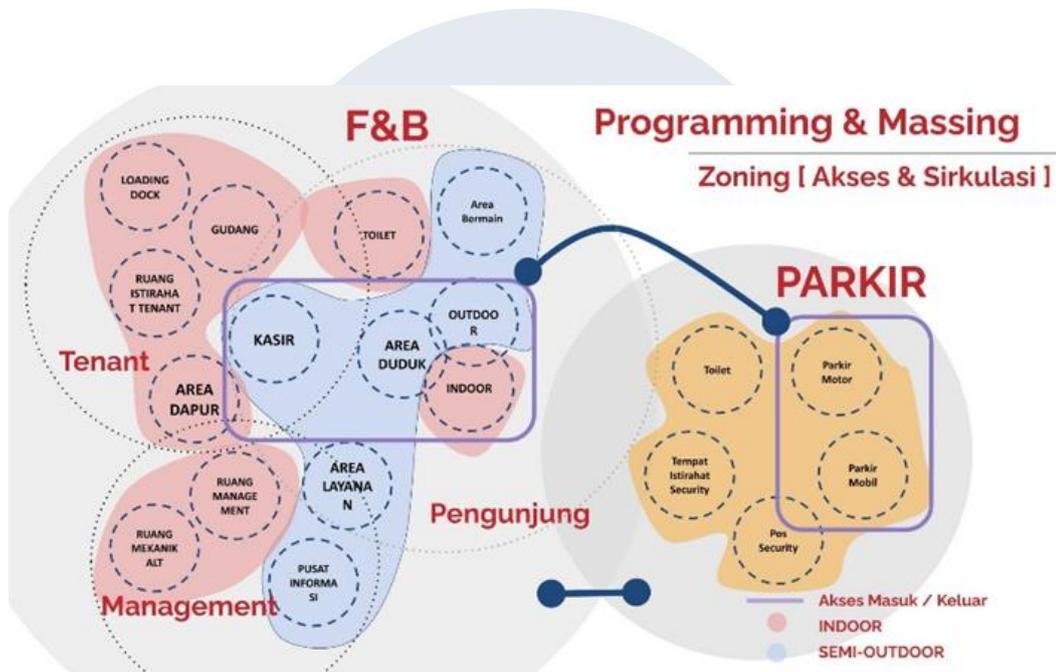


Gambar 3.14 Concept Fungsi Tambahan Pengguna
(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Terkadang, keterbatasan kapasitas parkir di stasiun kereta api dapat mendorong pengunjung untuk mencari alternatif parkir di tempat lain yang lebih dekat atau lebih mudah diakses. Dengan adanya gedung parkir ini, diharapkan para pengunjung akan lebih terbantu karena mereka dapat dengan cepat dan mudah menemukan tempat parkir tanpa harus menghabiskan waktu untuk mencari alternatif lain. Dengan demikian, rencana pembangunan gedung parkir diharapkan

dapat memberikan kontribusi yang positif dalam meningkatkan kenyamanan dan kemudahan akses bagi para pengunjung lokasi tersebut.

