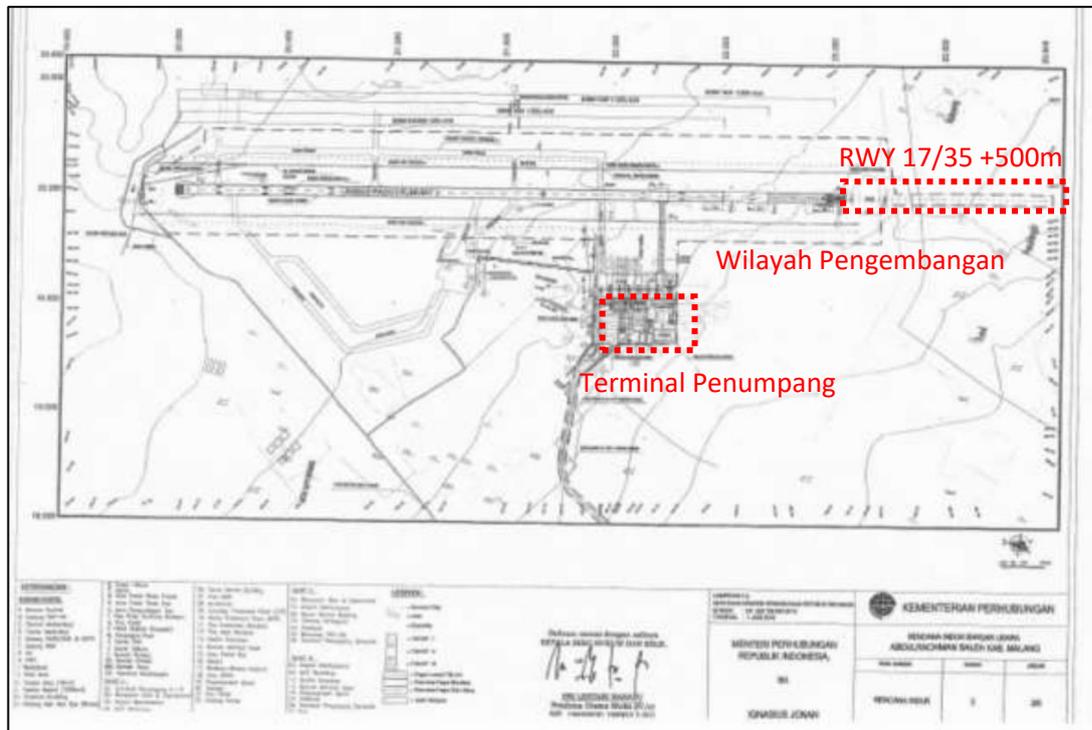


## BAB I : PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Presiden Republik Indonesia Joko Widodo, telah memberikan restu untuk meningkatkan status Bandar Udara Abdulrachman Saleh, Malang (Kode IATA : MLG) menjadi bandar udara internasional. Selain itu, pada tanggal 13 Mei 2019, telah diresmikan tol Malang-Pandaan. Sarana ini diharapkan mampu meningkatkan pergerakan transportasi dan wisata di Kota Malang. Keseriusan pemerintah dalam peningkatan status bandara dilakukan juga dengan memperpanjang landas pacu bandara dari 2.500 meter menjadi 3.000 meter. Selanjutnya juga akan dibangun terminal kedatangan, sesuai dengan masterplan yang tersedia di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (Ramadhan, 2019)



Gambar 1.1 | Masterplan Bandar Udara Abdulrachman Saleh  
(Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2015)

Bandara Abdulrachman Saleh memiliki sejarah yang begitu panjang, mulai dari berfungsi sebagai sarana militer Indonesia hingga melayani penerbangan

sipil, kemudian dikembangkan menjadi bandara internasional Kelas I. Jika menarik mundur kembali, bandar udara yang terletak 1.728 meter di atas permukaan laut (mdpl) ini merupakan pangkalan udara yang dibangun pemerintah kolonial Belanda pada tahun 1930 dengan bernamakan Pangkalan Udara Bugis. Setelah Indonesia merdeka, Pangkalan Udara Bugis berganti nama menjadi Landasan Udara Abdulrachman Saleh dan hak operasinya dipegang sepenuhnya oleh TNI AU. Pada tahun 1994, untuk meningkatkan laju transportasi dan pariwisata Kota Malang, Bandara Abdulrachman Saleh menerima penerbangan sipil pertamanya dari maskapai Merpati Nusantara Airlines. (Seno, 2017)

