

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang Eksistensi Proyek**

Perkembangan perekonomian yang semakin pesat di dunia dan di Indonesia pada khususnya telah pula mempengaruhi perkembangan sektor-sektor lain yang mendukung, seperti: sektor migas, non migas bahkan sektor pariwisata. Sektor-sektor tersebut tentunya tidak akan berjalan dengan lancar tanpa adanya dukungan transportasi.

Era pasar bebas/AFTA yang telah dimulai pada tahun 2003 ini tentunya semakin mendorong pemerintah Indonesia segera mengambil langkah dengan mengoptimalkan pengolahan sumber-sumber daya alam dan manusia guna tetap eksis di kancah persaingan yang semakin ketat dengan negara-negara tetangga.

Salah satu faktor yang dirasakan memberikan kontribusi besar bagi pemasukan devisa adalah sektor pariwisata

Sebagai negara tropis yang terletak di asia, Indonesia dikenal dengan negara kepulauan yang memiliki berbagai macam ragam budaya serta adat-istiadat. Daerah Istimewa Yogyakarta adalah salah satu kota yang kental dengan kebudayaan Jawa-nya, dimana ke-khas-an yang dimiliki kota ini telah menarik wisatawan domestik dan internasional untuk berlibur dan menikmati kota tersebut. Selain dikenal dengan kota pariwisata, kota Yogyakarta juga kerap

dikenal dengan sebutan kota pelajar, dimana kota Yogyakarta merupakan kota yang dipilih oleh para anak muda untuk mengenyam pendidikan.

Sebagai salah satu daerah tujuan wisata di Indonesia, Yogyakarta terus meningkatkan pelayanan terhadap kebutuhan wisatawan baik domestik maupun mancanegara. Dukungan dan sokongan untuk sektor pariwisata tidak dapat dilakukan dengan sembarangan, perlu strategi khusus agar pariwisata tetap dapat menghasilkan devisa bagi negara.

Negara Indonesia yang merupakan negara kepulauan juga merupakan salah satu faktor yang menyebabkan transportasi menjadi salah satu kunci proses kelancaran pendistribusian sektor-sektor migas, non migas dan pariwisata, baik melalui darat, laut atau udara. Sebagai negara kepulauan Indonesia memiliki kebutuhan akan transportasi udara untuk mendukung, mempercepat dan memudahkan akses antar pulau dalam pergerakan per-ekonomiannya.

Meningkatnya kebutuhan wisatawan domestik maupun mancanegara serta kebutuhan sektor-sektor lain seperti sektor bisnis, pemerintahan dan lain sebagainya, maka kebutuhan peningkatan akan moda transportasi pun mulai mendesak. Masyarakat mulai melakukan pilihan pada jasa transportasi udara sebagai sarana transportasi jarak jauh yang nyaman, aman dan juga cepat.

Pilihan masyarakat tersebut didasarkan pada penilaian bahwa transportasi udara tersebut memiliki banyak keunggulan salah satunya adalah efisiensi waktu yang dirasakan menjadi faktor penting bagi masyarakat modern masa kini.

Menurut Statistik Perhubungan tahun 2000, Transportasi udara beserta segala aktivitasnya merupakan salah satu sarana dan prasarana penting dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan baik ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan, Dewasa ini transportasi udara

menjadi pilihan dari pengguna jasa transportasi untuk bepergian dalam/luar negeri, selain itu bandar udara juga dikenal sebagai sarana dan prasarana pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Bandar Udara merupakan salah satu sarana transportasi yang dibutuhkan dan signifikan bagi kelancaran transportasi udara itu sendiri, sehingga sistematika pelayanan yang diberikan pada pemakai jasa penerbangan baik domestik atau internasional haruslah optimal.

Menurut Zainuddin (1983), Bandar udara memiliki peran yang sangat penting dalam sistem transportasi udara, karena semua kegiatan penerbangan berawal serta berakhir dari tempat ini. Bandar udara dapat dikatakan sebagai sarana perpindahan dari moda angkut darat ke udara ataupun sebaliknya, dikenal sebagai *interchange* dan *interface* serta terdapat aktivitas *processing* di dalamnya.