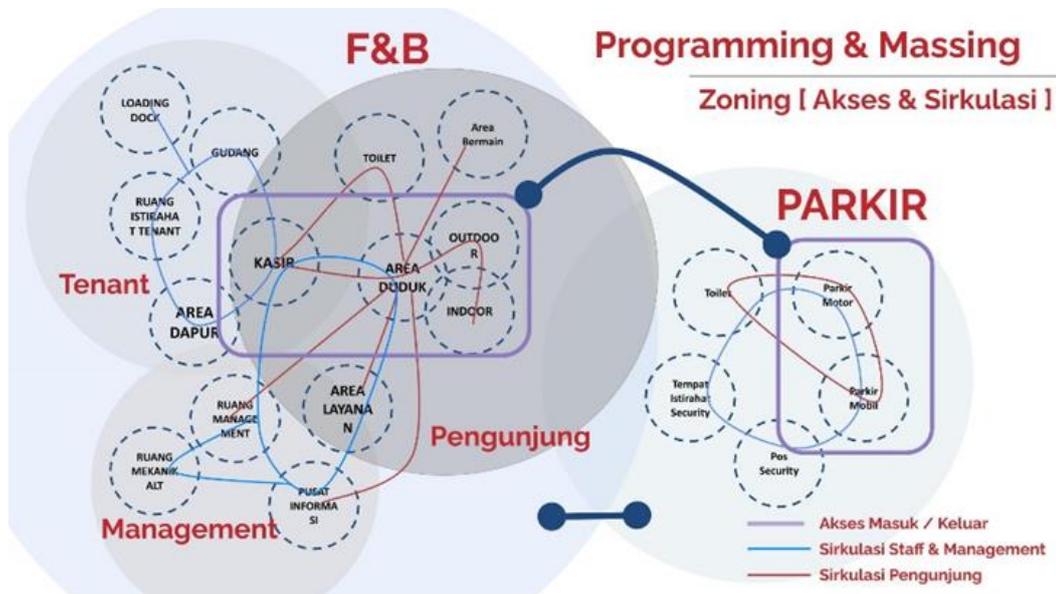
3.4 Bubble Diagram



Gambar 3.15 Akses dan Sirkulasi

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Diagram zoning ini merupakan representasi visual dari pengaturan ruang dan alur di area food court dan parkir, yang mencakup pembagian zona untuk akses dan sirkulasi antara tenant, manajemen, pengunjung F&B, dan area parkir. Fokus utama dari diagram ini adalah untuk menyortir zona-zona akses dan sirkulasi.

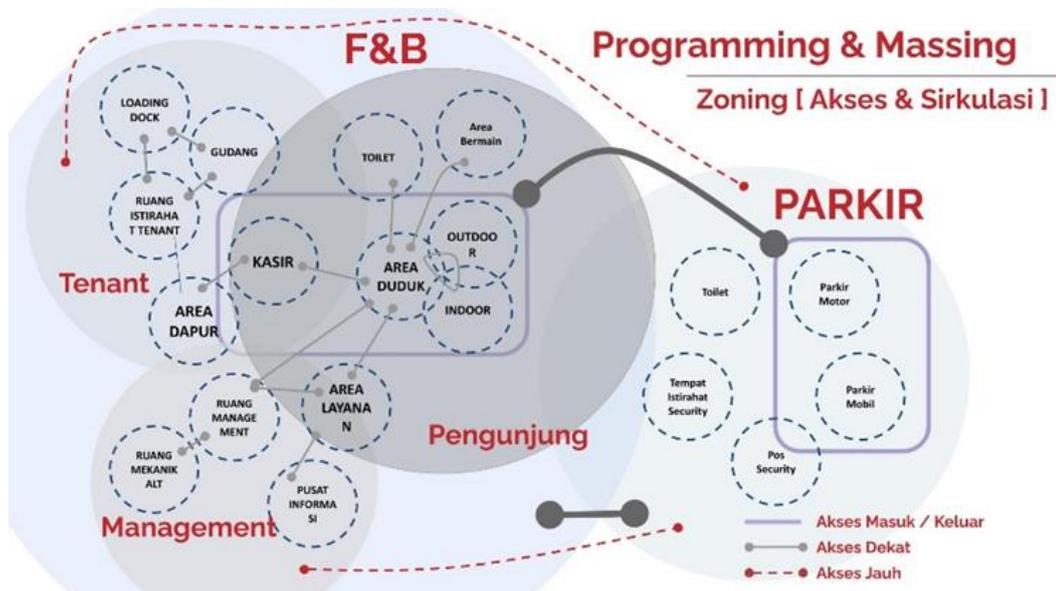


Gambar 3.16 Akses dan Sirkulasi Pengunjung

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Zona akses untuk tenant mencakup area di mana mereka dapat menjalankan kegiatan operasional mereka, seperti persediaan dan kegiatan sehari-hari lainnya. Sementara itu, manajemen memiliki zona khusus yang mencakup ruang administratif dan fasilitas lain yang diperlukan untuk mengelola food court dengan efisien. pengunjung F&B memerlukan akses yang nyaman dan mudah ke berbagai pilihan kuliner yang tersedia di food court.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

