BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Indonesia merupakan bagian dari negara-negara di dunia yang tersusun dari banyak pulau yang tersebar. Untuk menghubungkan pulau-pulau tersebut, transportasi udara merupakan sarana yang paling utama dan dominan karena kemampuan daya tempuh jaraknya yang jauh serta waktu yang dibutuhkan relatif singkat dibandingkan transportasi darat dan laut.

Penerbangan memberi pengaruh yang luas terhadap kehidupan manusia, yaitu berupa komunikasi antar masyarakat, waktu tempuh yang singkat dan peredaran barang dan jasa yang lebih luas.[1] Dari sarana transportasi udara tersebut, komunikasi dengan bangsa lain (internasional) maupun antar pulau di dalam negri (domestik) dapat berjalan dengan sangat cepat dan menambah jumlah lapangan kerja yang lebih besar.

Yogyakarta sebagai kota budaya dan merupakan daerah tujuan wisata terbesar di Indonesia setelah Bali, memiliki potensi wisata yang beragam, diantaranya obyek wisata sejumlah 36 buah, musium 21 buah dan rekreasi / hiburan 14 buah. Transportasi udara memegang salah satu peranan penting bagi Yogyakarta sebagai "pintu" kedatangan wisatawan. Pariwisata merupakan sektor yang mendorong perkembangan jasa transportasi. Hal ini terlihat dari meningkatnya jumlah wiasatawan internasional dan domestik yang berkunjung dari tahun ke tahun dengan rata-rata peningkatan sebesar 21,2%.[2]

Adanya kecenderungan melonjaknya permintaan yang bukan hanya dari dunia penerbangan Internasional tetapi juga dari pemerintah daerah yang menginginkan

---

[1] Lalu-Lintas dan Landas Pacu Bandar Udara, Pranoto Dirhan Putra, hal 1, 1999
[2] Diolah dari Data Statistik Parpostel DIY, 1993-1997

adanya bandar udara Internasional di ibu kota propinsinya, membawa gagasan pada Kebijaksanaan Dirgantara Terbuka / Open Sky Policy, dengan membuka bandar-bandar Internasional. Akan tetapi adanya aspek-aspek dan prinsip-prinsip tertentu, maka kebijakan perhubungan udara Internasional yang ditempuh Indonesia adalah Kebijakan Dirgantara Terbatas / Limited Open Sky.[3] Menurut Kakanwil Depparsenibud DIY **Sugeng**, dengan diijinkannya Bandar Udara Adisucipto untuk didarati pesawat terbang langsung (direct flight) dari luar negri, memunculkan harapan Bandara Adisucipto sebagai bandar udara Internasional yang dapat menghubungkan wilayah Regional Asia Tenggara maupun Asia.

Kebijakan transportasi ditetapkan agar mampu memberikan kemudahan mobilitas bagi masyarakat pengguna jasa transportasi umum baik yang *Cavtive Demand* (ketergantungan) maupun yang memiliki pilihan, mampu menumbuhkan roda perekonomian, medukung perkembangan kota, memacu gerak sosial dan budaya dari suatu daerah. Hal tersebut dikuatkan oleh Kepala Seksi Angkutan Udara dan Keselamatan Penerbangan Departemen Perhubungan DIY **Harun Rosyid**, bahwa untuk lebih memajukan perkembangan kawasan-kawasan potensial daerah perlu adanya kemudahan dalam menghubungkan daerah-daerah tersebut. Dalam hal ini, Departemen Perhubungan Wilayah DIY pada tahun 1999 mengambil kebijaksanaan untuk mengembangkan suatu terminal terpadu yaitu terminal penumpang udara internasional dan terminal penumpang darat penunjang. Dengan adanya saling dukung antara sistem transportasi udara dan sistem transportasi kota (bis dan kereta api) maka pergerakan pengguna / penumpang semakin efektif dan efisien.

