



LANDASAN PROGRAM
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN ARSITEKTUR (LP3A)

**PENGEMBANGAN TERMINAL PENUMPANG
BANDAR UDARA ADISUTJIPTO
SEBAGAI BANDARA INTERNASIONAL**

Diajukan untuk
memenuhi sebagian persyaratan
guna memperoleh gelar Sarjana Teknik

Diajukan Oleh :
YURIATIKA BHARLY
NIM. L2B 002 182

Periode 95
April 2006 – Agustus 2006

Kepada :
**JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2006**

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu propinsi di Indonesia yang mempunyai potensi yang sangat besar dalam hal objek wisata, misalnya objek wisata Parangtritis, Pantai Baron, Candi Prambanan, Candi Borobudur, dan masih banyak objek wisata yang lainnya yang tentunya menarik minat wisatawan domestik maupun manca negara untuk datang ke kota Yogyakarta.

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) terletak di sebelah selatan Pulau Jawa. Berada di bibir pantai selatan, DIY dikelilingi wilayah Propinsi Jawa Tengah di ketiga sisinya yang lain. Dengan jumlah penduduk sekitar 3,5 juta jiwa pada tahun 2005, Propinsi DIY merupakan salah satu propinsi terpadat di Indonesia. Wilayah paling padat adalah Kota Yogyakarta dengan kepadatan lebih dari 12.000 orang tiap kilometer persegi. Angka pertumbuhan penduduk propinsi berkisar antara 0,5 – 1% tiap tahun. Angka pertumbuhan negatif terjadi di wilayah kota Yogyakarta sebesar minus 0,8% pertahun sejak tahun 2000. penurunan ini dikarenakan tingkat hunian kota yang semakin sempit, sehingga mendorong penduduk bermukim di luar kota Yogyakarta menuju wilayah kabupaten Bantul dan Sleman.

Kota Yogyakarta mengalami peningkatan pengguna dalam hal jasa penggunaan alat transportasi udara didukung meningkatnya volume penerbangan Bandara Adisutjipto Yogyakarta ke berbagai daerah yang semula hanya 22 kali penerbangan sehari menjadi 40 kali penerbangan dalam sehari semenjak dikembangkannya bandara Adisutjipto menjadi bandara Internasional pada akhir tahun 2003.

Kepala Cabang PT Angkasa Pura I Bandara Adisutjipto Bambang Sugito membenarkan pergerakan pesawat dan arus penumpang di Bandara Adisutjipto sudah sangat padat. Sejak dibukanya Bandara itu sebagai bandara internasional tahun 2003 akhir, pada tahun 2004 jumlah penumpang yang dilayani sebanyak 2.080.002 orang untuk melayani jumlah penumpang sebesar itu diperlukan luas terminal 13.297 m² (berdasarkan analisis kebutuhan luas terminal metode JICA), pada tahun 2005 jumlah penumpang yang dilayani sebanyak 2.522.485 orang untuk melayani jumlah

penumpang sebesar itu diperlukan luas terminal 16.591 m² sedangkan pada saat ini luas terminal yang ada hanya 5.904,81 m² saat ini perusahaan penerbangan yang melayani dan diberi izin untuk rute internasional dari Bandara Adisutjipto hanya Garuda Indonesia. Perusahaan BUMN itu melayani Yogyakarta – Kuala Lumpur dan Yogyakarta – Singapura yang dilayani tiga kali dalam seminggu. Selain itu ada sedikitnya 11 penerbangan berjadwal domestik yang terbang ke Yogya. Ke-11 penerbangan itu adalah : Garuda Indonesia, Merpati Nusantara Airlines, Adam Air, Mandala Airlines, Batavia Air, Lion Air, Pelita Air Services, Deraya, Kalimantan Star Air, dan Bouraq.

Sekwilda DIY menjelaskan bandara yang ada sekarang di Yogyakarta yakni Bandara Adisucipto dinilai sudah tidak lagi bisa menampung frekuensi penerbangan dan arus penumpang yang meningkat tajam kedaerah ini selama tiga tahun terakhir, sementara Bandara Adisucipto juga dipakai oleh TNI AU untuk lokasi latihan penerbangan.

Peningkatan permintaan jasa transportasi udara memerlukan pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana bandar udara, baik untuk kepentingan pesawat terbang maupun kepentingan penumpang dan barang. Peningkatan sarana dapat berupa peningkatan kapasitas pesawat terbang yang beroperasi dan peningkatan prasarana berupa sisi udara (*air side*) maupun sisi darat (*land side*).

