

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang Sejarah

Jaman Kerajaan Jalan Malioboro terletak di atas sumbu imajiner yang menghubungkan Kraton Yogyakarta, Tugu dan puncak Gunung Merapi. Dalam bahasa sansekerta kata Malioboro bermakna sebagai karangan bunga. Pada abad 17 jalan Malioboro digunakan untuk upacara dan penyambutan para tamu kerajaan. Pendirian jalan Malioboro bertepatan dengan pendirian kraton Yogyakarta. Pada Jaman kerajaan jalan Malioboro terbentuk menjadi suatu lokalitas perdagangan setelah Sri Sultan Hamengku Buwono I mengembangkan sarana perdagangan melalui sebuah pasar tradisional semenjak tahun 1758.

Jaman Kolonial pada tahun 1790-1945 pola penataan kota yang ada dikawasan Malioboro mulai terganggu dengan belanda mulai membangun benteng Vredeborg pada tahun 1790 Dutch club tahun 1822, Dutch Governor's Residence (1830), Java Bank dan kantor Pos untuk mempertahankan dominasi mereka di Yogyakarta. Terjadi perdagangan antara orang belanda dengan orang tionghoa, dan pembagian tanah oleh Sultan kepada masyarakat tionghoa di sub segmen yang ada di jalan Malioboro. Sehingga jalan Malioboro dibagi menjadi 3 (tiga) sub segmen yaitu: Jawa, Indish dan Tionghoa.

Jaman Kemerdekaan Pada tanggal 19 desember 1948 terjadi agresi militer belanda yang menghajar Ibukota Yogyakarta. Sehingga pemerintah DIY-pun ikut menjadi lumpuh. Sultan HB IX dan Sri paduka PA VIII meletakkan jabatan sebagai kepala daerah istimewa sebagai protes kepada Belanda. Peristiwa serangan umum Pada tanggal 1 Maret 1949, dan Yogyakarta dijadikan sebagai Daerah Militer

Istimewa dengan Gubernur Militer Sri Paduka Paku Alam VIII. Konflik antara Belanda dan Kraton berlangsung sampai tahun 1950.

Setelah berlalu 259 tahun lamanya, eksistensi Fungsi Kawasan Malioboro masih bertahan sampai sekarang sebagai kawasan bisnis dan perdagangan. Berbagai atraksi wisata dapat ditemui di sepanjang kawasan Malioboro, mulai dari Tugu Pal Putih, angkringan kopi jos, *Mall* Malioboro, Pasar Beringharjo, Benteng Vredeborg, dan Monumen Serangan Umum 1 Maret. Selain itu, kawasan Malioboro merupakan pusat budaya, yaitu dijajakannya berbagai hasil industri kerajinan, serta banyaknya komunitas seni yang melakukan berbagai atraksi khas di sepanjang Malioboro.

Tabel 1. 1 Sejarah perkembangan koridor Malioboro Yogyakarta

Tahun	Perkembangan Koridor Jalan Malioboro :
1755	Perjanjian Giyanti merupakan titik awal berdirinya keraton baru di Yogyakarta, Malioboro merupakan koridor jalan untuk menuju keraton pada masa saat itu. Malioboro merupakan bagian dari struktur tata ruang pada zaman keraton
1758	Sultan Hamengku Buwono I mengembangkan Malioboro menjadi sarana perdagangan bagi rakyat sekitar keraton
1830	Malioboro menjadi daerah dengan potensi perdagangan paling besar di Yogyakarta pada masa itu
1867	Terjadi gempa bumi di Yogyakarta, dimana beberapa bangunan di Malioboro hampir runtuh
1889	Belanda membangun kembali bentuk bangunan di Malioboro
1890	Pembangunan sarana dan prasarana perkotaan Yogyakarta diperluas termasuk Malioboro
1925	Pasar Beringharjo tempat transaksi ekonomi di Malioboro, bangunan permanen berbahan beton dan bergaya arsitektur Art Deco
1946-1949	Yogyakarta menjadi ibukota Negara Indonesia, Gedung Agung di ujung selatan Malioboro menjadi Istana Negara
1972-1981	Renovasi Koridor Jalan Malioboro mulai dilakukan, perbaikan jalan dan pengaspalan
1978-1980	Pemasangan lampu-lampu antik di sepanjang Koridor Jalan Malioboro
1990 an	Perdagangan Malioboro semakin ramai dan muncul beberapa fasilitas penunjang

