

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Perkembangan Transportasi Udara di Indonesia

Perkembangan transportasi udara, terutama di Indonesia tidak dapat dilepaskan dari perkembangan ekonomi, sosial dan politik, hankam dan kecenderungan global sebagai lingkungan strategis yang berpengaruh. Di bidang ekonomi telah terjadi perubahan paradigma, hal ini ditandai dengan isu liberalisasi perdagangan dan investasi termasuk jasa yang cenderung berusaha menghilangkan berbagai retribusi, proteksi dan campur tangan pemerintah dalam kegiatan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi yang *sustainable* sangat berpengaruh terhadap kelangsungan pertumbuhan sektor-sektor lain termasuk transportasi dan sebagainya.

Khusus di bidang transportasi udara, kelangsungan pertumbuhan industri penerbangan sangat sensitif terhadap kelangsungan pertumbuhan ekonomi nasional. Permintaan terhadap angkutan udara, baik domestik maupun internasional sempat menurun drastis sampai pada angka -40,8% untuk penumpang domestik dan -16,8% untuk penumpang internasional sejak terjadinya krisis moneter pada tahun 1997 hingga tahun 1999. Mulai tahun 2000 sampai 2004 saja, dengan kondisi ekonomi yang mulai membaik, memberikan dampak pula pada pertumbuhan pengguna sarana transportasi udara sebesar 25,7% untuk penumpang domestik dan 10% untuk penumpang internasional.

Indonesia sebagai salah satu negara kepulauan terbesar di dunia mempunyai suatu wilayah geografis strategis, karena diapit oleh dua benua Asia dan Australia dan dua samudra yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik serta dilalui oleh garis khatulistiwa. Wilayah geografis yang seperti itu serta meningkatnya kebutuhan masyarakat akan efektifitas waktu dan pelayanan dalam hal transportasi yang membuat peran transportasi udara menjadi sangat penting dan menjadi salah satu pilihan sebagai penghubung antar pulau bagi negara Indonesia maupun untuk menampung lalu-lintas penerbangan antar negara dan antar benua, yang sekaligus sebagai pendorong pertumbuhan ekonomi wilayah.

Tabel 1.1 Pertumbuhan Penumpang Angkutan Udara
Rute Penerbangan Dalam Negeri Tahun 1995-2004

Tahun	Penumpang (Orang)	Pertumbuhan %	PDRB (Rp Juta)	Pertumbuhan %
1986	5,837,161		167,210,500	
1987	6,081,513	4.2	180,306,240	7.8
1988	6,934,388	14.0	193,605,120	7.4
1989	7,562,361	9.1	209,453,760	8.2
1990	7,854,288	3.9	225,110,000	7.5
1991	8,192,244	4.3	245,644,000	9.1
1992	8,153,847	-0.5	260,382,640	6.0
1993	9,319,472	13.8	329,775,800	6.5
1994	10,581,817	13.5	354,640,800	7.4
1995	12,220,809	15.5	383,792,330	8.2
1996	13,494,810	10.4	413,797,915	7.1
1997	12,813,548	-5.0	433,245,879	7.4
1998	7,585,853	-40.8	376,051,570	-13.4
1999	6,350,481	-16.3	376,803,673	0.2
2000	7,622,570	20.0	384,339,747	2.0
2001	9,168,059	20.3	397,791,638	3.5
2002	12,253,173	33.7	413,305,512	3.9
2003	19,095,170	55.8	429,837,732	4.0
2004	24,000,000	25.7	451,329,618	4.8

Sumber : Cetak Biru Transportasi Udara 2005 – 2024
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Maret 2005

Tabel 1.2 Pertumbuhan Penumpang Angkutan Udara
Rute Penerbangan Luar Negeri Tahun 1995-2004

No	TAHUN	PENUMPANG (Orang)	PERTUMBUHAN (%)
1	1995	7.801.702	-
2	1996	8.042.991	3
3	1997	8.863.376	10,2
4	1998	7.314.328	-16,8
5	1999	7.912.654	7,3
6	2000	8.514.015	7,6
7	2001	9.195.136	8
8	2002	9.921.552	7,9
9	2003	10.764.884	8,5
10	2004	11.841.373	10

Sumber : Cetak Biru Transportasi Udara 2005 – 2024
Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Maret 2005

Direktorat Jendral Perhubungan Udara memperkirakan bahwa permintaan jasa angkutan udara akan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Seperti yang tertuang pada Cetak Biru Transportasi Udara 2005-2014, pada periode 2010-2014 diperkirakan permintaan angkutan udara dalam negeri akan meningkat rata-rata 9,78 % per tahun atau dari 54.001.719 orang pada tahun 2010 menjadi 78.132.467 orang pada tahun 2014 dan angkutan udara luar negeri akan mengalami peningkatan rata-rata 12,3% per tahun atau 24.641.022 orang pada tahun 2010 menjadi 38.253.856 orang pada tahun 2014.

