

BAB I

PENDAHULUAN

1. LATAR BELAKANG

Bandar udara beserta segala aktivitasnya merupakan salah satu sarana dan prasarana di dalam sistem transportasi, sebagai salah satu pilihan yang digunakan oleh masyarakat untuk keperluan perpindahan dari tempat asal ke tempat tujuan dan atau dipergunakan sebagai sarana dan prasarana pengangkutan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dari situasi dan kondisi yang ada dan dalam upaya pemenuhan peningkatan kebutuhan akan transportasi udara saat ini dan masa yang akan datang, keberadaan Bandar udara Supadio di Pontianak menjadi sangatlah penting, selain sebagai pendukung utama transportasi udara Pontianak juga bagi daerah sekitarnya yang berskala pelayanan nasional. Tentunya hal ini menuntut mobilitas yang tinggi, diperkuat dengan adanya pencaanangan pengembangan bandar udara Supadio Pontianak oleh PT. Angkasa Pura II.

1. 1. LATAR BELAKANG EKSISTENSI PROYEK

Sebagai Negara kepulauan dengan luas wilayah yang relatif luas serta penduduk yang relatif banyak Indonesia dihadapkan pada tantangan yang cukup besar di sektor angkutan (transportasi). Selain itu perkembangan perekonomian yang cukup tinggi menyebabkan semakin meningkatnya tingkat mobilitas penduduk.

Di daratan, dengan jumlah penduduk yang relatif banyak, maka angkutan darat jelas mempunyai peranan yang sangat dominan. Sedangkan untuk antar pulau dengan jarak jelajah yang cukup jauh maka angkutan laut dan udara peranannya akan menjadi dominan sebagai negara kepulauan.

Angkutan udara ditinjau dari posisi dan perannya secara mendasar adalah pada unsur pariwisata yakni aksesibilitas, akomodasi (fasilitas) dan

atraksi, akan semakin relevan mengingat letak geografis dan luasnya wilayah Indonesia yang terdiri dari banyak pulau. Di luar jumlah wisatawan yang menyeberang dengan feri antar Pulau Batam dan Singapura serta dengan bis antar Kalimantan dan Kuching (Malaysia), maka 90% wisatawan mancanegara masuk ke Indonesia menggunakan angkutan udara.

Menurut data statistik yang dikeluarkan BPS (Badan Pusat Statistik), jumlah penumpang domestik selama Januari - September 2003 tercatat mengalami peningkatan sebesar 51,75%. Melonjaknya penumpang angkutan udara domestik itu disebabkan adanya pergerakan penumpang dari moda angkutan lain, yaitu dari angkutan laut dan darat. Kenaikan jumlah penumpang angkutan udara tersebut dilatarbelakangi persaingan tarif di antara perusahaan penerbangan, sehingga harga tiket pesawat menjadi sangat kompetitif jika dibandingkan angkutan laut maupun darat.

Tabel 1.1
PERKEMBANGAN ANGKUTAN UDARA
PT (PERSERO) ANGKASAPURA II
TAHUN 1997 – 2001

TAHUN	JUMLAH PERGERAKAN										
	Pesawat	Lokal	Total	dev.(%)	Penumpang	Dev.(%)	Transit	Total	dev.(%)	Kargo	dev.(%)
1997	303.124	38.275	341.399	-1,36	18.455.836	-1,9	546.905	19.002.741	-1,48	401.696	7,81
1998	195.321	24.983	220.304	-35,47	11.667.666	-36,78	211.840	11.879.506	-37,49	302.983	-24,57
1999	166.476	23.070	189.546	-13,96	10.826.521	-7,21	347.456	11.173.977	-5,94	308.078	1,68
2000	183.987	24.272	208.259	9,87	12.979.071	19,88	778.335	13.757.406	23,12	328.059	6,49
2001	209.938	28.230	238.168	14,36	14.969.787	15,34	699.680	15.669.467	13,90	322.566	-1,67

Sumber : PT. (Persero) Angkasa Pura II

Dari tabel perkembangan angkutan Udara PT Angkasa Pura II tahun 1997-2001 untuk sementara Indonesia baru bisa mencapai jumlah penumpang penerbangan di dalam negeri tertinggi tahun 1997 berkisar 18 juta. Kemudian mengalami penurunan drastis pada tahun 1998 hingga sekitar 36% menjadi sekitar 11 juta dilatarbelakangi peristiwa Mei 1998. Barulah pada tahun 2002,

jumlah penumpang penerbangan naik cukup tinggi mencapai kembali sekitar 15 juta.

