

TUGAS AKHIR

GEDUNG PARKIR DI KAWASAN JALAN MANGKUBUMI

PARKING BUILDING AT MANGKUBUMI AREA



Disusun Oleh:

M. Yusri Agus

07512118

Dosen Pembimbing:

Dr.Ir.Wiryono Raharjo,M.Arch

JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2011/2012

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Parkir, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Jalan, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, MANNUSANTARA DESIGN INDONESIA, 2009.
<http://mannusantara.blogspot.com> di unduh 23 Juli 2011
- Anonim, Latifah Anindya, 2010. <http://niedysvhie.blogspot.com/2010/10/tempat-parkir-masa-depan-super-canggih.html> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Mini Vacation in Vegas 2006. <http://www.aminivacationinvegas.com/2006.htm> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Maniatekno, 2010. <http://maniatekno.com/2010/10/tata-tower-dengan-4-050-tempat-parkir-dan-bisa-menghasilkan-energi-sendiri.html> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Saft7, 2010. <http://www.saft7.com/teknik-parkir/> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, SELAPUTS, 2009. <http://selaputs.blogspot.com/2010/12/definisi-pengertian-arti-aktivitas.html> di unduh 19 september 2011
- Anonim, Majid Abdul, 2008. <http://majidbsz.wordpress.com/2008/06/30/pengertian-masyarakat/> di unduh 19 september 2011
- Anonim, Daerah Istimewa Yogyakarta, 2011.
http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Istimewa_Yogyakarta di unduh 22 september 2011
- Anonim, [AC-CA]TM, 2011. <http://www.ac-ca.org> di unduh 1 desember 2001
- Anonim, Taman, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Taman>, di unduh 17 desember 2011
- Anonim, Taman kota Malang, 2010. <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011
- Hardianari, Ahmad, 2008. Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur untuk penataan penggal Jl. P. Mangkubumi sebagai rangkaian sekaligus ruang penerima menuju Jl. Malioboro. Yogyakarta
- Neufert, Ernst. 1993. Data Arsitek. Edisi ketiga. Erlangga. Jakarta
- Setiawan, Rudy, 2010. *Studi Kelayakan Pembangunan Gedung Parkir dan Analisis 'WILLINGNESS TO PAY': Studi Kasus di Universitas Kristen Petra*. Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Warpani Suwarjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB

LAMPIRAN



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.....	1
Gambar 1.2 Tugu Pal Putih, salah satu landmark tertua yang menandai tata ruang DIY.....	2
Gambar 1.3 Peta Kecamatan Jetis	4
Gambar 1.4 Suasana Perempatan Tugu dan Jalan Mangkubumi, Yogyakarta	6
Gambar 1.5 Suasana Kawasan jalan Mangkubumi	7
Gambar 1.6 Mapping distrik di kawasan jalan Mangkubumi.....	8
Gambar 1.7 Suasana aktivitas masyarakat Kawasan jalan Mangkubumi	9
Gambar 2.1 Tempat Parkir di lahan yang sempit	13
Gambar 2.2 Tempat Parkir TATA TOWER.....	14
Gambar 2.3 Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.....	16
Gambar 2.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)	18
Gambar 2.5 Satuan ruang parkir untuk penderita cacat dan ambulance	19
Gambar 2.6 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam satuan cm).....	20
Gambar 2.7 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm) ..	21
Gambar 2.8 Kriteria Tempat Parkir.....	22
Gambar 2.9 Kriteria Parkir kendaraan Bermotor dan Putaran.....	23
Gambar 2.10 Kriteria Bangunan Tempat Parkir.....	24
Gambar 2.11 Kriteria Bangunan Tempat Parkir.....	25
Gambar 2.12 Gedung parkir sebagai pelengkap pusat-pusat kegiatan masyarakat.....	27
Gambar 2.13 Tempat Parkir THE Cube.....	27
Gambar 2.14 Kriteria Perpakiran dan Gedung Parkir	28
Gambar 2.15 Kriteria Garasi dan Gedung Parkir	29
Gambar 2.16 Taman Kota.....	30
Gambar 2.17 Taman Alami.....	31

Gambar 2.18 Taman Buatan	32
Gambar 2.19 Keadaan Kota	32
Gambar 2.20 Tata Tower	33
Gambar 2.21 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	34
Gambar 2.22 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	34
Gambar 2.23 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	35
Gambar 4.1 Mapping kawasan jalan Mangkubumi.....	38
Gambar 4.2 Path pada kawasan jalan Mangkubumi.....	39
Gambar 4.3 Sirkulasi kendaraan bermotor.....	40
Gambar 4.4 Generator Pergerakan di jalan Mangkubumi	41
Gambar 4.5 Land use kawasan jalan Mangkubumi.....	42
Gambar 4.6 Landmark jalan Mangkubumi	43
Gambar 4.7 Landmark jalan Mangkubumi	44
Gambar 4.8 Landscape jalan Mangkubumi	44
Gambar 4.9 Vegetasi jalan Mangkubumi.....	45
Gambar 4.10 Lost Space kawasan jalan Mangkubumi	46
Gambar 4.11 Lokasi site kawasan jalan Mangkubumi.....	55
Gambar 4.12 Lokasi site.....	56
Gambar 4.13 Analisa penampilan bangunan	60
Gambar 4.14 Vegetasi di site	61
Gambar 4.15 Keadaan vegetasi di site	61
Gambar 4.16 Analisa lintasan arah matahari di site	62
Gambar 4.17 Analisa kebisingan di site.....	63
Gambar 5.1 Analisa sirkulasi jalan Mangkubumi	65
Gambar 5.2 Sirkulasi kendaraan di gedung parkir	66
Gambar 5.3 Sirkulasi pejalan kaki.....	67
Gambar 5.4 Zoning Site	67
Gambar 5.5 Site plan	68
Gambar 5.6 Konsep perkembangan bentuk bangunan.....	69
Gambar 5.7 Konsep bentuk dalam 3d	70
Gambar 5.8 Konsep bentuk taman.....	71
Gambar 5.9 Kawasan Gedung Parkir	71

Gambar 5.10 Basement Gedung Parkir.....	72
Gambar 5.11 Lantai 1 Gedung Parkir.....	72
Gambar 5.12 Lantai 2 Gedung Parkir.....	73
Gambar 5.13 Lantai 3 Gedung Parkir.....	73
Gambar 5.14 Lantai 4 Gedung Parkir.....	74
Gambar 5.15 3d Bangunan.....	74

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Keinginan sarana Perpikiran.....	15
Tabel 2.2 Lebar bukaan pintu kendaraan	17
Tabel 2.3 Lebar bukaan pintu kendaraan	17
Tabel 3.4 Skema Survey Literatur dan Internal.....	36
Tabel 3.5 Skema Survey Instansional	37
Tabel 3.6 Skema Survey site.....	37
Tabel 4.7 Kebutuhan Ruang Pengguna Parkir	48
Tabel 4.8 Besaran Ruangan Pengguna Parkir.....	48
Tabel 4.9 Kebutuhan Ruang Pengelola Gedung Parkir.....	49
Tabel 4.10 Besaran ruang pengelola Gedung Parkir	50
Tabel 4.11 Besaran Ruang Pengunjung	50
Tabel 4.12 Besaran Ruang Musholla.....	51
Tabel 4.13 Besaran Ruang Instalasi	51
Tabel 4.14 Besaran Ruang Landscape	51
Tabel 4.15 Skema sirkulasi Pengguna Parkir	52
Tabel 4.16 Skema sirkulasi Pengelola Gedung Pakir.....	52
Tabel 4.17 Skema sirkulasi Pengunjung	53
Tabel 4.18 Skema Program ruang Pengguna Parkir.....	53
Tabel 4.19 Skema Program ruang Pengelola Gedung Parkir	54
Tabel 4.20 Skema Program ruang Pengunjung	54

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam laporan akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.



Yogyakarta, 25 Januari 2012

M. Yusri Agus

KATA PENGANTAR



Puji Syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya, sehingga dapat membuat Laporan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari bahwa pelaksanaan dan penyusunan laporan tugas akhir ini tidak dapat lepas dari bimbingan, dorongan dan bantuan baik materil maupun spiritual dari berbagai pihak, oleh karena itu perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. ALLAH SWT, yang selalu ada dalam setiap langkahku, atas karunia hidayah akal serta fikiran dan atas segala kemudahan-Nya.
2. Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia yang telah menjadi tempat belajar penulis selama ini.
3. Bapak Ilya Fadjar Maharika, Dr. Ing. Ir. MA. Selaku Ketua Jurusan Arsitektur.
4. Bapak Dr. Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch, selaku dosen pembimbing Tugas Akhir.
5. Ibu Rini Darmawati ,Ir. MT yang menjadi dosen penguji Tugas Akhir penulis.
6. Panitia Tugas Akhir yang selalu memberikan informasi kepada peserta Tugas Akhir.
7. Untuk kedua orang tua, terima kasih atas semua dorongan dan motivasi, baik moril dan spiritual.
8. Untuk Kakak dan Mbakku yang selalu memberikan semangat yang mereka miliki untuk penulis
9. Untuk sahabatku Limpad Sudibydo dan Dian Rosalia yang telah membantu dan memberikan semangat agar laporan ini dapat terselesaikan dengan baik.
10. Untuk Luthfiah Rizka Amalia dan keluarga yang selalu mendoakan yang terbaik dan memberikan dukungan secara tidak langsung maupun langsung yang sangat bermanfaat dan berguna untuk penulis.

11. Untuk mas Nugroho. ST yang selalu support dalam proses pembuatan Tugas Akhir dan selalu bergadang bersama.
12. Untuk mas Arie, mas Farlin dan mbk Yetty yang selalu support penulis agar cepat menyelesaikan tugas akhir ini.
13. Teman-teman seperjuangan tugas akhir tahun ajaran 2011/2012 dan satu bimbingan Faris dan Eky, ayok kita selesaikan tugas akhir kita.
14. Untuk teman-teman angkatan 2007 yang selalu ada di hati penulis, tetep semangat dan kejarlah mimpi untuk menjadi orang yang sukses untuk kedepan.
15. Untuk adek-adek angkatan 2008 kebawah yang selalu support penulis tugas akhir, kuliah yang rajin dan cepet lulus biar jadi orang yang berguna
16. Sodara-sodaraku di [SAKAREPE] Creative Percussion yang selalu memeberi dorongan semangat dan support bagi penulis tugas akhir ini, makasi sodara-sodaraku sudah memberi warna dalam hari-hari penulis semoga tetap creative dalam berkarya membuat suatu komposisi.
17. Orang-orang terdekat atau seluruh pihak yang membantu yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan, dorongan, support dan doa bagi penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga segala bantuan, bimbingan dan pengajaran yang telah diberikan kepada saya mendapatkan imbalan dari Allah SWT. Saya menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan yang saya miliki, oleh karena itu segala kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan laporan ini sangat saya harapkan.

wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 25 Januari 2012

Penyusun

M. Yusri Agus

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Halaman Pengesahan.....	ii
Halaman Pernyataan.....	iii
Kata Pengantar	iv
Daftar Isi	vi
Daftar Gambar	ix
Daftar Tabel	xi
Design Premis	xii

BAB I PENDAHULUAN

I.1.Latar Belakang.....	1
A. Masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta	1
B. Jalan Malioboro dan Jalan Mangkubumi	3
I.2.Rumusan Masalah	8
I.3.Tujuan Perancangan	8
I.4.Sasaran Perancangan	9
I.5.Cakupan Pembahasan.....	9
I.6.Batasan Perancangan.....	9
I.7.Keaslian Penulisan	9
I.8.Sistematika Penulisan.....	11

BAB II KAJIAN PUSTAKA

II.1.Parkir	12
II.1.1.Satuan Ruang Parkir (SRP)	16
a. Dasar Pertimbangan Satuan Ruang Parkir (SRP).....	16
b. Ruang Bebas Kendaraan Parkir	16
c. Lebar Buka-an Pintu Kendaraan.....	17
d. Penentuan Satuan RUang Parkir (SRP)	17
II.1.2.Tempat Parkir	22
II.1.3. Pakir Kendaraan Bermotor dan Putaran.....	23
II.1.4. Bangunan Tempat Parkir	24
II.2.Fungsi Jalan.....	26

II.3.Gedung Parkir.....	27
II.3.1. Klasifikasi Perpikiran dan Gedung Parkir	21
II.3.2. Garasi dan Gedung Parkir.....	22
II.4.Taman.....	30
II.4.1. Taman Alami	31
II.4.2. Taman Buatan	32
II.4.Kajian State Of The Art Gedung Parkir.....	33

BAB III METODA PERANCANGAN

III.1.Metoda	36
III.1.1 Survey Literatur dan Internet.....	36
III.1.2 Survey Instansional.....	37
III.1.3 Survey site	37

BAB IV HASIL SURVEY DAN ANALISIS

IV.1.Indentifikasi Proyek	38
IV.1.1.Fungsi Bangunan.....	38
IV.2.Kondisi Jalan Mangkubumi dan sekitarnya.....	38
IV.2.1.Path	39
IV.2.2.Sirkulasi Kendaraan Bermotor	39
IV.2.3.Generator Pergerakan	40
IV.3.Land Use.....	41
IV.3.1.Fungsi Dominan Distrik.....	41
IV.3.2.Hubungan Fungsi (Antar Distrik).....	42
IV.4.Landmark.....	42
IV.5.Landscape	44
IV.6.Vegetasi	45
IV.7.Lost Space.....	46
IV.8.Analisis Kebutuhan Ruang dan Program Ruang.....	47
IV.8.1.Jenis kegiatan	47
IV.8.2.Pelaku Kegiatan.....	47
IV.8.3.Kebutuhan Ruang dan Besran Ruang	48
IV.9.Analisis Sirkulasi dan Kebutuhan Ruang	52

IV.9.1.Sirkulasi	52
IV.9.2.Program Ruang	53
IV.10. Analisa Site Dalam Perancangan	54
IV.10.1.Analisa Site	54
IV.10.2.Jalur sirkulasi ke site.....	57
IV.10.3.View dan Batasan sekeliling	57
IV.10.4.Luas Site.....	58
IV.10.5.Penzoningan Site	58
IV.10.6.Main Entrance	59
IV.10.7.Analisis Penampilan Bangunan.....	60
IV.10.8.Analisa vegetasi di site.....	61
IV.10.9.Analisa Lintasan Matahari	62
IV.10.10.Analisa Arah Angin Pada site.....	62
IV.10.11.Analisa Kebisingan Pada Site.....	63
 BAB V KONSEP PERANCANGAN	
V.1.Konsep Perancangan Gedung Parkir	64
V.2.Konsep Sirkulasi.....	64
V.2.1.Sirkulasi Makro	65
V.2.2.Sirkulasi Mikro	66
V.3.Konsep Visual Bangunan.....	67
V.3.1.Zoning Site	67
V.3.2.Site Plan.....	68
V.3.3.Konsep Gedung Parkir	69
V.3.4.3d Gedung Parkir	71
a. 3d Kawasan	71
b. Denah Gedung Parkir.....	72
c. 3d Bangunan.....	74
 Daftar pustaka	 75
Lampiran	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.....	1
Gambar 1.2 Tugu Pal Putih, salah satu landmark tertua yang menandai tata ruang DIY	2
Gambar 1.3 Peta Kecamatan Jetis.....	4
Gambar 1.4 Suasana Perempatan Tugu dan Jalan Mangkubumi, Yogyakarta.....	6
Gambar 1.5 Suasana Kawasan jalan Mangkubumi.....	7
Gambar 1.6 Mapping distrik di kawasan jalan Mangkubumi.....	8
Gambar 1.7 Suasana aktivitas masyarakat Kawasan jalan Mangkubumi	9
Gambar 2.1 Tempat Parkir di lahan yang sempit.....	13
Gambar 2.2 Tempat Parkir TATA TOWER.....	14
Gambar 2.3 Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang	16
Gambar 2.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm).....	18
Gambar 2.5 Satuan ruang parkir untuk penderita cacat dan ambulance	19
Gambar 2.6 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam satuan cm).....	20
Gambar 2.7 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm) .	21
Gambar 2.8 Kriteria Tempat Parkir.....	22
Gambar 2.9 Kriteria Parkir kendaraan Bermotor dan Putaran.....	23
Gambar 2.10 Kriteria Bangunan Tempat Parkir	24
Gambar 2.11 Kriteria Bangunan Tempat Parkir	25
Gambar 2.12 Gedung parkir sebagai pelengkap pusat-pusat kegiatan masyarakat	27
Gambar 2.13 Tempat Parkir THE Cube	27
Gambar 2.14 Kriteria Perpajakan dan Gedung Parkir	28
Gambar 2.15 Kriteria Garasi dan Gedung Parkir.....	29
Gambar 2.16 Taman Kota	30
Gambar 2.17 Taman Alami	31
Gambar 2.18 Taman Buatan	32
Gambar 2.19 Keadaan Kota.....	32

Gambar 2.20 Tata Tower.....	33
Gambar 2.21 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	34
Gambar 2.22 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	34
Gambar 2.23 Hongkong Alternative Car Park Tower.....	35
Gambar 4.1 Mapping kawasan jalan Mangkubumi	38
Gambar 4.2 Path pada kawasan jalan Mangkubumi	39
Gambar 4.3 Sirkulasi kendaraan bermotor	40
Gambar 4.4 Generator Pergerakan di jalan Mangkubumi.....	41
Gambar 4.5 Land use kawasan jalan Mangkubumi	42
Gambar 4.6 Landmark jalan Mangkubumi.....	43
Gambar 4.7 Landmark jalan Mangkubumi.....	44
Gambar 4.8 Landscape jalan Mangkubumi	44
Gambar 4.9 Vegetasi jalan Mangkubumi.....	45
Gambar 4.10 Lost Space kawasan jalan Mangkubumi	46
Gambar 4.11 Lokasi site kawasan jalan Mangkubumi	55
Gambar 4.12 Lokasi site.....	56
Gambar 4.13 Analisa penampilan bangunan	60
Gambar 4.14 Vegetasi di site	61
Gambar 4.15 Keadaan vegetasi di site	61
Gambar 4.16 Analisa lintasan arah matahari di site.....	62
Gambar 4.17 Analisa kebisingan di site.....	63
Gambar 5.1 Analisa sirkulasi jalan Mangkubumi.....	65
Gambar 5.2 Sirkulasi kendaraan di gedung parkir.....	66
Gambar 5.3 Sirkulasi pejalan kaki	67
Gambar 5.4 Zoning Site	67
Gambar 5.5 Site plan.....	68
Gambar 5.6 Konsep perkembangan bentuk bangunan.....	69
Gambar 5.7 Konsep bentuk dalam 3d	70
Gambar 5.8 Konsep bentuk taman	71
Gambar 5.9 Kawasan Gedung Parkir	71
Gambar 5.10 Basement Gedung Parkir	72
Gambar 5.11 Lantai 1 Gedung Parkir	72
Gambar 5.12 Lantai 2 Gedung Parkir	73

Gambar 5.13 Lantai 3 Gedung Parkir	73
Gambar 5.14 Lantai 4 Gedung Parkir	74
Gambar 5.15 3d Bangunan	74

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Keinginan sarana Perpikiran.....	15
Tabel 2.2 Lebar bukaan pintu kendaraan	17
Tabel 2.3 Lebar bukaan pintu kendaraan	17
Tabel 3.4 Skema Survey Literatur dan Internal.....	36
Tabel 3.5 Skema Survey Instansional	37
Tabel 3.6 Skema Survey site.....	37
Tabel 4.7 Kebutuhan Ruang Pengguna Parkir.....	48
Tabel 4.8 Besaran Ruangan Pengguna Parkir.....	48
Tabel 4.9 Kebutuhan Ruang Pengelola Gedung Parkir.....	49
Tabel 4.10 Besaran ruang pengelola Gedung Parkir.....	50
Tabel 4.11 Besaran Ruang Pengunjung	50
Tabel 4.12 Besaran Ruang Musholla	51
Tabel 4.13 Besaran Ruang Instalasi.....	51
Tabel 4.14 Besaran Ruang Landscape	51
Tabel 4.15 Skema sirkulasi Pengguna Parkir	52
Tabel 4.16 Skema sirkulasi Pengelola Gedung Pakir	52
Tabel 4.17 Skema sirkulasi Pengunjung	53
Tabel 4.18 Skema Program ruang Pengguna Parkir	53
Tabel 4.19 Skema Program ruang Pengelola Gedung Parkir	54
Tabel 4.20 Skema Program ruang Pengunjung.....	54

DESAIN PREMIS

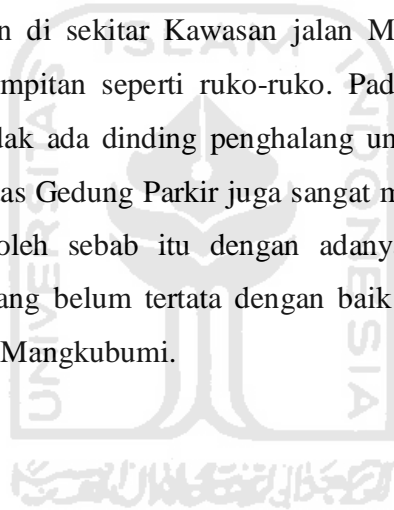
Tugas akhir ini membuat sebuah Gedung Parkir yang mendukung lahan parkir di Kawasan jalan Mangkubumi dengan konsep Taman Parkir di sekitar gedung, karena keadaan lingkungan jalan Mangkubumi perlu adanya penataan lahan parkir. Gedung Parkir ini selain tempat parkir, disini juga tempat peristirahatan sejenak bagi karyawan sekitar jalan Mangkubumi. Banyak Fasilitas-fasilitas pendukung yang terdapat di Gedung Parkir ini, seperti Resto/Café, Market, Musholla, dan Taman Gedung Parkir.

Konsep bentuk dari Gedung Parkir merespon keadaan sekitar kawasan jalan Mangkubumi, karena di sekitar kawasan jalan Mangkubumi merupakan distrik Perkantoran yang lumayan besar. Bentuk-bentukan bangunan di sekitar Kawasan jalan Mangkubumi berbentuk kotak vertikal ke atas dan berjejer berhimpitan seperti ruko-ruko. Pada desain Gedung Parkir ini terbentuk dari grade-grade yang tidak ada dinding penghalang untuk sirkulasi udara dari kali code ke jalan Mangkubumi. Kapasitas Gedung Parkir juga sangat mempengaruhi perkembangan di Kawasan jalan Mangkubumi, oleh sebab itu dengan adanya Gedung Parkir ini dapat membantu penataan lahan parkir yang belum tertata dengan baik dan tidak lagi mengganggu akses fasilitas lain di Kawasan jalan Mangkubumi.

DESAIN PREMIS

Tugas akhir ini membuat sebuah Gedung Parkir yang mendukung lahan parkir di Kawasan jalan Mangkubumi dengan konsep Taman Parkir di sekitar gedung, karena keadaan lingkungan jalan Mangkubumi perlu adanya penataan lahan parkir. Gedung Parkir ini selain tempat parkir, disini juga tempat peristirahatan sejenak bagi karyawan sekitar jalan Mangkubumi. Banyak Fasilitas-fasilitas pendukung yang terdapat di Gedung Parkir ini, seperti Resto/Café, Market, Musholla, dan Taman Gedung Parkir.

Konsep bentuk dari Gedung Parkir merespon keadaan sekitar kawasan jalan Mangkubumi, karena di sekitar kawasan jalan Mangkubumi merupakan distrik Perkantoran yang lumayan besar. Bentuk-bentuk bangunan di sekitar Kawasan jalan Mangkubumi berbentuk kotak vertikal ke atas dan berjejer berhimpitan seperti ruko-ruko. Pada desain Gedung Parkir ini terbentuk dari grade-grade yang tidak ada dinding penghalang untuk sirkulasi udara dari kali code ke jalan Mangkubumi. Kapasitas Gedung Parkir juga sangat mempengaruhi perkembangan di Kawasan jalan Mangkubumi, oleh sebab itu dengan adanya Gedung Parkir ini dapat membantu penataan lahan parkir yang belum tertata dengan baik dan tidak lagi mengganggu akses fasilitas lain di Kawasan jalan Mangkubumi.



KATA PENGANTAR



Puji Syukur kami panjatkan kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya, sehingga dapat membuat Laporan Tugas Akhir ini.

Penulis menyadari bahwa pelaksanaan dan penyusunan laporan tugas akhir ini tidak dapat lepas dari bimbingan, dorongan dan bantuan baik materil maupun spiritual dari berbagai pihak, oleh karena itu perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. ALLAH SWT, yang selalu ada dalam setiap langkahku, atas karunia hidayah akal serta fikiran dan atas segala kemudahan-Nya.
2. Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia yang telah menjadi tempat belajar penulis selama ini.
3. Bapak Ilya Fadjar Maharika, Dr. Ing. Ir. MA. Selaku Ketua Jurusan Arsitektur.
4. Bapak Dr. Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch, selaku dosen pembimbing Tugas Akhir.
5. Ibu Rini Darmawati ,Ir. MT yang menjadi dosen penguji Tugas Akhir penulis.
6. Panitia Tugas Akhir yang selalu memberikan informasi kepada peserta Tugas Akhir.
7. Untuk kedua orang tua, terima kasih atas semua dorongan dan motivasi, baik moril dan spiritual.
8. Untuk Kakak dan Mbakku yang selalu memberikan semangat yang mereka miliki untuk penulis
9. Untuk sahabatku Limpad Sudibyو dan Dian Rosalia yang telah membantu dan memberikan semangat agar laporan ini dapat terselesaikan dengan baik.
10. Untuk Luthfiah Rizka Amalia dan keluarga yang selalu mendoakan yang terbaik dan memberikan dukungan secara tidak langsung maupun langsung yang sangat bermanfaat dan berguna untuk penulis.
11. Untuk mas Nugroho. ST yang selalu support dalam proses pembuatan Tugas Akhir dan selalu bergadag bersama.
12. Untuk mas Arie, mas Farlin dan mbk Yetty yang selalu support penulis agar cepat menyelesaikan tugas akhir ini.

13. Teman-teman seperjuangan tugas akhir tahun ajaran 2011/2012 dan satu bimbingan Faris dan Eky, ayok kita selesaikan tugas akhir kita.
14. Untuk teman-teman angkatan 2007 yang selalu ada di hati penulis, tetep semangat dan kejarlah mimpi untuk menjadi orang yang sukses untuk kedepan.
15. Untuk adek-adek angkatan 2008 kebawah yang selalu support penulis tugas akhir, kuliah yang rajin dan cepet lulus biar jadi orang yang berguna
16. Sodara-sodaraku di [SAKAREPE] Creative Percussion yang selalu memeberi dorongan semangat dan support bagi penulis tugas akhir ini, makasi sodara-sodaraku sudah memberi warna dalam hari-hari penulis semoga tetap creative dalam berkarya membuat suatu komposisi.
17. Orang-orang terdekat atau seluruh pihak yang membantu yang tidak bisa disebutkan satu persatu, terima kasih atas dukungan, dorongan, support dan doa bagi penulis untuk menyelesaikan tugas akhir ini.

Semoga segala bantuan, bimbingan dan pengajaran yang telah diberikan kepada saya mendapatkan imbalan dari Allah SWT. Saya menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan yang saya miliki, oleh karena itu segala kritik dan saran yang membangun demi kesempurnaan laporan ini sangat saya harapkan.

wassalamu'alaikum Wr. Wb.

Yogyakarta, 25 Januari 2012

Penyusun

M. Yusri Agus

LEMBAR PENGESAHAN
GEDUNG PARKIR DI KAWASAN JALAN MANGKUBUMI
PARKING BUILDING AT MANGKUBUMI AREA



الإسلام جامعة
Jogjakarta, 25 Januari 2012

Menyetujui

Dosen Pembimbing,

Dosen Penguji,

Dr. Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch

Ir. Hj. Rini Darmawati, MT

Mengetahui

Ketua Jurusan Arsitektur FTSP UII,

Ilya Maharika, Dr. Ing. Ir, MA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam laporan akhir ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi, dan sepanjang sepengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.



Yogyakarta, 25 Januari 2012

M. Yusri Agus

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

A. Masyarakat Daerah Istimewa Jogjakarta



Gambar 1.1 Peta Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Sumber: www.google.com, di unduh 6 Oktober 2011

Daerah Istimewa Yogyakarta adalah Daerah Istimewa setingkat Provinsi di Indonesia yang meliputi Kesultanan Yogyakarta dan Kadipaten Pakualaman. Daerah Istimewa Yogyakarta yang terletak di bagian selatan Pulau Jawa bagian tengah dan merupakan suatu enclave dari Provinsi Jawa Tengah. Daerah Istimewa yang memiliki luas 3.185,80 km² ini terdiri atas satu kota dan empat kabupaten, yang terbagi lagi menjadi 78 kecamatan dan 438 desa/kelurahan. Menurut sensus penduduk 2010 memiliki jumlah penduduk 3.452.390 jiwa dengan proporsi 1.705.404 laki-laki dan 1.746.986 perempuan, serta memiliki kepadatan penduduk sebesar 1.084 jiwa per km².

