

**PERANCANGAN SKYLINE PARKING TOWER  
(STUDI FENOMENA KEMACETAN JL. DR. SAM RATULANGI 1 MANADO)**

Oleh:

**Dwars Soukotta**

(Dosen Program Studi Arsitektur, Universitas Prisma, dwarsoukotta@gmail.com)

**Abstrak**

*Jalan DR. Sam Ratulangi 1 Manado ini terus menjadi sorotan warga kota, karena kemacetannya. Banyak hal/fenomena yang menyebabkan lokasi ini selalu macet. Dampak dari fenomena ini pun sering dicari solusi. Namun solusi tersebut menghasilkan masalah baru. Terbatasnya lahan parkir menjadi imbas macet dan berdampak hilangnya pengunjung jika dilakukan penertiban. Sudah seharusnya lokasi ini memiliki zona parkir vertikal yang strategis.*

*Penelitian ini diawali dengan obeservasi terhadap fenomena yang terjadi, tentu dilatarbelakangi dengan teori fenomenologi dari Christian Norberg Schuhlz. Data-data dikumpulkan baik secara real lapangan, maupun tanggapan media massa (cetak dan online). penyelesaian terhadap data-data tersebut dianalisis dengan pendekatan Teori Perancangan Arsitektur yakni Teori Keindahan Leon Batista Alberti. Hukum conncinitas I, II yang diparkannya, diadopsi peneliti dalam pembuatan modular sistem parkir vertikal. Hukum conncinitas III peneliti mengambil konsep keindahan untuk melengkapi kekurangan teori fenomenology Christian Norberg Schulz yang tidak membahas soal keindahan.*

*Hasil perancangan yakni kelengkapan suatu area parkir vertikal yang mengakomodir parkir kendaraan roda dua di sepanjang Jl. Dr Sam Ratulangi 1 Manado. Area parkir ini dibagi dalam tiga lokasi strategis, dengan perancangan modular yang aman, nyaman dan indah bagi pengunjung nantinya.*

*Kata Kunci: Macet, Fenomena, Parkir, Modular, Keindahan*

**I. PENDAHULUAN**

Seiring berkembangnya kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, maka kemajuan dan tuntutan hidup semakin meningkat diberbagai sektor. Dampaknya ibarat “bola salju”, jika tidak diantisipasi sedini mungkin dampaknya bisa bias, satu diantaranya fenomena kemacetan dikota-kota berkembang seperti Kota Manado.

Disebut fenomena, karena, peristiwa ini selalu terjadi berulang-ulang dalam tempo waktu yang panjang. Kemacetan memang menjadi satu penyakit fenomena bagi keberlangsungan aktifitas warga kotanya. Warga Manado pun merasakan hal yang sama. Salah satunya kemacetan pada ruas Jl. DR. Sam Ratulangi 1 Manado.

Faktanya, fenomena kemacetan yang terjadi di lokasi tersebut disebabkan adanya

keterkaitan fakta lainnya. Dimana ketika satu fenomena terselesaikan masalahnya, maka pastinya akan menimbulkan dampak fenomena lainnya. Berawal dari fenomena / permasalahan kemacetan. Kemacetanlah yang paling tertangkap pandangan mata ketika kita melewati koridor jalan Dr Sam Ratulangi 1 ini. Saat jam sibuk kerja yakni jam 07.00 am, jam 12.01 pm, dan jam 05.00 pm.

Adapun faktor-faktor yang menyebabkan kemacetan pada jalan Dr Sam Ratulangi 1 yakni:

- Parkir kendaraan Roda 4 di kiri-kanan jalan. Pada kenyataan yang ada di lapangan, gedung-gedung, pertokoan, distro, kios-kios, restoran, café yang ada di jalan tersebut sangat minim penyediaan lahan parkir bagi pengunjung. Ditunjang dengan keterbatasan lahan yang tak mungkin di geser kearea dalam tapak sebagai area parkir pengunjung.

Akibatnya pengunjung memarkirkan kendaraan roda 4 di sisi kiri-kanan koridor jalan. Hal ini menyebabkan lebar jalan menjadi lebih sempit dari ukuran aslinya,

- Kondisi jalan rusak. Faktor ini merupakan kondisi yang sering terjadi pada koridor jalan Dr Sam Ratulangi 1 ini, dan menjadi salah satu penyebab timbulnya kemacetan, dikarenakan setiap kendaraan baik roda 2 dan 4 pasti menurunkan kecepatan kendaraan guna mencegah terjadinya kecelakaan. Akibatnya berimbas pada konsidi kemacetan, apalagi pada saat jam sibuk kerja.
- Adanya bencana alam. Bencana alam merupakan faktor yang tak terduga dan tak bisa diprediksi kapan akan terjadi. Namun jika faktor ini terjadi dan tidak ditindaklanjuti secara cepat maka tidak mungkin akan menyebabkan kemacetan. Pada kondisi / fakta lapangan yang teridentifikasi dengan data, sering terjadi pohon tumbang di koridor jalan tersebut, mengingat banyak sekali pohon rimbunan.
- Cross Sirculation. Koridor jalan Dr. Sam Ratulangi 1 banyak memiliki lorong-lorong menuju ke jalan Boulevard dan pemukiman Titiwungen Barat. Sehingga tidak bisa dipungkiri sering terjadi cross sirculation pada koridor jalan tersebut. Alhasil sering terjadi antrean kendaraan dan berimbas kemacetan lalu lintas. Faktor parkir di kiri-kanan jalan juga menunjang dalam faktor ini. Jalan menjadi sempit sehingga perputaran kendaraan akan menjadi lambat.

Faktor parkir kendaraan Roda 4 dikiri-kanan jalan merupakan salah satu faktor yang telah direspon oleh Kepolisian Lalulintas

Manado, dengan menyuarakan dilarang parkir pada koridor jalan tersebut. Namun, masih saja di langgar oleh pengunjung pengguna jasa di daerah tersebut. Keterpaksaan memarkirkan kendaraan tidak pada zonanya, dikarenakan tidak disediakan lahan parkir oleh pemilik usaha. Alhasil, kepolisian mengambil tindakan tegas menderek mobil-mobil tersebut.