2000 - sekarang	Pembangunan Mal, minimarket, pertokoan modern, serta banyak renovasi bangunan-bangunan tua. Mulai ramai reklame perdagangan di sepanjang Koridor Jalan Malioboro
-----------------	--

Sumber : Jurnal Teknik PWK Volume 2 Nomor 1 2013

Potensi Kawasan Malioboro adalah Kawasan Malioboro terletak dekat titik nol yang merupakan Central City kota Yogyakarta dan terdapat beberapa fungsi kegiatan yang memiliki potensi sebagai sumber pendapatan asli daerah diantaranya yaitu:

1. Kawasan Komersial (perekonomian)

Kegiatan komersil di Malioboro meliputi kegiatan-kegiatan yang mendukung ruang publik dan wisata belanja di kota Yogyakarta. Kegiatan-kegiatan dan ruang ruang publik tersebut merupakan dua hal yang selalu terkait dan bersifat saling melengkapi antara satu dengan yang lainnya. Bentuk kegiatan pendukung antara lain (Darmawan, 2003):

- a. Ruang terbuka bentuk fisiknya dapat berupa taman rekreasi, plaza-plaza, kawasan pedagang kaki lima, jalur pedestrian, kumpulan pedagang makanan kecil, penjual barang-barang seni/antik atau merupakan kelompok hiburan tradisional/ lokal.
- b. Ruang tertutup bentuk fisiknya merupakan bangunan tertutup, bangunan tersebut digunakan untuk kepentingan umum, misalnya kelompok pertokoan eceran (grosir), pusat pemerintahan, pusat jasa dan kantor, departemen store, perpustakaan umum dan sebagainya.

2. Kawasan Budaya.

Malioboro tidak hanya terkenal sebagai kawasan pusat perdagangan, namun juga terkenal akan bangunan-bangunan bersejarah. Di Kawasan

Malioboro terdapat 10 (sepuluh) bangunan Cagar budaya yang masih terpelihara dan difungsikan dengan baik. Menurut Peraturan Daerah Provinsi DIY Nomor 11 tahun 2005 tentang pengelolaan benda dan kawasan cagar budaya pada koridor sepanjang Jalan Malioboro terdiri dari sepuluh bangunan bersejarah dan merupakan bangunan cagar budaya yang telah ditetapkan pemerintah Yogyakarta. Bangunan tersebut antara lain, Hotel Ina Garuda, Apotek Kimia Farma I, Perpustakaan Daerah Yogyakarta, Apotek Kimia Farma II, Gedung DPRD DIY, Kompleks Kepatihan, Pasar Beringharjo, Museum Benteng Vredenburg, dan Gedung Agung, Gedung Senisono.

Keberadaan bangunan sejarah merupakan potensi terhadap pengembangan *heritage tourism* atau disebut sebagai wisata warisan budaya sebagai alternatif pengembangan pariwisata di perkotaan. Menurut (Carrol & Kitson, 2006), selain diluar nilai pakai tersebut, bangunan heritage juga memiliki potensi wisata pusaka sebagai tempat-tempat bersejarah warisan budaya dan dapat menghasilkan keuntungan. Menurut (Warpani, S, 1993) Penelitian yang dilakukan dikota-kota lama yang dibangun sebelum era kendaraan bermotor, pasti mengalami kesulitan untuk menyediakan tempat atau lahan parkir, apalagi dipusat kota kegiatan tersebut. Bandung, Jakarta, Medan, Makasar, Semarang, Yogyakarta, dan Surabaya sangat sulit mendapatkan fasilitas parkir, sehingga penggunaan lahan parkir di pinggir jalan tak tehindarkan lagi.

3. Sebagai Pusat Pemerintahan

Dikawasan Malioboro terdapat kantor Pusat Pemerintahan yaitu; Dinas

Pariwisata Provinsi DIY, Gedung DPRD DIY, Kompleks Kepatihan, Kantor Gubernur DIY, dan Gedung Negara.

4. Sebagai Kawasan Wisata

Sebagai kawasan destinasi unggulan dengan tingkat kunjungan wisata tertinggi, kawasan Malioboro ikut menyumbang dalam peningkatan PAD Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Tercatat Provinsi D.I Yogyakarta memiliki pendapatan terbesar dalam sektor pariwisata se DIY. Selain itu, kawasan Malioboro berpotensi memberikan keuntungan ekonomi. Oleh karenanya, berbagai elemen masyarakat tertarik untuk ikut berpartisipasi sebagai pelaku ekonomi di kawasan Malioboro. Hingga pada akhirnya Malioboro tidak hanya menjadi pusat budaya, tetapi juga menjadi pusat kegiatan ekonomi di Yogyakarta.

