

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Pesatnya Perkembangan di Kota Tasikmalaya

Kota Tasikmalaya merupakan kota yang berkembang lebih cepat daripada wilayah Jawa Barat bagian Priangan Timur. Hal ini terjadi karena posisi Kota Tasikmalaya yang berada di jalur perdagangan pulau Jawa bagian selatan. Selain itu Kota Tasikmalaya memiliki potensi dari sektor pertanian, industri dan pariwisatanya (Ebed Hamri et al., 2016). Tasikmalaya sekarang sedang membenahi diri untuk menjadi kota unggulan di Priangan Timur. Oleh karenanya Tasikmalaya membutuhkan sebuah Transportasi darat dan udara yang lebih guna meningkatkan perekonomian di daerah Tasikmalaya. Rencana pembangunan bandar udara Wiriadinata (bandar udara yang ada di Tasikmalaya) sudah di usulkan 13 tahun silam, namun baru tahun pertengahan 2017 di resmikan Presiden RI menjadi bandar udara komersial hal ini didukung dengan adanya Perda Kota Tasikmalaya (RTRW Bab 6 Pasal 15 hal 23). Namun bandar udara ini belum memiliki sebuah terminal bandar udara yang baik, karena masih menggunakan bangunan TNI sebagai terminal bandarannya. Transportasi udara banyak diminati masyarakat karena semakin berkembangnya Teknologi dan kecepatan menuju suatu tempat dengan transportasi udara ini, namun seiring berjalannya waktu peningkatan jumlah penumpang bandar udara meningkat tiap tahunnya¹. Untuk meningkatkan pendapatan dari segi ekonomi maka sebuah bandar udara harus memiliki sebuah retail untuk memajukan perekonomian masyarakat Tasikmalaya khususnya (Zulfikar, 2017). Oleh karena itu bandar udara sangat diharapkan oleh masyarakat Tasikmalaya ataupun wisatawan.



Gambar 1.1 Terminal Bandar Udara Wiriadinata
sumber : penulis

Pesatnya perkembangan Kota Tasikmalaya tentunya memengaruhi faktor sosial budaya di Kota Tasikmalaya ini sendiri seperti gaya hidup masyarakatnya yang sudah *terwesternisasikan*. Generasi muda saat ini lebih sering mengeliminasi unsur-unsur budaya timur dan menggantikan peranannya oleh budaya barat, sedangkan yang dibutuhkan adalah modernisasi yaitu transformasi dari bentuk tradisional (Hafifudin, 2014). Hasil dari eliminasi tersebut sedikit demi sedikit bisa menghilangkan kebudayaan sunda seperti hilangnya unsur-unsur arsitektur sunda yang memiliki citra arsitektur tropis yang kuat dalam mendesain sebuah bangunan (Alwin, 2015). Salah satu *icon* Kota Tasikmalaya adalah Payung Geulis. Payung Geulis merupakan salah satu kerajinan dari Panyingkiran, Indihiang, Tasikmalaya. Payung Geulis memiliki arti “payung” yang artinya pelindung dari hujan dan panas, sedangkan “geulis” artinya adalah elok atau molek, sehingga

Payung Geulis memiliki arti payung cantik yang bernilai estetis. Sehingga hal yang seperti ini harus bisa menjadikan karakter Kota Tasikmalaya yang tidak hilang. Masyarakat sunda adalah masyarakat yang mudah menerima hal-hal kekinian namun tetap tidak meninggalkan budaya sunda. Jawa Barat adalah provinsi yang paling dekat dengan ibu kota, sehingga perkembangan yang ada di ibu kota merambat ke sekitarnya. Perkembangan gaya hidup yang pesat merupakan faktor masyarakat sunda menerima hal-hal baru dan bersifat kekinian, begitu juga masyarakat Tasikmalaya yang tidak ingin ketinggalan zaman. Begitu juga dengan gaya arsitekturnya yang tidak ingin ketinggalan dari kota besar seperti Bandung, dan Jakarta.²



