

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1. Latar Belakang Pengadaan Proyek**

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dikenal sebagai kota wisata dan kota pelajar. Dalam peta kepariwisataan nasional, potensi propinsi DIY menduduki peringkat kedua setelah propinsi Bali. Penilaian tersebut didasarkan pada beberapa faktor yang menjadi kekuatan pengembangan wisata di propinsi DIY. Pertama, berkenaan dengan keragaman obyek. Dengan berbagai predikatnya, DIY memiliki keragaman obyek wisata yang relatif menyeluruh mulai dari wisata alam, wisata budaya, wisata *handycraft*, wisata pendidikan, wisata historis, wisata religi, hingga wisata kuliner. Kedua, spesifikasi obyek tersebut masih didukung oleh kombinasi obyek fisik dan obyek non fisik dalam paduan yang serasi. Kesemua faktor tersebut memperkuat daya saing propinsi DIY sebagai propinsi tujuan utama (*primary destination*) tidak saja bagi wisatawan nusantara, namun juga bagi wisatawan mancanegara.

Selain itu, propinsi DIY juga dikenal sebagai kota pelajar. Banyak pelajar dari berbagai daerah di Indonesia maupun dari luar negeri datang ke Yogyakarta untuk menuntut ilmu dalam berbagai tingkatan pendidikan dan berbagai macam bidang ilmu. Potensi lain yang dimiliki propinsi DIY adalah pada bidang perdagangan. Sektor perdagangan di propinsi DIY terus berkembang menyesuaikan dengan kebutuhan masyarakat.

Untuk mendukung semua potensi yang dimiliki propinsi DIY, diperlukan fasilitas yang mampu mengakomodir segala kebutuhan terkait dengan transportasi. Saat ini propinsi DIY dapat diakses melalui jaringan transportasi darat dan udara, yakni: Stasiun Kereta Api Tugu dan Lempuyangan, Terminal Bis Giwangan, dan Bandar Udara Internasional Adisutjipto. Keberadaan jaringan transportasi tersebut merupakan bagian vital bagi pertumbuhan ekonomi daerah.

### I.1.1. Kondisi Eksisting Bandar Udara Internasional Adisutjipto

Bandar Udara Internasional Adisutjipto merupakan satu-satunya bandar udara yang dimiliki oleh propinsi DIY. Keberadaan bandar udara ini menjadi vital karena harus memfasilitasi kebutuhan transportasi udara yang jumlah penumpangnya selalu bertambah setiap tahunnya.

Sebagai bandar udara bertaraf internasional, Bandar Udara Internasional Adisutjipto belum memiliki kelengkapan prasarana pendukung yang memadai contohnya : dimensi pesawat yang menggunakan bandar udara internasional lebih besar dari dimensi pesawat yang menggunakan bandar udara domestik. Hal ini terkait langsung dengan efektifitas jadwal penerbangan dalam sebuah bandar udara. Volume lalu lintasnya pun lebih padat karena bandar udara internasional harus mampu melayani berbagai rute penerbangan, baik rute penerbangan domestik, rute penerbangan internasional, hingga penerbangan kargo yang terkait dengan aktifitas perdagangan dan perekonomian. Bandar udara internasional juga membutuhkan lebih banyak ruang, seperti ruang untuk penanganan bagasi (*Baggage Handling*). Hal ini Bandar Udara Internasional Adisutjipto.

Status kepemilikan Bandara Adisutjipto Yogyakarta yang sekaligus merupakan pangkalan udara untuk pendidikan TNI-AU, membuat bandar udara tersebut sulit dikembangkan menjadi bandara yang terbuka bagi jalur penerbangan reguler internasional (*sumber: Bernas, Kamis 21 September 2005*)

Tabel I.1. Spesifikasi Bandar Udara Internasional Adisutjipto

1.	NAMA	BANDAR UDARA INTERNASIONAL ADISUTJIPTO Alamat : Jl. Raya Solo Km. 9, Yogyakarta – 55282 Telepon : (0274) 484261 Website : <a href="http://www.jogja-airport.com">www.jogja-airport.com</a> E-mail : <a href="mailto:jog@angkasapura1.co.id">jog@angkasapura1.co.id</a>
2.	KLASIFIKASI BANDARA	Kelas IB
3.	LOKASI LUAS BANDARA	07 <sup>0</sup> .47'12" LS / 110 <sup>0</sup> .25'55" BT 176,587 Ha
4.	ELEVASI	350 feet
5.	KODE ICAO/IATA	WARJ / JOG

