



Seminar Nasional Insinyur Profesional (SNIP)

Alamat Prosiding: snip.eng.unila.ac.id



Studi kelayakan rencana gedung parkir Islamic center kota Tangerang Selatan

A. Nasuhi^a, A Purba^b dan T Septiana^c

^a Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Tangerang Selatan, Gedung Intermark Associate Tower Lt.3, Jl.Lingkar Timur No.9, Rawa Mekar Jaya, BSD Serpong,

^{b,c} Program Profesi Insinyur Fakultas Teknik Unila, Universitas Lampung, Jl. Prof. Soemantri Brojonegoro, Bandar Lampung 35145

INFORMASI ARTIKEL

ABSTRAK

Riwayat artikel:

Masuk 10 Agustus 2023
Diterima 10 September 2023

Kata kunci:

Islamic center
Gedung parkir
Studi Kelayakan
Analisa kawasan

Islamic Center adalah wadah tempat berkumpulnya kaum muslim untuk melakukan aktivitas beribadah, belajar, berdagang, serta bermusyawarah, dimana dalam setiap aktivitas yang menimbulkan banyaknya orang yang berdatangan ke tempat ini keluhan yang utama adalah tempat parkir. Ditambah lagi dalam Kawasan ini juga terdapat bangunan-bangunan yang beraktivitas tinggi yaitu bangunan pasar modern BSD, terminal type C, kantor Pertanahan Tangerang Selatan serta kantor Ketahanan Pangan Tangerang Selatan. Berdasarkan permasalahan tersebut perlu dibangunnya gedung parkir sebagai solusi dari tidak tertampungnya kendaraan yang ingin beraktivitas di Islamic center. Sebelum melangkah ke proses perencanaan sampai dengan pembangunan harus dilakukan pengkajian terhadap bangunan parkir tersebut dalam bentuk kajian kelayakan (*Feasibility Study*). Analisis yang dilakukan dalam artikel ini adalah analisis kelayakan secara regulasi, analisis lokasi dan lingkungan, analisis pendekatan dan konsep perancangan. Analisis terhadap aturan tentang tata ruang dan peraturan daerah tentang gedung sangatlah mungkin untuk dibangun gedung parkir ditambah dari analisis lokasi dan lingkungan adalah lokasi milik pemerintah kota Tangerang selatan yang terletak sangat strategis berada dalam Kawasan perekonomian, perdagangan dan perkantoran, pencapaian akses ke rencana gedung sangat mudah dan secara analisis tapak sangat leluasa untuk mengolah rencana bangunan parkir secara optimal.

1. Pendahuluan

Islamic center adalah merupakan wadah fisik yang mampu menampung berbagai kegiatan dan penunjang agama Islam yang fungsinya memfasilitasi kebutuhan masyarakat muslim, beribadah, belajar, berdagang, serta bermusyawarah. Dengan banyaknya kegiatan aktivitas yang diwadahi dalam bangunan tersebut menimbulkan banyaknya manusia berkumpul dan transportasi. Pada saat moda transportasi berhenti dalam suatu rentang waktu tertentu, maka harus ada fasilitas yang namanya tempat parkir. Seiring dengan pertambahan pengguna kendaraan pribadi yang parkir di islamic center, perlu adanya pengaturan perparkiran agar kenyamanan dan keamanan terjamin.

Dalam satu kawasan dimana berdirinya bangunan Islamic center ada juga beberapa bangunan yang beraktivitas tinggi

dalam kawasan tersebut diantaranya bangunan pasar modern Bumi Serpong Damai (BSD), bangunan terminal BSD type C, gedung kantor Dinas Ketahanan Pangan Tangerang Selatan dan gedung Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan. Tingginya pergerakan kendaraan yang menuju kawasan ini mengakibatkan kebutuhan ruang parkir yang semakin meningkat. Sementara itu, ketersediaan ruang parkir di kawasan ini belum seimbang dengan kebutuhan, sehingga mengakibatkan kendaraan tidak hanya memenuhi lahan parkir yang disediakan tapi juga memenuhi badan jalan. Luas lahan yang diperuntukan untuk lahan parkir $\pm 1.318 \text{ m}^2$ sehingga kurang optimal bila diterapkan lahan parkir dalam bentuk pelataran/taman parkir, yang lebih tepat untuk diterapkan dalam bentuk gedung parkir.

Dari hasil pertemuan antar pimpinan kepala Organisasi Perangkat Daerah (OPD) Cipta Karya dan Tata Ruang

1E-mail: *achmad_nasuhi@yahoo.co.id

dengan Walikota Tangerang Selatan menginstruksikan agar dicarikan solusi dengan membangun Gedung parkir untuk menampung kendaraan yang parkir, khususnya pada kondisi acara besar islam. Pertimbangan untuk membangun gedung parkir, adalah lahan parkir yang tersedia dikawasan Islamic Center sudah tidak dapat menampung kendaraan lagi, dikarenakan peningkatan jumlah pengguna kendaraan di Kawasan ini yang terus meningkat, Disisi lain, adanya tempat khusus parkir di kawasan ini bila dikelola secara optimal dapat menjadi sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD). Selanjutnya untuk mewujudkan harapan membangun Gedung parkir mesti ada tahapan feasibility studi terhadap rencana Gedung parkir tersebut sebelum melalui perencanaan detail bangunan.

Tujuan penelitian adalah untuk menganalisa kelayakan pembangunan gedung parkir. Analisa kelayakan di tinjau dari aspek kelayakan lokasi, aspek kelayakan perancangan, aspek kelayakan desain konstruksi Gedung parkir.

2. Tinjauan Pustaka

2.1 Fasilitas Parkir

Parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara sedangkan berhenti adalah kendaraan tidak bergerak untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan. Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu. (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)

Penyediaan Fasilitas Parkir pada dasarnya dapat dilakukan di badan jalan (on-street parking) dengan menggunakan fasilitas parkir tepi jalan dan di luar badan jalan (off-street parking) yang menggunakan fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir. (Munawar A, 2009) Meskipun parkir on-street diminati, tetapi banyak menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi yang lain, karena parkir ini memanfaatkan badan jalan, mengurangi lebar manfaat jalan, sehingga berakibat mengurangi arus lalu lintas, dan pada akhirnya akan menimbulkan gangguan pada fungsi jalan tersebut. Walaupun hanya beberapa kendaraan saja yang parkir di badan jalan, tetapi kendaraan tersebut secara efektif telah mengurangi. Dampak yang ditimbulkan akan semakin diperparah jika intensitas pergantian parkir (parking turnover) sangat tinggi (Harry Patmadjaja dkk., 2003).

Parkir di luar badan jalan (off street parking), yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Dapat berupa pelataran/taman parkir, dan bangunan bertingkat khusus parkir. Secara ideal lokasi yang dibutuhkan untuk parkir di luar badan jalan (off street parking), harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang dituju oleh pemarkir. Jarak parkir terjauh ke tempat tujuan tidak lebih dari 300 hingga 400 meter. Bila lebih dari itu, pemarkir akan mencari tempat parkir lain sebab merasa keberatan untuk berjalan jauh (Warpani,1990).