Sejalan dengan perkiraan pertumbuhan permintaan angkutan udara tersebut, tentunya akan terjadi juga peningkatan pelayanan serta penyediaan sarana dan prasarana transportasi udara tersebut seperti, penyediaan kapasitas tempat duduk angkutan udara, pelayanan yang lebih baik untuk penerbangan dalam negeri maupun luar negeri, pengadaan pesawat udara, sertifikasi dan kelaikan udara, maupun pengembangan prasarana bandar udara yang sudah ada bahkan pembangunan bandara-bandara baru.

Transportasi udara juga mempunyai bagian dari pelaksanaan tugas penyediaan transportasi yaitu sebagai “*servicing function*” maupun “*promoting function*” suatu daerah yang tidak dapat dilepaskan dari pertumbuhan ekonomi masyarakat pengguna jasa transportasi udara atau yang dilayani, dan juga kecenderungan perkembangan global yang terjadi. (<http://hubud.dephub.go.id/>)

Pada tingkat pertumbuhan ekonomi yang relatif rendah dengan tingkat pergerakan manusia atau masyarakatnya yang juga rendah, penyelenggaraan transportasi khususnya transportasi udara walaupun bukan merupakan kegiatan usaha yang mendatangkan untung bagi penyelenggaranya, tetap harus dilaksanakan untuk menjamin adanya pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah. (<http://hubud.dephub.go.id/>)

1.1.2 Perkembangan Pariwisata Pulau Bali

Pulau Bali yang juga dikenal sebagai Pulau Dewata, terkenal sebagai tujuan pariwisata dengan keunikan berbagai hasil seni-budayanya. (<http://id.wikipedia.org/>)

Bali dengan segala keindahan panorama maupun kekhasan kesenian dan kebudayaannya, selama ini bisa dianggap menjadi terminal akhir wisata nasional dan internasional dengan jumlah kunjungan wisatawan hingga jutaan orang per tahun. Potensi pasar yang masih bisa digali sangat luas dan jaringan pengembangan pasar wisata ini sedang dikembangkan semaksimal mungkin. (<http://www.indonesia.go.id/>)

Sebagai salah satu daerah tujuan wisata di Indonesia, selama tahun 2008 Bali menerima kunjungan 1.992.299 orang dari wisatawan mancanegara saja. Jumlah tersebut meningkat 323.768 orang atau 19,40 persen dibanding tahun sebelumnya yang tercatat 1.668.531 orang yang melampaui sasaran yang telah ditetapkan sebanyak 1,9 juta orang. Prestasi tersebut akan kembali bisa diraih dalam tahun-tahun mendatang, harap Wakil Gubernur Bali AAN Puspayoga. (<http://www.indonesia.go.id/>).

Dari wisman yang datang ke Pulau Bali, Jepang menempati urutan teratas yang paling banyak memasok wisatawan ke Bali yakni sebanyak 359.827 orang atau 18,06 persen, disusul Australia 313.313 orang (15,73 persen) dan Korea Selatan 134.909 orang (6,77 persen). China menempati urutan keempat dengan 131.319 orang (6,59 persen), Taiwan 130.449 orang (6,55 persen), Malaysia 129.727 orang (6,51 persen), Inggris 82.827 orang (4,16 persen), Jerman 82.686 orang (4,15 persen), Prancis 77.379 orang (3,88 persen) dan Amerika Serikat 68.619 orang (3,44 persen). Sedangkan wisatawan dari berbagai negara lainnya tercatat 481.244 orang atau 24,16 persen dari total 1.989.850 wisman ke Bali.

Potensi pulau Bali yang begitu besar itu membuatnya mampu memberikan sumbangan devisa bagi negara dari bidang pariwisata sebesar Rp1,2 triliun selama tahun 2008. Bali menempati urutan kedua setelah Jakarta yang memberikan kontribusi sebesar Rp1,25 triliun. Hal ini menunjukkan peluang pariwisata Bali akan terus dikembangkan dari tahun ke tahun dan hal tersebut akan berdampak pada jumlah wisatawan yang semakin banyak baik wisatawan domestik maupun mancanegara untuk mengunjungi Pulau Bali.

