

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORITKAL

3.1 Tinjauan Pustaka Arsitektur Kontekstual

3.1.1 Pengertian Arsitektur

Arsitektur berasal dari Bahasa Yunani, yaitu “arch” artinya bangunan dan tecton yang artinya orang yang membangun. Pengertian Arsitektur secara umum adalah:

- Seni dan ilmu merancang dan membuat konstruksi bangunan; metode dan gaya rancangan suatu konstruksi bangunan
- Seni bangunan, gaya bangunan lingkungan binaan, atau suatu lingkungan binaan yang dibuat oleh manusia, dan menjadi tempat manusia melakukan kegiatan

Sedangkan para ahli memiliki beberapa perspektif dalam menjelaskan arti arsitektur. Pengertian arsitektur menurut para ahli sebagai berikut:

- Dalam buku *Wastu Citra* (Mangunwijaya, 1988;348) terdapat baris kalimat “Arsitektur adalah penciptaan suasana, perkawinan guna dan citra. Bukan dalam kemewahan bahan atau tinggi teknologinya letak harganya. Bahan bahan yang sederhana justru lebih mampu mencerminkan refleksi keindahan puisinya, karena lebih bersih dari godaan maupun kepongohan.”
- Menurut *Francis DK Ching* “Arsitektur membentuk suatu tautan yang mempersatukan ruang, bentuk, Teknik dan fungsi.” (*Ching, 1979*)
- Menurut *Amos Rappoport* pada bukunya yang berjudul *The Meaning of the Built Environment* Arsitektur sebagai lingkungan buatan (*built environment*) yang mempunyai bermacam-macam kegunaan yaitu melindungi manusia, kegiatan- kegiatannya serta hak miliknya dari elemen-elemen alam (iklim, cuaca), dari

musuh (manusia, hewan, kekuatan supranatural) dengan membuat tempat, menciptakan suatu kawasan aman yang berpenduduk dalam dunia fana dan menekankan social serta menunjukan status. (*Rapoppport, 1990*).

3.1.2 Pengertian Arsitektur Kontekstual

Menuurut KBBI (Kamus Besar Berbahasa Indonesia) kata kontekstual itu berhubungan dengan kata konteks. Konteks sendiri memiliki arti Situasi yang ada hubungannya dengan suatu kejadian. Sedangkan menurut Bill Raun kontekstual menekankan bahwa sebuah bangunan harus mempunyai kaitan dengan lingkungan bangunan yang ada disekitarnya. Keterkaitan tersebut dapat dapat dibentuk melalui proses menghidupkan kembali nafas spesifik yang ada dalam lingkungan ke dalam bangunan baru.

Kontekstual pada arsitektur pada umumnya digunakan untuk mengartikan kontinuitas dan hubungan antara suatu bangunan dengan sekitarnya (Wolford, 2004). Kontekstual dalam arsitektur berarti melibatkan nilai khusus kedalam suatu bangunan dengan kondisi lingkungan sekitar baik secara fisik maupun morfologinya.

3.1.3 Prinsip Arsitektur Kontekstual

Arsitektur kontekstual dapat diartikan menjadi sebuah pendekatan yang menekankan desain dengan kondisi lingkungan sekitar. Diharapkan bahwa arsitektur kontekstual dapat sesuai dengan lingkungan sekitar, dapat merespon kondisi lingkungan sekitar, dan menjadi perantara dengan lingkungan sekitar. Selain itu arsitektur kontekstual memiliki karakter yang tidak mencolok dari lingkungan sekitar, melainkan arsitektur kontekstual memiliki karakter yang sesuai dengan kondisi lingkungan sekitar dan dapat menjadi perantara antara lingkungan dengan suatu fungsi bangunan itu sendiri.

Menurut Brent C, 1980 dalam bukunya *Architecture in Context* menyatakan bahwa kontekstualisme dalam arsitektur adalah

kemungkinan perluasan bangunan dan keinginan dalam mengaitkan bangunan baru dengan lingkungan sekitarnya. Kontekstualisme dalam arsitektur dapat terdiri dari aspek fisik lingkungan maupun non fisik lingkungan. Aspek fisik yang dimaksud adalah wujud bangunan, ornament bangunan, fasad bangunan, bentuk massa bangunan ,dll. Sedangkan yang dimaksud aspek kontekstual non fisik yaitu : filosofi, motif, irama bangunan, nilai-nilai lain yang terkandung pada lingkungan sekitar.