Gedung parkir tidak membutuhkan lahan yang luas namun membutuhkan biaya konstruksi yang cukup besar serta tidak maksimalnya daya tampung tiap lantai gedung

parkir karena sebagian luasan dipergunakan untuk ramp dan tangga. Pelataran/taman parkir tidak membutuhkan biaya sebesar gedung parkir namun membutuhkan lahan yang cukup luas dan pengaturan layout ruang parkir yang optimal. (Setiawan, 2005)

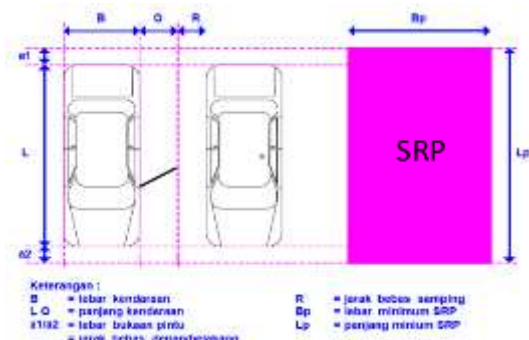
2.2 Gedung Parkir

Gedung parkir adalah gedung yang khusus dibangun untuk tempat parkir kendaraan, dengan tujuan untuk efisiensi lahan dalam satu Kawasan tersebut. Gedung parkir dapat dikombinasikan dengan fungsi lain, misalnya dipadukan dengan pertokoan, perkantoran dan pusat kegiatan lainnya.

Kriteria gedung parkir diantaranya, tersedia tata guna lahan, memenuhi persyaratan konstruksi dan perundang-undangan yang berlaku, tidak menimbulkan pencemaran lingkungan, memberikan kemudahan bagi pengguna jasa. (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)

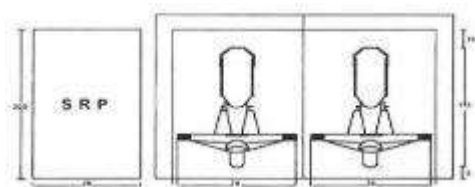
2.3 Satuan Ruang Parkir (SRP)

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang. (Dirjen Perhubungan Darat, 1996)



Gambar 1. Penentuan SRP

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor ditunjukkan dalam gambar berikut :



Gambar 2. Satuan Ruang Parkir (SRP) Untuk Motor (dalam cm)

Tabel 1. Penentuan SRP (Satuan Ruang Parkir)

No	Jenis Kendaraan	SRP (m2)
1	a. Mobil Penumpang Untuk Golongan I	2,30 x 5,0
	b. Mobil Penumpang Untuk Golongan II	2,50 x 5,0
	c. Mobil Penumpang Untuk Golongan III	3,00 x 5,0

2	Bus atau Truk	3,40 x 12,5
3	Sepeda Motor	0,75 x 2,0

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996

3. Metodologi

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Metode deskriptif merupakan pemecahan masalah secara sistematis yang dianalisa menggambarkan keadaan objek penelitian, dimana bangunan Islamic center dilihat berdasarkan fakta-fakta yang tampak atau apa adanya. Fakta-fakta tersebut mengenai kondisi bangunan, fasilitas yang tersedia, dan aktifitas yang ada pada bangunan tersebut dikaitkan dengan kaidah-kaidah dalam perencanaan. Sedangkan penelitian kualitatif dilakukan untuk mengetahui permasalahan yang ada dan dikembangkan menjadi sebuah riset dan beberapa analisis. (Arini KM., 2020)

Pendekatan kualitatif menekankan pada data-data yang bersifat gagasan, ide, nilai-nilai, dan pikiran. Metode dalam perancangan ini terdiri dari permasalahan yang ada, instruksi pimpinan untuk melakukan kajian, perumusan ide perancangan, menentukan pendekatan perancangan baik dari sisi regulasi maupun prinsip perancangan, pengumpulan data, dan pengolahan data sehingga mendapatkan hasil perancangan.

Data diperoleh dari berbagai sumber dengan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Data Primer diperoleh dari interaksi langsung dengan objek penelitian. dengan observasi pada lokasi yang menjadi opsi perancangan untuk mengetahui kegiatan-kegiatan yang ada, kegiatan yang belum dan sudah terakomodasi, keterkaitan antar ruang dan sirkulasi serta berkonsultasi dengan para ahli terkait perancangan.
2. Data Sekunder. diperoleh dari berbagai literatur yang berhubungan dengan objek kajian. Bahan literatur yang digunakan diantaranya yaitu: peraturan pemerintah, manual desain, artikel, buku dan website yang terkait dengan kajian-kajian bangunan parkir. Website dalam bentuk google earth dan google maps sangat diperlukan sekali dalam pengolahan data.

4. Analisa Kelayakan Secara Regulasi

Pembangunan Gedung Parkir Islamic Center di Kota Tangerang Selatan pada dasarnya perlu adanya tinjauan kebijakan yang memberikan arahan terkait pembangunan gedung parkir. Agar terciptanya pembangunan yang berkelanjutan sehingga pembangunan gedung parkir perlu penyesuaian kebijakan terutama terkait dengan tata ruang dan bangunan gedung parkir. Tinjauan kebijakan dibagi menjadi 2 jenis diantaranya kebijakan secara spasial (keruangan) sebagaimana hal ini berlandaskan arahan kebijakan tata ruang wilayah yang berlaku di sekitar lokasi, dan kebijakan secara sektoral mengkaji kesesuaian baik dalam sektor pembangunan, seperti teknis bangunan ketentuan perpikiran, dan lain sebagainya.

4.1 Kebijakan Spasial

Arahan dalam pengaturan ruang sebagaimana mengacu pada Peraturan Daerah Kota Tangerang Selatan Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)

Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 – 2031, sebagaimana dalam hal ini lokasi kajian berada pada Kecamatan Serpong, Kelurahan Rawa Mekar Jaya. Berdasarkan Pasal 11 Ayat 3 mengenai Strategi pengembangan dan peningkatan sarana prasarana transportasi berbasis transportasi publik yang terpadu dan terkendali sebagaimana dimaksud pasal 10 huruf c, salah satunya melalui startegi : menyediakan fasilitas parkir yang memadai dan terpadu dengan pusat-pusat kegiatan; Kedudukan ruang di lokasi kajian terhadap RTRW Kota Tangerang Selatan, terdiri dari arahan strukur ruang, dan pola ruang serta adanya arahan dalam kawasan strategis.