Penyebutan nomenklatur Daerah Istimewa Yogyakarta yang terlalu panjang menyebabkan sering terjadinya penyingkatan nomenklatur menjadi DI Yogyakarta atau DIY. Daerah Istimewa ini sering diidentikkan dengan kota Yogyakarta sehingga secara kurang tepat disebut dengan Jogja, Yogya, Yogyakarta, Jogjakarta. Walaupun memiliki luas terkecil kedua setelah Provinsi DKI Jakarta, Daerah Istimewa ini terkenal di tingkat Nasional dan Internasional.¹

Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi tempat tujuan wisata andalan setelah Provinsi Bali. Selain itu Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi daerah terparah akibat bencana gempa pada tanggal 27 Mei 2006 dan erupsi Gunung Merapi pada media Oktober-November 2010.¹



Gambar 1.2 Tugu Pal Putih, salah satu landmark tertua yang menandai tata ruang DIY

Sumber: http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Istimewa_Yogyakarta, di unduh 19 september 2011

Model yang digunakan dalam tata ruang wilayah DIY adalah *corridor development* atau disebut dengan “pemusatan intensitas kegiatan manusia pada suatu koridor tertentu” yang berfokus pada Kota Yogyakarta dan jalan koridor sekitarnya. Dalam konteks ini, aspek pengendalian dan pengarahan pembangunan dilakukan lebih menonjol dalam koridor prioritas, terhadap kegiatan investasi swasta, dibandingkan dengan investasi pembangunan oleh pemerintah yang dengan sendirinya harus terkendali. Untuk mendukung aksesibilitas global wilayah DIY, maka diarahkan pengembangan pusat-pusat pelayanan antara lain Pusat Kegiatan Nasional (PKN)/Kota Yogyakarta, Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) Sleman, PKW Bantul, dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2010 tentang RT/RW Prov DIY 2009-2029 mengatur pengembangan tata ruang di DIY. Penataan ruang ini juga memiliki keterkaitan dengan mitigasi bencana di DIY.¹

1. Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Istimewa_Yogyakarta, di unduh 19 september 2011

B. Jalan Malioboro dan Jalan Mangkubumi.

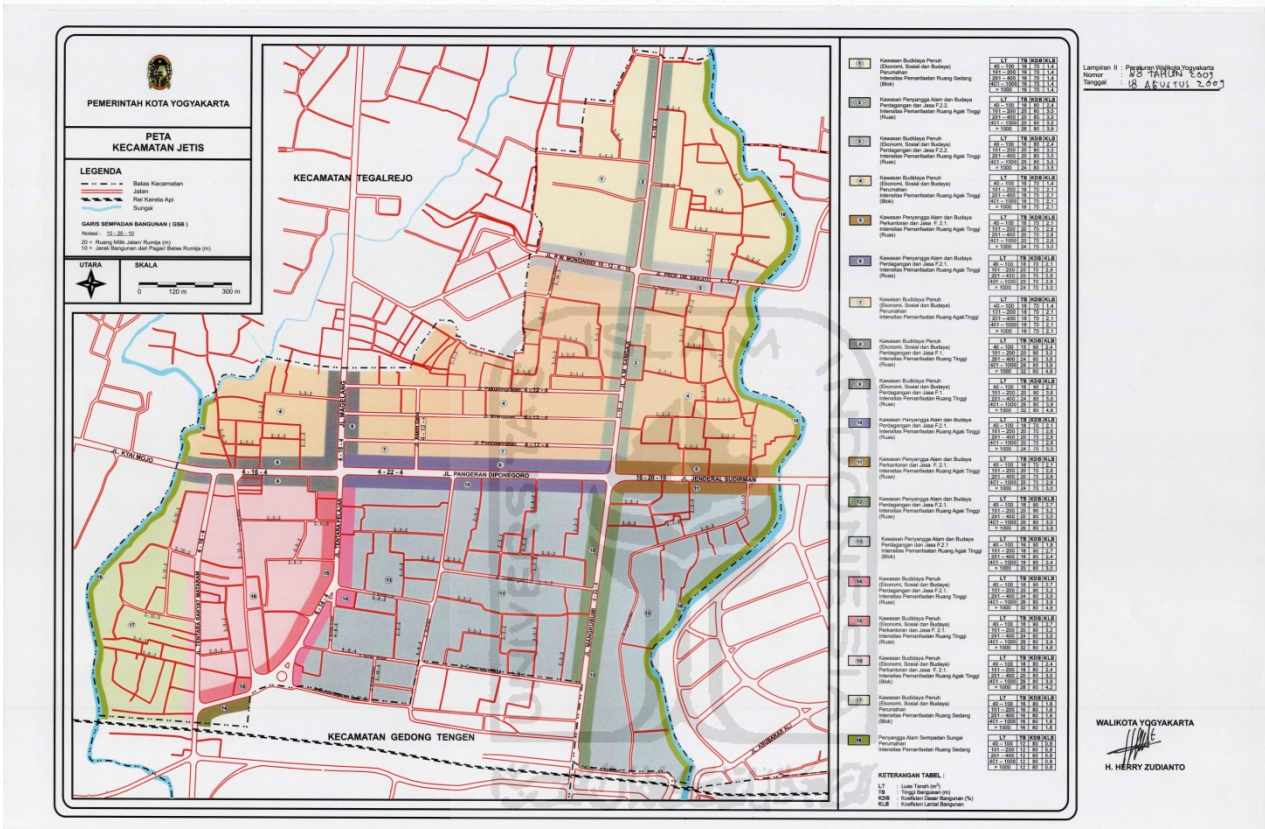
Jalan Malioboro dan Mangkubumi adalah salah satu bagian dari sumbu imajinatif, sebagai pedoman membangun kota Yogyakarta di awal pendiriannya pada tahun 1755. Sumbu imajinatif ini menghubungkan Keraton Yogyakarta Hadiningrat dengan Gunung Merapi di utara dan Laut Selatan. Jalan Malioboro dan Mangkubumi ini menjadi sumbu yang mengorientasikan Keraton ke arah utara (Gunung Merapi) walaupun tidak persis lurus dengan puncaknya.

Tata ruang kota yang memakai sumbu sebagai pedoman pembangunannya telah dipakai juga untuk tata ruang kerajaan-kerajaan Jawa di masa lalu, seperti Mataram Hindu, Majapahit, Demak, dan akhirnya Solo dan Yogyakarta sebagai pewaris kerajaan Mataram Baru (Islam) sekaligus pusat kebudayaan Jawa. Jalan Malioboro terletak di sebelah utara alun-alun utara Kraton, dimulai dari perempatan Kantor Pos Besar lurus ke arah utara sepanjang sekitar 1,3 km sampai rel kereta api. Kemudian disambung dengan Jalan Mangkubumi yang juga lurus ke utara sampai dengan Tugu Pal Putih sepanjang sekitar 800 meter. Kedua ruas jalan ini dibangun dengan menyediakan jalur cepat bagi kendaraan bermotor di tengah, jalur lambat bagi kendaraan tidak bermotor di sisi barat dan jalur pejalan kaki di sisi timur, dengan lebar keseluruhan sekitar 25 meter. Dengan komposisi ini menjadikan ruang jalan ini berkesan dan berskala monumental.²

Banyak fasilitas penting yang diwadahi di kedua jalan ini. Di Jalan Mangkubumi terutama diperuntukan bagi Perkantoran, akomodasi (Hotel dan Penginapan), Pertokoan, Restoran dan Usaha Jasa, serta terdapat Stasiun KA Tugu, sebagai stasiun KA utama di Yogyakarta. Sedangkan Jalan Malioboro diperuntukkan bagi Perdagangan komersial, pasar Tradisional Beringharjo, fasilitas akomodasi, situs sejarah seperti Benteng Vredenburg dan Istana Negara Gedung Agung, serta kantor pemerintahan seperti Kantor Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta dan DPRD.

2. Sumber : <http://mannusantara.blogspot.com>, di unduh 23 Juli 2011

Sesuai alur jalan dari Tugu Pal Putih (yang merupakan pertemuan antara Jl. AM. Sangaji, Jl. Jend. Sudirman, Jl. P. Mangkubumi, dan Jl. Diponegoro) sampai Kraton, kawasan Malioboro terbagi menjadi 4 (empat) sub kawasan yaitu; sub kawasan Jl. P. Mangkubumi (dari Tugu Pal Putih sampai persimpangan kereta api), sub Kawasan Jl. Malioboro, sub Kawasan Jl. A. Yani dan sub Kawasan Alun-alun Utara (dari perempatan Kantor Pos sampai Pagelaran Kraton).³



Gambar 1.3 Peta Kecamatan Jetis

Sumber: Bappeda Daerah Istimewa Yogyakarta (Badan Perencanaan Pembangunan Daerah), di unduh 19 september 2011

Didukung dengan adanya Tugu Pal Putih (yang jika ditarik garis lurus dari utara ke selatan adalah titik pembagi yang seimbang antara Gunung Merapi dan Laut Selatan) yang menjadi landmark kota Yogyakarta secara otomatis Jl. P. Mangkubumi merupakan “Pintu Utama” sekaligus “Ruang Penerima” bagi pengunjung untuk masuk Kawasan Malioboro dan Kraton. Hal ini dikarenakan G. Merapi – Tugu – Kraton – Laut Selatan berada dalam satu garis lurus (poros imajiner).³

Salah satu keunikan yang terdapat di sepanjang trotoar pada sisi barat Jl. P. Mangkubumi saat malam hari adalah pasar Klithikan. Nama Klithikan menurut sejarahnya, berasal dari bunyi 'klithik' bila barang dagangan dilempar. Dulu memang

Klithikan terkenal sebagai tempat berjualan barang bekas seperti onderdil kendaraan dan barang-barang kecil terbuat dari besi yang lain. Namun sekarang benda-benda yang dijual di Klithikan sudah jauh lebih bervariasi. Pasar Klithikan di Jl. P. Mangkubumi ini hanya buka setelah senja mulai datang, yaitu sekitar pukul enam sore hari hingga pukul setengah sebelas malam. Untuk penerangan umumnya tiap pedagang memasang lampu putih di tempatnya berjualan, tidak terang benderang memang tetapi juga tidak remang-remang. Suasana ramai yang tidak didukung dengan penerangan yang memadai terjadi menjelang pukul delapan malam, jangankan untuk memilih barang, untuk berjalan saja harus memiringkan badan dengan sedemikian rupa. Akan tetapi sekarang keberadaan pasar Klithikan ini sudah tidak ada lagi di Jl. P. Mangkubumi dikarenakan berdasarkan keputusan Walikota mereka harus dipindahkan di daerah Kuncen. Sedangkan di sisi timur jalan ini lebih bersifat sebagai area kuliner dimana banyak para PKL makanan memanfaatkan jalur lambat dan jalur pejalan kaki sebagai tempat berjualan mereka. Selain itu juga di sisi timur ini juga didominasi oleh kegiatan parkir kendaraan baik itu pengunjung maupun pemilik bangunan.³

Dari fenomena diatas, fungsi Jl. P. Mangkubumi tersebut kurang terasa karena pada malam hari suasana menjadi sepi akibat pindahnya para pedagang klithikan yang sebenarnya justru menjadi ciri khas Jl. P. Mangkubumi. Sedangkan pada siang hari terlihat lengang dari pejalan kaki dikarenakan penggunaan jalur lambat sebagai tempat parkir dan koridor/trotoar yang dipakai sebagai area berjualan para PKL. Untuk menghidupkan kembali Jl. P. Mangkubumi yang merupakan satu rangkaian dengan Jl. Malioboro,³

3. Sumber : http://eprints.undip.ac.id/1303/2/ASRI_HAR.pdf, di unduh 6 Oktober 2011



Gambar 1.4 suasana Perempatan Tugu dan Jalan Mangkubumi, Yogyakarta

Sumber: <http://mannusantara.blogspot.com>, di unduh 23 Juli 2011

Yang menjadi masalah dan perhatian adalah kemacetan lalu lintas dan kurangnya lahan parkir saat ramai, apa lagi pada saat jam kerja. Jalur pejalan kaki di sisi timur jalan menjadi lahan parkir kendaraan dan PKL yang seprtinya dipaksakan dan dibiarkan walaupun melanggar aturan. Hal ini tentunya mengurangi kenyamanan berjalan di situ. Padahal bagian jalan sebelah timur Jl. Mangkubumi di peruntukan untuk pejalan kaki. Sedangkan sebelah barat Jl. Mangkubumi di gunakan untuk jalan becak dan andong, dialih fungsikan menjadi lahan parkir pribadi bagi akomodasi Perkantoran yang ad di sekitar ruas jalan Mangkubumi, Maka dalam mendukung serta mengimbangi aktivitas pada Jl. Malioboro tersebut diperlukan penataan berupa perancangan ruang-ruang di Jl. P. Mangkubumi terutama di sisi kiri dan kanan lajur jalan tersebut.

a. Kawasan jalan Mangkubumi dan sekitarnya

Daerah Jalan Mangkubumi merupakan kawasan yang terletak dipusat kota. Kawasan ini cukup ramai namun pada waktu – waktu tertentu, karena jalan Mangkubumi dengan jalan Malioboro memiliki hubungan. Dan di Jalan Mangkubumi juga terutama diperuntukan bagi Perkantoran, akomodasi (Hotel dan Penginapan), Pertokoan, Restoran dan usaha jasa, serta terdapat Stasiun KA Tugu,



Gambar 1.5 Suasana Kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Pengamatan langsung di kawasan jalan Mangkubumi

Berdasarkan survey yang telah saya lakukan, jalan P.Mangkubumi kurang memiliki Sense of Place yang kuat. sehingga citra kawasan ini sangat mudah untuk dilupakan, terlebih lagi setelah jalan P.Mangkubumi ini adalah kawasan Malioboro yang merupakan salah satu Landmark kota Yogyakarta. Area – area jalan yang diperuntukan untuk andong, becak dan sepeda di salahgunakan menjadi area parkir kendaraan, Seharusnya terdapat area parkir khusus bagi pengendara. Di kawasan ini juga kurangnya fasilitas taman, di mana fasilitas itu sangat lah mendukung untuk paru-paru kota terutama di kawasan jalan Mangkubumi. Karena kawasan ini masih minim akan vegetasi untuk masyarakat sekitar kawasan jalan Mangkubumi.

b. Aktivitas Masyarakat di kawasan jalan Mangkubumi.

AKTIVITAS adalah kegiatan, keaktifan, kesibukan: walaupun dia masih muda, -- nya dalam kegiatan sosial dapat dijadikan teladan; kultural aktivitas manusia yg bernilai budaya; aktivitas adalah ukuran untuk menyatakan tingkat kegiatan radioaktif suatu zat dinyatakan dalam banyaknya atom.⁴

Sedangkan Masyarakat adalah sejumlah manusia yang merupakan satu kesatuan golongan yang berhubungan tetap dan mempunyai kepentingan yang sama. Seperti; sekolah, keluarga, perkumpulan, Negara semua adalah masyarakat.⁵ Jadi aktivitas masyarakat merupakan suatu kegiatan masyarakat yang terjadi di kehidupan sehari-hari, misalkan melakukan suatu pekerjaan baik dalam pekerjaan umum maupun khusus.



Gambar 1.6 Mapping distrik di kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: untuk foto Pengamatan langsung dan Mapping yang sudah di edit dari Google Earth

4. Sumber : <http://selaputs.blogspot.com/2010/12/definisi-pengertian-arti-aktivitas.html>, di unduh 19 september 2011

5. Sumber : <http://majidbsz.wordpress.com/2008/06/30/pengertian-masyarakat/>, di unduh 19 september 2011

Aktivitas yang terdapat di jalan Mangkubumi sangat bermacam-macam, dari aktivitas masyarakat yang sekedar ingin berjualan di ruas-ruas jalan yang terdapat di jalan Mangkubumi, aktivitas masyarakat yang hanya berjalan-jalan di kawasan jalan Mangkubumi dan masih banyak lagi aktivitas-aktivitas lainnya. Akan tetapi di kawasan jalan mangkubumi ini sangat dominan dengan aktivitas Perkantoran, karena di sini merupakan distrik Perkantoran, akomodasi (Hotel dan Penginapan), Pertokoan, Restoran dan Usaha Jasa.



Gambar 1.7 Suasana aktivitas masyarakat Kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Pengamatan langsung di Kawasan jalan Mangkubumi

I.2 Rumusan Masalah

Dari uraian di atas dapat kita simpulkan rumusan permasalahan perencanaan gedung parkir antara lain :

- a) Bagaimana merancang gedung parkir yang mendukung lahan parkir di distrik Perkantoran dengan konsep taman parkir
- b) Bagaimana merancang Taman di sekitar gedung parkir di kawasan jalan Mangkubumi dan sekitarnya.

I.3 Tujuan Perancangan

Tujuan dalam perancangan gedung parkir ini adalah menciptakan kawasan jalan Mangkubumi yang rapi, aman dan nyaman sebagai interaksi social masyarakatnya baik dalam bentuk wadah atau fasilitas-fasilitas tambahan masyarakat.

I.4 Sasaran Perancangan

Dari uraian di atas sasaran perencanaan gedung parkir ini antara lain :

1. Menciptakan lingkungan yang ruang gerak nya nyaman dengan penataan tempat parkir
2. Menciptakan ruang public sebagai wadah interaksi social seperti, taman di sekitar gedung parkir
3. Mengoptimalkan akses yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki dan kendaraan
4. Menciptakan gedung parkir untuk kendaraan roda empat dan dua

I.5 Cangkupan Perancangan

Cangkupan dari perancangan gedung parkir ini adalah untuk mencakup desain tata ruang parkir dan bentuk bangunan yang merespon lingkungan masyarakat di kawasan jalan Mangkubumi.

I.6 Batasan Perancangan

Batasan dalam perancangan gedung parkir ini, berupa kendala-kendala yang di hadapi dalam proses pencarian data sebagai berikut :

- a. Data – data yang di ambil sebagian besar berdasarkan hasil observasi langsung ke lokasi site, pengamatan langsung ke site dan kemampuan penulisan data – data dalam mengidentifikasi keadaan site. Pada proses birokrasi seperti prosedur perijinan yang cukup rumit untuk mengumpulkan data – data di kawasan jalan Mangkubumi tersebut.
- b. Pada studi kasus gedung parkir di kawasan jalan Mangkubumi sebelumnya tidak ada. Pencarian data – data yang berkaitan dengan gedung parkir di kawasan jalan Mangkubumi cukup minim, akan tetapi dalam hasil observasi langsung sedikit terbantu dalam hal data – data yang terdapat di kawasan jalan Mangkubumi. Tidak luput data – data yang berkaitan tentang gedung parkir ini dari media internet atau pun media cetak.

I.7 Keaslian Penulisan

Pada lingkup penulisan gedung parkir di kawasan jalan Mangkubumi, penulis mengantisipasi adanya duplikasi penulisan Tugas Akhir dalam penekanan permasalahan, ada pun tugas akhir yang di jadikan acuan maupun referensi sebagai berikut :

Menyusun Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur untuk penataan penggal Jl. P. Mangkubumi sebagai rangkaian sekaligus ruang penerima menuju Jl. Malioboro Yogyakarta.

1. STUDI KELAYAKAN PEMBANGUNAN GEDUNG PARKIR DAN ANALISIS
'WILLINGNESS TO PAY': STUDI KASUS DI UNIVERSITAS KRISTEN PETRA

Rudy Setiawan, Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Petra

Pada studi kasus penelitian tersebut membahas tentang ketersediaan petak parkir di Universitas Kristen Petra, yang saat ini tidak sebanding dengan bertambahnya jumlah mahasiswa yang membawa mobil karena keterbatasan luas lahan parkir yang tersedia, salah satu alternatif pemecahannya dengan cara membangun gedung parkir untuk mendukung aktivitas-aktivitas di Universitas Kristen Petra. Di sini juga di katakan penelitian ini bertujuan untuk menganalisa kelayakan pembangunan gedung parkir dan mengetahui *Willingness To Pay* (WTP) mahasiswa terhadap alternatif parkir dan sistem parkir. Oleh sebab itu dalam kasus penelitian tersebut perlu di jadikan referensi dalam Tugas Akhir dan Keaslian dalam teknik penulisan tugas akhir saya.

2. ANALISIS INVESTASI TEMPAT KHUSUS PARKIR ABU BAKAR ALI
YOGYAKARTA

Datik Wulandari, Mahasiswi Jurusan Tehnik Sipil Universitas Isalm Indonesia

Dewi Ana Rusim, Mahasiswi Jurusan Tehnik Sipil Universitas Islam Indonesia

Pada studi kasus Tugas Akhir tersebut membahas tentang kurangnya sarana dan prasarana parkir di daerah kawasan Malioboro. Untuk itu dalam penelitian ini akan di bahas tentang kelayakan sarana parkir di Abu Bakar Ali. Di sini juga di katakan penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tentang kelayakan investasi berdasarkan *Break Even point (BEP)* dan menghitung besarnya tingkat retribusi yang menguntungkan dengan asumsi BEP dalam jangka waktu 30 tahun. Oleh sebab itu Tugas Akhir ini perlu di jadikan referensi dalam Tugas akhir dan Keaslian dalam teknik penulisan Tugas Akhir saya.

I.8 Sistematika Penulisan

Bab 1. Bab ini membahas latar belakang tentang masyarakat Daerah Istimewa Yogyakarta, dalam cangkupan latar belakang ini adalah Jalan Malioboro dan Jalan Mangkubumi. Dalam studi kasus proposal ini menceritakan keadaan suasana Yogyakarta pada kawasan jalan Mangkubumi yang memiliki kendala dalam prasarana lahan parkir yang tidak teratur. Sebagai pendekatan dari desain akan berpengaruh dari bangunan sekitar dan tata lansekap pada ruas jalan tersebut. Kemudian dijelaskan juga mengenai rumusan masalah, tujuan, sasaran, cakupan perancangan, batasan perancangan, dan keaslian penulisan.

Bab 2. Bab ini mengkaji tentang kajian pustaka, seperti pengertian parkir, fungsi jalan dan gedung parkir. Di bab ini merupakan contoh-contoh bagaimana merespon tempat parkir di lahan yang sempit . Dan juga mengkaji tentang state of the art.

Bab 3. Bab ini membahas tentang tiga macam metode perancangan yang berupa: pertama, metode Survey Literatur dan Internet, kedua Survey Instansional dan yang ketiga Survey Site. Dari ketiga metoda tersebut membuat resume atau kesimpulan untuk memetoda tugas akhir gedung parkir di jalan Mangkubumi.

Bab 4. Bab ini membahas tentang hasil survey dan analisis. Analisis yang dibahas meliputi, Identifikasi Perancangan (fungsi bangunan, kondisi jalan Mangkubumi, land use, landmark, landscape vegetasi dan lost space) selanjutnya analisis kebutuhan ruang dan program ruang, analisis sirkulasi dan program ruang, analisis site dalam perancangan.

Bab 5. ini membahas mengenai konsep yang akan digunakan dalam Perencanaan Gedung Parkir di jalan Mangkubumi. Konsep yang di bahas antara lain konsep perencanaan Gedung parkir di jalan Mangkubumi, konsep sirkulasi dan konsep visual bangunan. Konsep Perencanaan membahas tentang solusi penataan Gedung Parkir. Dan konsep sirkulasi membahas tentang sirkulasi makro dan mikro. Sirkulasi makro mencakup sirkulasi kawasan. Dan sirkulasi mikro mencakup sirkulasi dalam site. Sedangkan konsep visual bangunan yang dibahas ialah zoning, site plan dan tampilan bangunan.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

Bab ini mengkaji tentang kajian pustaka, seperti pengertian Parkir, Fungsi Jalan, Gedung Parkir, dan Taman. Di sini juga membahas tentang bagaimana parkir yang baik dan benar. Dan juga mengkaji tentang State of The Art.

II.1 Parkir

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir di tengah jalan raya, namun parkir di sisi jalan umumnya diperbolehkan. Fasilitas parkir dibangun bersama-sama dengan kebanyakan gedung, untuk memfasilitasi kendaraan pemakai gedung. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat-tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang.⁵



Gambar 2.1 Tempat Parkir di lahan yang sempit

Sumber: <http://www.solopos.com/2011/feature/memakan-bahu-jalan-113755>, di unduh 6 Oktober 2011

Sumber: <http://bekasiterkini.com/read/3439/parkir-liar-rsud-kota-bekasi-akan-ditertibkan>, di unduh 6 Oktober 2011

oleh sebab itu Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir atau gedung parkir. Penetapan lokasi dan pembangunan fasilitas parkir untuk umum, dilakukan dengan memperhatikan rencana umum tata ruang daerah, keselamatan dan kelancaran lalu lintas, kelestarian lingkungan, dan kemudahan bagi pengguna jasa. Penyelenggaraan fasilitas parkir untuk umum dilakukan oleh pemerintah, badan hukum

negara atau warga negara. Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum dapat memungut biaya terhadap penggunaan fasilitas yang diusahakan.⁵



Gambar 2.2 Tempat Parkir TATA TOWER

Sumber: <http://maniatekno.com/2010/10/tata-tower-dengan-4-050-tempat-parkir-dan-bisa-menghasilkan-energi-sendiri.html>, di unduh 23 Juli 2011

O'Flaherty 1974, 129 mengungkapkan: kebijaksanaan perpajakan harus di pertimbangkan dalam kaitan pengaruhnya atas guna lahan dan kebijaksanaan perangkutan. Pengendalian perpajakan di banyak kota merupakan kunci pengendalian lalu lintas.

Kegiatan parkir sangat mengganggu arus lalu lintas, karena adanya:

1. Proses mencari lokasi parkir.
2. Proses manuver kendaraan masuk dan keluar parkir.
3. Pengurangan lebar efektif perkerasan jalan.

Fenomena parkir yang terjadi diantaranya:

1. Parkir pada badan jalan akan menjadikan lebar jalan berkurang sehingga kecepatan arus lalu lintas berkurang, menyebabkan arus terganggu dan terjadinya tundaan lalu lintas selanjutnya akan meningkatkan biaya operasi kendaraan seterusnya akan menimbulkan biaya transportasi yang tinggi.
2. Fasilitas parkir di luar badan jalan pada pusat kegiatan, umumnya belum tepat di dalam perancangan tapak dan akses parkir, sehingga daya tampung parkir terlampaui dan terjadi gangguan manuver kendaraan saat akan masuk fasilitas parkir.
3. Jarak parkir yang jauh dari pusat kegiatan akan menjadikan tempat parkir tidak optimal dalam penggunaannya.
4. Daya tampung parkir tak dapat mencukupi permintaan parkir.
5. Lama parkir yang panjang untuk setiap kendaraan.⁶

5. Sumber : <http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir>, di unduh 23 Juli 2011

6. Sumber : di kutip dari Tugas Akhir Analisis Investasi Tempat Khusus Parkir Abu bakar Ali Yogyakarta, di kutip 28 Oktober 2011

Keinginan akan sarana parkir di perlihatkan seperti pada Tabel 1.1 berikut ini:

Perilaku Lalu Lintas	Keinginan
Perorangan (peparkir)	<ul style="list-style-type: none"> • Bebas, mudah mencapai tempat tujuan
Pemilik Toko (peparkir)	<ul style="list-style-type: none"> • Mudah bongkar muat • Menyenangkan Pembeli
Kendaraan Umum	<ul style="list-style-type: none"> • Dikhususkan, terpisah agar aman untuk turun-naik penumpang • Mudah keluar masuk agar dapat menempati jadwal perjalanan
Kendaraan barang	<ul style="list-style-type: none"> • Mudah bongkar muat
Kendaraan yang bergerak	<ul style="list-style-type: none"> • Bisa parkir berjejer bila perlu • Bebas parkir tanpa hambatan
Pengusaha parkir (pemarkir)	<ul style="list-style-type: none"> • Parkir bebas • Pelataran selalu penuh • Frekuensi parkir tinggi
Ahli per lalu lintasan	<ul style="list-style-type: none"> • Melayani setiap pemakai jalan • Mengusahakan kelancaran lalu lintas

Tabel 2.1 Keinginan sarana Perpajakan

Sumber : Suwarjoko Warpani (1990), Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB, hal. 161

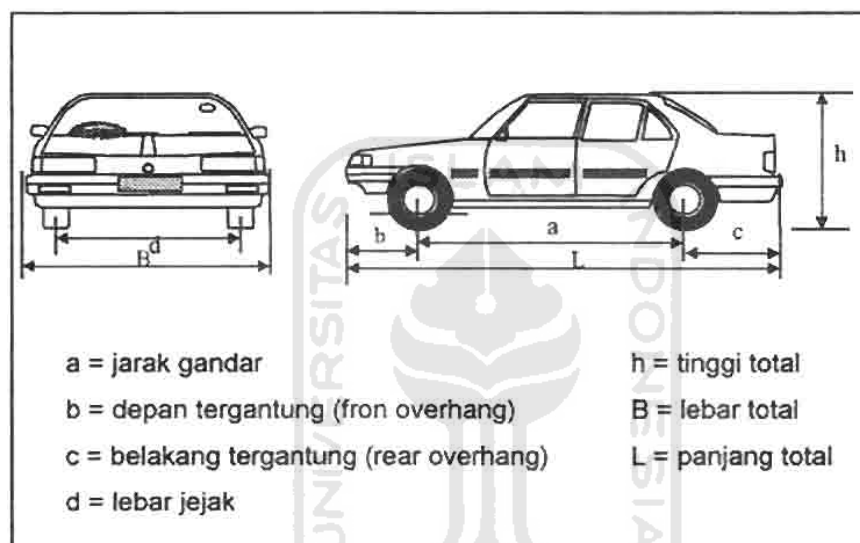
II.1.1 Satuan Ruang Parkir (SRP).

a. Dasar Pertimbangan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Sebagaimana telah di kaitkan di atas bahawa satuan ruang parkir (SRP) digunakan untuk mengukur kebutuhan ruang parkir, Tetapi untuk menentukan satuan ruang parkir tidak terlepas dari pertimbangan-pertimbangan seperti halnya satuan-satuan lain.

Demikian juga halnya untuk menentukan satuan ruang parkir (SRP) didasarkan atas pertimbangan-pertimbangan hal sebagai berikut :

Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang.



Gambar 2.3 Dimensi kendaraan standar untuk mobil penumpang

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

b. Ruang Bebas Kendaraan Parkir

Ruang bebas kendaraan parkir diberikan pada arah literal dan longitudinal kendaraan. Ruang bebas arah lateral di tetapkan pada saat posisi pintu kendaraan dibuka, yang diukur dari ujung paling luar pintu ke badan kendaraan parkir yang ad di sampingnya.

Ruang bebas ini di berikan agar tidak terjadi benturan antara pintu kendaraan dan kendaraan yang parkir di sampingnya pada saat penumpang turun dari kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan untuk menghindari benturan dengan dinding atau kendaraan yang lewat jalur gang (aisle). Jarak bebas arah lateral diambil sebesar 5 cm dan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm.

c. Lebar Bukaannya Pintu Kendaraan

Ukuran lebar bukaan pintu merupakan fungsi karakteristik pemakai kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir.

Sebagai contoh lebar bukaan pintu kendaraan pengunjung pusat kegiatan perbelanjaan. Dalam hal ini, karakteristik pengguna kendaraan yang memanfaatkan fasilitas parkir di pilih menjadi tiga seperti yang di tunjukan pada Tabel 1.2 dibawah ini :

Jenis Bukaannya Pintu	Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Gol
Pintu depan/ belakang terbuka tahap awal 55 cm.	<ul style="list-style-type: none"> Karyawan/pekerja kantor Tamu/pengunjung pusat Kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, Universitas 	I
Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	<ul style="list-style-type: none"> Pengunjung tempat Olahraga, pusat hiburan/Rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, Rumah sakit, bioskop 	II
Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	<ul style="list-style-type: none"> Orang cacat 	III

Tabel 2.2 Lebar bukaan pintu kendaraan

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

d. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Berdasarkan tabel 1.2 penentuan satuan ruang parkir (SRP) dibagi atas tiga jenis kendaraan dan berdasarkan penentuan SRP untuk mobil penumpang di klasifikasikan menjadi tiga golongan, seperti tabel 1.3.

Jenis Kendaraan	Satuan Ruang Parkir (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,30 x 5,00
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,50 x 5,00
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,00 x 5,00
2. Bus/truk	3,40 x 12,50
3. Sepeda motor	0,75 x 2,00

Tabel 2.3 Lebar bukaan pintu kendaraan

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

Seperti yang diuraikan pada tabel di atas, yakni menunjukkan satuan ruang parkir untuk masing-masing jenis kendaraan.

Satuan ruang parkir pada tabel 1.3 di atas untuk masing-masing jenis kendaraan telah dianalisis sedemikian rupa dan dengan beberapa pendekatan.

Analisis-analisis yang telah dilakukan secara matematis terhadap masing-masing jenis kendaraan dapat dilihat pada uraian sebagai berikut ini.