Pengembangan Bandara Adisucipto ini menindaklanjuti rencana kerjasama regional dalam wilayah operasi bandara yang meliputi kawasan segitiga Yogyakarta, Solo, dan Semarang (Joglosemar) yang memiliki potensi di sektor pariwisata, industri, pertanian, dan peternakan. Karena Bandara Adisucipto merupakan salah satu simpul penting dalam pengembangan kawasan Joglosemar, maka pengembangan bandara bandara ini diharapkan akan dapat memberikan keuntungan bagi bandara itu sendiri dan juga bagi kawasan Joglosemar.

Bentuk lain dari kerjasama yang sedang dirintis oleh Departemen Perhubungan saat ini adalah pembuatan jalur rel kereta “double-track” yang menghubungkan Yogyakarta dan Solo untuk melayani pemenuhan kebutuhan angkutan wisata, bisnis, dan untuk keperluan regular, sehingga nantinya Bandara Adisucipto dapat diakses langsung oleh para penumpang kereta api dari Stasiun Tugu

Yogyakarta dan dari Stasiun Balapan Solo menggunakan kereta api Prambanan Express kelas Eksekutif. Dengan demikian antara Bandara Adisucipto dengan Bandara Adisumarmo akan memiliki akses tersendiri dengan fasilitas jalur kereta api Double – track. Dengan pengembangan ini diharapkan akan dapat meningkatkan perkembangan kawasan regional Yogyakarta – Solo.

Dengan adanya hal diatas menyebabkan terminal penumpang yang telah ada saat ini yaitu Bandara Adisucipto dianggap tidak mencukupi untuk memenuhi pelayanan dalam bidang transportasi udara, hal ini dikarenakan fasilitas yang telah ada tidaklah sebanding dengan kebutuhan saat ini dan sudah barang tentu yang akan datang, baik fasilitas utama bandara maupun fasilitas pendukungnya.

Dari data yang diperoleh menunjukkan peningkatan yang signifikan seperti pada tahun 2003 jumlah penumpang yang berangkat sebesar 125.066 penumpang kemudian pada tahun 2004 meningkat menjadi 158.043 penumpang, demikian pula dengan kedatangan, pada tahun 2003 kedatangan berjumlah 126.811 penumpang, pada tahun 2004 meningkat pesat menjadi 167.823 penumpang. Namun semua itu tidak didukung dengan Bangunan Terminal yang memadai, hal itu bisa dilihat jika terjadi jam – jam puncak penerbangan. Meluapnya calon penumpang pesawat di terminal semakin menambah suasana kurang nyaman Terminal Bandara terutama untuk parkir, ruang tiket, ruang check-in, ruang tunggu, dan ruang pemeriksaan keamanan. Pengembangan Terminal Penumpang Bandar Udara International Adisucipto nanantinya harus memperhatikan segi perluasan kapasitas ruang, kelengkapan fasilitas maupun kualitas arsitekturnya.

Dengan melihat perkembangan data tersebut membuktikan bahwa moda transportasi udara khususnya dunia penerbangan ternyata semakin banyak diminati. Ditinjau dari segi efisiensi waktu dan kenyamanan, transportasi udara memang menjadi salah satu alternatif sarana transportasi yang ada. Semua itu tidak lepas dari sistem pelayanan, keamanan, waktu dan kenyamanan yang diberikan oleh bandara. Keberadaan Bandara juga merupakan tolok ukur dari suatu wilayah secara keseluruhan. Untuk itu keberadaan bandara harus bisa menjadi cermin kondisi wilayah tersebut. Kedudukan Bandara khususnya Terminal Penumpangnya merupakan faktor penting bagi perkembangan dan pertumbuhan perekonomian

sebuah daerah. Potensi pada suatu wilayah membuka peluang bagi kedatangan para wisatawan dan investor dalam maupun luar negeri.

Adanya gempa 5,9 skala Richter yang menimpa Yogya dan sekitarnya pada tanggal 27 Mei 2006, juga menghancurkan beberapa fasilitas yang dimiliki oleh Bandara Adisucipto, terutama fasilitas bagi kedatangan domestik yang rusak parah, sehingga redesign Bandara Adisucipto dibutuhkan segera.

1.2 TUJUAN DAN SASARAN PEMBAHASAN

Tujuan

Tujuan pembahasan ini adalah menciptakan alternatif pemecahan dari suatu desain terminal penumpang Bandar Udara Domestik dan Internasional yang mampu menjawab tuntutan perkembangan, situasi, dan kondisi lingkungan yang berkesinambungan pada masa yang akan datang, serta mewujudkan rencana pengembangan Bandara Adisucipto yang direncanakan oleh Angkasa Pura I.

