

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian dan Penjelasan Singkat Proyek

Proyek “Perancangan Gedung Parkir di Kota Medan Dengan Pendekatan Arsitektur Industri”, yang mempunyai pengertian :

- Desain

Proses, cara atau kegiatan merancang, mengatur segala sesuatu

- Gedung Parkir

Suatu bangunan yang menampung banyak kendaraan yang berhenti sementara, dalam waktu yang cukup lama

- Konsep

Suatu cara khusus bahwa syarat-syarat suatu rencana, konteks dan keyakinan dapat digabungkan bersama, yang dalam konteks ini dapat berupa unsur yang mungkin berupa gagasan pendapat dan pengamatan kedalam suatu kesatuan.

- Pusat Pasar Kota Medan

Salah satu Pusat Perbelanjaan di Kota Medan Sumatera Utara, Indonesia.

Berdasarkan penelaahan pengertian dari tiap kata-kata pada Judul Proyek tersebut, penulis menetapkan bahwa Desain Gedung Parkir di Pusat Pasar Kota Medan Dengan Konsep Arsitektur Industrial merupakan salah satu konsep pengembangan kawasan perkotaan yang mengutamakan pemanfaatan transportasi publik daripada kendaraan pribadi yang di rencanakan di Pusat Pasar Kota Medan.

2.2 Parkir

2.2.1 Pengertian Gedung Parkir

Menurut Warpani (dalam Kusyanto 2010:14) parkir merupakan saat dimana kendaraan harus berhenti untuk sementara (menurunkan muatan) atau berhenti cukup lama, sehingga tempat parkir harus ada pada saat terakhir atau apabila tujuan perjalanan sudah tercapai sebab suatu kendaraan tidak mungkin berjalan terus menerus. Menurut Wahdan dkk (2014:2), parkir merupakan kebutuhan ruang, sedangkan sediaan ruang terutama pada daerah perkotaan sangat terbatas bergantung pada luas wilayah kota yang tersedia, tata guna lahan, dan dibagian wilayah kota mana yang cocok dijadikan fasilitas parkir. Menurut Utomo (2013:18), parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya.

Berdasarkan uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa parkir adalah kebutuhan ruang untuk kendaraan yang berhenti sementara, berhenti cukup lama untuk suatu kendaraan yang ditinggal oleh pengemudinya.

2.2.2 Indikator Parkir Yang Ideal

Tidak tertampungnya jumlah volume kendaraan dikarenakan kurangnya lahan yang tersedia, terutama di daerah yang padat bangunan, diperlukanlah gedung perparkiran yang jumlah level bangunan tergantung dari kebutuhan volume kebutuhan kendaraan yang parkir. Pada kondisi tertentu kemudian akan terjadi penambahan permintaan yang apabila tidak diikuti dengan penambahan ruang parkir maka dapat menimbulkan masalah.

Besar kebutuhan lahan parkir ditentukan oleh parameter kondisi perparkiran yang terjadi pada lokasi studi seperti mencakup volume parkir, akumulasi parkir, lama waktu parkir, angka pergantian parkir, kapasitas parkir, dan indeks parkir yang pada akhirnya informasi ini sangatlah diperlukan pada saat merencanakan suatu lahan parkir (Yaumil Wahdan 2014:2). Berdasarkan

Permenpu No.29 (2006:29) tentang Pedoman Persyaratan Teknis Bangunan Gedung, sirkulasi dan fasilitas parkir berdasarkan keseimbangan, keserasian dan keselarasan dengan lingkungan bangunan gedung adalah sebagai berikut :

1. Prasarana parkir untuk suatu rumah atau bangunan tidak diperkenankan mengganggu kelancaran lalu lintas, atau mengganggu lingkungan di sekitarnya.
2. Jumlah kebutuhan parkir menurut jenis bangunan ditetapkan sesuai dengan standar teknis yang berlaku.
3. Penataan parkir harus berorientasi kepada kepentingan pejalan kaki, memudahkan aksesibilitas, dan tidak terganggu oleh sirkulasi kendaraan.
4. Luas, distribusi dan perletakan fasilitas parkir diupayakan tidak mengganggu kegiatan bangunan dan lingkungannya, serta disesuaikan dengan daya tampung lahan.
5. Penataan parkir tidak terpisahkan dengan penataan lainnya seperti untuk jalan, pedestrian dan penghijauan.

2.2.3 Karakteristik Gedung Parkir

Karakteristik parkir merupakan sifat-sifat dasar yang dapat memberikan penilaian terhadap pelayanan parkir dan permasalahan parkir yang terjadi pada umumnya. Berdasarkan karakteristik parkir, maka dapat diketahui beberapa parameter kondisi perparkiran yang terjadi seperti volume parkir, akumulasi parkir, lama waktu parkir, kapasitas parkir dan indeks parkir.

Menurut Wahdan dkk (2014:2), informasi mengenai karakteristik parkir diuraikan sebagai berikut :

1. Volume Parkir

Volume parkir adalah jumlah kendaraan yang termasuk dalam beban parkir yaitu jumlah kendaraan per periode waktu tertentu,

biasanya perhari. Rumus yang digunakan untuk menghitung volume parkir adalah :

$$V = N_{in} + X (\text{kendaraan})$$

Keterangan :

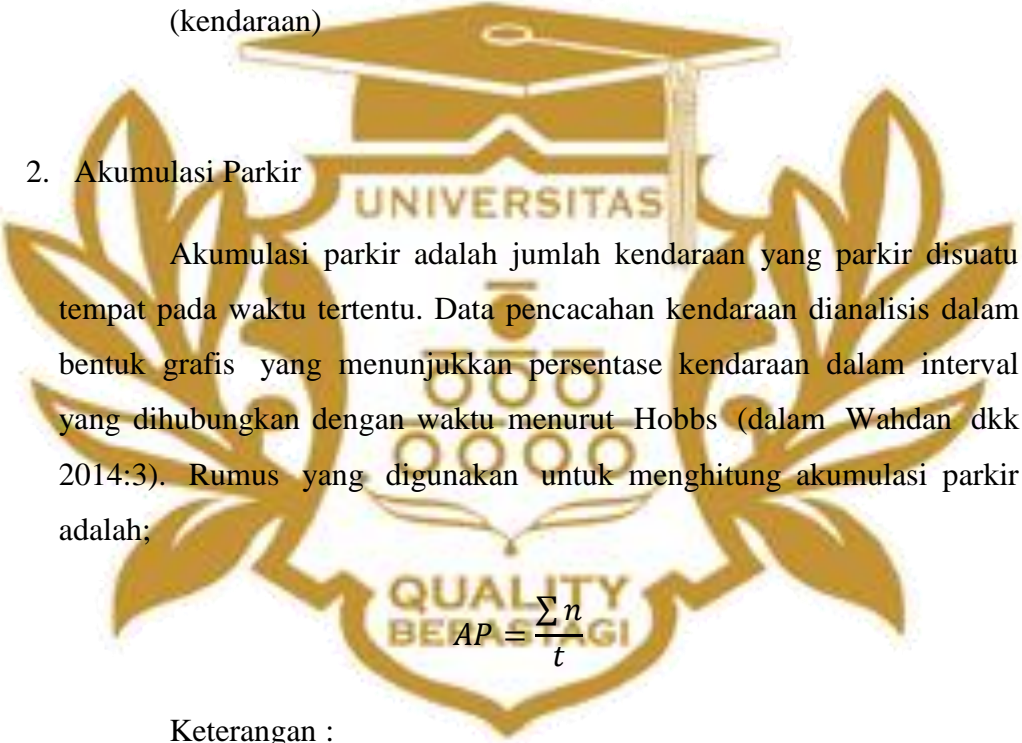
V adalah volume parkir

N_{in} adalah jumlah kendaraan yang masuk (kendaraan)

