**PERTEMUAN KE-I**

**PERENCANAAN TAPAK**

Perencanaan tapak adalah seru dan pengetahuan tentang bagaimana mengatur dan memanfaatkan bagian-bagian dari suatu tapak. Rencana tapak adalah syarat mutlak untuk membangun. Rencana yang bagus belum tentu efisien. Tanggung jawab utama seorang perencana terletak pada rancangan bangunan yaitu suatu tempat untuk menampung kegiatan-kegiatan manusia. Tapak mempunyai masalah dan potensi yang belum tentu tepat untuk semua kebutuhan yang dibutuhkan oleh bangunan. Tapak dipengaruhi oleh lingkungan disekitarnya, untuk itu tapak perlu diolah dan ditara agar sesuai dengan kebutuhan. (Richard & Robert, 1983.14).

Pertimbangan-pertimbangan yang perlu diperhatikan dalam perencanaan tapak, adalah :

* Sesuai dengan peraturan yang berlaku, mulai dari undang-undang Tata Ruang, Peraturan Menteri hingga Peraturan Daerah.
* Sesuai dengan rencana Tata Ruang yang berlaku ( RDTRK, RTRK).
* Memperhatikan kondisi fisik, geologi, bentang alam, badan air, iklim, dan cuaca.
* Memperhitungkan kondisi lingkungan yang telah ada saat rencana di susun.
* Perlunya studi diainase dan irigasi.
* Memperhatikan kelompok perumahan yang akan dibangun serta jenis-jenis fasilitas dan utilitas yang akan disediakan.
* Tidak menghilangkan karakteristik khas yang akan memberi warna pada lingkungan yang akan dibangun.

**PERTEMUAN KE-II**

**KONSEP PERENCANAAN PERUMAHAN**

Perencanaan real estat dimulai dengan suatu konsep perencanaan yang jelas tentang produk rumah. Terdapat tiga konsep perencanaan yang berkaitan dengan pembagian lahan yaitu: (Richard & Robert, 1986: 120).

* 1. Konsep Konvensional

Kawasan perumahan yang pembagian kapling-kaplingnya sangat jelas pada konsep konvensional. Tingkat kepadatan rumah sama seperti pada konsep cluster namun batasan kapling yang jelas dan bentuk kapling yang relatif sama tersebar secara merata pad keseluruhan lahan.

* 1. Konsep Cluster

Kawasan perumahan yang dikelopmpok-kelompokan kedalam ruang bersama untuk mendapatkan kepadatan yang tinggi pada suatu area, sehingga lahan lainnya dapat dimanfaatkan untuk ruang terbuka.

* 1. Konsep PUD ( Plan Unit Development)

Konsep PUD merupakan suatu pengembangan multi fungsi yang fleksibel tanpa ada pembagian yang kaku untuk setiap zona kegiatan. Kawasan perumahan yang sangat luas sehingga pembangunannya tidak dilakukan secara keseluruhan melainkan secara bertahap. Penggunaan lahannya juga bervariasi untuk perumahan, fasilitas umum, perkantoran dan lain-lain.

**PERTEMUAN KE-III**

**TATA GUNA LAHAN**

Menurut Pedoman Perencanaan Lingkungan Pemukiman Kota, rencana guna lahan atau tata guna lahan pada suatu lokasi pemukiman sebaiknya memenuhi empat sifat kawasan, yaitu:

* Wisma (perumahan) : rumah harus konstruktif, sehat, indah, murah.
* Marga (jalan) : mudah dicapai oleh sarana transportasi umum maupun pribadi.
* Karya : mudah untuk penghuni menuju atau mencapai tempat

 pekerjaannya sehari-hari.

* Suka (fasilitas umum) : Suasana lingkungan harus dapat mencerminkan kegairahan hidup

 dan gembira (adanya tempat rekreasi ruang terbuka dan fasilitas

 lainnya).

Dalam suatu kawasan perumahan, presentase luas efektif masing-masing kawasan adalah 65% untuk perumahan, 20% untuk jalan, 10% untuk ruang terbuka atau fasilitas umum dan 5% untuk keperluan komersial. (Mc. Keever.J.Ross,1968 : 130)

**PERTEMUAN KE-IV**

**PERENCANAAN JALAN**

 Jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan yang diperuntukkan bagi lalu lintas. (Kamarwan, Sujadji. 1976 : 12)

 Bagian-bagian jalan meliputi daerah manfaat jalan, daerah milik jalan dan daerah pengawasan jalan. Daerah manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi, dan ambang pengamannya. Daerah milik jalan meliputi daerah manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar daerah manfaat jalan. Daerah pengawasan jalan merupakan sejalur tanah tertentu diluar daerah milik jalan yang ada dibawah pengawasan Pembina jalan.