Sasaran

Sasaran yang hendak dicapai adalah agar Laporan Program Perencanaan dan Perancangan Arsitektur ini dapat tersusun sehingga dapat dijadikan acuan dan pedoman dalam desain grafis arsitektur “ Pengembangan Terminal Penumpang Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta”

1.3 MANFAAT

Secara Subyektif

Manfaat penulisan LP3A secara subyektif adalah memenuhi salah satu persyaratan mata kuliah Tugas Akhir sebelum menuju DGA pada Jurusan arsitektur Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Manfaat subyektif lain yang dapat diambil adalah bahwa LP3A akan digunakan sebagai pegangan dan acuan selanjutnya dalam DGA (Desain Grafis).

Secara Obyektif

Manfaat penulisan LP3A secara obyektif adalah dapat bermanfaat sebagai masukan dan pengetahuan bagi mahasiswa yang akan menempuh Tugas Akhir, selain

itu LP3A ini dapat digunakan sebagai masukan bagi Pemerintah Daerah Propinsi DIY dan pihak – pihak yang berkepentingan pada pengembangan daerah tersebut.

1.4 LINGKUP PEMBAHASAN

Ruang Lingkup Substantial

Ruang lingkup perencanaan dan perancangan “ Pengembangan terminal Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta” adalah bangunan tunggal dan lebih terfokus dengan terminal building domestik dan Internasional dengan integritas arsitektur sebagai wadah yang dapat mengakomodai, melengkapi, dan menunjang kegiatan penumpang dan pengunjung, pelayanan transportasi udara serta kebutuhan penumpang di Bandar udara.

Ruang Lingkup Spatial

Secara administratif lokasi perencanaan termasuk di desa Manguwoharjo Kecamatan Depok yang masih di dalam wilayah administratif Kabupaten Sleman. Luas lahan Bandar Udara Adisucipto adalah 46,86 hektar, lokasi Bandara Adisucipto terletak ± 9 km dari pusat kota Yogyakarta, dan berada pada posisi $07^{\circ}47^{\circ}S$ dan $110^{\circ}26^{\circ}E$ dengan ketinggian rata - rata 197 m diatas permukaan air laut. Bandar udara ini termasuk salah satu bandara yang dikelola oleh PT. (Persero) Angkasa Pura I.

1.5 METODE PEMBAHASAN

Metode pembahasan yang digunakan dalam penyusunan proposal ini adalah metode deskriptif, yaitu dengan menguraikan semua masalah dan keadaan, kemudian dianalisis faktor kuantitatif dan kualitatif secara sistematis sesuai ilmu arsitektur untuk memperoleh pemecahan yang sesuai dengan perencanaan dan perancangan “ Pengembangan terminal Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta”. Adapun langkah – langkah pengambilan datanya adalah sebagai berikut :

- a. Pengumpulan data primer
 1. observasi lapangan

Dengan mengumpulkan data yang ada dilapangan khususnya menyangkut pengembangan “Terminal Bandar Udara Adisucipto Yogyakarta” serta hal – hal lainnya.

2. wawancara

Dengan mengadakan wawancara terhadap pihak – pihak terkait.

b. Pengumpulan data sekunder

Diperoleh dengan mengumpulkan dan mempelajari literatur dari buku – buku, majalah dan sumber lain yang terkait dengan judul dan permasalahan yang diperoleh dari perpustakaan setempat, kantor – kantor pemerintah, dan instansi terkait lainnya.

1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Pembahasan masalah disusun dengan menggunakan sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Berisi tentang latar belakang, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika pembahasan, dan alur pikir.

BAB II TINJAUAN UMUM

Menguraikan tentang landasan teori mengenai bandar udara, dan tinjauan mengenai terminal penumpang.

BAB III TINJAUAN TERMINAL BANDAR ADISUTJIPTO

Berisi mengenai tinjauan umum kota Yogyakarta, tinjauan Terminal Penumpang Bandar Udara Adisutjipto, dan kesimpulan studi banding terminal penumpang di beberapa bandar udara

BAB IV KESIMPULAN, BATASAN DAN ANGGAPAN

Berisi tentang kesimpulan, batasan dan anggapan setelah mengerti permasalahan pada bab sebelumnya yang berfungsi membatasi pembahasan.

BAB V

PENDEKATAN PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang aspek fungsional (pelaku, jumlah penumpang, jumlah pengelola, jumlah pengunjung, pendekatan aktivitas, pendekatan kebutuhan ruang, pendekatan program ruang), aspek kontekstual, aspek pencitraan (penekanan desain), aspek teknis, dan aspek kinerja.

BAB VI

KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang program dasar perancangan dan konsep dasar perancangan serta penekanan desain.