

# **BAB I**

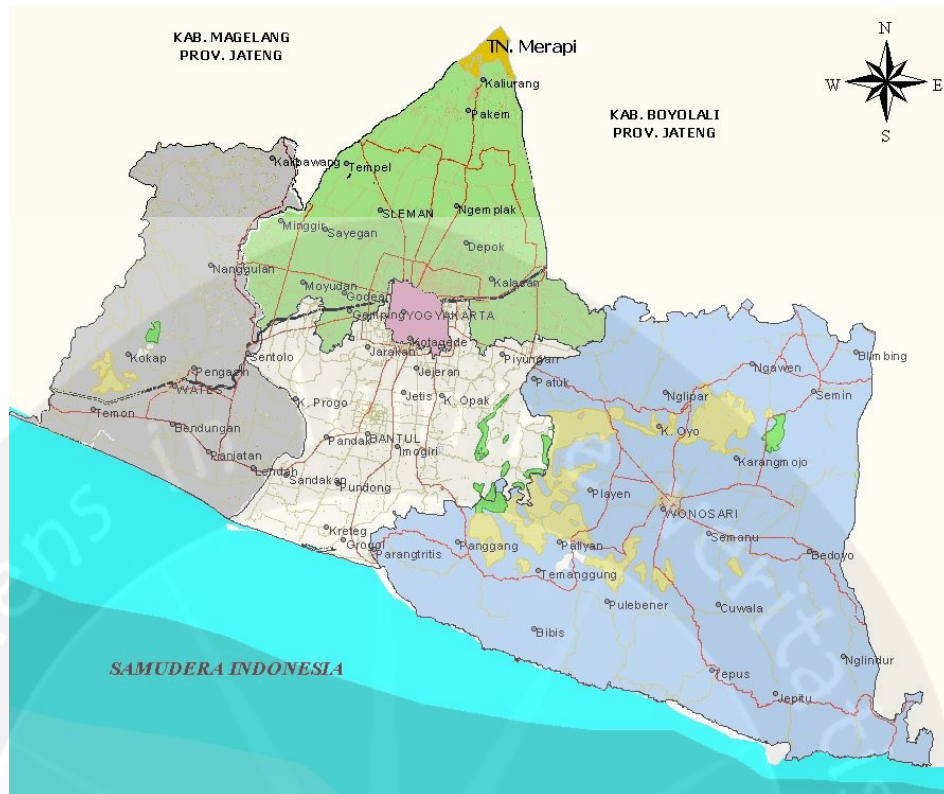
## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

#### **1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek**

Mobilitas yang tinggi telah menjadi gaya hidup dari manusia jaman sekarang. Hal ini disebabkan oleh aktivitas manusia yang dituntut untuk berpindah tempat dengan cepat dan dalam waktu yang sesingkat-singkatnya, baik untuk pekerjaan maupun untuk kepentingan pariwisata. Sampai saat ini, satu-satunya moda transportasi yang bisa memenuhi kebutuhan itu adalah transportasi udara dengan menggunakan pesawat terbang. Dengan adanya pesawat terbang, manusia dapat berpindah tempat dengan sangat cepat, tidak seperti transportasi darat maupun laut yang memerlukan waktu yang lebih lama. Dengan hal tersebut maka dibutuhkan bandara untuk pesawat terbang mendarat maupun untuk mengudara.

Pada era globalisasi ini, bandara bukanlah sekedar fasilitas bagi transportasi udara, bandara bisa menjadi sebuah simbol dan gerbang masuk ke suatu kawasan. Selain itu, bandara bisa menjadi sebuah ikon daerah yang membanggakan bagi daerahnya, hal tersebut dapat dilihat dari cara bandara tersebut beroperasi melayani penumpang. Desain dan fasilitas yang ditawarkan bandara juga akan sangat berpengaruh dalam hal ini. Bandara juga akan menjadi roda penggerak bagi perekonomian masyarakat sekitar, dengan begitu perekonomian masyarakat akan berkembang dengan pesat dikarenakan adanya bandara di daerah tersebut.



