



TUGAS AKHIR - DI 184836

RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSAS GUMI SASAK

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE
NRP 08411540000042

Dosen Pembimbing
Ir. BUDIONO, M.Sn
19590604 199002 1 001

Departemen Desain Interior
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
2019



TUGAS AKHIR - DI 184836

RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSAS GUMI SASAK

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE
NRP 08411540000042

Dosen Pembimbing
Ir. BUDIONO, M.Sn
19590604 199002 1 001

Departemen Desain Interior
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
Surabaya
2019



FINAL PROJECT - DI 184836

INTERIOR DESIGN OF TERMINAL LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT WITH MODERN CONCEPT OF GUMI SASAK

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE
NRP 08411540000042

Dosen Pembimbing
Ir. BUDIONO, M.Sn
19590604 199002 1 001

Interior Design Department
Faculty of Architecture, Design dan Planning
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya
2019

LEMBAR PERSETUJUAN

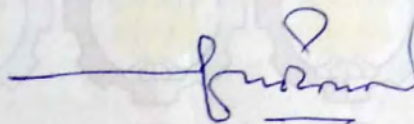
RE-DESAIN INTERIOR
TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK
DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSAS GUMI SASAK

TUGAS AKHIR

Disusun untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Desain
Pada
Departemen Desain Interior
Fakultas Arsitektur, Desain dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:
LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE
NRP.0841154000042

Disetujui oleh Pembimbing Tugas Akhir



Ir. BUDIONO, M.Sc
NIP. 19590604 199002 1 001



RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSA GUMI SASAK

Nama Mahasiswa : Lalu Abdul Aziz Alpiandre

NRP : 08411540000042

Departemen : Desain Interior

Dosen Pembimbing : Ir. Budiono, M.Sn.

ABSTRAK

Bandara Internasional Lombok (BIL) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara, di bawah manajemen PT. Angkasa Pura I (Persero). Bandara ini terletak di Jalan Raya Tanak Awu, Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat (NTB). Sebagai pintu gerbang daerah Lombok, tentunya Bandara Internasional Lombok (BIL) harus memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan pengguna dengan fasilitas dan pelayanan berstandar internasional.

Potensi budaya lokal yang kental, dan sektor pariwisata alam pulau Lombok yang semakin berkembang menjadi salah satu faktor tren positif meningkatnya jumlah penumpang pada bandara. Dalam era modern ini tentu menjadi sebuah tantangan Bandara Internasional Lombok untuk terus meningkatkan eksistensi dan daya tarik pengguna dengan memaksimalkan identitas daerah pada bandara.

Berdasarkan hasil penelitian penulis dengan metode pengumpulan data melalui observasi dan kuesioner ada beberapa aspek yang perlu diperhatikan untuk meningkatkan kualitas dan eksistensi bandara, diantaranya adalah fasilitas dan suasana interior bandara, hal tersebut dapat di selesaikan menggunakan konsep desain interior modern bernuansa Gumi Sasak. Konsep modern digunakan untuk mengoptimalisasi fasilitas dan penataan alur sirkulasi dengan mengedepankan keamanan dan kemudahan akses pengguna pada bandara, serta pengaplikasian nuansa Gumi Sasak melalui eksplorasi kesenian tradisional Gendang Beleg yang diterapkan pada konsep interior bandara dan di kombinasikan dengan karakteristik alam pulau Lombok sebagai upaya meningkatkan eksistensi bandara.

Kata kunci: *Bandara , Kebudayaan Lombok, Modern*

INTERIOR DESIGN OF TERMINAL LOMBOK INTERNATIONAL AIRPORT WITH MODERN CONCEPT OF GUMI SASAK

Nama Mahasiswa : Lalu Abdul Aziz Alpiandre

NRP : 08411540000042

Departemen : Desain Interior

Dosen Pembimbing : Ir. Budiono, M.Sn.

ABSTRACT

Lombok International Airport (BIL) is a company engaged in the field of air transportation services, under the management of PT. Angkasa Pura I (Persero). The airport is located on Tanak Awu Highway, Praya, Central Lombok, West Nusa Tenggara (NTB). As the gateway to the Lombok area, of course Lombok International Airport (BIL) must pay attention to the security and comfort aspects of users with international standard facilities and services.

The potential of a strong local culture, and the natural tourism sector of the island of Lombok which are developing are one of the positive trends in the increasing number of passengers at the airport. In this modern era it is certainly a challenge for Lombok International Airport to continue to improve the existence and attractiveness of users by maximizing the identity of the area at the airport.

Based on the research results of the author with the method of collecting data through observation and questionnaires there are several aspects that need to be considered to improve the quality and existence of the airport, including facilities and atmosphere of the airport interior, this can be solved using modern concepts nuanced by Gumi Sasak. Modern concepts are used to optimize facilities and arrangement of circulation channels by prioritizing security and user access to the airport, as well as the application of the nuances of Gumi Sasak through the exploration of Gendang Beleg traditional arts applied to the concept of airport interiors and combined with the natural characteristics of Lombok as an effort to improve the airport's existence .

Keywords: *Airport , Lombok Culture, Modern*

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSAS GUMI SASAK ini dengan tepat waktu. Selesaiannya laporan ini dengan baik, tentu tidak lepas dari peran dan bantuan beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Allah SWT., atas seluruh karunia dan lindungan-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, perhatian serta kasih sayang hingga saat ini.
3. Bapak Dr. Mahendra Wardhana, ST. MT selaku Ketua Departemen Desain Interior ITS, yang telah memberi izin dan rekomendasi kepada penulis.
4. Bapak Ir. Budiono, M.Sn selaku dosen pembimbing, yang telah membimbing penulis selama proses penulisan laporan ini.
5. PT Angkasa Pura 1 (Persero) selaku *stakeholder* dan pengelola Bandara Internasional Lombok yang telah memberikan izin dan kepercayaan penuh kepada penulis.
6. Teman-teman seperjuangan kampus Desain ITS angkatan 2015 yang sudah membantu banyak hal hingga sejauh ini.
7. Mas dan mbak DI 04, DI 03 yang sudah menyempatkan diri untuk berbagi ilmu, berbagi referensi, dan pengalaman.
8. Keluarga Silat Nasional Indonesia Perisai Diri ITS.
9. Mba Winda Herliana Januar alumni ISI Yogyakarta yang sudah berbaik hati memberikan denah eksisting BIL.
10. Serta semua pihak yang membantu dan tidak bisa disebutkan namanya satu persatu.

Laporan ini disusun sebagai bentuk pertanggung jawaban dan dokumentasi pelaksanaan mata kuliah Tugas Akhir Desain Interior (DI 184836). Harapan penulis, laporan ini dapat bermanfaat bagi kemajuan ilmu pengetahuan dan menjadi referensi dalam menambah wawasan, khususnya di bidang Desain Interior. Penulis menyadari

Untuk hal tersebut, kritik dan saran yang bersifat membangun akan sangat membantu perkembangan penulisan laporan di masa mendatang. Atas partisipasinya dalam mengapresiasi laporan ini, penulis mengucapkan terima kasih.

Surabaya, 30 Juli 2019

Lalu Abdul Aziz Alpiandre
NRP.08411540000042

DAFTAR ISI

COVER.....	Error! Bookmark not defined.
LEMBAR PENGESAHAN	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK	iii
KATA PENGANTAR.....	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xiii
BAB 1	
PENDAHULUAN	15
1.1 Latar Belakang.....	15
1.2 Rumusan masalah	17
1.3 Tujuan	17
1.4 Manfaat Tugas Akhir	17
1.5 Batasan Tugas Akhir.....	18
BAB II	
STUDI PUSTAKA	19
2.1 Studi Tentang Bandara	19
2.1.1 Pengertian Bandara	19
2.1.2 Klasifikasi Bandara	19
2.1.3 Peran Bandara	20
2.1.4 Fasilitas pada Bandara	21
2.2 Studi Terminal Penumpang Bandara	23
2.2.1 Pengertian Terminal Penumpang Bandara.....	23
2.2.2 Fungsi Terminal Penumpang	24
2.2.3 Persyaratan Bangunan Terminal	26
2.2.4 Sirkulasi Penumpang	27
2.2.5 Standar Luas Bangunan Terminal.....	28
2.2.6 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara.....	28
2.3 Studi Pembandingan.....	31
2.3.1 Terminal Bandara Igusti Ngurah Rai	31
2.3.2 Terminal Bandara Shivaji Chhatrapati, India	33
2.3.3 Lounge Air France Business, Paris	34
2.4 Studi Eksisting	35
2.4.1 Site Plan Bandara Internasional Lombok	35
2.4.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan.....	35
2.4.3 Logo Perusahaan.....	37
2.4.4 Susunan Organisasi.....	38
2.4.5 Spesifikasi dan Fasilitas Bandara.....	38
2.4.6 Denah <i>Eksisting</i> Bandara	42

2.4.7	Analisa Fungsi Ruang dan Dokumentasi <i>Eksisting</i> Bandara	43
2.5	Studi Pengguna	48
2.5.1	Pengelola Bandara	48
2.5.2	<i>Airlin crew</i>	48
2.5.3	Penumpang dan Pengunjung	49
2.5.4	Karyawan Ruang Konsesi	52
2.6	Studi Fasilitas Pengguna Khusus Bandara	52
2.7	Studi Elemen Dasar Desain Interior	54
2.8	Prinsip-Prinsip Desain Interior	61
2.9	Studi Kemudahan Akses	62
2.9.1	<i>Environmental Graphic Design</i>	62
2.9.2	Rambu terminal bandara	64
2.10	Studi Antropometri	68
2.11	Studi Gumi Sasak	73
2.11.1	Suku Sasak	73
2.11.2	Tata Ruang dan Arsitektur Suku Sasak	73
2.11.3	Kesenian <i>Gendang Beleg</i>	77
2.11.4	Motif Kain Songket Sasak	78
2.12	Studi Konsep Desain Modern	80
2.12.1	Penerapan Teknologi Informasi Pada Konsep Modern	81
2.12.2	Penerapan Teknologi Pantulan Cahaya Pada Konsep Modern	82
BAB III		85
METODELOGI DESAIN		85
3.1	Bagan Metodologi Desain	85
3.2	Teknik Pengumpulan Data	86
3.3	Tahap Desain	88
BAB IV		89
ANALISA DAN KONSEP DESAIN		89
4.1	Analisa Objek Tugas akhir	89
4.2	Analisa Pengguna Bandara	92
4.3	Analisa Hubungan Ruang	99
4.4	Analisa Kuesioner	100
4.5	Konsep Desain	115
4.6	Konsep Mikro	117
BAB V		125
PROSES DAN HASIL DESAIN		125
5.1	Alternatif <i>Layout</i>	125
5.1.1	Alternatif Layout 1	125
5.1.2	Alternatif Layout 2	126
5.1.3	Alternatif Layout 3	127
5.1.4	<i>Weighted method</i>	128
5.2	Pengembangan Alternatif Layout Terpilih	129
5.3	Pengembangan Desain Area Terpilih 1	131
5.3.1	Layout Furnitur	131

5.4.1	Layout Furnitur	134
5.4.2	Gambar 3D Area Terpilih 2	135
5.5	Pengembangan Desain Area Terpilih 3	137
5.5.1	Layout Furnitur	137
5.5.2	Gambar 3D Area Terpilih 3	137
BAB VI		141
KESIMPULAN DAN SARAN		141
6.1	Kesimpulan	141
6.2	Saran	141
DAFTAR PUSTAKA		143

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Blok Tata Ruang Penerbangan Domestik	29
Gambar 2.2 Bandara Igusti Ngurah Rai Bali	34
Gambar 2.3 Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali	34
Gambar 2.4 Orientation Zone Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali.....	35
Gambar 2.5 Site Plan Bandara Internasional Lombok.....	36
Gambar 2.6 Logo PT. Angkasa Pura 1	38
Gambar 2.7 Susunan Organisasi PT. Angkasa Pura 1 Cabang Lombok	39
Gambar 2.8 Denah eksisting lantai 1 Terminal Bandara Internasional Lombok.....	43
Gambar 2.9 Denah eksisting lantai 2 Terminal Bandara Internasional Lombok.....	43
Gambar 2.10 Denah eksisting lantai 1 Terminal Bandara Internasional Lombok....	44
Gambar 2.11 Denah eksisting lantai 2 Terminal Bandara Internasional Lombok....	48
Gambar 2.12 Prosedur Keberangkatan Domestik.....	51
Gambar 2.13 Prosedur Keberangkatan internasional.....	51
Gambar 2.14 Prosedur Kedatangan Domestik.....	52
Gambar 2.15 Prosedur Kedatangan Internasional	52
Gambar 2.16 Meja Lapor Diri Pengguna Khusus.....	53
Gambar 2.17 Tabel intensitas cahaya	59
Gambar 2.18 Rambu Operasional Bandara.....	66
Gambar 2.19 Standar huruf pada rambu terminal Bandara	67
Gambar 2.20 Sirkulasi Horizontal dan Keteranganannya	70
Gambar 2.21 Sirkulasi Pengguna.....	71
Gambar 2.22 Sirkulasi Pengguna khusus 1 dan 2, beserta keterangan	71
Gambar 2.23 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi	72
Gambar 2.24 Antropometri Bidang Pandang.....	73
Gambar 2.25 Antropometri Tempat Duduk Bangku	74
Gambar 2.26 Lumbung padi suku sasak	76
Gambar 2.27 Rumah adat suku sasak	77
Gambar 2.28 Kesenian Gendang Beleq suku sasak.....	79

Gambar 2.29 Songket motif Subahnale	81
Gambar 2.30 Songket motif Nanas	82
Gambar 2.31 Songket motif bintang empat	82
Gambar 2.32 contoh desain interior modern.....	83
Gambar 2.33 Digital Sign System	83
Gambar 2.34 Efek cahaya dari partisi	85
Gambar 3.1 Bagan Proses Desain	87
Gambar 4.1 Kondisi Lingkungan di Sekitar Bandara	93
Gambar 4.2 Denah eksisting lantai 1 dan 2 Terminal Bandara	93
Gambar 4.3 Dokumentasi Lantai Terminal Bandara Internasional Lombok.....	94
Gambar 4.4 Dokumentasi Dinding Terminal Bandara Internasional Lombok.....	94
Gambar 4.5 Dokumentasi Plafon Terminal Bandara Internasional Lombok.....	95
Gambar 4.6 Prosedur Keberangkatan Domestik.....	96
Gambar 4.7. Prosedur Keberangkatan internasional.....	96
Gambar 4.8 Prosedur Kedatangan Domestik.....	97
Gambar 4.9 Prosedur Kedatangan Internasional.....	97
Gambar 4.10 Analisis mariks	103
Gambar 4.11 Analisis bubble diagrams.....	104
Gambar 4.12 Diagram kuesioner segmentasi pengguna.....	105
Gambar 4.13 Diagram kuesioner loyalitas pengguna	106
Gambar 4.14 Diagram kuesioner banyak kebutuhan dan aktifitas responden dalam berintraksi	106
Gambar 4.15 Diagram kuesioner banyak individu	107
Gambar 4.16 Diagram kuesioner lama waktu yang dihabiskan.....	108
Gambar 4.17 Diagram kuesioner aktifitas pengguna pada saat menunggu	108
Gambar 4.18 Diagram kuesioner kebutuhan barang bawaan pengguna	109
Gambar 4.19 Diagram kuesioner perhatian pengguna.....	110
Gambar 4.20 Diagram kuesioner tingkat kepuasan pengguna.....	111
Gambar 4.21 Diagram kuesioner kekurangan bandara	111
Gambar 4.22 Diagram kuesioner alternatif konsep desain	112
Gambar 4.23 Diagram kuesioner alternatif budaya sasak.....	113
Gambar 4.24 Diagram kuesioner alternatif konsep furnitur	114

Gambar 4.25 Diagram kuesioner alternatif konsep warna.....	115
Gambar 4.26 Diagram kuesioner elemen dekorasi	116
Gambar 4.27 Objective Tree Methode.....	119
Gambar 4.28 Konsep Lantai	121
Gambar 4.29 Konsep Colum.....	122
Gambar 4.30 Konsep Dinding	122
Gambar 4.31 Konsep dinding Partisi	123
Gambar 4.32 Konsep Plafon	124
Gambar 4.33 Konsep Furniture.....	125
Gambar 4.34 Konsep Sign System	125
Gambar 4.35 Konsep warna.....	126
Gambar 4.36 Konsep Pencahayaan.....	127
Gambar 4.37 Konsep Penghawaan	127
Gambar 4.38 Konsep Keamanan	128
Gambar 5.1 Alternatif Layout 1	129
Gambar 5.2 Alternatif Layout 2	130
Gambar 5.3 Alternatif Layout 3.....	131
Gambar 5.4 Pengembangan alternatif layout.....	133
Gambar 5.5 Layout Area Terpilih 1.....	134
Gambar 5.6 3D View 1 Area Terpilih 1.....	135
Gambar 5.7 3D View 2 Area Terpilih 1.....	136
Gambar 5.8 3D View 3 Area Terpilih 1.....	137
Gambar 5.9 Layout Area Terpilih 2.....	137
Gambar 5.10 3D View 1 Area Terpilih 2.....	138
Gambar 5.11 3D View 2 Area Terpilih 2.....	139
Gambar 5.12 3D View 3 Area Terpilih 2.....	139

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Standar luas terminal penumpang domestik	30
Tabel 2.2 Kelengkapan ruang dan fasilitas terminal penumpang standar	31
Tabel 2.3 Kelengkapan ruang dan fasilitas terminal penumpang lainya	33
Tabel 2.4 Spesifikasi dan fasilitas Bandara Internasional Lombok.....	39
Tabel 2.5 Analisis Kondisi Eksisting Bandara Internasional Lombok.....	44
Tabel 2.6 Analisis Kondisi Eksisting Bandara Internasional Lombok.....	48
Tabel 4.1 Aktifitas pengguna bandara internasional Lombok.....	99





BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandara atau bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya¹

Terminal bandara sebagai bagian dari sistem sebuah bandara merupakan salah satu jasa transportasi yang memiliki arti penting serta terdapat khusus di dalamnya, transportasi udara selalu diidentikkan dengan karakteristik daerah dalam desain terminal bandara itu sendiri. Terkadang dalam hal ini merupakan hasil dari adaptasi iklim, bahkan dari tradisi bangunan pada daerah tertentu. Harus tetap diingat bahwa sebuah bandara merupakan pintu gerbang nasional yang besar, sehingga harus terdapat ciri khas di dalamnya.²

Objek pada penelitian ini adalah terminal penumpang Bandara Internasional Lombok (BIL), berdasarkan data pada *website* resmi PT. Angkasa Pura I Bandara Internasional Lombok (BIL) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara, di bawah pengawasan PT. Angkasa Pura I (Persero). Bandara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 20 Oktober 2011 dan mulai beroperasi sejak tanggal 1 Oktober 2011. Terletak di Jalan Raya Tanak Awu, Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat (NTB), berjarak kurang lebih 40 km arah tenggara dari kota Mataram dan memiliki terminal yang terdiri dari 3 lantai. Luas lahan dari Bandara ini yaitu 200 hektar, dengan luas terminal internasional seluas 5.261 m^2 dan terminal domestik seluas 12.649 m^2 .

¹ UU No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan

² Edward, Brian. (2005). *The Modern Airport Terminal: New Approaches to Airport Architecture*, second edition. New York: Spoon Press



Pertumbuhan jumlah pengunjung Bandara Internasional Lombok (BIL) menunjukkan tren yang sangat positif, pada tahun 2017 tercatat kenaikan penumpang di BIL mencapai 344.820 orang atau naik sekitar 9% hingga akhir triwulan pertama, Dengan rincian untuk penumpang domestik naik sekitar 8%. Sedangkan penumpang internasional lebih tinggi lagi, sebesar 14%. Kenaikan jumlah penumpang tersebut, dipengaruhi banyak faktor. Salah satunya adalah sektor pariwisata Lombok yang mulai berkembang. Pariwisata Lombok mengalami penurunan akibat bencana gempa bumi Juli- Agustus 2018, dari hasil diskusi WHUEDWDV KDULDQ6XDUD17%PHQJXVXQJWHPD0HQGRURQJ.HEDQJNLWDQ3DULZL 17%3DVFD%HQFDQD6DEWX0DUHW Setelah proses pemulihan di selesaikan pariwisata Lombok diperkirakan akan kembali mengalami peningkatan, terutama dengan semakin dekatnya penyelenggaraan MotoGP 2021 di daerah Mandalika.³

Sebagai salah satu bandara bertaraf internasional di Indonesia, Bandara Internasional Lombok (BIL) merupakan pintu gerbang masyarakat Sasak Lombok, yang tentunya sangat berpotensi untuk memperkenalkan kebudayaan Lombok kepada para pengunjung melalui desain interior dan arsitektural bandara, sebagai salah satu langkah dalam meningkatkan sektor pariwisata Lombok.

Kondisi Bandara Internasional Lombok (BIL) saat ini masih memiliki berbagai kekurangan dalam hal pengelolaan interior. Interior bandara yang berpotensi untuk memperkenalkan budaya Lombok masih minim dan belum memiliki ciri khas yang kuat untuk merepresentasikan daerah Lombok sendiri, hal ini terbukti jika dibandingkan dengan pesaing dari pulau tetangga yakni Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali yang telah berhasil meraih penghargaan sebagai "*The Most Improved Airport in Asia-Pacific 2015*" dan "*The 3rd Best Airport in The World 2015*" di kategori bandara dengan 15 hingga 25 juta penumpang per tahun menurut survei *Airport Service Quality (ASQ)* yang dilakukan oleh *Airport Council International (ACI)*.⁴

Sehingga kondisi tersebut perlu adanya re-desain bandara untuk memaksimalkan fungsi dan meningkatkan kualitas Bandara Internasional Lombok, melalui desain interior dengan konsep modern bernuansa budaya Sasak .

³ 3DULZLVDWD%DQJNLW3HUOX.HNRPSDNDQGDQJNLWDQ3DULZL 17%3DVFD%HQFDQD6DEWX0DUHW

⁴ <https://ap1.co.id>



1.2 Rumusan masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gubahan interior menghadirkan karakteristik budaya Lombok pada terminal bandara?
2. Bagaiman cara merencanakan tata ruang dan optimalisasi fasilitas bandara dengan standar internasional?

1.3 Tujuan

Tujuan dilakukannya tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Menciptakan desain interior dengan karakteristik budaya Lombok yang dikemas secara modern pada Bandara Internasional Lombok.
2. Menciptakan desain interior bandara dengan tata ruang dan optimalisasi fasilitas bandara dengan standar internasional.

1.4 Manfaat Tugas Akhir

1. Manfaat Akademis

Penelitian ini erat hubungannya dengan desain interior, sehingga dengan melakukan tugas akhir ini diharapkan penulis dan semua pihak yang berkepentingan mendapat ilmu tentang kondisi eksisting Bandara Internasional Lombok (BIL) sebagai garda terdepan pulau Lombok dan sebagai acuan untuk melakukan perencanaan desain interior Bandara Internasional Lombok (BIL).

2. Institusi

Tugas akhir ini diharapkan dapat memberikan usulan bagi pihak perusahaan Bandara Internasional Lombok (BIL) yang dapat menjadi salah satu referensi desain interior Bandara Internasional Lombok (BIL) untuk kedepannya.

3. Bidang Desain Interior

Tugas akhir ini dapat dijadikan sumber referensi dan inspirasi bagi tugas akhir lanjutan tentang desain interior Bandara Internasional Lombok (BIL). Selain itu hasil, hasil tugas akhir ini dapat bermanfaat sebagai tambahan pengetahuan dan wawasan di bidang desain interior, baik bagi mahasiswa desain interior dan kalangan desainer interior, maupun pihak lain yang membutuhkan.



1.5 Batasan Tugas Akhir

Lingkup pembahasan dibatasi pada masalah-masalah yang sesuai dengan disiplin ilmu desain interior terutama penekanannya pada permasalahan desain interior terminal Bandara Internasional Lombok.



BAB II

STUDI PUSTAKA

2.1 Studi Tentang Bandara

Tinjauan pustaka mengenai bandara ini meliputi pengertian, macam-macam bandara, peran dan fungsi serta berbagai ketentuan mengenai bandara. Studi ini dapat dijadikan sebagai acuan penulis dalam mengkaji dan memahami objek tugas akhir.

2.1.1 Pengertian Bandara

Berdasarkan Undang Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan PM.69 Tahun 2013 tentang Tata Nalun Kebandarudaraan Nasional. Bandara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.⁵

Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan, baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.⁶

2.1.2 Klasifikasi Bandara

Secara umum bandar udara dapat digolongkan dalam beberapa tipe menurut kriteria yang disesuaikan dengan keperluan penggolongannya, yaitu :

- A. Berdasarkan karakter fisiknya, bandar udara dapat digolongkan menjadi *seaplane bases*, *heliports*, *STOL port*, dan bandara konvensional.
- B. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaannya, bandar udara dapat digolongkan menjadi dua, yakni bandar udara umum yang dikelola oleh

⁵ Undang Undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan

⁶ International Civil Aviation Organization (ICAO). 2010. *Annex 14 to the Chicago Convention of 1944*, Vol. 1, 5th ed. Montreal. Canada: ICAO



- pemerintah untuk penggunaan secara umum maupun militer, atau bandar udara swasta/pribadi yang dikelola dan digunakan untuk kepentingan pribadi atau perusahaan swasta tertentu.
- C. Berdasarkan aktivitasnya, bandar udara dapat digolongkan menurut jenis pesawat terbang yang beroperasi (*enplanements*) serta menurut karakteristik operasinya (*operations*).
 - D. Berdasarkan fasilitas yang tersedia, bandar udara dapat dikategorikan menurut jumlah *runway* yang tersedia, alat navigasi yang tersedia, kapasitas hanggar, dan lain sebagainya.
 - E. Berdasarkan tipe perjalanan yang dilayani, bandar udara dapat digolongkan menjadi Bandar udara internasional, Bandar udara domestik, dan gabungan antara keduanya.

2.1.3 Peran Bandara

Bandar udara memiliki peran sebagai berikut :

- A. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara;
- B. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian;
- C. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya;
- D. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan



dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya;

- E. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
- F. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan;
- G. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;
- H. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.⁷

2.1.4 Fasilitas pada Bandara

Komplek Bandar Udara dibagi menjadi tiga area utama yaitu *Landside*, Terminal atau *Concourse*, dan *Airside*. Pembagian area tersebut bertujuan untuk memudahkan pengelolaan mobilitas baik barang maupun penumpang serta semua sistem yang harus berjalan pada sebuah bandar udara utamanya sistem keamanan.

Untuk menyelenggarakan pelayanan bagi pesawat, penumpang dan barang/ kargo, sebuah bandar udara harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas sebagai berikut:

⁷Directorate General Of Civil Aviation Ministry Of Transportation Republic Of Indonesia



A. Fasilitas Pokok Bandar Udara

1. Fasilitas sisi udara (*air side facility*) antara lain:

- a. Landasan pacu (*runway*)
- b. Penghubung landasan pacu (*taxiway*)
- c. Area parkir pesawat (*apron*)
- d. *Runway strip/Runway end safety area*
- e. Fasilitas Pertolongan Kecelakaan Penerbangan Dan Pemadam Kebakaran (PKPPK)
- f. Marka dan rambu

2. Fasilitas sisi darat (*land side facility*) antara lain:

- a. Bangunan terminal penumpang
- b. Bangunan terminal kargo
- c. Bangunan operasi
- d. Menara pengawas lalu lintas udara atau ATC (*Air Traffic Control*)
- e. Bangunan SAR (*Search And Rescue*)
- f. Bangunan meteorologi
- g. Bangunan penumpang kelas utama/VIP
- h. Jalan masuk (*access road*)
- i. Bangunan pengisian bahan bakar
- j. Bangunan administrasi dan perkantoran

3. Fasilitas navigasi penerbangan

4. Fasilitas alat bantu pendaratan visual

5. Fasilitas komunikasi penerbangan

- a. Komunikasi antar stasiun penerbangan
- b. Peralatan komunikasi lalu lintas penerbangan (*Aeronautical Mobile Service: AMS*)
- c. Peralatan transmisi



B. Fasilitas Penunjang Bandar Udara

1. Penginapan/hotel

2. Penyediaan toko dan restoran

3. Fasilitas perawatan pada umumnya

- a. Fasilitas pergudangan
- b. Fasilitas perbengkelan pesawat udara
- c. Fasilitas pengelolaan limbah
- d. Fasilitas lainnya yang menunjang secara langsung atau tidak langsung kegiatan bandar udara.

2.2 Studi Terminal Penumpang Bandara

2.2.1 Pengertian Terminal Penumpang Bandara

Menurut Keputusan menteri perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan, terminal Penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Dapat disimpulkan bahwa terminal penumpang bandar udara adalah prasarana transportasi di kawasan lapangan terbang di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan/atau pos, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi.⁸

Bangunan terminal adalah suatu areal utama yang mempunyai *interface* antara landasan dan bagian lain dari bandara. Bangunan terminal adalah semua bentuk bangunan yang menjadi penghubung sistem transportasi darat dan sistem transportasi udara yang menampung kegiatan-kegiatan transisi antara akses dari darat ke pesawat udara atau sebaliknya; pemrosesan

⁸Keputusan menteri perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan



penumpang datang, berangkat maupun transit dan transfer serta pemindahan penumpang dan bagasi dari dan ke pesawat udara. Terminal penumpang harus mampu menampung kegiatan operasional, administrasi dan komersial serta harus memenuhi persyaratan keamanan dan keselamatan operasi penerbangan, disamping persyaratan lain yang berkaitan dengan masalah bangunan. Berdasarkan klasifikasi atau status bandara, menurut pelayannya sesuai dengan rute penerbangan dan peranan pemerintah dapat dibedakan atas; bandara internasional, bandara domestik, bandara internasional dan domestik.

Bandar udara domestik adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri. Bandara domestik tidak memiliki fasilitas bea cukai dan imigrasi.

Bandar udara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri. Bandara sejenis ini umumnya lebih besar, dan sering memiliki landasan lebih panjang dan fasilitas untuk menampung pesawat besar yang sering digunakan untuk perjalanan internasional atau antar benua.

Berdasarkan klasifikasi diatas maka adanya perbedaan terminal penumpang domestik dengan internasional dalam satu bandara internasional dan domestik.

2.2.2 Fungsi Terminal Penumpang

Menurut Horonjeff, R dan McKelvey daerah terminal adalah daerah pertemuan utama antara lapangan udara (*airfield*) dan bagian bandara lainnya. Daerah ini meliputi fasilitas $\pm$ fasilitas untuk pemrosesan penumpang dan bagasi, penanganan barang angkutan (*cargo*) dan kegiatan $\pm$ kegiatan administrasi, operasi dan pemeliharaan bandara.⁹ Terminal penumpang mempunyai tiga fungsi yaitu:

⁹ Horonjeff, R., dan McKelvey, F. X. 1993. Perancangan dan Perencanaan Bandar Udara. Jilid 2. Jakarta: Erlangga



A. Fungsi operasional

Fungsi operasional merupakan kegiatan pelayanan penumpang dan barang dari dan ke moda transportasi udara. Yang termasuk dalam fungsi operasional, antara lain seperti dibawah ini:

1. Pertukaran moda

Perjalanan udara merupakan perjalanan kelanjutan dari berbagai moda, mencakup akses pelayanan darat dan pelayanan udara. Sehingga dalam rangka pertukaran moda tersebut penumpang melakukan pergerakan di kawasan terminal penumpang.

2. Pelayanan penumpang

Pelayanan penumpang adalah proses pelayanan penumpang pesawat udara antara lain, layanan tiket, pendaftaran penumpang dan bagasi, memisahkan bagasi dari penumpang dan kemudian mempertemukannya kembali. Fungsi ini terjadi dalam kawasan terminal penumpang.

3. Pertukaran tipe pergerakan

Pertukaran tipe pergerakan merupakan proses perpindahan penumpang dan atau barang/bagasi dari dan ke pesawat/helikopter.

B. Fungsi Komersil

Bagian ruang tertentu yang terdapat didalam terminal penumpang dapat disewakan antara lain untuk restoran, toko, ruang pameran, iklan, pos giro, telepon, bank dan asuransi, biro swasta dan lain-lain.

C. Fungsi Administrasi

Bagian atau ruang tertentu pada terminal dapat diperuntukkan bagi kegiatan manajemen terminal. Berdasarkan jenisnya dibagi menjadi dua bagian yaitu sebagai berikut.

1. Terminal penumpang umum

Terminal penumpang umum adalah terminal penumpang umum yang menampung kegiatan-kegiatan operasional, komersial dan administrasi bagi pelayanan penumpang, baik dengan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal.



2. Terminal penumpang khusus

Terminal penumpang khusus adalah terminal penumpang yang diperuntukkan bagi penumpang umum dengan pelayanan khusus dan hanya dimanfaatkan pada waktu $\pm$ waktu tertentu.

2.2.3 Persyaratan Bangunan Terminal

Berdasarkan SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara dalam menerapkan persyaratan keselamatan operasi penerbangan, bangunan terminal dibagi dalam tiga kelompok ruangan, yaitu:

A. Ruangan Umum

Ruangan yang berfungsi untuk menampung kegiatan umum, baik penumpang, pengunjung maupun karyawan (petugas) bandara. Untuk memasuki ruangan ini tidak perlu melalui pemeriksaan keselamatan operasi penerbangan.

Perencanaan fasilitas umum ini bergantung pada kebutuhan ruang dan kapasitas penumpang dengan memperhatikan:

- a. Fasilitas-fasilitas penunjang seperti toilet harus direncanakan berdasarkan kebutuhan minimum;
- b. Harus dipertimbangkan fasilitas khusus, misalnya untuk orang cacat;
- c. Aksesibilitas dan akomodasi bagi setiap fasilitas tersebut direncanakan semaksimal mungkin dengan kemudahan pencapaian bagi penumpang dan pengunjung;
- d. Ruangan ini dilengkapi dengan ruang konsesi meliputi bank, salon, kafetaria, *money changer*, P3K, informasi, *gift shop*, asuransi, kios koran/majalah, toko obat, *nursery*, kantor pos, wartel, restoran dan lain-lain.

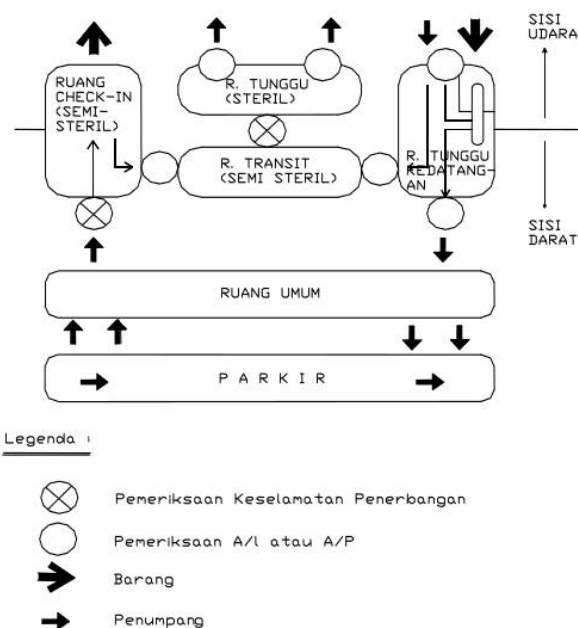
B. Ruangan Semi Steril

Ruangan yang digunakan untuk pelayanan penumpang seperti proses pendaftaran penumpang dan bagasi atau *check-in*; proses pengambilan bagasi bagi penumpang datang dan proses penumpang transit atau transfer. Penumpang yang akan memasuki ruangan ini harus melalui pemeriksaan petugas keselamatan operasi penerbangan. Di dalam ruangan ini masih diperbolehkan adanya ruang konsesi.



C. Ruang Steril

Ruangan yang disediakan bagi penumpang yang akan naik ke pesawat udara. Untuk memasuki ruangan ini penumpang harus melalui pemeriksaan yang cermat dari petugas keselamatan operasi penerbangan. Di dalam ruangan ini tidak diperbolehkan ada ruang konsesi. Sehingga dalam merancang bangunan terminal penumpang harus memperhatikan faktor keamanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di dalam keselamatan operasi penerbangan.



Gambar 2.1 Blok Tata Ruang Penerbangan Domestik
Sumber: SNI 03-7046-2004 Tentang Tata Terminal Penumpang Bandar Udara

2.2.4 Sirkulasi Penumpang

Berdasarkan SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara sirkulasi penumpang pada terminal bandara dibagi menjadi dua yaitu penumpang berangkat dan penumpang kedatangan.

A. Sirkulasi Penumpang berangkat

Penumpang yang akan bepergian menggunakan pesawat udara mulai dari bagian publik ke bagian semi steril untuk melakukan



pemeriksaan dan pelaporan, kemudian menuju bagian steril/ruang tunggu keberangkatan.

B. Sirkulasi Penumpang datang/transit

Penumpang yang datang dan turun dari pesawat mulai dari bagian steril ke bagian semi steril menuju bagian publik, atau kebagian steril untuk penumpang transit.

2.2.5 Standar Luas Bangunan Terminal

Berdasarkan standar yang di keluarkan oleh SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandara, luas bangunan terminal penumpang didasarkan atas jumlah pelayanan penumpang/ tahun dan jumlah penumpang waktu sibuk.

Tabel 2.1. Standar luas terminal penumpang domestik

No	Jumlah penumpang/ tahun	Standar luas		Catatan
		standar luas terminal		
		m ² / jumlah penumpang waktu sibuk	Total/ m ²	
1.	0 - ≤ 25.000	-	120	standar luas terminal ini belum memperhitungkan kegiatan komersial
2.	25.001- ≤ 50.000	-	240	
3.	50.001- ≤ 100.000	-	600	
4.	100.001- ≤ 150.000	10	-	
5.	150.001- ≤ 500.000	12	-	
6.	500.001- ≤ 1.000.000	14	-	
7.	> 1.000.001	dihitung lebih detail	-	

Sumber: SNI 03-7046-2004 Tentang Tata Terminal Penumpang
Bandar Udara

2.2.6 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara

Berdasarkan standar yang di keluarkan oleh SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandara: jenis, luas dan kelengkapan dari bangunan terminal penumpang disesuaikan dengan luas bangunan yang merupakan representasi dari jumlah penumpang yang dilayani dan kompleksitas fungsi dan pengguna yang ada. Kelengkapan ruang dan fasilitas bangunan terminal penumpang standar dijelaskan dalam tabel berikut.



Tabel 2.2. Kelengkapan ruang dan fasilitas terminal penumpang standar
(domestik dan internasional)

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Terminal standar 240 m^2 (domestik)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>) b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>) c. Ruang tunggu keberangkatan (<i>departure lounge</i>) d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (<i>toilet</i>) e. Ruang pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>) f. Area komersial (<i>concession area/room</i>) g. Kantor airline (<i>airline administration</i>) h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>) i. Fasilitas telepon umum (<i>public telephone</i>) j. Fasilitas pemadam api ringan k. Peralatan pengambilan bagasi $\pm$ tipe <i>gravity roller</i> l. Kursi tunggu
Terminal standar 600 m^2 (domestik)	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>) b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>) c. Ruang tunggu keberangkatan (<i>departure lounge</i>) d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (<i>toilet</i>) e. Ruang pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>) f. Area komersial (<i>concession area/room</i>) g. Kantor airline (<i>airline administration</i>) h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>) i. Ruang simpan barang hilang (<i>Lost & ound room</i>) j. Fasilitas telepon umum (<i>public telephone</i>) k. Fasilitas pemadam api ringan l. Peralatan pengambilan bagasi $\pm$ tipe <i>gravity roller</i> m. Kursi tunggu
Terminal standar	a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)



600 m^2 (internasional)	b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>) c. Ruang tunggu keberangkatan (<i>departure lounge</i>) d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (<i>toilet</i>) e. Ruang pengambilan bagasi (<i>baggage claim</i>) f. Area komersial (<i>concession area/room</i>) g. Kantor airline (<i>airline administration</i>) h. Toilet pria dan wanita untuk umum (<i>public toilet</i>) i. Ruang simpan barang hilang (<i>Lost & ound room</i>) j. Fasilitas telepon umum (<i>public telephone</i>) k. Fasilitas pemadam api ringan l. Peralatan pengambilan bagasi $\pm$ tipe <i>gravity roller</i> m. Kursi tunggu n. Fasilitas karantina o. Fasilitas fiskal p. Fasilitas imigrasi dan bea cukai
------------------------------	--

Sumber: SNI 03-7046-2004 Tentang Tata Terminal Penumpang Bandar Udara

Tabel 2.3 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Lainnya

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Fasilitas penyandang cacat	penyediaan <i>ramp</i> untuk setiap perbedaan ketinggian lantai di dalam bangunan terminal penumpang (bagi pengguna kursi roda).
Fasilitas untuk penumpang	restoran, kios, salon, kantor pos dan giro, bank, <i>money changer</i> , <i>nursery</i> , dll.
Fasilitas penunjang terminal/ bandar udara	kantor pengelola, ruang mekanikal dan elektrik, ruang komunikasi, ruang kesehatan, ruang rapat, ruang pertemuan, dapur, <i>catering</i> , fasilitas perawatan pesawat udara.
Fasilitas parkir	Jumlah lot = $0.8 \times \text{penumpang waktu sibuk}$ Luas = jumlah lot X 35 m^2

Sumber: SNI 03-7046-2004 Tentang Tata Terminal Penumpang Bandar Udara



2.3 Studi Pemandangan

2.3.1 Terminal Bandara Igusti Ngurah Rai



Gambar 2.2 Bandara Igusti Ngurah Rai Bali
Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019

Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai adalah bandar udara internasional yang terletak di sebelah selatan Bali, Indonesia, tepatnya di daerah Kelurahan Tuban, Kecamatan Kuta, Kabupaten Badung, Bali, sekitar 13 km dari Denpasar. Bandar Udara Internasional Ngurah Rai merupakan bandara tersibuk ketiga di Indonesia, setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Bandara Internasional Juanda.



Gambar 2.3 Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali
Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019



Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai memiliki desain interior dan arsitektur yang memadukan konsep modern dengan karakteristik arsitektur Bali, rangka bagian atap yang berbentuk dinamis dan menggunakan teknologi rangka yang modern dan dikombinasikan dengan fasad arsitektur Bali yang masif.



Gambar 2.4 *Orientation Zone Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali*
Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019

Fasilitas terbaru yang telah dibangun oleh Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai adalah *Orientation Zone*³ *Orientation Zone* merupakan area pertama yang dilalui penumpang setelah melewati proses *check in* dan SHPHULNVDDQ,PLJUDVL 'LGHVDLQ GHQJDQ NRQVHS B(NOHNWLN B DWDX &RPE yang mana konsep ini menyatukan gaya modern minimalis dan konsep IXWXULVWLN XMDU HQHQBNDQ Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Yanus Suprayogi.

*Orientation Zone*_ Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai terletak di Terminal Keberangkatan Internasional tepat di depan area *Immigration Check* dan sebelum memasuki area perbelanjaan *Duty Free* Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai. Kekentalan konsep yang digunakan pada *Orientation Zone* ini terlihat jelas melalui desainnya yang elegan dan inovatif dari *stretch membrane*.



