BAB VI
KONSEP PERANCANGAN

7.1 Konsep Dasar

A. Fungsional

- Menyediakan tempat/sarana yang menawarkan kemudahan, kenyamanan dan keamanan kepada para pengguna jasa transportasi udara.
- Menawarkan sarana transportasi udara yang dilengkapi dengan fasilitas penunjang dan prasarana yang lengkap yang mendukung aktifitas dan kebutuhan pengguna jasa.

B. Bentuk

- Mampu mencerminkan karakter fungsinya sebagai bangunan terminal udara dan mampu beradaptasi dengan lingkungan serta mencerminkan tempatnya berada.

7.2 Bentuk massa bangunan terminal

Bentuk dasar bangunan terminal adalah ouval dengan transformasi bentuk yang menyikapi bentuk dasar. Bentuk ini dipilih karena dianggap paling mewakili terhadap fungsi yang akan diterapkan dan merupakan bentuk dasar dari layang wau.

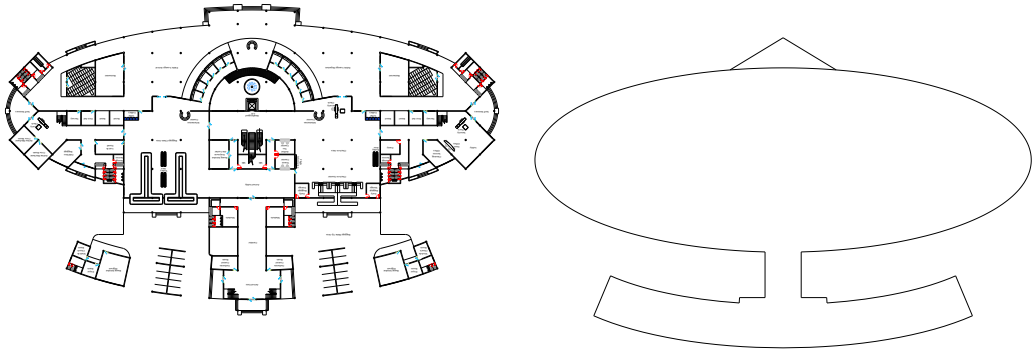
7.2.1 Konsep bentuk terminal secara horizontal

Karena bentuk lokasi site terminal persegi panjang yang memiliki sumbu kuat dan sejajar terhadap bentuk apron dan runway, kemudian bentuk ouval memiliki simetrisasi yang kuat yang sesuai dengan konsep layang layang yang berorientasi pada sumbu, dimana bentuk layang layang ini akan mampu menjadi ciri terminal yang menjadi gerbang kawasan. Konsep bentuk terminal adalah konsep linier. Bentuk bangunan

memanjang secara horizontal, dan konfigurasi parkir pesawat dimuka terminal secara tegak lurus (*Nose-in*) dengan Koridor *airside* ditempatkan parallel dengan muka terminal.

7.2.2 Konsep bentuk terminal secara Vertikal

Konsep bentuk bangunan secara vertikal dilihat dari sistem pemrosesan penumpang *Roadway/kerb* satu tingkat, bangunan terminal dua tingkat dengan mengkombinasikan kedatangan dan keberangkatan pada lantai dasar, dan *waiting hall* pada lantai dua. Konsep ini dipilih sebagai efektifitas pemrosesan sirkulasi penumpang.

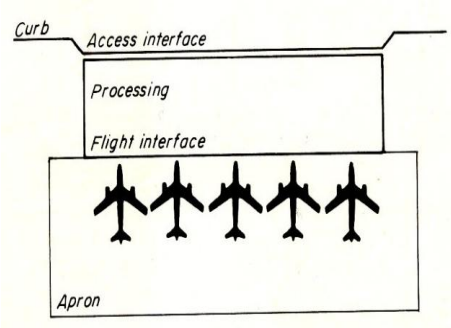


Gambar 7.1 Konsep Bentuk

7.3 Sirkulasi

Pola sirkulasi mengikuti bentuk massa yang linier yang mana menyesuaikan dengan konsep dasar terminal yaitu konsep linier, yang mana konsep terminal linier ini memiliki kekuatan utama

- Jarak berjalan pendek jika memakai fasilitas *check-in* terdesentralisasi.
- Orientasi penumpang lebih mudah.



Gambar 7.2 KonsepLinier

7.4 Kedudukan terminal terhadap apron

Perletakan bangunan terminal harus memperhatikan persyaratan keselamatan penerbangan, dalam hal ini adalah *Obstruction Clearence Requirement, Imaginary Transition Surface* yang terkait dengan perletakan bangunan terminal adalah *Transitional Surface* (1 : 7). Pada bangunan terminal bandar udara Pinang kampai dumai ini direncanakan, didapat ketinggian maksimum bangunan yang diijinkan adalah 34,5 m tepat pada garis batas apron dan terminal, sedangkan bangunan yang direncanakan hanya mencapai ketinggian 31 m.

Akses menuju kawasan yang tegak lurus kearah apron menjadi pertimbangan perletakan bangunan terminal, dimana garis jalan tersebut bisa menjadi sebuah sumbu kawasan. Sehingga perletakan massa nanti adalah memotong garis sumbu tersebut.Kelebihan yang didapat adalah dapat membagi dua simetris terhadap bentuk layang-layang sehingga menjadi lebih monumental dan *eye-catching* karena letaknya yang tertangkap oleh keberadaan jalan.

7.5 Arsitektur berwawasan jati diri[6]

Jati diri merupakan suatu proses yang integratif serta *pluralistic*,bukan sesuatu yang tunggal dan dinamis, karenanya jati diri tidak dapat dikarang-karang dan sulit dibakukan.

