

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN STUDI KASUS**

### **2.1 Tinjauan Pustaka**

#### **2.1.1 Evaluasi Purna Huni (EPH).**

Purna Huni menurut Preiser dan Kawan-kawan (1998) EPH Evaluasi adalah Proses mengevaluasi bangunan secara sistematis dan mendalam setelah bangunan tersebut selesai dibangun dan dihuni untuk beberapa lama. Ada 3 (tiga) kategori elemen performansi bangunan. Yang pertama adalah:

##### **A. Aspek Teknikal.**

Aspek teknis dapat menjadi ciri latar belakang lingkungan pengguna beraktifitas. Aspek teknis meliputi : Struktur, sanitasi, dan ventilasi, keselamatan, kebakaran, elektrikal, dinding eksterior, finishing interior, atap, akustik, pencahayaan, dan sistim control lingkungan (preiser dkk. 1998).

##### **A. Aspek Fungsional**

Organisasi yang menempati gedung mengharapkan memperoleh kepuasan dari gedung tersebut karena kinerja fungsionalnya. Aspek Fungsional meliputi faktor manusia, penyimpanan, komunikasi, dan alur kerja, fleksibilitas dan perubahan, spesialisasi dalam tipe atau unit bangunan (preiser dkk,1998).

##### **B. Aspek Behavioral**

Aspek behavioral dari performansi menghubungkan antara aktivitas dan kepuasan pengguna dengan lingkungan fisik. Aspek behavioral

meliputi proksemik, teritorialitas, privasi, interaksi, persepsi lingkungan, citra dan makna, kognisi dan orientasi lingkungan (Preiser dkk.1988).

Berdasarkan Tinjauan Pustaka Evaluasi Purna Huni menurut teori Preiser (1998) pada aspek Teknikal, Aspek Fungsional, dan Aspek Behavioral, Peneliti hanya akan menganalisis dan membahas sebatas Aspek Teknikal pada Gedung Parkir Abubakar Ali mengingat keterbatasan Waktu penelitian.

### **2.1.2 Kebijakan Pemerintah Tentang Peraturan Perparkiran**

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : 272 /HK. 105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Direktorat Jenderal Perhubungan Darat disebutkan jenis parkir ada dua, yaitu :  
Parkir di Badan Jalan (*On Street Parking*). Yang dimaksud dengan parkir di badan jalan adalah parkir yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir.

Parkir Di Luar Badan Jalan (*Off Street Parking*). Yang dimaksud dengan parkir di luar badan jalan adalah parkir yang tidak menggunakan badan jalan. Parkir off street parking menggunakan tempat seperti gedung parkir atau taman parkir untuk umum.

#### **A. Menurut Statusnya**

1. Parkir umum, biasanya dikelola oleh pemerintah daerah.
2. Parkir khusus, dikelola oleh swasta.
3. Parkir darurat, diselenggarakan karena adanya kegiatan incidental.
4. Taman parkir, dikelola oleh pemerintah daerah.
5. Gedung Parkir, gedung parkir adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan yang penyelenggaraannya

dilakukan oleh pemerintah daerah atau swasta yang telah mendapat ijin dari pemerintah.

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. Ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan dalam desain gedung parkir, yaitu: Untuk bisa naik dan turun antar lantai digunakan ramp dengan kelandaian tertentu dan dikelompokkan atas:

1. Ramp di dalam gedung, yang menghubungkan lantai dengan lantai dengan kelandaian 15 % dan harus ditambah dengan kelandaian yang lebih kecil pada awal dan akhir ramp sebesar 8 sampai 9 % untuk menghindari tersangkutnya bumper depan atau belakang sedan.
2. Ramp di luar gedung, biasanya berbentuk spiral ditempatkan di kedua sisi gedung bila satu arah atau disalah satu sisi bila ramp spiral ini dibuat untuk arus dua arah.
3. Lift kendaraan, untuk menaikkan atau menurunkan kendaraan ke lantai parkir. Perangkat ini biasanya ditempatkan pada gedung parkir yang lahannya sangat terbatas.