1.1.3 Kebutuhan Infrastruktur Transportasi Udara yang Memadai di Pulau Bali

Menteri Kebudayaan dan Pariwisata RI, Jero Wacik, pada masa jabatannya tahun 2003-2008 mengatakan bahwa Pariwisata Bali 2009-2014 berisi sejumlah rencana untuk mengejar jumlah kunjungan 10 juta wisatawan mancanegara pertahun. Untuk mengejar target tersebut tentu saja diperlukan infrastruktur transportasi yang memadai dan salah satunya adalah transportasi udara yang mampu memberikan efisiensi waktu pencapaian ke tujuan.

Bandara Internasional Ngurah Rai sebagai prasarana penyelenggaraan transportasi udara di Pulau Bali, tentunya akan menjadi tumpuan bagi target yang ditetapkan pemerintah. Jumlah penerbangan yang semakin meningkat dari tahun ke tahun berdasarkan data statistik yang ada, semisal "Bali dalam Angka 2006" (Badan Pusat Statistik Propinsi Bali) yang bersumber dari Administrator Pelabuhan Udara Ngurah Rai-Bali, banyaknya pesawat terbang yang datang dan berangkat dari bandara ini selama 2005 nyaris 30.000-an. Pesawat berangkat sejumlah 29.721, meningkat 5,68% dari tahun 2004 dan kedatangan 29.633 kali penerbangan, meningkat 5,47% dari tahun 2004. Sementara pada tahun yang sama jumlah penumpang berangkat mencapai 3.191.695 orang (meningkat 7,14%). Yang datang 3.162.426 (meningkat 7,58% dari tahun 2004), dan transit 151.729 penumpang (meningkat 41,88% dari tahun sebelumnya). (<http://ingsuardana.blogspot.com/2009/07>)

Peningkatan dan target yang telah dicanangkan oleh pemerintah tersebut, dipastikan infrastruktur di sekitar Bandara Ngurah Rai tidak bisa menampung. (<http://balipropertyexpo.wordpress.com/>)

Dalam RTRW Provinsi Bali yang bersumber pada Dinas Perhubungan Provinsi Bali, 2008, Selama 10 tahun terakhir (1998 – 2008), jumlah penerbangan di Bandara Internasional Ngurah Rai rata-rata naik 7,59 %, jumlah penumpang rata-rata naik 7,85 % per tahun dan jumlah muatan barang naik rata-rata 2,24 % per tahun. Dengan jumlah penerbangan tahun 2008 sebanyak 69.625 kali, penumpang 8.532.475 orang dan barang 67.912 ton, maka kapasitas fasilitas terpakai untuk penerbangan 85,85 % dan terminal penumpang 89,82 % dan terminal kargo 45,89 %.

Namun apabila kapasitas fasilitas terpakai dirinci menurut penerbangannya, maka kapasitas terpakai terminal penumpang domestik

adalah **126,35 %** dan terminal penumpang internasional adalah 69,45 %, terminal kargo domestik 77,66 % dan terminal kargo internasional 37,19 %, yang berarti kapasitas terminal penumpang domestik sebenarnya sudah tidak memadai lagi dengan kapasitas fasilitas yang terpakai diatas 100 %.

Kapasitas jaringan pelayanan, 11 rute dari 20 rute penerbangan luar negeri dan 10 rute dari 16 rute penerbangan dalam negeri telah mencapai faktor muat antara **60,0 – 80,0 %**, sehingga dengan meningkatnya jumlah airline, jumlah penumpang dan ijin penggunaan ruang konsensi, maka pelayanan terhadap airline maupun penumpang di Bandar Udara Ngurah Rai, sebagai bandar udara Internasional sudah kurang memadai.

Dari data diatas dapat diambil kesimpulan bahwa kondisi Bandara Internasional Ngurah Rai pada tahun 2008 saja sudah kelebihan beban pada fasilitas terminal penumpang domestik sebesar **26,35 %**.

