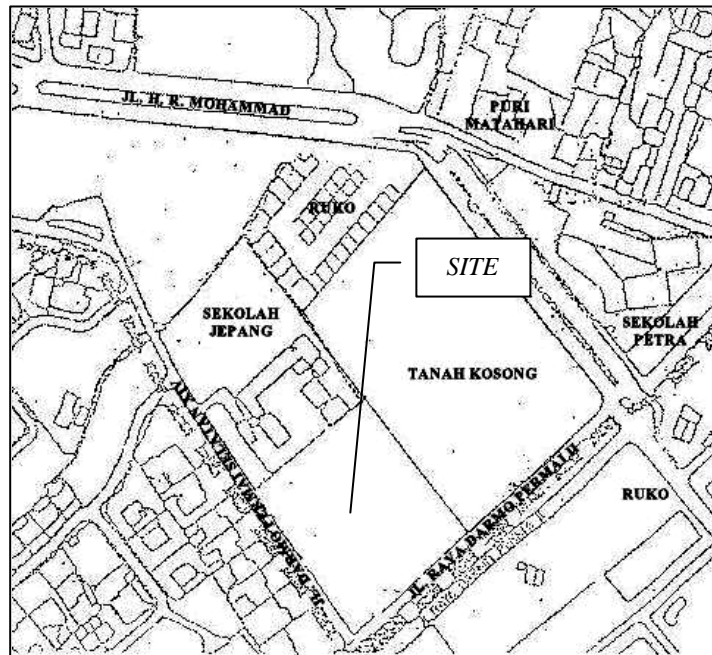


2. PERANCANGAN TAPAK

2.1. Data Tapak



Gambar 2.1. Peta Lokasi

- Lokasi: Jln. Raya Darmo Permai II.
- Luas: ±11 Ha.
- Kotamadya: Surabaya
- Kelurahan: Pradah Kali Kendal.
- Kecamatan: Darmo Baru.
- Fungsi lahan: *Mix-used* (fasilitas umum, perdagangan dan jasa).
- KDB, KLB: 40 – 60%, 50 – 200%.
- Ketinggian bangunan: 1 - 4 lantai.
- Batas Tapak:
 - a) Barat Daya: Tanah Kosong.
 - b) Barat Laut: Jln. Raya Darmo Permai II.
 - c) Timur Laut: Jln. Darmo Permai Selatan XIV.
 - d) Tenggara: Sekolah Jepang.

- Kondisi Tapak:
 - a) Di sekitar tapak terdapat fasilitas-fasilitas umum yang menunjang, antara lain: sarana hiburan dan perbelanjaan (*Supermarket* Papaya), sarana transportasi (angkutan kota, taksi), dan lain-lain.
 - b) Persyaratan infrastruktur yang dibutuhkan di kawasan tersebut memadai (jalan, jaringan listrik, telpon, air, dan lain-lain).
 - c) Pencapaian yang mudah karena kawasan tersebut dilalui angkutan-angkutan kota, selain itu dekat dengan gerbang tol Darmo Satelit.

2.2. Pengaruh Lingkungan Sekitar Terhadap Tapak Dan Pengaruh Perencanaan Tapak Terhadap Lingkungan Sekitar

a) Kebisingan

Sumber kebisingan yang terjadi tidak terlalu besar karena tapak berada di lingkungan perumahan, tetapi untuk jam-jam tertentu, kebisingan dapat terjadi di sepanjang jalan Raya Darmo Permai II, hal itu disebabkan karena di sepanjang jalan itu juga dipergunakan untuk parkir kendaraan siswa-siswi SMU Petra I. Sedangkan di arah lainnya, kebisingan yang terjadi kecil sekali dan diperkirakan tidak akan mengganggu tapak. Untuk mengurangi kebisingan di dalam tapak, maka dilakukan dengan cara menanam *barrier* (pagar atau tanaman) dan dengan cara meletakkan bangunan agak jauh dari batas tapak (sumber kebisingan).

b) View

View dibagi menjadi 2, yaitu *view* ke dalam dan *view* ke luar tapak.