## **B. Menurut Jenis Tujuan Parkir**

1. Parkir penumpang : untuk kebutuhan menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Parkir barang : untuk kebutuhan bongkar muat barang.

## **C. Syarat Tempat Parkir.**

Berikut adalah syarat-syarat tempat parkir, yaitu:

1. Aman, mudah dicapai.
2. Tidak mengganggu kegiatan lain.
3. Dapat bersifat jangka pendek (*short term*) maupun jangka panjang (*long term*).
4. Perlu diketahui tipe kendaraan dan klasifikasi.

## **D. Pola Parkir**

Untuk melakukan suatu kebijakan yang berkaitan dengan parkir, diperlukan pola parkir yang akan digunakan. Dimana pola parkir tersebut baik apabila sesuai dengan keadaan yang ada. Berikut adalah pola parkir yang telah ada menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: 272/HK.105/DRJD/96 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, yaitu:

1. Pola Parkir Paralel
2. Pola Parkir Menyudut
  - Sudut 30°
  - Sudut 45°
  - Sudut 60°

- Sudut 90°

### **E. Penentuan Kebutuhan Parkir**

Parkir merupakan salah satu komponen suatu sistem transportasi yang perlu dipertimbangkan. Pada kota-kota besar area parkir merupakan suatu kebutuhan bagi pemilik kendaraan. Kebutuhan area parkir berbeda antara yang satu dengan yang lainnya yang sesuai dengan peruntukannya.

### **F. Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)**

Satuan ruang parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan (mobil penumpang, bus/truk, atau sepeda motor), termasuk ruang bebas dan lebar buka pintu.

### **G. Disain Parkir di Badan Jalan**

Penentuan Sudut Parkir Sudut parkir yang akan digunakan umumnya ditentukan oleh:

1. Lebar jalan
2. Volume lalu lintas pada jalan bersangkutan
3. Karakteristik kecepatan
4. Dimensi kendaraan
5. Sifat peruntukan lahan sekitarnya dan peranan jalan yang bersangkutan.

### **H. Akumulasi Parkir**

Akumulasi parkir adalah jumlah keseluruhan kendaraan yang sedang parkir dalam suatu tempat pada waktu tertentu. Akumulasi parkir dapat diperoleh dengan cara menjumlahkan kendaraan yang telah menggunakan

lahan parkir ditambah dengan kendaraan yang masuk serta dikurangi dengan kendaraan yang ke luar.

### **I. Volume Parkir**

Volume parkir adalah jumlah total kendaraan yang telah diparkir pada suatu tempat persatuan waktu, biasanya dihitung dalam periode waktu satu hari. Data volume diperlukan untuk mengetahui intensitas penggunaan ruang parkir yang ada pada lokasi penelitian. Dari data volume parkir bisa ditentukan hari puncak dalam satu minggu, bahkan hari puncak dalam satu bulan.

### **J. Pergantian Parkir (Parking Turn Over)**

Tingkat pergantian parkir adalah laju pemakaian tempat parkir dalam periode tempat tertentu. PTO dapat diperoleh dengan cara jumlah kendaraan yang telah memanfaatkan lahan parkir pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia.

### **K. Indeks Parkir**

Indeks parkir merupakan persentase dari akumulasi jumlah kendaraan pada selang waktu tertentu dibagi dengan ruang parkir yang tersedia dikalikan dengan 100%.

#### **1. Lama Waktu Parkir (Durasi)**

Durasi parkir adalah angka yang menunjukkan berapa lama kendaraan yang parkir. Durasi parkir dapat diperoleh dengan cara mengamati waktu kendaraan masuk dan waktu kendaraan tersebut ke luar, selisih dari waktu tersebut adalah durasi parkir.

## 2. Kapasitas Parkir

Kapasitas ruang parkir merupakan jumlah maksimum kendaraan yang dapat diparkir pada suatu lahan parkir dalam suatu selang waktu tertentu.