6.	JAM OPERASI	15 Jam (07.00 - 21.00 WIB / 00.00 - 14.00 UTC )																																						
7.	JARAK DARI KOTA	9 Km (Kota Yogyakarta)																																						
8.	LANDASAN	Arah : 09 - 27 Dimensi : 2.200 x 45 m2 PCN : 44 /F/B/X/T																																						
9.	TAXIWAY	Total Luas : 3.575 m2 Exit Taxiway A Dimensi : 105 m' x 30 m' PCN : 41 /F/B/X/T																																						
10.	APRON	Luas Apron : 28.055 m2 PCN : 40 /F/B/X/T Kapasitas Apron <table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Type</th> <th rowspan="2">Pesawat</th> <th colspan="3">Posisi Parking Stand</th> </tr> <tr> <th>Alt.1</th> <th>Alt.2</th> <th>Alt.3</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Wide Big Body</td> <td>B-747</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Wide Body</td> <td>A-300/ DC-10/ MD-11</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Narrow Body</td> <td>B-737/ F-100</td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Others</td> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Jumlah</td> <td></td> <td>8</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>Helicopter</td> <td></td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>	Type	Pesawat	Posisi Parking Stand			Alt.1	Alt.2	Alt.3	Wide Big Body	B-747	0	0	0	Wide Body	A-300/ DC-10/ MD-11	0	0	0	Narrow Body	B-737/ F-100	8	0	0	Others		0	0	0	Jumlah		8	0	0	Helicopter		0	0	0
Type	Pesawat	Posisi Parking Stand																																						
		Alt.1	Alt.2	Alt.3																																				
Wide Big Body	B-747	0	0	0																																				
Wide Body	A-300/ DC-10/ MD-11	0	0	0																																				
Narrow Body	B-737/ F-100	8	0	0																																				
Others		0	0	0																																				
Jumlah		8	0	0																																				
Helicopter		0	0	0																																				
11.	TERMINAL	Terminal Penumpang : - Luas : 8.500 m2 - Kapasitas : 1.000.000 pax pertahun (Dioperasikan untuk Penerbangan Domestik dan Internasional)  Terminal Kargo : Luas 384 m2																																						
12.	HANGGAR	Tidak Tersedia																																						
13.	TELEKOMUNIKASI PENERBANGAN	HF/ VHF, HF SSB, VSAT ADC,APP AMSC, RECORDING SYSTEM, Radio HT																																						
14.	NAVIGASI UDARA	NDB, DVOR, DME, ILS, ATIS PSR, MSSR, RDPS, DISPLAY RADAR																																						
15.	PKP - PK	Tersedia : CAT - VII Jumlah Armada : 6 unit Konfigurasi : - Foam Tenderr 3 unit - Nurse Tender 0 unit - Rescue Tender 2 unit - Commando Car 1 unit Ambulance : 1 unit Rescue Boat : Tidak Tersedia Salvage : Tidak Tersedia																																						
16.	AIR FIELD LIGHTING	Approach Light, Runway Light, PAPI, SQFL, Taxiway Light, Apron Flood Light Rotating Beacon, Signal Area																																						
17.	POWER SUPPLY	PLN : 865 KVA Genset : 1.685 KVA																																						
18.	WATER SUPPLY	PDAM, Deep Well																																						
19.	PERALATAN	Timbangan, Conveyor, Gravity Roller, AC.																																						

	MEKANIKAL	
20.	FASILITAS PENGAMANAN	X-Ray, Walk Trough, Explosive Detector, Handy Metal Detector
21.	PARKIR KENDARAAN	Luas : 3.450 m2 Kapasitas : 108 sedan/sejenisnya
22.	PELATARAN GSE	Luas : 1.520 m2
23.	PELAYANAN METEO	Pengamatan : ADA Prakiraan : ADA
24.	FASILITAS CIQ	Bea & Cukai : On Request Imigrasi : On Request Karantina : Kesehatan, Hewan, Tumbuhan & Ikan
25.	TRANSPORTASI DARAT	Taxi
26.	PELAYANAN UMUM	Money Changer, Telephone, Restaurant, Waving Galery

Sumber : [www.angkasapura1.co.id](http://www.angkasapura1.co.id)

Pengembangan Bandar Udara Adisucipto menjadi bandar udara yang bertaraf internasional dirasa kurang memungkinkan. Hal ini terkait beberapa aspek seperti aspek fisik, yaitu kondisi lahan dan site di sekitarnya yang sudah sangat padat sehingga menyebabkan landas pacu bandar udara Adisutjipto tidak dapat diperpanjang. Hal ini menyebabkan bandar udara Adisutjipto tidak dapat melayani pesawat dengan rute penerbangan internasional yang secara umum memiliki ukuran lebih besar dibandingkan dengan pesawat yang melayani rute domestik. Status kepemilikan dari bandar udara Adisutjipto juga menjadi salah satu faktor penghambat pengembangan bandar udara dari segi nonfisik. Hal ini dikarenakan status kepemilikan bandar udara Adisutjipto yang juga berfungsi sebagai bandar udara militer milik TNI Angkatan Udara.



