

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

1.1.1. Latar Belakang Pengadaan Proyek

Dalam Era Pembangunan Nasional yang telah memasuki kurun waktu Pembangunan Jangka Panjang Kedua (PJP II), di sub sektor perhubungan udara, sebagai salah satu kebijaksanaan dalam Sistem Transportasi Udara Nasional, 19 bandar udara telah ditetapkan sebagai "International Gateways", diantaranya termasuk Bandar Udara Adisumarmo Surakarta¹.

Pada tahun 1992 telah diadakan Studi Transportasi Udara Terpadu (Integrated Air Transport Study - IATS) yang dilakukan oleh suatu konsorsium antara Parsons Overseas Company (USA), Trans Asia Engineering Inc., P.T. Prospera, dan P.T. Dacrea Avia yang hasilnya telah disetujui oleh Pemerintah yang dalam hal ini adalah Departemen Perhubungan. Didalam studi tersebut telah tertera bahwa Pemerintah menambah jumlah bandar udara sebagai "International Gateways" menjadi 23 buah yang diantaranya termasuk Bandar Udara Adisumarmo Surakarta. Keputusan Pemerintah tersebut mempunyai arti bahwa Bandar Udara Adisumarmo Surakarta perlu dikembangkan sesuai dengan status "International Gateways" sejajar dengan bandar udara internasional lainnya, yang diharapkan akan didukung oleh peningkatan

¹ Departemen Perhubungan, *Laporan Akhir Penyusunan Rencana Induk Dan RTT Perpanjangan Landasan Tahap II Bandar Udara Adisumarmo Surakarta*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Proyek Fasilitas Bandar Udara Pusat, 1994), halaman I-1.

dan pengembangan di sektor-sektor lain.

Berdasarkan kebijaksanaan tersebut, pada tahun 1992 telah diambil langkah-langkah untuk pengembangan Bandar Udara Adisumarmo Surakarta berupa pembuatan Rencana dan Rancangan sampai dengan Rancangan Teknik Terinci (RTT) untuk Prasarana Sisi Udara (Air Side), Prasarana Sisi Antara (Interface), dan Prasarana Sisi Darat (Land Side) dikawasan sebelah Utara landasan yang ada. Prasarana Sisi Darat menurut Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Adisumarmo Surakarta meliputi berbagai prasarana sebagai berikut:

- Jalan dan Halaman Parkir,
yang meliputi jalan akses ke Bandar Udara, jalan penghubung, jalan lingkungan, parkir kendaraan bermotor
- Prasarana Bangunan,
yang meliputi, Bangunan Operasi (Menara Pengawas, Bangunan Operasi Lalu Lintas Udara, Bangunan Radar ATC, Bangunan Power House, Bangunan Crew Centre, Bangunan Catering, Bangunan Radar Meteorologi, Bangunan Transmitter dan NDB, Fuel Farm), Bangunan Administrasi (Bangunan Kantor Otorita Bandar Udara, Bangunan untuk Instansi Pemerintah, Bangunan Pemeliharaan dan Pool Kendaraan, Bangunan Gudang), dan Bangunan Penunjang (Bangunan Sekuriti, Bangunan Jaga dan Bangunan Jaga Parkir, Bangunan Rumah Pompa, Fasilitas Pengolahan Air Limbah, **Prasarana dan Bangunan Komersial**)
- Pertamanan dan Penghijauan

Dari semua jenis prasarana bangunan yang ada dalam Rencana Induk tersebut, hanya jenis prasarana atau bangunan komersial yang belum direncanakan.

Pada sebuah bandar udara, komposisi penumpang pesawat udara menurut kedatangan dan keberangkatannya (arrival - departure) dapat dibedakan menjadi:

a. penumpang satu arah :

- *penumpang datang* (arrival passenger), adalah penumpang yang datang dari suatu penerbangan ke bandar udara dan melanjutkan perjalanannya lewat darat.
- *penumpang berangkat* (departure passenger), adalah penumpang yang melakukan perjalanan dari darat dan melanjutkan perjalanannya lewat udara melalui bandar udara.

b. penumpang dua arah :

- *penumpang transit* (transit passenger), adalah penumpang suatu penerbangan yang singgah disuatu bandar udara karena suatu keperluan pada penerbangan tersebut tanpa turun dari pesawat terbang.
- *penumpang transfer* (transfer passenger), adalah penumpang suatu penerbangan yang singgah disuatu bandar udara untuk ganti nomer penerbangan (ganti pesawat atau ganti maskapai penerbangan) berikutnya, dalam jangka waktu tertentu.