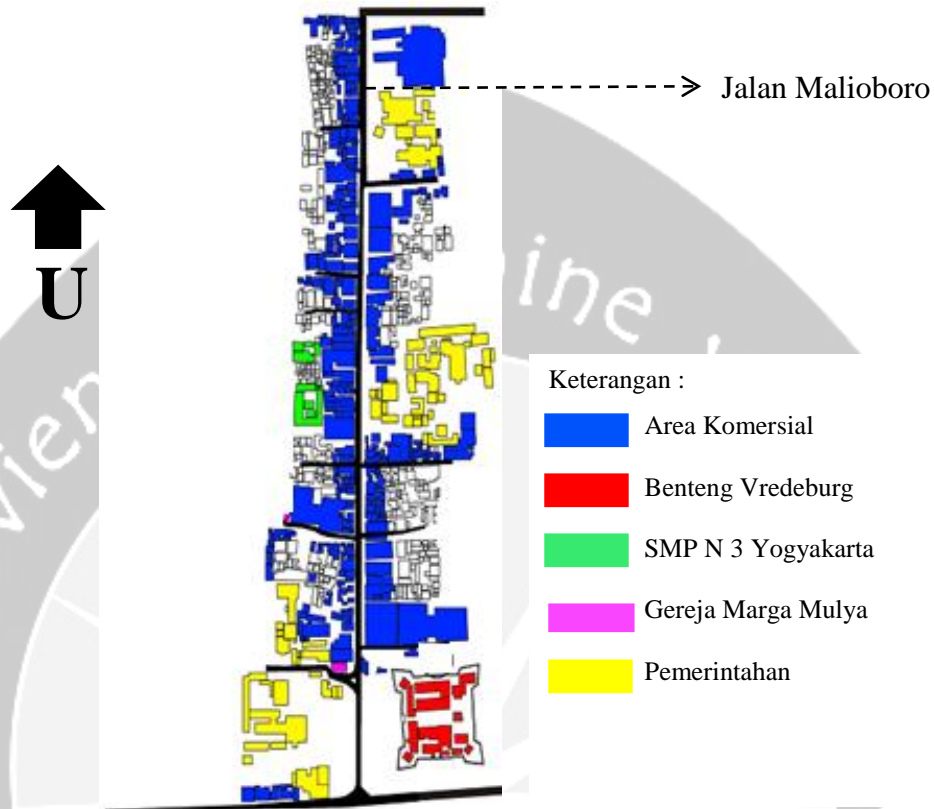
Tabel 1. 2 Pendapatan Asli Daerah (PAD) Sub Sektor Pariwisata Se DIY Th. 2010 – 2015 Kab/Kota berdasarkan presentase

	2011	2012	2013	2014	2015
Provinsi D.I Yogyakarta	53.1%	50.2%	50.2%	49.0%	43.5%
Kab. Sleman	36.7%	34.7%	36.3%	35.8%	39.3%
Kab. Gunung Kidul	6.97%	8.18%	7.70%	6.80%	6.8%
Kab. Kulon Progo	1.11%	1.38%	1.40%	1.10%	1.3%
Kab. Bantul	2.2%	5.5%	4.3%	7.3%	9.0%

Sumber: (Dinas Pariwisata , 2015)

Kawasan Malioboro sebagai destinasi wisata, sudah pasti harus memperhatikan empat aspek yang mendasar di dalam sebuah destinasi wisata, yaitu *attraction* (atraksi wisata), *acesibility* (aksesibilitas), *amenity* (fasilitas pendukung), dan *ancillary* (kelembagaan). Dalam perkembangan aktivitas di kawasan Malioboro semakin ramai, baik karena peningkatan kunjungan wisata, peningkatan pelaku ekonomi Sosial dan budaya, banyaknya kendaraan melalui kawasan Malioboro semakin padat, dan berdampak pada