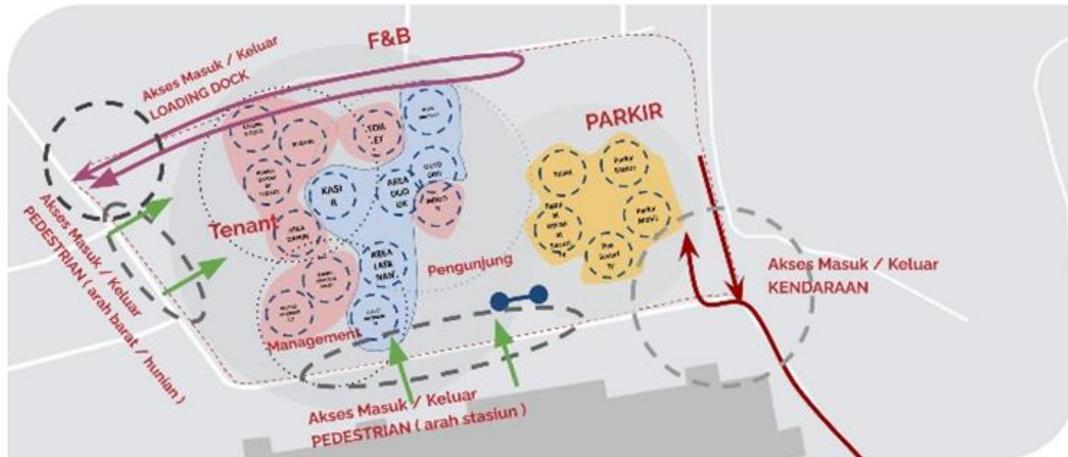


Gambar 3.17 Kedekatan antar ruang

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Sirkulasi antara area food court dan area parkir juga menjadi perhatian utama dalam diagram zoning ini. Penting bagi pengunjung untuk dengan mudah mengakses food court dari area parkir, dan sebaliknya, untuk memastikan kenyamanan dan kemudahan akses.

UMN
UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 3.18 Zoning Site

(Sumber : Google dan diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

Diagram zoning site ini menggambarkan visual dari area di dalam dan sekitar lokasi dibagi-bagi. Ini mencakup zona-zona yang ditetapkan untuk berbagai tujuan seperti bangunan komersial, area terbuka, dan berbagai fasilitas lainnya. Sementara itu, akses keluar masuk kendaraan menunjukkan rute-rute utama untuk masuk dan keluar, dan jalur pejalan kaki.

3.5 Kapasitas Pengunjung

Penulis mengidentifikasi sejumlah asumsi yang membentuk dasar dari estimasi kapasitas pengunjung. Penulis juga mempertimbangkan berbagai faktor tambahan seperti periode liburan, kejadian khusus, yang mungkin memengaruhi jumlah orang yang mengunjungi lokasi tersebut. Terlepas dari itu, penulis juga menyelidiki aspek-aspek lain yang dapat memengaruhi pola kunjungan dan jumlah pengunjung yang diperkirakan.

| | | | |
|---|---|---|----------------|
| Sejak Desember 2017, Stasiun Batu Ceper menjadi salah satu stasiun keberangkatan dan pemberhentian KA Bandara Internasional Soekarno-Hatta. "Volume penumpang KA Bandara setiap hari mencapai 1.000 orang . Pada Juli ini jumlah penumpangnya mencapai 12.500 orang yang naik dari Stasiun Batu Ceper ini," kata Sukmoro. | Kepala Stasiun Batu Ceper, Angga Rahadian mengatakan, jika dikalkulasikan ada sekitar 1.000 penumpang tiap harinya yang naik KA Bandara melalui Stasiun Batu Ceper ke arah Jakarta. | Jam berangkat kerja 06.00 s/d 08.00 pagi dan jam pulang kerja antara jam 16.00 s/d 20.00 malam . | |
| https://www.antaranews.com/berita/963012/pt-kai-tingkapi-stasiun-batu-ceper-dengan-jembatan-penghubung | https://megapolitan.kompas.com/read/2019/11/29/15593341dari-batu-ceper-penumpang-kereta-bandara-tujuan-jakarta-lebih-banyak | https://new.jadwal-kereta.com/kri-batu-ceper-langerang | |
| DATA | | | |
| ASUMSI JUMLAH PENGUNJUNG PER HARI | | | |
| Bulan Biasa : Februari, Maret, Mei, Agustus, September, Oktober, November (9 Bulan) Bulan High Season : April, Juli, Desember (3 Bulan) | | | |
| Total Pengunjung Bulan Biasa : (1.000 KRL + 1.000 KA Bandara) x 30 Hari (1 Bulan) 60.000 / Bulan 540.000 / 9 Bulan | Total Pengunjung High Season : (12.500 KRL + 1.000 KA Bandara) x 30 Hari (1 Bulan) 405.000 / Bulan 1.215.000 / 3 Bulan | FnB | |
| Total Rata - Rata = Bulan Biasa + High Season = 540.000 + 1.215.000 = 1.755.000 / Tahun | | | |
| ASUMSI JUMLAH PENGUNJUNG PER HARI (50% Fast Pengunjung, 25% Pengunjung, 25% Masyarakat Sekitar) | | | |
| Total Pengunjung Bulan Biasa : (1.000 KRL + 1.000 KA Bandara) x 25% = 500 / Pengunjung / Hari : 14 Jam (08.00 - 22.00) = +/- 30 Pengunjung / Jam | Total Pengunjung High Season : (12.500 KRL + 1.000 KA Bandara) x 25 % = 3.375 / Pengunjung : 14 Jam (08.00 - 22.00) = +/- 200 Pengunjung / Jam | | |
| Untuk area parkir, lanjut dia, Stasiun Batu Ceper bisa menampung 160 sepeda motor dan 45 mobil dengan jam operasional yang sama. | Contoh Perhitungan : Pengunjung Harian Motor = 1.000 / 160 = 6.5 Mobil = 1.000 / 45 = 22 160 / 45 = 3.5 | | |
| https://www.antaranews.com/berita/963012/pt-kai-tingkapi-stasiun-batu-ceper-dengan-jembatan-penghubung | | | |
| DATA | | | |
| ASUMSI JUMLAH PENGUNJUNG PER HARI | | | |
| Selama 12 Bulan | | | |
| Total Pengunjung Bulan Biasa : 2.000 x 50% = 500 Motor : 500 / 6.5 : 150 Motor Mobil : 500 / 22 : 45 Mobil | | | Parking |