Data lain menunjukkan, pada tahun 2009 bahwa jumlah penumpang pada jam puncak adalah 2218 Orang. Untuk penumpang sebanyak ini mestinya diperlukan luas bangunan 31052 m², tapi kenyataannya luas bangunan yang ada sekarang adalah 10905 m², artinya tingkat utility terminal sekarang sudah mencapai 285%. Dengan demikian untuk kondisi saat ini diperlukan 3 x Luas bangunan sekarang, belum lagi bila ditambah dengan kebutuhan yang akan datang. (www.kompasiana.com)

Gejala kian ramainya transportasi di pusat-pusat wisata di Pulau Dewata, juga mulai dirasakan Gubernur Bali, Made Mangku Pastika. Karena itu, agar fenomena ini tidak justru benar-benar terjadi, Pemprov Bali mulai mencoba menjajaki sejumlah solusi termasuk berharap terlaksananya lima megaproyek untuk Bali guna menyokong pariwisata Bali di masa depan. Salah satu megaproyek yang nantinya diusulkan adalah pembuatan bandara di Bali Utara guna mengantisipasi membeludaknya jumlah wisatawan dan terjadinya over kapasitas di Bandara Ngurah Rai. (<http://myernestlove.blog.friendster.com/>)

Apalagi secara letak geografis, Bandara Internasional Ngurah Rai dinilai terlalu rendah dan langsung berhadapan dengan Selat Badung dan Selat Bali sehingga cukup riskan bila terjadi bencana alam khususnya tsunami yang nantinya dapat langsung berdampak dengan lumpuhnya lalu lintas udara di Bali. (www.kompas.com)

Hal juga tersebut diperkuat dengan pernyataan Jero Wacik bahwa pembangunan bandara baru menjadi pilihan yang harus dilakukan. Agar ada pemerataan pembangunan, harus dibangun di bagian utara yaitu di Singaraja. (<http://balipropertyexpo.wordpress.com/>)

Gubernur Pastika menambahkan bahwa, meski secara fisik berbentuk satu pulau kecil, Pulau Bali sebenarnya terbagi menjadi 'dua pulau' yakni Bali utara dan Bali selatan karena dipisah oleh gunung. Untuk itu perlu ada bandara kedua (setelah Ngurah Rai di Bali Selatan) yang dibangun di Buleleng. pembangunan bandara di Bali utara dimaksud bertujuan untuk menyeimbangkan pembangunan dan pariwisata di Bali. Karena selama ini, diakuinya terjadi ketimpangan pembangunan antara kawasan Bali utara dan Bali selatan. (<http://myernestlove.blog.friendster.com/>)

Bali yang selama ini telah dibagi dalam 4 Wilayah Pembangunan (WP), yakni: pertama, Wilayah Pembangunan Bali Timur (WPBT) yang mencakup Kabupaten Karangasem, Klungkung, dan Bangli, dengan pusat pertumbuhannya ada di Klungkung. Kedua, Wilayah Pembangunan Bali Selatan (WPBS) yang mencakup Kabupaten Gianyar, Badung, Tabanan, dan Kota Denpasar, dengan pusat pertumbuhannya adalah Denpasar; ketiga, Wilayah Pembangunan Bali Utara (WPBU) yang terdiri dari Kabupaten Buleleng, dengan pusat pertumbuhannya ada di Singaraja; dan, keempat, Wilayah Pembangunan Bali Barat (WPBB) yang terdiri dari Kabupaten Jembrana, dengan pusat pertumbuhannya ada di Negara dirasakan terjadi ketimpangan dalam hal banyak hal seperti dari segi pemasukan daerah, fasilitas transportasi, fasilitas pendidikan dan sebagainya.

Apabila dilihat dari segi ekonominya, maka 67% pendapatan Bali disumbangkan oleh WPBS, dan sisanya 33% disumbangkan oleh wilayah Bali Barat, Utara dan Timur. (RTRW Kab. Buleleng, 2004)

Terpusatnya pembangunan di WPBS tersebut, seperti diduga adalah letak Ibu Kota Provinsi Bali ada di wilayah ini, yang membawa konsekuensi yakni hampir semua fasilitas yang dapat menjadi pusat pertumbuhan ada di wilayah ini seperti adanya Bandara Internasional Ngurah Rai, Pelabuhan Laut Benoa, Stasiun Bus Antar Provinsi Ubung, dan fasilitas-fasilitas lainnya. Sehingga dalam upaya pemerataan tersebut pemerintah telah merencanakan

pembangunan fasilitas-fasilitas pendukung salah satunya adalah bandara baru di Bali Utara.