 Menurut Pedoman standard minimum untuk perencanaan perumahan rakyat. Pelengkap jalan terdiri dari:

1. Trotoar
* Trotoar dapat melengkapi jalan utama untuk memberikan pelayanan pada orang yang berjalan kaki.
* Tiap rumah yang hanya dihubungkan dengan trotoar, letaknya tidak boleh lebih dari 50, dari jalan kendaraan.
* Trotoar untuk jalan utama minimum 2,5 m, untuk minor street minimum 1,5 m.
* Trotoar yang hanya untuk menghubungi rumah dan tidak dihubungkan dengan jalan kendaraan : lebar minimum setiap jalur 2 m.
* Trotoar sepanjang jalan dengan toko-toko hanya disatu sisi : lebar minimum 4 m.

 2. Parkir

* Tempat parkir harus disediakan bilamana perlu seperti pada jalan utama jalan antar lingkungan dengan lebar minimum 2 m.
* Secara garis besar sistem perparkiran dapat dibedakan dalam dua kategori yaitu parkir pada jalur jalan dan diluar jalur jalan ( halaman parkir, ruang parkir pada bangunan, pelataran parkir dan bangunan parkir).
* Lapangan parkir terbuka adalah yang paling efisien, murah dan kurang menimbulkan gangguan-gangguan terhadap kualitas lingkungan keseluruhan. Namun konsekuensinya adalah peningkatan dalam segi keamanaan.

3. Median

* Adalah suatu jalur yang memisahkan dua jalur lalu lintas yang berlawanan arah.
* Fungsinya untuk menyediakan ruang untuk berputar pada arah berlawanan. Ruang perlindungan bagi pejalan kaki memberikan kenyamanan bagi pengandara.
* Lebar median 1,5 m untuk pejalan kaki, 5-7,5 m untuk perlindungan bagi kendaraan belok kanan, 6-9 m untuk kendaraan yang melintasi jalan dari arah berlawanan, 9-21 m untuk fasilitas putaran.
* Ada tiga bentuk median yaitu depressed median (bentuknya lebih rendah dari perkerasan), elevated median (mempunyai elevasi lebih tinggi dari permukaan jalan), flushed median (dibentuk dengan tinggi permukaan setinggi permukaan perkerasan).
1. Jalur hijau
* Keberadaan jalur hijau tergantung pada keharusan untuk menjaga kualitas lingkungan yang baik.
* Lebar jalur hijau yang diharapkan adalah 2 m sedangkan lebar minimum yang diwajibkan adalah1,5 m.

5. Drainase

Drainase harus direncanakan dengan baik karena pengolahan air yang tidak benar dapat menimbulkan masalah-masalah serius seperti banir, tanah tergenang, dan merusak permukaan dari tapak. Maksud sistem drainase ialah untuk mengalirkan air yang kelebihan dari permukaan tanah atau dari bawah tanah.

1. Kanalisasi dan pulau
* Ada tiga macam yaitu pulau kanal (chanalang island), pulau pemisah (divisional island) dari pulau pelindung (refuge island).
* Pulau kanal adalah pulau yang berfungsi untuk mengontrol, mengarahkan, mengatur lintasan kendaraan dipertemuan agar kendaraan bias tetap melintas pada lintasan yang telah ditetapkan.
* Pulau pemisah sering digunakan pada pertemuan jalan tidak terpisah. Sangat bermanfaat untuk mengontrol lintasan belokan ke kanan, biasanya berbentuk memanjang.
* Pulau pelindung adalah pulau untuk melindungi pejalan kaki yang menyebrang di daerah pertemuan.

**PERTEMUAN KE-V**

**HIRARKI JALAN**

Hirarki jalan menjadi salah satu persyaratan dalam merencanakan pola jaringan jalan dan pola penempatan fasilitas-fasilitas lingkungan pemukiman. Jaringan jalan harus mempunyai hirarki yang jelas. Jalan yang dilalui banyak kendaraan harus lebih lebar dari jalan yang lebih sedikit dilalui kendaraan. Jalan arteri harus lebih besar dari jalan lokal.