Pelaksanaan operasional bandar udara harus dapat menjamin kelancaran kelangsungan arus penumpang dan barang dengan memperhatikan keselamatan dan keamanan penerbangan. Pada awalnya, bandar udara hanya berfungsi sebagai sarana untuk menunggu keberangkatan dan kedatangan pesawat. Seiring dengan perkembangan jaman, bandar udara telah mengalami pergeseran fungsi yang lebih kompleks bila ditilik dari segi bisnis/ekonomi, politik maupun pariwisata. Saat ini bandar udara telah berfungsi sebagai salah satu fasilitas dari perjalanan jauh maupun fasilitas bagi penduduk kota setempat dimana bandara tersebut didirikan, sehingga pada sebuah bandara dapat dijumpai fasilitas-fasilitas penunjang bahkan sebagai sarana rekreasi. Hal tersebut tentunya dengan tidak merubah fungsi dari bandara sesungguhnya, dan fasilitas-fasilitas tersebut berkedudukan sebagai sarana tambahan saja.

Meningkatnya permintaan akan transportasi udara dapat dilihat dari pertumbuhan rata-rata jumlah penumpang, jumlah barang, rata-rata pertumbuhan maupun pada pergerakan pesawat pada bandar udara tertentu.

Data yang diperoleh dari Pelita I sampai Pelita V menyebutkan bahwa pertumbuhan rata-rata jumlah penumpang pada bandar udara domestik berjumlah 67,77% per-pelita, dan untuk pertumbuhan jumlah penumpang internasional mencapai 158,31% per-pelita.

Jika dilihat dari pertumbuhan rata-rata pada transportasi udara, maka sudah selayaknya bandar udara domestik yang memberikan kontribusi pada penambahan perekonomian Indonesia ditingkatkan fungsinya menjadi bandara internasional.

Salah satu faktor yang mendukung keberadaan fungsi bandara menjadi Internasional adalah sarana dan prasarana dari bangunan terminal, dimana perbedaan kebutuhan dan fasilitas penunjang menjadi syarat mutlak keberadaan bandara Internasional.

Untuk mewujudkan suatu perencanaan dan perancangan bangunan terminal bandar udara di Indonesia sebagai negara dengan iklim tropis, maka perwujudan bangunan tersebut harus dapat menjawab keadaan alam pada wilayah perencanaannya. Dengan demikian wujud-wujud dari arsitektur tropis yang menyesuaikan dengan iklim dan alam sekitarnya akan menjadi sebuah paradigma dalam perancangan desain baru dari bangunan terminal Bandara Adisucipto Yogyakarta.

Selain perwujudan bangunan yang sesuai dengan keberadaan iklim tropis di Indonesia, bentuk bangunan yang atraktif dan dinamis menjadi salah satu unsur utama selain fungsi.

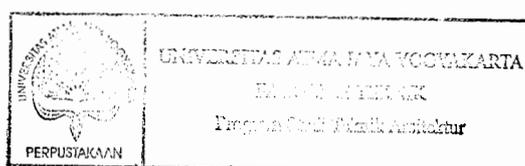
Bentuk baru bangunan terminal menjadi lambang kekuatan eksistensi Indonesia secara umum dan Yogyakarta khususnya, terhadap era globalisasi dunia, maka untuk mendapatkan wujud-wujud dari bentuk bangunan yang atraktif dan dinamis, maka diperlukan perubahan total dari bangunan terminal yang konvensional menjadi bentuk bangunan baru dengan desain arsitektur dekonstruktif.

#### **Sekilas Tentang Bandara Adisucipto Yogyakarta**

Bandara Adisucipto pertama kali dibangun pada tahun 1945 dengan landas pacu berupa tanah. Pada awal berdirinya, Bandar Udara ini dikenal dengan nama Pangkalan Udara Utama (Laluna) Adisucipto, yang sebelumnya dikenal dengan nama Pangkalan Udara Maguwo.

Alamat Bandara Adisucipto adalah sebagai berikut: Jl. Solo Km 9 Yogyakarta. Posisi Bandara terletak pada 07-47'S – 110-28'E.

Sampai saat ini Bandara Adisucipto melayani 13 penerbangan domestik, dengan tujuan yaitu: Jakarta, Surabaya, Denpasar, Balikpapan, dan Mataram. Jumlah penumpang berangkat sebanyak 358.342 orang, jumlah penumpang datang sebanyak 363.503 orang dan jumlah penumpang transit sebanyak 84.477 orang (berdasarkan data tahun 2001).