1. Arahan pemanfaatan ruang berdasarkan struktur ruang sebagai berikut :
 - kebijakan sebagai pusat kegiatan arahan/rencana tertuang dalam Pasal 19 huruf e, meliputi Arahan/rencana sebagai Pusat Lingkungan (PL) memiliki fungsi sebagai Arahan PL kegiatan perdagangan, jasa dan pendidikan terletak di Kelurahan Rawa Buntu, Kelurahan Serpong, **Kelurahan Rawa Mekar Jaya**, Kecamatan Serpong;
 - Rencana infrastruktur perkotaan pada **Pasal 39**, meliputi : Sistem perparkiran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 huruf i meliputi : **penyediaan parkir di luar badan jalan**, untuk kegiatan perdagangan dan jasa, perkantoran, industri dan pergudangan dan kegiatan pelayanan umum meliputi area parkir, taman parkir dan gedung parkir;
 - Indikasi Program Utama Perwujudan Struktur Ruang (Tahap Pertama diprioritaskan) **Pasal 60 Ayat 1** : Pengembangan Kawasan Parkir;
 - Indikasi Program Utama Perwujudan Struktur Ruang (Tahap Kedua diprioritaskan) **Pasal 60 Ayat 2** Peningkatan dan Pembangunan Kawasan Parkir;
 - Indikasi Program Utama Perwujudan Struktur Ruang (Tahap Ketiga dan ke Empat diprioritaskan) **Pasal 60 Ayat 3** Pemantapan Kawasan Parkir.
2. Arahan kebijakan pola ruang Kota Tangerang Selatan Tahun 2011-2031 adalah pengembangan Kawasan budidaya sebagaimana tertuang dalam **Pasal 52 point (g): pelataran parkir pusat perdagangan, perkantoran dan jasa tersebar di seluruh Kecamatan.**

Dengan demikian arahan kebijakan secara struktur ruang dan pola ruang dalam rencana pembangunan kawasan perparkiran sudah dijelaskan bahwa terdapat beberapa kriteria dalam perwujudan rencana tata ruang kota Tangerang Selatan dapat terpenuhi dan selaras dengan pembangunan berkelanjutan.

Dalam pola ruang disebutkan untuk pembangunan tempat parkir merupakan perwujudan dalam penyediaan Kawasan Ruang Terbuka Non Hijau (RTNH) terutama didalam pasal 52 huruf “g” sebagaimana rencana pembangunan gedung parkir merupakan perwujudan dalam RTNH meliputi pelataran parkir pusat perdagangan, perkantoran dan jasa tersebar di seluruh Kecamatan.

Dalam pelaksanaan pembangunan gedung parkir terutama dalam sistem parkir berdasarkan RTRW Kota Tangerang Selatan tahun 2011-2031 perlu memperhatikan beberapa hal mengenai Ketentuan Umum Peraturan Zonasi (KUPZ) sistem infrastruktur perkotaan pada pasal 74 ayat 10, diantaranya meliputi: ketentuan umum peraturan zonasi

sistem perparkiran sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf i meliputi :

- a. kegiatan yang diperbolehkan meliputi pembangunan fasilitas perparkiran, pembangunan prasarana dan sarana penunjang perparkiran, penghijauan;
- b. kegiatan yang diperbolehkan dengan syarat meliputi pendirian bangunan secara terbatas untuk menunjang kegiatan perparkiran dan tidak mengganggu kelancaran kegiatan perparkiran; dan
- c. kegiatan yang tidak diperbolehkan meliputi kegiatan selain pada huruf a dan huruf b yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan perparkiran.

4.2 Kebijakan Sektoral

Dalam Arahan kebijakan sektoral perlu memperhatikan beberapa arahan dalam pembangunan gedung parkir. Berdasarkan peraturan daerah yang berlaku diantaranya meliputi : Perda tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2013 Tentang Bangunan Gedung, Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perparkiran.

A. Peraturan Daerah (PERDA) No. 6 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2013 Tentang Bangunan Gedung

Berdasarkan arahan perda No 6 tahun 2015 Kota Tangerang Selatan, secara umum pengertian fasilitas parkir dalam bangunan gedung berdasarkan pasal 1 ayat 62, fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.

Ketentuan dalam pembangunan fasilitas parkir dalam perda mengenai bangunan dan gedung berdasarkan pasal pasal 36 terkait fasilitas parkir, meliputi:

1. Setiap Bangunan bukan rumah tinggal wajib menyediakan fasilitas parkir kendaraan yang proporsional dengan jumlah luas lantai bangunan sesuai standar teknis yang ditetapkan;
2. Sirkulasi sebagaimana dimaksudkan pada pasal 30 ayat 2 huruf g harus saling mendukung antara sirkulasi eksternal dan sirkulasi internal bangunan gedung serta antara individu pemakai bangunan dengan sarana transportasinya;
3. Fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pasal 30 ayat 2 huruf g tidak boleh mengurangi daerah hijau yang telah ditetapkan dan harus berorientasi pada pejalan kaki, memudahkan aksesibilitas dan tidak terganggu oleh sirkulasi kendaraan;
4. Ketentuan lebih lanjut mengenai sirkulasi dan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat 2 dan ayat 3 diatur dalam peraturan walikota.

Pasal 38A, ayat 1 menjelaskan setiap pendirian bangunan gedung baru dengan ketinggian lebih dari 4 (empat) lantai wajib memenuhi persyaratan bangunan gedung hijau.

Pasal 38A, Ayat 2 menjelaskan Terhadap daerah perencanaan yang terdiri dari bangunan gedung dengan fungsi yang berbeda maka perencanaan teknis bangunan gedung hijau harus mengacu pada fungsi dari setiap bangunan gedung.

Pada pasal 61 penjelasan mengenai kemudahan hubungan ke, dari dan di dalam bangunan gedung tersedianya fasilitas dan aksesibilitas yang mudah, aman, dan

nyaman, termasuk penyandang cacat dan lanjut usia. Persyaratan teknis fasilitas dan prasarana aksesibilitas pada bangunan gedung, meliputi : Pintu, Ram, Tangga, Lift, Toilet, Jalur pemandu dan tempat parkir.

B. Peraturan Walikota Tangerang Selatan Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perparkiran

Penyediaan tempat parkir di Kota Tangerang Selatan memiliki arahan atau kebijakan yang berlaku yang diatur dalam Perwali Kota Tangerang selatan Nomor 3 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan Perparkiran. Dalam hal ini dapat dilihat penjelasan arahan mengenai penyelenggaraan perparkiran adalah sebagai berikut.

- a. pasal 2, pasal 3 dan pasal 6 mengatur tentang penyelenggaraan tempat parkir
- b. pasal 8 mengatur tentang Izin Penyelenggaraan Tempat Khusus Parkir
- c. parkir khusus untuk disabilitas, orang tua, orang hamil dan sepeda diatur pada pasal 12 dan
- d. tarif parkir diatur dalam pasal 13.

5. Analisa Lokasi dan Lingkungan

Tahapan dalam penyusunan studi kelayakan gedung parkir Islamic Center di Masjid Ar-Rahman Kota Tangerang Selatan, terdiri dari beberapa proses analisis diantaranya dasar pertimbangan pemilihan lokasi pembangunan, konsep dan analisis tapak dalam pelaksanaan fungsi gedung parkir.

5.1 Pemilihan Lokasi Perancangan

Area tapak terletak berdekatan dengan Islamic Centre Kota Tangerang Selatan, Jl. Hos Tjokrominoto, Rawa Mekar Jaya, Serpong Kota Tangerang, Banten.



