



**TUGAS AKHIR DI 184836**

**RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING**

EZZY ANGZALITA S.P.  
0841154000026

Dosen Pembimbing  
LEA KRISTINA ANGGRAENI, S.T., M.Ds.

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR  
Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2020



**TUGAS AKHIR DI 184836**

**RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING**

EZZY ANGZALITA S.P.  
0841154000026

Dosen Pembimbing  
LEA KRISTINA ANGGRAENI, S.T., M.Ds.

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR  
Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya 2020

## **LEMBAR PERSETUJUAN**

### **RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP *MODERN AND REFRESHING***

#### **TUGAS AKHIR**

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Desain  
Pada  
Program Studi S-1 Departemen Desain Interior  
Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital  
Institut Teknologi Sepuluh Nopember  
Surabaya

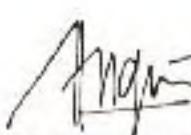
Oleh:

**Ezzy Angzalita S. P.**

**NRP. 08411540000026**

**Disetujui oleh,**

**Dosen Pembimbing Tugas Akhir:**

  
Lea Kristina Anggraeni, ST., M.Ds.

**NIP. 198007202015042001**



**RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP *MODERN AND REFRESHING***

Nama Mahasiswa : Ezzy Angzalita S.P.  
NRP : 08411540000026  
Departemen : Desain Interior, Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital – ITS  
Dosen Pembimbing : Lea Kristina Anggraeni, S.T., M.Ds.

**ABSTRAK**

Jawa Barat merupakan salah satu provinsi dengan penduduk terbesar di Indonesia dimana pembangunan infrastruktur dan sarana prasarana pendukung lainnya terus dilakukan dan dikembangkan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Bandara Internasional Kertajati merupakan sarana pendukung transportasi udara baru yang menggantikan fungsi dari Bandar Udara Husein Sastranegara, Bandung, Jawa Barat dalam memberikan layanan jasa transportasi udara.

Sebagai pintu gerbang dari Provinsi Jawa Barat, bandar udara ini memiliki peran dalam mempresentasikan, memperkenalkan, serta mampu menjadi *icon* baru bagi Provinsi Jawa Barat serta memiliki penting bagi masyarakat Jawa Barat dalam berbagai aspek. Namun, kondisi interior pada bandar udara saat ini masih memiliki kekurangan dalam hal pengelolaan interior dan perlu dilakukan penataan ulang khususnya pada area keberangkatan pada terminal keberangkatan domestik Bandara Kertajati. Dalam merancang (design) area keberangkatan domestik pada terminal bandara, terdapat tahapan - tahapan dalam perancangan interior area tersebut. Dimulai dari penentuan objek, survey lapangan, wawancara, studi pustaka, studi literatur, dan diskusi/asistensi mengenai perancangan objek hingga menghasilkan desain akhir untuk interior pada area keberangkatan terminal domestik bandara yang telah disesuaikan dengan kebutuhan pengguna bandara.

Berdasarkan tahapan-tahapan dalam proses perancangan tersebut, konsep yang sesuai untuk diaplikasikan pada area keberangkatan Bandara Kertajati adalah *modern and refreshing* dengan aplikasi budaya Jawa Barat. Diharapkan dengan konsep ini, serta hasil desain interior pada area keberangkatan domestik bandara mampu memberikan kesan kepada pengguna Bandara Kertajati serta dapat menjadi media untuk memperkenalkan budaya Jawa Barat melalui fasilitas-fasilitas yang diaplikasikan pada desain ini.

**Kata kunci:** *Bandar Udara; Bandara Kertajati; Interior; Modern and Refreshing; Budaya Jawa Barat.*

***INTERIOR RE-DESIGN OF DOMESTIC DEPARTURE AREA ON 2<sup>ND</sup> FLOOR  
OF KERTAJATI INTERNATIONAL AIRPORT BY APPLYING THE  
TRADITIONAL CULTURE OF WEST JAVA WITH MODERN AND  
REFRESHING CONCEPT***

Name : Ezzy Angzalita Solikhah Pramesti  
NRP : 08411540000026  
Department :Interior Design, Faculty of Creative Design and Digital Business–ITS  
Counselor Lecturer : Lea Kristina Anggraeni, S.T., M.Ds.

***ABSTRACT***

*West Java is one of the provinces with the largest population in Indonesia where the construction of infrastructure and other supporting infrastructure continues to be carried out and developed in order to support economic growth in the area. Kertajati International Airport is a new air transportation support facility that replaces the function of Husein Sastranegara Airport, Bandung, West Java in providing air transportation services.*

*As a gateway to West Java Province, this airport has a role in presenting, introducing, and being able to become a new icon for West Java Province and has an important role for the people of West Java in various aspects. However, the current interior conditions at airports still have deficiencies in terms of interior management and re-arrangement needs to be done especially in the retail and shop area at the domestic departure terminal of Kertajati Airport. In redesigning the domestic departure area at the airport terminal, there are stages in designing the area's interior. Starting from the determination of objects, field surveys, interviews, literature studies, and discussions / assistance on object design to produce final designs for interiors in the departure area of the domestic terminal that have been tailored to the needs of airport users.*

*Based on the stages in the design process, the appropriate concept to be applied to the retail and shop area of Kertajati Airport is modern and refreshing with West Java cultural applications. It is expected that this concept, as well as the interior design results at the airport domestic departure area, can give an impression to the users of Kertajati Airport and be able to introduce West Java culture through facilities that are applied to this design.*

***Keywords :*** *Airport; Kertajati Airport; Interior; Modern and Refreshing; West Java Culture*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir Re-desain Interior Area Keberangkatan Domestik Lantai 2 Bandara Internasional Kertajati Dengan Mengaplikasikan Budaya Tradisional Jawa Barat Berkonsep *Modern and Refreshing*, dengan baik dan tepat waktu. Selesainya laporan ini, tentu tidak lepas dari peran dan bantuan beberapa pihak. Oleh karena itu, penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Dr. Mahendra Wardhana, S.T., M.T., selaku Kepala Departemen Desain Interior, Fakultas Arsitektur, Desain, dan Perencanaan, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya;
2. Ibu Lea Kristina A, S.T., M.Ds., selaku dosen pembimbing mata kuliah Tugas Akhir;
3. PT. Angkasa Pura II dan PT. Bandara Internasional Jawa Barat yang telah memberikan kesempatan dan kepercayaan kepada penulis untuk melaksanakan riset;
4. Semua pihak yang telah membantu pelaksanaan dan pelaporan dari Tugas Akhir ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Laporan disusun sebagai bentuk pertanggung jawaban dan dokumentasi pelaksanaan mata kuliah Tugas Akhir (DI 184836) pada Departemen Desain Interior, Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital, Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya. Harapan penulis, laporan ini dapat bermanfaat bagi kemajuan ilmu pengetahuan dan menjadi referensi dalam menambah wawasan, khususnya di bidang Desain Interior.

Penulis menyadari bila masih terdapat banyak kekurangan dalam laporan Tugas Akhir ini. 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 terimakasih.

Surabaya, Agustus 2020

Penulis



## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN .....	i
ABSTRAK .....	ii
<i>ABSTRACT</i> .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI .....	v
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL.....	xiii
BAB I PENDAHULUAN .....	1
1.1    Latar Belakang .....	1
1.2    Rumusan Masalah .....	3
1.3    Tujuan.....	3
1.4    Manfaat.....	3
1.5    Batasan Masalah.....	3
1.6    Sistematika Penulisan .....	3
BAB II KAJIAN PUSTAKA .....	5
2.1    Kajian Bandara.....	5
2.1.1 Pengertian Bandara.....	5
2.1.2 Tipe Bandara .....	5
2.1.3 Peran Bandara .....	7
2.1.4 Fungsi Bandara.....	9
2.1.5 Fasilitas Bandara .....	10
2.2    Terminal Penumpang .....	11
2.2.1 Fungsi Terminal .....	11
2.2.2 Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang .....	14
2.2.3 Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang .....	17



2.2.4 Dasar-Dasar Perencanaan Terminal Penumpang .....	20
2.2.5 Fasilitas Utama Terminal Penumpang (Keberangkatan) Bandar Udara .....	22
2.2.6 Standar Luas Bangunan Terminal .....	23
2.2.7 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara .....	23
2.3 Kajian Style Modern .....	25
2.3.1 Deskripsi Style .....	25
2.4 Kajian Konsep Healing (Refreshing) .....	26
2.5 Kajian Konsep Budaya Jawa Barat .....	27
2.5.1 Alat Musik Tradisional Jawa Barat .....	28
2.5.2 Motif Khas Jawa Barat .....	29
2.5.3 Tumbuhan Endemik Jawa Barat .....	30
2.5.4 Tari Tradisional Jawa Barat .....	31
2.6 Kajian Kajian Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) .....	31
2.6.1 Profil Perusahaan.....	31
2.6.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan .....	32
2.6.2 Bidang Usaha PT Bandara Internasional Jawa Barat (PT BIJB) .....	33
2.7 Kajian Eksisting Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB) .....	35
2.7.1 Struktur Organisasi Bandara .....	38
2.7.2 Spesifikasi Bandara Internasional Jawa Barat .....	38
2.7.3 Denah Eksisting Bandara Internasional Jawa Barat.....	39
2.8.4 Analisis Fungsi Ruang dan Foto Eksisting Terminal Bandara Internasional Jawa Barat .....	39
2.8 Kajian Pengguna .....	41
2.9 Kajian Mengenai Karakteristik Pengguna Bandara .....	45
2.10 Kajian Kemudahan Akses.....	47
2.11 Studi Fasilitas bagi Pengguna Bandara .....	52
2.11.1 Implementasi Elemen .....	52



---

2.11.2 Elemen Perencanaan dan Perancangan.....	54
2.12 Unsur Dalam Ruangan .....	55
2.13 Kajian Kebisingan .....	64
2.14 Kajian Antropometri.....	67
2.14.1 Sirkulasi Horizontal.....	67
2.14.2 Antropometri Meja Resepsi dan Informasi .....	69
2.14.3 Antropometri <i>Signage</i> dan Display .....	69
2.14.4 Antropometri Tempat Duduk Bangku .....	70
2.15 Studi Pembanding .....	70
2.15.1 Bandara Kualanamu, Medan.....	70
2.15.2 Terminal 3 Ultimate Soekarno-Hatta .....	71
2.15.3 Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali .....	72
2.15.4 Lounge Air France Business, Paris .....	73
BAB III METODE DESAIN.....	63
3.1 Bagan Proses Desain .....	63
3.2 Teknik Pengumpulan Data .....	63
3.2.1 Observasi .....	64
3.2.2 Wawancara.....	64
3.2.3 Literatur .....	65
3.3 Teknik Analisis Data .....	65
3.4 Tahap Desain .....	66
BAB IV ANALISA DAN KONSEP DESAIN .....	69
4.1 Hasil Observasi .....	69
4.1.1 Eksisting Objek Desain .....	69
4.1.2 Analisis Lokasi dan Bangunan Objek Penelitian .....	69
4.1.3 Analisis Interior Objek Penelitian .....	70
4.2 Hasil Wawancara .....	72



4.3 Analisa Pengunjung Bandara.....	73
4.3.1 Karakteristik Penumpang Bandara.....	74
4.3.2 Analisa Aktifitas Pengguna.....	74
4.4 Analisis Zoning Area.....	76
4.5 Matriks Hubungan Ruang.....	76
4.6 Konsep Desain .....	77
4.7 Rencana Aplikasi Konsep.....	78
4.7.1 Konsep Warna.....	78
4.7.2 Konsep Material .....	79
4.7.3 Konsep Lantai .....	80
4.7.4 Konsep Dinding .....	81
4.7.5 Konsep Plafon .....	82
4.7.6 Konsep Elemen Estetis .....	82
4.7.7 Konsep Furniture .....	83
BAB V PROSES DAN HASIL DESAIN .....	99
5.1 Alternatif Layout.....	99
5.1.1 Alternatif Layout 1 .....	100
5.1.2 Alternatif Layout 2 .....	101
5.1.3 Alternatif Layout 3 .....	102
5.1.4 Pemilihan Alternatif Layout .....	102
5.1.5 Pengembangan Layout Terpilih .....	103
5.2 Pengembangan Ruang Terpilih 1 .....	104
5.3 Pengembangan Ruang Terpilih 2 .....	110
BAB VI PENUTUP .....	121
6.1 Kesimpulan .....	121
6.2 Saran .....	121
DAFTAR PUSTAKA .....	123



**LAPORAN TUGAS AKHIR DI 184836**  
Ezzy Angzalita S.P., NRP 08411540000026

---

BIODATA PENULIS .....	126
LAMPIRAN .....	127



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Gambar Sirkulasi Ruang Steril .....	20
Gambar 2. 2 Contoh Interior dan Fasilitas Bandara Modern .....	26
Gambar 2. 3 Indoor garden sebagai karakter konsep healing .....	27
Gambar 2. 4 Kain Batik Khas Jawa Barat (Paling Kiri), Lukisan Kaca Khas Cirebon (Tengah), Kerajinan Dari Anyaman Bambu (Paling Kanan) .....	27
Gambar 2. 5 Alat Musik Tradisional Angklung .....	28
Gambar 2. 6 Motif Batik Mega Mendung .....	29
Gambar 2. 7 Tanaman Patrakomala (Kembang Merak) .....	30
Gambar 2. 8 Tari Merak .....	31
Gambar 2. 9 Logo PT.BIJB .....	31
Gambar 2. 10 Delapan Nilai PT. BIJB.....	33
Gambar 2. 11 Struktur Organisasi Operasional Bandara Kertajati.....	38
Gambar 2. 12 Masterplan Bandara Internasional Kertajati.....	39
Gambar 2. 13 Layout Lantai 2 Bandara Internasional Kertajati.....	39
Gambar 2. 14 Interior Koridor Menuju Boarding Area .....	39
Gambar 2. 15 Interior Boarding Area .....	40
Gambar 2. 16 Jenis Huruf .....	51
Gambar 2. 17 Ukuran Huruf.....	52
Gambar 2. 18 Booth Administrasi bagi pengguna kursi roda .....	53
Gambar 2. 19 Booth administrasi bagi pengguna kursi roda .....	53
Gambar 2. 20 Standar luasan bagi pengguna kursi roda .....	54
Gambar 2. 21 Karpet.....	56
Gambar 2. 22 Lantai Vinyl.....	56
Gambar 2. 23 Lantai Granit .....	56
Gambar 2. 24 Panel Penyerap .....	67
Gambar 2. 25 Sirkulasi Horizontal .....	67
Gambar 2. 26 Pengguna dan Keterangan .....	68
Gambar 2. 27 Sirkulasi Pengguna Khusus 1 dan 2 .....	68
Gambar 2. 28 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi.....	69
Gambar 2. 29 Antropometri Bidang Pandang .....	69
Gambar 2. 30 Antropometri Tempat Duduk Bangku .....	70



---

Gambar 2. 31 Studi Pembanding 1 .....	70
Gambar 2. 32 Studi Pembanding 2 .....	71
Gambar 2. 33 Studi Pembanding 3 .....	72
Gambar 2. 34 Studi Pembanding 4 .....	73
Gambar 3. 1 Bagan Proses Desain.....	63
Gambar 4. 1 Layout Eksisting Keseluruhan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati.....	70
Gambar 4. 2 Bubble Diagram dan Interaction Net Ruangan .....	76
Gambar 4. 3 Bubble Diagram dan Interaction Net Ruangan pada Lantai 2 Bandara Internasional Kertajati.....	76
Gambar 4. 4 Matriks Hubungan Antar Ruang.....	77
Gambar 4. 5 Konsep Aplikasi Warna .....	78
Gambar 4. 6 Material fabrikasi pendukung style modern.....	79
Gambar 4. 7 Material kaca sebagai reflector.....	79
Gambar 4. 8 Aplikasi lapisan vinyl pada lantai.....	80
Gambar 4. 9 Aplikasi lantai karpet pada desain .....	80
Gambar 4. 10 Aplikasi Granite Tile.....	80
Gambar 4. 11 Dinding Kaca Sebagai Pemisah Ruangan .....	81
Gambar 4. 12 Aplikasi Dinding dan Dekorasinya .....	82
Gambar 4. 13 Aplikasi plafon .....	82
Gambar 4. 14 Aplikasi Pencahayaan Buatan Ruang .....	82
Gambar 4. 15 Konsep Furnitur .....	83
Gambar 5. 1 Alternatif 1 .....	100
Gambar 5. 2 Alternatif 2 .....	101
Gambar 5. 3 Alternatif 3 .....	102
Gambar 5. 4 Pengembangan Layout Terpilih Area Keberangkatan Domestik .....	104
Gambar 5. 5 Denah dan Layout Ruang Terpilih .....	104
Gambar 5. 6 Transformasi Bentuk Elemen Estetis Plafond pada VIP Lounge .....	105
Gambar 5. 7 Transformasi Bentuk Angklung Menjadi Dinding Partisi pada VIP Lounge .....	105
Gambar 5. 8 Perspektif Area Resepsionis VIP Lounge View 1 .....	106
Gambar 5. 9 Perspektif Area Buffet VIP Lounge View 2 .....	106
Gambar 5. 10 Perspektif Area Tunggu VIP Lounge View 3 .....	107



---

Gambar 5. 11 Detail Furnitur Meja 1.....	108
Gambar 5. 12 Detail Furnitur Meja 2.....	108
Gambar 5. 13 Detail Elemen Estetis 1 .....	109
Gambar 5. 14 Detail Elemen Estetis 2 .....	109
Gambar 5. 15 Denah dan Layout Ruang Terpilih 2.....	110
Gambar 5. 16 Perspektif Area Playground pada Ruang Tunggu Keberangkatan Domestik (View 1).....	111
Gambar 5. 17 Perspektif Exhibition Area pada Ruang Tunggu Keberangkatan Domestik (View 2).....	111



## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Tabel ICAO .....	7
Tabel 2. 2 Level of Service A to E in Hold Room .....	14
Tabel 2. 3 Studi Aktifitas Umum Pengguna Bandara.....	16
Tabel 2. 4 Level of Service A to E in Hold Room .....	17
Tabel 2. 5 Studi Aktifitas Umum Pengguna Bandara.....	19
Tabel 2. 6 Standar Luas Terminal Penumpang Domestik.....	23
Tabel 2. 7 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar (Domestik dan Internasional) .....	24
Tabel 2. 8 Fasilitas Kelengkapan Ruang Lainnya .....	25
Tabel 2. 9 Spesifikasi Bandar Udara Internasional Kertajati .....	38
Tabel 2. 10 Analisis Keadaan Koridor Menuju Area Boarding .....	40
Tabel 2. 11 Analisis Keadaan Ruang Tunggu Bandara .....	40
Tabel 2. 12 Standar Kuat Cahaya pada Berbagai Ruangan.....	60
Tabel 2. 13 Suhu Warna dan Pengaruhnya .....	61
Tabel 2. 14 Efek Psikologis Warna .....	63
Tabel 2. 15 Bahan Berpori dengan Motif.....	66
Tabel 4. 1 Analisis Interior Bandar Udara Internasional Kertajati .....	71
Tabel 4. 2 Hasil Wawancara Dengan Executive General Manager Bandara Internasional Kertajati.....	72
Tabel 4. 3 Studi Aktivitas Umum Pengguna Bandara .....	74

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**



## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu unsur penting dalam pembangunan suatu daerah, khususnya transportasi udara. Transportasi udara mempunyai peranan penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dibidang ekonomi, politik, pertahanan keamanan, dan social budaya. Transportasi udara menjadi sangat penting untuk menghubungkan Provinsi Jawa Barat dengan daerah lain di Indonesia maupun bepergian ke negara lain dalam waktu tempuh yang lebih cepat. Oleh karena itu, pembangunan sarana dan prasarana pendukung transportasi dikembangkan secara terus menerus agar mencapai kesejahteraan masyarakat.

Menurut BPS Sensus Penduduk, kemajuan penduduk pada Provinsi Jawa Barat sebesar 18,34% pada tahun 2017, sehingga Provinsi Jawa Barat merupakan salah satu provinsi dengan jumlah penduduk besar yang ada di Indonesia dengan mobilitas yang tinggi serta pembangunan infrastruktur dan sarana prasarana pendukung lainnya terus dilakukan dan dikembangkan dengan tujuan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut. Salah satunya adalah pembangunan bandar udara baru untuk membantu operasional akan sarana pada bandara lain, seperti Bandar Udara Husein Sastranegara, Bandung.

Adanya Bandara Internasional Kertajati merupakan sarana pendukung moda transportasi udara baru yang ditujukan untuk keperluan angkutan udara dengan cakupan wilayah area Jawa Barat, Jakarta, dan sekitarnya. Tidak hanya sebagai fasilitas pendukung untuk transportasi udara, bandara ini juga diharapkan menjadi ikon baru untuk Provinsi Jawa Barat, sebagai roda penggerak ekonomi untuk area sekitar bandara, serta sebagai tujuan wisata bagi para wisatawan. Bandara Kertajati dibangun dalam rangka membantu operasional Bandara Soekarno-Hatta di Jakarta yang padat serta mengantikan fungsi Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara Bandung dalam memberikan layanan jasa transportasi yang kurang memenuhi standar kelayakan untuk bandar udara, seperti kapasitas terminal penumpang pada Bandar Udara Internasional Husein Sastranegara hanya mampu menampung 700 – 800 ribu



---

penumpang per tahunnya sementara kebutuhan akan moda transportasi udara di Jawa Barat cukup tinggi. Diperkirakan dalam jangka waktu lima tahun yang akan datang, Bandara Kertajati akan memiliki aktivitas sepadat Bandara Internasional Husein Sastranegara Bandung sehingga penting untuk mempersiapkan segala kebutuhan terminal bandar udara untuk sesuai dengan rencana pengembangan bandara dalam lima tahun ke depan.

Tingginya daya tarik dari kota-kota yang ada di Jawa Barat sebagai tujuan wisata maupun pendidikan memiliki pengaruh yang besar pada layanan penyedia jasa transportasi udara. Maka dari itu, dengan adanya Bandara Internasional Kertajati diharapkan mampu memberikan dampak yang positif bagi segala unsur yang terlibat, baik masyarakat, pemerintah, maupun ekonomi Provinsi Jawa Barat. Fasilitas dan desain dari bandara pun juga mempengaruhi daya tarik masyarakat untuk datang mengunjungi bandara ini, baik itu pengunjung bandara (penumpang, pengantar) maupun masyarakat sekitar. Adanya beberapa kendala penerbangan karena berbagai macam sebab, seperti penundaan jadwal penerbangan (delay) karena cuaca buruk ataupun kendala lain. Selain itu, beragamnya golongan penumpang yang menggunakan fasilitas bandara yaitu keluarga (ayah, ibu, anak), golongan lanjut usia, penumpang yang membawa anak kecil dan/atau bayi, maupun penumpang yang jenuh karena menunggu jadwal penerbangan. Khususnya pada area keberangkatan domestik pada terminal keberangkatan domestik yang berada di lantai dua Bandara Kertajati. Selain itu, sebagai salah satu upaya meningkatkan kegiatan di bandara, dengan cara menambahkan kegiatan jual-beli di sekitar area ruang tunggu bandara, seperti adanya tenant UMKM yang menampilkan dan menjual hasil karya masyarakat local Jawa Barat. Sebagai salah satu fasilitas yang memiliki daya tarik yang tinggi bagi para penumpang maupun pengguna bandara. Area tersebut memiliki peran penting, selain sebagai tempat untuk bersantai sambil menunggu jadwal penerbangan, area ini juga dapat difungsikan sebagai area untuk healing serta dapat menambah wawasan mengenai Jawa Barat bagi penumpang yang sedang menunggu jadwal keberangkatan.



## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana merancang interior yang dapat meminimalisir kejemuhan pengguna pada ruang tunggu Bandara Internasional Kertajati?
2. Bagaimana mengaplikasikan budaya Jawa Barat dengan style modern pada interior dari elemen penunjang lantai dua Bandara Kertajati?

## 1.3 Tujuan

1. Merancang interior dengan mengoptimalkan dan merumuskan fasilitas baru pada ruang tunggu Bandara Internasional Kertajati.
2. Mengembangkan desain dari beberapa unsur budaya atau ciri khas Jawa Barat agar sesuai dengan *style* langgam interior *modern*.

## 1.4 Manfaat

Manfaat yang dapat diambil pada kegiatan re-desain ini adalah agar mahasiswa mendapat ilmu serta mengimplementasikan hal-hal yang berhubungan dalam mendesain interior suatu bangunan (bandara) sesuai dengan konsep yang telah ditentukan beserta fasilitas-fasilitas pendukung bandara lainnya.

## 1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan-batasan masalah dalam desain tugas akhir ini, antara lain:

1. Perancangan yang dilakukan hanya sebatas area keberangkatan (departure) pada bandara yang meliputi area retail, area ruang tunggu keberangkatan, dan VIP *lounge* di lantai 2.
2. Pengambilan data dan survey dilakukan di Bandara Internasional Kertajati, Jawa Barat.

## 1.6 Sistematika Penulisan

Di bawah ini merupakan sistematika penulisan laporan oleh penulis, dengan penjabaran sebagai berikut:



---

## BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini, penulis menguraikan tentang latar belakang pemilihan Galeri Batik Pemerintah Provinsi Jawa Timur sebagai obyek, berikut beserta rumusan, tujuan, manfaat, lingkup desain, dan sistematika penulisan laporan.

## BAB II: KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini, penulis menguraikan kajian tentang obyek desain, studi pendukung, dan konseptual, serta pembanding yang bersumber dari buku referensi maupun data yang bersumber dari internet yang digunakan sebagai pedoman dalam pengembangan laporan ini.

## BAB III: METODE DESAIN

Pada bab ini, penulis menguraikan metodologi yang mendukung pustaka galeri ini. Metodologi digunakan untuk menganalisa data-data yang akan digunakan dan diaplikasikan pada Redesain Interior Galeri Batik Pemerintah Provinsi Jawa Timur.

## BAB IV: KONSEP DESAIN

Pada bab ini, penulis menguraikan analisis dari data-data yang sudah terkumpul untuk diolah menjadi desain. Analisa data dilakukan untuk mencari konsep desain galeri batik dengan konsep kontemporer dan etnik budaya jawa timur.

## BAB V: HASIL DESAIN

Pada bab ini, penulis menguraikan proses penerapan konsep desain secara aplikatif terhadap elemen perancangan obyek, dengan visualisasi hasil desain melalui beberapa output berupa gambar teknik dan detail serta gambar presentasi atau 3D.

## BAB VI: KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini, penulis menguraikan kesimpulan dari evaluasi hasil desain terhadap tujuan dan rumusan masalah, serta saran untuk pengembangan berikutnya.

## **BAB II**

### **KAJIAN PUSTAKA**





---

## BAB II

### KAJIAN PUSTAKA

#### 2.1 Kajian Bandara

##### 2.1.1 Pengertian Bandara

Bandara atau bandar udara atau lebih dikenal dengan istilah airport adalah sebuah fasilitas dimana transportasi udara seperti pesawat udara dan helicopter dapat lepas landas dan mendarat. Definisi bandar udara menurut Undang-Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan P.M. 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, 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 lainnya.

Sedangkan menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil Aviation Organization*) bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperlukan, baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan, dan pergerakan pesawat.

Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu, namun bandar udara besar biasanya dilengkapi dengan berbagai fasilitas lain, mulai dari operator layanan terbang maupun penggunanya. Bandar udara memiliki fasilitas utama untuk menunjang aktivitas di dalamnya. Fasilitas-fasilitas tersebut dibagi menjadi 2 area, yaitu sisi udara (*air side*) dan sisi darat (*land side*). Fasilitas yang terdapat pada sisi udara (*air side*) adalah *runway*, *apron*, *taxiway*. Sedangkan pada sisi darat (*land side*) terdapat sistem jalan penghubung kendaraan (jalan masuk ke bandara), lapangan parkir kendaraan, dan terminal penumpang.

##### 2.1.2 Tipe Bandara

Bandar udara secara umum digolongkan dalam beberapa tipe menurut berbagai criteria yang disesuaikan dengan keperluan penggolongannya, antara lain:

1. Berdasarkan kriteria fisiknya, bandara dapat digolongkan menjadi *seaplane base*, *stol port* (jarak *take – off* dan *landing* yang pendek), dan Bandar udara kovensional.



- 
2. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaanya, Bandar udara dapat digolongkan menjadi dua, yakni Bandar udara umum yang dikelola pemerintah untuk penggunaan umum maupun militer atau bandara swasta/pribadi yang dikelola/digunakan untuk kepentingan pribadi/perusahaan swasta tertentu.
  3. Berdasarkan aktifitas rutinnya, bandara dapat digolongkan menurut jenis pesawat terbang yang beroperasi (*enplanements*) serta menurut karakteristik operasinya.
  4. Berdasarkan fasilitas yang tersedia, bandara dapat dikategorikan menurut jumlah *runway* yang tersedia, alat navigasi yang tersedia, kapasitas hangar, dan lain sebagainya.
  5. Berdasarkan tipe perjalanan yang dilayani, bandara dapat digolongkan bandara internasional, bandara domestik dan gabungan bandara internasional domestik.

Menurut peraturan direktur jenderal perhubungan udara No. SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Bandar Udara, bandar udara berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi tiga bagian, yaitu:

1. Bandar udara yang merupakan simpul yang merupakan simpul dalam jaringan transportasi udara sesuai dengan hierarki fungsinya yaitu Bandar udara pusat penyebaran dan bukan pusat penyebaran.
2. Bandar udara sebagai pintu gerbang kegiatan perekonomian Nasional dan Internasional.
3. Bandar udara sebagai tempat kegiatan alih moda transportasi.

Di Indonesia klasifikasi Bandar udara sesuai dengan keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993 didasarkan pada beberapa kriteria berikut ini :

1. Komponen jasa angkutan udara.
2. Komponen pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
3. Komponen daya tamping bandara (landasan pacu dan tempat parkir pesawat).
4. Komponen fasilitas keselamatan penerbangan (fasilitas elektronika dan listrik yang menunjang operasi fasilitas keselamatan penerbangan).
5. Komponen status dan fungsi bandara dalam konteks keterkaitannya dengan lingkungan sekitarnya



ICAO memberikan tanda kode nomor 1 - 4 mengklasifikasikan panjang landas pacu minimum atau Aerodrome Reference Field Length (ARFL). Sedangkan kode-kode A, B, C, D dan E dalam mengklasifikasi Bandar Udara. Dasar dari pembagian kelas-kelas ini adalah berdasarkan panjang landas pacunya saja, tidak berdasarkan fungsi dari bandar udara, dan panjang landasan itu dasar ketinggian adalah sea level dan kondisi cuaca adalah standar atau 59°F.

Tabel 2. 1 Tabel ICAO

Elemen 1		Elemen 2		
Kode Angka (Code Number)	Panjang Landasan Pacu Berdasarkan Referensi Pesawat (Aeroplane Reference Field Length/ARFL)	Kode Huruf (Code Letter)	Bentang Sayap (Wing Span - WS)	Jarak Terluar Roda Pendaratan
1	< 800 m	A	< 15 m	< 4,5 m
2	800 m - < 1.200 m	B	15 m - < 24 m	4,5 m - < 6 m
3	1.200 m - < 1.800 m	C	24 m - < 36 m	6 m - < 9 m
4	≥ 1.800 m	D	36 m - < 52 m	9 m - < 14 m
		E	52 m - < 60 m	9 m - < 14 m
		F	65 m - < 80 m	9 m - < 16 m

Sumber : ICAO, 2013

### 2.1.3 Peran Bandara

Menurut Undang-Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan P.M. 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara memiliki berbagai peran, antara lain:

1. Sebagai impul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hirarki bandar udara;
2. Sebagai 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;
3. Sebagai 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 lainnya, maupun sebaliknya;
4. 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;
  5. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
  6. 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;
  7. Penanganan bencan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;
  8. Prasarana memperkokoh Wawasan Nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Penggunaan bandar udara terbagi menjadi dua, yaitu bandar udara internasional dan bandar udara domestik. Bandar udara internasional adalah bandar udara yang ditetapkan untuk melayani rute penerbangan dalam negeri dan luar negeri. Sedangkan bandar udara domestic adalah bandar udara yang ditetapkan untuk melayani rute penerbangan dalam negeri.

Penetapan bandar udara internasional ditetapkan oleh Menteri setelah berkoordinasi dengan menteri yang tugas dan tanggungjawabnya dibidang keimigrasian, kepabeanan, dan kekarantinaan dalam rangka penempatan unit kerja dan personel nantinya. Sebuah bandar udara ditetapkan sebagai bandar udara internasional dengan mempertimbangkan:

1. Rencana induk nasional bandar udara
2. Pertahanan dan keamanan negara
3. Pertumbuhan dan perkembangan wisata
4. Kepentingan dan kemampuan angkutan udara nasional



---

5. Pengembangan ekonomi nasional dan perdagangan ke luar negeri.

Untuk kegiatan tertentu yang bersifat nasional dan internasional, maka bandar udara domestic dapat digunakan untuk melayani penerbangan dari dan ke luar negeri setelah mendapat persetujuan dari Menteri.<sup>1</sup>

#### 2.1.4 Fungsi Bandara

Menurut Berdasarkan fungsinya, bandar udara merupakan tempat penyelenggaraan kegiatan pemerintahan dan/atau pengusahaan. Sebagai tempat penyelenggaraan pemerintahan maka bandar udara merupakan tempat unit kerja instansi pemerintah dalam menjalankan tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai peraturan perundang-undangan dalam urusan antara lain:

1. Pembinaan kegiatan penerbangan
2. Kepabeanan
3. Keimigrasian
4. Kekarantinaan

Bandar udara sebagai tempat penyelenggaraan kegiatan pengusahaan maka bandar udara merupakan tempat usaha bagi:

- a. Unit Penyelenggaraan Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara;
- b. Badan Usaha Angkutan Udara; dan
- c. Badan Hukum Indonesia atau perorangan melalui kerjasama dengan Unit Penyelenggara Bandar Udara atau Badan Usaha Bandar Udara

Bandar udara juga digunakan untuk penanganan pengangkutan barang (*cargo*). Secara umum bandar udara memiliki beberapa fungsi, antara lain:

- Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia;
- Mempercepat wahana ekonomi, memperkuat persatuan nasional dalam rangka menetapkan wawasan nusantara;

Mengembangkan transportasi yang terintegrasi dengan sektor lainnya serta memperhatikan kesinambungan secara ekonomis.

---

<sup>1</sup> Undang Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan P.M. 69 Tahun 2013 tentang Tataan Kebandarudaraan Nasional



## 2.1.5 Fasilitas Bandara

Bandar udara terbagi menjadi tiga area utama yaitu *Airside*, *Concourse* atau Terminal, *Landside*. Pembagian tersebut bertujuan untuk mempermudah pengelolaan mobilitas baik barang maupun penumpang serta semua sistem yang harus berjalan pada sebuah bandar udara, utamanya sistem keamanan. Dalam menyelenggarakan pelayanan bagi pesawat, penumpang dan barang/kargo, sebuah bandar udara harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas sebagai berikut:

1. Fasilitas Pokok Bandar Udara
  - a. Fasilitas Sisi Darat (*Land Side*)
    - 1) Bangunan terminal penumpang
    - 2) Bangunan terminal kargo
    - 3) Bangunan operasi
    - 4) Menara pengawas lalu lintas udara atau ATC (*Air Traffic Control*)
    - 5) Bangunan SAR (*Search and Rescue*)
    - 6) Bangunan meteorology
    - 7) Bangunan penumpang kelas utama/VIP
    - 8) Jalan masuk (*access road*)
    - 9) Bangunan pengisian bahan bakar
    - 10) Bangunan administrasi perkantoran
    - 11) *Curb* / trotoar
    - 12) Area parkir.
  - b. Fasilitas Navigasi Penerbangan
  - c. Fasilitas ALat Bantu Pendaratan Visual
  - d. Fasilitas Komunikasi Penerbangan
    - 1) Komunikasi antar stasiun penerbangan
    - 2) Peralatan komunikasi lalu lintas penerbangan (*Aeronautical Mobile Service : AMS*)
    - 3) Peralatan transmisi
2. Fasilitas Penunjang Bandara
  - a. Penginapan/hotel
  - b. Penyediaan toko dan restoran



- c. Fasilitas perawatan pada umumnya (perawatan gedung/perkantoran, peralatan, dsb)
- d. Fasilitas pergudangan
- e. Fasilitas perbengkelan pesawat udara

## 2.2 Terminal Penumpang

Terminal penumpang atau concourse 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 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.<sup>2</sup>

### 2.2.1 Fungsi Terminal

1. Terminal merupakan salah satu fasilitas pelayanan dalam bandar udara, yang memiliki fungsi sebagai berikut: Fungsi Operasional

Merupakan kegiatan pelayanan penumpang dan barang dari dan ke transportasi udara. Yang termasuk dalam fungsi operasional terminal bandara antara lain:

- a. Pertukaran moda, yaitu 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;
- b. Pelayanan penumpang, adalah proses penumpang pesawat udara antara lain layanan tiket, pendaftaran penumpang dan bagasi, memisahkan bagasi dari penumpang dan kemudian mempertemukannya kebalik. Fungsi ini terjadi dalam kawasan terminal penumpang;
- c. Pertukaran tipe pergerakan, merupakan proses perpindahan penumpang dana tau barang/bagasi dari dan ke pesawat atau helikopter

2. Fungsi Komersil

<sup>2</sup> Sumber dari SNI 03-7046-2004



Bagian ruang tertentu yang terdapat di dalam terminal penumpang. Area/bagian ruang tersebut dapat disewakan antara lain untuk restoran, toko, ruang pamer, iklan, pos giro, telepon, bank dan asuransi, biro swasta, dan lain-lain.

### 3. Fungsi Administrasi

Bagian atau ruang tertentu pada terminal dapat diperuntukkan bagi kegiatan manajemen terminal. Berdasarkan jenisnya dibagi menjadi dua bagian, antara lain:

- a. Terminal penumpang umum, yaitu menampung kegiatan-kegiatan operasional, komersial dan administrasi bagi pelayanan penumpang, baik dengan penerbangan terjadwal maupun tidak terjadwal.

Terminal penumpang khusus, yaitu diperuntukkan bagi penumpang umum dengan pelayanan khusus dan hanya dimanfaatkan pada waktu-waktu tertentu. Terminal khusus antara lain terminal haji, terminal VIP, dan terminal TKI.

#### 2.2.2 Sirkulasi/Pembagian Area Pada Terminal Bandara

Menurut FX. Widadi A. Suwarno, gedung terminal pada bandar udara terbagi menjadi tiga area, yaitu *public area*, *restricted public area*, dan *non-public area*. Pada setiap area memiliki fasilitas-fasilitas yang telah disesuaikan dengan kebutuhan penggunanya seperti:

##### 1. *Public Area*

*Public area* adalah wilayah atau bagian dari bandar udara yang dapat dipergunakan untuk masyarakat umum. Area ini merupakan wilayah/bagian bandar udara yang berada di beranda atau bagian depan bangunan, termasuk bagian di luar gedung terminal. Fasilitas atau pelayanan yang tersedia di area ini antara lain lapangan parkir kendaraan, restoran, kantor pos, tempat untuk ibadah, toilet umum, dan lain-lain (FX. Widadi A. Suwarno 2001:39)

##### 2. *Restricted Public Area*

*Restricted public area* adalah area atau wilayah bandar udara yang dapat dipergunakan untuk umum secara terbatas. Wilayah ini berada di bagian dalam gedung terminal dan dimanfaatkan untuk pelayanan penumpang yang akan berangkat maupun tiba. Selain penumpang dan calon penumpang, yang lain tidak diizinkan memasuki ruangan ini kecuali petugas bandar udara yang memiliki pas pelabuhan atau bandar udara, atau yang telah



mendapatkan izin khusus dari administrator. Pelayanan yang tersedia antara lain *check in counter*, tempat penarikan uang (ATM), toko cendera mata, dan lain-lain (FX. Widadi A. Suwarno 2001:39)

3. *Non-Public Area*

*Non public area* adalah wilayah atau bagian dari bandar udara yang tidak dapat dimasuki oleh masyarakat umum, kecuali penumpang yang tinggal menunggu proses memasuki pesawat atau *boarding*, atau penumpang tiba yang harus menyelesaikan dokumen perjalannya dan akan mengambil bagasinya. Ini berlaku pada pula untuk petugas bandar udara sesuai dengan peraturan yang berlaku. Fasilitas atau pelayanan yang tersedia dalam area ini antara lain *counter CIQ*, ruang tunggu keberangkatan, tempat pengambilan bagasi, dan lain-lain (FX. Widadi A. Suwarno 2001:39)

Persyaratan akomodasi penumpang, antara lain:

1. Sarana publik

Merupakan salah satu faktor pembentuk skala ekonomi dalam bangunan terminal maka disyaratkan memiliki akses langsung dengan proses penanganan penumpang datang dan pergi.

2. Daerah penanganan (*assembly*) udara

Dipergunakan untuk menangani penumpang internasional dan penumpang domestik dengan memperhatikan kecenderungan jam penuh yang harus dilayani.

3. Penumpang khusus

Adanya kebutuhan akomodasi dan fasilitas untuk penumpang yang ditentukan penguasa untuk mendapatkan perhatian khusus sesuai persyaratan yang telah ditentukan seperti prosesi dan pemisahan dari penumpang umum.

4. Penumpang cacat/*invalid*

Dengan memperhatikan persyaratan desain alat bantu yang dipakai seperti kursi roda, tempat tidur dorong, tongkat berjalan, serta fasilitas bantu desain lain seperti railing.

5. Penumpang yang ‘dijinkan mendarat’

Merupakan salah satu bagian penanganan khusus berupa pemisahan penumpang yang dilarang mendarat atau tahanan penjara/pengadilan yang



memerlukan keamanan khusus bauk di imigrasi maupun proses penumpang lainnya.

#### 6. Penumpang dan kru pesawat transit

Dengan memperhatikan pengamanan agar penumpang dan kru transit tidak terkena atau menularkan penyakit tertentu selama waktu singkat berada di darat yang tidak mewajibkan pemeriksaan kesehatan.

#### 2.2.2 Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang

Menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara nomor : SKEP.284/X/1999, tanggal 22 Oktober 1999, tentang Standar Kinerja Operasional Bandar Udara yang terkait dengan Tingkat Pelayanan, Tingkat Pelayanan Penumpang (*level of service*) adalah tingkat pelayanan untuk jasa kebandarudaraan yang diterima oleh pengguna jasa yang variable-variabelnya meliputi aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan.

Menurut Robert Horonjeff penentuan kebutuhan-kebutuhan ruangan di terminal penumpang sangat dipengaruhi oleh tingkat pelayanan yang dikehendaki. Menurut IATA dalam *Airport Development Reference Manual (ADRM)* ada perbedaan space/ruang untuk berdiri atau duduk para penumpang. Hal tersebut digunakan untuk mengukur tingkat pelayanan jasa (*level of service*) yang terbagi dalam beberapa tingkat, yaitu:

Tabel 2. 2 *Level of Service A to E in Hold Room*

A	B	C	D	E	F
4	5	6	8	9	10
0	0	5	0	5	0%
%	%	%	%	%	

Sumber : IATA

Keterangan pada tabel diatas antara lain:

- A – Tingkat layanan dan kenyamanan sempurna; pergerakan atau arus leluasa
- B – Tingkat layanan dan kenyamanan tinggi; pergerakan atau arus stabil; sedikit keterlambatan
- C – Tingkat layanan dan kenyamanan baik; pergerakan atau arus stabil; keterlambatan dapat diterima



D – Tingkat layanan dan kenyamanan cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan dapat diterima

E – Tingkat layanan dan kenyamanan tidak cukup; pergerakan atau tidak stabil; keterlambatan; keterlambatan tak dapat diterima

F – Tingkat layanan, kenyamanan, dan keterlambatan tak dapat diterima; pergerakan atau arus bersilang, sistem terganggu.