2.3.2 Terminal Bandara Shivaji Chhatrapati, India



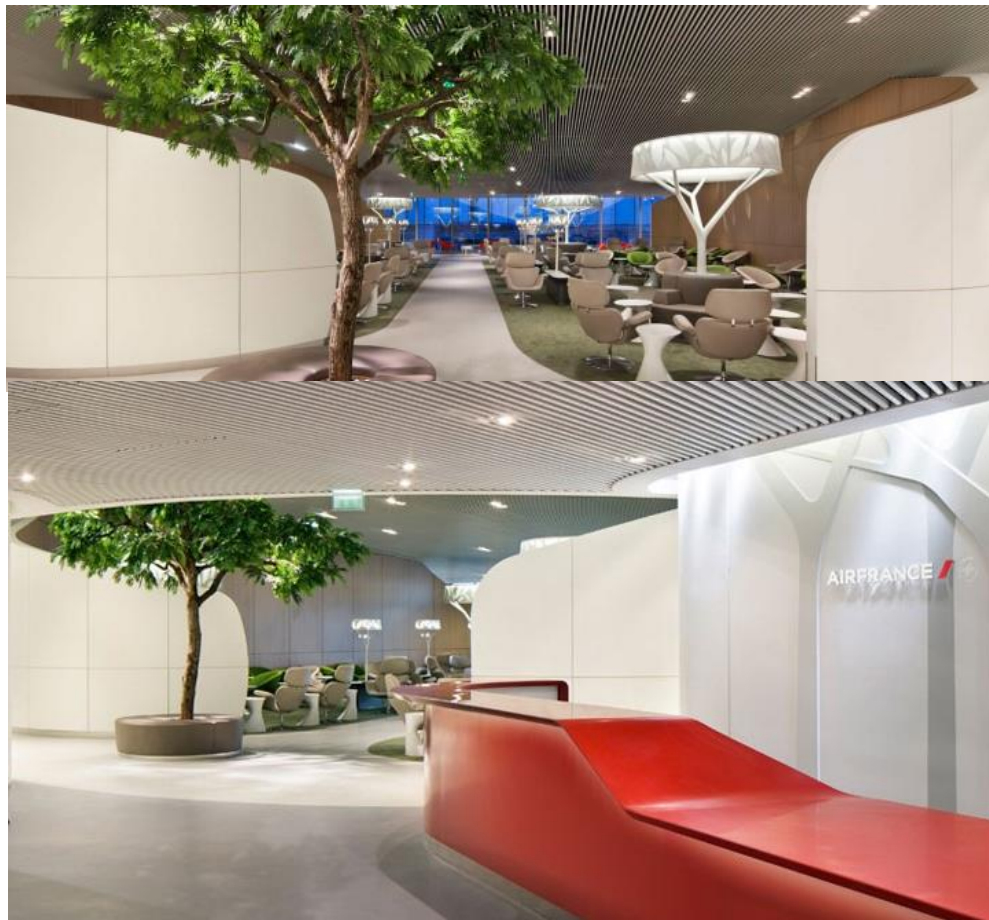
Gambar 2.4 Terminal Bandara Shivaji Chhatrapati, India
Sumber: Retaildesignblog.net

Bandara Shivaji Chhatrapati India Menggunakan konsep kontemporer menggunakan bentukan-bentukan yang modern namun tetap memiliki unsur lokal, terdapat potongan-potongan kaca kecil berwarna warni dan memantulkan cahaya berbintik-bintik di seluruh lorong bawah ruangan setelah *check-in*. Hal ini memperlihatkan seperti ekor merak, burung nasional kebanggaan India. Tidak membutuhkan terlalu banyak pencahayaan buatan karena pencahayaan alami sudah mampu untuk memberikan penerangan pada ruang dari pagi hingga siang hari. Selain sebagai pencahayaan alami, bukan berupa jendela yang



ukurannyacukup besar menguntungkan pengguna bandara untuk dapat melihat pemandangan di sekitar bandara. Bandara ini menggunakan sistem kaca dengan pola frit yang dirancang untuk mencapai kinerja termal secara optimal dan mengurangi silau cahaya matahari. *Wayfinding* atau pusat informasi sudah sangat jelas sehingga bisa membantu pengguna dalam mencari informasi arah jalan ke ruang yang dituju.

2.3.3 Lounge Air France Business, Paris



Gambar 2.4 Lounge Air France Business, Paris
Sumber: Retaildesignblog.net

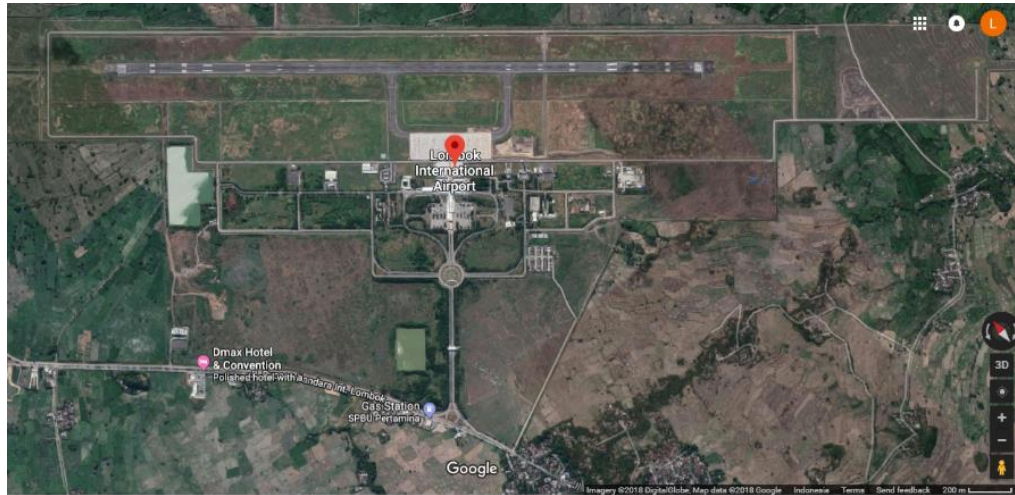
Desainer ingin memberikan kesan rileks kepada pengguna dengan bentuk, material dan warna yang diberikan yang memperlihatkan tentang bumi. Memakai material yang ringan agar kesan natural dapat terasa. Adanya perbedaan *layout furniture* dan *furniture* pada tiap area bertujuan agar pengguna dapat merasakan rileksasi yang berbeda pada setiap area. Pemakaian lampu sangat diperhatikan sehingga dapat memberikan kesan kehangatan pada



ruangan. Bentukkan *furniture* ditambah ornamen pada tiap dinding memperlihatkan konsep yang ingin diangkat adalah tentang bumi. Adanya tanaman menambah kesan alami dan membuat ruangan terasa lebih segar.

2.4 Studi Eksisting

2.4.1 Site Plan Bandara Internasional Lombok



Gambar 2.5 Site Plan Bandara Internasional Lombok
Sumber: Google Maps akses: 26/03/2019

Bandara Internasional Lombok (BIL) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara, di bawah pengawasan PT. Angkasa Pura I (Persero). Bandara ini diresmikan oleh Presiden Republik Indonesia Susilo Bambang Yudhoyono pada tanggal 20 Oktober 2011 dan mulai beroperasi sejak tanggal 1 Oktober 2011. Terletak di Jalan Raya Tanak Awu, Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat (NTB), berjarak kurang lebih 40 km arah tenggara dari kota Mataram dan memiliki terminal yang terdiri dari 3 lantai. Luas lahan dari Bandara ini yaitu 200 hektar, dengan luas terminal internasional seluas 5.261 m^2 dan terminal domestik seluas 12.649 m^2 .

2.4.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan

A. Visi

Menjadi salah satu dari sepuluh Perusahaan Pengelola Bandar Udara Terbaik di Asia.



B. Misi

1. Meningkatkan nilai pemangku kepentingan.
2. Menjadi mitra pemerintah dan pendorong pertumbuhan ekonomi.
3. Mengusahakan jasa kebandarudaraan melalui pelayanan prima yang memenuhi standar keamanan, keselamatan, dan kenyamanan.
4. Meningkatkan daya saing perusahaan melalui kreatifitas dan inovasi.
5. Memberikan kontribusi positif terhadap lingkungan hidup.

C. Nilai Perusahaan

- Sinergi

Cara insan Angkasa Pura *Airports* menghargai keragaman dan keunikan setiap elemen untuk memberi nilai tambah bagi perusahaan, pembangunan ekonomi, dan lingkungan dimanapun insan Angkasa Pura *Airports* berada.

- Adaptif

Daya, semangat dan hasrat insan Angkasa Pura *Airports* yang pantang menyerah, proaktif merespon perubahan dan kaya akan inovasi.

- Terpercaya

Karakter insan Angkasa Pura *Airports* yang senantiasa selaras antara kata dengan perbuatan, jujur dalam menjalankan tugas serta kewajiban, dan dapat diandalkan.

- Unggul

Komitmen insan Angkasa Pura *Airports* memberikan layanan prima dengan profesional dan bertanggung jawab untuk memuaskan pelanggan secara berkelanjutan.



2.4.3 Logo Perusahaan



Gambar 2.6 Logo PT. Angkasa Pura 1
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)

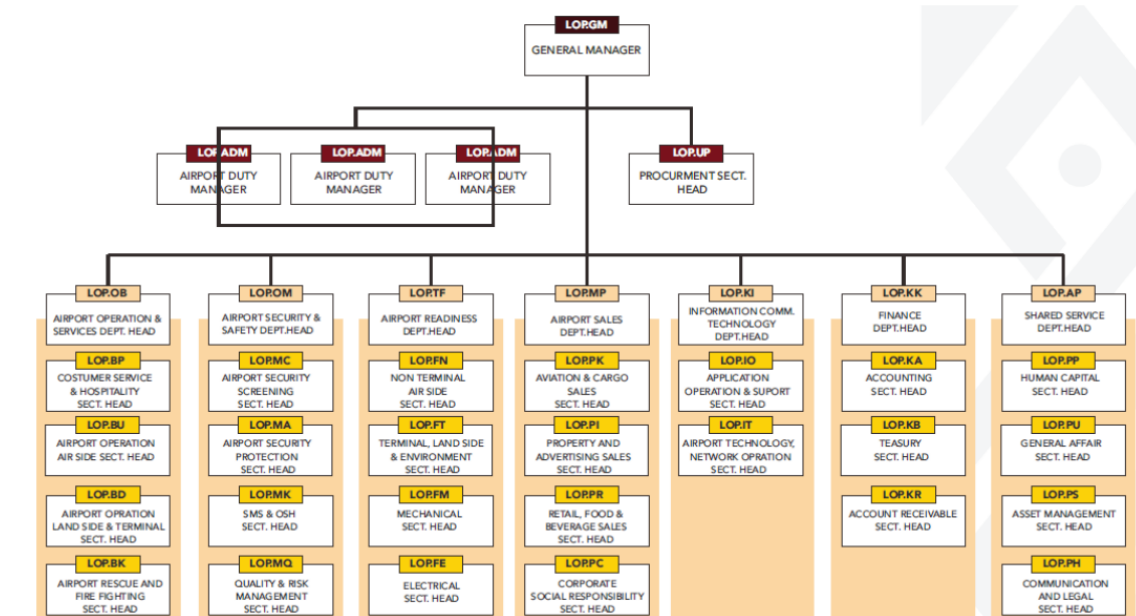
7XOLVDQNDVD3XUD\WDPSLO GHQHQHJDUEHUGDPSLODQHQQNDWD
Airports'QWN PPHSHUMHODV ELVQLV DQJGLHOWL SHUXWKKDDQijau bermakna bisnis yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari yang dipadu dengan warna biru yang melambangkan langit atau angkasa. Dua warna yang berbeda dipadu secara harmonis untuk memberi pesan tentang cita-cita yang setinggi langit dan harus dimintai dengan sinergi konsep dan kerja yang membumi, berakar, tumbuh dan lestari.

6LPERO GDQ XQVXU³ and take PHQLUDWNDQ EDKZD VDWXSHUROHKDQ adalah merupakan konsekuensi logis dan memberi, yang merupakan dasar prinsip kemuliaan pelayanan dan profesionalisme dalam kebersamaan "together stronger".

SiPERO MXJD PHQLUDWNDQ VHQ\XPDQ\DQJ PHODPEDQJNDQ NHUDPDKD pelayanan yang manusiawi yang merupakan kebanggaan perusahaan.simbol dua XQVXU \DQInter-locking PHQFHUPLQNDQfety and security concept yang merupakan faktor terpenting dalam Airport Business. Penerapan simbol dengan sudut aerodinamis yang naik ke kanan mencerminkan tekad dan semangat transformasi yang progresif diupayakan demi kemajuan perusahaan.



2.4.4 Susunan Organisasi



Gambar 2.7 Susunan Organisasi PT. Angkasa Pura 1 Cabang Lombok
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)

2.4.5 Spesifikasi dan Fasilitas Bandara

Tabel 2.4 Spesifikasi dan Fasilitas Bandara Internasional Lombok

1.	Nama/Name	Bandar Udara/Airport	: BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK (International Airport)
		Telepon/Phone	: (0370) 6157000
		Faksimil/Facsimile	: (0370) 6157010
		Alamat/Address	: Jl. Tanak Awu Lombok Tengah, 83573
		E-mail	: www.Lombokairport.co.id
2.	Kode Referensi Bandara/Aerodrome References Code	4E	
	Kelas Bandara/	Kelas/Class II-A	



TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR DI184836
 Lalu Abdul Aziz Alpiandre, NRP 08411540000042

	<i>Airport Class</i>														
3.	Lokasi/ <i>Location</i> Luas / <i>Wide</i>	08 ⁰⁰ ± 116 ⁰⁰ 538,83 Ha													
4.	Elevasi/ <i>Elevation</i> Suhu / <i>Temperature</i>	319 ft 32°C													
5.	Kode/ <i>Code</i> ICAO/IATA	WADL / LOP													
6.	Jam Operasi/ <i>Operating Hours</i>	06.00 ± 23.00 WITA / 23.00 ± 13.00 UTC													
7.	Jarak Dari Kota/ <i>Distance from City</i>	40 KM / 22,2 NM SE (Kota Mataram/ <i>Mataram City</i>)													
8.	Landasan/ <i>Runway</i>	Arah/ <i>Direction</i> Dimensi/ <i>Dimension</i> PCN Stopway & RESA	: RWY 13 / RWY 31 : 2.750 m x 45 m : 56 F/A/X/T Surface : Asphalt : Stopway RWY 13 : 45 m x 60 m Stopway RWY 31 : 45 m x 60 m RESA RWY 13 : 90 m x 90 m RESA RWY 31 : 90 m x 150 m Surface : Graded Grass PCN : 56 F/A/X/T												
9.	Taxiway	<table border="1"> <thead> <tr> <th>No. Taxiway</th><th>Posisi/<i>Position</i></th><th>Dimensi/<i>Dimension</i> (m x m)</th><th>PCN</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>A</td><td>Barat/ <i>West</i></td><td>356,40 x 23</td><td>48/F/A/X/T</td></tr> <tr> <td>B</td><td>Timur/ <i>East</i></td><td>371,10 x 23</td><td>60/F/A/X/T</td></tr> </tbody> </table>		No. Taxiway	Posisi/ <i>Position</i>	Dimensi/ <i>Dimension</i> (m x m)	PCN	A	Barat/ <i>West</i>	356,40 x 23	48/F/A/X/T	B	Timur/ <i>East</i>	371,10 x 23	60/F/A/X/T
No. Taxiway	Posisi/ <i>Position</i>	Dimensi/ <i>Dimension</i> (m x m)	PCN												
A	Barat/ <i>West</i>	356,40 x 23	48/F/A/X/T												
B	Timur/ <i>East</i>	371,10 x 23	60/F/A/X/T												



10.	Apron	Luas/ <i>Wide</i> : 48.195 m ² Dimensi/ <i>Dimension</i> : 126 m x 382,5 m Helipad : 30 x 30 = 900 m ² PCN : 72 /R/A/X/T Parking Stand : 10 Kapasitas/ <i>Capacity</i> <table><tr><th rowspan="2">Type</th><th rowspan="2">Plane</th><th colspan="2">Parking Position Stand</th></tr><tr><th>Alt.1</th><th>Alt.2</th></tr><tr><td>Wide Big Body</td><td>A-330 200</td><td>1</td><td>1</td></tr><tr><td>Wide Body</td><td>A-320/ C130</td><td>2</td><td>2</td></tr><tr><td>Narrow Body</td><td>B-737/F-100/ F28/ F50</td><td>3</td><td>3</td></tr><tr><td>Others</td><td></td><td>4</td><td>3</td></tr><tr><td>Total</td><td></td><td>10</td><td>9</td></tr><tr><td>Helicopter</td><td></td><td>2</td><td>2</td></tr></table>		Type	Plane	Parking Position Stand		Alt.1	Alt.2	Wide Big Body	A-330 200	1	1	Wide Body	A-320/ C130	2	2	Narrow Body	B-737/F-100/ F28/ F50	3	3	Others		4	3	Total		10	9	Helicopter		2	2
Type	Plane	Parking Position Stand																															
		Alt.1	Alt.2																														
Wide Big Body	A-330 200	1	1																														
Wide Body	A-320/ C130	2	2																														
Narrow Body	B-737/F-100/ F28/ F50	3	3																														
Others		4	3																														
Total		10	9																														
Helicopter		2	2																														
11.	Terminal	TERMINAL PENUMPANG /<i>PASSENGERS TERMINAL</i> INTERNATIONAL Luas/<i>Wide</i> : ± 8.501 m² Kapasitas/<i>Capacit y</i> : 54.138 penumpang pertahun/ <i>Pax Per Year</i> DOMESTIC Luas/<i>Wide</i> : ± 12.895 m² Kapasitas/<i>Capacit y</i> : 1.701.913 penumpang pertahun / <i>Pax Per Year</i> VIP Luas/<i>Wide</i> : 500 m² TERMINAL KARGO/<i>CARGO TERMINAL</i> INTERNATIONAL & DOMESTIC Luas/<i>Wide</i> : 3.951 m² Cold Storage : 1 unit CHECK-IN COUNTER INTERNATIONAL & DOMESTIC Jumlah/<i>Quantity</i> : 24 counter																															
12.	Hanggar/ Hangar	Tidak ada/ <i>Not Available</i>																															
13.	PKP ± PK	Tersedia/ <i>Available</i> Konfigurasi/ <i>Configuration</i> - Foam Tender - Crash Car - Rescue Tender - Rescue Boat - Nurse Tender	: CAT VII : 4 unit : 1 unit : 2 unit : 1 unit																														



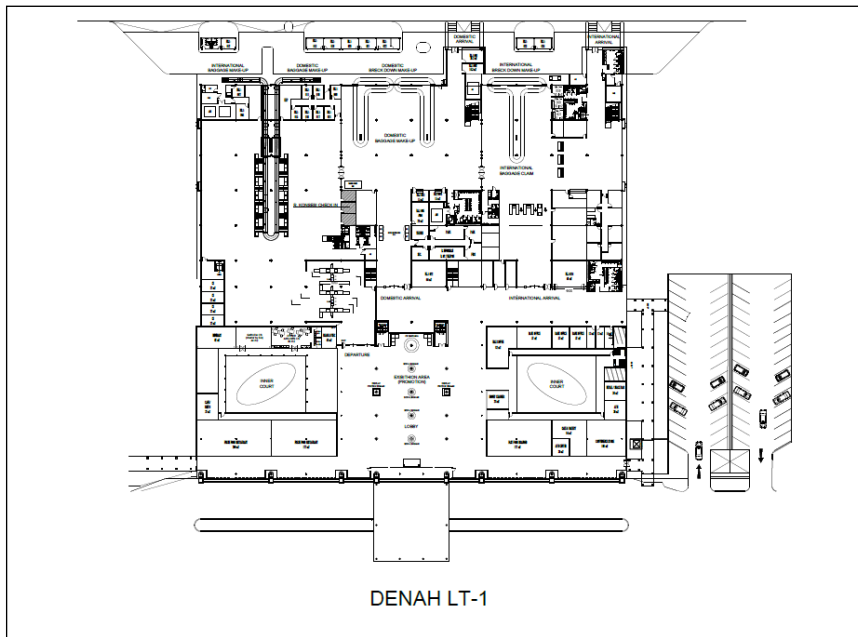
TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR DI184836
Lalu Abdul Aziz Alpiandre, NRP 08411540000042

		- Ambulance : 1 unit - Utility Car : 2 unit - Commando Car : 1 unit - Capability for Removal of Disabled Aircraft : 1 unit : NIL	
14.	Air Field Lighting	R/W Taxiway EDGE, PAPI, PALS, MALS, ROB	
15.	Power Supply	PLN Genset	: Gardu 1 unit, Trafo 3.645 KVA : 2.000 KVA (2 unit), 1.000 KVA (1 unit)
16.	Water Supply	6 (enam/six) Pump (PDAM & Deep Well)	
17.	Peralatan Mekanikal/ <i>Mechanical Equipment</i>	Conveyor, Lift, Escalator, Garbarata, AC	
18.	Fasilitas Pengamanan/ <i>Security Facility</i>	- X-Ray - Walk Trough - Handy Metal Detector	
19.	Tempat Parkir / <i>Parking Lot</i>	Terminal Penumpang / <i>Passengers Terminal</i> : Mobil : 26.745,84 m ² Motor : 568 m² Terminal Cargo/ <i>Cargo Terminal</i> : 3.566,16 m ² Masjid Airport/ <i>Airport Masjid</i> : 1.426 m ²	
20.	Pelataran GSE/ <i>GSE Yard</i>	Luas/ <i>Wide</i> : 2.664 m ²	
21.	Pelayanan Meteorologi/	Pengamatan/ <i>Observation</i> : Tersedia/ <i>Available</i> Prakiraan/ <i>Forecast</i> : Tersedia/ <i>Available</i>	
22.	Fasilitas CIQ/	Bea & Cukai : Tersedia/ <i>Available</i> Imigrasi/ <i>Immigration</i> : Tersedia/ <i>Available</i> Karantina/ <i>Quarantine</i> : Health, Animal, Plant & Fish	
23.	Transportasi Darat	Taxi, Bus, Rent Car	
24.	Pelayanan Umum/ <i>Public Service</i>	Hotel (in town), ATM, Toilet, Post Office, Restaurant, Tourist Office at AD,.	
25.	Fasilitas Penunjang Lainnya/	Food & Beverages	

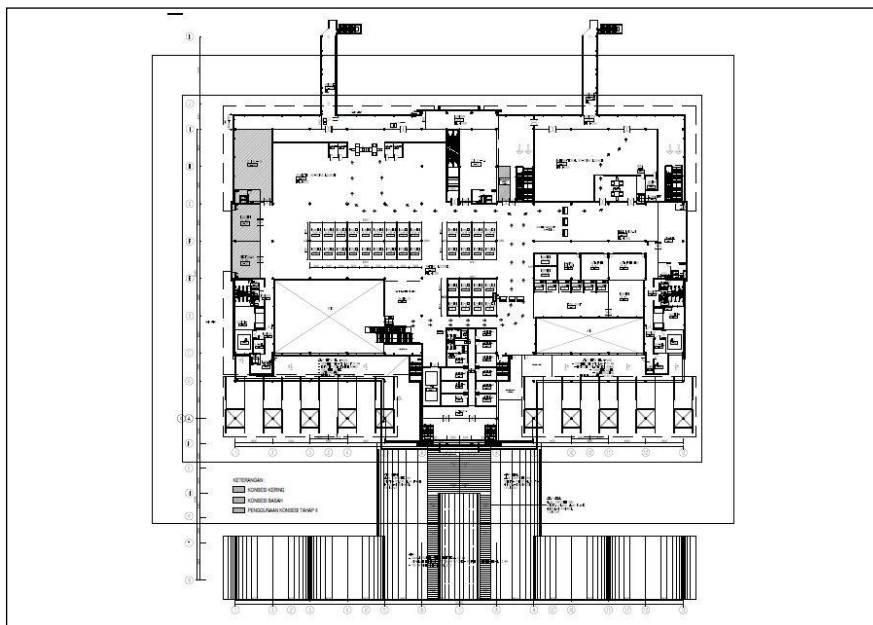
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)



2.4.6 Denah Eksisting Bandara



Gambar 2.8 Denah Eksisting Lantai 1 Terminal Bandara Internasional Lombok
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)



Gambar 2.9 Denah Eksisting Lantai 2 Terminal Bandara Internasional Lombok
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)



2.4.7 Analisa Fungsi Ruang dan Dokumentasi *Eksisting* Bandara



Gambar 2.10 Denah *Eksisting* Lantai 1 Terminal Bandara Internasional Lombok
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)

Tabel 2.5 Analisis Kondisi Eksistng Bandara Internasional Lombok

No	Deskripsi Ruang/Area	Jenis	Analisis Keadaan ruang
1.	Area <i>Domestic Bagage Claim</i>  Merupakan ruang kedatangan domestic yang pertama di masuki setelah keluar dari pesawat, dan sebagai tempat pengambilan bagasi	Semi Steril	Kelebihan: - Memiliki luasan yang cukup dan sirkulasi bagi pengguna yang hendak mengambil bagasi maupun yang langsung ke arah penjemputan tidak terganggu. - Penggunaan sistem <i>wayfinding</i> sudah baik dan sesuai penggunaan. Kekurangan: - Pola lantai yang kurang dapat membantu alur sirkulasi pengguna bandara. - Penggunaan plafond yang berlubang shingga mudah kotor dan sulit untuk di bersihkan - Lokasi toilet pria dan wanita yang terpisah jauh membuat pengunjung sering kebingungan



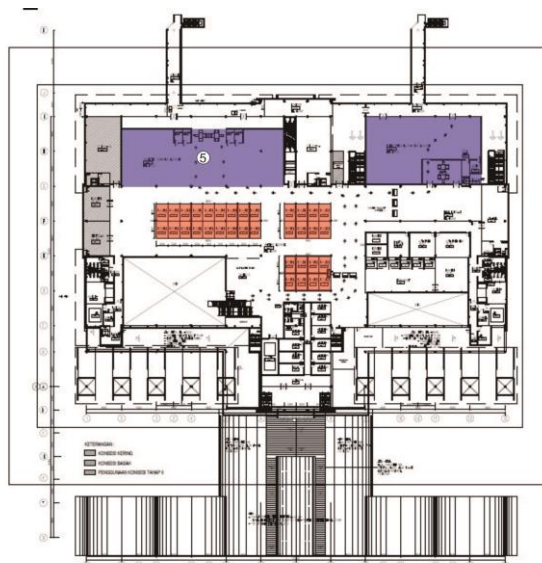
			• Tidak adanya zoning area • Masih banyak space kosong yang pemanfaatannya kurang maksimal • Terlalu banyak space untuk iklan sehingga kesan untuk menyambut kedatangan penumpang kurang berkesan • Kebersihan masih kurang terjaga
2.	Area koridor antara <i>Domestic Bagage Claim</i> dan <i>public public hall</i>  Merupakan area transisi dari area <i>Domestic Bagage Claim</i> menuju <i>public public hall</i>	Semi Steril	Merupakan area transisi dari area <i>Domestic Bagage Claim</i> menuju <i>public public hall</i> Kelebihan: • Memiliki luasan yang cukup • Terdapat beberapa spot photo Kekurangan: • Pola lantai yang kurang dapat membantu alur sirkulasi pengguna bandara. • Penggunaan plafond yang berlubang sehingga mudah kotor dan sulit untuk di bersihkan • Terdapat beberapa fasilitas yang terkesan di taruh begitu saja tanpa adanya perencanaan yang matang seperti fasilitas tourist information center yang terletak di dekat pemeriksaan penumpang yang sedikit mengganggu sirkulasi dan tidak terlalu terlihat • Tidak adanya zoning area • Minimnya identitas atau ciri khas daerah Lombok • Kebersihan masih kurang terjaga



	Area Public Public hall  Merupakan area public yang terdapat banyak fasilitas seperti, fasilitas duduk, fasilitas komersil, toilet, mushola, smoking area	Semi Public	Merupakan area public yang terdapat banyak fasilitas seperti, fasilitas duduk, fasilitas komersil, toilet, mushola, smoking area Kelebihan: • Memiliki luasan yang cukup • Penggunaan sistem <i>wayfinding</i> sudah baik dan sesuai penggunaan. • Terdapat fasilitas untuk duduk • Terdapat fasilitas smoking area yang luas Kekurangan: • Pola lantai yang kurang dapat membantu alur sirkulasi pengguna bandara. • Lokasi toilet pria dan wanita yang terpisah jauh membuat pengunjung sering kebingungan • Tidak adanya zoning area • Masih banyak space kosong yang pemanfaatannya kurang maksimal • Minimnya elemen interior/arsitektur yang mencirikan identitas daerah Lombok • Fasilitas layar informasi yang kurang masif dan penempatan yang kurang strategis • Kebersihan masih kurang terjaga



	Area Check-in Public hall  Merupakan area semi-privat yang berfungsi sebagai area check-in penumpang	Semi Steril Merupakan area semi-privat yang berfungsi sebagai area check-in penumpang Kelebihan: • Memiliki luasan yang cukup • Terdapat fasilitas untuk duduk Kekurangan: • Pola lantai yang kurang dapat membantu alur sirkulasi pengguna bandara. • Penggunaan sistem <i>wayfinding</i> yang masih kurang informatif • Masih banyak space kosong yang pemanfaatannya kurang maksimal • Minimnya elemen interior/arsitektur yang mencirikan identitas daerah Lombok • Kebersihan masih kurang terjaga di beberapa titik •	



Gambar 2.11 Denah eksisting lantai 2 Terminal Bandara Internasional Lombok
 Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)

Tabel 2.6. Spesifikasi dan fasilitas Bandara Internasional Lombok

No	Deskripsi Ruang/Area	Jenis	Analisis Keadaan ruang
	Area Domestic Boarding Lounge  Merupakan area semi-privat yang berfungsi sebagai area tunggu penumpang	Steril	Kelebihan: • Pencahayaan baik • Memiliki beberapa spot area pendukung seperti area bermain dan membaca Kekurangan: • Zoning area dan penataan fasilitas duduk yang kurang dapat membantu alur sirkulasi pengguna bandara. • Penggunaan sistem <i>wayfinding</i> yang masih kurang informatif • Masih banyak space kosong yang pemanfaatannya kurang maksimal • Minimnya elemen interior/arsitektur yang mencirikan identitas daerah Lombok



2.5 Studi Pengguna

Pengguna bandara adalah pelaku kegiatan pada terminal bandara domestik terbagi menjadi beberapa bagian yaitu pengelola bandara, *airline crew*, penumpang, pengunjung dan karyawan ruang konsesi (komersil).

2.5.1 Pengelola Bandara

Pengelolaan bandara di Indonesia selain ditangani Departemen Perhubungan, Pemerintah juga menyerahkan sebagian bandara untuk di kelola PT. Angkasa Pura (Persero). PT. Angkasa Pura (Persero) merupakan Badan Usaha Milik Negara di bawah naungan Departemen Perhubungan yang bergerak di bidang pengelolaan dan pengusahaan bandar udara di Indonesia. Pengelola bandara terbagi menjadi 2 berdasarkan aktivitas yang dilakukan, yaitu:

1. Pengelola administratif sebagian besar memiliki ruang kantor yang berada pada bangunan yang terpisah dari bandara. Yaitu berada di kantor PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok. Aktifitas yang dilakukan oleh pengelola tidak berhubungan langsung dengan pengunjung bandara maupun *airlines crew*.
2. Pengelola yang bersifat servis adalah pegawai yang bekerja di bangunan bandara yang berhubungan langsung dengan penumpang dan *airline crew*.

2.5.2 *Airlin crew*

Airline crew adalah pekerja yang berasal dari perusahaan maskapai penerbangan yang mengurus hal-hal yang berhubungan dengan perusahaannya. *Airline crew* terdiri dari *airlane staff*, pilot dan *flight attendant*. Masing-masing mempunyai peran yang berbeda sehingga aktifitas yang dilakukan di bandara juga beragam.

A. *Airline Staff* adalah perorangan yang bertugas untuk memberikan pelayanan kepada customer baik pelayanan sebelum keberangkatan (*Pre Flight Service*) maupun Pelayanan sesudah penerbangan (*After Flight Service*). Selain pramugari dan pramugara, *Airline Staff* adalah komponen



penting dalam operasi penerbangan sebuah maskapai. Tugas-tugasnya adalah sebagai berikut:

1. menangani bagasi penumpang
2. menangani kargo pesawat
3. melakukan *loading* dan *unloading* pesawat
4. membantu penumpang dalam proses *check-in*, *boarding* dan *disembarking*
5. menyapa penumpang sebelum memasuki pesawat
6. menangani penjualan tiket

B. Pilot adalah sebutan untuk orang yang mengemudikan pesawat terbang. Merupakan sebuah profesi yang menuntut keahlian dalam mengemudikan sebuah pesawat. Dalam tugasnya di dalam kokpit pesawat, pilot dibantu oleh seorang ko-pilot. Sementara *flight attendant* bertugas untuk memastikan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang selama penerbangan. Masing-masing pesawat yang beroperasi memiliki masing-masing pilot, ko-pilot, dan *flight attendant* yang biasa disebut awak pesawat (*aircrew*).

2.5.3 Penumpang dan Pengunjung

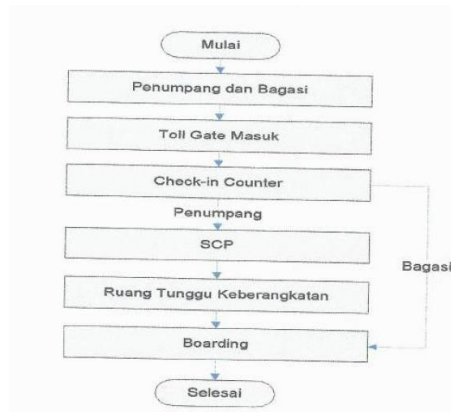
0HQUXW DPDGMDWL SHQHUWLDQSHQPSDQDGDODK 6HWLDS

orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan DWDXSXQ EDGDQ \DQJ PHQ\HOHQJJDUDNDQ DQJNXWDQ WHUVHEXW³3HQ merupakan orang yang akan berangkat dan datang menggunakan pesawat. Sedangkan pengunjung merupakan orang yang mengantar/ menjemput penumpang atau hanya sekedar berkunjung ke bandara dan hanya dapat mengakses ruang publik bandara serta berhak mendapatkan fasilitas publik.



Aktifitas yang dilakukan penumpang dan pengunjung berbeda¹⁰. Berikut ini merupakan gambar skema keberangkatan maupun kedatangan penumpang:

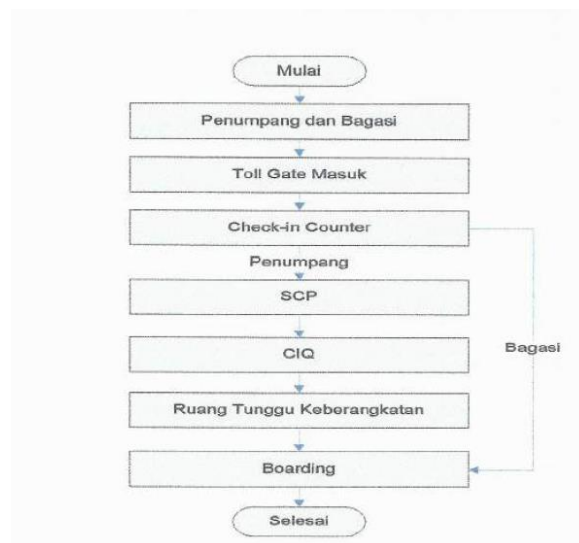
A. Prosedur Keberangkatan Domestik



Gambar 2.12 Prosedur Keberangkatan Domestik

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

B. Prosedur Keberangkatan Internasional



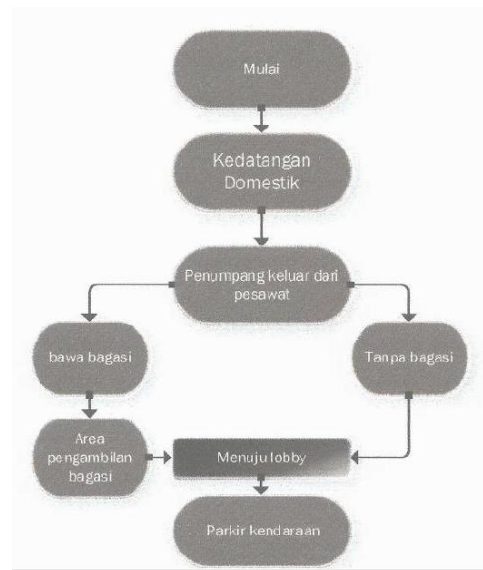
Gambar 2.13 Prosedur Keberangkatan internasional

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

¹⁰ Damardjati, R.S. 1995. Istilah-istilah Dunia Pariwisata. Jakarta: PT. Pradnya Paramitha



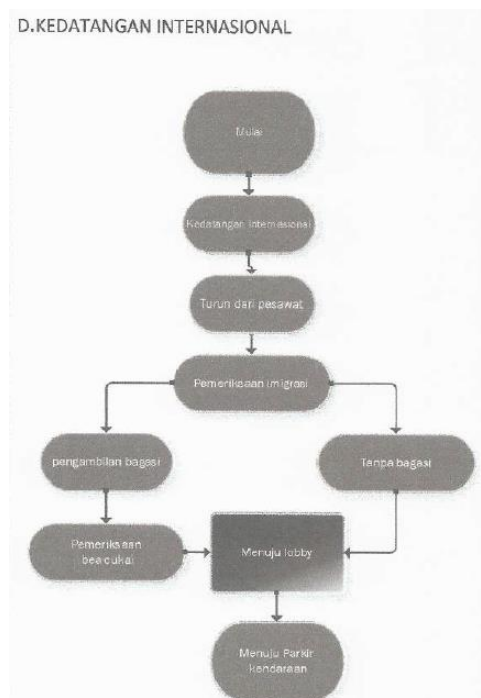
C. Prosedur Kedatangan Domestik



Gambar 2.14 Prosedur Kedatangan Domestik

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

D. Prosedur Kedatangan internasional



Gambar 2.15 Prosedur Kedatngan Internasional

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA



2.5.4 Karyawan Ruang Konsesi

Ruang konsesi merupakan fasilitas utama yang harus ada pada sebuah terminal penumpang bandara. Ruang konsesi meliputi bank, salon, kafetaria, *money changer*, P3K, informasi, *gift shop*, asuransi, kios koran/ majalah, took obat, *nursery*, kantor pos, wartel, restoran dan lain-lain. Hal ini bersifat komersial dan masing-masing tenant memiliki karyawannya sendiri. Letak ruang konsesi yang berada di teras kedatangan/ keberangkatan, area *check in* dan area ruang tunggu ini mengharuskan karyawannya mempunyai aktifitas dan alur yang berbeda dengan penumpang.

2.6 Studi Fasilitas Pengguna Khusus Bandara

Berdasarkan SNI 03-7049-2004 Tentang Perancangan Fasilitas bagi Pengguna Khusus di bandar udara, Standar ini merupakan pedoman perancangan fasilitas bagi pengguna khusus di bandar udara, yang bertujuan untuk memelihara keamanan dan keselamatan penerbangan, memudahkan dan memperlancar arus penumpang, pemenuhan kewajiban bandar udara dan hak bagi pengguna khusus. Standar ini diaplikasikan khusus di dalam lingkungan bandar udara. Semua persyaratan standar ini dapat dilaksanakan secara keseluruhan atau elemen tertentu saja di bandar udara baru maupun yang telah beroperasi.

A. Ruang Lapor Diri (*Check-in*)

Daerah *check-in* adalah ruang untuk memproses tiket dan bagasi penumpang. Perusahaan angkutan penerbangan diharuskan untuk membuat minimal 1 (satu) buah *counter desk* yang dapat mengakomodasi pengguna khusus. Apabila fasilitas tidak memungkinkan, maka harus disediakan petugas dari perusahaan maskapai penerbangan untuk membantu.

Gambar 2.16 Meja Lapor Diri Pengguna Khusus

Sumber: SNI 03-7049-2004



B. Permukaan jalan Untuk Pengguna Khusus

- Jalan/lantai bebas dari benda-benda yang membahayakan, tidak licin dan dapat dipergunakan untuk roda.
- Jalan/lantai yang tertutup benda-benda seperti keset, pasir, kerikil atau benda lainnya karena menyulitkan bagi orang-orang yang bergerak dengan menggunakan kursi roda.
- Jalan/lantai yang licin sangat berbahaya dan harus dihindari untuk penggunaan oleh orang-orang yang menggunakan tongkat.
- Lubang-lubang atau celah±celah pada lantai (yang dilengkapi dengan kisi-kisi penutup) hanya dapat mempunyai lebar celah maksimal 2 cm.
- Lebar jalan minimal adalah 1,40 meter. Namun lebar ini dapat berukuran minimal 1,20 meter dengan syarat tidak terdapat kanstin pembatas jalan. Ukuran diatas tidak mempertimbangkan gerakan-gerakan tangan.

C. Pintu Masuk

1. Lebar pintu

Lebar pintu bergantung dari kapasitas:

- direkomendasikan daun pintu selebar 1,40 m dengan 0,80 m minimum untuk ruang dengan kapasitas lebih dari 100 orang;
- 0,90 m untuk ruang dengan kapasitas kurang dari 100 orang;
- 0,80 m untuk ruang dengan kapasitas kurang dari 30 m^2 ;
- untuk jalan masuk yang seringkali dilalui orang, lebar jalan masuk direkomendasikan berukuran 1,60 m.

2. Pembukaan Pintu

Pintu harus cukup ringan dan mudah dibuka termasuk oleh orang yang mempunyai kesulitan untuk memegang tuas ataupun orang yang kurang tenaganya (usia lanjut atau anak kecil).



2.7 Studi Elemen Dasar Desain Interior

Menurut Wicaksono dan Tisnawati (2014), elemen elemen dasar interior adalah sebagai berikut :

A. Garis

Sebuah garis adalah unsur dasar seni, mengacu padatanda menerus yang dibuat disebuah permukaan. Titik adalah dasar terjadinya bentuk ruang yang menunjukkan suatu letak di dalam ruang. Titik tidak mempunyai ukuran panjang, lebar, atau tinggi. Oleh karena itu garis bersifat statis, tidak mempunyai arah gerak, dan terpusat. Sebuah titik dapat digunakan untuk menunjukkan :

1. Ujung ujung garis
2. Persilangan antara dua garis
3. Pertemuan ujung garis pada sudut bidang atau ruang
4. Titik pusat medan/ruang

B. Bentuk (*Form*)

Bentuk merupakan unsur seni. Pada dasarnya bentuk adalah suatu sosok geometris dua atau tiga dimensi yang memungkinkan pengguna ruang untuk menangkap keberadaan sebuah benda dan memahaminya dengan persepsi. Terdapat tiga bentuk primer yaitu lingkaran, segitiga, dan bujur sangkar.

1. **Lingkaran** merupakan suatu sosok terpusat ke arah dalam, pada umumnya bersifat stabil dan dengan sendirinya menjadi pusat dari lingkungannya. Penempatan sebuah lingkaran pada pusat suatu bidang akan memperkuat sifat alaminya sebagai poros.
2. **Segitiga** menunjukkan stabilitas. Jika salah satu sisinya menjadi penumpu, segitiga merupakan bentuk yang sangat stabil. Namun jika salah satu sudutnya yang menjadi penumpu segitiga juga dapat tampak seimbang dalam tahap yang sangat kritis atau tampak tidak stabil dan cenderung jatuh pada sisinya.



3. **Bujur Sangkar** menunjukkan sesuatu yang murni dan rasional. Merupakan bentuk yang statis, netral, dan tidak mempunyai arah tertentu. Bentuk segiempat lainnya dapat dianggap sebagai variasi dari bentuk bujur sangkar, yang berubah dengan adanya penambahan tinggi atau lebarnya.

C. Bidang (*Shape*)

Bidang adalah sebuah luasan yang tertutup dengan batas-batas yang ditentukan oleh unsur-unsur lainnya yaitu garis, warna, nilai, tekstur, dan lain-lain. Dua garis sejajar yang dihubungkan kedua sisinya akan membentuk sebuah bidang. Bidang hanya terbatas pada dua dimensi yaitu panjang dan lebar. Bidang geometris seperti lingkaran, persegi panjang, segi empat, segi tiga, dan sebagainya memiliki sebuah batasan yang jelas. Sebuah bidang dibentuk oleh beberapa garis. Ciri-ciri permukaan suatu bidang adalah warna dan tekstur yang akan mempengaruhi bobot visual dan stabilitasnya. Bidang juga berfungsi untuk menunjukkan batasan sebuah ruangan. Menurut jenisnya, sebuah bidang terdiri atas tiga bagian yaitu:

1. Bidang atas, dapat diumpamakan sebagai bidang atap. Bidang atas merupakan unsur utama suatu bangunan yang melindunginya dari unsur-unsur iklim. Bidang atas juga merupakan bidang langit-langit yang menjadi unsur pelindung ruang di dalam arsitektur.
2. Bidang dinding, bidang dinding vertikal secara visual paling aktif dalam menentukan dan membatasi ruang.
3. Bidang dasar, memberikan pendukung secara fisik dan menjadi dasar bentuk-bentuk bangunan secara visual. Bidang lantai merupakan pendukung kegiatan pengguna di dalam bangunan.