Gambar 1.2 Payung Geulis
sumber : www.jabarprov.go.id

Perkembangan sebuah kota tidak akan jauh dari menata lingkungan, Kota Tasikmalaya memiliki potensi yang besar karena letak geografis dan topografi di Tasikmalaya yang berada di tengah-tengah antara pantai dan kota besar (Bandung) dan dikelilingi bukit, sehingga dengan letak geografis seperti ini memudahkan dan menghemat waktu wisatawan atau pengguna yang akan mengunjungi daerah Selatan Jawa Barat tidak perlu ke bandara Husein Sastranegara Bandung. Namun dengan begitu Tasikmalaya yang sering dikatakan anak dari Kota Bandung akan memiliki permasalahan yang ada di Kota Bandung (atau bahkan Jakarta) saat ini. Menurut Tulus (Tim BPLHD Provinsi Jawa Barat, 2015) Kota Tasikmalaya diprediksi akan berkembang di tahun-tahun yang akan datang dan akan berkembang jadi kota metropolitan selain Cirebon. Persiapan dalam menata Kota Tasikmalaya sangat penting agar tidak menjadi seperti Jakarta³. Sehingga Tasikmalaya menjadi kota yang panas, hal ini dirasakan tiap tahunnya baik di Tasikmalaya maupun di luar Tasikmalaya. Oleh karenanya dengan menata lingkungan yang baik dengan konteks lingkungan tropis di Tasikmalaya bisa menurunkan suhu dengan cara-cara Arsitektur Tropis seperti mengendalikan radiasi, sirkulasi udara, dan kenyamanan termal dengan gaya kekinian. (Prianto, 2004)

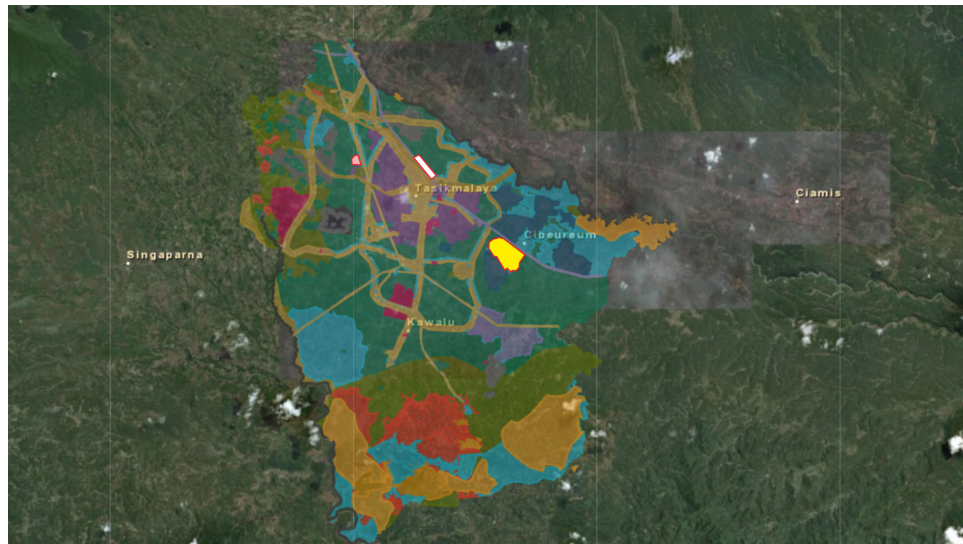
Tasikmalaya merupakan bagian dari Bumi Pasundan, mayoritas penduduknya merupakan suku Sunda, memiliki iklim tropis lembab, dan beragam arsitektur lokal yang sangat unik seperti rumah tradisional di Kampung Naga, Kampung Pulo Garut, Kampung Kuta Ciamis. Kota Tasikmalaya sedang dalam perkembangan kota yang cukup drastis, Perkembangan kota yang meningkat dengan pembangunan yang pesat menjadikan kota Tasikmalaya dipenuhi dinding dan lantai (beton dan aspal) yang memantulkan panas sehingga suhu udara di kota ini semakin meningkat serta banyaknya genangan air yang tidak teresap oleh tanah, sangat berbeda dengan Tasikmalaya tempo dulu. Arsitektur Sunda dengan ciri khas lansekap yang memiliki hirarki, rumah panggung dan atap miring dengan kesederhanaannya merupakan citra arsitektur sunda yang merespon iklim tropis. Identitas di Bumi Pasundan bisa hilang dikemudian hari jika dibiarkan seperti ini.