1. Satuan Ruang Parkir Untuk Mobil Penumpang

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang ditunjukkan dalam gambar berikut :



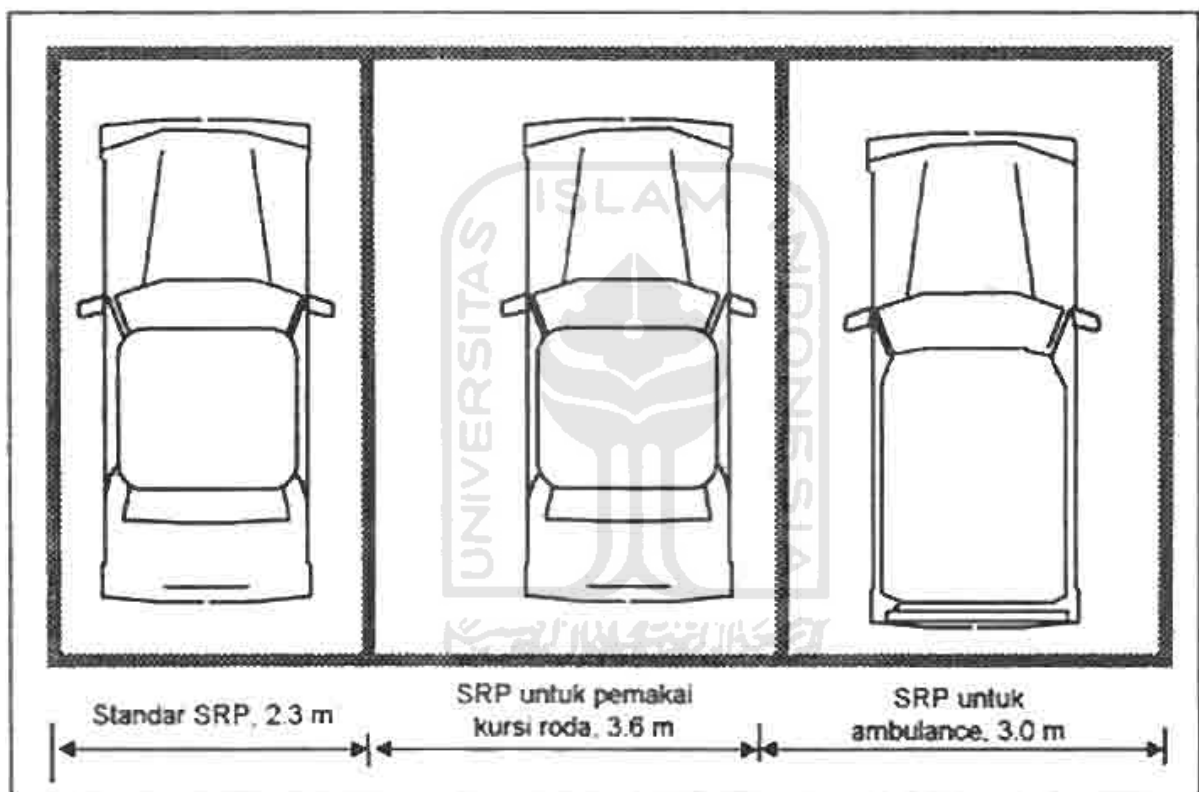
Gol I	: B = 170	a1 = 10	Bp = 230 = B + O + R
	O = 55	L = 470	Lp = 500 = L + a1 + a2
	R = 5	a2 = 20	
Gol II	: B = 170	a1 = 10	Bp = 250 = B + O + R
	O = 75	L = 470	Lp = 500 = L + a1 + a2
	R = 5	a2 = 20	
Gol III	: B = 170	a1 = 10	Bp = 300 = B + O + R
	O = 80	L = 470	Lp = 500 = L + a1 + a2
	R = 50	a2 = 20	

Gambar 2.4 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil Penumpang (dalam cm)

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

Satuan ruang parkir untuk penderita cacat khususnya bagi mereka yang menggunakan kursi roda harus mendapat perhatian khusus karena diperlukan ruang bebas yang lebih lebar untuk memudahkan gerakan penderita cacat keluar dan masuk kendaraan.

Untuk itu digunakan SRP dengan lebar 3,6 meter, minimal 3,2 m sedang untuk ambulance dapat disediakan SRP dengan lebar 3,0 m, minimal 2,6 m. Penempatannya dilakukan sedemikian sehingga mempunyai akses yang baik ketempat kegiatan Gambar berikut menunjukkan ruang parkir bagi penderita cacat disebelah ruang parkir yang normal.

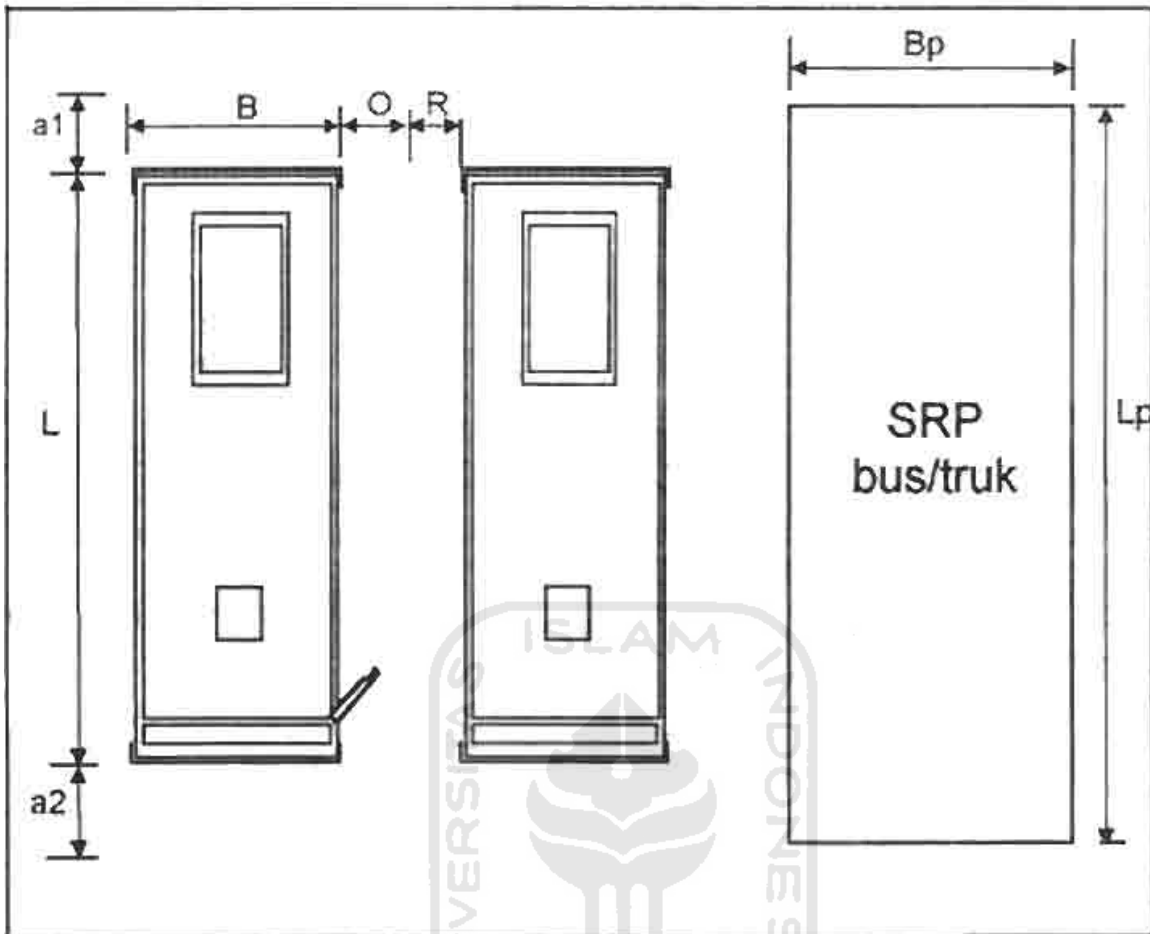


Gambar 2.5 Satuan ruang parkir untuk penderita cacat dan ambulance

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

2. Satuan Ruang Parkir Untuk Bus/Truk

Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Mobil bus atau truk, besarnya dipengaruhi oleh besarnya kendaraan yang akan parkir, apakah ukuran kecil, sedang ataupun besar. Konsep yang dijadikan acuan untuk menetapkan SRP mobil barang ataupun bus ditunjukkan dalam gambar berikut :



Dimensi gambar adalah sebagai berikut :

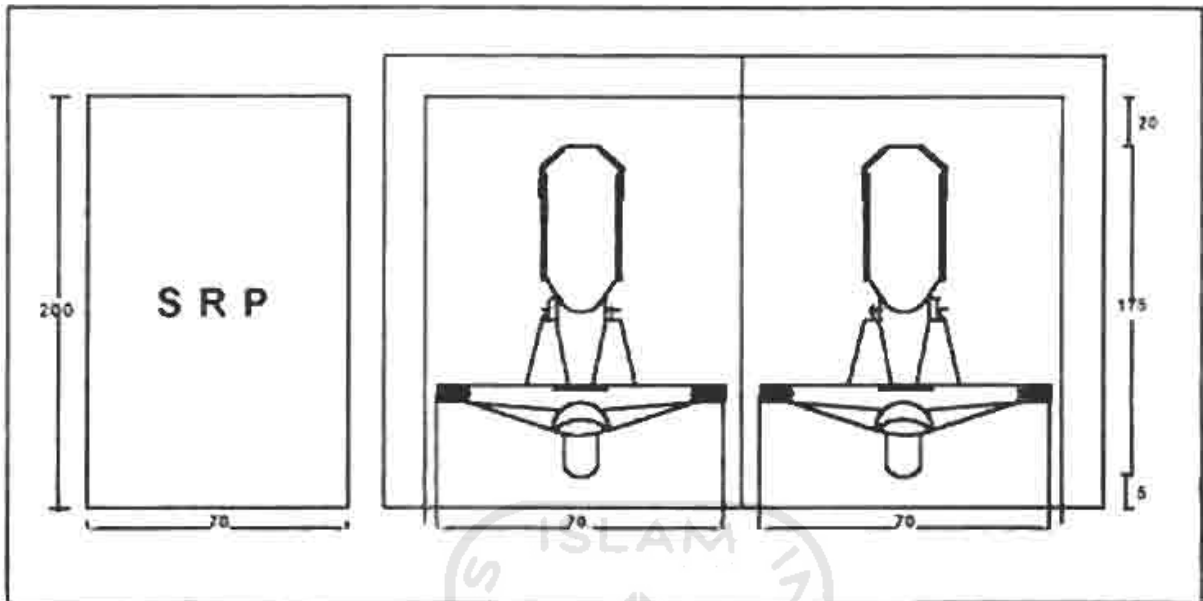
Bus/ Truk kecil	$B = 170$ $O = 80$ $R = 30$	$a_1 = 10$ $L = 470$ $a_2 = 20$	$B_p = 300 = B + O + R$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
Bus/ Truk sedang	$B = 200$ $O = 80$ $R = 40$	$a_1 = 20$ $L = 800$ $a_2 = 20$	$B_p = 320 = B + O + R$ $L_p = 500 = L + a_1 + a_2$
Bus/ Truk besar	$B = 250$ $O = 80$ $R = 50$	$a_1 = 30$ $L = 1200$ $a_2 = 20$	$B_p = 380 = B + O + R$ $L_p = 1250 = L + a_1 + a_2$

Gambar 2.6 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Bus/Truk (dalam satuan cm)

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

3. Satuan Ruang Parkir Untuk Sepeda Motor

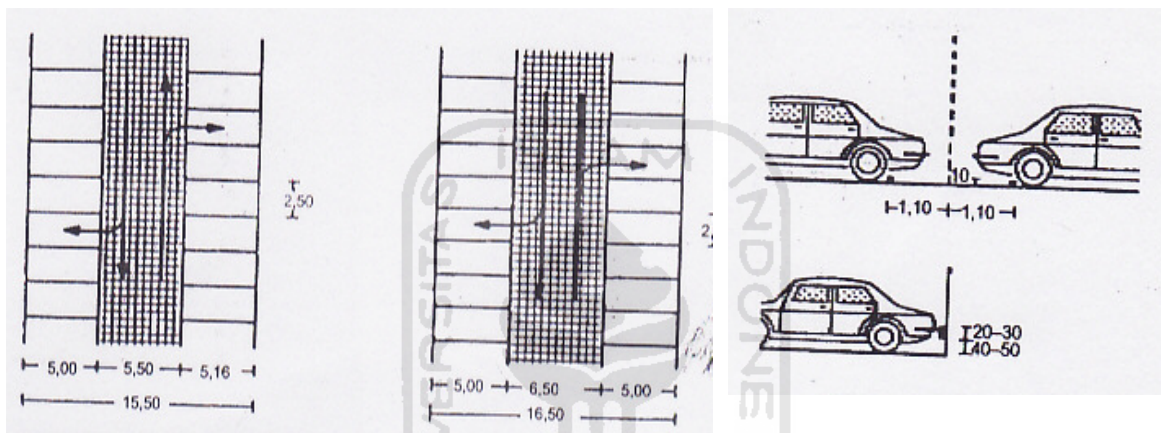
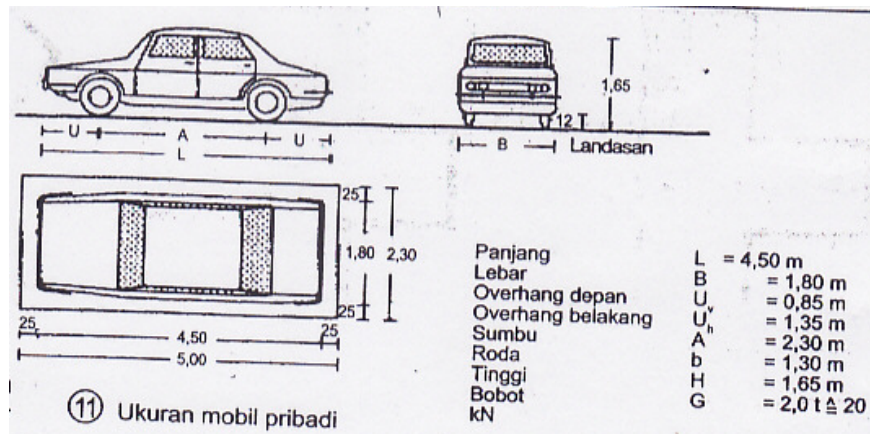
Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk sepeda motor di tunjukan dalam gambar berikut :



Gambar 2.7 Satuan Ruang Parkir (SRP) untuk Sepeda Motor (dalam cm)

Sumber : Penerbit Direktorat bina lalu lintas Angkutan Kota (DJPD), Pedoman dan Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, di unduh 5 desember 2011

II.1.2 Tempat Parkir.

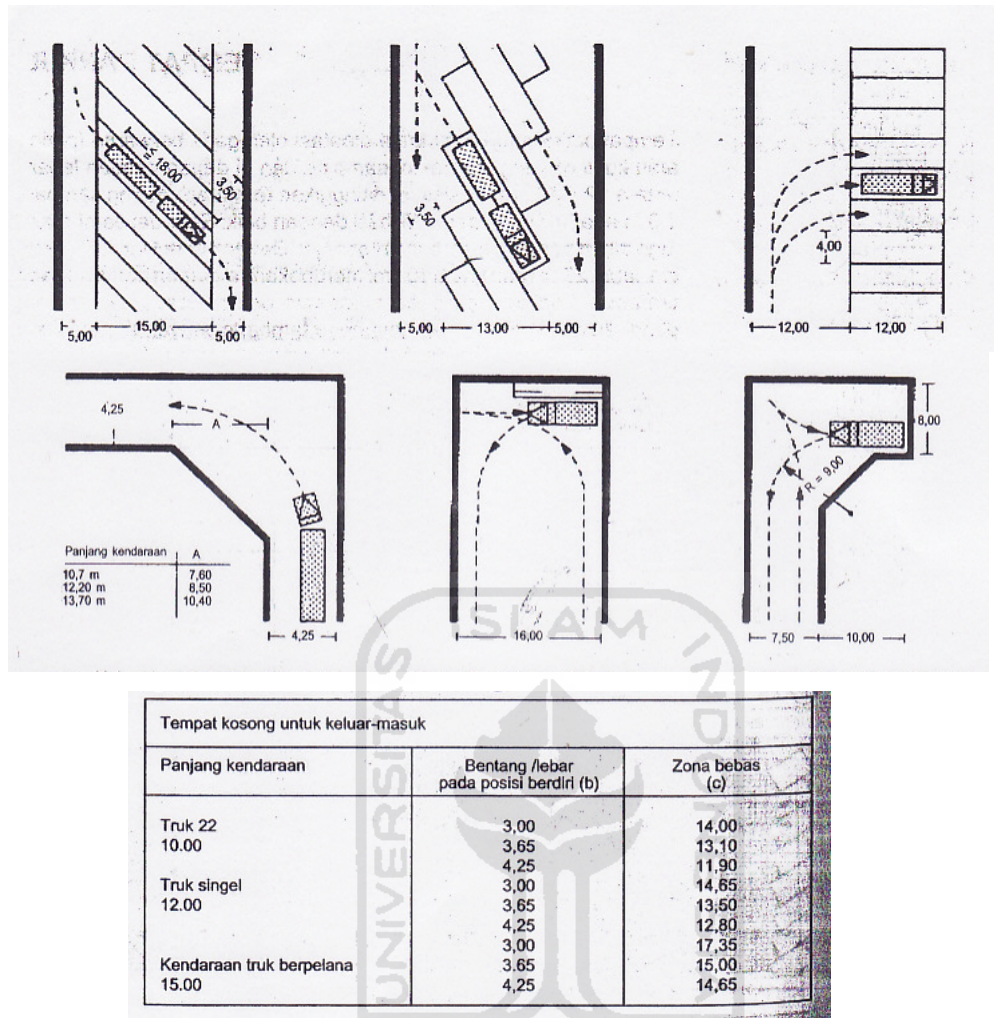


Gambar 2.8 Kriteria Tempat Parkir

Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 105

Tempat parkir pada umumnya dibatasi oleh garis berwarna (putih atau kuning) yang terletak di samping dan di depan dengan lebar antara 12-20 cm. Posisinya ditinggikan terhadap dinding sampai 1,0 m agar tampak (dapat dilihat) dengan baik. Sebagai pembatas juga di beri bentuk gelembung menonjol. Dengan demikian ± 50-60 cm, lebar 20 cm dan tinggi 10 cm, merupakan ketetapan penyusun terhadap dinding atau pada pembatas dek tempat parkir untuk penghalang benturan, rak penyangga, tambang penyekat, atau birai sampai KS ketinggian. Posisi mobil satu sama lain di batasi oleh palang yang tingginya sekitar 10 cm.

II.1.3 Pakir Kendaraan Bermotor dan Putaran.

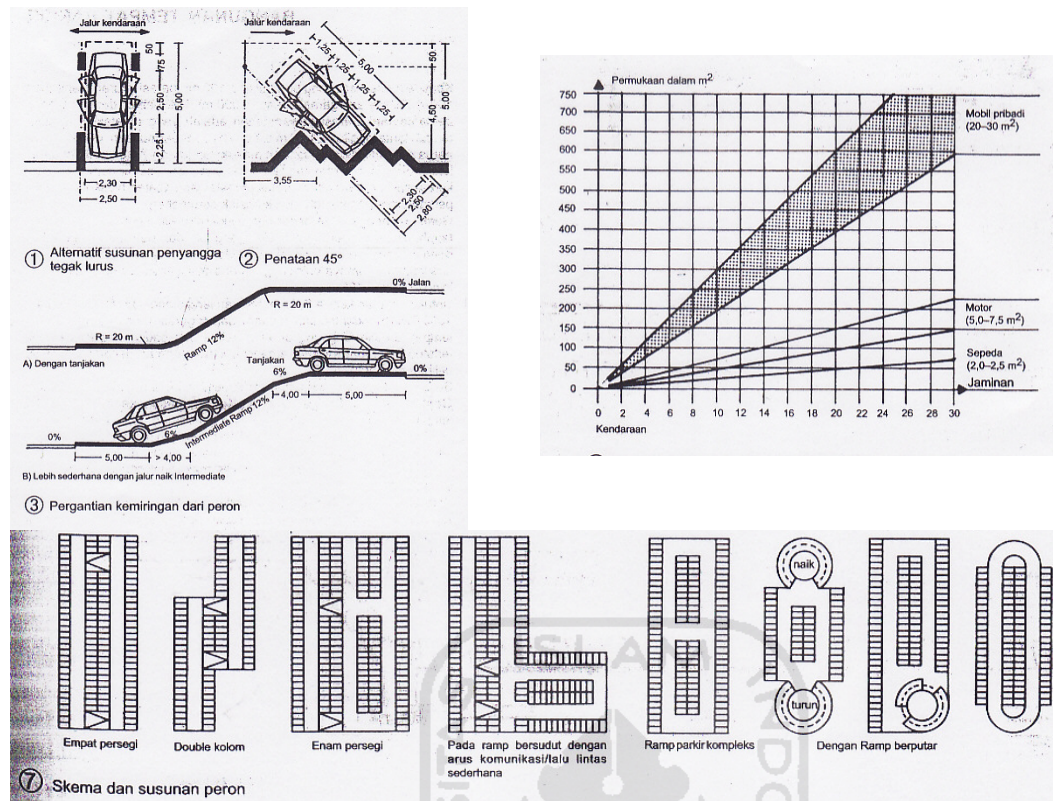


Gambar 2.9 Kriteria Parkir kendaraan Bermotor dan Putaran
 Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 106

Tanda landasan yang jelas pada truk terhadap besar kendaraan bermotor yang berbeda akan tidak sesuai. Dasar ukuran untuk pengadaan ruang dan tempat kendaraan bermotor tergantung pada pengukuran lamanya perjalanan, kurva perjalanan, dan keluar masuk parkir untuk arah perjalanan yang mendasar. Yang penting dari kurva perjalanan memperhitungkan kurva penarik roda belakang yang berputar ke dalam.

Setelah penataan lalu lintas jalan putaran berbentuk lingkaran ini di perbolehkan untuk kendaraan yang paling besar sekalipun; radius putaran luar 12 m, putaran lingkaran, yang cukup untuk jumlah yang maksimum untuk truk radius putaran lingkaran yang diperbolehkan.

II.1.4 Bangunan Tempat Parkir.

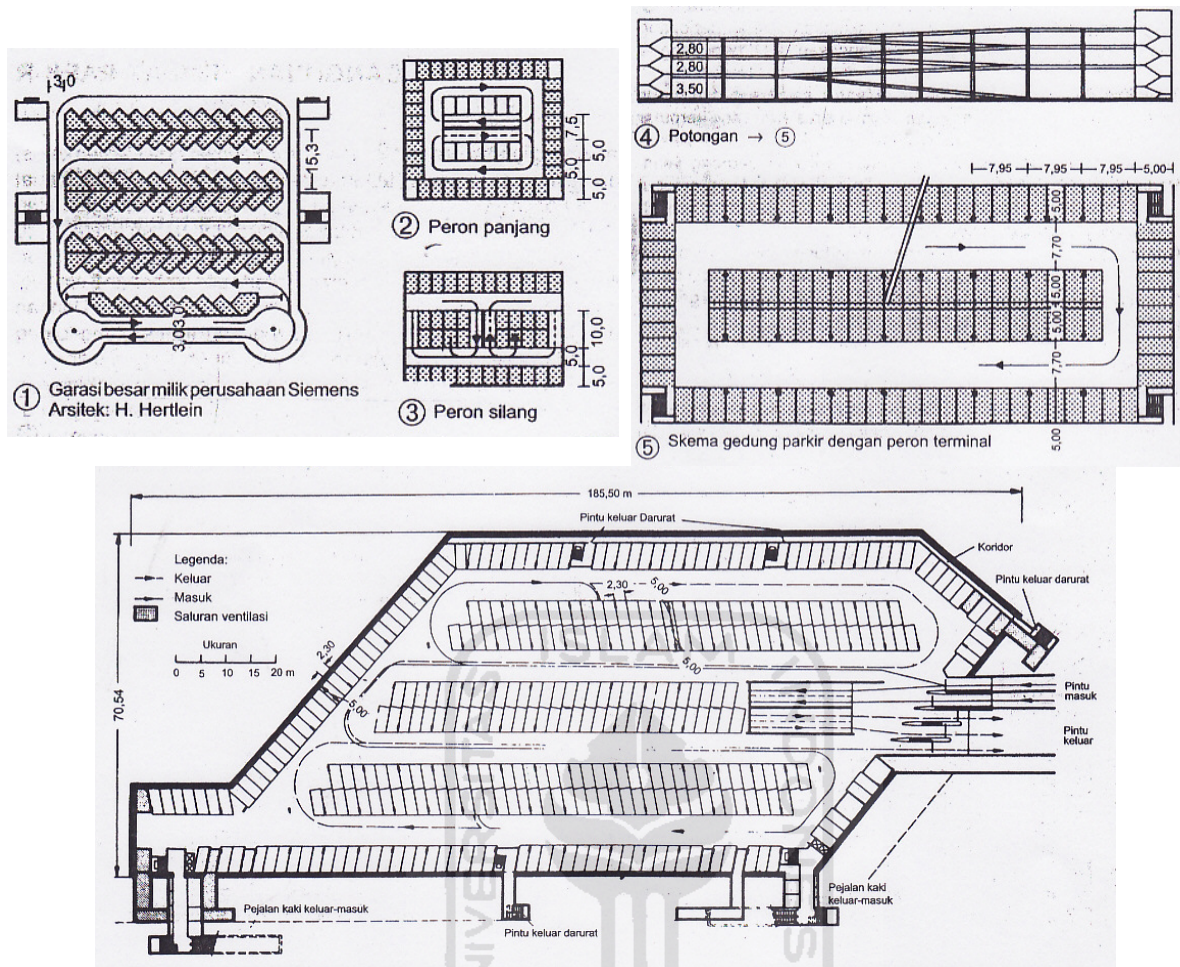


Gambar 2.10 Kriteria Bangunan Tempat Parkir

Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 109

Semua bagian-bagian sayap (dek/dinding/penyangga/elemen keras) dari gedung parkir harus tahan terhadap api. Garasi-garasi di buat terbuka pada jenis-jenis bangunan tahan api. Ketinggian jalan lintang yang di sarankan untuk garasi tinggi dan dalam adalah 2,20 m. tuslah sepanjang 25 cm sangat berguna bagi tanda keterangan lalu lintas kendaraan dan pejalan kaki. Perlu penambahan 5 cm bagi pengupahan sebuah lapisan kendaraan yang baru. Dengan demikian ketinggiannya 2,50 m plus bangunan di atas lorong-lorong jalan, artinya sesuai dengan bangunan yang dipilih dengan ketinggian lantai 2,70-3,50 m. sebuah jaringan penyangga yang relatif sempit dapat menekan biaya pembangunan dengan susunan yang modern pada kontruksi puncaknya.

Bangunan-bangunan beton (dalam bangunan beton, konstruksi sebagian sistem yang telah selesai atau dalam bangunan campuran) memenuhi tuntutan perlindungan kebakaran paling baik, bangunan baja di bangun dalam struktur sebagian sistem balok utama yang di lapiasi dengan beton, lapisan tahan api atau dengan plesteran dari dasar tahan api.



Gambar 2.11 Kriteria Bangunan Tempat Parkir

Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 110

Konsep garasi kecil yang berukuran $\leq 100 \text{ m}^2$, garasi ukuran menengah $100-1000 \text{ m}^2$ disesuaikan dengan bidang pemanfaatan. Garasi bawah tanah adalah yang terletak di tengah-tengah lantai tingkat $\geq 1,30 \text{ m}$ di bawah dasar permukaan. Garasi besar harus memiliki jalan keluar dan masuk kendaraan yang terpisah, untuk lokasi di sekitar keramaian lalu lintas yang lebih besar seperti Stasiun Kereta Api, Bandara Udara, Pusat Perbelanjaan, Bioskop, gedung Perkantoran, Pemerintah, dan kompleks Perumahan.

Kriteria-kriteria untuk kualitas dari gedung-gedung parkir.

Keamanan dalam penggunaan, kejelasan, penanda tempat/area sebagai petunjuk jalan, hubungannya dengan perancangan dan penggunaan kota. Pencahayaan dan sirkulasi udara yang tepat. Hubungan dengan kota, penghijauan, sistem yang tidak kompak pada penarikan tarif parkir.

II.2 Fungsi Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.⁷

Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya. Ruang manfaat jalan merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi, dan kedalaman tertentu yang ditetapkan oleh penyelenggara jalan yang bersangkutan berdasarkan pedoman yang ditetapkan oleh departemen yang berwenang.⁷

Ruang manfaat jalan hanya diperuntukkan bagi median, pengerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan, dan bangunan pelengkap lainnya.⁷

Trotoar hanya diperuntukkan bagi lalu lintas pejalan kaki, walau pada prakteknya banyak digunakan untuk keperluan lain semisal parkir atau tempat berjualan.⁷

Fungsi jalan merupakan suatu keharusan yang di gunakan untuk jalan itu sendiri, bukan di salah gunakan untuk kepentingan pribadi itu sendiri, sehingga mengganggu aktivitas orang lain.

7. Sumber : <http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan>, di unduh 23 Juli 2011

II.3 Gedung Parkir

Gedung parkir adalah gedung yang khusus dibangun untuk tempat parkir kendaraan, dengan demikian pemakaian lahan terutama di kawasan pusat kota dapat dilakukan secara efisien. Gedung parkir dapat dikombinasikan dengan pusat kegiatan, dimana lantai basement dan beberapa lantai di atasnya digunakan untuk parkir dan selanjutnya di atasnya ditempatkan bangunan pusat kegiatan seperti Pertokoan, Perkantoran dan pusat kegiatan lainnya.⁸



Gambar 2.12 Gedung parkir sebagai pelengkap pusat-pusat kegiatan masyarakat

Sumber: http://id.wikipedia.org/wiki/Gedung_parkir, di unduh 6 Oktober 2011

Di kota-kota Jepang dimana lahan amat terbatas dan sangat mahal, diciptakan parkir robotik dimana kendaraan yang akan diparkir disusun sedemikian sehingga penggunaan ruang sangat efisien, kendaraan diangkat ke ruang parkir dengan menggunakan robot disusun dengan jarak yang sangat berdekatan dan tidak diperlukan ruang untuk kendaraan bersirkulasi mencari ruang parkir yang kosong. Untuk mengoperasikan, mengatur dan mencari kendaraan yang diparkir digunakan sistem pintar yang dikelola oleh suatu program komputer.⁸

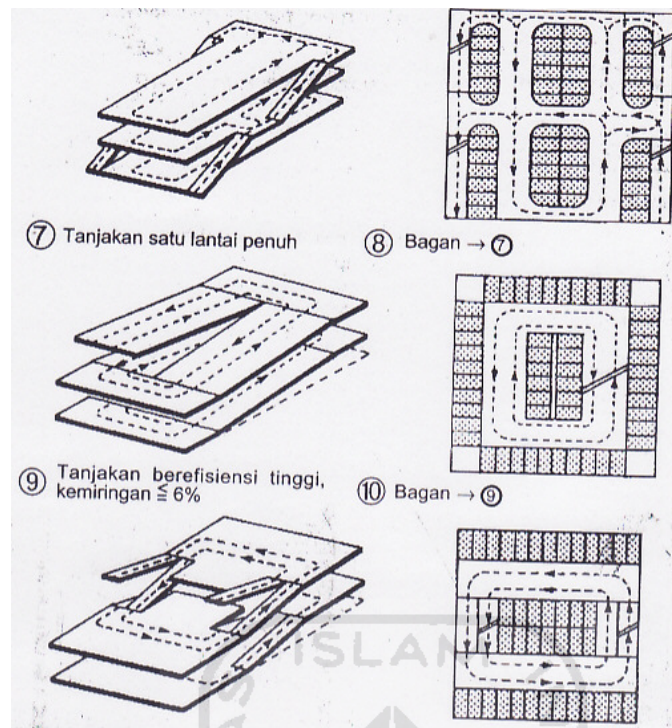


Gambar 2.13 Tempat Parkir THE Cube

Sumber: <http://niedysvhie.blogspot.com/2010/10/tempat-parkir-masa-depan-super-canggih.html>, di unduh 23 Juli 2011

8. Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Gedung_parkir, di unduh 6 Oktober 2011

II.3.1 Klasifikasi Perpakiran dan Gedung Parkir.



