

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. LATAR BELAKANG

I.1.1. Latar Belakang Eksistensi Proyek

Transportasi udara mengalami perkembangan yang pesat setiap tahun. Hal ini disebabkan peranan transportasi udara yang sangat penting untuk pengangkutan manusia dan barang antar bandar udara yang satu dan yang lain. Dengan adanya transportasi udara membuat manusia dapat mengatasi hambatan ruang dan waktu. Menurut Sistranas (2005), transportasi udara memiliki dua fungsi yaitu sebagai unsur penunjang dan unsur pendorong. Sebagai unsur penunjang dimaksudkan adalah meningkatkan pengembangan berbagai kegiatan pada sektor-sektor lain di luar sektor transportasi (meliputi sektor-sektor pertanian, perdagangan, industri, pendidikan, kesehatan, kepariwisataan, transmigrasi, dan lainnya). Sedangkan sebagai unsur pendorong, dimaksudkan untuk membantu membuka daerah terisolasi, terpencil, tertinggal, dan perbatasan yang tersebar di berbagai wilayah, menggunakan pesawat udara menuju ke bandar udara yang terletak tidak jauh dari daerah tersebut. Dengan demikian, agar dapat mewujudkan transportasi udara yang baik, diperlukan bandar udara yang berfungsi sebagai pusat pelayanan keberangkatan dan kedatangan pesawat dan penumpang.

Pengertian bandar udara menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, yaitu kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan. Sedangkan di dalam Keputusan Menteri Perhubungan nomor 44 tahun 2002 dijelaskan bahwa bandar udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat, naik-turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan

penerbangan dan sebagai tempat perpindahan moda transportasi. Selain itu, di dalam sistem tata kebandarudaraan nasional, pembangunan bandar udara di suatu daerah memiliki beberapa tujuan, antara lain; terjadinya suatu jaringan prasarana bandar udara secara terpadu, serasi, dan harmonis agar bersinergi dan tidak saling mengganggu, yang bersifat dinamis, terjadinya efisiensi transportasi udara secara nasional, terwujudnya penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhan, terwujudnya penyelenggaraan pelayanan penerbangan yang handal dan berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional dan daerah.

Dengan demikian bandar udara memiliki peran penting bagi suatu daerah administratif karena menjadi pintu gerbang perpindahan manusia ke suatu daerah atau wilayah.

Sebelum membuat perencanaan dan perancangan lebih lanjut, Pemerintah Daerah harus dapat menentukan jenis bandar udara yang cocok bagi daerah tersebut. Berdasarkan rute penerbangan yang ditempuh, bandar udara dibedakan menjadi dua jenis yaitu Bandar Udara Domestik dan Bandar Udara Internasional. Bandar Udara Domestik merupakan bandar udara yang ditetapkan untuk melayani penerbangan dalam negeri. Sedangkan Bandar Udara Internasional merupakan bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam dan luar negeri.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu dari Provinsi di Indonesia yang terus mengalami perkembangan, antara lain pariwisata, ekonomi, dan pendidikan. Terutama di bidang pariwisata, selama tahun 2013, jumlah wisatawan yang berkunjung ke DIY mencapai 3,81 juta, terdiri dari 3,60 juta wisatawan domestik dan 207,28 ribu wisatawan asing. Jumlah wisatawan domestik jauh lebih dominan dibanding wisatawan asing dengan porsi sekitar 94,56 persen. Perkembangan kunjungan wisata selama sembilan tahun terakhir menunjukkan bahwa setiap tahun jumlah kunjungan rata-rata meningkat sebesar 7,83 persen. Jumlah kunjungan wisatawan asing mampu tumbuh di atas 20 persen per tahun, sementara wisatawan domestik tumbuh 7,40 persen per tahun. Berdasarkan negara asalnya, wisatawan asing yang berkunjung ke DIY selama tahun 2013 didominasi oleh wisatawan dari

