

BAGIAN 1

PENDAHULUAN

1.1 Judul

REDESAIN GEDUNG PARKIR ABU BAKAR ALI
YOGYAKARTA

Penerapan Teknologi Parkir Terhadap Penyediaan Ruang Parkir.

1.2 Deskripsi Judul

1.2.1 Redesain

Menurut Helmi. 2008, Redesain merupakan perencanaan dan perancangan kembali suatu karya agar tercapai tujuan tertentu.

Menurut John M. Redesain adalah kegiatan perencanaan dan perancangan kembali suatu bangunan sehingga terjadi perubahan fisik tanpa merubah fungsinya baik melalui perluasan, perubahan, maupun pemindahan lokasi.

Kata redesain berasal dari bahasa Inggris yaitu *Redesign* yang berarti mendesain kembali atau perencanaan kembali. Dapat juga berarti menata kembali sesuatu yang sudah tidak berfungsi lagi sebagai mana mestinya (Depdikbud,1996).

1.2.2 Gedung Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) yang menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir menurut kamus Bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan Joko Murwono (1996) berpendapat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan pengemudi meninggalkan kendaraannya termasuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang.

1.2.3 Teknologi Parkir

Merupakan sebuah modernisasi sistem penyediaan ruang parkir kendaraan yang berbasis dengan teknologi komputerisasi dalam prosesnya. Penggunaan teknologi parkir di Indonesia sering ditemui pada rumah sakit, bandara, stasiun kereta api, hingga lahan publik lainnya, akan tetapi penggunaan sistem parkir berteknologi masih sebatas sensor gerak pada portal, kamera pengenalan pengendara dan nomor polisi yang biasa disebut parkir semi otomatis. Mengikuti perkembangan zaman, teknologi parkir pun banyak mengalami peningkatan, seperti penyediaan sistem otomatis berbasis RFID, Parkir Meter, hingga Teknologi Parkir Otomatis menggunakan lift.

1.3 Dasar Pemikiran Desain

Design Premise

Malioboro saat ini masih menjadi tujuan utama wisatawan datang ke Yogyakarta, tak lain adalah untuk berwisata belanja oleh – oleh khas Kota Gudeg ini. Wisatawan yang datang ke lokasi ini tidak hanya wisatawan dari luar daerah Yogyakarta, akan tetapi masyarakat sekitar pun ikut ambil andil dalam proses tersebut. Proses kedatangan wisatawan untuk menuju tempat – tempat belanja di wilayah Malioboro sedikit terhambat, hal itu disebabkan oleh penataan lokasi parkir yang dilakukan oleh pemerintah terkait demi memajukan kenyamanan yang ada di Malioboro, baik kenyamanan pedestrian, hingga kenyamanan lokasi parkir yang menjadi terpusat sehingga pengelolaan keamanan lebih terjamin.

Pemindahan lokasi parkir dilakukan oleh Pemerintah Kota Yogyakarta, khususnya oleh Unit Pelaksana Tugas (UPT) Malioboro sejak April, 2016 lalu. Hal ini dilakukan untuk revitalisasi pedestrian Malioboro yang sebelumnya didominasi untuk fungsi kendaraan parkir, khususnya kendaraan roda dua. Sebelumnya, Taman Parkir Abu Bakar ali digunakan sebagai lahan parkir untuk kendaraan bus, dikarenakan Malioboro mengalami kebutuhan lahan parkir kendaraan roda dua, lokasi parkir tersebut dirubah menjadi taman parkir *portable* dengan fungsi lahan parkir bus di bagian bawah, serta lahan parkir kendaraan roda dua di bagian atas.

Taman Parkir *Portable* Abu Bakar Ali merupakan salah satu parkir *portable* yang ada di Kota Yogyakarta, keberadaannya pun sangat strategis dikarenakan lokasi pada titik pusat Kota dan dekat dengan destinasi utama. Dilihat dari keadaan bangunan parkir sekarang, bangunan parkir kurang dimaksimalkan dengan baik, dikarenakan kurang baiknya perencanaan sehingga kebutuhan untuk parkir belum terpenuhi, seperti kebutuhan sirkulasi parkir, satuan ruang parkir yang disediakan, hingga bentuk bangunan parkir yang keluar dari bentuk cagar budaya yang ada di kawasan tersebut.