Gambar 2.14 Kriteria Perpakiran dan Gedung Parkir

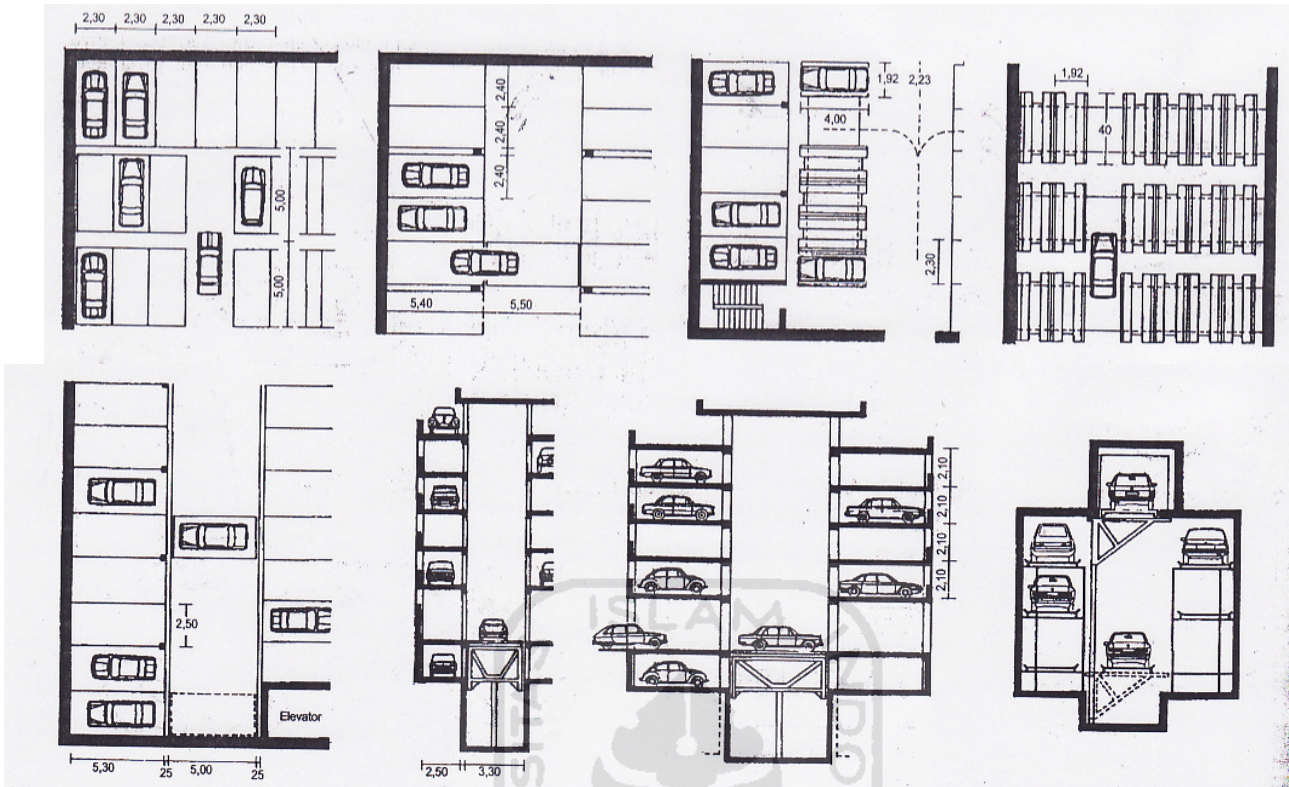
Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 107

Pada gambar diatas merupakan contoh-contoh sistem gedung parkir, terdapat sistem tanjakan yang berbeda untuk mengatasi perbedaan ketinggian dan untuk mencapai pemanfaatan tempat parkir. Kemiringan tanjakan sebaiknya 15% untuk garasi kecil hingga 20% dan tidak melampaui batas. Antara jalur lalu lintas dan tanjakan dengan kemiringan lebih dari 5% harus terdapat sebuah jalur yang mendatar dengan panjang ≥ 5 m, tanjakan untuk mobil pribadi jalur kemiringannya sampai dengan 10% dengan panjang 3 m. kemungkinan penataan dan bentuk tanjakan, terdapat dalam empat kelompok utama. Tanjakan bertingkat banyak yang lurus, paralel dan menerus dengan podium di antara keduanya, jalan naik dan turun terletak berseberangan.

Landasan tingkat yang condong (susunan tanjakan penuh yang menguntungkan). Susunan tempat seluruhnya terdiri dari landasan/dataran yang miring. Sistem menghemat tempat kemiringan $\geq 6\%$.

Tingkat setengah lantai, lantai yang berpindah (D'Humy Rampen): tempat dengan posisi lantai setengah, perbedaan ketinggian ini di atasi dengan tanjakan yang pendek.

II.3.2 Garasi dan Gedung Parkir.



Gambar 2.15 Kriteria Garasi dan Gedung Parkir

Sumber : Penerbit ERLANGGA, DATA ARSITEK jilid 2, hal. 108

Dalam setiap garasi dapat di parkir 2 mobil dengan posisi bertumpuk, melalui landasan yang bergerak, layanan elektronik. Bila listrik padam dapat di atasi dengan pompa tangan. Parkir bertingkat berkapasitas 3 mobil sedan sebagai deretan garis perkarangan atau di gedung parkir melalui melalui dorongan suara pada pintu gerbang yang dapat dijalankan. Beban setiap area tersebut adalah 2,500 kg. kemiringan jalur keluar masuk mobil ke garasi adalah $\leq 14\%$. Sistem menggunakan plat sebagai tempat kendaraan, yang dapat diatur oleh kotak kendali untuk membebaskan jalur keluar masuk, maka jalur masuk kendaraan menjadi bebas.

Gedung parkir tidak dimasuki oleh orang-orang, hal ini untuk menghemat tempat dan dapat mengurangi ketinggian yang membahayakan lingkungan. Setiap lift menampung 40-80 mobil pribadi dengan waktu rata-rata 1-2 menit untuk masuk/keluar tempat parkir. Tumpukan silang sesuai untuk area yang sempit.

II.4 Taman

Taman merupakan sebuah area yang berisikan komponen material keras dan lunak yang saling mendukung satu sama lainnya yang sengaja direncanakan dan dibuat oleh manusia dalam kegunaannya sebagai tempat penyebar dalam dan luar ruangan. Taman dapat dibagi dalam taman alami dan taman buatan. Taman yang sering dijumpai adalah taman rumah tinggal, taman lingkungan, taman bermain, taman rekreasi, taman botani.⁹



Gambar 2.16 Taman Kota

Sumber : <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011

Pertamanan lebih spesifik karena menyangkut aspek estetika atau keindahan dan penataan ruang sehingga memiliki fungsi dalam keberadaannya. Dalam membuat taman ada dua elemen yang dikerjakan, yaitu bidang lunak (*softscape*) dan bidang bidang keras (*hardscape*).⁹

1. Bidang lunak meliputi penanaman segala jenis pohon, semak dan rumput.
2. Bidang keras meliputi pembuatan jalan setapak, kolam, sungai buatan, air mancur, pembuatan tebing, peletakan batu alam, gazebo, alat bermain anak-anak, Ayunan, lampu taman, drainase dan sistem penyiraman.

Penataan taman menyangkut penyesuaian dengan ruang di sekitarnya, seperti:

- a. Taman rumah tinggal
- b. Taman perkantoran
- c. Taman lingkungan pemukiman
- d. Taman kota
- e. Taman sekolah
- f. Taman kawasan industri
- g. Taman Wisata

Saat ini hampir di setiap kota di seluruh dunia memiliki dinas pertamanan yang tugasnya mengurus perencanaan, pembuatan dan perawatan taman di sebuah kota. Semua kota gencar menata pertamanannya untuk mengimbangi polusi kendaraan bermotor. Kota besar idealnya memiliki ruang sebesar 30 persen dari luas kotanya untuk pertamanan.⁹

II.4.1 Taman Alami.



Gambar 2.17 Taman Alami

Sumber : <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011

Taman alami atau natural adalah sesuatu taman yang di rancang untuk memberikan kesan alami atau menyatu dengan alam. Taman alami sudah terbentuk sebelumnya, namun dalam penataannya disesuaikan dengan kondisi lahan kota. Misalnya hutan kota, taman pengarah jalan, taman alami yang tumbuh dalam kota, dan sebagiannya.¹⁰

9. Sumber : <http://id.wikipedia.org/wiki/Taman>, di unduh 17 desember 2011

II.4.2 Taman Buatan (Artificial).



Gambar 2.18 Taman Buatan

Sumber : <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011

Untuk mencapai tujuan dari penyediaan taman kota, terdapat standar kota yang harus dipenuhi. Standar ini dimaksudkan agar taman kota tersebut benar-benar memberikan manfaat yang sebenarnya baik untuk manusia, lingkungan kota, dan makhluk hidup lain (seperti tanaman dan hewan).¹⁰

Oleh sebab itu fungsi taman sangat baik untuk mendukung keadaan perkotaan yang sangat padat. Dengan adanya taman suasana perkotaan semakin hidup karena adanya penghijauan di tengah-tengah kota yang padat, apa lagi di daerah perkantoran yang sangat memerlukan penghijauan di sekitar perkantoran tersebut. Dengan adanya taman banyak aktivitas-aktivitas yang bisa dilakukan oleh masyarakat sekitarnya. Taman juga sangat berdampak baik bagi penghawaan di tengah-tengah kota yang sangat panas, taman membuat suatu tempat relaksasi bagi masyarakat sekitar taman.



Gambar 2.19 Keadaan Kota

Sumber : <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011

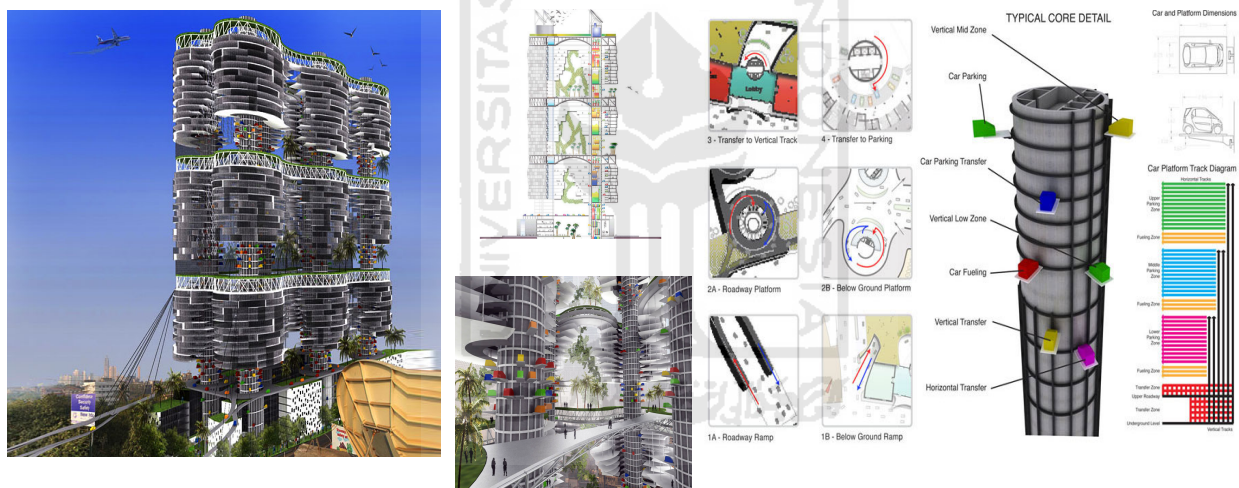
10. Sumber : <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011

II.5 Kajian State Of The Art Gedung Parkir

Kajian state of the art merupakan referensi desain arsitektur yang berperan sebagai preseden akan perancangan yang dikerjakan. Berikut beberapa beberapa bangunan yang dapat dijadikan referensi, antara lain:

1. Tata Tower Dengan 4.050 tempat Parkir dan bisa menghasilkan Energi sendiri

MANIATEKNO.COM — Diperkirakan pada tahun 2030, 25% kota Mumbai akan dipenuhi dengan mobil-mobil yang sedang parkir. Itu berarti semakin sedikit area untuk parkir, perumahan dan ruang untuk bernafas. Tata Tower yang revolusioner ini didesain untuk menjawab masalah kritis ini dengan menciptakan sebuah komunitas residensial untuk para karyawan Tata — produsen mobil terbesar di India dan manufaktur Nano, mobil termurah di dunia — yang juga menjadi gedung parkir vertikal untuk mobil-mobil listrik.



Gambar 2.20 Tata Tower

Sumber: <http://maniatekno.com/2010/10/tata-tower-dengan-4-050-tempat-parkir-dan-bisa-menghasilkan-energi-sendiri.html>,
di unduh 23 Juli 2011

Pertimbangan memilih bangunan ini sebagai salah satu kajian *state of the art* adalah :

- Dari bangunan tersebut dapat dipelajari bagaimana bangunan dalam mersepon keadaan lingkungan sekitar kota Mumbai yang di perkirakan pada tahun 2030, 25 % akan di penuh dengan mobil-mobil yang sedang parkir.
- Dari bangunan menggunakan system gedung parkir vertikal, sehingga bisa memuat tempat parker yang banyak.
- Di bangunan ini juga memiliki taman yang sangat luas, sehingga menjadikan suasana segar di gedung parkir ini.

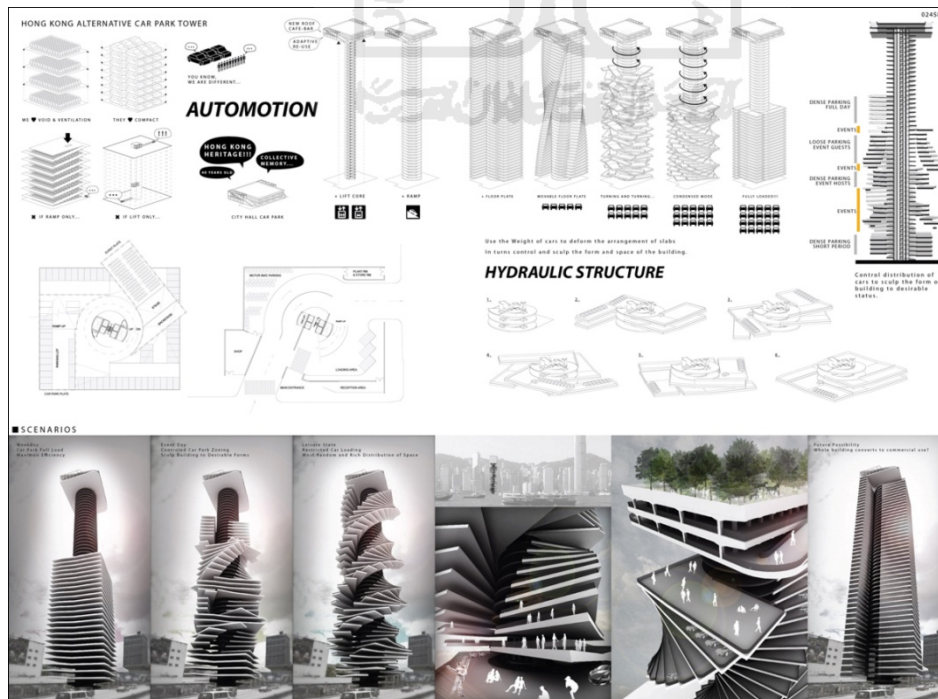
2. HONG KONG Alternative Car Park Tower [AC-CA]™

Gambar di bawah merupakan pemenang sayembara HONG KONG Alternative car Park Tower [AC-CA]™.



Gambar 2.21 Hongkong Alternative Car Park Tower

Sumber: <http://www.ac-ca.org/en/hongkong02winners>, di unduh 1 Desember 2011



Gambar 2.22 Hongkong Alternative Car Park Tower

Sumber: <http://www.ac-ca.org/en/hongkong02winners>, di unduh 1 Desember 2011



Gambar 2.23 Hongkong Alternative Car Park Tower

Sumber: <http://www.ac-ca.org/en/hongkong02winners>, di unduh 1 Desember 2011

Pertimbangan memilih bangunan ini sebagai salah satu kajian *state of the art* adalah :

- Dari setiap gambar memiliki konsep sendiri-sendiri, tapi dari semuanya merespon keadaan sekitar yang memiliki lahan yang sempit untuk di jadikan gedung parkir yang banyak untuk tempat parkir.
- Dari setiap gambar diatas menggunakan Teknologi yang sudah berkembang untuk masalah gedung parkir vertikal.
- Dari setiap gambar memiliki sirkulasi parkir yang baik.
- Dari setiap gedung parkir menambahkan taman kecil untuk menyegarakan suasana di sekitar gedung parkir.

BAB III

METODA PERANCANGAN

Bab ini membahas tentang tiga macam metode perancangan yang berupa: pertama, metode Survey Literatur dan Internet, kedua Survey Instansional dan yang ketiga Survey Site. Dari ketiga metoda tersebut membuat resume atau kesimpulan untuk memetoda tugas akhir gedung parkir di jalan Mangkubumi.

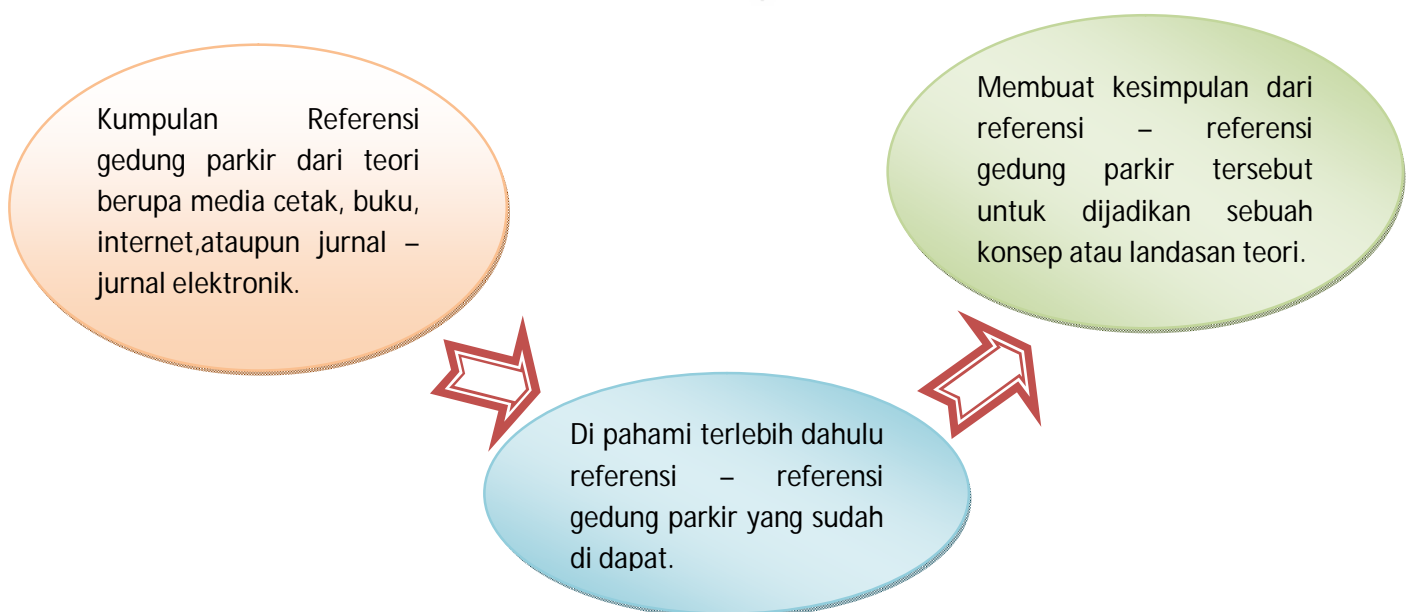
III.1 Metoda

Metode pengujian model desain dilengkapi dengan alasan dan uraian detailnya

Metode pengujian menggunakan metode simulasi software yang akan menampilkan bentuk 3D dari bangunan. Dalam metode simulasi tersebut menggunakan software auto cad untuk skematik 2 dimensi, sketchUp untuk visual 3 dimensi keseluruhan bangunan, Photoshop untuk menggedit gambar dari rendering SketchUp, dan yang terakhir Corel DRAW untuk membuat Apreb Presentasi. Oleh sebab itu akan dipaparkan beberapa data-data survey mengenai kasus penulisan gedung parkir agar mendapat gambaran yang akurat, yaitu berupa:

III.1.1 Survey Literatur dan Internet

Pengumpulan data-data gedung parkir dari tulisan berupa referensi yang terkait dan teori yang mendukung baik berupa media cetak, buku, ataupun jurnal-jurnal elektronik.



Tabel 3.4 Skema Survey Literatur dan Internal

III.1.2 Survey Instansional

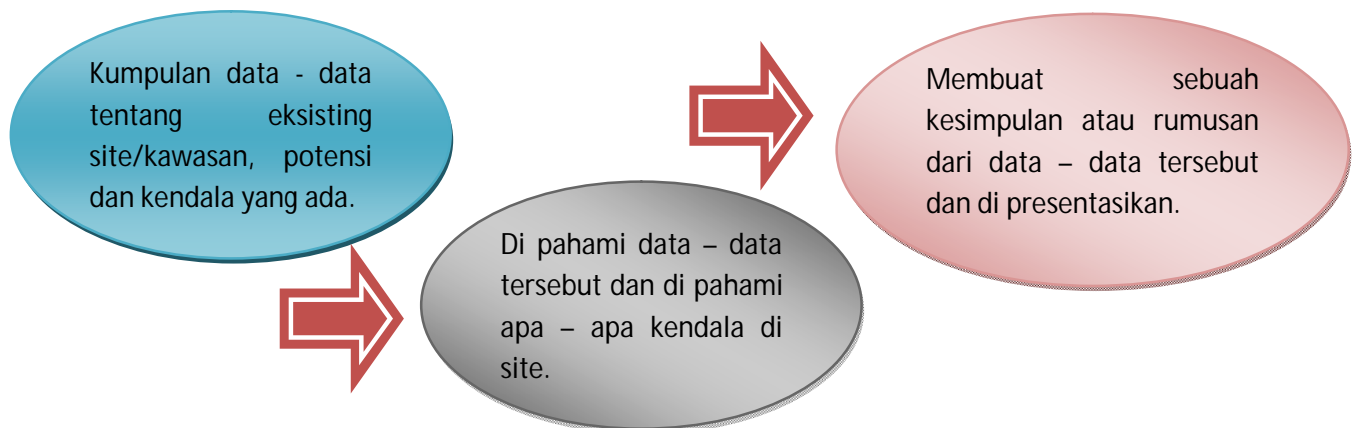
Pengumpulan data-data parkir tentang peraturan yang berlaku di kawasan site yang diperoleh dari kantor-kantor instansi terkait seperti kantor pemerintah BAPEDA Daerah Istimewa Yogyakarta. Dan juga survey kantor-kantor yang di jadikan sasaran untuk Gedung Parkir ini seperti Bank Muamalat, Kedaulatan Rakyat, Hotel Arjuna, Laboratorium Klinik Prodia, kantor Notaris, toko Cat Lancar dan instansi Travel yang ada di sekitar jalan Mangkubumi.



Tabel 3.5 Skema Survey Instansional

III.1.3 Survey Site

Pengumpulan data eksisting keberadaan site guna mempertimbangkan kembali potensi dan kendala yang ada. Dengan cara survey lapangan ke site yang akan menjadi tempat atau lokasi didirikannya gedung parkir, seperti pengukuran lahan site (untuk mengetahui luasan site), melihat view dari utara, barat, timur dan selatan, kondisi sirkulasi angin di site, kebisingan yang terdapat di site, vegetasi yang berada di site dan aktivitas-aktivitas apa saja yang berada di lokasi site.



Tabel 3.6 Skema Survey site

BAB IV

HASIL SURVEY DAN ANALISIS

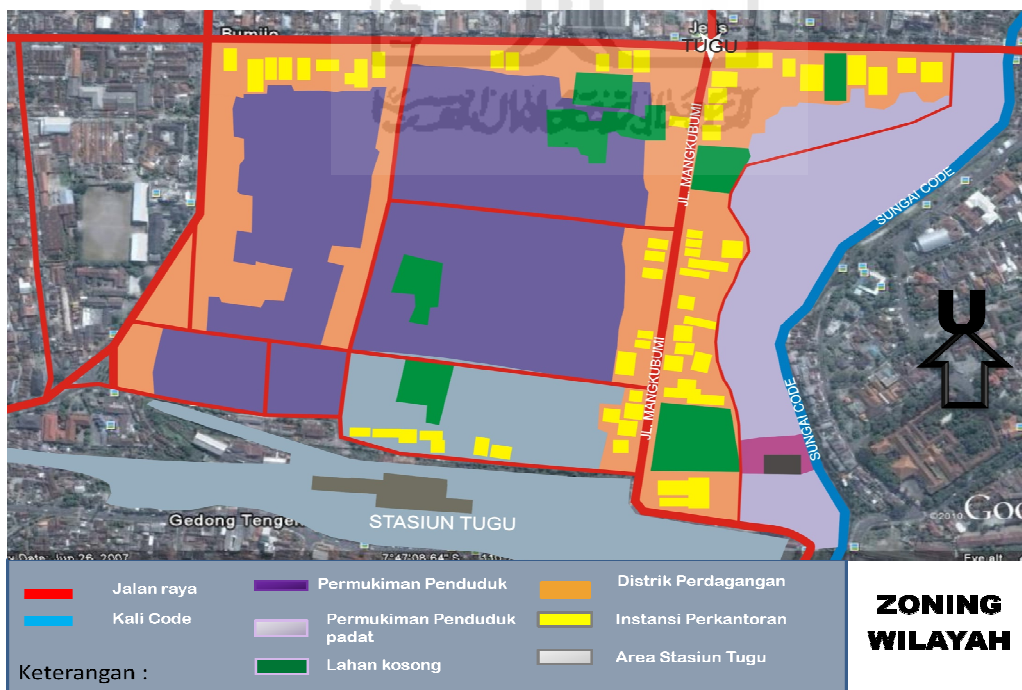
Bab ini membahas hasil survey dan analisis kegiatan suasana di jalan Mangkubumi. Analisis yang dibahas meliputi, Identifikasi Perancangan (fungsi bangunan, kondisi jalan Mangkubumi, land use, landmark, landscape vegetasi dan lost space) selanjutnya analisis kebutuhan ruang dan program ruang, analisis sirkulasi dan program ruang, analisis site dalam perancangan.

IV.1 Identifikasi Perancangan

IV.1.1 Fungsi Bangunan

Secara keseluruhan fungsi dari tempat parkir ini adalah untuk ketertiban dan keamanan pengguna jalan terutama pengendara roda dua maupun roda empat, dengan merespon aktivitas – aktivitas yang ada di sekitar kawasan jalan Mangkubumi. Tempat parkir ini tidak hanya sebagai tempat parkir saja, akan tetapi menjadi suatu tempat interaksi sosial, tempat berkumpul, dan tempat – tempat peristirahatan yang baik bagi pengguna parkir. Dalam bentuk fasilitas – fasilitas yang mendukung selain tempat parkir, fasilitas pendukung tersebut seperti taman, foodcourt, dan fasilitas lain – lainnya.

IV.2 Kondisi Jalan Mangkubumi dan sekitarnya.

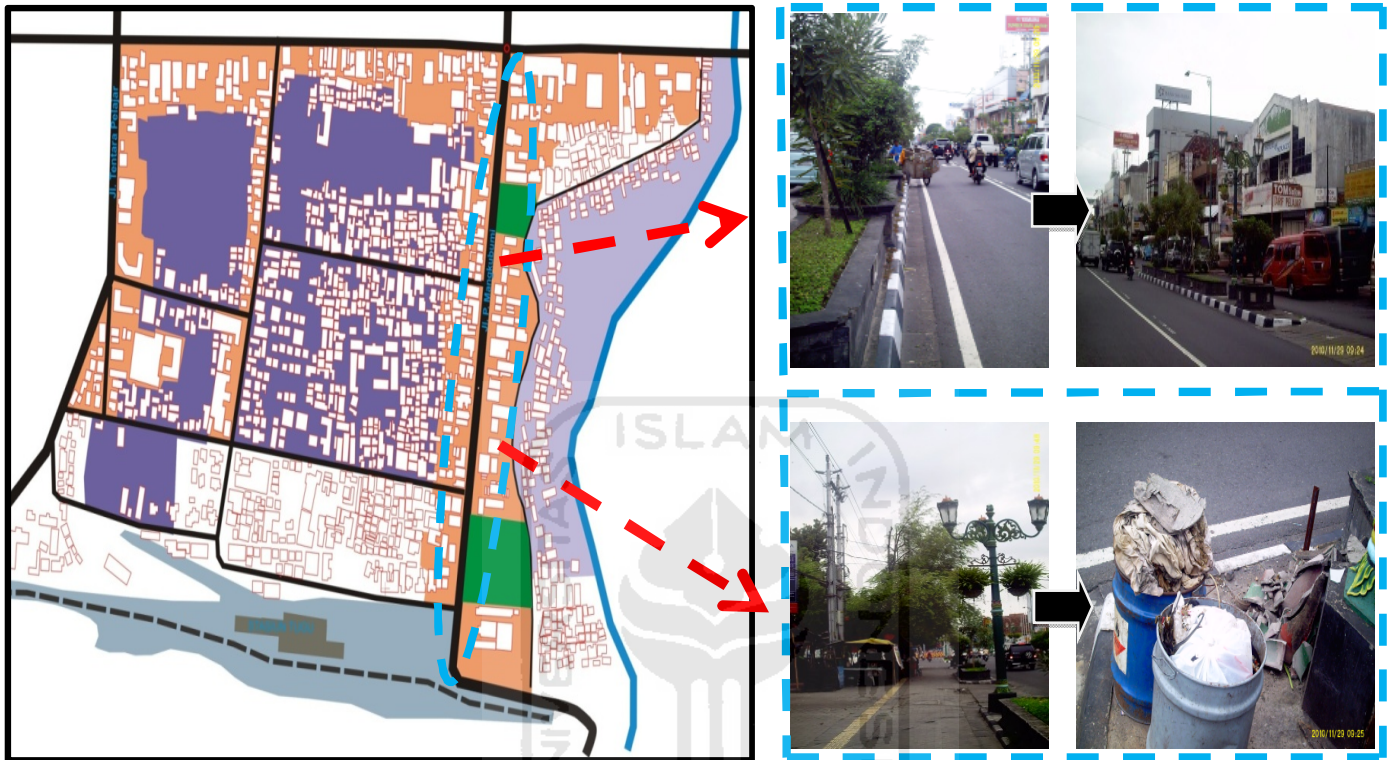


Gambar 4.1 Mapping kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi

IV.2.1 Path

Jalan di Mangkubumi sudah memiliki link dan integritas yang baik sebagai penghubung jalan A.M. Sangaji - Malioboro (Utara-Selatan), Jalan P.Diponegoro - Malioboro (Barat-Selatan), P.Sudirman - Malioboro (Timur-Selatan). Namun, dikarenakan jalan ini berada di tengah (jalan penghubung) menjadikan citra kawasan ini hanya sebatas “tol tak berbayar” untuk menuju ke kawasan Malioboro.



