

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Latar Belakang Eksistensi Proyek

Sebagai Negara kepulauan dengan luas wilayah yang tersusun lebih dari 17 ribu pulau kecil dan besar, serta penduduk yang relatif banyak, Indonesia dihadapkan pada tantangan yang cukup besar disektor transportasi. Perkembangan perekonomian yang tinggi menyebabkan semakin meningkatnya mobilitas penduduk. Sarana yang memudahkan mobilitas dari satu tempat ke tempat lain sangat diperlukan agar dapat dengan mudah sampai ketempat yang hendak dituju. Sarana yang dimaksud adalah alat transportasi yang dapat membantu manusia menuju tempat yang ingin dituju dengan cepat tanpa harus berjalan kaki dengan waktu yang lama.

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Alat transportasi pada awalnya berupa kereta sederhana dengan roda yang ditarik menggunakan tenaga binatang. Karena semakin meningkatnya kebutuhan transportasi yang dapat memudahkan mobilitas dari satu tempat ke tempat lain dengan cepat, manusia melakukan perkembangan pada moda transportasi.

Berawal dari rasa keingintahuan manusia terhadap lingkungannya dan mencari tempat yang dapat dihuni untuk memenuhi segala keinginannya, manusia menciptakan alat transportasi seperti yang sekarang sering dilihat dan digunakan. Alat transportasi darat yang berupa sepeda roda dua hingga roda empat, alat transportasi air berupa perahu hingga kapal yang berukuran lebih besar, sedangkan alat transportasi udara berupa pesawat terbang.



Pesawat terbang pertama kali dirancang oleh Orville Wright dan Wilbur Wright. Wright bersaudara tak pernah patah semangat untuk membuat pesawat terbang dan pada akhirnya mereka dapat menemukan dan membuat pesawat terbang yang sampai sekarang paling sering digunakan untuk alat transportasi udara. Pesawat terbang pertama kali diluncurkan pada tahun 1903 di Amerika Serikat.¹

Dewasa ini pesawat terbang bukanlah sekedar alat transportasi, namun sebuah kebutuhan. Menaiki pesawat terbang bukanlah bukti kemampuan seseorang namun bukti akselerasi prima dalam menghadapi kebutuhan orang lain. Banyak Negara berkembang dan maju menyadari fakta bahwa semakin banyak orang membutuhkan keberadaan alat transportasi udara yang cepat ini. Indonesia memiliki banyak sekali maskapai antara lain, Garuda Indonesia, Merpati Nusantara Airlines, Lion Air, Indonesia Air Asia, Sriwijaya Air, dan masih banyak lagi.

Seperti layaknya kendaraan darat seperti bus yang memerlukan terminal, kapal yang memerlukan pelabuhan, begitu pula dengan pesawat yang memerlukan sarana pendukung berupa Bandar Udara. Bandar Udara adalah lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat kargo dan/atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.²

¹ Sumber : http://id.wikipedia.org/wiki/Pesawat_terbang, diakses pada 26 Agustus 2009, jam 09.36.

² Sumber: www.kkppi.go.id, diakses pada 5 September 2009, jam 18.07.





Gambar 1.1 Peta Pulau Jawa

Sumber : <http://pitpermi08.files.wordpress.com>

Pulau Jawa memiliki 7 Bandar Udara yang terletak di beberapa kota antara lain Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Solo, Semarang, Surabaya dan Malang seperti dapat dilihat pada gambar 1.1. Bandar Udara yang terdapat di kota, misalnya Jakarta, dapat melayani kota-kota terdekat seperti Jatinegara, Bogor, Purwakarta, dan kota-kota disekitarnya. Begitu pula dengan Bandar Udara yang terdapat di kota-kota lainnya dapat melayani penumpang yang tinggal di kota yang dekat dengan lokasi Bandar Udara, namun masih ada wilayah yang tidak mendapatkan pelayanan transportasi udara dengan baik seperti wilayah eks Karesidenan Banyumas seperti kota Cilacap, kota Purwokerto, dan kota-kota lainnya yang harus pergi ke Yogyakarta jika akan bepergian menggunakan pesawat terbang, padahal sebenarnya ada Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap yang mempunyai potensi untuk dapat melayani penumpang di wilayah tersebut. Untuk menempuh jarak dari Purwokerto ke Bandar Udara Adi Sucipto di Yogyakarta memerlukan waktu selama $\pm 4,5$ jam menggunakan alat transportasi darat, waktu yang sangat lama apabila dibandingkan dengan jika berangkat dari Purwokerto ke Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap yang hanya memerlukan waktu $\pm 1,5$ jam, bagi sebagian