Berdasarkan keterangan diatas, tingkat pelayanan dihitung dari presentase penumpang berdiri pada waktu sibuk, yaitu:

1. Penumpang berdiri 0% sampai dengan 40% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat A yaitu tingkat layanan dan kenyamanan sempurna; pergerakan atau arus leluasa.
2. Penumpang berdiri 40% sampai dengan 50% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat B yaitu tingkat layanan dan kenyamanan tinggi; pergerakan atau arus stabil; sedikit keterlambatan.
3. Penumpang berdiri 50% sampai dengan 65% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat C yaitu tingkat layanan dan kenyamanan baik; pergerakan atau arus stabil; keterlambatan dapat diterima.
4. Penumpang berdiri 65% sampai dengan 80% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat D yaitu tingkat layanan dan kenyamanan cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan dapat diterima.
5. Penumpang berdiri 80% sampai dengan 95% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat E yaitu tingkat layanan dan kenyamanan tidak cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan tidak dapat diterima.
6. Penumpang berdiri 95% sampai dengan 100% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat F yaitu tingkat layanan, kenyamanan dan keterlambatan tak dapat diterima; pergerakan atau arus bersilang, sistem terganggu.

Berdasarkan tingkat pelayanan diatas, Bandara Internasional Kertajati Jawa Barat termasuk kedalam golongan tingkat A dimana tingkat penumpang berdiri antara 30%–40% sehingga bandara ini masih tergolong memiliki tingkat layanan dan kenyamanan yang sempurna.

Menurut surat perhubungan udara SKEP.77/VI/2005, tentang persyaratan teknis pengoperasian fasilitas teknik Bandar Udara dinyatakan ruang tunggu



keberangkatan adalah fasilitas yang tersedia pada terminal keberangkatan. Luasnya dipengaruhi oleh penumpang di waktu sibuk yang dilayani oleh bandara tersebut. Ruang tunggu keberangkatan harus cukup untuk menampung penumpang waktu sibuk selama menunggu, waktu *check-in*, dan selama penumpang menunggu saat *boarding* setelah *check-in*.

Pada ruang tunggu dapat disediakan fasilitas komersial bagi penumpang untuk berbelanja selama waktu menunggu. Penyediaan fasilitas ini dapat disediakan apabila luas ruang yang disediakan tidak mengganggu kelancaran kegiatan pergerakan penumpang di ruang tunggu keberangkatan. Hal ini sesuai dengan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP.47/III/2007, tentang petunjuk pelaksanaan usaha kegiatan penunjang bandar udara pada bab IV pasal 21 bahwa kewajiban dan tanggung jawab pelaku penunjang kegiatan usaha adalah diharuskan bagi pelaku kegiatan usaha menghindari terjadinya gangguan keamanan dalam hal yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan.

Berdasarkan berbagai data serta analisa yang didapat penulis, terdapat berbagai aktifitas umum yang dilakukan oleh pengguna bandara. Berikut ini merupakan data mengenai aktifitas umum pengguna bandara:

Tabel 2. 3 Studi Aktifitas Umum Pengguna Bandara

No.	Pengguna	Aktivitas	Tempat	Waktu	Keterangan
1.	Penumpang berangkat				
	Aktivitas Umum:	Menunggu	Lobby Lounge	Sesuai jadwal	
		Buang Air	Toilet	Sewaktu-waktu	
		Beribadah (untuk yang beragama Islam)	Musholla	Sewaktu-waktu	
		Makan-minum	Area food & beverages	Sewaktu-waktu	
		Jalan-jalan	Koridor bandara Area shopping	Sewaktu-waktu	
		Berbelanja	Area shopping		
		Membaca buku	Lounge	Sewaktu-waktu	
		Merokok	Smoking area	Sewaktu-waktu	
		Boarding	Boarding gate	Sesuai jadwal	



Aktivitas Khusus	Datang	Lobby	Sesuai Jadwal	
	Pemeriksaan tiket	Airline service counter	Sesuai jadwal	
	Boarding pass check	Airline service counter	Sesuai jadwal	

### 2.2.3 Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang

Menurut Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara nomor : SKEP.284/X/1999, tanggal 22 Oktober 1999, tentang Standar Kinerja Operasional Bandar Udara yang terkait dengan Tingkat Pelayanan, Tingkat Pelayanan Penumpang (*level of service*) adalah tingkat pelayanan untuk jasa kebandarudaraan yang diterima oleh pengguna jasa yang variable-variabelnya meliputi aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan penyelenggaraan jasa kebandarudaraan.

Menurut Robert Horonjeff penentuan kebutuhan-kebutuhan ruangan di terminal penumpang sangat dipengaruhi oleh tingkat pelayanan yang dikehendaki. Menurut IATA dalam *Airport Development Reference Manual (ADRM)* ada perbedaan space/ruang untuk berdiri atau duduk para penumpang. Hal tersebut digunakan untuk mengukur tingkat pelayanan jasa (*level of service*) yang terbagi dalam beberapa tingkat, yaitu:

Tabel 2. 4 *Level of Service A to E in Hold Room*

A	B	C	D	E	F
4	5	6	8	9	
0	0	5	0	5	
%	%	%	%	%	10 0%

Sumber : IATA

Keterangan pada tabel diatas antara lain:

- A – Tingkat layanan dan kenyamanan sempurna; pergerakan atau arus leluasa
- B – Tingkat layanan dan kenyamanan tinggi; pergerakan atau arus stabil; sedikit keterlambatan
- C – Tingkat layanan dan kenyamanan baik; pergerakan atau arus stabil; keterlambatan dapat diterima
- D – Tingkat layanan dan kenyamanan cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan dapat diterima



E – Tingkat layanan dan kenyamanan tidak cukup; pergerakan atau tidak stabil; keterlambatan; keterlambatan tak dapat diterima

F – Tingkat layanan, kenyamanan, dan keterlambatan tak dapat diterima; pergerakan atau arus bersilang, sistem terganggu.

Berdasarkan keterangan diatas, tingkat pelayanan dihitung dari presentase penumpang berdiri pada waktu sibuk, yaitu:

7. Penumpang berdiri 0% sampai dengan 40% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat A yaitu tingkat layanan dan kenyamanan sempurna; pergerakan atau arus leluasa.
8. Penumpang berdiri 40% sampai dengan 50% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat B yaitu tingkat layanan dan kenyamanan tinggi; pergerakan atau arus stabil; sedikit keterlambatan.
9. Penumpang berdiri 50% sampai dengan 65% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat C yaitu tingkat layanan dan kenyamanan baik; pergerakan atau arus stabil; keterlambatan dapat diterima.
10. Penumpang berdiri 65% sampai dengan 80% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat D yaitu tingkat layanan dan kenyamanan cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan dapat diterima.
11. Penumpang berdiri 80% sampai dengan 95% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat E yaitu tingkat layanan dan kenyamanan tidak cukup; pergerakan atau arus tidak stabil; keterlambatan tidak dapat diterima.
12. Penumpang berdiri 95% sampai dengan 100% maka tingkat pelayanan (*level of service*) berada pada tingkat F yaitu tingkat layanan, kenyamanan dan keterlambatan tak dapat diterima; pergerakan atau arus bersilang, sistem terganggu.

Berdasarkan tingkat pelayanan diatas, Bandara Internasional Kertajati Jawa Barat termasuk kedalam golongan tingkat A dimana tingkat penumpang berdiri antara 30%–40% sehingga bandara ini masih tergolong memiliki tingkat layanan dan kenyamanan yang sempurna.

Menurut surat perhubungan udara SKEP.77/VI/2005, tentang persyaratan teknis pengoperasian fasilitas teknik Bandar Udara dinyatakan ruang tunggu keberangkatan adalah fasilitas yang tersedia pada terminal keberangkatan. Luasnya dipengaruhi oleh penumpang di waktu sibuk yang dilayani oleh bandara tersebut.



Ruang tunggu keberangkatan harus cukup untuk menampung penumpang waktu sibuk selama menunggu, waktu *check-in*, dan selama penumpang menunggu saat *boarding* setelah *check-in*.

Pada ruang tunggu dapat disediakan fasilitas komersial bagi penumpang untuk berbelanja selama waktu menunggu. Penyediaan fasilitas ini dapat disediakan apabila luas ruang yang disediakan tidak mengganggu kelancaran kegiatan pergerakan penumpang di ruang tunggu keberangkatan. Hal ini sesuai dengan Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara SKEP.47/III/2007, tentang petunjuk pelaksanaan usaha kegiatan penunjang bandar udara pada bab IV pasal 21 bahwa kewajiban dan tanggung jawab pelaku penunjang kegiatan usaha adalah diharuskan bagi pelaku kegiatan usaha menghindari terjadinya gangguan keamanan dalam hal yang dapat mengganggu kelancaran kegiatan.

Berdasarkan berbagai data serta analisa yang didapat penulis, terdapat berbagai aktifitas umum yang dilakukan oleh pengguna bandara. Berikut ini merupakan data mengenai aktifitas umum pengguna bandara:

Tabel 2. 5 Studi Aktifitas Umum Pengguna Bandara

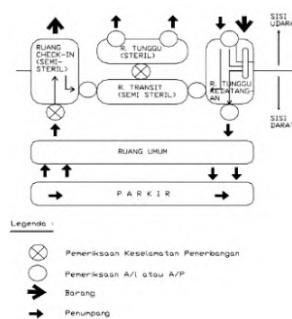
No.	Pengguna	Aktivitas	Tempat	Waktu	Keterangan
1.	Penumpang berangkat				
	Aktivitas Umum:	Menunggu	Lobby Lounge	Sesuai jadwal	
		Buang Air	Toilet	Sewaktu- waktu	
		Beribadah (untuk yang beragama Islam)	Musholla	Sewaktu- waktu	
		Makan-minum	Area food & beverages	Sewaktu- waktu	
		Jalan-jalan	Koridor bandara Area shopping	Sewaktu- waktu	
		Berbelanja	Area shopping		
		Membaca buku	Lounge	Sewaktu- waktu	
		Merokok	Smoking area	Sewaktu- waktu	
		Boarding	Boarding gate	Sesuai jadwal	
		Datang	Lobby	Sesuai Jadwal	



Aktivitas Khusus	Pemeriksaan tiket	Airline service counter	Sesuai jadwal	
	Boarding pass check	Airline service counter	Sesuai jadwal	
	X-ray check	Lobby	Sesuai jadwal	

#### 2.2.4 Dasar-Dasar Perencanaan Terminal Penumpang

Dalam merancang atau mendesain suatu terminal penumpang bandar udara terdapat dasar-dasar perencanaan bangunan terminal yang merupakan persyaratan keselamatan operasi penerbangan sesuai dengan SNI 03-7046-2004 yang terbagi menjadi tiga kelompok ruang yaitu ruangan umum, Ruangan semi steril, dan ruangan steril. Sesuai dengan keperluan desain untuk lantai kedua pada Bandara Internasional Kertajati, Jawa Barat, pada lantai dua dari bangunan bandara ini merupakan ruangan steril.



Gambar 2. 1 Gambar Sirkulasi Ruang Steril

Sumber : SNI 03-7046-2004

Ruangan steril adalah 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. Jadi dalam merancang bangunan terminal penumpang harus memperhatikan faktor keamanan sesuai dengan ketentuan yang berlaku di dalam keselamatan operasi penerbangan.<sup>3</sup>

Sedangkan menurut aktivitasnya Terminal Penumpang biasanya terbagi menjadi 2 area, yaitu :

1. *Departing Passenger Area/ Area Keberangkatan*

<sup>3</sup> Sumber dari SNI 03-7046-2004



Area ini berfungsi sebagai area keluar/masuk atau pick-up/drop zone bagi para penumpang dan barang bawaannya. Area ini harus dapat menampung dan mengakomodasi penumpang dalam kapasitas yang besar. Fasilitas area keberangkatan meliputi :

a. *Passenger Service Center*

Yaitu sebagai pusat informasi penumpang

b. *Flight Check-in Counter*

Merupakan tempat lapor bagi penumpang kepada maskapai yang digunakan sekaligus menyerahkan bagasi

c. Ruang Tunggu Keberangkatan

Berfungsi sebagai ruang tempat penumpang duduk sambil menunggu giliran panggilan boarding naik ke pesawat. Selain tempat duduk, ruang ini dilengkapi dengan *Air Conditioner* (AC), toilet, dan musholla.

d. Eksekutif *Lounge*

Merupakan suatu tempat yang menyajikan hiburan baik *live music* maupun yang lain dengan aspek tujuan sebuah pelayanan prima kepada semua tamunya sambil menikmati hidangan makan ataupun minuman yang disajikan (Marsum, 1991). Eksekutif lounge merupakan fasilitas khusus bagi penumpang yang ingin mendapat pelayanan lebih, seperti kursi tunggu ekslusif, ruang smooking area, dsb. Namun untuk menikmati fasilitas ini penumpang harus membayar sejumlah tarif tertentu atau menggunakan fasilitas kartu kredit.

e. Ruang Ibu dan Perawatan Bayi dan Penyandang Cacat

Ruang ini disediakan untuk memberikan privasi dan kenyamanan bagi ibu yang akan menyusui, mengganti popok, melakukan perawatan bayi secara khusus, serta perawatan lainnya bagi penyandang cacat.

2. *Arriving Passanger Area/ Area Kedatangan*

Area ini merupakan area yang disediakan bandara untuk memfasilitasi para penumpang yang baru saja tiba/turun dari pesawat. Fasilitas area kedatangan meliputi :

a. Ruang kedatangan/ruang tunggu bagasi sesaat setelah turun dari pesawat sebelum keluar bandara penumpang akan memasuki ruangan ini. Ruangan ini dilengkapi dengan AC, toilet, counter pelayanan angkutan darat.



b. *Conveyor Belt*

Ini adalah peralatan untuk memudahkan penumpang yang baru saja tiba ketika akan mengambil bagasi. Dengan fasilitas ini bagasi penumpang dapat bergerak diatas matras khusus secara berurutan dan teratur, sehingga mengurangi konsentrasi kerumuman yang akan berebut mengambil bagasi.

c. Gerobak bagasi / troli

Disediakan untuk meringankan penumpang dalam mengangkut barang/bagasi, dari lokasi conveyor belt hingga teras bandara.

#### 2.2.5 Fasilitas Utama Terminal Penumpang (Keberangkatan) Bandar Udara

Sesuai dengan kebutuhannya fasilitas-fasilitas yang ada di dalam terminal penumpang bandar udara, yaitu:

1. Area Operator Maskapai Pesawat Udara

Terdiri dari kantor administrasi, kantor pelayanan bagasi, kantor pelayanan operasional maskapai, serta *airline clubs and premium class lounge*.

2. Area Operator Bandar Udara

Meliputi kantor Administrasi Angkasa Pura yang dapat diakses oleh umum melalui jalur khusus. Kantor Operasi Bandar Udara membawahi 7 departemen, antara lain:

a. Departemen Operasional

b. Departemen Kelengkapan Bandar Udara

c. Departemen Keamanan

d. Departemen Keselamatan, Manajemen Kualitas, dan *Customer Service*

e. Departemen Pemasaran

f. Departemen Keuangan dan IT

g. Departemen Pelayanan

3. Konsesi

Konsesi terminal bandar udara meliputi ruang komersial dan pelayanan perjalanan *public* lainnya. Pada umumnya daerah konsesi berhubungan langsung dengan keberangkatan penumpang. Daerah konsesi disediakan untuk mewadahi kebutuhan penumpang selama berada di dalam terminal bandar udara. Pemisahan jenis konsesi aman dan tidak aman dibedakan berdasarkan letaknya terhadap tingkat pengamanan dan aturan yang ada. Seperti beberapa outlet di dalam konsesi yang hanya bisa dijangkau oleh



orang-orang yang memiliki tiket saja. Berikut merupakan kategori jenis usaha yang terdapat dalam ruang konsesi keberangkatan, antara lain:

- a. *News / Gift*
- b. *Specialty Retail*
- c. *Food and Beverage*
- d. *Duty-Free Shop*
- e. *Service*
- f. *Advertising*

Walaupun ruang konsesi kebanyakan berhubungan langsung dengan keberangkatan, namun juga ada beberapa konsesi yang berkenaan dengan kedatangan, antara lain:

- a. *Ground Transportation Counter*
- b. *Counters for hotels and other visitor services*
- c. *Other services for arriving passengers (ATM, Money Changer)*
- d. *Food/Beverage dan Retail Concession*

#### 2.2.6 Standar Luas Bangunan Terminal

Menurut SNI 03-7046-2004 tentang terminal penumpang bandara, luas bangunan terminal penumpang didasarkan atas jumlah pelayanan penumpang per tahun dan jumlah penumpang pada waktu sibuk

Tabel 2. 6 Standar Luas Terminal Penumpang Domestik

No	Jumlah Penumpang/Tahun	Standar Luas		Catatan	
		Standar Luas Terminal			
		m <sup>2</sup> /jumlah penumpang waktu sibuk	Total/m <sup>2</sup>		
1	0 - ≤ 25.000	-	120		
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	-	Standar luas terminal ini belum memperhitungkan kegiatan komersial.	

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

#### 2.2.7 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara

Menurut SNI 03-7046-2004 tentang terminal penumpang bandara, 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. 7 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar (Domestik dan Internasional)

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Terminal Standar 120 m <sup>2</sup> (domestik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)</li> <li>b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)</li> <li>c. Ruang tunggu keberangakatan (<i>departure lounge</i>)</li> <li>d. Ruang pengambilan bagasi (<i>banggage claim</i>)</li> <li>e. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>f. Ruang administrasi (<i>administration</i>)</li> <li>g. Telepon umum (<i>public telephone</i>)</li> <li>h. Fasilitas pemadam api ringan</li> <li>i. Peralatan pengambilan bagasi – tipe meja</li> <li>j. Kursi tunggu</li> </ul>
Terminal Standar 240 m <sup>2</sup> (domestik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)</li> <li>b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)</li> <li>c. Ruang tunggu keberangakatan (<i>departure lounge</i>)</li> <li>d. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>e. Ruang pengambilan bagasi (<i>banggage claim</i>)</li> <li>f. Area komersial (<i>concession area/room</i>)</li> <li>g. Kantor <i>airline</i> (<i>airline administration</i>)</li> <li>h. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>i. Telepon umum (<i>public telephone</i>)</li> <li>j. Fasilitas pemadam api ringan</li> <li>k. Peralatan pengambilan bagasi – tipe <i>gravity roller</i></li> <li>l. Kursi tunggu</li> </ul>
Terminal Standar 600 m <sup>2</sup> (domestik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)</li> <li>b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)</li> <li>c. Ruang tunggu keberangakatan (<i>departure lounge</i>)</li> <li>d. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>e. Ruang pengambilan bagasi (<i>banggage claim</i>)</li> <li>f. Area komersial (<i>concession area/room</i>)</li> <li>g. Kantor <i>airline</i> (<i>airline administration</i>)</li> <li>h. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>i. Ruang simpan barang hilang (<i>lost &amp;found room</i>)</li> <li>j. Telepon umum (<i>public telephone</i>)</li> <li>k. Fasilitas pemadam api ringan</li> <li>l. Peralatan pengambilan bagasi – tipe <i>gravity roller</i></li> <li>m. Kursi tunggu</li> </ul>
Terminal Standar 600 m <sup>2</sup> (internasional)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Teras kedatangan dan keberangkatan (<i>curb side</i>)</li> <li>b. Ruang lapor diri (<i>check in area</i>)</li> <li>c. Ruang tunggu keberangakatan (<i>departure lounge</i>)</li> <li>d. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>e. Ruang pengambilan bagasi (<i>banggage claim</i>)</li> <li>f. Area komersial (<i>concession area/room</i>)</li> <li>g. Kantor <i>airline</i> (<i>airline administration</i>)</li> <li>h. Toilet pria dan wanita (<i>toilet</i>)</li> <li>i. Ruang simpan barang hilang (<i>lost &amp;found room</i>)</li> <li>j. Fasilitas fiscal (<i>fiscal center</i>)</li> <li>k. Fasilitas imigrasi dan bea cukai (<i>immigration &amp; custom</i>)</li> </ul>



- |  |   |
|--|---|
|  | <ol style="list-style-type: none"><li>1. Fasilitas karantina</li><li>m. Telepon umum (<i>public telephone</i>)</li><li>n. Fasilitas pemadam api ringan</li><li>o. Peralatan pengambilan bagasi – tipe <i>gravity roller</i></li><li>p. Kursi tunggu</li></ol> |
|--|---|

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

Tabel 2. 8 Fasilitas Kelengkapan Ruang Lainnya

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

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

## 2.3 Kajian Style Modern

### 2.3.1 Deskripsi Style

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 lain *modernus, modo* yang artinya *just now* atau saat sekarang. Arsitektur modern dapat diartikan sebagai pernyataan jiwa dari suatu massa, yang dapat menyesuaikan diri dengan perubahan social dan ekonomi yang ditimbulkan pada zamannya, yaitu dengan mencari keharmonisan dari elemen modern serta mengembalikan arsitektur pada bidang yang sebenarnya (ekonomis, sosiologis, dan kemasyarakatan)<sup>4</sup>.

Desain interior modern adalah gaya yang kekinian, memiliki ciri atau karakteristik ruangan yang tidak banyak menggunakan dekorasi di dalam ruangan, terlihat *simple*, rapih, dan bersih. Penggunaan bahan alami yang dipadukan dengan bahan metal yang diterapkan menjadi ciri khas desain ini. Ruangan terbuka dengan jendela-jendela besar, menggunakan warna-warna netral seperti warna monokrom, cokelat sebagai warna dasar pada ruangan.

<sup>4</sup> Congreas Interationaux d'Architecture Moderne/CIAM, 1928



Gambar 2. 2 Contoh Interior dan Fasilitas Bandara Modern  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

## 2.4 Kajian Konsep Healing (Refreshing)

*Healing* berasal dari kata “heal” yang berarti sembuh. Maksud *healing* yang digunakan pada konsep desain ini adalah menciptakan serta mengatur suasana ruangan menjadi lebih menyenangkan bagi penggunanya. Pada desain Bandara Kertajati menerapkan konsep *healing environment*, yaitu merupakan sebuah konsep yang muncul dari sebuah fakta yang mengungkapkan bahwa lingkungan sangat berpengaruh terhadap kondisi fisik, psikis, dan mental manusia. Kondisi lingkungan yang baik atau buruk dapat mempengaruhi seseorang menjadi senang atau sedih, tenang atau tegang. Ini dikarenakan lingkungan memiliki efek *negative* bagi manusia, sehingga seseorang dapat terpengaruh kondisi psikisnya menjadi seimbang atau tidak seimbang (Zatterquist, 2009).

Makna dari konsep *healing environment* sendiri adalah pengaturan fisik dan dukungan budaya yang memelihara fisik, intelektual, sosial dan kesejahteraan spiritual seseorang serta membantu mereka untuk mengatasi stres (Knecht, 2010).

*Healing* pada arsitektur diterapkan sebagai suatu elemen yang mendukung serta membantu proses penyembuhan, bukan sebagai pemeran utama dalam proses penyembuhan. Di dalamnya merupakan integrasi antara indera, Psikologis, dan alam. Pada desain ini, bertujuan untuk menekankan pentingnya suasana ruang pada kesehatan pengguna. Selain memberikan perlindungan bagi penggunanya, desain ini dapat dilihat dan dinikmati baik dari sisi seni, maupun perasaan emosional. Implementasi *healing architecture* pada desain interior bandara antara lain:

### 1. Konsep Vegetasi (*restorative landscape*).

Elemen alami berupa vegetasi memiliki peran yang cukup penting di dalam objek sebagai salah satu pendukung proses healing. Peran-peran tersebut diantaranya adalah sebagai berikut: Control visual, Pembentuk karakter suasana, penghasil aroma.



Gambar 2. 3 *Indoor garden* sebagai karakter konsep *healing*  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

## 2. Mewadahi aktivitas

Berdasarkan olahan studi yang telah dilakukan, objek menyediakan beberapa fasilitas yang mewadahi aktivitas, sehingga di dalam bangunan di bagi menjadi beberapa fasilitas utama yaitu, area retail (*souvenirs, food and beverages*), *VIP Lounge, playground*. Selain aktivitas jual-beli, bermain, dan bersantai, terdapat pula aktivitas/kegiatan promosi/apresiasi berupa area pameran dan juga menambah wawasan terkait karya-karya yang dipamerkan.

Klasifikasi *display* produk/karya pada area pameran ini berdasarkan pada jenis karya tersebut baik berupa karya seni lukisan maupun kerajinan tangan. Karya yang ter-*display* didatangkan langsung dari pembuatnya (seniman) yang ada di Provinsi Jawa Barat.



Gambar 2. 4 Kain Batik Khas Jawa Barat (Paling Kiri), Lukisan Kaca Khas Cirebon (Tengah), Kerajinan Dari Anyaman Bambu (Paling Kanan)  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

## 2.5 Kajian Konsep Budaya Jawa Barat

Jawa Barat merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang memiliki ciri khas budaya yang kuat. Jawa Barat memiliki berbagai kesenian daerah yang menarik hingga banyak yang tertarik untuk mempelajarinya. Kebudayaan Jawa Barat dipengaruhi oleh 4 sumber, yaitu Hindu/Budha, Islam, Jawa, dan kebudayaan barat. Banyak yang dapat dipelajari dari kebudayaan yang ada di Jawa Barat, salah satunya adalah Silih Asah, Silih Asih dan Silih Asuh.



Makna dari ketiga filosofi tersebut adalah menimbulkan sifat dan sikap untuk saling mengasuh, saling mangasihi, dan saling berbagi ilmu pengetahuan dan pengalaman antar sesama. Masyarakat Jawa Barat menerapkan ketiga filosofi tersebut dalam berinteraksi sosial dengan sesama. Rasa persaudaraan yang diciptakan masyarakat, menimbulkan keakraban antara satu sama lain sehingga lingkungan menjadi terpelihara dan kerja sama antar warga setempat menjadi lebih kuat.

Sebagian besar budaya Jawa Barat didominasi oleh suku Sunda dan adat tradisional yang kental akan Bumi Pasundan yang merupakan cermin kebudayaan di Jawa Barat. Salah satu hasil dari kebudayaan Jawa Barat adalah tari merak, sisingaan, wayang golek, alat musik tradisional angklung dan suling.

Dalam kajian ini, segala hal mengenai kebudayaan Jawa Barat akan diaplikasikan sebagai konten dalam perancangan Desain Interior Area Keberangkatan Terminal Penumpang Bandara Internasional Kertajati. Dimana dengan aplikasi budaya maupun kesenian pada bandar udara tersebut dapat menjadi media promosi bagi kebudayaan dan kesenian Jawa Barat. Hal tersebut sesuai dengan fungsi dan tujuan dari Bandara Internasional Kertajati yang sekaligus sebagai pintu gerbang masuknya masyarakat luar ke Jawa Barat. Sehingga berbagai potensi yang ada di Jawa Barat dapat berkembang dengan baik.

#### 2.5.1 Alat Musik Tradisional Jawa Barat

Angklung merupakan salah satu alat musik tradisional Jawa Barat yang terbuat dari bambu dan dibunyikan dengan cara digoyangkan. Angklung sendiri sudah ada sejak lama dan diperkirakan telah digunakan dalam kultur Neolitikum. Alat musik tradisional ini terbuat dari tabung-tabung bambu. Sedangkan suara atau nada alat ini dihasilkan dari efek benturan tabung-tabung bambu tersebut dengan cara digoyangkan.



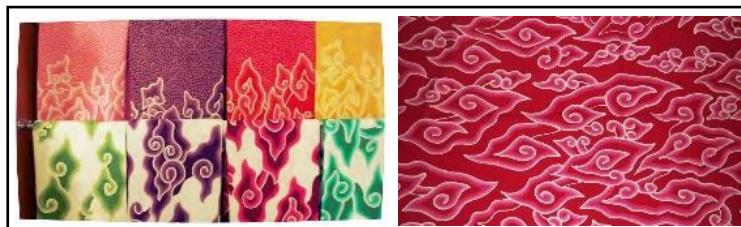
Gambar 2. 5 Alat Musik Tradisional Angklung  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Angklung berasal dari bahasa Sunda, yaitu angkleung-angkleungan yang artinya gerakan pemain angklung dan membentuk suara klung yang dihasilkannya. Secara etimologis, angklung berasal dari kata “angka” dan “lung” yang berarti



pecah. Jadi, angklung merujuk pada nada yang pecah atau tidak lengkap.<sup>5</sup> Asal usul terciptanya musik bambu seperti angklung berdasarkan pandangan hidup masyarakat Sunda yang bermata pencaharian sebagai petani padi. Awalnya masyarakat sekitar menggunakan angklung sebagai salah satu alat music yang dimainkan untuk memikat Dewi Sri (dewi padi/dewi kesuburan) turun ke bumi agar tanaman padi milik rakyat tumbuh subur. Terdapat berbagai jenis angklung, antara lain angklung kaneke, angklung reyog, angklung banyuwangi, angklung bali, angklung dogdog lojor, angklung badeng, angklung padaeng, angklung sarinande, angklung toel, angklung sri-murni.

#### 2.5.2 Motif Khas Jawa Barat



Gambar 2. 6 Motif Batik Mega Mendung

Sumber : www.google.com

Mega Mendung merupakan salah satu motif khas batik Cirebon merupakan batik khas yang terkenal sekaligus sebagai ikon *Cirebon da motif* ini termasuk kedalam golongan batik pesisir dan merupakan motif akulturasi dengan budaya Cina yang dikembangkan sesuai dengan gaya dan budaya dari Cirebon yang mayoritas beragama Islam. Menurut Ramadhan (2013:123) makna dan filosofi pada motif batik mega mendung : konon dikatakan bahwa Sunan Gunung Jati yang menikah dengan Putri Ong Tien, yang menaruh nilai lebih pada seni, memberikan kain bergambar motif mega mendung sebagai bukti tanda cintanya pada Putri Ong Tien, sehingga motif ini dikatakan sebagai simbol dari cinta, harapan, dan sumber kebahagiaan selain merupakan simbol rezeki dan keberuntungan. Motif batik Mega Mendung identik dengan dengan motifnya yang berbentuk seperti awan-awan yang menggumpal dengan menggunakan warna tegas seperti warna merah dan biru. Mega mendung memiliki arti, yaitu “Mega” yang berarti awan dan “Mendung” yang berarti awan hujan, sehingga Mega Mendung melambangkan pembawa hujan yang sangat dinantikan serta membawa kesuburan dan pemberi kehidupan.

<sup>5</sup> <https://belajar.kemdikbud.go.id/PetaBudaya/Repositories/angklung/>



Pemilihan warna dalam Mega Mendung saat ini lebih dikembangkan pada pemilihan warna-warna cerah atau mencolok (Karmila 2010: 27). Pemilihan warna-warna mencolok pada motif batik Mega Mendung bukan hanya sebagai pelengkap atau penghias saja, melainkan warna-warna tersebut memiliki pengaruh dari warna keramik pada Dinasti Ming. Menurut filsafat Cina kuno, warna-warna tersebut menyimbolkan makna keaktifan, kejantanan, dan keperkasaan (Rasjoyo 2008:12).

### 2.5.3 Tumbuhan Endemik Jawa Barat



Gambar 2. 7 Tanaman Patrakomala (Kembang Merak)  
Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Patrakomala merupakan tanaman perdu yang berbunga cukup indah. Biasanya dimanfaatkan sebagai tanaman hias. Selain itu patrakomala juga dapat dimanfaatkan sebagai tanaman obat. Bagian akar, kulit batang, daun dan bunga yang sudah direbus dapat dipergunakan untuk obat cuci perut (pencahar), masuk angin, serta demam. Karena keindahannya, pemerintah daerah kotamadya Bandung memilih dan menetapkan tanaman ini sebagai flora identitas daerahnya, sesuai dengan SK Walikotamadya Bandung No. 522.51/SK.070.HUK tahun 1994.

Tanaman patrakomala termasuk dalam tumbuhan perdu atau pohon kecil dengan tinggi tanaman mencapai 5 meter. Cabang tanaman ini tidak berduri. Bentuk daunnya majemuk menyirip ganda dengan panjang 10 hingga 40 cm dengan 5 sampai 9 pasang sirip daun. Bunga patrakomala terletak di ketiak atau ujung-ujung ranting, berbentuk malai atau tandan. Mahkota bunga berwarna merah atau kuning. Tanaman ini memiliki buah polong dengan 8 – 12 biji yang berwarna coklat atau hitam. Patrakomala biasanya tumbuh di daerah dekat pantai dan daerah dengan iklim kering musiman.



#### 2.5.4 Tari Tradisional Jawa Barat



Gambar 2. 8 Tari Merak

Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

Tari Merak, merupakan salah satu tarian tradisional khas Provinsi Jawa Barat yang sudah mendunia. Tari ini merupakan ragam tarian kreasi baru yang mengekspresikan kehidupan binatang, yaitu burung merak. Tata cara geraknya diambil dari kehidupan merak yang diangkat ke pentas oleh seniman Sunda Raden Tjetje Somantri.

Dalam pertunjukannya, ciri khas yang sangat terlihat adalah pakaian yang dipakai oleh penari memiliki motif seperti burung merak dimana kain dan baju memiliki bentuk dan warna-warna bulu dari burung merak, yaitu hijau, biru, dan/atau hitam. Tarian ini biasanya ditarikan oleh tiga penari. Tarian ini biasanya ditampilkan atau dipentaskan untuk menyambut tamu dalam suatu acara. Tari merak ini merupakan salah satu tarian asal Indonesia yang terkenal di luar negeri.

### 2.6 Kajian Kajian Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB)

#### 2.6.1 Profil Perusahaan



Gambar 2. 9 Logo PT.BIJB  
Sumber : PT. BIJB (2018)

PT Bandar udara Internasional Jawa Barat (PT BIJB) merupakan salah satu Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) yang dibentuk oleh pemerintah Jawa Barat melalui Perda No. 22 Tahun 2013 kemudian didirikan pada 24 November 2014. PT BIJB terletak di Majalengka, Jawa Barat, bertanggungjawab untuk pembangunan



sisi darat, pengembangan dan pengoperasian Bandara Internasional Jawa Barat, serta mengembangkan kawasan aerocity untuk mengembangkan perekonomian di sekitarnya.

Diharapkan Bandara Internasional Jawa Barat dan aerocity ini dapat berkembang menjadi layanan penerbangan yang didukung oleh sistem yang terintegrasi aksesibilitas terhadap moda transportasi lainnya serta menjadi pusat kegiatan ekonomi yang didukung oleh sumber daya alam dan pertanian sehingga bandara ini kelak bertindak sebagai motor penggerak pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat.

#### 2.6.2 Visi, Misi, dan Nilai Perusahaan

##### 1. Visi

“Menjadikan PT. BIJB sebagai perusahaan holding bertaraf internasional, pengelola bandara dan kawasan terbaik di Indonesia dan motor penggerak perekonomian khususnya di Jawa Barat melalui usaha-usaha pengembangan dan pembangunan dengan akar budaya dan nilai-nilai Jawa Barat”.

##### 2. Misi

- a. Menjalankan usaha pengelolaan bandara dan kawasan yang profesional, menguntungkan, efektif dan efisien
- b. Memberikan nilai manfaat bagi kemajuan perekonomian untuk kesejahteraan masyarakat Jawa Barat
- c. Menjadikan bandara Kertajati beserta kawasannya menjadi penghubung negara-negara di dunia

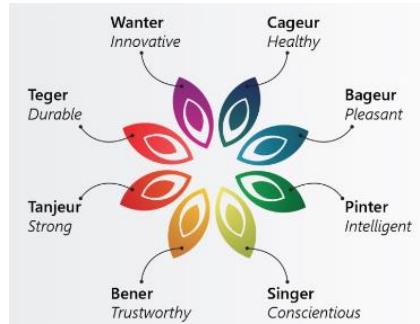
Pengembangan bandara dan *aerocity* terbagi menjadi beberapa fase hingga mencapai tahap akhir pada tahun 2045. Dalam mencapai visi, PT Bandara Internasional Jawa Barat menetapkan beberapa target setiap tahun sebagai kunci utama dalam mengembangkan perusahaan.

##### 3. Nilai Inti Perusahaan

Dalam mendukung pencapaian Visi dan penerapan Misi dalam aktivitas operasional perusahaan, Perseroan telah menetapkan nilai-nilai budaya perusahaan (Core Values) sebagai dasar budaya perusahaan (corporate culture) yang diharapkan dapat menjadi acuan utama bagi seluruh karyawan Perseroan tanpa terkecuali.



Nilai Inti Perusahaan dari PT Bandarudara Internasional Jawa Barat diambil dari 8 unsur kebaikan dari tatar budaya Jawa Barat yang divisualisasikan dalam bentuk 8 warna warni di logo PT Bandar udara Internasional Jawa Barat.



Gambar 2. 10 Delapan Nilai PT. BIJB  
Sumber : PT. BIJB (2018)

Nilai-nilai tersebut terdiri dari:

- a. Teger, yang berarti Tahan Banting;
- b. Wanter, yang berarti Berinovasi Tinggi;
- c. Cageur, yang berarti Sehat;
- d. Bageur, yang berarti Ramah;
- e. Pinter, yang berarti Cerdas;
- f. Singer, yang berarti Teliti;
- g. Bener, yang berarti Terpercaya; dan
- h. Tanjeur, yang berarti Tangguh.

Dalam menerapkan GCG (*Good Corporate Governance*), PT Bandara Internasional Jawa Barat memiliki 3 prinsip dasar yang merupakan pilar utama dalam mengembangkan perusahaan. Ketiga pilar tersebut adalah:

- a. Negara dan perangkatnya sebagai regulator;
- b. Dunia usaha sebagai penyedia barang dan jasa sekaligus pelaku pasar; dan
- c. Masyarakat sebagai pengguna barang dan jasa dan sebagai pihak yang terkena dampak yang kemudian dapat menunjukkan kepedulian dan melakukan kontrol secara objektif.

#### 2.6.2 Bidang Usaha PT Bandara Internasional Jawa Barat (PT BIJB)

Sebagai perusahaan holding, PT Bandara Internasional Jawa Barat melakukan pengusahaan bandar udara serta membangun dan mengembangkan Kertajati Aerocity, meliputi kegiatan perencanaan, pendanaan, pembangunan, pengoperasian, pengelolaan, pemeliharaan, serta pengembangan dengan tujuan untuk melaksanakan serta mengembangkan kegiatan pengusahaan Bandar Udara



Internasional Jawa Barat maupun aerocity secara berkelanjutan dengan mencari investasi dari perusahaan lokal maupun internasional.

1. Bidang Usaha Utama Sesuai Anggaran Dasar
  - a. Perencanaan dalam bidang usaha kebandarudaraan termasuk namun tidak terbatas pada pembuatan studi atau kajian terkait dengan usaha kebandarudaraan;
  - b. Melakukan kegiatan pendanaan yang bersumber dari sumber yang diperkenankan oleh undang-undang yang berupa penarikan dana dari pihak ketiga atas pemberian pendanaan kepada anak perusahaan untuk menjalankan kegiatan-kegiatan usaha Perseroan;
  - c. Pembangunan seluruh fasilitas yang terkait secara langsung ataupun tidak langsung dengan kegiatan kebandarudaraan dan pendukung kegiatan kebandarudaraan termasuk namun tidak terbatas pada airway, menara kontrol, hanggar, terminal transit point dan fasilitas lain yang diperlukan;
  - d. Penyediaan, pengusahaan, pengoperasian pembangunan, pemeliharaan dan pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, parkir, dan penyimpanan pesawat udara;
  - e. Penyediaan, pengusahaan, pengoperasian pembangunan, pemeliharaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, kargo dan pos;
  - f. Penyediaan, pengusahaan, pengoperasian pembangunan, pemeliharaan dan pengembangan jasa pelayanan penerbangan;
  - g. Penyediaan, pengusahaan, pengoperasian pembangunan, pemeliharaan dan pengembangan fasilitas-elektronika, navigasi, listrik, air dan instalasi limbah buangan;
  - h. Penyediaan lahan untuk bangunan, lapangan, di kawasan industri serta gedung/bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara;
  - i. Jasa pelayanan yang secara langsung yang menunjang kegiatan penerbangan yang meliputi hanggar pesawat udara, perbengkelan pesawat udara, pergudangan, jasa boga pesawat udara, jasa ramp, jasa pelayanan penumpang dan bagasi, jasa penanganan kargo dan surat,



- pelayanan jasa *lead control*, komunikasi dan operasi penerbangan, pelayanan jasa pengamanan, pelayanan jasa pemeliharaan dan perbaikan pesawat udara, pelayanan penyediaan dan pendistribusian bahan bakar pesawat udara;
- j. Penyedia jasa meliputi penjualan bahan bakar dan pelumas kendaraan bermotor di bandar udara, jasa pelayanan pengangkutan barang, penumpang di terminal kedatangan dan pemberangkatan;
  - k. Jasa pelayanan angkutan udara, penitipan barang, jasa penyediaan ruangan, vending machine, jasa pengolahan limbah buang, jasa pelayanan kesehatan;
  - l. Melakukan kegiatan perencanaan, pendanaan, pembangunan, pengoperasian, pengelolaan pemeliharaan dan pengembangan Kertajati Aerocity sebagai kawasan yang berfungsi untuk pendukung kawasan bandara termasuk pengusahaan atas sarana dan prasarana umum ataupun komersial termasuk namun tidak terbatas pada wilayah hunian, perhotelan, transportasi umum dan khusus dari dan menuju bandara, hotel, objek wisata, pergudangan, dan hal-hal lain yang diperlukan untuk mewujudkan kegiatan usaha dimaksud;
  - m. Kegiatan usaha lainnya yang secara langsung atau tidak langsung menunjang kegiatan bandar udara dan diperkenankan oleh ketentuan serta peraturan perundangundangan yang berlaku.
2. Bidang Usaha yang Dilaksanakan Selama Tahun 2017

Beberapa kegiatan PT BIJB yang berkaitan dengan pengusahaan, pembangunan dan pengembangan Bandar Udara Internasional Kertajati selama tahun 2017, diantaranya :

- a. Pembangunan Bandara
- b. Persiapan Operasional

## 2.7 Kajian Eksisting Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BIJB)

Bandar Udara Internasional Jawa Barat atau dikenal dengan Bandar Udara Kertajati atau juga dikenal dengan West Java International Airport merupakan bandar udara terbesar kedua di Indonesia. Bandara ini terletak di Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka, sekitar 68 kilometer dari Bandung, ibukota Jawa Barat. Bandar udara ini merupakan salah satu proyek kerja sama antara PT.



---

Angkasa Pura II dengan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) PT. Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) dengan masa kelola 17 tahun. Dalam kerja sama ini, PT. Angkasa Pura II memiliki peran sebagai operator atau pengelola bandara, sedangkan PT. BIJB sebagai pemilik.

Bandar Udara Kertajati (BIJB) merupakan bandar udara terbesar di Indonesia setelah Bandara Soekarno – Hatta di Cengkareng, Banten. Bandar udara ini berfungsi sebagai penyangga untuk membantu memudahkan lalu lintas udara di wilayah metropolitan Bandung dan juga melayani kebutuhan – kebutuhan akan moda transportasi udara di beberapa wilayah lain di Jawa Barat, seperti Cirebon, hingga beberapa wilayah atau kota di Provinsi Jawa Tengah.

Dibangun di sekitar area berkembang Jawa Barat, aksesibilitas Bandara Kertajati ini terjamin dengan adanya jalan raya dan kereta api yang menghubungkan Bandung, Kertajati, dan Cirebon serta jalan tol Cileunyi – Sumedang – Dawuan (Cisumdawu) untuk menghubungkan Bandung dan Kertajati; Jalan tol Cikopo – Palimanan (Cipali) yang menghubungkan Kertajati dan Kawasan Industri Karawang; dan juga jalur langsung menuju pelabuhan Cirebon.

Secara keseluruhan, Bandar Udara Internasional Kertajati dibangun diatas lahan seluas 1800 hektar. Pembangunan bandara dibagi dalam tiga tahap. Saat ini pembangunan bandara baru terselesaikan pada tahap 1A dengan luas terminal 96.200 m<sup>2</sup>. Adapun ultimate terminal bandara yang mengusung konsep burung merak ini mencapai 209.500 m<sup>2</sup>. Bandara ini diresmikan pada tanggal 24 Mei 2018 dan mulai beroperasi pada bulan Juni 2018. Bandara ini baru memiliki satu landasan pacu atau runway sepanjang 2500 meter dan nantinya akan bertambah menjadi 3500 meter. Pada tahap akhir, nantinya bandara ini akan memiliki dua landasan pacu. Dengan luas yang dimiliki, Bandara Internasional Kertajati ini dapat melayani 5,6 juta penumpang per tahunnya dari total kapasitas pada tahap akhir bandara yang diperkirakan akan mencapai 29 juta pengunjung atau penumpang per tahun.