X adalah kendaraan yang sudah ada sebelum waktu survei (kendaraan)

2. Akumulasi Parkir

Akumulasi parkir adalah jumlah kendaraan yang parkir di suatu tempat pada waktu tertentu. Data pencacahan kendaraan dianalisis dalam bentuk grafis yang menunjukkan persentase kendaraan dalam interval yang dihubungkan dengan waktu menurut Hobbs (dalam Wahdan dkk 2014:3). Rumus yang digunakan untuk menghitung akumulasi parkir adalah;


$$AP = \frac{\sum n}{t}$$

Keterangan :

AP adalah akumulasi parkir

$\sum n$ adalah jumlah kendaraan yang parkir (unit)

t adalah waktu parkir (jam)

3. Durasi Parkir

Lama waktu parkir atau durasi adalah lama waktu yang dihabiskan oleh pemarkir pada ruang parkir. Lamanya parkir dinyatakan dalam jam. Menurut Oppenlander (dalam Wahdan dkk 2014:3), rumus yang digunakan untuk menghitung rata-rata lamanya parkir adalah;

$$D = \frac{(Nx)x(x)I}{Nt}$$

Keterangan :

D adalah rata-rata lama parkir atau durasi (jam/kendaraan)

Nx adalah jumlah kendaraan yang parkir selama interval

X adalah jumlah dari interval

I adalah interval waktu survei (jam)

Nt adalah jumlah total kendaraan selama waktu survei (kendaraan)

4. Pergantian Parkir (Parking Turn Over)

Pergantian parkir (Parking Turn Over) menurut Oppenlander (dalam Wahdan dkk, 2014:3), adalah suatu angka yang menunjukkan tingkat penggunaan ruang parkir, yang diperoleh dengan cara membagi volume parkir dengan jumlah ruang parkir, untuk tiap satuan waktu tertentu;

$$TR = \frac{Nt}{(S)X(Ts)}$$

Keterangan :

TR adalah angka pergantian parkir (kendaraan/petak/jam)

S adalah jumlah total stall/petak parkir (petak)

Ts adalah lamanya periode survey (jam)

Nt adalah jumlah total kendaraan saat dilaksanakan survey
(kendaraan)

5. Kapasitas Parkir

Kapasitas ruang parkir dapat diartikan sebagai jumlah maksimum kendaraan dapat diparkir pada suatu area parkir dalam waktu dan kondisi tertentu. Kapasitas ruang parkir merupakan suatu nilai yang menyatakan jumlah seluruh kendaraan yang termasuk beban parkir, yaitu jumlah kendaraan tiap periode waktu tertentu yang biasanya menggunakan satuan per-jam atau per-hari. Rumus yang digunakan untuk menghitung kapasitas parkir adalah :

$$KP = \frac{S}{D}$$

Keterangan :

KP adalah Kapasitas kendaraan parkir (kendaraan/jam)

S adalah jumlah total stall/petak parkir (petak)

D adalah rata-rata durasi parkir (jam kendaraan)

6. Indeks parkir

Indeks parkir adalah perbandingan antara akumulasi parkir dengan kapasitas parkir. Nilai indeks parkir ini dapat menunjukkan seberapa kapasitas parkir yang terisi. Untuk menentukan kebutuhan parkir dapat diketahui dari waktu puncak parkir dan indeks parkir. Waktu puncak parkir memberikan gambaran tentang besarnya permintaan parkir pada waktu tertentu. Apabila dibandingkan dengan kapasitas normal dapat diketahui seberapa besar kebutuhan yang dapat dipenuhi oleh prasarana parkir yang tersedia. Dengan menggunakan indeks parkir dapat diketahui apakah permintaan parkir sebanding atau tidak dengan kapasitas yang tersedia. Jika nilai indeks parkir $> 100\%$, berarti permintaan ruang parkir

lebih besar dari kapasitas yang ada. Jika nilai indeks parkir $< 100\%$, berarti permintaan masih dapat dipenuhi (Hoobs dalam Wahdan dkk, 2014:4). Rumus yang digunakan untuk menghitung nilai indeks parkir adalah;

$$IP = \frac{AP}{KP} \times 100$$

Keterangan;

IP adalah indeks parkir

AP adalah akumulasi parkir

KP adalah ruang parkir yang tersedia

2.2.4 **Kebutuhan ruang parkir**

Kebutuhan ruang parkir merupakan jumlah tempat yang dibutuhkan untuk menampung banyaknya kendaraan yang membutuhkan ruang parkir berdasarkan fasilitas dan fungsi dari sebuah kawasan dan tata guna lahan. Menurut Tamin (dalam Wahdan dkk, 2014:4) beberapa metode yang sering digunakan dalam menentukan kebutuhan lahan parkir, diantaranya metode berdasarkan pada kepemilikan kendaraan yaitu metode yang mengasumsikan adanya hubungan antara luas lahan parkir dengan jumlah kendaraan yang tercatat di pusat kota.

Untuk mengetahui kebutuhan parkir pada suatu kawasan lokasi penelitian, terlebih dahulu perlu diketahui peruntukan parkirnya. Rumus yang digunakan untuk menghitung kebutuhan ruang parkir (Oppenlander dalam Wahdan dkk, 2014:4) yaitu.

$$D = \frac{N \times D}{T \times f}$$

Keterangan;

S adalah Jumlah perak parkir yang diperlukan saat ini

Nt adalah Jumlah total kendaraan selama waktu survey (kend)

D adalah Waktu rata-rata lamanya parkir (jam/kend)

T adalah Lamanya survey (jam)

f adalah Faktor pengurangan akibat dari pergantian parkir, nilai antara 0,85s/d 0