D. Ruang (*space*)

Menurut Wicaksono dan Tisnawati (2014), ruang adalah sebuah bentuk tiga dimensi tanpa batas karena objek dan peristiwa memiliki posisi dan arah relatif. Ruang dapat juga berdampak pada perilaku manusia dan budaya, menjadi faktor penting dalam arsitektur, dan akan berdampak pada desain bangunan dan struktur. Ruang memiliki panjang, lebar dan tinggi; bentuk; permukaan; orientasi



serta posisi. Sebuah bidang yang dikembangkan (menurut arah, selain dari yang telah ada) berubah menjadi ruang. Sebagai unsur tiga dimensi di dalam perbendaharaan perancangan arsitektur, suatu ruang dapat berbentuk padat. Dalam hal ini ruang yang berada di dalam atau dibatasi oleh bidang bidang akan dipindahkan oleh massa atau ruang kosong.

E. Cahaya (*Light*)

1. Pencahayaan alami

Pencahayaan alami adalah proses menempatkan jendela, bukaan, dan permukaan reflektif lainnya sehingga pada siang hari ruangan tersebut dapat menyediakan cahaya alami yang efektif ke dalam ruangan. Menurut jenis pemakaiannya, sistim pencahayaan alami dibagi menjadi dua, yaitu:

a. Sistim Pencahayaan Alami Langsung (*Direct Lighting*)

Sistim pencahayaan ini langsung diterima ruangan tanpa adanya suatu penghalang. Cahaya langsung masuk ke dalam ruangan melalui jendela kaca maupun aksesoris sirkulasi cahaya yang lain seperti pintu, kaca-kaca hias yang terpasang di dinding sebagai unsur estetis maupun lubang-lubang dinding yang dimaksudkan untuk masuknya cahaya matahari.

b. Sistim Pencahayaan Alami Tak Langsung (*Indirect Lighting*)

Sistim pencahayaan ini tidak langsung diterima oleh suatu ruangan, tetapi merupakan cahaya pantul yang didapat dari sinar matahari. Sehingga sinar matahari yang datang lalu diterima oleh benda pemantul atau reflektor yang memantulkan cahayanya ke dalam ruangan tersebut. Benda yang digunakan untuk memantulkan sinar matahari dapat berupa kaca, cermin, aluminium dan logam lainnya maupun benda-benda lain yang dapat memantulkan bayangan. Oleh karena itu hasil dari pantulan sinar matahari dapat diolah maupun dibuat sebagai unsur estetis ruangan dengan melalui pemantulan tersebut.



2. Pencahayaan buatan

Pencahayaan buatan terkait dengan penemuan ornamen sumber cahaya itu sendiri. Menurut perletakkannya, pencahayaan dibagi menjadi:

- a. Lampu lantai
- b. Lampu dinding
- c. Lampu plafon

Tema tata cahaya dapat dibagi menjadi 5, yaitu:

- a. Tematik romantis, digunakan untuk menimbulkan kesan romantis pada ruangan. Hal ini bisa dilakukan melalui penggunaan tata cahaya temaram dengan intensitas rendah ataupun penempatan *indirect lighting* pada jarak dan pola tertentu.
- b. Tematik rustik/naturalis, digunakan untuk menimbulkan kesan seolah olah seseorang sedang berada di alam. Hal ini bisa dilakukan dengan jenis tata cahaya alami seperti lilin, lampu templok, obor dengan dipadukan dengan penggunaan perabot yang alami.
- c. Tematik ekshibisi, digunakan untuk memamerkan atau memajang produk atau karya seni tertentu. Hal ini bisa dilakukan dengan penataan *direct lighting* dan *indirect lighting*.
- d. Tematik sunlit, dikenal dengan konsep less is more yang menggunakan cahaya buatan sesedikit mungkin serta memaksimalkan masuknya cahaya alami ke dalam ruangan.
- e. Tematik amenities, dihasilkan dari penggabungan penataan suara, cahaya, air, udara, vegetasi, dan warna dalam satu skema yang akan memberi nilai tambah terhadap kualitas penataan sebuah ruangan.

Sistem Pencahayaan buatan pada bangunan terdapat standar kuat penerangan yang disarankan untuk mencapai kenyamanan visual bagi penggunanya. Standar pencahayaan tersebut ditentukan berdasarkan fungsi ruang dan efektivitas pencahayaan. Berikut tabel standar kuat pencahayaan pada berbagai ruangan:



COLOR TEMPERATURE	WARM WHITE	SOFT WHITE	NEUTRAL	COOL	SOFT DAYLIGHT	DAYLIGHT
KELVIN	2700K	3000K	3500K	4100K	5000K	6500K
MOOD & EFFECTS	FRIENDLY, PERSONAL, INTIMATE	SOFT, WARM, PLEASING LIGHT	FRIENDLY, INVITING, NON-THREATENING	NEAT, CLEAN, EFFICIENT	BRIGHT, ALERT	BRIGHT, COOL
APPLICATIONS	HOMES, LIBRARIES, RESTAURANTS	HOMES, HOTEL ROOMS, LOBBIES, RESTAURANTS, RETAIL STORES	EXECUTIVE OFFICES, PUBLIC RECEPTION AREAS, SUPERMARKETS	OFFICES, CLASSROOMS, MASS MERCHANDISERS, SHOWROOMS	GRAPHICS INDUSTRY, HOSPITALS	JEWELRY STORES, BEAUTY SALONS, GALLERIES, MUSEUMS, PRINTING

Gambar 2.17 Tabel intensitas cahaya

Sumber: SNI 03-7049-2004

6. Penghawaan

Sistim Mekanisme yang menggunakan alat mekanisme (listrik), misalnya kipas angin yang digunakan untuk mempercepat pergerakan udara dengan tidak mengurangi derajat kelembaban udara sekitar. Sistim AC yaitu sistim pengaturan udara dalam ruangan yang dilakukan secara teratur dan konstan. Adapun unsur-unsur udara yang diatur dengan AC yaitu, kecepatan aliran udara penggantian dan pembersihan udara, pengaturan temperatur, kelembaban dan pendistribusian aliran udara pada tingkat atau kondisi yang diinginkan secara teratur dan konstan. Pada dasarnya, sistim penghawaan ini berfungsi untuk menghilangkan kalor dan uap air yang berlebihan serta membuang gas-gas yang membuat tidak nyaman, sekaligus mengalirkan udara segar kedalam ruang. Adanya sirkulasi udara yang lancar memungkinkan ruangan berada dalam suhu dan kelembaban yang wajar dan nyaman. Penggunaan AC sentral dapat menghindari bising berlebihan yang ditimbulkan, sehingga tidak melampaui pengaplikasian back ground noise dalam suatu ruangan yang berkisar antara 15-25 db. Suplai udara yang harus terpenuhi berkisar 28m³ per orang per jam untuk kenyamanan optimal. Beberapa contoh jenis AC adalah sebagai berikut:

- AC Window, umumnya dipakai pada ruang-ruang kecil dan dipasang pada salah satu dinding ruang dengan batas ketinggian yang terjangkau dan penyemprotan udara tidak mengganggu pemakai. Sistem mekanismenya terdapat dalam satu unit yang kompak. Namun, jenis AC



ini memiliki kekurangan yaitu tingkat kebisingan yang cukup tinggi karena seluruh komponen mekanisnya berada dalam satu modul.

- b. AC Central, biasanya digunakan untuk ruang-ruang luas dan keseluruhan perlengkapan terletak diluar ruangan, kemudian di distribusikan ke ruang-ruang melalui dakting-dakting yang diarahkan oleh AHU (*Air Handling Unit*).
- c. AC Split, biasanya digunakan di ruang-ruang berukuran sedang seperti kamar, ruang tamu dan lain-lain. Komponen AC ini terdiri dari unit *indoor* dan *outdoor*. Unit *indoor* adalah evaporator yang dipasang di dalam ruangan. Sedangkan unit *outdoor* adalah blower yang dipasang di area luar lapangan dan biasanya di ruangan yang terbuka.

7. Warna (*Color*)

Semua warna dapat menimbulkan efek psikologis tertentu terhadap orang yang melihatnya. Dalam ilmu arsitektur dan interior, setiap warna dapat menimbulkan kesan berbeda beda terhadap keberadaan sebuah ruang, seperti kesan gelap terang yang dapat mempengaruhi keberadaan sebuah ruangan. Jenis warna dapat dibagi menjadi tiga yaitu warna primer, warna sekunder dan warna tersier. Tujuan dari warna menurut Wicaksono dan Tisnawati (2014) adalah :

- a. Menciptakan suasana
- b. Menunjukkan kesatuan atau keragaman
- c. Mengungkapkan karakter bahan
- d. Mendefinisikan bentuk
- e. Mempengaruhi proporsi
- f. Mempengaruhi skala
- g. Memberikan kesan berat

8. Pola (*pattern*)



Pola adalah desain dekoratif yang dipergunakan secara berulang. Pola juga dapat disebut sebagai susunan dari sebuah desain yang sering ditemukan dalam sebuah objek. Motif garis horizontal akan memperluas kesan ruangan, sedangkan motif garis vertikal akan meninggikan kesan ruangan.

9. Tekstur (texture)

Tekstur adalah nuansa, penampilan, atau konsistensi permukaan suatu zat. Tekstur juga berkaitan dengan material dan bahan yang digunakan.

3. Organisasi Bentuk

Berikut ini beberapa bentuk dapat ditambahkan dan dikelompokkan dalam beberapa kategori pengorganisasian

- a. Bentuk yang ditambahkan
- b. Bentuk terpusat, terdiri dari sejumlah bentuk sekunder yang mengitari bentuk dominan yang beradadi tengah
- c. Bentuk liner, terdiri atas bentuk bentuk yang diatur dalam suatu deret yang berulang
- d. Bentuk radial, yaitu komposisi dari bentuk bentuk yang diatur dalam suatu deret dan berulang
- e. Bentuk cluster, yaitu bentuk bentuk yang saling berdekatan atau bersama sama menerima kesamaan visual
- f. Bentuk grid, yaitu bentuk bentuk modular yang hubungannya satu sama lain diatur oleh grid grid tiga dimensi



2.8 Prinsip-Prinsip Desain Interior

Menurut Wicaksono dan Tisnawati.2014. dalam bukunya yang berjudul Teori Interior menerangkan bahwa ada beberapa prinsip yang perlu di perhatikan dalam desain interior diantaranya:

1. *Unity and Harmony*

Unity/kesatuan adalah keterpaduan yang berarti tersusunnya beberapa unsur menjadi satu kesatuan yang utuh dan serasi. Dalam hal ini seluruh unsur saling menunjang dan membentuk satu kesatuan yang lengkap, tidak berlebihan, dan tidak kurang. Cara membentuk kesatuan adalah dengan penerapan tema desain. Ide yang dominan akan membentuk kekuatan dalam desain tersebut. Unsur-unsur rupa yang dipilih disusun dengan atau untuk mendukung tema.

2. *Keseimbangan (Balance)*

Keseimbangan/*balance* adalah suatu kualitas nyata dari setiap obyek dimana perhatian visuil dari dua bagian pada dua sisi dari pusat keseimbangan (pusat perhatian) adalah sama. Aksen pun harus memiliki keseimbangan dengan lingkungan sekitarnya. Keseimbangan terbagi 3 yaitu: simetris, asimetris, dan radial

3. *Focal Point*

Focal Point disini maksudnya adalah aksen yang menjadi daya tarik ruangan. Dalam suatu ruang bisa terdapat satu atau lebih *focal point*. Misalnya *focal point* pada ruangan adalah jendela besar yang ada di ruangan, perapian atau bisa juga lukisan.

4. *Ritme*

Dalam desain interior, ritme adalah semua pola pengulangan tentang visual. Ritme didefinisikan sebagai kontinuitas atau pergerakan terorganisir.

5. *Details*



Detail adalah hal hal yang terperinci yang akan diterapkan pada suatu desain interior misalnya pemilihan sakelar, tata cahaya ruang , letak pot bunga dan lainnya yang akan menambah nilai suatu ruang.

6. Skala dan Proporsi

Skala adalah suatu sistem pengukuran (alat pengukur) yang menyenangkan, dapat dalam satuan cm, inchi atau apa saja dari unit-unit yang akan diukur. Dalam arsitektur yang dimaksud dengan skala adalah hubungan harmonis antara bangunan beserta komponen-komponennya dengan manusia. Skala-skala itu ada beberapa jenis yaitu: skala intim, skala manusiawi, skala monumental/megah, skala kejutan.

Menurut Vitruvius proporsi berkaitan dengan keberadaan hubungan tertentu antara ukuran bagian terkecil dengan ukuran keseluruhan. Proporsi merupakan hasil perhitungan bersifat rasional dan terjadi bila dua buah perbandingan adalah sama. Proporsi dalam arsitektur adalah hubungan antar bagian dari suatu desain dan hubungan antara bagian dengan keseluruhan

2.9 Studi Kemudahan Akses

Salah satu prinsip pelayanan umum berdasarkan Keputusan Menteri Negara Pemberdayaan Aparatur Negara Nomor 63/KEP/MPAN/7/2003 Tentang pedoman Umum Penyelenggaraan Pelayanan Publik adalah kemudahan akses atau mudah dijangkau. Kemudahan akses yang dimaksud adalah tempat dan lokasi sarana dan prasarana pelayanan yang memadai, mudah dijangkau oleh masyarakat dan dapat memanfaatkan teknologi telekomunikasi dan informasi.

2.9.1 Environmental Graphic Design

Environmental Graphic Design atau istilahnya *Graphic* lingkungan adalah segala bentuk grafik yang ada di lingkungan, termasuk di dalamnya berupa tanda-tanda penunjuk arah, papan pengumuman, *ornament graphic* pada sebuah bangunan, pelat nama di gedung-gedung, juga segala bentuk tulisan pada objek dua maupun tiga dimensi. Ruang lingkup EGD mencakup *signage, wayfinding system, exhibition design, information design, pictogram*



juga *placemaking*. *Project EGD* bisa melibatkan arsitek, *interior designer*, *landscape* maupun *industrial design*.¹¹

A. Signage

Signage System merupakan bagian dari EGD atau *Enviromental Graphic Design*. EGD dapat dijelaskan sebagai informasi yang berupa komunikasi grafis dalam membentuk sebuah lingkungan. Dalam penerapannya, EGD ini berhubungan dengan bidang ilmu arsitektur, lansekap, interior, dan desain industri. Chris Calori (2007), membagi EGD menjadi tiga jenis, yaitu:

1. *Signage dan Wayfinding*, yaitu *sign* yang biasanya terprogram untuk mengarahkan manusia pada sebuah tempat dan membantunya untuk mencapai tempat tersebut.
2. *Interpretation*, yaitu informasi yang menceritakan kisah/cerita suatu tempat
3. *Placemaking*, yaitu berupa informasi yang bertujuan membuat *image* khusus dari suatu tempat.

Menurut Craig M. Berger (2005) *sign* pada umumnya dibagi menjadi tujuh kategori, di antaranya:

1. *Identification Sign*: *sign* yang berfungsi untuk mengidentifikasi suatu area dalam sebuah lingkungan dan menunjukan lokasi dimana pengguna itu berada saat ini.
2. *Directional Sign*: *sign* yang ditempatkan pada suatu lokasi untuk memandu seseorang ketempat yang ingin ditujunya. *Directional sign* terkadang juga dikenal dengan *wayfinding*.
3. *Warning Sign*: *sign* yang bertujuan untuk mengingatkan seseorang tentang peringatan atau prosedur keselamatan dari sebuah lingkungan
4. *Regulatory dan Prohibitory Sign*: *sign* yang mengatur regulasi mengenai aktivitas tertentu pada lingkungan tersebut.

¹¹ Calori, Chris (2007), *Signage and Wayfinding Design: A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design Systems*, New York: Wiley



5. Operational signs: sign yang memberikan informasi tentang cara penggunaan, yang di dalamnya berisi sistem operasional.
6. Honorific Sign: sign yang dibuat untuk sebuah penghormatan kepada sosok yang terkait dalam pembangunan maupun keberlangsungan suatu lingkungan.
7. Interpretative Sign: berisi informasi untuk membantu seseorang untuk memahami suatu lingkungan terkait sejarah, geografi, artefak, dan lain±lain.

2.9.2 Rambu terminal bandara

Berdasarkan SNI 03-7094-2005 tentang Rambu terminal bandara, Salah satu bentuk kebutuhan untuk pelayanan penumpang adalah rambu terminal bandar udara sebagai salah satu fasilitas terminal penumpang. Rambu terminal ini yang pengadaan maupun penempatannya telah diatur di dalam aturan-aturan Internasional maupun nasional menjadi kebutuhan minimal operasional bandar udara dalam melayani kegiatan perpindahan penumpang dari moda satu ke mode lainnya. Pengaturan fasilitas ini akan menjadi hal mutlak, dalam bandar udara mempunyai tingkat pergerakan penumpang atau pengguna jasa bandar udara yang tinggi dan memberikan pelayanan baik domestik maupun internasional. Tujuan pemasangan rambu-rambu terminal bandar udara untuk meningkatkan kelancaran keamanan dan keselamatan serta ketertiban pelayanan terhadap pemakai atau pengguna jasa bandar udara.

A. Jenis Rambu berdasarkan fungsinya

Berdasarkan fungsinya rambu-rambu pada bandara di bagi dalam beberapa katagori diantaranya:

3. rambu operasional

rambu-rambu yang memberikan petunjuk tentang aktifitas operasional keberangkatan atau kedatangan penumpang

4. Rambu fasilitas umum dan konsesional

Rambu-rambu yang memberikan petunjuk tentang fasilitas umum dan konsesional yang disediakan

5. Rambu perkantoran



rambu-rambu yang memberikan petunjuk tentang fasilitas perkantoran

6. Rambu peringatan

rambu-rambu yang memberitahukan tentang prosedur atau ketentuan yang harus diikuti dan dipatuhi oleh pemakai atau pengguna jasa bandar udara.

7. Rambu larangan

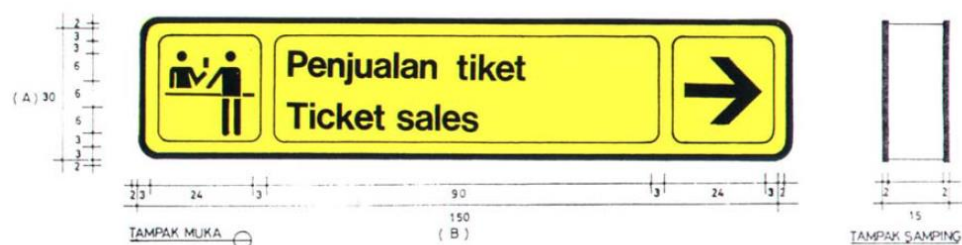
Rambu-rambu yang memberitahukan tentang hal-hal yang tidak boleh dilaksanakan atau yang harus dilakukan oleh seluruh atau sebagian pemakai atau pengguna jasa bandar udara.

8. Rambu petunjuk arah

Rambu yang memberikan petunjuk arah menuju ke tempat-tempat tertentu sesuai dengan keterangan yang tertera pada rambu rambu pada lokasi .

B. Bentuk, proporsi dan komposisi rambu

Bentuk rambu petunjuk arah adalah empat persegi panjang dengan sudut-sudutnya melengkung dengan garis tepi. Proporsi atau perbandingan antara tinggi dan panjang rambu petunjuk arah, adalah 1 : 5. Besar panel rambu disesuaikan dengan bentuk ruangan, sebagaimana pedoman pada ruang dengan tinggi plafond kurang lebih 30 cm x 150 cm. Jarak antara sisi panel rambu sebagian bawah dengan permukaan lantai minimal 2,40 m.



Gambar 2.18 Rambu Oprasional Bandara

Sumber: SNI 03-7094-2005



C. Penggunaan teks

Teks ditulis dalam 2 (dua) bahasa yaitu Indonesia dan Inggris atau bahasa asing lainnya sesuai keperluan. Penulisan teks bahasa Indonesia dibagian atas dan teks bahasa Inggris atau bahasa asing pada bagian bawah. Jenis huruf dan angka yang dipakai adalah helvetica regular baik untuk teks dalam bahasa Indonesia maupun Inggris atau bahasa asing lainnya. Redaksi teks dalam bahasa Indonesia maupun Inggris atau bahasa asing menggunakan kalimat baku. Ukuran tinggi huruf besar teks berbanding tinggi rambu petunjuk adalah 1 : 5 sehingga untuk rambu petunjuk dengan ukuran 30 cm x 150 cm, tinggi huruf besar teks adalah 6 cm.

A B C D E F G H
I J K L M N O P
Q R S T U V W
X Y Z £ \$ & ()
a b c d e f g h
i j k l m n o p
q r s t u v w
x y z - : * / ; ' ,
1 2 3 4 5 6 7 8 9
0 . ? !

Gambar 2.18 Standar huruf pada rambu terminal Bandara

Sumber: SNI 03-7094-2005



D. Warna rambu

Warna rambu operasional, menggunakan warna dasar kuning dengan simbol atau teks atau petunjuk arah berwarna hitam tanpa garis tepi hitam, kecuali yang sudah dibakukan pada simbol rambu. Warna rambu fasilitas umum dan konsesional menggunakan warna dasar biru dengan simbol atau teks atau petunjuk arah berwarna putih, tanpa tepi hitam. Warna rambu perkantoran, menggunakan warna dasar putih dengan simbol atau petunjuk teks atau arah berwarna hitam, tanpa garis tepi hitam. Warna rambu peringatan, menggunakan warna dasar merah dengan teks putih atau warna dasar putih dengan teks merah, tanpa garis tepi hitam kecuali warna pada rambu jagalah kebersihan (*keep clean*). Warna rambu larangan, menggunakan warna dasar merah dengan teks putih atau warna dasar putih dengan teks warna merah, tanpa garis tepi hitam.

E. Penempatan rambu

Rambu-rambu yang ditetapkan dalam keputusan ini dipergunakan dan ditempatkan di dalam gedung terminal, khususnya gedung terminal penumpang. Rambu-rambu sebagaimana butir di atas, dapat pula digunakan pada bagian luar gedung terminal misalnya pada jalan-jalan pedestrian atau tempat parkir kendaraan yang fungsinya sangat berkaitan dengan kegiatan di dalam gedung terminal. Ketentuan mengenai penempatan, ukuran dan jumlah rambu yang dipasang tergantung kepada bentuk (konfigurasi) gedung, sepanjang fungsi rambu tersebut tepat pada sasaran dan tidak mengurangi nilai estetika atau keharmonisan ruangan, sehingga karenanya perlu diperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Rambu petunjuk tidak terlindung oleh suatu rintangan yang dapat menghalangi pandangan;
2. tidak menjadi rancu oleh adanya pemasangan iklan-iklan atau rambu-rambu petunjuk lain yang ada di sekitarnya;
3. pada tempat-tempat yang rawan, misalnya pada persimpangan atau lorong panjang, perlu ditempatkan rambu dengan petunjuk



arah yang jelas, bila perlu diadakan pengulangan penempatan rambu pada jarak tertentu.

3. Simbol

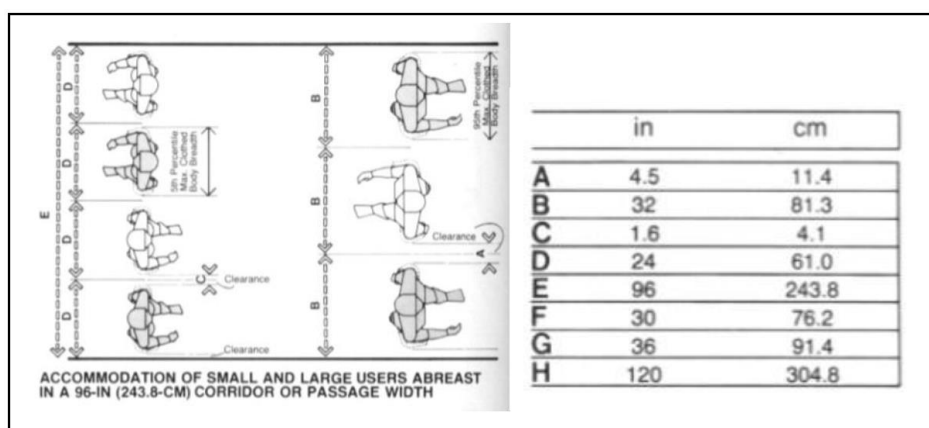
Simbol adalah bahasa universal yang merupakan alat inovatif yang penting untuk fasilitas publik seperti *wayfinding*. Simbol membantu pengunjung, terutama bagi yang memiliki kesulitan memahami tulisan di fasilitas publik. Simbol yang digunakan juga harus mudah untuk diingat dan dikenal secara umum, yaitu simbol harus dapat dikenal dan dimengerti oleh berbagai orang dari berbagai bahasa. Efektifitas sebuah simbol akan tergantung pada:

- Seberapa gampang lambang baru tersebut dipahami.
- Bagaimana lambang terlihat pada tanda, kemudahan dibaca dan ukurannya.
- Seberapa kompleks arti dari lambang tersebut.
- Lambang mempunyai arti untuk orang-orang dari kultur berbeda.

2.10 Studi Antropometri

Menurut Martin Zelnik. (1979) *SDGDEXNXQ\D\DQJEHUMXG\XO'Dimension*” ada beberapa standar ukuran yang harus diperhatikan berdasarkan standar kenyamanan dari manusia diantaranya:

2.10.1 Sirkulasi Horizontal

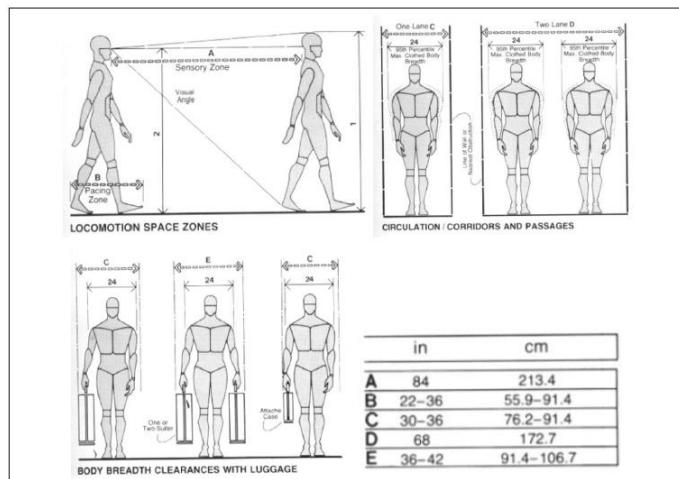




Gambar 2.20 Sirkulasi Horizontal dan Keteranganannya

Sumber: Panero, Zelnik 1979

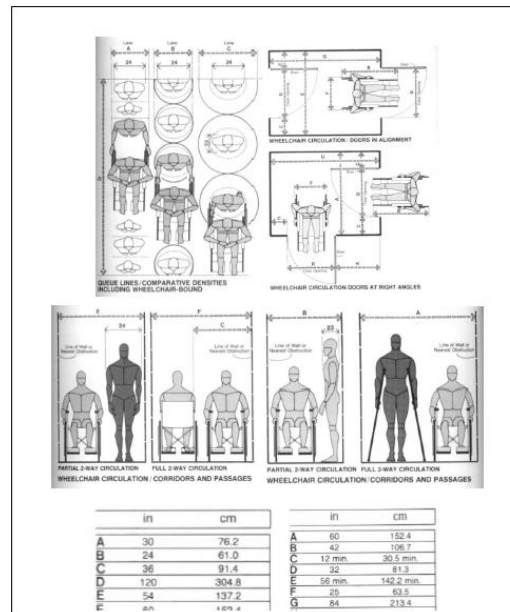
Sirkulasi Horizontal, membutuhkan jarak bersih pada sisi kanan dan sisi kiri sebesar 81,3 cm. Jarak Bersih ini sudah termasuk *clearance* sebesar 11,4 cm. Uraian ini diperuntukkan untuk persentil 95. Sedangkan untuk persentil 5, jarak bersih yang dibutuhkan adalah 61 cm dengan *clearance* sebesar 4,1 cm. Berdasarkan data di bawah ini maka idealnya lebar minimal koridor yaitu 243.8 cm.



Gambar 2.21 Sirkulasi Pengguna

Sumber: Panero, Zelnik 197

Perlu diperhatikan juga antropometri pengguna yang membawa barang pribadi mereka seperti tas, juga menjadi pertimbangan dalam menentukan lebar ideal sebuah sirkulasi, rentang ukuran terlebar yaitu 106.7cm (dengan 2 tas jinjing) menjadi salah satu bahan pertimbangan ukuran ideal



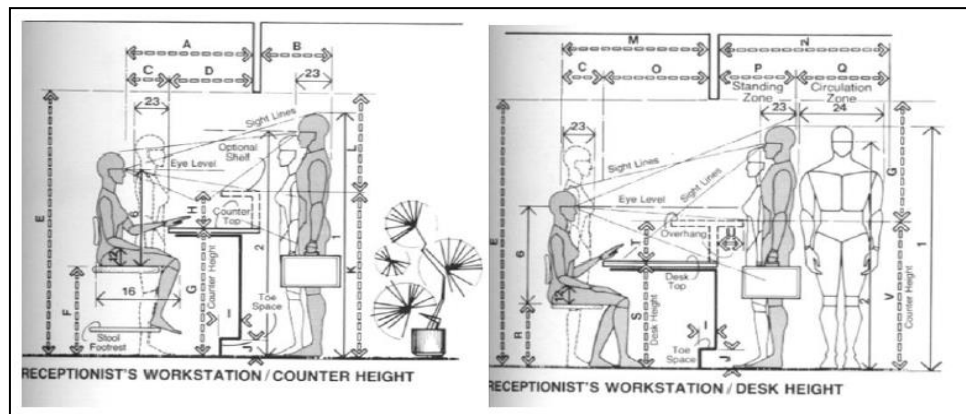
Gambar 2.22 Sirkulasi Pengguna khusus 1 dan 2, beserta keterangan

Sumber: Panero, Zelnik 197

Pengguna kursi roda dan alat bantu berjalan menjadi salah satu acuan yang turut di pertimbangkan dalam menentukan lebar ideal sebuah sirkulasi. Lebar sirkulasi untuk kursi roda yaitu minimal 81,3 cm sedangkan untuk pengguna khusus alat bantu berjalan yaitu 71,1 cm. Dengan mengetahui data-data antropometri di harapkan dapat menjadi salah satu bahan acuan dalam menentukan lebar sirkulasi di area terminal Bandara Internasional Lombok.

2.10.2 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi

Ketinggian dari meja *workstation* dan ketinggian dari *counter receptionist* menjadi hal yang perlu di perhatikan. Untuk ukuran tinggi ideal meja kerja yaitu antara 73,7 - 76,2 cm, dengan lebar 66 -76,2 cm. Sedangkan tinggi seat adalah 38,1-45,7 cm. Tinggi dari counter yang disarankan adalah 111,8 - 121,9 cm. Tinggi minimal antara lantai receptionist dengan plafon adalah 198,1 cm. Sebaiknya, jarak terluar antara tubuh receptionist dengan ujung counter adalah 101,6 - 121,9 cm.

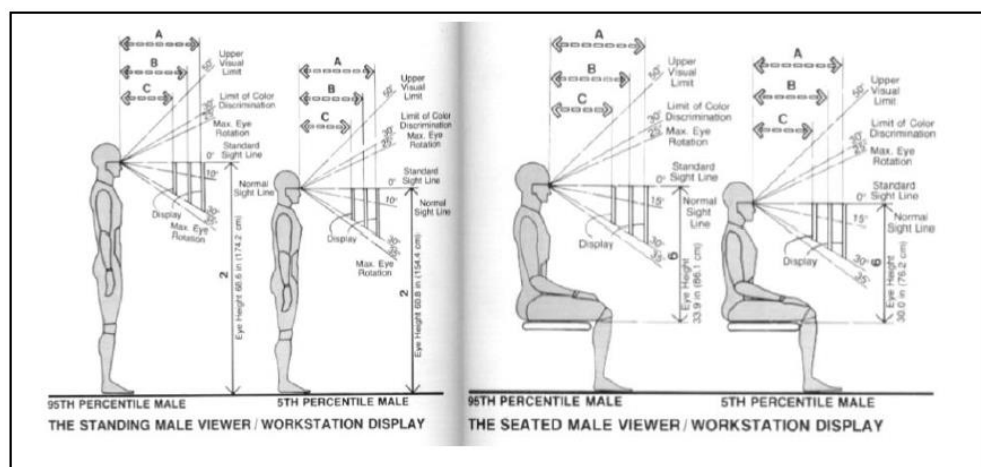


Gambar 2.23Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi

Sumber: Panero, Zelnik 197

2.10.3 Antropometri Signage dan Display

Studi Antropometri di atas sangatlah penting sebagai acuan dalam peletakan informasi berupa signage, koleksi produk yang dipamerkan dan iklan komersial. Data berikut menampilkan hubungan antara jarak dan ketinggian ideal sebuah informasi di tempatkan, pada kemampuan pandang manusia. Tinggi ideal untuk keterlihatan sebuah info (jarak antara pengguna dan Informasi yaitu 182,9cm) tanpa menengadahkan kepala yaitu maksimal ketinggian 248,5cm dan minimal ketinggian 68,7cm. Ketinggian minimal dan maksimal dapat berubah bergantung dari seberapa jauh Info tersebut dapat di lihat.



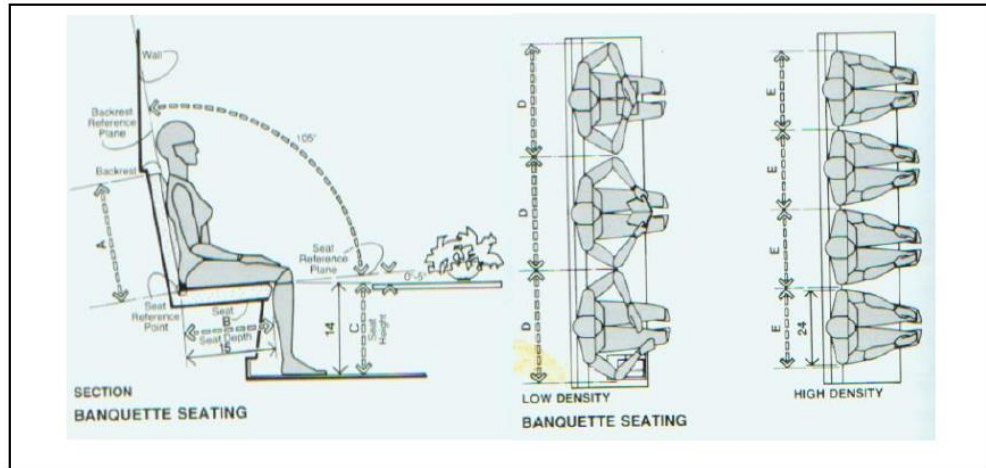
Gambar 2.24 Antropometri Bidang Pandang

Sumber: Panero, Zelnik 1



2.10.4 Antropometri Tempat Duduk Bangku

Ergonomi pada tempat duduk menjadi salah satu hal paling standar pada ruang tunggu, berdasarkan data di atas, sebagai standar panjang sebuah tempat duduk untuk tiga orang dengan kepadatan rendah yaitu 228,6 cm sedangkan untuk 4 orang dengan kepadatan tinggi yaitu 244cm.



Gambar 2.25 Antropometri Tempat Duduk Bangku

Sumber: Panero, Zelnik 197



2.11 Studi Gumi Sasak

2.11.1 Suku Sasak

Gumi Sasak merupakan sebuah tempat bagi orang-orang Sasak menggantungkan harapan dan kehidupannya. Di tanah tersebut, orang-orang Sasak melakukan serangkaian proses kehidupan dari generasi ke generasi dan melahirkan bagian-bagian penting yang harus diketahui oleh generasi mudanya. Kesuburannya mampu menopang kehidupan orang-orang Sasak karena sumber air yang mengalir dari gunung Rinjani secara terus-menerus, sehingga menjadi berkah tersendiri bagi orang-orang Sasak.

Suku Sasak adalah salah satu suku bangsa di Indonesia yang mendiami pulau Lombok. Mayoritas suku Sasak beragama Islam, namun ada sebagian dari mereka yang berbeda dalam menjalankan ibadahnya, dan mereka disebut sebagai Islam Wetu Telu. Jumlah Islam Wetu Telu hanya berjumlah sekitar 1% yang melakukan praktik ibadah seperti itu. Selain itu ada pula sedikit warga suku Sasak yang masih menganut kepercayaan pra-Islam yang disebut dengan nama "Sasak Boda".

Suku Sasak telah menghuni Pulau Lombok sejak 4.000 Sebelum Masehi. Ada pendapat yang mengatakan bahwa orang Sasak berasal dari percampuran antara penduduk asli Lombok dengan para pendatang dari Jawa. Ada juga yang menyatakan leluhur orang Sasak adalah orang Jawa.¹²

2.11.2 Tata Ruang dan Arsitektur Suku Sasak

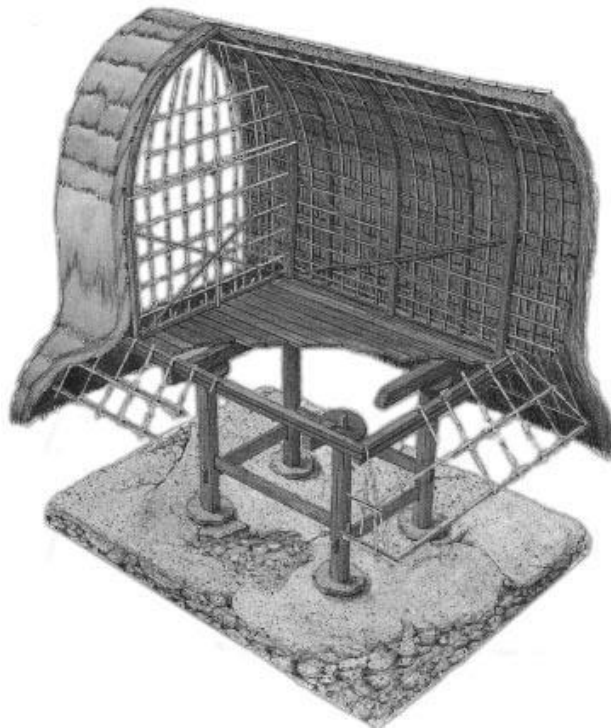
Rumah-rumah suku Sasak berbeda dengan arsitektur Bali pada umumnya. Di dataran, perkampungan suku Sasak cenderung luas dan melintang. Desa-desanya di wilayah pegunungan tertata rapi mengikuti perencanaan yang pasti.

¹² Sejarah dan Tradisi Suku Sasak, Lombok ± NTB dalam
<http://www.wacana.co/2010/07/> di akses 26/03/2019



Di Lombok bagian utara, biasanya perkampungan Suku Sasak terdapat dua baris rumah tipe *bale*, dengan sederet *lumbung* padinya di satu sisi yang lain. Bangunan lain yang menjadi ciri khas perkampungan orang Sasak adalah rumah besar (*bale bele*).

Di antara deretan rumah-rumah itu dibangun balai yang bersisi terbuka (*beruga*) sebagai tempat pertemuan. Balai terbuka menyediakan panggung untuk kegiatan sehari-hari dalam fungsi hubungan sosial masyarakat. Balai ini juga digunakan untuk urusan keagamaan misalnya upacara penghormatan jenazah sebelum dikuburkan. Sementara makam leluhur yang terdiri dari rumah-rumah kayu dan bambu kecil dibangun di wilayah bagian atas dari perkampungan.



Gambar 2.26 Lumbung padi suku sasak

Sumber: <http://www.wacana.co/2010/07/> di akses 26/03/2019

Sedikitnya ada empat jenis dasar lumbung dengan ukuran yang berbeda-beda. Semua lumbung, kecuali jenis lumbung padi yang berukuran kecil, memiliki panggung di bawah.



Di desa-desa Lombok bagian selatan, panggung yang berada di bagian bawah lumbung padi berperan sebagai *balai*. Di Lombok bagian utara, tidak semua desa memiliki lumbung padi.

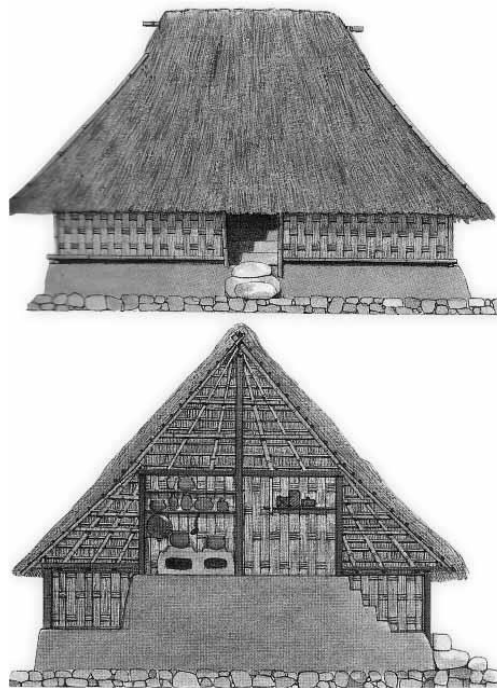
Lumbung padi menjadi ciri khas yang sangat menarik dalam arsitektur suku Sasak. Bangunan Lumbung itu didirikan pada tiang-tiang dengan cara dan ciri khas yang mirip bangunan-bangunan Austronesia.

%DQJXQDQ LQL PHPLOLNL DWDS EHUEHQWXN WRSL^DQJ GLWXWXS I
Empat tiang besar menyangga tiang-tiang melintang di bagian atas tempat kerangka utama dibangun. Bagian atas penopang kayu kemudian menguatkan rangka-rangka bambunya yang semua bagiannya ditutupi ilalang.

Satu-satunya yang dibiarkan terbuka adalah sebuah lubang persegi kecil yang terletak tinggi di bagian ujung berfungsi untuk menaruh padi hasil panen. Untuk mencegah hewan pengerat masuk. Piringan kayu besar yang mereka sebut *jelepreng*, disusun di bagian atas puncak tiang dasarnya.

Rumah tradisional Suku Sasak berdenah persegi, tidak berjendela dan hanya memiliki satu pintu dengan pintu ganda yang telah diukir halus. Di bagian dalam, tidak terdapat tiang-tiang penyangga atap.

Bubungan atapnya curam, terbuat dari jerami yang memiliki ketebalan kurang lebih 15 centimeter. Atap itu sengaja dibiarkan menganjur ke bagian dinding dasar yang hampir menutupi bagian dinding. Dinding terdiri dari dua bagian, bagian tengah yang menyatu dengan atap dibuat dari bambu, bagian bawah dibuat dari campuran lumpur, dan jerami yang permukaannya telah dipelitur halus.



Gambar 2.27 Rumah adat suku sasak

Sumber: <http://www.wacana.co/2010/07/> di akses 26/03/2019

Rumah digunakan terutama untuk tempat tidur dan memasak. Masyarakat Sasak jarang menghabiskan waktu di dalam rumah sepanjang hari. Di sisi sebelah kiri dibagi untuk tempat tidur anggota keluarga, juga terdapat rak di langit-langitnya untuk menyimpan pusaka dan benda berharga. Anak laki-laki tidur di panggung bawah bagian luar; anak perempuan tidur di atas bagian dalam panggung. Untuk kegiatan memasak, bagian dalam rumah berisi tungku yang berada di sisi sebelah kanan yang dilengkapi rak-rak untuk menyimpan dan mengeringkan jagung. Kayu bakar disimpan di belakang rumah, kadang juga disimpan di bawah panggung.