### 2.1.3 Aspek Aksesibilitas

Dalam penelitian (Syahrial, 2001) Pemodelan Kemauan Pengguna Parkir Berjalan Kaki dari Lokasi Parkir ke Tempat Tujuannya di Pusat Kota. Perilaku pengguna parkir dalam pemilihan lokasi parkir merupakan fungsi dari jarak dan waktu berjalan dari lokasi parkir ke tempat tujuannya (*The Institution of highway and Transportation with the Departement of Transport U.K., 1987*). Hasil penelitian yang dilakukan Dinas Pekerjaan Umum Kotamadya Dati II Yogyakarta dan Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada Yogyakarta di Kawasan Malioboro (1996) menyatakan bahwa persentase pengguna fasilitas parkir berkendaraan roda 4 (empat) yang mau berjalan kaki pada jarak tertentu adalah 25 % dengan jarak kecil dari 100 m, 40% mau dengan jarak 100 - 200 m, selebihnya 35% mau dengan jarak lebih besar 200 m.

Menurut ( Kementrian Pekerjaan Umum no 03, 2014), Berjalan di pusat perbelanjaan terasa menyenangkan sampai dengan jarak 500 meter. Lebih dari jarak ini diperlukan fasilitas lain yang dapat mengurangi kelelahan orang berjalan, misalnya adanya tempat duduk dan kios makanan/minuman. Cuaca yang buruk akan mengurangi keinginan orang berjalan. Di Indonesia, dengan cuaca yang panas orang hanya ingin menempuh 400 meter, sedangkan untuk aktifitas berbelanja membawa barang, keinginan berjalan tidak lebih dari 300

meter. Rekreasi mempunyai jarak yang relative lebih pendek, sedangkan motif berbelanja dapat dilakukan lebih dari 2 jam dengan jarak sampai 2,5 km tanpa disadari sepenuhnya oleh pejalan kaki.

Dalam segi keterjangkauan atau aksesibilitas kawasan, yang perlu diperhatikan adalah Jarak Pejalan Kaki. Unterman: 4 Faktor penting yang berpengaruh panjang/jarak orang berjalan kaki, yaitu:

1. Waktu.

Jarak tempuh (m) berpengaruh pada terhadap waktu yang dibutuhkan ketika berjalan. Jalan kaki 455 msih dianggap menyenangkan.

2. Kenyamanan

Berjalan kaki dipengaruhi oleh cuaca dan jenis aktifitasnya. Orang indonesia memiliki jarak tempuh yang nyaman berkisar  $\pm 400$  m (kompas 4 april 1989), belanja dengan membawa barang berkiasar  $\pm 300$  m

3. Ketersediaan kendaraan bermotor.

Kesinambungan penyediaan moda angkutan kendaraan bermotor baik umum maupun pribadi sebagai moda penghantar sebelum atau sesudah berjalan kaki sangat mempengaruhi jarak tempuh orang berjalan kaki.

Sedangkan secara pengelolaannya Tempat parkir dibagi menjadi 3 yaitu :

1. Tempat Parkir Insidentil



Tempat Parkir Insidentil, adalah tempat parkir di tepi jalan umum yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah secara tidak tetap atau tidak permanen karena adanya suatu kepentingan atau keramaian.

## 2. Tempat Parkir Khusus

Tempat Parkir Khusus adalah tempat yang secara khusus disediakan, dimiliki dan/atau dikelola oleh Pemerintah Daerah yang meliputi pelataran/lingkungan parkir, taman parkir dan gedung parkir.

## 3. Tempat Parkir Wisata

Tempat Parkir Wisata adalah tempat khusus parkir yang disediakan untuk melayani dan menunjang kegiatan wisata.