1.1.2 Arsitektur Lokal sebagai tempelan di Bandara

Bandar Udara Domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.⁴ Bandara merupakan sebuah gerbang sekaligus sebagai simbol kota, daerah, dan negara. Pembangunan bandar udara telah menjadi perhatian negara-negara di dunia. Bandar udara dapat diartikan sebagai pintu gerbang dan sekaligus simbol suatu kota, daerah dan negara dan membuat pemerintah berlomba-lomba dalam membangun bandar udara dengan desain dan teknologi paling canggih (Lusy Oktavia, 2010). Bandar udara Tasikmalaya harus memiliki desain yang mencitrakan Kota Tasikmalaya, karena banyak bangunan yang tak berjiwa di Tasikmalaya, oleh karenanya Citra Kota Tasikmalaya saat ini sudah semakin pudar, dengan mendesain bandar udara yang mengambil unsur tradisional, kembali ke masa lampau yang memiliki kebudayaan yang kuat namun tetap kekinian. Bangunan terminal bandar udara di Indonesia sudah banyak yang memiliki citra lokal yang khas, namun tidak memiliki jiwa kelokalan yang khas, seperti terminal bandar udara kualanamu, terminal bandar udara internasional lombok yang sama saja seperti terminal bandar udara lainnya yang nilai lokalnya hanya sebuah tempelan semata. (Arif, 2015) . Terminal Bandar Udara di Indonesia saat ini sudah mulai membawa arsitektur lokal. namun tidak banyak yang benar-benar selaras kebanyakan hanya menjadikan arsitektur lokal sebagai tempelan pada bangunan terminal bandar udara.

Tasikmalaya merupakan permata terpendam di daerah Priangan Timur yang akan menjadi salah satu destinasi wisata unggulan. Sebagai kota wisata, Tasikmalaya memiliki infrastruktur, tempat wisata alam, industri kreatif, wisata kuliner, dan modal yang mendukung sektor pariwisata. Tasikmalaya kini sedang membenah diri untuk dijadikan kota unggulan di Priangan Timur. Pemerintah setempat mulai membenahi akomodasi yang bekerja dengan pariwisata. Terminal Bus yang sudah ada di Indihiang yang terbilang cukup baik, Perkembangan Stasiun Tasikmalaya yang pesat, akses ke tempat wisata cukup baik dan jalan Tol Bandung - Cilacap yang akan dibangun pada tahun 2019. Kini di Tasikmalaya sedang membenahi Transportasi udara, Nama Bandar Udara Wiriadinata telah resmi menjadi bandara komersial pada bulan Juni 2017 lalu oleh Presiden Joko Widodo yang turun tangan untuk pengembangan bandara di daerah militer ini⁵.

الجمهورية الإسلامية اندونيسية



Bandar Udara Wiriadinata

Stasiun Tasikmalaya

Terminal Indihiang

Gambar 1.3 Peta Tasikmalaya

sumber : www.arcgis.com

Bandar Udara merupakan sebuah bangunan besar yang biasanya menggunakan energi yang tidak sedikit. Energi yang tidak sedikit ini antara lain adalah energi air dan energi listrik yang setiap tahun bisa meningkat karena peningkatan pengguna pesawat terbang yang dari tahun ke tahun semakin meningkat, dan semakin langkanya sumber energi yang ada di alam. Berikut adalah data konsumsi energi pada bangunan bandar udara yang ada di Indonesia :

No	Bandar Udara	Penggunaan Listrik (Kwh)			
		2013	2014	2015	2016
1	Bandara Husein Sastranegara - Bandung	1.543.568	1.543.568	1.984.583	2.254.194
2	Bandara Raja Haji Fisabilillah - Tanjungpinang	744.672	744.672	1.622.720	1.801.098
3	Bandara Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru	5.392.668	7.645.140	7.645.140	16.633.800

Tabel 1.1 Tabel Penggunaan Energi Listrik

Sumber : Sustainability Report PT Angkasa Pura II (Persero)

No	Bandar Udara	Penggunaan Air (Kwh)			
		2013	2014	2015	2016
1	Bandara Husein Sastranegara - Bandung	103.680	103.680	369.051	1.524
2	Bandara Raja Haji Fisabilillah - Tanjungpinang	133.200	133.200	9.516	9.520
3	Bandara Sultan Syarif Kasim II - Pekanbaru	72.000	72.000	1.080.000	1.080.000

Tabel 1.2 Tabel Penggunaan Energi Air

Sumber : Sustainability Report PT Angkasa Pura II (Persero)

Konsumsi energi yang tidak sedikit memiliki banyak mudaratnya, akan baiknya penggunaan energi dikurangi sehingga bisa menghemat energi dan biaya. Dewasa ini bandar udara sedang mengangkat tema-tema green. “Angkasa Pura II berkomitmen untuk terus mewujudkan pembangunan berkelanjutan dengan meningkatkan peran dalam merealisasikan tanggung jawab sosial melalui pendekatan triple bottom line (People, Planet, Profi). Strategi Perseroan menghadirkan bandar udara dengan konsep “eco airport dan Airport Garden (Green Airport)” dan pengembangan fasilitas beserta pelayanan bandara bertaraf “world class airport”.⁴ Bandara-bandara harus memiliki konsep yang berkelanjutan, desain bangunan ramah lingkungan, sistem pengelolaan limbah yang baik. Sehingga penggunaan energi bisa dioptimalisasi dengan baik. Sebagai contoh bandara-bandara yang tengah menggunakan konsep berkelanjutan adalah Bandar Udara Soekarno-Hatta (Tangerang), Bandar Udara Internasional Jawa Barat (Majalengka), dan Bandar Udara Blimbingsari (Banyuwangi).⁶