2.11.3 Kesenian *Gendang Beleq*

Musik *Gendang Beleq* pada zaman dahulu digunakan sebagai musik penyemangat prajurit yang akan pergi maupun yang telah kembali dari berperang, dan akhirnya musik *Gendang Beleq* pun dijadikan musik peperangan. Gendang ini jika ditabuh maka akan berbunyi *dang* atau *dung*, dan dari kata *dang* itulah akhirnya kata gendang ternamai dengan menambah imbuhan *gen* didepannya. Sementara itu, kata *Beleq* sendiri diambil dari bahasa Sasak yang berarti besar.

Dengan demikian, *Gendang Beleq* berarti gendang besar karena gendang ini memiliki ukuran yang besar, berbeda dengan ukuran gendang-gendang yang berasal dari daerah lain. Alat-alat musik yang digunakan dalam *Gendang Beleq* ini diantaranya ialah sebagai berikut: 9 Gendang, Terumpang, Gong, Kenceng, Suling atau Seruling, Oncer atau Petuk, Pencek, Alat penabuh dan pemukul.¹³



Gambar 2.28 Kesenian *Gendang Beleq* Suku Basak

Sumber: <http://www.wartantb.com/> di akses 26/03/2019

¹³ Sejarah dan Tradisi Suku Sasak, Lombok ± NTB dalam <http://www.wacana.co/2010/07/> di akses 26/03/2019



Bentuk dan susunan pemain kesenian Gendang Beleq menurut pakem sederhana adalah 17 Sekaha. Jumlah ini selain dikaitkan dengan nuansa religi yakni menunjukkan jumlah rakaat dalam shalat (ibadah bagi umat Islam), sekaligus juga disesuaikan dengan keserasian laras, nada-irama. Demikian pula dengan tata cara memainkan alat ini merupakan implementasi dari pelaksanaan shalat berjamaah dan tuntunan hidup bermasyarakat dengan nilai-nilai keislaman.

Secara historis, fungsi kesenian Gendang Beleq pada awalnya, adalah untuk memohon hujan di musim kemarau, memohon kesejahteraan pada saat musin tanam, dan upacara-upacara lainnya. Seiring dengan perjalanan waktu, kesenian *Gendang Beleq* mengalami perubahan fungsi. Pada jalam kerajaan kesenian *Gendang Beleq* ini sering dipertunjukkan untuk mengiringi prajurit yang akan bertempur ke medan laga, lalu menyambut pahlawan yang sudah menang di pertempuran, yang intinya memberi semangat.

1.11.4 Motif Kain Songket Sasak

Sebagian besar motif kain songket Sasak terinspirasi dari alam, seperti manusia, bunga, hewan dan bintang. Setiap motif memiliki keterkaitan dengan adat istiadat atau pun tradisi masyarakat. Seperti halnya dalam melakukan proses tanam. Masyarakat biasanya memanfaatkan keberadaan bulan dan bintang. Dalam memperkirakan tanggal, masyarakat akan menggunakan bulan dilihat dari bentuk bulan. Misalnya pada saat bulan penuh atau purnama, maka tanggal pada saat itu adalah tanggal 15 dalam penanggalan Islam atau Hijriah. Sedangkan untuk menentukan musim, masyarakat akan menggunakan bintang, khususnya kemunculan bintang fajar. Kegiatan tersebut merupakan tradisi yang telah diwariskan dari generasi ± generasi sebelumnya. Adapun beberapa jenis motif yang terkenal diantaranya .¹⁴

¹⁴ Misnawati, Yulinda. 2016. Makna simbolik kain songket sukarara Lombok tengah nusa tenggara barat [Skripsi]. Yogyakarta. Universitas Negeri Yogyakarta



2.12.1 Motif Subahnale

Motif *subahnale* pertama kali digunakan pada masa pemerintahan Raja Panji Sukarara dan Dinde Terong kuning. Motif *subahnale* merupakan motif yang dikembangkan dari motif wayang. Namun motif *subahnale* lebih dikenali oleh masyarakat karena tingkat kerumitan pada saat proses pembuatannya. Kata *subahnale* merupakan kata yang diambil dari Bahasa Arab *Subhanallah* yang berarti Maha Suci Allah. Masyarakat Desa Sukarara mengucapkan kata *Subhanallah* dengan ucapan *subahnale* karena dipengaruhi oleh dialek setempat. *Subahnale* diucapkan oleh masyarakat Desa Sukarara sebagai ungkapan pujian kepada Allah SWT. Songket *subahnale* ini merupakan kain songket dengan tingkat kerumitan tertinggi. Konon, tidak semua orang bisa menenun kain songket jenis ini. Hanya orang ± orang berdarah biru atau bangsawan yang bisa menenun songket *subahnale*. Jika seseorang yang tidak termasuk dalam golongan bangsawan menenun kain songket jenis ini, maka dia akan jatuh sakit. Hal ini dikarenakan masyarakat Desa Sukarara masih percaya bahwa kegiatan menenun kain songket adalah kegiatan yang sakral.



Gambar 2.29 Songket motif Subahnale

Sumber: <https://dlavabutik.com> diakses pada 27/11/2018

1. Motif Nanas

Kain songket Subahnale Nanas merupakan motif yang berbentuk buah-buahan. Sesuai dengan nama motifnya, kain songket Subahnale terinspirasi dari tumbuhan dan buah nanas. Kain songket Subahnale Nanas ini bermakna sebuah cerita dari desa Sukarara. Kain ini menceritakan aktifitas masyarakat Lombok yang sehari-hari biasa menanam nanas



sebagai mata pencaharian tambahan selain membuat tenun. Kain songket ini biasa digunakan oleh masyarakat suku Sasak untuk digunakan sebagai



Gambar 2.31 Songket motif Nanas

Sumber: <https://dlavabutik.co> diakses pada 27/11/2018

2.12 Studi Konsep Desain Modern

Pengertian modern menurut KBBI adalah segala hal yang terbaru dan mutakhir atau cara berpikir, sikap serta cara bertindak yang sesuai dengan tuntutan zaman. Modern dapat diartikan sebagai segala sesuatu yang memiliki kaitan dengan setiap hal yang berkembang pada masa kini atau yang menunjukkan karakter kekinian. Istilah modern berasal dari kata latin *modernus*, *modo* yang artinya *just now* atau saat sekarang.

modern menekankan pada kesederhanaan suatu desain. Arsitektur modern merupakan Internasional Style yang menganut Form Follows Function (bentuk mengikuti fungsi). Bentukan platonik solid yang serba kotak, tak berdekorasi dan perulangan yang monoton merupakan ciri arsitektur modern.



Gambar 2.32 contoh desain interior modern

<https://www.fastcompany.com>



'DODP VHEXDK DUWLNIHgreàs Interationaux d' Architecture Moderne/CIAM, 1928'' Arsitektur modern dapat diartikan sebagai pernyataan jiwa dari suatu massa, yang dapat menyesuaikan diri dengan perubahan sosial dan ekonomi yang ditimbulkan pada zamannya, yaitu dengan mencari keharmonisan dari elemen modern serta mengembalikan arsitektur pada bidang yang sebenarnya (ekonomis, sosiologis, dan kemasyarakatan). Dengan kata lain maka dapat disebutkan Arsitektur modern adalah arsitektur yang dilandasi oleh komposisi massa dinamis, non aksial dan yang paling penting didasarkan atas pembentukan ruang-ruang, baik didalam maupun diantara bangunan.

2.12.1 Penerapan Teknologi Informasi Pada Konsep Modern

sebuah inovasi berupa kemajuan teknologi bisa menjadi salah kreativitas karya terbaru. Teknologi dari masa ke masa terus berkembang dan menghasilkan inovasi baru. Semua itu dapat dilihat dari perkembangan gadget yang menjadi semakin canggih dan mudah dioperasikan. Salah satu teknologi tersebut adalah interactive digital signage. Teknologi ini dapat bersifat entertainment namun juga edukatif.



Gambar 2.33 Digital Sign System

Sumber : Google

Digital signage adalah sebuah bentuk penyampaian informasi melalui media display elektronik (dinamis). Dengan menggunakan teknologi LCD, plasma, atau LED yang semakin hari semakin canggih dan terjangkau, ditambah dengan kemudahan pemakaian, membuat

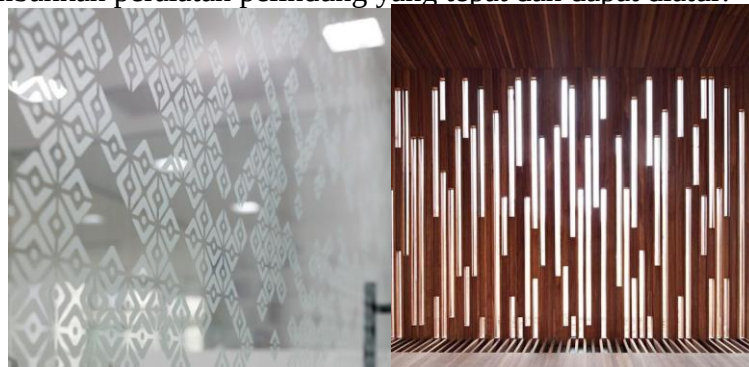


digital signage menjadi tren penyampaian informasi di berbagai belahan dunia. Baik digunakan sekadar menyampaikan informasi satu arah (pemberi informasi ke masyarakat) ataupun informasi dua arah (pemberi informasi ke dan dari masyarakat) dengan memanfaatkan teknologi interaktif.

Dibandingkan media konvensional, digital signage membawa beberapa manfaat, antara lain menghemat biaya cetak dan produksi, tampilan yang eye catching atau atraktif mampu menarik perhatian lebih banyak orang, lebih mudah dan cepat mengupdate konten visual, dapat diubah secara real time, dan masih banyak lagi

2.12.2 Penerapan Teknologi Pantulan Cahaya Pada Konsep Modern

Menurut Satwiko (2004) cahaya alami merupakan cahaya yang didapatkan dari sinar matahari secara langsung dari awal matahari terbit hingga terbenam. Pencahayaan adalah proses lengkap dalam mendesain bangunan untuk memanfaatkan cahaya alami secara maksimal. Desain pencahayaan meliputi beberapa aspek yaitu mengorientasikan bangunan untuk memperoleh cahaya matahari secara optimal, pembentukan massa bangunan, menampilkan permukaan bangunan yang secara optimum menghadap ke arah matahari, memilih bukaan bangunan yang memungkinkan jumlah cahaya yang cukup masuk kedalam bangunan, dengan memperhitungkan siklus matahari, musim, dan cuaca, menambahkan peralatan pelindung yang tepat dan dapat diatur.



Gambar 2.34 Efek cahaya dari partisi
Sumber : Google



Elemen kaca dalam sebuah konstruksi bangunan banyak digunakan pada jendela. Salah satu fungsi penting dari kaca jendela adalah sumber masuknya cahaya matahari. Lebih dari itu, kaca jendela juga memegang peranan penting dalam tatanan estetika. Sebagai salah satu sumber masuknya cahaya kedalam bangunan, diperlukan pemilihan jenis kaca yang tepat supaya kondisi rumah tidak panas. Selain dengan pemilihan kaca, kisi-kisi motif pada jendela juga bisa menjadi pilihan. Biasan cahaya yang jatuh melewati jendela dengan motif akan menampilkan sebuah motif pada lantai ruangan. Teknologi ini bisa digunakan sehingga dapat memberikan kesan yang lebih indah pada ruang.



(Halaman ini sengaja dikosongkan)

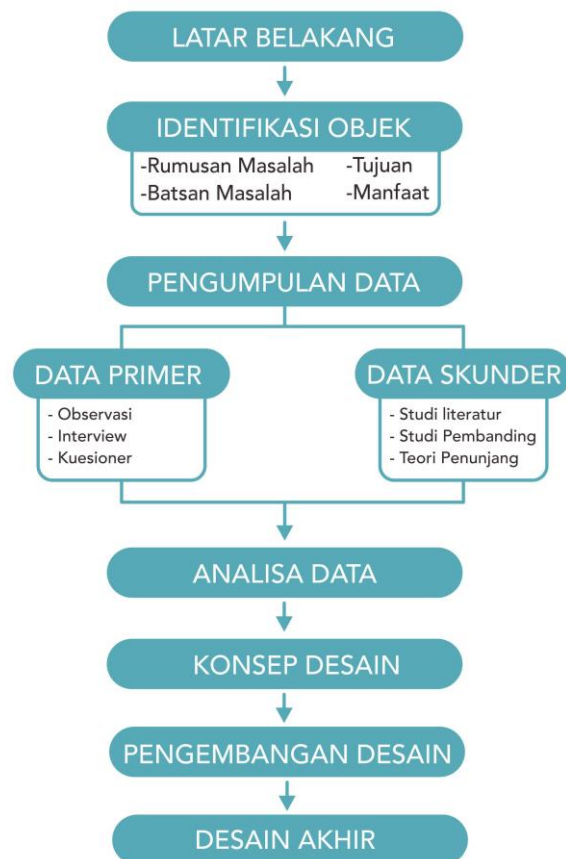


BAB III

METODELOGI DESAIN

3.1 Bagan Metodologi Desain

Tujuan dari metodologi desain adalah untuk mengidentifikasi permasalahan dan solusi yang ditawarkan untuk menyelesaikan permasalahan pada Bandara Internasional Lombok-NTB. Pada metodologi desain, di jelaskan mengenai tahapan-tahapan yang dilakukan untuk mendapatkan hasil desain yang tepat guna. Berikut dibawah ini merupakan bagan tahapan-tahapan desain yang dilaksanakan penulis:



Gambar 3.1. Bagan Metodologi Desain

Sumber: Data Penulis (2018)



3.2 Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan bagan proses desain di atas, terdapat dua jenis kebutuhan data yaitu data primer dan data skunder, Data primer dalam hal ini merupakan data yang bersifat utama dan digunakan sebagai acuan khusus dalam merumuskan solusi desain, contohnya: studi eksisting. Sedangkan data sekunder merupakan data pendukung yang menjadi acuan umum dan mempengaruhi solusi desain, contohnya landasan teori dan studi pembandingan. Cara memperoleh kedua jenis data tersebut dijabarkan sebagai berikut:

A. Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data dengan cara melakukan pengamatan langsung untuk memperoleh data yang berkaitan dengan objek desain. Metode obeservasi dilakukan di awal tugas akhir. Untuk mendapatkan data yang dibutuhkan dalam laporan ini, penulis melakukan kegiatan *survey* lapangan seperti melihat, mengamati, meninjau, mencatat informasi yang diperlukan, melakukan pengamatan terhadap bentuk, material dan kondisi interior serta melakukan dokumentasi kondisi eksisting. Penulis juga mengamati bagaimana serangkaian perilaku dan suasana yang berkenaan dengan kegiatan yang ada di Terminal Penumpang Bandara Internasional Lombok-NTB.

B. Kuesioner

Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang di lakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan dan pernyataan kepada responden untuk dijawab

Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam penyusunan kuesioner menurut Uma Sekaran (dalam Sugiyono, 2007:163) terkait dengan prinsip penulisan kuesioner, prinsip pengukuran dan penampilan fisik. Prinsip Penulisan kuesioner menyangkut beberapa faktor antara lain :

1. Isi dan tujuan pertanyaan artinya jika isi pertanyaan ditujukan untuk mengukur maka harus ada skala yang jelas dalam pilihan jawaban.
2. Bahasa yang digunakan harus disesuaikan dengan kemampuan responden. Tidak mungkin menggunakan bahasa yang penuh istilah-



istilah bahasa inggris pada responden yang tidak mengerti bahasa inggris.

3. Tipe dan bentuk pertanyaan apakah terbuka atau tertutup. Jika terbuka artinya jawaban yang diberikan adalah bebas, sedangkan jika pernyataan tertutup maka responden hanya diminta untuk memilih jawaban yang disediakan.

Dalam melakukan pengumpulan data melalui kuesioner, penulis membuat naskah pertanyaan versi cetak dan online menggunakan fasilitas *google form*. Fasilitas ini memungkinkan peneliti untuk membuat kuesioner dan menyebarkannya secara langsung dan *online*. Penulis melampirkan naskah kuesioner pada halaman lampiran.

C. Studi Literatur

Studi literatur adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan kajian literatur dari buku, laporan dan jurnal, internet, serta peraturan yang berlaku. Dalam pengumpulan data yang dilakukan, penulis mendapatkan informasi antara lain sebagai berikut:

- Company Profile PT. Angkasa Pura I
- Literatur mengenai Bandara dan klasifikasinya
- Literatur mengenai Terminal Penumpang Domestik dan klasifikasinya
- Studi Anthropometri dan Studi Ergonomi berkaitan dengan fasilitas bandara
- tudi tentang kebudayaan Lombok

3.1 Teknik Analisis Data

Metode yang digunakan dalam pengolahan adalah dengan cara menggunakan metode *Glassbox*, yaitu dengan cara mengumpulkan semua data yang ada kemudian dianalisis berdasarkan literatur dan kemudian diambil kesimpulannya.

Metode yang digunakan dalam menganalisa data adalah sebagai berikut:

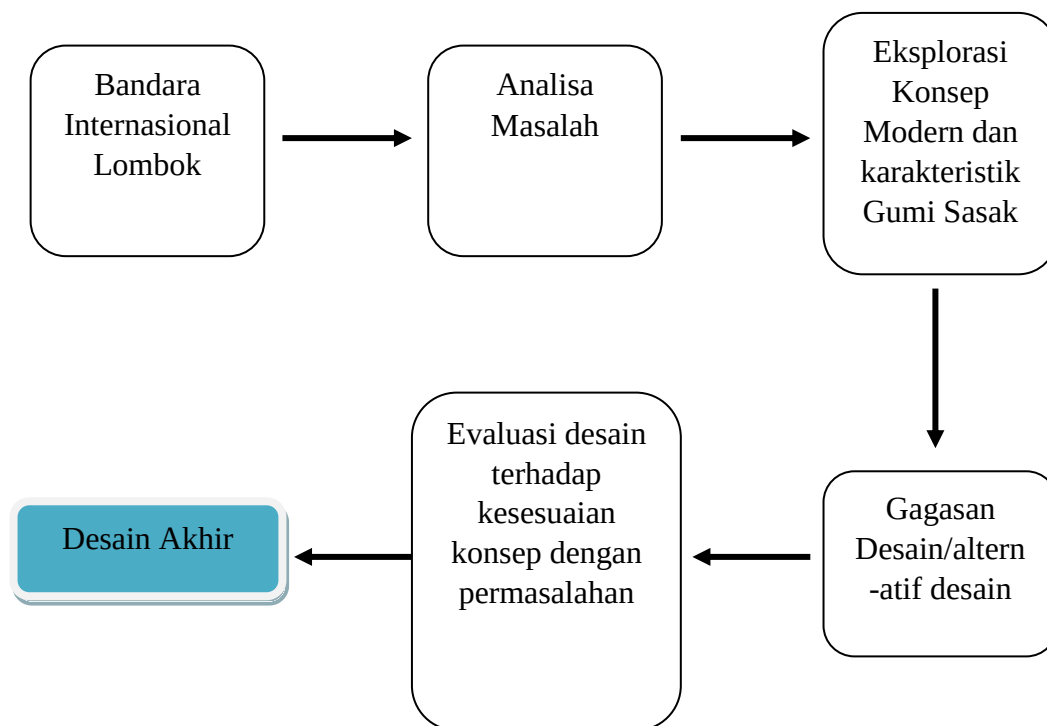
- Pengumpulan data secara keseluruhan.
- Memilah berdasarkan tinjauan dan kepentingan desain.
- Menentukan fasilitas yang akan menjadi objek desain.
- Membandingkan dan menyesuaikan data terhadap judul desain.



- Menentukan data-data yang sesuai dengan proses desain interior.

3.3 Tahap Desain

Tahapan desain merupakan proses visualisasi konsep pada desain interior Bandara Internasional Lombok. Pada tahapan ini terdapat proses pembuatan gagasan desain yang dilakukan setelah melakukan analisa data yang disebutkan pada sub bab sebelumnya. Gagasan ide yang dibuat mencakup kebutuhan ruang dan fasilitas, sirkulasi, visualisasi bentuk, warna, dan elemen interior lainnya. Proses ini akan menghasilkan beberapa alternatif desain yang akan mengalami perombakan seiring dengan identifikasi permasalahan yang mendetail. Pada tahap mendesain diperlukan konsultasi dengan pembimbing sebagai salah satu bentuk evaluasi.



Gambar 3.2. Bagan Tahap Desain

Sumber: Data Penulis (201)



BAB IV

ANALISA DAN KONSEP DESAIN

4.1 Analisa Objek Tugas akhir

Obyek desain yang diambil pada Tugas Akhir ini adalah Terminal Penumpang Bandara Internasional Lombok-NTB. Analisa observasi objek desain dibagi menjadi 3 bagian, yaitu analisa eksisting objek tugas akhir, analisa lokasi dan gedung eksisting objek tugas akhir. Ketiga tinjauan ini akan membantu proses tugas akhir dalam menjalani observasi tugas akhir pada eksisting objek tugas akhir.

4.1.1 Objek Tugas akhir

Nama Objek : Terminal Penumpang Bandara Internasional Lombok
Lokasi Objek : Jl.Tanak Awu, Praya, Lombok Tengah-NTB
Kelas Bandara : Kelas II A
Luas Keseluruhan : Terminal internasional seluas 5.261 m² dan terminal domestik seluas 12.649 m² .

4.1.2 Hasil Observasi Objek Tugas akhir

Tinjauan umum eksisting objek tugas akhir berisikan analisa lokasi keberadaan objek tugas akhir, analisa kondisi lingkungan sekitar objek tugas akhir dan analisa denah eksisting dari objek tugas akhir. Semua analisa ini dimaksudkan untuk memudahkan penulis dalam membahas hasil dari observasi objek tugas akhir.

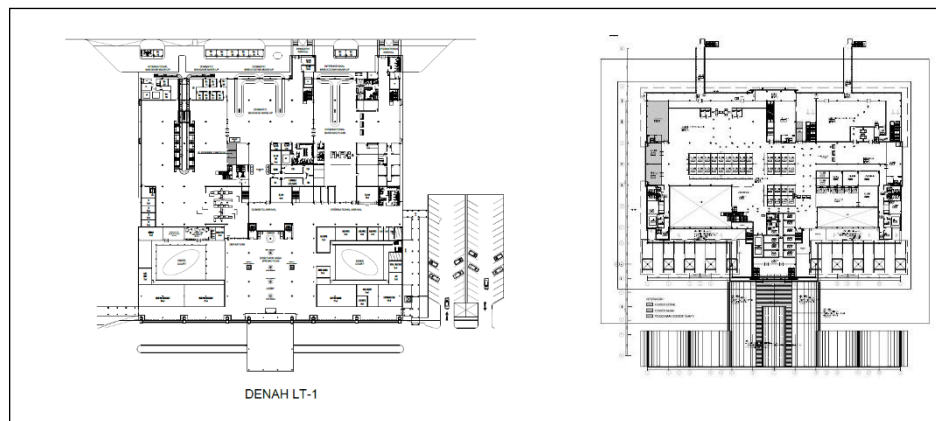
1. Kondisi Lingkungan Sekitar Objek Tugas akhir

- a.** Lingkungan sekitar bandara adalah lingkungan persawahan yang sangat luas, kondisi lahan masih banyak yang kosong dan kering, penghawaan lumayan panas karena berda di daerah dataran rendah yang lumayan dekat dengan pantai
- b.** Lokasi cukup jauh dari pusat kota mataram namun sudah memiliki jalan baypass yang baik sehingga memudahkan transportasi untuk ke bandara
- c.** Banyak lahan yang masih kosong dan ada beberapa fasilitas gedung bandara yang kurang terawat



Gambar 4.1 Kondisi Lingkungan di Sekitar Bandara
Sumber: Dokumentasi Penulis

2. Denah Eksisting Terminal Bandara Internasional Lombok-NTB



Gambar 4.2 Denah eksisting lantai 1 dan 2 Terminal Bandara
Sumber: PT. Angkasa Pura 1 Bandara Internasional Lombok (2018)

4.1.3 Analisa Elemen Interior

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh penulis terhadap terminal penumpang Bandara Internasional Lombok dengan melakukan survey secara langsung pada objek tugas akhir, dapat diketahui beberapa hal terkait interior terminal penumpang Bandara Internasional Lombok. Berikut ini beberapa hal mengenai elemen-elemen desain interior dari observasi yang telah dilakukan pada eksisting objek tugas akhir.



A. Lantai

Setiap ruangan/ area, menggunakan lantai granite tile dengan ukuran 60x60, granite tile cream sebagai warna dasar dan granite tile coklat sebagai pola, pola lantai secara keseluruhan hanya sebagai variasi saja tidak memungkinkan fungsi zoning pada pola lantai

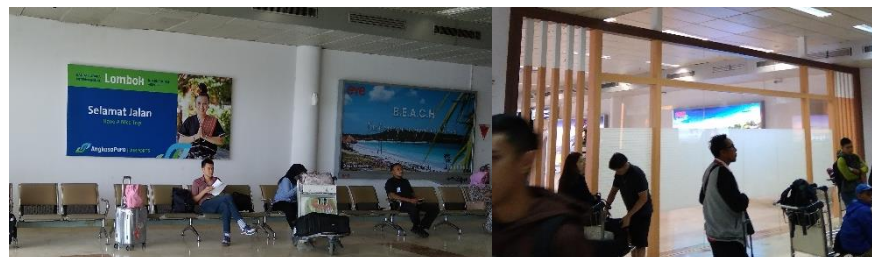


Gambar 4.3 Dokumentasi Lantai Terminal Bandara Internasional Lombok

Sumber: Dokumentasi Penulis

B. Dinding

Dinding pada keseluruhan ruangan/ area didominasi dengan warna cat dinding putih, struktur dinding menggunakan bata ketebalan 15 cm. Selain itu juga ada beberapa ruangan yang menggunakan dinding partisi kaca dan partisi gypsum sebagai pemisah ruangan. Banyak elemen yang menempel pada dinding seperti papan iklan reklame, FIDS (*Flight Information Display system*), dan elemen estetis. Namun kondisi elemen yang menempel di dinding banyak yang rusak, tidak terawat, dan penempatannya yang tidak sesuai dengan kebutuhan



Gambar 4.4 Dokumentasi Dinding Terminal Bandara Internasional Lombok

Sumber: Dokumentasi Penulis



C. Plafon

Plafon pada bandara secara keseluruhan menggunakan plafon Clip-on ceiling dengan type berlubang dan berbahan metal, terdapat variasi up ceiling pada beberapa area. Karna berbahan metal dan berlubang kondisi plafon banyak yang berkarat dan berdebu. Pada area public hall plafond menggunakan plafond ekspose yang memeplihatkan rangka dari kontruksi atap terminal. Kondisi plafond ekspose susah untuk dibersihkan, dan penataan kabel yang kurang rapi sehingga sedikit mengganggu.



Gambar 4.5 Dokumentasi Plafon Terminal Bandara Internasional Lombok

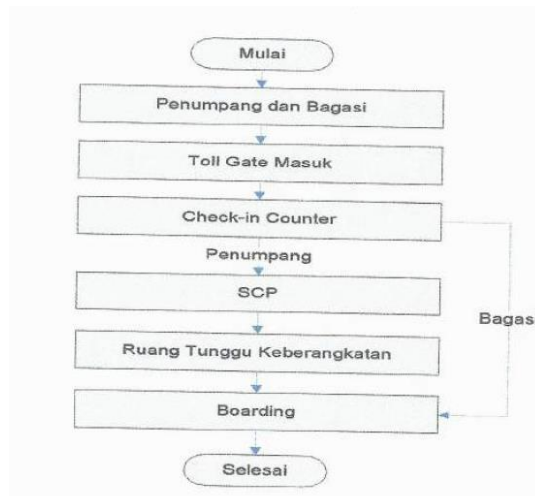
Sumber: Dokumentasi Penulis

4.2 Analisa Pengguna Bandara

0HQXWDPDGMDWLSHQHUWLD6HQPSDQDGDODK6HWLDSRUDQDQ
diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang men\HOHQJJDUDNDQ DQJNXWDQ WHUVHEXW³HQXPSDQJ PHUXSDNDQ RUDQJ \DQJ DN
berangkat dan datang menggunakan pesawat. Sedangkan pengunjung merupakan orang yang mengantar/ menjemput penumpang atau hanya sekedar berkunjung ke bandara dan hanya dapat mengakses ruang publik bandara serta berhak mendapatkan fasilitas publik. Aktifitas yang dilakukan penumpang dan pengunjung berbeda. Berikut ini merupakan gambar skema keberangkatan maupun kedatangan penumpang:



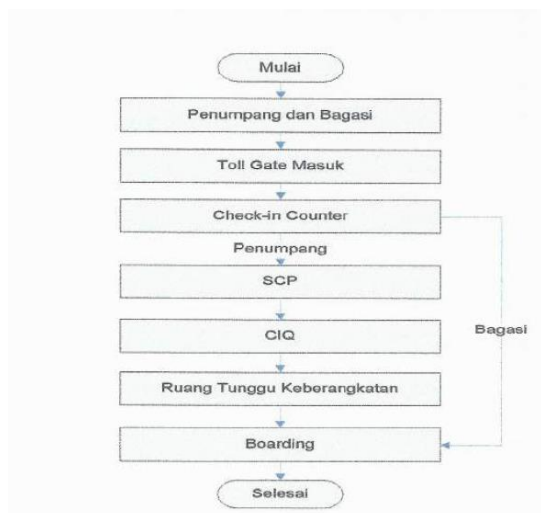
A. Prosedur Keberangkatan Domestik



Gambar 4.6 Prosedur Keberangkatan Domestik

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

B. Prosedur Keberangkatan Internasional

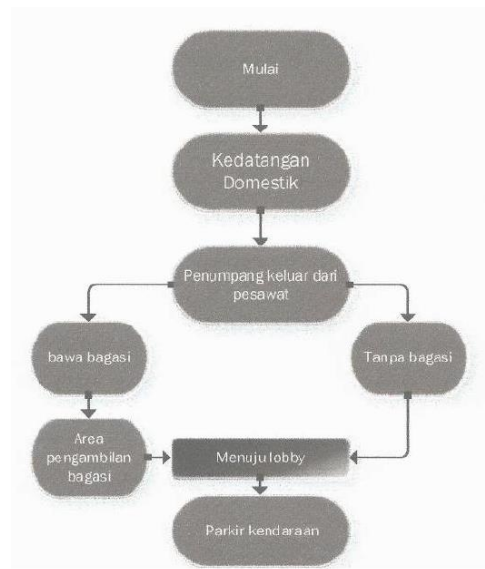


Gambar 4.7. Prosedur Keberangkatan internasional

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA



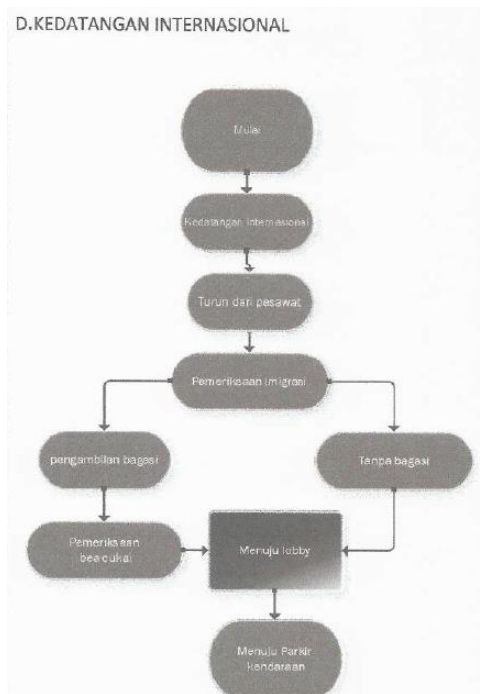
C. Prosedur Kedatangan Domestik



Gambar 4.8 Prosedur Kedatangan Domestik

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

D. Prosedur Kedatangan internasional



Gambar 4.9 Prosedur Kedatngan Internasional

Sumber: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA



4.2.1 Karakteristik Pengguna Bandara

a. Karakter penumpang dibagi menurut golongan umur, yaitu :

1. Usia 0-3 tahun, belum dapat melakukan kegiatan
2. Usia 4 ± 12 tahun, mulai melakukan kegiatan, sangat energik dalam bergerak, ingin mencoba berbagai hal untuk mencari pengalaman dan cepat bosan. (usia 0 ± 12 sangat perlu dampingan orang tua)
3. Usia 13 -17 tahun; usia remaja mulai tidak banyak gerak yang tidak berarti, mulai bisa memahami keadaan lingkungan. Rasa ingin tahu yang masih tinggi dan masih cepat bosan.
4. Usia 18 ± 24 tahun; usia peralihan antara remaja ke dewasa, bisa menempatkan diri di suatu lingkungan. Selalu mengikuti zaman dan kritis. Kebutuhan yang diperlukan mulai bervariasi.
5. Usia 25 ± 54 tahun; usia ini sudah memiliki kedewasaan yang matang. Mandiri dan sudah membuat keputusan untuk dirinya sendiri. Kebutuhan banyak secara umum, namun tidak banyak bergerak.
6. Usia 55 tahun keatas; usia dimana kemampuan fisik mulai menurun. Membutuhkan bantuan tambahan untuk memfasilitasi diri.

b. Karakter penumpang dibagi menurut kemampuan ekonomi yaitu:

Penumpang pesawat biasanya berasal dari kalangan menengah ke atas, hal ini dikarenakan biaya perjalanan menggunakan pesawat termasuk tinggi. Namun saat ini mulai terjadi pergeseran karena banyaknya maskapai penerbangan *Low Cost Airline* (maskapai penerbangan bertarif rendah) sehingga kalangan menengah pun dapat menggunakan transportasi udara. Karena karakteristik ekonomi ini berhubungan maka dapat terjadi perbedaan pekerjaan, aktifitas dan kebiasaan penumpang.

c. Karakter penumpang menurut tujuan menggunakan transportasi udara yaitu:



1. Bisnis: Penumpang yang biasanya pergi sendiri atau dengan rekan kerja tidak dengan banyak orang. Barang yang dibawa biasanya hanya seperlunya saja.
2. Liburan: Biasanya penumpang yang bertujuan liburan menggunakan pesawat pergi bersama keluarga, atau teman-teman. Barang yang dibawa biasanya lebih banyak dibandingkan dengan penumpang yang memiliki kepentingan bisnis.

4.2.2 Studi Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengguna Bandara

Berdasarkan data dan analisa yang dilakukan. Terdapat beberapa aktifitas umum yang dilakukan pengguna bandara. Dalam lingkupnya terdiri dari 3 jenis pengguna bandara, yaitu penumpang, pengunjung dan pengelola bandara. Berikut ini merupakan data aktifitas umum pengguna bandara:

Tabel 4.1 Aktifitas dan kebutuhan ruang pengguna bandara internasional Lombok

NO	AREA	SIFAT	PENGGUNA	AKTIVITAS	KEBUTUHAN FURNITURE	DIMENSI (PXLXT)(cm)	JUMLAH	LUAS (cm ²)	SIRKULASI	LUAS TOTAL
1.	PENGAMBILAN BAGASI	Semi-steril	Penumpang	- Menunggu bagasi - Mengambil bagasi - Bertanya sesuatu kepada petugas - Berbincang singkat dengan teman atau pengunjung lain	- Kursi tunggu - Baggage make-up - Digital sign	(240X50X70) (1700X400X60) (60X25X120)	4 2 1	48000 1360000 1500	1:5	854,4m ²
			Pengelola Bandara	- Menjaga keamanan - Mengecek bagasi penumpang yang hendak dibawa keluar - Memberikan informasi kepada penumpang - Membersihkan area bagasi - Merapikan troli - Mengarahkan penumpang	- Meja - Kursi	(120X100X60) (50X50X70)	1 2	12000 2500		



TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR DI184836

Lalu Abdul Aziz Alpiandre, NRP 08411540000042

2.	HALL KEBERANGKATAN & KEDATANGAN	Semi-steril	• Penumpang • Menunggu • Duduk santai • Berbelanja • Makan dan minum • Main gadget • Membaca buku • Berbincang-bincang	• Sofa lingkak • Digital sign • Sofa • Sofa spiral • Pot tanaman • Kursi taman	• (D= 200) • (60X25X120) • (160x80x60) • (200x100x60) • (40x40x60) • (300x150x70)	• 9 • 2 • 14 • 4 • 7 • 8	• 282857,1 • 3000 • 1792000 • 80000 • 11200 • 36000	• 1:5	• 1789,98m ²
		Pengelola Bandara	• Menjaga keamanan • Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung • Mengarahkan penumpang	• Meja • Kursi • Lemari display	• (120X100X60) • (50X50X70) • (200x50x200)	• 1 • 2 • 4	• 12000 • 5000 • 40000		
3.	PUBLIC HALL	Public	• Penumpang • Mencari Informasi • Menunggu • Bertanya kepada petugas	• FIDS Bandara(panel informasi keberangkatan dan kedatangan) • Sign map	• (300x80x300) • (120x30x240)	• 1 • 2	• 24000 • 7200	• 1:5	• 302m ²
		Pengelola Bandara	• Menjaga keamanan • Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung • Mengarahkan pengunjung	• Information desk • Kursi	• (350x60x75) • (60X45X85)	• 1 • 2	• 21000 • 5400		
4.	KORIDOR KEBERANGKATAN	Public	• Penumpang • Menunggu • Duduk santai • Berbelanja • Makan dan minum • Main gadget • Membaca buku • Berbincang-bincang	• Sofa spiral • Digital sign • Sofa • Tempat sampah	• (370x240x85) • (60X25X120) • (700x80x60) • (30x30x60)	• 2 • 5 • 2 • 4	• 177600 • 7500 • 112000 • 3600	• 1:5	• 562,20m ²
		Pengelola Bandara	• Menjaga keamanan • Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung • Mengarahkan penumpang	• Meja • Kursi	• (120X100X60) • (50X50X70)	• 1 • 2	• 12000 • 5000		

Re-Desain Interior Terminal Bandara Internasional Lombok Dengan Konsep Modern Bernuansa Gumi Sasak



5.	KORIDOR KEDATANGAN	Public	- Penumpang - Menunggu kedatangan - Duduk santai - Berbelanja - Makan dan minum - Main gadget - Membaca buku - Berbincang-bincang - Pengelola Bandara - Menjaga keamanan - Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung - Mengarahkan penumpang	- Kursi tunggu - Digital sign - Tempat sampah - Meja - Kursi	(240X50X70) (60X25X120) (30x30x60) (120X100X60) (50X50X70)	28 5 4 1 2	300000 7500 3600 12000 5000	1:5	1.878m²
6.	CHEK-IN AREA	Semi-steril	- Penumpang - Menunggu - Main gadget - Membaca buku - Berbincang-bincang - Mencari informasi keberangkatan - Membuang sampah - Bertanya kepada petugas - Mengantri - Pengelola Bandara - Menjaga keamanan - Memeriksa tiket penumpang - Memeriksa barang bawaan penumpang - Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung - Membersihkan area check-in - Mengarahkan penumpang	- Kursi tunggu - Digital sign - Sofa - Meja - Kursi - X-ray - Metal detector - Counter check-in	(240X50X70) (60X25X120) (300x100x60) (120X100X60) (50X50X70) (900x400x120) (80x80x120) (2350x900x300)	4 7 2 1 2 2 2 1	48000 10500 60000 12000 5000 720000 12800 2115000	1:5	1357,2 m²
7.	RUANG TUNGGU	Steril	- Penumpang - Mencari informasi keberangkatan - Membuang sampah - Bertanya kepada petugas - Mengantri - Menunjukkan tiket pesawat - Menukarkan tiket pesawat kepada petugas check-in - Buang air - Pengelola Bandara - Menjaga keamanan - Memeriksa tiket penumpang - Memeriksa barang bawaan penumpang - Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung - Membersihkan area check-in	- Kursi tunggu - Digital sign - Meja - Kursi - X-ray - Metal detector	(240X50X70) (60X25X120) (120X100X60) (50X50X70) (900x400x120) (80x80x120)	120 2 1 2 2 2	1440000 3000 12000 5000 720000 12800	1:5	1315,6 m²
Luas Total									8059 m ²

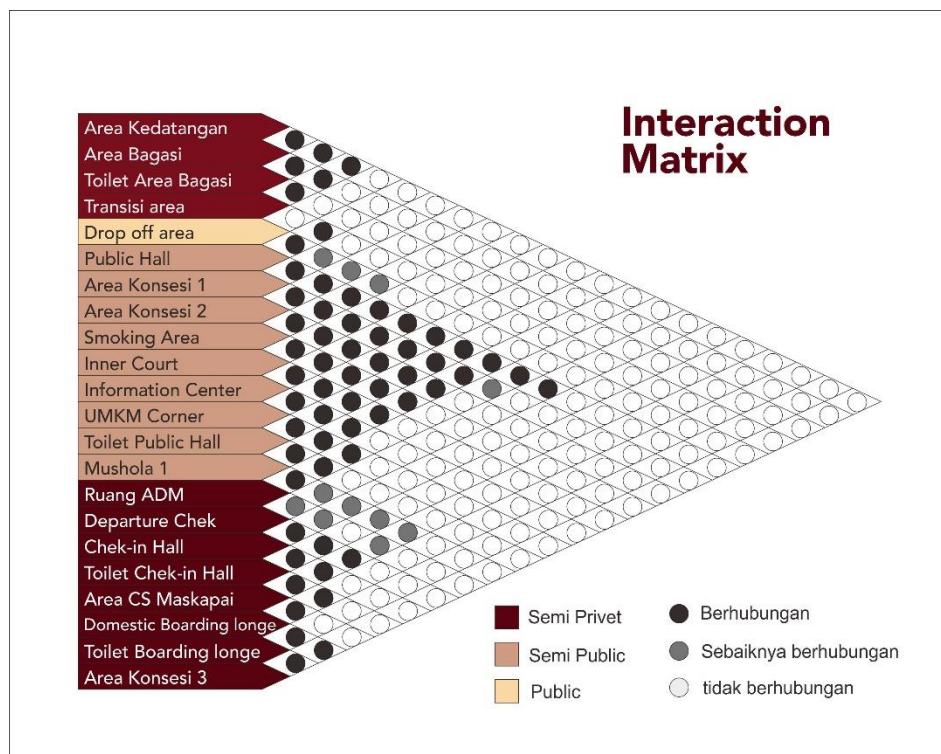
Sumber : data penulis 2019



4.3 Analisa Hubungan Ruang

Berdasarkan hasil olahan data kebutuhan ruang dan aktifitas-aktifitas yang menunjang satndar pelayanan Bandara Internasional Lombok didapatkan analisa hubungan ruang sebagai berikut :

4.2.3 Analisa Matrix



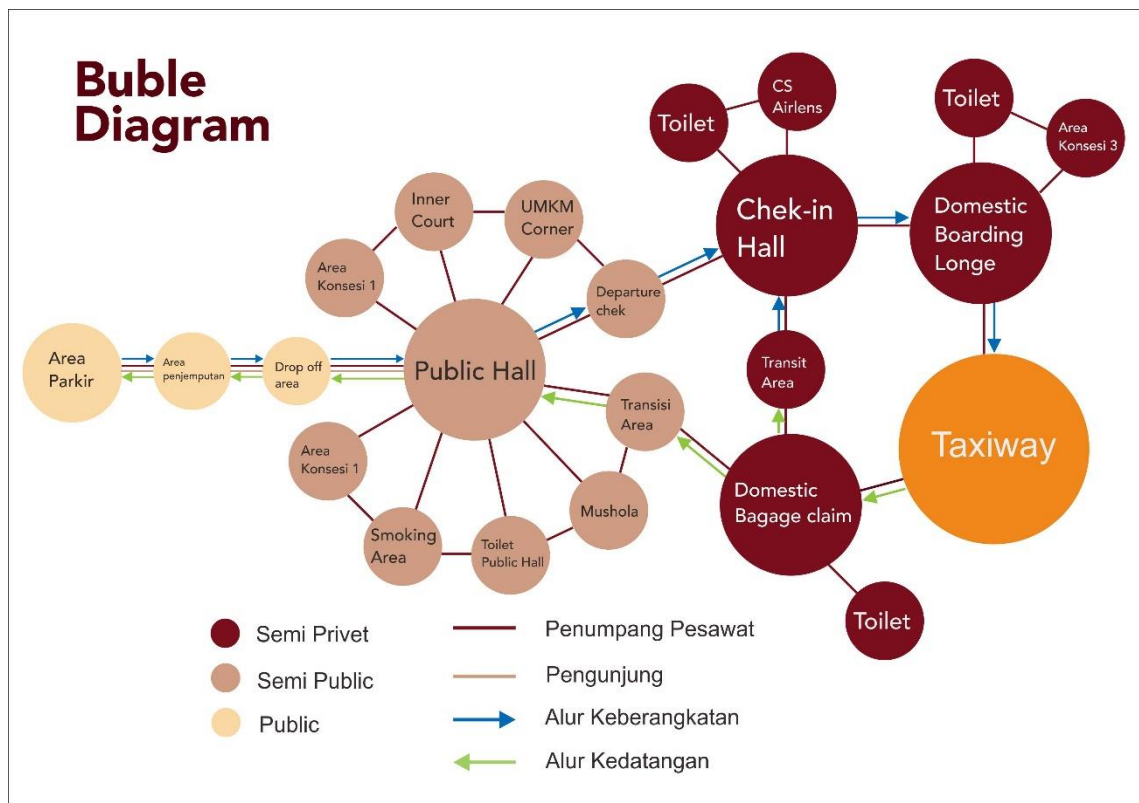
Gambar 4.10 Analisa Matriks

Sumber: Data Penulis 2019

Matrix di atas menjelaskan tentang hubungan antar ruang, dan pembagian zona ruang berdasarkan sifatnya. Hubungan antar ruang ini membantu penulis dalam menentukan area mana saja yang memiliki keterkaitan secara langsung dan tidak langsung, sehingga dapat memaksimal dalam pengolahan tata ruang atau layout bandara.



