

## 1. LATAR BELAKANG

### 1.1 Latar Belakang Kelayakan Proyek

Perkembangan suatu kota tidak lepas dari hubungannya dengan kota lain. Sebuah kota akan lebih berkembang jika ada kerjasama dengan kota lain, ada pertukaran informasi, ada pertukaran barang, dll. Kecepatan serta ketepatan dalam berhubungan dengan kota lain telah melahirkan berbagai sarana dan prasarana transportasi dan telekomunikasi. Sarana telekomunikasi memudahkan dalam melakukan kontak dalam jarak jauh tanpa harus terjadi pertemuan, dan sarana transportasi memungkinkan terjadinya kontak langsung dengan adanya pertemuan, terjadinya transaksi langsung, dll. Sarana transportasi yang tersedia antara lain transportasi darat, yang memungkinkan hubungan antar daerah dan negara dalam satu pulau, transportasi laut yang memungkinkan hubungan antar daerah dan propinsi yang berbeda pulau, dan yang paling cepat dan efektif adalah transportasi udara yang dapat memudahkan hubungan antara daerah, propinsi dan negara, baik dalam satu pulau ataupun berbeda pulau, dan dalam waktu yang singkat.

Secara geografis wilayah NTT terletak dibelahan paling selatan Indonesia antara  $8^{\circ}$ – $12^{\circ}$  Lintang Selatan dan  $118^{\circ}$ – $125^{\circ}$  Bujur Timur. Batas-batas wilayahnya adalah sebelah Utara berbatasan dengan Laut Flores, sebelah Selatan dengan Samudera Hindia, sebelah Timur dengan Negara Timor Leste dan sebelah

Barat dengan Propinsi Nusa Tenggara Barat. Sedangkan dalam posisi strategis dunia merupakan bagian yang berdampingan dengan Negara Timor Timur (sebelah Timur) dan Benua Australia (sebelah Selatan).

Propinsi NTT dengan ibukotanya Kupang, terkenal dengan iklimnya yang kering dan panas, sehingga masyarakat umum yang belum pernah manapakinya berpendapat bahwa Kota Kupang adalah suatu kota yang tandus dan terbelakang. Untuk keadaan topografinya memang bisa dikatakan kering, tapi bukan berarti dengan keadaan yang demikian Kota Kupang menjadi terbelakang. Seiring dengan berjalannya waktu apalagi dengan diberlakukannya otonomi daerah, Kota Kupang semakin berkembang dan semakin banyak investor dari daerah, luar daerah, bahkan luar negeri, yang berani menanam sahamnya di Kota Kupang. Perkembangan ini membawa dampak positif bagi masyarakat Kota Kupang, karena terjadi peningkatan dalam berbagai segi kehidupan, terutama pada bidang ekonomi dan pariwisata. Keadaan ini sangat baik, apalagi dengan diberlakukannya pasar bebas AFTA 2003 dan prioritas pembangunan ke Indonesia Bagian Timur, yang diikuti dengan peningkatan kepariwisataan dan perdagangan sebagai alternatif sumber pendapatan devisa.

Pemerintah daerah Kota Kupang mencoba membaca kondisi perkembangan yang terjadi dan berusaha memenuhi tuntutan tersebut dengan menghadirkan berbagai sarana transportasi dan telekomunikasi di Kota Kupang. Upaya ini dilakukan dalam rangka menjalin hubungan dengan kota lain, dan untuk lebih mengembangkan Kota Kupang, karena dengan adanya sarana-sarana tersebut akan lebih efektif dan efisien dalam berhubungan dengan kota lain. Salah

satu sarana transportasi yang sangat efektif dan efisien adalah dengan menggunakan pesawat terbang. Kemudahan terjadinya mobilisasi dengan menggunakan pesawat terbang ini, apalagi dengan menghadapi arus dunia yang bergerak sangat cepat, menyebabkan terjadinya peningkatan permintaan dalam menggunakan sarana transportasi udara ini. Hal lain yang juga turut menyebabkan peningkatan dalam penggunaan pesawat udara daripada alat transportasi yang lain adalah karena penurunan harga tiket yang sangat drastis hampir 30%, bahkan ditambah beberapa diskon promosi dan undian berhadiah. Penawaran-penawaran ini menyebabkan perbandingan tarif tiket pesawat dibandingkan dengan tarif tiket kapal laut tidak berbeda jauh, padahal dengan menggunakan pesawat udara, orang dapat memanfaatkan waktu seefisien dan seefektif mungkin, daripada menggunakan kapal laut yang membutuhkan beberapa hari untuk sampai di tujuan, sehingga banyak orang yang mempunyai kelebihan uang akan lebih memilih menggunakan pesawat udara ketimbang kapal laut.