Belanda, Jepang, dan Malaysia. Pangsa jumlah wisatawan dari negara-negara tersebut secara berturut-turut adalah 11,30 persen dan 9,42persen. Berdasarkan data Angkasa Pura tahun 2014, rute penerbangan yang paling banyak dilayani oleh Bandar Udara Internasional AdiSucipto yaitu Jakarta-Yogyakarta. Berdasarkan data tersebut, walaupun perkembangan jumlah wisatawan terus meningkat, terutama dari luar negeri, namun pergerakan manusia(wisatawan) masih lebih banyak transit melalui Jakarta (Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta). Dengan demikian, untuk mewujudkan Yogyakarta sebagai destinasi pariwisata internasional, diperlukan suatu bandar udara kelas internasional yang mampu menampung arus pergerakan manusia yang masuk maupun keluar Yogyakarta melalui transportasi udara.

Moda transportasi yang dapat digunakan untuk mencapai Kota Yogyakarta, antara lain melalui darat dan udara. Untuk jalur darat dapat menggunakan transportasi umum seperti bus atau kereta api. Sedangkan melalui udara, transportasi transportasi umum yang tersedia yaitu pesawat terbang. Bandar udara komersial yang beroperasi di Yogyakarta sampai saat ini yaitu Bandar Udara Internasional Adisucipto. Bandar Udara ini melayani dua jenis penerbangan yaitu penerbangan sipil dan militer.

Setiap tahun terjadi peningkatan jumlah penumpang pesawat terbang baik dari maupun menuju Yogyakarta, terutama setelah dibukanya rute internasional pada tanggal 21 Februari 2004. Penerbangan Internasional pertama yang dioperasikan yaitu rute Yogyakarta-Kuala Lumpur oleh maskapai Garuda Indonesia. Walaupun rute internasional sempat ditutup pada November 2006, namun penerbangan ini dilanjutkan kembali oleh Air Asia pada 30 Januari 2008. Selain itu, maskapai Malaysia Airlines juga turut meramaikan rute internasional ini.

Seiring dengan pertumbuhan jumlah penumpang yang semakin meningkat, mengakibatkan terjadi kepadatan di dalam terminal penumpang baik domestik maupun internasional. Hal ini menjadi masalah yang serius karena lonjakan jumlah penumpang tidak disertai dengan pembangunan yang memadai. Selain itu, kualitas bandar udara akan menurun karena tidak mampu memberikan pelayanan yang terbaik bagi penumpang. Beberapa

permasalahan yang muncul di Bandar Udara Internasional Adisucipto, antara lain: Kapasitas Jumlah Penumpang, Jumlah Parkir Pesawat, dan Luas Wilayah.

Permasalahan pertama yang harus diselesaikan yaitu kapasitas penumpang. Kapasitas penumpang adalah masalah utama yang dihadapi oleh pihak Angkasa Pura I selaku pelaksana pelayanan jasa kebandarudaraan di Bandar Udara Internasional Adisucipto. Berdasarkan data Angkasa Pura I (2012) diketahui bahwa selalu terjadi pertumbuhan jumlah penumpang setiap tahunnya, baik yang datang maupun yang berangkat. Menurut data lalu lintas udara terakhir (Angkasa Pura I, 2012) tercatat jumlah penumpang domestik sebanyak 4.785.903 orang sedangkan untuk internasional berjumlah 212.215 orang. Apabila jumlah tersebut dibandingkan dengan standar kapasitas bangunannya yaitu 800.000 orang untuk domestik dan 100.000 orang untuk internasional, maka dapat disimpulkan telah terjadi *over capacity* pada ruang terminal baik domestik maupun internasional. Pada rute domestik terjadi *over capacity* hampir 6 kali lipat, sedangkan pada rute internasional sekitar 2 kali lipat. Fenomena kelebihan kapasitas ini menyebabkan penumpang berdesak-desakan berada dalam ruang terminal, terutama ruang tunggu. Bila tidak ditangani lebih lanjut maka akan terjadi *crowded* yang lebih parah.