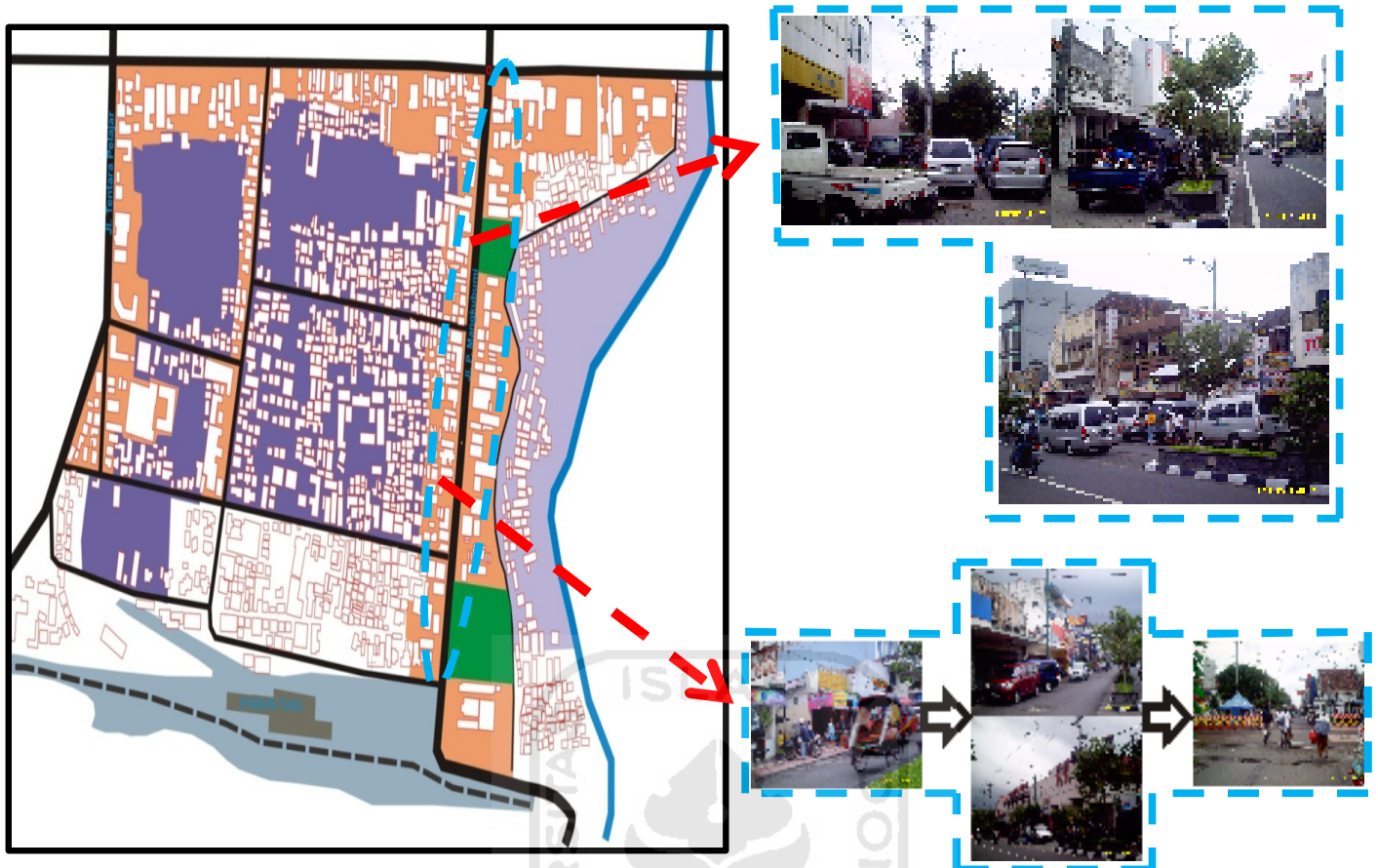
Gambar 4.2 Path pada kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Sudah banyak jalur pedestrian yang sudah ada, namun dialihfungsikan sebagai lahan parkir sehingga pedestrian tidak dapat lagi digunakan oleh pejalan kaki. Di Jalan Mangkubumi ini kualitas pedestrian dan jalan rayanya sudah sangat layak dan bagus namun penataan sisa pembuangan (tong sampah) tidak teratur sehingga mengakibatkan penghuni di jalan Mangkubumi ini meletakkan tong - tong sampah yang tidak sedap dipandang mata.

IV.2.2 Sirkulasi Kendaraan Bermotor

Kendaraan yang parkir pada sembarang tempat sehingga mengganggu akses movement bagi kendaraan-kendaraan yang melintas. Misalnya saja jalur barat yang seharusnya hanya dilalui oleh kendaraan tidak bermotor (misal : sepeda, becak, andong) dijadikan wilayah lahan untuk parkir - parkir mobil dan motor pengunjung atau pekerja yang mempunyai kegiatan didaerah tersebut.



Gambar 4.3 Sirkulasi kendaraan bermotor

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

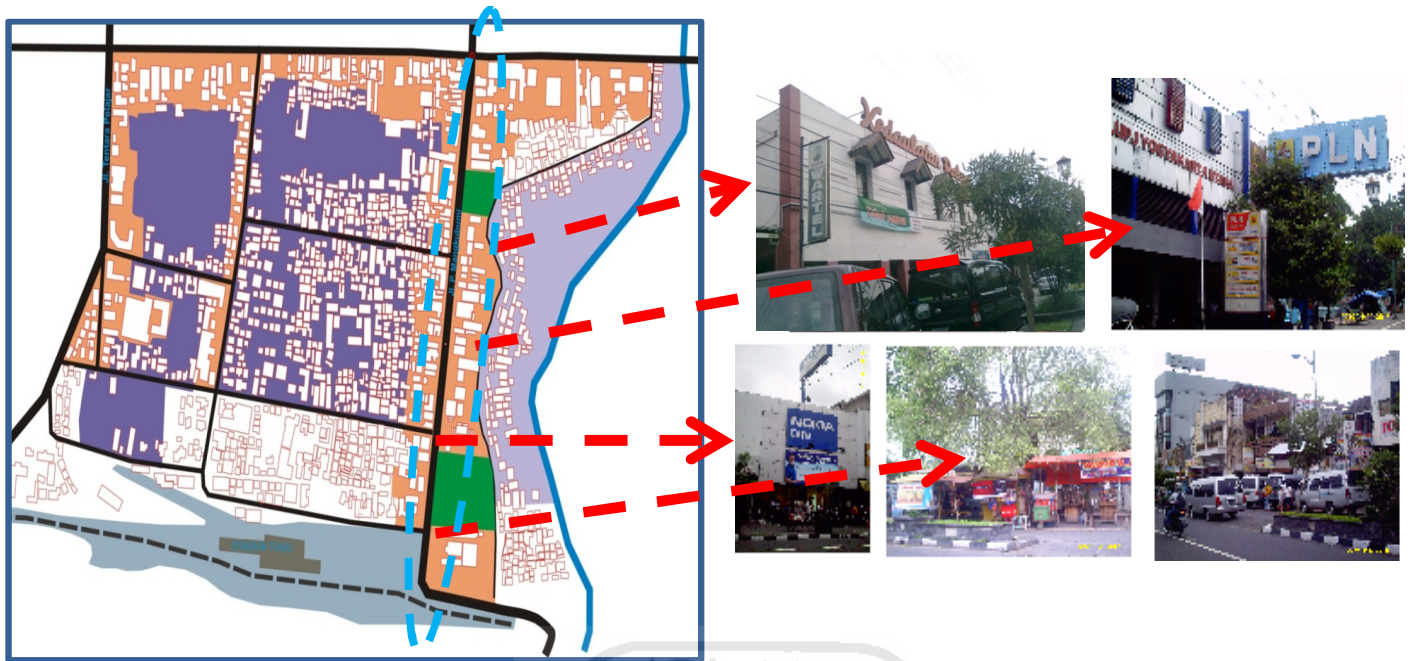
Sirkulasi kendaraan bermotor sudah dirancang pada jalur tengah jalan Pangeran Mangkubumi, namun untuk masalah lahan parkir belum ada perhatian khusus dari pemerintah setempat untuk masalah tersebut. Sehingga pada saat pengendara motor melakukan parkir mereka menggunakan pedestrian pejalan kaki menjadi lahan parkir motor, dan itu mengganggu akses movement bagi orang untuk berjalan dengan leluasa dan santai untuk menikmati vista daerah sekitar.

IV.2.3 Generator Pergerakan

Yang menjadi pemicu di kawasan ini adalah spot - spot yang sering didatangi pengunjung, misalnya saja Kedaulatan Rakyat, distrik perniagaan, distrik perdagangan dan distrik pemukiman.

Spot - Spot yang dijadikan sebagai point of interest di kawasan ini yang menyebabkan banyaknya pengunjung yang datang ke kawasan ini.

Misalnya saja Stasiun Tugu, place ini banyak dikunjungi karena merupakan salah satu stasiun terbesar di Yogyakarta, Kantor Kedaulatan Rakyat yang banyak dikunjungi juga dari staf karyawan maupun pengunjung Kedaulatan Rakyat.



Gambar 4.4 Generator Pergerakan di jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Angkringan Tugu banyak dicari orang karena merupakan salah satu pujasera yang berisi angkringan semua jadi banyak variasi pilihan sesuai selera pengunjung. Dan masih banyak lagi tempat distrik Perkantoran, distrik Perniagaan, distrik Perdagangan, Permukiman dan Perhotelan.

IV.3 Land Use

IV.3.1 Fungsi Dominan Distrik

Kawasan jalan Mangkubumi untuk distrik – distriknya di dominasi oleh distrik komersial, seperti Perdagangan (Pertokoan), Perkantoran, akomodasi (Hotel dan Penginapan), Restaurant dan Usaha Jasa. Namun kawasan ini kurang adanya pengolahan pada lahan – lahan penghijauan karena lebih didominasi oleh bangunan – bangunan.

Pada gambar Hotel disini menjadi salah satu distrik akomodasi di wilayah ini, akan tetapi untuk akomodasi dari lahan parkir masih belum tertata dengan baik sehingga mengganggu keadaan sekitar kawasan jalan Pangeran Mangkubumi. Terutama pedestrian pejalan kaki yang sangat terganggu dengan adanya parkir mobil di sekitar bangunan Hotel tersebut.



Gambar 4.5 Land use kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

IV.3.2 Hubungan Fungsi (Antar Distrik)

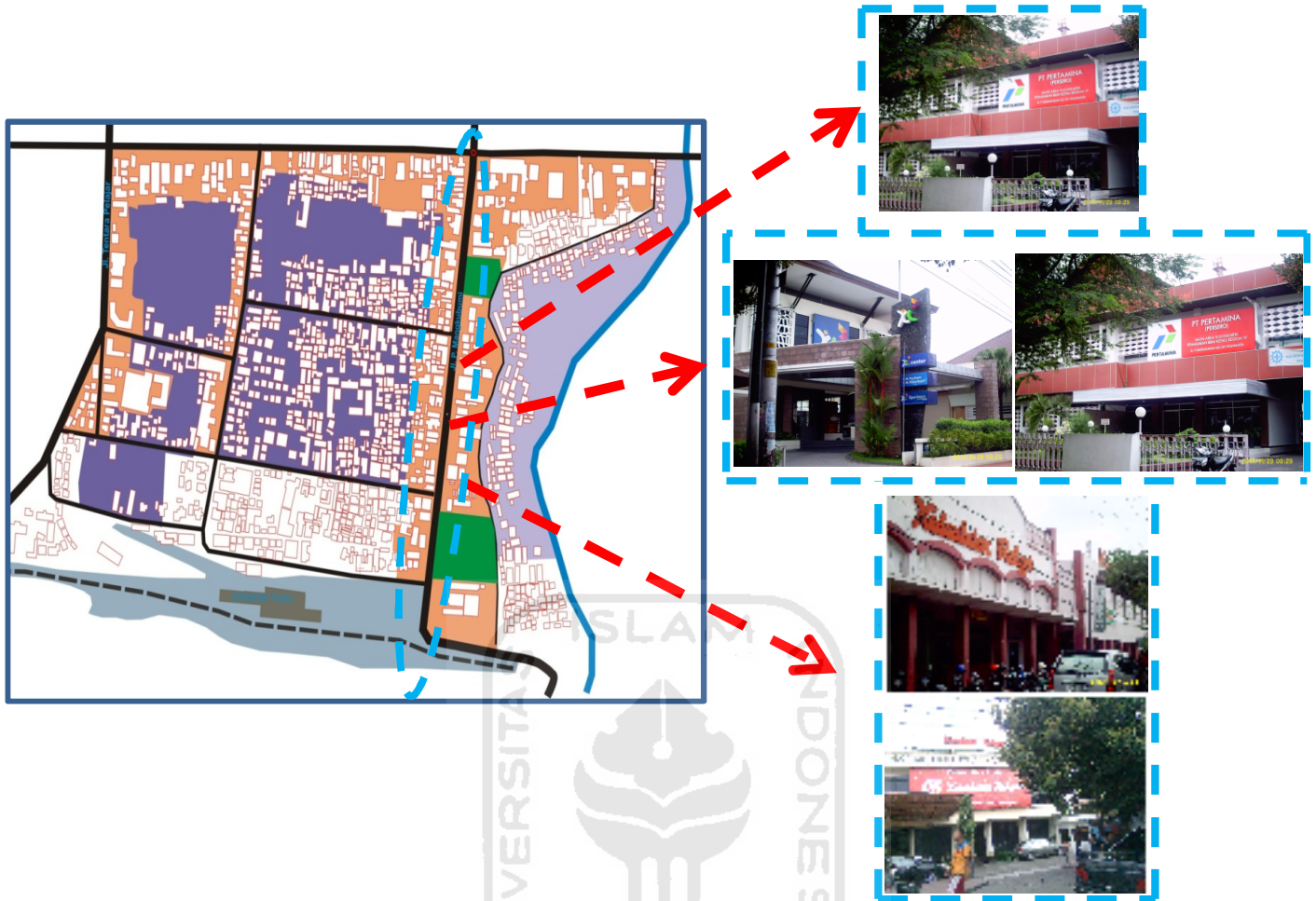
Distrik – distrik di kawasan jalan Mangkubumi lebih banyak pada distrik komersial, namun untuk penataannya masih kurang baik, tidak ada komposisi yang baik antar fungsinya. Misalnya pada gambar gedung Honda dan Nokia Care merupakan salah satu distrik Perdagangan sekaligus Perkantoran di kawasan ini yang selaras dalam citra bangunan di kawasan jalan Pangeran Mangkubumi.

Ada pun citra bangunan maupun fungsi antar distrik rata-rata memiliki kesamaan dalam segi distrik perdagangan sekaligus perkantoran, ada juga segi yang mengkhususkan di distrik Perkantoran tanpa penggabungan antara distrik Perdagangan, distrik akomodasi dan distrik lain-lain yang ada di kawasan jalan Pangeran Mangkubumi.

IV. 4 Landmark

Beberapa kantor pada distrik perniagaan ini termasuk landmark jl. Mangkubumi. Area sepanjang Mangkubumi dapat membentuk suasana distrik Perniagaan, belum ada nya integrasi suasana antara jalan Malioboro dan jalan Mangkubumi.

Kenapa integrasi antara jalan Malioboro dan jalan Mangkubumi belum ada, karena pada setiap lokasi mempunyai distrik masing-masing dengan kepentingan distrik itu sendiri, misalnya jalan Mangkubumi yang di peruntukan untuk distrik Perkantoran, Permukiman, distrik Perdagangan dan Jasa. Sedangkan jalan Malioboro distrik yang paling menonjol adalah distrik Perdagangan.



Gambar 4.6 Landmark jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Oleh sebab itu bagaimana menselaraskan Landmark kedua ruas jalan tersebut membuat suatu yang saling mendukung satu sama lain, sehingga mendapatkan keselarasan dari setiap kedua ruas jalan tersebut.

Track dan pedestrian dialih fungsikan sebagai tempat parkir mobil dan lapak PKL. track ini harusnya digunakan untuk kendaraan non motor, becak, sepeda atau andong. Pedestrian yang disalah fungsikan sebagai lapak PKL, ini yang harusnya digunakan untuk pejalan kakii justru malah tersingkir.

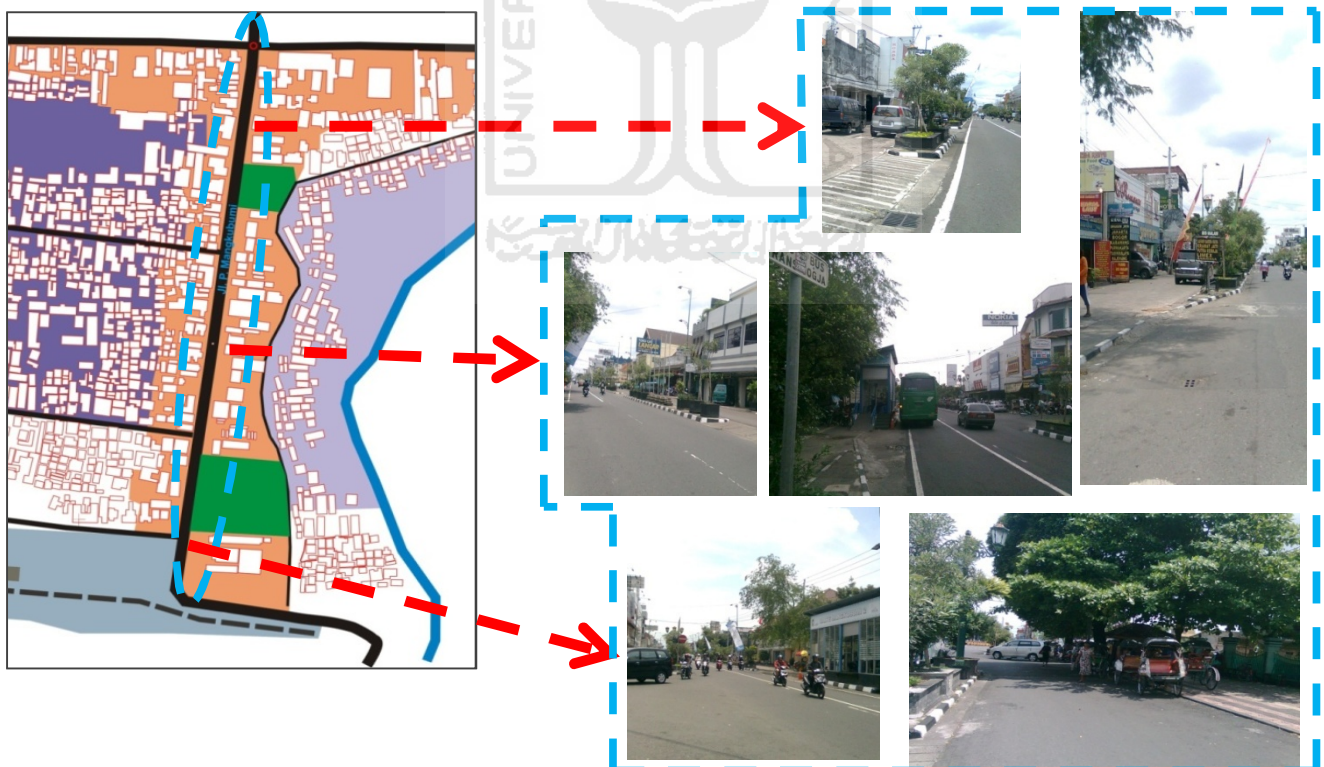


Gambar 4.7 Landmark jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

IV.5 Landscape

Kondisi kawasan jalan Mangkubumi merupakan daerah distrik Perniagaan, Perkantoran dan Transportasi. Kawasan ini juga merupakan pusat kota Yogyakarta dan juga merupakan jembatan dari jalan Mangkubumi ke jalan Malioboro.

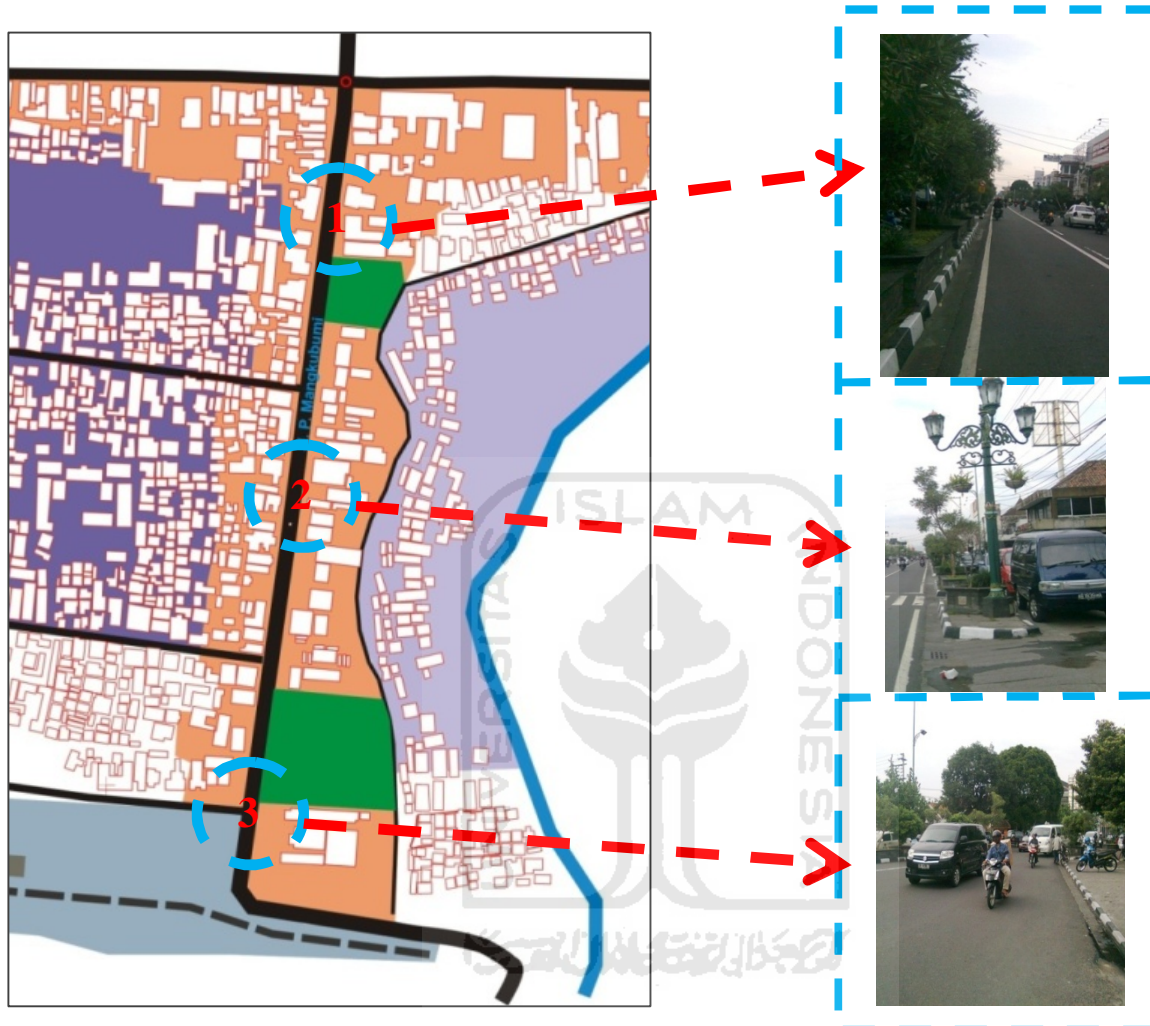


Gambar 4.8 Landscape jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

IV.6 Vegetasi

Keadaan vegetasi di jalan Mangkubumi perlu direncanakan kembali, karena beberapa bagian ruas jalan Mangkubumi masih belum tertata dengan baik seperti pada gambar di bawah ini :



Gambar 4.9 Vegetasi jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Keterangan pada gambar di atas :

1. Point pertama vegetasi yang ada sudah cukup memadai, karena keadaan jalan dan vegetasi saling melengkapi dan terarah menuju ke jalan selanjutnya yaitu jalan Malioboro.
2. Point kedua vegetasi didominasi dengan keadaan kendaraan parkir mobil dan motor. Hal ini membuat view seolah-olah tidak teratur dan tidak enak di pandang.
3. Point ketiga vegetasi sudah mendominasi keadaan kawasan ini, seperti pada point pertama.

IV.7 Lost Space

Pada kawasan jalan Mangkubumi terdapat dua lahan kosong yang belum di manfaatkan dengan baik, dari segi struktural maupun non struktural. Sehingga dua lokasi ini terlihat kumuh dan kehilangan tata guna lahan yang belum di maksimalkan dalam kawasan tersebut. Pada gambar dapat di lihat di bawah ini :



Gambar 4.10 Lost Space kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Keterangan pada gambar diatas :

1. Point pertama lost space ini di gunakan untuk Perkebunan oleh warga setempat. Dan juga terdapat PKL2 di sekitar lost space tersebut. Sehingga manfaat dari lost spce itu membuat kumuh untuk daerah ini.
2. Point kedua di lost spce ini di jadikan tempat parkir untuk di daerah perkantoran di sekitarnya, akan tetapi dilihat dari tempat tidak di olah secara baik malahan di biarkan saja seperti lahan kosong.

IV.8 Analisis Kebutuhan Ruang dan Program Ruang

IV.8.1 Jenis Kegiatan

1. Kegiatan Pengguna Parkir

Merupakan kegiatan yang dilakukan pengguna parkir mobil maupun motor yang memarkirkan kendaraannya dalam jangka waktu lama maupun tidak lama, seperti karyawan perusahaan bank yang memarkirkan kendaraannya di dalam gedung parkir dan tidak menutup kemungkinan pengunjung bank itu sendiri, dan masih banyak lagi selain dari karyawan swasta yang lainnya di sekitar gedung parkir.

2. Kegiatan Servis

Merupakan kegiatan yang dilakukan oleh pihak pengelola dan penyewa tempat dalam melayani pengguna gedung parkir dan pengunjung, seperti : pelayanan di entrance gedung parkir, penjelasan informasi gedung parkir, pelayanan kebersihan, pelayanan jasa dalam pelayanan makanan dan keamanan.

3. Kegiatan Pendukung

Kegiatan yang dapat dilakukan oleh pengunjung didalam area, seperti: makan di food court, bersantai di taman gedung parkir , memarkirkan kendaraannya, melihat view kota jogja, tempat nongkrong bagi para remaja.

IV.8.2 Pelaku Kegiatan

1. Pengguna Parkir Kendaraan

Pengguna Parkir Kendaraan adalah orang yang menggunakan fasilitas gedung parkir untuk memarkirkan kendaraannya di gedung parkir, seperti : Karyawan Swasta maupun Negri, Mahasiswa, Pengunjung Gedung Parkir, Masyarakat sekitar yang berkepentingan di jalan Mangkubumi.

2. Pengelola Gedung Parkir

Pengelola adalah yang bertanggungjawab menjalankan sistem kepengurusan yang berkaitan dengan jalannya Gedung Parkir. Seperti: Manajer, Kepala Keamanan, Pegawai Parkir, Pegawai Foodcourt, Bag. Instalasi.

3. Pengunjung

Pengunjung adalah pihak yang menjadi target servis di Gedung Parkir.

IV.8.3 Kebutuhan Ruang dan Besaran

1. Pengguna Parkir kendaraan

Pelaku	Kegiatan	Karakteristik	Aktivitas	Kebutuhan Ruang	Keterangan
Pengguna Parkir kendaraan	Parkir	Publik	Memarkir kendaraan	Tempat parkir	Akses mudah
	Makan	Privat	Sarapan, Makan siang, Makan malam	Tempat Makan	Tenang dan nyaman
	Bersantai	Privat	Duduk ditaman, berjalan-jalan	Tempat duduk dan taman	Tenang , Nyaman dan Strategis
	Beribadah	Privat	Sholat, mengaji, wudhu	Musholla, tempat wudhu	-
	Membersihkan diri	Privat	Buang air, ganti baju	toilet	Tersembunyi

Tabel 4.7 Kebutuhan Ruang Pengguna Parkir

Melihat dari kegiatan pelaku pengguna parkir kendaraan di atas diperoleh besaran ruang, menurut pada Neufert Architects' Data, sebagai berikut:

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas (m ²)
1	Tempat parkir mobil	11.5 m ²	118 mbl	1357 m ²
2	Tempat parkir motor	2 m ²	150 mtr	300 m ²
3	Tempat makan	2 m ²	20 orng	40 m ²
4	Ruang Mushola	1,03 m ²	10 orng	10,3 m ²
5	Tempat duduk	2 m ²	8 orng	16 m ²
6	Rest Room/Lavatory :			
	Pria	1,04 m ²	2 orng	2,08 m ²
	Wanita	1,04 m ²	2 orng	2,08 m ²
	Wastafel	1,07 m ²	4 orng	4,28 m ²
				1731,74 m ²
		Sirkulasi 30%		519,522 m ²
		Total		2251,262 m ²

Tabel 4.8 Besaran Ruangan Pengguna Parkir

Untuk kapasitas mobil di bagi menjadi 5 Perkantoran, dan 2 Perdagangan yang ada di sekitar kawasan jalan mangkubumi. Masing-masing di beri kapasitas 5 mobil, dan itu juga maksimal pemakai dari setiap distrik perkantoran dan perdagangan itu hanya 2-3 yang memiliki mobil dan sisanya adalah pengunjung di kawasan jalan mangkubumi tersebut. Untuk kendaraan motor kapasitasnya lebih banyak, karena karyawan atau staf-staf pekerja mayoritas pengguna sepeda motor sehingga kapasitasnya lebih banyak ketimbang mobil pribadi. tidak menutup kemungkinan bagi pengunjung yang memakai kendaraan sepeda motor di kawasan jalan mangkubumi.