### **2.1.4 Aspek Kenyamanan Thermal**

Latar belakang arsitektur dan fisika bangunan menjelaskan bahwa kenyamanan dan perasaan nyaman adalah penilaian komprehensif seseorang terhadap lingkungannya (Satwiko, 2009). Manusia menilai kondisi lingkungan berdasarkan rangsangan yang masuk kedalam dirinya. Dalam hal ini yang terlibat tidak hanya fisik biologis, namun juga perasaan. Suara, cahaya, aroma, suhu dan lain-lain rangsangan ditangkap sekaligus, lalu diolah oleh otak, kemudian otak akan memberikan penilaian relative apakah apakah kondisi itu aman atau tidak. Ketidaknyamanan pada suatu faktor dapat ditutupi oleh faktor lain.

#### A. Kecepatan Udara/Kecepatan Angin

Standar kecepatan udara yang digunakan ada 3 yaitu:

1. Lippsmeier (Lippsmeier, Bangunan Tropis, 1997) menyatakan bahwa patokan untuk kecepatan angin ialah:
2. Jangkauan yang nyaman untuk kecepatan angin berkisar antara 20-60 kaki/menit (fpm) kurang ;ebih 0.6 mph-2 mph (Lechner, 2007)..
  - $< 0.25$  m/s ialah nyaman, tanpa dirasakan adanya gerakan udara.
  - $0.25-0.5$  m/s ialah nyaman, gerakan udara terasa
  - $0.5-1.5$  m/s ialah aliran udara ringan sampai tidak menyenangkan
  - Diatas  $1.5$  ialah tidak menyenangkan.
3. Menurut (Keputusan Menteri Kesehatan No.261/Menkes/SK/11, 1998), laju angin ruangan yaitu  $0,15$  sampai  $0,25$  m/s.

#### B. Temperatur (suhu)

Standar kenyamanan thermal yang digunakan untuk suhu ada 4 yaitu:

1. (SK- SNI- T- 14, 1993-03) menyatakan daerah kenyamanan thermal pada bangunan yang dikondisikan untuk orang Indonesia yaitu:
  - Sejuk nyaman, Suhu efektif  $20.8^{\circ}\text{C} - 22.8^{\circ}\text{C}$
  - Nyaman optimal Suhu  $22.8^{\circ}\text{C} - 25.8^{\circ}\text{C}$
  - Hangat nyaman Suhu  $25.8^{\circ}\text{C} - 27.1^{\circ}\text{C}$
2. Basaria (Basaria, 2005) menyatakan suhu nyaman menurut tata cara perencanaan teknis konservasi energy pada bangunan adalah:
  - Sejuk nyaman, Suhu efektif  $20.5^{\circ}\text{C} - 22.8^{\circ}\text{C}$
  - Nyaman optimal Suhu  $22.8^{\circ}\text{C} - 25.8^{\circ}\text{C}$
  - Hangat nyaman Suhu  $25.8^{\circ}\text{C} - 27.1^{\circ}\text{C}$

3. MENKES (Keputusan Menteri Kesehatan No. 261/MENKES/SK/II/1998, 1998) menyatakan “penyehatan suhu ruangan yaitu  $18^{\circ}\text{C}$ - $26^{\circ}\text{C}$ ”
4. Lechner (Lechner, 2007) menyatakan “Suhu udara akan menentukan kecepatan panas yang akan hilang sebagian besar secara konveksi di atas  $98^{\circ}\text{F}$ , aliran udara berbalik dan akan mendapat panas dari udara, jangkauan kenyamanan untuk sebagian besar orang 89 % bisa mencapai hingga  $68^{\circ}\text{F}$  ( $20^{\circ}\text{C}$ ) di musim dingin dan  $78^{\circ}\text{F}$  ( $25.5^{\circ}\text{C}$ ) pada musim panas.

### C. Kelembaban udara

Standar kenyamanan thermal untuk kelembaban udara yang digunakan ada 3 yaitu:

1. Lippsmeier (Lippsmeier, Bangunan Tropis, 1997) menyatakan bahwa kelembaban udara relative 20-50%
2. MENKES (1998) menyatakan kelembaban udara yang sehat itu yaitu 40-60%
3. SNI 03-1993-03 menyatakan daerah kenyamanan thermal pada bangunan yang dikondisikan untuk orang Indonesia yaitu 40-70%.