Gambar 1. 1 Peta D. I. Yogyakarta

(sumber : gloriaamanda-hotel.com, diunduh pada 13 September 2015, pk. 13:16)

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu dari 33 provinsi yang berada di Indonesia, Daerah Istimewa Yogyakarta terletak di Pulau Jawa yang merupakan salah satu pulau terpadat di Indonesia maupun di dunia dengan 141 juta penduduknya. Dengan luas 3.185,80 km<sup>2</sup>, Daerah Istimewa Yogyakarta dibagi menjadi 5 daerah administrasi, yaitu Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman, Kabupaten Bantul, Kabupaten Gunung Kidul dan Kabupaten Kulon Progo. Jumlah penduduk D. I. Yogyakarta yang tercatat adalah 3.594 juta jiwa pada tahun 2014. Daerah Istimewa Yogyakarta memiliki sangat banyak potensi, provinsi ini dikenal sebagai kota pelajar, kota budaya dan kota wisata, hal tersebut merupakan daya tarik tersendiri bagi para wisatawan baik lokal maupun mancanegara untuk berkunjung ke provinsi ini.



Gambar 1. 2 Bandara Adisutjipto Yogyakarta (sumber :  
*kompasiana.com, diunduh pada 1 September 2015, pk. 11:56*)

Pada saat ini, D. I. Yogyakarta telah memiliki satu buah bandara Internasional yang beroperasi, yaitu bandar udara Adisutjipto. Pada awalnya bandara Adisutjipto merupakan bandara yang dibangun untuk kepentingan militer pada tahun 1938, seiring dengan perkembangannya, pada tahun 1964 bandar udara ini menjadi bandar udara yang melayani kebutuhan sipil dan militer. Bandara Adisutjipto pun berubah menjadi bandara Internasional pada tahun 2004, hal ini ditandai sejak beroperasinya maskapai penerbangan Garuda Indonesia yang membuka rute baru Yogyakarta-Kuala Lumpur. Selain menjadi bandara untuk keperluan sipil dan militer, bandar udara ini juga diperuntukkan untuk sekolah penerbangan, sehingga terkadang pesawat komersil harus menunggu di udara karena landasan sedang dipakai untuk latihan terbang para murid sekolah penerbangan.

Setelah puluhan tahun beroperasi, bandara Adisutjipto sudah melebihi batas maksimum penggunaannya. Kapasitas bandara ini sudah jauh melebihi kapasitas aslinya. Bandara Adisutjipto memiliki luas total 88.690 m<sup>2</sup> untuk mengakomodasi 1,5 juta pengguna pertahunnya, namun yang terjadi adalah bandara ini dipenuhi lebih dari 6,2 juta pengguna per tahunnya pada Januari 2015. Hal ini sudah sangat tidak sesuai, dan tentu saja fungsi dan fasilitas yang ada pun tidak layak lagi untuk digunakan

oleh 6,2 juta pengguna yang menggunakan fasilitas tersebut, dikarenakan pada awal perancangannya, bandara ini hanya ditujukan untuk kebutuhan militer yang hanya membutuhkan landasan pacu yang relatif pendek, selain itu bandara ini hanya didesain untuk 40 tahun oleh Belanda, yang berarti pada tahun 1978, bandara ini sudah harus dikaji ulang terkait penggunaannya. Bandara Adisutjipto sudah tidak mungkin lagi untuk direvitalisasi untuk memenuhi kebutuhan 6,2 juta pengguna yang ada karena kawasan bandara ini berada pada kawasan yang sudah padat penduduk, sehingga tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran lagi. Keberadaan bandara baru mutlak dibutuhkan di provinsi D. I. Yogyakarta sebagai pintu gerbang baru dan sebagai ikon baru untuk provinsi ini.