2.2.5 Jalur dan Ukuran Parkir

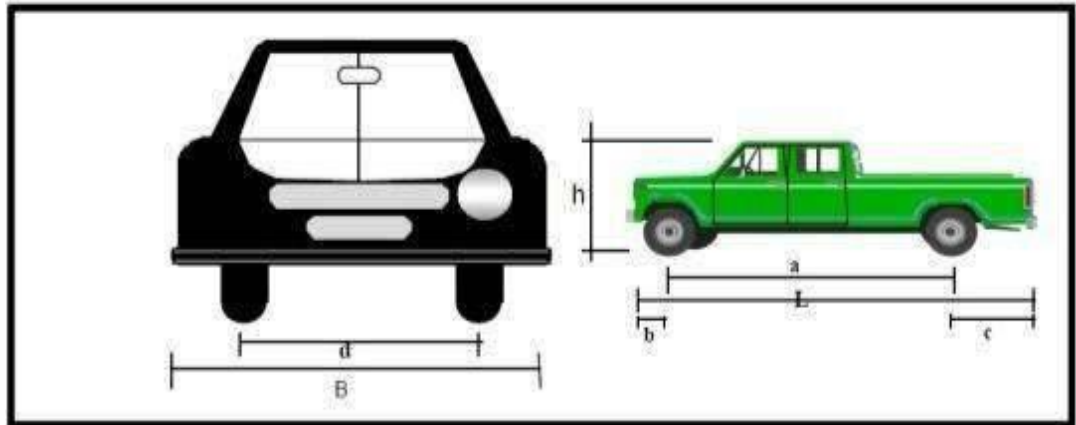
Tabel 2.1 Ukuran Standart Parkir

Kategori Kendaraan Rencana	Dimensi Kendaraan (cm)			Tonjolan (cm)		Radius Putar (cm)		Radius Tonjolan (cm)
	Tinggi	Lebar	Pnjg	Depan	Blkg	Min	Maks	
Kendaraan Kecil	130	210	580	90	150	420	730	780
Kendaraan Sedang	410	260	1210	210	240	740	1280	1410
Kendaraan Besar	410	260	2100	120	90	290	1400	1370

(Sumber : Dit Jen Bina Marga, 1997)

2.2.6 Penentuan Satuan Ruang Parkir

Dimensi kendaraan standart untuk mobil penumpang. Menurut Dir Jen Bina Marga (1992:16) lebar standart dari jalur parkir adalah 2,5 m dengan panjang sebesar 6 m.



Gambar 2. 1 Dimensi Kendaraan standart Untuk Mobil Penumpang

Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat Nomor: 272/HK.105/DRJD/96



a = jarak gandar
 b = depan tergantung
 c = belakang tergantung
 d = lebar
 h = tinggi total
 B = lebar total
 L = panjang total

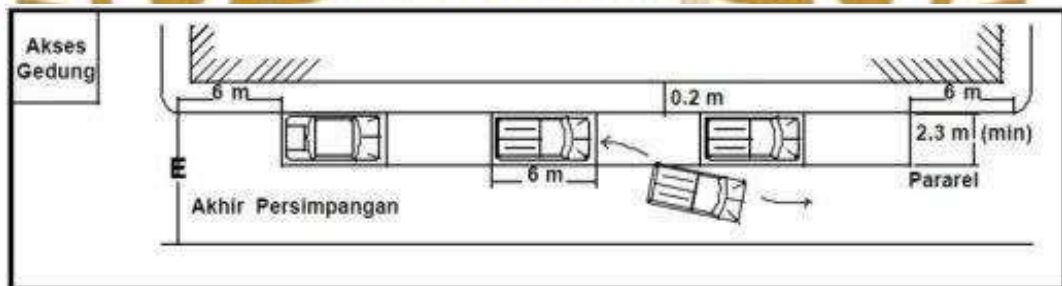
2.2.7 Pola Parkir

1. Parkir kendaraan satu sisi. (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaanruang sempit)
 - a. Membentuk sudut 90° .
 - b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60° .
2. Parkir kendaraan dua sisi.(Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaanruang cukup memadai)

- a. Membentuk sudut 90° .
 - b. Membentuk sudut 30° , 45° , 60° .
3. Pola parkir pulau. (Pola parkir ini diterapkan apabila ketersediaan ruang cukup luas)
 - a. membentuk sudut 90° .
 - b. membentuk sudut 45° .
 - c. Pola Parkir Sepeda Motor.
 - d. Jalur Sirkulasi, Gang, dan Modul.

Berdasarkan keputusan direktur jenderal perhubungan darat nomor : 272/HK.105/DRJD/96, pola parkir dibedakan menjadi dua jenis :

1. Pola Parkir Paralel

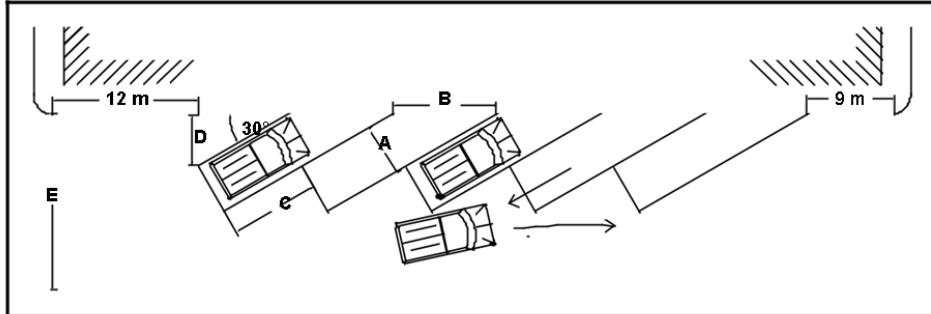


Gambar 2.2 Pola Parkir Paralel Pada Daerah datar

Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat Nomor :272/HK.105/DRJD/96

2. Pola Parkir Menyudut
 - a. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berlaku untuk jalan kolektor dan lokal
 - b. Lebar ruang parkir, ruang parkir efektif, dan ruang manuver berbeda berdasarkan besar sudut berikut ini.