Dari beberapa literature mengenai kenyamanan thermal diatas, dan mengacu pada standar termutahir yakni (SNI 03-6572, 2001) tentang Tata cara perancangan Ventilasi dan pengkondisian udara pada bangunan gedung, maka disimpulkan beberapa parameter kenyamanan thermal anatara lain :

1. Zona kenyamanan thermal untuk orang Indonesia  $25^{\circ}\text{C} \pm 1^{\circ}\text{C}$

2. Zona Kenyamanan thermal untuk Indonesia memiliki kelembaban udara relative  $55 \% \pm 10\%$
3. Pergerakan udara untuk kenyamanan tidak melebihi 0,15 m/s

#### D. Pencahayaan

Sesuai dengan SNI 03-6575-2001 menyatakan bahwa standar iluminasi yaitu mencapai 200 lux untuk intensitas cahaya pada suatu ruang. Standar ini juga sama yang dikeluarkan oleh ernest neufert (Neufert, 1992) juga mengatakan standar iluminasi terangnya ruangan yaitu mencapai 200 lux

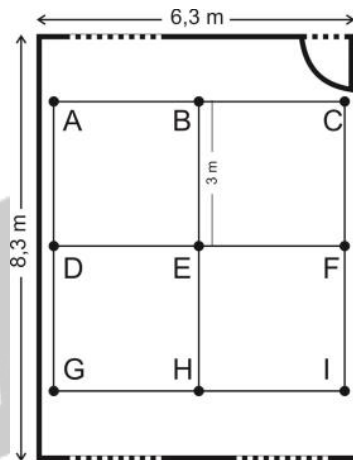
Tabel 2. 1 Tabel Pasangan Tampilan Pencahayaan

	Cahaya yang Baik	Cahaya yang Tidak baik
	Fokus ( <i>Positive Focus</i> )	Tidak focus ( <i>Distraction</i> )
	Tidak silau ( <i>Sparkle or Glitter</i> )	Silau ( <i>Glare</i> )
	Terang ( <i>Bright</i> )	Suram ( <i>Gloomy</i> )
	Menarik ( <i>Interesting</i> )	Menjemukan ( <i>Dull</i> )
	Teratur ( <i>Ordered</i> )	Semrawut ( <i>Chaotic</i> )
	Menyenangkan ( <i>Pleasant</i> )	Tidak menyenangkan ( <i>Unpleasant</i> )
	Bersahabat ( <i>Friendly</i> )	Tidak bersahabat ( <i>Unfriendly</i> )
	Ceria ( <i>Cheerful</i> )	Mengantuk ( <i>Bored</i> )
	Hangat ( <i>Fresh</i> )	Dingin ( <i>Cold</i> )
	Sesuai ( <i>Appropriate</i> )	Kontras ( <i>Inappropriate</i> )

Sumber : (Lam, 1977)

#### E. Teknik Pengukuran Pencahayaan Ruang Menurut Standar Sni

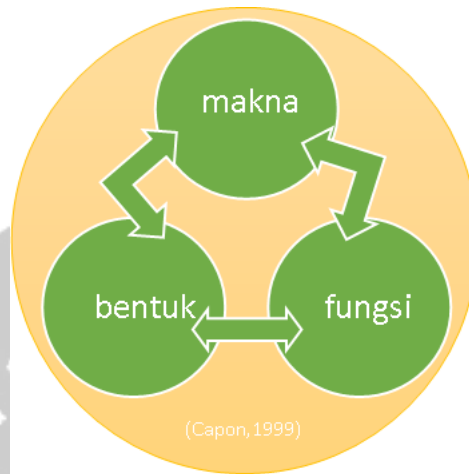
Menurut acuan ( SNI 16-7062, 2004) tentang pengukuran intensitas atau kuat penerangan di tempat kerja yaitu untuk luas ruangan kurang dari 10 m<sup>2</sup> dibuat titik potong garis horizontal panjang ruangan dan garis vertikal lebar ruangan pada jarak setiap 1 m, dan untuk ruangan dengan luas 10m<sup>2</sup> s/d 100 m<sup>2</sup> pada jarak setiap 3 m serta jika ruangan dengan luas > 100 m<sup>2</sup> pada jarak setiap 6 m.