1.4 Latar Belakang Persoalan Perancangan

1.4.1 Latar Belakang Umum

Kota Yogyakarta telah lama dikenal masyarakat Indonesia bahkan masyarakat Internasional sebagai Kota Pendidikan dan Kota Pariwisata. Status tersebut telah lama melekat pada Kota Yogyakarta, terlebih lagi dengan adanya indeks penelitian bahwa Yogyakarta merupakan wilayah dengan usia harapan hidup yang tinggi, hal itu menyebabkan peningkatan perpindahan penduduk dari kota besar demi menghabiskan masa tua. Identitas yang diperoleh Yogyakarta tidaklah mudah untuk dipertahankan, Yogyakarta sendiri telah lama membangun citra tersebut, dan hingga kini masih mampu mempertahankannya meski beberapa pihak mulai “mempertanyakan” apakah masih layak disematkan julukan tersebut ? Komitmen mempertahankan setidaknya dapat tercermin dari Visi yang dipegang oleh Kota Yogyakarta dalam dokumen Rencana Pembangunan Jangka Panjang 2005 – 2025 yaitu sebagai *“Kota Yogyakarta sebagai Kota Pendidikan Berkualitas, Pariwisata Berbasis Budaya dan Pusat Pelayanan Jasa yang Berwawasan Lingkungan.”*

Berdasarkan bidang kepariwisataan yang ada, data dari Badan Pusat Statistik (BPS) RI, perkembangan jumlah wisatawan asing yang berkunjung ke DIY tertinggi se – Indonesia, hal tersebut dinilai dari jumlah kunjungan wisatawan asing ke DIY selama Januari – Juli 2016 yang masuk melalui Bandara Adi Sucipto, Yogyakarta.

Sedangkan Dinas Pariwisata Provinsi DIY mengemukakan bahwa pertumbuhan kunjungan wisatawan ke DIY mengalami fluktuatif dengan

pertumbuhan rata – rata pertahun sebesar 22,06 % dari tahun 2011 sampai tahun 2015.



Gambar 1-1 Data Pertumbuhan Wisatawan DIY

Sumber : Statistik Dinas Pariwisata 2011-2015

[Akses: 20 Februari 2017]

Dampak pertumbuhan tersebut berdampak pada beberapa aspek pariwisata di Yogyakarta mulai dari pendapatan pajak retribusi, perniagaan, hingga sarana pendukung yang ada di sekitar lokasi wisata.

Pertumbuhan penduduk sendiri yang dialami oleh Yogyakarta mengalami kenaikan, akan tetapi kenaikan tersebut tidak dapat dikategorikan masyarakat asli atau pendatang dikarenakan jumlah yang ada hanya didapatkan dari registrasi penduduk di Dinas Kependudukan.

Tabel 1-1 Data Pertumbuhan Penduduk DIY

Kab/Kota	2011	2012	2013	2014	2015
Kulon Progo	394.200	398.672	403.129	407.709	412.198
Bantul	922.104	934.674	947.072	959.445	971.511
Gunung Kidul	685.003	692.579	700.191	707.794	715.282

Sleman	1.116.184	1.128.943	1.145.733	1.154.501	1.167.481
Yogyakarta	392.506	397.594	402.679	407.667	412.704
DIY	3.509.997	3.552.462	3.594.854	3.633.112	3.679.176

Sumber : Badan Pusat Statistik2016

[Akses: 5 Mei 2017]

Dalam tabel diatas, diketahui jumlah penduduk dari tahun 2011 mengalami kenaikan sekitar 4.500 jiwa, data tersebut didapatkan dari masyarakat yang melakukan registrasi permohonan kartu tanda penduduk maupun registrasi akta kelahiran dan kematian penduduk.

Kenaikan tersebut sebanding dengan perkiraan Badan Pusat Statistik dengan data Proyeksi Penduduk di D.I. Yogyakarta (x1000) tahun 2015 - 2022.

Tabel 1-2 Proyeksi Penduduk di D.I. Yogyakarta (x1000)
tahun 2015 - 2022Pertumbuhan Penduduk DIY

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
DIY	3.679,2	3.720,9	3.762,2	3.802,9	3.842,9	3.882,3	3.920,8	3.952,4

Sumber : Badan Pusat Statistik2016

[Akses: 5 Mei 2017]

Tabel tersebut merupakan proyeksi jumlah penduduk yang dilakukan oleh Badan Pusat Statitik D.I. Yogyakarta maupun Badan Pusat Statistik Nasional. Angka tersebut bila dibandingkan dengan angka registrasi penduduk di tahun 2015 tidak terpaat banyak.