Gambar 3. Peta Kawasan Tapak

Dengan batasan sebagai berikut :

- Bagian barat : Pemukiman Warga dan Islamic Center (A)
- Bagian utara : Terminal BSD Type C (D)
- Bagian timur : Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan (B)
- Bagian Selatan : Kantor Ketahanan Pangan Tangerang Selatan (C)

a) Lokasi yang Strategis

Pada lokasi yang dipilih merupakan lahan kosong yang sebelumnya di gunakan sebagai tempat penyimpanan alat berat dan merupakan salah satu tempat yang strategis untuk

dijadikan bangunan gedung parkir karena dekat dengan kawasan : Islamic Centre, Kantor Pertanahan Kota Tangerang Selatan, Kantor Ketahanan Pangan Tangerang Selatan, dan Terminal BSD Type C, yang mana gedung parkir tersebut akan diperuntukkan sebagai parkir kendaraan bagi pengunjung/jemaah Islamic Centre, karyawan kantor dan pengendara yang sering memarkirkan kendaraannya di bahu jalan area kawasan sekitar, yang di mana lokasinya berada di pertigaan jalan Jl. Hos Tjokrominoto yaitu berada tepat Gedung Islamic Centre.



Gambar 4. Suasana Kawasan Islamic Center Masjid Ar-Rahman Kota Tangerang Selatan

b) Kepadatan Lalulintas

Suasana lalulintas di Jl. Hos Tjokroaminoto pada kawasan Islamic Centre memiliki ruas jalan yang cukup lebar di bagian utara tapak, lalu mengecil ke jalan arah barat jalan menuju gedung Islamic Centre dan ke arah timur laut jalan menuju perkantoran. Untuk suasana lalulintas itu sendiri tidak terlalu padat, namun karena banyak kendaraan mobil dan motor parkir di bahu jalan yang dalam waktu lama karena pemiliknya bekerja di kantor sekitar kawasan atau yang hanya parkir sementara karena pemiliknya singgah untuk makan di kedai makanan sekitar kawasan. Juga jalan akan padat pada jam berangkat dan pulang kerja.



Gambar 5 Peta Lokasi Tapak Berdasarkan Kepadatan Lalulintas

c) Lahan Parkir yang Kurang

Pada bangunan Islamic Center terdapat dua lantai dengan luas lahan kurang lebih di 5.600 sampai 5.800 meter persegi dan mampu memuat sekitar 1.100 jemaah, sedangkan untuk area parkirnya sangat terbatas dan tidak cukup banyak

untuk menampung kendaraan mobil maupun motor untuk parkir di area lahan yang sebagian halamannya telah dijadikan taman/area hijau.

Tapak yang akan dibangun gedung parkir dekat dengan perkantoran dan area kuliner sehingga banyak bahu jalan yang dijadikan parkir liar sehingga mengganggu arus lalulintas dan menghalangi perjalanan bagi pejalan kaki. Kurangnya lahan parkir sehingga mengakibatkan banyaknya pengguna kendaraan yang memilih memarkirkan kendaraannya dipinggir jalan yang sangat berpotensi terjadi kemacetan.

5.2 Konsep dan Analisa Tapak

1. Analisa Pemilihan Tapak

Menganalisis pemilihan tapak untuk membangun gedung parkir yang sesuai pada lokasi perancangan.

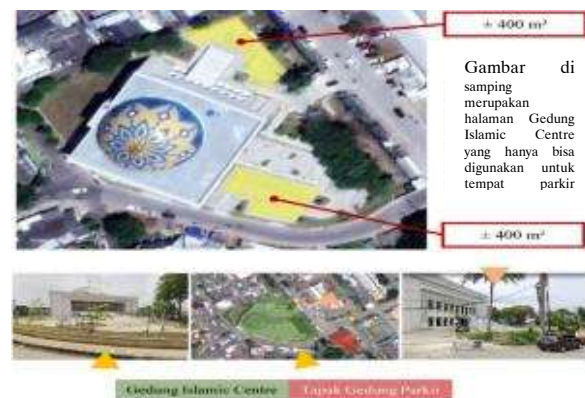
a) Analisis Pengguna Gedung Parkir Pada Area Islamic Centre

Pengguna utama gedung parkir yaitu untuk jemaah yang datang ke Gedung Islamic Centre dan bisa juga dipakai oleh pengunjung lainnya yang berada kawasan Jl. Hos Tjokroaminoto, sehingga alternatif tapak berada tepat disisi selatan Gedung Islamic Centre, agar dapat memudahkan pengguna gedung parkir baik dari jamaah Gedung Islamic Centre maupun pegawai perkantoran lainnya.



Gambar 6. Rencana Orientasi Lokasi Tapak Dengan Islamic Center

b) Gedung Islamic Centre yang Minim Tempat Parkir



Gambar 7. Tapak Gedung Islamic Centre

Banyaknya jamaah yang datang ke gedung Islamic Centre yang berasal dari dalam kota maupun luar kota Tangerang Selatan membuat kebutuhan tempat parkir kendaraan meningkat. Gedung Islamic Centre memiliki halaman yang

cukup luas untuk dijadikan taman dan area hijau namun tidak cukup luas kalau untuk dijadikan tempat parkir kendaraan, sehingga banyaknya kendaraan milik jemaah tersebut tidak dapat tertampung di area parkir, akibatnya jalan raya menjadi alternatif untuk dijadikan tempat parkir sementara, yang akan mengakibatkan kemacetan pada Jl. Hos Tjokroaminoto.

c) Jalur Sirkulasi Kendaraan pada Jl. Hos Tjokroaminoto

Jalur sirkulasi kendaraan pada jalan utama lokasi yaitu Jl. Hos Tjokroaminoto yang merupakan jalan dua arah, sehingga memudahkan untuk pengguna gedung parkir untuk mengakses gedung parkir, memudahkan jemaah untuk mengaksesnya tanpa harus memutar kendaraannya terlebih dahulu jika pulang dan pergi.



Gambar 8. Analisa Jalur Kendaraan Jl. Hos Tjokroaminoto

2. Analisa Konsep dan Pencapaian

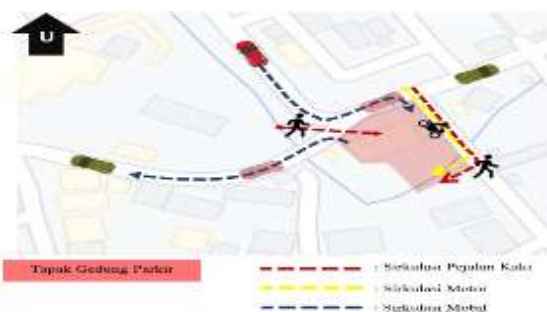
Tujuan dari analisa pencapaian ini adalah untuk menentukan letak pintu masuk utama (*Main Entrance*) dan untuk pintu kegiatan *service* (*Side Entrance*),

- Lokasi *site* berada di lokasi yang cukup strategis di depan persimpangan jalan seberang Gedung Islamic Centre.
- Sisi timur *site* memiliki jalan yang cukup lebar dengan Right of Way (ROW) 6 m dekat samping dan depan gedung perkantoran Dinas Ketahanan Pangan Tangerang Selatan dan Kantor Pertanahan Tangerang Selatan.