Sebenarnya dari tindakan pencegahan kemacetan yang dilakukan oleh kepolisian lalu lintas Kota Manado sudah sangat membantu mengurangi tingkat kemacetan yang terjadi selama ini. Namun imbasnya semakin berkurangnya pengunjung ke pertokoan dan jasa dikoridor tersebut. Tidak sedikit protes dari pemilik jasa dan perdagangan sebagai respek tindakan kepolisian.

Mengantisipasi akan fenomena baru ini maka pertanyaan penelitian perancangan adalah:

- Objek Arsitektur seperti apa yang mampu memberi solusi memecahkan fenomena kemacetan dan menanggulangi imbas berkurangnya pengunjung ke pertokoan dan jasa yang ada di koridor jalan tersebut akibat peringatan dilarang parkir
- Penggunaan teori dan metode arsitektur apa yang tanggap karakteristik lokasi, lahan yang sangat terbatas luasnya dan memiliki keunikan kontur-kontur terjal serta fenomena kemacetan tersebut

## **II. DATA**

### **A. Batas Lokasi**

Batas lokasi studi perancangan ialah sebagai berikut :

- Utara : Gereja GMIM Paulus Titiwungen
- Selatan : Hotel Galaxy Manado
- Barat : Pemukiman Titiwungen-Boulevard
- Timur : Pemukiman Titiwungen



Gambar 1.  
Satelite View, Koridor Lokasi Penelitian.  
Sumber: Google Earth

### B. Fenomena-Fenomena

Gambar berikut menunjukkan fenomena kemacetan pada lokasi studi / perancangan



Gambar 2.  
Fakta Fenomena Kemacetan di Lokasi Penelitian.  
Sumber Dok. Pribadi

### C. Data Pendukung Fenomena

Gambar berikut merupakan cuplikan berita yang merupakan fakta pendukung fenomena di lokasi studi / perancangan.



Gambar 3.  
Fakta Pendukung Fenomena di Lokasi Penelitian.  
Sumber: [www.manadotoday.com](http://www.manadotoday.com)

### D. Masalah dari Fenomena

Gambar-gambar berikut merupakan cuplikan berita terkait indikasi permasalahan pada lokasi studi / perancangan.



Gambar 4.  
Masalah Fenomena di Lokasi Penelitian.  
Sumber: berbagai media massa, cetak dan online

### III. DASAR TEORI

#### A. Pemahaman Objek Rancangan<sup>1</sup>

Secara spesifik pengertian terkait dengan parkir adalah sebagai berikut :

- Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara.
- Berhenti adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan untuk sementara dengan pengemudi tidak meninggalkan kendaraan.
- Fasilitas parkir adalah lokasi yang ditentukan sebagai tempat pemberhentian kendaraan yang tidak bersifat sementara untuk melakukan kegiatan pada suatu kurun waktu.
- Tempat parkir di badan jalan, (on street parking) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan.
- Fasilitas parkir di luar badan jalan (off street parking) adalah fasilitas parkir kendaraan di luar tepi jalan umum yang dibuat khusus atau penunjang kegiatan yang dapat berupa tempat parkir dan/atau gedung parkir.
- Jalan adalah tempat jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum.
- 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. Untuk hal-hal tertentu bila tanpa penjelasan, SRP adalah SRP untuk mobil penumpang.

- Jalur sirkulasi adalah tempat, yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir.
- Jalur gang merupakan jalur antara dua deretan ruang parkir yang berdekatan.
- Kawasan parkir adalah kawasan atau areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas parkir dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk.

Fasilitas parkir bertujuan untuk :

- memberikan tempat istirahat kendaraan;
- menunjang kelancaran arus lalu-lintas.

Jenis Fasilitas Parkir terdiri atas :

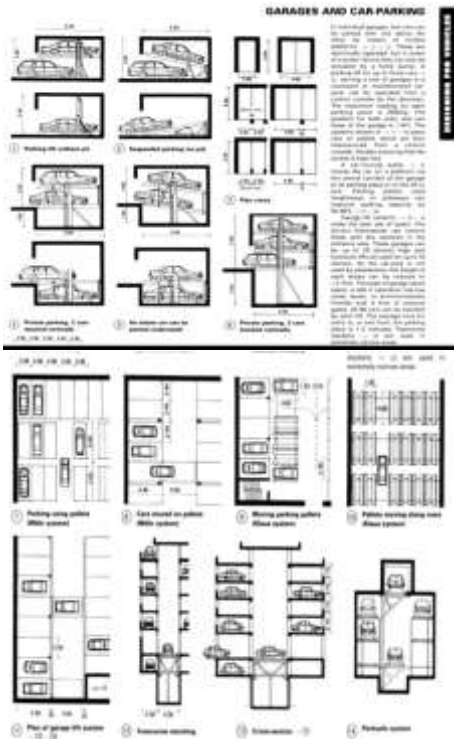
- Parkir di badan jalan (on street parking )
- Parkir luar badan jalan (off street parking)

Penempatan Fasilitas Parkir mencakup:<sup>1</sup>

- Parkir di badan jalan (on street parking )
  - Pada tepi jalan tanpa pengendalian parkir
  - Pada kawasan parkir dengan pengendalian parkir
- Parkir di luar badan jalan (off street parking)
  - Fasilitas parkir untuk umum adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir untuk umum yang diusahakan sebagai kegiatan tersendiri.
  - Fasilitas parkir sebagai fasilitas penunjang adalah tempat yang berupa gedung parkir atau taman parkir yang disediakan untuk menunjang kegiatan pada bangunan utama.<sup>1</sup>

Gambar berikut adalah standar perparkiran menurut buku Data Arsitektur.

<sup>1</sup> Buku Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.  
DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTUR JENDRAL  
PERHUBUNGAN DARAT. Hal. 1-2



Gambar 5  
Standar Teknis Perparkiran

Pada areal yang sempit dapat diterapkan parkir vertikal, dimana areal yang biasanya digunakan untuk satu kendaraan dapat diparkir lebih dari satu kendaraan secara vertikal, secara horisontal ataupun dua park untuk parkir perumahan.