masyarakat yang tidak memiliki banyak waktu untuk aktivitasnya yang padat, waktu menjadi sangat berharga, dan sangat disayangkan apabila waktunya habis hanya untuk melakukan perjalanan menuju ke Bandar Udara. Apabila Bandar Udara tersebut dikembangkan maka kota Cilacap dapat lebih berkembang baik dari segi sosial dan ekonominya. Bandar Udara Tunggul Wulung ini merupakan satu-satunya Bandar Udara di wilayah eks Karesidenan Banyumas yang sangat berpotensi dengan para penumpang kalangan pebisnis maupun masyarakat yang membutuhkan waktu singkat untuk menuju dari satu tempat ke tempat lain dengan jarak yang sangat jauh. Hal ini didukung dengan Cilacap yang sebagai kota industri ditambah Banyumas dan Purbalingga. Selama ini para pelaku bisnis di Cilacap, terutama di lingkungan Pertamina Unit Pengolahan (UP) IV Cilacap dan PT Semen Cibinong Tbk, selalu menggunakan jasa penerbangan melalui Yogyakarta atau Semarang.³ Selain itu Cilacap juga merupakan kota yang memiliki banyak tempat pariwisata, masyarakat akan dipermudah dengan adanya Bandar Udara Tunggul Wulung sebagai sarana transportasi.

1.1.2 Latar Belakang Permasalahan

Pada Bandar Udara terdapat daerah Terminal yaitu daerah pertemuan antara lapangan udara dan bagian Bandar Udara lainnya. Daerah ini meliputi fasilitas-fasilitas untuk pemrosesan penumpang dan bagasi, penanganan barang angkutan dan kegiatan-kegiatan administrasi, oprasional, dan pemeliharaan Bandar Udara. Pada fungsinya terminal digunakan untuk memproses penumpang dan bagasi untuk pertemuan dengan pesawat dan moda transportasi darat. Pada terminal terdapat kegiatan pemrosesan yaitu kegiatan berupa penyerahan tiket, laporan masuk bagasi, pengawasan dan keamanan.

³ Sumber : <http://www.suaramerdeka.com>, diakses pada 2 September 2009, jam 10.05.



Terminal juga merupakan perpindahan atau sarana transisi dari moda yang satu ke moda yang lain. Transportasi darat ke transportasi udara dan dari transportasi udara ke transportasi darat atau transportasi udara ke transportasi laut dan transportasi laut ke transportasi udara dibutuhkan suatu ruang yang dapat memberikan rasa nyaman, aman, dan tenang saat transisi tersebut yaitu suatu ruang yang dapat menciptakan suatu perasaan yang stabil. Penumpang pesawat biasanya mengalami pengalaman berada di ruang yang sangat berbeda ketika dari terminal penumpang akan naik ke pesawat atau dari pesawat turun ke terminal penumpang, perasaan seperti ini tentunya menjadi tidak nyaman bagi penumpang, maka untuk mengatasi hal tersebut pada terminal penumpang didisain agar penumpang merasa nyaman berada di terminal penumpang tersebut.

Untuk memberikan kenyamanan dan kemudahan penumpang yang akan naik pesawat maka diperlukan sirkulasi yang baik dan jelas sesuai dengan kebutuhannya. Begitu juga halnya dengan jalur sirkulasi untuk umum (penumpang dan petugas) dan jalur untuk barang (bagasi) dimana jalur tersebut hanya boleh dilalui oleh petugas yang sedang bekerja, karenanya diperlukan jalur sirkulasi yang berbeda antara penumpang dan petugas atau barang. Kejelasan sirkulasi bagi tiap pelaku kegiatan yang baik sangat diperlukan, dengan demikian Bandar Udara harus komunikatif dan informatif serta memiliki tingkat aksesibilitas yang baik agar memudahkan calon penumpang untuk menuju tempat-tempat yang hendak dituju dengan cepat tanpa perlu berputar-putar mencari letak ruang yang hendak dituju. Bagi penumpang dengan didukungnya ruang yang komunikatif dan informatif maka penumpang akan diberi kemudahan serta rasa nyaman karena mudah menuju ke tempat yang akan dituju.