Tentang lokasi pembangunan bandara baru ini, Gubernur Pastika menegaskan, untuk sementara Desa Bungkulan, Kecamatan Kubutambahan, Kabupaten Buleleng, dinilai sebagai daerah yang cukup ideal. Dengan begitu, Pulau Bali akan mempunyai tiga bandara, termasuk Lapangan Air Strip Letkol Wisnu di daerah Gerokgak. Namun menurut kepala Bappeda Kabupaten Buleleng, lokasi tepat dimana bandara tersebut akan dibangun masih dalam pengkajian, begitu juga dalam RTRW Kab. Buleleng yang tentunya akan menyesuaikan dengan rencana Pemerintah Provinsi seperti yang tertuang dalam RTRW Provinsi Bali tentang pembangunan bandara baru di Kabupaten Buleleng.

Sedangkan untuk mendukung keberadaan dua bandara ini, yaitu Bandara Internasional Ngurah Rai dan bandara baru di Kabupaten Buleleng sekaligus memperpendek jarak tempuh antara Bali utara dan Bali selatan, Pemprov Bali juga mengkaji dan akan mengusulkan pembangunan By Pass Denpasar - Singaraja. Karena dengan by pass ini, diharapkan waktu tempuh Denpasar - Singaraja hanya satu atau satu setengah jam.

Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Bali mendukung wacana tersebut. Tawaran pusat lewat Menbudpar Jero Wacik agar Bali menambah bandara, mendapat respon positif. Ketua MTI Bali, Ir I Gusti Putu Suparsa, MT. menyebutkan, Bali memang sangat membutuhkan bandara baru karena Bandara Ngurah Rai sulit dikembangkan. Sehingga memang butuh tambahan bandara yang sebenarnya sudah merupakan masalah lama.

(<http://www.jawapos.co.id/utama/index.php>)

Rencana pembangunan bandara baru ini sendiri sesuai dengan visi dan pembangunan dari Kabupaten Buleleng yaitu *“Terwujudnya kesejahteraan masyarakat Buleleng yang dilandasi sikap dan perilaku yang sesuai dengan falsafah tri hita karena dengan senantiasa berpegang pada toleransi, demokrasi dan kemandirian dalam kerangka negara kesatuan Republik Indonesia”* dengan salah satu misinya yaitu *“Meningkatkan pemanfaatan potensi daerah, baik sumber daya alam maupun sumber daya manusia untuk pembangunan yang berkelanjutan berwawasan budaya dan lingkungan dalam pertanian, industri, pariwisata, dan bidang-bidang lainnya”* sehingga dengan

adanya pembangunan bandara baru di Kabupaten Buleleng ini potensi-potensi yang ada baik dalam bidang industri, pariwisata maupun bidang lainnya dapat lebih berkembang dan secara tidak langsung dapat meningkatkan perekonomian penduduk Pulau Bali pada umumnya serta Kabupaten Buleleng pada khususnya namun tanpa menghilangkan unsur budaya Bali pada umumnya maupun ciri khas arsitektur Kabupaten Buleleng pada khususnya.

Hal tersebut sejalan dengan visi Depertemen Perhubungan yaitu “*Terwujudnya penyelenggaraan transportasi udara yang andal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah*” dimana maksud dari memberikan nilai tambah adalah dapat memberikan nilai tambah bagi masyarakat baik secara langsung maupun tidak langsung. Dengan pembangunan bandara di Kabupaten Buleleng ini, diharapkan pula seluruh wilayah di Bali Utara seperti Kabupaten Karangasem, Jembrana, Bangli dan sekitarnya dapat merasakan dampaknya karena lokasinya yang lebih mudah untuk dijangkau dari Bali utara.

1.1.4 Bandara sebagai “Pintu Gerbang”

Pesona wisata Bali yang jadi primadona nomor satu bagi Indonesia ini, sudah tidak diragukan lagi. Sejauh mata memandang setiap sudut tanah Pulau Dewata dipadu dengan pantai yang mengelilingi, sangat kental dengan aroma lumbung wisata ditambah dengan beragam suguhan wisata budaya yang akhirnya melengkapi potensi pariwisata Bali. Daya tarik itulah yang membuat jutaan wisatawan baik domestik maupun mancanegara selalu ingin kembali berkunjung ke Bali.

