

# **Pola Tataan Ruang Penunjang Terhadap Efektifitas Akses Keberangkatan Terminal 3 Bandara Soekarno-Hatta**

**ADRI FADHILAH, RIVAN ANUGRAH,  
MUH AL KAUTSAR, MOCH RISNUL HIDAYAT., ERWIN YUNIAR ST., MT**

Jurusan Teknik Arsitektur, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Nasional

Email: yusaalkautsar@gmail.com

## **ABSTRAK**

*Bandar udara merupakan tempat yang penting bagi berlangsungnya suatu kegiatan transportasi udara. Pesawat terbang merupakan sarana transportasi cepat yang dapat menjangkau wilayah yang sangat luas sampai saat ini sehingga banyak masyarakat memilih menggunakan moda transportasi tersebut. Dalam proses perancangan Bandar Udara idealnya diperlukan pemahaman terhadap perilaku pengguna itu sendiri. Perancangan terkait dengan kebutuhan ruang pengguna untuk memperoleh rasa nyaman dan ruang yang dirancang harus sesuai dengan fungsinya, hal ini berkaitan dengan sirkulasi. Sirkulasi secara umum terbentuk dari susunan ruang dan organisasi ruang, serta tata letak dan fasilitas yang ada. Penataan ruang yang baik dan memenuhi standar dapat berpengaruh terhadap berlangsungnya kegiatan keberangkatan dan kedatangan penumpang.*

**Kata kunci:** Bandar Udara, sirkulasi, penataan ruang

## **ABSTRACT**

*Airport is an important place for an air transport activity. Airplane is a fast transportation that can reach a very wide area so many people choose to use the mode of transportation. In the process of designing the airport ideally required understanding of the user's own behavior. The design related to the needs of the user space to obtain a sense of comfort and space designed must be in accordance with its function, it is related to the circulation. Circulation is generally formed from the composition of space and organization space, as well as layout and existing facilities. A good spatial arrangement can affect the ongoing departure and arrival of passengers.*

**Keywords:** Airport, circulation, spatial arrangement

## 1. PENDAHULUAN

Bandar Udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar Udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu, namun Bandar Udara yang besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya.

Bandar Udara Soekarno – Hatta merupakan sebuah Bandar Udara utama yang melayani penerbangan domestik dan internasional, Bandar Udara ini diberi nama sesuai dengan nama tokoh proklamator kemerdekaan Indonesia, Soekarno dan Mohammad Hatta, yang sekaligus merupakan Presiden dan Wakil Presiden Indonesia pertama.

Pada Terminal 3 Bandar Udara Soekarno – Hatta terdapat area penunjang untuk penumpang maupun pengantar domestik dan internasional di dalam satu area, sehingga terjadi kepadatan sirkulasi para penumpang maupun pengantar keberangkatan. Di dalam area penunjang ini terdapat beberapa fungsi ruang diantaranya komersil (restoran, toko souvenir) dan servis (ATM, toilet, ruang evakuasi, area check in).

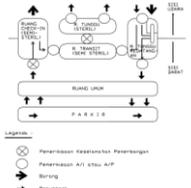
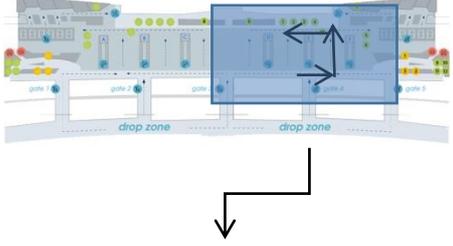
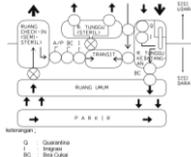
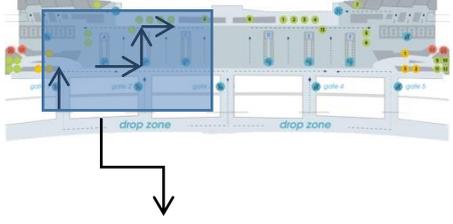
Terdapat juga beberapa aktifitas dalam satu area, sehingga setiap penumpang yang memiliki kepentingan masing – masing akan berdesakan serta terjadi penggunaan area yang bersamaan dengan kepentingan yang berbeda. Hal ini menjadikan ruang penunjang ini menjadi terlihat sangat penuh dan setiap penumpang harus berdesakan untuk dapat melakukan kepentingannya masing – masing.