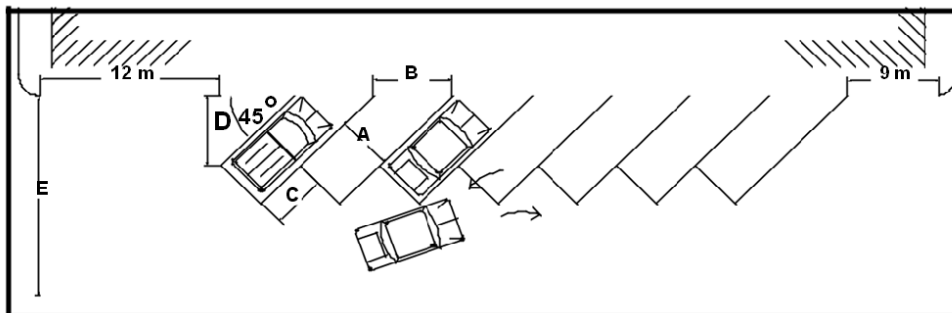
- Sudut 30°



Gambar 2.3 Pola Parkir Menyudut 30°

*Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96*

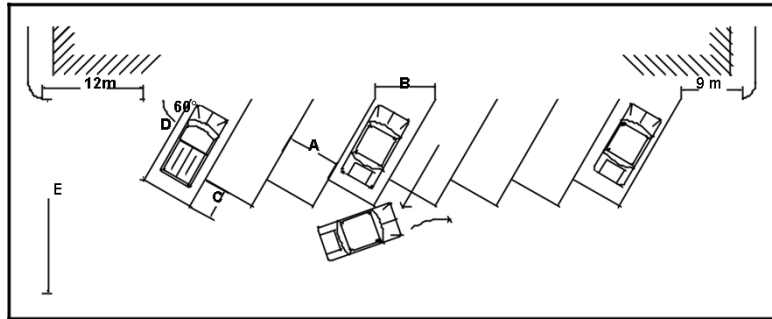
- Sudut 45°



Gambar 2.4 Pola Parkir Menyudut 45°

*Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96*

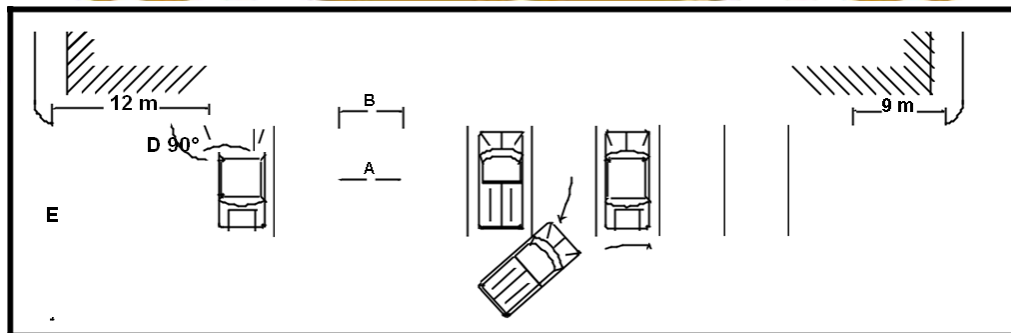
- Sudut 60°



Gambar 2.5 Pola Parkir Menyudut 60°

Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96

- Sudut 90°



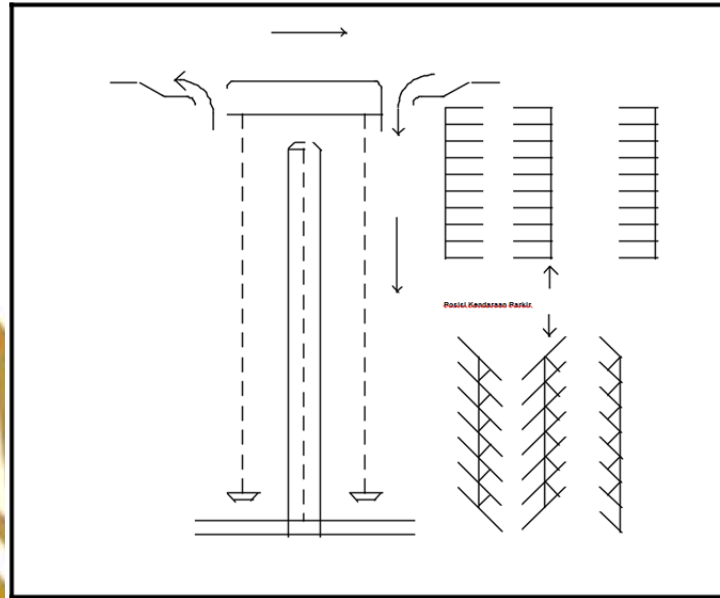
Gambar 2.6 Pola Parkir Menyudut 90°

Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96

2.2.8 Tata Letak Gedung Parkir

Tata letak pelataran parkir dapat diklasifikasikan sebagai berikut.

- a. Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan.

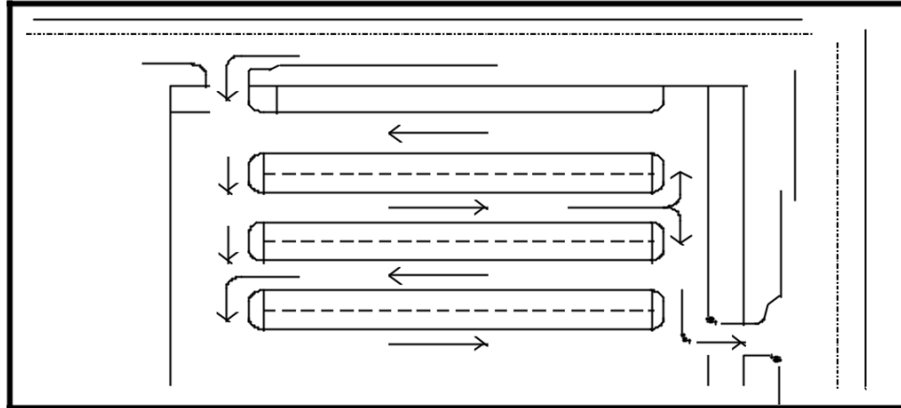


Gambar 2.7 Pintu masuk dan keluar terpisah dan terletak pada satu ruas jalan

*Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96*

**QUALITY
BERASTAGI**

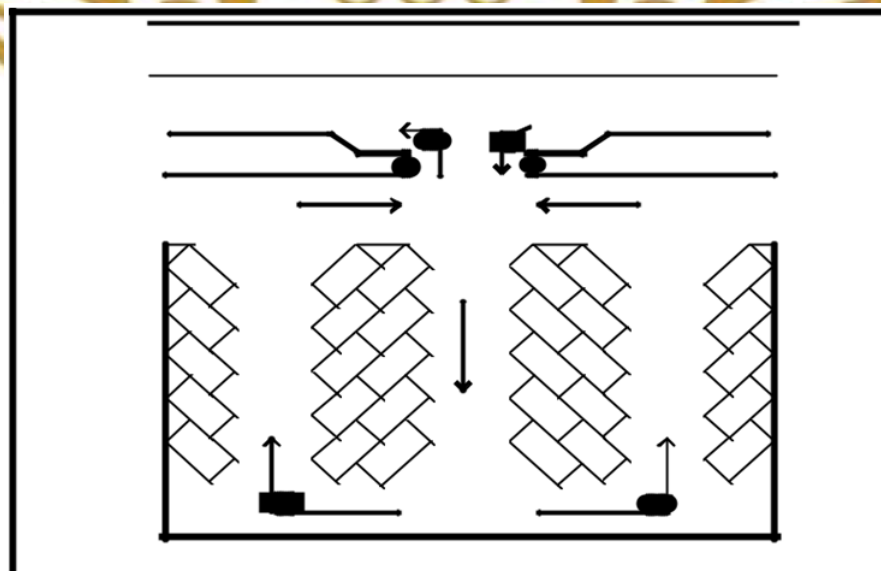
- b. Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas.



Gambar 2.8 Pintu masuk dan keluar terpisah dan tidak terletak pada satu ruas.

*Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96*

- c. Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan.



Gambar 2.9 Pintu masuk dan keluar menjadi satu dan terletak pada satu ruas jalan.

*Sumber Keputusan Dirrektor Jenderal Perhubungan Darat
Nomor:272/HK.105/DRJD/96*

2.3 Jenis-jenis Parkir

- Sistem Parkir Manual

Sistem parkir yang pertama kali diterapkan di Indonesia adalah sistem parkir manual atau tradisional. Sistem parkir ini dikelola secara bebas oleh petugas parkir atau operator. Nantinya petugas parkir akan melaporkan secara lisan kepada pengelola parkir, pemilik lahan parkir atau pemerintah daerah.