Semenjak dikeluarkan kebijakan deregulasi dalam bidang penerbangan mulai tahun 1999 oleh pemerintah Indonesia, lahirlah perusahaan baru angkutan udara berjadwal yang jumlahnya menjadi banyak. Jika sebelumnya jumlah maskapai penerbangan berjadwal yang mengisi lalu lintas penerbangan dalam negeri hanya tujuh perusahaan (Garuda Indonesia, Merpati, Mandala, Bourag, Bayu, Sempati, Pelita), maka sejak tahun 2000 bertambah terus dan kini tercatat sedikitnya ada 29 perusahaan termasuk Lion Air, Batavia Air, Bali Air, Adam Air. Pertumbuhan ini membuka kesempatan usaha dan kesempatan kerja, bukan saja di bidang penerbangan, namun juga menciptakan kegiatan lain seperti perdagangan, jasa yang merupakan mata rantai kegiatan ekonomi yang tumbuh dan berkembang.

Kekayaan alam yang melimpah di propinsi ini merupakan faktor pendorong masuknya investor dalam negeri (PMDN) dari pulau Jawa, Sumatera, Sulawesi dan investor asing (PMA) seperti Malaysia, Singapura dan Brunei Darussalam ke propinsi Kalimantan Barat melalui bandara Supadio Pontianak.

Pertumbuhan ekonomi dan perkembangan pembangunan, propinsi Kalimantan Barat adalah yang paling pesat diikuti oleh bidang-bidang lainnya. Sektor transportasi udara menjadi perhatian utama baik domestik maupun internasional.

Tabel 1.2

**PERBANDINGAN ANGKUTAN UDARA
DI BANDARA-BANDARA PT (PERSERO) ANGKASAPURA II
TAHUN 2001 / 2000**

Bandara	Pergerakan Pesawat			Pergerakan Penumpang			Angkutan Kargo		
	2001	2000	dev.(%)	2001	2000	dev.(%)	2001	2000	dev.(%)
Soekarno-Hatta	123.540	106.021	16,52	11.818.047	10.676.200	10,70	281.765	292.260	-3,59
Halim Perdanakusuma	30.983	28.748	7,77	239.716	202.537	18,36	2.526	2.906	-13,08
SM Badaruddin II	8.643	8.278	4,41	479.495	389.047	23,25	3.295	3.093	6,53

Supadio	16.168	14.599	10,75	557.606	427.161	30,54	3.561	2.966	20,06
Polonia	23.307	20.772	12,20	1.510.624	1.258.605	20,02	21.108	18.642	13,23
S. Syarif Kasim II	15.990	13.524	18,23	546.756	449.140	21,73	5.489	4.283	28,16
Tabing	5.126	4.633	10,64	315.925	248.177	27,30	3.460	2.999	15,37
Husein Sastranegara	11.753	9.596	22,48	95.270	42.444	124,46	209	251	-16,73
S. Iskandarmuda	2.384	1.968	21,14	103.646	62.993	64,54	1.148	657	74,73
Kijang	274	120	128,33	2.382	1.102	116,15	4	1	300,00
TOTAL	238.168	208.259	14,36	15.669.467	13.757.406	13,90	322.565	328.058	-1,67

Sumber : PT. (Persero) Angkasa Pura II

Dari tabel diatas dapat kita lihat perbandingan angkutan udara di bandara-bandara PT. Angkasa Pura II tahun 2001 / 2000 pergerakan pesawat, penumpang dan angkutan kargo mengalami peningkatan yang cukup besar.

Untuk saat ini pelayanan yang dilaksanakan oleh Bandar Udara Supadio Pontianak selain melayani rute penerbangan udara dari kota yang satu ke kota yang lain dalam lingkup dalam negeri (domestik), juga melayani rute penerbangan udara dari dan menuju negara-negara tetangga (Kuching dan Singapura). Namun demikian kondisi dan daya tampung bandar udara Supadio Pontianak secara fisik belum memadai untuk skala pelayanan internasional sehingga sangat perlu dikembangkan baik secara fisik maupun non fisik seperti kenyamanan, ekspresi visual dan sebagainya.

Pengembangan bandar udara Supadio Pontianak menjadi bandar udara internasional juga merupakan antisipasi otonomi yang seluas-luasnya bagi daerah Kalimantan Barat untuk mengatur daerahnya sendiri, mulai dari pengolahan sumber daya dan mengadakan hubungan internasional di bawah pengawasan pemerintah pusat.

1. 2. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Daerah terminal adalah daerah pertemuan antara lapangan udara (air-field) dan bagian bandar udara lainnya. Daerah ini meliputi fasilitas-fasilitas

untuk pemrosesan penumpang dan bagasi, penanganan barang angkutan dan kegiatan-kegiatan administrasi, operasional dan pemeliharaan bandar udara.

Kondisi terminal penumpang sekarang ini sudah dinggap tidak mampu menampung jumlah penumpang hingga tahun 2010 sehingga perlu pengembangan fisik menjadi bandar udara yang memadai untuk penerbangan domestik maupun internasional, dimana pada saat terjadi beban puncak (*load factor*) angkutan lebaran banyak penumpang yang kurang terwadahi di dalam terminal penumpang.