Tabel 1. 1 Jumlah Pengguna Bandara tahun 2012-2014

No	Bulan	2012				2013				2014			
		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional		Nasional		Internasional	
		Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt	Dtg	Brngkt
1	Januari	178.559	187.551	8.409	7.975	198.589	212.526	11.459	10.289	234.850	247.805	17.111	15.202
2	Februari	171.898	167.761	7.580	7.665	182.511	178.880	9.498	8.200	173.522	167.774	11.861	11.876
3	Maret	183.237	179.577	8.846	7.719	208.529	204.217	12.866	11.595	223.934	216.172	15.613	14.772
4	April	181.726	180.513	8.620	7.634	200.043	200.265	11.898	9.996	212.685	213.064	16.009	13.775
5	Mei	189.947	188.252	9.230	8.001	234.156	226.599	13.485	11.162	253.294	245.308	16.117	14.685
6	Juni	196.749	190.946	8.470	8.019	253.073	241.062	12.413	11.640	269.147	263.972	14.753	12.521
7	Juli	193.397	197.417	9.944	7.155	222.879	218.749	16.719	11.090	262.692	207.612	17.750	10.094
8	Agustus	216.762	185.963	8.976	6.450	271.874	254.221	15.649	12.981	284.380	319.856	16.157	17.023
9	September	216.403	210.117	8.281	8.269	228.472	236.587	13.169	13.672	246.638	250.340	14.328	14.728
10	Oktober	219.274	217.846	9.134	7.893	248.552	247.550	15.179	14.043	266.738	265.016	14.803	14.523
11	November	211.927	217.468	12.246	10.707	232.205	238.046	15.792	13.718	243.928	249.753	15.378	13.745
12	Desember	233.050	218.361	11.808	11.234	256.342	248.328	18.563	18.318	261.529	269.996	17.584	17.477
	JUMLAH	2.392.929	2.341.772	111.544	98.721	2.737.225	2.707.030	166.690	146.704	2.933.337	2.916.668	187.464	170.421

(sumber: Dinas Pariwisata DIY, 2014)

Daerah yang diusulkan untuk pembangunan bandara baru adalah kabupaten Kulon Progo, hal ini dikarenakan daerah Kulon Progo yang paling mendekati persyaratan umum untuk pembangunan bandara, antara lain kontur tanah yang rata dan dekat dengan laut. Sebelumnya bandara Adisutjipto berada di Kabupaten Sleman, sekarang kabupaten Sleman sudah sangat padat dan tidak bisa dilakukan penambahan fasilitas maupun perpanjangan *runway*. Selain itu Sleman juga dekat dengan gunung berapi

yang sangat aktif, sehingga pada saat erupsi abu yang bertebaran sangat mengganggu aktivitas penerbangan. Sedangkan pada kabupaten Gunung Kidul, masih belum memenuhi persyaratan, dikarenakan kontur tanah yang tidak rata dan terdapat banyak pegunungan yang dapat membahayakan pesawat terbang. Selain itu, Kabupaten Sleman dan Gunung Kidul, masih terdapat kabupaten Bantul dan Kota Yogyakarta, namun masalah yang timbul adalah kepadatan penduduk yang sudah sangat tinggi menjadikan kedua kabupaten ini bukan menjadi pilihan yang tepat untuk pembangunan bandara, sehingga pilihan dijatuhkan pada kabupaten Kulon Progo, mengingat lahan yang dibutuhkan sangatlah besar, karena akan membangun bandar udara Internasional yang mengakomodasi kebutuhan penerbangan lokal maupun mancanegara. Dengan lahan yang lebih besar, maka akan sangat memungkinkan untuk pesawat-pesawat besar untuk mendarat dan lepas landas dengan aman di bandara baru yang akan dirancang ini.

### **1.1.2 Latar Belakang Permasalahan**

Kabupaten Kulon Progo adalah kabupaten yang dipilih menjadi wilayah perancangan Bandara Internasional. Kabupaten ini dipilih karena memiliki kontur tanah yang relatif rata, karena menurut peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara nomor SKEP/77/VI/2005, kontur tanah yang relatif rata dan minimnya penghalang/rintangan disekitarnya juga merupakan faktor penting dalam pemilihan lokasi ini untuk dibangun *runway* pesawat terbang. Ketersediaan lahan di Kulon Progo juga masih besar, karena kepadatan penduduk yang belum terlalu padat.

Kabupaten Kulon Progo merupakan kabupaten dengan rata-rata pendapatan warganya yang terkecil di D. I. Yogyakarta, maka dengan adanya bandara di Kulon Progo pasti akan mendongkrak perekonomian di Kulon Progo. Selain itu, kabupaten Kulon Progo juga kabupaten yang dilewati jalur utama pulau Jawa, sehingga akses menuju ke tapak menjadi

semakin mudah. Jadi, Kulon Progo menjadi tempat yang strategis dalam pembangunan bandara baru.