Pencapaian yang digunakan untuk *Main Entrance* (ME) ada dua jalur, untuk masuk dan keluarnya kendaraan agar ;

- Mudah dijangkau dan diakses oleh pengendara
- Pintu masuk mudah dikenali/dipahami letaknya
- Tidak mengakibatkan kemacetan
- Tidak ada *cross* antar pengendara yang akan keluar masuk.

Untuk penempatan *Second Entrance* (SE) akan diletakkan di jalan sisi timur *site* karena tidak akan mengakibatkan kemacetan, akses terbatas untuk pengelola/servis dan cocok untuk pintu masuk-keluar kendaraan roda dua.



Gambar 9. Analisa Jalur Masuk-Keluar Site

3. Analisis Pengguna Gedung Parkir Bagi Lingkungan Sekitar Site

Bangunan *eksisting* yang berada di sekitar lokasi adalah :

- Kantor pemerintahan dan tempat kuliner
- Ketinggian bangunan sekitar masih cukup rendah dan tidak terlalu tinggi
- Masih banyak area hijau dan pepohonan yang rindang
- Dekat dengan fasilitas masyarakat dan transportasi umum

4. Analisa Konsep Kebisingan

Lokasi rencana berada di persimpangan jalan raya yang cukup ramai oleh suara kebisingan kendaraan, ditambah disisi utara tapak ada terminal type C. Namun, untuk bangunan khusus tempat parkir ini tidak mengharuskan memiliki ruangan sunyi, karena pada fasadnya pun bisa saja tidak menggunakan *secondary skin* atau dinding yang tertutup. Akan tetapi dibutuhkan kantor pengelola yang nyaman terlindung dari kebisingan, maka bisa di atasi dengan penggunaan tanaman sebagai peredam suara dan polusi.



Gambar 10. Analisis Kebisingan Lokasi Tapak

5. Tata Massa

Dalam analisis pada tata massa bangunan ini dikondisikan pada luasan tapak, luasan tapak pada *eksisting* tidak terlalu luas, jadi tata massa pada bangunan ini dirancang tidak terlalu banyak agar luasan tapak dapat dimaksimalkan.

Dengan luasan lahan yang tidak terlalu luas namun harus bisa menampung banyak kendaraan untuk parkir, maka akan menggunakan tatanan satu masa yang difungsikan sesuai tujuannya yaitu khusus parkir kendaraan.



Gambar 11. Luas dan Jarak Total Lokasi Tapak

6. Pandangan ke Arah Tapak

Dalam hal ini, pandangan ke arah tapak haruslah di maksimalkan demi menunjang perancangan bangunan, adapun hal-hal yang harus di batasi dalam pandangan arah tapak yaitu ruangan-ruangan yang bersifat privat maupun semi privat demi kenyamanan pengguna bangunan. Beberapa *view* potensial pada bangunan ini yaitu:

- Merupakan bagian sudut pandang bangunan yang di fokuskan;
- Tidak banyak menutup interior bangunan agar sirkulasi dari luar bisa lebih banyak masuk ke dalam ruangan parkir dan polusi dari kendaraan bisa terbuang dengan mudah;
- Memberikan *view* dari luar ke dalam agar mobil-mobil pada bangunan ini dapat dilihat keseluruhan dari luar bangunan;
- Penggunaan *secondary skin* dan tanaman sebagai peredam suara dan polusi dari kendaraan.

7. Pandangan Dari Dalam Keluar Tapak



Gambar 12. Peta Pandangan Lokasi keluar Tapak

Analisis *view* bertujuan untuk menentukan orientasi bangunan dan bukaan bangunan demi memaksimalkan potensi *view* dari dalam keluar tapak, adapun pada sisi utara tapak terdapat Jl. Hos Tjokroaminoto, dari sisi barat laut terdapat gedung *Islamic Centre*, dari sisi timur tapak terdapat bangunan perkantoran, sebelah barat tapak terdapat pemukiman warga dan dari segala sisi terdapat beberapa tempat kuliner. Adapun *view* potensial pada tapak yaitu *view* ke arah barat laut yang menghadap ke jalan Hos Tjokroaminoto yang dapat menambah potensi terhadap *view* keluar.

8. Analisa Iklim dan Analisa Drainase

Iklim di wilayah Kota Tangerang Selatan adalah iklim tropis dengan tipe (Af) yang memiliki intensitas curah hujan yang tinggi, yakni berkisar antara 1.800–2.200 mm per tahun. Temperatur udara berada di sekitar 23,4 °C–34,2 °C. Rata-rata kelembaban udara adalah 80,0% sedangkan intensitas matahari adalah 49,0%. Keadaan curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Januari, yaitu ± 375 mm, sedangkan keadaan curah hujan terendah terjadi di bulan Juli ± 75 mm dan rata-rata curah hujan dalam setahun adalah ≥ 155 mm. Rata-rata hari hujan per tahun ialah ≥ 140 hari hujan dengan rata-rata hari hujan tertinggi pada bulan Desember sebanyak 19 hari. Rata-rata kecepatan angin dalam setahun adalah

4,9 km/jam dan kecepatan maksimum rata-rata 38,3 km/jam (BMKG Tangerang, 2022).

Analisa drainase berfungsi untuk mengurangi dan/ atau membuang kelebihan air dari suatu kawasan atau lahan, sehingga lahan dapat difungsikan secara optimal.

Adanya drainase ini sebagai suatu tindakan teknis untuk mengurangi kelebihan air, baik yang berasal dari air hujan, rembesan, maupun kelebihan air irigasi dari suatu kawasan / lahan agar tidak menjadi genangan atau banjir.

Tapak ini memiliki lahan yang datar sehingga untuk jalur pembuangan air kotor dan air hujan harus di buat dan diolah dengan baik pada saat pembangunan. Adapun drainase kota yang sudah ada seperti sungai kecil dan gorong-gorong yang akan membantu pembuangan air hujan dari area tapak.

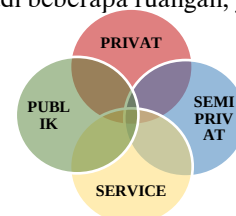
9. Analisa Ruang untuk Pengguna Gedung

Analisis terhadap pengguna kegiatan gedung parkir dapat dikelompokkan menjadi :

- Pengunjung
Pengguna Jasa Gedung Parkir : Merupakan orang yang akan memarkirkan/ menitipkan kendaraannya di gedung parkir
- *Assisten Car Park Manager* (ACPM)
Pemimpin Perusahaan : Bertugas menjadi pemimpin sekaligus pengawas dalam keberlangsungan pelaksanaan pelayanan parkir secara keseluruhan di kawasan Gedung Parkir. Serta memiliki kewajiban membuat ketentuan peraturan parkir yang ia kelola.
- Administrasi Pelayanan Parkir (APP)
Staf Personalia, Staf Operasional, Staf Umum : Merupakan staf-staf ahli yang melakukan kegiatan administratif, fungsional untuk membuat pembukuan, dokumen dan membantu mengkoordinasi kegiatan internal.
- Pengawas Pelayanan Parkir (PPP)
Pengawas Lapangan : Bertugas melakukan pengawasan terhadap pelaksanaan pelayanan parkir dan berkewajiban untuk berkoordinasi dengan SPP dan SPL.
- Staf Pelayanan Pos (SPP)
Kasir Pos Parkir akhir : Bertugas untuk melaksanakan pembayaran transaksi parkir dan berkewajiban untuk mengawasi area parkir.
- Staf Pelayanan Lapangan (SPL)
Penjaga Pos awal : Bertugas sebagai juru parkir yang memiliki peran utama untuk mengawasi area parkir dan mengecek keamanan area parkir. Serta berfungsi untuk memeriksa dan memperbaiki fasilitas parkir yang rusak.
- Karyawan tambahan
Security, ME Service, Cleaning Service : Bertugas memberi jasa pelayanan dan bertanggung jawab atas pekerjaan yang sesuai dengan bidangnya masing-masing