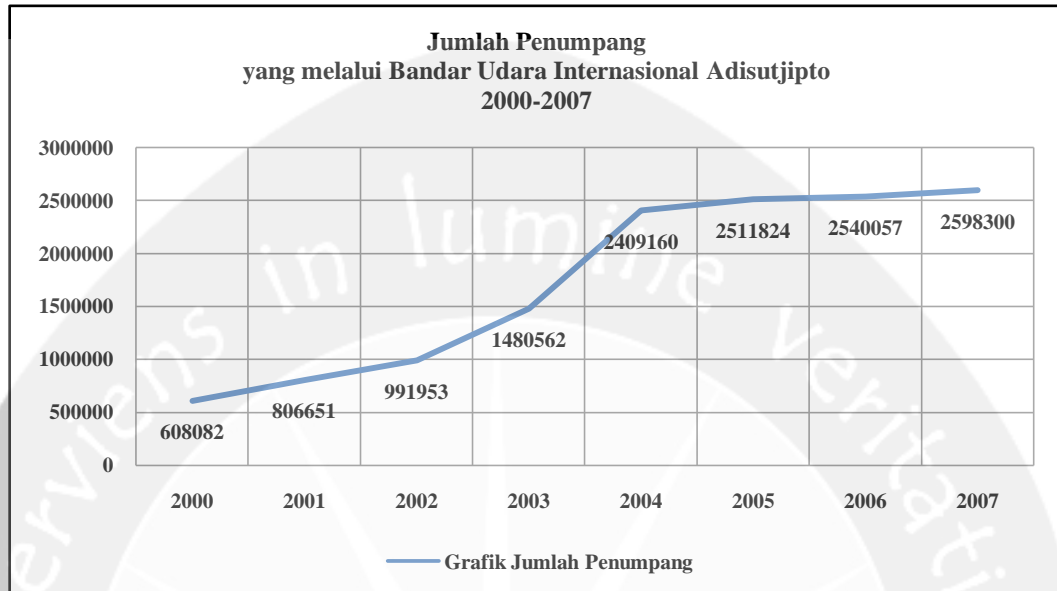
Gambar I.1. Landas Pacu Bandar Udara Internasional Adisutjipto  
Sumber : Google Earth

Menanggapi keadaan Adisutjipto saat ini terdapat wacana perlunya perluasan Bandar Udara Internasional di Yogyakarta yang dikemukakan oleh Direktur PT. Angkasa Pura I Bambang Darwoto (*sumber: Kompas.online, Bandara Adisutjipto di Tengah Dilema, 29 Juni 2005*). Dari pernyataan disebutkan memang terdapat dilema dalam tubuh Angkasa Pura I yaitu melakukan pengembangan di lahan lama atau memindahkan bandara Adisutjipto ke Kulonprogo. Kedua hal tersebut sama – sama memiliki sisi positif dan negatif yang akan dirasakan oleh pihak Angkasa Pura I.

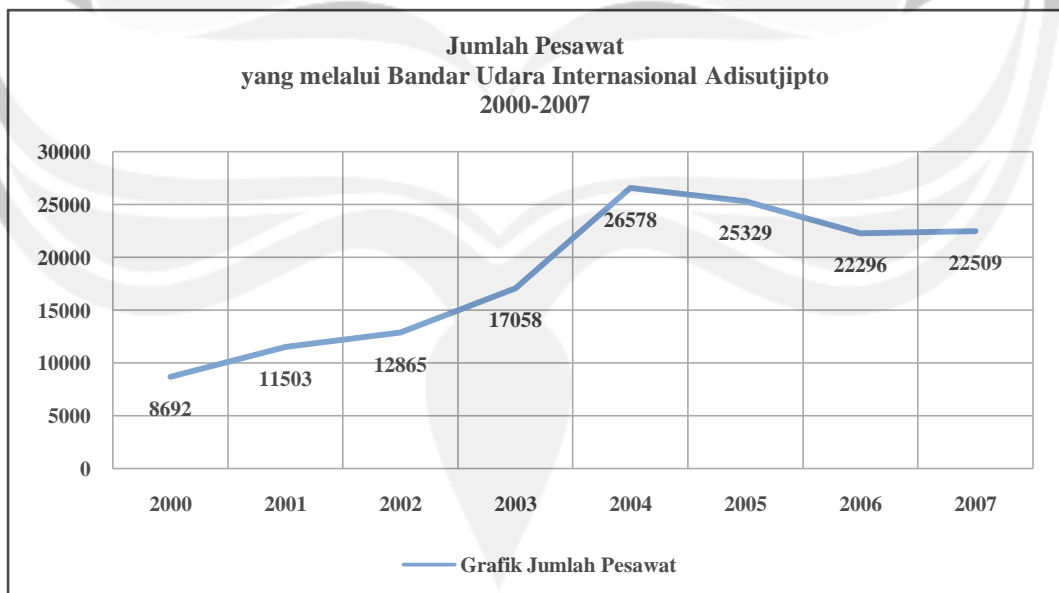
Alternatif pertama dimana Angkasa Pura I memfokuskan untuk mengembangkan bandar udara di lahan yang lama maka akan dibutuhkan dana sebesar 7 (tujuh) miliar sedangkan untuk membuat bandar udara baru dibutuhkan dana sebesar 7 (tujuh) triliun. Sisi positif dari pengembangan dilahan yang lama adalah Adisutijpto tidak perlu menunggu lama untuk pengumpulan dana sehingga pengembangan dapat segera dilakukan. Tetapi sisi negatif yang akan dialami adalah Bandar Udara Internasional Adisutjipto hanya mampu menampung lonjakan penumpang hingga tahun 2020 karena lahan yang tidak lagi kondusif.