Kendaraan yang masuk atau keluar tempat parkir dikendalikan oleh computer, untuk itu biasanya dilengkapi dengan kartu magnetik, sehingga seseorang yang memarkirkan kendaraannya akan memperoleh kartu magnetik dimana terekam waktu kedatangan, tempat dimana kendaraan diparkirkan dan kemudian pada saat akan kembali, oleh computer dapat dikembalikan kendaraan tersebut. waktu yang dibutuhkan untuk mengambil kendaraan adalah antara 80-120 detik untuk setiap kendaraan.

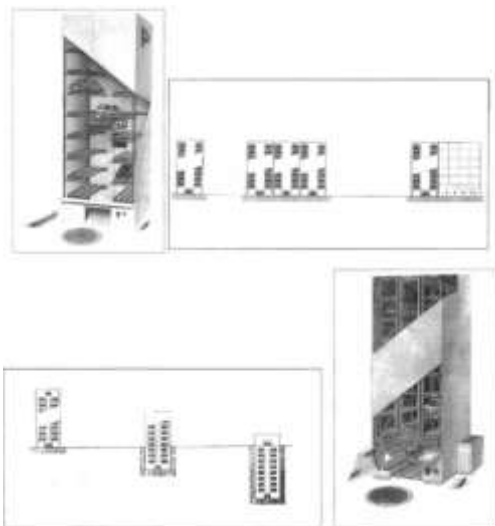
Manfaat yang dapat diperoleh dari sistem parkir otomatis adalah:

- Merupakan salah satu pemecahan masalah parkir berteknologi tinggi.
- Memaksimalkan penggunaan ruangan karena dapat dihemat ruangan untuk ramp masuk/keluar, tangga untuk naik turun pejalan kaki, lintasan kendaraan.
- Tertutup secara menyeluruh sehingga meningkatkan keamanan kendaraan dari pencurian, hujan, matahari dan lainnya.
- Sangat fleksibel untuk mendesainnya ditempat-tempat yang luasnya sangat terbatas ataupun bentuk lahan yang aneh.
- Penempatan kendaraan yang akan diparkir dilakukan secara otomatis, dan pada saat akan kembali kendaraan diambil ditempat yang ditunjuk.
- Meningkatkan kualitas hidup, karena lahan yang sebelumnya digunakan sebagai ruang parkir dapat digunakan untuk taman, dan tempat bermain.
- Disamping manfaat yang disebutkan, parkir otomatis mempunyai beberapa kelemahan yaitu:
  - Tidak dapat diterapkan ditempat-tempat dimana terjadi penggunaan yang secara bersama-sama seperti gedung bioskop dan gedung pertunjukkan.
  - Tidak cocok untuk diterapkan bila waktu yang diperlukan ditempat parkir biasa kurang dari 10 menit.

Parkir vertikal sangat efisien dalam penggunaan lahan, karena lahan yang digunakan untuk parkir dengan luas yang minimum dimanfaatkan tingkat demi tingkat seperti gambar berikut dimana lahan yang digunakan untuk parkir 3 kendaraan dapat dirubah menjadi tempat parkir vertikal yang dapat diisi sampai dengan 42 kendaraan. Parkir

seperti ini sangat cocok untuk diterapkan diperkantoran yang letaknya dipusat kota dimana lahan sangat terbatas dan harga tanah sangat mahal. Terdapat beberapa sistem parkir vertikal yang telah dilakukan di beberapa negara maju diantaranya adalah yang biasa disebut dengan Tower Parking dan Elevator Parking.

Tower Parking, parkir dengan sistem ini kendaraan masuk dan keluar dapat diperoleh dengan aman serta sistem ini mempunyai efisiensi ruang yang cukup tinggi. Pembangunan/instalasi sistem ini dapat dilakukan, sebagaimana pada gambar berikut.



Gambar 6.  
Tipe Parkir Vertikal

Disamping itu mempunyai keistimewahan yaitu kombinasinya cukup fleksibel dan dapat dibuat sesuai dengan lokasi dan persyaratan konstruksi yang kita inginkan. Sistem ini memiliki 8 tipe dasar yaitu:

- Built-in permutar kendaraan (built-in turntable) adalah piringan yang dapat

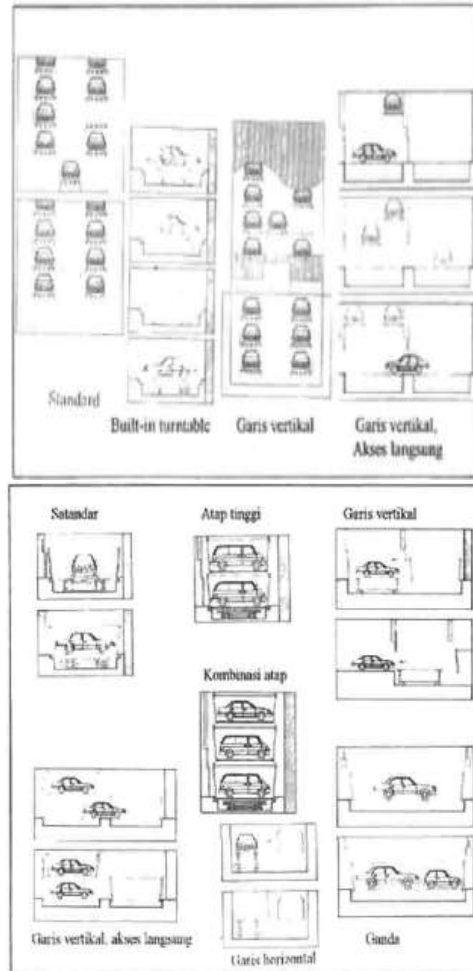
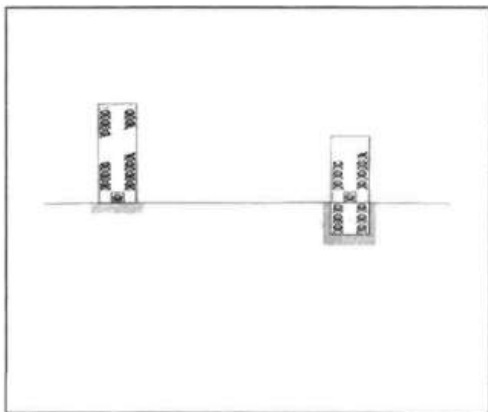
memutar kendaraan yang akan diparkir sampai dengan 180°.