- Sistem Berbasis Komputer (Parking Management System)

Parking Management System atau PMS dioperasikan berbasis komputer. Sistem ini tak membutuhkan banyak operator atau petugas parkir hanya membutuhkan dua orang operator saja untuk menjalankannya. Sistem ini tentu lebih praktis daripada sistem tradisional dan dianggap bisa mengurangi keluhan akan perbedaan tarif parkir yang sering terjadi di sistem parkir tradisional.

- Sistem Parkir Semi Otomatis Sistem

Parkir semi otomatis yang sering disebut juga dengan system manless merupakan pengembangan dari sistem parkir PMS. Sistem ini sangat praktis karena hanya dioperasikan oleh satu orang operator saja yang berperan sebagai kasir. Sistem parkir semi otomatis kini banyak diandalkan oleh pengelola pusat perbelanjaan atau publik area lainnya karena dianggap lebih hemat SDM. Sistem ini juga bisa diandalkan terutama dalam hal pelaporan data yang lebih akurat.

- Sistem Otomatis Berbasis RFID

Sistem otomatis berbasis RFID (Radio Frequency Identification Data) biasa diterapkan di sekolah, kampus, apartemen dan kompleks perumahan. Sistem ini bekerja dengan cara memanfaatkan kartu sebagai alat untuk bisa masuk maupun keluar area perumahan atau kampus.

- Parking Meter

Parking Meter atau mesin vending parkir merupakan sistem pengelolaan parkir yang memanfaatkan e money atau sistem koin. Sistem parkir ini biasa diterapkan untuk pengelolaan parkir pinggir jalan. Di negara maju di kawasan Eropa dan Amerika sistem parking meter banyak diterapkan karena praktis dan akurat. Sistem parkir ini tak membutuhkan banyak SDM dalam pengelolaannya.

Dari kelima teknologi sistem parkir di atas, sistem parkir nomor satu hingga empat masih bisa Anda temui di Indonesia. Sistem parkir tradisional masih banyak ditemui di kawasan pasar tradisional, pertokoan maupun minimarket. Sedangkan sistem parkir lainnya banyak dipakai karena user friendly. Operator hanya membutuhkan keahlian mengetik untuk bisa melaporkan data parkir secara langsung ke sistem komputer. Bahkan terkadang sistem parkir modern ini dikombinasikan dengan sistem IP Camera sehingga mampu menyimpan data berupa video mulai saat kendaraan masuk hingga keluar.

2.4 Standar Perancangan

Gedung Parkir Perancangan gedung parkir memiliki beberapa standart baik yang dikeluarkan oleh pemerintah melalui undang-undang, dan peraturan pemerintah. Adapun standart yang digunakan pada gedung parkir ini yaitu:

a. Pendekatan Pemakai

Pemakai atau pengguna secara umum tersebut :

- Pemilik

Menyediakan sarana dan prasarana untuk gedung parkir ini.

- Pengelola

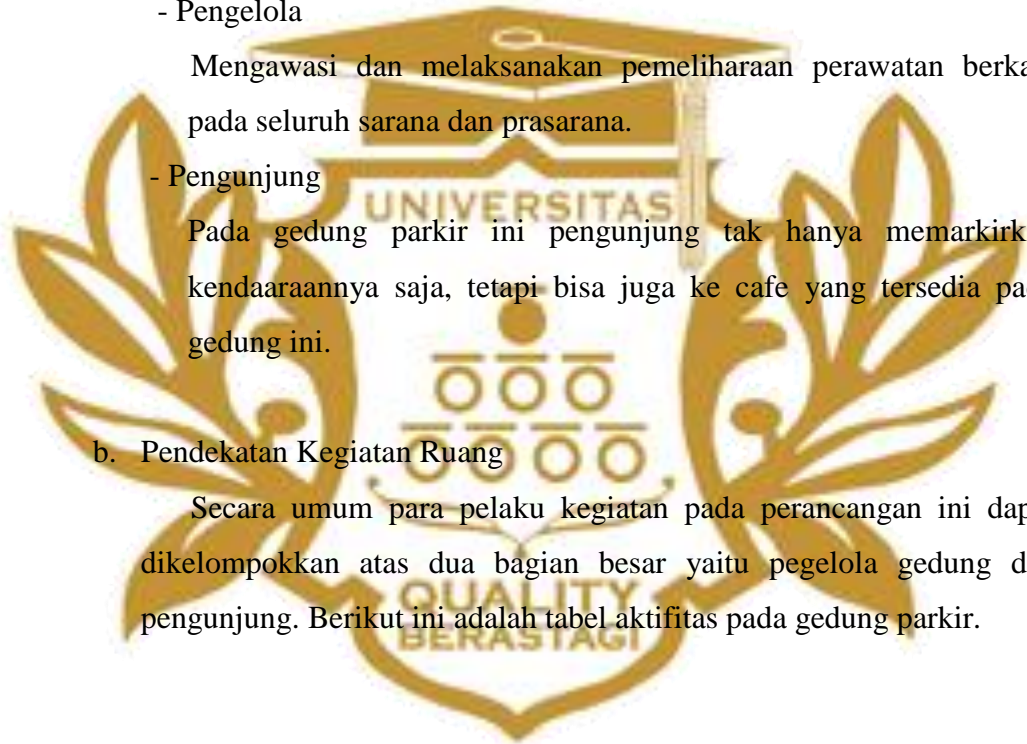
Mengawasi dan melaksanakan pemeliharaan perawatan berkala pada seluruh sarana dan prasarana.

- Pengunjung

Pada gedung parkir ini pengunjung tak hanya memarkirkan kendaraannya saja, tetapi bisa juga ke cafe yang tersedia pada gedung ini.

b. Pendekatan Kegiatan Ruang

Secara umum para pelaku kegiatan pada perancangan ini dapat dikelompokkan atas dua bagian besar yaitu pegelola gedung dan pengunjung. Berikut ini adalah tabel aktifitas pada gedung parkir.