Dengan melihat macam penumpang yang ada di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta tersebut, pada Tugas Akhir ini diusulkan pengadaan salah satu jenis bangunan komersial yaitu **Hotel Transit**. Definisi Hotel Transit adalah *hotel untuk transit* (transit = singgah), yaitu hotel untuk persinggahan penumpang pesawat udara. Pengertian Hotel Transit adalah tempat untuk beristirahat sementara bagi penumpang pesawat udara yang singgah di bandar udara sebelum melanjutkan perjalanannya.

Dari macam penumpang tersebut ternyata jenis penumpang yang paling memungkinkan sebagai konsumen utama Hotel Transit adalah penumpang transfer. Oleh karena itu keberadaan penumpang transfer dipakai sebagai faktor utama yang menentukan kelayakan Hotel Transit.

Jumlah penumpang yang mungkin terjadi pada Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta diperoleh dari Ramalan Lalu-Lintas Angkutan Udara Dimasa Mendatang yang dilakukan dalam rangka Studi Transportasi Udara Terpadu (Integreted Air Transport Study - IATS) pada tahun 1992². Hasil perhitungan dari studi IATS tersebut dapat dilihat pada Tabel 1.1.

Dalam studi kelayakan pengadaan Hotel Transit, perlu dicari kemungkinan jumlah penumpang - khususnya penumpang transfer - yang membutuhkan Hotel Transit. Untuk mengetahui jumlah penumpang transfer yang membutuhkan Hotel Transit, maka penumpang transfer dibedakan menjadi penumpang yang transfer kurang dari 12 jam dan penumpang yang transfer lebih dari 12 jam. Pembagian ini didasarkan pada pertimbangan bahwa:

- operasional bandar udara dan penerbangan internasional adalah 24 jam sehingga dimungkinkan penumpang tiba dan berangkat pada malam hari
- 12 jam adalah waktu yang cukup untuk beristirahat

Dari Ramalan Lalu-Lintas Angkutan Udara oleh studi IATS diperoleh data jumlah penumpang di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta pada jam sibuk pada tahun perhitungan tertentu. Tabel 1.2. adalah hasil perhitungan penumpang dari Tabel 1.1. pada jam sibuk pada tahun tertentu yang merupakan gabungan dari penerbangan domestik dan penerbangan internasional.

² Ibid hal. 1, halaman II-10.

Tabel 1.1. Data Dan Ramalan Penerbangan Di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta

TAHUN	PENUMPANG (Orang)		Total	JAM SIBUK DOMESTIK		JAM SIBUK INTERNASIONAL	
	Domestik	Int'onal		PENUMPANG (Orang)		PENUMPANG (Orang)	
				Satu Arah	Dua Arah	Satu Arah	Dua Arah
1989	151,785	0	151,785				
1990	169,278	0	169,278				
1991	187,992	0	187,992				
1992	198,918	0	198,918				
1993	216,110	0	216,110				
1994	230,395	0	230,395				
1995	245,624	0	245,624				
1996	261,860	0	261,860				
1997	279,169	0	278,169				
1998	297,622	32,500	330,122	383	238	3	117
1999	319,973	38,058	358,031				
2000	344,033	44,565	388,598				
2001	369,838	52,188	422,024				
2002	397,612	61,110	458,722				
2003	427,473	71,500	499,033	504	333	4	179
2004	463,253	99,027	562,280				
2005	502,027	120,936	622,963				
2006	544,047	157,216	701,263				
2007	589,583	204,381	793,964				
2008	638,931	265,696	904,627	612	415	4	457
2009	692,410	318,835	1,011,245				
2010	750,356	366,690	1,117,016				
2011	813,170	412,493	1,225,663				
2012	881,233	464,054	1,345,287				
2013	954,992	522,061	1,477,053				
2014	1,031,391	563,826	1,595,217	901	610	5	1,044
2015	1,113,902	608,932	1,722,834				
2016	1,203,015	657,647	1,860,662				
2017	1,299,256	710,258	2,009,514				
2018	1,403,196	767,079	2,170,275	1,139	729	6	1,151

Keterangan : 1. Penumpang domestik sesuai ramalan medium
 2. Penumpang internasional dengan asumsi promosi wisata internasional
 Sumber : Hasil Studi IATS 1993

Tabel 1.2. Perhitungan Jumlah Penumpang Pada Jam Sibuk.