4.2.4 Analisa Buble Diagram



Gambar 4.11 Analis buble diagrams

Sumber: Data Penulis

Buble diagram di atas menunjukkan arah pergerakan pengguna bandara dari area public hingga area privat, tidak semua area bisa di akses oleh penumpang bandara secara umum, sehingga perlu diolah alur pengguna berdasarkan kebutuhan dan kepentingan masing-masing untuk menghasilkan desain tata ruang yang nyaman dan aman.

4.4 Analisa Kuesioner

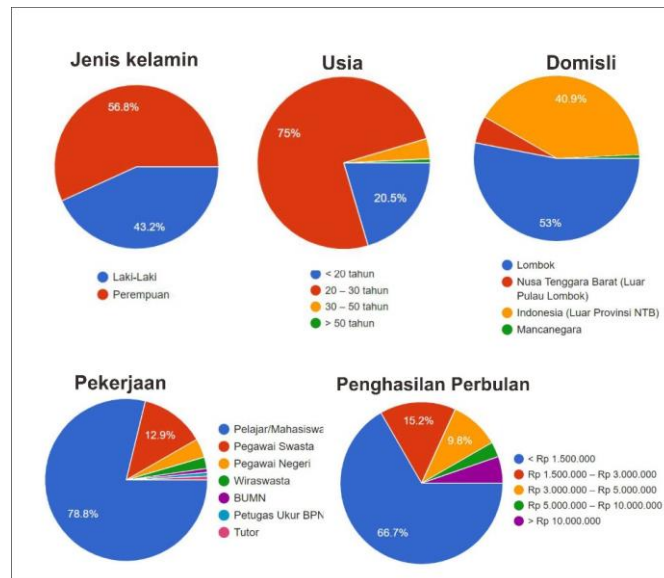
4.2.5 Analisa Hasil Kuesioner Responden

Metode yang digunakan peneliti untuk mengumpulkan data primer salah satunya dengan menggunakan kuesioner. Kuesioner disebar dengan cara langsung dan *online* kepada pengguna Bandara Internasional Lombok, daftar pertanyaan dibuat secara terstruktur dengan bentuk pilihan ganda dan



pertanyaan terbuka. Metode ini digunakan untuk memperoleh data tentang persepsi dan kebutuhan pengguna terhadap interior Bandara Internasional Lombok, berikut hasil dari kuesioner yang telah disebar:

1. Beberapa pertanyaan di bawah bertujuan untuk menganalisa segmentasi pengguna bandara. Melalui kuesioner yang telah disebar kepada pengunjung bandara, peneliti dapat mengetahui segmentasi pengunjung bandara mengenai kelompok usia, jenis kelamin, pendapatan serta pekerjaan mayoritas pengunjung Bandara Internasional Lombok yang nantinya akan berpengaruh pada kebutuhan ruang, fasilitas serta konsep desain yang tepat guna dalam mengatasi permasalahan yang ada.



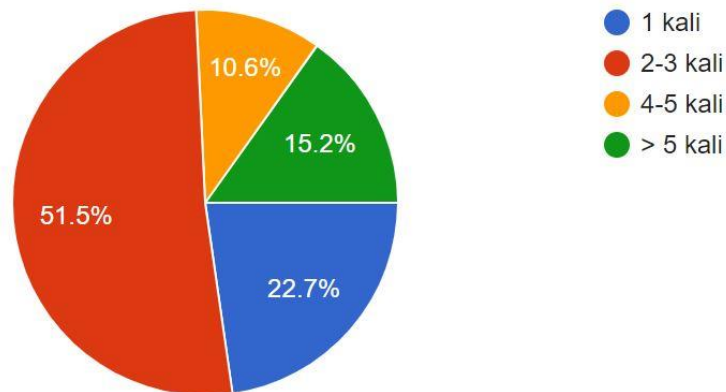
Gambar 4.12 Diagram Kuesioner Segmentasi Pengguna

Sumber: Dokumen Penulis

Dari diagram diatas dapat disimpulkan bahwa pengunjung Bandara Internasional Lombok mayoritas merupakan orang dewasa dari 132 responden 73% dengan *range* umur dari 20-30 tahun. Jumlah pengunjung pria dan wanita tidak berbeda jauh. Dari 132 responden pengunjung Bandara Internasional Lombok yang berdomisili di Lombok sebanyak 53% dan yang berdomisili di Indonesia di luar dari daerah Lombok sebanyak 40,9% .



2. Dalam satu tahun terakhir, berapa kali anda bepergian menggunakan moda transportasi udara?

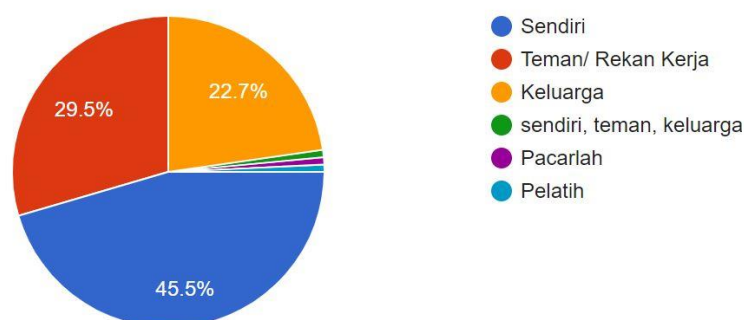


Gambar 4.13. Diagram kuesioner loyalitas pengguna

Sumber: Dokumen Penulis

Pertanyaan di atas bertujuan untuk mengetahui loyalitas koresponden dalam bepergian menggunakan transportasi udara, dan dari diagram di atas dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden menggunakan transportasi udara dengan intensitas yang cukup. Dari 132 responden 51% responden menggunakan transportasi udara dalam satu tahun terakhir, 25,8% menggunakan lebih dari 3 kali dan 22,7% hanya 1 kali dalam satu tahun.

3. Dengan siapa anda biasa bepergian menggunakan moda transportasi udara?

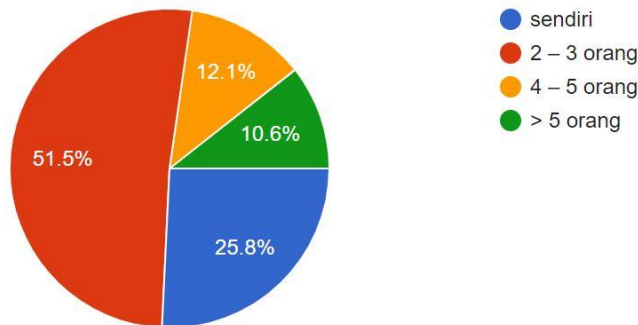


Gambar 4.14. Diagram Kuesioner Banyak Kebutuhan Dan Aktivitas Responden Dalam Berintraksi

Sumber: Dokumen Penulis



4. Berapa rata-rata jumlah orang yang pergi bersama anda dalam sekali perjalanan

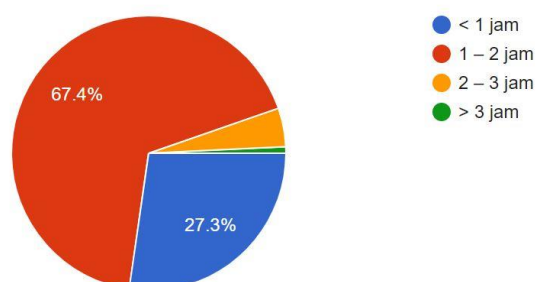


Gambar 4.15. Diagram Kuesioner Banyak Individu

Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan diagram di atas responden yang bepergian menggunakan moda transportasi udara bersama teman atau keluarga, dan yang bepergian sendiri tidak jauh berbeda, dari 132 responden, 52,4% responden bepergian bersama teman atau keluarga dan 45,5% bepergian sendiri. Rata-rata responden pergi bersama, dari 132 responden yang bepergian menggunakan transportasi udara bersama 2-3 orang sebanyak 51,5% yang bepergian sendiri sebanyak 25,8% dan selebihnya bepergian bersama lebih dari 3 orang. Diagram diatas dapat membantu penulis dalam menganalisa banyak kebutuhan dan aktivitas responden dalam berintraksi dengan pengunjung yang pergi bersamanya pada saat di terminal bandara.

5. Biasanya berapa lama waktu yang anda habiskan untuk berada di bandara sebelum jadwal keberangkatan?

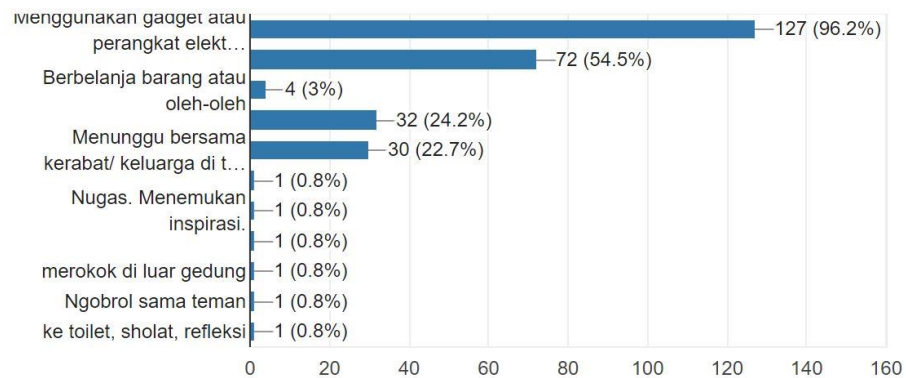


Gambar 4.16. Diagram Kuesioner Lama Waktu Yang Dihabiskan

Sumber: Dokumen Penulis



6. Biasanya apa yang anda lakukan di bandara saat menunggu jadwal keberangkatan pesawat? Bisa memilih lebih dari satu pilihan



Gambar 4.17. Diagram Kuesioner Aktivitas Pengguna Pada Saat Menunggu

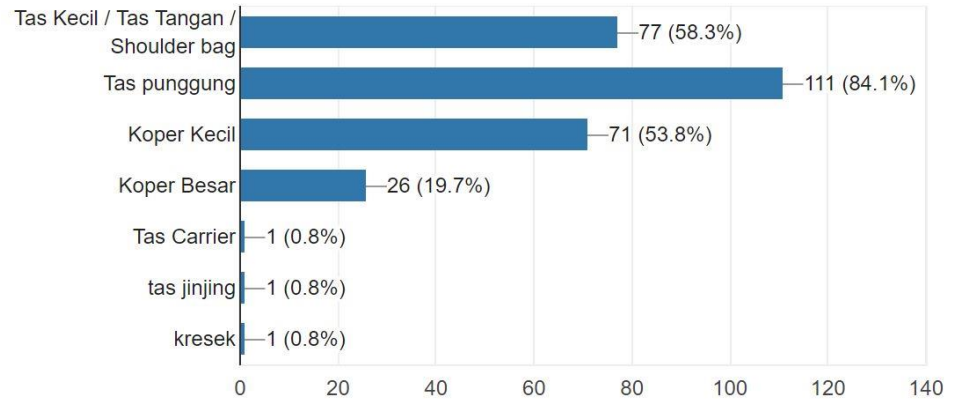
Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan diagram di atas responden yang bepergian menggunakan moda transportasi udara mayoritas sudah berada di terminal bandara antara 1 hingga 2 jam sebelum keberangkatan, dari 132 responden 67,4% responden menghabiskan waktu 1-2 jam berada di terminal sebelum keberangkatan. Selama menunggu mayoritas kebiasaan pengunjung di terminal bandara dari 132 responden 96,2% menghabiskan waktunya menggunakan HP atau perangkat elektronik lainnya, selebihnya ada yang berbelanja, makan, berbincang bersama teman dan lain lain.

Dari data ini dapat digunakan sebagai analisa untuk mengetahui tingkat kepadatan pengunjung yang ada perjamnya, dan untuk mengetahui kebutuhan dan fasilitas apa saja yang di perlukan oleh pengunjung selama menunggu di terminal bandara.



7. Apa yang biasa anda bawa ketika bepergian menggunakan moda transportasi udara?



Gambar 4.18. Diagram Kuesioner Kebutuhan Barang Bawaan
Pengguna

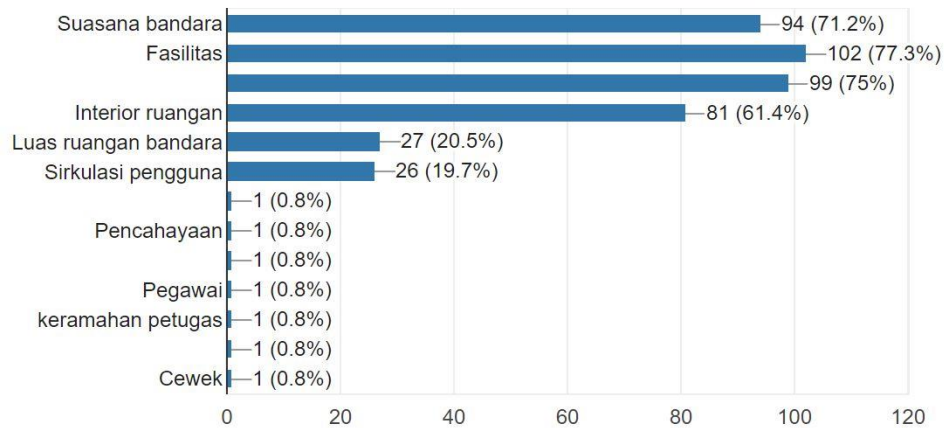
Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan data di atas, mayoritas pengunjung bandara lebih memilih untuk membawa barang bawaan yang tidak berlebihan dan sesuai dengan kebutuhan, dari 132 responden persentase tertinggi pengunjung membawa tas kecil, tas punggung, dan koper kecil.

Data di atas dapat membantu penulis dalam menganalisa seberapa besar dan seberapa banyak barang yang di bawa serta kebutuhan ruang gerak yang di perlukan penumpang pada terminal bandara.



8. Apa yang anda perhatikan pertama kali ketika berkunjung/ memasuki sebuah bandara?



Gambar 4.19. Diagram Kuesioner Perhatian Pengguna

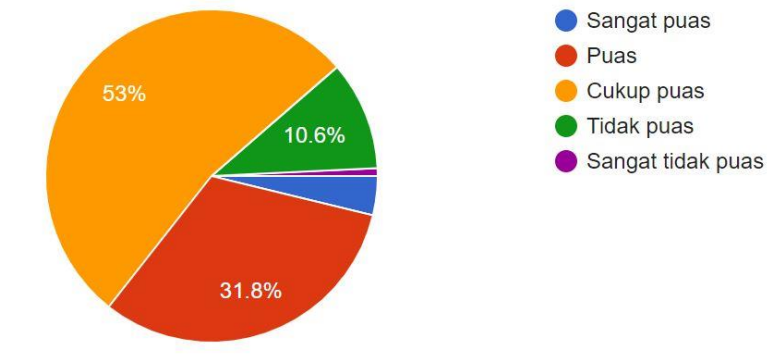
Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan data di atas ada beberapa aspek yang banyak di perhatikan ketika pengunjung pertama kali berkunjung ke bandara dari 132 responden mayoritas responden memperhatikan dari aspek suasana interior bandara, fasilitas bandara, dan kebersihan bandara.

Data di atas dapat membantu penulis dalam menganalisa hal-hal yang paling diperhatikan oleh pengunjung, sehingga penulis dapat menentukan konsep desain yang tepat dan menentukan prioritas untuk menjawab kebutuhan pengguna.

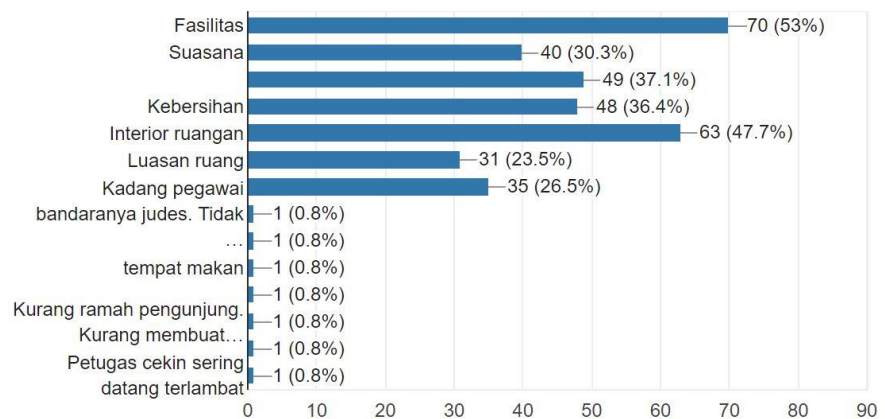


9. Apakah anda puas dengan keadaan, suasana dan fasilitas di Bandara Internasional Lombok?



Gambar 4.20. Diagram Kuesioner Tingkat Kepuasan Pengguna
Sumber: Dokumen Penulis

10. Menurut anda apa kekurangan pada Bandara Internasional Lombok?



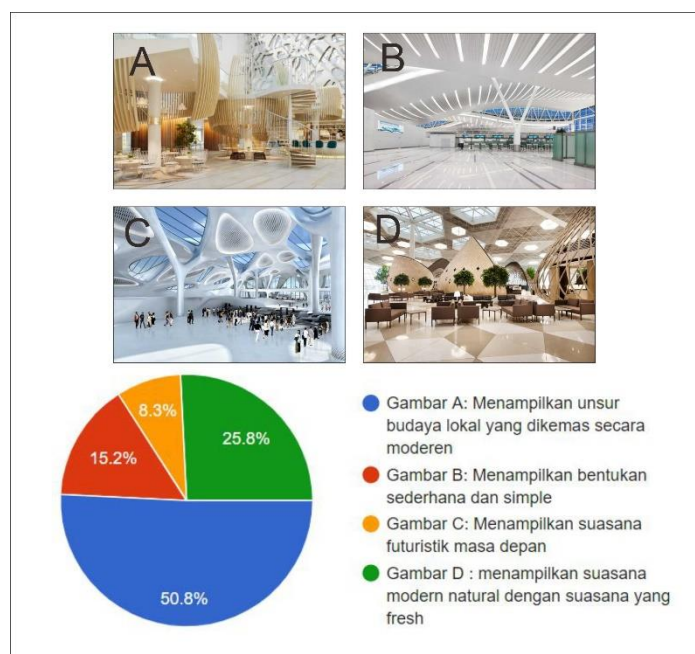
Gambar 4.21 Diagram Kuesioner Kekurangan Bandara
Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan data di atas mengenai tingkat kepuasan dan pendapat responden tentang kekurangan pada Bandara Internasional Lombok, mayoritas pengunjung cukup puas dengan kondisi, fasilitas, dan pelayanan bandara. Dari 132 responden 53% pengunjung cukup puas.



Ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi tingkat kepuasan pengunjung bandara, dapat dilihat dari respon pengunjung tentang kekurangan bandara. Dari 132 responden 53% merasakan kekurangan dalam hal fasilitas bandara sedangkan dari 132 responden 47,7% merasakan kekurangan terhadap kondisi interior bandara, dan beberapa aspek lainnya seperti sirkulasi bandara, suasana bandara, kebersihan bandara, dan pelayanan bandara. Analisa ini dapat digunakan sebagai acuan penulis dalam memilih konsep desain yang tepat untuk menyelesaikan masalah yang ada.

11. Desain interior seperti apa yang menurut anda paling sesuai untuk diterapkan pada Terminal Bandara Internasional Lombok?



Gambar 4.22 Diagram Kuesioner Alternatif Konsep Desain

Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan data di atas mayoritas pengunjung lebih tertarik pada konsep desain point A, dari 132 responden 50,8% memilih alternatif A. Menampilkan unsur budaya lokal yang dikemas secara modern, selanjutnya sebanyak 25,8% memilih alternatif D. Menampilkan suasana modern natural dengan suasana yang fresh.



Data di atas dapat membantu penulis dalam memilih konsep desain yang tepat dan sesuai dengan harapan pengunjung.

12. Menurut anda budaya Lombok apa yang paling sesuai untuk diterapkan di interior bandara?



Gambar 4.23 Diagram Kuesioner Alternatif Budaya Sasak

Sumber: Dokumen Penulis

Pertanyaan di atas bertujuan untuk menentukan porsi budaya apa yang paling besar untuk diterapkan pada Bandara Internasional Lombok berdasarkan harapan pengguna bandara, dari data di atas dapat disimpulkan bahwa kesenian *Gendang Beleg* dengan banyak responden tertinggi sebanyak 63%, setelah itu kesenian *presean* dan legenda *Putri Mandalika*. Data ini akan menjadi acuan penulis untuk

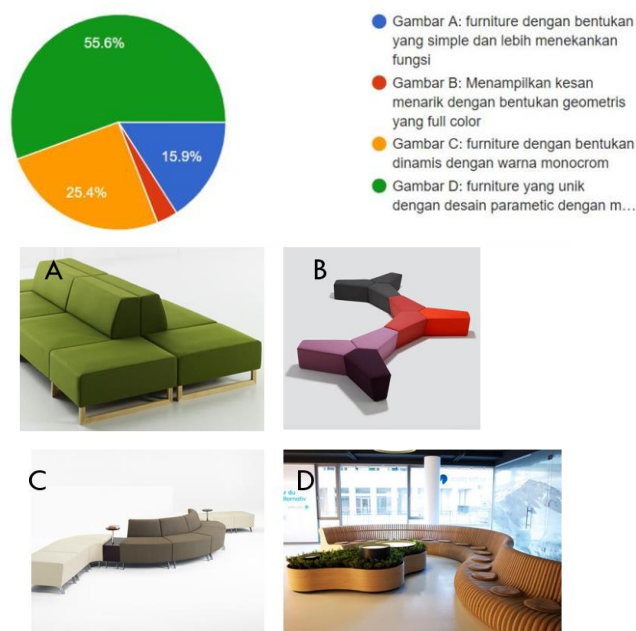


lebih mengeksplorasi salah satu budaya Lombok yang bisa merepresentasikan identitas Lombok.

4.2.6 Analisa Kuesioner 2

Setelah mendapatkan garis besar konsep desain dari kuesioner 1 yaitu konsep desain yang menampilkan karakteristik budaya Lombok yang dikemas secara modern, penulis selanjutnya menyebarkan kuesioner 2 yang bertujuan untuk mendapatkan data yang lebih detail tentang konsep *furniture*, plafon, dinding, lantai, dan warna

1. Desain *furniture* fasilitas duduk yang menurut anda paling sesuai dan nyaman digunakan pada Terminal Bandara Internasional Lombok?



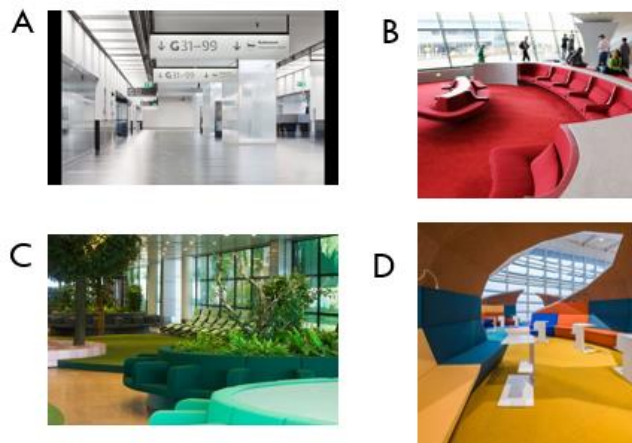
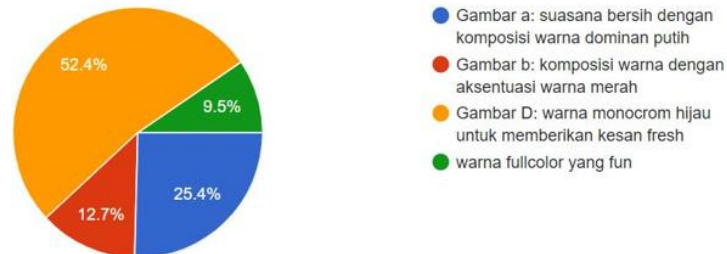
Gambar 4.24 Diagram Kuesioner Alternatif Konsep Furnitur

Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan diagram di atas mayoritas responden lebih tertarik pada konsep *furniture* yang unik dengan konsep *parametric*, dari 63 responden sebanyak 55,6% responden memilih alternatif D dan 25,4% responden tertarik pada alternatif C yaitu konsep desain *furniture* dengan bentukan yang dinamis dengan warna monokrom.



2. Komposisi warna yang menurut anda paling sesuai untuk diterapkan pada Bandara Internasional Lombok ?



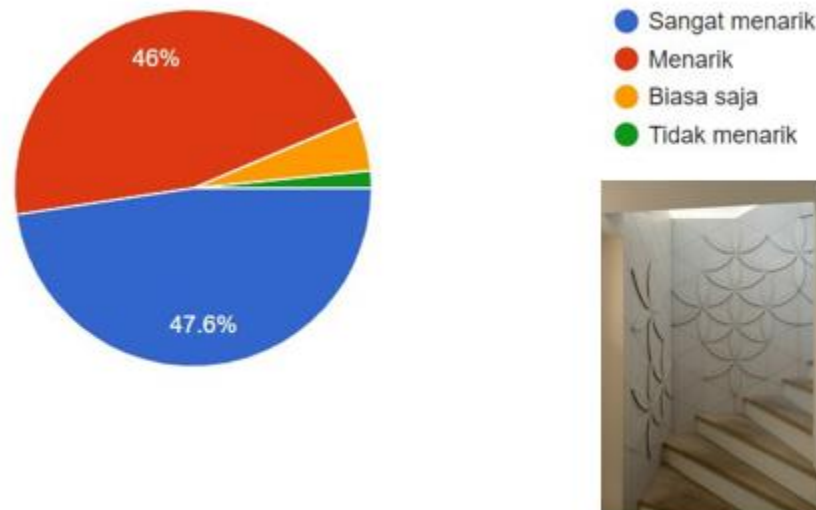
Gambar 4.25 Diagram Kuesioner Alternatif Konsep Warna

Sumber: Dokumen Penulis

Berdasarkan diagram di atas mayoritas responden lebih tertarik pada komposisi warna monokrom, permainan warna yang sederhana sehingga lebih nyaman untuk di gunakan, dari 63 responden 52% responden memilih alternatif warna monokrom.



3. Seberapa menarik pengaplikasian elemen dekorasi berupa *pattern* timbul dengan motif songket sasak pada Bandara Internasional Lombok?



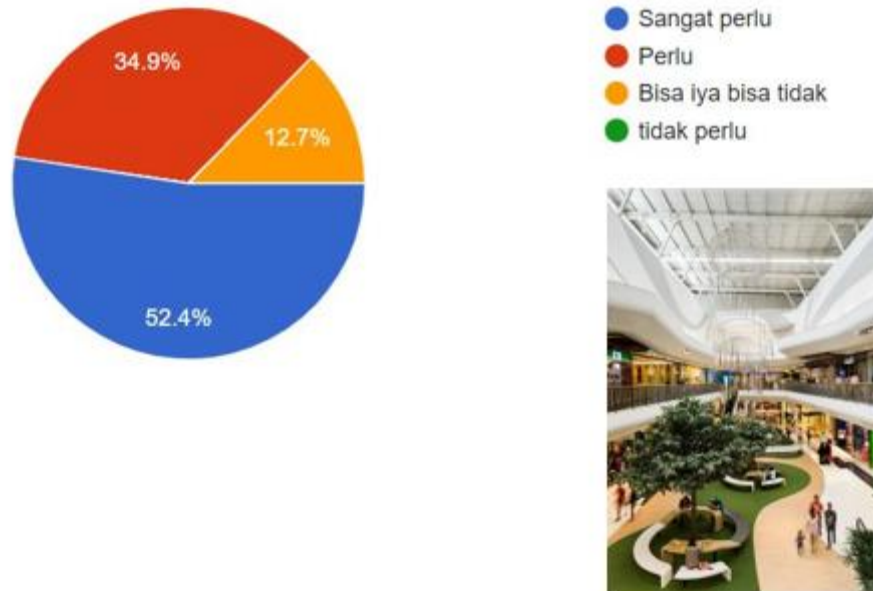
Gambar 4.26 Diagram Kuesioner Elemen Dekorasi

Sumber: Dokumen Penulis

Pengaplikasian unsur budaya Lombok pada elemen interior adalah salah satu poin dari konsep desain ini, motif kain songket sasak yang diaplikasikan pada elemen dinding bandara memiliki daya tarik tersendiri, berdasarkan diagram di atas dari 63 responden 47,6% responden memilih pilihan sangat menarik, dan 46% memilih pilihan menarik.



4. Seberapa menarik pengaplikasian elemen dekorasi berupa *pattern* timbul dengan motif songket sasak pada Bandara Internasional Lombok?



Gambar 4.27. Diagram Kuesioner Konsep Pola Lantai

Sumber: Dokumen Penulis

Selain pengaplikasian pada dinding, konsep budaya Lombok juga dapat diaplikasikan pada elemen lantai bandara dengan konsep pola lantai, selain menambah nilai estetika sebuah interior, pola lantai ini juga memiliki fungsi sebagai *zoning* alur sirkulasi pengguna. Dari diagram di samping dapat disimpulkan bahwa pengaplikasian pola lantai pada interior ruangan sangat penting dan perlu untuk diperhatikan.



4.2.7 Kesimpulan Hasil Kuesioner

Berdasarkan hasil observasi, kuesioner, dan wawancara tentang objek Bandara Internasional Lombok, masih ada beberapa aspek yang perlu di perhatikan dan ditingkatkan dalam interior bandara. Berdasarkan observasi *eksisting* Bandara Internasional Lombok, desain interior bandara masih belum memiliki identitas yang kuat, eksplorasi budaya Lombok yang masih minim pada bandara belum bisa memberikan *eksperience* yang berbeda terhadap pengunjung yang baru pertama kali ke Lombok, padahal berdasarkan hasil kuesioner hal yang paling diperhatikan oleh pengunjung bandara selain fasilitas adalah suasana interior bandara. Sehingga diperlukan penerapan konsep budaya Lombok yang kuat pada interior bandara.

Dari aspek fasilitas dan penataan ruang pada bandara masih perlu ditingkatkan, fasilitas informasi seperti *wyfinding* dan media informasi keberangkatan pada bandara masih perlu di perhatikan lagi tata letaknya untuk memudahkan pengunjung. Begitu juga dengan perawatan beberapa elemen interior seperti dinding dan plafon yang perlu diperhatikan karna masih ada beberapa area yang kondisinya rusak dan kebersihannya belum terjaga. Pemilihan material yang mudah di bersihkan dan konsep desain yang sederhana serta penataan ruang yang baik merupakan poin utama yang perlu di perhatikan untuk menyelesaikan permasalahan yang ada.

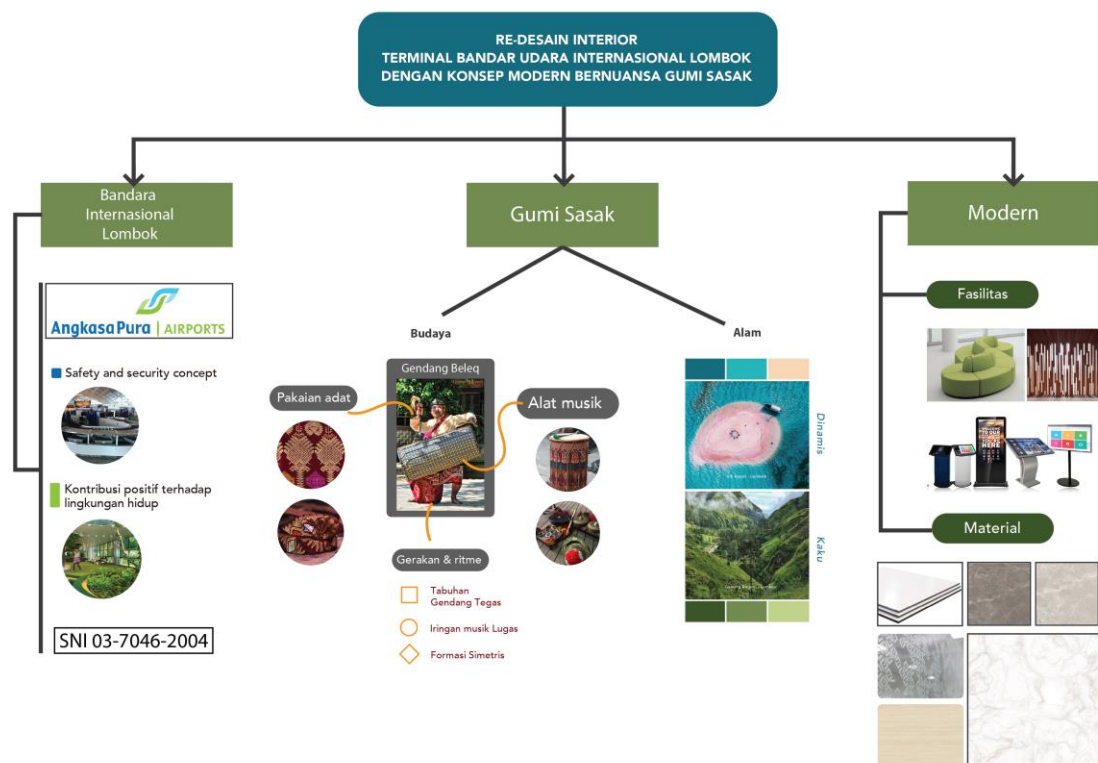
Berdasarkan hasil kuesioner dari segi konsep desain, mayoritas responden lebih menyukai konsep desain yang menampilkan karakteristik budaya Lombok namun dikemas secara modern, dan budaya Lombok yang paling disoroti oleh responden adalah budaya gendang beleq yang merupakan salah satu kesenian khas Lombok. Untuk mendukung konsep desain budaya Lombok yang dikemas secara modern, dapat menggunakan eksplorasi bentuk pada *furniture* yang didesain secara unik dengan konsep parametrik dan ekspose material, untuk warna interior menggunakan komposisi warna monokrom yang diambil dari *tone* warna khas Lombok, di bagian dinding bandara penerapan *pattern* dengan motif songket sasak dapat menarik perhatian pengguna, dan penerapan pola lantai yang di desain untuk sirkulasi pengguna.



4.5 Konsep Desain

Bandara Internasional Lombok merupakan pintu gerbang masyarakat Sasak Lombok, yang merupakan salah satu penggerak perkembangan ekonomi dan pariwisata Lombok, sudah sepantasnya Bandara Internasional Lombok memiliki desain yang memiliki karakter daerah Lombok. Selain itu standar kenyamanan pada bandara dari aspek fasilitas dan penataan ruang pada bandara harus sesuai dengan standar internasional.

Dari analisa *eksisting* dan urain permasalahan yang ada, di dapatkan konsep desain interior modern bernuansa Gumi Sasak, untuk menyelesaikan permasalahan dan meningkatkan kualitas bandara.



Gambar 4.27. Objective Tree Method

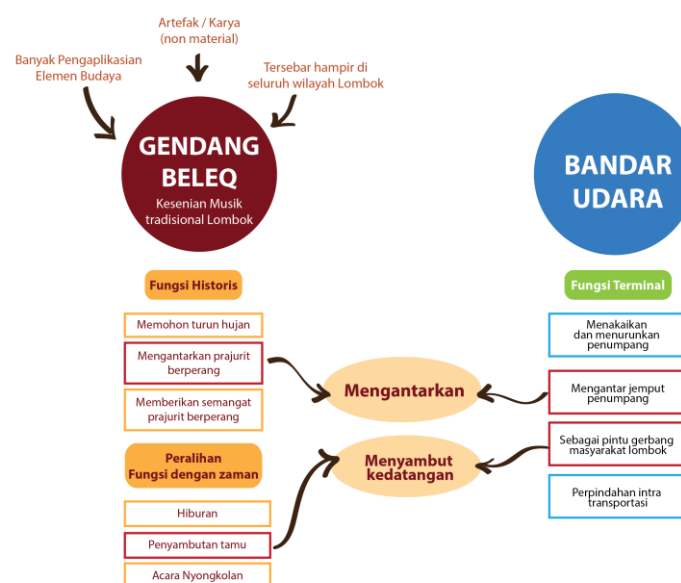
Sumber: Dokumen Penulis

Konsep desain modern pada Bandara Internasional Lombok mengarah pada permainan bentuk geometris, sederhana, dan penggunaan material yang bersih. Bentuk geometris merupakan pendekatan yang menarik supaya interior bandara terlihat stabil atau seimbang. Permainan bentuk geometris juga biasanya



teratur dan efisien sehingga cocok untuk diaplikasikan pada penataan interior bandara.

Gumi Sasak merupakan sebuah tempat bagi orang-orang Sasak menggantungkan harapan dan kehidupannya. Pada desain bandara, nuansa Gumi Sasak yang akan diaplikasikan pada interior Bandara Internasional Lombok adalah Budaya Sasak dan pesona alam Lombok. Melalui eksplorasi budaya sasak yaitu kesenian Gendang beleq karakter gerakan, alat kesenian, dan busana pemain *Gendnag beleq* diaplikasikan dalam konsep desain interior, di kolaborasikan dengan nuansa pesona alam Lombok melalui *tone* warna alam, dan karakteristik *texture* dari keindahan alam Lombok.



Gambar 4.27. Objective Tree Method

Sumber: Dokumen Penulis

Dari kerangka berfikir di atas dapat dijelaskan bahwa kesenian *gendang beleq* yang merupakan bagian dari identitas budaya masyarakat sasak yang masih dilestarikan sampai saat ini. Selain itu keterkaitan kesenian *gendang beleq* dengan pengaplikasiannya pada konsep terminal bandara sebagai pintu gerbang masyarakat Sasak adalah ada pada beberapa fungsi yang selaras, dari fungsi historis sendiri *gendang beleq* pada zaman dahulu digunakan untuk mengantarkan prajurit untuk bereperang dipercaya tabuhan gendangnya yang keras dapat membangkitkan semangat para prajurit, dan seiring perkembangan zaman kesenian *gendang beleq*



difungsikan sebagai hiburan dalam acara-acara adat seperti nyongkolan(adat pernikahan masyarakat Sasak), dan sering digunakan untuk penyambutan tamu.

4.6 Konsep Mikro

4.6.1 Konesep Lantai

Lantai merupakan salah satu elemen dasar dari desain interior, selain berfungsi sebagai tempat untuk berpijak lantai juga memiliki fungsi sebagai pembatas area atau ruangan dan membentuk sebuah sirkulasi pada ruang, lantai juga memiliki peran untuk menyampaikan sebuah informasi tersirat atau semiotika mengenai alur sirkulasi, dan bisa menjadi elemen pendukung untuk memperkuat identitas konsep desain pada interior, maka dari itu perencanaan konsep lantai pada Bandara Internasional Lombok sangat perlu untuk memaksimalkan sirkulasi pengguna dan meperkuat identitas bandara. Hal ini bisa dimunculkan dengan cara membuat konsep lantai yang mengambil dari tansformasi identitas Lombok dan memiliki pola sebagai penanda suatu area atau mengarahkan kepada sumber area yang ingin di tuju, sehingga dapat di terapkan pada area *public hall* sebagai penanda sirkulasi dan memperkuat identitas Lombok.



Gambar 4.29. Konsep Lantai

Sumber: : Data penulis 2019



Pada bagian *public hall* yang terdapat fasilitas duduk pola lantai dibuat lebih menarik dan bermotif sedangkan pada area sirkulasi dibuat lebih sederhana, maksud dan tujuannya adalah agar pengguna tahu area mana yang digunakan sebagai ruang bergerak/sirkulasi dan area mana yang digunakan untuk diam atau beristirahat.

4.6.2 Konsep Dinding

Konsep dinding pada Bandara International Lombok secara keseluruhan menggunakan *finising* warna putih, namun beberapa *spot* yang menjadi *point of interest* menggunakan konsep karakteristik budaya Lombok yang diaplikasikan dengan material timbul yang diambil dari transformasi motif kain songket khas Sasak



Gambar 4.29. Konsep Kolom

Sumber: : Data penulis 2019

Konsep kolom pada Bandara International Lombok terinspirasi dari seruling Sasak yang merupakan salah satu alat musik dalam kesenian Gendang beleq, kolaborasi antara konsep budaya dan pesona alam pada kolom merupakan aksen dari salah satu identitas Lombok.



Material yang digunakan berupa aluminium komposit panel yang di kombinasikan dengan *material list* untuk membentuk motif tali dari



Gambar 4.30. Konsep Dinding

Sumber: : Google

Pada beberapa area menggunakan dinding partisi dengan semi tertutup, dengan eksplorasi pola dari motif songket sasak yang digunakan oleh pemain gendang beleq untuk memunculkan karakteristik budaya pada bandara, selain itu juga dinding partisi semi tutup ini dapat memaksimalkan cahaya alami yang masuk.

4.6.3 Konsep Plafon



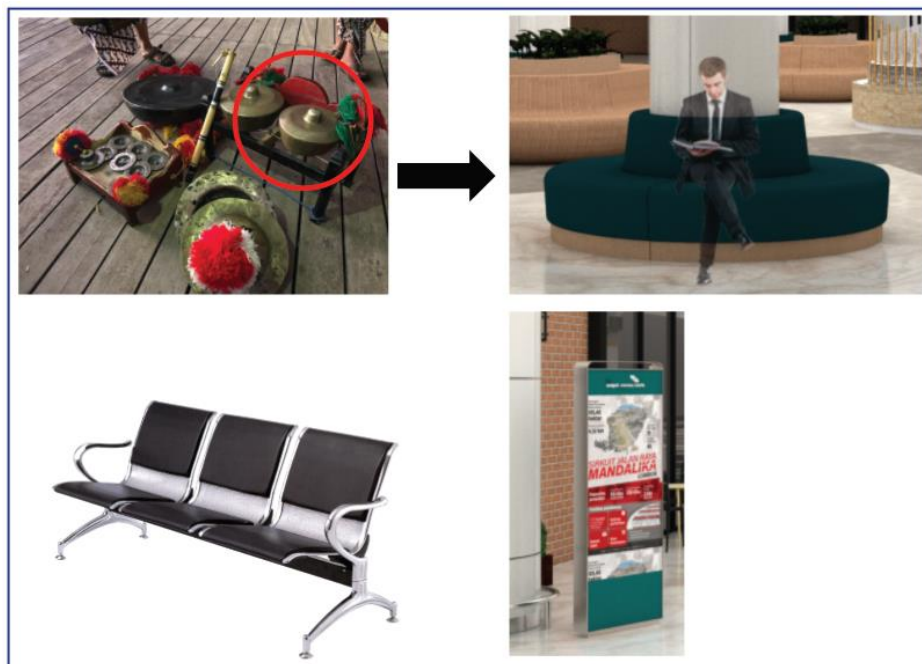
Gambar 4.32. Konsep Plafon

Sumber: : Data Penulis 2019



Motif khas dari songket tenun subahnale memiliki pola geometris segi enam dengan motif bunga di dalamnya akan di aplikasikan pada plafon area *check-in* hal untuk memperkuat karakteristik Budaya Lombok, material difinising dengan warna putih dan penambahan *led hidden lamp* pada pola geometris plafon.