Gambar 2. 1 Teknik pengukuran thermal dalam bangunan

#### 2.1.4 Teori Arsitektur dan Budaya

Semua unsur di alam selalu mengacu pada struktur (Capon, 1999). Selanjutnya, arsitektur merupakan struktur dari elemen-elemennya, yang dikategorikan dalam Fungsi, bentuk dan makna. Teori arsitektur Capon yang dipilih merupakan dasar untuk mengungkap elemen arsitektur pada objek studi. Dasarnya, ide awal arsitektur adalah kebutuhan ruang untuk Kegiatan (fungsi). Ruang yang dibutuhkan tersebut dan pelingkup fisiknya diakomodasi oleh medium (bentuk). Lalu bentuk menampilkan pesan yang membawa arti/makna (Salura, 2010). Maka Fungsi-bentuk-makna ialah elemen arsitektur (Capon, 1999) dalam (Salura, 2010) diuraikan sebagai berikut:



**Gambar 2. 2 Diagram teori elemen arsitektur (Capon, 1999)**

**Bentuk.** Bentuk dapat dilihat melalui: (1). Elemennya: garis, bidang dan volume. (2). Susunannya: melalui penggunaan sumbu, grid, pengulangan dan rotasi. (3). Estetiknya, melalui asas-asas kesatuan, keragaman, tema/variasi tema, keseimbangan, evolusi dan hirarki (Capon,1999:41; Parker dalam (Sachari, 2001):158). Bentuk garis lurus merupakan bentuk yang dominan pada Arsitektur awal abad 20 (Capon,1999;49). Bentuk bidang dapat berupa dinding dengan bukaan pintu/jendela yang berperan untuk penonjolan bentuk bangunan atau pola komposisi fasad bangunan. Susunan bentuk melalui penggunaan sumbu di atas adalah untuk memudahkan pemahaman bentuk tersebut, atau untuk mengatur tatanan arsitektural. Pengulangan merupakan cara yang sering digunakan pada Arsitektur Modern (Taut, dalam Capon, 1999:55), termasuk Arsitektur Kolonial. Susunan bentuk juga dapat berpola radial, kluster, terpusat, linier (Ching, 1979). Asas tema dapat berupa keragaman (kontras/perbedaan), harmoni (Capon,1999:41) atau kesatuan dalam keragaman (Berlage dalam Capon,1999:61). Irama pada selubung bangunan dapat berupa pola susunan

jendela, bidang kaca, susunan kolom atau lainnya. Relasi elemen bentuk dengan fungsi dan makna adalah:

1. Relasinya dengan Fungsi dapat berupa: bentuk yang penekanannya pada fungsi, atau bentuk dipadukan dengan fungsi.
2. Relasinya dengan Makna dapat berupa: bentuk yang memberi citra, ide, simbol.

Bentuk bangunan terkait dengan cara diwujudkan, yaitu berkenaan dengan “proses” dan “material” nya. “Proses” terdiri dari proses ‘menjadi’, ‘berubah’ dan ‘berhenti’. Proses ‘menjadi’ meliputi desain dan konstruksi, proses ‘berubah’ berupa rehabilitasi, adaptasi atau lainnya, sedangkan proses ‘berhenti’ berupa penghancuran. Material, adalah inti fisik bangunan, yang mengalami perubahan menerus (Kant, dalam Capon,1999:143).