Bandara Internasional Kertajati terdiri dari tiga lantai dengan area kedatangan berada di lantai 1, sedangkan area keberangkatan berada di lantai 3. Selain itu, Bandara Internasional Kertajati menggunakan burung merak sebagai ikon serta simbol penyambutan tamu di Jawa Barat, hal tersebut dapat dilihat pada bagian atap dari bangunan terminal utama bandara. Dari sisi kebudayaan, terdapat ornamen-ornamen dan motif batik khas Jawa Barat pada bagian interior ruangan. Selain



sebagai simbol penyambutan, interior bandara juga menggunakan konsep terbuka pada bagian depan yang mengandung makna mengundang. Susunan atap terminal utama penumpang berbentuk gelombang dengan ujung yang memuncak seperti bangunan khas Jawa Barat. Hal tersebut terinspirasi dari bentuk sayap burung merak, yaitu konsep atap meta dan membran melengkung sehingga jika dilihat dari atas, bagian atap akan terlihat seperti burung merak.

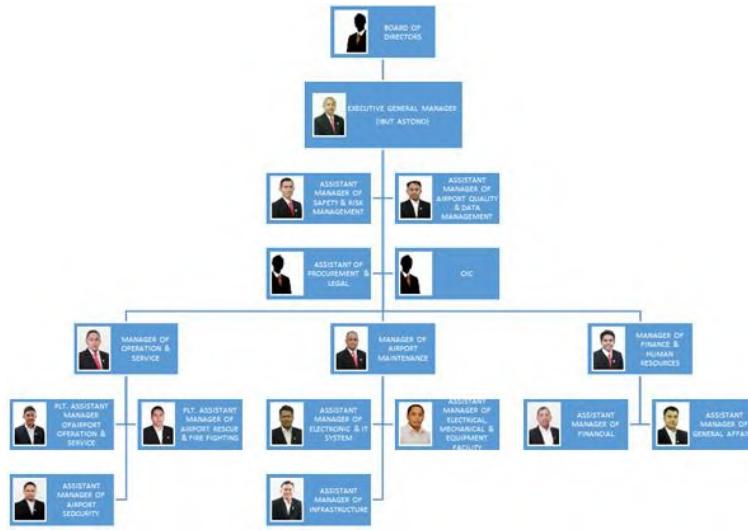
Bandara Internasional Kertajati menyediakan rute perjalanan domestik serta mancanegara. Rute domestik yang sudah maupun akan ditawarkan oleh bandar udara ini, antara lain Surabaya, Denpasar, Medan, Batam, Yogyakarta, Palembang, Pekanbaru, Makasar, Pontianak, Lombok, Padang, Semarang, Lampung, Solo, Balikpapan, dan lainnya.

Sedangkan untuk rute mancanegara, antara lain:

1. *Bangkok Suvarnabhumi Airport*
2. *Beijing Capitan International Airport*
3. *Bengaluru International Airport*
4. *Brisbane Airport*
5. *Clark International Airport*
6. *Cochin International Airport*
7. *Delhi Indira Gandhi International Airport*
8. *Guangzhou Baiyun International Airport*
9. *Hongkong International Airport*
10. *Hyderabad Rajiv Gandhi International Airport*
11. *Incheon International Airport*
12. *Kuala Lumpur International Airport*
13. *Shanghai Pudong International Airport*
14. *Singapore Changi International Airport*
15. *Taiwan Taoyuan International Airport*
16. *Zhuhai Jinwan Airport*
17. *European Airport*
18. *Midle East Airport*, dan lain-lain.



## 2.7.1 Struktur Organisasi Bandara



Gambar 2. 11 Struktur Organisasi Operasional Bandara Kertajati

Sumber : PT. Angkasa Pura II (2018)

## 2.7.2 Spesifikasi Bandara Internasional Jawa Barat

Tabel 2. 9 Spesifikasi Bandar Udara Internasional Kertajati

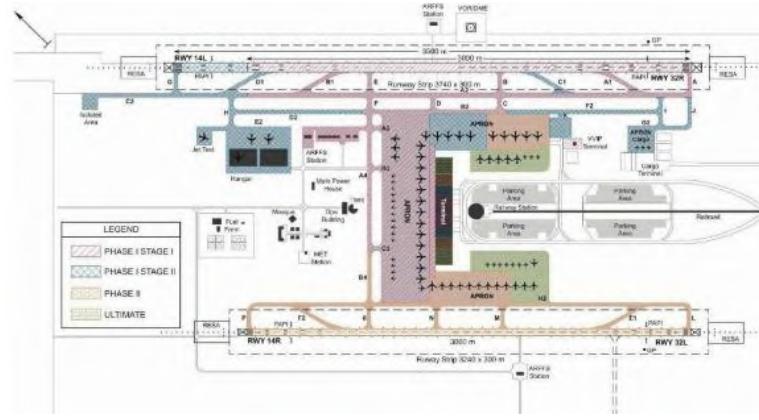
Indikator Lokasi	ICAO : WICA / IATA : KJT
Nama Bandar Udara	Kertajati International Airport (Bandar Udara Internasional Kertajati)
Nama Kota	Majalengka
Alamat	Desa Kertajati, Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka
Provinsi	Jawa Barat
Operator Bandara	PT Angkasa Pura II (Persero)
Komersial Bandara	PT. Bandar Udara Internasional Jawa Barat
Koordinat Bandara	006° 38' 53,79" S 108° 09' 14,79" E
Elevasi/Temperatur	134 ft / 32° – 33°C
Tipe Lalu Lintas yang Diizinkan	IFR / VFR
Status Bandara	Bandara Internasional
Gedung Terminal Penumpang	96.280 M2
Jam Operasi	06.00 s/d 09.00 WIB
Panjang Landasan (runway)	2500 × 60 M (TOP Layer ATB Layer II) PCN 89 F/C/X/T
Taxiway	Paralel Taxiway (2750 m × 25 m termasuk Pave Shoulder PCN 85 F/B/W/T



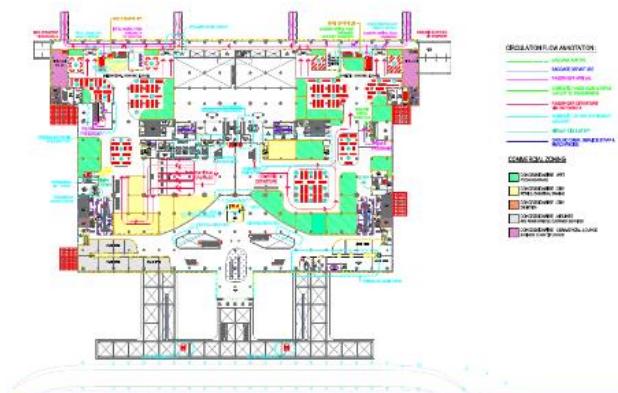
	Cross Taxiway
	Rapid Exit Taxiway

a. Sumber : PT. BIJB (2018) dan PT. Angkasa Pura II (2018)

### 2.7.3 Denah Eksisting Bandara Internasional Jawa Barat



Gambar 2. 12 Masterplan Bandara Internasional Kertajati  
Sumber : PT. BIJB (2018)



Gambar 2. 13 Layout Lantai 2 Bandara Internasional Kertajati  
Sumber : PT. BIJB (2018)

### 2.8.4 Analisis Fungsi Ruang dan Foto Eksisting Terminal Bandara Internasional Jawa Barat

#### 1. Koridor Menuju Boarding Area



Gambar 2. 14 Interior Koridor Menuju Boarding Area

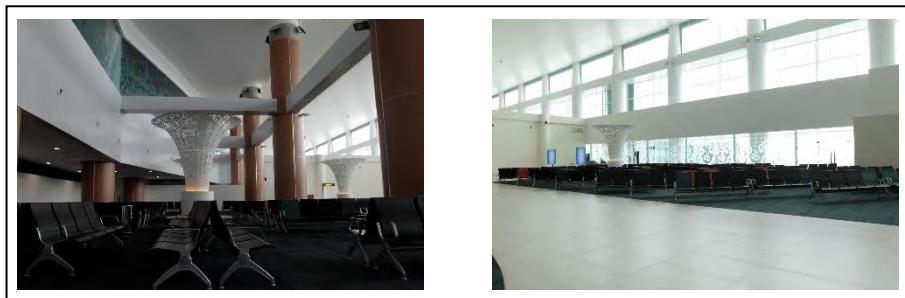


Sumber : Dokumentasi Penulis (2018)

Tabel 2. 10 Analisis Keadaan Koridor Menuju Area Boarding

Nama Ruang	Jenis Ruang	Analisis Keadaan Ruang
Area Koridor	Semi-privat	<p>Merupakan area transisi yang menghubungkan area check-in menuju area boarding</p> <p><b>Kelebihan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pencahayaan yang baik</li> <li>- Area luas sehingga mempermudah sirkulasi pengguna</li> </ul> <p><b>Kekurangan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kurangnya fasilitas untuk difabel</li> <li>- Area terlihat kosong</li> </ul>

## 2. Boarding Area (Ruang Tunggu Keberangkatan)



Gambar 2. 15 Interior Boarding Area  
 Sumber : Dokumentasi Penulis (2018)

*Tabel 2. 11 Analisis Keadaan Ruang Tunggu Bandara*

Nama Ruang	Jenis Ruang	Analisis Keadaan Ruang/Area
Area Boarding (Ruang Tunggu Keberangkatan)	Semi-Privat	<p>Merupakan area yang digunakan penumpang untuk keberangkatan maskapai</p> <p><b>Kelebihan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Area luas sehingga mempermudah sirkulasi pengguna</li> <li>- Pencahayaan yang memadai (terang), didukung oleh pencahayaan alami</li> <li>- Terdapat area playground bagi penumpang anak-anak</li> </ul> <p><b>Kekurangan :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Desain pada beberapa area dapat menyimpan debu dan kotoran.</li> </ul>



## 2.8 Kajian Pengguna

Pengguna atau pelaku kegiatan pada area terminal keberangkatan domestik, terdiri atas pengelola bandara, airline crew, penumpang, pengunjung, serta staff/karyawan pada area konsesi.

### 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:

- a. Pengelola administratif sebagian besar memiliki ruang kantor yang berada pada bangunan yang terpisah dari bandara. Yaitu berada di kantor PT. Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB). Aktifitas yang dilakukan oleh pengelola tidak berhubungan langsung dengan pengunjung bandara maupun *airlines crew*.
- b. Pengelola yang bersifat operasional adalah dipegang oleh PT. Angkasa Pura II serta pegawai yang bekerja di bangunan bandara yang berhubungan langsung dengan penumpang dan *airline crew*.

### 2. Airline Crew

*Airline crew* adalah pekerja yang berasal dari perusahaan maskapai penerbangan yang mengurus hal-hal yang berhubungan dengan perusahaannya. *Airline crew* terdiri dari *airline 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*). Dalam menjalani tugasnya, para *aircrew* mempunyai aktifitas di terminal penumpang bandara yang tidak jauh berbeda dengan penumpang pesawat lainnya yaitu menunggu jadwal penerbangannya di ruang tunggu (ruang tunggu khusus *aircrew*) dan datang ke Bandara.
3. Penumpang dan Pengunjung
- Penumpang adalah “Setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan ataupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut“. Penumpang 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 berbeda.
- Secara umum penumpang dalam penerbangan dapat dikategorikan menjadi 3 jenis, yaitu:
- a. Penumpang Biasa



Merupakan penumpang yang mendapatkan pelayanan dari pihak airlines sesuai dengan harga tiket yang dibeli. Dan tidak ada perbedaan pelayanan bagi penumpang lain dengan *class* yang sama.

b. Penumpang Khusus

Penumpang dikategorikan sebagai penumpang khusus karena kondisi fisik dan mentalnya, status sosial-ekonomi, kedudukan/jabatan, dan sebagainya. Berikut merupakan penumpang khusus dalam suatu penerbangan, diantaranya:

- 1) VVIP / VIP, yaitu penumpang dengan kedudukan/jabatan dalam suatu pemerintahan atau badan usaha negara yang harus mendapat perhatian khusus (prioritas/istimewa) dari maskapai. Contoh penumpang VVIP adalah Kepala Negara, Menteri, Gubernur, Duta Besar, dan lain-lain.
- 2) CIP (*Commercial Important Person*), yaitu penumpang yang memiliki jabatan penting dalam suatu perusahaan besar dan terkenal atau public figure terkenal. Contoh penumpang CIP adalah direktur perusahaan atau direksi lainnya, artis terkenal, atlet terkenal, ilmuwan ternama, rohaniawan ternama, aktivis ternama, dan lain-lain.
- 3) *Infant and Children*

Ketentuan umur bayi (*infant*) adalah sejak lahir hingga berusia 2 tahun (24 bulan). Tempat duduk bayi biasanya satu kursi dengan ibunya. Untuk bayi berusia 3 sampai 12 bulan bila naik pesawat harus disertai orang tua dengan membawa surat keterangan sehat dari dokter atau rumah sakit. Ketentuan ini berlaku untuk maskapai domestic maupun internasional. Sedangkan usia lebih dari 2 hingga 12 tahun dikategorikan penumpang anak-anak (CHD). Penumpang anak-anak sudah mendapatkan kursi sendiri.

- 4) *Unaccompanied Minor* (UM), adalah anak kecil yang bepergian tanpa didampingi orang tua atau penndamping lainnya. Kategori penumpang UM adalah anak berumur 7 sampai dengan 12 tahun yang tidak ditemani orang tuanya, saudaranya atau penumpang lain yang sudah berusia 18 tahun. Pengklasifikasian penumpang



UM ini tergantung dengan aturan dari maskapai penerbangan.

Penumpang UM usia 7 tahun keatas yang melakukan perjalanan sendiri tanpa pendamping orang dewasa lain disebut *Young Passenger Travelling Alone (YPTA)*.

- 5) *Wheel Chair Pax*, merupakan penumpang yang karena kondisinya memerlukan kursi roda untuk menuju ke pesawat maupun sebaliknya.
- 6) *Stretcher Case Pax*, adalah penumpang dimana kondisi fisik dan mentalnya memerlukan tandu untuk memudahkan penumpang naik, turun, dan berada di dalam pesawat.
- 7) *Pregnant Women*, untuk wanita hamil tidak dilarang melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi pesawat terbang selama kondisi fisiknya sehat dan tidak ada kelainan dalam kehamilannya. Wanita hamil yang usianya lebih dari 32 minggu (8 bulan) tidak dapat diterima untuk diangkut oleh pesawat.
- 8) *Obesitas Passenger*, penumpang dengan kondisi badan yang melebihi batas normal mendapatkan penanganan khusus yaitu dengan disediakannya 2 kursi dan ditempatkan di barisan depan atau paling belakang serta dekat *gang/row*. Hal tersebut dimaksudkan agar penumpang dapat keluar dan masuk dari kursinya tanpa mengganggu penumpang lain.
- 9) *Blind Passenger*, penanganan penumpang buta harus diserahkan oleh pengantar kepada petugas *airline* di *check-in center*. Jika pengantar tidak ikut serta, petugas stasiun harus mendampingi penumpang tersebut sampai naik pesawat. Begitu pula di bandara tujuan, petugas juga harus membantu penumpang menyelesaikan bagasinya. Bila ada penjemputnya, segera serahkan penumpang kepada yang bersangkutan, bila tidak ada maka petugas membantu penumpang tersebut sampai ke alamat tujuan.

c. Penumpang Bermasalah

Penumpang bermasalah adalah yang berkaitan dengan penyalahgunaan dokumen-dokumen perjalanan penumpang serta



penumpang yang memiliki masalah-masalah politik dan hukum dari negara asalnya.

#### 4. Staff/Karyawan pada area 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, toko 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.

### 2.9 Kajian Mengenai Karakteristik Pengguna Bandara

Seperti yang dijelaskan pada kajian pengguna bandara, penumpang merupakan salah pengguna bandara yang sangat penting keberadaannya. Penumpang bandara terdiri dari berbagai macam golongan. Diantaranya adalah penumpang berdasarkan golongan umur/usia. Berikut merupakan karakteristik penumpang berdasarkan usia:

1. Karakteristik Pengguna Usia Balita (0 – 5 Tahun)
  - a. Menangis,
  - b. Melakukan komunikasi dengan berbagai bentuk bahasa tertulis, lisan isyarat tangan, music, dan sebagainya,
  - c. Perkembangan motoric anak usia 3 tahun adalah melakukan gerakan sederhana seperti birjingkrak, melompat, berlari-lari,
  - d. Mulai mengekspresikan perasaan seperti marah, takut, senang,
  - e. Bermain dengan teman sebayanya menggunakan bahan-bahan permainan untuk membentuk hubungan sosial dengannya,
  - f. Kemampuan intelektual kognitif berkaitan dengan *thinking*, *perceiving*, dan *understanding*.
2. Karakteristik Pengguna Usia 6 – 12 Tahun
  - a. Anak sudah dapat mengklasifikasikan, menyusun, dan mengasosiasikan (menghubung/menghitung) angka atau bilangan,
  - b. Anak dapat membaca, menulis, dan berhitung,



- c. Anak dapat mengungkapkan pendapatnya terhadap berbagai hal, seperti peristiwa yang terjadi di sekitar,
  - d. Anak memiliki antusiasme yang tinggi terhadap seluruh aktifitas atau peristiwa di sekitar,
  - e. Sangat aktif,
  - f. Cepat menyesuaikan diri,
  - g. Melakukan kegiatan sosial seperti bermain dengan anak lain,
  - h. Memiliki daya ingat dan imajinasi yang tinggi.
3. Karakteristik Pengguna Usia 13 – 19 Tahun
- a. Reaksi dan ekspresi emosi masih labil,
  - b. Abstrak dan idealistic,
  - c. Mendefinisikan dirinya kedalam sejumlah peran dan dalam konteks yang berbeda-beda,
  - d. Memiliki kemampuan menyadari adanya perbedaan antara diri yang nyata dengan diri yang ideal menunjukkan adanya peningkatan kemampuan secara kognitif,
  - e. Senang bereksperimen dan bereksplorasi,
  - f. Mempunyai banyak fantasi, khayalan,
  - g. Kecenderungan membentuk kelompok dan kegiatan berkelompok.
4. Karakteristik Pengguna Usia 20 – 40 Tahun
- a. Memiliki kemampuan untuk berhubungan lebih baik dengan orang lain
  - b. Mengekspresikan dan mengatur emosi,
  - c. Menyusun waktu untuk mencapai tujuan hidup lain yang lebih spesifik,
  - d. Mempunyai pengalaman dan banyak informasi,
  - e. Mengendalikan perasaan pribadi,
  - f. Keobjektifan, memiliki sifat objektif yaitu berusaha mencapai keputusan dalam keadaan yang bersesuaian dengan kenyataan,
  - g. Penyesuaian yang realistik terhadap situasi-situasi baru,
  - h. Melakukan kegiatan-kegiatan seperti berbisnis, bekerja, dan sebagainya.
5. Karakteristik Pengguna Usia 41 – 60 Tahun



- a. Menerima dan menyesuaikan diri terhadap keterbatasan baik yang ada pada dirinya (baik fisik maupun kognitif) maupun yang berhubungan dengan realitas di lingkungan hidupnya,
  - b. Mengembangkan kegiatan-kegiatan pengisi waktu senggang yang dewasa,
  - c. Aspek fisik yang mulai melemah, termasuk fungsi-fungsi alat indera dan mengalami sakit dengan penyakit tertentu yang belum pernah dialami,
  - d. Membantu anak-anak remaja belajar menjadi orang dewasa yang bertanggung jawab dan bahagia.
6. Karakteristik Pengguna Usia > 60 Tahun
- a. Semakin melemahnya kemampuan fisik dan psikis (pendengaran, penglihatan, daya ingat, cara berpikir dan interaksi sosial)
  - b. Kurang mampu mengeluarkan kembali informasi yang telah disimpan dalam ingatannya,
  - c. Mengalami penurunan dalam memproses informasi yang didapat.

## 2.10 Kajian 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.

*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*.

### 1. *Signage*



*Signage System* merupakan bagian dari EGD atau *Environmental 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:

- a. *Signage* dan *Wayfinding*, yaitu sign yang biasanya terprogram untuk mengarahkan manusia pada sebuah tempat dan membantunya untuk mencapai tempat tersebut.
- b. *Interpretation*, yaitu informasi yang menceritakan kisah/cerita suatu tempat
- c. *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:

- a. *Identification Sign*: *sign* yang berfungsi untuk mengidentifikasi suatu area dalam sebuah lingkungan dan menunjukkan lokasi dimana pengguna itu berada saat ini.
- b. *Directional Sign*: *sign* yang ditempatkan pada suatu lokasi untuk memandu seseorang ketempat yang ingin ditujunya. Directional sign terkadang juga dikenal dengan wayfinding.
- c. *Warning Sign*: *sign* yang bertujuan untuk mengingatkan seseorang tentang peringatan atau prosedur keselamatan dari sebuah lingkungan
- d. *Regulatory dan Prohibitory Sign*: *sign* yang mengatur regulasi mengenai aktivitas tertentu pada lingkungan tersebut.
- e. *Operational signs*: *sign* yang memberikan informasi tentang cara penggunaan, yang di dalamnya berisi sistem operasional.
- f. *Honorific Sign*: *sign* yang dibuat untuk sebuah penghormatan kepada sosok yang terkait dalam pembangunan maupun keberlangsungan suatu lingkungan.
- g. *Interpretative Sign*: berisi informasi untuk membantu seseorang untuk memahami suatu lingkungan terkait sejarah, geografi, artefak, dan lain-lain.



Peraturan Menteri Perhubungan RI (PM. 47 tahun 2014) mengenai standar pelayanan minimum di stasiun kereta api menyatakan bahwa informasi dalam bentuk visual, harus ditempatkan di tempat yang strategis, mudah dilihat, serta dapat dibaca jelas oleh jangkauan penglihatan pengguna jasa. Pembuatan Sign yang baik menurut Sumbo Tinarbuko (2008), adalah harus memenuhi empat kriteria berikut:

a. Mudah Dilihat

Penempatan sign juga harus dipikirkan secara tepat. Dan penempatan sign yang baik yaitu ditempat yang mudah diakses orang.

b. Mudah Dibaca

Bentuk huruf atau tipografi yang digunakan dalam sign. Sebisa mungkin dapat terbaca.

c. Mudah Dimengerti

Bentuk penulisan yang tertera pada sign harus mudah untuk dipahami.

Bentuk tulisan juga sebisa mungkin singkat dan padat.

d. Dapat Dipercaya

Kebenaran informasi yang ada dapat dipercaya tidak menyesatkan.

2. *Wayfinding*

*Wayfinding* (papan petunjuk arah) adalah suatu informasi yang berbentuk gambar, simbol, atau kode yang berfungsi memberikan informasi kepada pengunjung yang berfungsi memudahkan pengunjung dalam menemukan suatu tempat, ruang, atau unit pelayanan yang dituju. *Wayfinding* merupakan suatu pusat informasi yang sangat penting bagi pengunjung karena apabila papan petunjuk tidak dapat dipahami dan dimengerti oleh pengunjung maka mereka akan mengalami kesulitan.

a. Posisi / letak

Peletakan tanda harus memperhatikan faktor-faktor antara lain:

- 1) Tanda harus diletakkan / ditempatkan di tempat-tempat penting dimana orang-orang harus membuat suatu keputusan.
- 2) Mempunyai tinggi yang konsisten sehingga orang-orang mengetahui. Jika ingin melihat serta jika orang-orang ingin mendekati dari semua arah dapat melihatnya.



- 3) Sesuai dengan sudut mata dimana orang-orang dengan penglihatan lemah dapat membaca dari sudut jarak dekat serta jika orang-orang berhenti dan membaca, tidak menjadi penghalang.

b. Kode warna

Kode warna adalah warna yang digunakan untuk memberikan kode ruangan atau tempat, selain itu kode warna juga berfungsi sebagai petunjuk arah yang dapat membantu untuk mengenali ruangan atau tempat dari kejauhan. Penggunaan kode warna seharusnya:

- 1) Sesuai dengan tata ruang yang ada.
- 2) Bisa diidentifikasi sebagai sistem kode warna, tidak hanya sebagai dekorasi.
- 3) Kode warna yang digunakan sejak ada pintu masuk digunakan secara konsisten pada semua informasi wayfinding, seperti peta tanda pada bangunan dan corak bagian dalam.
- 4) Dikenali dan dapat dimengerti oleh pengunjung dengan penglihatan lemah sejak pertama masuk.

c. 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:

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

d. Ukuran Huruf

Huruf yang digunakan pada tanda adalah huruf display. Huruf display yaitu huruf yang biasanya digunakan untuk menulis judul



maupun untuk penulisan pada ukuran yang besar. Karena tulisan yang menggunakan huruf display akan menjadi pusat perhatian dibandingkan bila menggunakan huruf lain. Beberapa jenis huruf yang direkomendasikan :

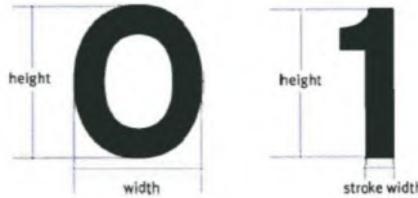
- 1) Bentuk huruf yang mudah dibaca
- 2) Antara huruf dan angka mempunyai ciri pembeda yang jelas
- 3) Bentuk huruf tidak rumit, sehingga mudah dibaca dan mudah dibuat
- 4) Beberapa bentuk huruf disarankan, antara lain : trebuchet, Tahoma, Arial, Calibri, Franklin, dll.

Dalam perencanaan *wayfinding*, salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah pemilihan jenis huruf. Jenis huruf di sini juga termasuk ukuran dan penataan huruf. Pemilihan jenis huruf ini menjadi poin penting dalam penyampaian informasi secara optimal. Dalam tipografi, ada beberapa kategori dalam jenis huruf. Serif dan Sans Serif merupakan dasar dari perbedaan jenis huruf. Serif memiliki perpanjangan huruf yang sangat khas seperti saat menggunakan pena kaligrafi. Sans serif memiliki ujung yang tegas. Slab serif adalah turunan dari serif dengan huruf yang lebih tebal dan ujung yang lebih geometris. Script merupakan jenis huruf yang seperti tulisan tangan. Decorative adalah jenis huruf lebih ke arah ilustrasi atau eklektik. (Gibson, 2009).



Gambar 2. 16 Jenis Huruf  
Sumber : Gibson, 2009

Gibson (2009) menyebutkan ukuran huruf yang sering digunakan: reading, walking, driving, dan environment. Masing – masing penggunaan huruf tersebut memiliki rentang besar huruf: reading 1/2" (1,27 cm), walking minimal 2-3" (5,08-7,62 cm), driving minimal 4-5" (10,16-12,7 cm), dan environment 12" ke atas (30,48 cm).



Gambar 2. 17 Ukuran Huruf

Sumber : Gibson, 2009

## 2.11 Studi Fasilitas bagi Pengguna Bandara

Standar ini merupakan pedoman untuk perancangan fasilitas bagi pengguna bandar udara yang sesuai dengan SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara. Hal ini bertujuan untuk memelihara keamanan dan keselamatan penerbangan, memudahkan dan memperlancar arus penumpang, pemenuhan kewajiban bandara. 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.

Standar perancangan fasilitas bagi pengguna khusus di bandar udara adalah standar perancangan bagi orang yang mempunyai kebutuhan akan fasilitas tertentu karena kelainan fisik dan ketidak mampuan fisik (usia, penyakit) atau sebab-sebab lainnya agar dapat melakukan kegiatan dan mendapatkan pelayanan sebagaimana orang/penumpang lainnya.<sup>6</sup>

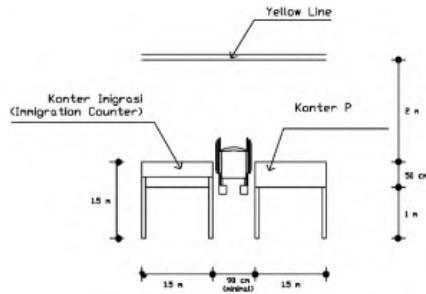
### 2.11.1 Implementasi Elemen

Implementasi elemen yang untuk fasilitas bagi pengguna khusus bandara antara lain:

#### 1. Fasilitas pemeriksaan dan bagian administratif (*fiscal*, imigrasi)

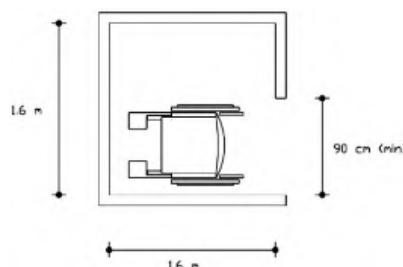
Fasilitas ini merupakan bagian dari proses administrasi penumpang. Diharuskan membuat loket minimal 1 (buah) yang dapat mengakomodasi penumpang khusus, apabila tidak dimungkinkan maka harus disediakan petugas untuk membantu dari perusahaan penerbangan tersebut. Untuk fasilitas imigrasi minimal 90 cm, agar dapat dilalui oleh pengguna khusus dengan mudah.

<sup>6</sup> Sumber : SNI 03-7049-2004 TENTANG Perancangan Fasilitas bagi Pengguna Khusus di Bandar Udara



Gambar 2. 18 Booth Administrasi bagi pengguna kursi roda  
Sumber : SNI-03-7049-2004

Apabila diperlukan pemeriksaan lebih lanjut, maka harus disediakan tempat atau ruang (*search booth*) yang dapat dimasuki oleh pengguna khusus yang menggunakan kursi roda.



Gambar 2. 19 Booth administrasi bagi pengguna kursi roda  
Sumber : SNI-03-7049-2004

## 2. Ruang tunggu keberangkatan

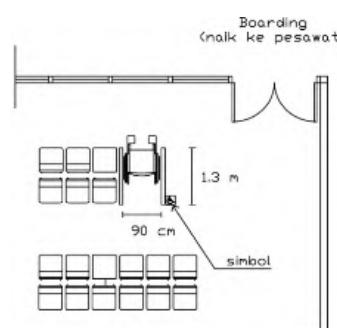
Fasilitas ini berfungsi sebagai daerah tunggu penumpang sebelum naik pesawat udara

### a. Departure Lounge

*Departure lounge* dilengkapi dengan fasilitas telefon dan leturasan. Fasilitas komersial yang tersedia harus dapat diakses oleh pengguna khusus. Apabila dilengkapi dengan *travellator*, lebar minimal *travellator* adalah 1,20 meter.

### b. Gate Lounge

*Gate lounge* dilengkapi dengan area tunggu khusus bagi pengguna khusus dengan lokasi sedekat mungkin dengan pintu keluar menuju pesawat.





Gambar 2. 20 Standar luasan bagi pengguna kursi roda  
Sumber : SNI-03-7049-2004

3. Tanda-tanda atau *sign (graphicsign)*

Simbol internasional bagi jalan masuk harus dipakai untuk memberi tanda penataan khusus kepada pengguna khusus. Simbol jalan masuk bagi pengguna khusus adalah berbentuk manusia yang sedang menggunakan kursi roda. Selain simbol tersebut, ada simbol khusus lainnya yang ditujukan bagi pengguna dengan kesulitan tertentu:

- a. Pengguna dengan kesulitan pendengaran
- b. Pengguna dengan kesulitan penglihatan.

Simbol-simbol tersebut harus selalu ditempatkan sebagai pelengkap dengan simbol-simbol dinas lainnya, misalnya petunjuk fungsi dan arah. Penggunaan tanda-tanda yang tidak tepat harus dihindari.

#### 2.11.2 Elemen Perencanaan dan Perancangan

1. Sirkulasi jalan

Permukaan Jalan:

- a. Jalan/lantai bebas dari benda-benda yang membahayakan, tidak licin dan dipergunakan untuk roda
- b. Jalan/lantai yang tertutup benda-benda seperti keset, pasir, kerikil atau benda lainnya karena menyulitkan bagi orang-orang yang bergerak dengan menggunakan kursi roda.
- c. Jalan/lantai yang licin sangat berbahaya dan harus dihindari untuk penggunaan oleh orang-orang yang menggunakan tongkat
- d. 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 tersebut tidak mempertimbangkan gerakan-gerakan tangan.

2. Pintu Masuk

Lebar pintu bergantung dari kapasitas:

- 1) Direkomendasikan daun pintu selebar 1.40 meter dengan 0.80 meter minimum untuk orang dengan kapasitas lebih dari 100 orang,
- 2) 0.90 meter untuk ruang dengan kapasitas kurang dari 100 orang
- 3) 0.80 meter untuk ruang dengan kapasitas kurang dari  $30 \text{ m}^2$ .



- 
- 4) Untuk jalan masuk yang seringkali dilalui orang, lebar jalan masuk direkomendasikan berukuran 1.60 meter.

Pembukaan pintu harus cukup ringan dan mudah dibuka termausk oleh orang yang mempunyai kesulitan untuk memegang tuas ataupun orang yang kurang tenaganya (usia lanjut)

Pintu dari bahan kaca harus diberi tanda garis untuk memberi perhatian kepada publik. Garis tersebut direkomendasikan dalam beberapa ketinggian, terutama sama dengan ketinggian anak. Penggunaan warna yang bagus dan kontras akan memungkinkan orang berpenglihatan kurang baik untuk mengenali dengan baik posisi pintu dan tuas-tuas pintu.

## **2.12 Unsur Dalam Ruangan**

1. Unsur Pembentuk Ruang
  - a. Lantai

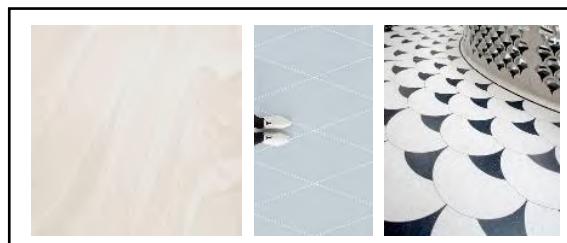
Lantai adalah bagian dasar sebuah bangunan berupa luasan yang dibatasi oleh dinding-dinding untuk menunjang aktivitas dalam ruang dan membentuk karakter ruang serta memiliki peran penting untuk memperkuat eksistensi obyek yang ada di dalam ruang. Secara estetika, lantai berfungsi untuk memperindah ruang dan membentuk karakter ruang, yaitu dengan menggunakan pemilihan bahan, pola atau motif maupun warna yang sesuai dengan suasana ruang yang diinginkan. Lantai juga dapat menunjukkan hirarki (tingkatan) suatu ruang dengan ruang lainnya sesuai dengan fungsi ruangan tersebut. Berdasarkan jenis dan karakternya, lantai yang akan digunakan pada desain ini antara lain:

- 1) Lantai lunak, merupakan tipe lantai yang berbahan tekstil seperti karpet sebagai penutup lantai. Bahan karpet yang lembut dapat memberikan kenyamanan, selain penggunaan karpet juga memberikan warna tersendiri pada ruangan serta dapat menunjang penyerapan bunyi.



Gambar 2. 21 Karpet  
Sumber : Pinterest

- 2) Lantai semi keras, terdiri dari pelapisan lantai yang berbahan vinyl. Penggunaan lantai vinyl karena permukaannya yang lebih halus, memiliki berbagai pilihan warna, pola (motif), serta ketahanan yang relatif lama.



Gambar 2. 22 Lantai Vinyl  
Sumber : www.google.com

- 3) Lantai keras, merupakan tipe lantai yang berbahan dasar batuan dan logam yang digunakan sebagai bahan lantai. Jenis lantai keras yang akan digunakan adalah lantai granit yang memiliki kesan eksklusif dan memberikan kesan dingin dan kokoh pada ruangan.



Gambar 2. 23 Lantai Granit  
Sumber : Pinterest

b. Dinding

Dinding merupakan suatu struktur padat yang membatasi suatu ruang dengan ruang lain dan sebagai pelindung suatu area. Selain sebagai pembatas antar ruangan, dinding juga memiliki fungsi lain diantaranya, sebagai peredam terhadap bunyi, sebagai penahan sinar dan zat-zat tertentu, serta dinding juga dapat menambah nilai artistik dari sebuah ruangan. Dilihat dari fungsinya, dinding dibagi menjadi dua, yaitu:



## 1) Dinding Struktur

Dinding jenis ini merupakan dinding yang mendukung struktur diatasnya, misalnya sebagai pendukung atau tumpuan atap atau sebagai penumpu lantai (pada bangunan bertingkat). Beberapa jenis dinding struktur ialah sebagai berikut:

- a) Bearing wall : Dinding yang dibangun untuk menahan tepi dari tumpukan atau urugan tanah.
- b) Load bearing wall : Dinding untuk menopang balok, lantai, atap dan sebagainya.
- c) Foundation wall : Dinding yang dipakai dibawah lantai, tingkat dan untuk menopang balok-balok lantai pertama.

## 2) Dinding Non Struktur atau Partisi (*Non Bearing Wall*)

Pada bangunan yang menggunakan sistem non struktur kebebasan peletakan dinding dan permukaan pada dinding dapat diletakkan menurut kehendak perencana, karena tumpuan atap terletak pada kolom-kolom pendukung. Dinding non bearing wall terdiri dari pasangan batu bata, pasangan batako, multipleks, GRC board, plat alumunium, dan lain sebagainya. Beberapa jenis dinding ini diantaranya adalah:

- a) *Party walls*, adalah dinding pemisah antara dua bangunan yang bersandar pada masing-masing bangunan
- b) *Fire walls*, adalah dinding yang digunakan sebagai pelindung dari pancaran kobaran api.
- c) *Certain or Panels walls*, adalah dinding yang digunakan sebagai pengisi pada suatu konstruksi rangka baja atau beton.
- d) *Partition walls*, adalah dinding yang digunakan sebagai pemisah dan pembentuk ruang yang lebih kecil didalam ruang yang besar, dibedakan menjadi:
  - i. Partisi permanen, yaitu sistim partisi yang dibuat untuk membagi ruang seperti halnya dinding struktural, tetapi tidak membutuhkan pondasi karena hanya menahan beratnya sendiri.



- ii. Partisi semi permanen, yaitu sistem partisi buatan pabrik yang mudah dibongkar sesuai layout.
  - iii. Partisi *moveable*, yaitu partisi yang dipakai pada hal-hal dimana suatu ruang seringkali perlu dibuka untuk mendapatkan bentuk ruang satu lantai yang lebih luas.
- c. Plafon

Disamping mempunyai fungsi sebagai penutup ruang, plafon juga dapat dimanfaatkan untuk pengaturan udara panas, pengaturan lampu, dan elemen-elemen mekanikal. Penentuan ketinggian plafon adalah pertimbangan fungsi langit-langit itu sendiri, dapat juga berdasarkan pertimbangan proporsi dari ukuran ruang (panjang, besar, tinggi). Konstruksi langit-langit perlu diperhatikan bagaimana pemasangannya atau begaimana menempel pada dinding, misal dengan rangka kayu, besi, digantungkan, atau disangga. Perlu diperhatikan juga konstruksi pemasangan bidang penutup langit-langit.

## 2. Utilitas

### a. Pencahayaan

#### 1) Pencahayaan Alami

Menurut jenis pemakaianya, sistem pencahayaan alami dibagi menjadi dua, yaitu:

##### a) Sistem Pencahayaan Alami Langsung (*Direct Lighting*)

Sistem pencahayaan ini langsung diterima ruangan tanpa adanya suatu penghalang. Cahaya langsung masuk ke dalam ruangan melalui jendela kaca maupun aksen 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) Sistem Pencahayaan Alami Tak Langsung (*Indirect Lighting*)

Sistem 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 kedalam 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 adalah sistem pencahayaan yang menggunakan sumber cahaya buatan, seperti lampu, dan peralatan yang memendarkan cahaya. Berdasarkan pendistribusinya cahaya, terdapat 5 sistem penerangan (iluminasi) yang masing-masing berbeda sifat, karakter dan pengaruh distribusi cahayanya. Lima sistem tersebut meliputi:

a) Sistem Pencahayaan Langsung (*Direct Lighting*)

Sistem iluminasi ini 90% hingga 100% cahaya mengarah langsung ke obyek yang diterangi.

b) Sistem Pencahayaan Setengah Langsung (*Semi Direct Lighting*)

Pada sistem iluminasi ini, 60% hingga 90% cahaya mengarah pada obyek yang diterangi dan cahaya selebihnya menerangi langit-langit dan dinding yang juga memantulkan cahaya karena obyek tersebut.

c) Sistem Pencahayaan *Diffuse* (*General Diffuse Lighting*)

Sistem iluminasi difus jika 40% sampai 60% cahaya diarahkan pada obyek dan sisanya menyinari langit-langit dan dinding, yang juga memantulkan cahaya ke arah obyek tersebut.

d) Sistem Pencahayaan Setengah Tak Langsung (*Semi Indirect Lighting*)



Pada sistem pencahayaan ini, 60% hingga 90% cahaya diarahkan pada langit-langit dan dinding, sisanya diarahkan langsung ke obyek. Karena sebagian besar cahaya mengenai bidang kerja, berasal dari pantulan langit-langit dan dinding. Maka dapat dikatakan cahaya yang datang berasal dari segala arah, sehingga bayangan relatif tidak tampak dan glare dapat diperkecil.

e) Sistem Pencahayaan Tak Langsung (Indirect Lighting)

Pada sistem pencahayaan ini 90% hingga 100% cahaya diarahkan ke langit-langit dan dinding.

Pada 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:

Tabel 2. 12 Standar Kuat Cahaya pada Berbagai Ruangan

Bangunan	Ruang	Besar Kuat Pencahayaan yang Dianjurkan (lux)	Warna Cahaya		
			Putih Sejuk	Putih Netral	Putih Hangat
Biro Kantor	Kantor dengan Pekerjaan Ringan	250		1 dan 2	1
	Ruang Rapat	250		1 dan 2	1
	Bagian Pembukuan	250		1 dan 2	1
	Stenografi	250		1 dan 2	1
	Komputer	500		1 dan 2	1
	Bagian Gambar	1000		1 dan 2	
	Ruang Biro Besar	1000		1 dan 2	
Industri Makanan	Pembungkusan	250		1 dan 2	
	Pekerjaan di Dapur	500		2	
	Dekorasi Penyortiran	750	1	1	



	Kontrol Warna	1000	1	1	
Ruang Penjualan dan Pameran	Pameran, Museum	250		1	1
	Fair Hall	500		1 dan 2	1 dan 2
	Gudang	120		3	3
	Ruang Penjualan	250		1 dan 2	1 dan 2
	Supermarket	750		1 dan 2	1 dan 2
	Shopping Center	500		1 dan 2	1 dan 2
	Etalase Toko	1000	Kombinasi		1

Sumber: Frick; Ardiyanto; Darmawan (2007)

Tabel 2. 13 Suhu Warna dan Pengaruhnya

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

Sumber : <http://www.lightopedia.com/characteristics-of-light>

Keterangan :

- 1) Warna dingin (4100K), memberi kesan kuat terhadap performa visual
- 2) Warna hangat (3000K), memberi kesan kuat terhadap rasa tenang, rileks
- 3) Warna hangat (merah, oranye, kuning) cenderung lebih menarik perhatian mata, sedangkan warna dingin (biru, hijau, abu-abu) cenderung rileks dan tidak terlalu menonjol.

b. Penghawaan

Ada dua jenis sistem pengaliran udara, yaitu:

- 1) Sistem Mekanisme yang menggunakan alat mekanisme (listrik), misalnya kipas angin yang digunakan untuk mempercepat pergerakan udara dengan tidak mengurangi derajat kelembaban udara sekitar.