Terminal penumpang sebagai bangunan umum yang diperuntukan bagi semua, haruslah dapat digunakan oleh semua orang termasuk penyandang cacat. Hal ini perlu untuk mendukung implementasi perwujudan fasilitas umum yang aksesibel bagi semua. Dalam upaya meningkatkan kesejahteraan bagi penyandang cacat maka penyediaan sarana dan prasarana untuk kemudahan mobilitas gerak dalam

[3] Makalah Dirjen Perhubungan Udara, Seminar Open Sky Policy, Sikado, 1993

melaksanakan kegiatan sehari-hari perlu diadakan, salah satunya adalah melalui penyediaan aksesibilitas.[4] Hal ini sebenarnya telah dicanangkan oleh pemerintah seperti keputusan mentri perhubungan, disebutkan bahwa *penyelenggara bandar udara wajib menyediakan fasilitas yang diperlukan dan memberikan pelayanan khusus bagi penumpang penyandang cacat, orang sakit dan orang jompo,* dan Gerakan Aksesibilitas Umum Nasonal (GAUN) 2000 yang dicanangkan Presiden KH Abdurrahman Wahid, yaitu berupa penyedian fasilitas umum bagi penyandang cacat.[5] Namun kenyataan dilapangan, aksesibilitas bagi difabel / penyandang cacat saat ini masih sangat minim, baik di bangunan-bangunan umum, perkantoran, perbelanjaan, tempat umum lainnya serte sarana transportasi.[6] Untuk itu pada perencanaan terminal terpadu perlu adanya aksesibilitas bagi pengguna difabel, terutama ruang-ruang umum yang berhubungan langsung dengan pengguna difabel.

Masalah yang muncul dalam merancang Terminal Terpadu ini adalah site yang tetap berada pada lokasi bandar udara Adisucipto dengan menambahakan / memasukkan ruang-ruang aktifitas bagi pengguna difabel terutama difabel yang menggunakan kursi roda sebagai faktor utama untuk menghasilkan persyaratan ruang, yakni dimensi ruang, kakarteristik ruang dan elemen ruang. Dengan penambahan tersebut diharapkan fasilitas-fasilitas umum di Yogyakarta terutama Terminal Terpadu ini dapat mendukung aktifitas bagi pengguna difabel yang akan bepergian.

1.2 PERMASALAHAN

1.2.1 Permasalahan Umum

Bagaimana merencanakan tata ruang Terminal Terpadu di Yogyakarta sebagai bangunan umum yang memperhatikan kenyamanan gerak sirkulasi penumpang difabel sebagai faktor utama dengan kondisi dan lahan yang ada seperti sekarang.

---

[4] Makalah Kebijakan dan Peran Departemen Sosial Unruk Mendukung Implementasi Perwujudan Fasilitas Umum yang Aksesibel Bagi Semua

[5] Harian KR, Penyandang cacat Perlu Fasilitas, 5 Juni 2000

1.2.2 Permasalahan Khusus

Bagaimana menata ruang dan mengatur besaran dan elemen ruang secara keseluruhan yang mampu menunjang kenyamanan gerak sirkulasi bagi penumpang terutama penumpang difabel pada Terminal Terpadu di Yogyakarta.

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai adalah mendesain sebuah terminal penumpang terpadu di Yogyakarta dengan memperhatikan pengguna difabel sebagai faktor utama dengan kondisi lahan seperti sekarang.

1.3.2 Sasaran

Sasaran dari penulisan ini yaitu didapatkan suatu landasan konseptual terhadap perencanaan dan perancangan tata atur ruang, dimensi ruang dan elemen ruang yang mendukung kenyamanan gerak sirkulasi penumpang terutama bagi pengguna difabel pada Terminal Penumpang Terpadu di Yogyakarta.

1.4 KEASLIAN TUGAS AKHIR

Pembedaan terhadap penekanan tinjauan dalam penulisan tugas akhir diperuntukkan sebagai usaha menghindari duplikasi, maka disertakan beberapa contoh yang pernah dibuat, diantaranya :

1. **Terminal Penumpang Udara Terpadu di Yogyakarta oleh Endah Budi Harjanti, 94/96365/TK/19018, Jurusan Arsitektur UGM.**

   A. Permasalahan :

   Bagaimana pola penggabungan angkutan udara, angkutan kereta api dan angkutan jalan penumpang yang memberikan kemudahan penemuan jalur diantara ketiga moda transportasi tersebut.

---

[6] Makalah Kebijakan dan Peran Departemen Sosial Untuk Mendukung Implementasi Perwujudan Fasilitas Umum yang Aksesibel Bagi Semua, oleh Direktur Jendral Bina Rehabilitasi Sosial.

B. Perbedaan :

Pada penulisan oleh Endah Budi menekankan pada pola sirkulasi diantara ketiga moda transportasi sebagai sarana penghubung. Sedang dalam penulisan ini menekankan pada tata ruang, dimensi ruang dan elemen ruang pada terminal penumpang terpadu yang mendukung kenyamanan sirkulasi bagi pengguna difabel sebagai faktor utama pembahasan.