**Fungsi.** Fungsi didefinisikan sebagai Peran bangunan untuk memenuhi maksud/tujuan yang telah ditetapkan, yang meliputi: fungsi fisik, sosial, simbol budaya (Ligo dalam Capon,1999:76; (Schulz, 1997):109). Fungsi Fisik ialah peran bangunan menyediakan kenyamanan fisik untuk aktifitas yang diwadahi, antara lain ( (Mangunwijaya, 1981):161):

1. Kenyamanan ruang, terkait luas dan bentuk ruang terhadap kebutuhan aktivitasnya.
2. Kenyamanan termal, faktornya: suhu ruang, kelembaban relatif, radiasi sinar matahari, pergerakan udara.
3. Kenyamanan visual, terkait teratasnya masalah silau, misal melalui teritis yang lebar.

4. Kenyamanan audial, terkait teratasinya gangguan bunyi secara Aktif dan/atau secara Pasif.

Fungsi simbol ialah peran bangunan memberi tanda pada fungsi yang diwadahnya. Fungsi arsitektur selalu terkait dengan konteksnya, yang dikelompokkan sebagai: (1). Konteks manusia: pengguna bangunan, hasil karya (aturan, pedoman, tradisi, bentuk/warna kesukaan), kelompok sosial yang berpengaruh (dan budayanya). (2). Konteks alam: tempat dari bangunan (karakter fisik, spirit) dan lingkungan alamnya (yang mewadahi tempat dan memberi pengaruh). (3). Konteks bangunan: bentukan bangunan dan tapak di sekelilingnya yang berkaitan. Misalkan konteks melalui pola gaya arsitektur, bentuk atap, ornamentasi atau material ( (Salura, 2010):14; (Capon, 1999):185). Ornamen ialah perlakuan pada permukaan berupa nilai-nilai simbolik, yang belakangan tak mementingkan makna lagi. Ornamen berkaitan dengan konteks visual dan perasaan, lebih dari sekedar fungsional. (Moholy, dalam Capon,1999:207). Pada bangunan tua yang fungsinya tetap, standar fungsi tersebut dapat berkembang sesuai kebutuhan terkini. Misalnya standar kenyamanan, kesehatan, keamanan yang berdampak pada peningkatan kebutuhan sistem kelengkapan bangunan dan interior ( (Prudon, 2008):30).

**Makna.** Arsitektur yang ditampilkan dalam bentuk atau fisik menampilkan pesan yang membawa arti/makna (Salura, 2010).Bangunan hendaknya tak hanya “terlihat baik” dan “berfungsi baik”, tapi juga “berkomunikasi baik” (Ruskin dalam Capon,1999:107). Makna suatu bangunan diperoleh melalui interpretasi seni/sejarah, dan makna simbolik bangunan dapat



berupa: (1) Simbolik pemilik/ organisasi. (2) Simbolik budaya/gaya hidup (3) Simbolik untuk tujuan tertentu (Capon, 1999:120). Simbol dapat berlaku hanya untuk sekelompok orang/masyarakat. Makna (arti pesan yang ditampilkan) dapat tentang fungsinya atau tentang susunan elemen bentuknya (Salura, 2010:83). Bentuk simetris-memusat, mengekspresikan simbol kekuasaan (Sachari, 2007:161). Tampilan dapat mengekspresikan suatu keinginan/emosi. Ekspresi merupakan fungsi dari bentuk bangunan sedangkan makna sebagai pengganti komunikasi isinya. Penekanan ekspresi dapat pada fungsi, struktur, kegunaan, atau budaya periode tertentu.

Penerapan elemen arsitektur pada objek studi adalah:

1. *Bentuk* mengacu pada bangunan dan tempat/lingkungannya. Bangunan berupa selubung bangunan, tata ruang, struktur, elemen dekoratif, ornamen. Tempat/lingkungan ialah ruang luar terkait.
2. *Fungsi*, mengacu kepada peran/kegunaan bangunan, berupa fungsi fisik (kenyamanan ruang, termal/audial/ visual), fungsi simbol (tanda dari aktivitas yang diwadahnya).
3. *Makna*, dapat berupa spirit zaman kolonialisme baru, simbolik budaya Eropa/daerah di Nusantara atau makna tentang fungsi/susunan bentuk.