Permasalahan kedua yang muncul yaitu jumlah parkir pesawat yang hanya diisi 6-7 slot, padahal jumlah parking stand yang tersedia sebanyak delapan slot. Hal ini dikarenakan parking slot kedelapan sangat dekat dengan *Taxiway N2* dan sangat berbahaya apabila terkena dampak *Jetblast*. Jumlah parkir ini kurang mendukung arus lalu lintas penerbangan dari maupun menuju Bandar Udara Internasional Adisucipto. Jumlah penerbangan komersial per tahun dapat mencapai sekitar 35.000 penerbangan domestik dan 1.600 pada rute internasional. Sedangkan untuk penerbangan perhari dapat mencapai 124 penerbangan (domestik dan internasional) yang dioperasikan oleh sekitar dua belas maskapai (Angkasa Pura I, 2013). Selain penerbangan komersial, juga terdapat penerbangan militer dengan jumlah sekitar 114 penerbangan per hari. Keramaian lalu lintas udara ini seringkali menjadi keluhan pilot maupun penumpang karena harus menunggu informasi

izin mendarat/ *landing* oleh ATC. Hal ini berdampak terganggunya penerbangan setiap maskapai. Kekacauan semakin parah apabila ada pesawat udara yang tidak datang tepat waktu.

Permasalahan ketiga yaitu luas wilayah yang sangat berpengaruh pada panjang *runway* dan perluasan bandar udara di masa depan. Pada saat ini, luas wilayah Bandar Udara Internasional Adisucipto yaitu sekitar 88.690 m². Luas ini mencakup bangunan terminal, landasan pacu, fasilitas pendukung, parkir kendaraan, serta area Akademi Angkatan Udara. Masalah ini muncul karena semakin banyak hunian di sekitar bandar udara dan topografi Gunung Bokodi di sebelah timur. Hal ini tidak memungkinkan bandar udara untuk melakukan perluasan, baik menambah landasan pacu maupun membangun terminal baru. Selain itu, Bandar Udara Internasional Adisucipto hanya memiliki panjang runway 2.200 meter dengan lebar 45 meter dan tidak memiliki RESA. RESA atau *Runway End Safety Area* merupakan daerah perpanjangan runway yang menjadi batas aman pesawat ketika mendarat.

Dampak yang ditimbulkan permasalahan ketiga ini yaitu pesawat terbang berbadan besar seperti Boeing 747 dan Airbus 380 tidak dapat mendarat di Bandar Udara Internasional Adisucipto. Jenis pesawat terbang terbesar yang dapat ditampung yaitu Boeing 737-900ER, Boeing 737-800NG, dan Airbus 319/20. Padahal maskapal internasional banyak menggunakan pesawat terbang berbadan besar untuk mengangkut penumpang. Hal ini merupakan salah satu hambatan perkembangan pariwisata di Yogyakarta.

Berdasarkan Rencana Jangka Panjang Daerah (RJPD) Yogyakarta tahun 2012, telah disetujui akan dibangun bandar udara baru untuk menggantikan peran Bandar Udara Internasional Adisucipto. Pemilihan lokasi harus memenuhi beberapa kriteria dasar antara lain, jauh dari daerah permukiman penduduk dan topografi lokasi cenderung landai. Lokasi yang cocok dengan kriteria ini terdapat di Kabupaten Kulon Progo. Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) Kabupaten Kulon Progo 2012-2032 pasal 18 telah ditetapkan 4 daerah yang dapat digunakan sebagai lokasi pembangunan bandar udara

baru, yaitu Kecamatan Temon, Kecamatan Wates, Kecamatan Panjatan, dan Kecamatan Galur. Setelah melalui pengesahan Gubernur DIY, lokasi pembangunan bandar udara telah ditetapkan di Desa Palihan, Kecamatan Temon, Kulon Progo. Dengan dibangunnya bandar udara baru di Kulon Progo diharapkan dapat menampung jumlah penumpang dan jumlah penerbangan yang lebih banyak. Melalui transportasi udara dapat membantu peningkatan ekonomi dan pariwisata Daerah Intimewa Yogyakarta.

I . 1 . 2 . Latar Belakang Permasalahan

Di dalam pasal 232 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dimuat dua jenis kegiatan pengusahaan bandar udara, antara lain pelayanan jasa kebandarudaraan dan pelayanan jasa terkait bandar udara. Pada pelayanan jasa kebandarudaraan termuat berbagai fasilitas yang meliputi pelayanan jasa pesawat udara, penumpang, barang, dan pos yang terdiri atas penyediaan dan/atau pengembangan. Terminal merupakan salah satu fasilitas yang disediakan. Fasilitas terminal mencakup pelayanan angkutan penumpang, kargo, dan pos.