Tabel 1. 2 Pendapatan Daerah dari Pariwisata

NO	SUMBER	KOTA	SLEMAN	BANTUL	KULONPROGO	GUNUNGGIDUL
1	Pajak Hotel & Restaurant	106.789.831.895	77.779.907.952	5.627.251.051	709.645.778	1.972.501.150
2	Pajak Tontonan / Hiburan	9.357.105.030	5.652.846.661	577.695.506	1.720.000	22.278.000
3	Retribusi Obyek dan Daya Tarik Wisata		985.581.500	9.607.119.500	1.633.898.000	14.989.421.527
4	Retribusi Perijinan Usaha Pariwisata	TAP	TAP	TAP	TAP	TAP
5	Retribusi Penggunaan Aset Milik Pemda ( Sewa / Kontrak / Bagi Hasil )		361.892.340	233.946.000	198.852.000	431.054.900
	<b>TOTAL</b>	<b>116.146.936.925</b>	<b>84.780.228.453</b>	<b>16.046.012.057</b>	<b>2.544.115.778</b>	<b>17.415.255.577</b>

(sumber: Dinas Pariwisata DIY, 2014)

Kulon Progo adalah kabupaten yang sedang dan akan berkembang dengan sangat pesat dalam beberapa tahun kedepan, hal itu dikarenakan akan adanya bandara Internasional yang akan dibangun di Kulon Progo. Oleh karena itu, Kulon Progo harus memiliki sebuah *landmark* baru, sehingga ada yang membedakan Kulon Progo dengan daerah lainnya. *Landmark* baru akan menjadi daya tarik dan hal yang dicari bagi para wisatawan.



Gambar 1. 3 Ombak Pantai Selatan (sumber: pasirpantai.com)

Kulon Progo merupakan kabupaten yang sedang terus berkembang dengan pesat di bidang pariwisata alamnya. Kulon Progo juga sangat terkenal akan keindahan pantainya. Pantai-pantai di Kulon Progo memiliki

hamparan pasir yang sangat indah, dengan ombak besar khas pantai selatan. Ombak yang besar dan sangat tidak dapat ditebak merupakan ciri khas dari pantai-pantai selatan pulau Jawa, walaupun berbahaya, namun tetap saja elok untuk dipandang. Kulon Progo adalah salah satu kabupaten yang memiliki keindahan ombak tersebut. Ombak adalah salah satu potensi yang dapat dimanfaatkan dalam perancangan bentuk bangunan bandara internasional yang baru, hal ini dikarenakan lokasi bandara dipastikan berada di selatan kabupaten Kulon Progo, karena pada selatan kabupaten ini, kontur tanah sangat rata, tidak seperti di bagian utara Kulon Progo yang terdapat perbukitan. Oleh karena itu, maka analogi bentuk ombak akan baik jika digunakan dalam perancangan bandara internasional, karena dapat mewakili kondisi dan potensi alam sekitar site bandara internasional yang akan dirancang.

## **1.2 Rumusan Permasalahan**

Bagaimana wujud rancangan bandara internasional di Kulon Progo yang menjadi *landmark* melalui tata ruang dan tata rupa bangunan dengan analogi bentuk ombak?

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Bandara Internasional di Kulon Progo dapat menjadi *landmark* bagi Kulon Progo dengan diterapkan analogi bentuk ombak pada bangunan.

### **1.3.2 Sasaran**

- Menghasilkan konsep perancangan bandara internasional yang dapat menjadi *landmark* bagi Kulon Progo.
- Menghasilkan konsep perancangan dengan menggunakan analogi bentuk ombak yang diterapkan pada bandara internasional di Kulon Progo.

## **1.4 Lingkup Studi**

### **1.4.1 Materi Studi**

#### Lingkup Spasial

Bagian obyek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi dalam rancangan ini adalah ruang luar dan ruang dalam.

#### Lingkup Substansial

Bagian luar dan dalam ruang dalam obyek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi adalah bentuk, jenis bahan, dan warna pada elemen-elemen pembatas, pengisi dan pelengkap ruang dengan analogi bentuk ombak.