- Standar parkir hanya digunakan untuk kendaraan penumpang.
- Seluruhnya dengan atap tinggi (all high roof), biasanya dipergunakan untuk kendaraan yang lebih tinggi dari mobil penumpang seperti van
- Kombinasi ketinggian atap (mixed roof), tipe ini dipergunakan untuk kedua jenis kendaraan yaitu mobil penumpang dan kendaraan yang lebih tinggi.
- Garasi vertikal, digunakan untuk tipe shaf ganda dari sistem tower parking, gerakan kendaraan masuk dan keluar pada pallet bergerak dengan halus.
- Garis vertikal, akses langsung. Tipe ini biasanya digunakan untuk shaf ganda sistem tower parking dimana kendaraan dapat masuk dan keluar dengan cepat dari arah belakang lift.
- Garis horisontal. Tipe ini juga digunakan pada shaf ganda. Sangat baik untuk panjang kendaraan dapat diarahkan menghadap ke jalan.
- Ganda (double), baik sekali untuk lokasi dimana kendaraan dapat langsung dikendarai dan dalam satu pallet dapat dua kendaraan dengan masuk dan keluar kedua sisi.

Elevator parking, keistimewaan sistem ini adalah kecepatan masuk dan keluar dimana kecepatan elevator menggerakkan 120m/menit dan waktu untuk memperoleh kembali kendaraan yang diparkir sekitar 68 detik dengan tingkat kebisingan dan getaran yang rendah, keamanan tinggi dan mudah dioperasikan, sangat ideal sistem digunakan

untuk apartemen, rumah sakit. Ada 4 tipe basic untuk elevator parking ini yaitu:

- Standar kendaraan dapat diperoleh kembali dengan halus dan cepat dan kecepatan elevator 120m/menit
- Built-in pemutar kendaraan, adalah piringan yang dapat memutar kendaraan yang akan diparkir sampai dengan 180<sup>0</sup>.
- Garis vertikal, digunakan untuk shaf ganda pada elevator parking sistem. Kendaraan dapat diarahkan keluar dan masuk kebelakang lift untuk mempercepat parkir.
- Garis vertikal akses langsung, digunakan untuk shaf ganda sistem elevator parking. Kendaraan dapat diarahkan keluar dan masuk kebelakang lift untuk mempercepat parkir.



Gambar 7.  
Tipe Akses dan Posisi Parkir Vertikal

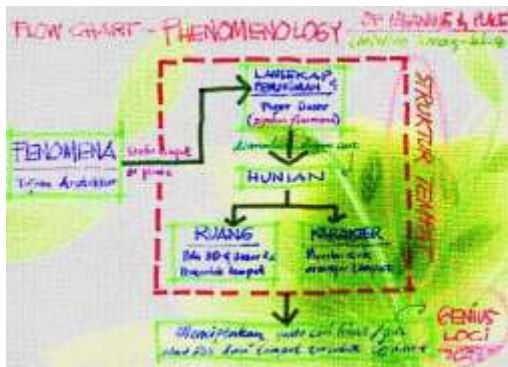
### B. Teori Perancangan Arsitektur

Tabel dan berikut memuat pemahaman teori fenomenologi.

Tabel 1.  
Pemahaman Fenomenologi Christian Norberg-Schulz terhadap Unsur-Unsur Perancangan Arsitektur

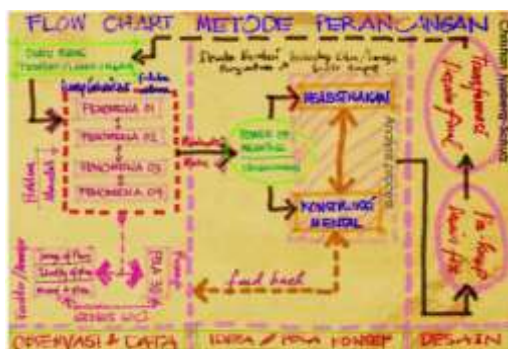
Unsur-Unsur Perancangan	Pandangan Teori
Arsitektur	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arsitektur milik puisi dan tujuannya adalah untuk membantu manusia untuk menetap. Tapi arsitektur adalah seni yang sulit. Untuk membuat kota praktis dan bangunan saja tidak cukup. Mengutip definisi Suzanne Langer Arsitektur datang menjadi ada ketika "keseluruhan lingkungan dibuat terlihat.". Secara umum, ini berarti untuk mengkonkretkan Genius Loci. Kita telah melihat bahwa hal ini dilakukan dengan cara, bangunan yang mengumpulkan sifat tempat dan membawa mereka dekat dengan manusia. Oleh karena itu, tindakan dasar arsitektur untuk memahami "panggilan" dari tempat. Dengan cara ini kita melindungi bumi dan menjadi diri kita sendiri bagian dari totalitas yang komprehensif.</li> </ul>