Dari data statistik pada tahun 2003 awal, transportasi udara yang beroperasi di Bandar Udara Internasional El Tari Kupang hanya dua jenis maskapai penerbangan, yaitu Merpati Nusantara Airlines (MNA) dan Pelita Air, namun pada akhir tahun 2003 meningkat menjadi 3 maskapai penerbangan yaitu MNA, Pelita Air, dan Star Air. Pada tahun 2004 meningkat menjadi 5 maskapai penerbangan yaitu MNA, Pelita Air, Star Air, Batavia Air, dan Bouraq Airlines, dan akhir tahun 2004 sempat maskapai penerbangan Kartika beroperasi juga. Penambahan maskapai penerbangan dari tahun ke tahun ini, untuk memenuhi tuntutan lonjakan permintaan penumpang dalam kebutuhan alat transportasi udara.

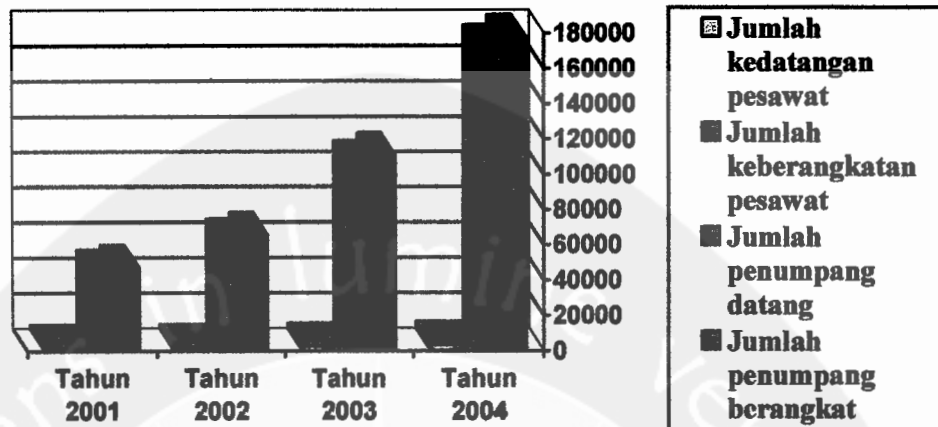
Hal penting yang masih dipertanyakan adalah bahwa walaupun sudah ada empat maskapai penerbangan yang beroperasi di Kupang, namun kebutuhan akan transportasi pesawat terbang masih juga belum terpenuhi apalagi pada saat-saat liburan Natal, Lebaran dan liburan pertukaran tahun ajaran sekolah. Masih ada saja penumpang yang harus mengalah dan tidak berangkat pada hari yang diinginkannya, bahkan harus menunggu beberapa hari baru bisa mendapatkan tiket pesawat, akibat dari lonjakan penumpang. Tuntutan yang masih tinggi ini memancing investor perusahaan penerbangan untuk mau menanamkan sahamnya di Kota Kupang, dan dari informasi sementara diketahui bahwa akan ada tambahan maskapai penerbangan yang akan beroperasi di Kupang, hal ini dari survei yang dilakukan pada pertengahan tahun 2005, telah masuk dua maskapai penerbangan lagi, yakni adam air, dan lion air.

**Tabel 1.1 Perbandingan Data Statistik Jumlah Pesawat, Penumpang dan Barang Domestik Tahun 2001-2004**

Jumlah	Tahun 2001	Tahun 2002	Tahun 2003	Tahun 2004
Kedatangan pesawat	1.792	2.046	2.745	3.690
Keberangkatan pesawat	1.791	2.046	2.744	3.696
Penumpang datang	44.383	62.045	106.164	171.694
Penumpang berangkat	47.123	65.628	110.748	177.611
Penumpang transit	3	43	22	142
Bagasi datang	528.733	866.446	1.343.712	2.065.521
Bagasi berangkat	465.832	652.525	1.185.200	1.776.847
Kargo-bongkar	569.501	667.747	1.162.165	1.721.802
Kargo-muat	249.263	245.634	349.770	543.359
Pos-bongkar	101.089	53.825	54.324	167.881
Pos-muat	44.615	18.068	16.019	35.426

Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

**Diagram 1.1** Perbandingan Jumlah Pesawat dan Penumpang Domestik Tahun 2001-2004



Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

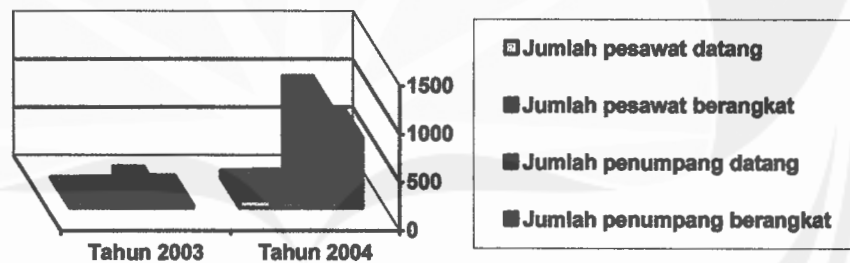
Bandar Udara El Tari Kupang, untuk saat ini telah menjadi Bandar Udara internasional, dengan adanya penerbangan ke Darwin, Australia. Hubungan internasional ini juga akan diperluas lagi dengan tujuan ke Dili, Timor-Timur, karena selama ini orang yang ingin ke Dili harus melalui Bali, padahal akan lebih dekat jika lewat Kupang. Walaupun ini hanya merupakan penerbangan internasional skala kecil, karena dilihat dari letak geografinya, Kota Kupang berada pada bagian selatan dari Indonesia, pada 8° LS dan 112° - 125° BT, dan perbatasannya dengan luar negeri yang terdekat adalah dengan Timor-Timur dan benua Australia, namun tidak menyurutkan semangat pemerintah daerah untuk membuka jalur transportasi skala internasional. Penerbangan internasional pada Bandar Udara El Tari Kupang telah beroperasi pada tahun 90-an namun akhirnya berhenti dan baru mulai beroperasi lagi pada tahun 2003.

**Tabel 1.2** Perbandingan Data Statistik Jumlah Pesawat, Penumpang, dan Barang Internasional Tahun 2003-2004

Jumlah	Tahun 2003	Tahun 2004
Kedatangan pesawat	9	79
Keberangkatan pesawat	11	86
Penumpang datang	118	1057
Penumpang berangkat	27	735
Bagasi datang	1.170	275
Bagasi berangkat	16.891	12.290
Kargo-bongkar	0	6
Kargo-muat	0	0
Pos-bongkar	0	0
Pos-muat	0	0

Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

**Diagram 1.2** Perbandingan Jumlah Pesawat dan Penumpang Internasional Tahun 2003-2004



Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

Keadaan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang saat ini bisa dikatakan baik, namun dalam pemenuhan kapasitas penumpang yang melonjak pada akhir-akhir ini, secara psikologis ruangan yang ada sudah tidak dapat menampung secara baik. Luasan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang secara keseluruhan untuk terminal adalah 6400 m<sup>2</sup>. Ruang *chek in*, ruang keberangkatan dan ruang kedatangan, serta urusan migrasi dan administrasi lainnya, menggunakan sekitar 5045 m<sup>2</sup> (domestik 3995 m<sup>2</sup> dan internasional 1050m<sup>2</sup>), sisanya digunakan sebagai sarana fasilitas penunjang, seperti restoran,

wartel, dan mushola, serta sebagian besarnya untuk ruang tunggu VIP, ruang kedatangan VIP dan ruang keberangkatan VIP yang diperuntukkan bagi orang-orang penting. Dengan luasan yang ada, diperkirakan sanggup menampung sekitar 250 orang/hari pada bagian terminal domestik dan 150 orang/hari pada bagian terminal internasional. Untuk luasan parkirannya adalah 11.500 m<sup>2</sup> dan dapat menampung 150 kendaraan/hari.

