



ATAP

Jurnal Arsitektur dan Perencanaan
ISSN : 2614-3755 (Cetak)
Vol.V No.02, Februari 2019

Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan (RTBL) Bandara
Adrianus Firmando, S.T, M.T
Dosen Arsitektur UPB
Agus Susanto
Mahasiswa Prodi Arsitektur
Program Studi Arsitektur Fakultas Teknik (FT)
Universitas Pelita Bangsa
E-mail : agussusanto@gmail.com

ABSTRACT

As an area around the airport, currently the area still needs restructuring to support the airport, which is one of the national air transportation nodes with a secondary distribution center category. As a distribution center, a better arrangement is needed. It is necessary to make efforts to safeguard the area around the airport so that it does not endanger flight activities, as well as the arrangement and regulation of the safety area for flight operations, especially those concerning the type of activity and the regulation of the height of the building.

Keywords: Airport, Knots, Transportation

ABSTRAK

Sebagai kawasan sekitar bandara, saat ini kawasan tersebut masih perlu penataan untuk mendukung bandara yang merupakan salah satu simpul transportasi udara nasional dengan kategori pusat penyebaran sekunder. Sebagai pusat penyebaran maka diperlukan penataan yang lebih baik. Perlu dilakukan upaya pengamanan kawasan sekitar bandara agar tidak membahayakan aktivitas penerbangan, serta penataan dan pengaturan kawasan keselamatan operasi penerbangan terutama yang menyangkut jenis kegiatan dan pengaturan ketinggian bangunan.

Kata kunci: Bandara, Simpul, Transportasi



Pendahuluan

Kegiatan Penataan Bangunan dan Lingkungan adalah kegiatan yang bertujuan mengendalikan pemanfaatan ruang dan menciptakan lingkungan yang tertata, berkelanjutan, berkualitas serta menambah vitalitas ekonomi dan kehidupan masyarakat. Oleh karenanya penyusunan dokumen RTBL, selain sebagai pemenuhan aspek legal-formal, yaitu sebagai produk pengaturan pemanfaatan ruang serta penataan bangunan dan lingkungan pada kawasan terpilih, juga sebagai dokumen panduan/pengendali pembangunan dalam penyelenggaraan penataan bangunan dan lingkungan kawasan terpilih supaya memenuhi kriteria perencanaan tata bangunan dan lingkungan yang berkelanjutan meliputi: pemenuhan persyaratan tata bangunan dan lingkungan, peningkatan kualitas hidup masyarakat melalui perbaikan kualitas lingkungan dan ruang publik, perwujudan perlindungan lingkungan, serta peningkatan vitalitas ekonomi lingkungan.

Selain hal tersebut RTBL mempunyai manfaat untuk mengarahkan jalannya pembangunan sejak dini, mewujudkan pemanfaatan ruang secara efektif, tepat guna, spesifik setempat dan konkret sesuai dengan rencana tata ruang wilayah, melengkapi peraturan daerah tentang bangunan gedung, mewujudkan kesatuan karakter dan meningkatkan kualitas bangunan gedung dan lingkungan/kawasan, mengendalikan pertumbuhan fisik suatu lingkungan/ kawasan, menjamin implementasi pembangunan agar sesuai dengan aspirasi dan kebutuhan masyarakat dalam pengembangan lingkungan/kawasan yang berkelanjutan, menjamin terpeliharanya hasil pembangunan pascapelaksanaan, karena adanya rasa memiliki dari masyarakat terhadap semua hasil pembangunan.

Profil Wilayah

Kota Sorong merupakan daerah otonomi di Propinsi Papua Barat, terletak pada bagian sebelah barat Pulau Papua. Kota Sorong yang terletak pada 131°15'BT dan 0°54' LS berada pada posisi yang sangat strategis di daerah "Kepala Burung" yang merupakan pintu masuk dan keluar Provinsi Papua. Ditinjau dari posisi geografis tersebut, Kota Sorong mempunyai peran dan peluang-peluang sebagai pusat/simpul dari Pulau Papua, selain itu letaknya yang berdekatan dengan wilayah Indonesia bagian timur lainnya seperti Maluku dan Sulawesi, hal ini akan memacu pertumbuhan dan perkembangan Kota Sorong. Luas keseluruhan Wilayah Kota Sorong adalah 110.500 Ha (1.105 Km²). Adapun batas administrasi Kota Sorong sebagai berikut:

Sebelah Barat : Selat Dampir



ATAP

Jurnal Arsitektur dan Perencanaan
ISSN : 2614-3755 (Cetak)
Vol.V No.02, Februari 2019

Sebelah Utara : Kecamatan Makbon dan Selat Dampir
Sebelah Timur : Kecamatan Makbon, Kabupaten Sorong
Sebelah Selatan : Kecamatan Aimas dan Kecamatan Salawati,
Kab. Sorong

Keadaan topografi Kota Sorong sangat bervariasi terdiri dari pegunungan, lereng, bukit-bukit dan sebagian adalah dataran rendah, sebelah timur di kelilingi hutan lebat yang merupakan hutan lindung dan hutan wisata. Keadaan geologi Kota Sorong terdapat hamparan galian golongan C seperti batu gunung, batu kali, sirtu, pasir, tanah urug dan kerikil. Sedangkan jenis tanah yang terdapat di Kota Sorong adalah tanah latosol putih yang terdapat di pinggiran pantai Tanjung Kasuari dan tanah fudsolik merah kuning yang terdapat di hamparan seluruh kawasan Distrik Sorong Timur. Keadaan permukaan Kota Sorong yang terdiri dari gunung, bukit-bukit dan dataran yang rendah yang ditandai dengan jurang, dan wilayah ini dialiri sungai-sungai sedang, kecil seperti Sungai Rufei, Sungai Klabala, Sungai Duyung, Sungai Remu, Sungai Klagison, Sungai Klawiki, Sungai Klasaman dan Sungai Klabatin.

Wilayah Kota Sorong meliputi wilayah daratan, lautan dan gugusan pulau-pulau, yang dikategorikan sebagai Wilayah Sorong Daratan dan Wilayah Sorong Lautan. Wilayah Sorong Daratan adalah Sorong sebagai pusat kota yang merupakan bagian langsung dari pulau Papua, sedangkan Wilayah Sorong Lautan adalah gugusan pulau-pulau yang masih dalam wilayah Kota Sorong.

Secara administrasi wilayah Kota Sorong terdiri dari 5 kecamatan/distrik dan 22 kelurahan yaitu Distrik Sorong Barat terdapat 5 kelurahan, Distrik Sorong Timur terdapat 4 kelurahan, Distrik Sorong terdapat 5 kelurahan, Distrik Sorong Utara terdapat 4 kelurahan dan Distrik Sorong Kepulauan terdapat 4 kelurahan.

KONSEP/STRATEGY PEMBANGUNAN

- Kawasan pusat promosi dan *entertainment* merupakan kawasan yang berbasis pada pengembangan ruang terbuka publik. Tata bangunan diarahkan sebagai bagian dari ruang publik yang berkarakter multi-fungsi, atraktif dan terbuka (terutama pada pemanfaatan lantai dasar)
- Kawasan pusat perdagangan dan jasa diwarnai oleh aktivitas berbelanja, duduk-duduk di *cafe* atau restoran dan aktivitas pejalan kaki (sekedarnya lewat).

Karakter kawasan diarahkan sebagai kawasan yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki, bangunan komersial retail berarkade, dan gerbang kota Sorong (khusus untuk koridor Jalan Raya Basuki Rahmat)

1. Bentuk dan skala massa Bangunan:

- Jarak bangunan dari jalan, jarak antar bangunan dan skala terhadap ruang ditentukan berdasarkan aturan tata bangunan yang berlaku di kawasan Bandara DEO. Pengendalian