Lain halnya jika pada alternatif kedua dimana Angkasa Pura I membangun bandar udara baru. Hal tersebut mempunyai konsekuensi usaha yang sangat besar untuk mendapatkan dana pembangunan. Sisi positif dari pembangunan ini adalah bandar udara ini memiliki luas yang memadai untuk melayani lonjakan penumpang di atas tahun 2020 serta mampu mengakomodir kebutuhan – kebutuhan pesawat berbadan lebar yang akan membawa penumpang dari mancanegara langsung ke Yogyakarta, dengan begitu maka pemasukan yang akan diterima Yogyakarta akan semakin besar.

Lonjakan penumpang yang menggunakan layanan transportasi udara melalui Bandar Udara Internasional Adisutjipto sudah mulai dirasakan sejak tahun 2003 dimana jumlah penumpang yang tercatat telah melebihi kapasitas bandar udara yang hanya 1 juta penumpang per tahun. Berikut adalah tabel data jumlah penumpang dan data jumlah pesawat yang melalui bandar udara internasional Adisutjipto:



Grafik I.1. Jumlah Penumpang  
yang melalui Bandar Udara Internasional Adisutjipto 2000-2007  
*Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto*



Grafik I.2. Jumlah Pesawat  
yang melalui Bandar Udara Internasional Adisutjipto 2000-2007  
*Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto*

### **I.1.2. Potensi Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

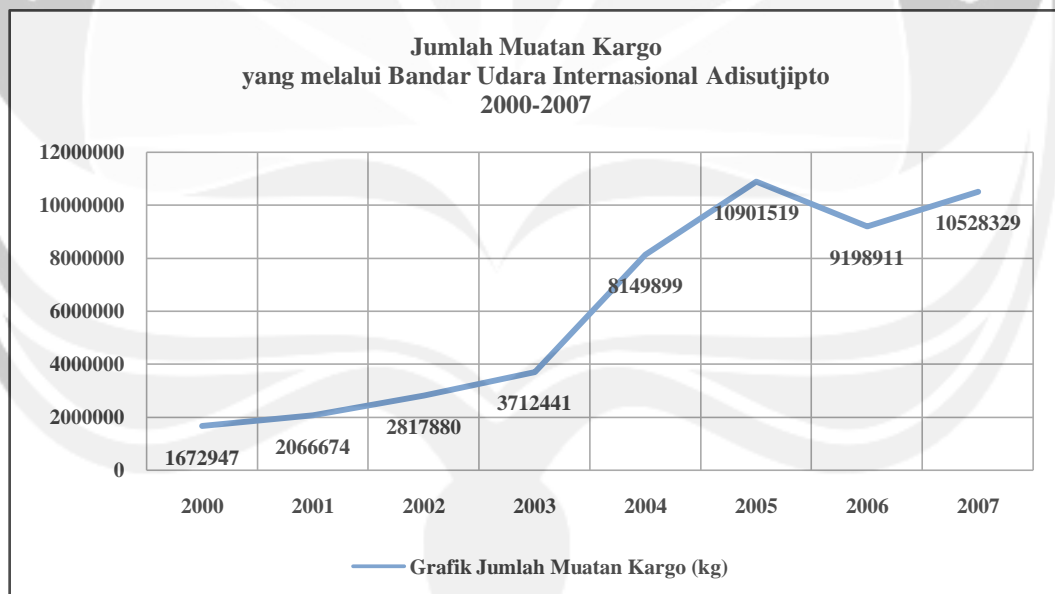
Berdasarkan data yang diperoleh dari web resmi milik PT. Angkasa Pura bahwa *booming* wisatawan di Asia Pasifik akibat Pasar Bebas Asia (AFTA) tahun 2003, Pasar Bebas Asia Pasifik tahun 2010, dan Pasar Bebas dunia (WTO) tahun 2020 akan membawa dampak positif bagi perekonomian bangsa – bangsa di Asia Pasifik termasuk Indonesia. Pintu gerbang pariwisata yang dalam hal ini diwakili bandar udara diprediksi akan menjadi semakin sibuk tiap tahunnya (*sumber: angkasapura.com, prospek bisnis bandar udara*).

Melihat fakta yang ada, area Bandar Udara Internasional Adisutjipto sebenarnya sudah tidak memungkinkan lagi untuk dikembangkan menjadi bandar udara bertaraf internasional karena status kepemilikan area yang masih di bawah pengawasan TNI AU, terbatasnya lahan yang dimiliki, hingga kesulitan yang dihadapi untuk melakukan perluasan lahan karena berbatasan langsung dengan hunian penduduk. Padahal, untuk sebuah bangunan bandar udara dibutuhkan lahan yang luas dan jauh dari hunian penduduk dikarenakan aktivitas yang dilakukan berhubungan dengan penggunaan teknologi – teknologi mutakhir, pesawat – pesawat yang merupakan alat transportasi berat sehingga memerlukan ruang gerak yang cukup.