- 
- 2) Sistem AC yaitu sistem 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, sistem 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  $28 \text{ m}^3$  per orang per jam untuk kenyamanan optimal. Beberapa jenis AC yang akan digunakan dalam Bandara Internasional Kertajati adalah sebagai berikut:

- 1) AC Central, biasanya digunakan untuk ruang-ruang luas dan keseluruhan perlengkapan terletak diluar ruangan, kemudian di distribusikan ke ruang-ruang melalui daktar-daktar yang diarahkan oleh AHU (*Air Handling Unit*).
- 2) 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.

c. Efek Warna pada Interior

Warna yang tercipta berkat adanya cahaya merupakan bentuk energy yang dapat mempengaruhi pikiran (*mood*) dan emosi. Penerapan warna pada sebuah ruangan akan menimbulkan kesan perasaan tertentu. Oleh karena itu, untuk melakukan penataan pada interior perlu memahami mengenai psikologi warna sehingga warna yang



diaplikasikan bisa sesuai dengan konsep yang diinginkan. Berikut adalah warna serta efek atau suasana yang dimunculkan;

Tabel 2. 14 Efek Psikologis Warna

Warna	Efek Psikologis		Ketrangan
	Positif	Negatif	
Merah	<i>Powerfull</i> , optimis, antusias, komunikatif, hangat	Merangsang agresivitas dan kemarahan	Kurang bagus apabila digunakan untuk warna dinding keseluruhan, bagus sebagai aksesuari.
Jingga	Bersahabat, sosialisasi, senang, gembira, kreatifitas	Hiperaktif, <i>intrusive</i>	Warna jingga dapat meningkatkan nafsu makan dan memberikan kenyamanan
Kuning	Ceria, cerah, penuh semangat, komunikatif, inspiratif, logis	Silau, kesan menakutkan	Hindari penggunaan secara dominan karena akan memunculkan kesan perasaan berat pada mata
Hijau	Alami, menyegarkan, rileks, menenangkan, meredakan stress	Perasaan terperangkap, bosan ( <i>tiresome</i> )	Menimbulkan esensi alam kedalam interior ruangan
Biru	Harmonis, lapang, sejuk, tenteram, damai, bening, rileks	Depresi, lesu, melankolis	Menimbulkan efek <i>ocean</i>
Ungu	Spiritual, mistis, misterius, menarik	<i>Lovely</i> , sompong, angkuh	Kesan romantic pada interior



	perhatian, sensual, feminim dan anggun		
Coklat	Natural, netral, hangat, nyaman, elegan, menenangkan	Kaku, berat	Menimbulkan kesan yang serius
Putih	Kemurnian, polos, suci, perlindungan, tenteram, refleksi	Perasaan dingin, kaku, terisolir, steril	Memunculkan suasana yang cerah dan luas pada interior
Hitam	Kuat, penuh percaya diri, maskulin, dramatis, misterius, elegan	Dingin, kaku, tidak komunikatif	Warna ini menimbulkan ketakutan akan gelap atau perasaan tidak aman
Abu-abu	Netral, kesan serius, damai, independen, stabil, kesan luas	Dingin, kaku, tidak komunikatif	Penggunaan yang dominan membuat kesan monoton

Sumber: <https://archmaxter.blogspot.com/2014/04/psikologi-warna-psychology-of-color.html>

## 2.13 Kajian Kebisingan

Setiap material bangunan dan perabot ruang memiliki kondisi akustik yang berkemampuan sebagai penyerap dan pemantul suara pada derajat tertentu, tergantung dari tipisnya bahan, porositas, kontruksi serta frekuensi. Faktor tersebut tergantung dari sifat akustik tiap jenis material. Dan berikut kondisi akustik pada tiap-tiap material ( J. Pamudji Suptandar,2004) :

1. Baja, meruapak blok bangunan moduler, terbuat dari tanah liat, bersifat sebagai pereduksi udara yang sangat baik terutama pada sistem dua pararel dibuat tanpa hubungan dengan adukan semen atau tanpa pelapis. Bata dengan campuran bahan peredam seperti jerami, serabut sangat dianjurkan karena sifat peredam suara akan semakin baik.
2. Beton, material hasil campuran dari bahan semen, batu, pasir, besi tulangan, dan air mempunyai daya kut terhadap gaya tekan, digunakan untuk struktur



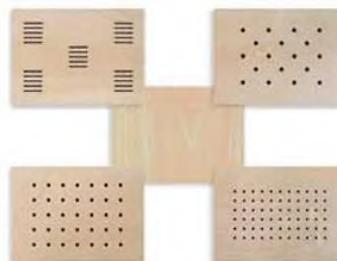
slab atau dinding struktural. Beton merupakan pereduksi kebisingan udara yang sangat baik, dan tidak bersifat sebagai penyerap. Bila beton diberi celah uara dapat menyerap kebisingan dengan lebih baik lagi.

3. Unit-unit Blok Beton, digunakan sebagai modular bangunan, bersifat mereduksi suara dan sangat baik, tergantung pada berat dan tidak pada kepadatan blok beton.
4. Kaca, merupakan bahan transparan dari silikon yang sangat ringan, dan bersifat sebagai pereduksi yang sangat baik terutama pada frekuensi menengah. Kualitas dapat ditingkatkan dengan sistem berlapis dan berfungsi sebagai penyerap kebisingan tetapi berisiko pada resonansi frekuensi rendah.
5. Plywood, jenis material ini tidak efektif untuk mereduksi suara kecuali bila digabung dengan material lain tetapi bila bentuknya tipis dapat menjadi penyetap yang kuat pada frekuensi rendah. Bahan plywood merupakan pemantul suara yang cukup baik.
6. Rangka baja, merupakan material dengan banyak kemungkinan. Susunan untuk menopang lantai atau atap sifatnya tidak mereduksi surara karena cukup kaku. Material baja berlubang yang dilengkapi dengan bahan penyerap seperti fiberglass, bersifat sebagai penyerap udara. Bahan tersebut banyak digunakan pada gymnasium, bengkel atau pabrik dengan sistem ekspos untuk mengurangi kebisingan dan dengung.
7. Busa akustik, merupakan material penyerap yang baik sebagai bahan pengisi pada kursi teater sehingga dengan kosongnya penonton tidak akan mengakibatkan perubahan dalam ruang.
8. Kaca laminasi, yaitu penggabungan dua atau lebih lembar kaca dengan perekat. Jika dibanding dengan kaca tunggal, akan berfungsi sebagai pereduksi suara yang lebih baik.
9. Karpet, adalah jenis material yang berfungsi sebagai bahan absorpsi ruang dalam bentuk elemen lantai dengan tingkat penyerapan tinggi. Keberhasilan fungsi ditentukan oleh tebal dan porositas bahan.
10. Tirai dan tenunan, beberapa jenis kain berfungsi sebagai penyerap suara yang baik bila memiliki (+/-500 gr/m<sup>2</sup>). Tirai yang ringan hanya memiliki NRC 0,2 dan tirai yang berat dapat memiliki NRC lebih dari 0,7.



Menurut Sasongko (2000), kebisingan adalah bunyi yang tidak dikehendaki karena tidak sesuai dengan konteks ruang dan waktu sehingga dapat menimbulkan gangguan terhadap kenyamanan dan kesehatan manusia. Kebisingan di Bandara merupakan sumber dampak, sedangkan para karyawan operasian penerbangan dan penumpang pesawat merupakan komponen lingkungan yang terkena pengaruh yang diakibatkan adanya peningkatan kebisingan. Oleh sebab itu diperlukan upaya pengendalian bising pada interior bandar udara yang mencakup pengendalian untuk penumpang pesawat serta karyawan penerbangan. Salah satu caranya adalah dengan pemilihan bahan penyerap bunyi yang tepat untuk melapisi elemen pada pembentuk, yaitu sebagai berikut :

### 1. Bahan Berpori



Tabel 2. 15 Bahan Berpori dengan Motif  
Sumber : <http://www.acoustics.com/product>

Bahan berpori merupakan suatu jaringan selular dengan pori-pori yang saling berhubungan. Bahan akustik yang termasuk kategori ini adalah papan serat (*fiber board*), plesteran lembut (*soft plasters*), mineral wools dan selimut isolasi. Karakteristik dasar dari semua bahan berpori seperti ini adalah mengubah energi bunyi yang datang menjadi energi panas dalam pori-pori dan diserap, sementara sisanya yang telah berkurang energinya dipantulkan oleh permukaan bahan. Bahan akustik berpori dapat dibagi menjadi 2 kategori, yakni: unit akustik siap pakai, dan bahan yang disemprotkan.

### 2. Penyerap Panel

Penyerap panel merupakan bahan kedap yang dipasang pada lapisan penunjang yang padat (*solid baking*) tetapi terpisah oleh suatu rongga. Bahan ini berfungsi sebagai penyerap panel dan akan bergetar bila tertumbuk oleh gelombang bunyi. Getaran lentur dari panel akan menyerap sejumlah energi bunyi yang datang dan mengubahnya menjadi energi panas. Cara pemasangan sesuai dengan di semen pada permukaan yang padat, dipaku, dibor pada kerangka kayu atau dipasang pada sistem langit-langit gantung.



Gambar 2. 24 Panel Penyerap

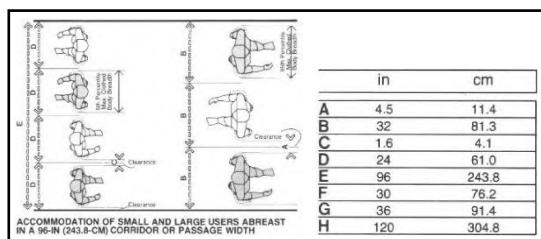
Sumber : <http://www.acoustics.com/product>

Kelebihan dari bahan ini adalah kemudahannya untuk disusun sesuai desain yang diinginkan karena tersedia dalam ukuran-ukuran yang bervariasi, mudah dalam pemasangannya serta ekonomis dan merupakan penyerap bunyi yang efisien karena menyebabkan karakteristik dengung yang merata pada seluruh jangkauan frekuensi (tinggi maupun rendah karena berfungsi untuk mengimbangi penyerapan suara yang agak berlebihan oleh bahan penyerap berpori dan isi ruang). Jenis bahan yang termasuk penyerap panel antara lain: panel kayu, hardboard, gypsum board dan panel kayu yang digantung di langit-langit.

## 2.14 Kajian Antropometri

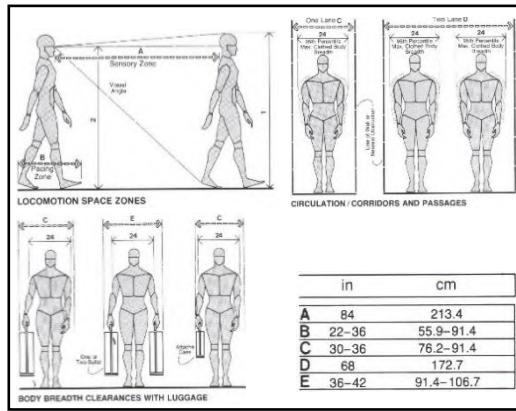
### 2.14.1 Sirkulasi Horizontal

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 presentil 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. 25 Sirkulasi Horizontal

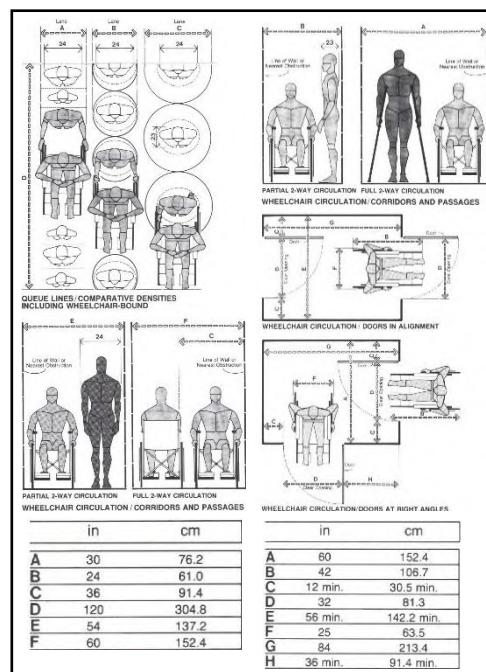
Sumber : Panero, Zelnik 1979



Gambar 2. 26 Pengguna dan Keterangan

Sumber : Panero, Zelnik 1979

Perlu di perhatikan 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, begitu juga dimensi bagi pengguna khusus.



Gambar 2. 27 Sirkulasi Pengguna Khusus 1 dan 2

Sumber : Panero, Zelnik 1979

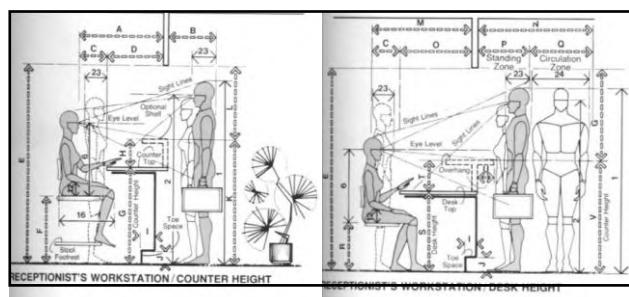
Pengguna kursi roda dan alat bantu berjalan menjadi salah satu acuan yang turut di pertimbangkan dalam menentukan lebar ideal sebuah sirkulasi. Lebar sirkulasi untuk kursi roda yaitu minimal 81,3 cm sedangkan untuk pengguna khusus alat bantu berjalan yaitu 71,1 cm. Dengan mengetahui data-data antropometri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



menentukan lebar sirkulasi di area tunggu dan komersial keberangkatan domestik Bandara Internasional Kertajati.

#### 2.14.2 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.

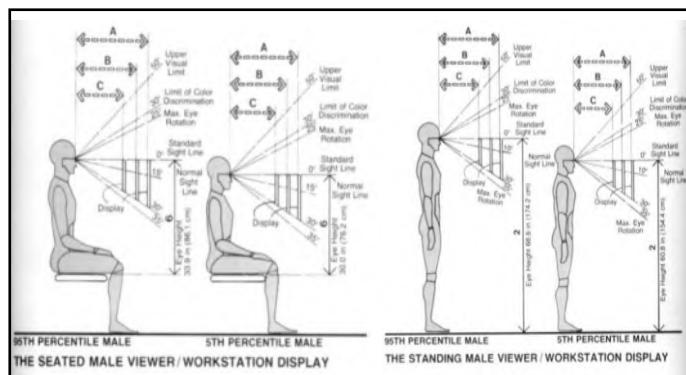


Gambar 2. 28 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi

Sumber : Panero, Zelnik 1979

#### 2.14.3 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.



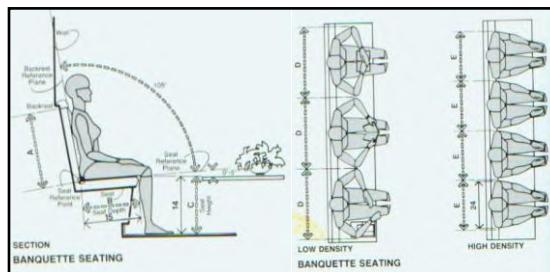
Gambar 2. 29 Antropometri Bidang Pandang



Sumber : Panero, Zelnik 1979

#### 2.14.4 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. 30 Antropometri Tempat Duduk Bangku

Sumber : Panero, Zelnik 1979

#### 2.15 Studi Pembanding

##### 2.15.1 Bandara Kualanamu, Medan



Gambar 2. 31 Studi Pembanding 1

Sumber : [www.google.com](http://www.google.com)

- Bandara ini memiliki desain modern dengan memberikan unsur-unsur berbagai suku di Sumatera Utara pada interior bandara.
- Desain bandara menggunakan konsep desain dari kelapa sawit yang dapat dilihat dari bentukan pada langit-langit bandara.
- Tidak membutuhkan terlalu banyak pencahayaan buatan, karena pencahayaan alami sudah mampu memberikan penerangan pada ruang dari pagi hingga siang hari.



- d. Ruangan terkesan lapang, karena desain pada langit-langit bandara yang tinggi.
- e. Penggunaan warna putih yang dominan memberikan kesan bandara modern yang bersih dan rapi.
- f. Bandara ini menyediakan fasilitas khusus untuk pengguna dengan kesulitan berjalan seperti *ramp*.

#### 2.15.2 Terminal 3 Ultimate Soekarno-Hatta



Gambar 2. 32 Studi Pembanding 2  
Sumber: [www.google.com](http://www.google.com)

- a. Desain bandara *futuristic* dengan memadukan kearifan lokal serta penerapan *eco-green* dan *high-tech* pada interior bandara.
- b. Memiliki koleksi *ornament* seni, baik hiasan maupun *wall décor* yang ada di sepanjang jalan menuju pintu keluar yang menjadikan area tersebut semakin menarik dan tidak membosankan bagi pengunjung.
- c. Memiliki fasilitas ruang tunggu yang nyaman, bersih, serta bersahabat bagi pengguna.
- d. Terdapat *co-working space* dan *digital cinema* di sekitar area keberangkatan bandara untuk menghibur pengguna yang sedang menunggu jadwal penerbangan.
- e. Adanya *green space* berupa *vertical garden* maupun tanaman lain memberikan kesan tenang dan nyaman pada area tersebut.
- f. *Wayfinding* dan *signage* yang cukup jelas, sehingga dapat membantu pengguna dalam mencari informasi arah ke jalan menuju ruang yang dituju.



### 2.15.3 Bandara I Gusti Ngurah Rai, Bali



Gambar 2. 33 Studi Pembanding 3  
Sumber: [www.baliairport.com](http://www.baliairport.com)

- a. Bandara ini mengadopsi arsitektur budaya Bali dengan desain uang *futuristic* pada eksterior maupun interiornya.
- b. Adanya instalasi serta elemen-elemen estetis lain pada ruangan yang memberikan kesan budaya Bali yang khas.
- c. Penggunaan cahaya buatan pada area *lounge* memberikan kesan eksklusif bagi pengguna.
- d. Peletakkan sistem *wayfinding* dan *signage* pada bandara ini sudah sesuai dengan kebutuhan pengguna bandara.
- e. Bentukan-bentukan seperti plafon pada *premiere lounge* bandara merupakan hasil dari transformasi budaya yang memberikan kesan *modern* serta ekslusif.



#### 2.15.4 Lounge Air France Business, Paris



Gambar 2. 34 Studi Pembanding 4

Sumber: [www.google.com](http://www.google.com)

- a. *Lounge* ini menggunakan konsep naturalos kontemporer.
- b. Konsep yang disuguhkan lebih menekankan pada *privacy* dan *freedom*.
- c. Desainer ingin memberikan kesan rileks kepada pengguna dengan bentukan, material dan warna yang diberikan memperlihatkan tentang bumi.
- d. Menggunakan material yang ringan agar kesan natural dapat terasa.
- e. Adanya perbedaan layout *furniture* dan *furniture* pada tiap area bertujuan agar pengguna dapat merasakan rileksasi yang berbeda pada setiap area.
- f. Penggunaan lampu sangat diperhatikan sehingga dapat memberikan kesan kehangatan pada ruangan.
- g. Bentukan furnitur ditambah ornamen pada tiap dinding memperlihatkan konsep yang ingin diangkat adalah tentang bumi.

Adanya tanaman menambah kesan alami dan ruangan menjadi terasa lebih segar.



*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB III**

# **METODE DESAIN**





## BAB III

### METODE DESAIN

#### 3.1 Bagan Proses Desain

Tujuan dari metodologi desain adalah untuk mengidentifikasi masalah dan solusi yang dapat diusulkan untuk Bandara Internasional Jawa Barat. Pada metodologi desain, dijabarkan mengenai step yang dilakukan untuk mencapai rumusan solusi tersebut. Berikut di bawah ini merupakan proses desain yang dilaksanakan penulis.



Gambar 3. 1 Bagan Proses Desain  
Sumber : Dokumentasi Penulis (2019)

#### 3.2 Teknik Pengumpulan Data

Berdasarkan bagan proses desain tersebut, terdapat kebutuhan primer dan sekunder yang diperoleh penulis melalui beberapa cara. 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 pembanding. Cara memperoleh kedua jenis data tersebut dijabarkan sebagai berikut:



### 3.2.1 Observasi

Observasi adalah metode pengumpulan data yang kompleks karena melibatkan berbagai faktor dalam pelaksanaannya. Metode pengumpulan data observasi tidak hanya mengukur sikap dari responden, namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi. Teknik pengumpulan data observasi cocok digunakan untuk penelitian yang bertujuan mempelajari perilaku manusia, proses kerja, dan gejala-gejala alamiah. Metode ini juga tepat dilakukan pada responden yang kuantitasnya tidak terlalu besar. Metode pengumpulan data observasi terbagi menjadi dua kategori, yakni:

#### 1. Observasi Partisipan

Dalam *participant observation*, peneliti terlibat secara langsung dalam kegiatan sehari-hari orang atau situasi yang diamati sebagai sumber data.

#### 2. Observasi Non Partisipan

Berlawanan dengan *participant observation*, *non-participant observation* merupakan observasi yang penelitiya tidak ikut secara langsung dalam kegiatan atau proses yang sedang diamati.

Dalam pengumpulan data yang dilakukan, penulis melakukan observasi pada lantai 2 yang memiliki fungsi sebagai area keberangkatan domestic bandara yang meliputi area tunggu, VIP Lounge, quiet room, smoking area, dan area pertokoan. Tetapi karena bandara ini merupakan bandara yang baru diresmikan tahun 2018, belum terlihat aktivitas jual-beli maupun aktivitas pada ruangan lain, seperti di VIP lounge, quiet room, atay smoking area. Pada area ini kegiatan yang terlihat hanya penumpang yang sedang menunggu keberangkatan.

### 3.2.2 Wawancara

Wawancara adalah Teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui tatap muka dan tanya jawab secara langsung antara peneliti dan narasumber, Seiring perkembangan teknologi, metode wawancara dapat pula dilakukan melalui media-media tertentu, misalnya telepon, email, atau *skype*. Berikut di bawah ini merupakan kategori wawancara berdasarkan tata cara pelaksanaannya:



## 1. Wawancara Terstruktur

Dalam wawancara terstruktur, peneliti telah mengetahui dengan pasti informasi apa yang hendak digali narasumber. Pada kondisi ini peneliti biasanya sudah membuat daftar pertanyaan secara sistematis. Peneliti juga bias menggunakan berbagai instrumen penelitian seperti alat bantu recorder, kamera untuk foto, serta instrument lainnya.

## 2. Wawancara Tidak Terstruktur

Wawancara tidak terstruktur adalah wawancara bebas. Peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang berisi pertanyaan-pertanyaan spesifik, namun hanya membuat poin-poin penting dari masalah yang ingin digali dari responden.

Dalam pengumpulan data yang dilakukan, penulis melakukan wawancara tidak terstruktur. Hal ini diakibatkan oleh sifat wawancara yang spontan dan dilakukan secara tidak formal untuk mengetahui data tertentu, yang sifatnya kualitatif. Wawancara ini ditujukan ke beberapa beberapa staff bandara yang sedang bertugas.

### 3.2.3 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:

- g. Tinjauan mengenai Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB)
- h. Tinjauan mengenai standar kenyamanan pengguna bandara
- i. Tinjauan mengenai fasilitas pada bandara
- j. Tinjauan mengenai ergonomi sarana duduk
- k. Dan lain sebagainya

## 3.3 Teknik Analisis Data

Pada tahap analisis data yang telah diperoleh, dengan memperhatikan kebutuhan informasi berkaitan dengan identifikasi masalah, berikut di bawah ini merupakan beberapa aspek yang perlu dianalisis:

1. Studi Pengguna, analisis mengenai jenis pengguna dan persentasenya berdasarkan profesi, serta pola perilaku dan kebutuhannya.



- 
2. Studi Ruang, analisis mengenai variasi kegiatan pengguna dan kaitannya terhadap kebutuhan furniture, serta dimensi dan sirkulasinya.
  3. Analisis Riset, analisis mengenai studi tertentu mengenai obyek perancangan guna meningkatkan pemahaman tentang kondisi eksisting.
  4. Analisis *Zoning Area*, analisis mengenai pembagian dan sifat ruang pada lantai dua bandara.
  5. Analisis Fungsi dan Sirkulasi, analisis mengenai seberapa optimal fungsi dan sirkulasi ruang bandara.
  6. Analisis Pencahayaan, analisis mengenai pencahayaan yang digunakan, jenis, dan fungsinya, serta pengaruhnya terhadap kenyamanan pengguna.
  7. Analisis Penghawaan, analisis mengenai penghawaan, jenis, dan jumlah yang digunakan serta pengaruhnya terhadap kenyamanan pengguna.
  8. Analisis Keamanan, analisis mengenai sistem keamanan yang digunakan beserta jumlah dan letaknya.
  9. Analisis Sudut *Point of View*, analisis mengenai area berdasarkan sudut pandang tertentu yang terbentuk dalam sebuah ruangan dan menjadi perhatian.
  10. Analisis Elemen Interior, analisis mengenai elemen interior yang terdapat pada ruangan berdasarkan jumlah atau letaknya.

### 3.4 Tahap Desain

Pada tahap mendesain, diawali dengan pengembangan gagasan awal solusi permasalahan, kemudian diaplikasikan ke dalam bagan konsep. Sehingga konsep nantinya dijabarkan sesuai dengan identifikasi permasalahan. Proses ini akan menghasilkan beberapa alternative desain yang akan mengalami perombakan seiring dengan identifikasi permasalahan yang mendetail. Pada tahap mendesain diperlukan konsultasi dengan pembimbing sebagai salah satu bentuk evaluasi..



*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB IV**

### **ANALISA DAN KONSEP DESAIN**



---

## BAB IV

### ANALISA DAN KONSEP DESAIN

#### 4.1 Hasil Observasi

Objek yang diambil pada Tugas Akhir ini adalah Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati. Analisis observasi objek desain dibagi menjadi beberapa bagian, yaitu analisis eksisting objek penelitian, analisis lokasi dan bangunan dari objek penelitian. Ketiga tinjauan ini dapat membantu proses penelitian dalam menjalani observasi penelitian pada eksisting objek penelitian.

##### 4.1.1 Eksisting Objek Desain

Nama Objek	: Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati, Jawa Barat
Lokasi Objek	: Desa Kertajati, Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka, Jawa Barat
Jenis Bandara	: Bandara Internasional dan Domestik
Luas Keseluruhan	: 96.280 m <sup>2</sup>

##### 4.1.2 Analisis Lokasi dan Bangunan Objek Penelitian

Secara umum berisikan analisis mengenai lokasi objek penelitian yang meliputi analisis lokasi objek penelitian serta analisis eksisting bangunan/gedung objek penelitian. Hal ini bertujuan untuk mempermudah peneliti dalam membahas hasil observasi pada objek penelitian.

###### 1. Lokasi Objek Penelitian

Lokasi terminal penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati berada di Desa Kertajati, Kecamatan Kertajati, Kabupaten Majalengka, Jawa Barat.

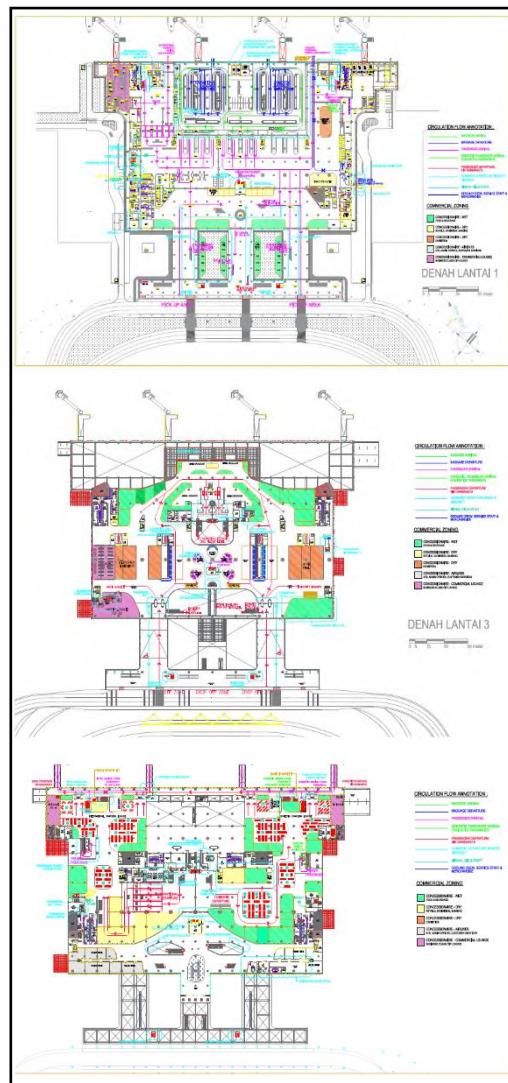
###### 2. Kondisi Lingkungan Sekitar Objek Penelitian

a. Lingkungan sekitar objek masih *relative* sepi karena berada di area pedesaan. Area tersebut nantinya akan berkembang menjadi pusat perekonomian baru yang berbasis *Aerocity* dimana pusat kegiatan berada di sekitar bandara.



- b. Lokasi objek cukup jauh dari ibukota Jawa Barat yaitu Bandung. Namun saat ini telah diupayakan moda transportasi umum yang menuju area bandara.

### 3. Denah Eksisting



Gambar 4. 1 Layout Eksisting Keseluruhan Terminal Penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati  
Sumber : PT. BIJB (2018)

#### 4.1.3 Analisis Interior Objek Penelitian

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan oleh peneliti terhadap terminal penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati secara langsung, yaitu mendatangi objek penelitian dapat diketahui beberapa hal mengenai interior terminal penumpang Bandar Udara Internasional Kertajati. Berikut merupakan hasil observasi mengenai interior eksisting pada objek penelitian yang telah dilakukan.



Tabel 4. 1 Analisis Interior Bandar Udara Internasional Kertajati

No.	Elemen Desain Interior	Analisis Interior
1.	Dinding	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dinding keseluruhan ruangan didominasi warna cat dinding putih dan <i>cream</i>.</li><li>• Untuk dinding pada ruang tunggu menggunakan material kaca dimana pengguna bandar udara dapat melihat situasi/keadaan yang terjadi di luar bangunan/gedung..</li></ul>
2.	Lantai	<ul style="list-style-type: none"><li>• Material lantai secara keseluruhan menggunakan <i>granite tile</i> dengan motif berwarna cream baik yang mengkilap maupun yang <i>dove</i>.</li><li>• Material lantai lain yang digunakan adalah karpet yang terdapat pada area ruang tunggu keberangkatan penumpang.</li></ul>
3.	Plafon	<ul style="list-style-type: none"><li>• Area teras, lobby, serta <i>check-in</i> bandara menggunakan ekspos konstruksi <i>space-frame</i></li><li>• Area <i>retail and shop</i> menggunakan plafon gypsum motif berwarna putih</li><li>• Area ruang tunggu keberangkatan bandara menggunakan tipe plafon</li></ul>



		tinggi dengan mengaplikasikan model <i>up ceiling</i> dan <i>down ceiling</i> dengan material gypsum
4.	Furnitur	<ul style="list-style-type: none"> <li>Furnitur yang terdapat pada terminal penumpang tidak terlalu banyak melainkan hanya furnitur penting yang dibutuhkan sehingga tidak mengganggu sirkulasi pengguna.</li> <li>Area <i>retail and shop</i> yang terlihat kosong.</li> </ul>

#### 4.2 Hasil Wawancara

Pada wawancara tidak terstruktur, sebagai data pendukung yang digunakan untuk mempertimbangkan konsep desain, penulis mengajukan beberapa pertanyaan spontan yang telah direkonstruksi agar menjadi kalimat yang lebih efektif dan efisien. Maka di bawah ini merupakan hasil wawancara kepada 1 narasumber. Yaitu kepada *Executive General Manager* Bandara Internasional Kertajati.

Tabel 4. 2 Hasil Wawancara Dengan *Executive General Manager* Bandara Internasional Kertajati

No .	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana keadaan bangunan Bandara Kertajati?	Bangunan bandara ini (Kertajati) sebenarnya sudah bagus. Proses penggeraan bangunan bandara sudah sekitar 80 % dari rencana yang sudah ditentukan. Dan diharapkan Bandara Kertajati nantinya akan menjadi salah satu bandara dengan jam terbang tinggi seperti Bandara Husein Sastranegara Bandung dalam kurun waktu 5 tahun yang akan datang.
2.	Bagaimana alur masuk penumpang saat	Pertama-tama, pengantar akan langsung mengantar calon penumpang langsung ke area



	memasuki Bandara Kertajati?	<p><i>drop-off</i> yang ada di lantai tiga. Kemudian penumpang masuk ke area <i>lobby</i> bandara. Disini, pengantar juga bisa ikut masuk mengantarkan penumpang sampai proses <i>check-in</i>. Setelah melakukan <i>check-in</i>, penumpang menuju ke ruang tunggu keberangkatan hingga naik ke pesawat yang ada di lantai dua. Disini sudah termasuk area steril, jadi pengantar tidak bisa masuk. Untuk penumpang yang datang (mendarat) akan turun lewat lantai dua kemudian mengambil bagasi mereka di lantai satu. Di area luar lantai satu inilah nantinya penjemput dapat menjemput penumpangnya.</p>
3.	Bagaimana fasilitas yang ada di Bandara Kertajati?	Karena bandara ini masih tergolong bandara baru sehingga masih perlu adanya pengembangan dan penataan fasilitas yang memadai dan memberikan kenyamanan bagi penggunanya.
4.	Biasanya siapa saja yang menggunakan Bandara Kertajati ini?	Untuk saat ini rata-rata penumpang adalah pekerja dinas, pebisnis, kadang juga ada anak sekolah yang pergi naik pesawat lewat Bandara Kertajati. Jadi, karena bandara ini masih tergolong bandara baru masih belum banyak orang tahu mengenai Bandara Kertajati. Jadi disini PT. BIJB dan Angkasa Pura II bekerja sama dalam mengembangkan Bandara Kertajati ini.
5.	Bagaimana dengan hiburan di bandara? Apakah Bandara Kertajati sudah memiliki hiburan sendiri untuk menghibur penumpangnya?	Sarana hiburan disini masih belum tersedia. Seperti yang saya katakan tadi bandara ini masih baru dan perlu adanya pengembangan lagi untuk kedepannya. Diharapkan nantinya bandara ini juga akan menarik perhatian wisatawan baik asing maupun dalam negeri.

#### 4.3 Analisa Pengunjung Bandara

Penumpang adalah, setiap orang yang diangkut ataupun yang harus diangkut di dalam pesawat udara ataupun alat pengangkutan lainnya, atas dasar persetujuan dari perusahaan maupun badan yang menyelenggarakan angkutan tersebut. Penumpang pesawat adalah orang yang akan berangkat dan datang menggunakan pesawat. Sedangkan pengunjung bandara merupakan orang yang mengantar/menjemput penumpang atau hanya sekedar berkunjung ke bandara dan hanya dapat mengakses ruang public bandara serta mendapatkan fasilitas public di dalamnya.



#### 4.3.1 Karakteristik Penumpang Bandara

1. Karakter Penumpang dibagi berdasarkan golongan usia/umur, yaitu:
  - a. Usia 0 – 3 tahun, belum dapat melakukan kegiatan berarti, pada usia ini pengawasan orang tua sangat diperlukan,
  - b. Usia 4 – 12 tahun, mulai melakukan kegiatan, sangat lincah dan energik saat beraktifitas, ingin mencoba berbagai hal baru untuk mencari pengalaman, dan cepat bosan, pada rentan usia ini juga masih memerlukan pengawasan dari orang tua,
  - c. Usia 13 – 17 tahun, usia remaja tidak terlalu banyak bergerak, mulai memahami keadaan lingkungan sekitar, rasa tahu yang masih tinggi, dan juga masih cepat bosan,
  - d. Usia 18 – 24 tahun, usia peralihan antara remaja menuju ke dewasa, dapat menempatkan diri di suatu lingkungan, selalu mengikuti perkembangan zaman dan kritis, kebutuhan yang diperlukan mulai bervariasi,
  - e. Usia 24 – 50 tahun, pada usia ini sudah memiliki kedewasaan yang matang, mandiri dan dapat membuat keputusan untuk dirinya sendiri, secara umum kebutuhan banyak, namun tidak banyak melakukan aktivitas,
  - f. Usia 51 tahun keatas, usia dimana kemampuan fisik mulai menurun sehingga membutuhkan bantuan tambahan untuk memfasilitasi diri.

#### 4.3.2 Analisa Aktifitas Pengguna

Berdasarkan berbagai data serta analisa yang didapat penulis, terdapat berbagai aktifitas umum yang dilakukan oleh pengguna bandara. Berikut ini merupakan data mengenai aktivitas umum pengguna bandara:

Tabel 4. 3 Studi Aktivitas Umum Pengguna Bandara

No.	Pengguna	Aktivitas	Tempat	Waktu	Keterangan
1.	Penumpang berangkat				
	Aktivitas Umum:	Menunggu	Lobby Lounge	Sesuai jadwal	
		Buang Air	Toilet	Sewaktu- waktu	
		Beribadah (untuk yang	Musholla	Sewaktu- waktu	



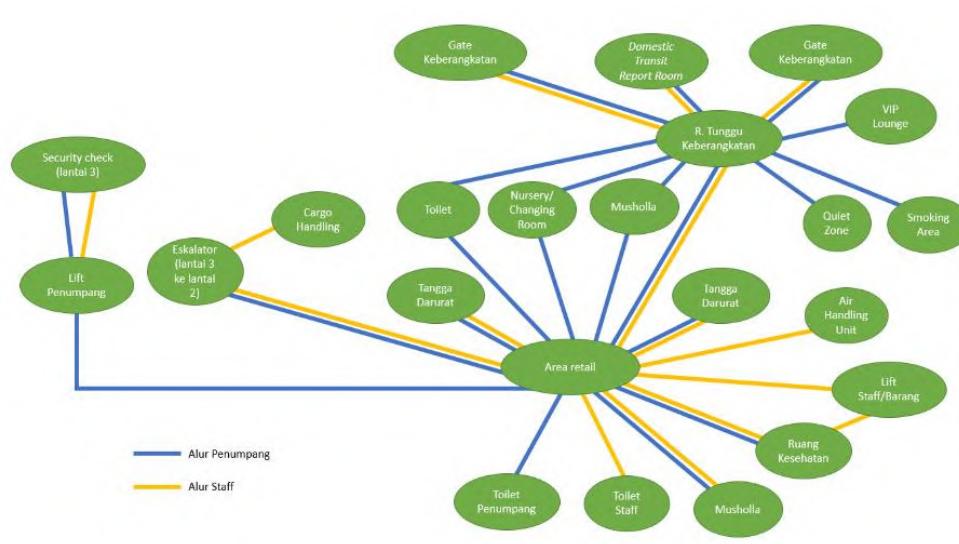
		beragama Islam)			
	Makan-minum	Area <i>food &amp; beverages</i>	Sewaktu-waktu		
	Jalan-jalan	- Koridor bandara - Area <i>shopping</i>	Sewaktu-waktu		
	Berbelanja	Area <i>shopping</i>			
	Membaca buku	Lounge	Sewaktu-waktu		
	Merokok	<i>Smoking area</i>	Sewaktu-waktu		
	<i>Boarding</i>	<i>Boarding gate</i>	Sesuai jadwal		
Aktivitas Khusus	Datang	Lobby	Sesuai Jadwal		
	Pemeriksaan tiket	<i>Airline service counter</i>	Sesuai jadwal		
	<i>Boarding pass check</i>	<i>Airline service counter</i>	Sesuai jadwal		
	<i>X-ray check</i>	Lobby	Sesuai jadwal		
2. Pengunjung Bandara	Datang	Teras bandara	Sewaktu-waktu		
	Parkir	Area parkir	Sewaktu-waktu		
	<i>Drop off</i>	<i>Drop off area</i>	Sewaktu-waktu		
	Menemani penumpang	Teras dan lobby bandara	Sewaktu-waktu		
	Makan-minum	Area <i>food &amp; beverages</i>	Sewaktu-waktu		
	Berbelanja	Area <i>shopping</i>	Sewaktu-waktu		
	Buang air	Toilet	Sewaktu-waktu		
	Meninggalkan bandara		Sewaktu-waktu		

Sumber: Dok. Penulis, Ezzy (2018)



#### 4.4 Analisis Zoning Area

Untuk mempermudah proses pengolahan layout eksisting, berikut merupakan bagan hubungan area keberangkatan yang didapat setelah disesuaikan dengan standar aturan yang berlaku di Indonesia (SNI) sebagai acuan dalam mendesain,

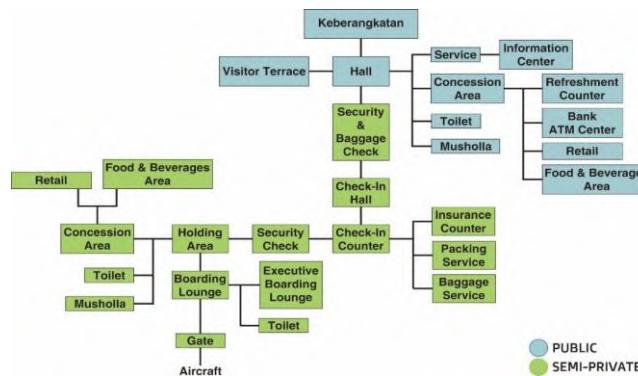


Gambar 4. 2 Bubble Diagram dan Interaction Net Ruangan

Sumber: Dok. Penulis, Ezzy (2018)

Berikut merupakan zoning area yang ada di lantai 2 Bandara Internasional

Kertajati.



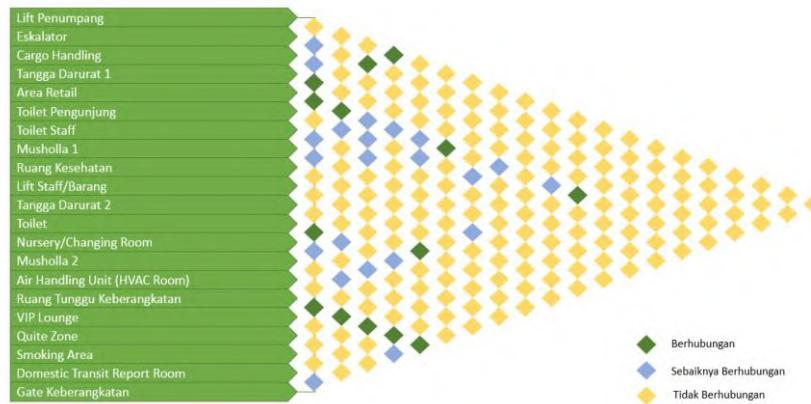
Gambar 4. 3 Bubble Diagram dan Interaction Net Ruangan pada Lantai 2 Bandara Internasional

Kertajati

Sumber: Dok. Penulis, Ezzy (2018)

#### 4.5 Matriks Hubungan Ruang

Pada Bandara Internasional Kertajati terdapat berbagai ruangan dan area yang memiliki fungsi yang berbeda antar ruang. Setiap ruangan pada bandara ini memiliki hubungan ruang dan memiliki sifat yang berbeda antara ruang satu dengan ruang lain. Berikut merupakan matriks hubungan ruang pada objek:



Gambar 4. 4 Matriks Hubungan Antar Ruang

Sumber : Dokumentasi Penulis (2018)

#### 4.6 Konsep Desain

Style yang digunakan pada perancangan interior ini adalah *modern* dengan sentuhan budaya Jawa Barat yang memberikan kesan dan suasana yang *refreshing*. Konsep ini berasal dari kata teknologi, *healing*, dan alam yang artinya bandar udara ini akan didesain dengan menggunakan teknologi yang dapat memberikan edukasi dan memperlihatkan identitas perusahaan dengan memberikan suasana natural yang santai dan nyaman. Konsep ini dibuat berdasarkan hasil analisis data dan disesuaikan dengan keadaan objek pada saat ini hingga pengembangan untuk 10 tahun kedepan.

Bandar udara yang baik harusnya memiliki lingkungan yang dapat memenuhi persyaratan keamanan, kesehatan, kenyamanan, dan dapat bertahan lama selain juga memiliki faktor keindahan dan penataannya. Diperlukan perhatian khusus dalam hal pemilihan material dan perlengkapan aksesoris interior yang dapat diakses langsung oleh publik. Dengan penerapan *healing* permasalahan tersebut dapat teratasi. Dengan konsep *healing* manfaat bagi bangunan yaitu bangunan lebih nyaman serta lebih sehat bagi pengguna, sirkulasi menjadi lebih nyaman, zoning terlihat jelas, serta memberikan keyamanan tersendiri bagi pengguna. Konsep ini memberi dampak yang positif untuk membantu mengurangi masalah pada penumpang yang sedang menunggu keberangkatan seperti stress, kelelahan saat menunggu.