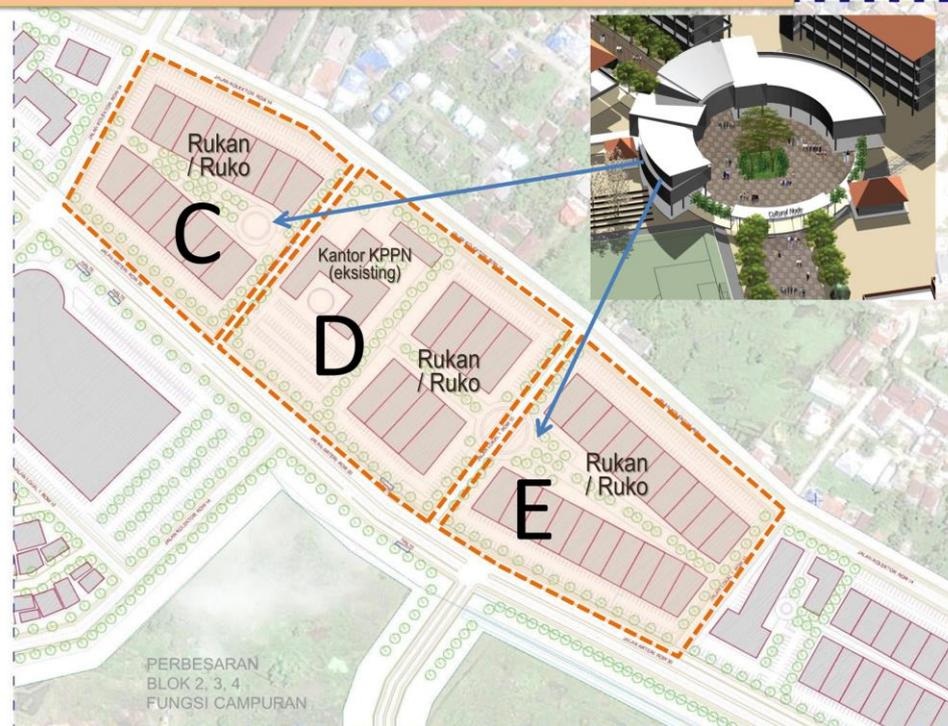
bentuk dan skala bangunan diarahkan sebagai bagian dari penciptaan karakter kawasan dan pembentukan ruang publik.

- Konsep *streetwall* di koridor utama, Jalan Raya Basuki Rahmat diwujudkan dengan pengendalian bentuk bangunan. Bangunan komersial retail membentuk arkade, dengan jarak mundur minimal pada lantai dasar adalah 1 meter (dihitung dari garis sempadan)
 - Ketebalan / panjang massa bangunan, terutama untuk bangunan ruko / komersial harus mempertimbangkan sistem pencahayaan alami dan sistem pertukaran udara. Dianjurkan, panjang / ketebalan bangunan ruko: 12 meter
 - Tipologi bangunan ruko memiliki lebar modul efektif 5 - 7 meter
Pemakaian pagar sebagai batas lahan privat pada umumnya diperbolehkan. Pengendalian diarahkan pada
 - ✓ Tinggi pagar maksimum = 1,5m
 - ✓ Bahan / material: transparan
 - ✓ Memiliki desain yang baik dan kesesuaian dengan desain bangunan
2. Tata Bangunan di sepanjang Pedestrian Spine
- Fungsi bangunan di sepanjang *pedestrian spine* harus mendukung aktivitas pejalan kaki, untuk menghidupkan ruang publik, terutama fungsi pada lantai dasar

- Skala dan proporsi bangunan harus dapat menciptakan skala ruang yang 'ramah' terhadap pejalan kaki. Pada umumnya, perbandingan proporsi tinggi bangunan dengan lebar ruang publik di depannya adalah 1:1.5. Jika tidak memungkinkan, skala ruang dapat dibentuk melalui penggunaan arkade pada lantai dasar. Garis Sempadan Bangunan, jarak bebas bangunan dan tinggi bangunan

Gambar 4.1 Konsep Segmen "C" "D" dan "E" Sub Blok Fungsi Campuran

KONSEP SEGMENT "C" "D" dan "E" SUB BLOK FUNGSI CAMPURAN



Memanfaatkan bentuk dan konfigurasi bangunan untuk membentuk ruang publik

4.1 SISTEM SIRKULASI DAN PENGHUBUNG

Kehidupan perkotaan didukung oleh sistem pergerakan: jalur kendaraan, jalur pejalan kaki, jalur transportasi umum, dan lain sebagainya. Keberhasilan pembangunan suatu kawasan bergantung pada bagaimana sistem pergerakan ini bekerja, tidak hanya menyangkut ketersediaan ruang pergerakan secara fungsional, tetapi juga berkaitan dengan dampak dari sistem pergerakan ini terhadap kualitas dan karakter kawasan urban (*English Partnership, Urban Design Compendium, 2000*). Sistem pergerakan yang baik memiliki kejelasan hierarki jalan, ketersediaan rute alternatif, kesesuaian dengan kondisi lokal, keamanan, ketersediaan ruang parkir dan dukungan dari sistem tata bangunan dan lingkungan.