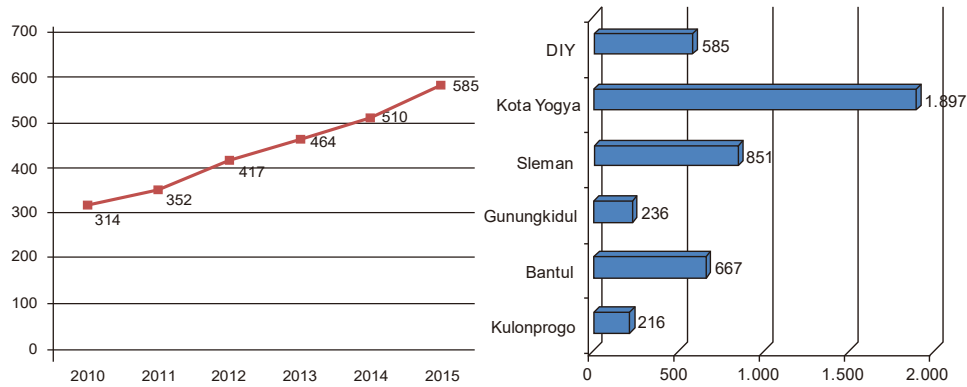
Selain dalam bidang sebelumnya, pada bidang transportasi sangat berpengaruh penting dalam tingkat pertumbuhan di Kota Yogyakarta. Transportasi merupakan kegiatan yang penting bagi semua kalangan di

masyarakat. Dari banyak hal, kualitas hidup masyarakat salah satunya dipengaruhi oleh transportasi dan akses ke tempat kerja, tempat belanja, dan tempat hiburan sehingga kendaraan pribadi menjadi suatu kebutuhan (Shatnawi, 2010;42).

Banyaknya penduduk asli dan pendatang yang berada di Kota Yogyakarta membuat kebutuhan transportasi meningkat. Seiring dengan berkembangnya daerah perkotaan, perlu disediakan jasa transportasi massal yang murah bagi masyarakat untuk berpergian sehingga dapat mengurangi dampak dari penggunaan kendaraan pribadi (Rowe, Chang dan Shen, 2010:20)

1.4.2 Latar Belakang Permasalahan

Transportasi lalu lintas telah memainkan peranan yang penting dalam kehidupan termasuk keberlangsungan pembangunan. Volume dan kepadatan lalu lintas bergantung pada pertumbuhan (tingginya) aktifitas ekonomi, biaya transportasi, dan infrastruktur jalan raya. Indikator yang disajikan di sini adalah Intensitas kepadatan kendaraan bermotor menurut provinsi, 2010-2015. Indikator ini menyatakan perkembangan kepadatan (unit/km) kendaraan bermotor setiap kilometer panjang jalan raya atau kepadatan jalan raya (jalan negara, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota).



Gambar 1-2 Jumlah Kendaraan Bermotor per Km Jalan di DIY

Sumber : Kompilasi DIY Dalam Angka beberapa tahun

[Akses: 8Mei 2017]

Perkembangan jumlah kendaraan bermotor dari tahun ke tahun lebih tinggi dibandingkan dengan perkembangan volume jalan raya. Hal ini tercermin dari gambar intensitas kepadatan kendaraan bermotor di DIY yang terus merambat naik. Pada tahun 2010 jumlah kendaraan per km jalan raya sekitar 314 kendaraan per km², sedangkan pada tahun 2015 sudah mencapai 585 kendaraan per km². Pada tahun 2015 intensitas kendaraan paling tinggi di Kota Yogyakarta yang mencapai 1.897 kendaraan per km².

Tabel 1-3 Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar di D.I. Yogyakarta

Tahun	Mobil Penumpang	Bus	Mobil Beban	Kendaraan Khusus	Sepeda Motor	Jumlah
2015	206.658	11.558	61.143	595	1.976.666	2.196.620
2014	194.249	11.438	57.775	561	1.831.982	2.096.005
2013	169.962	11.168	52.511	514	1.673.903	1.908.058
2012	152.178	11.019	48.508	499	1.537.534	1.749.738
2011	138.537	10.987	45.290	496	1.423.147	1.618.457
2010	124.177	10.965	42.650	N/A	1.310.241	1.488.033
2009	115.244	10.909	41.186	N/A	1.206.863	1.374.202
2008	108.387	10.876	39.654	478	1.116.914	1.276.309
2007	89.598	21.232	39.537	N/A	916.204	1.065.571

Sumber : Ditlantas Polda D.I. Yogyakarta

[Akses: 15 Mei 2017]

Jumlah kendaraan yang terdaftar di Polda D.I. Yogyakarta sebesar 2.196.620, jumlah tersebut mengalami kenaikan dari tahun - tahun sebelumnya, akan tetapi angka tersebut belum termasuk dengan pendatang yang membawa kendaraan pribadi dari daerah asal dengan berplat nomer masih domisili di luar DIY, selain itu, neraca perdagangan kendaraan juga berpengaruh pada lonjakan jumlah kendaraan yang ada di wilayah DIY. Jumlah tersebut didapatkan intensitas kendaraan paling tinggi di Kota Yogyakarta itu sendiri dengan capaian 1.897 kendaraan per km².