10. Analisis Kebutuhan Ruang Pengguna

Kebutuhan ruangan akan mengacu pada aktivitas pengunjung maupun pengelola. Dari penjabaran tentang pelaku dan aktivitas pengguna di atas maka program ruang yang dibutuhkan dalam perencanaan Gedung Parkir ini dapat dibagi menjadi beberapa ruangan, yaitu :





Gambar 13. Skema Kebutuhan Ruang berdasarkan Pembagian Zona Kegiatan

6. Pendekatan dan Konsep Perancangan

6.1 Pendekatan Perancangan

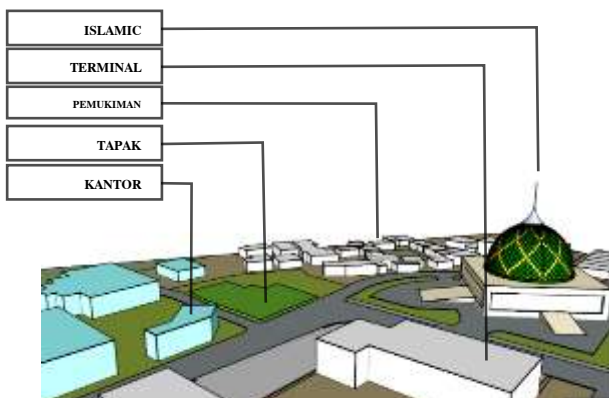
Pendekatan dalam pengembangan suatu rancangan lokasi gedung parkir sebagaimana yang sudah disimpulkan sebelumnya yaitu nilai kelayakan bangunan memiliki nilai yang layak untuk dilakukan pembangunan gedung parkir berdasarkan beberapa aspek lokasi dan lingkungan, sehingga diharapkan gedung parkir dapat dilakukan pengembangan perencanaan pembangunan yang berkelanjutan dan terintegrasi. Maka dari itu beberapa pendekatan perancangan yang dapat dikembangkan untuk mewujudkan gedung parkir Islamic Center tepat guna dan memiliki nilai strategis bagi kawasan-kawasan sekitarnya terutama pada kawasan peribadatan, permukiman, perdagangan dan jasa, serta kawasan perkantoran dan kawasan transportasi.

1. Tapak

Sebelum mengolah site, ada beberapa poin yang akan dibahas pada konsep tapak ini yaitu penentuan tapak, zoning, tata massa bangunan, sirkulasi ruang luar bangunan, view. Beberapa hal ini akan menjadikan penentuan dalam tampak depan atau wajah gedung parkir sebagaimana diharapkan menjadi bangunan gedung parkir yang memiliki manfaat dan fungsi optimal dalam pembangunan dan pengelolaan gedung parkir pasca pembangunan,

2. Pengolahan Tapak

- Lingkungan Site pada tapak sedapat mungkin diolah dengan mempertimbangkan keadaan lingkungan di sekitar site agar perancangan sesuai;
- Ukuran, luas, garis sempadan Site berada pada Jl. Hos Tjokroaminoto, oleh karena itu dalam menentukan garis sempadan perlu mempertimbangkan peraturan yang ada;
- Topografi pada site relatif datar sehingga tidak perlu lagi dilakukan cut and fill.



Gambar 14. Rencana Tapak Dan Bangunan Eksisting Sekitar Tapak

3. Sirkulasi

Pola sirkulasi dalam tapak dipertimbangkan terhadap kemudahan pencapaian dan kelancaran sirkulasi itu sendiri baik dari luar tapak maupun dari dalam keluar tapak, di mana terbagi atas :

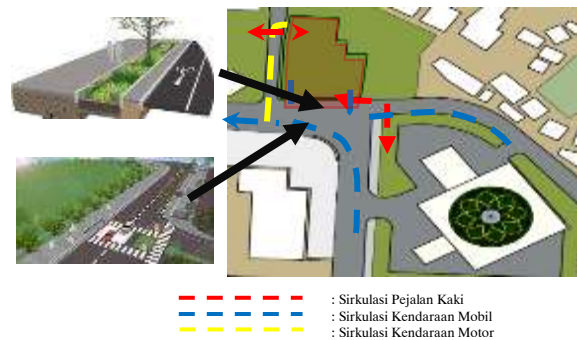
a. Jalur pejalan kaki

- Pengguna utama gedung parkir ini adalah pengunjung atau jemaah Gedung Islamic Centre, karyawan perkantoran dan pengunjung kawasan sekitar site sehingga akan banyak jalur sirkulasi.

- Menyediakan Jembatan penyebrangan/ zebra cross untuk pejalan kaki agar mempermudah pengunjung atau jemaah Gedung Islamic Centre menuju Gedung Parkir

b. Jalur sirkulasi kendaraan

Diusahakan jalur sirkulasinya searah agar sirkulasi kendaraan pada tapak baik masuk ke dalam tapak maupun keluar tapak, agar tidak terjadinya potensi kemacetan pada tapak



Gambar 15. Rencana Sirkulasi Pada Tapak

4. Persyaratan Bangunan

Dalam hal ini beberapa persyaratan bangunan sesuai dengan ketentuan aturan Rencana Tata Bangunan Lingkungan (RTBL) maupun Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) dan Peraturan-peraturan daerah kota Tangerang Selatan terutama dalam penyelenggaraan pembangunan gedung parkir seperti yang sudah di bahas point 4 pada tinjauan kebijakan. Untuk itu dalam hal ini dapat dilihat analisis kebutuhan luas bangunan meliputi Koefisien Dasar Bangunan (KDB), Koefisien Lantai Bangunan (KLB), dan Koefisien Dasar Hijau (KDH).

Diketahui : Luas Lahan : $\pm 1.318 \text{ m}^2$

Koefisien Dasar Bangunan : 60 %

Koefisien Lantai Bangunan : 2,4

Koefisien Dasar Hijau : 15 %

- $KDB = \text{Luas Lahan} \times KDB = 1.318 \text{ m}^2 \times 60 \% = 790,8 \text{ m}^2$
- $KLB = KLB \times \text{Luas Lahan} = 2,4 \times 1.318 \text{ m}^2 = 3.163,2 \text{ m}^2$
- Jumlah lantai = $KLB : KDB = 3.163,2 : 790,2 = 4 \text{ Lantai}$
- $KDH = \text{Luas Lahan} \times KDH = \pm 1.318 \text{ m}^2 \times 15 \% = 197,7 \text{ m}^2$

5. Keselarasan Bentuk Terhadap Lingkungan dan Iklim

Dari segi lingkungan tapak terhadap iklim, arah tapak menghadap ke utara namun agak menyondong sedikit ke barat, sehingga arah depan tapak berada disisi utara, sehingga arah pergerakan matahari berada disisi kanan dan

kiri tapak, begitu juga arah pergerakan angin dari sisi kanan dan kiri tapak.