- *View* ke dalam tapak; Untuk *view* ke dalam tapak, *view* terbaik terjadi pada sepanjang jalan Raya Darmo Permai II, hal ini disebabkan karena jalan tersebut memiliki lebar jalan yang lebih besar daripada jalan Darmo Permai Selatan XIV. Selain itu jalan tersebut merupakan jalan utama pencapaian tapak dan merupakan jalan yang intensitas kendaraan dan pejalan kaki cukup besar dibanding jalan Darmo Permai Selatan XIV.
- *View* ke luar tapak; Untuk *view* ke luar tapak, *view* terbaik sama dengan *view* ke dalam tapak, yaitu terjadi di sepanjang jalan Raya Darmo Permai II.

Tapak berada pada ujung jalan (diapit oleh dua jalan) sehingga memiliki vokal poin, yaitu terjadi pada ujung tapak yang diapit oleh dua jalan.

2.3. Pencapaian Tapak

Pencapaian tapak dapat ditempuh melalui 2 jalur, yaitu:

a) Melalui Jln. Raya Darmo Permai II

Jalan ini memiliki intensitas kendaraan yang tidak terlalu tinggi apabila dibandingkan dengan Jln. H. R. Mohammad, di sepanjang jalan ini kebanyakan hanya dilalui oleh kendaraan pribadi saja, sementara kendaraan umum yang terlihat melintasi jalan ini hanya taksi saja.

b) Melalui Jln. Darmo Permai Selatan XIV

Jalan ini merupakan jalan lokal dengan intensitas kendaraan yang rendah sehingga terlihat sepi. Kendaraan yang melintasi jalan ini hanyalah kendaraan pribadi, sementara kendaraan umum yang melintasi jalan ini hanya taksi saja.

Karena Tapak diapit oleh dua jalan, yaitu jalan Raya Darmo Permai II dan jalan Darmo Permai Selatan XIV, maka untuk mencegah terjadinya kemacetan oleh karena banyaknya kendaraan pengunjung, maka *entrance* dibuat pada masing-masing jalan yang ada. Hal ini berguna juga untuk memudahkan pengunjung yang datang. Untuk *entrance* utama diletakkan pada jalan Raya Darmo Permai II, karena jalan tersebut merupakan jalan utama akses menuju Tapak.

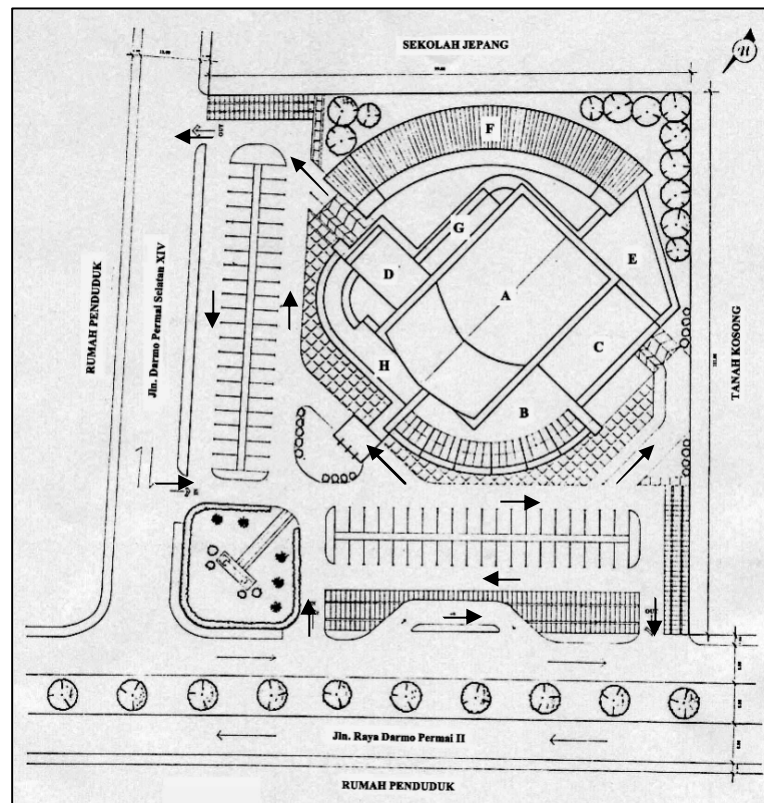
Untuk pintu keluar juga dibuat pada masing-masing jalan supaya tidak terjadi kemacetan di dalam tapak. Disediakan juga halte untuk kendaraan umum yang hendak menurunkan atau menjemput penumpang, supaya tidak menimbulkan kemacetan lalu lintas.