Sedangkan rincian yang ada di Kabupaten/Kota di DIY tahun 2015, didapatkan angka jumlah kendaraan terlihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 1-4 Jumlah Kendaraan Bermotor yang Terdaftar pada Kabupaten/Kota di D.I. Yogyakarta

Kab/Kota	Mobil Penumpang	Bus	Mobil Beban	Kendaraan Khusus	Sepeda Motor	Jumlah
Kulon Progo	9.985	477	4.862	61	162.386	177.771
Bantul	43.903	949	17.022	78	478.448	540.400
Gunung Kidul	13.358	807	7.549	67	204.689	226.470
Sleman	84.866	7.092	17.835	116	671.528	781.437
Yogyakarta	54.546	2.233	13.875	273	399.615	470.542

Sumber : Ditlantas Polda D.I. Yogyakarta

[Akses: 15 Mei 2017]

Apabila angka tersebut dijadikan analisa pemenuhan kebutuhan ruang parkir yang tersebar di Kota Yogyakarta, dapat disimpulkan bila Kota Yogyakarta memerlukan kurang lebih 1/3 dari jumlah kendaraan perkm² yaitu 633 ruang parkir.

Sedangkan dari kualitas Gedung Parkir yang sudah ada, dari penelitian yang dilakukan sebelumnya oleh penulis, didapatkan beberapa

permasalahan mengenai teknis standar pembangunan hingga teknis standar aktivitas yang mengurangi tingkat kenyamanan akan penggunaan lahan parkir tersebut.

Temuan – temuan di lapangan, didapatkan fakta mengenai bangunan parkir Abu Bakar Ali yang belum memenuhi standar Ditjen Perhubungan Darat dan Neufret mengenai standarisasi penyediaan bangunan parkir.

Beberapa standar yang belum terpenuhi pada bangunan parkir Abu Bakar Ali, yaitu :

1. Satuan Ruang Parkir yang disediakan tidak memenuhi standar yang di standarisasi oleh Ditjen Perhubungan Darat
2. Sistem sirkulasi yang diterapkan tidak memenuhi kenyamanan dalam pengendara bermanuver.
3. Kurangnya tanda - tanda pendukung dalam pemenuhan fasilitas parkir.

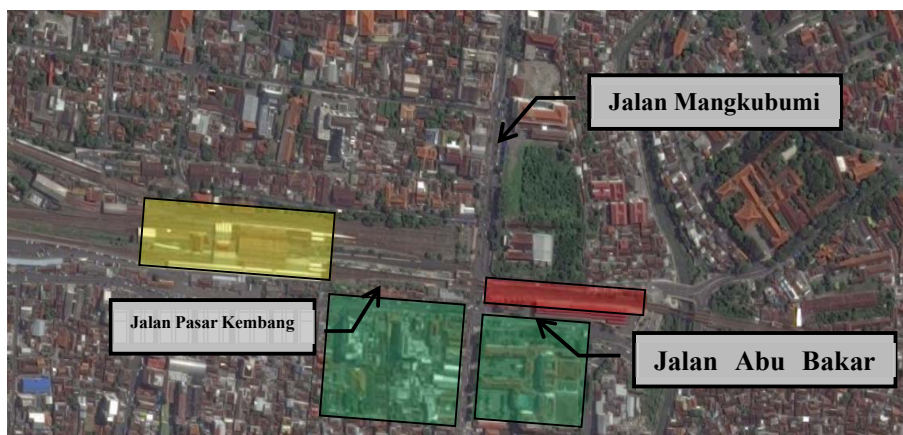
1.4.3 Latar Belakang Lokasi

Jalan Malioboro dan Jalan Mangkubumi adalah salah satu bagian dari sumbu imajinatif, sebagai pedoman membangun kota Yogyakarta di awal pendiriannya pada tahun 1755. Sumbu imajinatif yang menghubungkan Kraton Yogyakarta di Kota Yogyakarta dan Gunung Merapi di Kabupaten Sleman. Tata orientasi ruang kota semacam ini juga diadopsi oleh beberapa kerajaan – kerajaan yang ada di pulau Jawa.