## **2.2 Komparasi Studi Kasus**

### **2.2.1 Studi Kasus**

Studi kasus merupakan strategi penelitian di mana di dalamnya peneliti menyelidiki secara cermat suatu program, peristiwa, aktivitas, proses atau sekelompok individu. Kasus-kasus dibatasi oleh waktu dan aktivitas, dan

peneliti mengumpulkan informasi secara lengkap dengan menggunakan berbagai prosedur pengumpulan data berdasarkan waktu yang telah ditentukan (Stake, 1995). Untuk itu studi kasus yang dilakukan adalah meninjau langsung di beberapa lokasi yang berbeda tentang gedung parkir yang berada di kota Yogyakarta sebagai pembandingan bagi kasus yang diambil sebagai bahan penelitian tesis, serta menelusuri permasalahan yang ada agar mendapatkan solusi yang tepat.

### **2.2.1 Studi Kasus Gedung Parkir Ngabean**

Pada penelitian ini peneliti melakukan studi kasus pada parkir Ngabean, kemudian dilakukan komparasi dengan parkir Abubakar Ali. Studi Kasus pada tempat parkir lain yang memiliki bentuk fisik bangunan sama dengan bentuk fisik bangunan parkir Abubakar Ali yaitu bangunan Parkir Ngabean. peneliti telah melakukan pengamatan di parkir Ngabean yang terletak di sisi barat jalan KH. Wahid Hasyim. Bangunan parkir Ngabean dan Parkir Abubakar Ali dibangun pada tahun yang sama yaitu tahun 2014 dan baru digunakan pada tahun 2016. Bangunan parkir Ngabean mempunyai bentuk fisik bangunan yang sama dengan bentuk bangunan Parkir Abubakar Ali yaitu struktur konstruksi terbuat dari baja dan beton yang dipasang menggunakan konsep knock down yang dapat dibongkar pasang. Namun dari hasil pengamatan terdapat perbedaan dari penataan ruang-ruang yang ada pada kedua bangunan parkir ini. perbedaan bentuk desainnya adalah: Bangunan parkir Abubakar Ali memiliki 3 lantai yang terdiri dari : lantai 1 berfungsi untuk parkir bus, kios, dan toilet, sedangkan lantai 2 untuk parkir sepeda motor

dan terdapat 2 ruang kantor pengelola parkir sepeda motor, dan lantai 3 untuk parkir sepeda motor. Untuk fasilitas pendukung terpisah dengan bangunan gedung parkir dan terletak disisi barat gedung parkir Abubakar Ali yaitu; 1 unit gedung kantor pengelola parkir bus, 1 unit gedung kantor pengamanan bersama, 1 unit Mushola, 1 unit Toilet Umum, 1 unit Pendopo dan 1 unit gedung untuk 6 warung makan. sedangkan Bangunan parkir Ngabean hanya memiliki 2 lantai yang terdiri dari. 2 lantai yaitu lantai 1 untuk parkir bus dan Fasilitas pendukung yang langsung berada di dalam gedung seperti Kantor pengelola, Mushola, Ruang Laktasi, dan Toilet umum.



Gambar 4. 1 Data amatan lantai 1 gedung parkir Ngabean

Lantai 2 difungsikan sebagai tempat parkir sepeda motor dan mobil roda empat.



Gambar 4. 2 Data amatan lantai 2 gedung parkir Ngabean

Sirkulasi vertikal pada bangunan parkir Ngabean terdiri dari 2 unit tangga dan 2 unit ramp yang berada tepat ditengah bangunan parkir Ngabean. Ukuran lebar Ramp untuk sirkulasi naik bagi sepeda motor dan mobil roda empat ke lantai 2 yaitu 4 meter. Penempatan Pos Retribusi karcis Parkir sepeda motor dan Mobil roda empat diletakan di lantai dasar sebelum pengunjung naik melalui ramp ke lantai dua untuk parkir.



Gambar 4. 3 Data amatan Sirkulasi gedung parkir Ngabean