3.2 Tinjauan Pustaka Kenyamanan dan Sirkulasi

3.2.1 Pengertian Sirkulasi Dalam Arsitektur

Suatu jalan dari langkah kita bisa dipahami sebagai rangkaian perceptual yang menghubungkan antar ruang di suatu bangunan atau berbagai macam ruang interior maupun eksterior. (Ching, 2004). Sirkulasi merupakan salah satu elemen penting dalam arsitektur karena sirkulasi merupakan fasilitas yang menjadi ruang untuk memfasilitasi kegiatan berpindah tempat antar ruang.

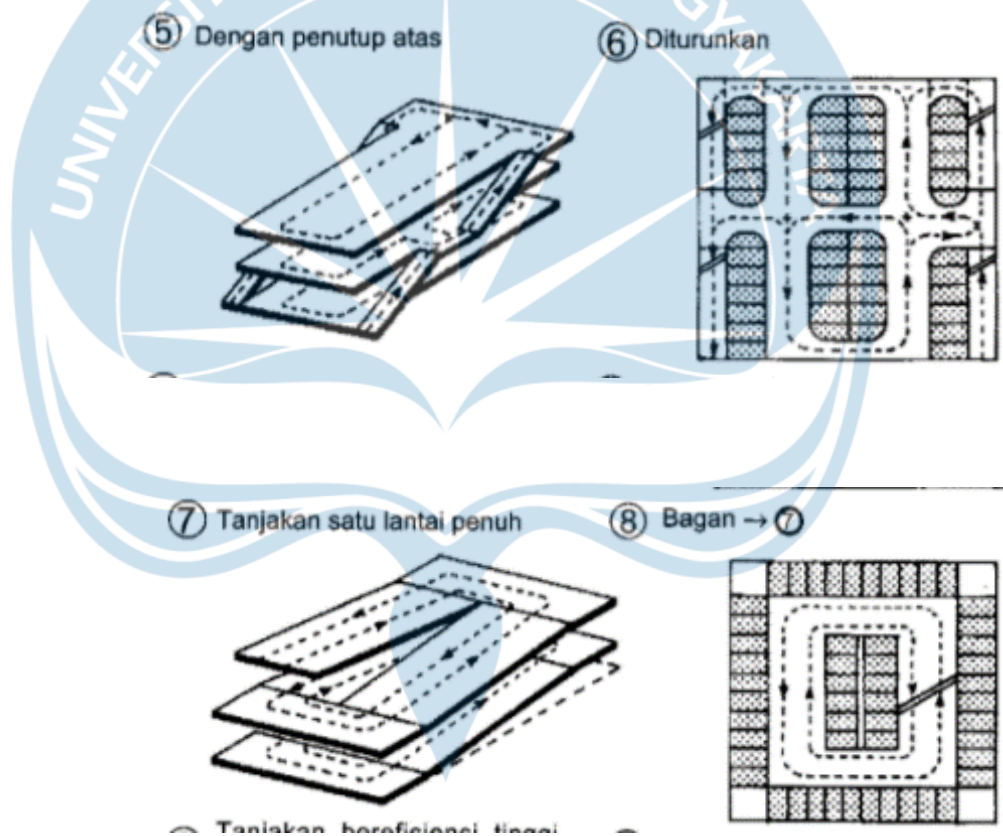
Sirkulasi dalam ruang parkir sendiri memiliki beberapa standar yang harus dipahami dalam proses perencanaan dan perancangan. Sirkulasi parkir pada gedung parkir pada khususnya dipengaruhi dengan besaran gedung parkir dan kapasitas ruang parkir tersebut. Terdapat beberapa sistem sirkulasi pada khususnya gedung parkir. Sistem sirkulasi pada ruang parkir biasanya diakomodasikan dengan menggunakan *ramp* untuk kendaraannya sedangkan untuk sirkulasi vertikal penggunaannya (manusia) dapat menggunakan *lift* atau tangga.