2. **Terminal Terpadu Angkutan Jalan, Kereta Api dan Sungai di Kawasan Keramasan Palembang oleh Widya Fransiska F. 93/91335/TK/18278, UGM.**

A. Permasalahan :

Bagaimana konfigurasi alur gerak perpindahan yang dapat membantu penemuan jalur bagi pemakai bangunan terminal serte tata ruang fasilitas gabungan yang efektif dan efisien guna mendukung pelayanan kegiatan perpindahan tersebut.

B. Perbedaan :

Walaupun pada penulisan ini sama-sama membahas tentang konfigurasi alur gerak dan tata ruang fasilitas gabungan terminal terpadu, tetapi pada penulisan Widya Fransiska penggunanya adalah penumpang normal, sedang pada penulisan ini lebih ditekankan pada pengguna difabel.

1.5 LINGKUP BATASAN

1.5.1 Pengertian Judul

- ***Terminal*** adalah penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang bertujuan untuk menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya mencakup pemprosesan

penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara.[7]

- ***Penumpang*** adalah pengguna jasa transportasi yang bergerak dari satu titik / daerah ke titik / daerah lainnya.
- ***Terpadu*** adalah merupakan gabungan baik antara beberapa moda angkutan yang sama (intra carrier) maupun antara moda angkutan yang berbeda (inter carrier), diharapkan menjadi stimulator dan penggerak perkembangan lingkungan sekitar.[8]
- Jadi ***Terminal Penumpang Terpadu*** adalah bangunan beserta fasilitas yang ada padanya di dalam suatu area, dimana berfungsi sebagai penghubung utama antara sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang mencakup pemprosesan pengguna beserta bagasinya baik ketika datang, berangkat maupun transit dan transfer dari ataupun ke pesawat, sebagai sarana penghubung atau "pintu gerbang" antar daerah di dalam negri maupun dengan luar negri.

1.5.2 Perkara-Perkara yang Ditinjau Dalam Menyelesaikan Masalah

Perkara-perkara yang ditinjau dalam menyelesaikan masalah di Terminal Penumpang Terpadu lebih difokuskan pada Terminal Udara Internasional sedangkan Terminal Darat hanya sebagai penunjang. Perkara tersebut berhubungan dengan Tata Ruang, Dimensi Ruang dan Elemen Ruang, terutama tuang-ruang umum yang hanya dikunjungi pengunjung.

1.5.3 Batasan Aspek-Aspek Tinjauan

Ruang lingkup dan batasan yang menjadi aspek tinjauan dalam pembahasan diprioritaskan pada Bangunan Terminal Penumpang Terpadu yang dibatasi dalam hal Tata Ruang, Dimensi Ruang dan Elemen Ruang terutama yang berkaitan dengan