#### Lingkup Temporal

Rancangan ini diharapkan akan dapat menjadi penyelesaian penekanan studi untuk kurun waktu 20 tahun.

### **1.4.2 Pendekatan Studi**

Penyelesaian penekanan studi akan dilakukan dengan pendekatan analogi bentuk ombak.

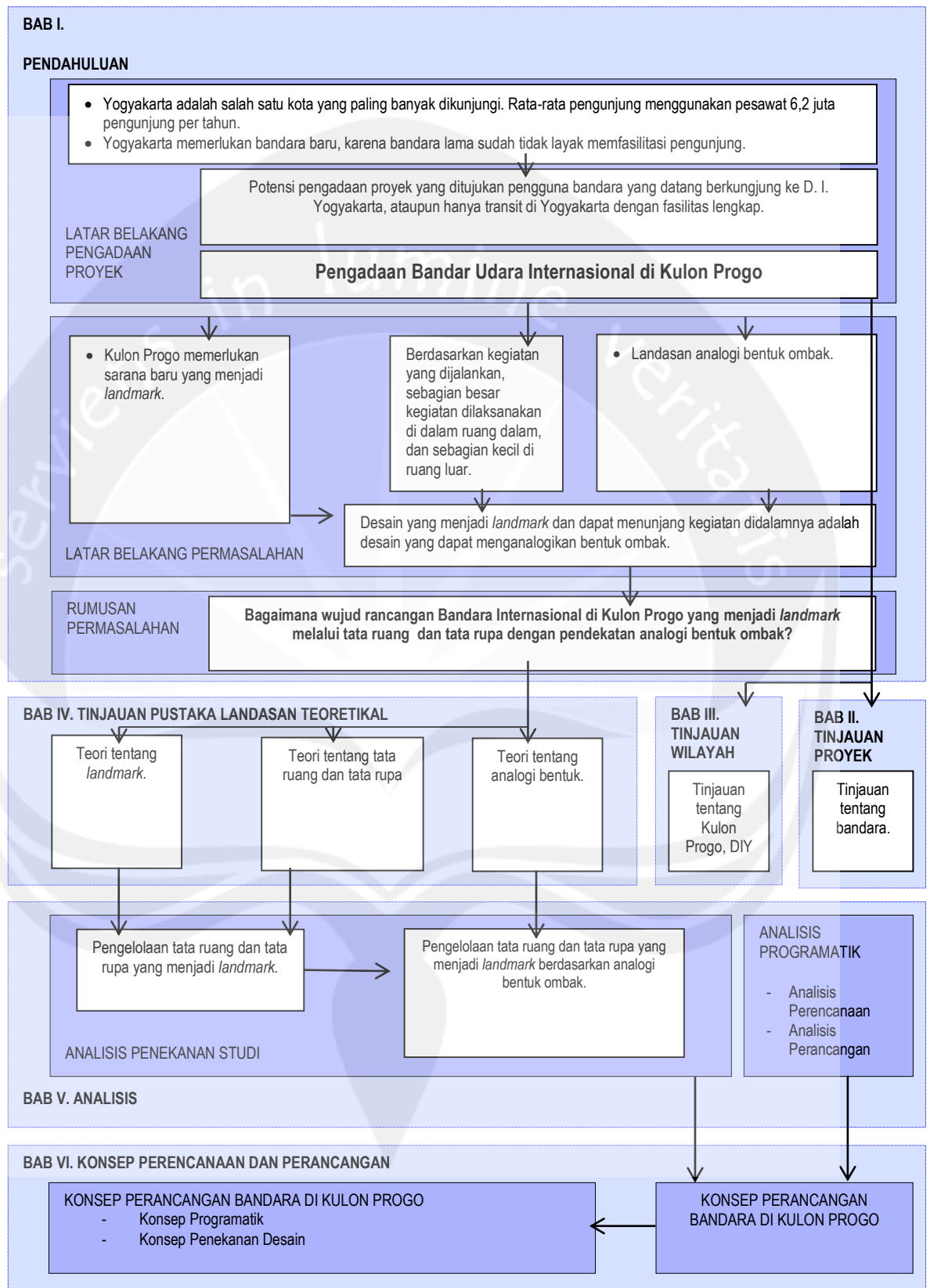
## **1.5 Metode Studi**

### **1.5.1 Pola Prosedural**

- Tahap pertama adalah tahap pengumpulan data. Pengumpulan data dilakukan dengan tinjauan langsung ke lapangan, wawancara dan studi literatur.
- Tahap kedua adalah tahap analisis. Tahap ini mengkaji data yang didapat sehingga mendapatkan standar kebutuhan dan konsep pendekatan rancangan.
- Tahap ketiga adalah kesimpulan. Pada kesimpulan, diambil keputusan untuk menghasilkan rekomendasi konsep dengan jelas