1.1.3 Arsitektur Tropis Bumi Pasundan

Arsitektur Tropis merupakan sebuah konsep desain yang beradaptasi dengan lingkungan yang memiliki iklim tropis. Pemahaman arsitektur tropis di Indonesia diperlukan untuk menciptakan bangunan dan ruang yang nyaman dan sehat. Arsitektur tropis sangat dibutuhkan untuk menunjang kehidupan manusia, dimana arsitektur tropis ini bisa sangat hemat energi dan ramah lingkungan (Frick, Heinz, 1998).

Di Tasikmalaya bangunan-bangunan berkonsep tropis sangatlah jarang ditemui di daerah perkotaan, hal ini dikarenakan oleh pengaruh arsitektur luar yang dianggap lebih kekinian oleh orang-orang yang tinggal di perkotaan, namun kenyataannya konsep arsitektur tropis sangatlah baik untuk kawasan tropis lembab seperti Kota Tasikmalaya ini. Kota Tasikmalaya memiliki iklim tropis, dengan curah hujan yang signifikan dengan suhu rata-rata 25.2°C dan presipitasi 3442 mm.⁷

Arsitektur Bandara dengan konsep tropis merupakan sebuah gagasan yang baik guna mencerminkan suatu daerah, kota, dan negara serta menghemat energi yang sangat menguntungkan di daerah yang memiliki iklim tropis. Bumi Pasundan memiliki bangunan adat yang bisa merespon iklim tropis dengan bentuk yang sangat khas. Bentuk bangunan yang sederhana merupakan salah satu ciri khas dari rumah adat di Bumi Pasundan. Mayoritas bangunan khas sunda berdesain panggung, berdinding anyaman bambu, dan beratap miring. Hal tersebut merupakan tindakan yang merespon iklim. (Santoso & Antaryama, 2005)

Tasikmalaya merupakan kota yang sedang berkembang, dengan banyaknya bangunan dengan penggunaan material yang menutupi permukaan tanah seperti beton, aspal, dan material yang tidak menyerap air. Sehingga memiliki potensi terjadinya Urban Heat Island. Permukaan tanah yang menutupi permukaan tanah meskipun memiliki banyak saluran air merupakan salah satu faktor penyebab banjir, Air sebaiknya disimpan untuk kebutuhan di musim kemarau. Dengan perkembangan yang pesat dalam pembangunan sebuah kota tidak sedikit bangunan yang mengadopsi desain modern tanpa memerhatikan lingkungan, sosial dan budaya yang mengakibatkan sebuah kota kehilangan identitasnya (Kim, 1992). Konsep Arsitektur Tropis merupakan konsep yang tepat untuk mengatasi permasalahan-permasalahan yang terjadi di kawasan yang memiliki iklim tropis. Dengan adanya Bandar Udara Tropis akan mendorong Bandara yang dikembangkan bukan semata-mata sebagai sarana aksesibilitas, tetapi sebagai pendongkrak perekonomian dan pariwisata di Tasikmalaya. (Prianto, 2004)

Arsitektur Pasundan memiliki keunikan yang sangat beragam seperti pada bangunan-bangunan tersebut. Bangunan Terminal Bandar Udara Arsitektur Tropis Kontemporer perlu sekali diterapkan di Tasikmalaya untuk memperkenalkan kearifan lokal, bersinergi dengan alam dan tentunya dengan gaya kekinian. Terminal Bandar Udara dewasa ini sudah mulai mengalami perkembangan dengan menggunakan pendekatan tropis, hijau ataupun mengangkat kearifan lokal, contohnya adalah bangunan terminal bandar udara Soekarno-Hatta di Tangerang, terminal Bandara Internasional Jawa Barat di Majalengka, dan terminal bandar udara blimbingsari di Banyuwangi.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana mendesain terminal bandar udara dengan menggunakan pendekatan Arsitektur Tropis Kontemporer Bumi Pasundan?
2. Bagaimana penerapan Desain Arsitektur Tropis Hunian pada bangunan Terminal Bandar Udara?
3. Bagaimana mendesain Terminal Bandar Udara dengan unsur-unsur Arsitektur Pasundan?