Tabel 2. 2 Pendekatan Kegiatan Ruang

Pelaku	Kegiatan	Kebutuhan Ruang
Pengguna gedung parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Perorientasi • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang istirahat • Cafe • Toilet
Pimpinaan	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Rapat • Diskusi • Menerima tamu • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang rapat • Ruang diskusi • Ruang tamu • Ruang istirahat • Cafe • Toilet
Manager	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Rapat • Diskusi • Menerima tamu • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang staf dan administrasi • Ruang general manager • Ruang rapat • Ruang diskusi • Ruang rapat tamu • Ruang istirahat • Toilet
Staf ahli	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Rapat • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang staf dan administrasi • Ruang rapat

		<ul style="list-style-type: none"> • Ruang istirahat • Toilet
Engineering	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Memeriksa • Mengontrol • Memperbaiki • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang chief engineering • Ruang kontrol akses kendaraan • Ruang staf teknik • Ruang genset • Ruang mekanikal • Ruang elektrikal • Ruang AHU • Ruang istirahat • Toilet
Cleaning service	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Membersihkan • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang istirahat • Cafe • Toilet
Office boy	<ul style="list-style-type: none"> • Datang • Parkir • Berorientasi • Membersihkan • Istirahat 	<ul style="list-style-type: none"> • Tempat parkir • Ruang berorientasi • Ruang istirahat • Cafe • Toilet

c. Pendekatan Kebutuhan Ruang

Tabel 2.3 Pendekatan Kebutuhan Ruang

Kebutuhan Ruang	Nama Ruang	Kapasitas	Standart	Luas m²
Penerimaan	Ruang parkir	1000 Mobil dan Motor	2,5 x 5 m	12,5 m ²
	Ruang informasi	2 Orang	3 x 3,5 m	10.5 m ²
	Ruang penitipan	-	3x3m	9 m ²
	Ruang penyimpanan berkas	-	3x3m	9 m ²
	Ruang keamanan	4 orang	4x4m	16 m ²
	Toilet	3 urinoir 7 kloset 3 wastfel	1,5 x 4 m 2,5 x 20 m 1 x 3 m	59 m ²
Pengelola	Ruang Pimpinan	3 orang	4 x 4 m	16 m ²
	Ruang Sekretaris	1 orang	2 x 2 m	4 m ²
	Ruang Tamu	10 orang	4 x 4 m	16 m ²
	Ruang Rapat	15 orang	6 x 6 m	36 m ²
	Ruang Pegawai	20 orang	8 x 8 m	64 m ²
Penunjang	Café	20 orang	2 x 10 m	20 m ²
	Dapur	5 orang	2,5 x 2,5 m	6,25 m ²
	Pantry	1 unit	3 x 3 m	9 m ²
	Musholla	10 orang	5 x 5 m	25 m ²
	Toilet	3 urinior 7 kloset 3 wastafel	1,5 X 4 m 2,5 x 20 m 1 x 3 m	59 m ²
Service mekanikal	Ruang engineering	5 orang	4 x 5 m	20 m ²
	Ruang komputer	5 orang	4 x 5 m	20 m ²

enguneerring	Pengwas cctv			
	Ruang genset	5 orang	3 x 5 m	15 m ²
	Ruang control	3 orang	3 x 3 m	9 m ²
	System kendali akses	5 unit monitour	3 x 5 m	15 m ²
	Ruang peringatan kebakaran dan peringatan massal	3 orang	5 x 4 m	20 m ²
	Ruang cleaning service dan OB	30 orang	3 x 3 m	9 m ²
	Musholla	20 orang	2 x 2 m	4 m ²
	Toilet	1 urinior	1,5 x 4 m	59 m ²
		7 kloset	2,5 x 20 m	
3 waftawel		1 x 3 m		
Gudang		2 x 2 m	4 m ²	

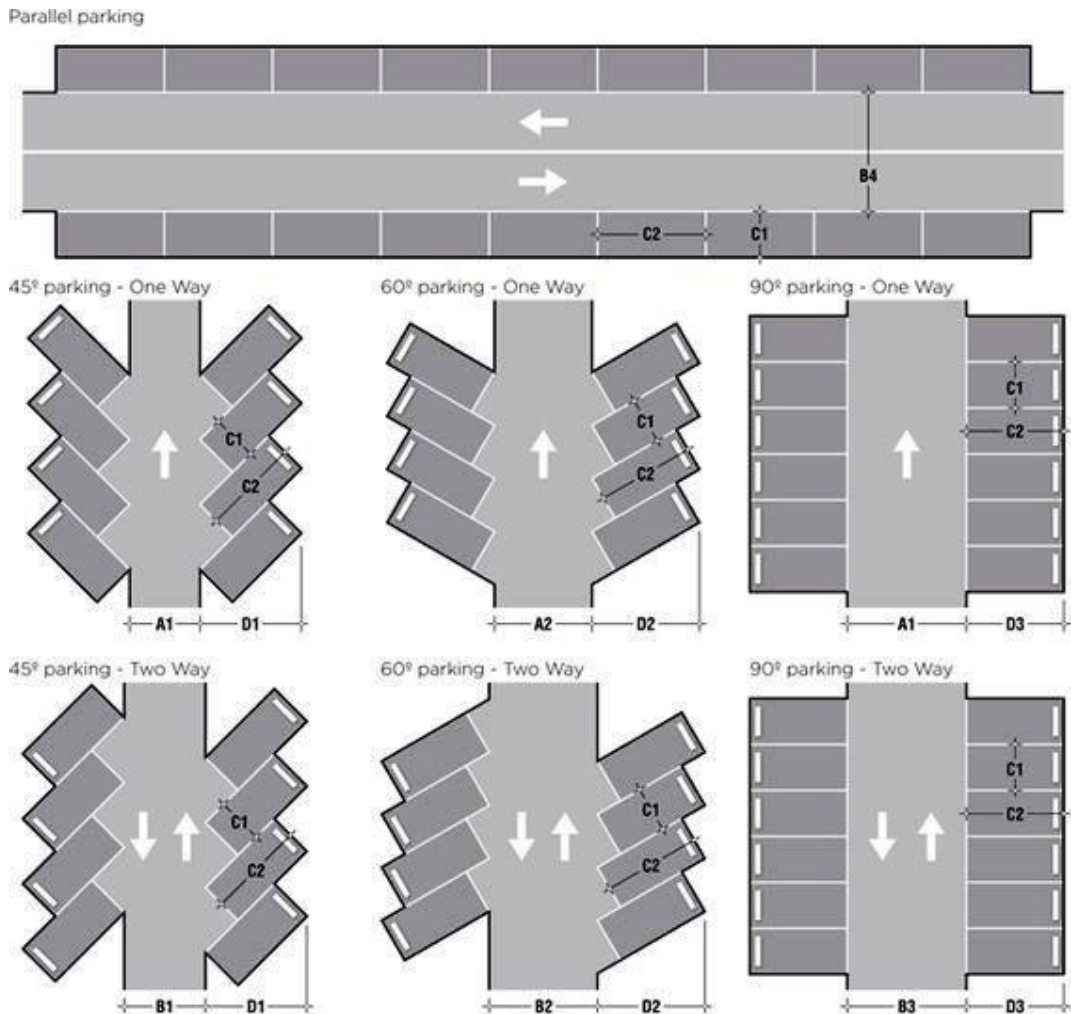


d. Jenis kendaraan

Tabel 2.4 Penentuan Satuan Parkir

Jenis Kendaraan	Sistem Ruang Parkir (m ²)
1. MOBIL	
a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,50 x 3,00
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