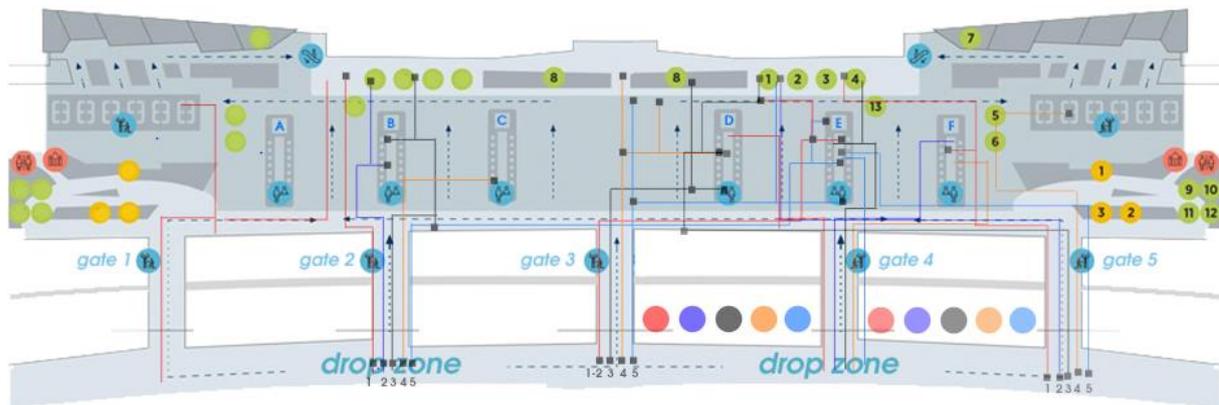
## 2. METODOLOGI

- 1) Metode kualitatif
  - a. Mengamati suasana kepadatan pada area keberangkatan terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta
  - b. Mengamati alur kegiatan penumpang dan pengantar pada area keberangkatan terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta
  - c. Melihat langsung pola tatanan ruang penunjang pada area keberangkatan terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta
- 2) Metoda kuantitatif
  - a. Mengukur jarak maupun ukuran pada ruang penunjang pada area keberangkatan terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta untuk dibandingkan dengan standar yang ada
  - b. Melakukan simulasi sirkulasi pengantar dan penumpang pada area keberangkatan terminal 3 Bandar Udara Soekarno Hatta melalui visualisasi alur

### 3. HASIL PEMBAHASAN

#### 3.1 Kajian Teoritis

NO	PERANCANGAN AREA TERMINAL	TEORI	PENERAPAN	Hasil Analisis
1	<p><b>Blok Penataan Ruang</b></p> <p>a.) <b>Blok Tata Ruang Domestik</b></p> 	<p>Pada terminal domestik terdapat area parkir, ruang umum, ruang transit, ruang tunggu 1, ruang tunggu 2, ruang penunjang dan ruang check in.</p>	 <p>Keberangkatan Domestik</p>	<p>Penataan ruang sesuai dengan standar yang ada, sehingga akses keberangkatan efektif.</p>
2	<p>b.) <b>Blok Tata Ruang Internasional</b></p> 	<p>Pada terminal internasional terdapat area parkir, ruang umum, ruang transit, ruang tunggu 1, ruang tunggu 2, ruang penunjang ruang check in, dan area bea cukai serta imigrasi.</p>	 <p>Keberangkatan Internasional</p>	<p>Penataan ruang sesuai dengan standar yang ada, akses keberangkatan pada area keberangkatan internasional ini juga efektif.</p>



Dari hasil analisis, sebanyak 12 dari 25 orang yang diamati setelah melalui SCP 1 atau ruang transit, langsung menuju area check-in, 3 dari 25 orang menuju area panunjang, 9 dari 25 orang menuju ruang tunggu, dan 1 orang langsung menuju SCP 2. Kepadatan sirkulasi terjadi hanya pada sirkulasi area penunjang, dikarenakan jalur masuk dan keluar pada area penunjang hanya memiliki satu akses.

#### **4. KESIMPULAN**

Ruang penunjang pada Bandara memfasilitasi beberapa aktifitas pengguna bangunan seperti, komersil, beribadah, dan ruang istirahat. Karena pada ruang penunjang terjadi berbagai kegiatan bersama, maka ruang penunjang ini dikategorikan sebagai ruang umum. Sebagai tempat interaksi sosial. Hal tersebut merupakan latar belakang dari terbentuknya area penunjang. Berdasarkan analisis pembahasan di bab sebelumnya disimpulkan bahwa faktor yang menyebabkan kepadatan pada sirkulasi area penunjang disebabkan oleh jalur masuk dan keluar pada area penunjang hanya memiliki satu area akses sehingga pengunjung yang memasuki area penunjang harus melalui akses yang sama pada saat keluar, hal tersebut menyebabkan kepadatan pada sirkulasi area penunjang. Faktor lainnya yang menyebabkan kepadatan terhadap sirkulasi keberangkatan diantaranya, jumlah pengunjung yang banyak pada saat peakhour. Banyaknya juga jumlah pengantar membuat sirkulasi pada area penunjang menjadi padat. Pola tatahan area penunjang pada terminal tiga Bandara Soekarno Hatta sudah sesuai standar dan cukup efektif untuk meminimalisir kepadatan pada akses keberangkatan, karena kepadatan terjadi hanya di area penunjang dan itu tidak mengganggu akses keberangkatan. Namun dari segi efektifitas terhadap akses keberangkatan tidak berpengaruh banyak, dikarenakan para pengunjung lebih dominan langsung menuju area check-in sehingga pola tatahan area penunjang yang sesuai standar sudah cukup efektif.

#### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Dengan selesainya seminar ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Bapak Erwin Yuniar ST , MT selaku pembimbing I. Tidak lupa juga kami sampaikan ucapan terima kasih kepada Ibu Shirley Wahadamaputera ,Ir,MT selaku koordinator seminar yang dengan sabar dan ikhlas memberikan materi dan arahan demi kelancaran penulis dalam melaksanakan seminar.

Kepada bapak Tecky Hendarto, Ir., M.M Ketua Jurusan Teknik Arsitektur dan bapak serta ibu dosen yang selama kuliah membantu memberikan ilmunya sampai kami menyelesaikan tugas seminar ini. Terima kasih juga tidak lupa penulis sampaikan kepada teman-teman kuliah teknik arsitektur yang bersama-sama menuntut ilmu di Institut Teknologi Nasional ini. Akhirnya, penulis berharap penulisan seminar ini dapat bermanfaat bagi semua orang dan khususnya untuk penulis sendiri guna mengembangkan ilmu dibidang arsitektur.

#### **RUJUKAN**

*The Ralph M Parsons Company - The Apron & Terminal Building*  
*DK Ching, Form Space and Order (Third Edition), 2007*  
*hubud.dephub.go.id/?en/referensi/download/19*  
<http://static.panoramio.com/photos/large/52005065.jp>  
*PT. Angkasapura*