Pembagian ruang untuk jalur sirkulasi kendaraan dan pedestrian berbeda pada setiap hierarki jalan, dengan tingkat kepentingan yang berbeda-beda pula. Misalnya, jalan arteri sebagai jalan dengan volume lalu lintas yang tinggi, memiliki jalur sirkulasi untuk pedestrian di kanan kiri jalan dan titik-titik penyeberangan orang.

Namun, pada perencanaan dan penataan ruang jalan, yang menjadi prioritas utama adalah keamanan dan efisiensi arus lalu lintas. Sebaliknya, jalan kolektor lebih memprioritaskan kepentingan pejalan kaki dan di dalam perencanaannya kepentingan lalu lintas kendaraan dan pedestrian diwadahi secara seimbang (Paumier, *Creating a Vibrant City Centre*, 2004).

4.6.1 Konsep Pengembangan

Konsep sistem sirkulasi dan penghubung di dalam kawasan perencanaan dikembangkan dengan visi:

- Menjadikan kawasan perencanaan sebagai pusat kawasan dengan aksesibilitas tinggi, yang memudahkan pergerakan kendaraan bermotor dan pejalan kaki – menuju atau melewati kawasan perencanaan, didukung oleh sistem informasi yang jelas dan memadai
- Menyediakan ruang sirkulasi yang nyaman bagi lalu lintas lokal di dalam kawasan perencanaan
- Mengarahkan kawasan perencanaan sebagai lingkungan yang aman dan nyaman bagi pejalan kaki
- Meningkatkan kemampuan lahan (*land capability*) melalui perbaikan tingkat pencapaian ke dan di dalam blok pengembangan.
- Menciptakan karakter kawasan melalui penataan koridor jalan utama

Faktor kemudahan pergerakan menjadi perhatian utama di dalam penataan kawasan mengingat kawasan perencanaan berada di jalur sirkulasi regional yang menghubungkan pusat Kota Sorong dengan Kabupaten Sorong dan Kabupaten Sorong Selatan.



KESIMPULAN

Perkembangan pembangunan yang dilaksanakan membawa banyak perubahan dalam berbagai aspek kehidupan masyarakat Kota Sorong. Perkembangan itu salah satunya tampak dari semakin bertambahnya penduduk, sehingga semakin banyak lahan yang dibutuhkan untuk pemukiman dan fasilitas hidup perkotaan.

Untuk lahan di sepanjang koridor jalan antara Pelabuhan Laut dan Bandar Udara DEO sebagian besar kepemilikannya sudah berada dipihak kedua, lahan di ruas jalan ini 20% dikuasai oleh PT. Pertamina yang telah menginvestasinya untuk perkantoran, pergudangan, perumahan, dan penampungan minyak, untuk kepemilikan 80% sisa lahan ini dikuasai oleh pemerintah daerah, pihak swasta (investor), dan masyarakat.

Dengan perubahan guna lahan lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun, lahan permukiman menjadi lahan perkantoran dan pertokoan memberi dampak kepada perkembangan guna lahan yang cukup signifikan disekitar kawasan tersebut. Demikian juga dengan perkembangan guna lahan yang menyebar ke seluruh kawasan koridor jalan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Akmal, Imelda.(2013).Eksplorasi Desain Rumah Hijau.Jakarta: PT Imaji Media Pustaka.
- Frick, Heinz.(2003). Membangun dan Menghuni Rumah di Lerengan.Kanisius.Yogyakarta.
- Spreiregen, Paul. 1965. The Architecture of Towns and Cities.
- Mc. Graw Hill Companies. USA. Trancik, Roger. 1986. Finding Lost Space.
- Van Nostrand Reinold Company, New York.
- Undang-undang Republik Indonesia, Nomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung.
- Zahnd, Markus. 1999. Perancangan Kota secara Terpadu. Yogyakarta: Kanisius. Aprilina, Uchti. 2013.
- Frick, Heinz, Tri Hesti Mulyani.(2006). Arsitektur Ekologis . Kanisius. Yogyakarta.
- Frick ,Heinz.(2004). Ilmu Konstruksi Bangunan Bambu. Kanisius. Yogyakarta. Frick ,Heinz, Moediartianto.(2004). Ilmu Konstruksi Bangunan Kayu. Kanisius.Yogyakarta.
- Christine E.(2013).Hemat Energi dan Lestari Lingkungan Melalui Bangunan. Andi.Yogyakarta. .