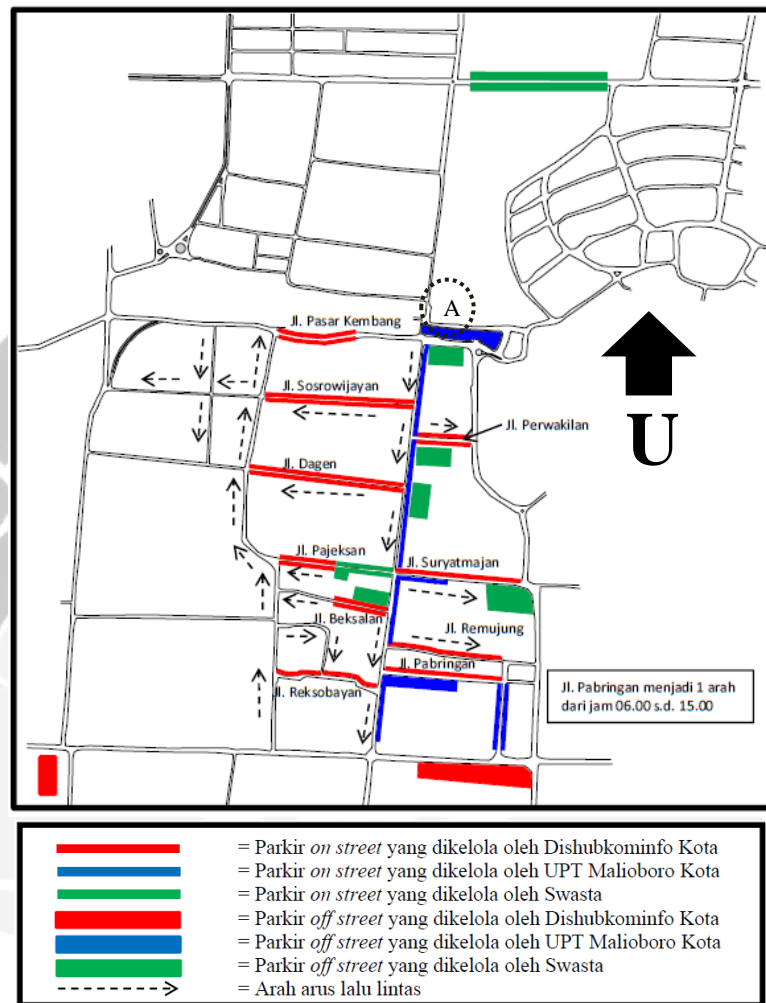
kenyamanan aktivitas wisatawan.



Gambar 1. 1 Peta Kondisi Eksisting Kawasan Malioboro

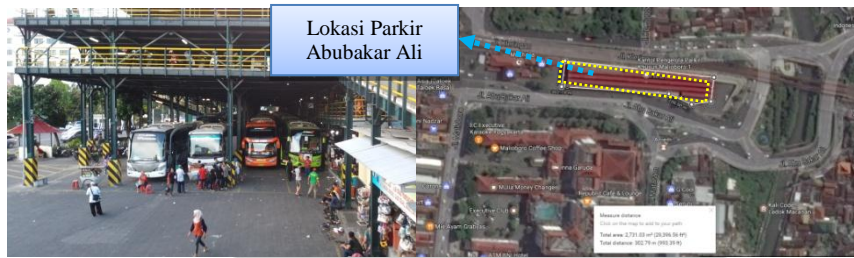
I.1.1 Latar Belakang Pemilihan Obyek Penelitian

Pemilihan obyek penelitian berdasarkan jenis parkir, yaitu dalam Gedung (*building*), Kegiatan penelitian dilaksanakan di kawasan Malioboro, yaitu; Gedung parkir Abubakar Ali. Alasan Pemilihan Obyek penelitian berdasarkan yaitu: (1). Menurut Isu tentang Perkembangan kota dan Kawasan Malioboro, Pemerintah Kota Yogyakarta akan Revitalisasi 8 Tempat parkir, dan salah satunya yang telah direvitalisasi yaitu; Gedung Parkir Abubakar Ali. (2). Bentuk gedung Parkir Abubakar Ali memiliki keunikan tersendiri dan berbeda dari gedung parkir lainnya yang ada di kawasan Malioboro.



Gambar 1. 2 Parkir *On Street* dan *Off Street* Kawasan Malioboro
 Sumber: UPT Malioboro Kota (Dihubkominfo Kota, 2014)

Parkir Abubakar Ali direvitalisasi oleh pemerintah pada tahun 2014. Bangunan parkir yang dibangun di atas lahan seluas: $\pm 6000 \text{ m}^2$ berada di sisi utara jalan Abubakar Ali. Karena keterbatasan lahan maka parkir Abubakar Ali dibangun Vertikal bentuk bangunan gedung 3 lantai yang terdiri dari luas lantai 1 $\pm 2740 \text{ m}^2$ untuk parkir bus, luas lantai 2 $\pm 2740 \text{ m}^2$ dan luas lantai 3 $\pm 2740 \text{ m}^2$ untuk parkir sepeda motor. Total luas lantai 8220 m^2 .