Dengan keadaan bandar udara seperti sekarang ini dimana penerbangan internasional mulai dibuka tetapi tidak diimbangi dengan perluasan bandar udara, maka akan terdapat kendala sirkulasi di dalam maupun di luar bangunan terminal bandar udara seperti macetnya antrian mobil di sebelah utara rel kereta api dimana hal tersebut akan sangat berbahaya jika sewaktu – waktu terdapat kereta api yang melaju cepat. Kondisi di dalam bandar udarapun tidak jauh berbeda dimana terminal akan terasa penuh ketika antrian penumpang menumpuk di *check-in counter*, *x-ray scan*, hingga ruang tunggu domestik untuk area keberangkatan. Hal demikian juga dapat dirasakan ketika antrian penumpang menumpuk pada area pengambilan barang dan pintu keluar terminal, dan hal itupun potensial terjadi pada area kedatangan terminal internasional dimana terlihat bahwa area

keberangkatan dan kedatangan internasional cukup kecil jika dibandingkan dengan area domestik. Kondisi ini menyebabkan bandar udara internasional Adisutjipto sulit untuk menambah frekuensi penerbangan internasional baik keberangkatan maupun kedatangan karena terbatasnya fasilitas pada terminal internasional.

Selain itu, keberadaan bandar udara internasional di Yogyakarta juga berpotensi untuk memfasilitasi aktifitas perekonomian masyarakat dalam bidang perdagangan. Propinsi DIY dan Jawa Tengah bagian selatan merupakan wilayah yang memiliki sentra industri kerajinan yang telah menembus pasar domestik dan internasional. Hal ini membutuhkan dukungan fasilitas transportasi udara sebagai layanan muatan barang (kargo), berikut adalah data jumlah muatan kargo yang melalui bandar udara internasional Adisutjipto :



Grafik I.3. Jumlah Muatan Kargo yang melalui Bandar Udara Internasional Adisutjipto 2000-2007  
Sumber : Bandar Udara Internasional Adisutjipto

CH Munandar (Kepala Kanwil Departemen Perhubungan DIY) dan Robby Kusumaharta (Ketua Umum Badan Pengembangan Perdagangan dan Jasa Keuangan – BP2JK ) menyatakan bahwa Yogyakarta perlu membangun



bandar udara baru yang bertaraf internasional di luar kompleks bandara Adisucipto untuk mendukung kegiatan perekonomian dan perdagangan DIY. Propinsi DIY memiliki potensi ekonomi yang kuat. Hal ini dapat dibuktikan dengan pertumbuhan ekonomi rata-rata 3 % yang berarti lebih baik dibanding tingkat nasional serta *saving* rakyat yang mencapai Rp 5,6 trilyun (*sumber: Kedaulatan Rakyat edisi Juli 2007*).

Ada beberapa alternatif daerah di propinsi DIY yang bisa dijadikan sebagai prasarana pembangunan fasilitas yang melayani kebutuhan masyarakat akan transportasi udara. Kotamadya Yogyakarta tidak masuk alternatif pertimbangan, berkaitan dengan sangat minimnya lahan yang tersedia. Sleman dengan kondisi lahan yang relatif tidak rata (berada di lereng Gunung Merapi), apalagi dengan keberadaan gunung di sebelah utara juga dirasa kurang memadai. Alternatif yang tersedia adalah Bantul, Gunung Kidul, dan Kulon Progo.

Kabupaten Kulon Progo (khususnya bagian selatan yang relatif landai), berada di sisi barat DIY, dirasa paling memenuhi kriteria berkaitan dengan aspek ekonomi, fungsional, dan teknologi. Selama ini magnet ekonomi cenderung berada dan berkembang di sisi utara dan timur propinsi DIY. Dengan pembangunan bandar udara ini, maka akan tercipta magnet penyeimbang di sisi selatan - barat propinsi DIY.

## **I.2. Latar Belakang Permasalahan**

Pada saat ini bandar udara bukan hanya berfungsi sebagai pemenuhan kebutuhan akan suatu perjalanan saja tetapi juga menjadi suatu objek yang terus menerus diamati dan di desain sedemikian rupa sehingga menarik perhatian dan menimbulkan kesan pengguna yang berakhir pada pengungkapan citra visual desain fisik bangunan terminal.

Namun begitu, aspek kenyamanan pengguna bandar udara cenderung diabaikan sehingga pada beberapa bandar udara di Indonesia dan khususnya di Yogyakarta aspek kenyamanan dan kelengkapan fasilitas bandar udara dapat dikatakan tidak cukup memadai diantaranya : ruang tunggu penumpang yang

tidak cukup luas untuk menampung jumlah penumpang yang akan berangkat, sistem pengambilan bagasi yang tidak teratur, fasilitas pelayanan check in yang rentan menimbulkan kesemrawutan sirkulasi penumpang, sistem informasi yang tidak komunikatif, hingga areal parkir yang tidak mampu menampung jumlah kendaraan pengantar / penjemput yang datang dalam jumlah yang besar. Fasilitas-fasilitas yang tidak memadai tersebut yang menyebabkan kecenderungan para pengguna bandar udara merasa tidak nyaman.



Gambar I.2. Pintu masuk area parkir Bandar Udara Internasional Adisutjipto  
*Sumber : Dokumentasi Penulis, 2010*

Sebagai bandar udara yang berstatus internasional, bandar udara internasional Adisutjipto memiliki banyak kekurangan dalam memfasilitasi para pengguna jasa transportasi udara. Fungsi dari bandar udara internasional Adisutjipto, yang dikembangkan dari bandar udara militer menjadikan bandar udara ini tidak dapat memaksimalkan penataan ruang luar maupun ruang dalam sehingga dapat menyebabkan mis-orientasi para pengguna bandar udara dalam beraktifitas.