Melihat perkembangan bandar udara yang semakin memiliki peranan penting maka diperlukan suatu sistem terminal bandar udara yang dapat mengakomodasi kegiatan pengguna bangunan seperti penumpang, staf bandar udara, otoritas bandar udara, perusahaan penerbangan, dan pengguna umum lainnya. Bangunan terminal bandar udara yang dirancang harus memberi penekanan pada fungsi. Sebagai bangunan yang fungsional dan terencana dengan baik, bangunan terminal harus memiliki kriteria terorganisasi, logistik, memiliki sumber daya, dan tantangan arsitektur berdasarkan konteks.

Dengan demikian, diperlukan suatu bandar udara yang modern karena menekankan perancangan pada fungsi dan kelancaran kegiatan. Namun di dalam sistem terminal bandar udara yang modern terdapat tantangan besar yaitu kepadatan dan tekanan (*stress*) karena dipenuhi oleh banyak orang yang menggunakannya. Untuk menanggulangi hal tersebut terminal bandar udara harus memenuhi persyaratan, antara lain; tenang dan nyaman, menghadirkan alam dalam area publik, sebisa mungkin menggunakan material alami,

kejelasan tata ruang dan organisasinya, serta struktur dan pencahayaan yang mengekspresikan penggunaan ruang (Edward, 2005).

Terminal bandara merupakan daerah pertemuan utama antara lapangan udara (*air-field*) dan bagian bandar udara lainnya (Horronjef, 1983). Yang dimaksud dengan bagian bandar udara lainnya yaitu meliputi fasilitas kantor pengelola penerbangan, apron, parkir kendaraan calon penumpang, pergudangan, hotel bandara, jasa transportasi lanjutan, restoran, dan sarana pendukung lainnya. Secara metaforis, terminal bandar udara dapat digambarkan sebagai jembatan yang menghubungkan antara pesawat terbang dengan daerah tujuan. Selain itu, juga dapat digambarkan sebagai gerbang karena menjadi pintu masuk utama bagi setiap penumpang yang memasuki wilayah administratifnya. Secara tidak langsung, terminal bandar udara memiliki fungsi ganda yaitu sebagai ruang tunggu penumpang sekaligus simbol identitas wilayah yang representatif.

Di dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2012), gerbang didefinisikan sebagai pintu masuk. Istilah ini juga dapat melekat pada bangunan bandara yang merupakan pintu masuk pada suatu daerah. Bandar Udara Internasional Kulon Progo merupakan gerbang utama jalur udara untuk memasuki wilayah Yogyakarta. Hendaknya dapat menjadi representasi dan wajah bagi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Di samping modernitas yang semakin berkembang, nilai-nilai budaya setempat juga tidak dapat ditinggalkan, yaitu Budaya Jawa. Penerapan Budaya Jawa akan membawa suasana Yogyakarta bagi pengunjung baik kaum urban maupun wisatawan yang datang ke Daerah Istimewa Yogyakarta. Budaya Jawa hadir dalam nilai-nilai luhur dan arsitekturnya. Arsitektur Jawa memiliki sifat terbuka, yang antara lain dapat diamati dari bentuk dan fungsi bangunan misalnya berupa pendopo yang digunakan masyarakat untuk berkumpul.

Faktor identitas sangat penting ditampilkan ke dalam bangunan monumental seperti bandar udara. Bandar udara dapat menjadi *landmark* (Lynch, 1960) bagi wilayah karena mempresentasikan kehidupan dan nilai-nilai budaya yang terkandung di dalam masyarakat. Dengan demikian,

bandara khususnya melalui terminal dapat menjadi ‘wajah’ daerah karena bangunan inilah yang tampak dan dirasakan pertama kali bagi penumpang pesawat udara baik domestik maupun internasional.