Gambar 1. 3 Lokasi dan situasi bangunan Parkir Abubakar Ali
 Sumber : Foto Pribadi, 28 Maret 2017 Jam. 17.00

Terkait aksesibilitas Jarak Parkir Abubakar Ali ke Malioboro Mall dapat di akses ± 385 m. Pengguna parkir Abubakar Ali yaitu; pengunjung wisata Malioboro, karyawan Malioboro mall dan karyawan toko terdekat di jalan Malioboro. Parkir Abubakar Ali diperuntukkan kendaraan sepeda motor dan bus pariwisata, dengan kapasitas 1833 sepeda motor dan 58 bus. Fasilitas penunjang di parkir Abubakar Ali berupa kantor pengelola, mushola, ruang laktasi, kios dan kamar mandi/toilet.

I.1.2 Latar Belakang Permasalahan

Permasalahan Kawasan, yang ada di Malioboro yaitu; aktivitas perdagangan dan pariwisata di Malioboro menyebabkan jumlah kendaraan yang melewati jalan Malioboro sangat padat menyebabkan kemacetan. Berdasarkan hasil survey UPT (Unit Pelaksana Teknis) Malioboro, jumlah kendaraan bermotor yang melaju di jalan Malioboro mencapai rata-rata 12 ribu unit tiap 90 menit, dengan presentase 89 persen memiliki tujuan untuk beraktivitas di Malioboro (Teguh, 2017).

Selain Permasalahan Kemacetan, permasalahan Parkir sangat Penting karena setiap perjalanan yang menggunakan kendaraan bermotor selalu diawali dan diakhiri dengan parkir. Menurut (Tandung, 2012) Tempat Parkir merupakan salah satu bagian penting dari elemen perkotaan khususnya di Yogyakarta karena



dengan bangunan lokal, berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan pengunjung pengguna parkir Abubakar Ali mengatakan bahwa bangunan parkir Abubakar Ali kurang nyaman dan bentuknya ekstrim untuk parkir sepeda motor terletak di lantai 2 sehingga pengunjung parkir harus melalui ramp dengan kemiringan $\pm 20^\circ$ dan lebar ramp ± 1 meter. Wawancara peneliti dengan ketua pengelola parkir sepeda motor Abubakar Ali Bapak Dionitus Aji Kuntoro mengatakan selama setahun yaitu tahun 2016 terjadi 5 kali kecelakaan sepeda motor pada ramp.

Temuan lain yang ditemui peneliti di lapangan yaitu, menurut salah satu pengunjung parkir wanita yang diinterview menceritakan pengalamannya pertama kali naik dengan sepeda motor melalui raam yang ada di sisi tengah merasa seakan-akan kepalanya akan membentur sisi bagian bawah raam yang ada diatas. Sesuai hasil pengamatan dan pengukuran peneliti di lapangan jarak overlap antara raam atas dan bawah ± 180 cm.

Rata-rata pengunjung yang naik melalui raam menurunkan kaki untuk menjaga keseimbangan. Hal ini tentunya menimbulkan dampak psikologis.



Gambar 1.3 Foto Pengunjung naik dengan sepeda motor melalui raam kelantai 2
Sumber Dokumen Pribadi, senin 19 september 2016

Berdasarkan beberapa temuan ini Peneliti melihat bahwa kebutuhan fasilitas serta elemen fisik bangunan parkir Abubakar Ali perlu dievaluasi purna huni. Hal ini menyangkut kenyamanan dan keamanan parkir dalam bangunan yang

bertingkat.

Permasalahan Budaya, Menurut Budi Prayitno pengamat Tata Ruang Universitas Gajah Mada Yogyakarta mengungkapkan bahwa konsep bangunan parkir Abubakar Ali tidak mencerminkan budaya lokal dan masih belum ideal (HarianJogja.com, 2016). Bangunan parkir yang didominasi warna hijau masih diuji cobakan dalam bentuk portabel. apabila tidak cocok akan diubah karena dapat dibongkar pasang. Bangunan ini dengan ukuran besar bagaikan “Mosnter” dan tidak sesuai dengan konsep bangunan yang ada disekitarnya, yang banyak berupa bangunan Heritage. Sesuai Undang undang Nomor 28 tahun 2002 tentang bangunan gedung Pasal 3. Pengaturan bangunan gedung bertujuan untuk: 1.mewujudkan bangunan gedung yang fungsional dan sesuai dengan tata bangunan, gedung yang serasi dan selaras dengan lingkungannya; 2 mewujudkan tertib penyelenggaraan bangunan gedung yang menjamin keandalan teknis bangunan gedung dari segi keselamatan, kesehatan, kenyamanan, dan kemudahan.UUD 1945 Pasal 32 mengamanatkan bahwa “negara memajukan kebudayaan nasional Indonesia di tengah peradaban dunia dengan menjamin kebebasan masyarakat dalam memelihara dan mengembangkan nilai-nilai budayanya”. Oleh karena itu, pemerintah, pemerintah Provinsi dan Kabupaten / Kota perlu melestarikan budaya lokal dalam upaya memajukan kebudayaan nasional. Salah satu contoh budaya lokal adalah Bentuk Arsitektur tradisional yang dikembangkan.