Bandara merupakan ‘pintu gerbang’ utama keluar-masuknya orang-orang melalui alat transportasi udara, baik itu sebagai Bandara Domestik ataupun sebagai Bandara Internasional, semestinya mampu mengangkat kearifan filosofi arsitektur lokalnya. Konsepsi yang holistik antara fungsi, pola aktivitas dan spirit ataupun roh local genius-nya akan mampu melahirkan harmoni yang estetik. (<http://ingsuardana.blogspot.com>,2009).

Arsitektur bandara yang mengadaptasi ciri arsitektur lokalnya juga sudah banyak diterapkan pada banyak bangunan terminal penumpang di Indonesia. Sebagai contoh, adalah ciri arsitektur tradisional suku Dayak yang diimplementasikan pada bentuk atap dan ornamen pada bangunan terminal penumpang di Bandara Internasional Sepinggan Balikpapan, begitu juga pada

Bandara Selaparang di Lombok dengan bentukan atap yang diambil dari rumah tradisionalnya, bahkan pada bangunan terminal penumpang di Bandara Rendani Manokwari juga mengadaptasi dari bentuk rumah tradisionalnya yaitu rumah Kariwari.



Gambar 1.1 Bentuk atap dan ornamen pada Bandara Sepinggan dan Selaparang yang mengambil dari bentuk rumah tradisionalnya

Sumber : dokumentasi pribadi, 2009



Gambar 1.2 Semangat lokalitas dengan sentuhan modern pada bentuk atap Bandara Hassanuddin

Sumber : www.hasanuddin-airport.com, 2009

Kearifan arsitektur lokal diaplikasikan berbeda pada Bandara Hassanuddin di Makassar. Dengan pertimbangan iklim dan mengadaptasi bentuk serta semangat Tongkonan ataupun kapal phinisi sebagai kebanggaan

masyarakat Makassar, kesan modern dengan lebih dipilih untuk ditampilkan dengan penggunaan struktur metal yang juga menunjukkan sifat ke-universalannya yang tanggap terhadap perkembangan waktu tanpa menghilangkan jati diri dimana bandara tersebut dibangun. (www.majalah.tempointeraktif.com.)

Pengadaptasian arsitektur lokal pada bangunan terminal penumpang khususnya di Bali diperkuat oleh pernyataan Ketua Komisi C DPRD II Badung, Nyoman Satria, yang mengharapkan begitu turis mendarat, mereka langsung tahu bahwa mereka ada di Bali sehingga sebaiknya arsitektur terminal penumpang bandara harus mencirikan Bali. (<http://www.kompas.com/>)

Wilayah Bali Utara tepatnya Kabupaten Buleleng dengan Kota Singaraja sebagai ibukotanya merupakan lokasi dimana bandara baru akan dibangun sesuai dengan rencana Pemerintah Provinsi Bali dimana kota tersebut memiliki nilai historis yang cukup panjang dalam perkembangan Pulau Bali khususnya dalam bidang pariwisata. Salah satunya adalah Pelabuhan Buleleng sebagai pelabuhan pertama di Bali yang layak ditempatkan sebagai monumen pariwisata yang penting, mengingat pelabuhan ini selalu muncul dalam setiap catatan sejarah pariwisata Bali. (<http://www.balipost.co.id/>)

Bandara akan menjadi “pintu gerbang” bagi keluar-masuknya orang ke Pulau Bali lewat udara dengan Kabupaten Buleleng sebagai “pintu gerbang”nya, sehingga diharapkan desain bandara nantinya tidak menghilangkan ciri arsitektur lokal Bali pada umumnya maupun identitas dan ciri khas kota Singaraja pada khususnya karena hal tersebut merupakan suatu upaya menjaga warisan sejarah dan citra visual kotanya, sehingga kemudian kelak bisa memperkuat identitas dan ciri khas kota.

1.2 Identifikasi Masalah

Berikut adalah identifikasi masalah yang didapatkan dari isu-isu yang ada :

1. Perkembangan transportasi udara di Indonesia serta semakin besarnya kebutuhan masyarakat akan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi udara yang mampu memberikan efisiensi waktu dalam pencapaian tujuan.
2. Perlunya pembangunan infrastruktur yang memadai, terutama di Pulau Bali dengan sumbangan devisa yang besar dari sektor pariwisatanya karena telah banyak menjadi tujuan wisatawan baik domestik maupun mancanegara, yang mengakibatkan Bandara Internasional Ngurah Rai Bali diprediksi tidak mampu

terus menerus melayani peningkatan permintaan jasa transportasi udara yang semakin meningkat dari tahun ke tahun.