Permasalahan sirkulasi, pengolahan tata ruang luar, dan tata ruang dalam merupakan hal yang vital dalam perencanaan dan perancangan bandar udara. Akses yang harus difasilitasi tidak hanya untuk manusia, namun juga akses untuk barang/muatan/kargo. Hal ini akan mempengaruhi kelancaran arus sirkulasi penumpang dan barang, baik yang akan berangkat, maupun yang sudah datang.

Terkait dengan alur sirkulasi penumpang sebagai objek utama pengguna bandar udara, pada bandar udara internasional Adisutjipto kelancaran alur

sirkulasi penumpang bergantung pada informasi yang diberikan petugas. Penataan ruang luar yang tidak komunikatif menyebabkan pengguna tidak nyaman dengan alur sirkulasi yang berputar-putar.

Pada tata ruang dalam bandar udara internasional Adisutjipto, alur sirkulasi juga kurang dapat dibaca secara langsung oleh para penumpang. Pada pintu utama terminal penumpang, sering terjadi penumpukan penumpang yang akan masuk ke dalam terminal.



Gambar I.3. Pintu masuk utama terminal penumpang  
Bandar Udara Internasional Adisutjipto  
*Sumber : Dokumentasi Penulis, 2010*

Tata ruang yang kurang komunikatif juga dapat diamati pada ruang *check-in* terminal penumpang dimana informasi tempat *check-in* setiap maskapai penerbangan secara visual tidak langsung dapat dipahami oleh penumpang karena keberadaan informasi produk yang lebih besar.



Gambar I.4. Ruang *check-in* terminal penumpang  
Bandar Udara Internasional Adisutjipto  
*Sumber : Dokumentasi Penulis, 2009*

Pada bagian lainnya, hanya ada satu ruang tunggu yang tersedia untuk seluruh keberangkatan. Keberadaan 3 *gate* (pintu keberangkatan) di ruang tunggu terminal penumpang hanya berfungsi sebagai pemisah jalur keluar penumpang antar maskapai penerbangan. Hal ini dinilai tidak efektif terkait dengan proses administrasi aktifitas *boarding* karena ruang yang terbatas bagi petugas dari maskapai penerbangan.



Gambar I.5. Ruang tunggu terminal penumpang  
Bandar Udara Internasional Adisutjipto  
Sumber : Dokumentasi Penulis, 2009

Selain itu, dengan penggunaan ruang tunggu secara bersama tanpa memisahkan ruang tunggu penumpang berdasarkan daerah tujuan, menjadikan penumpang akan sangat bergantung pada informasi yang diberikan oleh petugas melalui media pengeras suara. Pada ruang tunggu keberangkatan ini juga terdapat fasilitas *lounge*, *mini cafe*, hingga toko cenderamata. Hal ini juga berpotensi mengalihkan perhatian penumpang dari informasi keberangkatan, akibatnya seringkali terjadi keterlambatan keberangkatan karena menunggu penumpang yang terlalu lama. Jika diakumulasikan, hal tersebut dapat berpengaruh pada jadwal penerbangan keseluruhan baik keberangkatan maupun kedatangan. Karenanya, perlu ada pemisahan ruang yang tegas yang mampu mengarahkan penumpang dalam mengikuti alur proses keberangkatan maupun kedatangan.

Disisi lain bandar udara menjadi suatu "monumen arsitektural" yang berarti kedudukannya menjadi simbol atau penanda dari suatu wilayah tertentu, dalam hal ini adalah propinsi DIY, aspeknya adalah perencanaan yang menonjolkan ekspresi visual yang informatif dan komunikatif. Hal ini juga

disebabkan bandar udara merupakan sebuah tempat dimana pesawat-pesawat sebagai alat transportasi yang modern didunia melakukan aktivitasnya dalam menaikkan dan menurunkan penumpang maupun muatannya. Dari pernyataan tersebut, maka bangunan bandar udara internasional harus mampu untuk memfasilitasi aktifitas-aktifitas yang berlangsung didalamnya secara baik, teratur, informatif, dan komunikatif.

Dalam perencanaan dan perancangan bangunan bandar udara internasional, diharapkan dapat menampung dan melayani seluruh aktivitas penggunanya, termasuk didalamnya kemudahan dalam berorientasi dan sirkulasi, serta tampilan desain bangunan yang mampu mengekspresikan kenyamanan visual dan pengalaman me-ruang.

### **I.3. Rumusan Permasalahan**

Bagaimana wujud rancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional di Yogyakarta yang komunikatif melalui pengolahan sirkulasi, tata ruang luar, dan tata ruang dalam dengan pendekatan semiotika arsitektur.

### **I.4. Tujuan dan Sasaran**

#### **I.4.1. Tujuan**

Tujuan perancangan dengan menggunakan pendekatan semiotika arsitektur adalah menghasilkan konsep rancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional di Yogyakarta yang komunikatif dalam mengarahkan alur sirkulasi penumpang.