Pengelompokkan jalan menurut Sigit Hadiwardoyo, ialah :

1. Jalan Arteri Primer

Jalan yang menghubungkan antara lingkungan perumahan atau jalan utama lingkungan satu dengan lainnya. Jalan yang bersifat ring road (Inner ring road atau onder ring road). Kecepatan rencana paling rendah 60 km/jam. Tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lokal, lalu lintas ulang alik dan kegiatan lokal. Utilitas atas tanah dihindari berada dijalan arteri primer supply jaringan dilakukan dari jalan lokal yang sejajar dengan jalan arteri primer. Crossing dari jaringan utilitas (PLN dan Perumtel) bila terpaksa harus ada tinggi kabel minimum enam meter dari permukaan jalan. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persit Penerangan jalan sebesar 400 watt dengan jarak kurang lebih 40 m. Mempunyai hubungan dengan jalan keluar (access way).

1. Jalan Kolektor Primer

Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 40 km/jam. Merupakan jalan penghubung antara pusat kegiatan skala kota atau penghubung antara jalan area primer. Tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lokal, lalu lintas ulang-alik dan kegiatan lokal. Crossing dari jaringan (PLN dan Perumtel) bila terpaksa harus ada tinggi kabel enam meter dari atas permukaan jalan. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang bersal dari jalan dan dari halaman persil. Peneragan jalan umum sebesar 400 watt dengan jarak 40 m.

1. Jalan Arteri Sekunder

Merupakan jalan yang menghubungkan kegiatan antra jalan kolektor primer. Jalan arteri sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 30 km/jam. Jalan arteri sekunder mempunyai kapasitas yang sama atau lebih besar dari volume lalu lintas rata-rata. Pada jalan arteri sekunder lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil. Penerangan jalan sebesar 250 watt dengan jarak kurang lebih 40 m.

1. Jalan Kolektor Sekunder

Merupakan jalan yang menghubungkan kegiatan antara jalan arteri sekunder. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km /jam. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari halaman persil. Peneragan jalan umum sebesar 125 watt dengan jarak 40 m.

1. Jalan Lokal Primer

Merupakan jalan yang menghubungkan antara kegiatan lokal. Didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 20 km/jam. Jalan lokal primer tidak terputus walaupun memasuki daerah perumahan. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari jalan halaman persil. Peneragan jalan umum sebesar 125 watt dengan jarak 40 m.

1. Jalan Lokal Sekunder

Merupakan jalan untuk keperluan lokal. Jalan lokal sekunder didesain berdasarkan kecepatan rencana paling rendah 10 km/jam. Saluran tepi jalan hanya diperuntukkan menampung air hujan yang berasal dari jalan dan dari jalan halaman persil.

**PERTEMUAN KE-VI**

**GAMBAR PRADESAIN (*PLAMANARY DESIGN*)**

**Pokok Bahasan**

Gambar Pradesain (*plamanary design*);

**Sub Pokok Bahasan**

Gambar rencana tapak, meliputi:

1. Denah
	* Site plan
	* Block plan
	* Denah rencana
	* Denah detail
2. Tampak
	* Tampak muka
	* Tampak belakang
	* Tampak samping kiri
	* Tampak samping kanan
3. Potongan
	* Potongan kawasan
	* Potongan kontur
	* Potongan melintang
	* Potongan memanjang
4. Perspektif 3D

**PERTEMUAN KE-VII**

**KARAKTERISTIK POLA-POLA JALAN**

**Tabel Karakteristik Pola-Pola Jalan**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Gird** | **Loop** | **Cudesae** | **Curved** |
| * Lebih efisien
 | * Mudah berputar
 | * Privasi
 | * Tidak efisien
 |
| * Jumlah kapling lebih banyak
 | * Tidak monoton
 | * Efisien
 | * Bentuk kapling tidak beraturan
 |
| * Teratur
 | * Lebih fleksibel
 | * Harga lebih murah
 | * Berguna untuk lahan berkontur
 |
| * Monoton
 | * Mengurangi macet
 | * Jalan buntu
 |  |
| * Banyak persimpangan
 | * Keamnaan
 | * Lebih ekslusif
 |  |
|  |  | * Bertema
 |  |
|  |  | * Satu akses saja
 |  |
|  |  | * Tidak bising
 |  |
|  |  | * Kapling sedikit
 |  |

**PERTEMUAN KE-VIII**

**STANDART LEBAR JALAN**

 Lebar jalan dihitung dan jarak antara muka kapling satu ke muka kaplingf didepannya, termasuk juga dengan pelengkap jalannya atau disebut juga dengan istilah damija. Menurut Peraturan Daerah Kotamadya no. 7 tahun 1992 tentang ijin mendirikan bangunan, damija adalah daerah milik jalan yang berbeda diantara dua garis sempadan pagar. Garis sempadan pagar adalah garis sempadan yang diatasnya atau sejajar dibelakangnya dapat didirikan pagar.