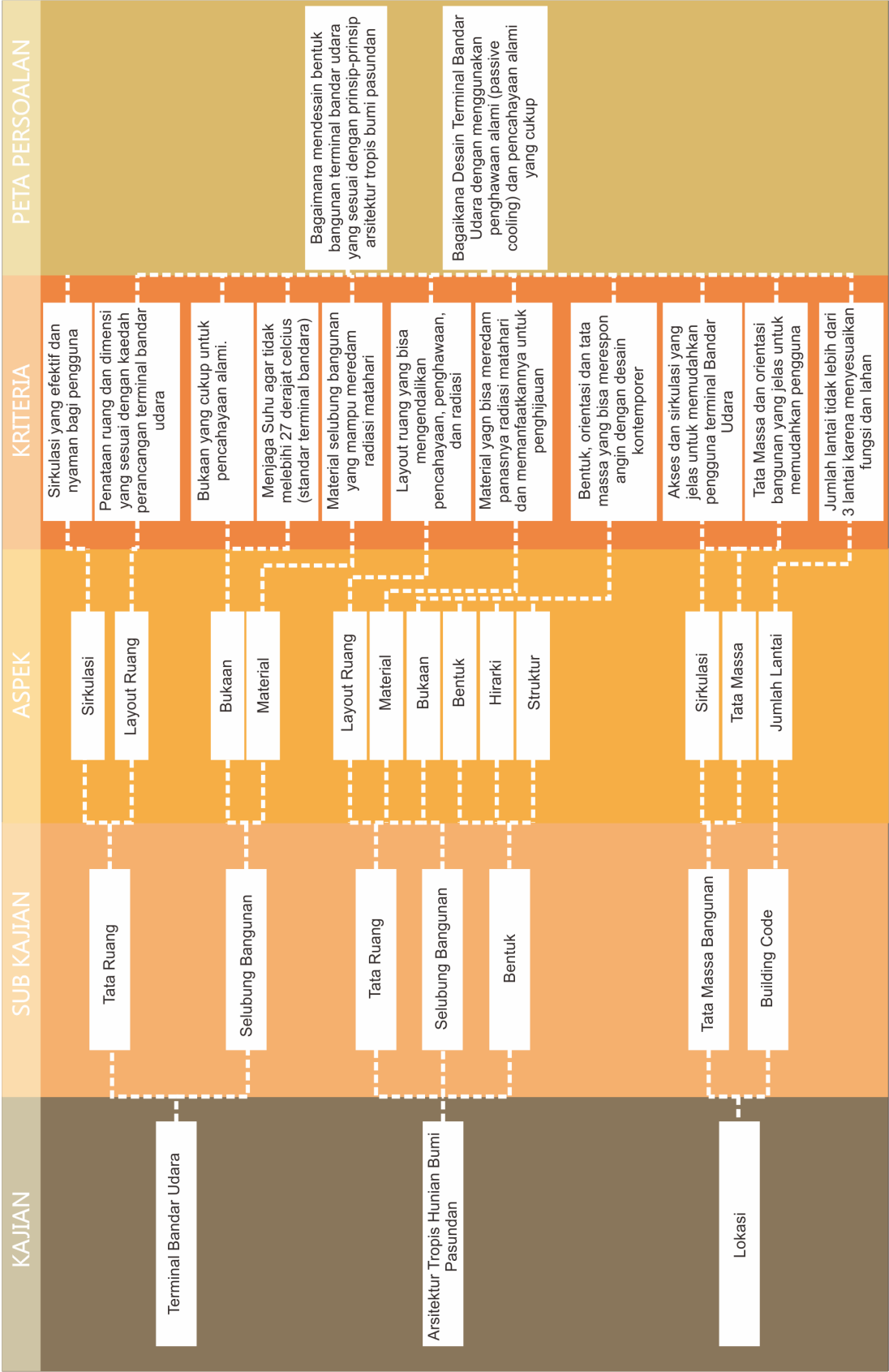
1.3 Tujuan Perancangan

1. Mendesain bandar udara dengan menggunakan pendekatan Arsitektur Tropis Kontemporer Bumi Pasundan
2. Menerapkan Desain Arsitektur Tropis Hunian Bumi Pasundan pada bangunan Terminal Bandar Udara
3. mendesain Terminal Bandar Udara dengan unsur-unsur Arsitektur Pasundan

1.4. Sasaran

- a. Mendesain Terminal Bandar Udara dengan elmen-elman tropis bumi pasundan namun kekinian
- b. Mendesain Terminal Bandar Udara yang bisa dikenal dengan menggunakan elemen-elemen bentuk dari kebudayaan bumi pasundan
- c. Mampu mendesain Terminal Bandar Udara dengan menggunakan prinsip Arsitektur Tropis Pasundan