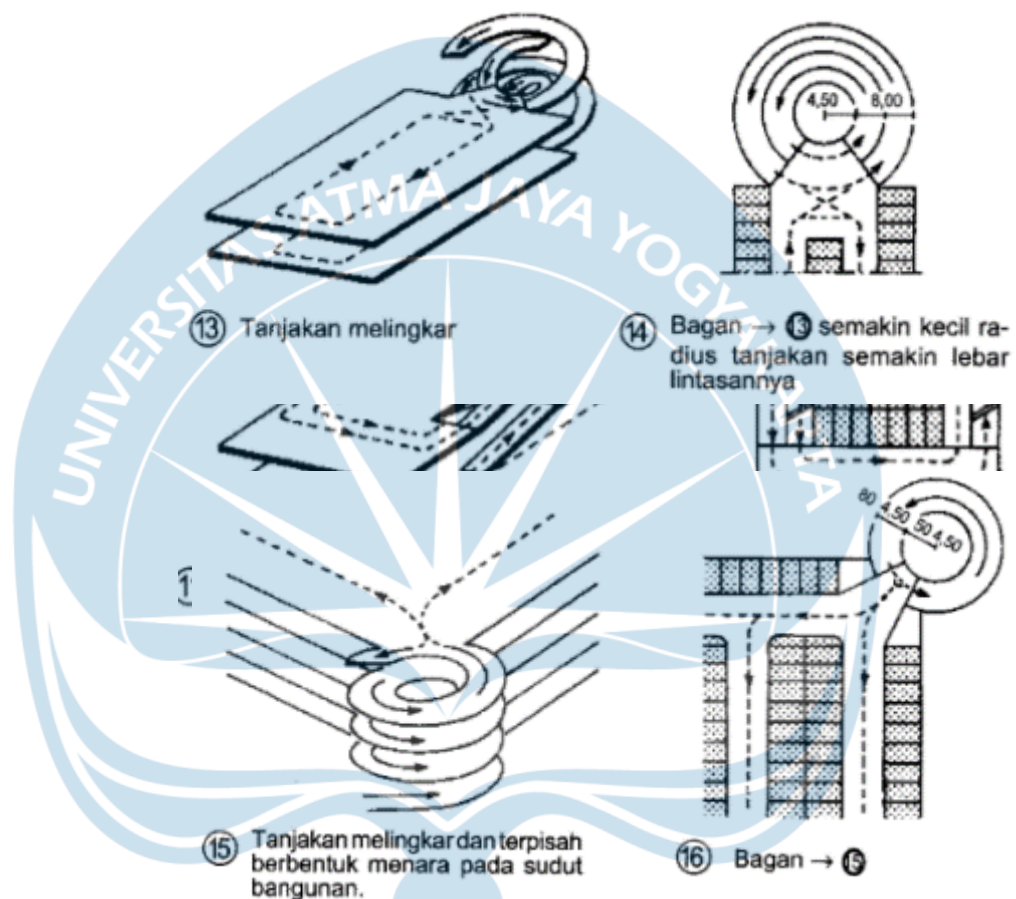
3.2.2 Sistem sirkulasi pada Gedung Parkir

Sistem sirkulasi pada fasilitas parkir khususnya pada gedung parkir perlu diperhatikan agar tidak terjadi penumpukan pada jalur masuk atau keluar area fasilitas parkir. Sistem sirkulasi pada gedung