Gambar 16. Pergerakan angin dan matahari

6. Vegetasi

Pada kawasan ini memiliki KDH 15 % yang dimana setiap luas lahan yang ada harus disisa kan sekitar 15% untuk penghijauan atau halaman. dalam perancangan vegetasi pada site, beberapa hal yang jadi pertimbangan yaitu:

- Tapak yang tidak terlalu luas menjadi pertimbangan yang utama, agar penempatan dan pemilihan vegetasi tepat dan sesuai kebutuhan;
- Pada sekeliling tapak merupakan kawasan yang cukup banyak vegetasi meskipun ada suasana suhu di kawasan terlihat sedikit gersang karna terik matahari siang;
- Pada sekitar trotoar cukup teduh karena masih banyak pohon rindang sebagai peneduh sepanjang jalan.

Macam-macam pohon dan fungsinya : (Don WS, 2002)

a) Pohon peneduh :



Gambar 17. Jenis Pohon Peneduh

b) Pohon penyerap polusi



Gambar 18. Jenis Pohon Penyerap Polusi

c) Pohon penyerap kebisingan



Gambar 19. Jenis Pohon Penyerap Kebisingan

7. Zoning

Konsep pengelompokan ruang pada gedung parkir vertikal ini memiliki beberapa kriteria yaitu:

- a) Zona publik berada pada bagian depan tapak agar mudah dan langsung bisa diakses, dan pada dalam bangunannya terletak di lantai 1 - 3
- b) Batas zona publik pada bangunan ini pengguna kendaraan roda 4 hanya sampai pada bagian lantai 3 khusus parkir mobil
- c) pengguna kendaraan roda dua hanya sampai ke tempat parkir khusus motor yang diletakkan di lantai dasar yang pintu masuk utamanya melalui pintu sebelah timur.
- d) Zona privat berada pada bagian roof top yang di khususkan bagi pengelola gedung parkir dan karyawan gedung parkir.

6.2 Konsep Perancangan

1. Bentuk Bangunan Terhadap Tapak

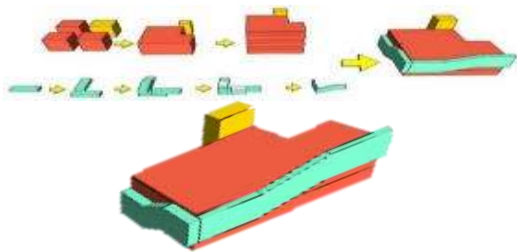
Bentuk dasar bangunan dipertimbangkan terhadap : Site bangunan ini berbentuk dari gabungan persegi yang cukup memanjang dengan luas lahan $\pm 1.318 \text{ m}^2$ dan berada di lingkungan bangunan yang tidak terlalu padat namun memiliki kawasan yang ramai.

2. Gabungan Massa

Tergabung dari beberapa bentuk persegi yang menyesuaikan dengan bentuk tapak yang ada, seperti gambar tersebut :

- a. Pada bagian utama merupakan bangunan khusus untuk area parkir kendaraan termasuk sirkulasi kendaraan yang ditandai dengan warna merah
- b. Pada bagian inti bangunan (core) terdapat di belakang sebelah kanan bangunan yang merupakan terdapat tangga, lift dan area service seperti toilet umum, yang di tandai oleh warna kuning
- c. Lalu pada bagian depan yang merupakan fasade bangunan yang menjadi estetika bangunan merupakan *secondary skin* yang ditandai oleh warna hijau. Pada bagian ini memperlihatkan fasad yang berirama naik

turun yang terlihat seperti alur sirkulasi. Sehingga terlihat menceritakan jalan yang melaju ke atas



Gambar 20. Gabungan massa

3. Grid Dalam Bangunan

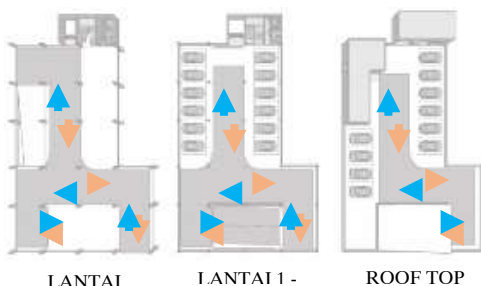
Sistem struktur direncanakan sedemikian rupa agar struktur tersebut aman dan kuat saat menerima beban-beban yang bekerja pada struktur tersebut, Beban yang bekerja pada sistem struktur adalah berat sendiri struktur, beban akibat hunian atau pemakaian struktur, pengaruh angin, dan semua jenis beban yang diasumsikan bekerja pada suatu struktur. Struktur bangunan direncanakan tidak hanya aman dan kuat namun harus dipertimbangkan terhadap efisiensi biaya yang diperlukan. Agar hal tersebut dapat dicapai, maka pada praktek perencanaan struktur harus mempertimbangkan jenis struktur dan model struktur yang akan diterapkan.

sistem struktur grid terdiri dari elemen-elemen struktur satu dengan yang lainnya saling berkaitan dan berpotongan saling tegak lurus atau berpotongan saling diagonal untuk membentuk satu kesatuan struktur yang saling memberikan perkuatan. Pada struktur grid jumlah kolom dapat dikurangi, sehingga dapat memberikan ruang yang lebih luas memberikan efektivitas ruang parkir.

Jarak antar kolom, umumnya diantara dua kolom dapat diisi 3 kendaraan, dengan perhitungan lebar kendaraan sebesar 1,80 m dan jarak antar kendaraan sebesar 0,525 m, dan ukuran kolom diperkirakan sebesar 0,50 m. Sehingga didapat jarak antar kolom sebesar 8,1 m ($1,80 \times 3 + 0,525 \times 4 + 0,50 = 8,10$ m)

4. Penerapan Fungsi ke Dalam Bangunan Secara Efektif

Fungsi utama bangunan yaitu sebagai gedung parkir vertikal yang menggunakan fasilitas mesin elevator dan parkir yang masih manual, sehingga dalam penggunaan alur sirkulasi kendaraan akan banyak memakan ruang dalam bangunan, yang menyebabkan luasan dari bangunan ini akan berlebih



Gambar 21. Alur sirkulasi kendaraan

5. Menfaatkan Pencahayaan dan Penghawaan Alami

Dari segi pencahayaan dan penghawaan, bentuk bangunan ini harus menghindari penyinaran matahari langsung 45° , dan juga menyesuaikan dengan datangnya arah angin untuk penghawaan alami pada bangunan.