**PERTEMUAN KE-IX**

**STANDARD LEBAR JALAN**

**Tabel**

**Standard Lebar Jalan**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Sumber** | **Macam / Fungsi** | **Ukuran Jalan** |
| ……. | * Main street (jalan utama)
* Minor street
* Culdesae
* Service street
 | Lebar : 7 m (minimum)Lebar : 5 m (minimum)Lebar : 5 m (minimum)Panjang : 100 m (minimum)Lebar : 6 m (minimum) |
| Wolak | * Local road
* Residential road
* Culdesae
 | Lebar : 9,12 mLebar : 6 m (minimum)Lebar : 5,5 m (minimum) |
| Team penyusun perencanaan perumahan rakyat | * Arterial road
* Jalan lingkungan (street)
* Jalan antar lingkungan kecil
	1. Normal

2. Culdesae | Lebar : 20 m ( min)Lebar : 10 m (min )Lebar : 8 mLebar : 9 mPanjang : 100 mTurning posint : 15 m |
| Clendar perencanaan perumahan | * Main street
* Minor street
* Culdesae
 | Lebar : 7 m ( min )Lebar : 5 m ( min )Panjang : 100 m ( max ) |
| Perencanaan Geometrik jalan | * Arteri primer
* Kolektor primer
* Arteri sekunder
* Kolektor sekunder
* Lokal primer
* Lokal sekunder
 | Lebar : 8 m ( min )Lebar : 7 m ( min )Lebar : 8 m ( min )Lebar : 7 m ( min )Lebar : 6 m ( min )Lebar : 5 m ( min ) |

**PERTEMUAN KE-X**

**PRINSIP PEMBAGIAN KAPLING**

Menurut Peraturan Pemerintah RI No.80 tahun 1999 tentang kawasan siap bangun dan lingkungan siap bangun yang berdiri sendiri, pengertian kaplingtanah matang adalah tanah yang telah dipersiapknan sesuai dengan syarat pembakuan dalam penggunaan. Pengusaan, pemilikan tanah dan rencana tata ruang lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian untuk membangun bangunan. Kapling standard adalah kapling yang berbentuk segi empat, bukan merupakan kapling sisa, kapling pojok atau kapling tusuk sate.

 Kapling dijalan culdesae mempunyai ukuran bagian depan yang berbatasan dengan jalan lebih kecil daripada ukuran lebar dibagian belakangnya. Biasanya pembuatan kapling-kapling perumahan mengikuti pola lahan yang ada (topografi). Oleh karena itu pengembang harus memperhatikan pola jalan yang diterapkan pada perumahannya, karena pola jalan juga menentukan bentuk kapling yang dihasilkan. Misalnya dengan pola jalan gird akan menghasilkan bentuk kapling standard yang berbentuk segiempat dan terartur, sedangkan bila menggunakan pola jalan culdesae karena membutuhkan daerah dengan privasi yang tinggi. Begitupula dengan pola jalan curve, juga dapat menghasilkan bentuk kapling yang tidak beraturan. Namun pola jalan curve paling sering diterapkan pada perumahan yang mempunyai bentuk lahan yang berkontur.

 Standard perbandingan ukuran kapling yang ideal antara panjang dan lebar adalah 2 : 1 (dua banding satu). Kapling sudut mempunyai lebar lebih besar daripada kapling ditengah karena ada ketentuan tentang GSB (Garis Sempadan Bangunan). Menurut Peraturan Daerah No. 7 tahun 1992 tentang ijin mendirikan bangunan, GSB adalah garis sempadan yang diatasnya atau sejajar dibelakangnya dapat didirikan bangunan. (Maurice & Unger, 1996 : 667-669)

**PERTEMUAN KE-XI**

**LUAS KAPLING PERUMAHAN**

 Luas kapling didapatkan dari hasil perkalian antara panjang dengan lebar. Besarnya luas kapling perumahan dipengaruhi oleh lebar jalan. Luas kapling dijalan arteri lebih panjang dan lebih lebar daripada kapling dijalan lokal. Semakin lebar suatu jalan semakin luas kapling yang ditentukan didaerah tersebut. Biasanya pada jalan utama atau jalan dengan lebar yang luas, akan ditetapkan luas kapling yang lebih besar, sehingga harga jualnya juga ikut meningkat.