Bandar udara Adisucipto Yogyakarta melayani berbagai penerbangan yang ditujukan baik untuk pemerintahan, bisnis, maupun pariwisata domestik dan internasional (setelah transit dari bandara internasional). Hal tersebut menyebabkan Bandara Adisucipto Yogyakarta dituntut mempunyai mobilitas tinggi dan juga menjadi unsur penting di dalam sistem pelayanan transportasi udara menuju/keluar kota Yogya, dengan demikian untuk meningkatkan sistem pelayanan tersebut, Bandara Adisucipto perlu ditingkatkan fungsinya dari Bandar Udara Regional/Domestik menjadi Bandar Udara Internasional.

Berikut adalah tabel yang menggambarkan kondisi lalu lintas udara Bandara Adisucipto Yogyakarta.

#### Data Lalu lintas Angkutan Udara Th 1994 – 2003

#### Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta

NO.	TAHUN	PESAWAT		PENUMPANG			KARGO		BAGASI		POS	
		DATANG	BERK	DATANG	BERK	TRANSIT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT
1	1994	8.876	8.875	544.220	544.890	42.689	3.434.748	3.689.837	1.467.071	654.876	212.324	328.142
2	1995	10.030	10.031	565.537	570.903	46.039	4.212.391	4.400.513	1.650.863	1.013.083	258.624	460.708
3	1996	9.938	9.997	617.879	608.743	41.818	4.422.014	4.718.894	1.951.934	1.809.814	314.545	526.498
4	1997	9.767	9.788	585.134	579.502	34.523	4.324.232	4.624.531	2.090.895	1.193.357	376.751	571.526
5	1998	5.048	5.048	258.878	251.157	47.749	2.189.984	2.220.241	986.544	1.252.868	415.873	553.949
6	1999	3.832	3.831	208.815	198.833	47.289	1.914.773	1.805.714	845.439	1.275.808	595.251	719.278
7	2000	4.346	4.346	286.277	275.731	46.074	1.002.828	670.119	2.390.873	2.313.272	442.032	549.179
8	2001	5.658	5.656	363.503	358.324	84.477	1.359.907	706.742	3.042.196	3.053.228	242.145	130.389
9	2002	5.879	5.879	448.322	438.487	38.861	1.663.114	916.257	3.906.715	3.823.832	232.031	127.168
10	2003	5.345	5.345	451.808	444.520	27.476	1.514.382	769.175	3.659.607	3.879.616	131.080	75.661
	JUMLAH :	68.779	68.776	4.330.371	4.270.890	456.995	26.038.383	24.523.423	21.990.139	20.269.856	3.220.657	4.042.498

Catatan : Tahun 2003 posisi s.d. bulan Agustus 2003

Sumber : Bandara Adisucipto Yogyakarta 2000

**Data Lalulintas Udara Th 2003 s/d Agustus**  
**Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta**

NO	BULAN	WAT KOMBINDI		ESANAT MILITE		PERUMPANG			KARGO		BAGASI		PCS	
		DATANG	PANGK	DATANG	PANGK	DATANG	PANGK	TRANSIT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MU	NGKAR	MUAT
1	JANUARI	654	654	826	826	49.367	52.146	3.822	142.528	86.843	421.079	441	16.107	9.730
2	FEBRUARI	595	595	599	599	47.826	46.982	2.196	133.955	86.885	401.730	400.901	15.101	9.155
3	MARET	671	671	658	658	51.730	52.824	2.995	218.616	91.382	400.838	429.535	13.387	9.683
4	APRIL	609	609	695	695	48.467	48.254	3.470	205.992	83.598	368.329	392.320	13.443	8.304
5	M EI	680	660	655	655	56.511	54.342	3.663	194.589	88.455	437.821	458.752	15.166	7.316
6	JUNI	680	660	753	753	60.975	58.269	3.465	213.671	109.215	480.322	539.708	20.788	10.101
7	JULI	755	755			70.400	68.980	4.060	211.540	110.144	590.178	653.813	19.625	10.631
8	AGUSTUS	741	741			66.530	62.903	3.785	192.491	112.553	559.510	563.020	17.463	10.741
JUMLAH :		5.345	5.345	4.186	4.186	451.806	444.520	27.476	1.514.382	769.175	3.859.607	3.879.516	131.030	75.661

Sumber : Bandara Adisucipto Yogyakarta 2003

Bila dilihat dari data arus penumpang pesawat dan kargo, bandara Adisucipto mengalami banyak peningkatan yang pesat dari tahun ke tahun. Berdasarkan hal tersebut maka pada tahun-tahun mendatang bandara Adisucipto akan dapat menjadi salah satu pintu gerbang wisata di Indonesia setelah Bali dan Jakarta. Perubahan fungsi bandara Adisucipto dari regional menjadi internasional dapat menjadi salah satu indikator peningkatan kegiatan pariwisata dalam negeri terutama kota Yogya.