Tujuan dari penelitian ini melakukan Evaluasi Purna Huni (EPH) atau *Post Occupancy Evaluation* adalah proses evaluasi terhadap bangunan dengan cara

sistematis dan teliti setelah bangunan selesai dibangun dan telah dipakai untuk beberapa waktu. (Preiser,2000) yaitu bangunan parkir Abubakar Ali.

Permasalahan Aksebility,berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan ketua pengelola parkir Abubakar Ali dan beberapa pengunjung di lapangan yaitu; salah satu penyebab pengunjung enggan untuk parkir di Abubakar Ali terkait aksebilitas (keterjangkauan). Jarak dari parkir Abubakar Ali ke Malioboro mall dicapai ± 385 m. Menurut (Kementrian Pekerjaan Umum No.03, 2014), 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.

Dalam penelitian (Pandu, 2016) “Analisis Kapasitas Taman Parkir Abubakar Ali Malioboro Yogyakarta” dengan tujuan mengetahui karakteristik parkir dan kebutuhan ruang parkir. Hasil penelitian ini adalah nilai akumulasi tertinggi sepeda motor sebesar 509 kend/menit dan kebutuhan ruang parkir 637,5 m². Kesimpulan dari penelitian ini adalah kebutuhan ruang parkir di Abubakar Ali untuk area parkir sepeda motor lebih kecil dari ruang parkir yang tersedia.

I.2 Rumusan Masalah

- Bagaimana evaluasi purna huni gedung parkir Abubakar Ali di kawasan Malioboro dari segi arsitektural?
- Apakah bentuk fisik bangunan gedung parkir Abubakar Ali sudah sesuai dan selaras dengan lingkungan sekitarnya kaitannya dengan bentuk tampilan fisik arsitektur budaya lokal?

1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

- Tujuan penelitian ini adalah melakukan evaluasi Purna huni gedung parkir Abubakar Ali yang ada di kawasan Malioboro agar mengetahui permasalahan dalam segi Arsitektural.
- Tujuan penelitian ini juga untuk menyelaraskan bentuk fisik bangunan parkir Abubakar Ali dengan lingkungan sekitar kaitannya dengan bentuk Arsitektur Budaya lokal.
- Manfaat Penelitian ini selain untuk melengkapi ilmu pengetahuan arsitektur dan pengalaman bagi peneliti.

1.4 Metode Penelitian

Metode Penelitian Yang digunakan di dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif **Kualitatif dan Kuantitatif**, dengan metode pengumpulan data dengan **Observasi, Dokumentasi dan Wawancara**. Metode kualitatif menjelaskan Penelitian deskriptif adalah suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia (Sukmadinata, 2006). Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya. Sedangkan Metode Kuantitatif yaitu penelitian yang menekankan pada data-data numerikal (angka) yang diolah dengan metode statistika (Azwar, 2007). Menurut (Subana, 2005) penelitian kuantitatif dilihat dari segi tujuan, penelitian ini dipakai untuk menguji suatu teori, menyajikan suatu fakta atau mendeskripsikan statistik, dan untuk menunjukkan hubungan antar variabel dan adapula yang sifatnya

mengembangkan konsep, mengembangkan pemahaman atau mendiskripsikan banyak hal.