Selain representasi dalam bentuk, pendekatan yang diambil juga digunakan sebagai acuan dalam mengatur tata ruang dalam bangunan terminal. Tata ruang dalam yang dimaksud mencakup ruang kegiatan bagi penumpang pesawat udara, aliran bagasi, maupun alur kegiatan pengelola bandara. Dengan demikian, diharapkan akan terjadi keharmonisan sirkulasi kegiatan manusia.

Pendekatan ini akan digabungkan dan disesuaikan dengan akulturasi budaya Jawa dan Modern yang menjadi wajah serta tatanan utama pada bangunan terminal bandara ini. Harapan yang ingin dicapai di masa depan yaitu semakin berkembangnya perekonomian dan pariwisata Yogyakarta serta dengan adanya bandar udara ini dapat menjadi sarana promosi budaya.

I. 2 . RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimana wujud rancangan tata ruang dalam dan tata ruang luar Terminal Bandar Udara Internasional Kulon Progo di Yogyakarta yang modern namun tetap representatif terhadap identitas arsitektur tradisional Jawa.

I. 3 . TUJUAN DAN SASARAN

I. 3. 1 . Tujuan

3. 1. 1. Tujuan Penulisan

Terwujudnya Konsep Perancangan Bandar Udara Internasional Kulon Progo yang fungsional modern namun tetap representatif terhadap budaya Jawa serta menggunakan konsep sustainable.

3. 1. 2. Tujuan Proyek

Menjadikan Bandar Udara Internasional Kulon Progo sebagai bandar udara utama di Yogyakarta dan mampu untuk menampung hingga lebih dari 5.000.000 penumpang per tahun dan dapat bertahan hingga 20 tahun mendatang.

I.3.2. Sasaran

- Menentukan jumlah kapasitas bandar udara hingga sepuluh tahun mendatang
- Mengetahui definisi dan deskripsi mengenai bandar udara secara umum
- Menentukan definisi dan spesifikasi mengenai terminal bandar udara
- Menentukan batasan suprasegmen desain
- Mengetahui tentang tata ruang dalam dan tata ruang luar
- Mengetahui tentang Teori Arsitektur Jawa
- Mengetahui tentang Teori Arsitektur Post Modern dan klasifikasinya
- Menentukan data fisik dan non-fisik daerah Kulon Progo dan Kecamatan Temon

I.4. LINGKUP STUDI

I.4.1. Materi Studi

A. Lingkup Spasial

Lokasi Perancangan Bandara ini yaitu Desa Palihan, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta.

B. Lingkup Substansial

Untuk mengetahui jawaban dari pertanyaan penelitian ini, maka dibutuhkan beberapa variabel yang dapat dicari dan dianalisis. Beberapa variabel tersebut antara lain:

- Keadaan Lahan
- Budaya Reprerentatif Yogyakarta
- Prakiraan Jumlah Pengguna
- Jumlah dan jenis transportasi yang terhubung dengan Bandara
- Jumlah dan Luasan Ruang yang dibutuhkan

C. Lingkup Temporal

Berikut merupakan pengaturan waktu yang digunakan dalam penelitian ini:

No	MINGGU KE	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
TAHAP 1 - PENDAHULUAN														
1	Latar belakang	■	■											
2	Rumusan masalah		■	■										
3	Tujuan dan sasaran			■	■									
4	Lingkup studi			■	■	■								
5	Metode Studi			■	■	■								
6	Sistematika penulisan					■								
TAHAP 2 - PENGUMPULAN DATA														
5	Tinjauan Objek studi				■	■	■							
6	Tinjauan Pustaka dan teoritikal					■	■	■						
7	Tinjauan kawasan						■	■						
TAHAP 3 - ANALISIS DAN PENARIKAN KESIMPULAN														
10	Analisis Programatik								■	■	■	■		
11	Analisis Penekanan Desain								■	■	■	■		
12	Konsep Desain												■	■

Sedangkan untuk lama proyek diproyeksikan hingga 20 Tahun yang akan datang (tahun 2035)

I.4.2. Pendekatan Studi

Dengan mencari pertimbangan perancangan dan hubungan antara gubahan massa Post Modern dan Arsitektur Tradisional Jawa melalui nilai-nilai identitas Yogyakarta.