Gambar 1.2 Peta Wisata Kabupaten Cilacap

Sumber : <http://images.google.co.id>

Kota Cilacap juga memiliki banyak sekali tempat pariwisata yang belum banyak diketahui khalayak ramai, tempat pariwisata yang ada antara lain adalah Pantai Teluk Penyu, Benteng Pendem Cilacap atau dalam bahasa Belanda disebut "*Kusbatterij op de Lantong te Cilacap*", Pelabuhan Tanjung Intan Cilacap, Seleko, Dermaga Batterij, Nusakambangan, Benteng Klingker, Mercuri Suar Cimiring, Cagar Alam/Hutan Lindung, Pantai Ranca Babakan, Pantai Widara Payung dan Jetis, Kampung laut, Hutan Bakau dan Segara anakan.⁴ Untuk dapat menunjukkan kekayaan alam dan berbagai tempat pariwisata yang ada di kota Cilacap kepada masyarakat luas, dapat dibantu dengan pengenalan-pengenalan melalui berbagai macam media yang dapat membantu Cilacap dalam mewujudkan kota pariwisata yang sedang diupayakan saat ini.

Kota Cilacap memiliki banyak tempat dan bangunan yang menjadi *Landmark* kota. Sebagian masyarakat mengenal kota Cilacap dari PT. Holcim, Nusakambangan yang digunakan sebagai penjara kelas kakap,

⁴ Sumber : <http://www.jawatengah.go.id>, diakses pada 15 September 2009, jam 08.19.



Pantai Teluk Penyu, ataupun dari Pelabuhan Tanjung Intan yang letaknya saling berjauhan. Dengan adanya Bandara Tunggul Wulung ini diharapkan akan menjadi suatu *landmark* baru bagi kota Cilacap. Dengan didukung Bandar Udara sebagai gerbang kota sehingga, banyak orang akan mengenal kota Cilacap dari Bandar Udara ini.

Didukung dengan pendekatan arsitektur modern yang desainnya bersifat singular, seragam dan tunggal, gaya yang *simple*, bersih dengan beragam aliran, yang salah satu cirinya yaitu bangunan bersifat fungsional, artinya sebuah bangunan dapat mencapai tujuan semaksimal mungkin, bila sesuai dengan fungsinya. Arsitektur Modern juga memiliki beberapa karakter salah satunya, keindahan dapat tercapai dari hubungan langsung antara bangunan dan kegunaannya, ketepatan penggunaan material dan keindahan sistem konstruksi.

Pendekatan Arsitektur Modern pada rancangan pengembangan bangunan Bandar Udara ini diharapkan dapat membantu terwujudnya Bandar Udara Tunggul Wulung sebagai *landmark* baru kota Cilacap melalui tampilan bangunannya.

1.2 Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud rancangan pengembangan bangunan terminal pada Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap yang memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang serta dapat menjadi *landmark* kota Cilacap melalui pengolahan sirkulasi serta tampilan bangunan dengan pendekatan arsitektur modern?

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan :

Merumuskan konsep rancangan pengembangan bangunan terminal pada Bandar Udara Tunggul Wulung di Cilacap yang memberikan kenyamanan serta



kemudahan penumpang serta dapat menjadi *landmark* kota Cilacap melalui pengolahan sirkulasi serta tampilan bangunan dengan pendekatan arsitektur modern.

Sasaran :

Tersusunnya konsep dasar perancangan pengembangan Bandar Udara Tunggul Wulung dengan pengolahan sirkulasi dapat memberikan kenyamanan bagi tiap pelaku kegiatan dan barang serta kemudahan dalam pencapaiannya, serta menjadi *landmark* kota Cilacap melalui pendekatan arsitektur modern. Dimana pada Arsitektur Modern sebuah bangunan dapat mencapai tujuan semaksimal mungkin, bila sesuai dengan fungsinya. Keindahan juga dapat dicapai dari hubungan langsung antara bangunan dan kegunaannya, ketepatan penggunaan material dan keindahan sistem konstruksi.