TAHUN	PENUMPANG	PENUMPANG	PER-
	SATU ARAH (a)	DUA ARAH (b)	BANDINGAN (a) : (b)
1998	468	355	1,32
2003	526	512	1,22
2008	932	872	1,07
2013	1527	1654	0,92
2018	1906	1880	1,01
		rata-rata	1,12

Menurut Tabel 1.2. perbandingan antara penumpang satu arah dan penumpang dua arah adalah 1,12. Apabila nilai perbandingan tersebut dijadikan nilai prosentase maka prosentase penumpang satu arah adalah 52,83 % dari total jumlah penumpang, dan prosentase penumpang dua arah adalah 47,17 % dari total jumlah penumpang.

Dari data lisan yang diperoleh dari Kepala Divisi Administrasi Operasional Bandar Udara Adisumarmo Surakarta dapat diambil kesimpulan tentang komposisi penumpang³. Untuk penumpang transit dan penumpang transfer prosentasesnya adalah 70 % dan 30 % dari total jumlah penumpang dua arah. Sedangkan untuk penumpang yang transfer kurang dari 12 jam dan penumpang yang transfer lebih dari 12 jam prosentasesnya adalah 80 % dan 20 % dari total jumlah penumpang yang transfer. Sehingga diperoleh kesimpulan bahwa: *jumlah penumpang yang transfer lebih dari 12 jam adalah 2,83 % dari total jumlah penumpang di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta pada satu waktu tertentu.*

³ Wawancara, dengan Kepala Divisi Adiministrasi Operasional Bandar Udara Adisumarmo Surakarta, tanggal 29 Januari 1997.

Dengan hasil perhitungan tersebut dapat dihitung rata-rata jumlah penumpang yang transfer lebih dari 12 jam pada tiap harinya. Pada tahun 2018 - tahun pada saat perhitungan akhir prakiraan lalu-lintas udara di Bandar Udara Internasional Adisumarmo - jumlah penumpang total adalah 2.170.275 orang, maka rata-rata jumlah penumpang yang transfer lebih dari 12 jam pada tiap harinya adalah:

$$(2.170.275 \times 2,83 \%) / 365 = 168,3 \approx 168 \text{ orang}$$

Jumlah penumpang yang transfer sebanyak 168 orang tersebut kemungkinan tidak seluruhnya tinggal di Hotel Transit tersebut. Tetapi ada kemungkinan lain, penumpang yang transfer kurang dari 12 jam juga membutuhkan tempat untuk beristirahat sebelum melanjutkan perjalanannya. Jadi dapat diasumsikan bahwa pada tahun 2018, jumlah penumpang transfer yang membutuhkan Hotel Transit adalah sebanyak 168 orang tiap harinya.

Menurut Kepala Divisi Tata Usaha Dan Administrasi Bandar Udara Adisumarmo Surakarta, jangkauan pelayanan Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta adalah seluruh propinsi Jawa Tengah, Daerah Istimewa Yogyakarta, dan sebagian Jawa Timur bagian barat ke dan dari daerah lain atau negara lain ⁴. Karena itu dapat diasumsikan bahwa penumpang yang datang dari daerah lain ke Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta dan sebaliknya membutuhkan tempat untuk beristirahat dan mempersiapkan diri sebelum melanjutkan perjalanannya. Perlu dipertimbangkan bahwa operasional Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta adalah 24 jam sehingga dimungkinkan adanya kedatangan dan keberangkatan pada malam hari.

⁴ Wawancara, dengan Kepala Divisi Tata Usaha Dan Administrasi Bandar Udara Adisumarmo Surakarta, tanggal 29 Januari 1997.

Jarak antara Bandar Udara Internasional Adisumarmo dengan Kotamadya Surakarta adalah 11 kilometer. Jarak sebesar ini menjadi pertimbangan bagi penumpang - khususnya penumpang transfer - yang akan beristirahat di Surakarta. Pertimbangan tersebut salah satunya adalah karena faktor psikologis yaitu timbulnya rasa was-was akan ketinggalan pesawat terbang, sehingga mereka memilih tinggal di bandar udara sampai jadwal penerbangan berikutnya. Faktor tersebut dipakai sebagai alasan pemilihan lokasi Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta. Dengan adanya Rencana Tata Guna Tanah didalam bandar udara, ditentukan lokasi Hotel Transit tersebut yaitu di Daerah Komersial Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta.