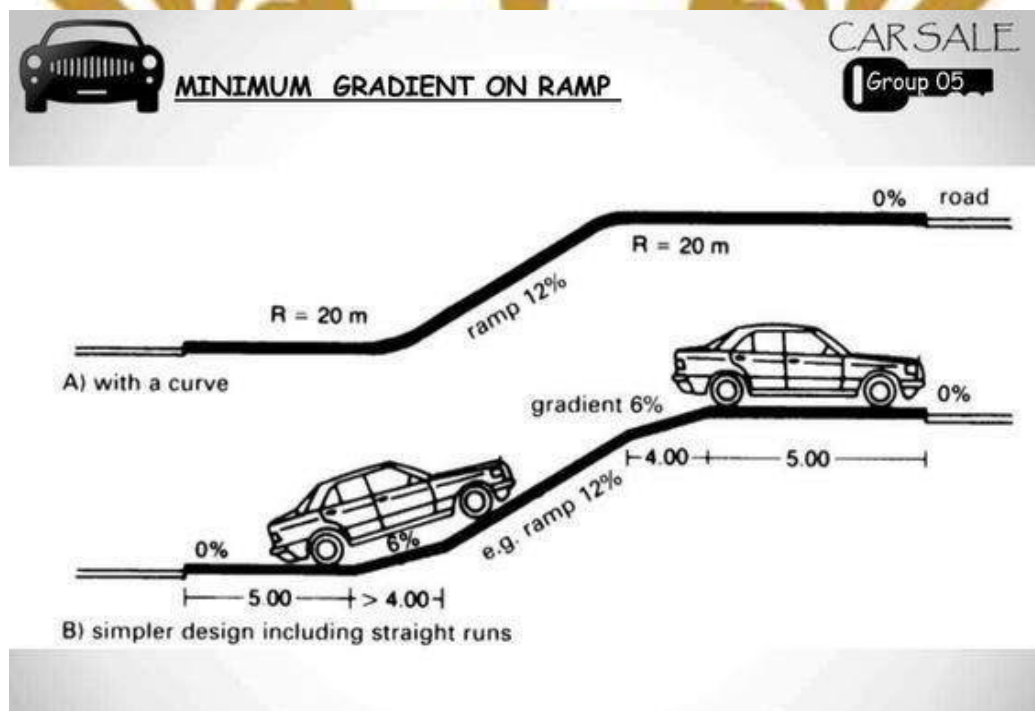


Gambar 2.10 Pola Parkir

Ruang parkir memiliki beberapa syarat khusus agar dapat digunakan dengan baik sesuai standar yang disebutkan dalam Architect Data dan Aturan SNI. Berikut adalah beberapa poin aturan mengenai ruang parkir adalah sebagaiberikut:

- Tinggi minimum ruang bebas struktur (head room) untuk ruang parkir adalah 2,25 m.
- Setiap lantai parkir harus memiliki sarana untuk sirkulasi horisontal dan atau sirkulasi vertikal untuk orang dengan ketentuan bahwa tangga spiral dilarang digunakan.
- Lantai untuk ruang parkir yang luasnya mencapai 500 m² atau lebih harus dilengkapi ramp naik dan turun masing-masing dua unit.
- Bangunan parkir yang menggunakan ramp spiral, diperkenankan maksimal 5 lantai.

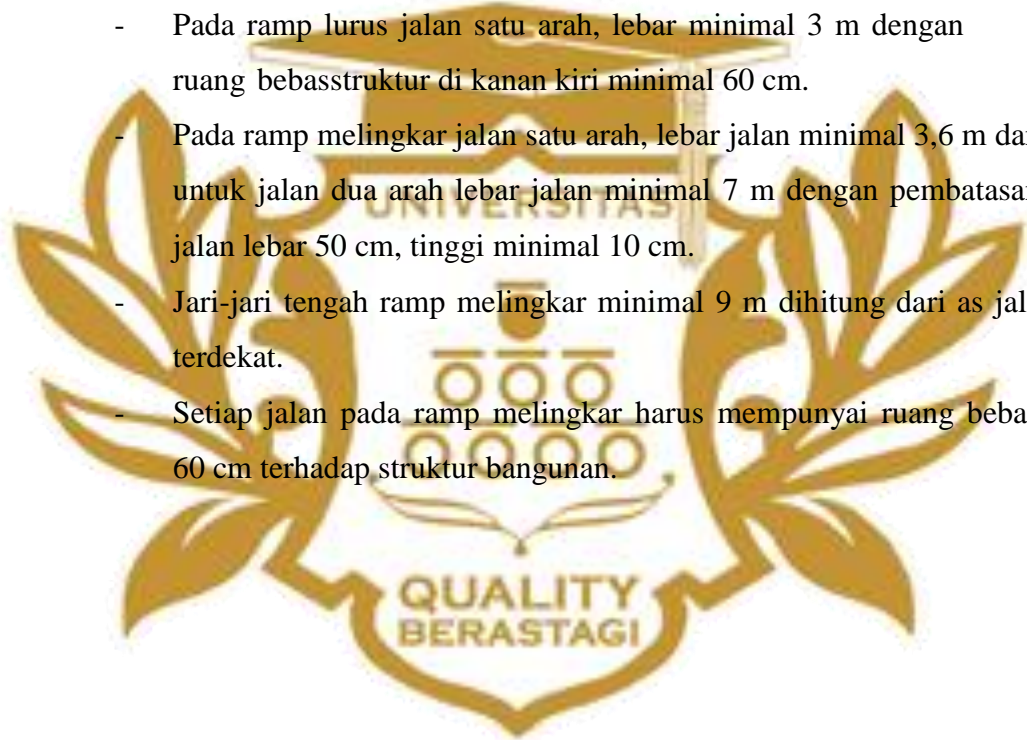
Lebar ramp lurus satu arah minimum 3,00 m dan untuk dua arah harus terdapat pemisah minimum selebar 0,50 m sehingga lebar minimum berjumlah 6,5 m.