1.4 Lingkup Pembahasan

Perencanaan dan perancangan pengembangan Bangunan Terminal pada Bandar Udara Tunggul Wulung ini dibatasi pada disiplin ilmu arsitektur, ilmu yang lain hanya sebagai pendukung analisa, beberapa hal yang menjadi batasan antara lain :

- a. Lingkup substansial yang membahas tentang sirkulasi penumpang dan barang serta *landmark* pada bangunan terminal penumpang.
- b. Lingkup spasial yang membahas mengenai area terminal penumpang pada Bandar Udara.

1.5 Metode Pembahasan

Metode pembahasan yang digunakan adalah metode diskriptif, yaitu dengan menguraikan masalah dan keadaan, kemudian dianalisis faktor kuantitatif dan kualitatif secara sistematis sesuai ilmu arsitektur untuk memperoleh pemecahan yang sesuai dengan perencanaan dan perancangan 'Terminal



Penumpang Bandar Udara Tunggul Wulung', adalah sebagai berikut:

a. Pengumpulan Data

- Pengumpulan data primer

1. Observasi lapangan

Dengan mengumpulkan data yang ada di lapangan khususnya menyangkut pengembangan 'Terminal Penumpang Bandar Udara Tunggul Wulung serta hal-hal lainnya

2. Wawancara

Dengan mengadakan wawancara terhadap pihak-pihak terkait,

- Pengumpulan data sekunder

Diperoleh dengan mengumpulkan dan mempelajari literatur dari buku-buku, majalah dan sumber lain yang terkait dengan judul dan permasalahan.

b. Analisa

Setelah mendapatkan data dan teori yang berkaitan dengan perencanaan perancangan pengembangan Bandar Udara Tunggul Wulung penulis membuat analisis yang dapat dijadikan pedoman perancangan terminal penumpang pada Bangunan Bandar Udara.

c. Kesimpulan

Setelah melakukan pengumpulan data dan melakukan analisa maka dapat diperoleh kesimpulan mengenai perencanaan pengembangan Bangunan Bandar Udara Tunggul Wulung dengan pendekatan Arsitektur Modern serta dapat menjadi *landmark* kota Cilacap.



1.6 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang eksistensi proyek, latar belakang permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan dan sistematika pembahasan.

BAB II TINJAUAN PERANCANGAN BANDAR UDARA DAN ARSITEKTUR MODERN

Berisi pengertian Bandar Udara, fungsi Bandar Udara, aktivitas pada Bandar Udara, tipe Bandar Udara, jaringan lalu lintas udara, arus lalu lintas udara, jalur pergerakan transportasi udara, terminal, hubungan daerah terminal dengan landas pacu, konsep terminal penumpang, klasifikasi Bandar Udara, dan persyaratan Bandar Udara internasional, Tinjauan mengenai arsitektur modern, tinjauan mengenai *landmark*.

BAB III DESKRIPSI BANDAR UDARA TUNGGUL WULUNG CILACAP

Berisi tinjauan kota Cilacap yang meliputi potensi kota, sarana dan prasarana, data Bandar Udara Tunggul Wulung yang meliputi situasi dan kondisi Bandar Udara, serta lokasi.

BAB IV TINJAUAN TEORI TENTANG SIRKULASI DAN AKSESIBILITAS PADA BANGUNAN TERMINAL BANDAR UDARA

Berisi teori tentang apa saja pendekatan-pendekatan yang dapat dilakukan untuk aksesibilitas sehingga tercipta kenyamanan pada terminal Bandar Udara.



**BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANAGAN
PENGEMBANGAN BANDAR UDARA TUNGGUL
WULUNG**

Berisi analisis pengelompokan ruang, analisis program ruang, analisis elemen pembentuk ruang, analisis sirkulasi dalam Bandar Udara, analisis struktur bangunan, analisis utilitas, analisis kenyamanan bangunan dan analisis tampilan bangunan.

**BAB VI KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN
PENGEMBANGAN BANDAR UDARA TUNGGUL
WULUNG CILACAP**

Berisi tentang konsep dasar perancangan serta penekanan desain terminal Bandar Udara Tunggul Wulung.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR REFRENSI