Pengembangan Bandara Abdulrachman Saleh terus berlanjut. Sebuah bangunan baru pada bulan Mei 2015 didirikan dan difungsikan sebagai terminal keberangkatan. Bangunan terdiri dari dua lantai dan ditujukan untuk menampung lebih banyak penerbangan di masa yang akan datang. Namun demikian, bangunan yang diresmikan langsung oleh Ignasius Jonan ini dirancang sebelum status Bandara Abdulrachman Saleh dinaikkan menjadi bandara internasional, sesuai rekomendasi yang disampaikan Direktorat Jenderal Perhubungan Provinsi Jawa Timur dalam Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP) pada tahun 2018 dan pernyataan pemberian restu yang disampaikan oleh Presiden RI, Joko Widodo. (Hadi, 2015)



Gambar 1.2 | Terminal Keberangkatan Bandara Abdulrachman Saleh, Malang  
(Sumber : Wikipedia)

Pengembangan Bandar Udara Abdulrachman Saleh disebabkan beberapa permasalahan. Terminal kedatangan Bandar Udara Abdulrachman Saleh saat ini masih menggunakan bangunan lama bekas peninggalan pemerintah Belanda, yang berarti usia bangunan sudah mencapai 89 (delapan puluh sembilan) tahun, atau sudah melebihi rekomendasi masa pakai bangunan di Indonesia, yaitu 50 (lima puluh) tahun. (Putra, 2015).



Gambar 1.3 | Terminal Kedatangan (Bangunan Lama) Bandara Abdulrachman Saleh  
(Sumber : bandara.id, 2015)

Selain itu, bangunan lama juga dinilai sudah tidak sesuai dengan kebutuhan yang ada, seperti fasilitas yang kuno, dan kapasitas bandara yang sudah tidak memadai. Juga Bandara Abdulrachman Saleh harus menampung fungsi lain yaitu sebagai penopang Bandara Internasional Juanda Surabaya yang sudah kelebihan kapasitas (*overload*).

Data yang diungkap menunjukkan bahwa kapasitas Bandara Abdulrachman Saleh adalah 1,5 juta penumpang per tahun dan pada tahun 2018 sudah menampung 1,1 juta penumpang per tahun. Kondisi ini tidak menjadi masalah bagi Bandara Abdulrachman Saleh dengan adanya selisih 400 ribu penumpang. Terjadi masalah ketika Bandara Internasional Juanda memiliki kelebihan 9 juta penumpang setiap tahunnya dan harus ditopang dengan Bandara Abdulrachman Saleh. (Tim Okezone, 2019)

Dengan perhitungan lebih lanjut, dapat diproyeksikan juga jumlah penumpang di tahun-tahun mendatang, yang semakin memperlihatkan ketidakmampuan Bandara Abdulrachman Saleh dalam menangani jumlah penumpang.

Tabel 1.1 | Perhitungan Proyeksi Penumpang Bandara MLG di Masa Depan

Tahun	Perhitungan Proyeksi Penumpang MLG	Peningkatan
2015	722,827	
2016	859,878	19%
2017	1,092,951	27%
2018	1,332,863	22%
2019	1,399,506	5%
2020	1,469,481	5%
2021	1,542,956	5%
2022	1,620,103	5%
2023	1,701,108	5%
2024	1,786,164	5%
2025	1,875,472	5%
2026	1,969,246	5%
2027	2,067,708	5%
2028	2,171,093	5%
2029	2,279,648	5%
2030	2,393,630	5%

Data di atas merupakan data yang digunakan dalam perancangan ulang terminal Bandara Abdulrachman Saleh, dan beberapa permasalahan lainnya :

1. Usia bangunan lama (terminal kedatangan)

Terminal kedatangan Bandara Abdulrachman Saleh saat ini sudah berusia hampir 100 (seratus) tahun sejak pertama kali dibangun pemerintah Belanda pada tahun 1930.