Permasalahan lain yang paling penting untuk diperhatikan pada desain bandar udara adalah identitas. Identitas dan ikon budaya pada obyek yang akan didesain adalah sebuah unsur yang harus dimasukan pada perancangan. Karena dengan menerapkan unsur budaya atau pun identitas, maka akan membentuk karakter yang

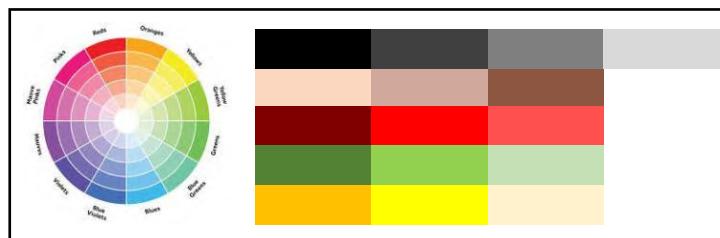


kuat dalam suatu desain. Menurut koresponden kuisioner, bandar udara Kertajati perlu mencerminkan atau memberi kesan budaya daerah Jawa Barat maupun perusahaan. Oleh karena itu penulis mengambil konsep *modern* dengan sentuhan budaya yang bersifat edukatif yang diharapkan dapat mencerminkan identitas perusahaan maupun daerah Jawa Barat. Konsep ini akan di aplikasikan dengan beberapa interaktif digital signage yang bersifat edukatif. Permainan lampu LED serta leveling pada plafon juga digunakan sebagai penekanan pada konsep bentuk yang dinamis dan fungsional.

## 4.7 Rencana Aplikasi Konsep

### 4.7.1 Konsep Warna

Dari sisi psikologi, warna mempunyai pengaruh kuat terhadap suasana hati dan emosi manusia, membuat suasana panas atau dingin, provokatif atau simpati, menggairahkan atau menenangkan. Warna merupakan sebuah sensasi, dihasilkan otak dari cahaya yang masuk melalui mata. Secara fisik sensasi-sensasi dapat dibentuk dari warna-warna yang ada (IH Marsya,2016).



Gambar 4. 5 Konsep Aplikasi Warna

Sumber : google.com (2018)

Warna yang digunakan pada konsep objek memakai warna *beige*, warna monokromatik, serta warna yang menunjung konsep *healing*. Pengaplikasian warna pada elemen pembentuk ruang interior menggunakan warna-warna netral sebagai analogi dari dunia teknologi, selain itu penggunaan warna-warna ini memiliki sifat yaitu selalu berkembang dan berubah-ubah. Penggunaan warna putih sebagai warna dasar dari konsep warna bertujuan untuk membuat sebuah objek menjadi lebih cerah, lapang dan luas. Warna putih merupakan warna netral yang cocok diaplikasikan dengan warna apapun. menggunakan skema warna analogus pada perancangan bandar udara ini yaitu menggunakan pemilihan warna yang berdekatan pada lingkaran warna. Pemilihan warna lain seperti *beige*, coklat, hijau dan kuning untuk menggenapi konsep skema warna ini. dengan skema warna ini memunculkan



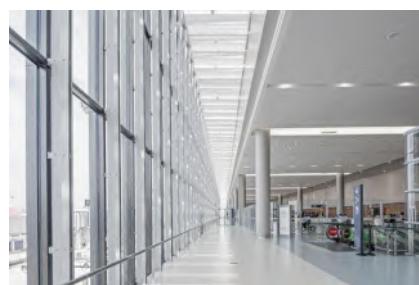
sifat warna yang selaras dan tidak membosankan, warna yang selaras adalah warna – warna yang seiringan dan pada lingkaran warna terletak berdekatan.

#### 4.7.2 Konsep Material



Gambar 4. 6 Material fabrikasi pendukung *style modern*  
Sumber : Pinterest

Untuk dapat mendukung tema desain yang bersifat *modern* maka material utama yang digunakan dalam perancangannya adalah pemilihan material yang mencirikan masa depan (*future*) antara lain material – material yang dihasilkan melalui hasil proses industri seperti Penggunaan material stainless steel, *clear glass*, finishing kayu duco, *finishing* kayu laquer, *acrylic*, finishing HPL, dan *stone granit*. Memadukan material – material ini pada material dinding, ceiling, dan lantai. Material lainnya yang digunakan adalah material yang memiliki sifat penyerap suara atau yang bersifat *absorbent* yang jauh lebih baik seperti penggunaan material lapisan karpet, karet padat, *foam* dan *burgess steel*. Material-material ini akan diaplikasikan pada *lounge* yang memerlukan penanganan tata suara khusus lainnya dan dipadukan dengan material yang bersifat *reflector*.



Gambar 4. 7 Material kaca sebagai *reflector*  
Sumber : Pinterest

Untuk mendukung konsep desain yang bersifat *healing*, maka material utama yang digunakan dalam perancangan interior ini adalah pemilihan material yang ramah lingkungan dan gampang dalam hal perawatan. Penggunaan material kayu



alam, unsur alam seperti tanaman, batu alam, *parquet* dan keramik. Material-material ini dipadukan pada elemen ruang dinding, plafon, dan lantai.

#### 4.7.3 Konsep Lantai

Konsep lantai yang digunakan adalah lantai vinyl, karpet, dan *granite tile*. Vinyl (*vinyL*) merupakan bahan penutup lantai yang terbuat dari polimer sintetik yang dipercantik dengan pigmentasi dan penambahan warna. Lantai *vinyl* pada ruang tunggu keberangkatan bandara digunakan untuk memunculkan kesan hangat dan secara visual bergaya kontemporer dengan ciri khas menggunakan material alami.



Gambar 4. 8 Aplikasi lapisan *vinyl* pada lantai  
Sumber : Pinterest



Gambar 4. 9 Aplikasi lantai karpet pada desain  
Sumber : Pinterest

Material yang dipilih untuk desain lantai yaitu menggunakan lantai karpet. Penggunaan karpet dapat memberikan kesan eksklusif pada ruangan dengan. Selain itu penggunaan material ini juga mempermudah perawatan lantai. Sementara pola pada karpet membuat suasana menjadi *modern* namun tetap ramah lingkungan.



Gambar 4. 10 Aplikasi *Granite Tile*  
Sumber : Pinterest

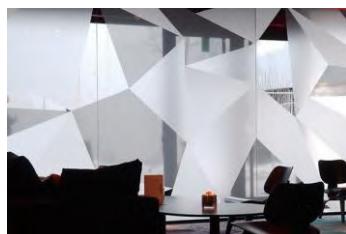


Warna yang digunakan merupakan warna *beige* dengan harapan dapat memberikan kesan lembut dan hangat, serta memberikan kesan teknologi yang bersih dan *simple*. Dan lantai pada bandar udara ini tidak di berikan leveling agar tidak mempersulit pengunjung dalam bersikulasi.

#### 4.7.4 Konsep Dinding

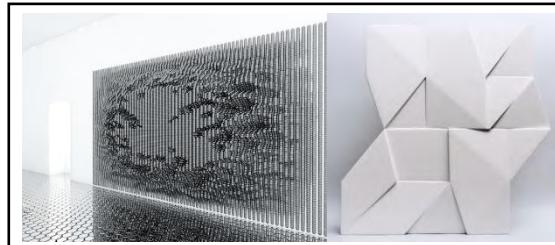
Dinding utama pada ruangan *VIP Lounge* material batu bata namun di *finishing* dengan plaster plamir halus. Dan di berikan cat berwarna putih agar lebih memperlihatkan kesan sederhana, kemudian dilapisi oleh *walpaper*. Beberapa area menggunakan partisi untuk membedakan area satu dengan lainnya. Beberapa area diberikan tanaman hijau agar membuat suasana menjadi lebih nyaman dan segar dan agar memperlihatkan konsep dari *healing*.

Area yang berhadapan langsung dengan parkiran pesawat diberikan full kaca agar pengunjung dapat melihat pemandangan pesawat. Dan banyak area yang menggunakan jendela kaca sebagai dindingnya karena dapat memberikan pencahayaan alami sehingga dapat menghemat energi. Untuk kaca memakai kaca *laminate* dikarenakan tingkat keamanan dan perlindungan yang tinggi dan juga meredam suara lebih baik dibandingkan dengan jenis double glass lainnya. Kaca ini juga memiliki 99% proteksi UV sehingga menjaga perubahan warna dari *furniture* dan menjaga ruangan tetap sejuk dengan tingkat cahaya yang normal.



Gambar 4. 11 Dinding Kaca Sebagai Pemisah Ruangan  
Sumber : Pinterest

Dinding-dinding pada ruangan ini berfungsi sebagai mengarahkan jalannya sirkulasi pengunjung yang akan menaiki ataupun turun dari pesawat, serta pada area retail. Dan terdapat beberapa spot/titik-titik tertentu yang diberikan diberikan ornamen maupun elemen interior lain yang dapat menarik perhatian pengunjung serta dapat dijadikan sebagai spot foto.



Gambar 4. 12 Aplikasi Dinding dan Dekorasinya  
Sumber : Pinterest

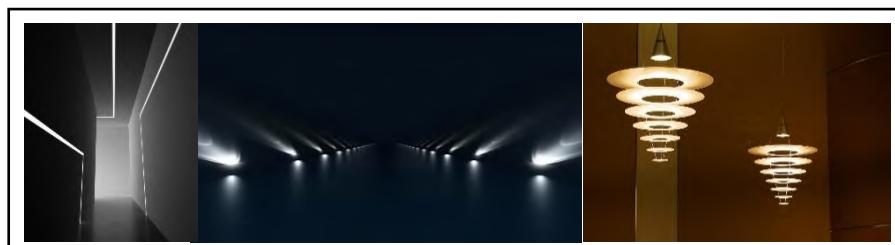
#### 4.7.5 Konsep Plafon



Gambar 4. 13 Aplikasi plafon  
Sumber : Pinterest

Desain plafon yang memainkan naik turun plafon dengan perpaduan permainan lampu LED bertujuan untuk menambah kesan *modern* yang terlihat geometris dan menambah nilai estetis ruangan. Material yang digunakan merupakan material *gypsum*. Beberapa area plafon dikolaborasikan dengan susun-susunan motif kayu.

#### 4.7.6 Konsep Elemen Estetis



Gambar 4. 14 Aplikasi Pencahayaan Buatan Ruang  
Sumber : Pinterest

Sistem pencahayaan berasal dari 2 sumber, yaitu pencahayaan alami dan buatan. Pencahayaan alami diperoleh dari bukaan berupa jendela. Pencahayaan buatan yang digunakan adalah lampu *downlight*, *hidden lamp*, dan lampu LED *spotlight*. Arah pencahayaan yang digunakan adalah pencahayaan umum (*general lighting*), dapat menyebarluaskan cahaya langsung ke arah focus permukaan yang



diterangi dan pencahayaan menyebar (*accent lighting*), merupakan pencahayaan khusus untuk menonjolkan detail pada elemen interior. Pencahayaan buatan digunakan untuk mendukung terciptanya suasana dan nuansa yang nyaman. Dan kuat penerangan yang digunakan sebesar 200-300 lux.

Selain itu, beberapa elemen estetis yang digunakan merupakan hasil dari bentukan transformasi dari budaya Jawa Barat seperti angklung, motif mega mendung, serta flora Jawa Barat.

#### 4.7.7 Konsep Furniture



Gambar 4. 15 Konsep Furnitur  
Sumber : Pinterest

Pada Bandara Kertajati ini, bentukan furnitur yang digunakan memakai bentukan-bentukan yang modern. Desain kursi pada area keberangkatan, *café*, resto, VIP Lounge menggunakan bentukan sederhana namun tetap memperhatikan ergonomi dari pengunjung agar pengguna dapat merasa nyaman. *Furniture* menggunakan bentukan yang tegas dan geometris. Desain yang digunakan lebih memperhatikan fungsi namun tetap memiliki nilai estetis. Material yang digunakan merupakan material *easy maintenance* sehingga furniture dapat digunakan dalam jangka waktu yang lama. Selain itu, terdapat aplikasi teknologi sebagai pusat informasi dan edukasi mengenai Jawa Barat maupun budayanya berupa *interactive signage*.



*Halaman ini sengaja dikosongkan*

## **BAB V**

# **PROSES DAN HASIL DESAIN**





## BAB V

### PROSES DAN HASIL DESAIN

#### 5.1 Alternatif Layout

Alternatif layout merupakan proses untuk mencapai desain akhir yang sesuai dengan tujuan dan sesuai dengan konsep yang ingin dicapai. Pada proses pemilihan denah alternative, dipilih 3 (tiga) kriteria utama yang akan menjadi acuan dalam menentukan layout ruang yang paling baik untuk diterapkan. Kriteria tersebut antara lain memiliki alur sirkulasi dan ergonomi yang baik, kesesuaian desain dengan aktivitas, kesesuaian luasan ruangan dengan kebutuhan, serta memiliki hubungan ruang yang baik.

Tabel 5. 1 *Weighted Method* Objektif

Kriteria	Aksesibilitas	Transformasi Budaya Sunda	Sirkulasi Pengguna	Hasil	Ranking	Nilai	Bobot
Aksesibilitas	-	0	0	0	III	60	0.25
Budaya Sunda	1	-	1	2	I	90	0.42
Alur Sirkulasi Pengguna	0	1	-	1	II	80	0.33
				TOTAL	230	1	

Dari kriteria-kriteria tersebut yang menjadi acuan dalam proses mendesain layout adalah Budaya Sunda merupakan kriteria utama dalam penilaian layout ruang. Kriteria alur sirkulasi merupakan pertimbangan yang sangat penting dalam proses mendesain layout karena menyangkut kenyamanan pengguna secara langsung. Aspek yang terdapat dalam kriteria alur sirkulasi antara lain jarak antara penumpang satu sama lain dengan membawa barang-barang bawaan



### 5.1.1 Alternatif Layout 1

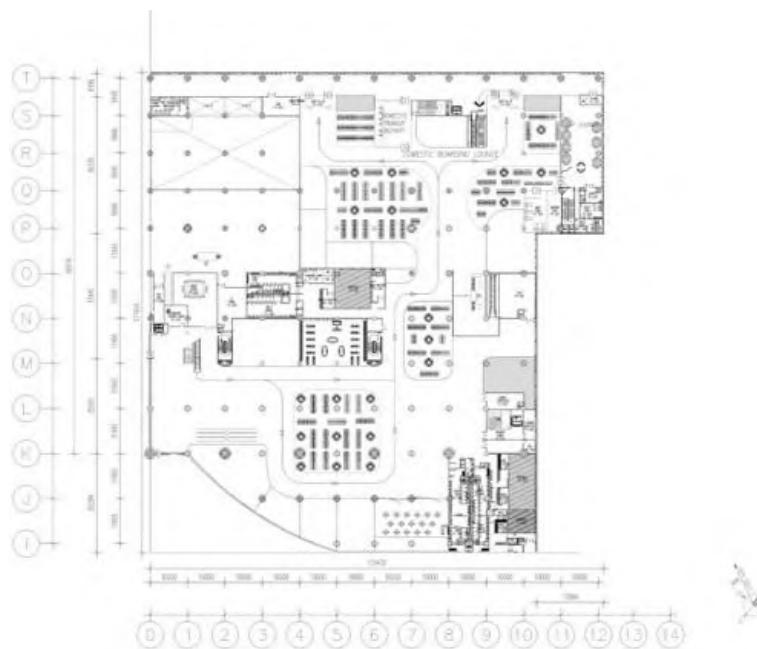


Gambar 5. 1 Alternatif 1  
Sumber: Dokumentasi Penulis (2020)

Pada alternatif layout 1, terkesan lebih *simple* dan lebih lega. Fasilitas duduk di ruang VIP bandara diberikan sofa melingkar. Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area tunggu keberangkatan pada luasan terpilih alternatif layout 1 adalah sebanyak 120 orang. Sedangkan hal tersebut kurang sesuai dengan kebutuhan tempat duduk pada area ruang tunggu yang seharusnya dapat menampung jumlah penumpang lebih dari itu. Selain itu, penggunaan furnitur sofa pada area ini, memungkinkan pengguna untuk tidur. Sehingga terjadi kesalahan desain yang harus dihindari. Adanya zona/area tambahan seperti *playground* juga diaplikasikan pada alternatif ini. Tetapi peletakkan *playground* juga kurang tepat, karena letaknya yang jauh dan kurang strategis sehingga orang tua kesulitan untuk mengawasi anak-anaknya.



### 5.1.2 Alternatif Layout 2



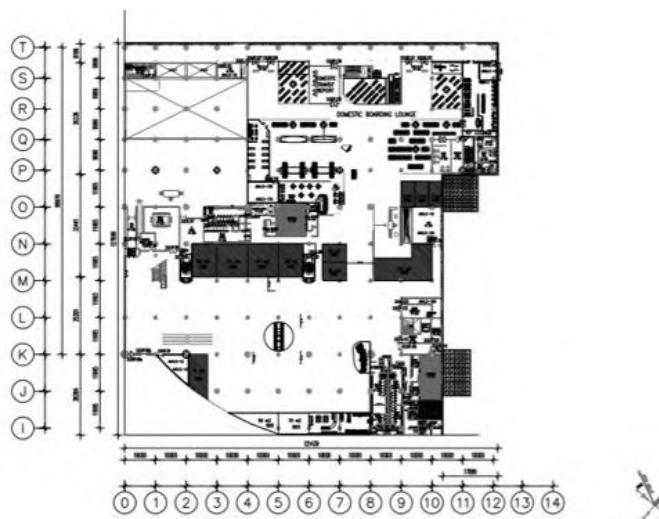
Gambar 5. 2 Alternatif 2

Pada alternatif layout 2, terdapat beberapa penambahan fasilitas bandara diantaranya fasilitas duduk di area konsesi bandara. Sehingga dapat memfasilitasi pengguna yang kelelahan setelah berjalan. Terdapat meja informasi pada area konsesi bandara sehingga dapat membantu pengguna yang masih kebingungan atau membutuhkan informasi.

Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area terminal luasan terpilih adalah sebanyak 180 orang. Sedangkan pada area terminal sebanyak 226 orang dan 4 *tenant*. Akan tetapi, alur sirkulasi pada area konsesi ini terkesan lebih jauh dari *gate* keberangkatan.



### 5.1.3 Alternatif Layout 3



Gambar 5. 3 Alternatif 3

Pada alternatif layout 3, terdapat meja informasi pada teras terminal sehingga dapat membantu pengguna yang masih kebingungan atau membutuhkan informasi. Total kapasitas fasilitas duduk yang disediakan pada area terminal luasan terpilih alternatif layout 3 adalah sebanyak 120 orang. Sedangkan pada area terminal sebanyak 226 orang dan 6 *tenant*. Akan tetapi, alur sirkulasi pada area tempat duduk terminal menjadi sangat tidak teratur. Karena *layout* tempat duduk tidak teratur dengan baik.

Adanya tambahan fasilitas seperti *playground* perlu dipertimbangkan lagi sehingga memberikan kenyamanan pada pengguna. Selain itu, kekurangan alternatif ini adalah masih banyaknya ruang/area kosong yang deharusnya dapat dikembangkan lagi sesuai dengan kebutuhan bandara. Selain itu, posisi tempat duduk di area ruang tunggu keberangkatan juga perlu dipertimbangkan lagi agar alur sirkulasi yang ditetapkan menjadi lebih nyaman.

### 5.1.4 Pemilihan Alternatif Layout

Dari alternatif di atas, maka disusunlah penilaian terhadap masing-masing alternatif layout untuk kemudian diterapkan pada desain area keberangkatan domestik Bandara Internasional Kertajati kedepannya. Penilaian alternatif layout menggunakan metode *weighted method*, dengan rincian perhitungan sebagai berikut.

Tabel 5. 2 *Weighted Method* Mengenai Penilaian Masing-Masing Layout Alternatif



Tujuan	Weight	Parameter	Alternatif 1			Alternatif 2			Alternatif 3			
			Magnitude	Score	Value	Magnitude	Score	Value	Magnitude	Score	Value	
Aksesibilitas	0.25	Aplikasi/Penggunaan media informasi	Baik	8	2	Baik	8	2	Baik	8	2	
Budaya Jawa Barat	0.42	Penempatan transformasi budaya pada interior	Baik	8	3.36	Baik	8	3.36	Sangat Baik	10	4.2	
		Transformasi desain	Baik	8	3.36	Baik	7	2.94	Sangat Baik	10	4.2	
Sirkulasi Pengguna	0.33	Penataan Furniture	Baik	8	2.64	Baik	7	2.31	Baik	7	2.31	
		Kemudahan akses bagi pengguna	Baik	8	2.64	Baik	8	2.64	Baik	8	2.64	
TOTAL VALUE				8			15.02			19.33		
Scale score: Sangat baik; 9 – 10			Baik; 6 – 8			Kurang Baik; 0 – 5						

Berdasarkan penilaian di atas, diketahui bahwa alternatif layout terpilih memiliki nilai yang lebih tinggi berdasarkan kriteria yang sudah ditentukan sebelumnya. Dari penelitian tersebut diketahui bahwa alternatif layout 3 memiliki *value* yang paling tinggi yaitu 19,33 setelah dihitung melalui pembobotan nilai dari masing-masing kriterianya.

### 5.1.5 Pengembangan Layout Terpilih

Pengembangan desain diterapkan dengan melakukan perubahan desain pada beberapa bentukan elemen-elemen interior, perubahan tersebut telah disesuaikan dengan transformasi bentuk serta aktifitas menunggu pada bandara. Bentukan merupakan hasil dari transformasi beberapa budaya khas Jawa Barat ke dalam bentuk-bentuk yang menggunakan permainan garis-garis tegas, baik vertikal maupun horizontal.

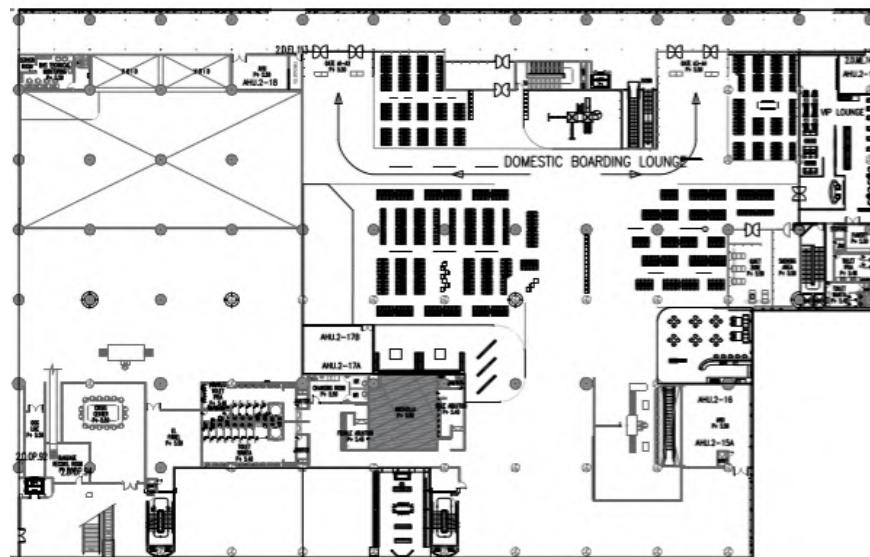
Area terpilih merupakan area keberangkatan domestik. Sedangkan ruang terpilih adalah VIP *Lounge* pada area keberangkatan domestik. Area ini merupakan area khusus untuk penumpang VIP seperti *entrepreneur*, pejabat, maupun orang-orang yang memiliki akses masuk ke VIP *Lounge* pada Bandara Kertajati.

Layout terpilih tetap mempertahankan konsep tidak adanya *levelling* lantai yang dimaksudkan agar penumpang dengan kebutuhan khusus dapat dengan mudah mengakses tujuan. Sebagai gantinya, jalur sirkulasi dan pengelompokan area dapat dipandu melalui perbedaanya *levelling* pada *plafond*.

Pada layout keseluruhan terpilih, alur sirkulasi bagi penumpang merupakan salah satu prioritas dalam pembuatan desain area keberangkatan domestik Bandara Kertajati mengingat kebutuhan pengguna agar dapat mengakses keseluruhan area bandara. Dari alternatif yang terpilih, dilakukan pengembangan ulang terkait layout ruangan, bentukan furnitur dan elemen estetis yang digunakan sehingga dapat



menyesuaikan kebutuhan yang sesuai dengan poin penilaian pada table *weight method*. Berikut pengembangan denah alternative layout terpilih:



Gambar 5. 4 Pengembangan Layout Terpilih Area Keberangkatan Domestik  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

## 5.2 Pengembangan Ruang Terpilih 1

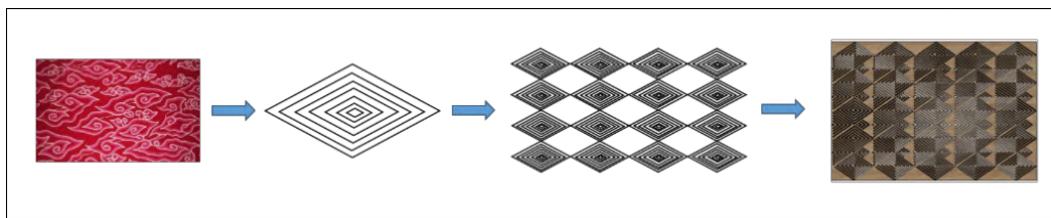


Gambar 5. 5 Denah dan Layout Ruang Terpilih  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

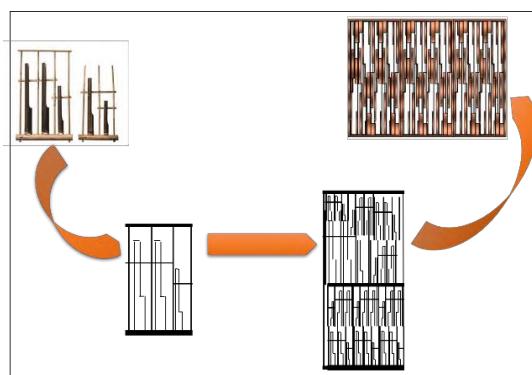
Ruang Terpilih merupakan VIP *Lounge* merupakan ruangan khusus bagi penumpang yang memiliki akses untuk masuk dan beristirahat sementara menunggu jadwal keberangkatan tiba. Pengembangan desain diterapkan dengan melakukan perubahan layout denah, bentukan furnitur, serta elemen estetis. Perubahan tersebut telah disesuaikan dengan ergonomi aktifitas pada saat



menunggu di bandara. Bentukan dinding ruangan yang merupakan partisi sebagai pembatas antara area satu dengan area lain. Bentukan partisi merupakan transformasi bentuk dari budaya Jawa Barat dengan permainan garis *vertical* dan *horizontalnya* yang telah disesuaikan dengan *style modern*. Bentuk transformasi budaya yang dihadirkan seperti motif batik mega mendung dan alat music angklung yang diaplikasikan ke VIP Lounge.



Gambar 5. 6 Transformasi Bentuk Elemen Estetis Plafond pada VIP Lounge  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)



Gambar 5. 7 Transformasi Bentuk Angklung Menjadi Dinding Partisi pada VIP Lounge  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Layout terpilih tetap mempertahankan konsep tidak adanya perbedaan levelling lantai yang dimaksudkan agar pengunjung dengan kebutuhan khusus dapat dengan mudah mengakses. Sebagai gantinya, dalam mengelompokkan suatu area menggunakan dinding partisi dan plafon. Perubahan pada bagian plafon juga dilakukan dengan menambahkan bentukan *down ceiling* yang merupakan transformasi dari motif batik mega mendung pada area lorong yang memberikan kesan estetik pada area tersebut. Pengembangan desain diterapkan dengan melakukan perubahan pada *plafond* adalah dengan menambahkan material *gypsum board*. Tujuan menghadirkan nuansa *modern* serta eksklusif pada ruangan VIP Lounge pada bandara, seperti pada gambar di bawah ini.



Gambar 5. 8 Perspektif Area Resepsionis VIP Lounge View 1  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Pada gambar 5.8 terlihat bahwa partisi sebagai dinding pemisah antara area satu dengan area lain. Dinding semi permanen ini memiliki pola yang tidak menutupi seluruh bagian, sehingga pengguna yang berada di dalam memiliki privasi dengan pengguna yang berada di area resepsionis. Selain itu, dengan adanya dinding ini juga mempermudah alur sirkulasi pengguna saat memasuki area *lounge*.

Pada bagian resepsionis sendiri memiliki kesan hangat serta eksklusif. Perpaduan warna *beige* yang lembut sebagai warna dinding dipadukan dengan ornamen pada *background* memberikan kesan eksklusif pada ruangan sehingga diharapkan nantinya hal tersebut menjadi fokus saat memasuki area resepsionis pada *lounge*.



Gambar 5. 9 Perspektif Area Buffet VIP Lounge View 2  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Pada gambar 5.9 terlihat warna emas sebagai warna yang dominan pada area *buffet*. Penggunaan warna emas sendiri memberikan kesan megah dan mewah pada



ruangan. Selain itu, adanya meja bar dan *stool* diaplikasikan pada area ini untuk pengguna yang bepergian sendiri atau bagi pengguna yang ingin menikmati pemandangan luar saat sedang menunggu. Adanya bukaan seperti jendela yang sangat besar memberikan akses cahaya matahari masuk ke dalam ruangan serta pengguna dapat melihat pemandangan ke arah landasan pesawat.

Lantai menggunakan material fabrikasi seperti karpet agar mendapat kesan eksklusif dari warna dan motifnya. Konsep lantai diterapkan untuk memberikan kesan hangat karena ruangan ini tidak hanya digunakan untuk pengguna yang bepergian sendiri, tetapi juga digunakan oleh pengguna yang bepergian bersama keluarga. Selain itu dapat mempertegas konsep *modern*.



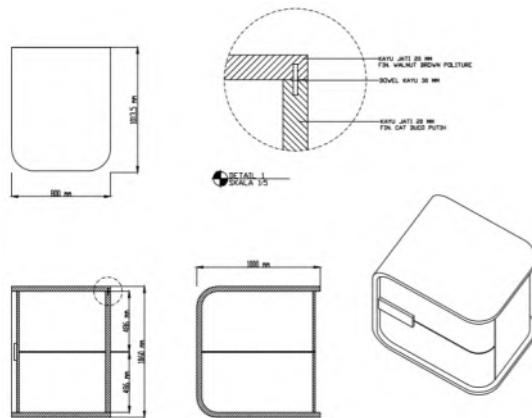
Gambar 5. 10 Perspektif Area Tunggu VIP Lounge View 3  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Pada hasil 3D rendering VIP *Lounge view 3*, terdapat vegetasi buatan yang berada pada area paling ujung. Pengaplikasian *vertical garden* pada *lounge* menghadirkan konsep *healing* pada ruangan. Tanaman yang digunakan adalah tanaman sintetis, sehingga mempermudah perawatan dan tidak perlu khawatir apabila ada tanaman yang layu/mati. Area ini dapat dijadikan sebagai *photo zone* untuk pengguna serta berkenan untuk membagikannya ke media social, sehingga dapat menjadi salah satu cara untuk mempromosikan lagi Bandara Kertajati.

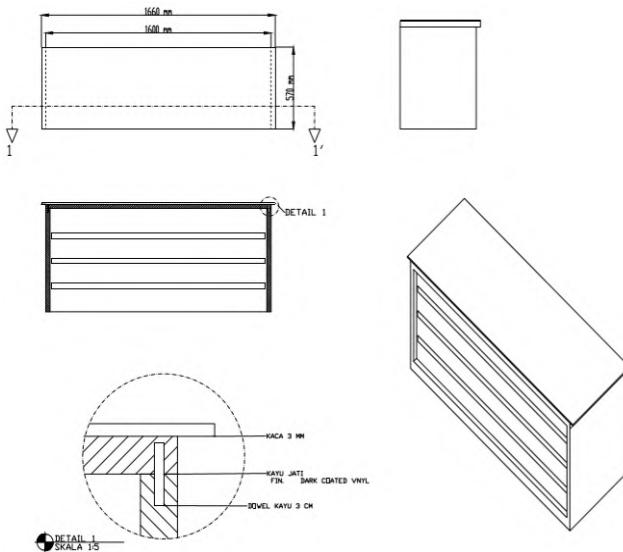
Pada area *lounge* terdapat tambahan berupa *backsound* atau suara latar belakang yang merupakan suara lagu Jawa Barat yang dimainkan dengan seruling. Penggunaan *backsound* dengan instrument seruling ini bertujuan untuk memberikan kesan maupun suasana khas Jawa Barat. Tidak hanya di *lounge*, tetapi *backsound* seruling ini juga nantinya diaplikasikan ke area terpilih lain sehingga pada saat pengunjung bandara masuk ke dalam akan merasakan suasana khas Jawa Barat.



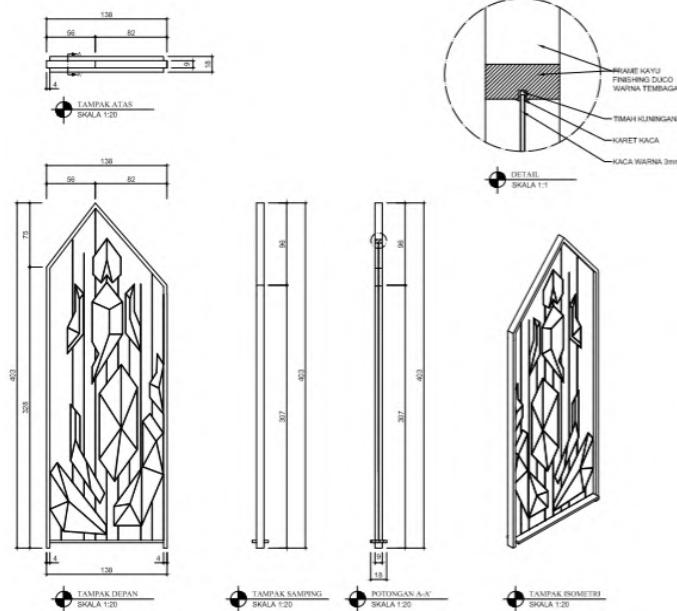
Gambar dibawah ini merupakan detail furniture dan elemen estetis pada VIP Lounge Bandara Kertajati.



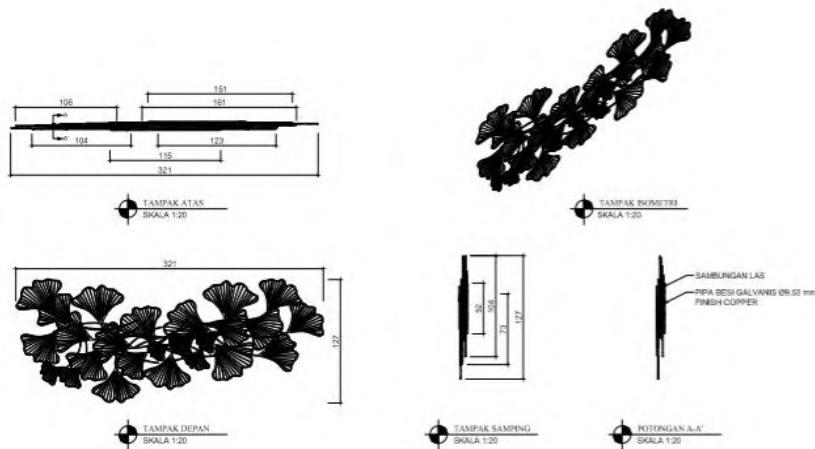
Gambar 5. 11 Detail Furnitur Meja 1  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)



Gambar 5. 12 Detail Furnitur Meja 2  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)



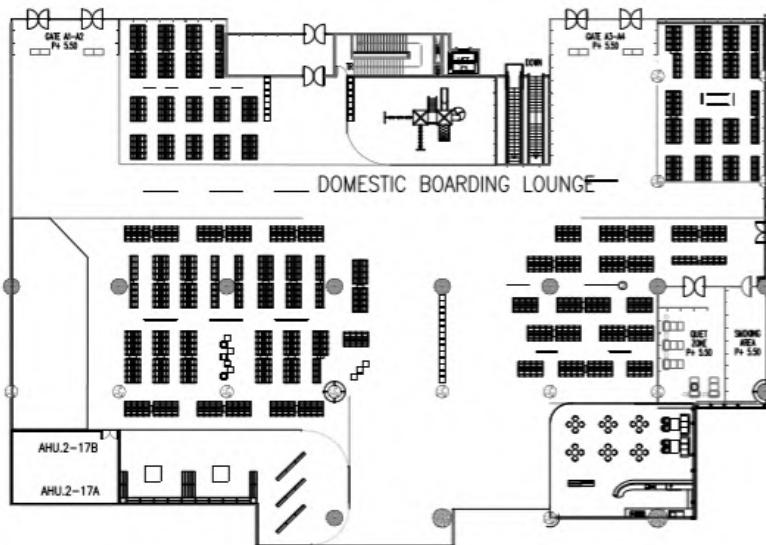
Gambar 5. 13 Detail Elemen Estetis 1  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)



Gambar 5. 14 Detail Elemen Estetis 2  
Sumber : Dokumen Penulis (2020)



### 5.3 Pengembangan Ruang Terpilih 2



Gambar 5. 15 Denah dan Layout Ruang Terpilih 2

Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Ruang terpilih 2 merupakan Area Tunggu Keberangkatan Domestik Bandara Kertajati yang meliputi *playground*, *gate* keberangkatan serta terdapat fasilitas yang dapat menjadi daya tarik pengunjung, yaitu adanya *exhibition area* pada di sekitar area tersebut. *Exhibition Area* sendiri merupakan fasilitas yang sangat menarik dimana dengan adanya fasilitas ini dapat menambah wawasan pengguna akan keindahan budaya dan karya seni dari Jawa Barat sendiri, sehingga saat kembali ke tempat asal pengguna dapat berbagi ilmu kepada keluarga maupun teman-teman mereka. Pada *exhibition area* pengguna disuguhkan dengan hasil karya seni dari seniman-seniman asli Jawa Barat, hasil kerajinan tangan yang khas akan budaya Jawa Barat, serta informasi-informasi menarik mengenai Jawa Barat baik mengenai penduduknya, adat istiadat, maupun daerah terkenal lainnya yang dapat dikunjungi.

Adanya *interactive screen* pada area ini juga sangat menarik dengan mode interaktif mengajak pengguna untuk menambah wawasan dan mencoba pengalaman baru. Pada *interactive screen* ini terdapat layar sentuh yang memuat informasi-informasi mengenai Jawa Barat, baik berupa informasi mengenai adat istiadat, lokasi wisata, kesenian, maupun informasi menarik lainnya yang dapat diakses oleh pengguna area tunggu bandara.



Gambar 5. 16 Perspektif Area *Playground* pada Ruang Tunggu Keberangkatan Domestik (View 1)

Sumber : Dokumen Penulis (2020)

Pada hasil *rendering* area terpilih 2 view 1, terdapat area *playground* yang dapat diakses langsung bagi pengguna anak-anak karena berada di bagian yang strategis pada area ruang tunggu bandara sehingga pengguna yang membawa anak kecil dapat mengawasi anak-anaknya saat bermain. Sesuai dengan karakter penggunanya, area *playground* didesain dengan warna-warna yang menarik dan elemen-elemen pendukung lain agar pengguna terutama anak-anak dapat bermain dengan nyaman dan aman pada area tersebut.



Gambar 5. 17 Perspektif *Exhibition Area* pada Ruang Tunggu Keberangkatan Domestik (View 2)

Sumber : Dokumen Penulis (2020)



---

Pada hasil 3D *rendering* ruang terpilih 2 view 2, merupakan *exhibition area* (area pameran) yang berisi hasil karya dari seniman Jawa Barat yang dapat dilihat langsung oleh pengguna. Selain hasil karya seni terdapat juga beberapa kerajinan tangan khas Jawa Barat yang dipamerkan yang bertujuan untuk mengenalkan budaya Jawa Barat yang penuh dengan keberagaman hasil karya masyarakatnya dan sekaligus dapat menambah wawasan pengguna saat berada di area ini.

## **BAB VI**

## **PENUTUP**





## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Dalam perencanaan fasilitas publik seperti Bandara Kertajati banyak hal yang perlu diperhatikan, sehingga diperlukan banyak kajian studi dan riset mendalam agar menghasilkan konsep dan perencanaan bandara yang baik, benar dan maksimal. Perancangan sebuah bandar udara memerlukan berbagai pertimbangan yang tidak hanya menyangkut masalah teknis yang berhubungan dengan kenyamanan dan keamanan bagi pengguna saja tetapi juga aspek-aspek potensi yang dapat dikembangkan di sekitar area bandara. Aspek-aspek tersebut merupakan peluang untuk dikembangkan sebagai salah satu roda penggerak ekonomi di wilayah tersebut, yang sesuai dengan salah satu manfaat dan tujuan didirikannya fasilitas bandara yaitu menstimulasi percepatan pembangunan sebuah daerah. Salah satu bentuk pembangunan tersebut adalah potensi budaya untuk menjadi destinasi wisata yang turut menyumbang devisa serta pengalaman baru yang khas pada pengguna saat berada di wilayah tersebut.

Bandara Kertajati (BIJB) berdasarkan luasnya merupakan bandar udara terbesar kedua di Indonesia seharusnya mampu menampung lebih banyak pengguna jasa (penumpang) sebagai salah satu pintu gerbang Provinsi Jawa Barat seharusnya mampu menjadi etalase bagi Jawa Barat sebagai media pengenalan potensi wisata serta citra kekayaan budaya lokal kepada pengguna.

Kekayaan budaya yang ada di Provinsi Jawa Barat sendiri merupakan sebuah kebanggaan tak ternilai bagi daerah tersebut, mengingat betapa bergamnya karya-karya khas yang bisa didapatkan. Bahkan banyak karya seni budaya Jawa Barat yang sudah terkenal secara internasional yang dapat diaplikasikan ke dalam desain interior Bandara Kertajati, merupakan salah satu solusi untuk menjawab tantangan desain interior sebuah Terminal Bandara saat ini, sebagai salah satu bentuk penawaran pengalaman unik bagi pengguna.

#### 6.2 Saran

Dalam desain interior sebaiknya diperlukan berbagai pertimbangan kajian dan riset yang matang dan mendalam baik faktor kenyamanan, keselamatan serta



---

faktor lingkungan di sekitar objek, karena desain interior erat kaitannya dengan taraf kualitas hidup dan produktifitas penggunanya. Selain itu, desainer harus melakukan analisa permasalahan utama objek, potensi yang dapat dikembangkan, dengan konsep dan kebutuhan yang diperlukan pengguna terminal bandara. Sehingga hasil desain dapat memberikan pengaruh yang tinggi dan tepat guna. Penerapan tema kearifan lokal dalam bentuk apapun ke dalam desain interior sebuah bandara merupakan bentuk dari pelestarian dan membuka potensi baru dalam mengenalkan lingkungan dari objek tersebut. Kajian lebih dalam mengenai kearifan lokal dapat memperkaya dan memperkuat maksud dan tujuan dari desain interior yang diinginkan, sehingga akan semakin banyak kesadaran serta inspirasi baru dalam objek desain baru lainnya.

## **DAFTAR PUSTAKA**





## DAFTAR PUSTAKA

Nazir, M. 1998. *Metode penelitian*. PT. Ghalia Indonesia, Jakarta. 597 hlm.