#### **I.4.2. Sasaran**

1. Menyelesaikan tugas akhir di Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta.
2. Tersusunnya suatu konsep bandar udara internasional di Yogyakarta yang mampu menampung dan melayani seluruh aktivitas penggunanya, mencerminkan kenyamanan visual dan pengalaman me-ruang dengan pendekatan semotika arsitektur yang

mampu memberikan kejelasan sirkulasi bagi para penggunanya.

Hal tersebut dapat dicapai melalui beberapa tahapan yaitu :

- Pemahaman mengenai kelengkapan-kelengkapan standar bandar udara berskala internasional yang juga didasarkan pada kesesuaian kebutuhan yang bersifat lokal
- Pemahaman macam dan alur proses aktifitas yang terjadi di bandar udara
- Pemahaman pola sirkulasi para pengguna fasilitas di bandar udara
- Pemahaman mengenai aspek semiotika arsitektur dalam menentukan rancangan yang mampu mewujudkan kenyamanan visual dan pengalaman me-ruang bagi para pengguna bandar udara
- Penataan ruang luar seperti bentuk bangunan, pencapaian ke bangunan, ketinggian bangunan, hingga jarak antar massa bangunan
- Penataan ruang dalam yang komunikatif melalui pengolahan elemen pembentuk ruang, penggunaan warna, material, hingga tata sirkulasi.

## **I.5. Lingkup Studi**

### **I.5.1. Materi Studi**

Pada karya tugas akhir ini penulis melakukan pembatasan studi pada beberapa hal sebagai berikut :

#### **a. Lingkup *Spatial***

Bagian-bagian yang akan diolah pada terminal penumpang bandar udara internasional di Yogyakarta sebagai penekanan studi adalah ruang luar dan ruang dalam.

#### **b. Lingkup Substansial**

Bagian-bagian ruang luar dan ruang dalam ada obyek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi adalah suprasegmen

arsitektural –yang mencakup bentuk, jenis bahan, warna, tekstur, dan ukuran/skala/proporsi– pada elemen-elemen pembatas, pengisi, dan pelengkap ruangnya.

### **I.5.2. Pendekatan Studi**

Penyelesaian penekanan studi akan dilakukan dengan pendekatan semiotika arsitektur.

## **I.6. Metode Studi**

### **I.6.1. Pola Prosedural**

Dalam proses penulisan Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional di Yogyakarta ini, terdapat beberapa metode studi yang digunakan dalam proses pengumpulan data hingga proses analisis data. Metode studi yang digunakan tersebut mencakup :

#### **a. Pengamatan Langsung**

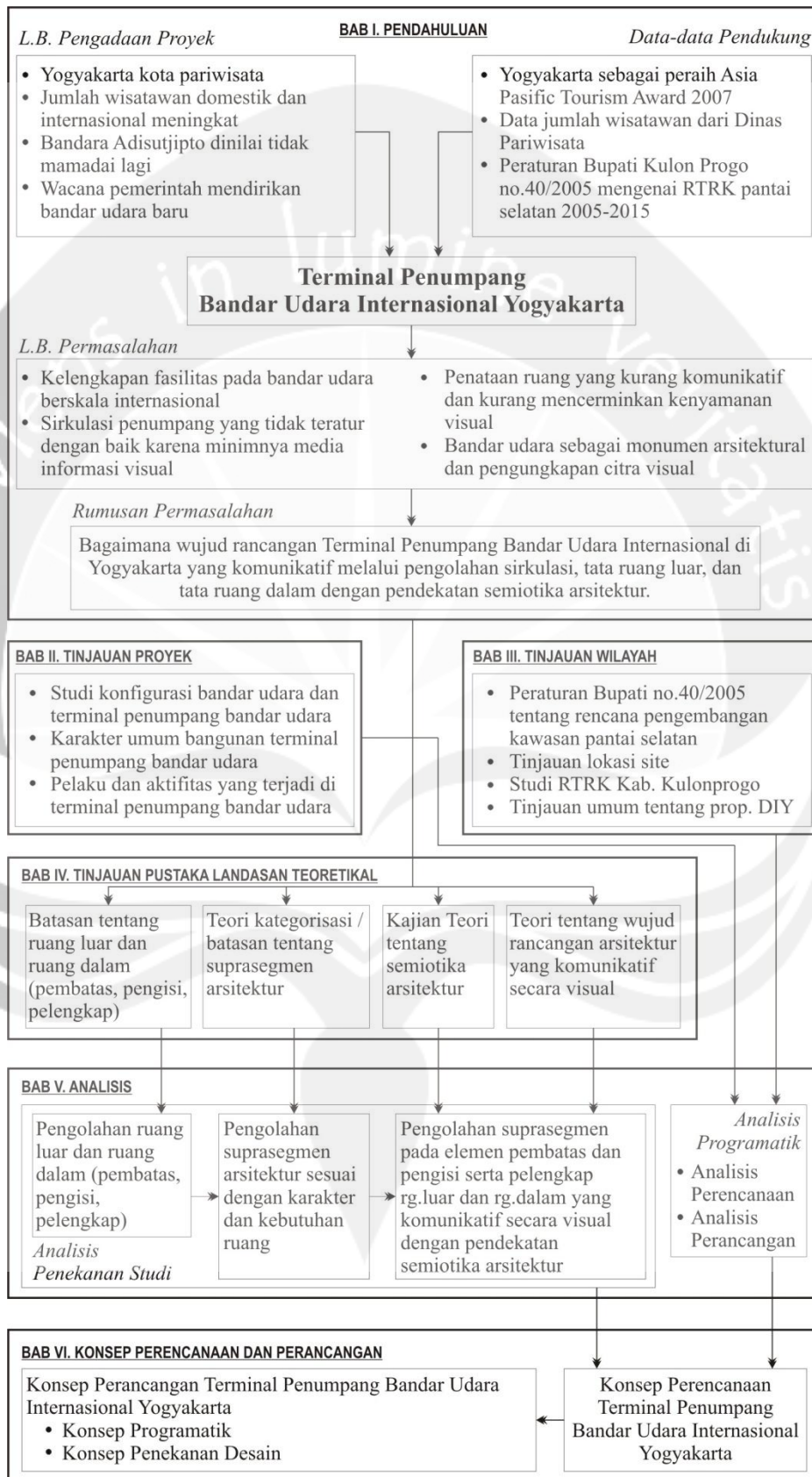
Yaitu studi dengan melakukan pengamatan langsung terhadap objek kajian. Metode pengamatan langsung ini merupakan bagian dari tinjauan observasi yang dilakukan secara langsung dengan cara mewawancarai para pengguna bandar udara, dan mendokumentasikan hasil pengamatan lapangan tentang situasi dan kondisi bandar udara yang telah ada.