## 1.2. Perumusan Masalah

Perubahan fungsi bandara Adisucipto dari regional menjadi internasional, menyebabkan fasilitas- fasilitas pada bangunan terminal bandara tersebut akan mengalami pengembangan. Pengembangan tersebut meliputi pengembangan segi fungsi, kebutuhan, fasilitas inti, fasilitas tambahan hingga dan fasilitas penunjang, serta perubahan sistem operasional pada bandara Adisucipto itu sendiri yang meliputi imigrasi, kargo bea cukai, dan karantina.

Sebagai salah satu pintu gerbang pariwisata di Indonesia yang memiliki fungsi sarana dan prasarana transportasi udara, maka keberadaan Terminal Building Bandara akan menjadi *Landmark* dari kota Yogyakarta, sekaligus bercirikan alam tropis dan perubahan bentuk konvensional yang atraktif dan dinamis, sebagai eksistensi era global.

Bangunan terminal bandara Adisucipto harus memiliki suatu ciri khas tertentu yang dapat menandakan keberadaan Kota Yogyakarta sebagai daerah tujuan wisata di Indonesia dengan keberadaan alam tropisnya, dan menandakan era baru dalam perekonomian global.

Berdasarkan latar belakang di atas dan dengan mempertimbangkan kondisi yang telah diruraikan, maka rumusan masalah adalah:

“Bagaimana Wujud Rancangan bangunan terminal Bandar Udara Internasional Adisucipto di Yogyakarta sebagai pintu gerbang pariwisata dan landmark/symbol keberadaan kota Yogyakarta di era global “.

### **1.3. Tujuan dan Sasaran**

Tujuan yang ingin dicapai penulis dengan penelitian ini adalah: tercapainya wujud bangunan Terminal Bandar Udara Adisucipto yang berstandar Internasional dengan pengoperasian yang optimal serta daya tarik pendukung kota Yogyakarta sebagai pintu gerbang pariwisata Indonesia yang aman, nyaman dan tenteram sehingga membantu meningkatkan pendapatan devisa Negara dari sektor pariwisata.

Sasaran yang akan dicapai adalah wujud bangunan terminal baru yang terlepas dari bentuk konvensional serta memiliki akses yang jelas secara visual dan spatial.

### **1.4. Lingkup Studi**

Sesuai dengan tujuan akhir yang akan didapatkan, maka materi studi ini dibatasi pada bangunan terminal dengan perencanaan berskala internasional sehingga diharapkan dapat mencapai bentuk-bentuk perancangan dari bangunan terminal yang menekankan pada dimensi, bentuk, peletakan ruang, dan elemen-elemen lainnya.

### **1.5. Metodologi Penelitian**

Metode yang digunakan adalah metode analisis yang mengarah pada metode deduktif. Analisis dilakukan dengan mengungkapkan permasalahan pada bangunan terminal terdahulu. Hasil analisis tersebut akan dipadukan dengan kebutuhan baku sebuah bangunan terminal bandara internasional yang pada akhirnya akan didapatkan wujud baru dari sebuah bangunan terminal bandara internasional.

### 1.6. Sistematika Pembahasan

1. Latar belakang eksistensi proyek dengan permasalahan, rumusan, tujuan dan sasaran, lingkup studi, metodologi penelitian serta sistematika penelitian.
2. Penguraian tentang rumusan baku bandar udara secara umum dan teori arsitektur yang menunjang wujud bangunan.
3. Deskripsi tentang bandar udara Adisucipto Yogyakarta.
4. Analisis terhadap kebutuhan bangunan terminal yang menitik beratkan pada kebutuhan ruang, fungsi ruang, hubungan ruang, sirkulasi, dan kebutuhan baku dari sebuah bangunan terminal bandara berskala internasional.
5. Konsep dasar perencanaan dan perancangan bangunan terminal bandara internasional.