Jalan Malioboro atau Jalan Margo Mulyo terletak di sebelah Utara dari Kraton Yogyakarta, secara rinci, jalan Malioboro dimulai dari perempatan Kantor Pos Besar atau titik Nol Kilometer lurus ke Utara hingga rel kereta api dengan panjang kurang lebih 1,3 km. Jalan Mangkubumi atau Jalan Margo Utomo terletak pada sisi Utara Jalan Malioboro, lebih rinci, Jalan Mangkubumi dimulai dari Tugu Pal Putih atau Tugu Golog Gilig, membentang ke Selatan hingga bertemu dengan

rel Kereta Api. Banyak fasilitas penting yang diwadahi di kedua jalan ini, Di Jalan Mangkubumi terutama diperuntukan bagi Perkantoran, Akomodasi (Hotel dan Penginapan), Pertokoan, Restoran, dan Usaha Jasa, serta terdapat pintu masuk utama Stasiun Tugu Yogyakarta. Sedangkan Jalan Malioboro diperuntukan bagi Perdagangan Komersial, Pasar Tradisional, Fasilitas Akomodasi, Situs – situs sejarah seperti Benteng Vredenburg dan Istana Negara Gedung Agung, serta Kantor Pemerintahan yakni Kantor Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta, Kantor DPRD, dan Kantor Dinas Pariwisata Provinsi D.I. Yogyakarta.

Sementara itu, terdapat dua jalan sekunder yang sangat berpengaruh pada aktifitas di Jalan Malioboro, yaitu Jalan Pasar Kembang dan Jalan Abu Bakar Ali. Meski dua jalan ini hanya mempunyai panjang tak lebih dari 500 meter, tetapi kedua jalan ini mempunyai peran penting. Jalan Pasar Kembang merupakan jalan sisi sebelah Utara dari kawasan Malioboro, pada jalan ini didominasi oleh Fasilitas Akomodasi (Hotel, Hostel, Losmen), serta merupakan akses utama wisatawan masuk karena pintu keluar utama Stasiun Kereta Api Tugu berada di jalan ini. Sedangkan Jalan Abu Bakar Ali merupakan jalan penyambung antara Jalan Mangkubumi, Jalan Pasar Kembang, dan Jalan Mataram, pada jalan ini pula terdapat Taman Parkir Abu Bakar Ali yang merupakan lokasi utama memarkir kendaraan roda 4 (Bus) dan Kendaraan roda 2 (Motor), dimana lokasi tersebut juga merupakan lokasi perancangan.






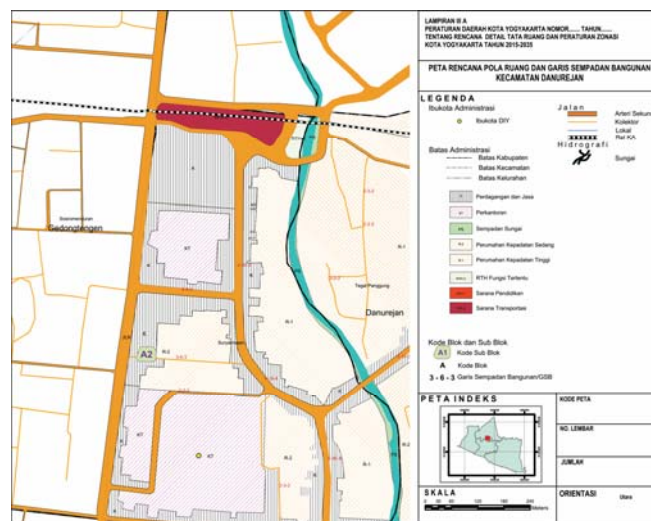
Gambar 1-3 Blok Massa Eksisting

Sumber : google.co.id/maps/

[Akses: 20 Februari 2017]

Keterangan :

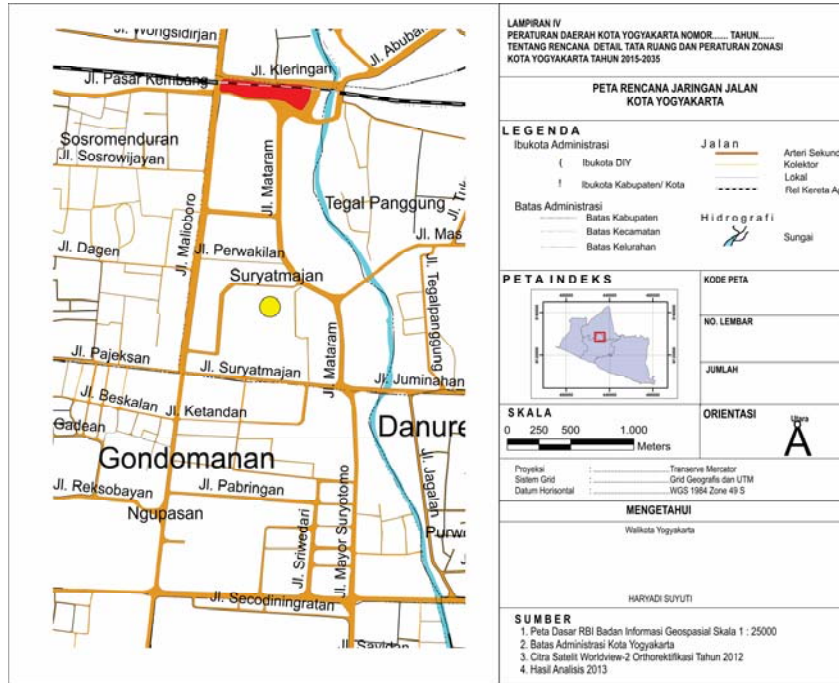
-  Stasiun KA Tugu Yogyakarta
-  Taman Parkir Abu Bakar Ali
-  Kawasan Perdagangan Malioboro