1.6 Peta Persoalan



Gambar 1.4 Peta Persoalan
sumber : Analisa penulis

1.6 Metode Perancangan

Metode Perancangan menggunakan metode preseden sebagai alat untuk menganalisis preseden yang sudah ada dengan mengambil potongan-potongan puzzle (hal-hal yang baik untuk desain terminal bandar udara) sehingga menjadi sebuah desain yang baru. Metode desain terdiri dari beberapa tahapan diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Pencarian Isu

Tahap ini adalah sebuah pencarian isu yang berkaitan dengan Arsitektur Tropis Pasundan dan Arsitektur Terminal Bandar Udara.

2. Pendalaman Isu

Tahap ini merupakan pendalaman pendalaman isu terkait Arsitektur Tropis Pasundan dan Arsitektur Terminal Bandar udara serta temuan kontradiktif antara Arsitektur Tropis Pasundan dan Arsitektur Terminal Bandar Udara.

3. Pengkajian Teori

Tahap ini mengkaji tentang Arsitektur Tropis Pasundan dan Arsitektur Terminal Bandar Udara beserta kajian-kajian lainnya yang berkaitan dengan Arsitektur Tropis Pasundan dan Arsitektur Terminal Bandar Udara. Tahap ini juga mulai menentukan Preseden bangunan yang di kaji serta metode dan variabel untuk menganalisis preseden yang akan digunakan dalam mendesain Terminal Bandar Udara. Preseden yang digunakan adalah Bangunan Tropis di tanah Sunda (Rumah adat Kuta, Pulo dan Kampung Naga) dan bangunan bandar udara yang memiliki desain tropis dan kontemporer (Terminal Bandar Udara Soekarno-Hatta, Terminal Bandara Kertajati, dan Terminal Bandara Blimbingsari).

4. Analisis Preseden

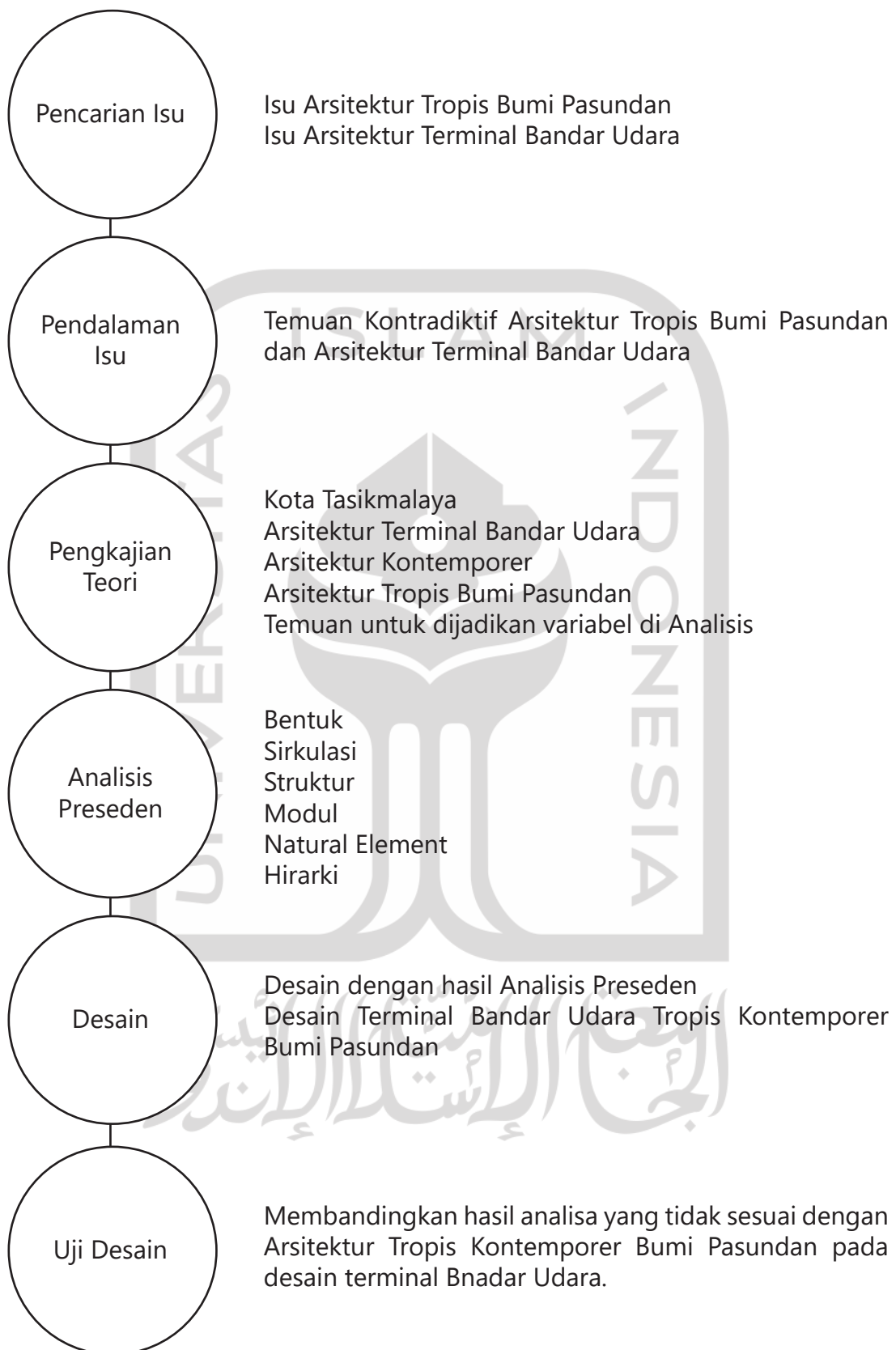
Pada Tahap ini analisis preseden yang menggunakan variabel-variabel yang telah ditentukan berupa Struktur, Modul, Sirkulasi, Bentuk, Bukaian dan Hirarki sehingga mendapatkan potongan-potongan puzzle (hal yang unik dan perlu digunakan dalam analisis preseden) yang akan digunakan dalam mendesain Terminal Bandar Udara Tropis Kontemporer Bumi Pasundan.