2. Pengelola Gedung Parkir

Pelaku	Kegiatan	Karakteristik	Aktivitas	Kebutuhan Ruang	Keterangan
Staf/ Pengelola	Penjaga karcis	Publik	Pemberi karcis parkir	Ruang karcis	Posisi di depan/ mudah ditemukan
	Parkir	Publik	Memarkir kendaraan	Tempat parkir	Akses mudah
	Kerja manajer	Privat	Mengontrol staff	ruang rapat,	Tenang dan nyaman
	Kerja pegawai		Mengurus tempat parkir dan keamanan	Tempat penjagaan	Tempat yang strategis
			Mengurus administrasi	Ruang karyawan	Tenang dan nyaman
			Mengurus instalasi	Ruang instalasi	Tempat yang strategi
	Beribadah	Privat	Sholat, mengaji, wudhu	Musholla, tempat wudhu	-
	Membersihkan diri	Privat	Buang air, ganti baju	toilet	Tempat strategi

Tabel 4.9 Kebutuhan Ruang Pengelola Gedung Parkir

Dari data di atas kegiatan pengelola gedung parkir di atas diperoleh besaran ruang, menurut pada Neufert Architects' Data, sebagai berikut :

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas (m ²)
1	Ruang Manajer	15 m ²	1 orng	15 m ²
2	Ruang Instalasi	10 m	2 orng	20 m ²
3	Ruang Karyawan	8 m ²	12 orng	96 m ²
4	Ruang Musholla	1,03 m ²	10 orng	10,3 m ²
5	Ruang Keamanan	2 m ²	5 orng	10 m ²
6	Ruang Karcis	4 m ²	8 orng	64 m ²
7	Rest Room/Lavatory :			
	Pria	1,04 m ²	2 orng	2,08 m ²
	Wanita	1,04 m ²	2 orng	2,08 m ²
	Wastafel	1,08 m ²	4 orng	4,28 m ²
8	Ruang Meeting	1,35 m ²	12 orng	16,2 m ²
				239,94 m ²
Sirkulasi 20%				47,988 m ²
Total				287,928 m ²

Tabel 4.10 Besaran ruang pengelola Gedung Parkir

3. Pengunjung

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas (m ²)
1	Ruang kantin	2 m ²	20orng	40m ²
2	Toko Swalayan	120m ²	orng	120m ²
3	Rest Room/Lavatory :			
	Pria	1,04 m ²	4 orng	4,16 m ²
	Wanita	1,04 m ²	4 orng	4,16 m ²
	Wastafel	1,07 m ²	8 orng	8,64 m ²
				176,96 m ²
Sirkulasi 30%				53,088 m ²
Total				230,048 m ²

Tabel 4.11 Besaran Ruang Pengunjung

4. Pendukung Lainnya

a. Musholla

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas
1	Ruang sholat	1,03 m ²	10 orng	10,3 m ²
2	Ruang wudhu (10 unit)	0,54 m ²	10 orng	5,4 m ²
3	Kamar mandi :			
	Pria	3 m ²	1 orng	3 m ²
	Wanita	3 m ²	1 orng	3 m ²

4	Gudang	12 m ²	3 orng	36 m ²
				57,7 m ²
		Sirkulasi 20%		11,54 m ²
		Total		69,24 m ²

Tabel 4.12 Besaran Ruang Musholla

b. Ruang instalasi

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas
1	Ruang Genset	20 m ²	-	20 m ²
2	Ruang Pompa	9 m ²	-	9 m ²
3	Ruang kontrol	12 m ²	-	12 m ²
				41 m ²
		Sirkulasi 20%		8,2 m ²
		Total		49,2 m ²

Tabel 4.13 Besaran Ruang Instalasi

c. Landscape

No.	Ruang	Besaran	Kapasitas	Luas
1	Taman Gedung parkir	300 m ²	-	300 m ²
2	Kamar mandi :			
	Pria	3 m ²	3 orng	9 m ²
	Wanita	3 m ²	3 orng	9 m ²
				318 m ²
		Sirkulasi 20%		63,6 m ²
		Total		381,6 m ²

Tabel 4.14 Besaran Ruang Landscape

Berdasarkan dari jumlah tiap besaran kebutuhan ruang dapat diperoleh luasan bangunan dalam site yaitu:

Kebutuhan ruang untuk pengguna parkir kendaraan : 2251,262 m²

Kebutuhan ruang untuk pengelola gedung parkir : 287,928 m²

Kebutuhan ruang untuk pengunjung : 230,048 m²

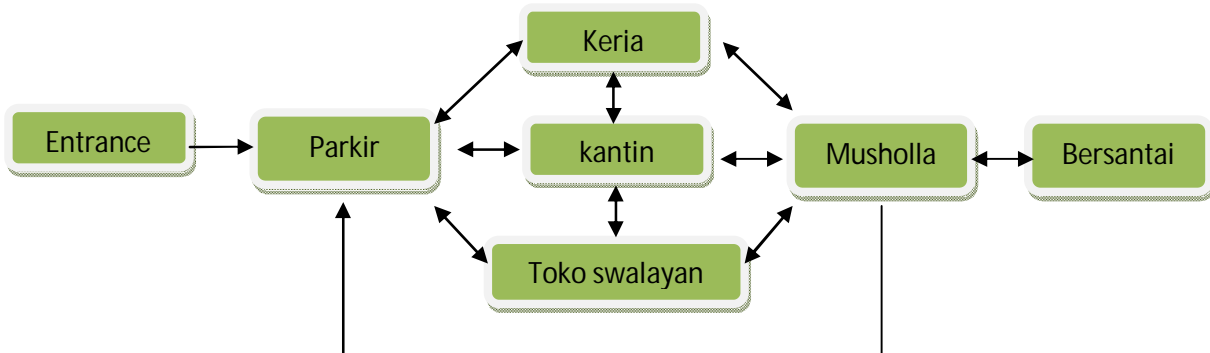
Kebutuhan ruang untuk fasilitas dan pendukung lain : 500,04 m²

Total kebutuhan luas bangunan : 3269,278 m²

IV.9 Analisis Sirkulasi dan Program Ruang

IV.9.1 Sirkulasi

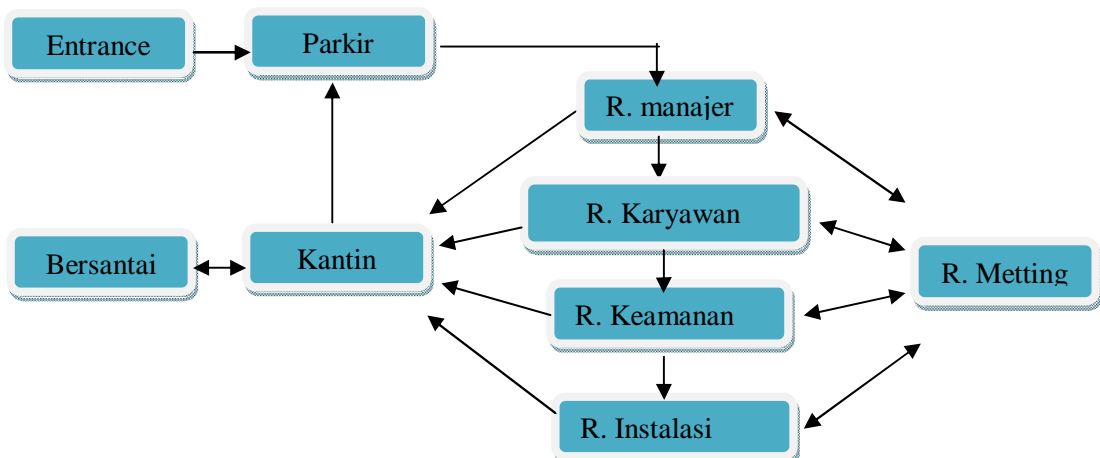
1. Pengguna Parkir



Tabel 4.15 Skema sirkulasi Pengguna Parkir

Setelah pengguna masuk dan parkir, lalu menuju tempat kerja di luar gedung parkir untuk bekerja. Dan berikutnya menuju ke kantin untuk makan dan bersantai sejenak di kawasan gedung parkir, Lalu menuju musholla untuk beribadah, setelah itu kembali ke parkir untuk pulang, bisa juga kerja lagi dan pulang ke parkir, bisa juga ke kantin untuk makan setelah itu ke parkir untuk pulang, bisa juga bersantai dan kembali ke parkir untuk pulang.

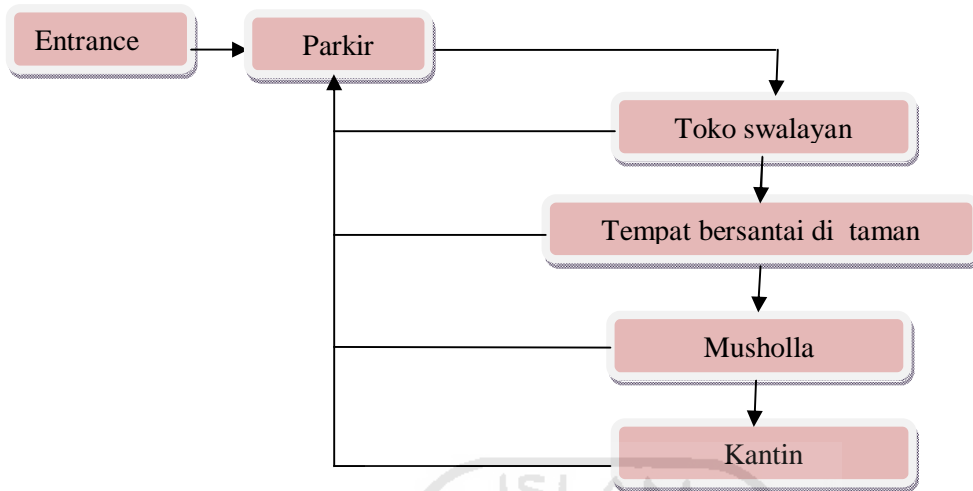
2. Pengelola Gedung Parkir



Tabel 4.16 Skema sirkulasi Pengelola Gedung Pakir

Pengelola masuk lalu menuju ruang kerja, ruang rapat jika ada keperluan dan sarana kantin atau tempat bersantai.

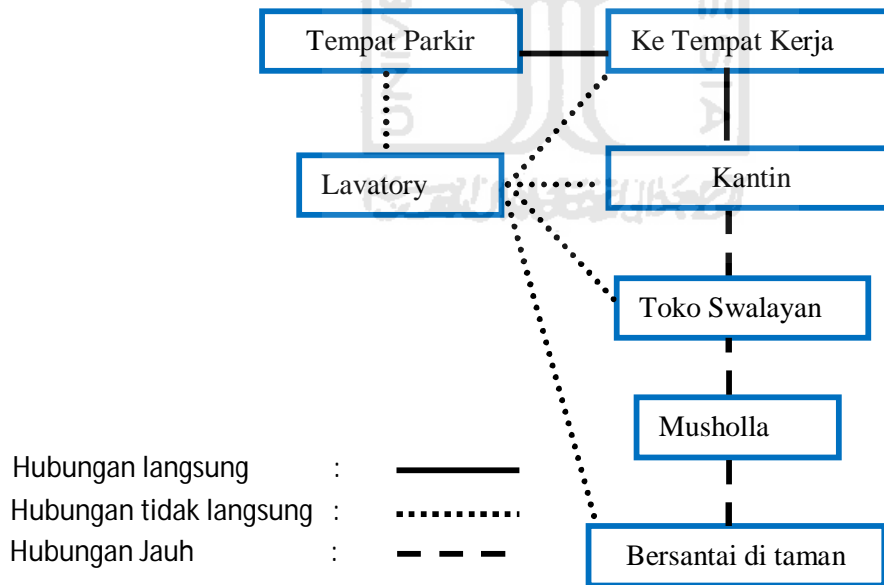
3. Pengunjung



Tabel 4.17 Skema sirkulasi Pengunjung

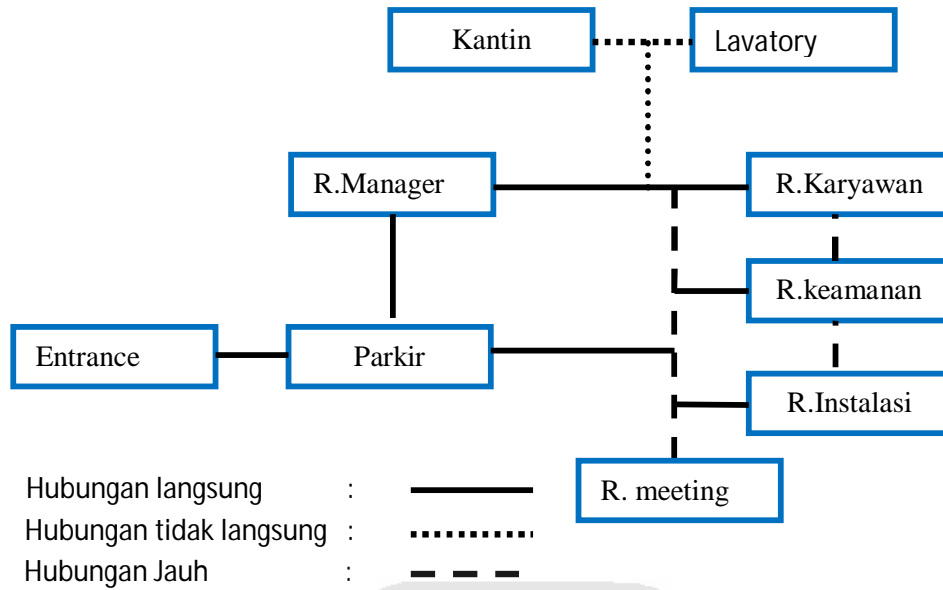
IV.9.2 Program Ruang

1. Pengguna Parkir



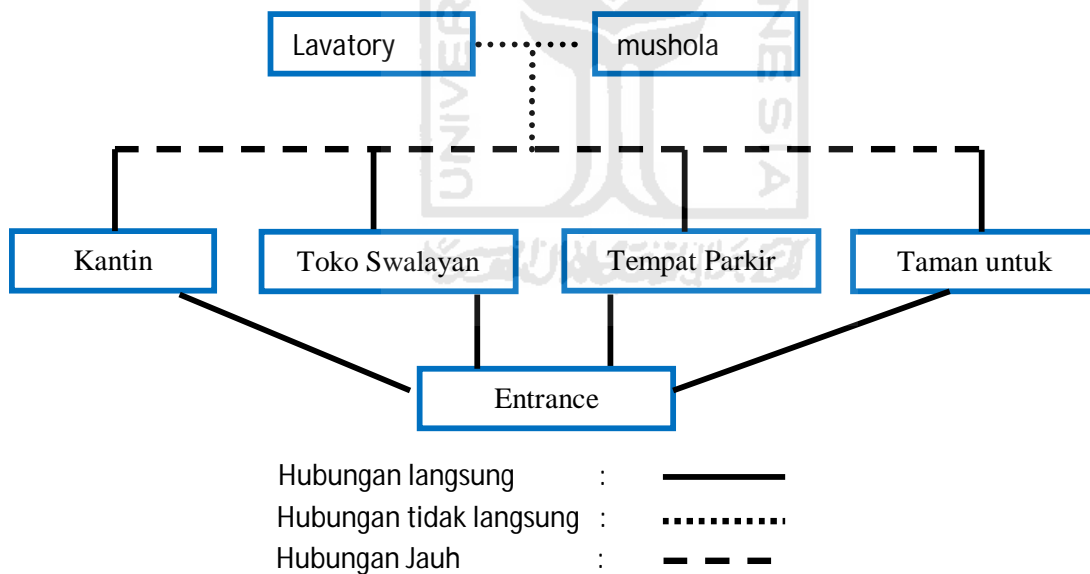
Tabel 4.18 Skema Program ruang Pengguna Parkir

2. Pengelola Gedung Parkir



Tabel 4.19 Skema Program ruang Pengelola Gedung Parkir

3. Pengunjung



Tabel 4.20 Skema Program ruang Pengunjung

IV.10 Analisa Site Dalam Perancangan

IV.10.1 Analisa Site

Di kawasan jalan Mangkubumi terdapat dua site yang belum di manfaatkan dengan baik, dari segi structural maupun non structural di kawasan tersebut. Sehingga perlu dimanfaatkan untuk kepentingan umum di masyarakat jalan mangkubumi itu sendiri, dan tidak menutup kemungkinan untuk di luar kawasan jalan Mangkubumi.

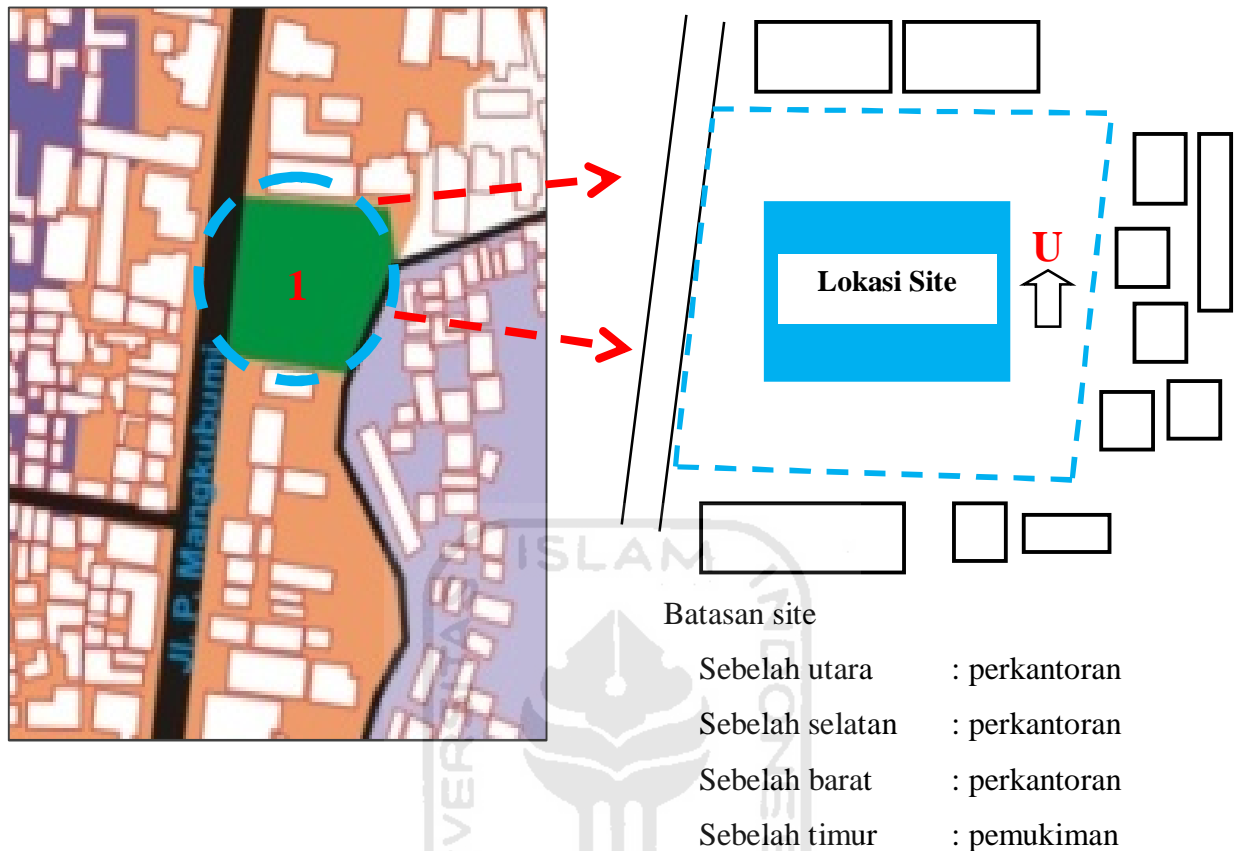


Gambar 4.11 Lokasi site kawasan jalan Mangkubumi

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

Pada lokasi pertama pada site merupakan lokasi yang tidak terurus dari segi fungsi struktural maupun non struktural. Lokasi di jadikan tempat berkebun bagi masyarakat di kawasan jalan Mangkubumi, akan tetapi kurang di kembangkan dalam segi perkebunan dan sekarang menjadi lokasi liar yang tidak di rawat oleh masyarakat setempat.

Lokasi kedua merupakan tempat parkir bagi perusahaan PLN. Untuk segi struktural pengembangan sudah lebih baik dari lokasi pertama, akan tetapi lokasi ini kurang pembinaan dari masyarakat setempat untuk di kembangkan lagi. Sehingga sekarang lokasi ini kurang terurus dengan baik dari segi pembinaan lahan untuk lahan lebih produktif kedepan.



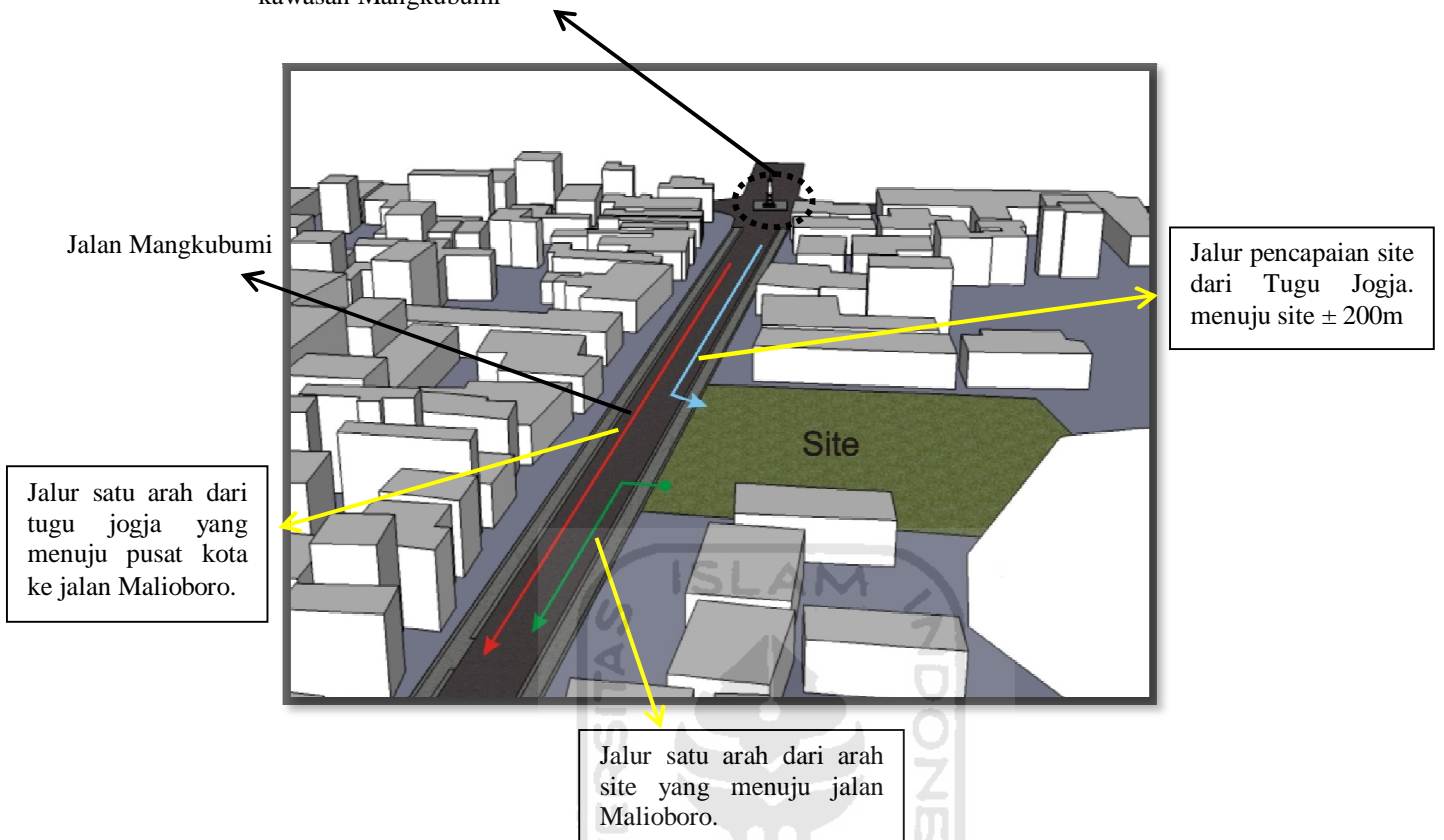
Gambar 4.12 Lokasi site

Sumber: Google Earth yang di edit kembali menjadi Mapping kawasan Jalan Mangkubumi dan foto langsung dari lokasi

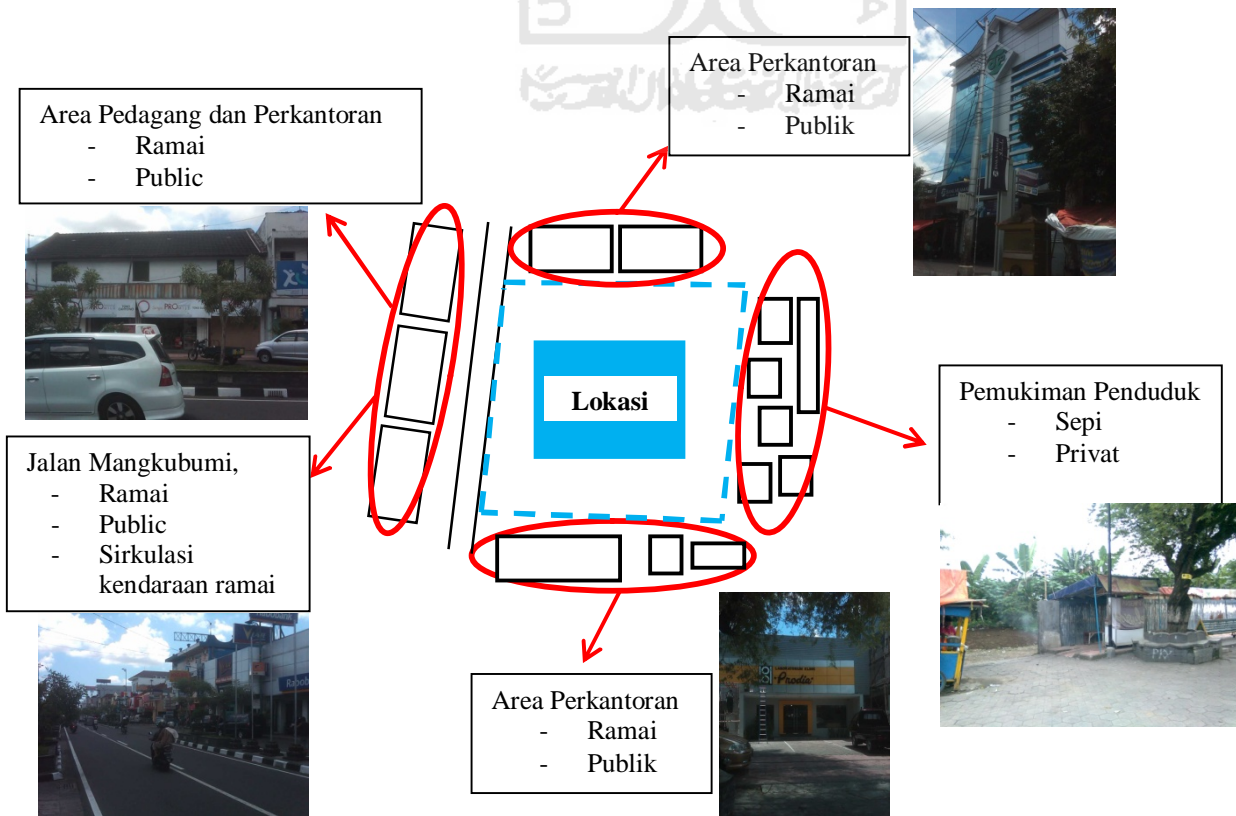
Dari kedua lokasi site tersebut saya memilih untuk lokasi pertama di bandingkan yang kedua, karena tempatnya sangat strategis untuk daerah Perkantoran yang membutuhkan lahan parkir. Untuk kebutuhan parkir bagi karyawan-karyawan di sekitar lokasi site, dari pada lokasi kedua yang jauh dari Perkantoran yang berada di dekat lokasi site pertama. Dengan keadaan lokasi site yang seperti ini saya mempertimbangkan untuk ke lokasi site pertama, karena saya lebih ke prioritaskan kebutuhan untuk Perkantoran dan akomodasi Perhotelan yang berada di kawasan jalan Mangkubumi dn tidak menutup kemungkinan untuk pengunjung di jalan Mangkubumi itu tersebut dan masyarakat sekitar.

IV.10.2 Jalur sirkulasi ke site

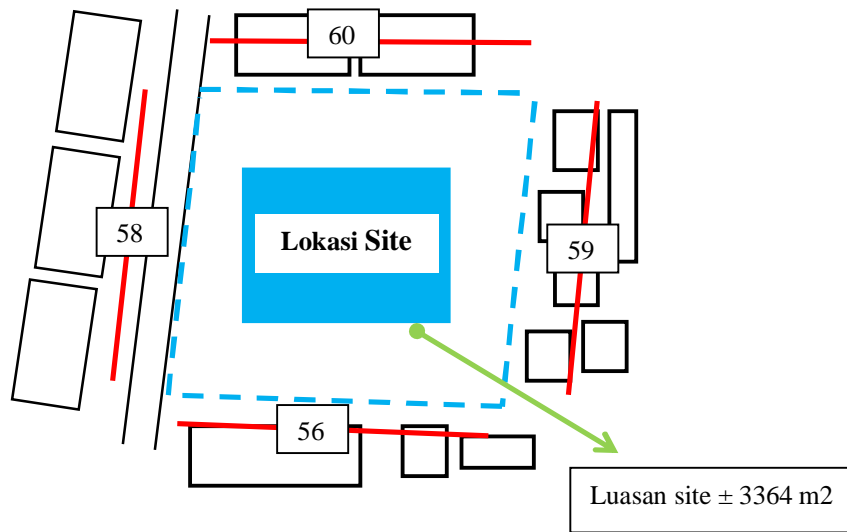
Tugu Jogja sebagai landmark kawasan Mangkubumi



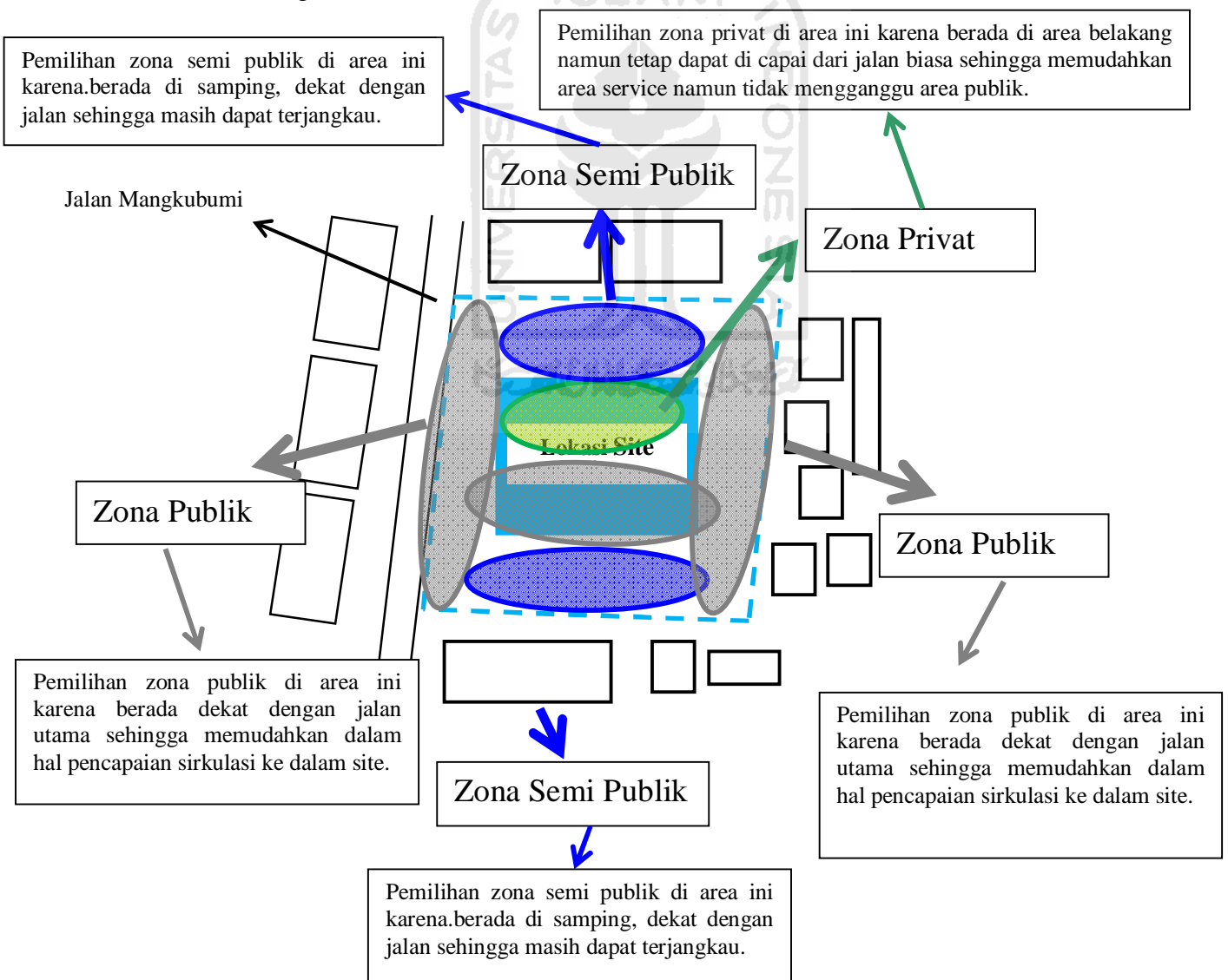
IV.10.3 View dan Batasan sekeliling



IV.10.4 Luas Site



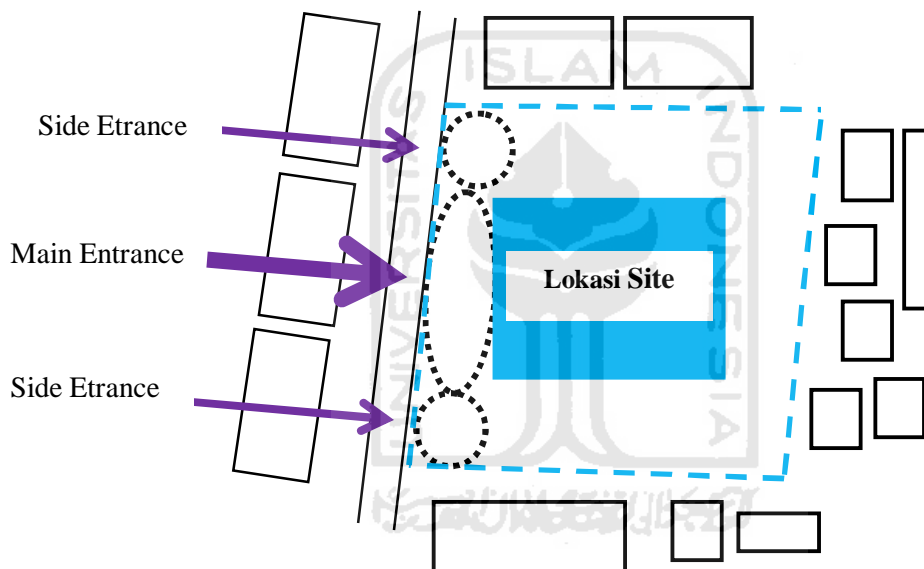
IV.10.5 Penzoningan Site



Penzoningan di bagi atas 3 bagian yaitu zona publik, zona semi public dan zona privat

1. zona publik merupakan zona yang bersifat umum dimana aktivitas kegiatan bias dilakukan oleh semua orang. Sebagai contoh Kios, parkir, taman / open space.
2. Zona semi publik merupakan zona yang hanya orang tertentu dapat menggunakannya. Sebagai contoh gudang, area pemesanan
3. Zona privat merupakan zona khusus. Tidak sembarang orang yang dapat menggunakannya. Sebagai contoh ruang pengelola, ruang service.