Pada Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Internasional Adisumarmo direncanakan terdapat dua terminal penumpang yaitu Terminal Penumpang I untuk penumpang domestik dan Terminal Penumpang II untuk penumpang internasional. Jam operasional penerbangan domestik rata-rata adalah 12 jam dan jam operasional penerbangan internasional adalah 24 jam. Pada penerbangan internasional, kemungkinan terjadi transit dan transfer penumpang lebih besar daripada penerbangan domestik karena pada penerbangan internasional sering terjadi transit penerbangan dan pergantian nomer penerbangan atau maskapai penerbangan. Oleh karena itu maka lokasi ditentukan di daerah atau lahan komersial pada jarak yang relatif dekat dengan bangunan Terminal Penumpang II dengan batas tapak yang sudah direncanakan dalam Rencana Induk.

Dilihat dari faktor-faktor yang telah diuraikan maka dapat disimpulkan bahwa **perlu dibangun Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta** untuk memenuhi kebutuhan tempat istirahat sementara bagi para penumpang pesawat udara.

1.1.2. Latar Belakang Permasalahan

Perencanaan sebuah hotel ditujukan untuk dapat memberikan keuntungan bagi tamu hotel maupun pengelola hotel dan pihak lain yang turut terlibat. Sebagai sebuah tempat penginapan, hotel harus mampu memberikan kenyamanan dan suasana yang menyenangkan bagi tamu hotel. Dan bagi pengelola, hotel diharapkan dapat memberikan pengembalian nilai investasi yang memuaskan dan memberikan keuntungan yang maksimal. Maka timbul permasalahan yang berupa keinginan untuk meraih kondisi yang ideal sehingga diharapkan hotel tersebut mampu menarik para tamu untuk beristirahat di hotel tersebut. Permasalahan yang timbul dapat bermacam-macam dan sangat kompleks, akan tetapi karena terbatasnya waktu yang tersedia untuk penyelesaian Tugas Akhir ini maka hanya dipilih satu permasalahan yang esensiil untuk dipecahkan.

Salah satu gagasan yang dipakai untuk memilih permasalahan yang akan dipecahkan pada Hotel Transit adalah munculnya konflik antara keinginan untuk meraih kondisi yang ideal tersebut dengan fakta yang ada. Disatu pihak Hotel Transit harus dapat menarik para tamu sehingga pada akhirnya dapat memberikan keuntungan finansial bagi pengelola hotel, dilain pihak kondisi bandar udara yang bising menurunkan tingkat kenyamanan Hotel Transit yang dapat menurunkan nilai komersial Hotel Transit tersebut. Karena itu permasalahan yang dipilih adalah pengendalian bising lingkungan bandar udara pada bangunan Hotel Transit.

Definsi Hotel adalah tempat penginapan ; penginapan adalah rumah tempat bermalam, tumpangan ⁵. Sedangkan pengertian Hotel Transit adalah tempat untuk beristirahat atau penginapan bagi

⁵ W.J.S. Poerwadarminta, *Kamus Umum Bahasa Indonesia*, (Jakarta: PN. Balai Pustaka, 1986).

penumpang pesawat udara sebelum melanjutkan perjalanannya. Dari pengertian diatas terdapat kalimat " *tempat untuk beristirahat atau penginapan* " mengisyaratkan tuntutan utama yang harus dipenuhi oleh sebuah Hotel Transit yaitu adanya kenyamanan, ketenangan, dan suasana yang menyenangkan bagi tamu hotel dalam beristirahat. Tuntutan tersebut dapat dibedakan menjadi tuntutan fisik dan tuntutan psikologis. Tuntutan fisik dapat diselesaikan secara arsitektural melalui perancangan fisika bangunan yang meliputi pencahayaan, penghawaan, dan akustik ruang, *khususnya pada ruang untuk istirahat tamu hotel* karena fungsi utama sebuah hotel adalah sebagai tempat istirahat atau penginapan. Yang dimaksud ruang untuk istirahat tamu hotel adalah kelompok ruang tidur, ruang duduk, dan ruang makan tamu hotel.