Pada fungsinya terminal digunakan untuk memproses penumpang dan bagasi untuk pertemuan dengan pesawat dan model transportasi darat. Pada terminal terdapat kegiatan pemrosesan yaitu kegiatan berupa penyerahan tiket, lapor masuk bagasi, pengawasan dan keamanan. Untuk itu sangat diperlukan jalur sirkulasi yang dapat dilewati oleh penumpang domestik dan jalur sirkulasi untuk penumpang internasional baik pada saat berangkat maupun pada saat kedatangan.

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 perlu jalur sirkulasi yang terpisah antara penumpang domestik dan penumpang internasional serta bagasi dengan kejelasan bagi tiap pelaku kegiatan.

Demikian pula bandar udara merupakan bangunan berskala besar yang menjadi pintu keluar masuk suatu daerah, dengan segala keunggulan baik secara fisik yaitu tampilan bangunan (ekspresi visual) maupun non fisik berupa kenyamanan bagi aktivitas-aktivitas yang diwadahi dapat menjadi *trade mark* bagi daerah tersebut.

1. 3. RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimana wujud rancangan pengembangan bangunan terminal penumpang bandar udara Supadio Pontianak yang memenuhi kebutuhan transportasi udara di Kalimantan Barat dan memenuhi standar internasional serta memberikan kenyamanan sirkulasi bagi pelaku kegiatan pada terminal

penumpang yang mengutamakan unsur kejelasan arah, kemudahan dan kelancaran pencapaian bagi penumpang dan barang baik domestik maupun internasional melalui tata ruang dan tata letak elemen pembentuk serta pengisi ruang dalam, serta mengekspresikan kenikmatan visual dan modernitas.

1. 4. TUJUAN DAN SASARAN

TUJUAN :

Membuat rancangan pengembangan terminal penumpang bandar udara Internasional Supadio Pontianak yang memenuhi standar internasional serta dapat menunjang kelancaran proses kedatangan dan keberangkatan penumpang melalui pengolahan sistem pergerakan manusia dan barang serta pendekatan ekspresi visual arsitektur modern.

SASARAN :

Tersusunnya konsep dasar perancangan pengembangan tata ruang dan tata letak sistem pembentuk serta pengisi ruang yang memenuhi standar internasional sehingga memberikan kenyamanan sirkulasi tiap pelaku serta pendekatan ekspresi visual arsitektur modern.

1. 5. LINGKUP PEMBAHASAN

Faktor – faktor yang dijadikan dasar pembahasan meliputi fungsi, wadah, program kegiatan, macam dan sifat kegiatan pada bandar udara. Pembahasan meliputi aspek teknis / fisik maupun aspek non fisik sesuai dengan persoalan yang dihadapi.

Dalam pembahasan akan lebih ditekankan pada tata ruang dan tata letak elemen pembentuk serta pengisi ruang, sehingga memberikan suatu rancangan yang menghadirkan kenyamanan sirkulasi kepada setiap pelaku sehingga akan tercipta suatu perilaku yang baik dan benar sesuai dengan tujuan masing-masing pelaku.

1. 6. METODE PEMBAHASAN

Informasi diperoleh berdasarkan studi literatur dan analisa atau sintesa informasi menggunakan metoda perbandingan atau metode deskriptif. Tahap pemecahan masalah menggunakan metoda induktif deduktif pada permasalahan yang dihadapi sampai dengan dihasilkannya faktor penentu perencanaan dan perancangan.

1. 7. SISTEMATIKA PEMBAHASAN

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 UMUM BANDAR UDARA

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, karakteristik pesawat berkenaan dengan perencanaan bandar udara, konfigurasi bandar udara, hubungan daerah terminal dengan landasan pacu, analisis angin, terminal, konsep terminal penumpang, klasifikasi bandar udara, status bandar udara dan persyaratan bandar udara internasional.

BAB III. TINJAUAN KHUSUS KOTA PONTIANAK DAN BANDAR UDARA SUPADIO

Berisi tinjauan khusus kota Pontianak Kalimantan Barat, rencana pengembangan dan prospek kota Pontianak, tinjauan khusus bandar udara Supadio Pontianak, data bandar udara Supadio Pontianak, analisis lokasi, analisis site, fasilitas bandar udara Supadio Pontianak dan statistik bandar udara Supadio Pontianak.

BAB IV. ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN BANDAR UDARA SUPADIO SEBAGAI BANDAR UDARA INTERNASIONAL

Berisi analisis perencanaan dan perancangan, 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 V. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi konsep sirkulasi, konsep struktur, konsep utilitas, konsep kenyamanan bangunan dan konsep tampilan bangunan.