3. Kebutuhan untuk membangun bandara umum baru di wilayah Kabupaten Buleleng, Bali Utara untuk mengantisipasi over kapasitas Bandara Ngurah Rai dari lonjakan jumlah pengguna jasa penerbangan dari ataupun menuju Pulau Bali, yang diharapkan akan berdampak pada pemerataan pembangunan antara Bali Utara dan Bali Selatan, sesuai dengan rencana Pemerintah Provinsi Bali.
4. Kurang berkembangnya pariwisata di Bali Utara yang sebenarnya memiliki potensi yang tidak kalah dengan potensi pariwisata di Bali Selatan sehingga hal ini juga berdampak pada kurang berkembangnya sektor ekonomi Bali bagian Utara.
5. Kabupaten Buleleng mempunyai nilai historis yang cukup panjang di Pulau Bali serta memiliki ciri khas arsitektur tersendiri, sehingga diharapkan kearifan arsitektur lokal tersebut tidak dihilangkan dalam desain bandara sebagai bentuk menghargai warisan sejarah serta dapat memperkuat identitas kota.
6. Bandara sebagai “pintu gerbang” bagi wisatawan baik dari maupun menuju Pulau Bali diharapkan tetap mampu menunjukkan kearifan filosofi arsitektur lokalnya.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah yang didapatkan adalah :

“Bagaimana merancang sebuah terminal penumpang Bandara di Kabupaten Buleleng tanpa menghilangkan nilai arsitektur lokal Bali”

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah yang akan diselesaikan dari objek rancangan bandara di Kabupaten Buleleng, yang diambil lebih mengarah pada permasalahan arsitekturalnya, yaitu :

1. Rancangan bandara ini lebih difokuskan pada rancangan terminal penumpang bandara. Sedangkan untuk penyelesaian desain secara *site planning*, *site engineering*, dan fasilitas lainnya secara keseluruhan hanya dibahas secara umum karena objek kajian yang terlalu luas.
2. Konsep perancangan bangunan terminal penumpang diambil dari nilai-nilai arsitektur tradisional Bali pada umumnya serta ciri arsitektur Kabupaten Buleleng pada khususnya dengan melakukan penyesuaian terlebih dahulu

terhadap objek kajian bandara karena tidak semua nilai arsitektur lokal tersebut dapat diterapkan sepenuhnya pada bangunan terminal domestik ini.

1.5 Tujuan

Tujuan perancangan terminal penumpang bandara di Kabupaten Buleleng ini adalah pembangunan prasarana transportasi udara baru di Bali Utara untuk mengantisipasi *over* kapasitas dari penggunaan jasa angkutan udara dari maupun menuju ke Pulau Bali yang selama ini banyak dibebankan pada Bandara Ngurah Rai di kota Denpasar yang dapat berdampak pada pemerataan pembangunan dan pengembangan potensi pariwisata di kawasan Bali Utara dengan tanpa menghilangkan kearifan arsitektur lokal Bali pada umumnya maupun Buleleng pada khususnya.

1.6 Manfaat / Kegunaan

Kegunaan dari kajian perancangan terminal penumpang Bandara di Kabupaten Buleleng dapat diperoleh beberapa pihak, dengan penjabaran sebagai berikut :

1. Perancang

Mendapatkan pengetahuan dari segi arsitektur mengenai kompleksitas perancangan bandara terutama bangunan terminal penumpangnya sesuai standar yang ada yang dipadukan dengan nilai-nilai arsitektur lokal suatu daerah yang dalam kajian ini adalah nilai-nilai arsitektur lokal Bali.

2. Masyarakat

Dengan kajian tentang pembangunan Bandara baru di daerah Bali Utara ini diharapkan akan memperoleh gambaran rancangan sebuah bandara yang dipadukan dengan arsitektur lokal Bali serta manfaatnya terhadap peningkatan kondisi masyarakat terutama di bidang ekonomi secara langsung ataupun tidak langsung karena dengan pembangunan tersebut, infratraktur daerah tersebut akan semakin baik dan rencana pemerintah untuk meratakan pembangunan di wilayah Bali Utara dapat tercapai.