I.5. METODE STUDI

I.5.1. Pola Prosedural

Metode Studi yang dipilih didasarkan pada proses pengambilan data. Metode penelitian yang digunakan yaitu Rasionalisme. Penelitian ini dilakukan secara langsung dan tidak langsung. Cara ini menggunakan sumber tertulis dahulu yang telah ada kemudian dikomparasikan terhadap kenyataan di lapangan (deduktif). Berikut merupakan spesifikasi metode penelitian yang akan dilakukan, meliputi:

5.1.1. Metode Pengumpulan Data

Penulisan penelitian ini menggunakan dua jenis data, antara lain :

- **Data Primer**
Merupakan data yang diperoleh secara langsung di lapangan sesuai dengan tempat dan waktu yang telah ditentukan.
- **Data Sekunder**
Data diperoleh dari sumber-sumber pustaka seperti perundangan, maupun buku teknik, internet, dan buku/jurnal sosial budaya masyarakat Indonesia. Metode Pengumpulan data dilakukan secara langsung dan tidak langsung. Pengumpulan data secara langsung dilakukan berdasarkan variabel yang akan dicari. Maka data dapat dikumpulkan dengan menggunakan beberapa instrumen, antara lain:
 - Keadaan Lahan
 - Budaya Repräsentatif Yogyakarta
 - Prakiraan Jumlah Pengguna
 - Jumlah dan jenis transportasi yang terhubung dengan Bandara
 - Jumlah dan Luasan Ruang yang dibutuhkan

5.1.2. Metode Analisis

Data yang telah berhasil dikumpulkan kemudian diolah melalui serangkaian proses antara lain:

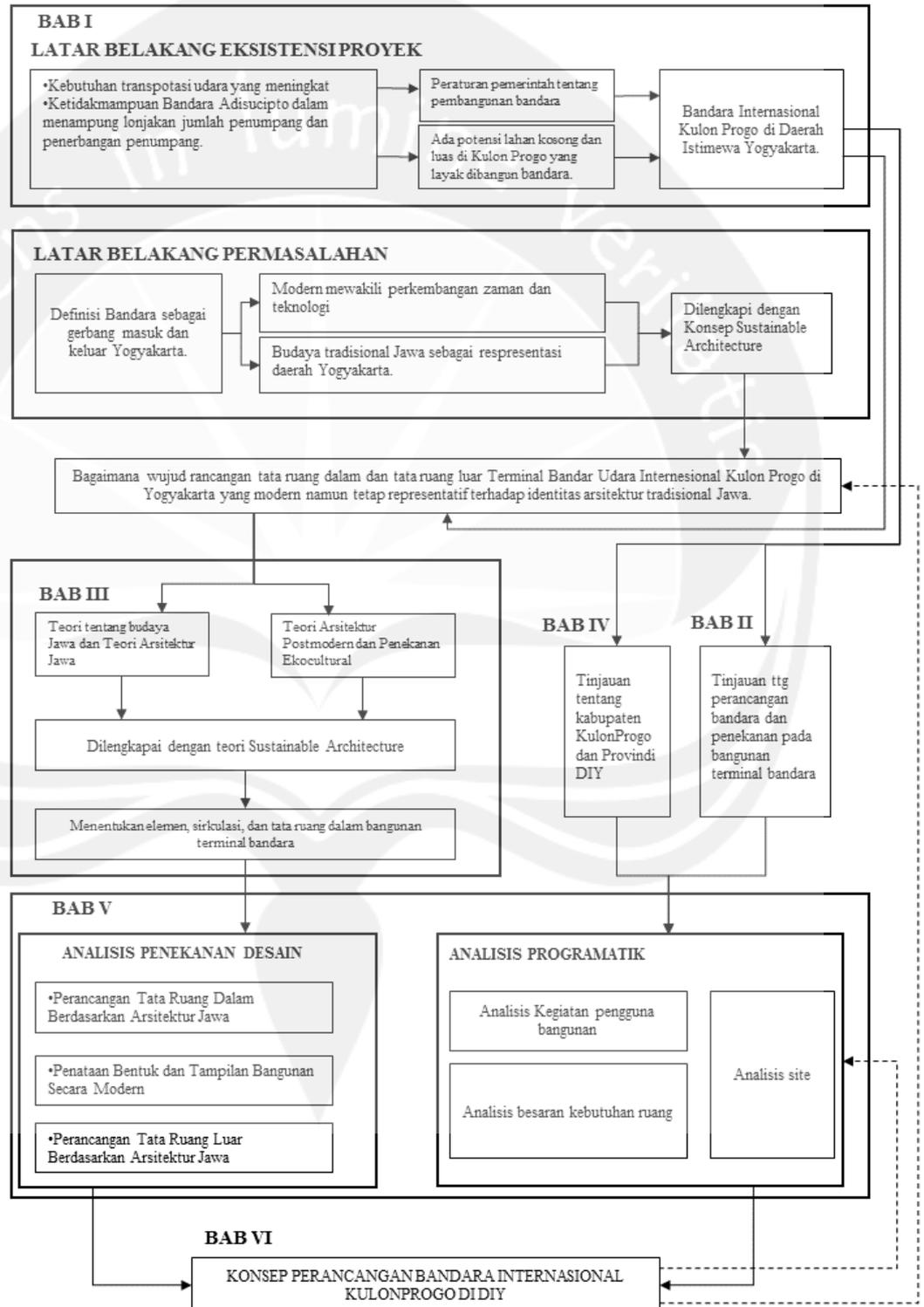
- Data legislasi, data tapak, dan data aspek yang telah didapat melalui instrument, dikumpulkan
- kemudian direkapitulasi tentang kebutuhan ruang dan luasan.
- Memasukkan aspek akulturasi budaya Modern dan Jawa pada penelitian
- Dipadukan dengan pendekatan green architecture
- Dibandingkan dengan bandar udara yang telah ada.
- Ditarik kesimpulan layak atau tidaknya Bandara Internasional Kulon Progo ini dibangun.