IV.10.6 Main Entrance



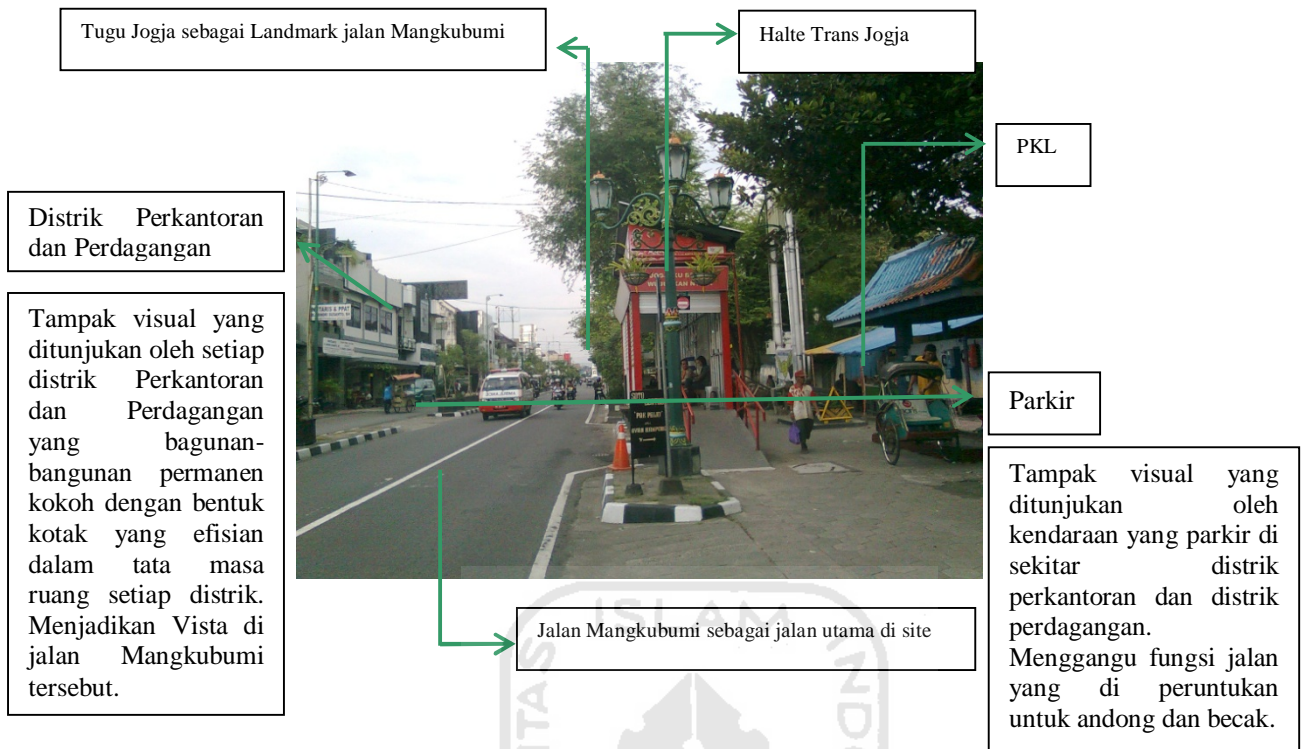
Pertimbangan dalam pemilihan letak *main entrance* di dalam site

1. Mencari sirkulasi kendaraan yang strategis dan mudah dicapai dimana berada di pinggir jalan utama (Jalan Mangkubumi) menuju gedung Parkir.

Pertimbangan dalam pemilihan letak *side entrance* di dalam site

- a. *Side entrance* di buat atas pertimbangan untuk membedakan akses dari *Main entrance*, dimana *Main entrance* merupakan entrance sirkulasi kendaraan sedangkan *Side entrance* merupakan akses pejalan kaki menuju ke taman atau ke gedung parkir.
- b. Sistem *Side Entrance* dan *Main Entrance* di bedakan dari pengguna sirkulasi agar tidak terjadi penumpukan sirkulasi ke gedung parkir dan taman.

IV.10.7 Analisis Penampilan Bangunan



Gambar 4.13 Analisa penampilan bangunan

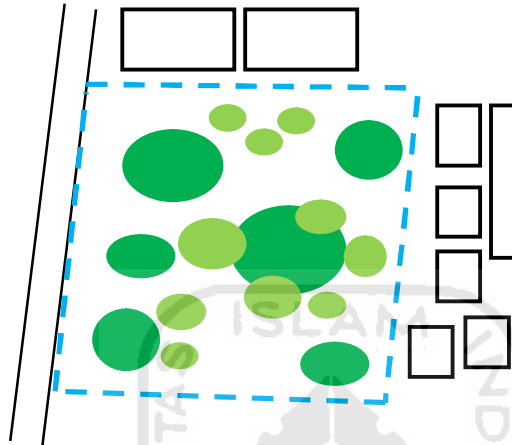
Sumber: Pengamatan langsung ke site

Lingkungan jalan Mangkubumi sebenarnya sudah sangat baik dalam penataan, baik dalam non Struktural maupun Struktural. Akan tetapi dalam kehidupan realnya itu tidak sesuai dengan penataannya, seperti keadaan bangunan permanen yang sudah menjadi ciri khas di jalan Mangkubumi berbentuk kotak memanjang tanpa memikirkan keadaan sekitar yang membutuhkan parkir. Mereka membuat suatu bangunan tanpa perencanaan parkir, sehingga terdapat parkir yang kurang teratur di depan bangunan mereka sendiri. Sehingga mengganggu akses yang sudah ada seperti jalan andong dan becak, tidak menutup kemungkinan mobil atau motor untuk lewat tapi sementara saja tidak untuk parkir di depan bangunan mereka.

Setiap bangunan yang ada di jalan mangkubumi memiliki keadaan bentuk kotak memanjang di setiap ruas jalan seperti ruko-ruko (tempat Perdagangan), Perkantoran, dan Perhotelan. Jadi pencitraan di kawasan jalan Mangkubumi sudah teratur dengan bentukan kotak, sehingga keadaan sekitar jalan Mangkubumi menselaraskan keadaan yang sudah ada dengan penambahan fasilitas yang belum ada di jalan Mangkubumi.

IV.10.8 Analisa vegetasi di site

Lebih dari 40% site ditutupi oleh vegetasi atau pepohonan, kondisi site di gunakan masyarakat untuk di jadikan kebun. Site ini dulu merupakan lahan rumah tinggal, akan tetapi pada saat gempa jogja bangunan rumah ini runtuh rata dengan tanah sehingga pada lokasi site hanya tertinggal puing-puing rumah itu sendiri.



Gambar 4.14 Vegetasi di site

Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

Vegetasi pada site jika sesuai dengan kebutuhan perancangan seperti besarnya pohon, jenis, dan posisinya, maka akan di dimanfaatkan secara alami di kondisi site. Sehingga di sekitar site masih terdapat penghijauan untuk mendukung perancangan ini.

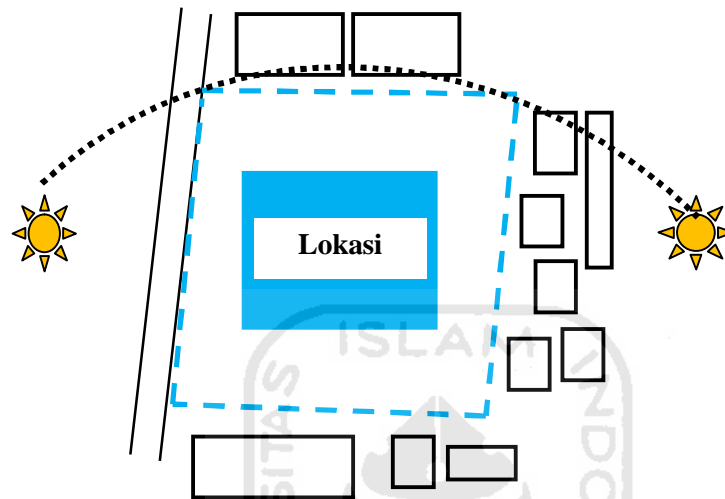


Gambar 4.15 Keadaan vegetasi di site

Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

IV.10.9 Analisa arah lintasan Matahari

Pada site ditemukan arah lintasan matahari dari timur menuju arah barat site. Dengan kondisi tersebut penempatan lokasi fungsi untuk kebutuhan pencahayaan pada site tetap mendapat sinar matahari secara merata, akan tetapi pada bagian utara dan selatan lokasi site terhimpit dua bangunan tinggi sehingga pada waktu tertentu sinar di lokasi site sedikit terhalang oleh bangunan tersebut.

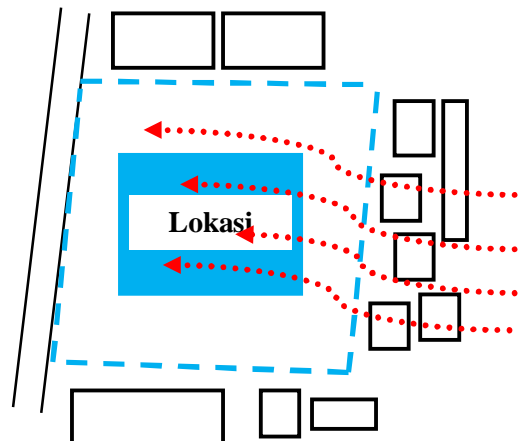


Gambar 4.16 Analisa arah lintasan matahari di site

Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

IV.10.10 Analisa arah angin pada site

Pada arah angin di site ini berada di sekitar bantaran kali code. Kondisi angin sangat keras dari aliran arah angin sungai kali code. Oleh sebab itu aliran arah angin ini sangat di manfaatkan untuk penghawan di perancangan ini. Karena sistem penghawan untuk perancangan ini sangat lah penting, mengingat kawasan yang berada di tengah kota dengan bangunan-bangunan yang padat di sekitar kawasan jalan Mangkubumi.



Gambar 4.17 Analisa arah angin di site

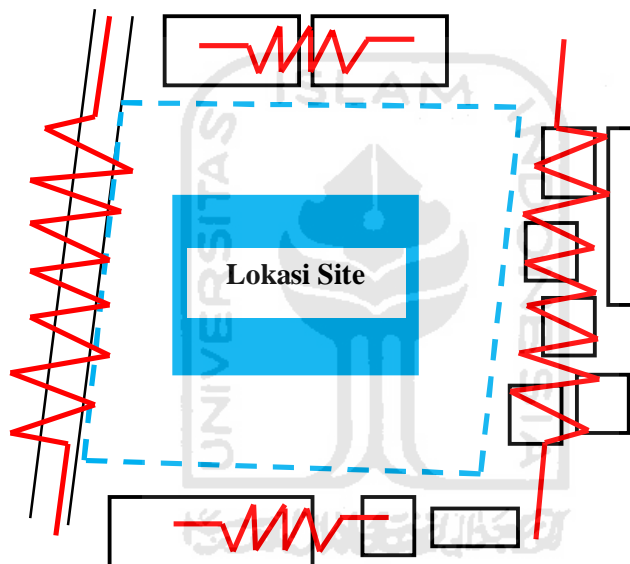
Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

Dengan mengetahui arah mata angin ini dapat di jadikan sebagai pertimbangan arah atau posisi bukaan pada perancangan ini. Supaya pada perancangan penghawan di site dapet di manfaatkan dengan baik, dan tidak mengganggu pergerakan arah angin yang sudah ada di site.

IV.10.11 Analisa kebisingan pada site

Pada kasus Analisa Kebisingan pada site, site ini memiliki kebisingan yang sangat berpengaruh pada proses perancangan ini. Pada sebelah utara dan selatan memiliki kebisingan yang sedikit kecil dari pada di bagian barat dan timur.

Karena pada bagian utara dan selatan merupakan bangunan yang tertutup, maksudnya tingkat kebisingan rendah di karenakan bangunan itu merupakan Perkantoran Bank dan Laboratorium Klinik.



Gambar 4.18 Analisa kebisingan di site

Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

Sedangkan pada bagian barat merupakan akses jalan yang menghubungkan antara Mangkubumi ke jalan Malioboro, sehingga tingkat kebisingan sangat keras pada jam tertentu untuk di bagian barat. Pada bagian timur merupakan permukiman penduduk setempat di kawasan jalan Mangkubumi, di sini juga tingkat kebisingan lumayan keras untuk daerah permukiman di kawasan jalan mangkubumi tidak seperti di sebelah barat tingkat kebisingannya tinggi.

BAB V

KONSEP PERANCANGAN

Bab ini membahas mengenai konsep perencanaan di mulai dari konsep penataan parkir ke gedung parkir, taman, sirkulasi dan konsep visual bangunan. Penjelasan sirkulasi mikro dan makro yang akan digunakan dalam Perencanaan Gedung Parkir di jalan Mangkubumi. Sirkulasi taman ke Gedung Parkir, Sirkulasi makro mencakup sirkulasi kawasan, dan sirkulasi mikro mencakup sirkulasi dalam site. Sedangkan konsep visual bangunan yang dibahas ialah zoning, site plan dan tampilan bangunan.

V.1 Konsep Perencanaan Gedung Parkir

Dari hasil analisis, Konsep perencanaan Parkir di kawasan jalan Mangkubumi dilakukan dengan cara merancang Gedung Parkir.

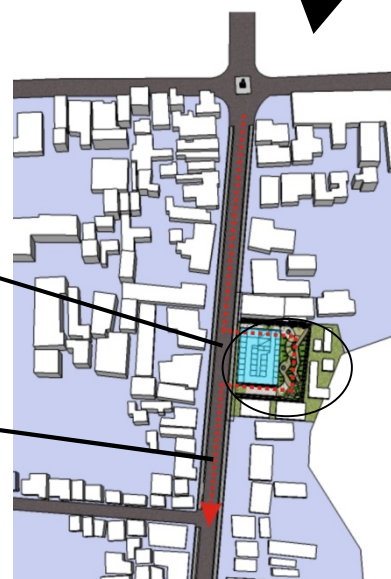
Terdapat 5 distrik Perkantoran dan 2 distrik Perdagangan yang besar di jalan Mangkubumi yang terdekat dengan site. Di setiap distrik memiliki permasalahan tentang lahan parkir di depan bangunan yang merupakan akses pejalan kaki di bagian timur di bagian barat andong dan becak.



Mernacang Gedung Parkir

Area lahan yang dijadikan Gedung Parkir

Di buat penegasan Jalur sirkulasi satu arah dari Tugu jogja Ke jalan Malioboro. Dan mengembalikan fungsi pedestrian.



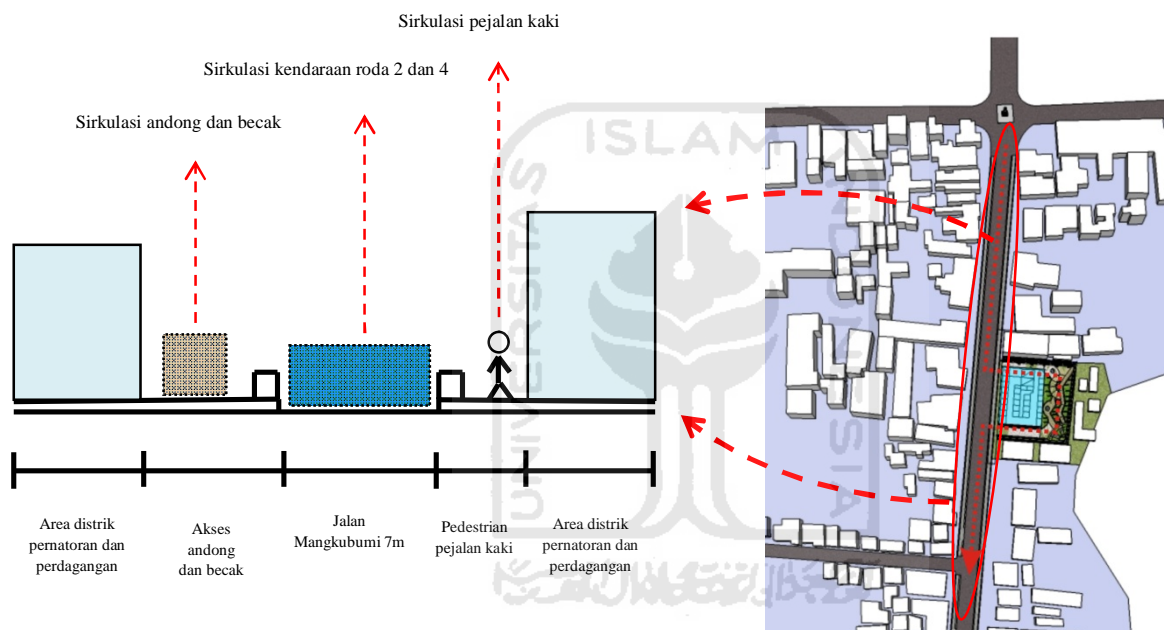
V.2 Konsep Sirkulasi

V.2.1 sirkulasi makro

Konsep makro diterapkan perencanaan Gedung Parkir di sepanjang jalan Mangkubumi Menuju ke site lokasi. Ini dilakukan agar penataan parkir di jalan Mangkubumi tidak mengganggu akses pedestrian dan fungsi jalan.

Sehingga kendaraan yang menuju distrik Perkantoran dan Perdagangan yang biasanya parkir didepan bangunan itu sendiri, dapat parkir teratur di Gedung parkir tanpa mengganggu akses lain di jalan Mangkubumi.

1. Sirkulasi jalan Mangkubumi



Gambar 5.1 Analisa sirkulasi jalan Mangkubumi

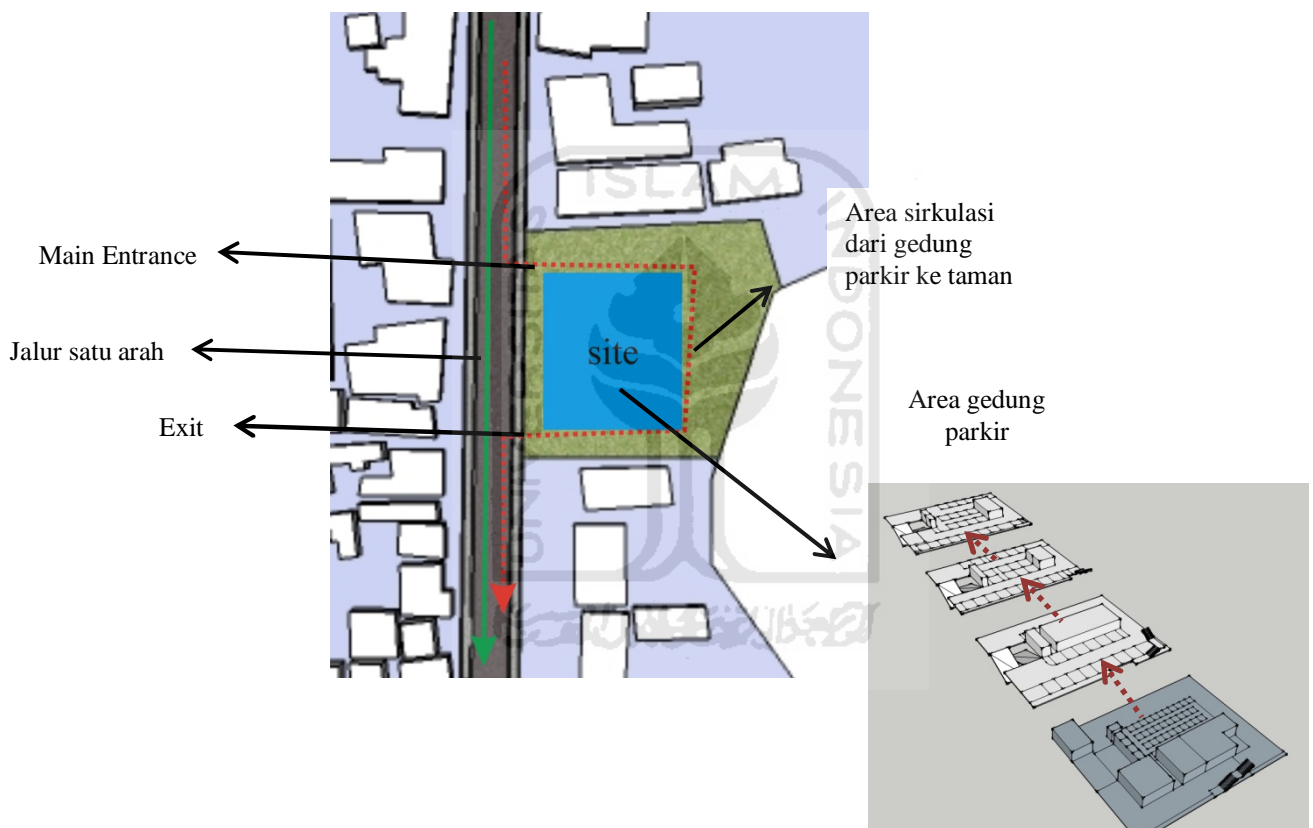
Sumber: Survey langsung di kawasan jalan Mangkubumi

Parkir yang tidak teratur di sekitar jalan Mangkubumi di relokasikan ke Gedung Parkir, sehingga akses yang dulunya di jadikan tempat parkir bisa di akses dengan baik sesuai dengan kegunaan akses tersebut. Dan sirkulasi jalan Mangkubumi tidak terhambat untuk menuju pusat kota Jogjakarta. Kemudian pedestrian untuk pejalan kaki bisa di fungsikan dengan baik untuk berjalan di kawasan jalan Mangkubumi.

V.2.2 sirkulasi mikro

Pada skala mikro mengarah pada konsep sirkulasi di dalam site. Sirkulasi ini mengarah pada 2 sirkulasi, yaitu sirkulasi pejalan kaki dengan sirkulasi kendaraan. Untuk sirkulasi pejalan kaki, diarahkan menuju main entrance yang kemudian menuju ke taman atau gedung parkir. Sedangkan sirkulasi kendaraan langsung menuju gedung parkir kemudian dapat langsung menuju area Perkantoran, Perdagangan dan Taman.

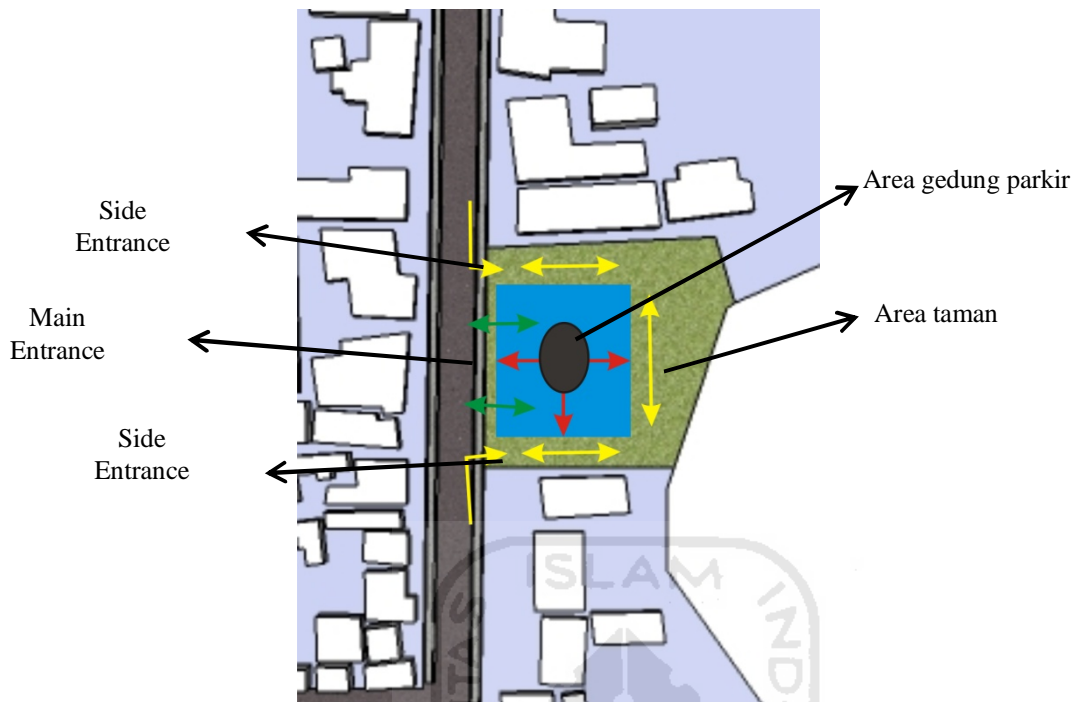
1) Sistem sirkulasi kendaraan



Gambar 5.2 sirkulasi kendaraan di gedung parkir

Kendaraan yang datang dapat masuk melalui Main Entrance. Area gedung parkir di buat sirkulasi vertikal ke atas, agar tidak terjadi penumpukan kendaraan yang akan parkir di gedung parkir . setelah menggunakan parkir sirkulasi keluar gedung parkir langsung menuju jalan satu arah di jalan Mangkubumi.

2) Sistem sirkulasi pejalan kaki

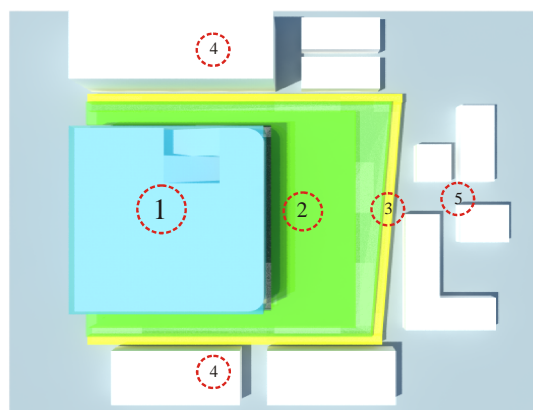


Gambar 5.3 sirkulasi pejalan kaki

Pada sistem sirkulasi pejalan kaki pengunjung dan karyawan, mereka masuk melalui Main Entrance dan side entrance, pengunjung atau karyawan yang melalui Main entrance juga merupakan pengguna yang menggunakan parkir kendaraan.

V.3 Konsep Visual Bangunan

V.3.1 Zoning Site



KETERANGAN

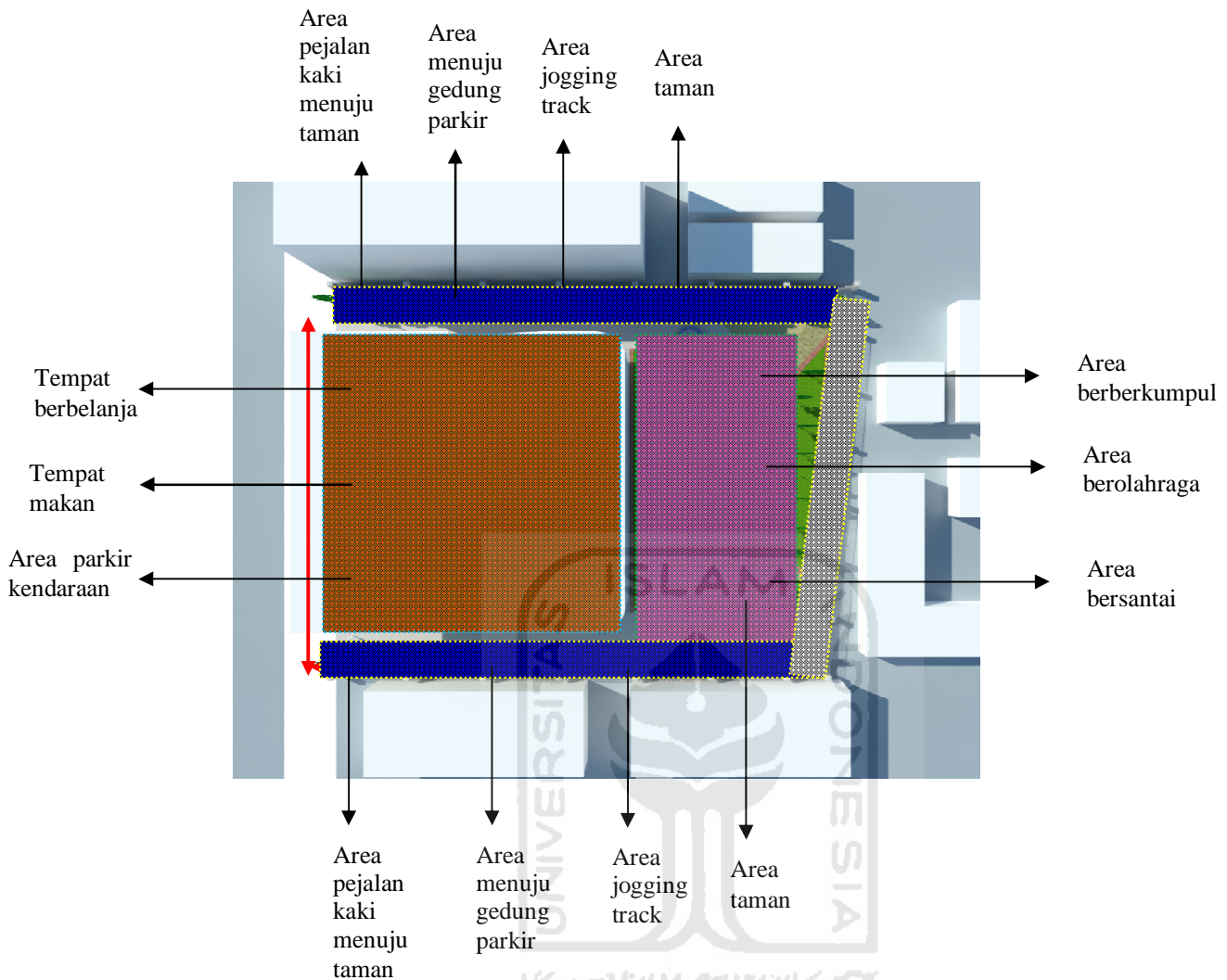
Pada pembagian zona dibagi menjadi 3 zona, yaitu

- 1. Zona Gedung Parkir
- 2. Zona Taman
- 3. Zona Pedestrian Pejalan kaki
- 4. Zona Perkantoran
- 5. Zona permukiman

Pembagian zona-zona diatas menyesuaikan kebutuhan dari fungsi-fungsi dan kegiatan. Sehingga segala kegiatan dapat berjalan dengan baik.