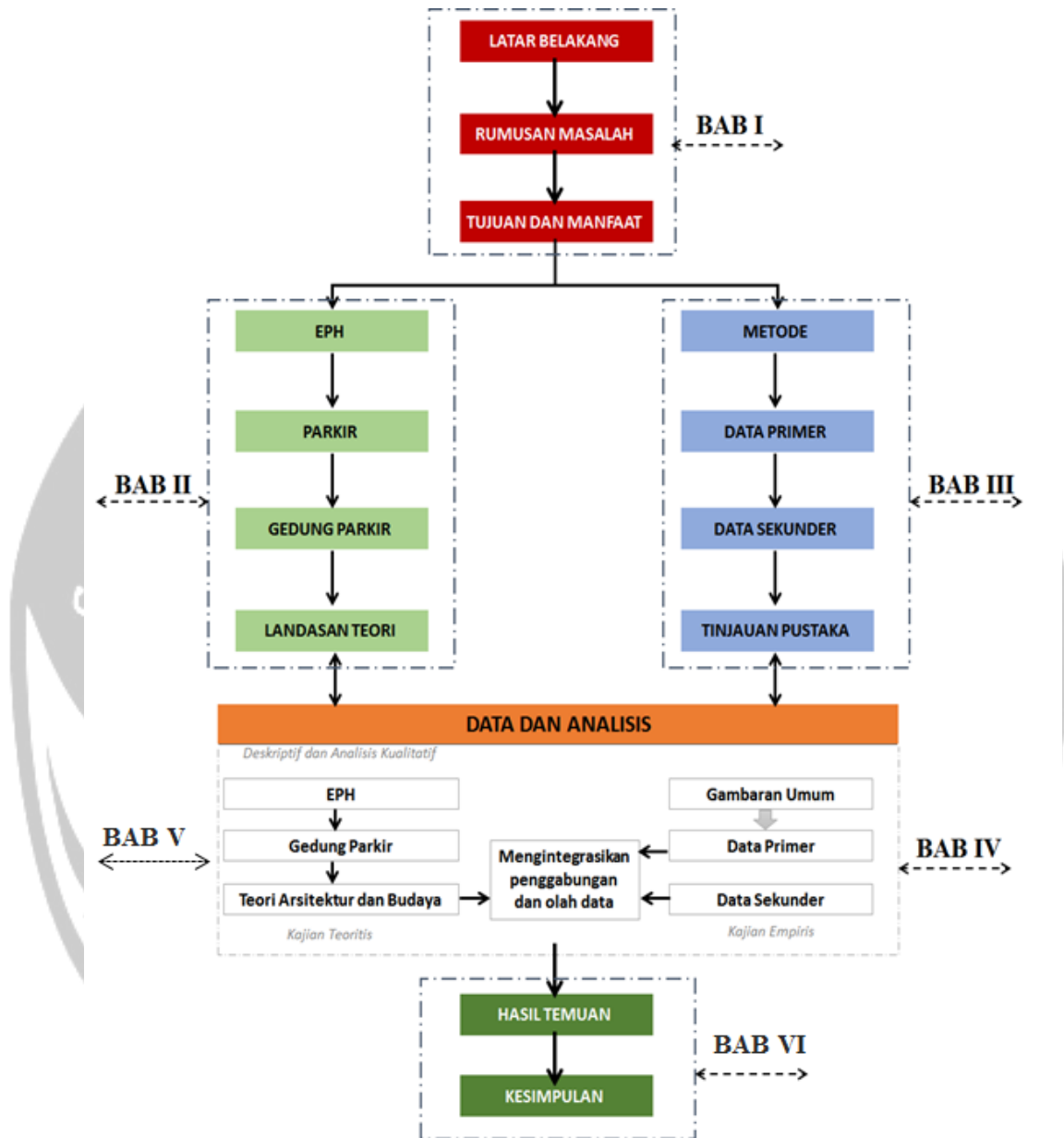
1.5 Keaslian Penelitian

Sepengetahuan penulis, penelitian tentang Evaluasi Purna Huni Gedung Parkir Abubakar Ali di kawasan Malioboro Yogyakarta belum pernah dilakukan.

Meskipun demikian ada penelitian sejenis yang pernah dilakukan seperti:

NO	PENELITI	JUDUL	METODE	MATERI
1	Priyo Widodo; Tesis.UG M, 2001	Evaluasi Purna Huni Ruang Rawat Jalan Penyakit Dalam Rumah Sakit Panti Rapih Yogyakarta	Penelitian studi kasus, menggunakan alat ukur skala persepsi manusia untuk mengukur pengguna eksternal, wawancara mendalam untuk pengguna internal, serta pedoman observasi dan pengukuran lingkungan fisik. Analisis data dilakukan secara deskriptif.	Hasil: sebagian besar responden (71,75%) mempersipikan kondisi lingkungan fisik sesuai dengan yang diharapkan, (19,75%) menyatakan tidak sesuai sedangkan (9,5 %) netral.. sedangkan pada pengukuran kinerja lingkungan fisik ditemukan kesenjangan negatif pada ruang tunggu dan ruang periksa pada dimensi ruang.fasilitas ruang dan kondisi ambient. ketidak sesuai ini menunjukkan telah terjadi mekanisme adaptasi oleh pengguna. pada pengguna eksternal ditemukan ketidak sesuaian pada aspek privasi dan personal space diruang periksa.
2	Daniar Valent Prameswari ,Haru A.Razziati, Abraham M.Ridjal, 2015	Evaluasi Purna Huni Fasilitas Pada Taman Wisata Budaya Senaputra Malang	Metode yang dilakukan adalah MetodeInvestigatif yaitu penilaian berdasarkan literatur dan perbandingan dengan bangunanatau fasilitas lainnya yang sama. Dalam hal ini evaluasi dilakukan berdasarkan observasilangsung pada lapangan lalu diperbandingkan standar fasilitas pada bangunan tamanwisata budaya.	Hasil dari evaluasi menunjukkan kondisi fasilitas Senaputra jikadibandingkan dengan standar fasilitas pada wisata budaya. Sehingga dapat menjadi dasardalam proses pengembangan taman wisata budaya Senaputra.
3	Syafriyani, Sangkertadi , Judy O. Waani, 2015	Evaluasi purna huni (EPH): Aspek perilaku ruang dalam slb ypac manado	Proses EPH yang digunakan adalah investigatif dengan menggunakan metode penelitian kualitatif pendekatan fenomenologi. Situasi sosial dalam penelitian ini adalah ruang kelas persiapan tunarungu dantunagrahita SLB YPAC Manado yang digunakan oleh 11 peserta didik ABK. Pemilihan sampel secara sampling purposive.	Hasil penelitian ini menunjukkan kinerja ruang kelas persiapan SLB YPAC Manado berdasarkan perilaku memperoleh atribut teritori, aksesibilitas, privasi, sosialisasi, rangsangan sensori, dan kenyamanan.

1.6 Kerangka Pola Pikir Penelitian



Gambar 1. 5 Diagram pola pikir penelitian

1.7 Sistematika Penulisan

Penelitian ini terdiri atas 6 bab yaitu.

BAB I PENDAHULUAN

Latar belakang, latar belakang pemilihan lokasi, latar belakang

permasalahan, rumusan masalah, tujuan, manfaat, metode penelitian, keaslian penelitian, diagram pola pikir penelitian, sistematika penulisan dan jadwal penelitian

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Literatur evaluasi purna huni (EPH) gedung parkir, jenis-jenis parkir, standar parkir, evaluasi dalam aspek arsitektural dan budaya. Studi kasus digunakan sebagai pembandingan kajian EPH pada obyek penelitian.

BAB III METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan adalah metode kualitatif deskriptif yang terdiri dari tahap pengumpulan data, tahap analisis data dan tahap penarikan kesimpulan.

BAB IV PEMBAHASAN DATA

Pembahasan tentang pengumpulan data permasalahan berdasarkan data-data yang diperoleh tentang data primer yang dibenturkan dengan teori dan kajian pustaka evaluasi purna huni gedung parkir.

BAB V EVALUASI PURNA HUNI GEDUNG PARKIR

Pembahasan dan analisis dengan mengolah data yang sudah dikumpulkan untuk benturkan dengan teori yang digunakan, sehingga didapatkan temuan-temuan yang digunakan sebagai dasar penelitian.

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Membahas kesimpulan dari hasil analisis pada bab 5 didapatkan kesimpulan terhadap kajian Evaluasi Purna Huni Gedung Parkir Abubakar

Ali, dan dapat dilanjutkan dengan penyajian rekomendasi desain gedung parkir Abubakar Ali.

I.8 Jadwal Penelitian

Tabel 1. 3 Jadwal penelitian

		TIME SCHEDULE PROGRESS PENULISAN TESIS TAHUN 2018																											
NO	URAIAN KEGIATAN	WAKTU PENULISAN TESIS BULAN JANUARI S/D JUNI 2017																											
		OKTOBER				NOVEMBER				DESEMBER				JANUARI				FEBRUARI				MARET				APRIL			
		10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28	3	10	17	25	7	14	21	28	7	14	21	28	4	11	18	25
1	PROPOSAL				■																								
2	SEMINAR PROPOSAL							■	■																				
3	PENGUMPULAN DATA							■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
4	ASISTENSI BAB I									■	■	■	■																
5	ASISTENSI BAB II													■	■	■	■												
6	ASISTENSI BAB III													■	■	■	■	■	■	■	■								
7	ASISTENSI BAB IV																	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
8	ASISTENSI BAB V																									■	■	■	■
9	SIDANG TESIS																												