5. Desain

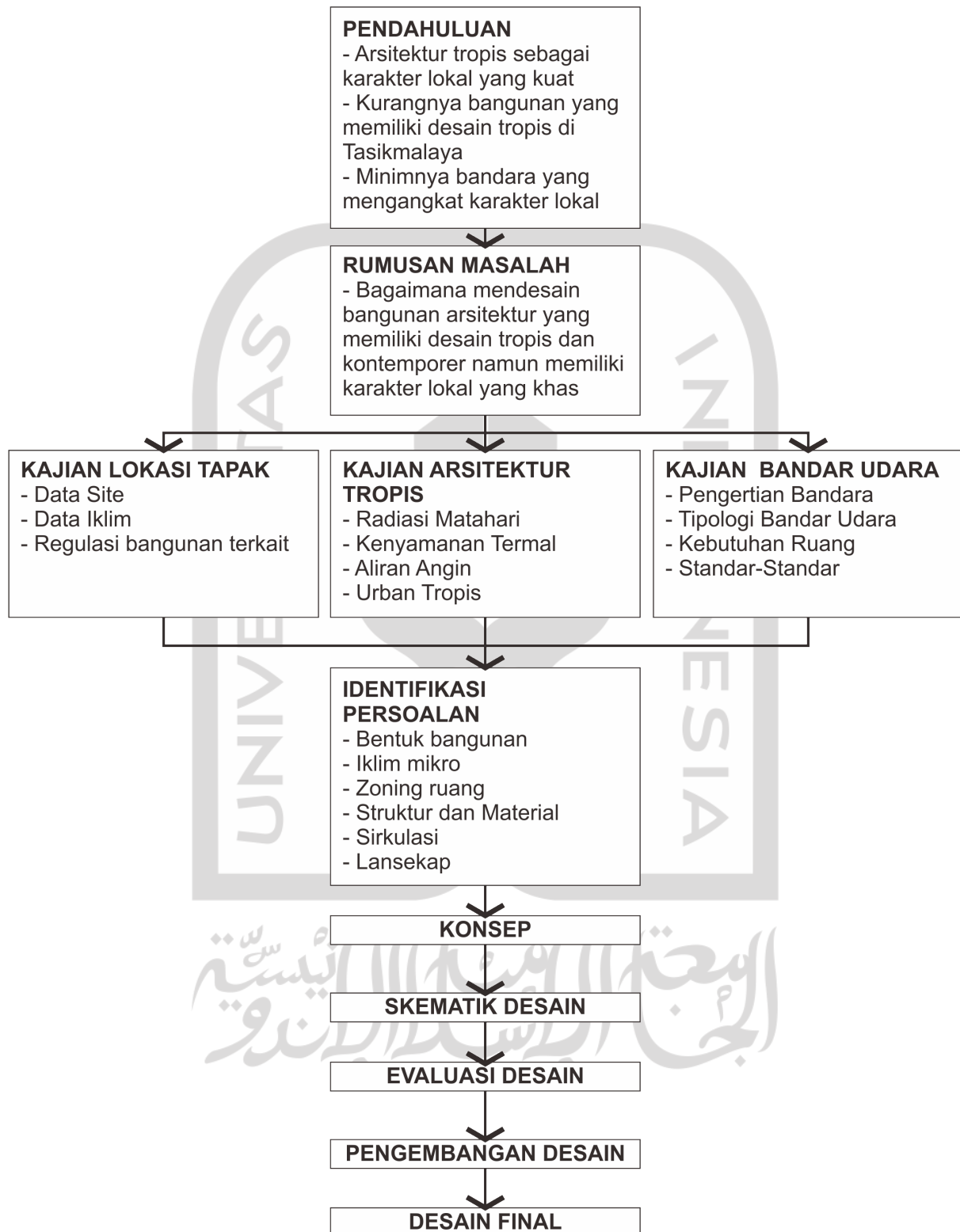
Tahap Desain adalah tahap mendesain dengan memerhatikan variabel-variabel yang sudah ditemukan (dengan eksplorasi desain) dalam analisis preseden menggunakan Arsitektur Tropis Pasundan pada bangunan terminal bandar udara. Sehingga menjadi sebuah desain yang baru pada bangunan Terminal Bandar Udara dengan pendekatan Arsitektur Tropis Kontemporer Pasundan.