<http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/1952>

Undang-Undang No. 1 tentang Penerbangan Tahun 2013

PM 69 Tahun 2013 tentang Tatatan Kebandarudaraan Nasional

*PT. Bandara Internasional Jawa Barat. Profil Bandara. 2018. Diambil dari:*  
<https://bijb.co.id> (05 Oktober 2018)

*International Civil Aviation Organization (ICAO). 2010. “Aerodromes”. Annex 14 to the Chicago Convention of 1944, Vol. 1, 5<sup>th</sup> ed. Montreal. Cannada: ICAO.*

*International Air Transport Association (IATA). 2004. Airport Development Reference Manual., 9<sup>th</sup> ed. Geneva: IATA.*

Unknown. Diambil dari: <https://www.sleepinginairports.net/reviews/medan-kualanamu-airport-reviews.htm> (13 Januari 2020)

Unknown. Diambil dari: <http://e-journal.uajy.ac.id/10758/2/ITA14452.pdf> (23 September 2018)

Tjahjono, Tri. 2017. *Bandar Udara Internasional Jawa Barat (BJIB) dan Potensi Kertajati Sebagai Aerocity*. Diambil dari: [https://www.researchgate.net/publication/318881448\\_Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Jawa\\_Barat\\_BIJB\\_dan\\_Potensi\\_Kertajati\\_Sebagai\\_Aerocity](https://www.researchgate.net/publication/318881448_Bandar_Udara_Internasional_Jawa_Barat_BIJB_dan_Potensi_Kertajati_Sebagai_Aerocity) (23 September 2018)

Unknown. Diambil dari: [http://repository.unisba.ac.id/bitstream/handle/123456789/12122/05bab1\\_Ismaniar\\_10090212053\\_skr\\_2016.pdf?sequence=5&isAllowed=y](http://repository.unisba.ac.id/bitstream/handle/123456789/12122/05bab1_Ismaniar_10090212053_skr_2016.pdf?sequence=5&isAllowed=y) (24 September 2018)

Zulfikar, Waluyo. 2017. *Dampak Sosial, Ekonomi dan Politis Dalam Pembangunan Bandara Udara Kertajati di Kabupaten Majalengka*. Jurnal Caraka Prabu Volume 01, No 01. Diambil dari: <http://fisip.unjani.ac.id/wp-content/uploads/2017/11/DAMPAK-SOSIAL-EKONOMI-DAN-POLITIS-DALAM-PEMBANGUNAN-BANDARA-UDARA-KERTAJATI-DI-KABUPATEN-MAJALENGKA-Waluyo-Zulfikar.pdf> (24 September 2018)



Maulidya, Sari. 2018. *Pembangunan Bandar Udara Internasional Jawa Barat dalam Perspektif Sustainable Development.* Diambil dari: [https://www.researchgate.net/publication/325284158\\_Pembangunan\\_Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Jawa\\_Barat\\_dalam\\_Perspektif\\_Sustainable\\_Development\\_Oleh\\_Sari\\_Maulidya\\_Government\\_Affairs\\_and\\_Administration](https://www.researchgate.net/publication/325284158_Pembangunan_Bandar_Udara_Internasional_Jawa_Barat_dalam_Perspektif_Sustainable_Development_Oleh_Sari_Maulidya_Government_Affairs_and_Administration) (24 September 2018)

VV.AA. Angiolo Mazzoni e I'Architettura Futurista. Supplement of CE.S.A.R. 2008. (Available at “Centro Studi Architettura Razionalista – Research Centre for rationalist architecture – Notebooks”. 2011-01-11) (03 Desember 2018)

Fiederer, Luke. 2018. *AD Classics: TWA Flight Center/Eero Saarinen.* Diambil dari: <https://www.archdaily.com/788012/ad-classics-twa-flight-center-eero-saarinen> (15 November 2018)

Yana, Hina. 2018. *Perbedaan dan Ciri Khas Gaya Desain Interior Kontemporer dengan Gaya Desain Interior Modern.* Diambil dari: <https://interiordesign.id/perbedaan-ciri-khas-gaya-desain-interior-kontemporer-gaya-desain-interior-modern/> (16 Januari 2020)

Ganjar, Kurnia. 2003. *Deskripsi Kesenian Jawa Barat.* Bandung: Dinas Kebudayaan & Pariwisata Jawa Barat.

Rusliana, Iyus. 2009. *Kompilasi Istilah Tari Sunda.* Bandung: STSI Bandung.

Karso, Olih Solihat. *Dasar Dasar Desain Interior Pelayanan Umum I.* Diambil dari: [http://repo.isi-dps.ac.id/131/1/Dasar\\_Dasar\\_Desain\\_Interior\\_Pelayanan\\_Umum\\_I.pdf](http://repo.isi-dps.ac.id/131/1/Dasar_Dasar_Desain_Interior_Pelayanan_Umum_I.pdf) (20 November 2018)

Kuntjoro, Slamet. 2000. *Kujang: Tinjauan Eksoteri dan Isoteri.* Majalah Pamor. Jakarta.

Kurniawan, Aris. 2014. Kajian Historis dan Filosofis Kujang. *Jurnal Itenas Rekarupa FSRD Itenas Volume 02, No. 01. Itenas – Bandung.*

Nurhidayah. 2017. *Karakteristik Pengunjung Pada Objek Wisata Danau Cipogas Kabupaten Roka Hulu.* Jurnal FISIP Volume 04, No. 02. Diambil dari: <https://media.neliti.com/media/publications/125993-ID-karakteristik-pengunjung-pada-objek-wisa.pdf> (15 Januari 2019)



Q. David Bowers. 1988. *Encyclopedia of Automatic Musical Instruments: Cylinder Music Boxes, Disc Music Boxes, Piano Players And Player Pianos... Incl. A Dictionary of Automatic Musical Instrument Terms*. Vestal, N. Y., the Vestal Press.

Q. David. Bowers. 1972. *Encyclopedia of Automatic Musical Instruments*. ISBN 0-911572-08-2. Lanham, Maryland, USA, Vestal Press.

Kompasiana. 2019. Mengulas Kembali Kesalahan Persepsi Dari Makna “*Refreshing*”. Diambil dari:

<https://www.kompasiana.com/wafiahmad/5dbe8596d541df12612ac802/mengulas-kembali-kesalahan-persepsi-dari-makna-refreshing> (01 Agustus 2020)

Pradhana, Aditya Y. 2019. Lukisan Kaca, Warisan Asli Budaya Cirebon. Diambil dari:  
<https://www.pasundan.id/read/lukisan-kaca-warisan-asli-budaya-cirebon>

(01 Agustus 2020)

## **BIODATA PENULIS**



## BIODATA PENULIS



Penulis memiliki nama lengkap Ezzy Angzalita Sholikhah Pramesti, lahir di Surabaya pada 16 Juni 1997. Penulis menempuh Pendidikan Sekolah Dasar di SD Negeri Geluran III, kemudian melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMP Negeri 1 Taman, kemudian melanjutkan Pendidikan Sekolah Menengah Atas di SMA Khadijah Surabaya dengan penjurusan IPA. Selanjutnya, pada tahun 2015 penulis melanjutkan studi di Departemen Desain Interior Institut Teknologi Sepuluh Nopember Surabaya.

Selama Berkuliah di ITS, penulis aktif menjadi volunteer Unit Protokoler, Promosi, dan Humas sejak tahun 2016-2018. Penulis aktif dalam kepanitiaan, diantaranya adalah sebagai Sie Dekorasi Instalasi Spasial 2016, Sie Perlengkapan IDE ART 2017, koordinator Sie Knsumsi Spasial 2018. Sejak kecil penulis menyukai hal-hal kreatif dan mulai mengasah kemampuan sejak SMP, hingga akhirnya memutuskan untuk menjadi seorang desain interior. Pada tahun 2018 penulis berkesempatan untuk melaksanakan Kerja Profesi di Arsita Studio.

Penulis memiliki ketertarikan terhadap budaya Jawa Barat dan menjadikan Bandara Internasional Jawa Barat (Bandara Kertajati Majalengka) sebagai objek desain dalam Tugas Akhir dengan judul “Re-desain Interior Area Keberangkatan Domestik Lantai 2 Bandara Internasional Kertajati Dengan Mengaplikasikan Budaya Tradisional Jawa Barat Berkonsep *Modern and Refreshing*”.



## LAMPIRAN

## **LAMPIRAN**

1. Gambar Teknik
2. Gambar 3D dan Skema Material
3. RAB
4. Surat Bebas Plagiat

**DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR**  
**FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL**  
**MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 184836**

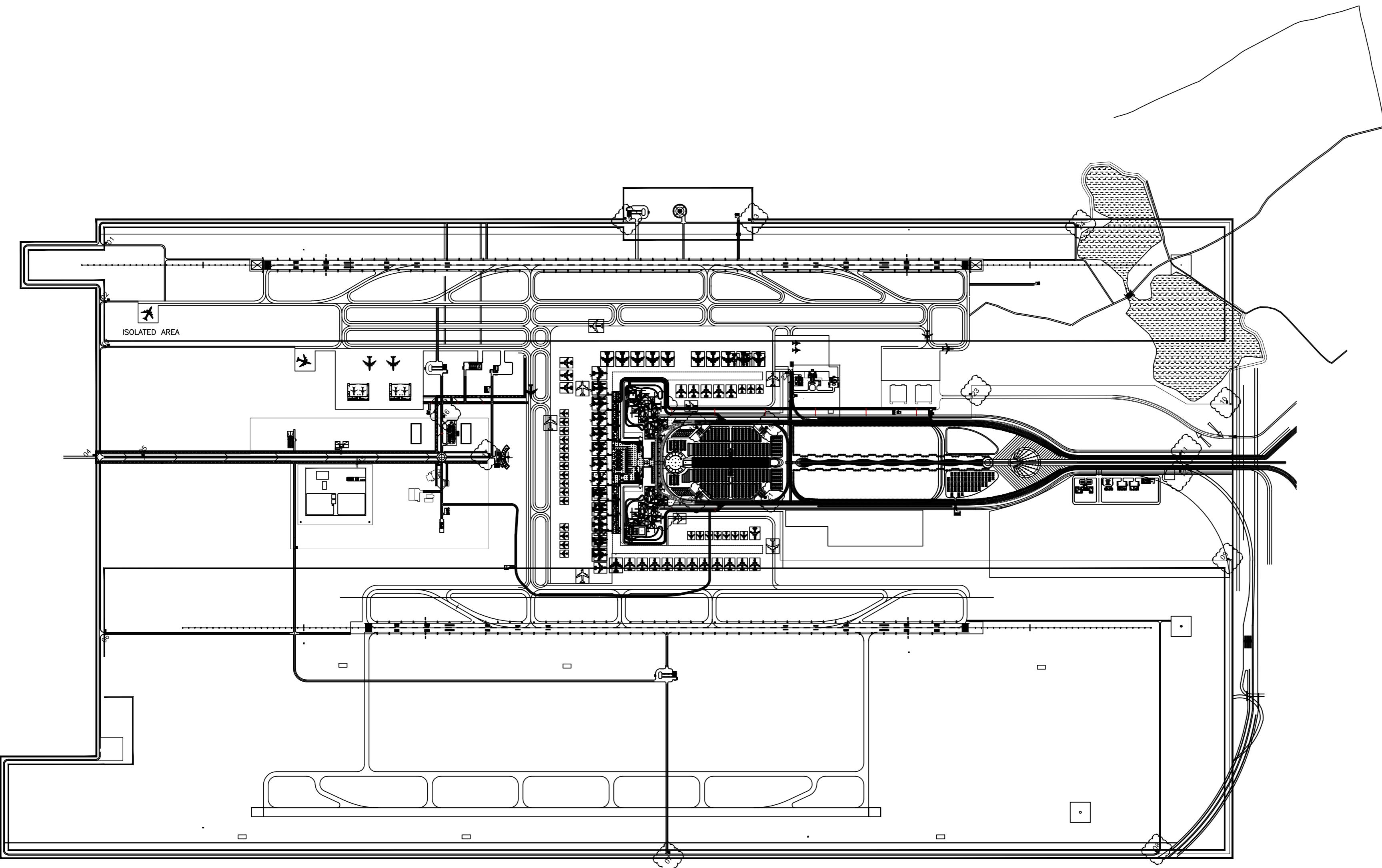
**NAMA KEGIATAN**

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN  
DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL  
KERTAJATI DENGAN MENGEVOLUSIONALISASI  
BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

**LOKASI KEGIATAN**

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

**KETERANGAN**



<b>JUDUL GAMBAR</b>	<b>SKALA</b>
---------------------	--------------

SITE PLAN	1:150.000
-----------	-----------

<b>TANGGAL</b>	<b>SATUAN</b>	<b>NO GAMBAR</b>
----------------	---------------	------------------

10 AGUSTUS 2020	MM	01
-----------------	----	----

**DIGAMBAR OLEH**

<b>NAMA</b>	<b>EZZY ANGZALITA S.P.</b>
-------------	----------------------------

<b>NRP</b>	<b>0841154000026</b>
------------	----------------------

<b>KELAS</b>	<b>TUGAS AKHIR</b>
--------------	--------------------

**DIPERIKSA OLEH**

<b>DOSEN PEMBIMBING</b>	<b>LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.</b>
-------------------------	------------------------------------

<b>NILAI</b>	<b>CATATAN</b>
--------------	----------------

**NAMA KEGIATAN**

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENGELOLA BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

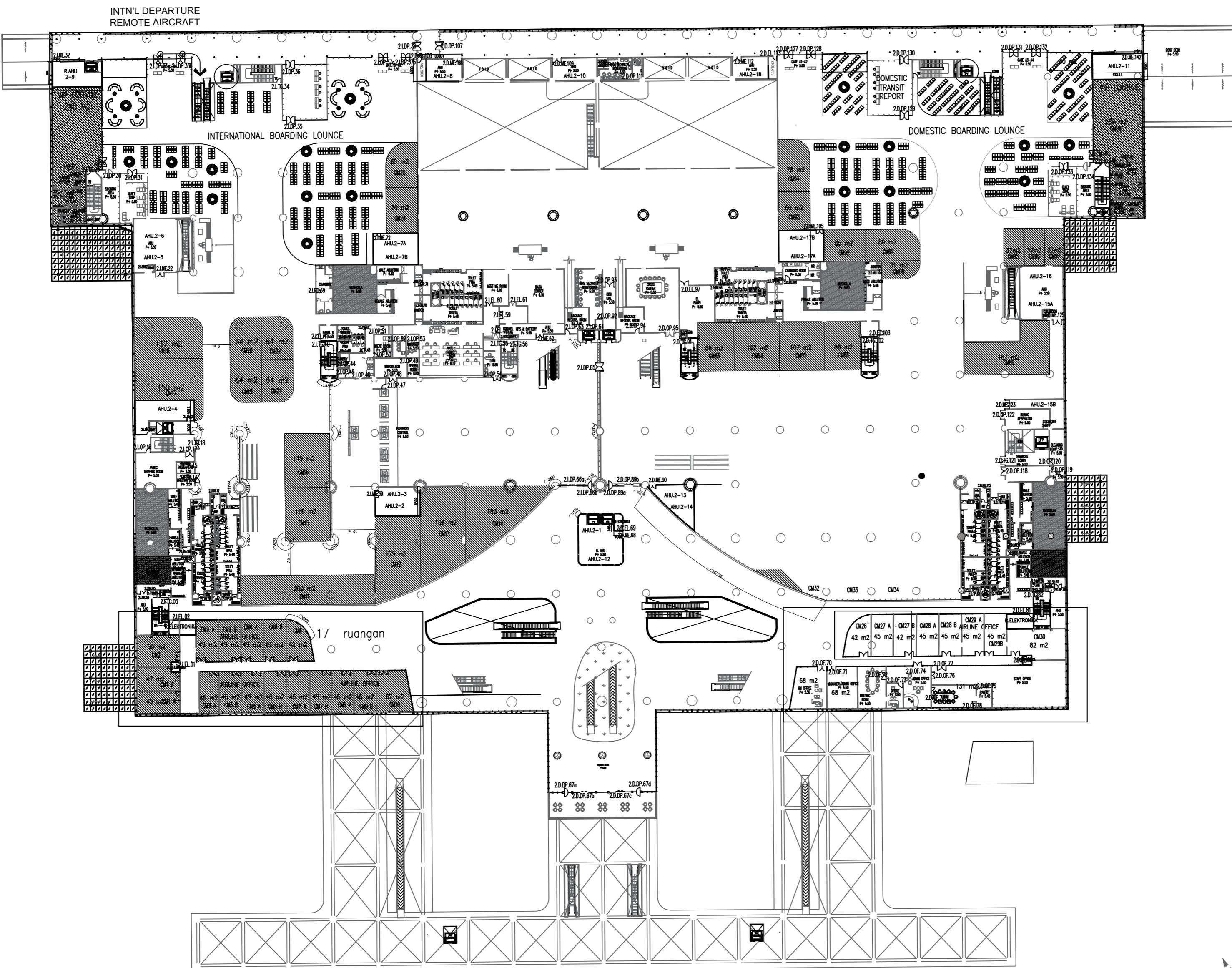
**LOKASI KEGIATAN**

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI, KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

**KETERANGAN**

**COMMERCIAL ZONING**

- CONCESSIONAIRE - WET FOOD & BEVERAGE
- CONCESSIONAIRE - DRY RETAILS, EXHIBITION, BANKING
- CONCESSIONAIRE - DRY EXHIBITION
- CONCESSIONAIRE - AIRLINES ATS, ADMIN OFFICES, CUSTOMER SERVICES
- CONCESSIONAIRE - COMMERCIAL LOUNGE BUSINESS CLASS/ CIP LOUNGE



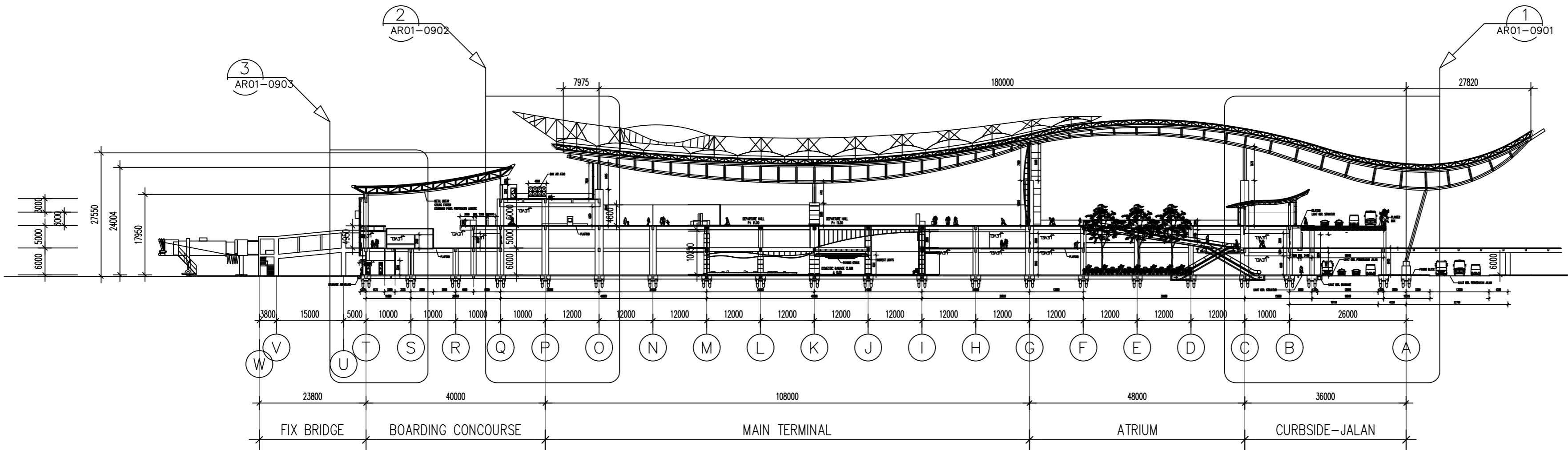
**NAMA KEGIATAN**

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
 LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
 MENGELOLA BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
 BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

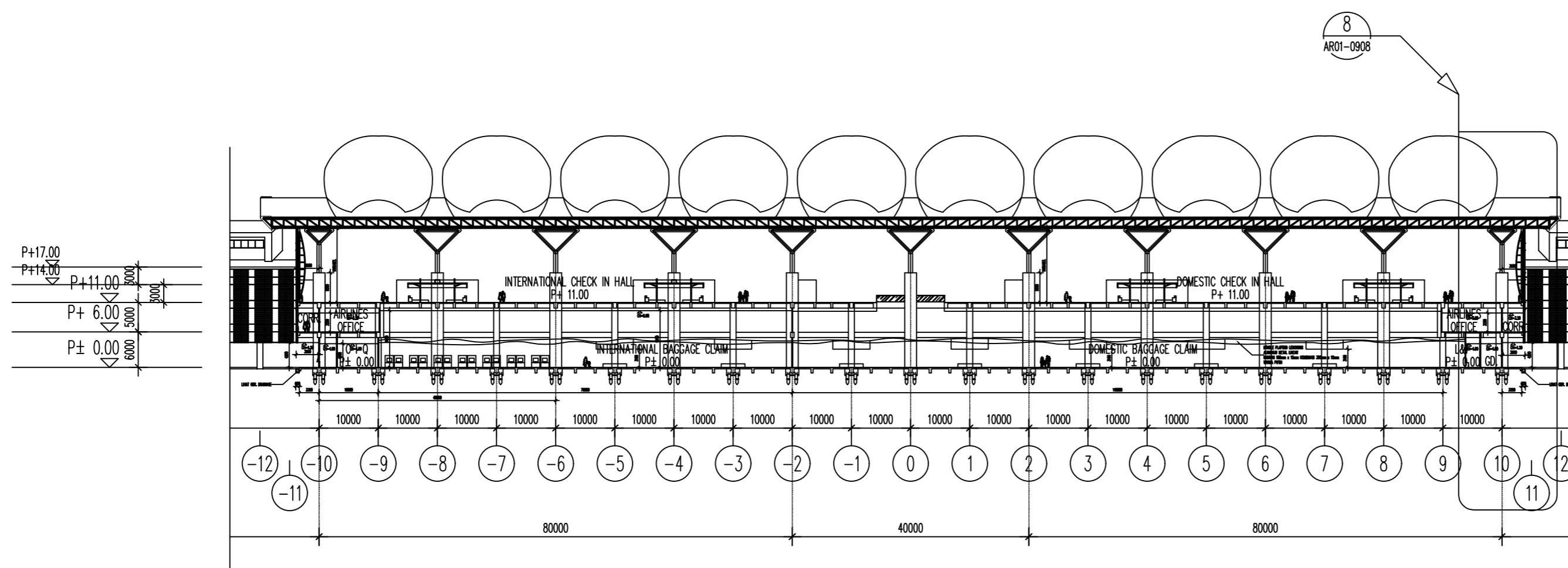
**LOKASI KEGIATAN**

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
 KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

**KETERANGAN**

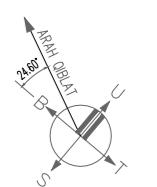
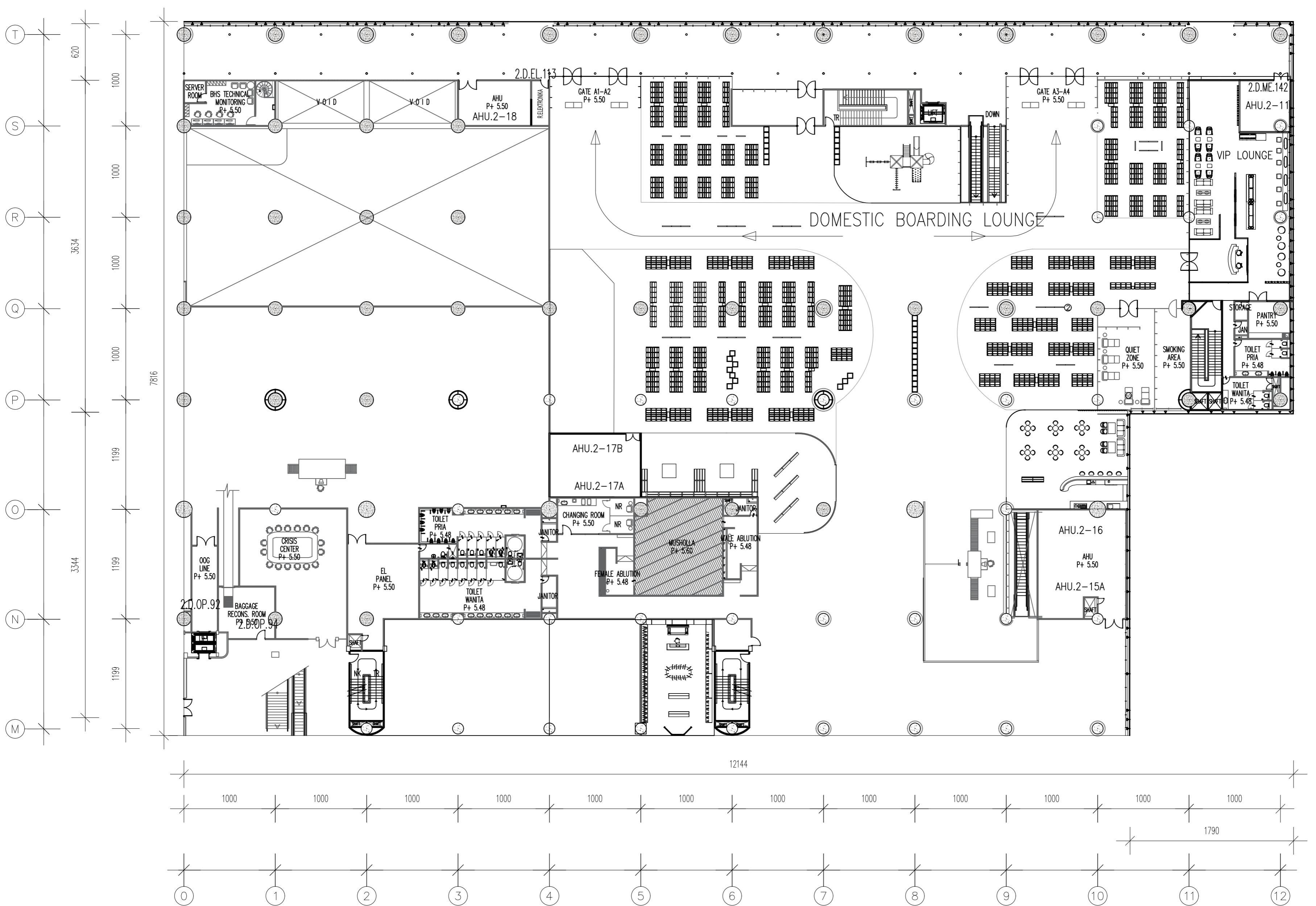


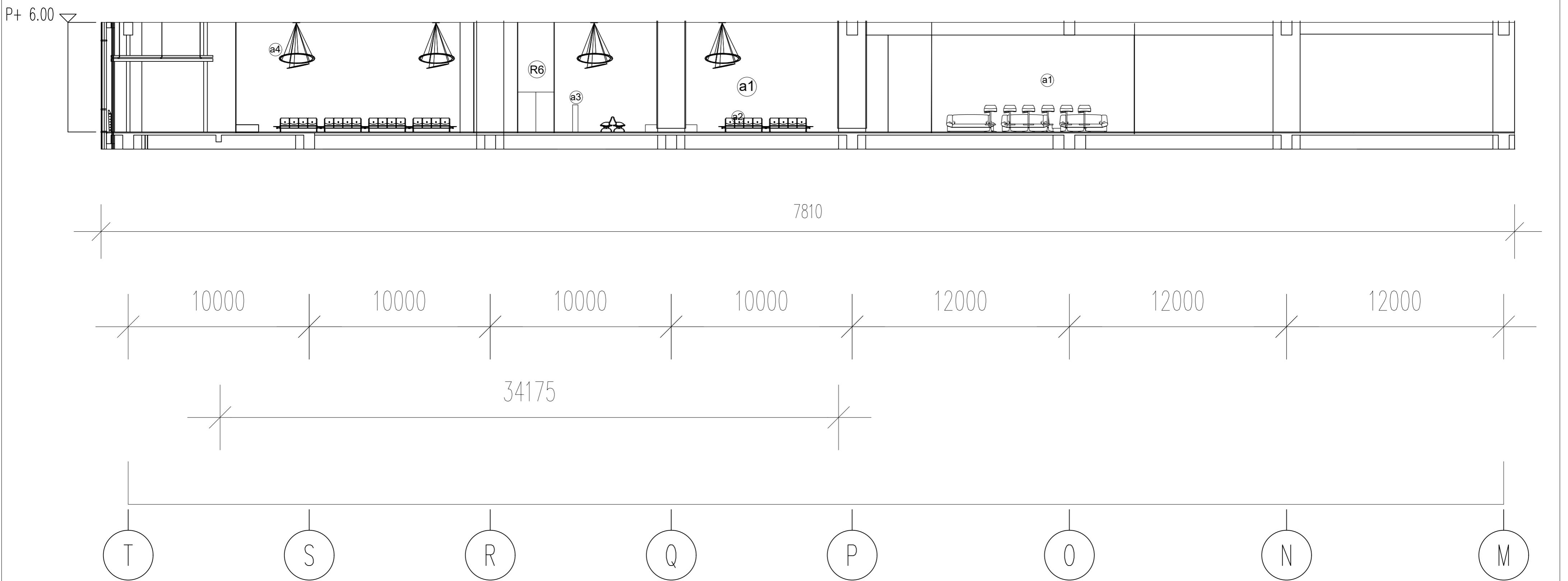
POTONGAN  
SKALA 1 : 750  
AR01-0201



POTONGAN  
SKALA 1 : 750  
AR01-0201

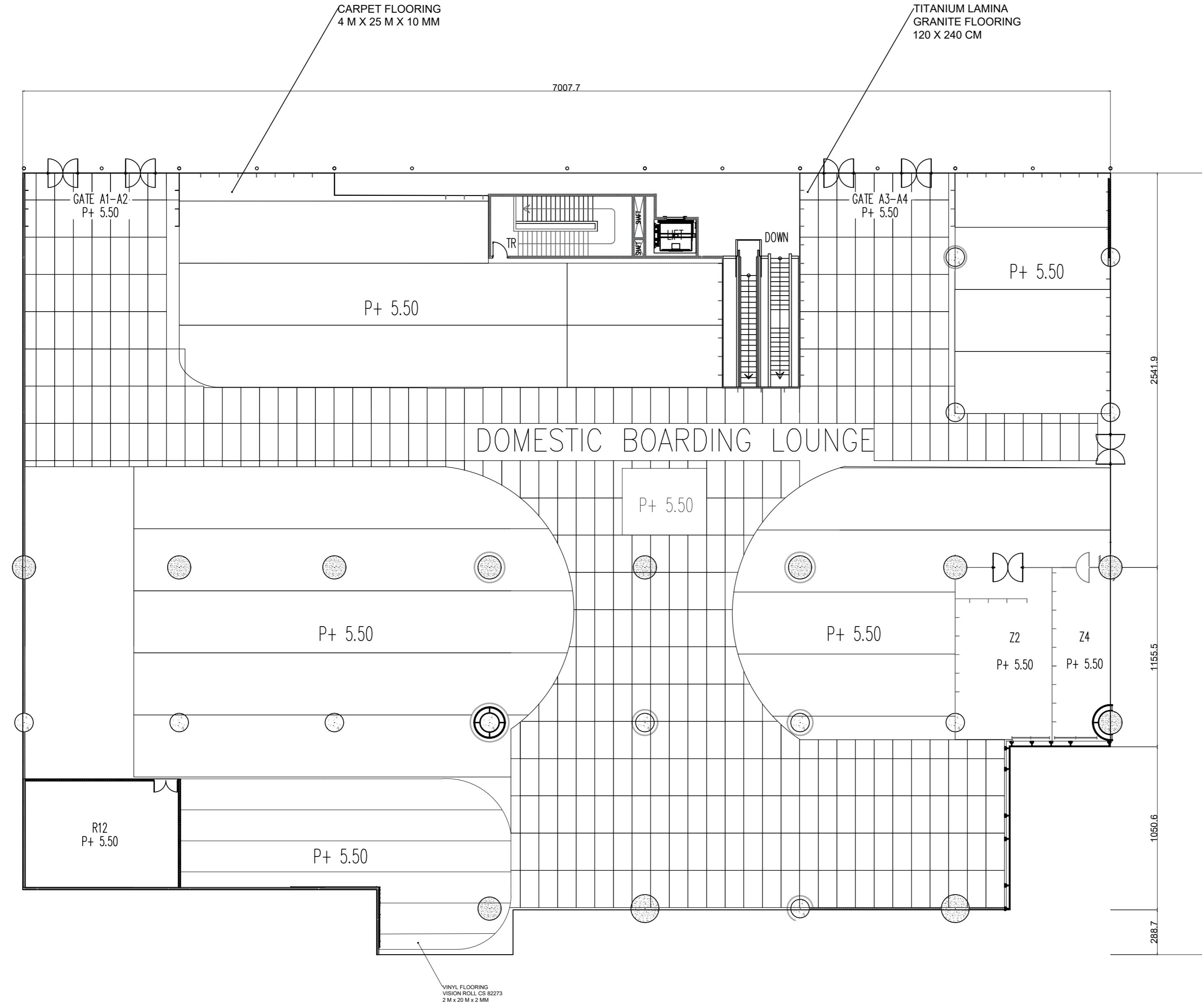
JUDUL GAMBAR	SKALA	
POTONGAN KESELURUHAN	1:750	
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
23 JUNI 2020	MM	03
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	EZZY ANGZALITA S.P.	
NRP	0841154000026	
KELAS	TUGAS AKHIR	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.	
NILAI	CATATAN	

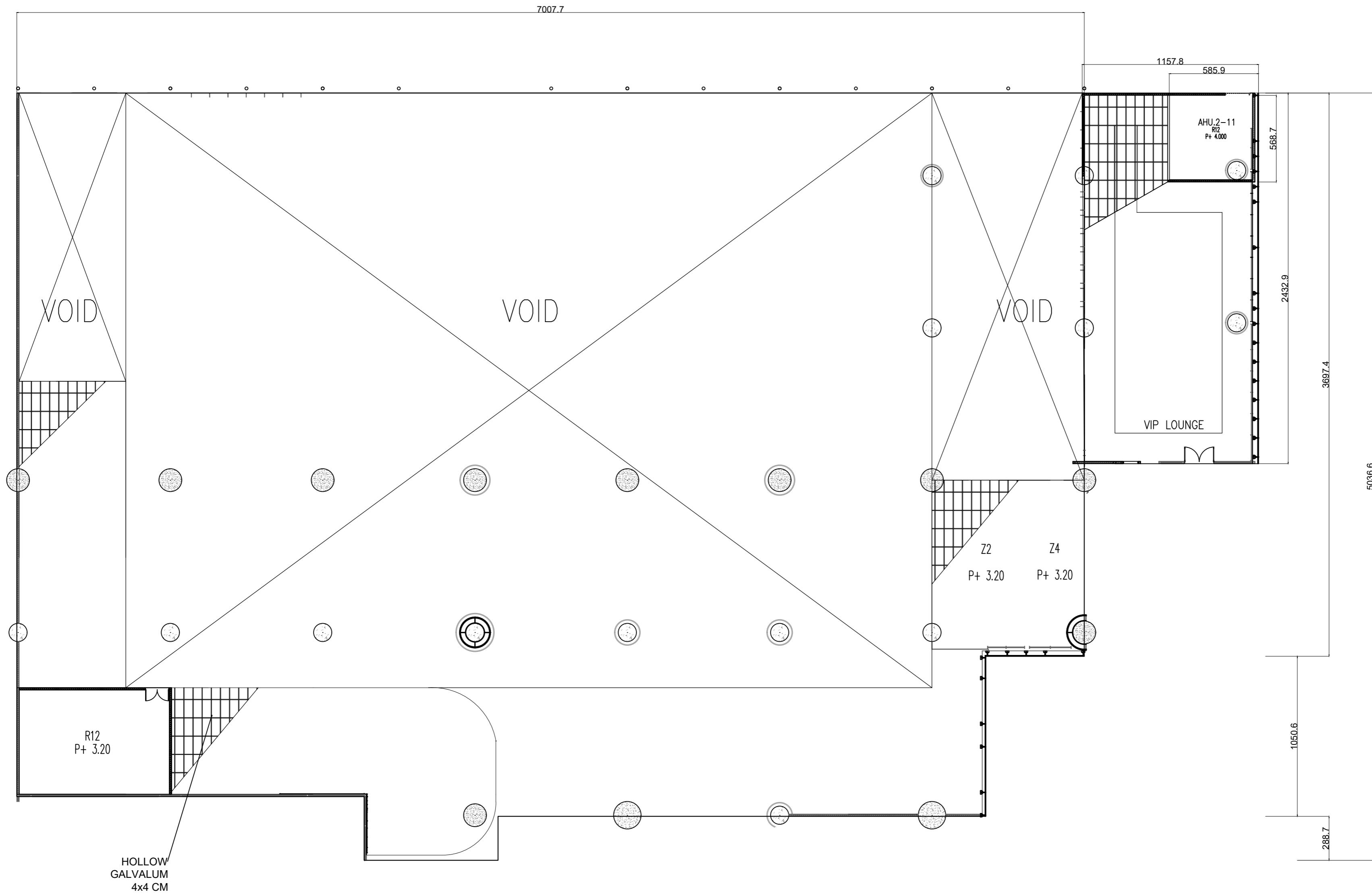




### KETERANGAN:

- R6 - VIP Lounge    a1 - Glass wall  
                             Fin. kaca es bermotif  
                             a2 - Kursi tunggu  
                             a3 - FIDS (*Flight Information Display System*)  
                             a4 - Decorative Lamp



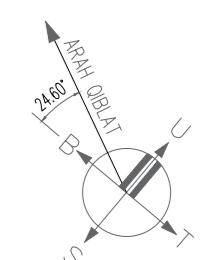


NAMA : EZZY ANGZALITA S.P.  
KELAS :  
NRP : 0841154000026.  
TANGGAL : 10 AGUSTUS 2020

NO. GAMBAR : 07  
DOSEN : LEA KRISTINA A, S.T., M.D.S.  
SATUAN/SKALA : CM / 1:200

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA  
INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENGEKLUSIKAN BUDAYA  
TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

RENCANA PLAFON KESELURUHAN  
AREA TERPILIH



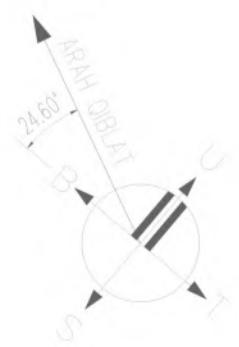


**GRANITE TILE  
80 X 80 CM**

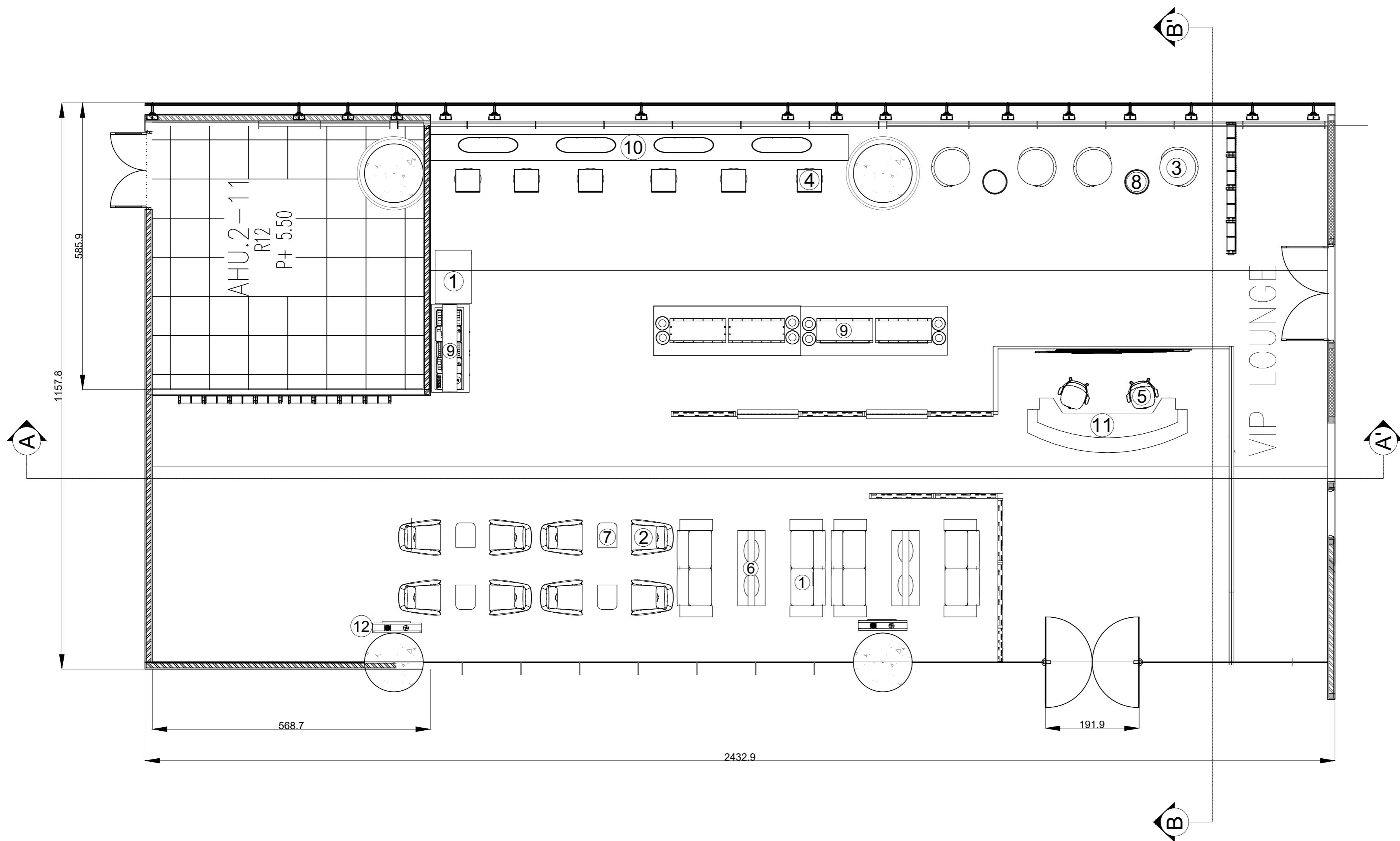
**CARPET FLOORING  
4 M X 25 M X 10 MM**

**KETERANGAN :**

1. TWO SEATER SOFA
2. SINGLE SEATER SOFA 80 x 75 x 85 cm
3. SINGLE SEATER SOFA (ROUNDED) Ø 70 cm
4. BAR STOOL
5. KURSI RESEPSIONIS
6. COFFEE TABLE 150 x 60 x 40 cm
7. TABLE 50 x 40 x 40 cm
8. ROUNDED TABLE Ø 50 cm
9. BUFFET TABLE/MEJA SAJI 300 x 100 x 106 cm
10. MEJA BAR 800 x 53 x 110 cm
11. MEJA RESEPSIONIS 330 x 110 x 100 cm
12. DIGITAL SIGNAGE



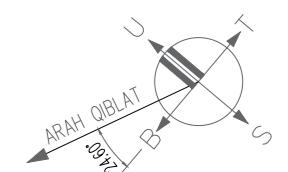
DESAIN INTERIOR DAN BUDAYA / DI184627	NAMA : EZZY ANGZALITA S.P.	KELAS :	NO. GAMBAR	NILAI
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR FDKBD - ITS	NRP : 0841154000026.	TANGGAL : 23 JUNI 2020		
	DOSEN : LEA KRISTINA A, S.T., M.T.	SATUAN/SKALA : CM / 1:75	09	
DESAIN INTERIOR DENGAN KONSEP MODERN REFRESHING DENGAN BUDAYA JAWA BARAT PADA BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI		LAYOUT FURNITUR RUANG TERPILIH (VIP LOUNGE)		