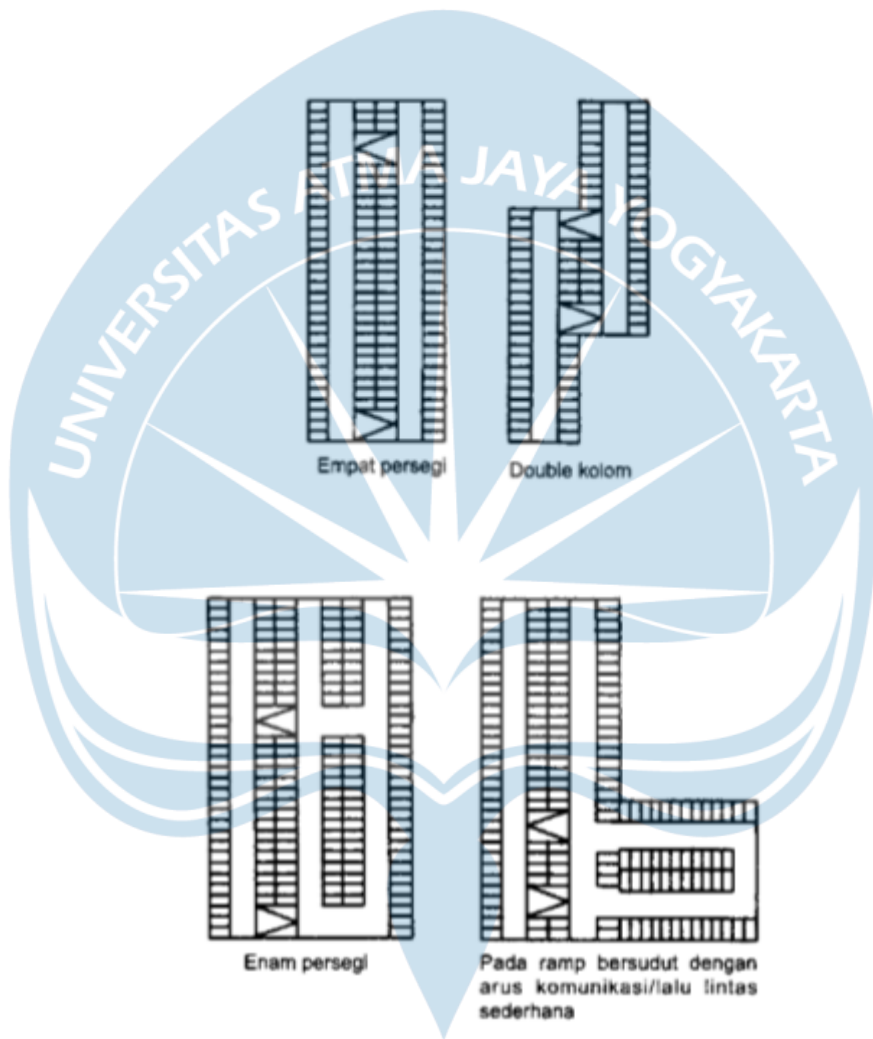
parkir terpengaruh dari beberapa faktor seperti : tanjakan, kapasitas area parkir, dan penataan peron parkir. Menurut Neufert sistem tanjakan untuk gedung parkir sebaiknya 15% - 20% dan tidak disarankan untk lebih. Jika antara jalur lalu lintas dan tanjakan memiliki kemiringan lebih dari 5% harus terdapat jalur mendatar sepanjang 5 meter, sedangkan bila lebih dari 10% maka jalur mendatar setidaknya 3 meter (Neufert, 2002).

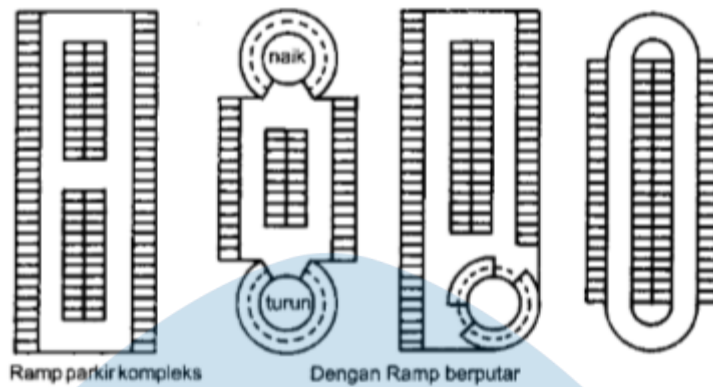
Berikut adalah beberapa simulasi contoh sirkulasi yang standart menurut buku Data Arsitek Neufert, 2002.





Selain dengan penataan sistem tanjakan (ramp) faktor berikutnya berkaitan dengan penataan peron parkir sehingga mendapatkan kapasitas ruang parkir yang optimal pada suatu area fasilitas parkir khususnya pada gedung parkir. Berikut merupakan macam-macam skema penataan peron parkir menurut buku Data Arsitek Neufert, 2002.