<b>Bentuk</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Lynch menyebutnya 'imageability', "berarti yang' bahwa bentuk, warna, atau pengaturan yang memfasilitasi pembuatan jelas-diidentifikasi, kuat-terstruktur, citra mental yang sangat berguna lingkungan." Disini Lynch menyiratkan bahwa unsur-unsur yang membentuk struktur ruang yang konkret "hal-hal" dengan "karakter" dan Dia membatasi dirinya, namun, untuk membahas fungsi spasial dari unsur-unsur, dan dengan demikian meninggalkan kita dengan pemahaman yang fragmentaris tinggal "makna."</li> </ul>
<b>Desain</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-</li> </ul>
<b>Ruang</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>"Ruang" tentu tidak ada istilah baru dalam teori arsitektur. Tapi ruang dapat berarti banyak hal. Dalam literatur saat ini kita dapat membedakan antara dua menggunakan: ruang sebagai tiga-dimensi geometri, dan ruang sebagai bidang persepsi.</li> <li><i>Giedion</i>: Ruang dibedakan antara "luar" dan "dalam" sebagai dasar untuk pandangan besar dalam sejarah manusia</li> <li><i>Kevin Lynch</i>: menembus lebih dalam ke dalam struktur ruang konkret, memperkenalkan konsep "node" ("landmark"), "jalan," "tepi," dan "distrik," untuk menunjukkan unsur-unsur yang membentuk dasar untuk orientasi manusia dalam ruang</li> <li><i>Paolo Portoghesi</i> :akhirnya mendefinisikan ruang sebagai "sistem tempat," menyiratkan bahwa konsep ruang berakar dalam situasi konkret, meskipun ruang dapat dijelaskan dengan cara matematika</li> <li><i>Heidegger</i> :ruang menerima keberadaan mereka dari lokasi dan bukan dari 'ruang'</li> </ul>
<b>Estetika</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sejauh fenomenologis telah terutama berkaitan dengan ontologi, psikologi, etika, dan estetika untuk beberapa batas, dan telah memberikan perhatian yang relatif sedikit fenomenologi lingkungan sehari-hari</li> </ul>



Gambar 8.  
Flow Chart Teori Fenomenologi

Pemahaman menyeluruh terhadap teori menyebabkan penulis mengeluarkan suatu metode perancangan yang baik untuk proses pengerjaan desain nantinya.



Gambar 9.  
Flow Chart Metode Perancangan dari Teori Fenomenologi

#### IV. IDE / KONSEP

##### A. Tema Perancangan

Dalam proses desain ini, penulis menggunakan 2 teori arsitektur. Hal ini dikarenakan, perbedaan pengaplikasian terhadap rancangan nantinya. Teori Fenonema diaplikasikan sebagai Metode Perancangan sesuai dengan kajian dari materi dan pemahaman dari teori itu sendiri, dan kajian teori ini tidak menjelaskan, gaya/ style yang dapat diaplikasikan ke dalam objek desain. Oleh karena itu, penulis menggunakan teori arsitektur tambahan lainnya yakni Teori Keindahan dari Leon Battista Alberti. Berikut pemahamannya.

Harmoni Keindahan dari semua bagian dalam hubungannya satu dengan lain dan semua ini bias dicapai dengan perhitungan, proporsi, dan pengaturan desain tertentu yang dibutuhkan untuk menciptakan harmoni tadi<sup>2</sup>.

<sup>2</sup> <https://www.facebook.com/notes/line-architect/biografi-leon-battista-alberti-arsitektur-bukan-sekedar-cara-membangun-arsitektu/10150384221282904?ref=nf>



Berikut adalah pokok-pokok pikiran dalam teori keindahan:<sup>3</sup>

- Sesuatu yang bersifat Keindahan tidak dapat dipaksakan; sesuatu yang bersifat indah itu harus bersifat relevan.
- Terciptanya ornamentasi pada bangunan harus di landasi pada setiap aturan keindahan.
- Keindahan : sesuatu yang sulit untuk di kaji/dipahami karena gabungan dari berbagai kesatuan yang sifatnya abstrak yang diambil dari berbagai sifat-sifat sehingga harus diwujudkan dengan metode tertentu yang pasti dan konstan dari gabungan sifat-sifat dan elemen-elemen tersebut.
- Para ahli besar kuno : sebuah bangunan itu sama seperti (sangat mirip) dengan sifat badaniah manusia dan hakekat tersebut harus ditiru dan digambarkan pada bangunan tersebut.
- Kenapa beberapa bangunan pada hakekatnya dapat disebut indah, yang lainnya kurang indah, dan bahkan jelek? Jelas bahwa sesuatu yang indah itu tidak semua orang menganggapnya, sehingga kadang menimbulkan pandangan tidak terdapatnya perbedaan antara bangunan – bangunan tersebut. Tiap orang memiliki “peta mental” sendiri-sendiri.
- Contohnya: “KEINDAHAN / KECANTIKAN WANITA”. Beberapa pria mungkin berargumen bahwa wanita yang cantik/indah itu adalah yang kurus, namun pria lainnya menganggap berbeda. Mereka lebih mengatakan wanita yang cantik/indah itu

karena memiliki bentuk tubuh yang gemuk/bohai/ montok. Pendapat/ argument para pria ini tidak boleh dijadikan patokan yang satu benar yang lain salah, tetapi lebih pada argument yang bermakna baik, dan argument yang bermakna buruk, yang semuanya berasal karena tangkapan sensual ke rasio.

- Ketika anda membuat penilaian tentang Keindahan, anda tentu tidak mengikuti / membayangkan yang mewah / bagus / indah sekali saja, tetapi buatlah penilaian tersebut melalui pola kerja penalaran pancaindra dan dikirimkan ke akal.
- Apapun yang membangkitkan sensasi dalam pikiran kita sulit ‘digambarkan’ lebih terperinci, namun rasa sensasi itu mampu member diri kita untuk mempertimbangkan sesuatu yang kita amati secara relevan melalui argument kita.
- Secara bentuk dan sosok bangunan, jika pada bangunan tersebut ada yang dikurangi-ditambahkan, diperbesar-diperkecil baik ukuran dan konfigurasi serta ketepatan posisinya, maka dapat memberikan pesan keindahan yang berbeda dengan kualitas keindahan yaitu baik atau buruk.
- Keseluruhan Teori Keindahan mencakup 3 komponen : Ketepatan Jumlah/Angka, Kontrol Rancangan, dan Ketepatan Posisi.
- Ketiga komponen ini harus saling berhubungan dan terkomposisi dengan baik dan peningkatan kualitas sehingga keindahan akan terpancar di seluruh tempat, luas dan menyeluruh dari suatu objek. Inilah yang disebut conncinitas hadir melalui pencitraan indrawi ke peta mental.