Gambar 22. Rancangan pencahayaan dan penghawaan alami

6. Fasad

Penggunaan bangunan yang terbuka harus memiliki penutup bangunan (secondary skin) agar paparan sinar matahari tidak langsung menyorot ke dalam bangunan. Memberikan nilai estetika pada bentuk bangunan.



Gambar 23. Rancangan fasad gedung parkir

7. View

Pemandangan dari dan ke site yang utama diarahkan ke jalan utama, demikian pula pemandangan dari luar ke dalam site, diutamakan pandangan ke arah bangunan untuk menarik pengunjung.

Adapun beberapa pertimbangan dalam menentukan view dari dan ke arah tapak:

- Tapak yang berada pada kawasan yang padat yang pada sisi timur, selatan, barat dipadati dengan kawasan yang ramai pengguna jalan, sehingga dapat mempengaruhi rancangan view bangunan
- View dari dan ke tapak bangunan diutamakan dari sisi utara tapak yang terdapat jalan utama sehingga view pada sisi utara tapak dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin.

View dari luar tapak dapat dimaksimalkan dengan mengekspos interior bangunan dengan cara penggunaan material secondary skin pada fasade bangunan agar interior bangunan dapat dilihat dari luar tapak bangunan.

- c. Menggunakan dinding yang tidak tinggi sehingga bisa memanfaatkan penghawaan alami dan pencahayaan alami, serta dapat tampak terlihat banyaknya kendaraan yang terparkir.



Gambar 24. Pandangan Dari Tapak Terhadap Lingkungan Sekitar

8. Struktur Bangunan

Gedung parkir ini memiliki 4 lantai yang cukup tinggi, jadi struktur bawah yang digunakan pada bangunan ini yaitu pondasi dalam, sementara untuk struktur atas untuk efisiensi menggunakan struktur beton.

9. Tataan Ruang

Dalam penataan ruang dalam gedung parkir terbagi menjadi 3 jenis yaitu lantai dasar, lantai 1-3, dan Roof Top. Masing-masing fungsi ruang memiliki beberapa jenisnya diantaranya : Ruang parkir mobil dan motor, parkir kendaraan difabel, ruang karyawan, kantor pengelola, ruang service, tangga, lift, toilet, ruang parkir mobil dan motor karyawan.

10. Utilitas Bangunan

Penyediaan dalam pelayanan utilitas bangunan gedung parkir terdiri dari 2 jenis jaringan utilitas meliputi : Jaringan air bersih dan air kotor.

- a. Pengadaan air bersih gedung parkir ini bersumber dari PAM dan sumur bor sebagai cadangan. Air yang ditampung di reservoir bawah, langsung di suplay dengan pompa transfer ke lantai paling atas dan ditampung di reservoir atas. Selanjutnya air dialirkan secara down feed riser dengan menggunakan pompa untuk didistribusikan ke tiap unit lantai.
- b. Jaringan Air Kotor, air kotor yang berasal dari air hujan maupun dari lavatory (disposal cair) dialirkan melalui pipa pembuangan (plumbing shaft) langsung dialirkan ke riol kota. Sedangkan pembuangan kotoran/disposal padat yang berasal dari lavatory dialirkan melalui pipa pembuangan langsung menuju ke bak kontrol, septictank kemudian di bak peresapan.
- c. Inti Core dan Tangga Darurat Selain itu fasilitas lainnya dalam penyediaan sistem jaringan tangga darurat dan lift pengunjung, agar dapat memberikan kemudahan

aksesibilitas pengunjung maupun karyawan dalam berbagai aktivitas.

7. Kesimpulan

Sebagai upaya untuk mewujudkan ruang parkir yang memadai dalam Kawasan Islamic Center dibutuhkan tempat parkir dalam bentuk bangunan gedung parkir karena didasarkan atas penghematan lahan yang sempit dan sebagai penilaian kelayakan secara teknis dapat disimpulkan berdasarkan hasil analisis bahwa pembangunan gedung parkir pada kondisi fisik dan lingkungan baik dari aturan maupun arahan peruntukan lokasi, topografi, dan jenis tanah layak untuk di selenggarakan pembangunan gedung parkir. Berdasarkan sosial budaya dalam potensi isu sosial, dan aktivitas ekonomi penduduk setempat sangat mendukung dengan adanya pembangunan gedung parkir mengingat berada di dalam satu kawasan premium yang berdekatan dengan pasar modern BSD, Kawasan kuliner, tempat beribadat, Kawasan perkantoran serta Kawasan perkantoran. Dari hasil konsep rancangan dengan merujuk pada aturan tata ruang Kota Tangerang Selatan serta kaidah-kaidah perancangan maka didapat luas tapak yang diijinkan $\pm 790,8 \text{ m}^2$ dan jumlah lantai adalah 4 lantai dengan konsep desain menerapkan bukaan dan fasad sebagai Upaya untuk mengurangi paparan matahari. Sebagai tindak lanjut agar dokumen yang dihasilkan lebih lengkap dan lebih rinci perlu dilanjutkan dengan penyusunan perencanaan gedung parkir dalam bentuk Deatail Design Dokumen (DED).

Ucapan terima kasih

Ucapan terima kasih kami tujukan kepada Dinas Cipta Karya dan Tata Ruang Kota Tangerang Selatan yang telah memberikan kesempatan dalam penyusunan penelitian ini dan kepada pihak yang telah membantu dan memberikan kontribusi dalam penyelesaian tulisan ini, semoga Allah SWT membalas segala kebajikannya.

Daftar pustaka

- Arini Khairah M.(2020), *Perancangan pusat kegiatan mahasiswa universitas lampung dengan pendekatan desain inklusi*. Prosiding SINTA 3, Lampung
- Departemen Perhubungan. (1996) *Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Don WS, et al. (2002), *Panduan Praktis Memiliki Taman Idaman*, PT Gramedia, Jakarta
- Harry Patmadajaja, et al. (2003), *Pengaruh Kegiatan Perparkiran di Badan Jalan Terhadap Kinerja Ruas Jalan (Studi Kasus Jalan Kertajaya)*, Dimensi Teknik Sipil (Vol.5 No.2).
- Kota Tangerang Selatan. 2011, *Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Tangerang Selatan Tahun 2011 – 2031*, Pemerintah Kota Tangerang Selatan, Tangerang Selatan
- Kota Tangerang Selatan. 2015, *Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah*

Nomor 5 Tahun 2013 Tentang Bangunan Gedung,
Pemerintah Kota Tangerang Selatan, Tangerang Selatan

Kota Tangerang Selatan. 2015, *Peraturan Walikota Nomor 3 Tahun 2013 tentang Penyelenggaraan Perparkiran,*
Pemerintah Kota Tangerang Selatan, Tangerang Selatan

Munawar Ahmad. (2009). *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan.* Betta Offset: Jogjakarta

Setiawan, R. (2005), *Studi Kelayakan Pembangunan Gedung Parkir dan Analisis Willingness To Pay (Studi Kasus di Universitas Kristen Petra).* Civil Engineering National Conference: Sustainability Construction & Structural Engineering Based on Professionalism, Unika Soegijapranata, Semarang.

Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan.* Bandung: Penerbit ITB