4.6.4 Konsep Furnitur



Gambar 4.33. Konsep *Furniture*

Sumber: : Google

Furniture merupakan elemen pengisi interior yang memiliki kegunaan dan fungsi sesuai dengan kebutuhan pengguna, ada beberapa furniture yang dominan pada bandara dan perlu untuk di perhatikan bentuk dan fungsinya, salah satunya dalah sarana duduk/ kursi pada area public *public hall*, *public waiting chair* adalah sarana duduk yang dominan pada area public *public hall*, bentukan yang dinamis dan berkelompok akan memberikan kesan ramah, dan nyaman pada pengguna



4.6.5 Konsep Elemen Estetis



Gambar 4.34. Konsep Elemen Estetis

Sumber: : Data Penulis

NRQVHSHOHPHQHVWHWLVS DGDEEDQGDUD PHQJXQDNDQWHPD
6DVDN' GLPDQD
Konsep budaya sasak dan pesona alam lombok dipadukan menjadi satu aksen pada area *center public hall*, bentukan yang terinspirasi dari sapuk Lombok (ikat kepala) dipadukan dengan topografi pesona alam Lombok yakni pantai, hutan, dan gunung.



4.6.6 Skema Warna



Gambar 4.35. Konsep Warna

Sumber: : Data Penulis

Konsep warna yang digunakan pada Bandara Internasional Lombok adalah warna-warna cerah. Untuk memberikan kesan bersih, luas dan modern warna dominan yang digunakan pada bandara adalah warna putih. Dominasi warna putih dapat memantulkan cahaya dengan baik sehingga dapat menghemat penggunaan energi pada siang hari.

Sebagai aksentuasi konsep warna diambil dari karakteristik *tone* warna pesona alam lombok, warna monokrom biru diambil dari biru laut Lombok, serta dikombinasikan dengan krem pasir pantai, sedangkan warna monokrom hijau diambil dari *tone* warna Gunung Rinjani Lombok.



4.6.7 Konsep Pencahayaan

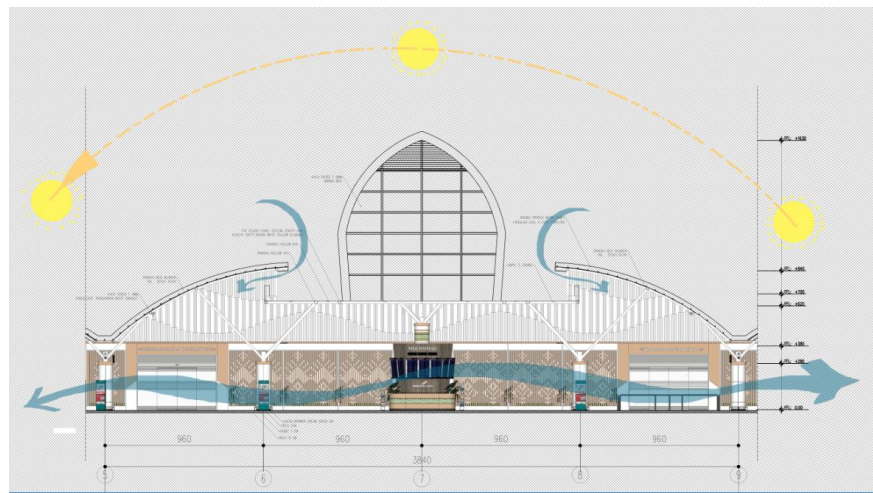
Konsep pencahayaan yang akan diterapkan pada perancangan ini memaksimalkan pencahayaan alami pada pagi sampai sore hari. Penggunaan jendela yang lebar dan tersebar akan membuat ruangan menjadi lebih natural serta memberi kesan terbuka. Selain menggunakan pencahayaan alami, Bandara Internasional Lombok juga menggunakan pencahayaan buatan dengan *general light*, *down light*, dan juga *hidden lamp*.



Gambar 4.36. Konsep Pencahayaan

Sumber: : Google

4.6.8 Konsep Penghawaan



Gambar 4.37. Konsep Penghawaan

Sumber: : Data Penulis 2019

Konsep penghawaan yang akan diterapkan adalah memaksimalkan penghawaan alami untuk mencapai kondisi yang ideal, terutama pada area *public hall* bandara yang masih bersifat *semi-outdoor*

SIRKULASI PENGGUNA . LT1

Area Steril

Area Publik

LEGENDA:

- DOMESTIK
- INTERNASIONAL
- KEBERANGKATAN DOMESTIK
- KEBERANGKATAN INTERNASIONAL
- KEDATANGAN DOMESTIK
- KEDATANGAN INTERNASIONAL
- TRANSIT
- PUSAT INFORMASI
- PINTU KELUAR
- CHECK-IN AREA
- PENGAMBILAN BAGASI
- MARKET
- FRESH FOOD RESTAURANT
- AIRLINES CS
- MINIKOTA
- ATM
- TOILET
- SUN SYSTEM 2 SBU
- SUN SYSTEM 1 SBU
- STANDING SUN MAP

Sumber: : Data Penulis 2019

Sumber: : Data Penulis 2019



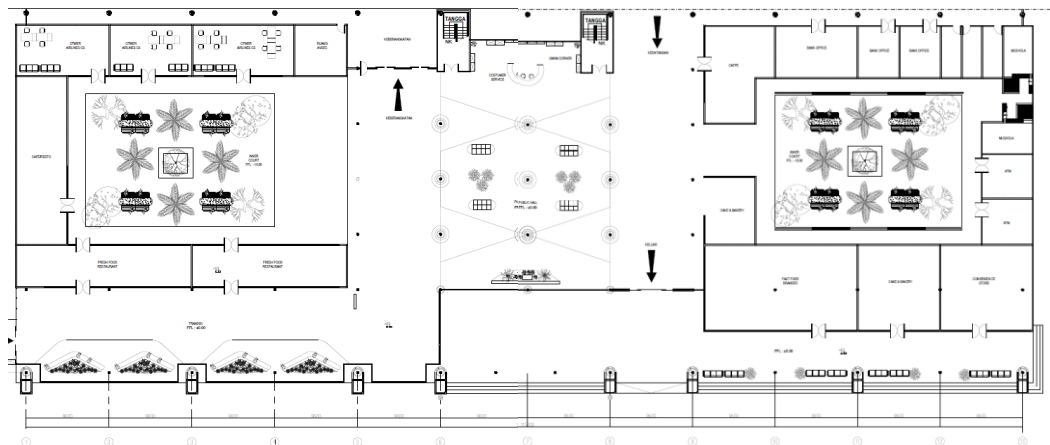
BAB V

PROSES DAN HASIL DESAIN

5.1 Alternatif *Layout*

Alternatif *layout* dibuat berdasarkan hasil analisa di Bab sebelumnya, meliputi studi *eksisting* bangunan, studi analisa pengguna, studi aktivitas dan kebutuhan ruang, dan hubungan antar ruang. Alternatif *layout* yang telah dibuat selanjutnya dipilih melalui *objective weighted method* yang telah ditentukan beberapa aspek yang digunakan sebagai tolak ukur untuk mengetahui *layout* mana yang paling baik dan optimal.

5.1.1 Alternatif *Layout* 1



Gambar 5.1. Alternatif *Layout* 1

Sumber: Data penulis 2019

Pada alternatif *layout* 1, terdapat beberapa perubahan pada eksisting terminal bandara, area public hall yang tadinya *full* tertutup di buka sebagian untuk memberi akses penjemputan pada area pintu keluar bandara. Penambahan beberapa fasilitas bandara diantaranya fasilitas duduk di area transisi menuju public hall bandara dan di area tunggu kedatangan penumpang bandara, sehingga dapat memfasilitasi pengguna yang ingin beristirahat. Selain itu terdapat *standing digital sign* di beberapa titik. Area



costumer service digabung menjadi satu dengan area *UMKM Corner* untuk memaksimalkan area

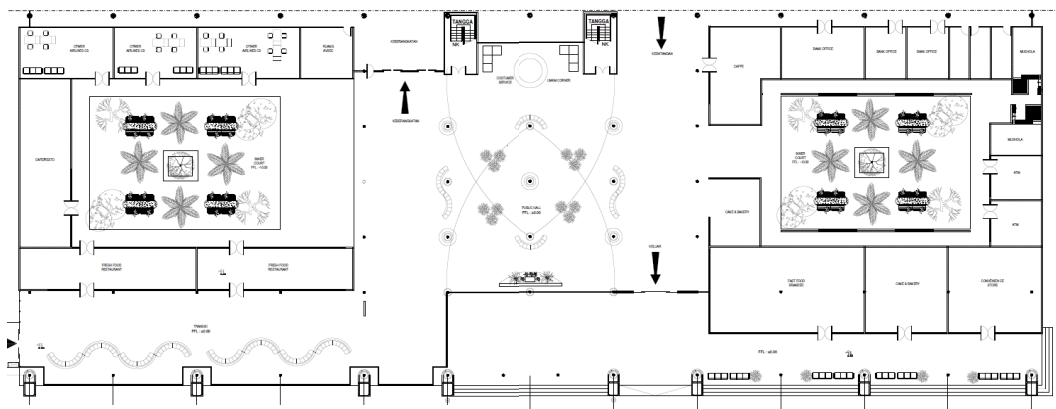


Gambar 5.2. Perspektif Alternatif 1

Sumber: Data penulis 2019

Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area transisi menuju *public hall* sebanyak 48 orang, pada area tunggu kedatangan sebanyak 24 orang, Sedangkan pada area *public hall* sebanyak 130 orang. Penataan *layout* furnitur yang simetris dan lebih tertata.

5.1.2 Alternatif Layout 2



Gambar 5.3. Alternatif Layout 2

Sumber: Data penulis 2019

Pada alternatif *layout* 2, penataan *layout* furnitur lebih dinamis, pola lantai yang terinspirasi dari bentukan lumbung padi Lombok, terdapat beberapa perubahan pada *eksisting* terminal bandara, area *public hall* yang tadinya *full* tertutup di buka sebagian untuk memberi akses penjemputan pada area pintu keluar bandara. Penambahan beberapa fasilitas bandara diantaranya fasilitas duduk di area transisi menuju *public hall* bandara dan



di area tunggu kedatangan penumpang bandara, sehingga dapat memfasilitasi pengguna yang ingin beristirahat. Selain itu terdapat *standing digital sign* di beberapa titik. Area *costumer service* digabung menjadi satu dengan area *UMKM Corner* untuk memaksimalkan area

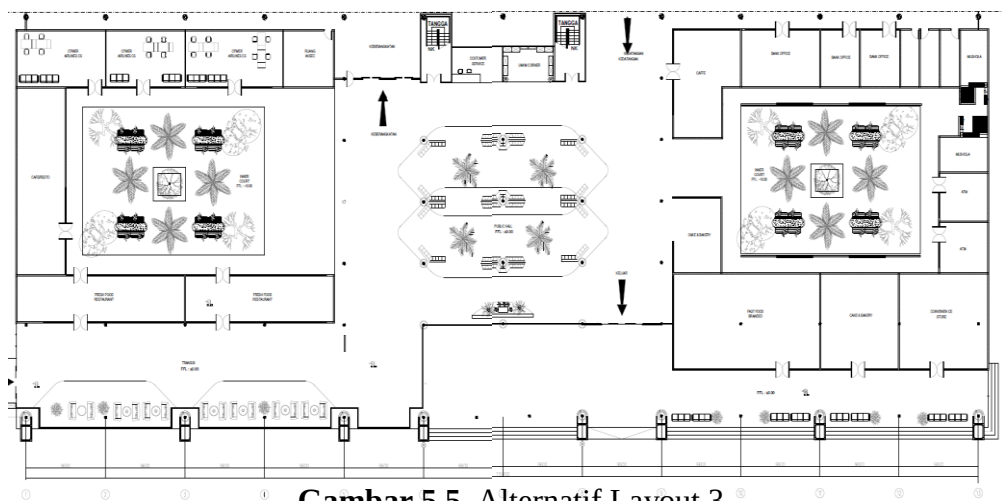


Gambar 5.4. Perspektif Alternatif 2

Sumber: Data penulis 2019

Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area transisi menuju public public hall sebanyak 80 orang, pada area tunggu kedatangan sebanyak 24 orang, Sedangkan pada area Public public hall sebanyak 130 orang. Penataan layout furnitur yang dinamis dan tidak monoto

5.1.3 Alternatif Layout 3



Gambar 5.5. Alternatif Layout 3

Sumber: Data penulis 2019

Pada alternatif layout 3, penataan layout furnitur simetris namun lebih padat dan daya tampung lebih banyak, pola lantai yang terinspirasi dari bentuk motif songket subahnale memperkuat ciri khas dari daerah lombok, terdapat beberapa perubahan pada eksisting terminal bandara, area public public hall yang tadinya full tertutup di buka sebagian untuk



memberi akses penjemputan pada area pintu keluar bandara. Penambahan beberapa fasilitas bandara diantaranya fasilitas duduk di area transisi menuju public hall bandara dan di area tunggu kedatangan penumpang bandara, sehingga dapat memfasilitasi pengguna yang ingin beristirahat. Selain itu terdapat standing digital sign di beberapa titik. Area costumer service dipisah dengan area UMKM Corner



Gambar 5.6. Alternatif Layout 3

Sumber: Data penulis 2019

Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area transisi menuju *public hall* sebanyak 28 orang dengan *coffetable*, pada area tunggu kedatangan sebanyak 24 orang, Sedangkan pada area *public hall* sebanyak 147 orang. Penataan layout furnitur yang simetris dan tertata.

5.1.4 *Weighted method*

Alternatif *layout* 1, 2, dan 3 akan diseleksi menggunakan *weighted method* untuk memilih *layout* yang paling sesuai dengan kriteria yang diharapkan. Kriteria yang digunakan dan hasil *dari weighted method* terdapat pada tabel berikut ini.

Kriteria	Eksplorasi Budaya Lombok	Aksesibilitas	Sirkulasi Pengguna	Hasil	Rangking	Mark	Bobot Relatif
Eksplorasi Budaya Lombok	-	1	1	2	I	100	0,42
Sirkulasi	0	-	0	0	III	60	0,25
Konsep Desain Modern	0	1	-	1	II	80	0,33
Overall Value						240	1

Keterangan:

1 = Lebih Penting - = Tidak bisa dibandingkan 0 = sama penting Skala mark + 10-100



Kriteria	Weighted	Parameter	Alternatif 1				Alternatif 2				Alternatif 3			
			M	S	V	Rata-rata	M	S	V	Rata-rata	M	S	V	Rata-rata
Eksplorasi Budaya Lombok	0,42	Konten Budaya pada Interior	Good	8	3,36	3,57	Good	8	3,36	3,36	Good	8	3,36	3,36
		Eksplorasi Transformasi Bentuk	Very Good	9	3,78		Good	8	3,36		Good	9	3,78	
Sirkulasi	0,25	Konsep penataan layout furniture	Good	8	2	2	Good	8	2	2	Good	1.75	1.75	1.75
Konsep Desain Modern	0,33	Optimalisasi fasilitas Bandara	Good	8	2,64	2,64	Good	8	2,64	2,64	Good	8	2,64	2,64
		Konsep Inovasi Teknologi	Good	8	2,64		Good	8	2,64		Good	8	2,64	
Overall Value Utility			8,21				8				7.75			

Skala Skor 1-10

M = Magnitude

S = Score

V = Value

Poor : 1-5

Good: 6-8

Very Good: 9-10

Sumber: Data penulis 2019

Dari perhitungan dengan *weighted method* di atas, diketahui bahwa *layout* terpilih adalah alternatif *layout* 1. Alternatif *layout* 1 memiliki nilai tertinggi dalam kriteria di atas.

5.2 Pengembangan Alternatif Layout Terpilih

Alternatif *layout* 1 merupakan *layout* paling baik dibandingkan dengan 2 alternatif *layout* lainnya. Hal ini telah dijabarkan pada sub-bab sebelumnya. Namun, alternatif *layout* 1 masih memiliki beberapa kekurangan. Oleh karena itu, *layout* tersebut dikembangkan agar menjadi *layout* yang fungsional, efisien, dan mampu memberikan fasilitas yang menunjang kebutuhan pengguna secara maksimal.



Gambar 5.4. Pengembangan Alternatif Layout

Sumber: Data penulis 2019



Pada pengembangan *layout* terpilih, terdapat perubahan pada *eksisting* yang lebih masif, area transisi keberangkatan dan kedatangan dibuat terbuka, sehingga dapat mengurangi penumpukan pengunjung, dan memudahkan akses dari *drop off* ke koridor terminal bandara, penempatan pusat informasi pada area tengah koridor bandara sehingga lebih startegis.

Pada area koridor keberangkatan difasilitasi dengan fasilitas duduk sofa panjang yang di bagian belakangnya terdapat pot tanaman dan sofa spiral yang di tengahnya terdapat *standing digital* informasi, penataan *layout* fasilitas duduk secara zigzag dan sederhana sehingga tidak mengganggu atau mem-*blocking* proses penurunan penumpang.

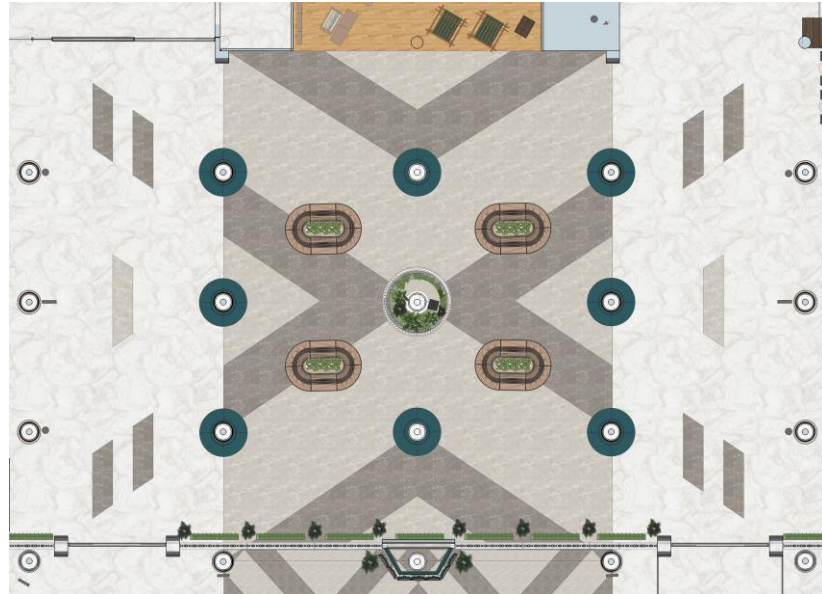
Area selanjutnya merupakan area pusat informasi berada pada bagian tengah diantara pintu keberangkatan dan kedatangan, area informasi hanya terdapat meja informasi dan panel FIDS sebagai pusat informasi keberangkatan dan kedatangan, selain itu juga terdapat *orientation map* pada sisi depan area pusat informasi. Di samping area informasi terdapat area koridor kedatangan dengan fasilitas dominan kursi tunggu untuk memfasilitasi pengunjung yang sedang menunggu kedatangan penumpang.

Pada area selanjutnya yaitu hal keberangkatan dan kedatangan, merupakan area semi steril yang hanya bisa diakses oleh penumpang bandara, pada area ini terdapat fasilitas duduk sofa lingkaran dan kursi rotan spiral, *layout* furnitur dipusatkan pada bagian tengah sehingga tidak mengganggu laju penumpang yang berangkat dan penumpang kedatangan. Selain itu juga pada area ini terdapat UMKM *corner* untuk menunjang promosi pariwisata daerah berupa hasil kerajinan khas daerah Lombok.



5.3 Pengembangan Desain Area Terpilih 1

5.3.1 Layout Furnitur



Gambar 5.5. Layout Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2019

Area terpilih 1 merupakan area *public public hall* bandara yang terletak pada bagian tengah terminal, area ini berfungsi sebagai area tunggu penumpang sebelum melakukan *check-in* atau pada saat menunggu penjemputan penumpang, area ini juga merupakan area yang strategis untuk menyambut penumpang bandara dengan nuansa Gumi Sasak yang merupakan identitas dari daerah Lombok. *Public hall* juga , merupakan area semi steril yang hanya bisa diakses oleh penumpang, pada area ini terdapat fasilitas duduk sofa lingkaran, kursi rotan spiral dan terdapat *sculpture* dengan tema Gumi Sasak sebagai *point interest* , *layout furniture* dipusatkan pada bagian tengah sehingga tidak mengganggu laju penumpang yang berangkat dan penumpang kedatangan. Selain itu juga pada area ini terdapat *UMKM corner* untuk menunjang promosi pariwisata daerah berupa hasil kerajinan khas daerah Lombok.



5.3.2 Gambar 3D Area Terpilih 1



Gambar 5.6. 3D View 1 Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2019

Gambar di atas merupakan salah satu *view* area terpilih 1. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, pada area *public hall* keberangkatan dan kedatangan terdapat fasilitas duduk sofa lingkaran dengan *finishing* kulit sintetis berwarna biru toska untuk mempertegas nuansa alam dari Lombok salah satunya adalah pesona pantai Lombok yang identik dengan warna biru laut.

Pengaplikasian konsep Budaya Sasak pada bagian fasad bangunan, pada kolom mengaplikasikan transformasi bentuk alat musik *gendang beleq* menggunakan aksesoris *list* yang terinspirasi dari Seruling Sasak, *list* pada kolom didominasi dengan warna hijau dan *light wood*, pada bagian *plafond* menggunakan konsep bentukan dinamis seperti gelombang pantai yang indah.



Gambar 5.7. 3D View 2 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2019

Lantai dengan material marmer memberikan kesan etnik dan sejuk pada area *public hall*, dimana area *public hall* ini *semi outdoor*, selain marmer pada area ini dikombinasikan dengan material *vynil* sehingga tetap bisa memberikan kesan hangat pada penumpang yang sedang menggunakan fasilitas duduk, dan pola lantai pada area ini juga bertujuan untuk memberikan zona antara zona cepat dan zona lambat.



Gambar 5.8. 3D View 3 Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2019



Untuk memaksimalkan pengahawaan dan pencahayaan dinding partisi menggunakan konsep semi *block*, dengan konsep yang modern dipadukan dengan aksan motif songket nanas sehingga memperkuat nuansa budaya Sasak pada bandara, pada bagian *sign system* bandara menggunakan konsep modern yang dikombinasikan dengan *watermark* motif songket Lombok sehingga memperkuat karakteristik dari daerah Lombok.

5.4 Pengembangan Desain Area Terpilih 2

5.4.1 Layout Furnitur



Gambar 5.9. Layout Furnitur Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2019

Area terpilih 2 merupakan area koridor keberangkatan, area ini berfungsi sebagai area *drop off* dan mengantarkan penumpang bandara. Selain itu di area ini juga terdapat area konsesi sehingga pengguna terminal bandara dapat menikmati fasilitas bandara, *layout furniture* pada area ini tidak terlalu padat karna merupakan area pergerakan pengunjung bandara, penataan furnitur dengan formasi zigzag agar mudah dilalui oleh pengguna yang baru turun dari kendaraan.



5.4.2 Gambar 3D Area Terpilih 2



Gambar 5.10. Gambar 3D View 1 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2019

Gambar di atas merupakan salah satu view dari area koridor keberangkatan. Pada area ini terdapat fasilitas tempat duduk untuk publik dan *digital information*, tempatt duduk spiral yang dikombinasikan dengan digital informasi untuk memanfaatkan tempat, *digital information* ini berfungsi untuk menampilkan seputar informasi tentang bandara, memperkenalkan eksistensi keberagaman budaya Lombok, dan bisa juga sebagai media periklanan.



Gambar 5.11. Gambar 3D View 2 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2019



Lantai pada area ini menggunakan kombinasi lantai marmer dan vinyl, konsep dan fungsi pola lantai pada area ini sama dengan area *public hall* bandara, pada kolom terdapat aplikasi elemen budaya Sasak yaitu alat kesenian gendang beleq, di bagian *plafond* bandara dihiasi dengan *list* motif songket Sasak, dan kaca bagian atas menggunakan kaca semi transparan dengan motif *subahnale* untuk menghasilkan biasan cahaya yang menarik.



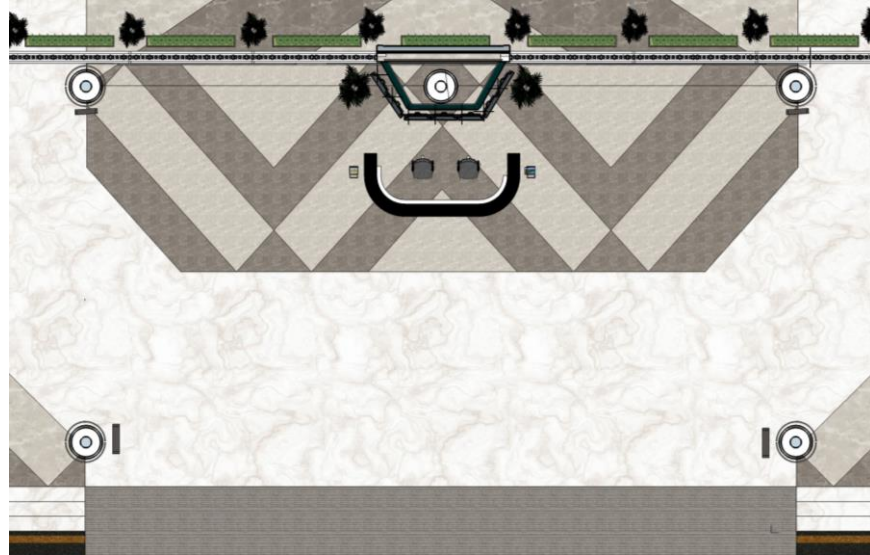
Gambar 5.12. Gambar 3D View 3 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2019



5.5 Pengembangan Desain Area Terpilih 3

5.5.1 Layout Furnitur



Gambar 5.12. Gambar 3D View 3 Area Terpilih 2

Sumber: Data Penulis 2019

Area terpilih 3 merupakan area pusat informasi area ini berfungsi sebagai area informasi untuk pengguna bandara terdapat fasilitas *front desk* dan panel FIDS penerbangan, *layout furniture* pada area ini tidak terlalu padat karena merupakan area pergerakan pengguna bandara.

5.5.2 Gambar 3D Area Terpilih 3



Gambar 5.12. Gambar 3D View 1 Area Terpilih 3

Sumber: Data penulis 2019



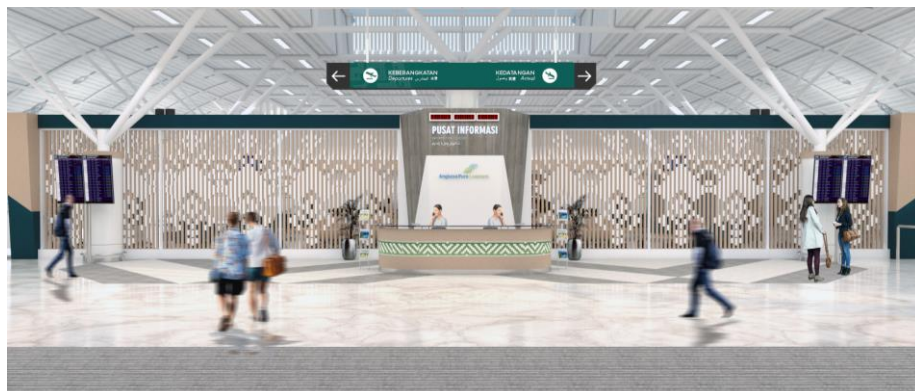
View ini adalah area pusat informasi, terdapat *front desk* dan panel FIDS sebagai *backdrop*, lantai pada area ini dibuat berpola dengan pola geometris motif songket untuk memperkuat karaktersitik Lombok selain itu juga fungsi dari pola lantai ini untuk memberi *zoning area*, pada *furniture front desk* diberikan aksent motif dari transformasi tekstur pegunungan menggunakan teknik songket.



Gambar 5.12. Gambar 3D View 1 Area Terpilih 3

Sumber: Data penulis 2019

Pada area pusat informasi juga terdapat 2 *standing sign map* yang diletakan tepat di depan area informasi untuk memudahkan pengguna bandara dalam menentukan arah atau tujuan, serta terdapat *wayfinding* keberangkatan dan kedatangan pada bagian atas area, pada siang hari area ini cukup memaksimalkan pencahayaan alami, karena posisinya sama dengan koridor bandara.



Gambar 5.12. Gambar 3D View 1 Area Terpilih 3

Sumber: Data penulis 2019



Pada area pusat informasi juga terdapat 2 *standing sign map* yang diletakan tepat di depan area informasi untuk memudahkan pengguna bandara dalam menentukan arah atau tujuan, serta terdapat *wayfinding* keberangkatan dan kedatangan pada bagian atas area, pada siang hari area ini cukup memaksimalkan.



(Halaman ini sengaja dikosongkan)



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dalam Dalam penyusunan Tugas Akhir Desain Interior Terminal Bandar Udara Internasional Lombok Dengan Konsep Modern Bernuansa Gumi Sasak ini dapat disimpulkan bahwa Terminal Bandar Udara Internasional Lombok merupakan salah satu pintu gerbang masyarakat Sasak Lombok, sebagai salah satu gerbang utama tentu bandara harus memiliki karakteristik daerah yang kuat.

Lombok merupakan daerah yang memiliki identitas kuat baik dalam segi budaya, sosial dan pesona alam, sehingga menjadi salah satu destinasi wisata yang sedang berkembang di Indonesia, hal ini berdampak pada meningkatnya intensitas penumpang pada Bandara Internasional Lombok, sehingga perlu diimbangi dengan peningkatan kualitas pada bandara baik dari segi pelayanan maupun fasilitas bandara.

Penerapan konsep modern dengan nuansa Gumi Sasak menjadi salah satu cara untuk meningkatkan kenyamanan dan *experience* pengguna bandara, dengan penataan furnitur, alur sirkulasi serta optimalisasi fasilitas bandara sesuai standar internasional dapat membuat pengguna lebih nyaman. Konsep yang modern di balut dengan pengaplikasian aksesoris budaya dan pesona alam dapat menjadi identitas Bandara Internasional Lombok.

6.2 Saran

Untuk pengembangan teori dan kajian dalam perancangan Desain Interior Bandara Internasional Lombok, maka diberikan saran sebagai berikut :

1. Bagi desainer interior, dalam melakukan perencanaan fasilitas publik seperti Bandara Internasional Lombok tentu banyak hal yang perlu diperhatikan. Sehingga diperlukan banyak kajian studi dan riset mendalam agar menghasilkan konsep desain Bandara internasional yang baik, tepat, dan maksimal.
2. Bagi pihak pengelola Bandara Internasional Lombok perlu adanya peningkatan kualitas pelayanan dan fasilitas seperti kebersihan dan perawatan fasilitas bandara menjadi salah satu hal yang harus di perhatikan secara konsisten. Selain itu perlu adanya pembaharuan desain dengan



mengeksplorasi potensi budaya dan alam Gumi Sasak untuk memunculkan karakteristik daerah pada bandara.

3. Bagi pembaca dan peneliti, penulis menyarankan untuk melakukan kajian yang lebih spesifik mengenai standar perancangan bandara baik nasional maupun internasional.



DAFTAR PUSTAKA

- [1] International Civil Aviation Organization (ICAO). 2010. ~~SI~~URGURPHV'Annex 14 to the Chicago Convention of 1944, Vol. 1, 5th ed. Montreal. Canada: ICAO.
- [2] International Air Transport Association (IATA). 2004. Airport Development Reference Manual, 9th ed. Geneva: IATA.
- [3] Panitia Teknis Persyaratan Sarana dan Prasarana, Pengoperasian serta Pelayanan Transportasi Bandar Udara. 2004. SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara. Jakarta: Badan Standarisasi Nasional.
- [4] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
- [5] Panero, Julius; Zelnik, Martin. 1979. Human Dimension & Interior Space. New York: Watson-Guptill Publications.
- [6] Undang-Undang No. 1 tentang Penerbangan Tahun 2013 Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- [7] PM 69 Tahun 2013 tentang Tata n Kbandarudaraan Nasional.
- [8] PT. (PERSERO) Angkasa Pura I. 2009. Spesifikasi Bandar Udara Internasional Lombok,dalam www.angkasapura1.co.id.
- [9] SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara.
- [10] SNI 03-7049-2004 tentang Perancangan Fasilitas bagi Pengguna Khusus di Bandar Udara.
- [11] Keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993 tentang kriteria klasifikasi bandar udara
- [12] Keputusan menteri perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan
- [13] Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan . Juknis LLAJ(Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) 1995
- [14] Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA



-
- [15] Keputusan Menteri Negara Pemberdayaan Aparatur Negara Nomor 63/KEP/MPAN/7/2003 tentang : pedoman umum penyelenggaraan pelayanan publik
- [16] Horonjeff, R., dan McKelvey, F. X. 1993. Perancangan dan Perencanaan Bandar Udara. Jilid 2. Jakarta: Erlangga.
- [17] Edward, Brian. (2005). The Modern Airport Terminal: New Approaches to Airport Architecture, second edition. New York: Spoon Press.
- [18] Damardjati, R.S. 1995. Istilah-istilah Dunia Pariwisata. Jakarta: PT. Pradnya Paramitha.
- [19] Wicaksono dan Tisnawati. 2014. Teori Interior. Jakarta : Griya Kreasi.
- [20] Banham, Rayner. 1978. Age of The Master: A Personal View of Modern Architecture
- [21] Calori, Chris (2007), Signage and Wayfinding Design: A Complete Guide to Creating Environmental Graphic Design Systems, New York: Wiley
- [22] Gibson, David (2009), The Wayfinding Handbook: Information Design for Public Places, 1st edition, Princeton Architectural Press, ISBN-10: 1568987692
- [23] 
- [24] Sugiyono. 2011. Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D. Bandung: Alfabeta
- [25] Misnawati, Yulinda 2016. Makna simbolik kain songket sukarara Lombok tengah nusa tenggara barat NTB
- [26] Agnes.Pricillia. 2013. Lambung dan Pegon, pakaian adat sasak. artikel : www.wacana.com
- [27] Soesandireja.. 2010. Sejarah dan tradisi suku sasak-Lombok. artikel : www.wacana.com
- [28] <https://maderatihkusumadewi.wordpress.com/tag/elemen-interior/>
- [29] <http://hubud.dephub.go.id/?en/page/detail/44>

BIODATA PENULIS



Penulis bernama lengkap Lalu Abdul Aziz Alpiandre, dilahirkan di Lombok Timur pada 26 April 1997. Merupakan anak pertama dari tiga bersaudara, sejak kecil memiliki ketertarikan terhadap alam, seni dan budaya. Penulis telah menempuh pendidikan formal di TK Dharmawanita, SD Negeri 3 Selebung Ketangga, MTs. Mu'allimin NW Pancor, dan setelah lulus dari SMA Negeri 1 Selong, penulis diterima di Departemen Desain Interior ITS melalui jalur SBMPTN pada tahun 2015. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti organisasi tingkat departemen, yakni Himpunan Mahasiswa Desain Interior (HMDI) ITS sebagai ketua himpunan kepengurusan (2017/2018), dan ikut aktif dalam UKM Silat Perisai Diri ITS. Selain itu penulis memiliki ketertarikan dalam kepanitiaan event terkhusus pada divisi dekorasi instalasi dengan pengalaman menjadi panitia dekorasi dan instalasi pada event IDE ART 2017, ITS EXPO 2016, ITS EXPO 2017, dan SPASIAL 2018. Penulis mengambil Tugas Akhir dengan judul “Re-Desain Interior Terminal Bandara Internasional Lombok dengan Konsep Modern Bernuansa Gumi Sasak” karena penulis memandang pentingnya eksistensi sebuah bandara sebagai salah satu sarana publik yang menyambut penumpang pesawat udara dengan identitas sebuah daerah, melalui desain interior yang berkonsep identitas daerah Lombok yakni “Gumi Sasak” merupakan salah satu faktor untuk membangun suasana pada bandara. Di daerah Lombok sendiri banyak potensi-potensi budaya, alam, dan karakter sosial masyarakat yang dapat di eksplor lebih dalam, untuk pengaplikasiannya pada sebuah desain interior terminal bandara. Sehingga penulis ingin memberikan kontribusi pengolahan konsep desain interior dengan membawa konsep identitas daerah pada terminal bandara. Semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi pembaca, terutama bagi bidang desain interior di Indonesia. Hal yang berkaitan dengan isi dari Tugas Akhir ini, dapat didiskusikan dengan menghubungi penulis di Alpiandre22@gmail.com atau +6285931145911

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1	: Observasi dan Kuesioner
LAMPIRAN 2	: Alternatif Desain
LAMPIRAN 3	: Gambar 3D Render
LAMPIRAN 4	: Rencan Anggaran Biaya (RAB)
LAMPIRAN 5	: Gambar Teknik
LAMPIRAN 6	: Surat Keterangan Bebas Plagiat
LAMPIRAN 7	: Biodata Penulis

Dokumentasi survey Bandara Internasional Lombok



Dokumentasi penyebaran kuesioner terhadap pengguna Bandara Internasional Lombok



KUESIONER PENELITIAN DESAIN INTERIOR BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK - NTB

Perkenalkan saya Lalu Abdul Aziz Alpiandre Mahasiswa Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya Departemen Desain Interior. Saat ini saya sedang dalam proses mengerjakan Mata Kuliah Desain Interior 5 (Pra Tugas Akhir) dengan objek yang akan di rancang " Bandara Internasional lombok". Dimohon kesediaan Bapak/Ibu/Saudara/i untuk membantu studi saya dengan mengisi kuesioner ini .

Berikut kuisisioner yang saya ajukan, mohon kepada Bapak/Ibu/Saudara/i untuk memberikan jawaban yang sejujur- jujurnya dan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Adapun jawaban yang diberikan tidak akan berpengaruh pada diri Bapak/Ibu/Saudara/i karena penelitian ini dilakukan semata-mata untuk pengembangan ilmu pengetahuan. Atas kesediaannya saya ucapkan terima kasih

PETUNJUK PENGISISAN: berilah tanda (√) pada option jawaban yang anda pilih dan (.....) isi lah sesuai dengan pendapat anda

1. Jenis Kelamin:
 - a. Pria
 - b. Wanita
2. Usia:
 - a. < 20 tahun
 - b. 20 – 30 tahun
 - c. 30 – 50 tahun
 - d. > 50 tahun
3. Pekerjaan:
 - a. Pelajar/Mahasiswa
 - b. Pegawai Swasta
 - c. Pegawai Negeri
 - d. Wiraswasta
 - e. Lain-lain:.....
4. Pendapatan Perbulan?
 - a. < Rp 1.500.000
 - b. Rp 1.500.000 – Rp 3.000.000
 - c. Rp 3.000.000 – Rp 5.000.000
 - d. Rp 5.000.000 – Rp 10.000.000
 - e. > Rp 10.000.000
5. Domisili ?
 - a. Lombok
 - b. Nusa Tenggara Barat (Luar Pulau Lombok)
 - c. Indonesia (Luar Provinsi NTB)
 - d. Mancanegara

6. Dalam satu tahun terakhir, berapa kali anda bepergian menggunakan moda transportasi udara? a. 1 kali b. 2-3 kali c. 4-5 kali d. > 5 kali
7. Dengan siapa anda biasa bepergian menggunakan moda transportasi udara? a. Sendiri b. Teman/ Rekan Kerja c. Keluarga d. Lainnya:..... 8. Berapa rata-rata jumlah orang yang pergi bersama anda dalam sekali perjalanan? a. Sendiri b. 2 – 3 orang c. 4 – 5 orang d. > 5 orang
9. Biasanya berapa lama waktu yang anda habiskan untuk berada di bandara sebelum/ sesudah jadwal keberangkatan? (Diluar waktu delay) a. < 1 jam b. 1 – 2 jam c. 2 – 3 jam d. > 3 jam
10. Biasanya apa yang anda lakukan di bandara saat menunggu jadwal keberangkatan pesawat? Bisa memilih lebih dari satu pilihan a. Menggunakan gadget atau perangkat elektronik lainnya b. Makan – minum c. Berbelanja barang atau oleh-oleh d. Membaca buku e. Menunggu bersama kerabat/ keluarga di teras Bandara f. Lainnya:.....
11. Apa yang biasa anda bawa ketika bepergian menggunakan moda transportasi udara? Bisa memilih lebih dari satu pilihan a. Tas Kecil / Tas Tangan / Shoulder bag b. Tas punggung c. Koper Kecil d. Koper Besar e. Lainnya;
12. Apa yang anda perhatikan pertama kali ketika berkunjung / memasuki sebuah bandara? Bisa memilih lebih dari satu pilihan a. Suasana bandara b. Fasilitas c. Tingkat kebersihan dan kenyamanan d. Interior ruangan e. Luas ruangan bandara f. Sirkulasi pengguna g. Lainnya:.....

13. Apakah tujuan anda berkunjung ke Bandara Internasional Lombok? Bisa memilih lebih dari satu pilihan a. Bepergian menggunakan pesawat b. Datang dari luar kota/ luar negeri c. Mengantarkan teman/ keluarga yang hendak bepergian menggunakan pesawat d. Menjemput teman/ keluarga yang berkunjung e. Lainnya:.....
14. Apakah tujuan anda berkunjung ke Lombok? Bisa memilih lebih dari satu a. Berwisata b. Untuk bekerja c. Pulang ke daerah asal d. Mengunjungi kerabat/keluarga e. Lainnya :.....
15. Apakah anda puas dengan keadaan, suasana dan fasilitas di Bandara Internasional Lombok? a. Sangat puas b. Puas c. Cukup puas d. Tidak puas e. Sangat tidak puas 16. Menurut anda, apa kekurangan pada Bandara Internasional Lombok? Bisa memilih lebih dari satu pilihan a. Fasilitas b. Suasana c. Alur sirkulasi pengunjung dan penumpang d. Kebersihan e. Interior ruangan f. Luasan ruang g. Kurang informatif dan tidak ramah pengunjung h. Lainnya.....
17. Menurut anda, seberapa penting ketersediaan tempat duduk di teras bandara (bukan ruang tunggu keberangkatan) ketika ingin beristirahat menunggu penerbangan/ menunggu keluarga/ kerabat pada saat akan meninggalkan bandara? a. Sangat penting b. Penting c. Cukup Penting d. Tidak penting e. Sangat tidak penting

18. Desain interior seperti apa yang menurut anda paling sesuai untuk diterapkan pada Terminal Bandara Internasional Lombok?

a. Gambar A: Menampilkan unsur budaya lokal yang dikemas secara moderen



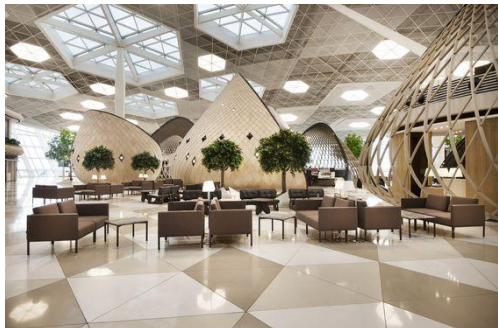
b. Gambar B: Menampilkan bentuk sederhana dan simple



c. Gambar C: Menampilkan suasana futuristik masa depan



d. Gambar D : menampilkan suasana modern natural dengan suasana yang fresh



19. Desain furniture fasilitas duduk yang menurut anda paling sesuai dan nyaman digunakan pada Terminal Bandara Internasional Lombok?

a. Gambar A: furniture dengan bentukan yang simple dan lebih menekankan fungsi



b. Gambar B: Menampilkan kesan menarik dengan bentukan geometris yang full color



c. Gambar C: furniture dengan bentukan dinamis dengan warna monokrom



d. Gambar D: furniture yang unik dengan desain parametric dengan material kayu yang di ekspose



20. Komposisi warna yang menurut anda paling sesuai untuk di terapkan pada bandara internasional lombok?

a. Gambar a: suasana bersih dengan komposisi warna dominan putih



b. Gambar D: komposisi warna dengan aksentuasi warna merah



c. Gambar D: warna monocrom hijau untuk memberikan kesan fresh

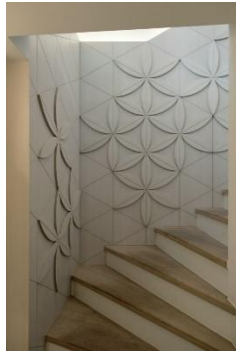


d. Gambar D: warna fullcolor yang fun



21. Seberapa menarik pengaplikasian elemen dekorasi berupa pattern timbul dengan motif songket sasak pada bandara internasional lombok?