3. Pemerintah

Sebagai gambaran ataupun alternatif desain bandara yang dapat memberikan pendapatan bagi pemerintah lokal maupun devisa bagi negara dari sektor pariwisata Pulau Bali yang telah menjadi tujuan utama para wisatawan dan pengembangan potensi-potensi lokal, sehingga ini akan berdampak pula

dengan peningkatan kondisi ekonomi masyarakat Bali Utara sebagai tujuan dari pemerataan pembangunan yang telah direncanakan pemerintah.

1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan skripsi mengenai terminal penumpang bandar udara di Kabupaten Buleleng ini terbagi menjadi beberapa bagian. Pembagiannya adalah sebagai berikut:

1. BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan penjelasan secara umum tentang penulisan yang menyangkut latar belakang, identifikasi masalah, pembatasan masalah dan rumusan masalah yang mengarah pada tujuan dan kegunaan penulisan yang hendak dicapai.

2. BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Tinjauan terhadap karakteristik bandar udara termasuk pada bangunan terminal penumpang beserta fasilitas-fasilitas yang ada di dalamnya dan tinjauan mengenai nilai-nilai arsitektur Bali yang nantinya akan mempengaruhi hasil rancangan bangunan terminal penumpang Bandara di Kabupaten Buleleng Kota Singaraja.

3. BAB III : METODE KAJIAN

Membahas mengenai metode yang digunakan dalam memecahkan permasalahan. Metode yang digunakan adalah metode analitis baik menganalisis data secara makro seperti data mengenai kondisi dan kelayakan tapak akan bandara yang akan dibangun maupun mikro yang berupa data data kualitatif dan kuantitatif bangunan terminal penumpang bandara di Kabupaten Buleleng.

4. BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Mengemukakan tentang analisa-analisa yang dilakukan dan konsep-konsep yang digunakan terkait dengan proses perancangan terminal penumpang bandar udara di Singaraja.

5. BAB V : PENUTUP

Penutup berupa kesimpulan dan saran yang diutarakan berdasarkan hasil dan pembahasan yang dikaitkan dengan latar belakang, rumusan masalah, dan tujuan dari penulisan.

1.8 Kerangka Pemikiran

Latar Belakang

- Semakin besarnya kebutuhan masyarakat akan pelayanan, sarana dan prasarana transportasi udara yang mampu memberikan efisiensi waktu dalam pencapaian tujuan.
- Jumlah wisatawan domestik dan mancanegara yang semakin banyak mengunjungi Pulau Bali.
- Perlunya pembangunan infrastruktur yang memadai untuk mendukung potensi Pariwisata Bali dari lonjakan pengguna sarana transportasi udara
- Rencana Pemerintah Provinsi Bali untuk membangun bandara baru di wilayah Kabupaten Buleleng, Bali Utara yang diharapkan akan berdampak pada pemerataan pembangunan antara Bali Utara dan Bali Selatan.
- Bandara sebagai pintu gerbang diharapkan tetap mampu menunjukkan kearifan arsitektur lokalnya.

Identifikasi Masalah

- Perlunya pembangunan infrastruktur transportasi udara yang memadai untuk mengatasi perkembangan industri penerbangan dari tahun ke tahun.
- Timpangnya pembangunan antara Bali Selatan dan Utara dan kurang berkembangnya potensi yang dimiliki oleh Bali di wilayah Utara, Timur maupun Barat karena kurangnya sarana transportasi yang mampu menjangkau daerah tersebut dengan mudah.
- Semakin pudarnya ciri arsitektur lokal Bali, bandara di Kab. Buleleng sebagai pintu gerbang diharapkan mampu menunjukkan kearifan arsitektur lokal Bali pada umumnya atau ciri khas arsitektur Kabupaten Buleleng sendiri pada khususnya.

Rumusan Masalah

“ Bagaimana merancang sebuah terminal penumpang bandara di Kabupaten Buleleng tanpa menghilangkan nilai arsitektur lokal Bali ”

Tinjauan Pustaka

Terminal Penumpang Bandara

- Pengertian
- Tipe Terminal
- Fasilitas pada *Airside* dan *Landside*
- Kriteria pemilihan tapak

Nilai Arsitektur Tradisional Bali

- *Rwa bhineda*
- *Tri angga*
- *Desa, Kala, Patra*
- Pintu gerbang

Metode Perancangan

Metode Analisa (*Analytical Method*)

Hasil Desain

Rancangan bangunan terminal penumpang Bandara di Kabupaten Buleleng yang tidak menghilangkan nilai arsitektur lokal Bali