Gambar 3.19 Asumsi Kapasitas Pengunjung
(Sumber : Diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)

3.6. Kebutuhan dan Besaran Ruang

Dalam proses perancangan ini, kebutuhan dan dimensi ruang diperhitungkan secara seksama yang telah disusun dalam program ruang yang telah ditetapkan sebelumnya. Data yang digunakan untuk menentukan kebutuhan dan dimensi ruang ini bersumber dari informasi arsitektur yang relevan serta asumsi yang dibuat oleh penulis berdasarkan pengalaman dan pengetahuannya. Berikut ini tersaji tabel yang menguraikan kebutuhan ruang yang telah diidentifikasi dalam proses perancangan ini.

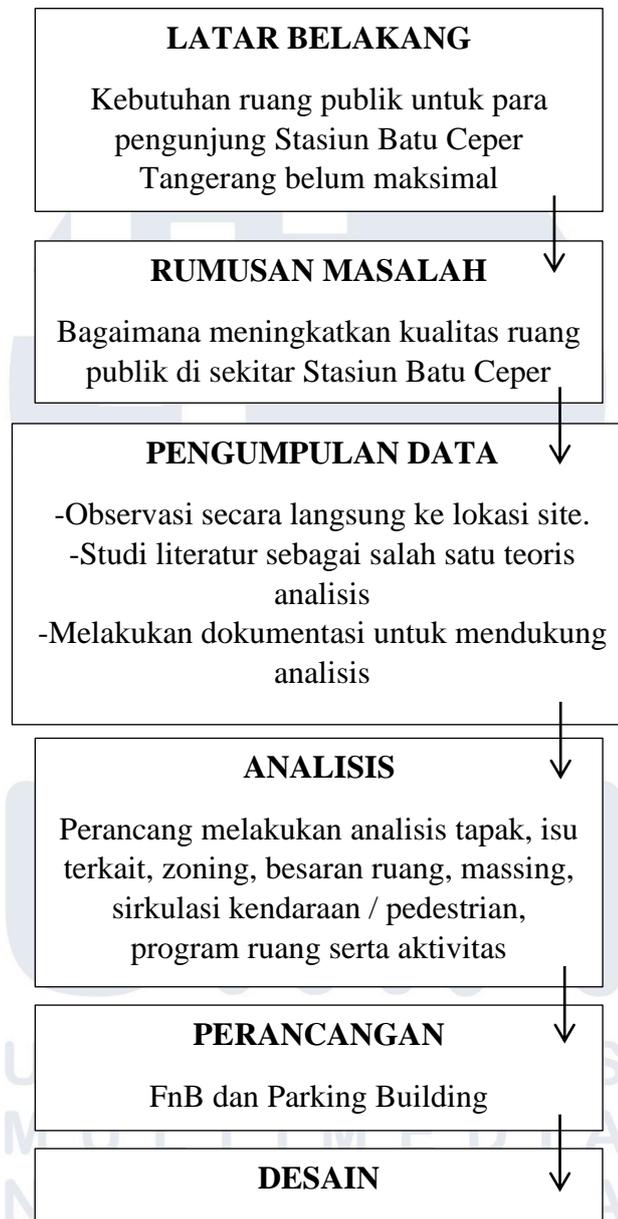
| NO | FUNGSI | KEBUTUHAN RUANG | SUMBER | STANDARD RUANG | LUAS (M2) | JUMLAH RUANG | TOTAL | |
|---|-----------------------|--------------------------|---------------------------------------|------------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------|
| 1 | Kuliner (Tipe Cafe) | Retail | Asumsi | 5 cm x 5 cm | 25 | 5 | 125 | |
| | | Mini Dapur | Asumsi | 5 cm x 5 cm | 25 | 5 | 125 | |
| | | Area Makan | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 75 | 169 | |
| | | Wastafel | Asumsi | 0.6m x 0.6m / org / wastafel | 0.36 | 10 (2 Wastafel / Lokasi) | 3,6 | |
| | | | | | | | Luas Total | 422 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 85 |
| | | | | | Jumlah Total | 506 (Pembulatan) | | |
| 2 | Kuliner (Tipe Fast) | Retail / Booth | Asumsi | 3m x 1.5m | 4.5 | 20 | 90 | |
| | | | | | | | Luas Total | 90 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 18 |
| | | | | | | | Jumlah Total | 108 |
| 3 | Area Makan | Outdoor | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 100 | 225 | |
| | | Indoor | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 100 | 225 | |
| | | Wastafel | Asumsi | 0.6m x 0.6m / org / wastafel | 0.36 | 25 (5 Wastafel / Lokasi) | 9 | |
| | | | | | | | Luas Total | 459 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 92 (Pembulatan) |
| | | | | | Jumlah Total | 550 | | |
| 4 | Hiburan | Mini Stage | Asumsi | 2.4m x 1.8m | 4.4 | 1 | 4.4 | |
| | | Mini Backstage | Asumsi | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 5 | 11,25 | |
| | | | | | | | Luas Total | 15,65 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 3,13 |
| | | | | | Jumlah Total | 19 (Pembulatan) | | |
| 5 | Mushola | Ruang Sholat | Asumsi | 5m x 5m | 25 | 2 | 50 | |
| | | Tempat Wudhu | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 4 | 9 | |