- a. Sangat menarik
- b. Menarik
- c. Biasa saja
- d. Tidak menarik



22. Apakah perlu penerapan pola lantai untuk membantu zoning area dan sebagai alur sirkulasi pengguna?

- a. Sangat perlu
- b. perlu
- c. bisa iya bisa tidak
- d. tidak perlu



23. Menurut anda, budaya Lombok apa yang paling sesuai untuk di terapkan di interior Bandara (boleh pilih lebih dari stau)

a. Nyongkolan



b. Presean



c. Legenda Putri mandalika



d. Gendang beleq





Area Public Hall - View 1



Area Public Hall - View 2





Area Koridor Keberangkatan - View 1



Area Koridor Keberangkatan - View 2



Area Koridor Keberangkatan - View 3



Area Pusat Informasi - View 1



Area Pusat Informasi - View 2



Area Pusat Informasi - View 3

RENCANA ANGGARAN BIAYA

PEKERJAAN : Area *Public Hall*

LOKASI : Terminal Bandara Internasional Lombok

NO	ITEM PEKERJAAN	VOL	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
A	PEKERJAAN LANTAI				
1	Pekerjaan Lantai Keramik Granit	875	M2	Rp 475,105.00	Rp 415,716,875.00
				Sub Total	Rp 415,716,875.00
B	PEKERJAAN DINDING				
1	Pekerjaan Dinding Partisi	8	Unit	Rp 5,612,550.00	Rp 44,900,400.00
				Sub Total	Rp 44,900,400.00
C	PEKERJAAN PLAFON				
1	Pemasangan Plafon PVC	875	M2	Rp 357,990.00	Rp 313,241,250.00
				Sub Total	Rp 313,241,250.00
D	PEKERJAAN KUSEN PINTU JENDELA				
1	Pemasangan kaca frameless	1	M2	Rp 981,330.00	Rp 981,330.00
2	Pemasangan Pintu Geser Otomatis	3	Unit	Rp 17,041,830.00	Rp 51,125,490.00
				Sub Total	Rp 52,106,820.00
E	PEKERJAAN KELISTRIKAN				
1	Instalasi Titik stop kontak gedung	3	Titik	Rp 291,295.00	Rp 873,885.00
2	Instalasi titik lampu gedung	42	Titik	Rp 216,850.00	Rp 9,107,700.00
4	Instalasi titik lampu LED Strip	70	M2	Rp 97,850.00	Rp 6,849,500.00
5	Pemasangan Saklar Tunggal	7	Titik	Rp 73,095.00	Rp 511,665.00
6	Pemasangan Saklar Ganda	2	Titik	Rp 89,295.00	Rp 178,590.00
				Sub Total	Rp 17,521,340.00
F	PEKERJAAN FINISHING DAN MEUBELAIR				
1	Pembuatan Pot Spiral	4	Unit	Rp 1,003,600.00	Rp 4,014,400.00
2	Pembuatan Pot Panjang	11	Unit	Rp 413,197.00	Rp 4,545,167.00
3	Pembuatan Standing Sign System	2	Unit	Rp 993,197.00	Rp 1,986,394.00
4	Pembuatan Sofa Lingkar	9	Unit	Rp 2,371,500.00	Rp 21,343,500.00
5	Pembuatan Bench Spiral Rotan	4	Unit	Rp 3,675,000.00	Rp 14,700,000.00
6	Pembuatan Videotron Display	3	Unit	Rp 26,657,500.00	Rp 79,972,500.00
7	Pembuatan Sculpture Gumi Sasak	1	Unit	Rp 8,220,000.00	Rp 8,220,000.00
G	PEKERJAAN LAIN-LAIN				
1	LCD TV	1	Unit	Rp 1,125,000.00	Rp 1,125,000.00
2	CCTV DS-2DF5225X-AEL Hikvision	1	Channel	Rp 2,400,000.00	Rp 2,400,000.00
3	Krisbow Tempat Sampah Metal Asbak	4	Unit	Rp 1,297,000.00	Rp 5,188,000.00
				Sub Total	Rp 143,494,961.00
	Total Keseluruhan				Rp 986,981,646.00
				PPN	Rp 98,698,164.60
				Total bayar	Rp 1,085,679,810.60

ANALISA SATUAN PEKERJAAN

PEKERJAAN : Area *Public Hall*

LOKASI : Terminal Bandara Internasional Lombok

NO	URAIAN PEKERJAAN	KOEF	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
A	PEKERJAAN LANTAI				
1	Pekerjaan Lantai Keramik Granit				
	<u>Upah</u>				
	Mandor	0.035	OH	Rp 180,000.00	Rp 6,300.00
	Kepala Tukang	0.035	OH	Rp 171,000.00	Rp 5,985.00
	Tukang	0.35	OH	Rp 156,000.00	Rp 54,600.00
	Pekerja	0.7	OH	Rp 145,000.00	Rp 101,500.00
				Jumlah	Rp 168,385.00
	<u>Bahan</u>				
	Semen PC	0.1638	Zak	Rp 73,000.00	Rp 11,957.40
	Semen Berwarna	0.65	Kg	Rp 16,000.00	Rp 10,400.00
	Pasir Pasang	0.045	M3	Rp 273,000.00	Rp 12,285.00
	Granite tile ValentinoGress Antium beige, dark grey, dan light grey	1.08	m2	Rp 284,000.00	Rp 306,720.00
				Jumlah	Rp 306,720.00
				Nilai HSPK	Rp 475,105.00
B	PEKERJAAN DINDING				
1	Pekerjaan Dinding Partisi				
	<u>Upah</u>				
	Tukang	1.05	OH	Rp 121,000.00	Rp 127,050.00
	Pembantu Tukang	1.05	OH	Rp 110,000.00	Rp 115,500.00
				Jumlah	Rp 242,550.00
	<u>Bahan</u>				
	Hollow Galvanis 60x60x2mm	30	Lonjor	Rp 179,000.00	Rp 5,370,000.00
	Cat Besi	5	Kg	Rp 40,000.00	Rp 200,000.00
				Jumlah	Rp 5,370,000.00
				Nilai HSPK	Rp 5,612,550.00
C	PEKERJAAN PLAFON				
1	Pemasangan Plafon PVC				
	<u>Upah</u>				
	Mandor	0.02	OH	Rp 171,000.00	Rp 3,420.00
	Kepala Tukang	0.07	OH	Rp 171,000.00	Rp 11,970.00
	Tukang Kayu	0.15	OH	Rp 156,000.00	Rp 23,400.00
	Pekerja	0.25	OH	Rp 145,000.00	Rp 36,250.00
				Jumlah	Rp 75,040.00
	<u>Bahan</u>				
	Plafon PVC 400x20x0,8 cm	1.05	M2	Rp 200,000.00	Rp 210,000.00
	Paku skrup	39	skrup	Rp 300.00	Rp 11,700.00
	Metal hollow 40 x 40	1	Lonjor	Rp 43,100.00	Rp 43,100.00
	Metal hollow 20 x 40	0.55	Lonjor	Rp 33,000.00	Rp 18,150.00
				Jumlah	Rp 282,950.00
				Nilai HSPK	Rp 357,990.00
D	PEKERJAAN KUSEN PINTU JENDELA				
1	Pemasangan kaca frameless				
	<u>Upah</u>				
	Mandor	0.005	OH	Rp 171,000.00	Rp 855.00
	Kepala Tukang	0.09	OH	Rp 171,000.00	Rp 15,390.00
	Tukang Kayu	0.085	OH	Rp 156,000.00	Rp 13,260.00

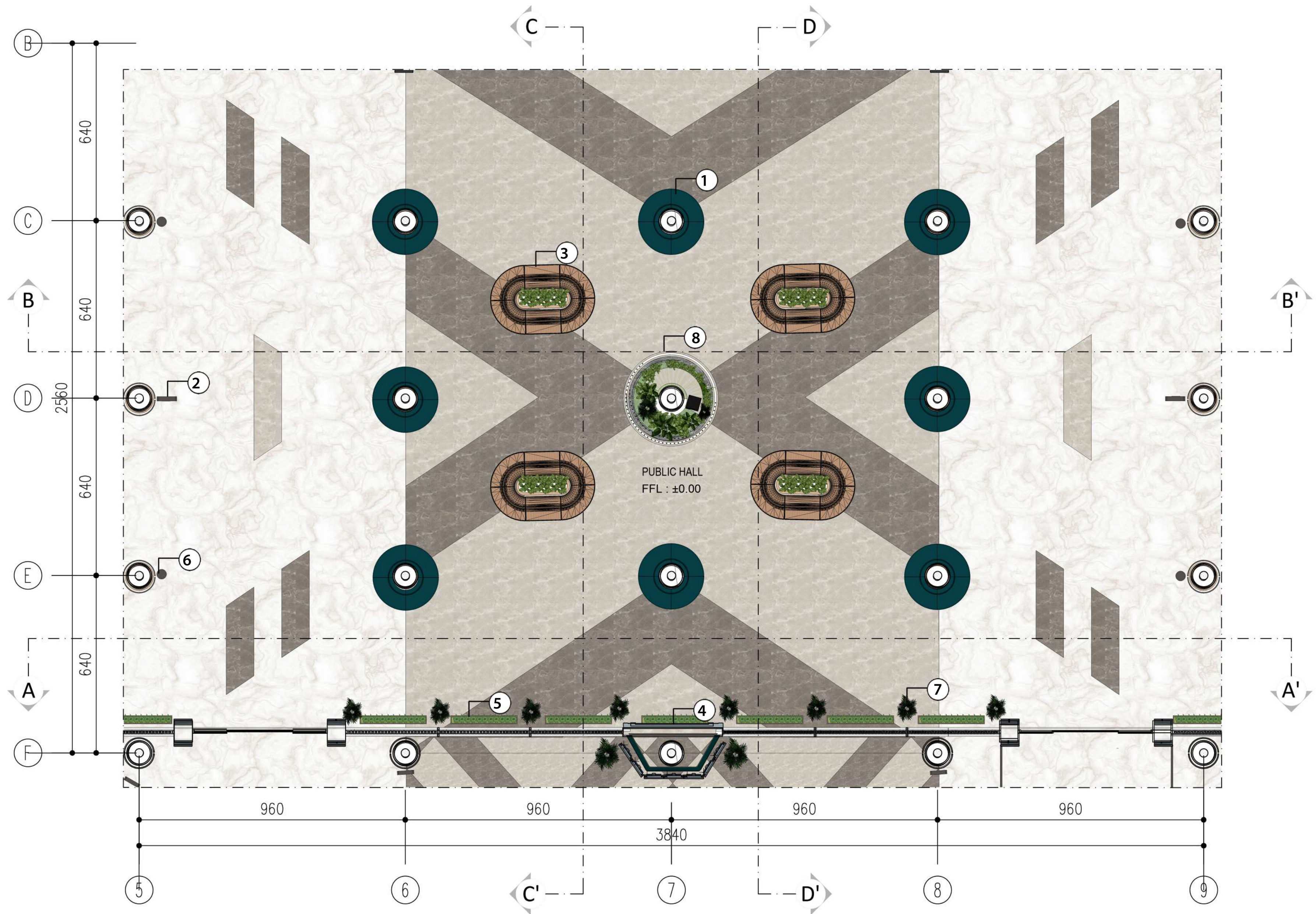
	Pekerja	0.085	OH	Rp	145,000.00	Rp	12,325.00
					Jumlah	Rp	41,830.00
	<u>Bahan</u>						
	List aluminium U	1	m	Rp	39,500.00	Rp	39,500.00
	Kaca tempered 12 mm	1	m2	Rp	900,000.00	Rp	900,000.00
					Jumlah	Rp	939,500.00
					Nilai HSPK	Rp	981,330.00
2	Pemasangan Pintu Geser Otomatis						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.005	OH	Rp	171,000.00	Rp	855.00
	Kepala Tukang	0.09	OH	Rp	171,000.00	Rp	15,390.00
	Tukang Kayu	0.085	OH	Rp	156,000.00	Rp	13,260.00
	Pekerja	0.085	OH	Rp	145,000.00	Rp	12,325.00
					Jumlah	Rp	41,830.00
	<u>Bahan</u>						
	Kaca tempered 12 mm	3	lembar	Rp	900,000.00	Rp	2,700,000.00
	List aluminium U	5	lonjor	Rp	39,500.00	Rp	197,500.00
	Automatic Sliding Door EDM MD Micom Jepang Kapasitas 100 Kg	1	Unit	Rp	10,000,000.00	Rp	10,000,000.00
					Jumlah	Rp	12,897,500.00
					Nilai HSPK	Rp	12,939,330.00
E	PEKERJAAN KELISTRIKAN						
1	Instalasi Titik stop kontak gedung						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.05	OH	Rp	171,000.00	Rp	8,550.00
	Tukang Listrik	0.2	OH	Rp	156,000.00	Rp	31,200.00
	Pekerja	0.001	OH	Rp	145,000.00	Rp	145.00
					Jumlah	Rp	39,895.00
	<u>Bahan</u>						
	Stop Kontak	1	Buah	Rp	26,000.00	Rp	26,000.00
	Kabel NYM 3 x 2.5 mm	10	m	Rp	20,200.00	Rp	202,000.00
	Pipa paralon 5/8	2.5	lonjor	Rp	7,800.00	Rp	19,500.00
	T Doos PVC	1	buah	Rp	3,900.00	Rp	3,900.00
					Jumlah	Rp	251,400.00
					Nilai HSPK	Rp	291,295.00
2	Instalasi titik lampu gedung						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.05	OH	Rp	171,000.00	Rp	8,550.00
	Tukang Listrik	0.05	OH	Rp	156,000.00	Rp	7,800.00
					Jumlah	Rp	16,350.00
	<u>Bahan</u>						
	Isolator	4	Buah	Rp	8,100.00	Rp	32,400.00
	Kabel NYM 3 x 2.5 mm	1	m	Rp	20,200.00	Rp	20,200.00
	Pipa paralon 5/8	2.5	lonjor	Rp	7,800.00	Rp	19,500.00
	T Doos PVC	1	buah	Rp	3,900.00	Rp	3,900.00
	Fiting Plafon	1	buah	Rp	14,500.00	Rp	14,500.00
	Lampu Philips Tube LED Ecofit / TL LED	2	buah	Rp	55,000.00	Rp	110,000.00
					Jumlah	Rp	200,500.00
					Nilai HSPK	Rp	216,850.00
3	Instalasi LED Strip						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.05	OH	Rp	171,000.00	Rp	8,550.00
	Tukang Listrik	0.05	OH	Rp	156,000.00	Rp	7,800.00

				Jumlah	Rp	16,350.00
	<u>Bahan</u>					

	Isolator	4	Buah	Rp	8,100.00	Rp	32,400.00
	Kabel NYM 3 x 2.5 mm	1	m	Rp	20,200.00	Rp	20,200.00
	T Doos PVC	1	Buah	Rp	3,900.00	Rp	3,900.00
	LED Strip	1	M	Rp	25,000.00	Rp	25,000.00
				Jumlah	Rp	81,500.00	
				Nilai HSPK	Rp	97,850.00	
4	Pemasangan Saklar Tunggal						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.05	OH	Rp	171,000.00	Rp	8,550.00
	Tukang Listrik	0.2	OH	Rp	156,000.00	Rp	31,200.00
	Pekerja	0.001	OH	Rp	145,000.00	Rp	145.00
				Jumlah	Rp	39,895.00	
	<u>Bahan</u>						
	Saklar Tunggal	1	Buah	Rp	33,200.00	Rp	33,200.00
				Jumlah	Rp	33,200.00	
				Nilai HSPK	Rp	73,095.00	
5	Pemasangan Saklar Ganda						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.05	OH	Rp	171,000.00	Rp	8,550.00
	Tukang Listrik	0.2	OH	Rp	156,000.00	Rp	31,200.00
	Pekerja	0.001	OH	Rp	145,000.00	Rp	145.00
				Jumlah	Rp	39,895.00	
	<u>Bahan</u>						
	Saklar Ganda	1	Buah	Rp	49,400.00	Rp	49,400.00
				Jumlah	Rp	49,400.00	
				Nilai HSPK	Rp	89,295.00	
F	PEKERJAAN FINISHING DAN MEUBELAIR						
1	Pembuatan Pot Spiral						
	<u>Upah</u>						
	Mandor	0.02	OH	Rp	171,000.00	Rp	3,420.00
	Kepala Tukang	0.07	OH	Rp	171,000.00	Rp	11,970.00
	Tukang Kayu	0.14	OH	Rp	156,000.00	Rp	21,840.00
	Pekerja	0.2	OH	Rp	145,000.00	Rp	29,000.00
				Jumlah	Rp	66,230.00	
	<u>Bahan</u>						
	Polywood 18mm	2	Lembar	Rp	198,935.00	Rp	397,870.00
	HPL	2.4	Lembar	Rp	165,000.00	Rp	396,000.00
	Lem kayu	1	kg	Rp	71,500.00	Rp	71,500.00
	LED Strip	1	Rol	Rp	50,000.00	Rp	50,000.00
	Paku	1	kg	Rp	22,000.00	Rp	22,000.00

				Jumlah	Rp	937,370.00
				Nilai HSPK	Rp	1,003,600.00
2	Pembuatan Pot Panjang					
	<u>Upah</u>					
	Mandor	0.02	OH	Rp	171,000.00	Rp 3,420.00
	Kepala Tukang	0.07	OH	Rp	171,000.00	Rp 11,970.00
	Tukang Kayu	0.14	OH	Rp	156,000.00	Rp 21,840.00
	Pekerja	0.2	OH	Rp	145,000.00	Rp 29,000.00
				Jumlah	Rp	66,230.00
	<u>Bahan</u>					
	Polywood 18mm	0.5	Lembar	Rp	198,935.00	Rp 99,467.50
	HPL	1	Lembar	Rp	165,000.00	Rp 165,000.00
	Lem kayu	1	kg	Rp	71,500.00	Rp 71,500.00
	Paku	0.5	kg	Rp	22,000.00	Rp 11,000.00
				Jumlah	Rp	346,967.50
				Nilai HSPK	Rp	413,197.50
3	Pembuatan Standing Sign System					
	<u>Upah</u>					
	Mandor	0.02	OH	Rp	171,000.00	Rp 3,420.00
	Kepala Tukang	0.07	OH	Rp	171,000.00	Rp 11,970.00
	Tukang Besi	0.14	OH	Rp	156,000.00	Rp 21,840.00
	Pekerja	0.2	OH	Rp	145,000.00	Rp 29,000.00
				Jumlah	Rp	66,230.00
	<u>Bahan</u>					
	Plat Aluminium	0.5	Lembar	Rp	198,935.00	Rp 99,467.50
	Acrilic	1	Lembar	Rp	635,000.00	Rp 635,000.00
	Lem Acrilic	1	kg	Rp	71,500.00	Rp 71,500.00
	Lampu Philips Tube LED Ecofit / TL LED PHILIP ECOFIT 16W	2	Pcs	Rp	55,000.00	Rp 110,000.00
	Cutting Stiker	0.5	kg	Rp	22,000.00	Rp 11,000.00
				Jumlah	Rp	926,967.50
				Nilai HSPK	Rp	993,197.50
4	Pembuatan Sofa Lingkar Uk. 120x75					
	<u>Upah</u>					
	Tukang Meuble	1	OH	Rp	300,000.00	Rp 300,000.00
	Pembantu Tukang	0.75	OH	Rp	300,000.00	Rp 225,000.00
				Jumlah	Rp	525,000.00
	<u>Bahan</u>					
	Multiplek 2,5 cm	3	Lembar	Rp	215,000.00	Rp 645,000.00
	HPL	0.3	Lembar	Rp	155,000.00	Rp 46,500.00
	Busa	10	Lembar	Rp	62,000.00	Rp 620,000.00
	Kulit sintetis	7	Meter	Rp	55,000.00	Rp 385,000.00
	Lem kayu	1	Kg	Rp	50,000.00	Rp 50,000.00
	Kayu reng	4	Lonjor	Rp	25,000.00	Rp 100,000.00
				Jumlah	Rp	1,846,500.00
				Nilai HSPK	Rp	2,371,500.00
5	Pembuatan Bench Spiral Rotan					
	<u>Upah</u>					
	Pengrajin Rotan	1	OH	Rp	500,000.00	Rp 500,000.00
	Pembantu Tukang	0.75	OH	Rp	500,000.00	Rp 375,000.00
				Jumlah	Rp	875,000.00

	Bahan				
	Rotan	75	kg	Rp 30,000.00	Rp 2,250,000.00
	Lem kayu	1	Kg	Rp 50,000.00	Rp 50,000.00
	Kayu reng	10	Lonjor	Rp 50,000.00	Rp 500,000.00
				Jumlah	Rp 2,800,000.00
				Nilai HSPK	Rp 3,675,000.00
6	Pembuatan Videotron Display				
	Upah				
	Kepala Tukang	1	OH	Rp 171,000.00	Rp 171,000.00
	Teknisi	1	OH	Rp 156,000.00	Rp 156,000.00
	Pekerja	0.2	OH	Rp 145,000.00	Rp 29,000.00
				Jumlah	Rp 356,000.00
	Bahan				
	Multiplek 2,5 cm	3	Lembar	Rp 215,000.00	Rp 645,000.00
	Acrilic	1	Lembar	Rp 635,000.00	Rp 635,000.00
	Lem Acrilic	1	kg	Rp 71,500.00	Rp 71,500.00
	Videotron Indoor P3.91	1	Unit	Rp 24,950,000.00	Rp 24,950,000.00
				Jumlah	Rp 26,301,500.00
				Nilai HSPK	Rp 26,657,500.00
7	Pembuatan Sclupture Gumi Sasak				
	Upah				
	Mandor	1	OH	Rp 171,000.00	Rp 171,000.00
	Kepala Tukang	1	OH	Rp 171,000.00	Rp 171,000.00
	Tukang Tanaman	1	OH	Rp 156,000.00	Rp 156,000.00
	Pekerja	0.2	OH	Rp 145,000.00	Rp 29,000.00
				Jumlah	Rp 527,000.00
	Bahan				
	Semen	5	zak	Rp 80,000.00	Rp 400,000.00
	Wall Clading	10	m2	Rp 140,000.00	Rp 1,400,000.00
	Pasir Pasang	1	M3	Rp 273,000.00	Rp 273,000.00
	LED Strip	3	Rol	Rp 100,000.00	Rp 300,000.00
	Vegetasi	1	Unit	Rp 1,000,000.00	Rp 1,000,000.00
	Pipa Kuningan Od 25 2 Mm 80 Cm	15	lonjor	Rp 288,000.00	Rp 4,320,000.00
				Jumlah	Rp 7,693,000.00
				Nilai HSPK	Rp 8,220,000.00
G	PEKERJAAN LAIN-LAIN				
1	Pengadaan LCD FIDS				
	LCD TV	1	unit	Rp 1,125,000.00	Rp 1,125,000.00
				Jumlah	Rp 1,125,000.00
				Nilai HSPK	Rp 1,125,000.00
2	Pengadaan CCTV				
	CCTV DS-2DF5225X-AEL Hikvision	1	Channel	Rp 2,400,000.00	Rp 2,400,000.00
				Jumlah	Rp 2,400,000.00
				Nilai HSPK	Rp 2,400,000.00
3	Pengadaan Tempat sampah				
	Krisbow Tempat Sampah Metal Asbak	1	Unit	Rp 1,297,000.00	Rp 1,297,000.00
				Jumlah	Rp 1,297,000.00
				Nilai HSPK	Rp 1,297,000.00



LAYOUT FURNITURE AREA TERPILIH 1
1:100

1. CUSTOM SOFA BUNDA
MATERIAL KULIT SINTETIS
TYPE: BIRU TOSCA
2. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR
GLASS 3MM
3. CUSTOM CHAIR
MATERIAL RATTAN WITH 15%
GLOSSY FINISHES
4. WALL VIDEOTRON DISPLAY
5. POT KAYU MATERIAL JATI LONDO,
FIN COATING NATURAL
6. TEMPAT SAMPAH STAINLIS KRISBOW
7. TANAMAN PALM
8. SCLUPTURE ESTETIS
GUMI SASAK

JUDUL GAMBAR

SKALA

LAYOUT FURNITURE
AREA TERPILIH 1

1 : 100

TANGGAL

SATUAN

NO GAMBAR

CM

IN-10-01

DIGAMBAR OLEH

NAMA

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE

NRP

08411540000042

KELAS TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A

DIPERIKSA OLEH

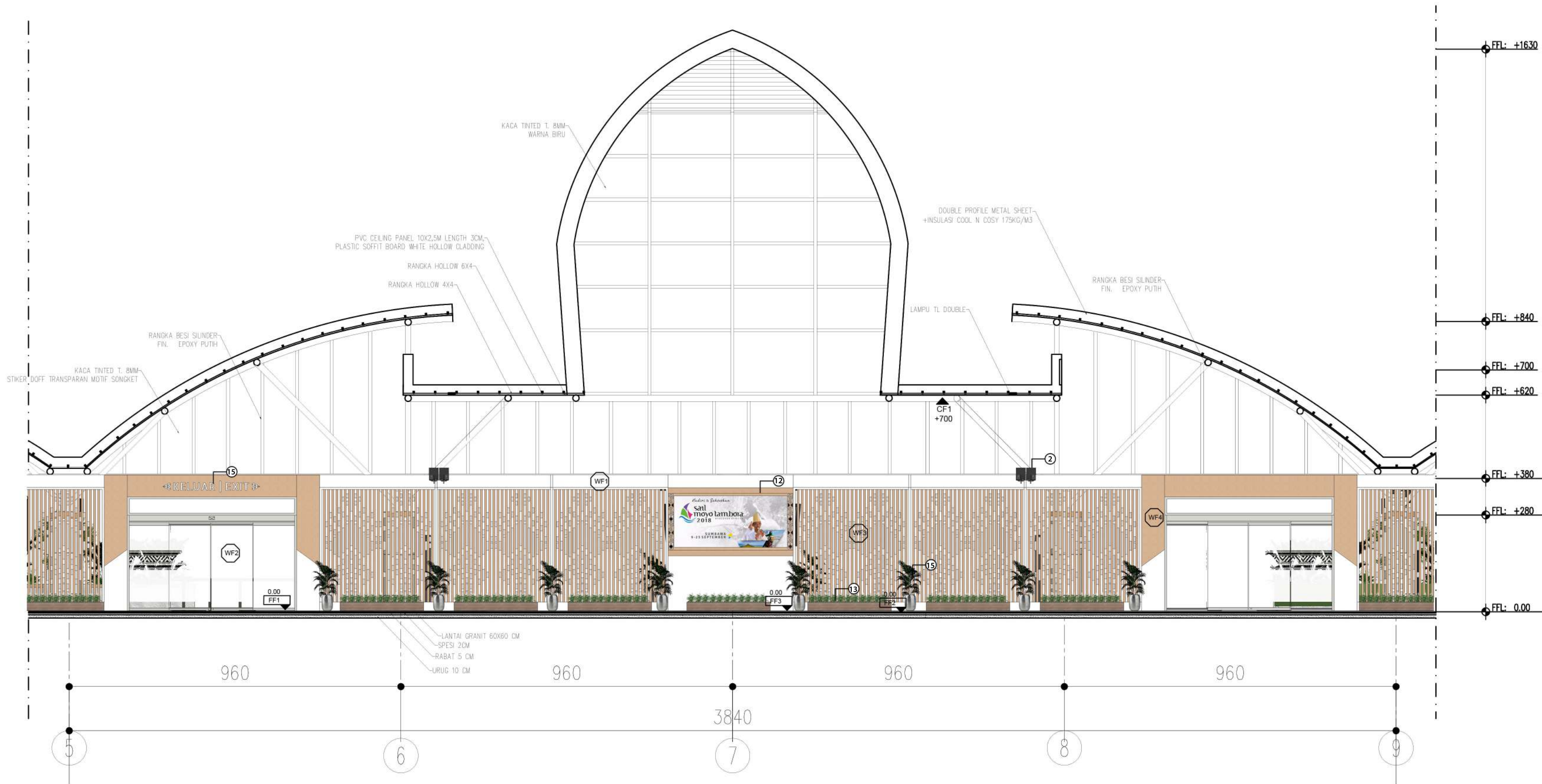
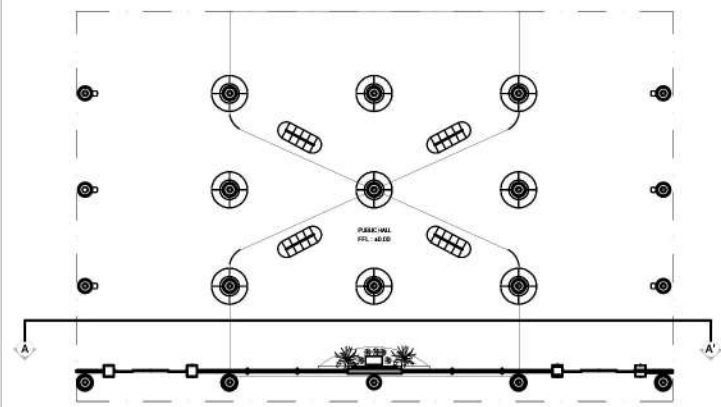
DOSEN

Ir. BUDIONO, MS.n

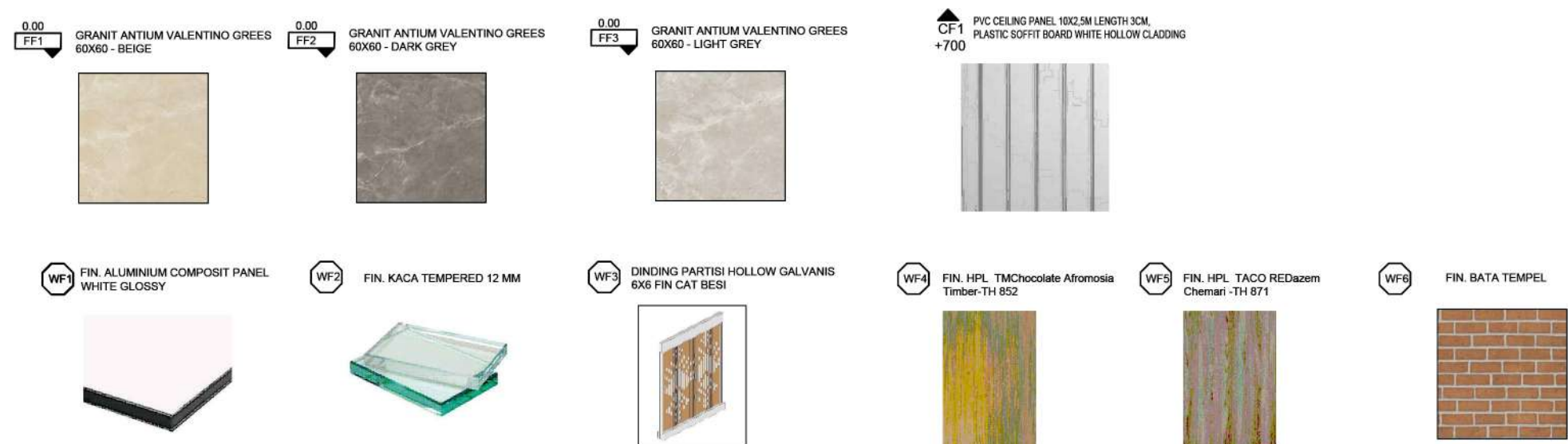
PEMBIMBING

NILAI

CATATAN



IN-02-02
POTONGAN A-A' AREA TERPILIH 1
1:100



1. COLOUMIN,
ALUMINIUM COMPOSITE PANEL (ACP)
TYPE: WHITE WITH GLOSSY FINISHES
ACCESSORIES COLOUMIN,
STICKER CUSTOM WITH ACP WOOD TEXTURE
2. SPEAKER,
TYPE: TOA ZS F200 BM
3. CUSTOM SOFA,
MATERIAL FABRIC
TYPE: GREEN
4. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR GLASS
3MM
5. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15% GLOSSY FINISHES
6. SKIRTING,
METAL SILINDER CHROME
TYPE: SILVER
7. PENDANT LIGHT,
TYPE: BMJ TRACK LIGHT
8. CCTV
TYPE: DS-2DF5225X-AEL HIKVISION
9. CUSTOM SOFA BUNDA,
MATERIAL KULIT SINTETIS
TYPE: BIRU TOSCA
10. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR
GLASS 3MM
11. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15%
GLOSSY FINISHES
12. WALL VIDEOTRON DISPLAY
13. POT KAYU MATERIAL JATI LONDO,
FIN COATING NATURAL
14. TEMPAT SAMPAH STAINLIS KRISBOW
15. TANAMAN PALM
16. GATE SIGN, MATERIAL ACRILIC
TYPE: PUTIH

JUDUL GAMBAR

SKALA

POTONGAN A-A' AREA
TERPILIH 1

1 :100

TANGGAL

SATUAN

NO GAMBAR

CM

IN-02-02

DIGAMBAR OLEH

NAMA

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE

NRP

0841154000042

KELAS TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A

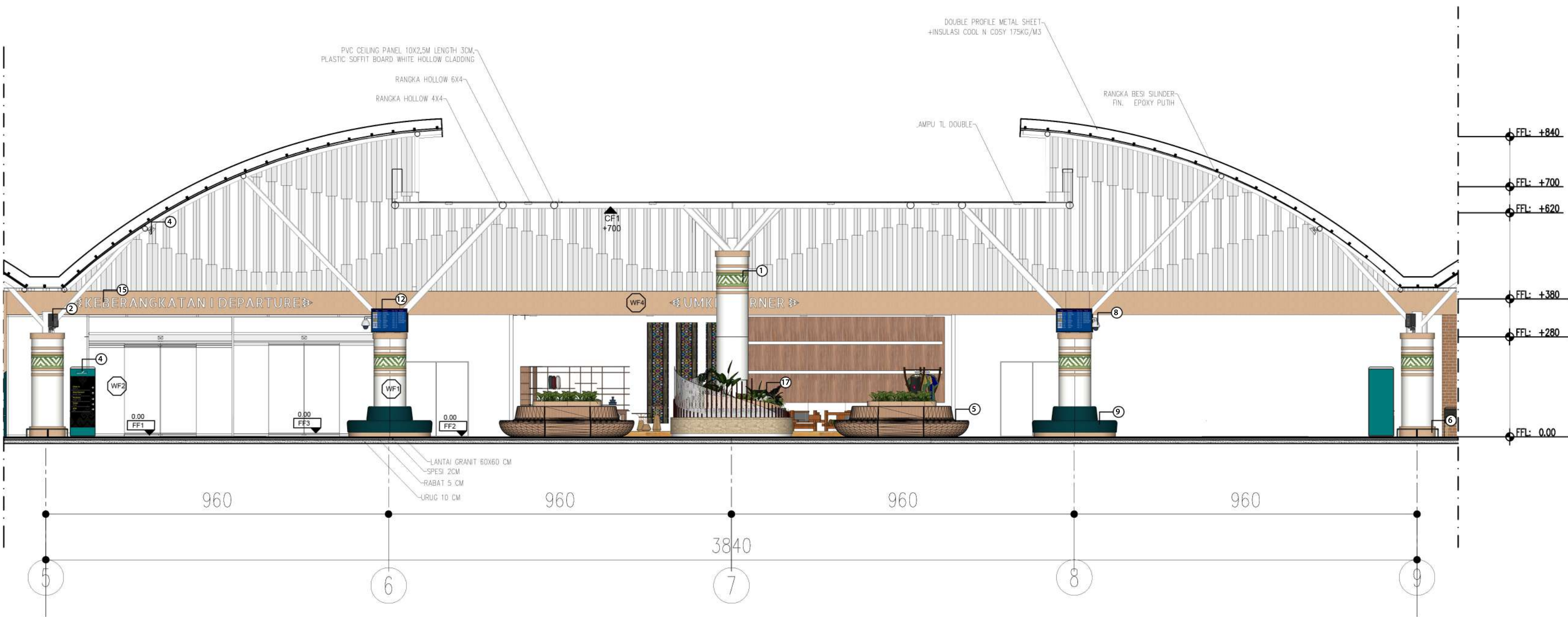
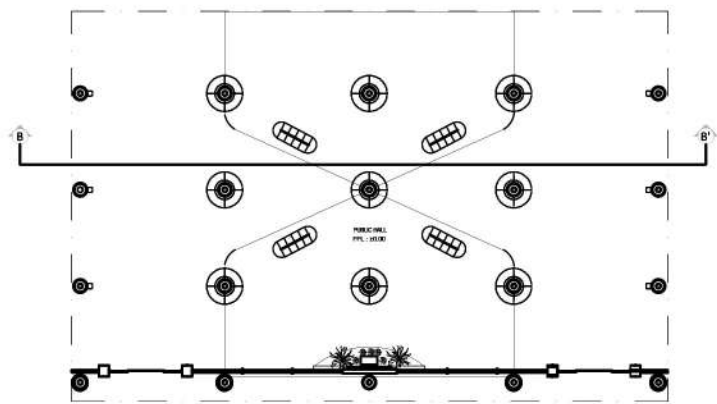
DIPERIKSA OLEH

DOSEN
PEMBIMBING

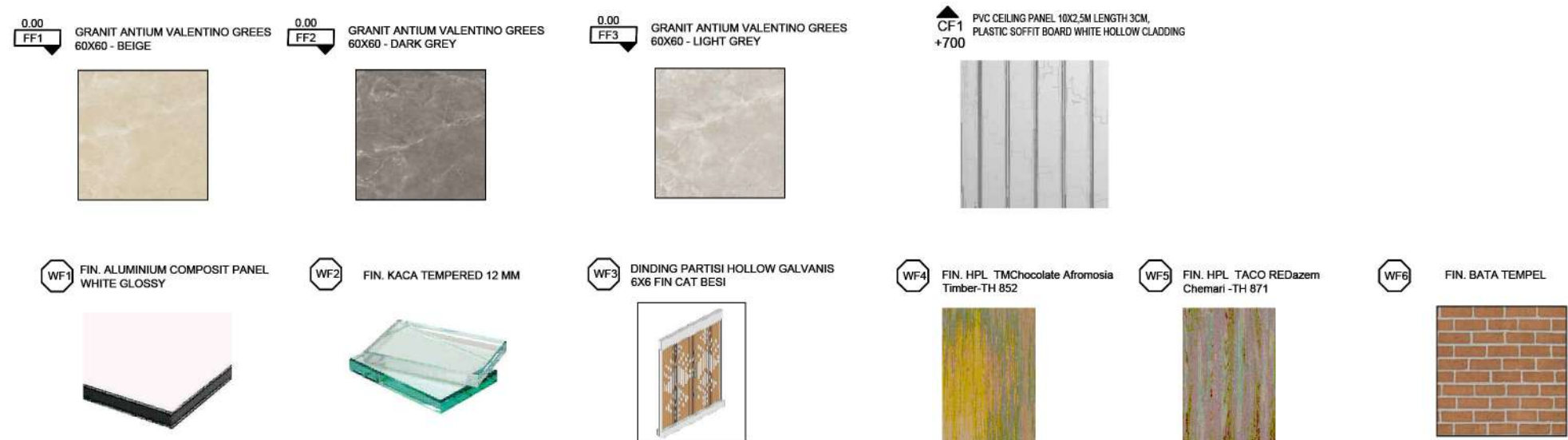
Ir. BUDIONO, MS.n

NILAI

CATATAN



POTONGAN B-B' AREA TERPILIH 1
1:100



1. COLOUMN,
ALUMINIUM COMPOSITE PANEL (ACP)
TYPE: WHITE WITH GLOSSY FINISHES
ACCESSORIES COLOUMN,
STICKER CUSTOM WITH ACP WOOD TEXTURE
2. SPEAKER,
TYPE: TOA ZS F200 BM
3. CUSTOM SOFA,
MATERIAL FABRIC
TYPE: GREEN
4. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR GLASS
3MM
5. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15% GLOSSY FINISHES
6. SKIRTING,
METAL SILINDER CHROME
TYPE: SILVER
7. PENDANT LIGHT,
TYPE: BMJ TRACK LIGHT
8. CCTV
TYPE: DS-2DF5225X-AEL HIKVISION
9. CUSTOM SOFA BUNDAR,
MATERIAL KULIT SINTETIS
TYPE: BIRU TOSCA
10. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR
GLASS 3MM
11. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15%
GLOSSY FINISHES
12. WALL VIDEOTRON DISPLAY
13. POT KAYU MATERIAL JATI LONDO,
FIN COATING NATURAL
14. TEMPAT SAMPAH STAINLIS KRISBOW
15. TANAMAN PALM
16. GATE SIGN, MATERIAL ACRILIC
TYPE: PUTIH
17. SCULPTURE ESTETIS GUMI SASAK