Kapasitas ruang yang disebutkan tersebut masih sanggup menampung dalam keadaan penerbangan normal dengan tidak adanya lonjakan penumpang, atau dengan kata lain tidak pada musim ramai. Jadwal penerbangan domestik antar propinsi yang menampung penumpang dalam skala besar ini dibedakan dalam dua sesi, pagi hari dan siang hari. Pagi hari melayani dua maskapai penerbangan dan siang hari melayani dua maskapai penerbangan. Dalam keadaan normal jumlah penumpang untuk dua penerbangan tersebut (1 sesi) untuk kedatangan dan keberangkatannya sekitar 400 orang/hari, jumlah ini murni penumpang yang melakukan perjalanan, dan belum terhitung untuk penjemput dan pengantar. Untuk penerbangan daerah/penerbangan perintis dan penerbangan internasional jadwalnya tidak setiap hari, dan pada jam pertengahan antar dua sesi diatas, serta pesawat yang digunakan dalam seri kecil, sehingga tidak terlalu berpengaruh pada lonjakan penumpang, dan membutuhkan kapasitas ruang yang besar. Data yang ada masih dalam keadaan normal, tetapi jika terjadi lonjakan penumpang, kapasitas orang bisa bertambah dua kali lipatnya, apalagi jika maskapai penerbangan mendatangkan pesawat dalam seri yang lebih besar, dan dapat menampung penumpang dalam skala besar.

Berdasarkan permasalahan ini, maka penulis berniat merancang Bandar Udara Internasional El Tari Kupang dalam skala yang lebih memenuhi kapasitas yang ada, baik dalam keadaan normal maupun dalam keadaan yang sangat ramai, ditunjang pula dengan penambahan fasilitas yang lain. Dengan kata lain, perancangan ini merupakan pengembangan dari keadaan yang ada sekarang, selain untuk menyelesaikan permasalahan kebutuhan ruang saat ini, juga untuk persiapan menghadapi tuntutan beberapa tahun yang akan datang.

Lokasi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang ini, terletak di kelurahan Penfui, Kota Kupang, propinsi NTT. Lokasi yang dipilih ini adalah lokasi Bandar Udara El Tari Kupang terminal B, dengan alasan:

1. Rancangan ini merupakan pengembangan dari bandara yang ada
2. Lokasi sudah dikenali oleh masyarakat umum
3. Tidak perlu mengeluarkan biaya yang lebih banyak lagi untuk membangun landasan yang baru.
4. Letaknya yang dekat dengan AURI, memungkinkan pemakaian landasan terbang secara bersama.

Luasan site yang dipakai adalah yang hanya khusus untuk terminal Bandar Udaranya saja, dengan luasan 576.000 m<sup>2</sup> dengan batasan :

- Timur : Padang Golf, landasan pacu, kali mati
- Barat : Kelurahan Penfui
- Selatan: Terminal A Lanud AURI , landasan pacu
- Utara : Tanah kosong



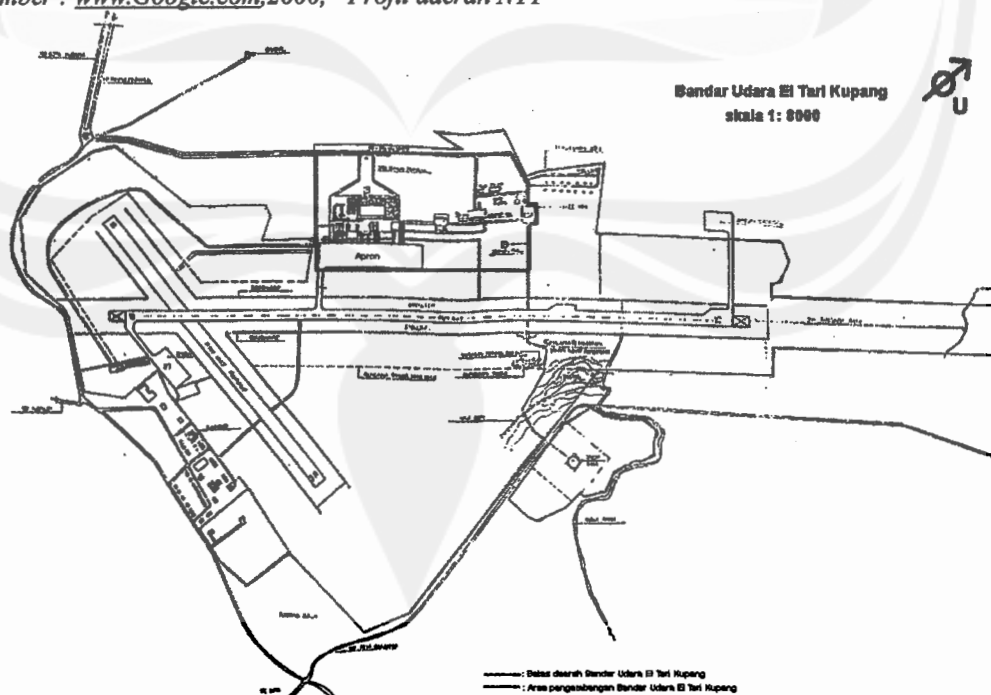
Potensi site yang ada, adalah :