#### **b. Pengamatan Tidak Langsung**

Yaitu proses yang dilakukan dalam memperoleh data dan informasi yang terkait dengan perencanaan dan perancangan bandar udara internasional Yogyakarta. Metode pengamatan tidak langsung ini dapat dilakukan dengan berbagai cara diantaranya : studi pustaka sebagai media pengumpulan data, hingga studi mengenai semiotika arsitektur sebagai pendekatan dalam proses perencanaan dan perancangan terminal penumpang bandar udara internasional di Yogyakarta.



## I.6.2. Tata Langkah





## **I.7. Sistematika Pembahasan**

Dalam penulisan Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional di Yogyakarta ini, sistematika pembahasan akan dibagi kedalam beberapa bab dan sub bab yang berisikan penjelasan mengenai bagian-bagian pendukung dalam proses perencanaan dan perancangan bandar udara internasional Yogyakarta. Adapun bagian dari sistematika pembahasan tersebut adalah :

### **Bab I : Pendahuluan**

Berisi tentang latar belakang eksistensi proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode penelitian, diagram alur pemikiran, dan sistematika pembahasan

### **Bab II. Batasan dan Pengertian tentang Bandar Udara**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai berbagai hal yang terkait langsung dengan bandar udara. Adapun batasan penjelasan dari bab ini adalah pengertian bandar udara, aktifitas, tipe bandar udara, karakter pesawat, konfigurasi bandar udara, karakter umum terminal bandar udara, klasifikasi bandar udara, status, dan persyaratan bandar udara yang berskala internasional.

### **Bab III. Deskripsi Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Berisi tentang tinjauan khusus mengenai keterkaitan perencanaan dan perancangan bandar udara internasional dengan kebutuhan propinsi DIY akan sebuah bandar udara yang baru. Pembahasan pada bab ini meliputi profil propinsi DIY, potensi wisata DIY, data lalu lintas angkutan udara DIY, frekuensi penerbangan di DIY, kondisi fisik lokasi bandar udara, dan rencana induk pengembangan kawasan yang telah dicanangkan oleh pemerintah.

### **Bab IV. Tinjauan Teori Semiotika Arsitektur**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai keterkaitan aspek semiotika dalam arsitektur diantaranya adalah tinjauan tentang manusia dan kebutuhannya akan arsitektur, pengertian ruang secara psikologis, pola tata laku manusia, ekspresi dalam arsitektur, penanda, dan pertanda. Pada Bab ini juga dibahas mengenai pengertian ruang luar dan ruang dalam (elemen

pembatas, pengisi, dan pelengkap) serta suprasegmen arsitektur (material, tekstur, warna, dll) sebagai pembentuk suasana dan karakter ruang.

#### **Bab V. Analisis Perencanaan dan Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Berisi tentang analisis terhadap hal-hal yang terkait dengan perencanaan dan perancangan bandar udara internasional Yogyakarta. Cakupan dari analisis tersebut adalah: analisis terhadap pelaku dan aktifitasnya, analisis pengelompokan ruang, pola sirkulasi, hubungan ruang, organisasi ruang, besaran ruang, analisis tapak, analisis struktur bangunan terminal, hingga analisis mengenai sistem utilitas. Cakupan analisis tersebut dibahas dengan pendekatan semiotika arsitektur.

#### **Bab VI. Konsep Perencanaan dan Perancangan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Yogyakarta**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai konsep perencanaan dan perancangan bandar udara internasional Yogyakarta yang mencakup : konsep penataan sirkulasi ruang luar dan ruang dalam, transformasi pola tata ruang yang komunikatif, dan konsep transformasi bentuk yang ekspresif.