JUDUL GAMBAR

SKALA

POTONGAN B-B' AREA
TERPILIH 1

1 : 100

TANGGAL

SATUAN

NO GAMBAR

CM

IN-10-03

DIGAMBAR OLEH

NAMA

LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE

NRP

08411540000042

KELAS TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A

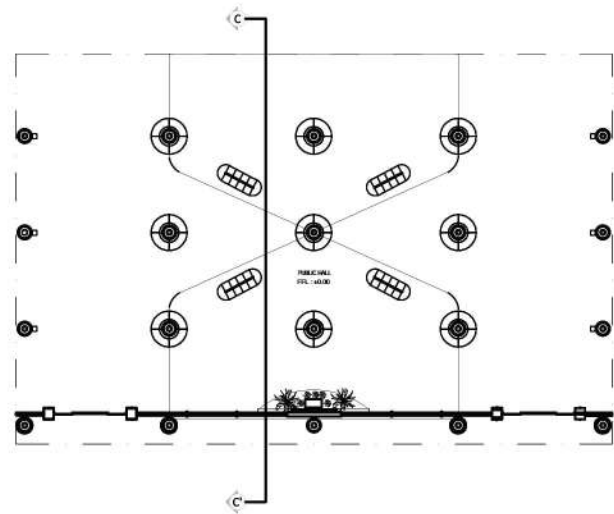
DIPERIKSA OLEH

DOSEN
PEMBIMBING

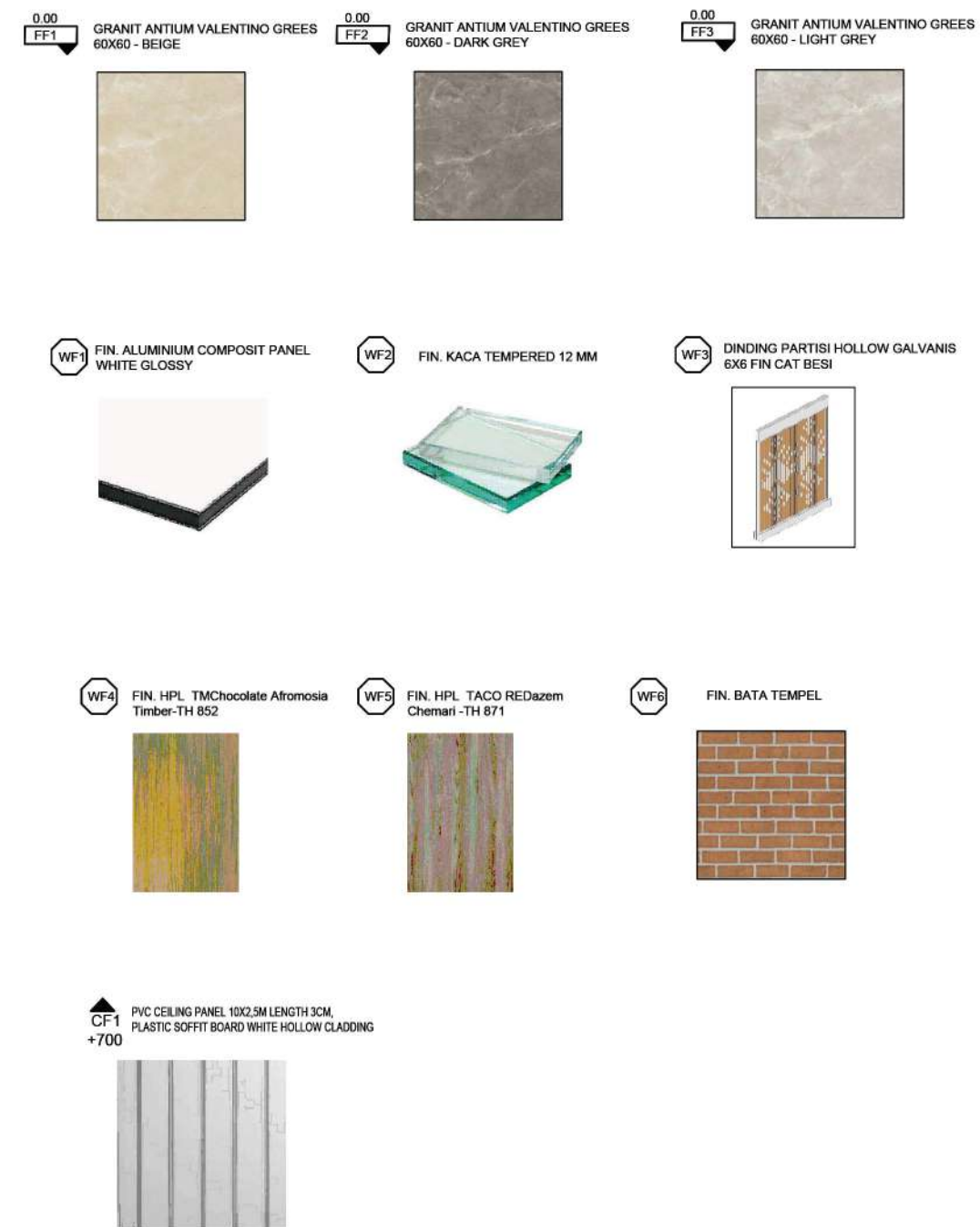
Ir. BUDIONO, MS.n

NILAI

CATATAN

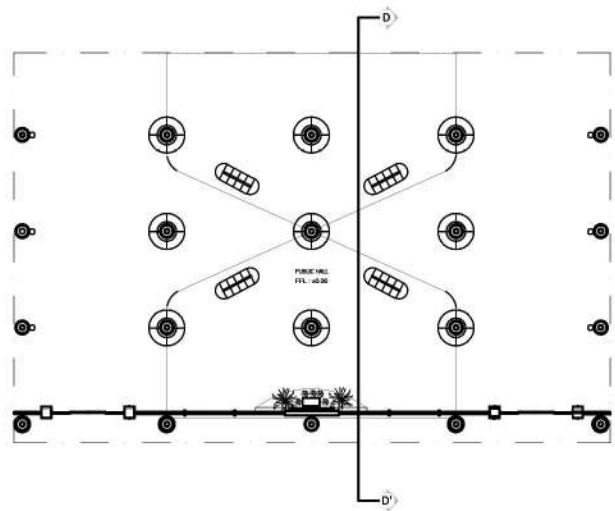


POTONGAN C-C' AREA TERPILIH 1
1:100



1. COLOUMN,
ALUMINIUM COMPOSITE PANEL (ACP)
TYPE: WHITE WITH GLOSSY FINISHES
ACCESSORIES COLOUMN,
STICKER CUSTOM WITH ACP WOOD TEXTURE
2. SPEAKER,
TYPE: TOA ZS F200 BM
3. CUSTOM SOFA,
MATERIAL FABRIC
TYPE: GREEN
4. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR GLASS
3MM
5. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15% GLOSSY FINISHES
6. SKIRTING,
METAL SILINDER CHROME
TYPE: SILVER
7. PENDANT LIGHT,
TYPE: BMJ TRACK LIGHT
8. CCTV
TYPE: DS-2DF5225X-AEL HIKVISION
9. CUSTOM SOFA BUNDAR,
MATERIAL KULTI SINTETIS
TYPE: BIRU TOSCA
10. DIGITAL STANDING INFORMATION
MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR
GLASS 3MM
11. CUSTOM CHAIR,
MATERIAL RATTAN WITH 15%
GLOSSY FINISHES
12. WALL VIDEOTRON DISPLAY
13. POT KAYU MATERIAL JATI LONDO,
FIN COATING NATURAL
14. TEMPAT SAMPAH STAINLIS KRISBOW
15. TANAMAN PALM
16. GATE SIGN, MATERIAL ACRILIC
TYPE: PUTIH
17. POT TANAMN SPIRAL
18. SCULPTURE ESTETIS GUMI SASAK

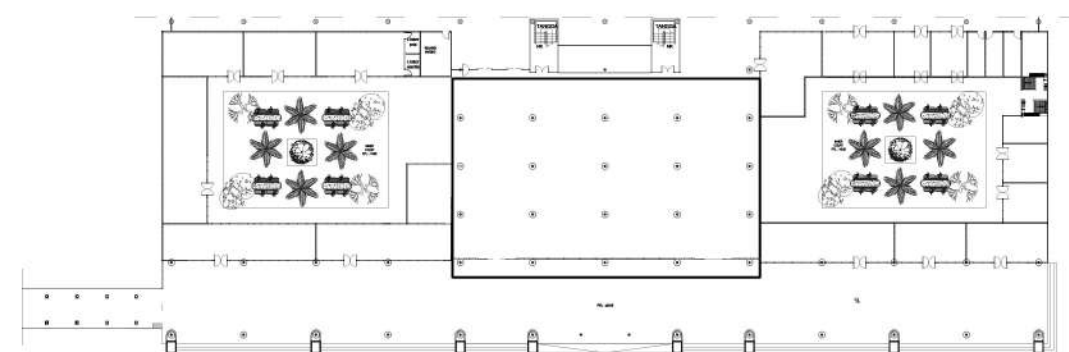
JUDUL GAMBAR		SKALA
POTONGAN D-D' AREA TERPILIH 1		1 :100
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-04
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	



POTONGAN C-C' AREA TERPILIH 1
1:100



 ITS Institut Teknologi Sepuluh Nopember		
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR FAKULTAS ARSITEKTUR, DESAIN, DAN PERENCANAAN MATA KULIAH TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - DI184836		
JUDUL		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANS GUMI SASAK		
KETERANGAN		
1. COLOUMN, ALUMINIUM COMPOSITE PANEL (ACP) TYPE: WHITE WITH GLOSSY FINISHES ACCESSORIES COLOUMN, STICKER CUSTOM WITH ACP WOOD TEXTURE 2. SPEAKER, TYPE: TOA ZS F200 BM 3. CUSTOM SOFA, MATERIAL FABRIC TYPE: GREEN 4. DIGITAL STANDING INFORMATION MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR GLASS 3MM 5. CUSTOM CHAIR, MATERIAL RATTAN WITH 15% GLOSSY FINISHES 6. SKIRTING, METAL SILINDER CHROME TYPE: SILVER 7. PENDANT LIGHT, TYPE: BMJ TRACK LIGHT 8. CCTV TYPE: DS-2DF5225X-AEL HIKVISION 9. CUSTOM SOFA BUNДАР, MATERIAL KULIT SINTETIS TYPE: BIRU TOSCA 10. DIGITAL STANDING INFORMATION MATERIAL PLAT BESI CHROME & CLEAR GLASS 3MM 11. CUSTOM CHAIR, MATERIAL RATTAN WITH 15% GLOSSY FINISHES 12. WALL VIDEOTRON DISPLAY 13. POT KAYU MATERIAL JATI LONDO, FIN COATING NATURAL 14. TEMPAT SAMPAH STAINLIS KRISBOW 15. TANAMAN PALM 16. GATE SIGN, MATERIAL ACRILIC TYPE: PUTIH 17. POT TANAMN SPIRAL 18. SCULPTURE ESTETIS GUMI SASAK		
JUDUL GAMBAR		SKALA
POTONGAN C-C' AREA TERPILIH 1		1 :100
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-05
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

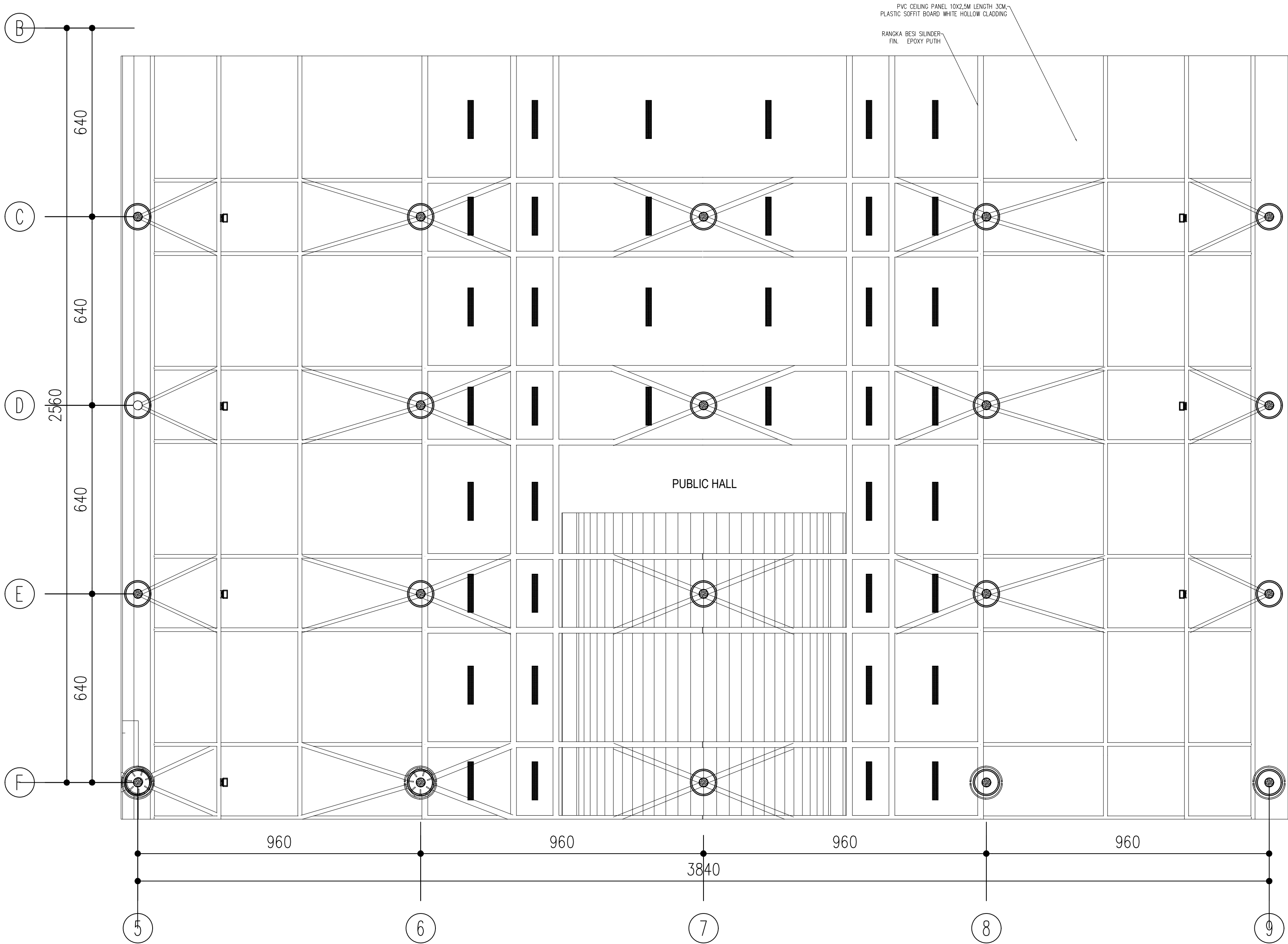


RENCANA LANTAI AREA TERPILIH 1
1:100



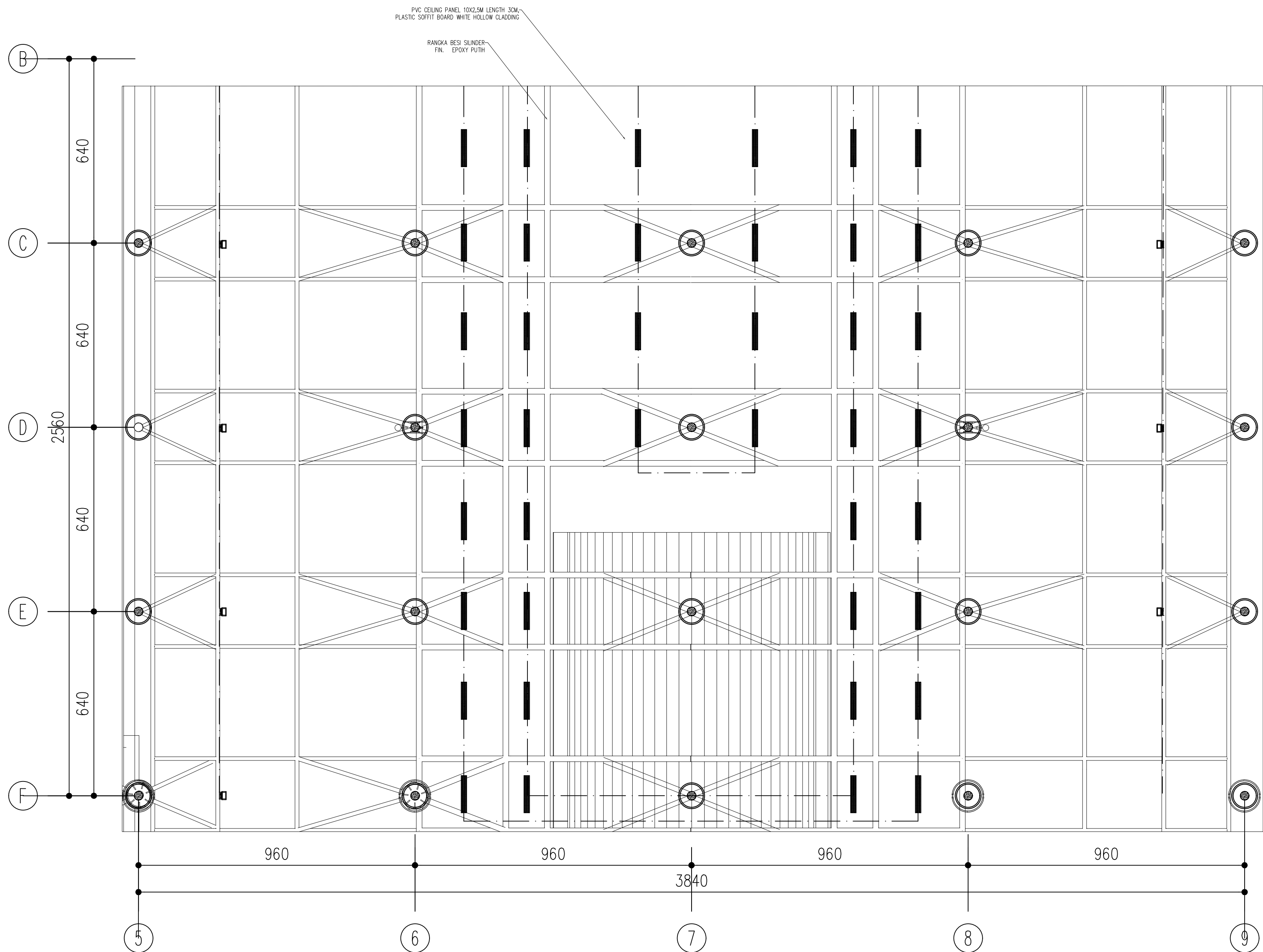
KETERANGAN

JUDUL GAMBAR		SKALA
RENCANA LANTAI AREA TERPILIH 1		1 :100
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-10-06
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	



IN-02-07
RENCANA PLAFON AREA TERPILIH 1
1:100

JUDUL GAMBAR		SKALA
RENCANA PLAFON AREA TERPILIH 1		1 :100
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-07
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

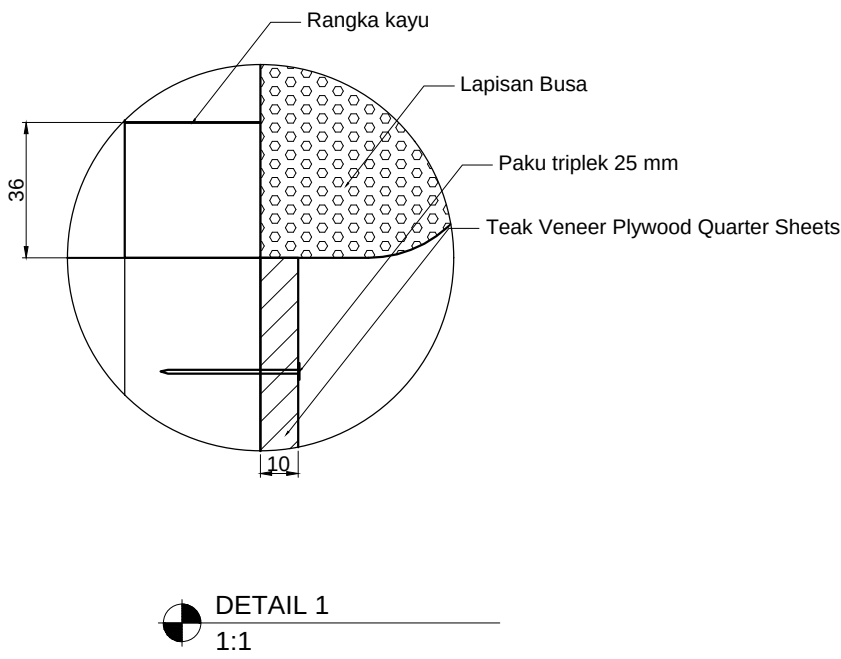
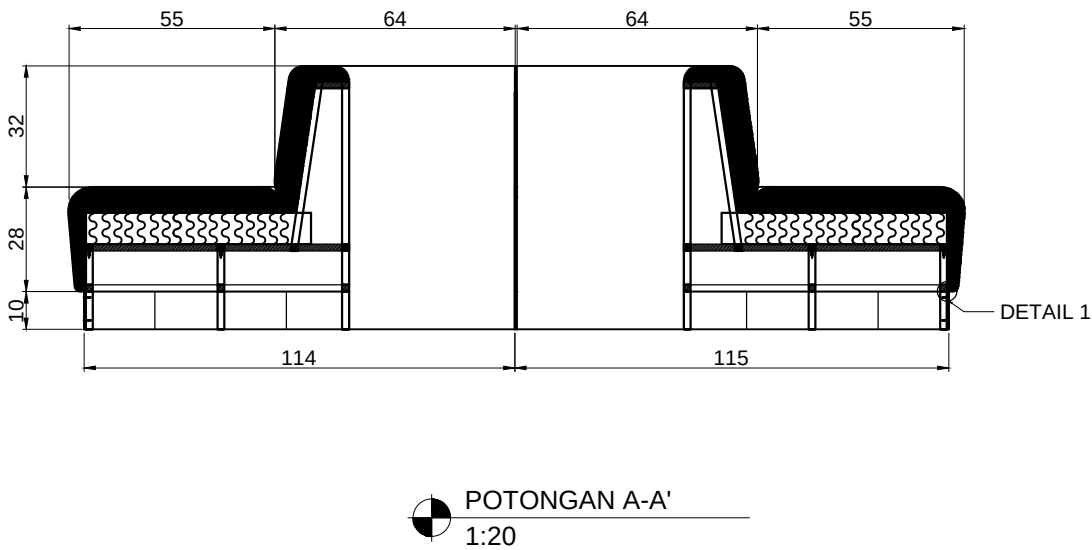
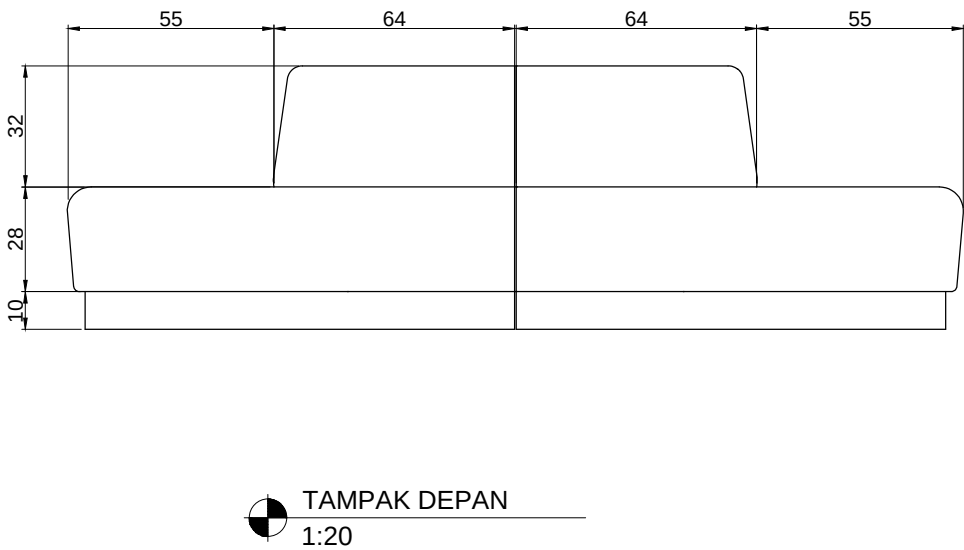
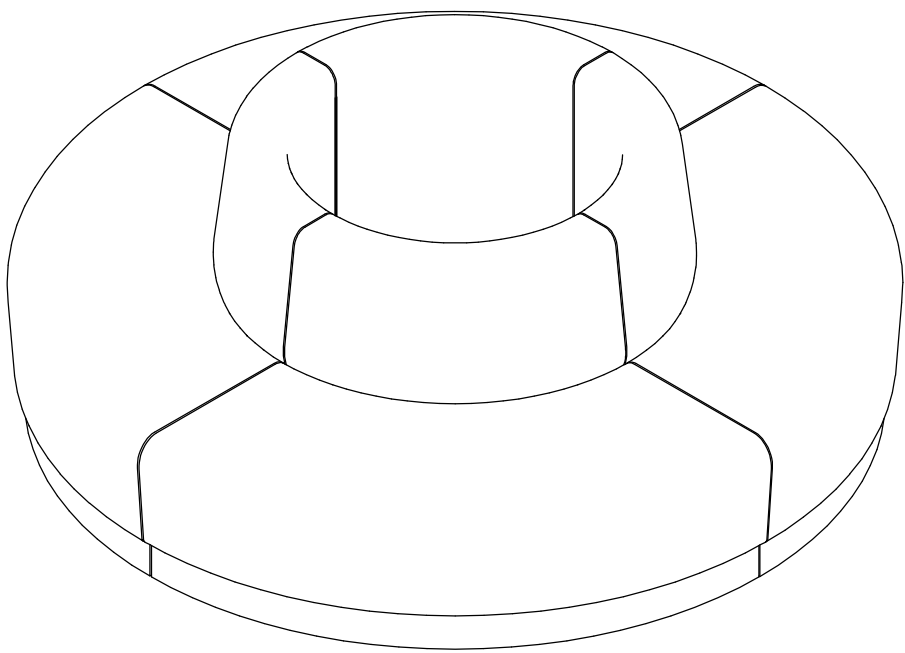
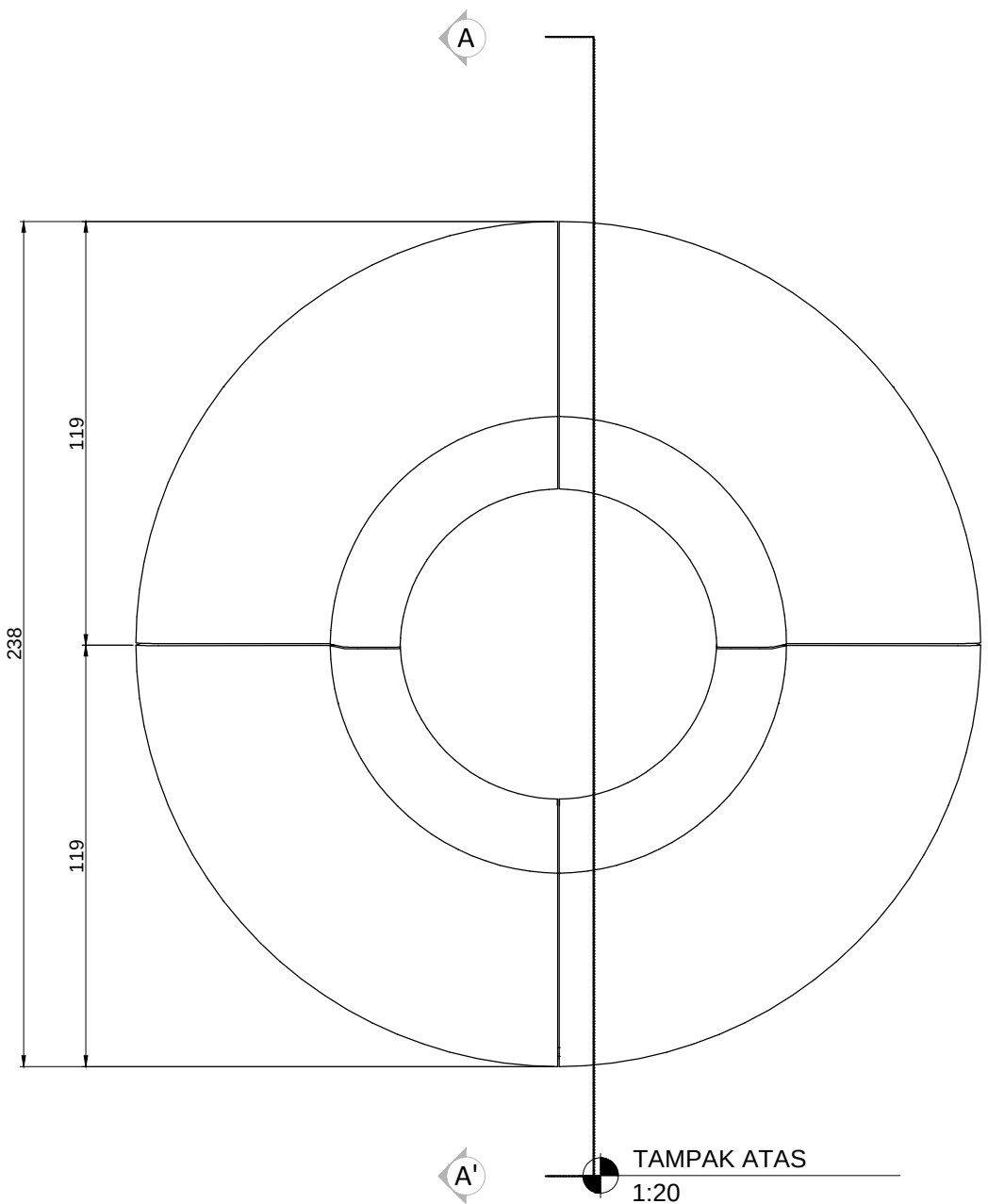


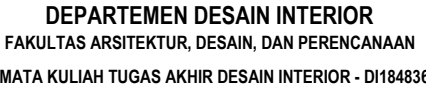
RENCANA MECHANICAL ELECTRIC TERPILIH 1
1:100

- TL LED PHILIP ECOFIT 16W
PHILIPS SUSPENSION LIGHT PENDANT 41057
CCTV DS-2DF5225x-AEL HVIKSION
PANASONIC VIERA 32 IN. TH-32E302
STOPKONTAK
JALUR GROUPING LAMPU

JUDUL GAMBAR		SKALA
RENCANA ME AREA 1		1 :100
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-08
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

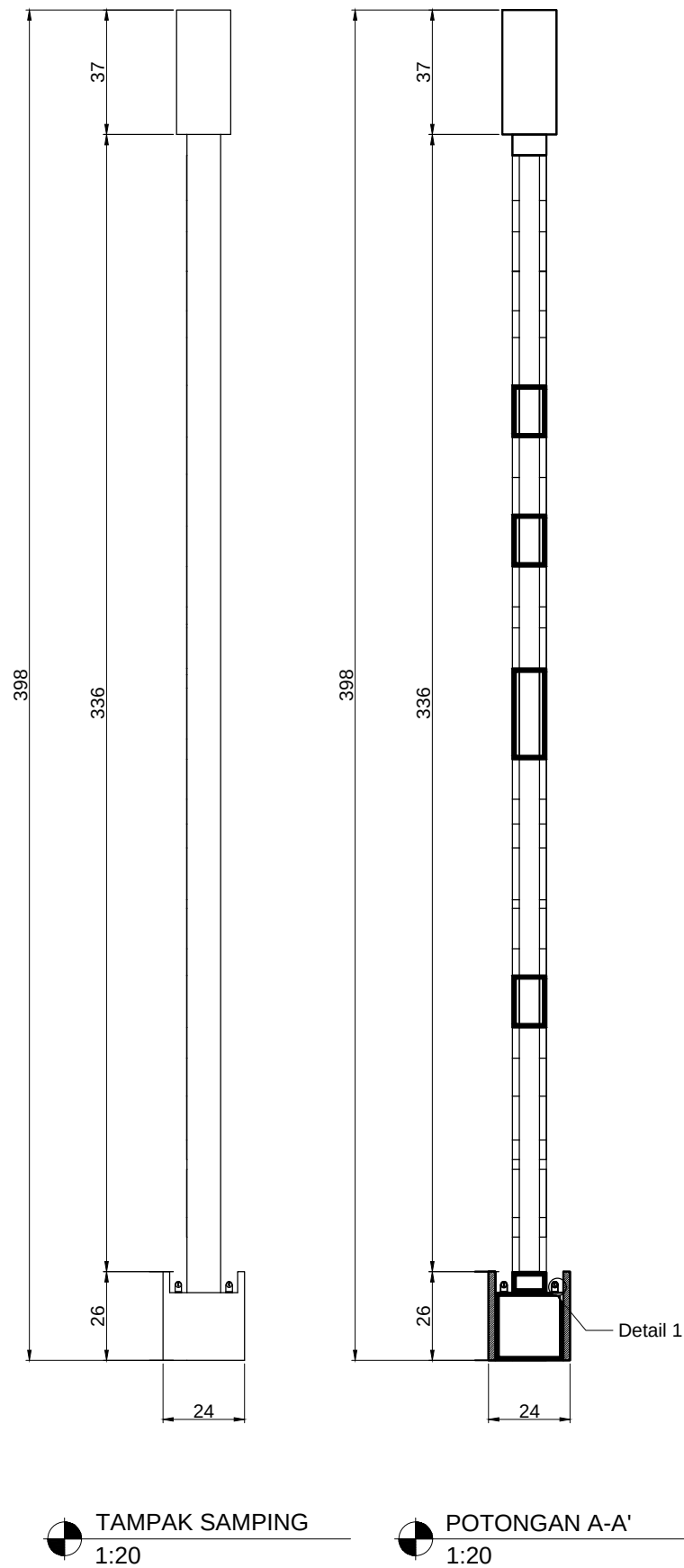
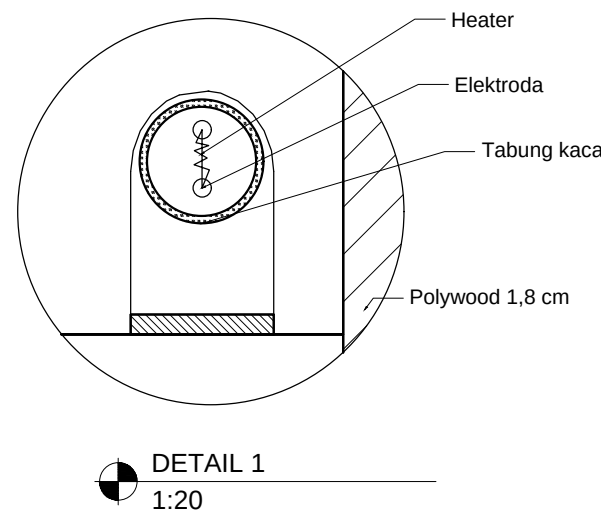
JUDUL GAMBAR		SKALA
DETAIL FURNITUR 2		1 :20
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-10
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	





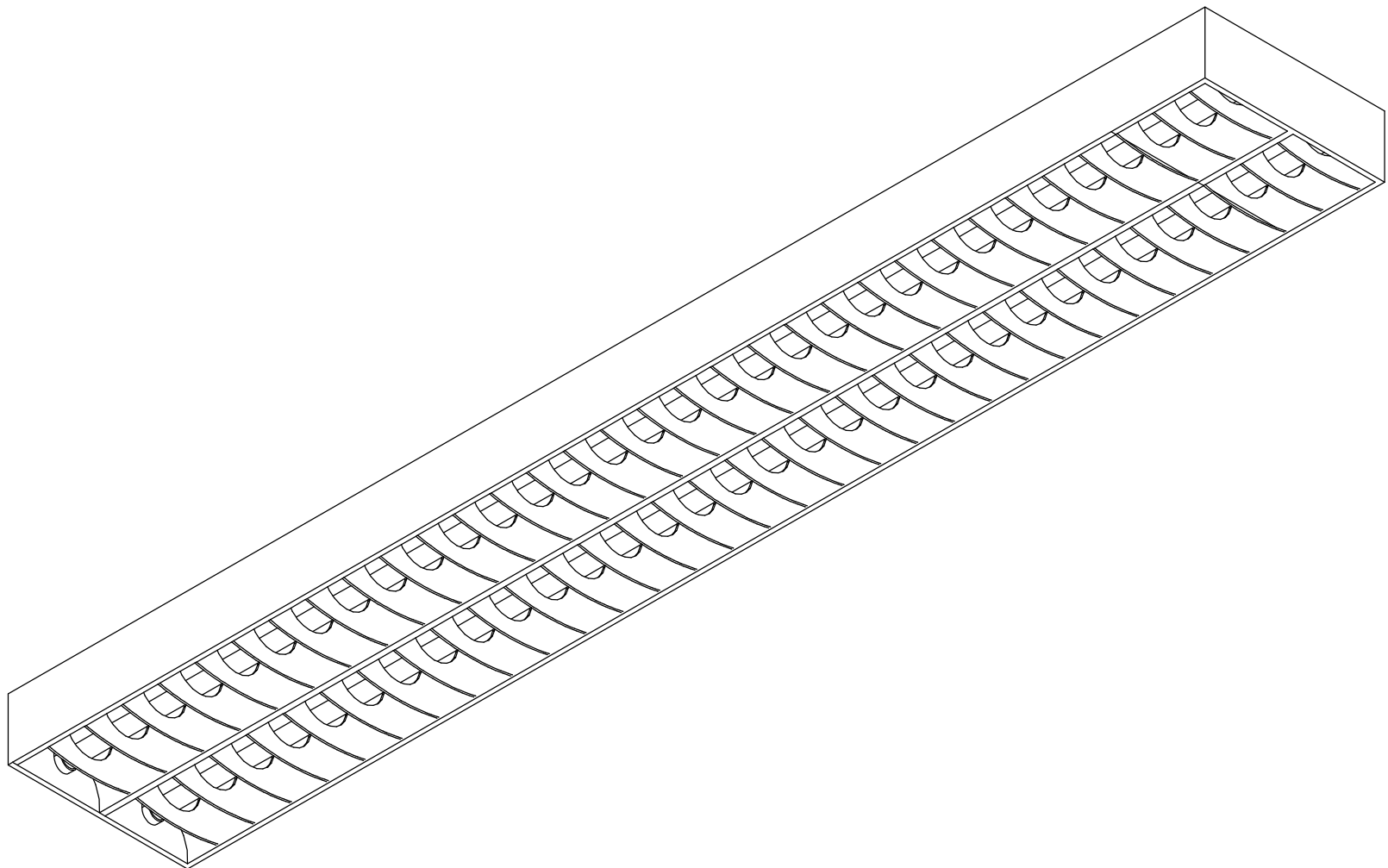
**RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL
BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK
DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSA
GUMI SASAK**

KETERANGAN

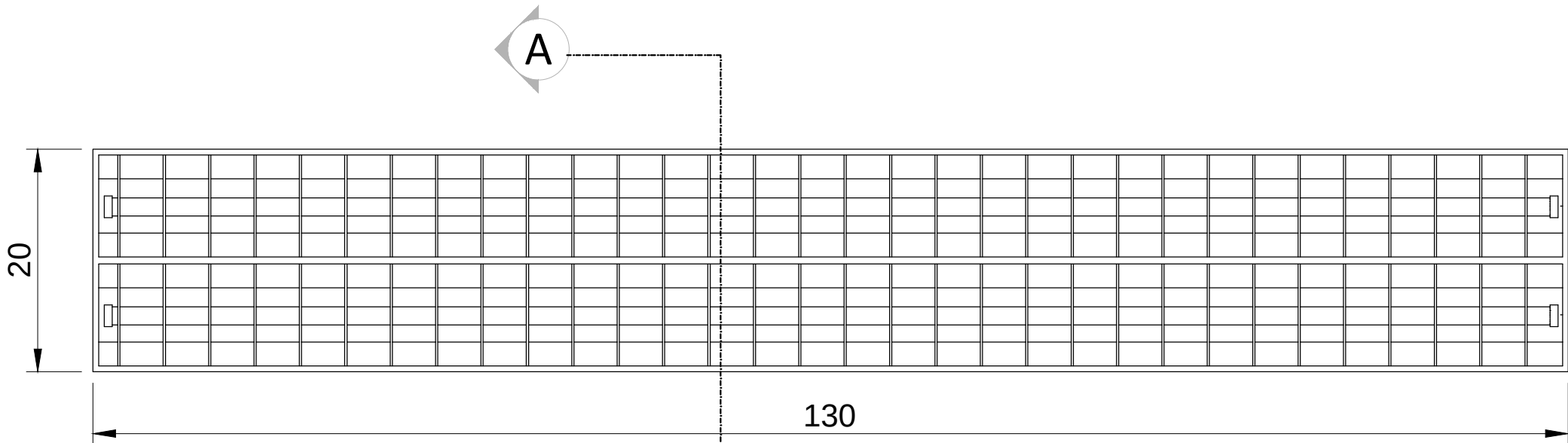


JUDUL GAMBAR		SKALA
DETAIL ELEMEN ESTETIS		1 :20
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-11
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

JUDUL GAMBAR		SKALA
DETAIL LIGHTING		1 :5
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-12
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

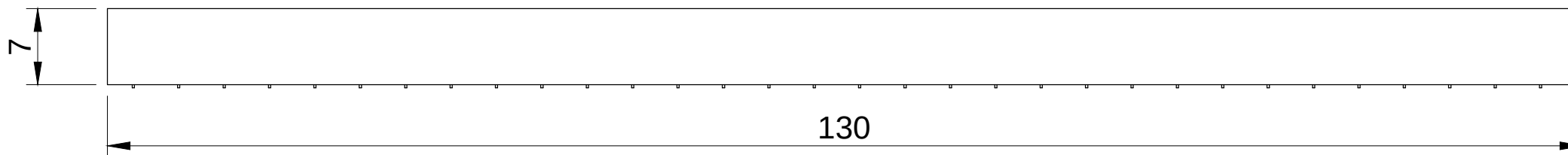


 GAMBAR ISOMETRI



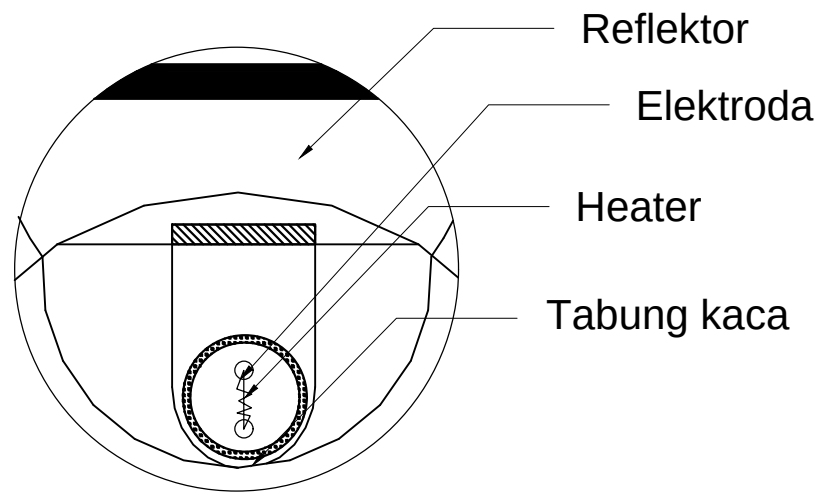
 TAMPAK ATAS

1:5



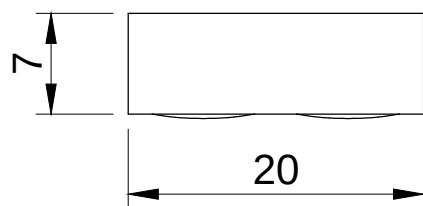
 TAMPAK SAMPNG

1:5



 DETAIL 1

1:1



 TAMPAK DEPAN

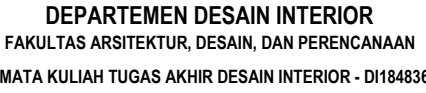
1:5



 POTONGAN A-A'

1:5

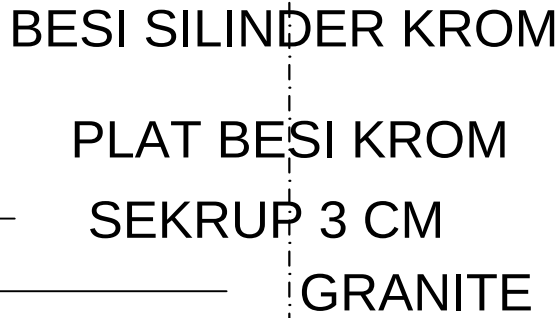
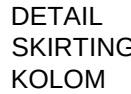
DETAIL 1



JUDUL

**RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL
BANDAR UDARA INTERNASIONAL LOMBOK
DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSA
GUMI SASAK**

KETERANGAN



JUDUL GAMBAR		SKALA
DETAIL ARSITEKTUR		1 : 2
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
	CM	IN-02-13
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	LALU ABDUL AZIZ ALPIANDRE	
NRP	08411540000042	
KELAS	TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR - A	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	Ir. BUDIONO, MS.n	
NILAI	CATATAN	

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : Lalu Abdul Aziz Alpiandre

NRP : 08411540000042

Menyatakan bahwa :

Laporan Tugas Akhir dengan judul “RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK DENGAN KONSEP MODERN BERNUANSAS GUMI SASAK”. Merupakan hasil pekerjaan saya sendiri. Apabila terbukti laporan ini bukan hasil saya sendiri, saya menerima segala sanksi yang telah ditetapkan.

Demikian surat pernyataan ini dibuat sebagaimana mestinya dan benar apa adanya.

Surabaya, 23 Juli 2019



Lalu Abdul Aziz Alpiandre

NRP.08411540000042