| | | | | | | | Luas Total | 59 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 1,18 |
| | | | | | Jumlah Total | 60 (Pembulatan) | | |
| 6 | Area Bermain | Area Main Anak | Asumsi | 5m x 5m | 25 | 2 | 50 | |
| | | | | | | | Luas Total | 50 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 10 |
| | | | | | | | Jumlah Total | 60 |
| 8 | Toilet | Toilet Wanita | 1.5m x 2m | 1.5m x 2m | 2.25 | 5 | 11,25 | |
| | | Toilet Laki - Laki | Data Arsitek | 1.5m x 2m | 2.25 | 5 | 11,26 | |
| | | Toilet Anak | Data Arsitek | 1.5m x 2m | 2.25 | 2 | 4,5 | |
| | | Ruang Menyusui / Laktasi | Peraturan Menteri Ri no 15 Tahun 2013 | 3m x 4m | 12 | 1 | 12 | |
| | | | | | | | Luas Total | 54 |
| | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 10,8 | | |
| | | | | | Jumlah Total | 65 (Pembulatan) | | |
| 9 | Ruang Tambahan | Loading Dock | Data Arsitek | 6.5m x 10m | 65 | 1 | 65 | |
| | | Gudang | Asumsi | 5m x 5m | 25 | 2 | 50 | |
| | | | | | | | Luas Total | 115 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 23 |
| | | | | | Jumlah Total | 140 | | |
| 10 | Kantor Pengelola | Ruang Informasi | Asumsi | 2m x 4m | 8 | 2 | 16 | |
| | | Ruang Management FnB | Data Arsitek | 1.5m x 2m | 2.25 | 15 | 33,75 | |
| | | Gudang / Arsip | Asumsi | 5m x 5m | 25 | 2 | 50 | |
| | | Ruang Genset | Asumsi | 5m x 3m | 15 | 1 | 15 | |
| | | Ruang Pompa | Asumsi | 5m x 3m | 15 | 1 | 15 | |
| | | Ruang CCTV | Asumsi | 5m x 3m | 15 | 1 | 15 | |
| | | Ruang Panel | Asumsi | 5m x 3m | 15 | 1 | 15 | |
| | | Ruang Trafo | Asumsi | 5m x 3m | 15 | 1 | 15 | |
| | | | | | Luas Total | 175 (Pembulatan) | | |
| | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 35 | | |
| | | | | | Jumlah Total | 210 | | |
| 11 | Keamanan | Ruang Keamanan | Data Arsitek | 1.5m x 2m | 2.25 | 5 | 11,25 | |
| | | Toilet | Data Arsitek | 1.5m x 2m | 2.25 | 1 | 2,25 | |
| | | | | | | | Luas Total | 13,5 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 2,7 |
| | | | | | Jumlah Total | 16 (Pembulatan) | | |
| JUMLAH TOTAL (Area Terbangun) | | | | | | | 1.734 | |
| 12 | Ruang Terbuka Hijau | Track Walking | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 200 | 450 | |
| | | Mini Plaza | Data Arsitek | 1.5m x 1.5m / org | 2.25 | 100 | 225 | |
| | | | | | | | Luas Total | 675 |
| | | | | | | | Luas Total x Sirkulasi 20% | 135 |
| | | | | | | | Jumlah Total | 810 |
| JUMLAH TOTAL (Ruang Terbuka Hijau) | | | | | | | 810 | |