---

<sup>3</sup> Buku *Architectural Theory* Volume 1 dari kajian Leon Battista Alberti from *On the Art Of Building*, BOOK 9.

- Itulah sebabnya jika cara berpikir seseorang tercapai dengan cara penglihatan, pendengaran, atau melalui pancaindra lainnya, secara langsung conncinitas tercapai.
- Sifat manusia yang selalu menginginkan yang terbaik, dan selalu teguh dengan sifat kesenangannya. Maka Leon Battista Alberti mengungkap teori keindahan itu muncul dari tiap manusia melalui “pasangan jiwa dan akal”. Sifat dasar ini dapat berkembang luas baik bagi manusia itu sendiri maupun orang lainnya. Dan segala sesuatu yang menghasilkan sifat dasar ini diatur oleh Hukum Connccinitas.
- Perhatian utama Hukum Connccinitas yaitu apapun yang dihasilkan harus benar-benar sempurna.
- Teori Keindahan -Leon Battista Alberti- : suatu bentuk rasa simpati dan harmoni dari bagian dalam tubuh, sesuai dengan ketepatan jumlah/angka, rancangan/garis, dan posisi, seperti pada hukum connccinitas yang merupakan aturan mutlak dan mendasar dalam sifatnya.

Teori Keindahan merupakan Kaedah/Hakekat dari seni bangunan dan merupakan sumber harga dirinya, pesonanya, kekuatannya, dan bernilainya suatu objek tersebut.

#### **B. User Description & Performance Criteria**

Data pemakai objek desain Skyline Parking Tower adalah seluruh masyarakat Manado yang ingin menggunakan jasa layanan parkir, terlebih jika mereka berkunjung ke koridor jalan Dr. Sam Ratulangi 1 ini. Adapun objek ini dijaga serta dikontrol oleh para pekerja yang nantinya

dimanajemenkan baik dari pihak swasta maupun pemerintah nantinya.

*Peformance Criteria* dalam desain *Skyline Parking Tower* ini berlandaskan pada konsistensi pemakaian Teori dan Tema Perancangan yakni Teori Fenomena dan Teori Keindahan dengan *Sence of Beauty* sebagai temanya. Elaborasi ini menghasilkan 3 fokus Prinsip Arsitektur:

- Metode Perancangan (Dalil Teori Fenomena)
- *Law Of Connccinitas* (Dalil Teori Keindahan)
  - *Correct Number* (Ketepatan Angka/Jumlah/Perhitungan)
  - *Outline* (Ketepatan Rancangan/Garis Bangunan/Pengaturan tertentu)
  - *Position* (Ketepatan Posisi/Proposi)

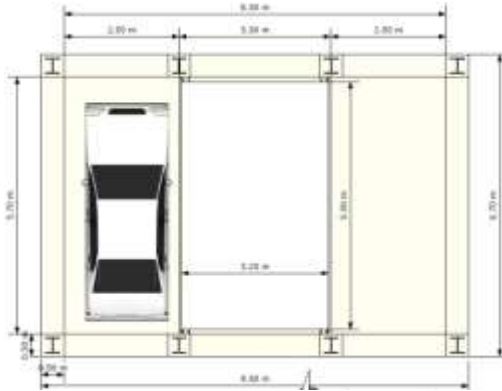
Jika cara berpikir “Peta Mental” seseorang tercapai dengan sensual “Panca Indera”, maka secara langsung Connccinitas diakui/tercapai. (Si Perancang melibatkan “PancaIndra” dalam proses desain sebagai penentu output desain yang tepat terhadap teori keindahan).

#### **C. Opsi Program Spesifikasinya**

Berikut ini adalah uraian program opsional dan spesifikasi keruangan rancangan.

##### ***Skyline Parking Tower Tipe 1.***

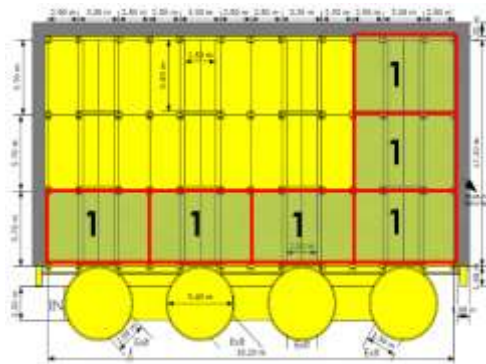
- Memiliki ukuran P= 8.3m dan L= 5.7m
- Jumlah Lantai = 7 Tingkat @tinggi 2.1m
- Ketinggian bangunan 7 x 2.1m = 14.7m (setara dengan tinggi bangunan 4 lantai @tinggi 3.5m)
- Banyak Tower untuk type 1 adalah 4 tower
- Above and Below Ground Solution Tower



Gambar 10.  
Modular Skyline Parking Tower Tipe 1

#### ***Skyline Parking Tower Tipe 2.***

- Memiliki ukuran P= 35.20m dan L= 19.60m
- Merupakan modular pengulangan dari tipe 1
- Jumlah Lantai: 5 Tingkat @tinggi : 2.1m
- Ketinggian Bangunan 5 x 2.1m = 10.5m (setara dengan ketinggian 3 lantai @3.5m)
- Banyak Tower = 1
- Aboveground Solusion Tower



Gambar 11.  
Modular Skyline Parking Tower Tipe 2

#### ***Pos Jaga***

- Memiliki ukuran: (2 x 1.5)m
- Jumlah Pos Jaga @1 site terdapat 2 pos

#### ***Halte Tunggu***

- Memiliki ukuran: (4 x 1.5)m
- Jumlah Halte tunggu @ 1site terdapat 2 halte.