## 1.5.2 Tata Langkah



## 1.6 Keaslian Penulisan

Beberapa laporan penulisan yang terkait dengan bandara internasional yang telah dilakukan berupa:

- Judul : Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Yogyakarta  
Jenis Laporan : Skripsi  
Penulis : Raden Prasetyo Widyatmiko  
Instansi : Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
Tahun : 2013  
Isi : Penulisan ini berisi tentang perancangan terminal bandara internasional di Yogyakarta dengan arsitektur simbiosis sebagai analogi biologis dan ekologis, memadukan beragam hal kontradiktif atau keberagaman lain, seperti bentuk plastis dengan geometris, alam dengan teknologi, masa lalu dengan masa depan dan lain-lain.
  
- Judul : Bandar Udara Internasional di Yogyakarta  
Jenis Laporan : Skripsi  
Penulis : Andi Utomo  
Instansi : Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
Tahun : 2010  
Isi : Penulisan ini membahas tentang perancangan bandara di Yogyakarta yang dapat memberikan kesan yang baik pada setiap orang yang datang ke Yogyakarta dengan representasi arsitektur kritikal regionalisme.

- Judul : Bandar Udara Internasional di Yogyakarta  
Jenis Laporan : Skripsi  
Penulis : Jumirto Dwi Bongga  
Instansi : Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik,  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
Tahun : 2009  
Isi : Penulisan ini membahas tentang perancangan bandara baru di Yogyakarta, sehingga dapat memberikan pelayanan yang lebih efektif, efisien, lancar dan praktis kepada masyarakat demi mencapai mobilitas yang optimal.
- Judul : Perancangan Ulang Terminal Penumpang Bandar Udara "Tjilik Riwut" Di Palangka Raya Melalui Pendekatan Studi Prilaku Pengguna Ruang Terminal  
Jenis Laporan : Skripsi  
Penulis : Okie Dian Sanitha  
Instansi : Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik,  
Universitas Atma Jaya Yogyakarta  
Tahun : 2012  
Isi : Perancangan ulang terminal bandar udara "Tjilik Riwut" ini bertujuan untuk dapat memwadhahi aktifitas pengguna serta mengarahkan pengguna dalam melakukan proses menuju penerbangan ataupun saat di bandar udara ketika jumlah transportasi udara bertambah di bandar udara ini

## **1.7 Sistematika Penulisan**

Sistematika pembahasan dalam penulisan ini secara singkat dapat dijabarkan sebagai berikut :

### **BAB I : Pendahuluan**

Berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi dan sistematika pembahasan.

### **BAB II : Tinjauan Umum Bandara Internasional**

Berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan bandara, standar-standar dan persyaratan umum dalam perencanaan Bandara Internasional.

### **BAB III : Tinjauan Lokasi Bandara Internasional**

Berisi tentang tinjauan umum Kulon Progo, D. I. Yogyakarta, dan data-data yang akan digunakan sebagai analisis, seperti kondisi geografis, kondisi pembangunan infrastruktur, dan lain sebagainya.

### **BAB IV : Tinjauan Pustaka Landasan Teoritikal**

Berisi tentang hal-hal yang berkaitan dengan perancangan Bandara Internasional, analogi bentuk ombak dan lain sebagainya.

### **BAB V : Analisis Perencanaan dan Perancangan**

Berisi tentang analisis programatik dan analisis penekanan desain pada Bandara Internasional di Kulon Progo.

### **BAB VI : Konsep Perencanaan dan Perancangan**

Berisi tentang konsep programatik yang mencakup persyaratan-persyaratan perencanaan, dan konsep perencanaan tapak.