| NO | FUNGSI | KEBUTUHAN RUANG | SUMBER | STANDARD RUANG | LUAS (M2) | JUMLAH RUANG | TOTAL | |
|----------------------------|-----------|-------------------------------------|--------------|----------------|------------|---------------------|--------------|------------------|
| 1 | Utama | Area Parkir Motor | Data Arsitek | 2m x 1m | 2 | 400 | 800 | |
| | | Area Parkir Karyawan (Motor) | Data Arsitek | 2m x 1m | 2 | 20 | 40 | |
| | | Luas Total | | | | | | 840 |
| | | Luas Total x Sirkulasi 30% | | | | | | 252 |
| | | Area Parkir Mobil | Data Arsitek | 3m x 5m | 15 | 20 / Lantai (100) | 300 / Lantai | 1.500 / 5 Lantai |
| | | Area Parkir Karyawan (Mobil) | Data Arsitek | 3m x 5m | 15 | 5 | 75 | |
| | | Luas Total | | | | | | 375 |
| | | Luas Total x Sirkulasi 35% | | | | | | 132 |
| | | Area Pengisi Daya Kendaraan Listrik | Asumsi | 3m x 5m | 15 | 3 | 45 | |
| | | Luas Total | | | | | | 45 |
| Luas Total x Sirkulasi 35% | | | | | | 16 | | |
| Jumlah Total | | | | | | 1.660 | | |
| 2 | Pengelola | Ruang Management | Data Arsitek | 1,5m x 2m | 2,25 | 10 | 22,5 | |
| | | Ruang Penjaga | Data Arsitek | 1,5m x 2m | 2,25 | 5 | 11,25 | |
| | | Luas Total | | | | | | 33,75 |
| | | Luas Total x Sirkulasi 20% | | | | | | 6,75 |
| Jumlah Total | | | | | | 40 | | |
| 3 | Tambahan | Toilet | Data Arsitek | 1,5m x 2m | 2,25 | 5 | 11,25 | |
| | | Ticketing (Masuk & Keluar Motor) | Data Arsitek | 1,5m x 2m | 2,25 | 2 | 4,5 | |
| | | Ticketing (Masuk & Keluar Mobil) | Data Arsitek | 1,5m x 2m | 2,25 | 2 | 4,5 | |
| | | Luas Total | | | | | | 20 |
| | | Luas Total x Sirkulasi 20% | | | | | | 4 |
| Jumlah Total | | | | | | 24 | | |
| JUMLAH TOTAL | | | | | | 1.724 | | |

Gambar 3.20 Kebutuhan dan Besaran Ruang
(Sumber : Diolah kembali oleh Penulis Tahun 2024)



3.1.2 Skema Perancangan



Gambar 3.21 Skema Perancangan

(Sumber : diolah oleh Penulis Tahun 2024)