- Berada pada lahan terbuka, dengan tidak adanya hutan rimba, memudahkan dalam pendaratan pesawat
- Lahan yang luas, memudahkan dalam pengembangan area terminal Bandar Udara.



**Gambar 1.1** Peta Propinsi Nusa Tenggara Timur

Sumber : [www.Google.com](http://www.Google.com), 2000, "Profil daerah NTT"



**Gambar 1.2** Site Bandar Udara El Tari Kupang

Sumber : PT Persero Angkasa Pura I, 2003, "Prosedur Tetap Pengamanan Bandar Udara El Tari Kupang (Airport Security Programme)"

## 1.2 Latar Belakang Permasalahan

### 1.2.1. Kondisi Bandar Udara

Rancangan sebuah Bandar Udara bukanlah suatu hal yang mudah, karena banyak keterkaitannya dengan berbagai hal. Daerah terminal adalah daerah pertemuan utama antara lapangan Udara (*air field*) dan bagian Bandar Udara lainnya. Sistem terminal penumpang terdiri dari tiga bagian utama, bagian-bagian tersebut dan kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalamnya adalah sebagai berikut :

1. Daerah pertemuan dengan jalan masuk di mana penumpang berpindah dari cara perjalanan pada jalan masuk ke bagian pemrosesan penumpang, sirkulasi, parkir dan naik turunnya penumpang di pelataran adalah merupakan kegiatan-kegiatan yang terjadi di dalam bagian ini.
2. Bagian pemrosesan di mana penumpang diproses dalam persiapan untuk memulai atau mengakhiri suatu perjalanan udara, kegiatan-kegiatan utama dalam bagian ini adalah penjualan tiket, lapor-masuk bagasi, pengambilan bagasi, pemesanan tempat duduk, pelayanan pengawasan federal dan keamanan.
3. Pertemuan dengan pesawat di mana penumpang berpindah dari bagian pemrosesan ke pesawat. Kegiatan-kegiatan yang terjadi dalam bagian ini meliputi pemindahan muatan ke dan dari pesawat serta naik dan turunnya penumpang dan barang ke dan dari pesawat.

Keutamaan dalam sistem pada terminal ini adalah sirkulasi. Dalam pengembangan sebagai Bandar Udara Internasional, aspek sirkulasi menjadi sangat penting karena menjadi standar penilaian dalam melihat kelancaran arus

kegiatan di Bandar Udara itu. Arus sirkulasi yang terjadi akan terbagi menjadi beberapa bagian, ada perbedaan sirkulasi antara yang melakukan keberangkatan ataukah kedatangan. Dari yang datang ataupun yang berangkat, dapat dilihat lagi mengenai sirkulasi barang dan sirkulasi penumpang. Arus penumpang akan terbagi antara yang domestik dan internasional, demikian pula sirkulasi barang akan terbagi lagi antara barang cargo dan barang dari penumpang, baik yang akan melakukan penerbangan internasional ataukah yang akan melakukan penerbangan domestik. Sirkulasi ini juga terkait dengan jalur pergerakan kendaraan mulai dari memasuki kawasan bandara, menurunkan penumpang, memarkir kendaraan, dan juga keluar dari kawasan bandara. Sangat diharapkan agar kelancaran dalam pergerakan atau sirkulasi ini dapat terjadi dengan baik, sehingga menghindari kemacetan dan juga menghindari terjadinya *crowded* yang tidak terarah.

Keberadaan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang seperti yang sudah dijelaskan pada latar belakang kelayakan proyek diatas dapat dilihat pada diagram dan tabel tentang data statistik penambahan penumpang setiap tahunnya, bahwa setiap tahunnya terjadi lonjakan penumpang, padahal ruangan yang ada tidak ada perbaikan untuk penambahan luasan ruangan. Keberadaan tersebut tentunya sangat mengganggu kelancaran kegiatan yang terjadi akibat dari ruangan yang sempit, apalagi jika diperkirakan bahwa jumlah tersebut akan terus bertambah untuk tahun-tahun yang akan datang.

