

BAB VI

PROGRAM PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

6.1 Konsep Dasar Perencanaan

6.1.1 Aksesibilitas

Akses jalan harus jelas untuk memudahkan pengguna bangunan memasuki bangunan, dapat dengan menggunakan desain yang memang bersifat 'mengarahkan', ataupun dengan adanya elemen pengarah jalan. Sedangkan untuk di dalam bangunan berupa koridor dan bentuk ruang yang dibantu dengan pola lantai pengarah.

6.1.2 Penampilan Bangunan

Penampilan bangunan terminal bandar udara akan mempertimbangkan beberapa tuntutan dan pertimbangan yang merupakan titik tolak pendekatan arsitektural, antara lain :

1. Sebagai pintu gerbang negara, tampilan bangunan harus dapat memberi kesan, citra dan identitas daerah tersebut bagi penumpang.
2. Tampilan bangunan harus merespon terhadap kondisi lingkungan yang ada.
3. Tampilan bangunan harus memiliki konsep tampilan yang tidak lekang dimakan jaman.

Terminal Penumpang Bandara Jenderal Besar Soedirman merupakan sebuah kompleks Terminal Penumpang yang didalamnya banyak terdapat jenis dan karakter kegiatan, pengguna dan ruang. Terminal penumpang disini juga berfungsi sebagai pintu gerbang negara atau daerah yang seharusnya mengangkat unsur ciri khas Kabupaten Purbalingga. Oleh karena itu konsep tampilan bangunan akan berusaha menggabungkan unsur modern dengan unsur budaya Kabupaten Purbalingga.

Konsep terminal terinspirasi dari rumah joglo yang merupakan rumah tradisional Jawa Tengah yang dikombinasikan dengan arsitektur tropikal. Terinspirasi dari bentuk atap Joglo Agung yang merupakan simbol dari Gunung Slamet. Gunung Slamet merupakan landmark dari kota Purbalingga dan sekitarnya. Bentuk gunung juga identik dengan bentuk segitiga yang menjadi bentuk utama dari terminal ini.

6.1.3 Sistem Struktur

Pondasi pada desain bandara ini terbagi menjadi 2 bagian yaitu pondasi untuk bagian dalam bangunan dan pondasi untuk bagian bangunan terluar. Pondasi untuk bagian dalam bangunan dapat menggunakan footplat, dengan kedalaman pondasi 1,2-1,5 m ke tanah asli. Sementara untuk bagian luar dapat menggunakan bore pile jika diharuskan untuk mendukung struktur yang digunakan.

6.1.4 Sistem Mekanikal Elektrikal

Sumber daya listrik utama tetap menggunakan daya listrik komersial yang disediakan oleh PLN. Hanya untuk meningkatkan keandalan karena kapasitas beban yang meningkat, maka kapasitas daya dari PLN harus dinaikkan. Selain itu untuk mengurangi kemungkinan munculnya gangguan, maka harus diupayakan agar Bandar Udara disuplai dari dua *feeder* yang berbeda dan kalau dimungkinkan, gardu Bandar Udara mendapat suplai dari *feeder* khusus.

6.1.5 Sistem Jaringan Air Bersih

Sistem atau jaringan pemipaan untuk distribusi air dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu distribusi air bersih dan distribusi air untuk pemadam kebakaran (gedung dan PKP-PK), Jaringan distribusi air bersih akan melayani kebutuhan air bersih pada masing-masing bangunan gedung dan mengalir setiap hari. Hal ini berbeda dengan distribusi air untuk pemadam kebakaran yaitu air dialirkan dari bak penampungan dengan pipa bertekanan ke outlet (hidran) atau penampungan air di PKP-PK sehingga air selalu siap digunakan.

6.1.6 Sistem Jaringan Air Kotor

Air kotor dibedakan menjadi 3, yaitu yang mengandung kotoran padat, air kotor yang berupa cairan/air bekas dan air hujan. Sistem pembuangan air hujan, air kotor, air bekas dialirkan melalui selokan (pipa) terbuka dan tertutup. Air kotor mengalir ke septictank dengan pipa, setelah masuk septictank air buangan dialirkan menuju ke resapan. Sedangkan air hujan dan air bekas dialirkan melalui selokan/pipa terbuka dan tertutup menuju ke resapan. Air kotor, air hujan dan air bekas yang telah masuk ke resapan masuk ke dalam tanah dan kelebihan disalurkan melalui selokan menuju ke saluran pembuangan / riol kota di sekitar tapak.