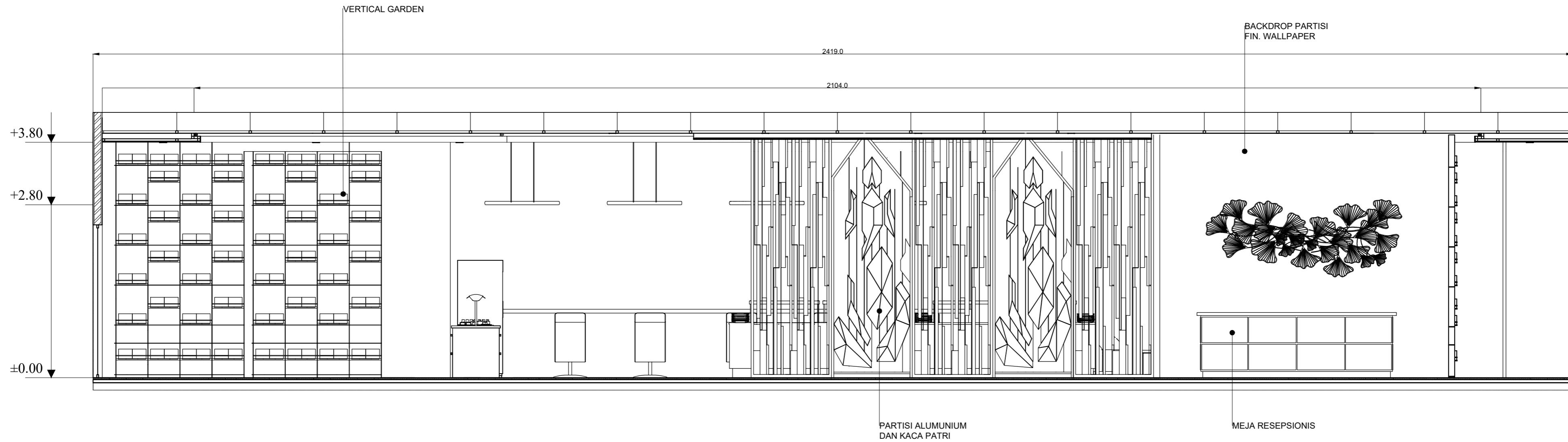


### KETERANGAN :

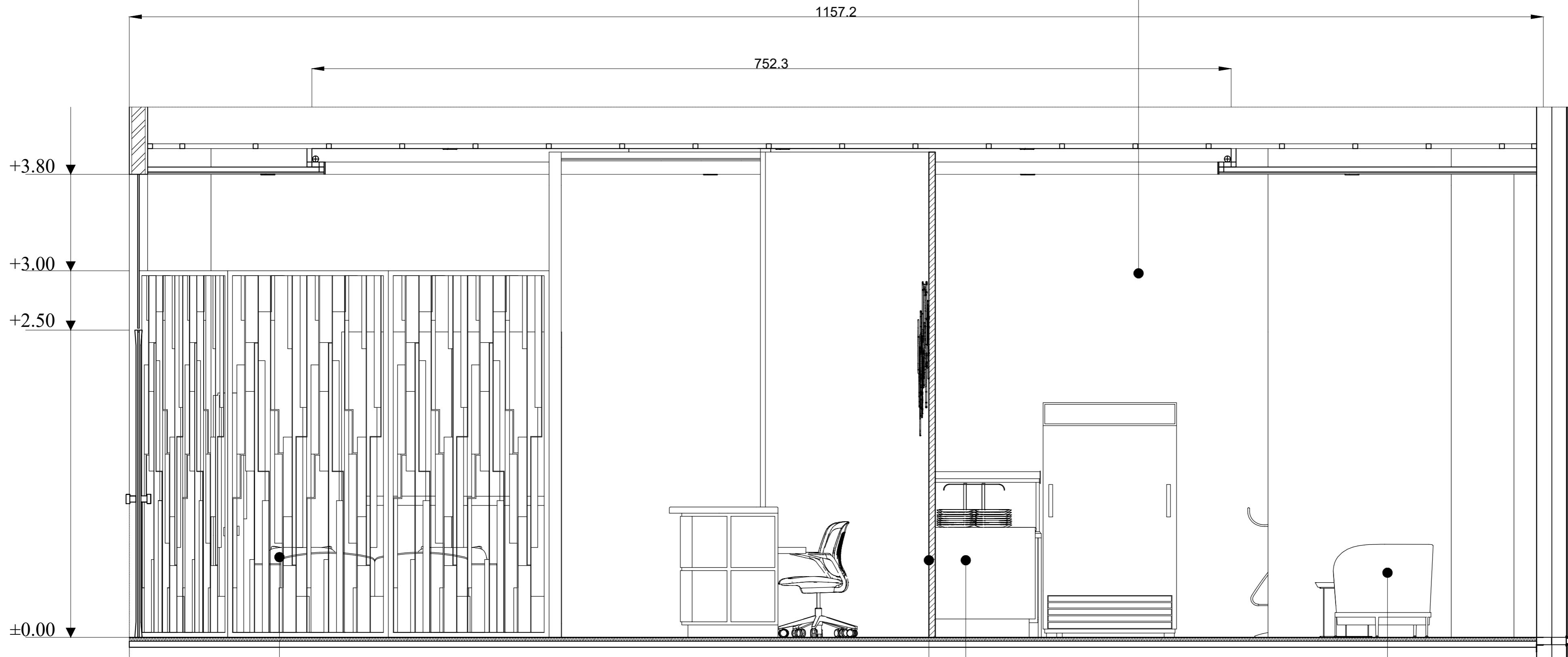
1. TWO SEATER SOFA
2. SINGLE SEATER SOFA 80 x 75 x 85 cm
3. SINGLE SEATER SOFA (ROUNDED) Ø 70 cm
4. BAR STOOL
5. KURSI RESEPSIONIS
6. COFFEE TABLE 150 x 60 x 40 cm
7. TABLE 50 x 40 x 40 cm
8. ROUNDED TABLE Ø 50 cm
9. BUFFET TABLE/MEJA SAJI 300 x 100 x 106 cm
10. MEJA BAR 800 x 53 x 110 cm
11. MEJA RESEPSIONIS 330 x 110 x 100 cm
12. DIGITAL SIGNAGE

<small>INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER JL. AREAL PACHAM HAKIK SAWAH SUREBAN 46/11 DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI10402</small>	<small>NAMA : EZZY ANGZALITA S.P. NRP : 0841154000026. DOSEN : LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.</small>	<small>KELAS : TANGGAL : 10 AGUSTUS 2020 SATUAN/SKALA : CM / 1:60</small>	<small>NO. GAMBAR : 09 PARAF</small>
<small>RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENGELOLA BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING</small>			<small>LAYOUT FURNITUR RUANG TERPILIH (VIP LOUNGE)</small>





FIN. WALLPAPER  
WARNA BEIGE



PARTISI STAINLESS STEEL  
FIN. COPPER

BUFFET TABLE

WALL PARTITION



INSTITUT TEKNOLOGI  
SEPULUH NOPEMBER  
KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
JL. ARIYANINGRHAH SURABAYA 61111  
DEPARTEMEN RUMAH  
FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL  
MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 10848

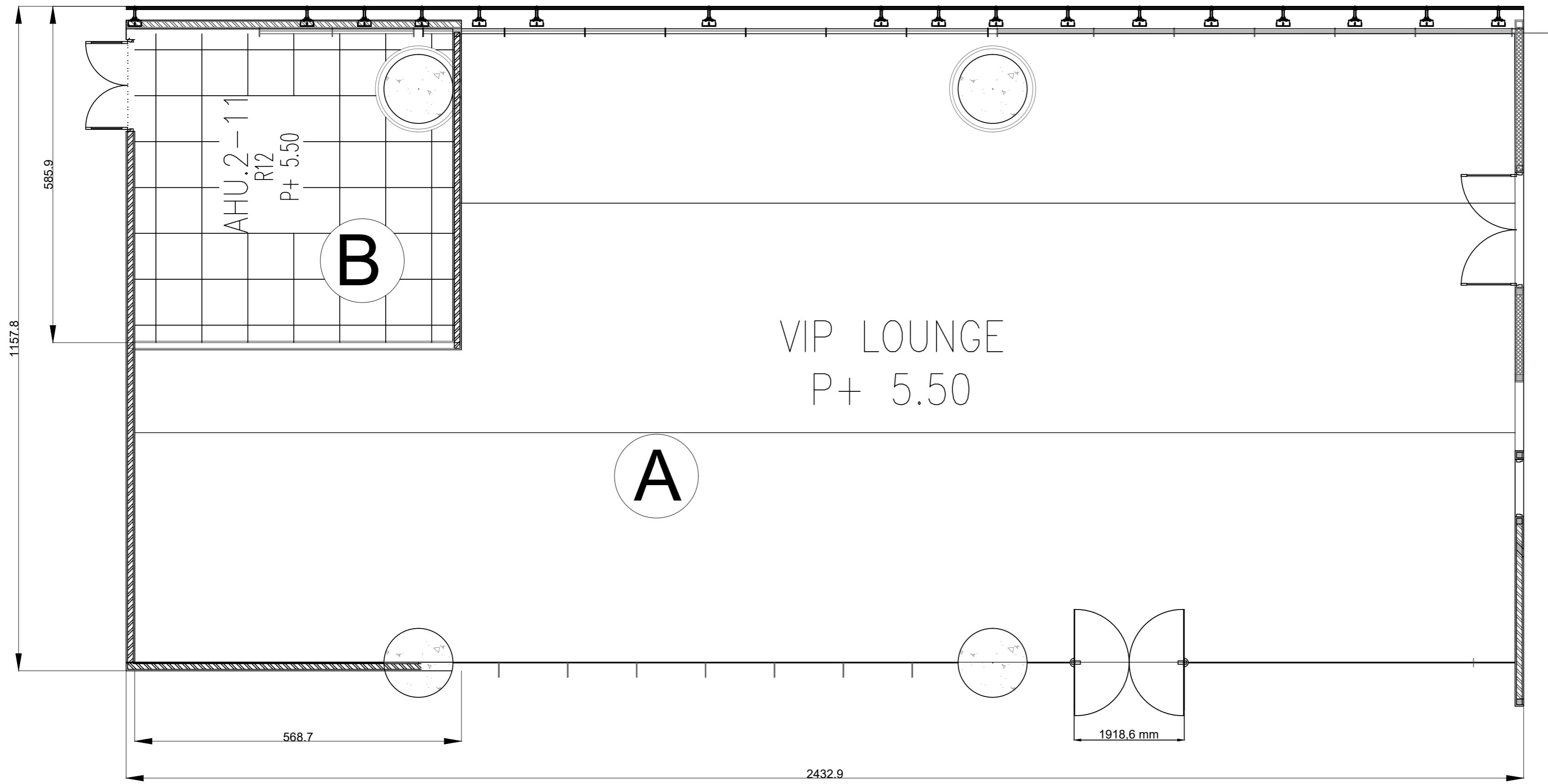
NAMA : EZZY ANGZALITA S.P.  
KELAS :  
NRP : 08411540000026.  
DOSEN : LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.

TANGGAL : 10 AGUSTUS 2020  
SATUAN/SKALA : CM / 1:25

NO. GAMBAR  
10  
PARAF

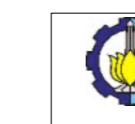
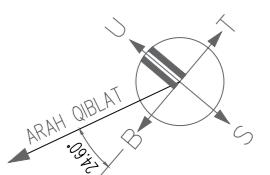
RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA  
INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENGEKLUSIKAN BUDAYA  
TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

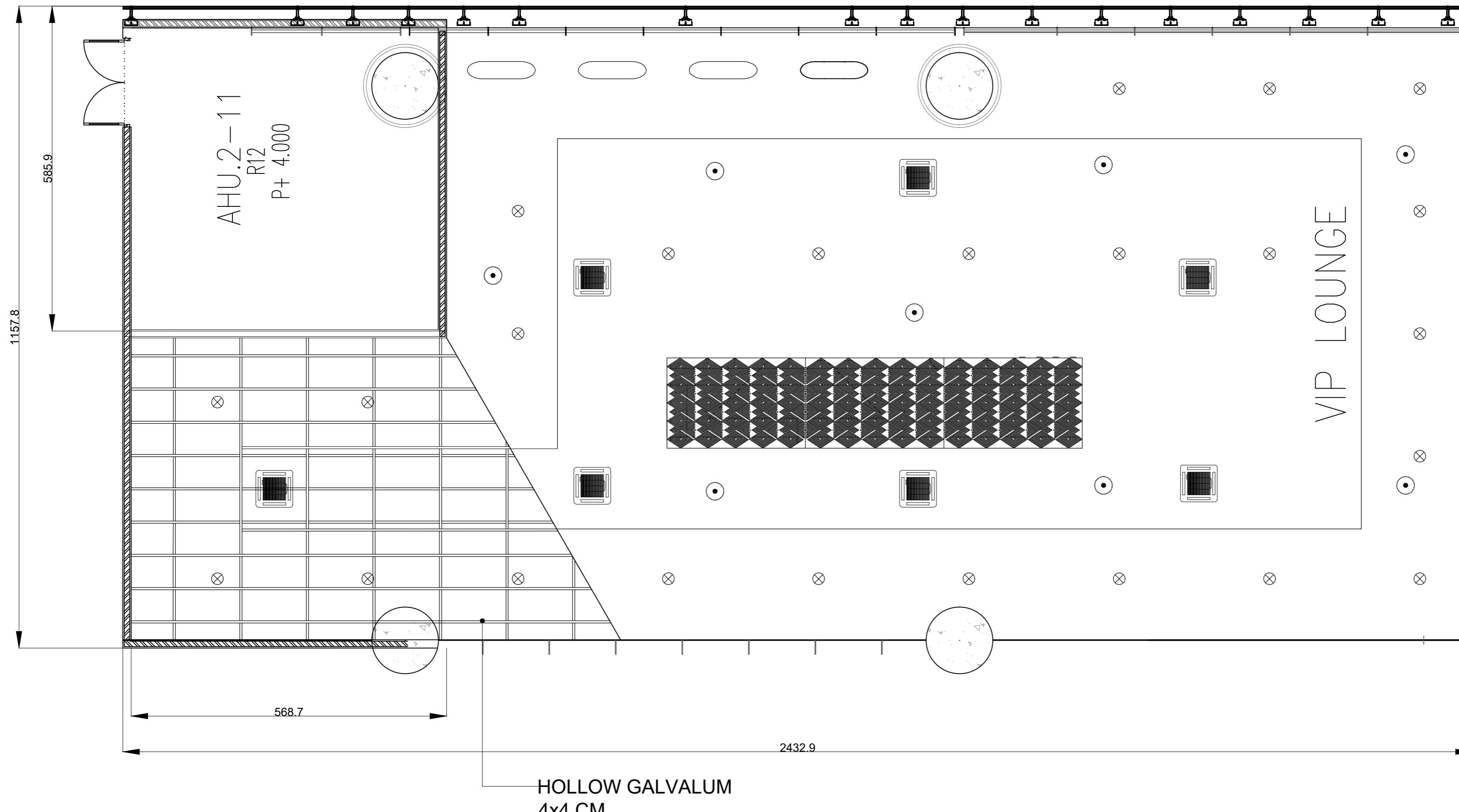
POTONGAN B-B'  
(VIP LOUNGE)



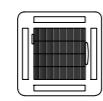
### KETERANGAN :

- A. ROLL CARPET FLOORING  
MONOCHROME  
2 M x 25 M x 6 MM
- B. PLATINUM GRANITE TILE  
80 x 80 CM





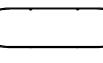
### KETERANGAN :



AC SPLIT MODEL CASSETTE 2 PK



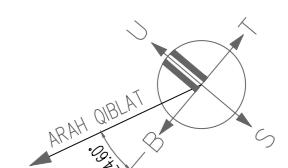
LAMPU DOWNLIGHT  
DAYLIGHT 3 W



DECORATIVE LAMP



WATER SPRINKLE





INSTITUT TEKNOLOGI  
SEPULUH NOPEMBER

KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
JL. ARIEF RACHMAN HAKIM, SUKOLILO, SURABAYA 60111

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR  
FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL  
MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 184836

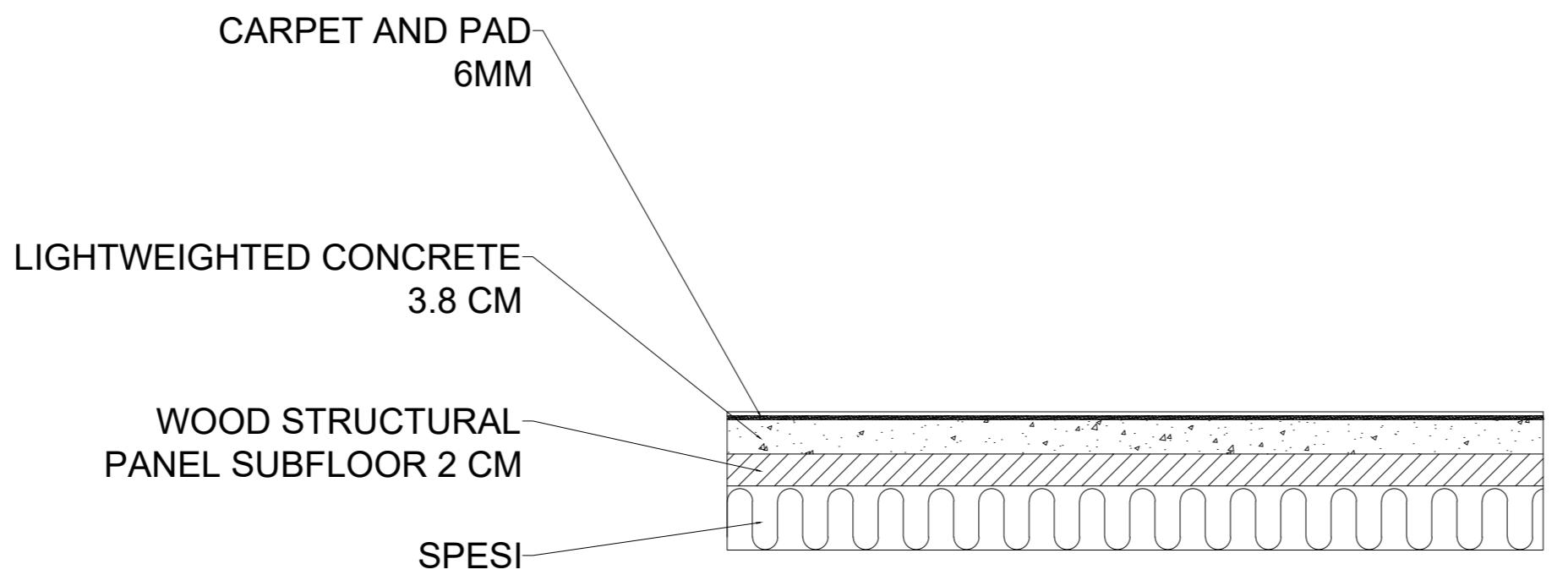
NAMA KEGIATAN

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGEVOLUSIONALISASI BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

LOKASI KEGIATAN

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

KETERANGAN



DETAIL CARPET FLOORING  
SKALA 1:5

JUDUL GAMBAR	SKALA	
DETAIL ARSITEKTUR CARPET FLOORING	1:5	
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
10 AGUSTUS 2020	CM	14
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	EZZY ANGZALITA S.P.	
NRP	0841154000026	
KELAS	TUGAS AKHIR	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.	
NILAI	CATATAN	

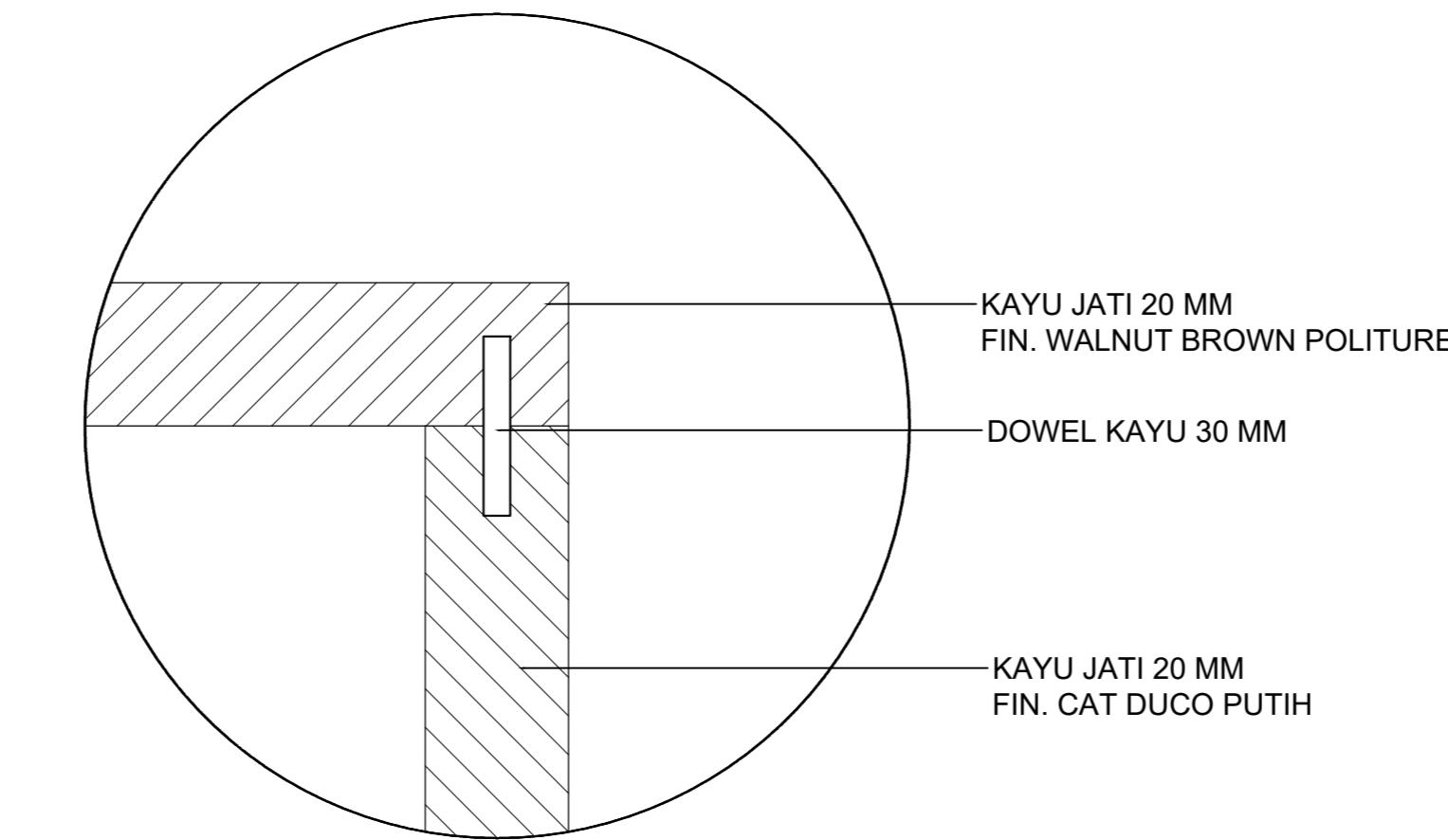
**NAMA KEGIATAN**

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
 LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
 MENGELOLA BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
 BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

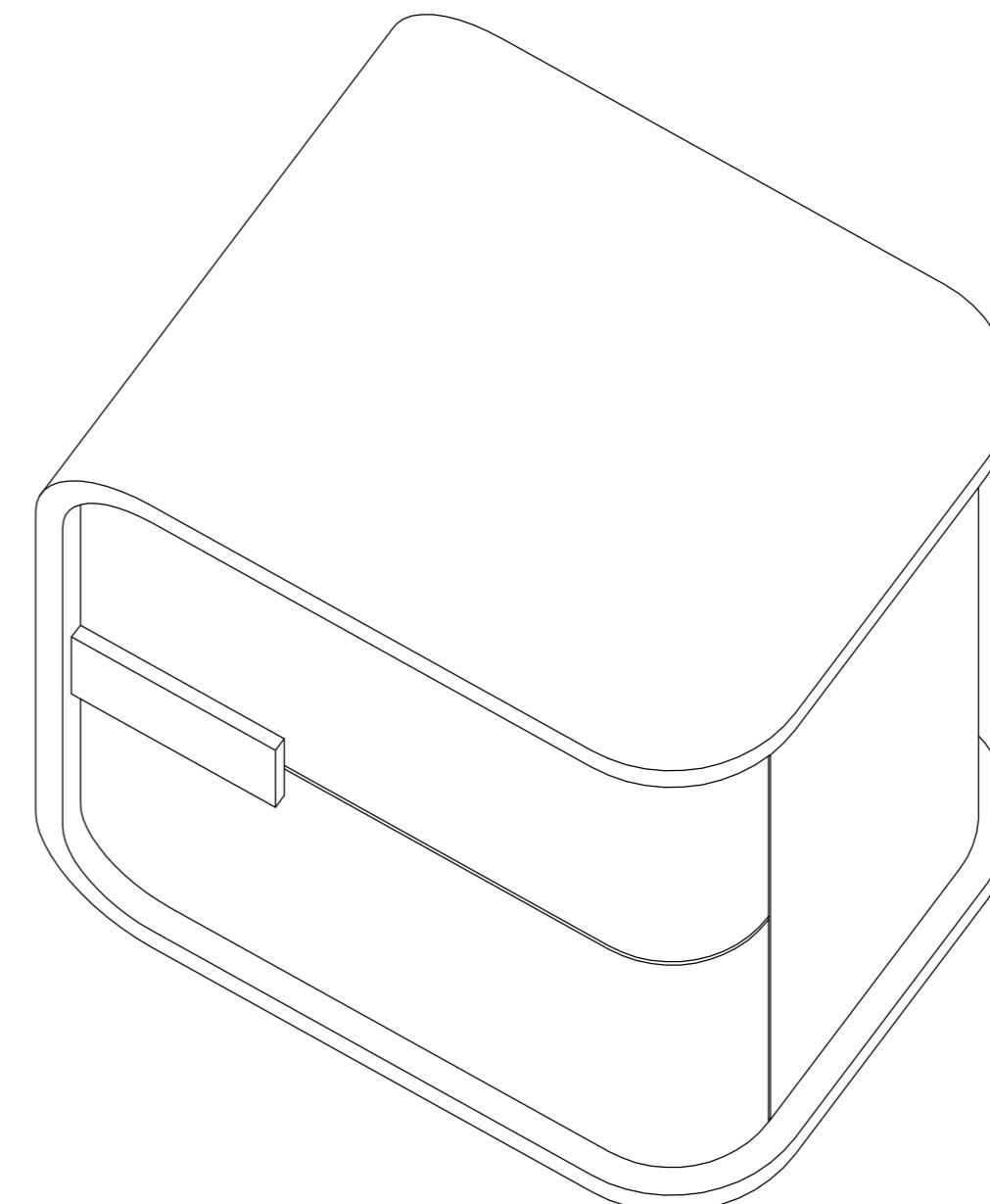
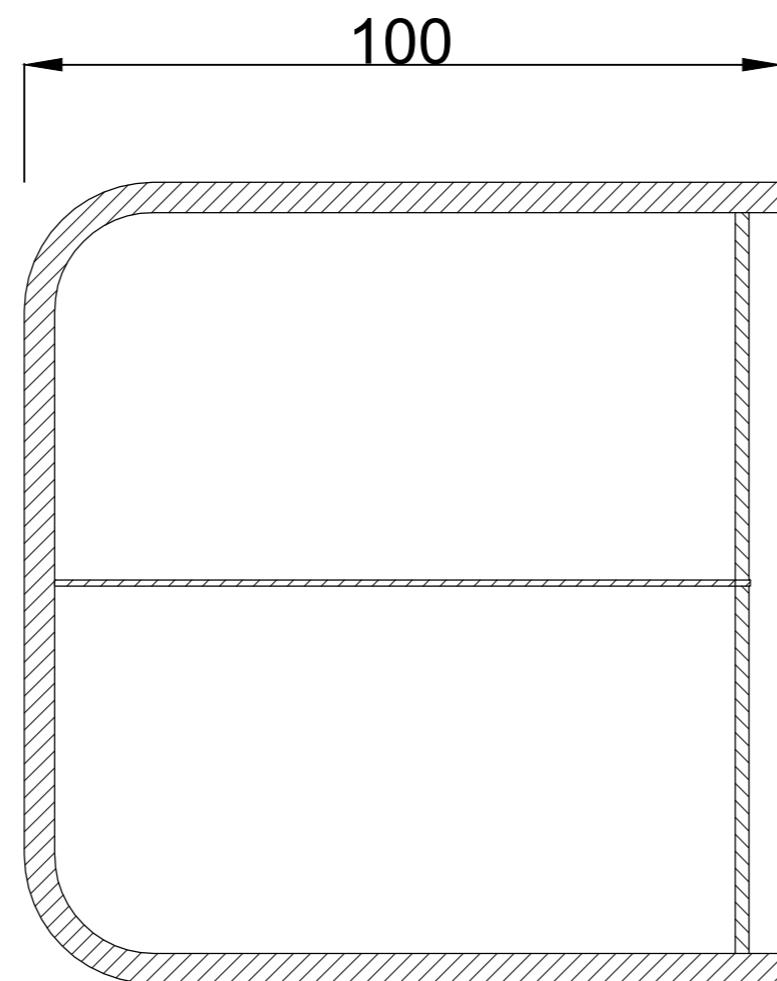
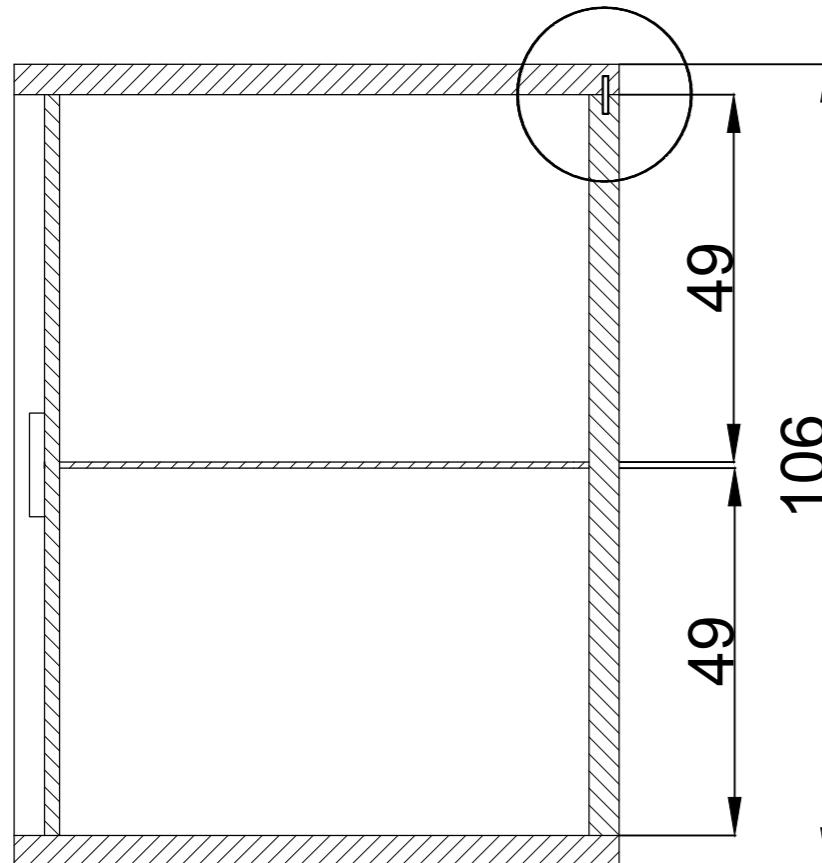
**LOKASI KEGIATAN**

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
 KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

**KETERANGAN**



DETAIL 1  
SKALA 1:5



JUDUL GAMBAR	SKALA
DETAIL FURNITUR 3	1:10

TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
10 AGUSTUS 2020	CM	14

**DIGAMBAR OLEH**

NAMA	EZZY ANGZALITA S.P.
NRP	0841154000026

**KELAS**

TUGAS AKHIR

**DIPERIKSA OLEH**

DOSEN PEMBIMBING	LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.
------------------	-----------------------------

**NILAI**

**CATATAN**



INSTITUT TEKNOLOGI  
SEPULUH NOPEMBER

KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
JL. ARIEF RACHMAN HAKIM, SUKOLIO, SURABAYA 60111

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR  
FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL  
MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 184836

NAMA KEGIATAN

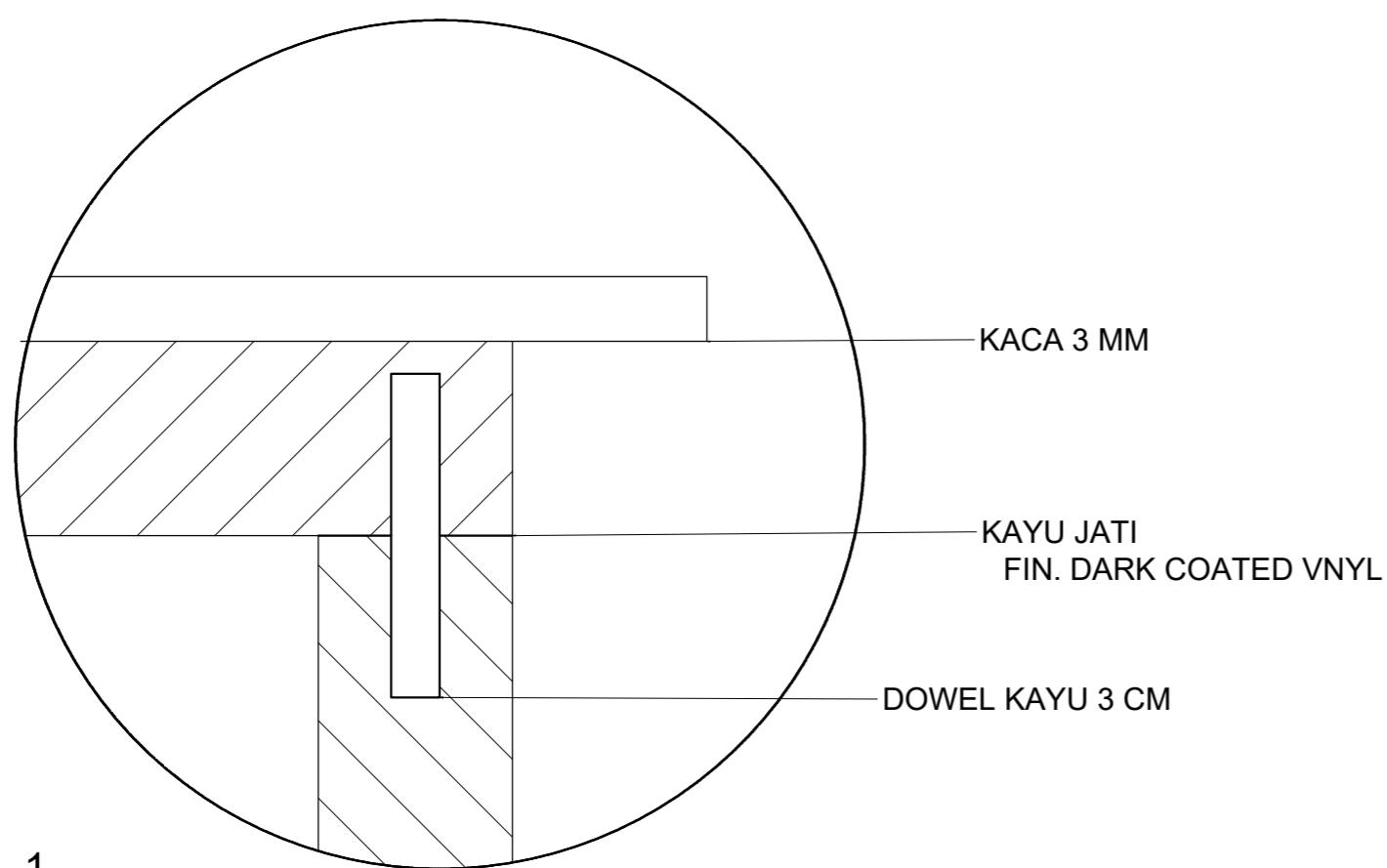
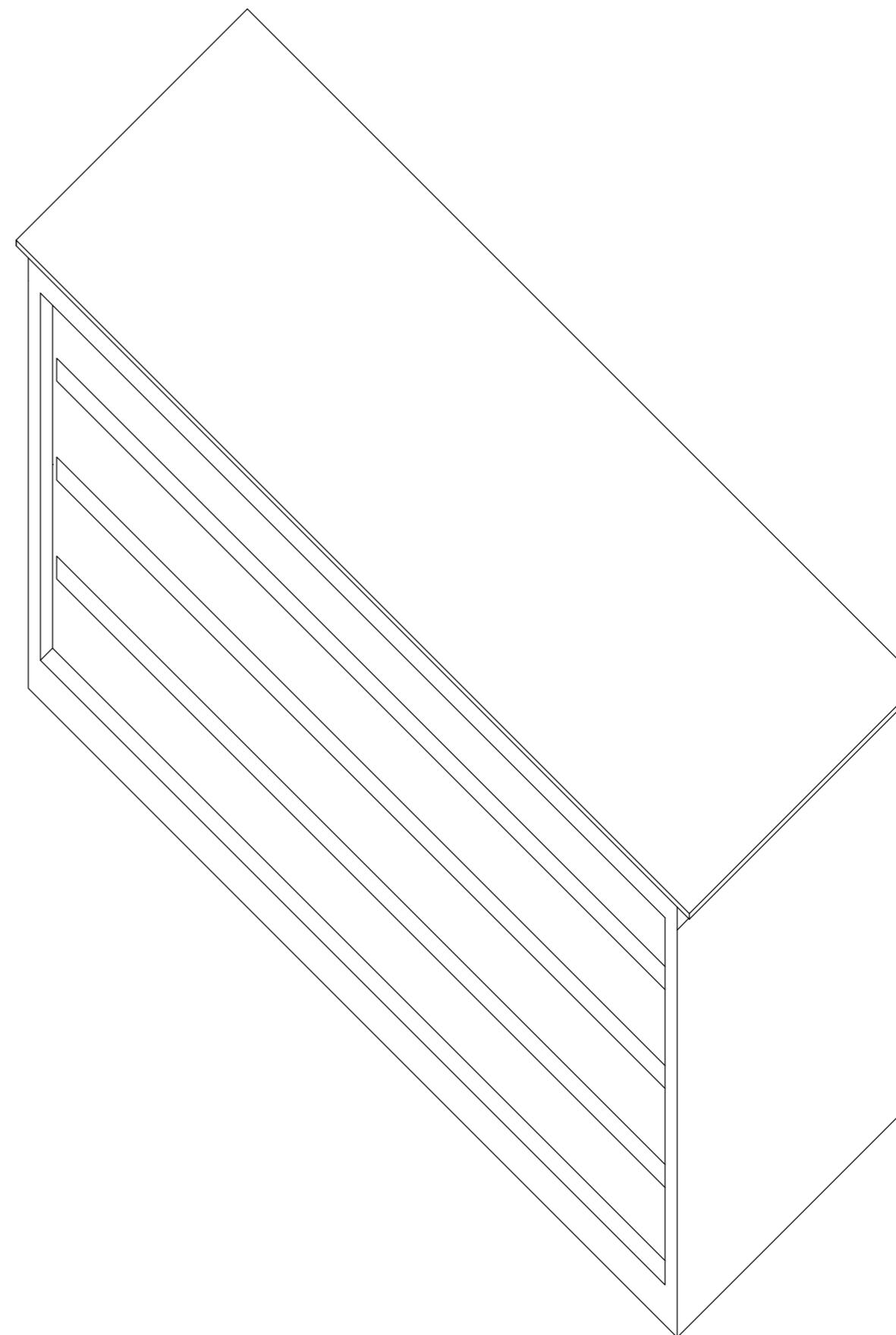
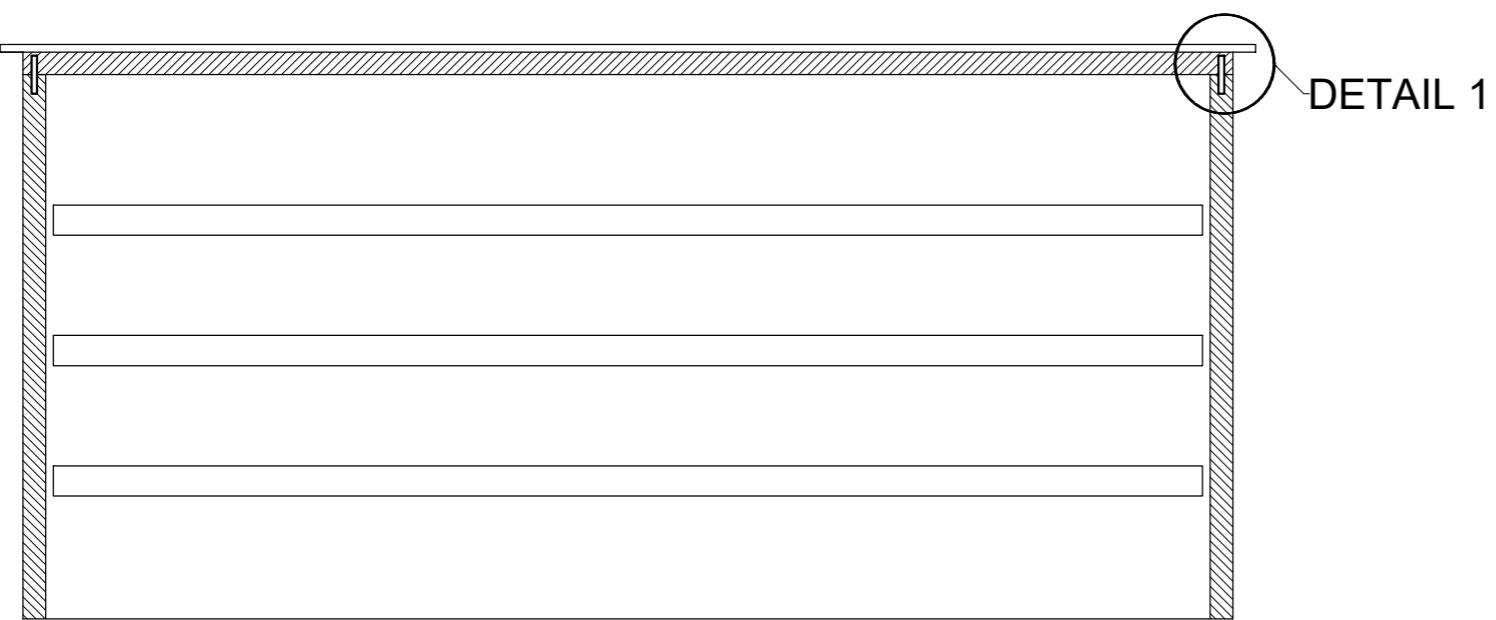
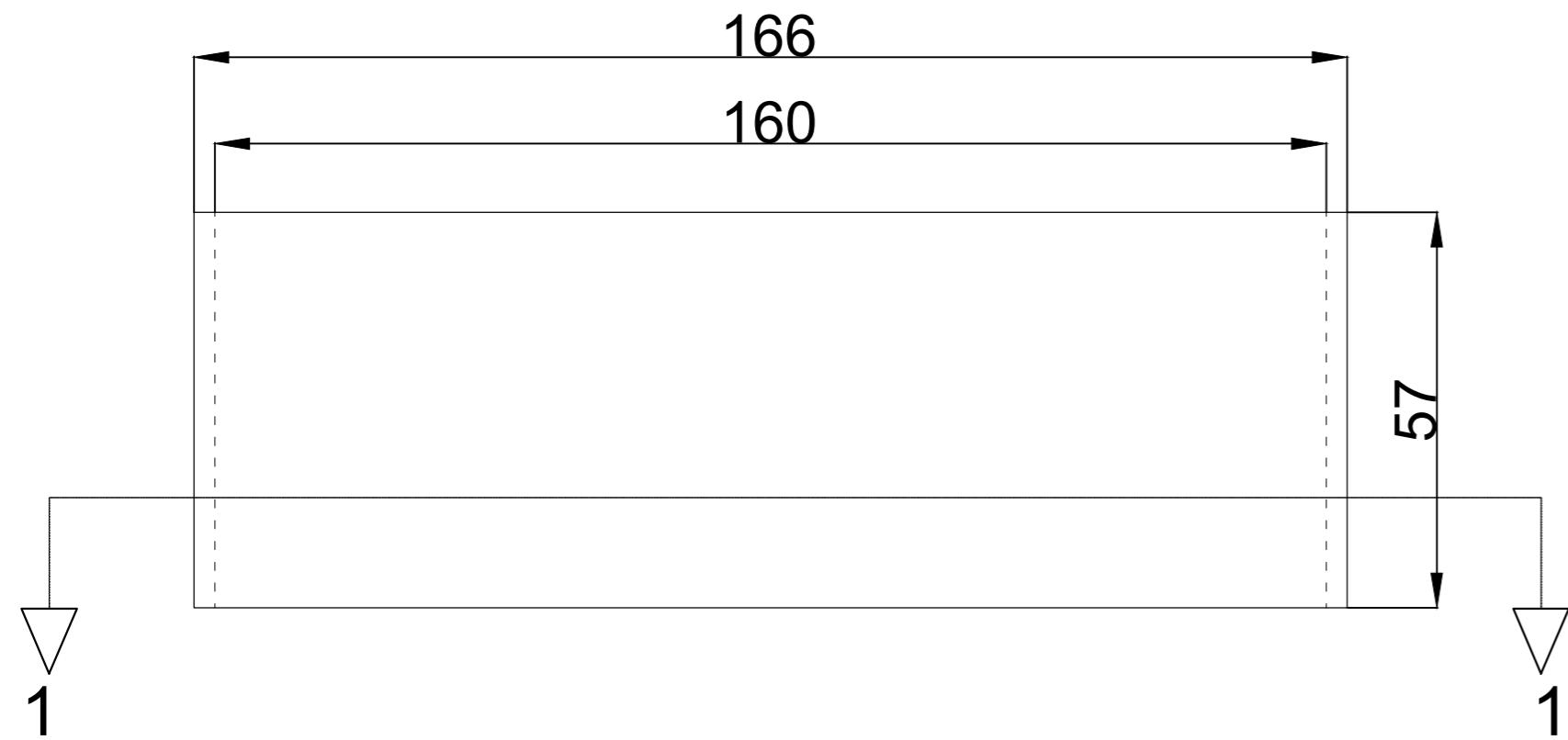
RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGEVOLUSIONALISASI BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