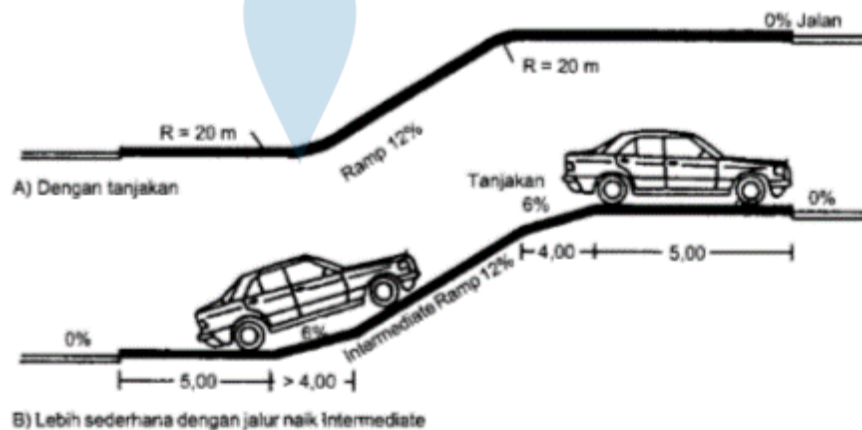




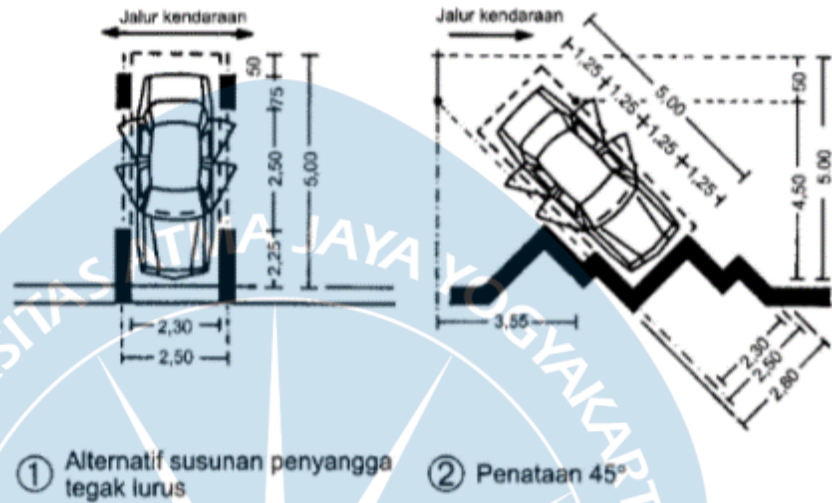
3.2.3 Standar besaran sirkulasi parkir

Berikutnya setelah membahas skema penataan peron parkir dan aksesibilitas pada gedung parkir ada faktor lain yang tidak kalah pentingnya dalam merancang sebuah fasilitas parkir khususnya pada gedung parkir yaitu ukuran besaran sirkulasi standarnya. Berikut adalah beberapa standart besaran yang perlu dipahami dalam merancang dan merencanakan sirkulasi dalam gedung parkir.

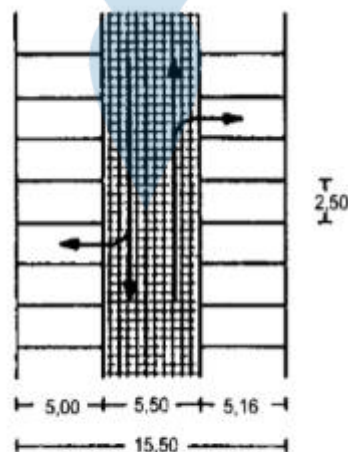
Ukuran pada *ramp* pada umumnya memiliki kemiringan sebesar 6% pada tanjakan pertama dan lanjut 12% pada tanjakannya lalu pada titik hampir mencapai titik landau sebesar 6%. Berikut adalah simulasi ukuran ramp untuk mobil penumpang (sedan).



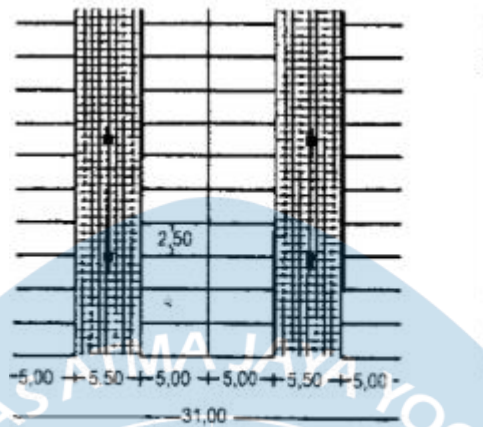
Selain ukuran ramp terdapat pula standar peletakan penyangga tegak lurus parkir. Berikut merupakan penjelasan ukuran pembatas pada peron parkir.