2.4. Sistem Sirkulasi Dalam Tapak

Sirkulasi dalam tapak dibagi menjadi 2, yaitu sirkulasi untuk kendaraan dan untuk pejalan kaki. Untuk sirkulasi kendaraan dibagi lagi menjadi 3 yaitu: untuk kendaraan roda 4, kendaraan roda 2 dan untuk servis. *Entrance* yang dipergunakan untuk kendaraan roda 4, kendaraan roda 2 dan pejalan kaki adalah

sama, yaitu *entrance* pada sisi jalan Raya Darmo Permai II (*entrance* utama) dan *entrance* pada sisi jalan Darmo Permai Selatan XIV.

Untuk sirkulasi kendaraan roda 4, sirkulasi dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.2. Sirkulasi Kendaraan Roda 4 Dalam Tapak

Untuk sirkulasi kendaraan roda 2, sirkulasi dari *entrance* langsung menuju ke lantai *semi basement* bangunan. Karena parkir untuk kendaraan roda 2 berada di lantai *semi basement*. Sedangkan untuk akses keluar, dari lantai *semi basement* langsung menuju ke pintu keluar di sisi jalan Darmo Permai Selatan XIV.

Untuk sirkulasi pejalan kaki disediakan tempat bagi pejalan kaki tersendiri sehingga tidak sampai mengganggu sirkulasi kendaraan dalam tapak. Tempat untuk pejalan kaki tepat berada pada samping *entrance* untuk kendaraan.

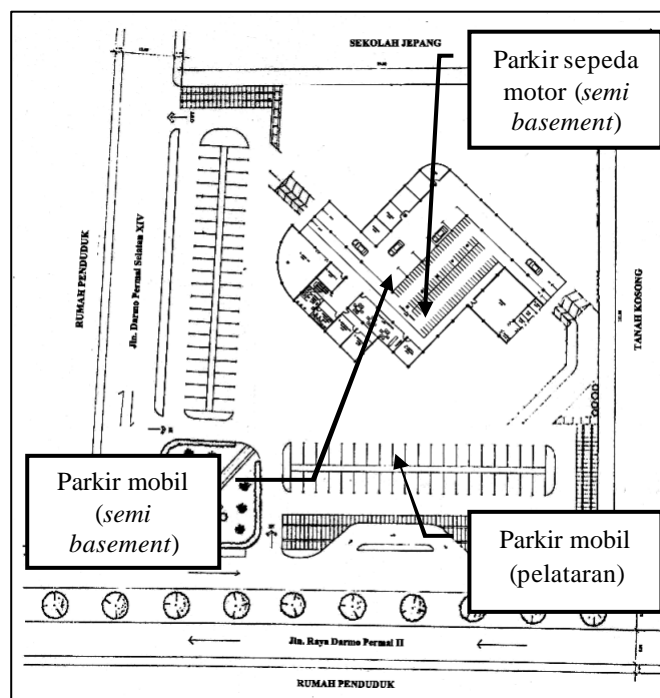
Untuk sirkulasi servis, sirkulasinya sama dengan sirkulasi pada kendaraan roda 2, langsung menuju ke lantai *semi basement*. Akses keluarnya juga sama dengan akses keluar pada kendaraan roda 2.

Pada tapak disediakan juga akses untuk kendaraan umum (dibuat semacam halte). Hal ini bertujuan untuk mempermudah pengunjung yang datang maupun pengunjung yang akan meninggalkan bangunan yang direncanakan. Selain itu untuk menghindari kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan umum yang tidak tertib menurunkan atau menjemput penumpang di pinggir jalan.

2.5. Sistem Parkir Pada Tapak

Jika melihat dari Rencana Dasar Tata Ruang Kota (RDTRK) kawasan, maka persyaratan parkir sebaiknya disediakan di dalam lahan, sehingga tidak menambah beban kemacetan lalu lintas.

Jenis Parkir yang dipakai pada Tapak adalah kombinasi antara pelataran parkir dan parkir bawah bangunan. Untuk parkir mobil Pendeta dan tamu khusus diletakkan di lantai *semi basement* karena jam penggunaan yang lebih lama, khususnya untuk penghuni bangunan. Untuk parkir mobil pengunjung diletakkan di pelataran tapak bangunan. Sedangkan untuk parkir sepeda motor diletakkan di lantai *semi basement* supaya lebih terlindung dari panas dan hujan.



Gambar 2.3. Parkir Dalam Tapak