---

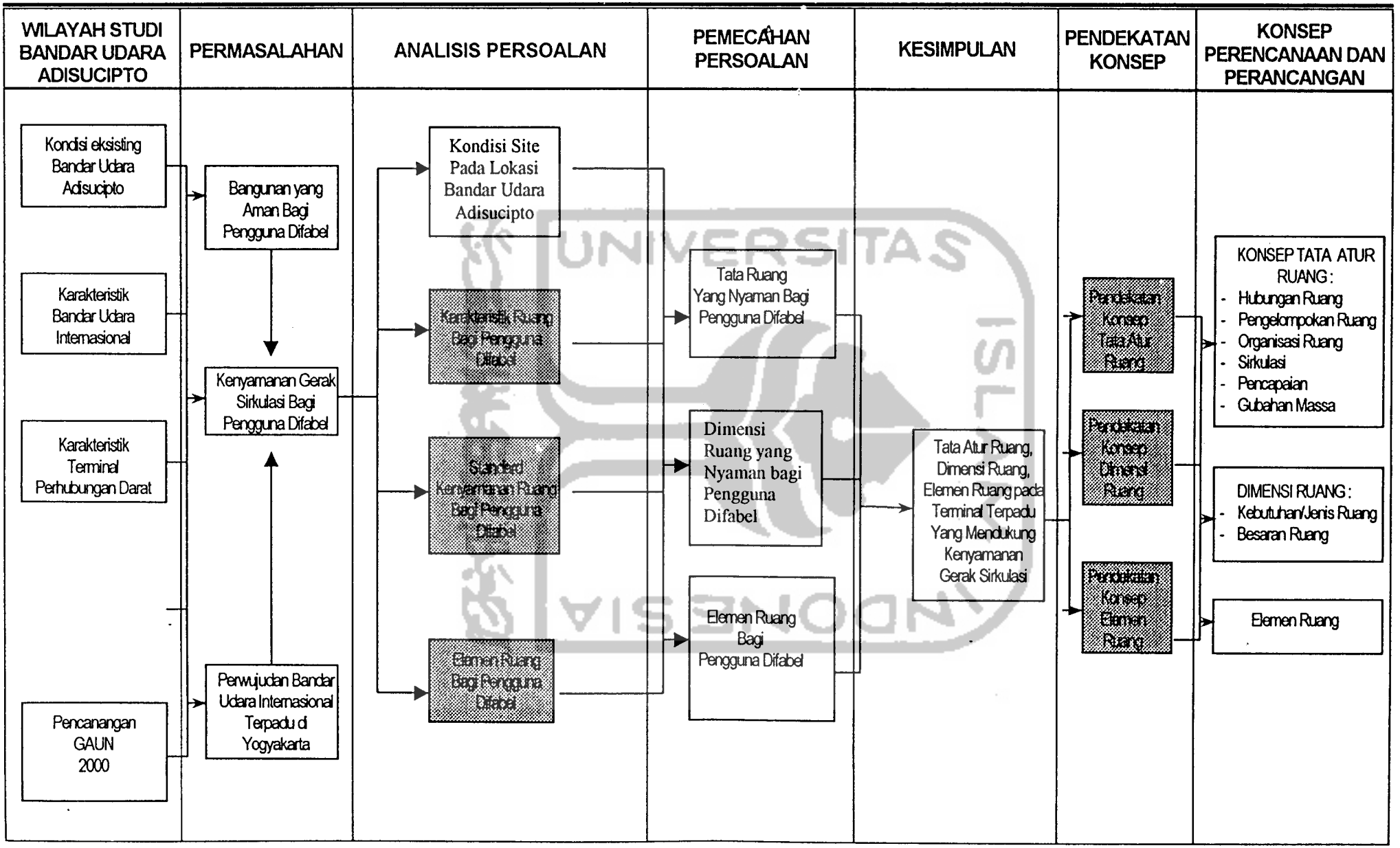
[7] Keputusan Dirjen Perhubungan Udara, 1999
[8] Hay, W. William, 1997

kenyamanan fisiologis dalam hal ini dipriorotaskan pada kenyamanan gerak sirkulasi bagi penumpang difabel yang menggunakan kursi roda.

1.6 METODE PEMECAHAN MASALAH

Metode pemecahan masalah dilakukan dengan beberapa tahapan dengan menggunakan kerangka pola pikir yang berisi tahapan-tahapan penyelesaian kearah tujuan dan sasaran yang ingin dicapai. Adapun tahapan-tahapan kerangka pola pikir tersebut sebagai berikut :

KERANGKA POLA PIKIR



1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I : PENDAHULUAN

Mengemukakan latar belakang serta gambaran mengenai hasil yang hendak dicapai. Secara keseluruhan tertampung dalam sebuah usulan yang diajukan dalam proposal.

BAB II : TINJAUAN SISTEM TERMINAL TERPADU

Kajian terhadap hal-hal yang berhubungan dengan pokok permasalahan meliputi kondisi sebuah terminal beserta peraturan / persyaratan-persyaratannya guna memperoleh gambaran serta acuan dalam proses analisa menuju desain terminal yang memenuhi persyaratan.

BAB III : TERMINAL PENUMPANG TERPADU ADISUCIPTO YOGYAKARTA YANG AKSESIBEL BAGI PENUMPANG DIFABEL

Proses analisa permasalahan mengenai sirkulasi yang berkaitan dengan tata ruang, dimensi ruang dan elemen ruang dalam kaitannya dengan penumpang difabel dan ditransformasikan kedalam persyaratan-persyaratan ruang sebuah terminal terpadu.

BAB IV : KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN TERMINAL PENUMPANG TERPADU ADISUCIPTO YOGYAKARTA YANG AKSESIBEL BAGI PENGGUNA DIFABEL

Berisi tentang pendekatan hasil ananalisa yang diteruskan pada konsep dasar perencanaan dan perancangan Bangunan Terminal Penumpang Terpadu Yogyakarta.