Berikut adalah standar ukuran sirkulasi kendaraan dalam gedung parkir dengan skema peron parkir membentuk sudut 90 derajat. Sudut 90 derajat merupakan sudut peron parkir yang sangat efektif dalam menampung jumlah kendaraan secara optimal.



⑤ 90° keluar-masuk parkir dari dua arah. Lebar tempat parkir 2,50 m



10 90°, lebar jalan 5,50 m, lebar tempat parkir 2,50 m

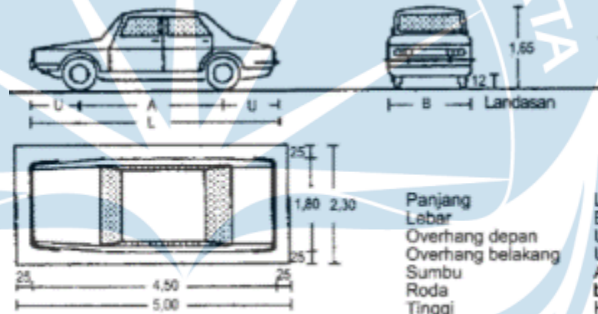
Ukuran kendaraan yang dapat diakomodasikan juga beragam sehingga ini mempengaruhi besaran ruang fasilitas

Jenis kendaraan	Panjang (m)	Lebar (m)	Tinggi (m)	Radius putaran berbentuk lingkaran
Sepeda motor	2,20	0,70	1,00 ^{II}	1,00
mobil pribadi				
- Ukuran tertentu - mobil pribadi	4,70	1,75	1,50	5,75
- mobil pribadi ukuran kecil	3,60	1,60	1,35	5,00
- mobil pribadi ukuran besar	5,00	1,90	1,50	6,00
Truk				
- pengangkut	4,50	1,80	2,00 ^{II}	6,00
- ukuran tertentu - Truk	6,00	2,10	2,20 ^{II}	6,10
- Truk 7,5 ton	7,00	2,50	2,40 ^{II}	7,00
- Truk 16,0 ton	8,00	2,50	3,00 ^{II}	8,00
- Truk 22,0 ton (+ 16,0 ton)	10,00	2,50	3,00 ^{II}	9,30
Mobil pengangkut sampah				
- mobil terkecil	7,64	2,50	3,30 ^{II}	7,80
- mobil terkecil	1,45	2,50	3,30 ^{II}	9,25
Mobil pemadam kebakaran	6,80	2,50	2,80 ^{II}	9,25
Mobil furniture (dengan gandengan)	9,50	2,50	4,00 ^{II}	9,75
(18,00)				
Bus standar I	11,00	2,50 ^{III}	2,95	10,25
Bus standar II	11,40	2,50 ^{III}	3,05	11,00
Mobil standar - bus trayek	11,00	2,50 ^{III}	2,95	11,20
Bus gandeng	17,26	2,50 ^{III}	2,95	10,50 + 11,25
Truk	18,00	2,50 ^{III}	4,00	12,00 ^{III}
Truk gandengan		2,50 ^{III}	4,00	
Höchs bewerte der stVZO:				
Mobil dengan 2 poros	12,00			
Mobil dengan lebih dari 2 poros	12,00			
Kendaraan berpelana	15,00	2,50 ^{III}	4,00	12,00
Bus angkutan seperti bus gandeng	18,00			
Truk	18,00			

Catatan: Untuk bagian 10 & 11 masih ada kata-kata dalam b. Jerman tapi kata-kata tersebut tidak lengkap jadi tidak diterjemahkan

parkir pada suatu area parkir. Setiap kendaraan mempunyai ukuran radius berputar atau bermanuver yang berbeda-beda berikut adalah beberapa standar umum radius kendaraan.

UNIVERSITAS ATMA JAYA YOGYAKARTA



- L = 4.50 m
- B = 1.80 m
- U = 0.85 m
- U' = 1.35 m
- A = 2.30 m
- Roda = 1.30 m
- Tinggi = 1.65 m
- Bobot = 2.01 ± 20 kN

⑪ Ukuran mobil pribadi