6.1.7 Sistem Penghawaan

Sistem penghawaan yang akan diterapkan pada dasarnya dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Penghawaan alami

Penghawaan alami akan diterapkan pada ruang-ruang seperti curb side area, ruang konsesi darat, loket tiket, toilet dan musholla. Penghawaan alami didapat dengan jalan memasukkan/ mengalirkan udara ke dalam ruangan dengan membuat bukaan seperti jendela, pintu, langit – langit, maupun dengan meniadakan dinding pembatas yang memungkinkan adanya kontak langsung dengan udara luar sehingga sirkulasi udara dapat berlangsung.

2. Penghawaan buatan

Pengkondisian udara dalam bangunan terminal diterapkan untuk meningkatkan kenyamanan pada beberapa ruang yang dikehendaki. Pengkondisian udara tersebut menggunakan AC Split. Diterapkan pada ruang yang kecil dan sedang seperti; ruang tunggu, ruang karyawan, pengelola dan ruang maskapai. Unit kompresornya berada di luar (outdoor unit) dan kondensornya berada di dalam ruangan menyatu dengan grill diffuser (indoor unit).

6.2 Program Dasar Perancangan

Program Ruang Dasar penyusunan program ruang adalah kumpulan dari pendekatan ruang yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya, dengan kelengkapan detail dan pengelompokan ruang sebagai berikut.

Tabel.6.1 Rekapitulasi Kebutuhan Ruang Terminal Penumpang Bandara Jenderal Besar Soedirman

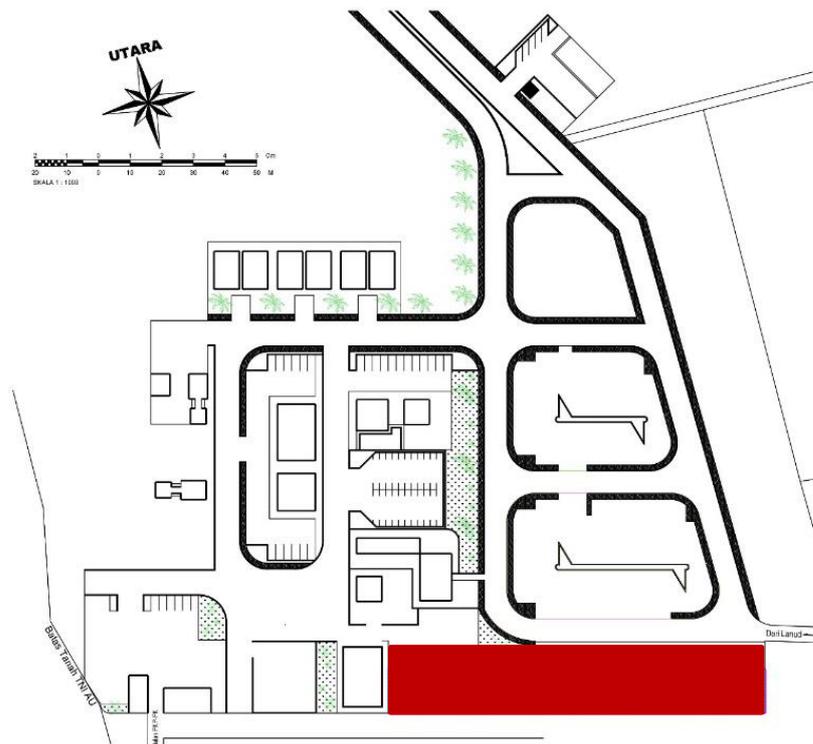
No	Kelompok Ruang	Luas
Kelompok Ruang Indoor		
1.	Terminal Keberangkatan	1210
2.	Terminal kedatangan	950
3.	Terminal VIP	75
4.	Ruang Pengelola Terminal Penumpang	250
5.	Ruang Servis	240
Total		2725
Kelompok Ruang Outdoor		
1.	Parkir	3900
Luas Total Indoor + Outdoor		6625

6.3 Data Tapak



Gambar 6.1 Master Rencana Pengembangan Sisi Darat
Sumber : Master Rencana Pengembangan Bandara Jenderal Besar Soedirman

Luas tapak : 43.584 m²
 KDB : 40%
 Sehingga didapatkan luas maksimal 17.434 m²



Gambar 6.2 Master Rencana Pengembangan Sisi Darat (Terminal)
 Sumber : Master Rencana Pengembangan Bandara Jenderal Besar Soedirman

Tapak merupakan *plotting* dari yang ada pada Master Rencana Pengembangan Bandar Udara Jenderal Besar Soedirman Purbalingga yang mana memiliki panjang 120 meter dan lebar 20 meter. Sebesar 40% dari lahan tersebut merupakan pengembangan area penunjang berupa area konsesi atau *foodcourt*.