**Tabel 1.3** Prediksi Jumlah Penumpang Domestik Bandar Udara El Tari Kupang Tahun 2001-2010

Jumlah	Tahun 2001	Tahun 2002	Tahun 2003	Tahun 2004	Tahun 2010
Penumpang datang	44.383	62.045	106.164	171.694	415611
Penumpang berangkat	47.123	65.628	110.748	177.611	427716

Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

**Tabel 1.4** Prediksi Jumlah Penumpang Internasional Bandar Udara El Tari Kupang Tahun 2003-2010

Jumlah	Tahun 2003	Tahun 2004	Tahun 2010
Penumpang datang	118	1057	6691
Penumpang berangkat	27	735	4983

Sumber : Analisa pribadi berdasarkan data dari "Laporan Bulanan Dinas TU dan Personalia PT. Angkasa Pura I - Bandar Udara El Tari Kupang"

Jumlah penumpang tahun 2010 hanyalah prediksi sementara jika pertambahan setiap tahunnya mempunyai rasio yang tetap sekitar 60-70 % dari tahun sebelumnya. Jika demikian maka luasan ruangan yang dibutuhkan sekitar tahun 2010 untuk terminal domestik jika perorangnya membutuhkan sekitar 1,5m<sup>2</sup>, dan perharinya diperkirakan sekitar 2500 orang adalah 3750 m<sup>2</sup> masing-masing untuk ruang keberangkatan dan kedatangan yang bersifat publik dan semi publik. Sehingga total keseluruhan untuk ruang-ruang terminal domestik sekitar 8000 m<sup>2</sup>, yaitu dua kali lipat dari besaran ruang yang ada sekarang. Sedangkan untuk luasan terminal internasionalnya, diprediksikan luasnya adalah sebagian dari luasan pada terminal domestik.

### 1.2.2. Tampilan Bandar Udara sebagai Identitas Bangunan Lokal

Bandar Udara atau *airport* dapat dikatakan sebagai sebuah pintu gerbang suatu daerah. Orang yang melakukan perjalanan ke satu daerah dengan menggunakan pesawat udara, akan menapakkan kakinya pertama kali di *airport*,

dari kesan pertama yang dilihat di *airport* tersebut, suatu kesimpulan kecil mengenai bagaimana keadaan ataupun wajah dari daerah tersebut akan terlintas di pikiran sang pendatang. Sebagai pintu gerbang dari suatu daerah, tentunya menjadi sangat penting apa yang akan ditampilkan dari *airport* tersebut, apakah kesan yang ditampilkan tersebut dapat meninggalkan sesuatu yang berarti pada memori si pengunjung, sehingga setiap kali dia melihat akan langsung teringat pada daerah tersebut, atau jika disebutkan akan langsung teringat pada bentukan *airport* tersebut.

Pada pembentukan tampilan wajah dari *airport* ini, tentunya harus diperhatikan pula apakah tampilan ini sesuai dengan konteks dengan daerah setempat ataukah tidak, dalam hal ini perlu diperhatikan pula tentang adat istiadat dan keadaan geografis setempat.

Daerah Kota Kupang, berada pada bagian selatan Indonesia, dengan curahan matahari hampir sepanjang tahun, sedang curah hujan sangat minim, akibat keadaan geografisnya, dan dipengaruhi angin kering dari benua Australia menyebabkan, Kota Kupang sangat panas dan cuaca lebih banyak cerah daripada berawan. Keadaan ini merupakan suatu kekurangan bagi Kota Kupang, namun dapat menjadi suatu kelebihan. Untuk sekarang ini, orang semakin banyak berusaha untuk memberdayakan penggunaan SDA yang tidak dapat diperbarui seminimal mungkin, dan meningkatkan penggunaan SDA yang bisa diperbaharui seperti sinar matahari.

## **2. RUMUSAN PERMASALAHAN**

Bagaimana wujud Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang dapat mewadahi segala aktifitas penerbangan domestik maupun internasional dengan mengutamakan kenyamanan pengguna, dan mewujudkan image Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sebagai pintu gerbang dari Propinsi Nusa Tenggara Timur, yang dapat menampilkan ciri khas kedaerahan.