#### **D. Lokasi Site / Tapak**

Melalui pendekatan dengan metode perancangan dari teori fenomenologi maka, penulis memilih 3 titik lokasi yang terdapat pada koridor jalan Dr. Sam Ratulangi 1 ini. Terpilihnya 3 titik lokasi dikarenakan penulis mengkaji secara fakta fenomena dilapangan bahwa lokasi tersebut paling sering disalah fungsikan sebagai tempat parkir. Faktor lainya yakni ke 3 titik lokasi memiliki tingkat kesibukan jasa dan perdagangan yang berkembang baik. Ketiga lokasi ini pun memiliki suatu ruang dan karakter lingkungan yang teramat unik dan mampu menciptakan image/identity/passion terhadap pandangan masyarakat luas. Ini yang dipandang dari teori fenomena sebagai Genius Loci. Ketiga lokasi ini dideskripsikan secara baik berikut ini.

#### ***LOKASI 01***

Batas-Batas Lokasi:

Utara : Bank Pundi;

Selatan: Nirmala Flower Shop;

Timur: Jln. Sam Ratulangi 1 dan Ruka, Café;

Barat: Pemukiman penduduk titiwungen





Gambar12.  
Lokasi Perancangan 01 dan Batas-Batasnya.

Luas Site<sub>kotor</sub> = 650.07m<sup>2</sup>; Aturan Tata Ruang Kota 2010 - 2016 yakni jenis kawasan sebagai Pelayanan Jasa Lainnya. Arahan Lokasi : Koridor jalan Sam Ratulangi dan kawasan Pertigaan Sario. BCR : 60 %, FAR : 300 %, Tinggi Bangunan : 6 lantai; KDH : 40 %

#### **LOKASI 02**

Batas-Batas Lokasi:

Utara : Rumah Penduduk,

Selatan: Hotel Minahasa,

Timur: Bukit (lahan berkontur ekstrim),

Barat: Jalan Raya



Gambar 13.  
Lokasi Perancangan 02 dan Batas-Batasnya.

Luas Site<sub>kotor</sub> = 2278.21 Meters <sup>2</sup>; Aturan Tata Ruang Kota 2010 - 2016 yakni jenis kawasan sebagai Pelayanan Jasa Lainnya. Arahan Lokasi : Koridor jalan Sam Ratulangi dan kawasan Pertigaan Sario. BCR : 60 %, FAR : 300 %, Tinggi Bangunan : 6 lantai, KDH : 40 %

#### **LOKASI 03**

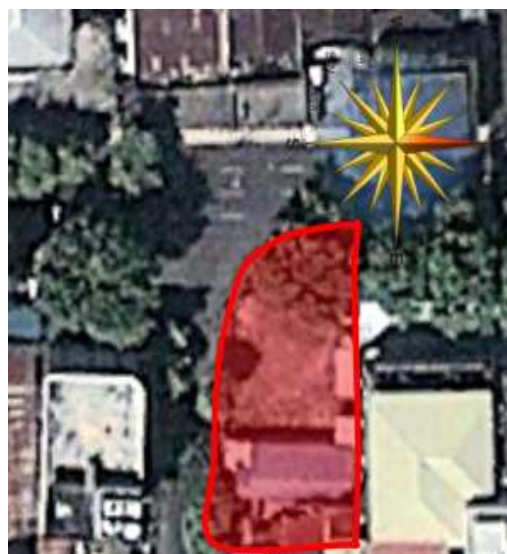
Batas-Batas Lokasi:

Utara : Apotik Setia- II,

Selatan: RM. Srisolo,

Timur: Rumah Penduduk,

Barat: Jalan Raya, Ruko Tahapan Motor





Gambar 14.  
Lokasi Perancang 03 dan Batas-Batasnya.

Luas Site<sub>kotor</sub> = 550.29 Meters<sup>2</sup>; Aturan Tata Ruang Kota 2010 - 2016 yakni jenis kawasan sebagai Pelayanan Jasa Lainnya. Arahan Lokasi : Koridor jalan Sam Ratulangi dan kawasan Pertigaan Sario. BCR : 60 %, FAR : 300 %, Tinggi Bangunan : 6 lantai, KDH : 40 %

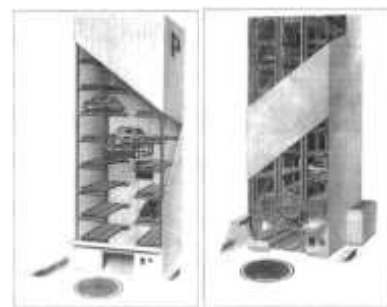
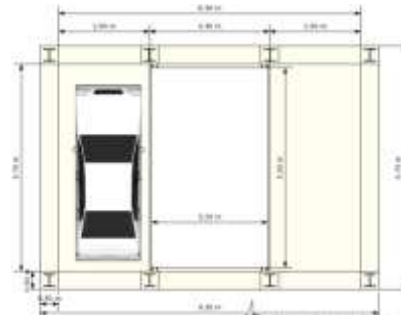
### E. Konsep Desain

Mengacu kepada pendalaman akan Teori Keindahan, maka konsep desain mengacu pada Hukum Concinitas yaitu:

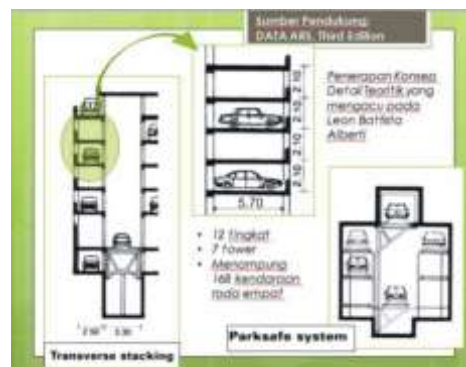
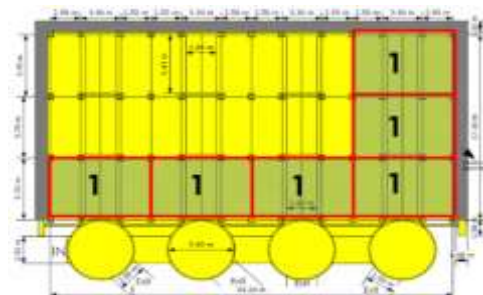
- *Correct Number* (Ketepatan Angka/Jumlah/Perhitungan)
- *Outline* (Ketepatan Rancangan/Garis Bangunan/Pengaturan tertentu)
- *Position* (Ketepatan Posisi/Proposi)

Sehingga ketentuan desain dari sebuah parking tower mengambil referensi dari DATA ARSITEKTUR, dan Peraturan Direktorat Perhubungan lainnya. Selera kreativitas desain, estetika, dapat berkembang seiring dan selalu feedback dengan karakteristik/ ke-genuis loci-an dari tiap lokasi. Poin hukum yang pertama dan kedua tentang correct number dan outline, penulis mengambil ide dari Buku Data Arsitektur jilid 33 dan buku dari direktorat perhubungan

tentang beberapa ketentuan desain parkir, sehingga menghasilkan ide seperti pada gambar berikut.