Gambar 1-4 Rencana Tata Ruang dan Peraturan Zonasi

Sumber : Perda Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2015

[Akses: 20 Februari 2017]



Gambar 1-5 Peta Rencana Jaringan Jalan

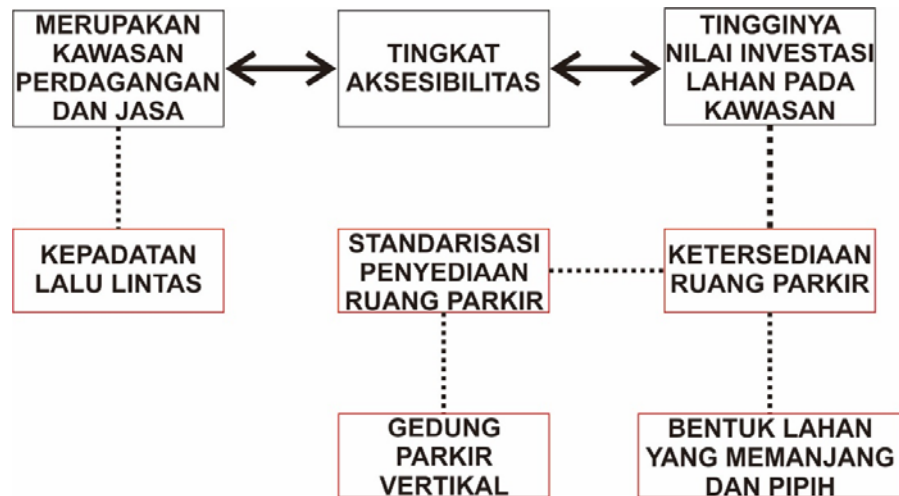
Sumber : Perda Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2015

[Akses: 20 Februari 2017]

Gambar di atas merupakan gambar detail Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 1 Tahun 2015, dimana penyebutan suatu zonasi dilengkapi dengan notasi untuk membedakan fungsi lahan. Site perancangan berada pada Jalan Abu Bakar Ali, termasuk kawasan kecamatan Danurejan, dengan rencana fungsi dari Pemerintah sebagai sarana transportasi dengan fungsi khusus sebagai lahan parkir kendaraan.

Gambar di atas merupakan gambar detail Peta Rencana Jaringan Jalan yang ada di sekitar lokasi perancangan, jenis jalan yang ada adalah jalan sekunder dengan ukuran lebar jalan 8 sampai 10 meter.

1.5 Diagram Permasalahan



Gambar 1-6 Diagram Permasalahan

Sumber : Analisa Penulis, 2018

1.6 Rumusan Permasalahan

1.6.1 Permasalahan Umum

Bagaimana mendesain ulang gedung parkir Abu Bakar Ali menjadi gedung parkir yang terintegrasi.

1.6.2 Permasalahan Khusus

1. Bagaimana merancang plotting ruang parkir yang terintegrasi dengan jalur sirkulasi penumpang.
2. Bagaimana merancang sirkulasi parkir dengan penerapan HIK Vision Parking Teknologi sebagai penunjang kemudahan akses gedung parkir.
3. Bagaimana menghubungkan area parkir Abu Bakar Ali dengan area Malioboro bagi pejalan kaki agar tidak menimbulkan kepadatan baru.

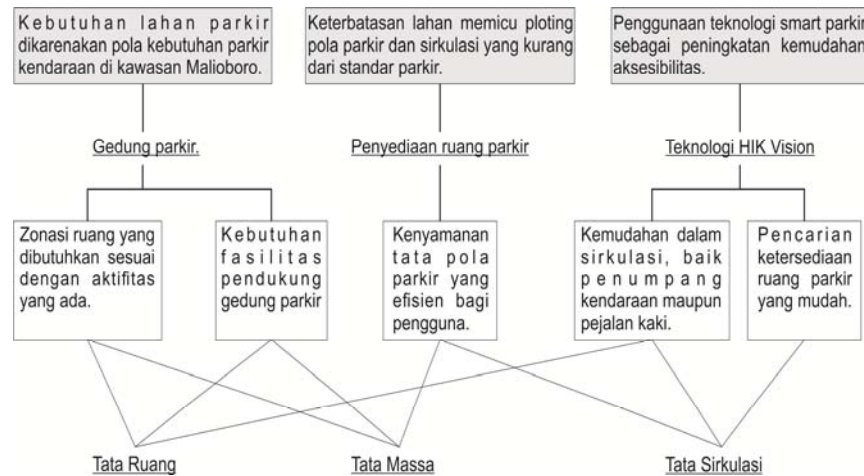
1.7 Tujuan

Mendesain ulang gedung parkir Abu Bakar Ali menjadi gedung parkir yang terintegrasi dengan penggunaan teknologi parkir sebagai penunjang kemudahan akses parkir.