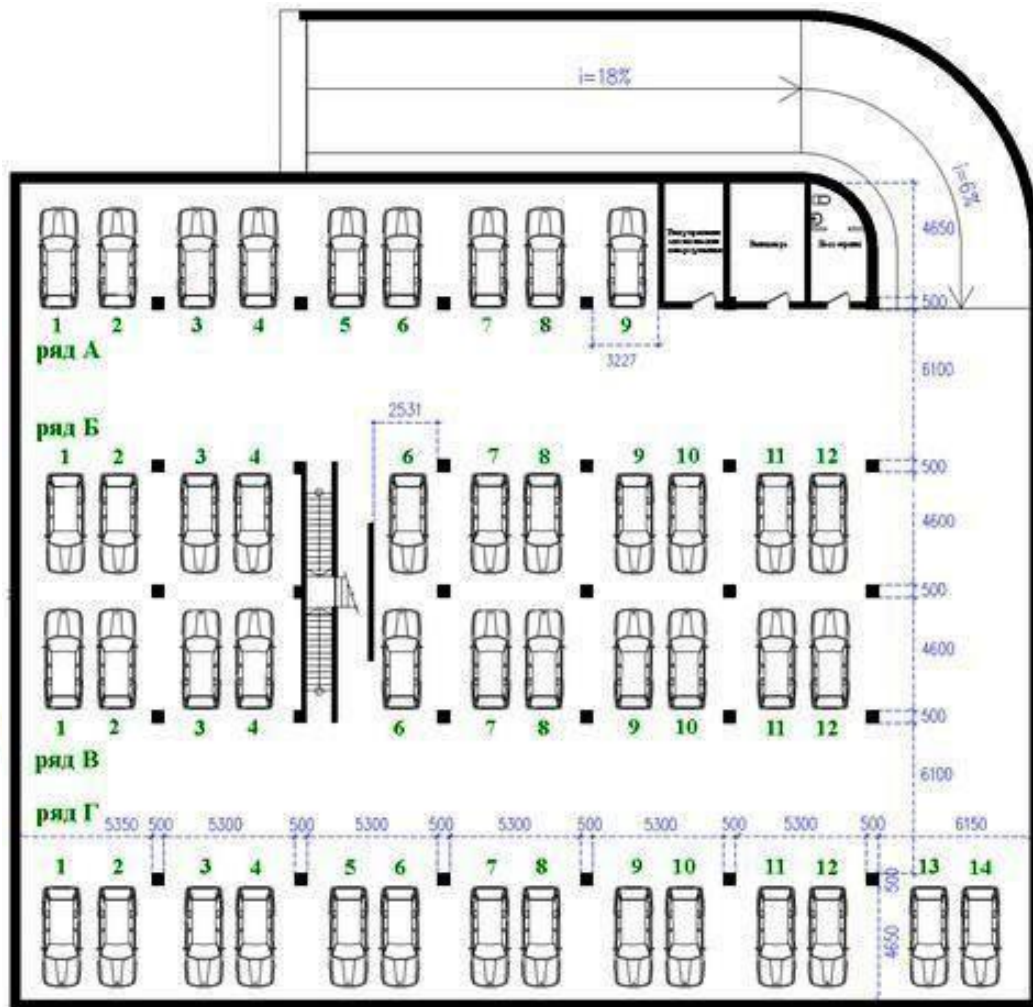


Gambar 2.11 Standart Ramp

Merancang ramp pada basement sangat penting terutama untuk akses kendaraan, terlebih lagi basement sering dijadikan sebagai ruang parkir. Untuk itu kita juga harus memperhatikan sirkulasi vertikal dengan menggunakan ramp pada basement. Berikut adalah beberapa aturan dasar mengenai ramp di basement adalah sebagai berikut:

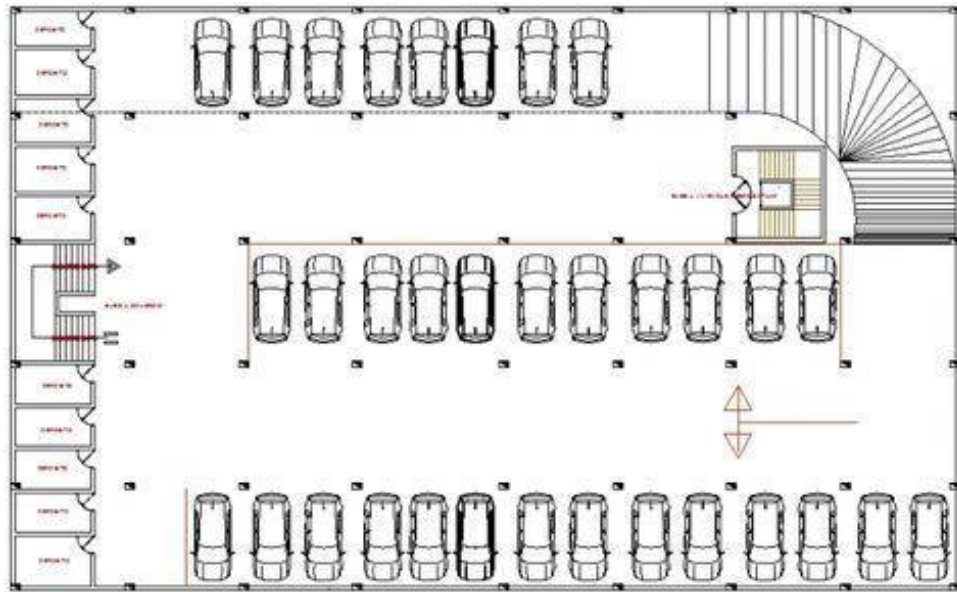
- Kemiringan ramp lurus bagi jalan kendaraan pada bangunan parkir maksimal 1 berbanding 7.
- Apabila lantai parkir mempunyai sudut kemiringan, maka sudut kemiringan tersebut maksimal 1 berbanding 20.
- Pada ramp lurus jalan satu arah, lebar minimal 3 m dengan ruang bebas struktur di kanan kiri minimal 60 cm.
- Pada ramp melingkar jalan satu arah, lebar jalan minimal 3,6 m dan untuk jalan dua arah lebar jalan minimal 7 m dengan pembatasan jalan lebar 50 cm, tinggi minimal 10 cm.
- Jari-jari tengah ramp melingkar minimal 9 m dihitung dari as jalan terdekat.
- Setiap jalan pada ramp melingkar harus mempunyai ruang bebas 60 cm terhadap struktur bangunan.





Gambar 2.12 Standart Parkir





Gambar 2.13 Standart Parkir

Untuk aturan ruang parkir di basement, maka akan menggabungkan 2 aturan sekaligus yaitu aturan tentang parkir dan tentang basement. Aturan merancang parkir di basement adalah sebagai berikut :

- Perencanaan luas bangunan basement dan atau substruktur harus sedemikian rupa sehingga dapat memenuhi batasan KTB dan KDH yang ditetapkan.
- Bangunan parkir di basement wajib memenuhi ketentuan jarak bebas sebagaimana diatur dalam peraturan daerah ini.
- Fasilitas yang harus disediakan pada parkir basement meliputi Ruang tunggu supir, toilet, mushola, kantin dan ruang lainya sesuai kebutuhan.

2.5 Lokasi Tapak

Lokasi tapak perancangan berada di Jl.Pusat Pasar kota medan, yang merupakan lahan bekas Gedung Olimpia Plaza. Alasan pemilihan lokasi tapak ini karena memiliki potensi penggunaan yang cukup tinggi karena lokasi tapak berada didekat pusat pasar dan pusat perbelanjaan. Tapak memiliki luas 2025m² dengan memiliki kontur datar

Alamat Lokasi : Jalan Pusat Pasar Kota Medan, Kecamatan Medan Kota, Provinsi Sumatera utara

Luas Lahan : ± 2.025 m²

Batas Tapak : Timur : Ruko Pertokoan

Selatan : Medan Mall

Barat : Ruko Pertokoan

Utara : Pajak

Lahan : Menghadap ke arah Barat

Utilitas yang tersedia : - Jaringan Jalan

- Jaringan Listrik (PLN)

- Jaringan Air Bersih (PDAM)

- Jaringan Telepon

Keistimewaan Tapak : Dekat dengan pusat perbelanjaan Ibu Kota Kabupaten dan terletak pada lokasi rencana strategis pembangunan