Gambar 5.4 zoning site

V.3.2 Site Plan



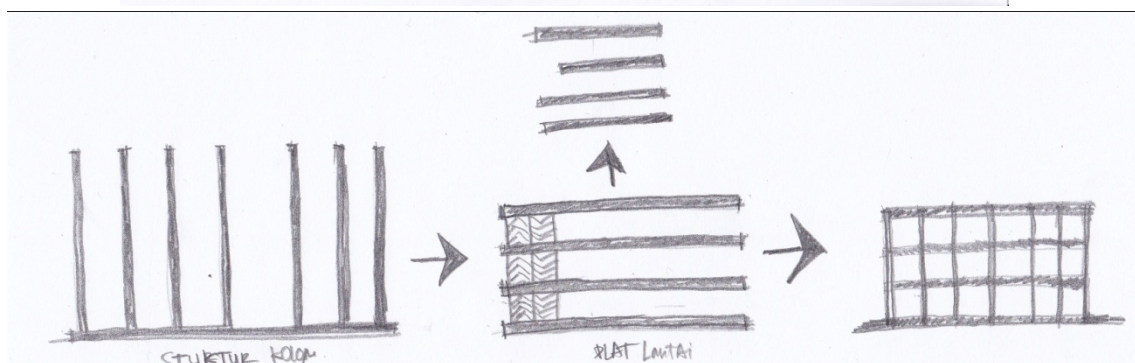
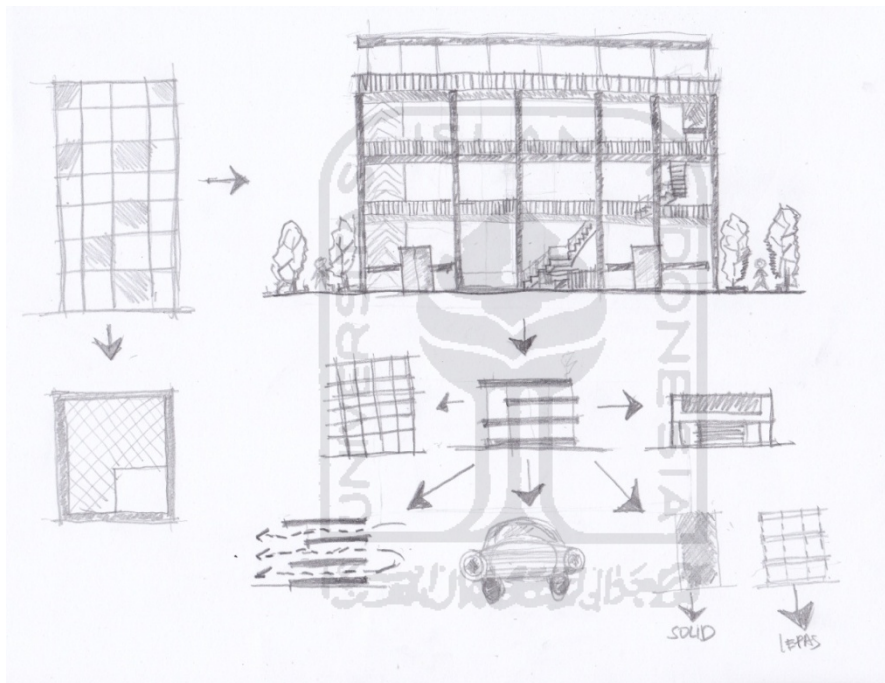
Gambar 5.5 Site Plan

Konsep site plan dibuat secara memusat ke Gedung Parkir. Dengan area pendukung sekaligus tempat beraktivitas, selain aktivitas perkantoran juga terdapat aktivitas-aktivitas yang lainnya. Misalnya tempat berkumpul, berolahraga, bersantai, berjalan-jalan di sekitar gedung Parkir. Dan juga area ini juga dapat di gunakan untuk pertunjukan baik itu dari masyarakat sekitar maupun kegiatan dari event-event di sekitar kawasan jalan Mangkubumi. Di sini juga terdapat tempat makan dan toko swalayan untuk mendukung aktivitas di sekitar site. Sehingga gedung parkir ini tidak hanya sebagai tempat parkir, akan tetapi bisa di jadikan tempat berkumpul, berolahraga dan aktivitas-aktivitas lain yang mendukung di kawasan jalan Mangkubumi dan sekitarnya.

V.3.3 Konsep Gedung Parkir

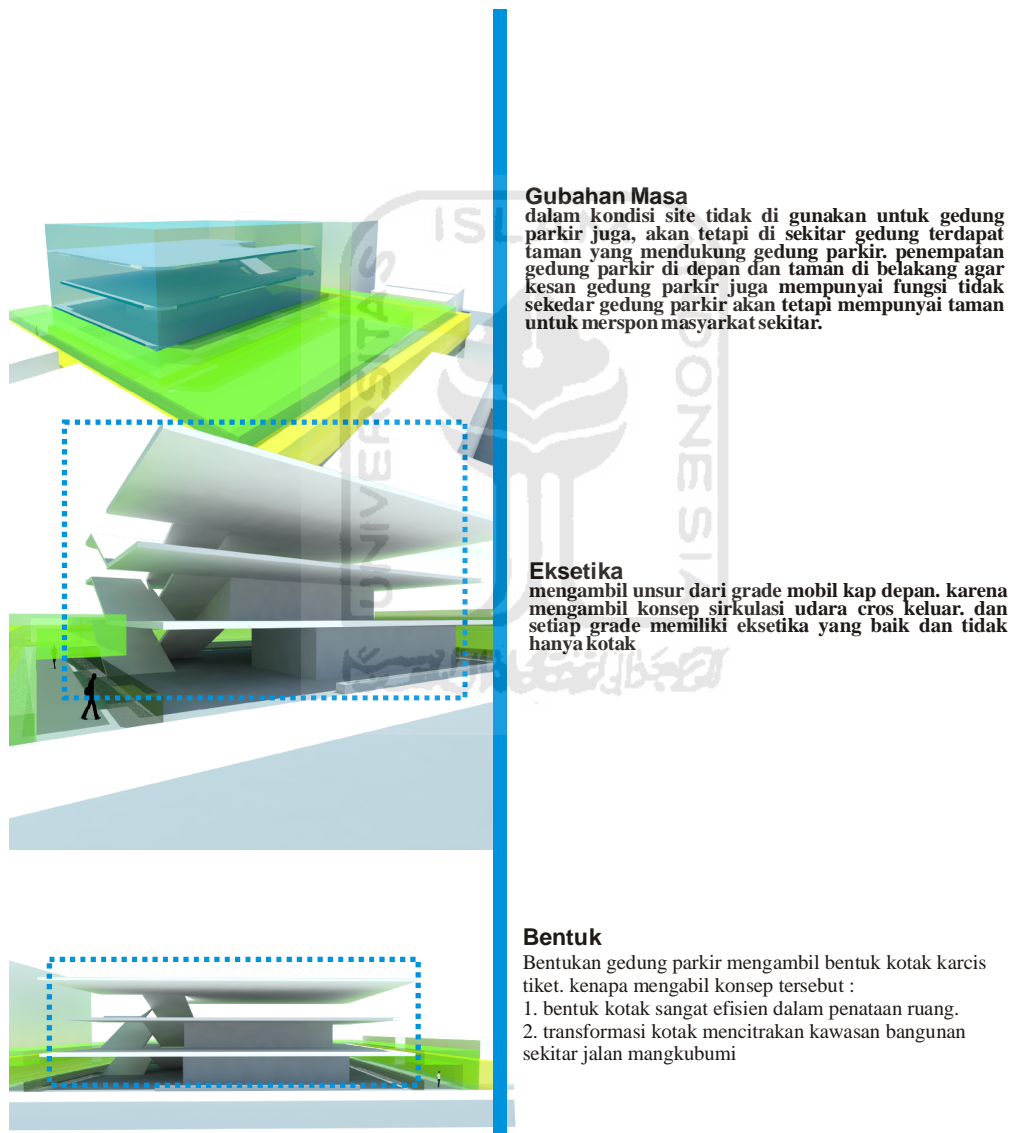
1. Konsep bentuk bangunan

Konsep bentuk bangunan merespon keadaan sekitar bangunan yang ada di jalan Mangkubumi. Karena dalam bentuk di sekitar bangunan merupakan distrik perkantoran dan distrik perdagangan, yang terbentuk bangunan dari bentukan kotak-kotak yang tersusun berjejer seperti ruko-ruko yang di sewakan maupun di jual di sekitar jalan Mangkubumi. Sehingga membentuk landmark yang terkesan solid dan kaku dalam visual bangunan. Walaupun ada bangunan modern dan lama tetapi tetap berbentuk kotak memanjang ke belakang maupun ke atas tergantung lokasi site yang ada. Dan tersusun rapi dengan blok-blok yang berjejer di kawasan jalan Mangkubumi. Sehingga terbentuk lah gedung parkir yang merespon keadaan sekitar, seperti gambar di bawah ini.



Gambar 5.6 Konsep perkembangan bentuk bangunan

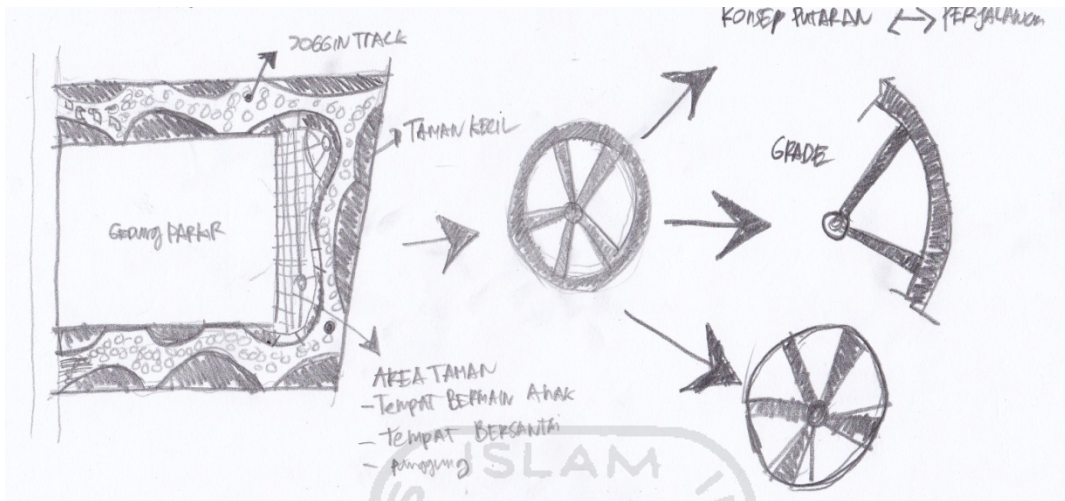
Dalam visual gedung parkir ini agar tidak terlihat solid dengan struktur yang kuat, gedung ini di buat grade per plat lantai, dari lantai 1 sampai lantai 4 tanpa dinding penyekat antara kolom ke kolom. Di gedung parkir ini juga mengambil konsep grade dari sistem sirkulasi dari mobil yaitu kap mobil sebagai landasan atau dasar kenapa gedung parkir di buat per plat lantai tapi tetap terstruktur dengan baik.



Gambar 5.7 Konsep bentuk dalam bentuk 3d

2. Konsep bentuk taman

Konsep bentuk taman di gedung parkir mengambil konsep dari bentukan roda yang di visual kan ke dalam site untuk mendukung gedung parkir. Bentuk roda tidak seutuhnya bentuk roda akan tetapi yang di ambil adalah setengah lingkaran roda dan grade roda tersebut.



Gambar 5.8 Konsep bentuk taman

Fungsi dari taman ini mengambil konsep Oase, di mana konsep tersebut adalah tempat peristirahatan sementara bagi orang-orang yang berpergian jauh. Di aplikasikan dalam bentukan fasilitas yang ada di taman gedung parkir seperti tempat duduk di taman, tempat berjalan-jalan di sekitar gedung parkir, dan tempat melakukan macam-macam kegiatan lainnya. Taman ini juga mendukung fasilitas - fasilitas yang berada di gedung parkir agar konsep oase bisa di aplikasikan di gedung parkir ini.

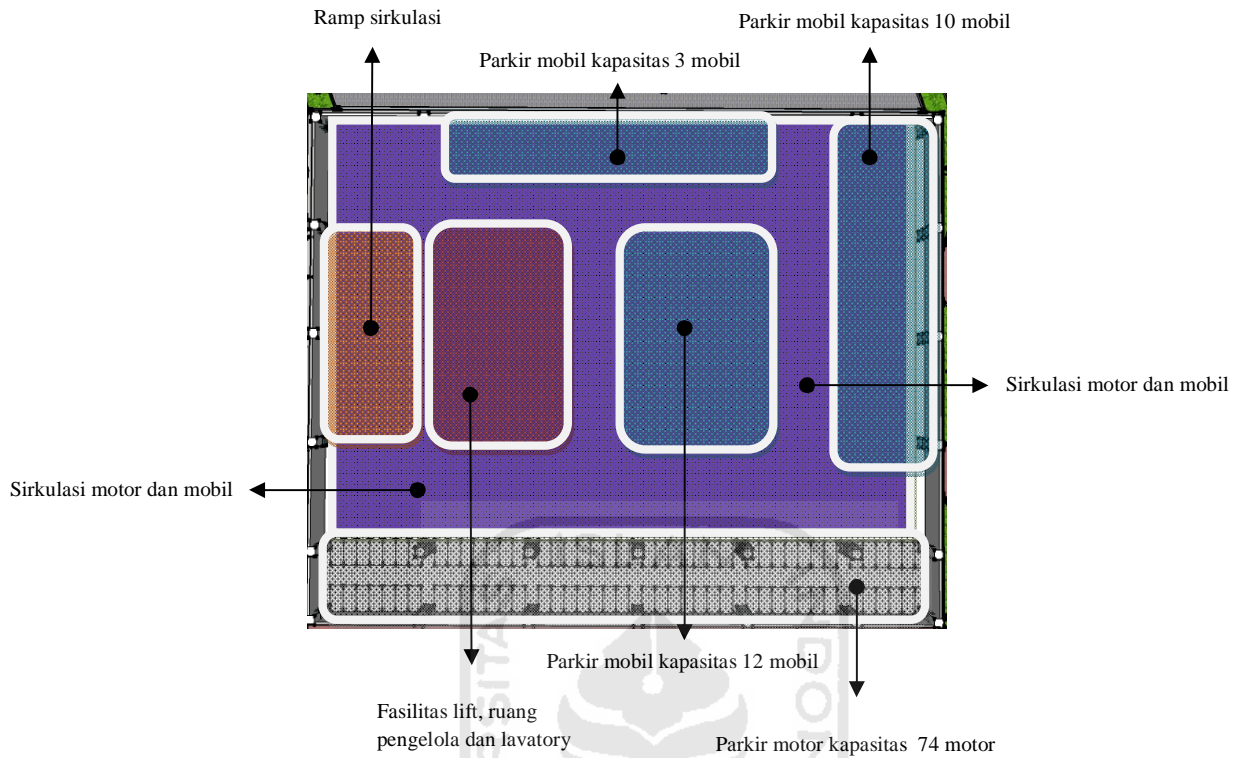
V.3.4 3d Gedung parkir

a. 3d Kawasan

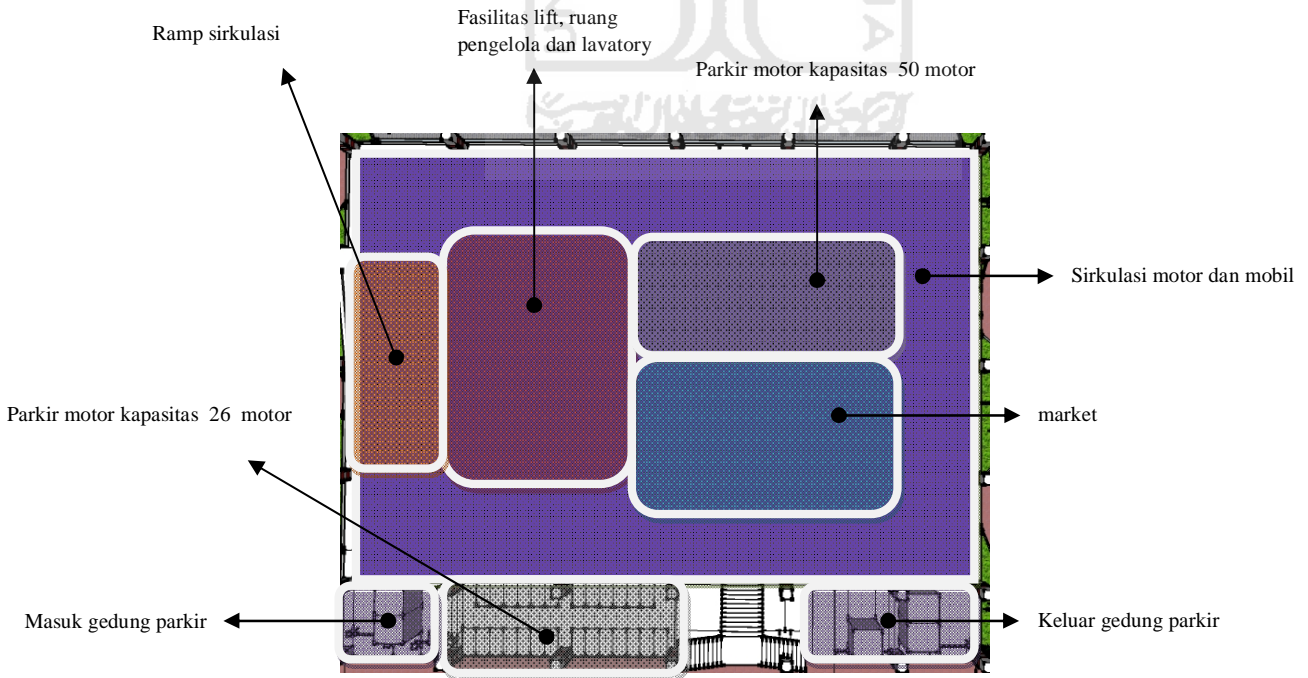


Gambar 5.9 kawasan Gedung Parkir

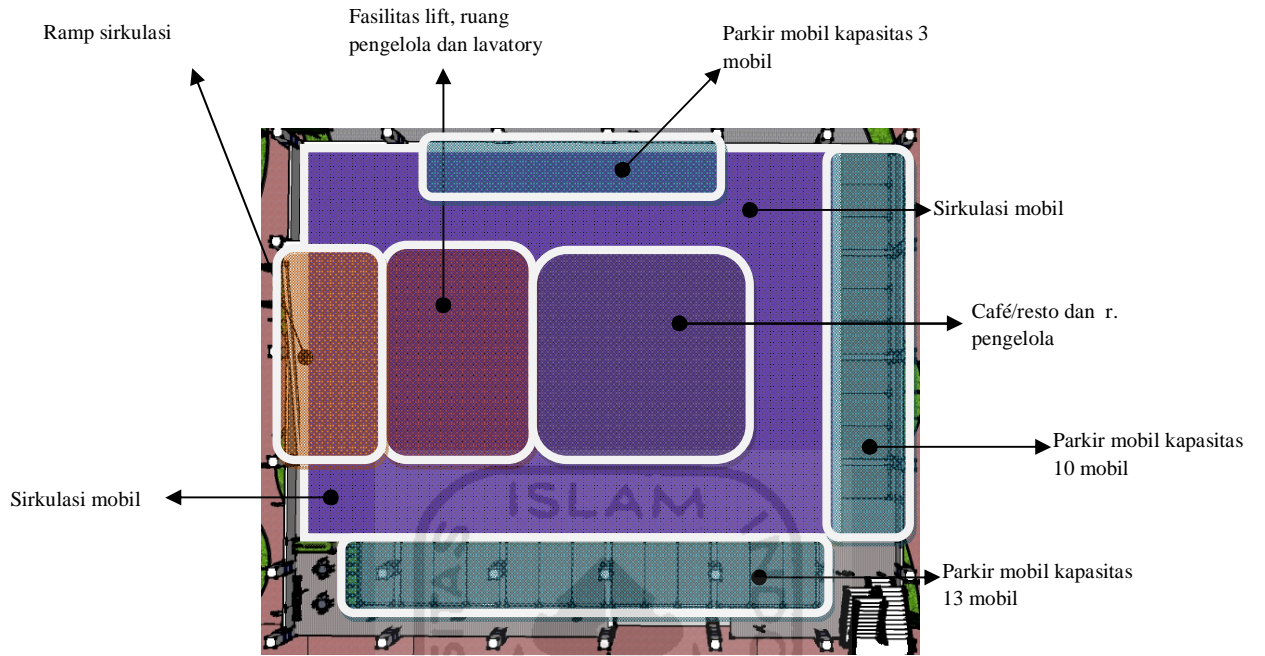
b. Denah Gedung Parkir



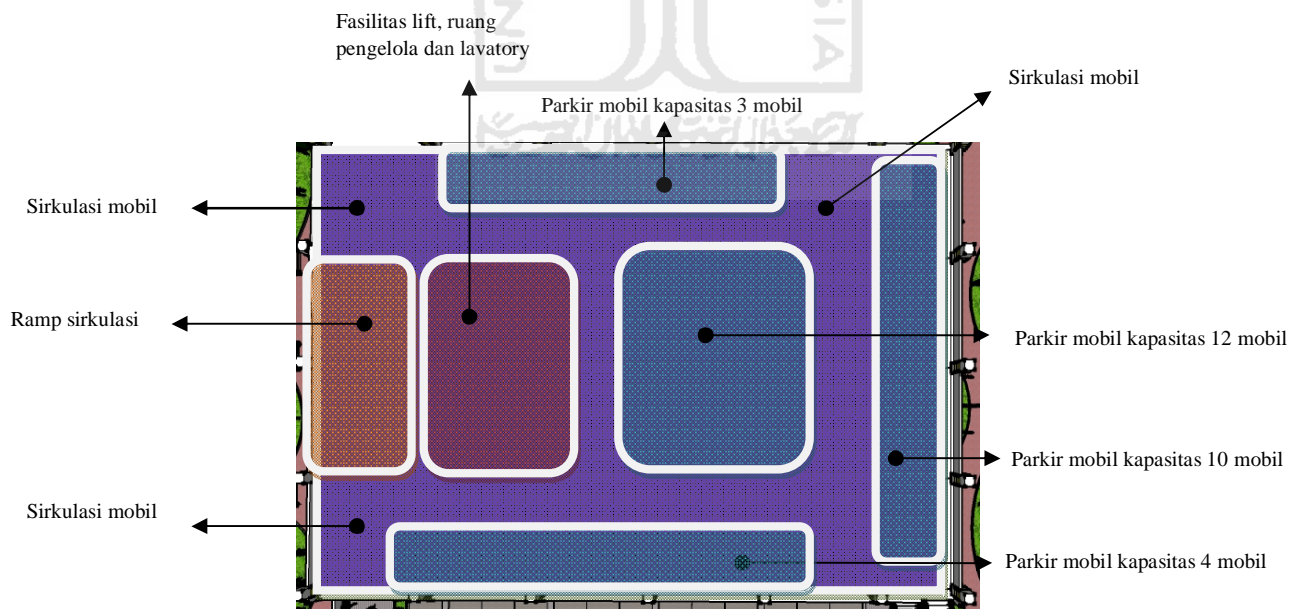
Gambar 5.10 Basement Gedung parkir



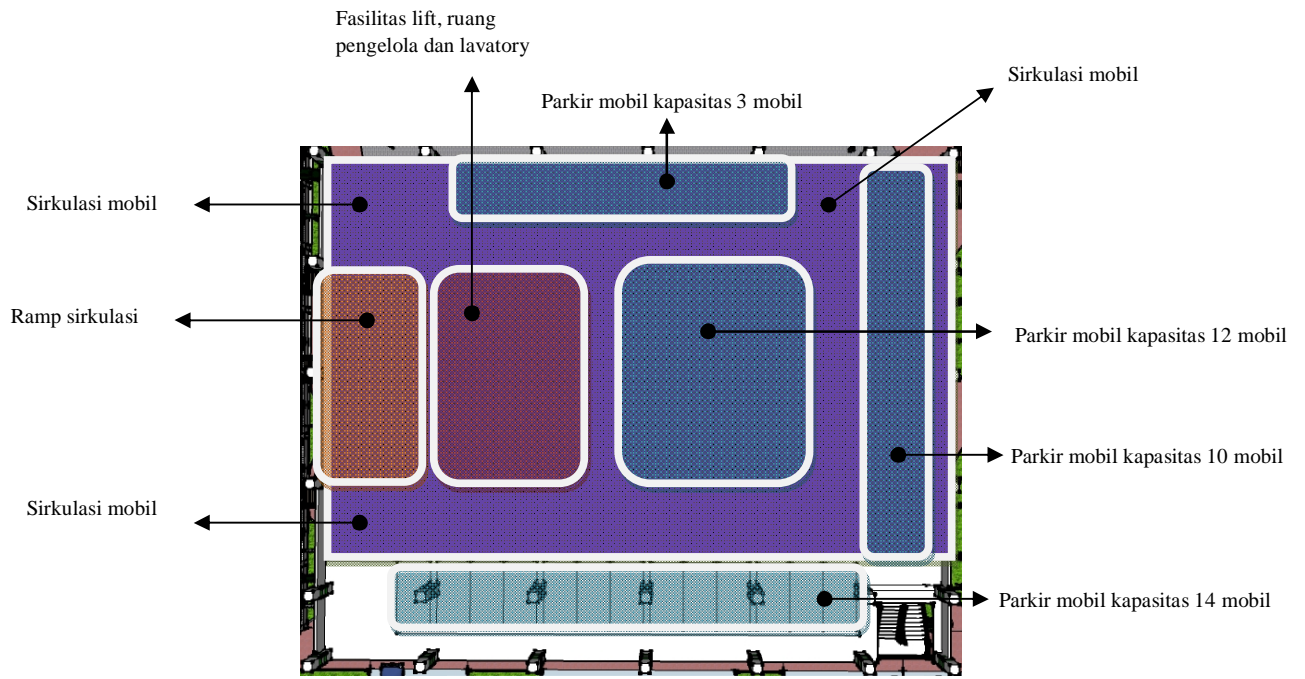
Gambar 5.11 Lantai 1 Gedung Parkir



Gambar 5.12 Lantai 2 Gedung Parkir

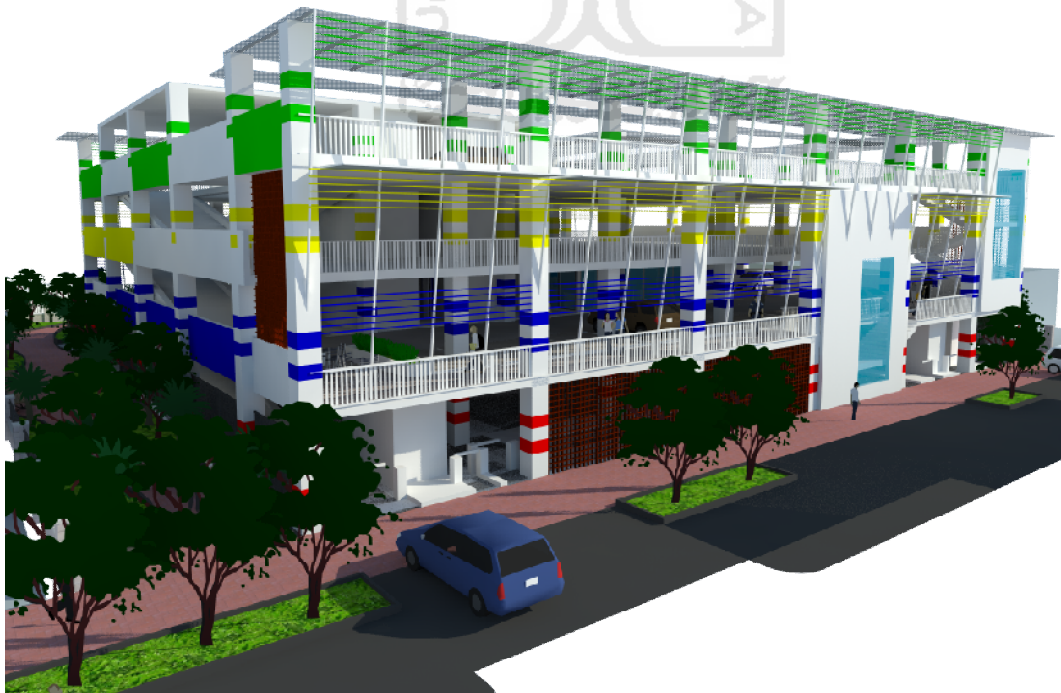


Gambar 5.13 Lantai 3 Gedung Parkir



Gambar 5.14 Lantai 4 Gedung Parkir

c. 3d bangunan



Gambar 5.15 3d bangunan

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Parkir, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Parkir> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Jalan, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, MANNUSANTARA DESIGN INDONESIA, 2009.
<http://mannusantara.blogspot.com> di unduh 23 Juli 2011
- Anonim, Latifah Anindya, 2010. <http://niedysvhie.blogspot.com/2010/10/tempat-parkir-masa-depan-super-canggih.html> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Mini Vacation in Vegas 2006. <http://www.aminivacationinvegas.com/2006.htm> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Maniatekno, 2010. <http://maniatekno.com/2010/10/tata-tower-dengan-4-050-tempat-parkir-dan-bisa-menghasilkan-energi-sendiri.html> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, Saft7, 2010. <http://www.saft7.com/teknik-parkir/> di unduh 23 juli 2011
- Anonim, SELAPUTS, 2009. <http://selaputs.blogspot.com/2010/12/definisi-pengertian-arti-aktivitas.html> di unduh 19 september 2011
- Anonim, Majid Abdul, 2008. <http://majidbsz.wordpress.com/2008/06/30/pengertian-masyarakat/> di unduh 19 september 2011
- Anonim, Daerah Istimewa Yogyakarta, 2011.
http://id.wikipedia.org/wiki/Daerah_Istimewa_Yogyakarta di unduh 22 september 2011
- Anonim, [AC-CA]TM, 2011. <http://www.ac-ca.org> di unduh 1 desember 2001
- Anonim, Taman, 2011. <http://id.wikipedia.org/wiki/Taman>, di unduh 17 desember 2011
- Anonim, Taman kota Malang, 2010. <http://blog.ub.ac.id/heptari/2010/11/01/taman-kota-malang-taman-kota-sayang/>, di unduh 17 desember 2011
- Hardianari, Ahmad, 2008. Landasan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur untuk penataan penggal Jl. P. Mangkubumi sebagai rangkaian sekaligus ruang penerima menuju Jl. Malioboro. Yogyakarta
- Neufert, Ernst. 1993. Data Arsitek. Edisi ketiga. Erlangga. Jakarta
- Setiawan, Rudy, 2010. *Studi Kelayakan Pembangunan Gedung Parkir dan Analisis 'WILLINGNESS TO PAY': Studi Kasus di Universitas Kristen Petra*. Dosen Jurusan Teknik Sipil Universitas Kristen Petra Surabaya.
- Warpani Suwarjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan, ITB

LAMPIRAN