1.8 Sasaran Perancangan

Mendesain ulang gedung parkir Abu Bakar Ali menjadi gedung yang terintegrasi dengan teknologi parkir sebagai penunjang kemudahan akses parkir guna menyikapi permasalahan keterbatasan ruang parkir yang ada di kawasan Malioboro.

1.9 Peta Konflik



Gambar 1- 7 Peta Konflik

Sumber : Analisa Penulis, 2018

1.10 Batasan Permasalahan



1.11 Metode Perancangan

1.11.1 Metode pencarian data

Metode ini dilakukan untuk mendapatkan data primer maupun data sekunder dalam proses perencanaan dan perancangan bangunan. Data primer berupa gambar, catatan, informasi mengenai lingkungan sekitar, yang dikumpulkan dengan cara :

1. Melakukan observasi ke kawasan Malioboro untuk mencari site, dan dokumentasi mengenai kondisi existing site yang akan dipilih.
2. Wawancara dengan pihak terkait, seperti Pengguna, Pengelola, dan UPT Malioboro.

Sementara data sekunder yang dikumpulkan berupa kajian literatur bangunan, maupun tema bangunan, yang meliputi buku, tugas akhir lain, dan internet, yang sesuai dengan tema tugas akhir yang diangkat. Data tersebut seperti: potensi pertumbuhan ekonomi di Yogyakarta, kondisi bangunan parkir yang sudah dikelola oleh pemerintah, rencana tata ruang dan wilayah kota Yogyakarta, maupun peraturan daerah yang berlaku di kota Yogyakarta.

1.11.2 Metode Penelusuran Masalah

Mengidentifikasi pola aktifitas dari bangunan parkir maupun fasilitas pendukung. Menganalisis kajian dari kontekstual bangunan *indische*, penerapan desain bangunan multifungsi, maupun penempatan masing –

masing fungsi dalam komposisi bangunan. Menganalisis kajian mengenai bangunan parkir yang meliputi fungsi, syarat, program ruang, dan pola pengembangannya. Kemudian mengidentifikasi keadaan eksisting kawasan dimana site berada agar sesuai dengan tema serta mengidentifikasikan *building codes* yang berlaku.

1.11.3 Metode Pemecahan Masalah

Dalam memecahkan permasalahan yang ada dalam tahap perencanaan maupun perancangan, menggunakan cara menganalisa dan mengkaji data serta fakta yang berkaitan dengan kawasan disekitar site maupun yang sesuai dengan tema rancangan. Menganalisis preseden yang menggunakan pendekatan kontekstual, maupun penerapan fungsi yang dirancang. Menganalisis kajian mengenai tipologi bangunan yakni bangunan parkir yang nantinya akan digunakan sebagai pedoman dalam perencanaan maupun perancangan.

1.12 Originalitas dan Kebaruan

Pada lingkup penulisan Bangunan Parkir Abu Bakar Ali, Yogyakarta, penulis mengantisipasi adanya duplikasi penulisan Tugas Akhir dalam penekanan masalah, adapun tugas akhir yang dijadikan acuan maupun referensi sebagai berikut :

1. GEDUNG PARKIR DI KAWASAN JALAN MANGKUBUMI

Oleh : Muhammad Yusri Agus, Tugas Akhir Jurusan Arsitektur FTSP UII 2007

Isi : Pada Tugas Akhir ini membuat sebuah Gedung Parkir yang mendukung lahan parkir di Kawasan Jalan mangkubumi dengan konsep Taman Parkir di sekitar gedung, karena keadaan lingkungan jalan Mangkubumi perlu adanya penataan lahan parkir. Gedung parkir ini selain tempat parkir, disini juga tempat peristirahatan sejenak bagi karyawan sekitar jalan Mangkubumi. Banyak fasilitas – fasilitas pendukung yang terdapat di Gedung