Dalam konteks hotel, perancangan akustik ruang ditujukan untuk menciptakan ruang istirahat yang bebas dari kebisingan. Kebisingan adalah semua bunyi yang mengalihkan perhatian, mengganggu, atau berbahaya bagi kegiatan sehari-hari. Sebagai definisi standar, tiap bunyi yang tak diinginkan oleh penerima dianggap sebagai bising⁶. Bebas dari kebisingan bukan berarti kesunyian. Tingkat bising maksimal yang diijinkan agar orang dapat tidur dengan tenang adalah sebesar 30 dB⁷. Tingkat bising diatas batas maksimal tersebut dapat menimbulkan efek ketidaknyamanan, ketidakmenyenangkan, ketergangguan, iritasi, dan keluhan yang lain⁸. Keluhan-keluhan yang timbul tentu saja sangat merugikan para tamu dan pihak hotel sendiri. Oleh karena itu permasalahan kebisingan pada suatu hotel harus dipecahkan.

⁶ Leslie L. Doelle, *Environmental Acoustics*, (New York: Mc Graw-Hill Book Company, 1972), halaman 149.

⁷ M. David Egan, *Architectural Acoustics*, (New York: Mc Graw-Hill Book Company, 1988), halaman 13.

⁸ Gavriel Salvendy, *Human Engineering - Handbook, manual, etc.*, (New York: A Wiley-Interscience Publication, 1987), halaman 641.

Salah satu permasalahan fisik lingkungan bandar udara yang paling dominan adalah kebisingan⁹. Dalam Rencana Induk Pengembangan Bandar Udara Adisumarmo Surakarta telah ditetapkan bahwa jenis pesawat terbang terbesar yang akan beroperasi di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta adalah Boeing 747-400¹⁰. Pesawat Boeing 747-400 mempunyai tingkat bising sebesar 140 dB pada jarak 75 kaki dari mesin pesawat pada saat tinggal landas¹¹. Tingkat bising sebesar ini dapat menyakitkan telinga dan sangat membahayakan manusia dan lingkungan.

Pada latar belakang pengadaan proyek telah dipilih lokasi Hotel Transit tersebut adalah di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta, tepatnya pada daerah komersial yang telah dipersiapkan dalam Rencana Tata Guna Tanah. Dengan pemilihan lokasi di bandar udara, muncullah konflik antara tuntutan utama sebuah hotel dan permasalahan fisik lingkungan bandar udara.

Untuk menghitung kebisingan minimum yang mungkin terjadi, ruang istirahat tamu Hotel Transit tersebut dianggap sebagai *sebuah titik didaerah komersial pada jarak terjauh dari as landasan pacu*. Dari peta Rencana Induk Tata Guna Tanah diperoleh jarak titik tersebut dengan as landasan pacu adalah sebesar 1.200 meter. Dengan menggunakan rumus Hukum Invers Kuadrat diperoleh tingkat bising minimal pada titik tersebut adalah sebesar 105,4 dB. Jadi kebisingan minimal yang terjadi pada ruang istirahat tamu adalah sebesar 105,4 dB. Sedangkan tingkat

⁹ Leslie L. Doelle, *Environmental Accoustics*, (New York: Mc Graw-Hill Book Company, 1972). halaman 153.

¹⁰ Departemen Perhubungan, *Laporan Akhir Penyusunan Rencana Induk Dan RTT Perpanjangan Landasan Tahap II Bandar Udara Adisumarmo Surakarta*, (Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Proyek Fasilitas Bandar Udara Pusat, 1994), halaman II-1.

¹¹ Norman Ashford, *Airport Engineering*, (New York: A Wiley-Interscience Publication, 1979), halaman 415.

bising maksimum yang diijinkan pada ruang istirahat tamu adalah sebesar 30 dB. Karena itu diperoleh kesimpulan bahwa permasalahan yang esensiil pada Hotel Transit tersebut adalah pengendalian bising lingkungan bandar udara pada ruang istirahat tamu.

Untuk pemecahan permasalahan kebisingan secara arsitektural pada suatu tapak atau bangunan, ada 3 macam solusi yang dapat dipergunakan yaitu:

- Perancangan tapak

Perancangan tapak ditujukan untuk memperoleh elemen tapak, gubahan massa, dan orientasi bangunan yang paling sesuai untuk pengendalian kebisingan. Yang perlu diperhatikan adalah perlakuan terhadap kebisingan oleh massa dan elemen tapak dengan memperhatikan sifat-sifat bunyi.