2. Peningkatan status Bandara Abdulrachman Saleh

Menjadi bukti dari keseriusan Kementerian Perhubungan Udara dalam memperbaiki dan menyempurnakan sarana transportasi udara di

Indonesia. Hal ini juga didukung dengan amanat Presiden RI, Joko Widodo, untuk meningkatkan status Bandara Abdulrachman Saleh menjadi bandara internasional.

3. Perbedaan Ruang antara Terminal Domestik dengan Internasional  
Dalam dunia penerbangan, bandar udara internasional tentu memiliki tingkat kompleksitas yang lebih tinggi dan ruangan yang lebih beragam. Dua contoh ruang yang paling fundamental diperlukan, antara lain ruang untuk imigrasi dan bea cukai.

4. Kapasitas terminal yang sudah tidak memadai.

Kaps. Bandara Abdulrachman Saleh : 1,5 juta penumpang per tahun

Penumpang tahun 2016 : 859 ribu penumpang

Penumpang tahun 2018 : 1,3 juta penumpang

Prediksi tahun 2030 dengan pertumbuhan 5% per tahun

dengan rumus  $P_n = P_0 (1 + r)^n$  : 2,3 juta penumpang per tahun

Pelaksanaan redesain Bandar Udara Abdulrachman Saleh ini akan menggunakan pendekatan representasi semiotika arsitektur lokal, dengan berfokus pada bangunan lama yang ada di Kota Malang. Hal ini agar sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 1 Tahun 2012 tentang Bangunan Gedung yang berbunyi

“Bangunan gedung lama atau adat yang didirikan dengan kaidah tradisional harus dipertahankan sebagai warisan kearifan lokal di bidang arsitektur bangunan gedung dan sebagai inspirasi untuk ciri kota atau bagian kota untuk membangun bangunan-bangunan gedung baru.”

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka berikut ini rumusan masalah yang akan diselesaikan bersamaan dengan perancangan :

1. Bagaimana kelayakan Bandara Abdulrachman Saleh saat ini?
2. Bagaimana perancangan Terminal Bandara Abdulrachman Saleh untuk menjawab prediksi kapasitas penumpang tahun 2030?
3. Bagaimana arsitektur lokal dapat direpresentasikan dengan menggunakan pendekatan semiotika dalam perancangan Terminal Bandara Abdulrachman Saleh?

## **1.3 Tujuan Dan Manfaat Penelitian**

Keseluruhan rangkaian penelitian dan perancangan ini dilaksanakan dengan tujuan dan manfaat berikut :

1. Mengetahui kelayakan Bandara Abdulrachman Saleh saat ini.
2. Menghasilkan perancangan Terminal Bandara Abdulrachman Saleh yang menjawab prediksi kapasitas 2,5 juta penumpang.
3. Merepresentasikan arsitektur lokal dengan pendekatan semiotika dalam perancangan Terminal Bandara Abdulrachman Saleh.

## **1.4 Ruang Lingkup Penelitian**

Seluruh rangkaian penelitian dan perancangan akan difokuskan pada

1. Bandar Udara (Bandara)
  - a. Pengertian Bandara
  - b. Fungsi dan Peran Bandara
  - c. Standar Perancangan Bandara
2. Representasi Semiotika Arsitektur
  - a. Definisi, Klasifikasi, dan Penggunaan Semiotika
  - b. Arsitektur / Bangunan Lama Kota Malang
  - c. Penataan Arsitektur Kota Malang

### **1.5 Nilai Kebaruan**

Terminal Bandara Abdulrachman Saleh saat ini akan dijadikan sebagai acuan nilai kebaruan perancangan terminal baru. Segala elemen yang ada dan sudah baik akan terus digunakan selama proses penelitian dan perancangan.

Hasil perancangan harus mampu menjawab tantangan dan kebutuhan di masa yang akan datang, sebelum hal-hal yang bersifat kebaruan dapat diterapkan.

Kebaruan yang muncul adalah dengan merepresentasikan sentuhan-sentuhan arsitektur lokal Kota Malang yang didominasi bangunan kolonial dalam perancangan Terminal Bandara Abdulrachman Saleh yang dilakukan dengan menggunakan pendekatan semiotika.