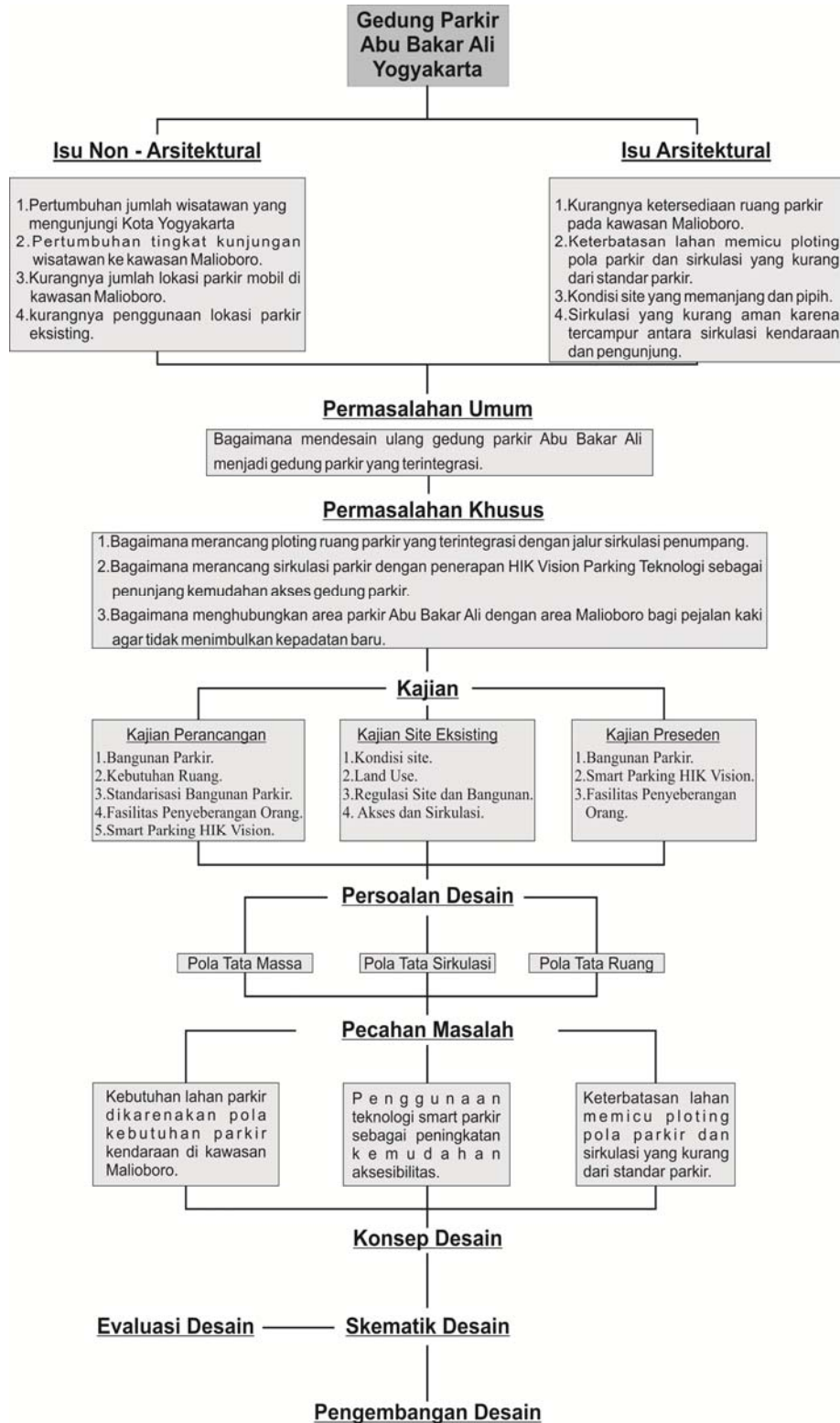
Parkir ini, seperti Resto / cafe, Market, Musholla, dan Taman Gedung Parkir.

2. GEDUNG PARKIR DI KOTA YOGYAKARTA INVESTASI BANGUNAN DENGAN PENDEKATAN TEKNOLOGI PARKIR OTOMATIS

Oleh : Ervaryanto Yudha Pratama, Tugas Akhir Jurusan Arsitektur FTSP UII 2009

Isi : Pada Tugas Akhir ini, penulis lebih menekankan pada pembuatan gedung parkir dengan teknologi otomatis. Teknologi otomatis inilah yang menjadi kunci utama pada gedung parkir ini, karena mulai dari kendaraan parkir hingga kendaraan keluar pengemudi tidak mencari ruang parkir yang masih kosong.

1.13 Kerangka Berpikir



1.14 Metode Pengujian Desain

Pengujian desain menggunakan 2 metode pengujian yaitu menggunakan koparasi data perancangan penulis dengan standar yang telah ditetapkan, dan mengkomparasikan data perancangan penulis dengan komparasi preseden bangunan yang telah dibangun sebelumnya.