- Perancangan bangunan

Rancangan bangunan yang memperhatikan kebutuhan akan pengendalian bunyi merupakan pendekatan yang paling ekonomis dalam mengendalikan bising pada suatu bangunan. Rancangan bangunan tersebut meliputi perancangan bentuk bangunan, penataan ruang-ruang tertentu sebagai isolator bising, dan pemakaian organisasi ruang untuk mendapatkan zoning yang mendukung pengendalian kebisingan.

- Perancangan tata ruang dalam

Perancangan tata ruang dalam dimaksudkan untuk memperoleh tata ruang dalam yang paling sesuai untuk pengendalian kebisingan. Perancangan tata ruang dalam tersebut meliputi perancangan elemen pembatas ruang dan elemen bukaan ruang yang diselesaikan melalui material dan konstruksi penginsulasi bunyi.

Dari semua solusi diatas, perancangan tata ruang dalam mempunyai kemampuan pengendalian bising yang paling efektif¹². Karena itu dari ketiga macam solusi tersebut, dipilih perancangan tata ruang dalam yang meliputi perancangan elemen pembatas ruang, dan elemen bukaan ruang sebagai bahan analisa untuk pemecahan permasalahan. Akan tetapi pemilihan salah satu solusi ini tanpa mengesampingkan solusi yang lain sebagai masukan dalam analisa. Solusi yang lain tetap mempunyai arti apabila dikaitkan dengan pencegahan atau meminimalkan akibat kebocoran bising dan penghematan material dan konstruksi pengisolasi bising.

1.2. RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimana wujud desain Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta dengan penekanan desain pada pengendalian bising lingkungan bandar udara dalam bangunan hotel - yang lebih ditekankan pada ruang istirahat tamu - melalui perancangan tata ruang dalam yang meliputi perancangan elemen pembatas ruang dan perancangan elemen bukaan ruang yang diselesaikan melalui material dan konstruksi pengisolasi bunyi sehingga diperoleh ruang istirahat tamu yang mempunyai tingkat kebisingan maksimal sebesar 30 dB ?

¹² Leslie L. Doelle, *Environmental Acoustics*, (New York: Mc Graw-Hill Book Company, 1972), halaman 173.

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Memperoleh landasan konseptual sebagai dasar perencanaan dan perancangan Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta.

1.3.2. Sasaran

Memperoleh konsep desain sebagai dasar perancangan Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta.

1.4. LINGKUP STUDI

1.4.1. Materi Studi

Materi studi yang dipakai sebagai bahan yang ditelaah dalam analisa permasalahan adalah tata ruang dalam yang meliputi elemen pembatas ruang, dan elemen bukaan ruang sebagai elemen akustik.

1.4.2. Pendekatan Studi

Pendekatan studi yang dipakai sebagai aspek tinjauan adalah pendekatan akustik bangunan terutama yang berkaitan langsung dengan pengendalian kebisingan lingkungan.

1.5. METODE STUDI

1.5.1. Pola Prosedural

Dalam analisa permasalahan, cara kerja penalaran yang dipilih adalah penalaran deduktif. Penalaran deduktif yang dimaksud yaitu

penggunaan tolok ukur, persyaratan, peraturan, teori dan dalil yang berlaku, sebagai premis yang digunakan sebagai dasar dalam analisa untuk penarikan kesimpulan.

1.5.2. Tata Langkah

Uraian secara garis besar mengenai langkah-langkah yang ditempuh dalam analisa untuk memperoleh konsep desain termuat didalam Diagram Tata Langkah pada halaman 17. Boks yang diarsir merupakan langkah-langkah yang ditempuh dalam analisa permasalahan untuk memperoleh konsep penyelesaian permasalahan menurut rumusan permasalahan. Boks yang diarsir tebal merupakan konsep desain. Garis yang dicetak tebal merupakan alur proses dalam analisa.

1.6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

BAB I. PENDAHULUAN

Bab pendahuluan berisi alasan pemilihan judul, latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metode studi, dan sistematika pembahasan.

BAB II. TINJAUAN UMUM

Tinjauan umum berisi tinjauan teoritis tentang pengertian hotel transit dan pengertian, kondisi, persyaratan Hotel Transit di Bandar Udara Internasional Adisumarmo Surakarta secara umum.

DIAGRAM TATA LANGKAH