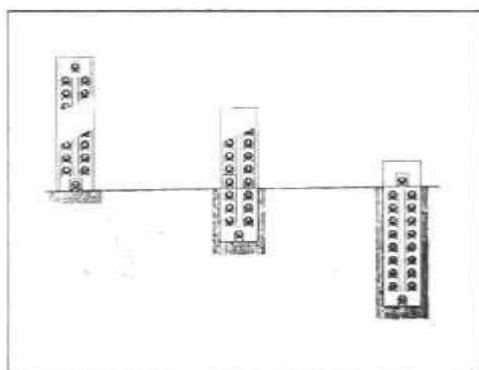


Gambar 15.  
Denah- Modul Dasar- (Hukum concninitas I, II)



Gambar 16.  
Denah- Penggabungan Modul Dasar – (Hukum concninitas I, II)

Mengingat Objek Rancangan dibatasi pada Tata Ruang Kota yang memperbolehkan bangunan berdiri dengan ketinggian 4-6 lantai, maka penulis mengambil keputusan membangun objek dengan ketinggian 4 lantai saja. Namun muncul ide baru seiring dengan perkembangan informasi, maka didesain pula parkir yang di"tanamkan" kedalam tanah sebagai *belowground solution tower* nantinya, berikut konsep idenya.



Gambar 17.  
 Konsep *belowground tower*

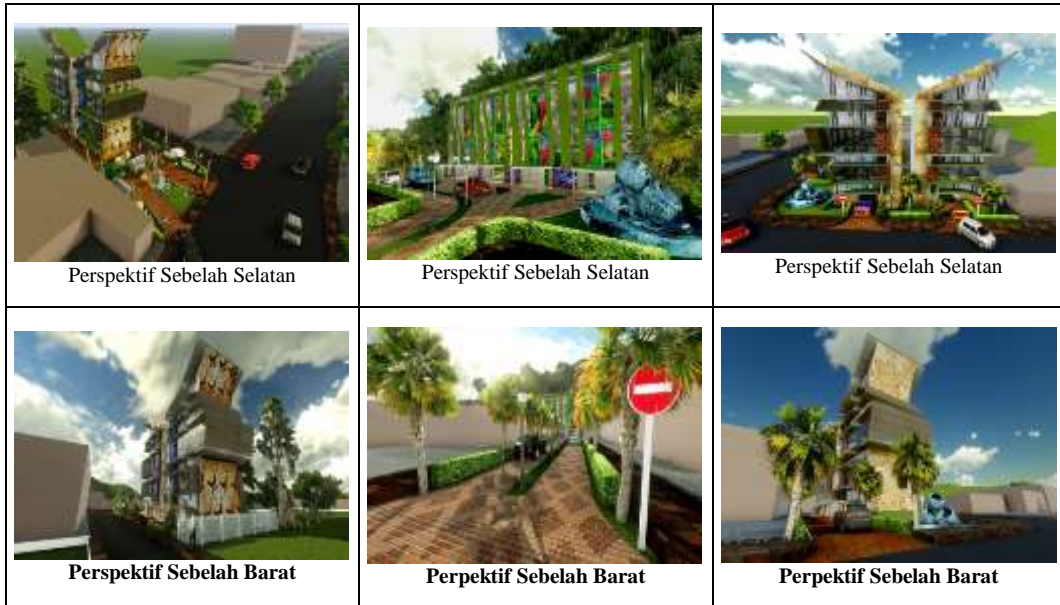
Point hukum conncinitas yang ketiga, lebih mengacu kepada penempatan fungsi yang tepat ketika ada penambahan-penambahan bentuk estetika tertentu. Maka penulis mengambil nilai genius loci dari tiap lokasi yang ada dan menambahkan kedalam desain. Seperti pengaplikasian roof garden, penambahan exhaust fan sebagai sikulasi udara tambahan, pemasangan fasade kaca transparan peredam panas dan kebisingan, dan pengaplikasian solarcell window dan shell pada beberapa bidang fasade sebagai energi alternative tambahan penyuplai energi listrik pengoperasian sistem komputerisasi tower.

## V. DESAIN

Tabel berikut ini menunjukkan hasil desain objek pada ke-tiga lokasi yang ada, berupa gambar-gambar perspektif dari beberapa sudut pandang.

Tabel 2  
 Hasil Desain Objek

LOKASI 01	LOKASI 02	LOKASI 03
<p>Perspektif Sebelah Utara</p>	<p>Perspektif Sebelah Utara</p>	<p>Perspektif Sebelah Utara</p>
<p>Perspektif Sebelah Timur</p>	<p>Perspektif Sebelah Timur</p>	<p>Perspektif Sebelah Timur</p>



#### REFERENSI / DAFTAR PUSTAKA

Anonim, 1998, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Anonim, 1996, Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor : 272/HK.105/DRJD/96 *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir*, Departemen Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Alberti, L. Battista, 1755, *The Architecture Of Leon Batista Alberti In Ten Books*, Edward Owen, London.

Mallgrave, H. Francis, 2006, *Architectural Theory, Volume I, An Anthology from Vitruvius to 1870*, Blackwell Publishing.

Nesbitt, Kate, 1995, *Theorizing A New Agenda For Architecture, An Anthology of Theory Architectural*, Princeton Architectural Press.

Neufert, Ernst, 1970, *Data Arsitek Jilid 1 (terjemahan)*, Edisi 33, Lockwood.