5. Pengujian Desain

Tahap Pengujian desain dilakukan dengan membuktikan pada desain hal-hal yang berkaitan dengan Arsitektur Terminal Bandar Udara Tropis Kontemporer Bumi Pasundan terhadap kekurangan-kekurangan yang telah dianalisa pada preseden.



1.7 Kerangka Berfikir



Gambar 1.5 Kerangka Berfikir
sumber : Analisa penulis

1.8 Originalitas Tema

Penulis memastikan bahwa karya yang ditulis berbeda dengan karya-karya yang telah ada sebelumnya. Berikut ini beberapa karya yang memiliki tema yang sama dan menjadi bahan dan rujukan bagi penulis

1. Perancangan Ulang Bandar Udara Internasional Supadiodi Pontianak
 - Oleh : Lusy Oktavia (060112502) Universitas Atma Jaya Yogyakarta
 - Pembahasan : Pengolahan ruang luar dan ruang dalam yang memberikan kejelasan dan kenyamanan sirkulasi bagi para penumpang dan barang dengan penekanan semiotika
 - Persamaan : Perancangan Bandar Udara
 - Perbedaan : Penekanan semiotika
2. Perancangan Gedung Terminal Barang Bandara Internasional Jawa Barat
 - Oleh : Daniel P. Sinurat (15002018) dan Hizkia Adi Putra Wijaya (15003117) Institut Teknologi Bandung
 - Pembahasan : Perencanaan Gedung Terminal Barang Bandara Internasional Jawa Barat
 - Persamaan : Perancangan Bandar Udara
 - Perbedaan : Perencanaan Kapasitas Kargo
3. Terminal Bandar Udara Internasional di Yogyakarta dengan Pendekatan Arsitektur Hijau
 - Oleh : Binsar Siahaan
 - Pembahasan : Perencanaan Terminal Bandara Internasional di Yogyakarta dengan pendekatan Arsitektur Hijau
 - Persamaan : Perancangan Terminal Bandar Udara
 - Perbedaan : Pendekatan Arsitektur Hijau
4. Redesain Terminal Penumpang Internasional Bandara Sam Ratulangi Manado
 - Oleh : Atikah Basalamah, Raymond Ch. Tarore, dan Leidy M. Rompas
 - Pembahasan : Perencanaan Terminal Bandara dengan pendekatan Arsitektur Metabolisme
 - Persamaan : Perancangan Terminal penumpang Bandar Udara
 - Perbedaan : Pendekatan Arsitektur Metabolisme
5. Pengembangan Terminal Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo: Transformasi Karakter Fisik Rumah Adat Tradisional Gorontalo dengan Penerapan Kaidah Arsitektur Tropis Modern
 - Oleh : Elvira Rizkiah Monayo
 - Pembahasan : Perencanaan Terminal Bandara dengan Transformasi rumah adat gorontalo
 - Persamaan : Perancangan Terminal penumpang Bandar Udara dengan pendekatan Arsitektur Tropis Modern
 - Perbedaan : Pendekatan Rumah Adat Gorontalo