Berbicara tentang *Critical Vernacular* (sesuatu yang bersifat kedaerahan) tidak hanya bercita rasa sebagai arsitektur tradisional, tetapi sebagai arsitektur yang khas untuk daerahnya. Setiap daerah akan sulit untuk membentuk identitasnya tanpa menyangkut regionalisme. Tradisi dan warisan kedaerahan merupakan sumber untuk sebuah identitas dan material asli setempat merupakan sumber yang tepat.

Secara garis besar dapat disimpulkan bahwa jatidiri terbentuk dari proses dinamis dalam suatu kawasan yang berlangsung dalam waktu yang lama, melalui perubahan tata nilai dan perkembangan jaman sehingga untuk menelusuri jati diri dapat dilakukan melalui pengamatan ungkapan-

[6] Ismail, “Wawasan jatidiri dan pembangunan daerah”, (Jakarta, Effar, 1989)

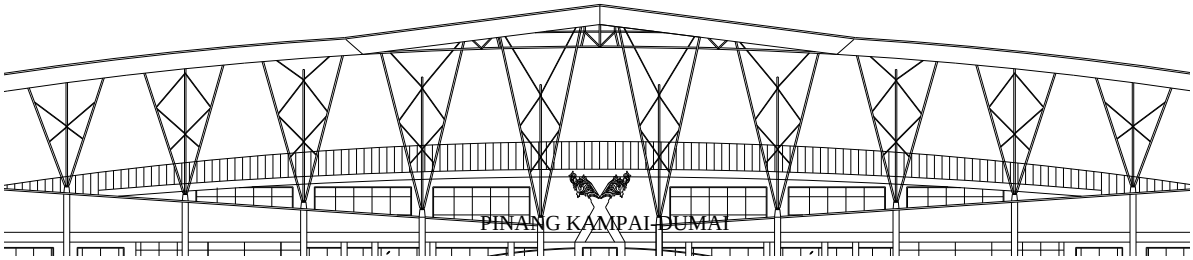
ungkapan yang tetap ada sepanjang perubahan yang merupakan identitas kawasan dalam mengaktualisasikan strategi wawasan jatidirinya[6].

Dalam pembangunan daerah ditetapkan 7 jalur yang dijadikan acuan pendekatan salah satunya adalah jalur arsitektur, yang dinyatakan sebagai berikut :

- Ciri-ciri maupun potensi arsitektur perlu didayagunakan dengan tetap mempertimbangkan prinsip-prinsip kesenian, kelestarian dan kesinambungan. Baik untuk generasi sekarang atau yang akan datang. Dalam hal ini fisik harus memperlihatkan jatidiri masyarakat.
- Dalam mengembangkan berbagai kegiatan pada jalur arsitektur ini perlu dilandasi dengan pendekatan antara lain memanfaatkan karya arsitektur yang telah mengakar di masyarakat. Selain itu juga perlu memanfaatkan karya-karya arsitektur yang mempunyai nilai unggul pada daerah dan lingkungan setempat.
- Strategi wawasan Jati diri dalam bidang arsitektur mengandung arti bahwa benang merah perkembangan arsitektur tradisional yang telah terjadi menjadi sumber / landasan melangkah ke dalam upaya mengembangkan arsitektur masa depan, disertai upaya untuk mensenyawakan budaya sebagai jiwa dan teknologi sebagai wadahnya. Oleh karena itu kekhasan dan keunikan lingkungan budaya dengan ekspresi arsitektur harus menjadi acuan dasar dalam pelestarian dan pengembangan agar setiap daerah menampilkan sosok yang unik dan mempunyai karakter yang spesifik sesuai dengan jatidirinya masing masing.

7.6 Sistem Struktur

Penggunaan struktur rangka truss sebagai rangka ruang dalam komponen pembentuk struktur atap mengadopsi sifat dan bentuk layang - layang yang merupakan satu kesatuan yang tercipta oleh komponen rangka sebagai pendekatan simbolik dari metafora layang yang bersifat *Intangible metaphor*.



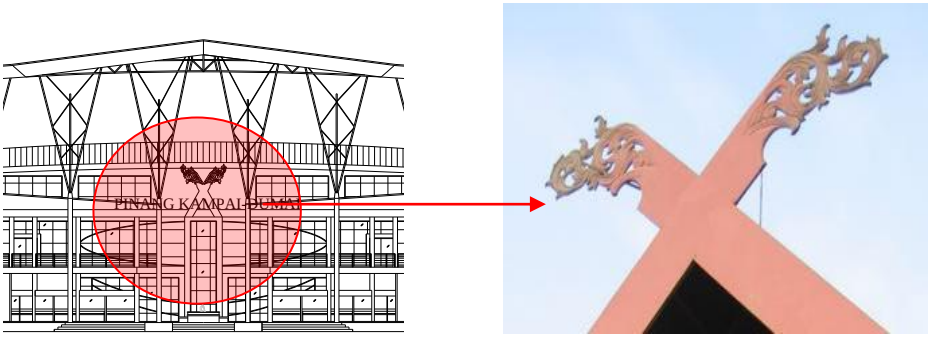
Gambar 7.3 Struktur Atap

7.7 Unsur-unsur pembentuk Identitas Riau

Pendekatan penerapan pada rancangan

Komponen bentuk bangunan tradisional

Penerapan bentuk hiasan atap Melayu Riau yaitu Selembayung di adaptasikan kedalam kepala bangunan dan juga sebagai hiasan pembentuk kepala layang layang



Gambar 7.4 Komponen bangunan Tradisional