## **3. TUJUAN DAN SASARAN**

### **3.1. Tujuan**

Memberikan wadah sebagai Bandar Udara Internasional yang dapat menampung penumpang, baik penerbangan internasional maupun domestik, dengan mengutamakan kelayakan dan kenyamanan pengguna melalui penataan sirkulasi. Selain itu juga menampilkan image Bandar Udara Internasional El Tari Kupang sebagai pintu gerbang dari Propinsi Nusa Tenggara Timur, yang dapat menampilkan ciri khas kedaerahan dan diharapkan kekhasan adat istiadat NTT ini dapat terangkat dimata internasional.

### **3.2. Sasaran**

Untuk memperoleh landasan perencanaan dan perancangan ulang Bandar Udara Internasional El Tari Kupang yang mampu memenuhi standar internasional yang berciri khas kedaerahan melalui:

1. Pengolahan tata ruang yang dapat memberikan arahan jalur sirkulasi yang baik, dan keberadaan ruang yang mampu menampung penumpang baik domestik

maupun internasional, dengan mengutamakan kelayakan dan kenyamanan dalam beraktifitas dalam bangunan maupun luar bangunan.

2. Tampilan fasad, yang menampilkan image ketradisional yang menunjukkan ciri khas NTT, melalui analisis kategori bentuk bangunan tradisional NTT secara umum dan khusus.

#### **4. LINGKUP PEMBAHASAN**

Dalam perancangan Bandar Udara ini merupakan suatu pengembangan dari yang sudah ada, maka yang ingin dibahas adalah :

- Kesesuaian antara kebutuhan ruang, luasan dan kapasitas pemakainya, serta kelengkapan fasilitas dalam memenuhi standar sebagai bandara internasional
- Sirkulasi Bandar Udara, baik dalam bangunan maupun luar bangunan.
- Wujud tampilan fasad bangunan Bandar Udara yang dapat menunjukkan image daerah setempat melalui rancangan yang konteks dengan alam dan adat istiadat setempat.

#### **5. METODA PEMBAHASAN**

Metode studi yang digunakan terdiri dari :

- Observasi, yaitu dengan melihat secara langsung kondisi Bandar Udara El Tari Kupang dan kemudian melakukan pemotretan.
- Wawancara, yaitu dengan melakukan tatap muka langsung dengan salah satu agen travel, dan kepala Bandar Udara Internasiona El Tari Kupang guna mendapatkan informasi yang aktual.

- Studi literature, yaitu membaca dan mengamati buku, peta, dan sumber-sumber lainnya yang berkaitan dengan proyek
- Metode komperatif, yaitu membandingkan data-data yang diterima dari PT.Angkasa Pura I - Bandar Udara Internasional El Tari Kupang (antara gambar kerja dan data statistik).

## **6. SISTEMATIKA PEMBAHASAN**

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Berisikan latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, metode studi, lingkup pembahasan dan sistematika pembahasan.

### **BAB II : BATASAN DAN PENGERTIAN TENTANG BANDAR UDARA**

Berisi tentang teori-teori tentang Bandar Udara dan literatur yang dipakai sebagai acuan dalam merancang ulang Terminal B Bandar Udara Internasional El Tari Kupang prinsip-prinsip maupun tinjauan utama pemilihan tapak berdasarkan kesimpulan yang diperoleh dari pengamatan dari keadaan yang ada di lapangan.

### **BAB III : TINJAUAN KHUSUS BANDAR UDARA EL TARI KUPANG DAN ARSITEKTUR TRADISIONAL TIMOR – ATONI/ DAWAN**

Berisi tentang keberadaan dan kondisi Bandar Udara Internasional El Tari Kupang, serta penentuan pemilihan tapak berdasarkan



prinsip-prinsip maupun tinjauan utama pemilihan tapak, serta pengenalan tentang arsitektur tradisional setempat, khususnya arsitektur Timor – Atoni/Dawan.

**BAB IV : ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA INTERNASIONAL EL TARI KUPANG**

Berisi pendekatan terhadap perencanaan bangunan yang menyangkut kegiatan, program ruang, akses sirkulasi, sistem utilitas, dan pengolahan fasad bangunan.

**BAB V : KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Berisi konsep dasar perencanaan dan perancangan yang meliputi konsep dalam tampilan fasad, sistem sirkulasi dan penataan ruang, serta konsep penunjang lainnya (struktur, utilitas dan kenyamanan) untuk pengembangan Bandar Udara Internasional El Tari Kupang.