5.1.3. Metode Kesimpulan

Metode pengambilan keputusan yang digunakan yaitu secara deduktif. Kesimpulan diperoleh baik secara langsung di lapangan (sementara) maupun setelah melalui studi komparasi dengan literatur yang terkait. Kesimpulan Penelitian didapat melalui hasil komparasi antara teori, peraturan yang

berlaku dan kenyataan yang ada. Kesimpulan yang akan diperoleh adalah konsep desain perancangan yang akan dikomparasikan dengan preseden dan teori yang telah dijabarkan.

I.5.2. Tata Langkah



I. 5. 3. Sistematika Penulisan

BAB I

PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang eksistensi proyek, latarbelakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran penelitian, lingkup pembahasan, metodologi penelitian, yaitu data-data yang akan diteliti, tata cara penelitian, dan cara analisis yang akan digunakan, kerangka berpikir serta sistematika penulisan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA TERHADAP BANDAR UDARA DAN TERMINAL

Bab ini memuat pembahasan dari landasan teori yang berasal dari literatur maupun sumber-sumber pendukung seperti buku teori, peraturan yang berlaku maupun internet berupa gambar-gambar yang mendukung jalannya teori tersebut.

BAB III

TINJAUAN PUSTAKA TERHADAP ARSITEKTUR SEBAGAI LANDASAN PERANCANGAN

Bab ini memuat tentang tahapan-tahapan penelitian yang terdiri dari persiapan, pengumpulan data, analisa dan pengolahan data, pemecahan masalah.

BAB IV

TINJAUAN KAWASAN WILAYAH

Bab ini memuat tentang data yang berhasil dikumpulkan di lapangan dan pengolahan data. Hasil dari pengolahan data dianalisis secara lengkap

BAB V

ANALISIS

Bab ini merupakan proses mengolah data objek studi dan data wilayah berdasarkan landasan teori yang telah ditentukan.

BAB V

KONSEP PERANCANGAN

Bab ini memuat tentang kesimpulan yaitu berupa rangkuman analisis hasil yang diperoleh dari penelitian. Hasil penelitian berupa konsep perancangan Terminal Internasional Kulon Progo.