 Pada jalan utama biasanya didesain untuk kapling yang mempunyai tipe besar, sedangkan pada jalan yang semakin kedalam dengan lebar lebih kecil, didesain untuk kapling dengan tipe yang kecil. Sehingga rata-rata luas kapling pada lebar jalan yang lebih besar akan lebih luas dibandingkan dengan luas kapling pada jalan yang lebih kecil. (Mc.Keever.J.Ross, 1968 : 135-138)

**PERTEMUAN KE-XII**

**ORIENTASI KAPLING**

 Orientasi kapling merupakan salah satu faktor prinsip pembagian kapling yang sangat penting, karena orientasi kapling berpengaruh pada harga jual kapling yang ditetapkan.

 Orientasi kapling adalah arah hadap kapling terhadap arah mata angin dengan tujuan untuk menghindari sinarmatahari secara langsung. Kapling yang menghadap pada arah barat, harganya lebih murah bila dibandingkan dengan kapling yang menghadap arah selatan. Pengembang biasanya memberikan potongan harga pada orientasi kapling yang kurang diminati konsumen. Pada umumnya orientasi kapling terdiri dari arah utara, selatan, barat, timur, barat laut, barat daya, timur laut, dan tenggara.

**PERTEMUAN KE-XIII**

**HARGA JUAL KAPLING**

 Selain lokasi, kelengkapan fasilitas, jumlah permintaan biaya dan harga pesaing. Ada satu hal yang menentukan harga jual kapling per-m2 yaitu lebar jalan. Harga jual kapling per-m2 dijalan utama, biasanya ditetapkan lebih mahal. Hal ini juga didukung dengan biaya pembangunan serta perawatan jalan yang lebih mahal daripada biaya pada jalan dengan lebar yang lebih kecil. Semakin lebar jalan, harga jual kapling per-m2 yang ditetapkan juga semakin mahal. Langkah pertama dalam menetapkan suatu harga yaitu menentukan tujuan dari penetapan harga tersebut dan melihat pada segmen pasar yang dituju. (Mc.Keever.J.Ross, 1968:160).

 Harga jual kapling didapatkan dari hasil perkalian antara harga jual kapling per-m2 dengan luas kapling. Jadi lebar jalan, luas kapling dan harga jual kapling per-m2 berpengaruh pada besarnya harga jual kapling. Lebar jalan berpengaruh pada besarnya luas kapling dan harga jual kapling per-m2 yang akhirnya akan berpengaruh pada besarnya harga jual kapling.

 Dalam kenyataanya pengembang juga menentukan harga berdasarkan pada bentuk kapling dan orientasi kapling. Pola jalan berpengaruh pada bentuk kapling yang dihasilkan. Misalnya pola buntu (cuidesae) menghasilkan kapling tusuk sate yang kurang disukai. Hal ini menyebabkan kebanyakan pada kapling tusuk sate ditentukan harganya lebih murah sehingga untuk mengatisipasi banyak pengembang yang memberikan fasilitas tambahan pada pola culdesae, misalnya taman. Begitupun dengan kapling yang mengharap ke barat, harganya akan berbeda dengan kapling yang menghadap timur. Harga kapling standar ditetapkan lebih mahal daripada kapling dengan bentuk yang tidak beraturan (kapling tidak standar).

**PERTEMUAN KE-XIV**

**HIPOTESIS**

 Hipotesi adalah suatu pernyataan tentang karakteristik dari populasi. Uji hipotesis bertujuan untuk menguji nilai parameter dari populasi berdasarkan informasi yang diperoleh dari sample. Hipotesis pada penelitian ini dirumuskan sebagai berikut : “Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap luas kapling”. “ Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap harga jual kapling”. Ada hubungan antara lebar jalan realestat terhadap luas kapling rata-rata. “ Ada hubungan antaa lebar jalan realestat terhadap harga jual kapling rata-rata”. “ Ada perbedaan diantara empat perumahan yaitu perumahan Graha Famili Citra Jaya Parkuwon Indah dan Laguna Indah terhadap variabel lebar jalan, luas kapling, harga jual kapling per-m2 dan harga jual kapling.