LOKASI KEGIATAN

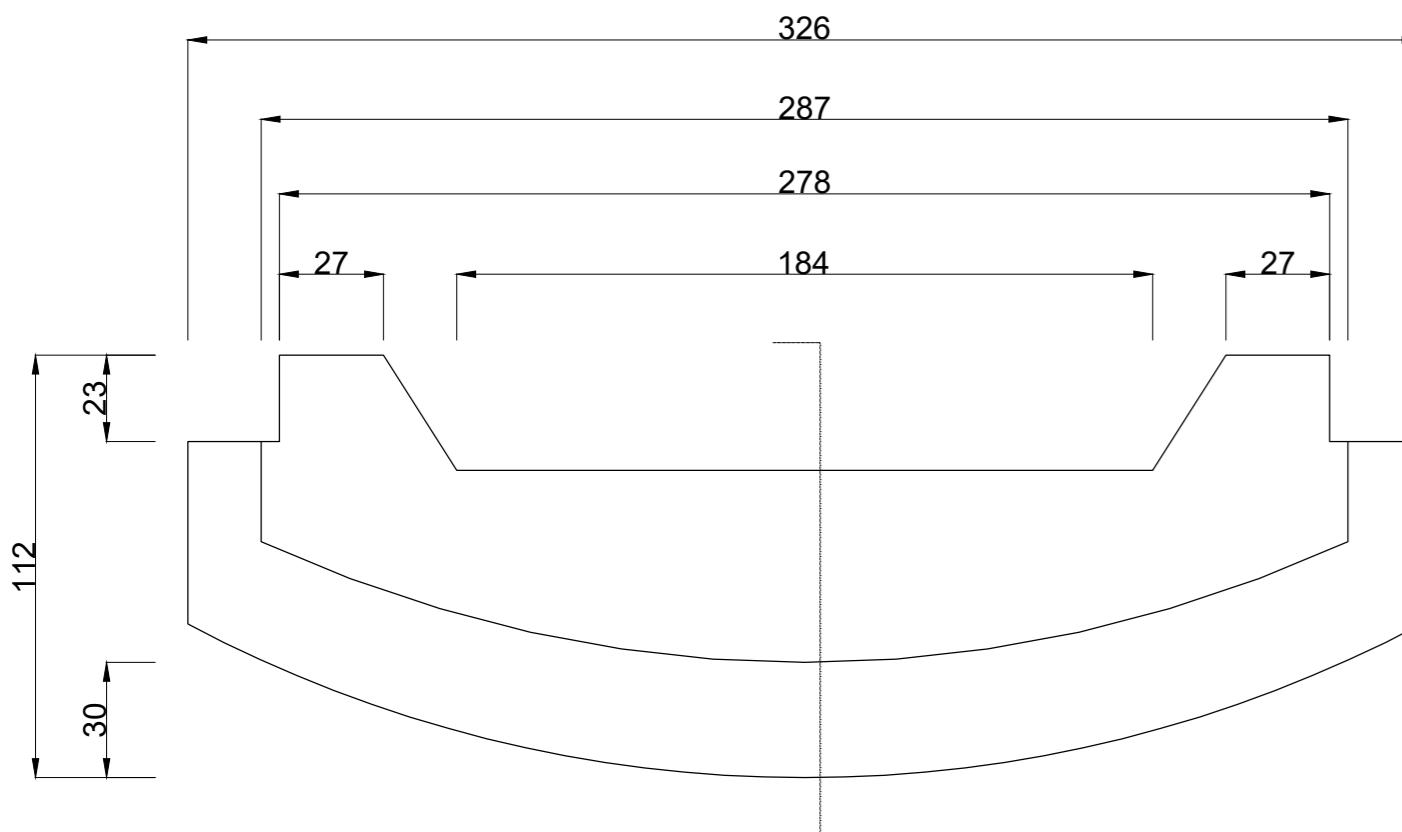
DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

KETERANGAN

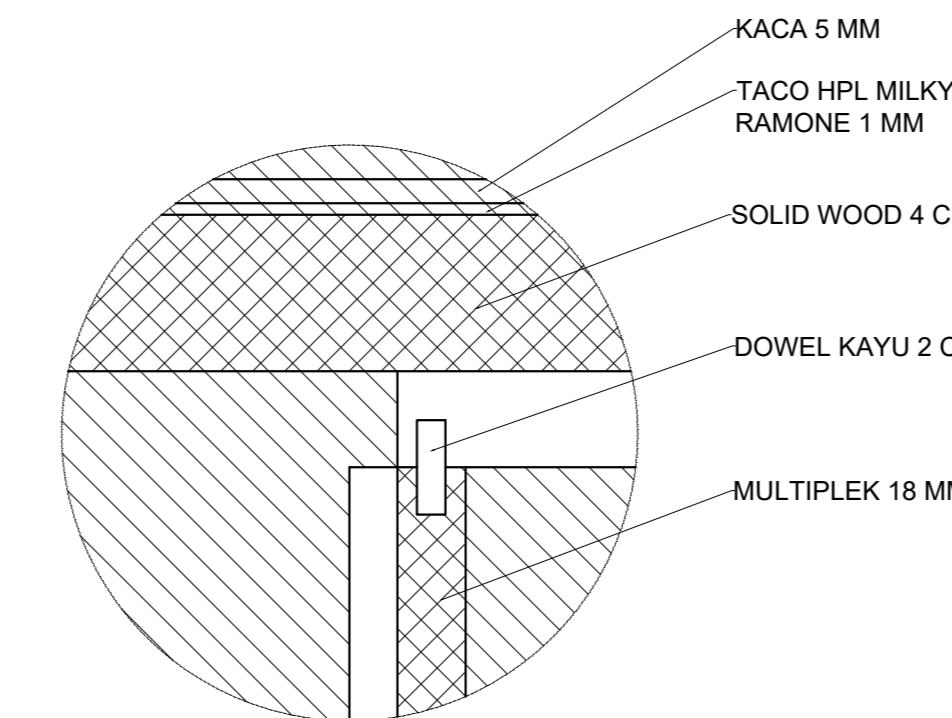
JUDUL GAMBAR	SKALA	
DETAIL FURNITUR 2	1:10	
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
10 AGUSTUS 2020	CM	14
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	EZZY ANGZALITA S.P.	
NRP	0841154000026	
KELAS	TUGAS AKHIR	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.	
NILAI	CATATAN	



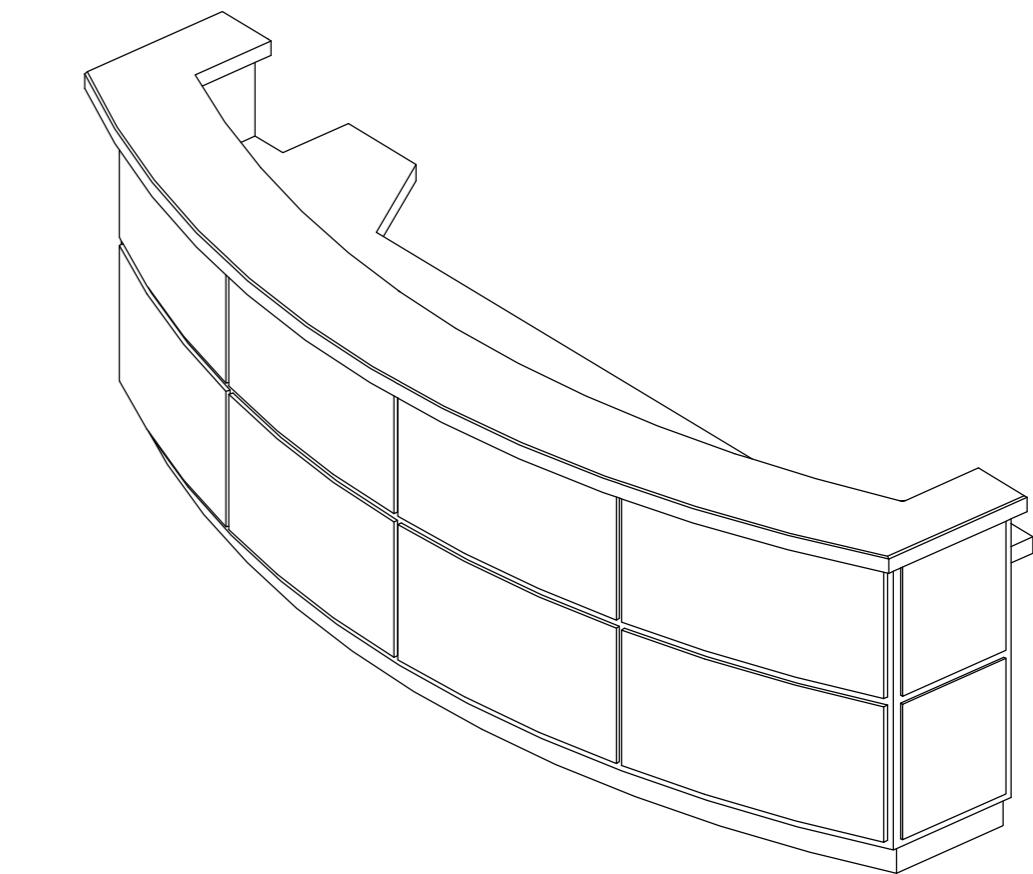
DETAIL 1  
SKALA 1:5



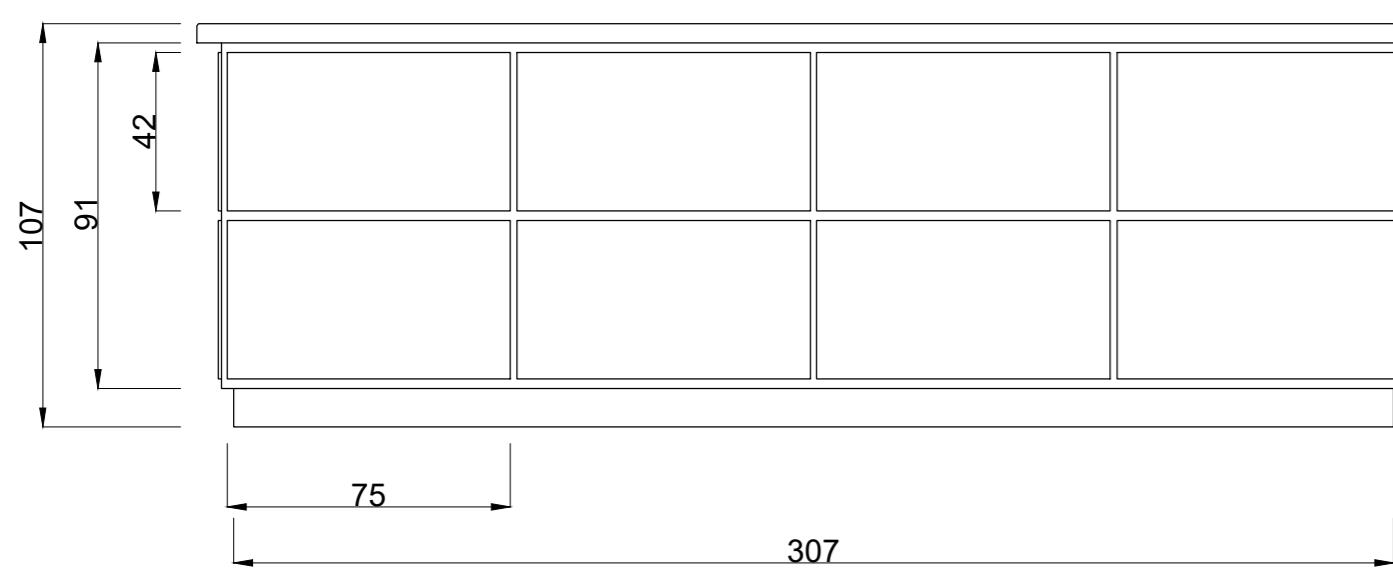
TAMPAK ATAS MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:20



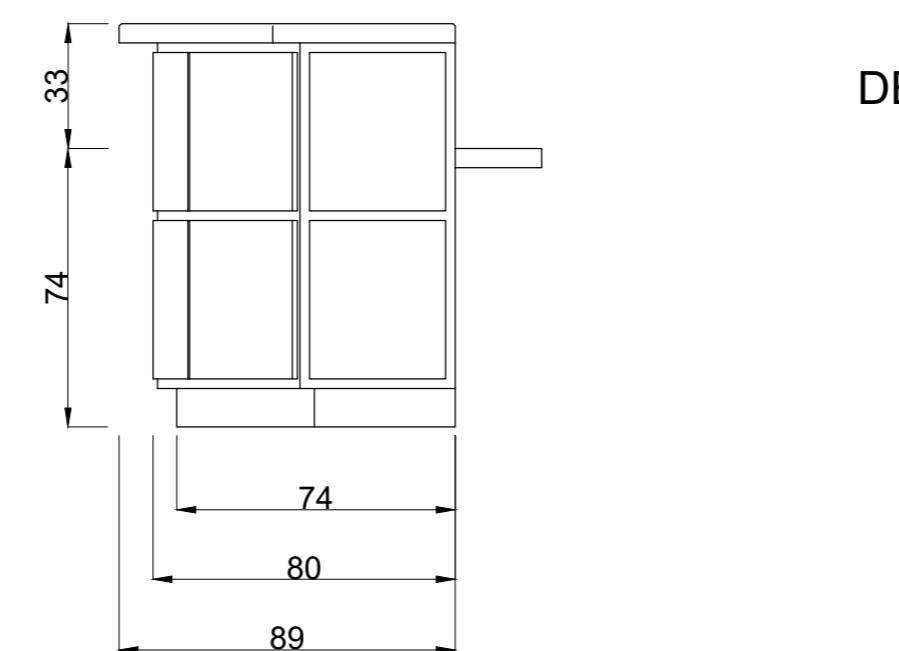
TAMPAK SAMPING  
MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:1



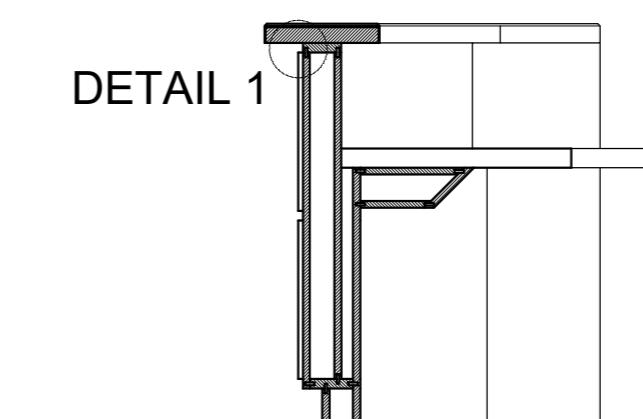
TAMPAK ISOMETRI MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:20



TAMPAK DEPAN MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:20



TAMPAK SAMPING  
MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:20



POTONGAN A-A'  
MEJA RESEPSIONIS  
SKALA 1:20



INSTITUT TEKNOLOGI  
SEPULUH NOPEMBER

KAMPUS INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER  
JL. ARIEF RACHMAN HAKIM, SUKOLILO, SURABAYA 60111

DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR  
FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL  
MATA KULIAH TUGAS AKHIR - DI 184836

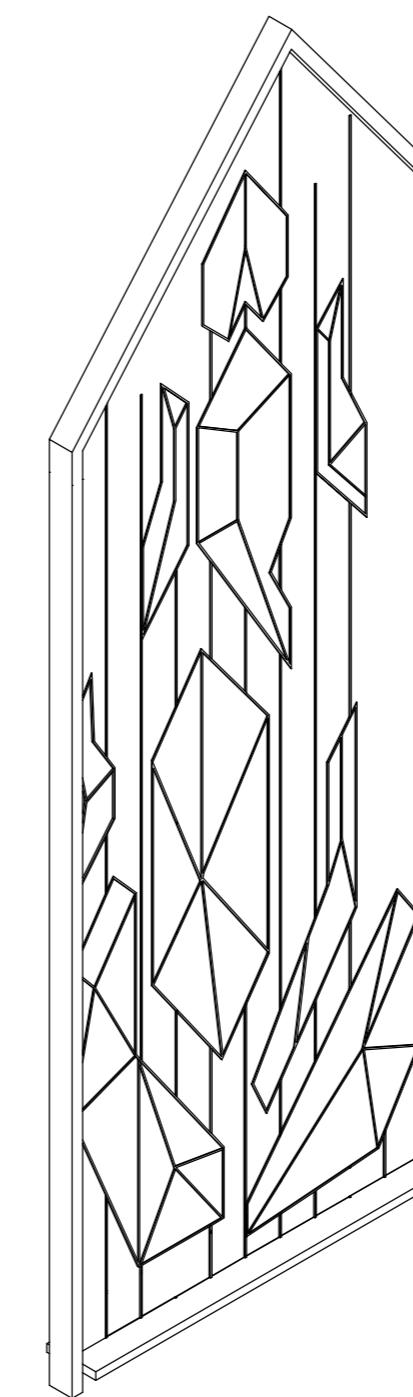
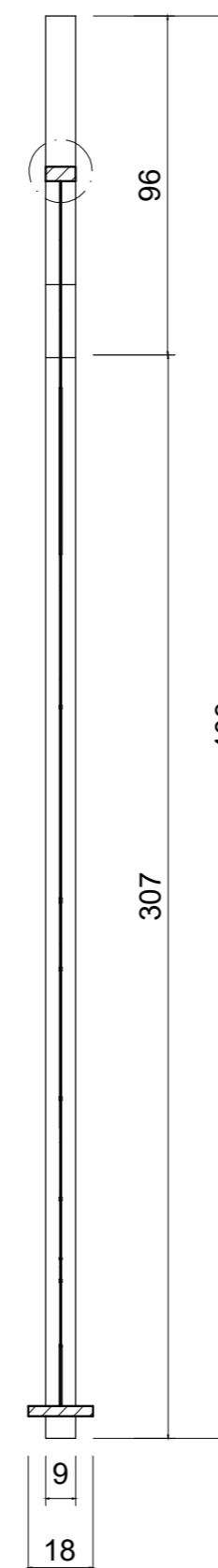
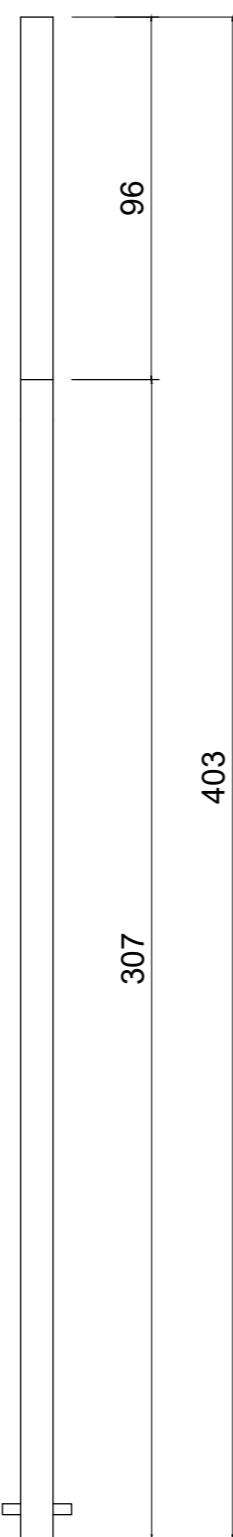
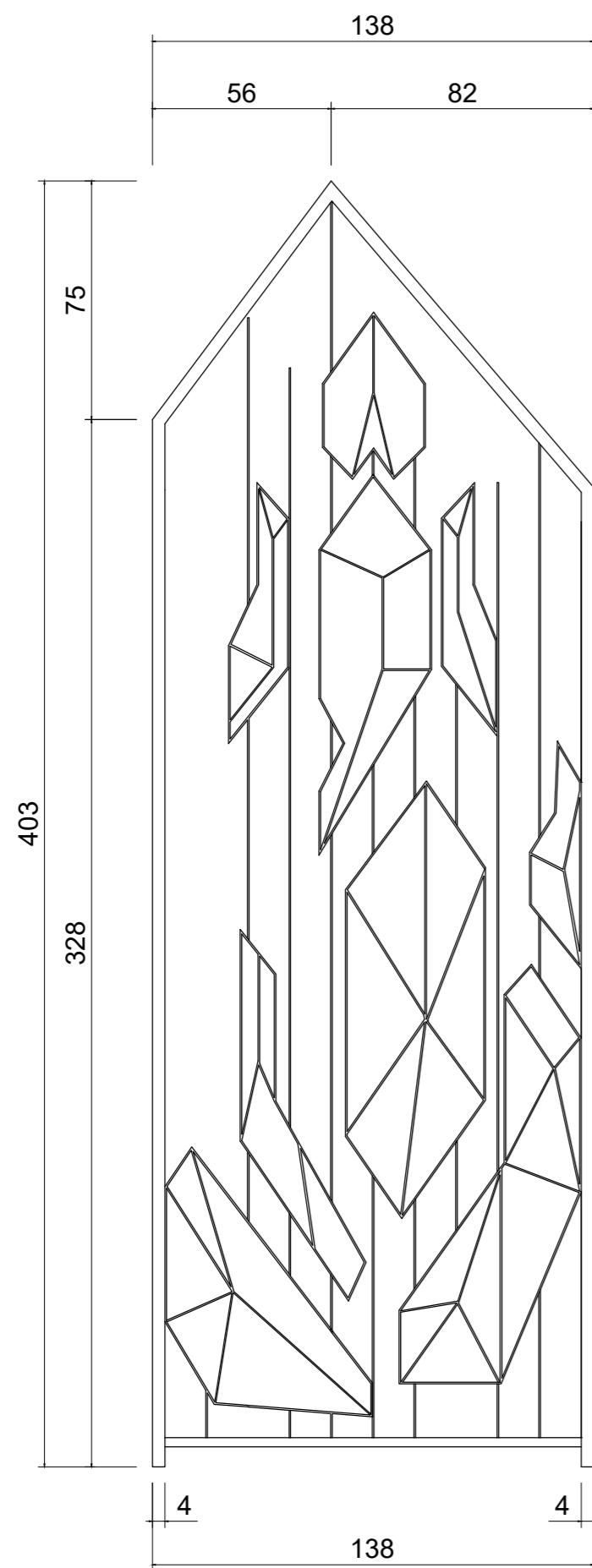
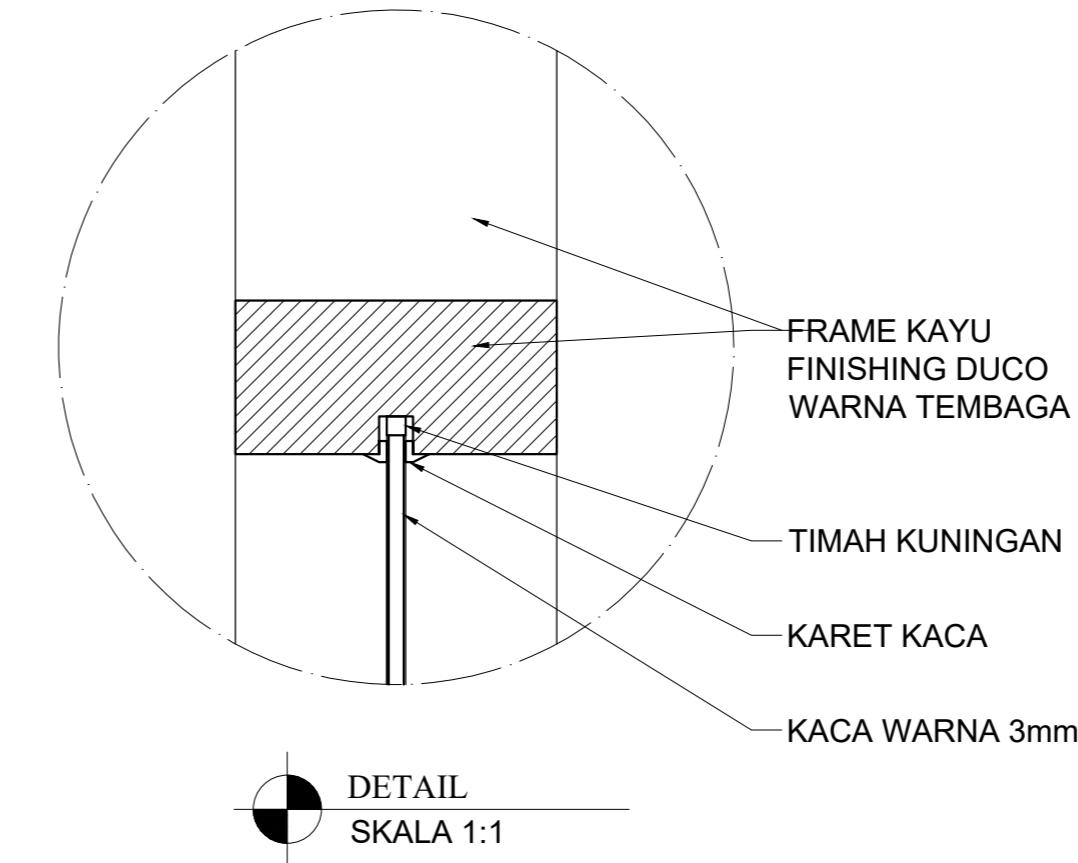
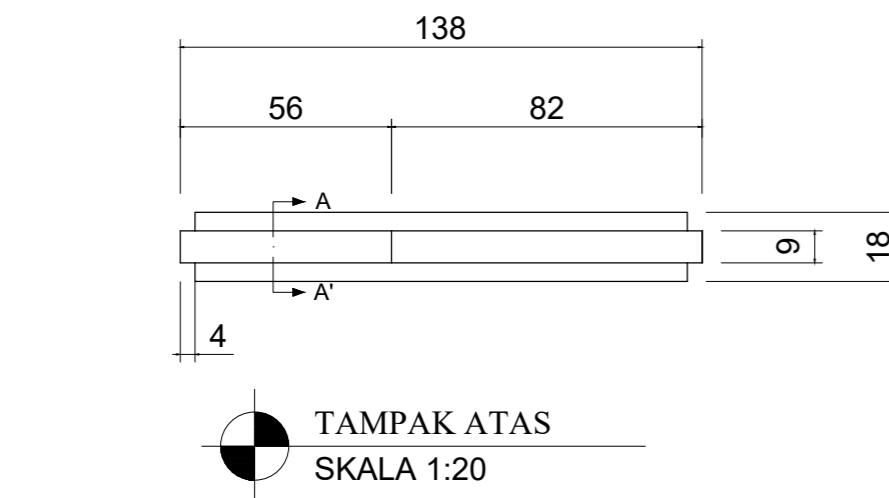
NAMA KEGIATAN

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
MENGEVOLUSIONALISASI BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

LOKASI KEGIATAN

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

KETERANGAN



TAMPAK ISOMETRI  
SKALA 1:20

JUDUL GAMBAR	SKALA	
DETAIL ELEMEN ESTETIS WALL PARTITION	1:20 ; 1:1	
TANGGAL	SATUAN	NO GAMBAR
13 JANUARI 2020	MM	7
DIGAMBAR OLEH		
NAMA	EZZY ANGZALITA S.P.	
NRP	0841154000026	
KELAS	TUGAS AKHIR	
DIPERIKSA OLEH		
DOSEN PEMBIMBING	LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.	
NILAI	CATATAN	

**NAMA KEGIATAN**

RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK  
 LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN  
 MENGAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT  
 BERKONSEP MODERN AND REFRESHING

**LOKASI KEGIATAN**

DESA KERTAJATI, KECAMATAN KERTAJATI,  
 KABUPATEN MAJALENGKA, JAWA BARAT

**KETERANGAN**

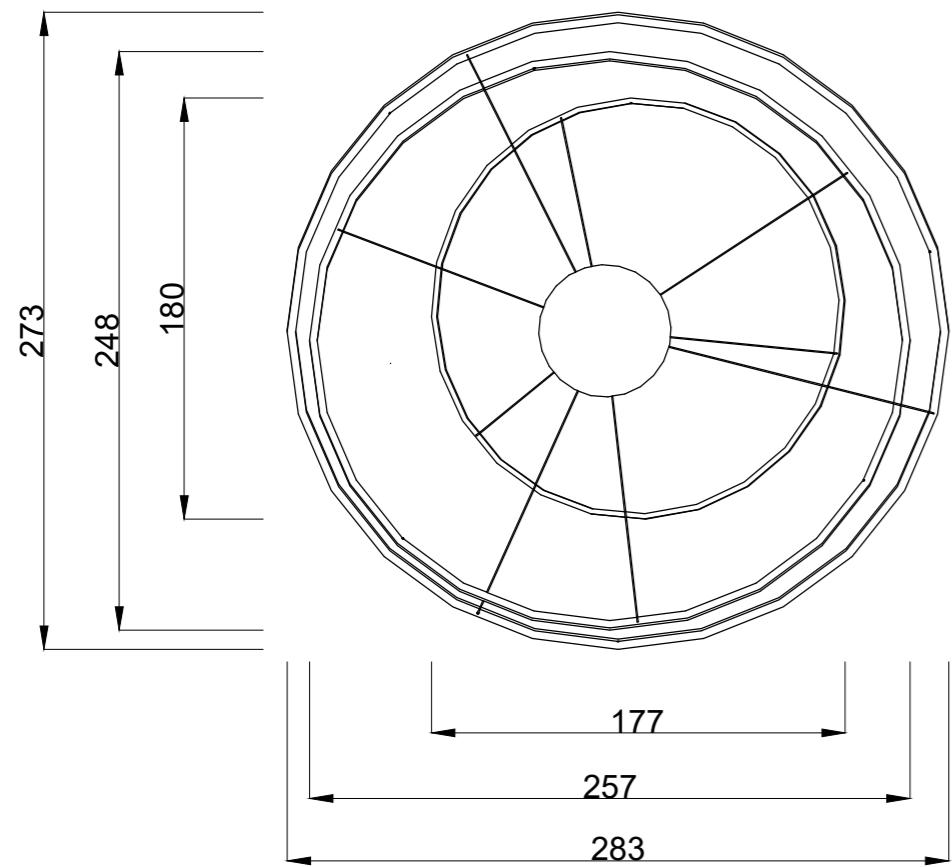
<b>JUDUL GAMBAR</b>	<b>SKALA</b>
DETAIL ELEMEN ESTETIS DECORATIVE ELEMENT	1:20 ; 1:1
<b>TANGGAL</b>	<b>SATUAN</b>
13 JANUARI 2020	MM
<b>NO GAMBAR</b>	7

**DIGAMBAR OLEH**

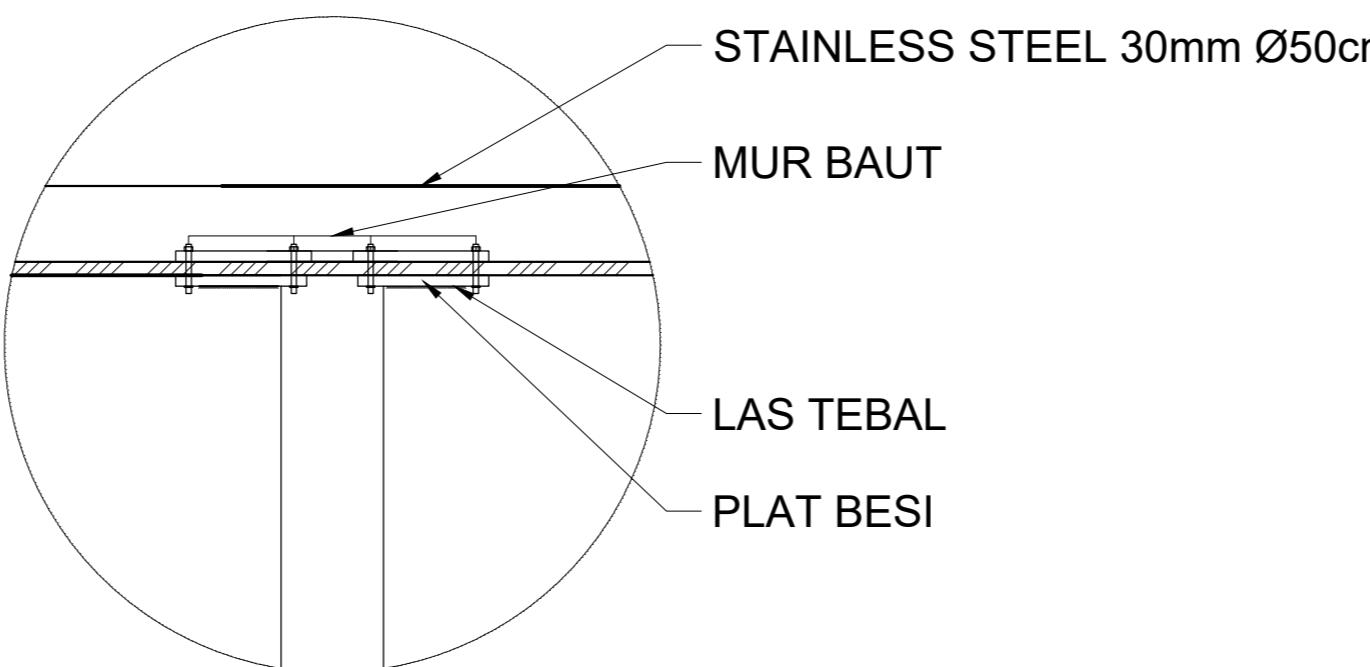
<b>NAMA</b>	<b>EZZY ANGZALITA S.P.</b>
<b>NRP</b>	<b>0841154000026</b>
<b>KELAS</b>	<b>TUGAS AKHIR</b>

**DIPERIKSA OLEH**

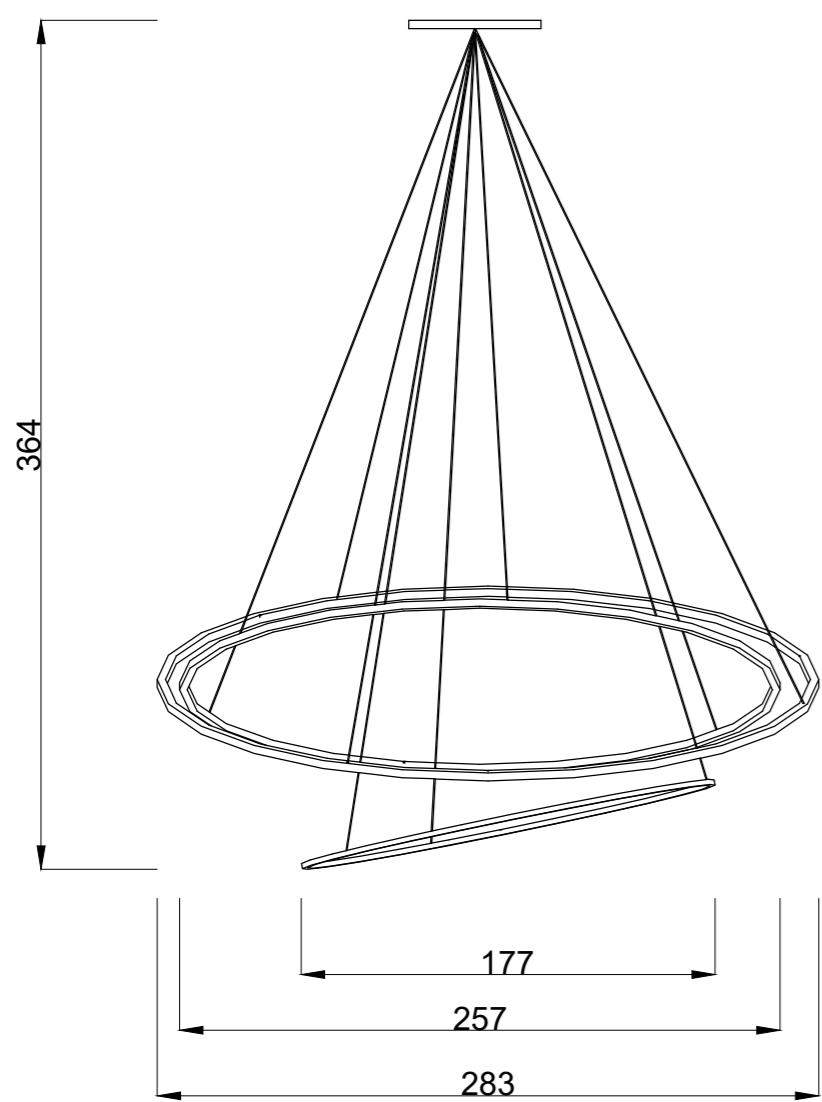
<b>DOSEN PEMBIMBING</b>	<b>LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.</b>
<b>NILAI</b>	<b>CATATAN</b>



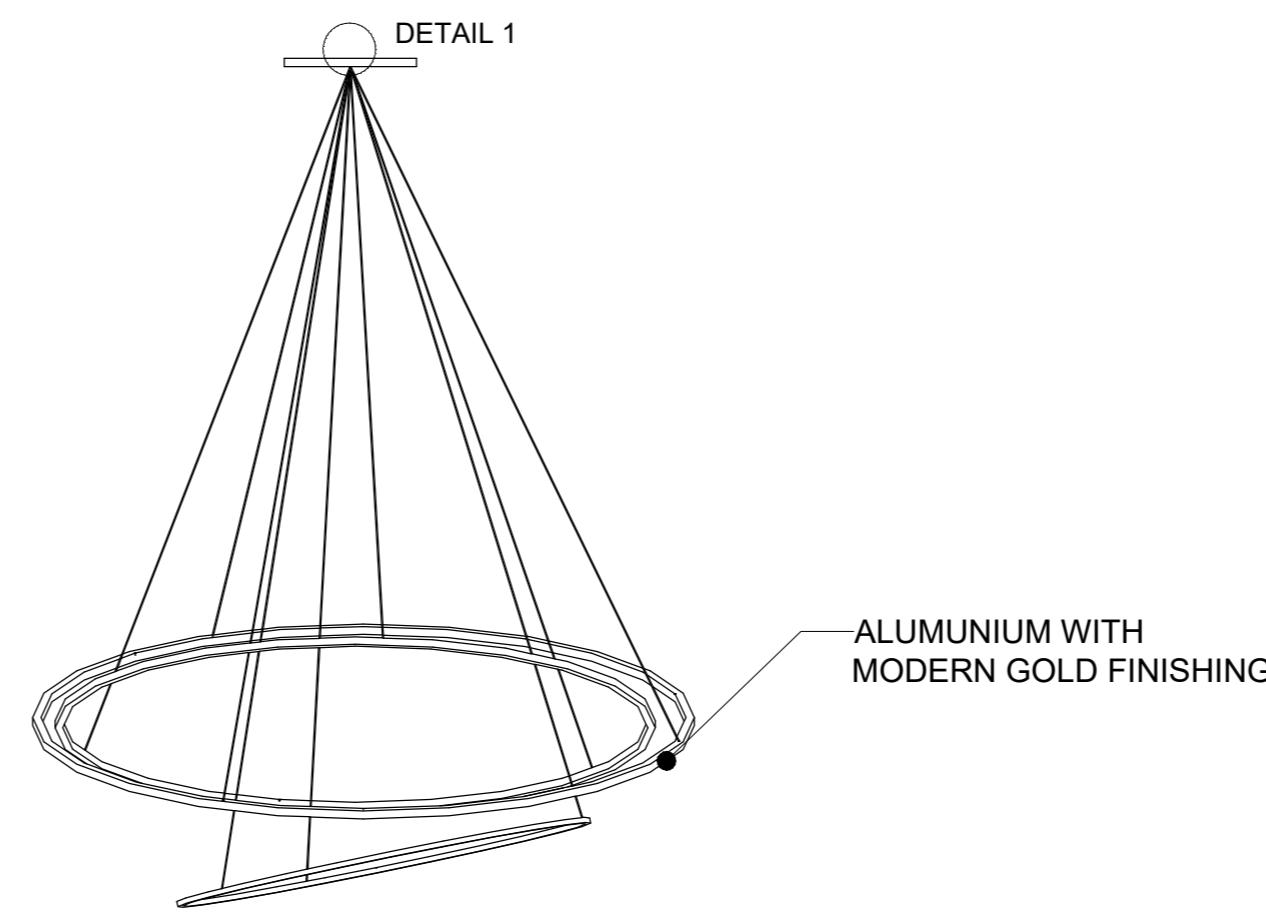
TAMPAK ATAS DECORATIVE LAMP  
SKALA 1:40



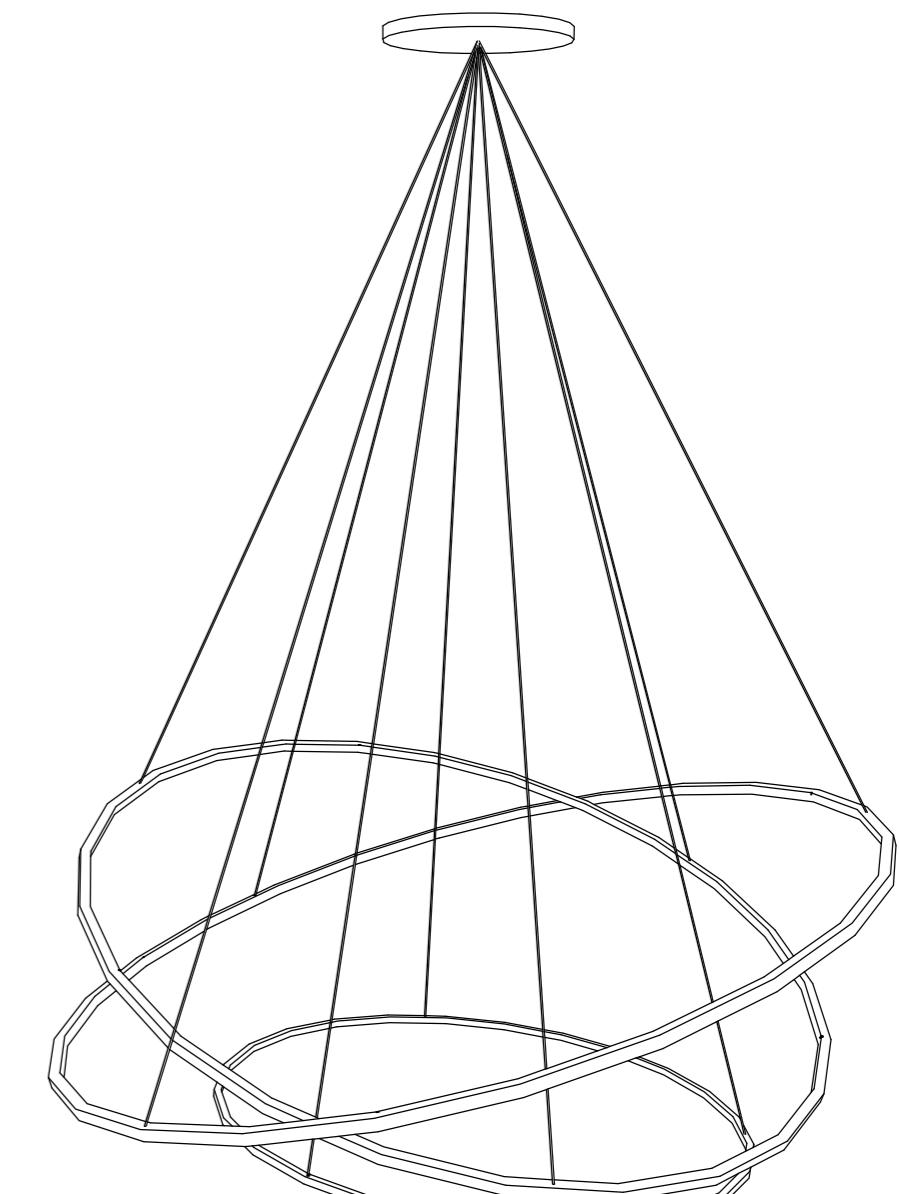
DETAIL 1 DECORATIVE LAMP  
SKALA 1:10



TAMPAK DEPAN DECORATIVE LAMP  
SKALA 1:40

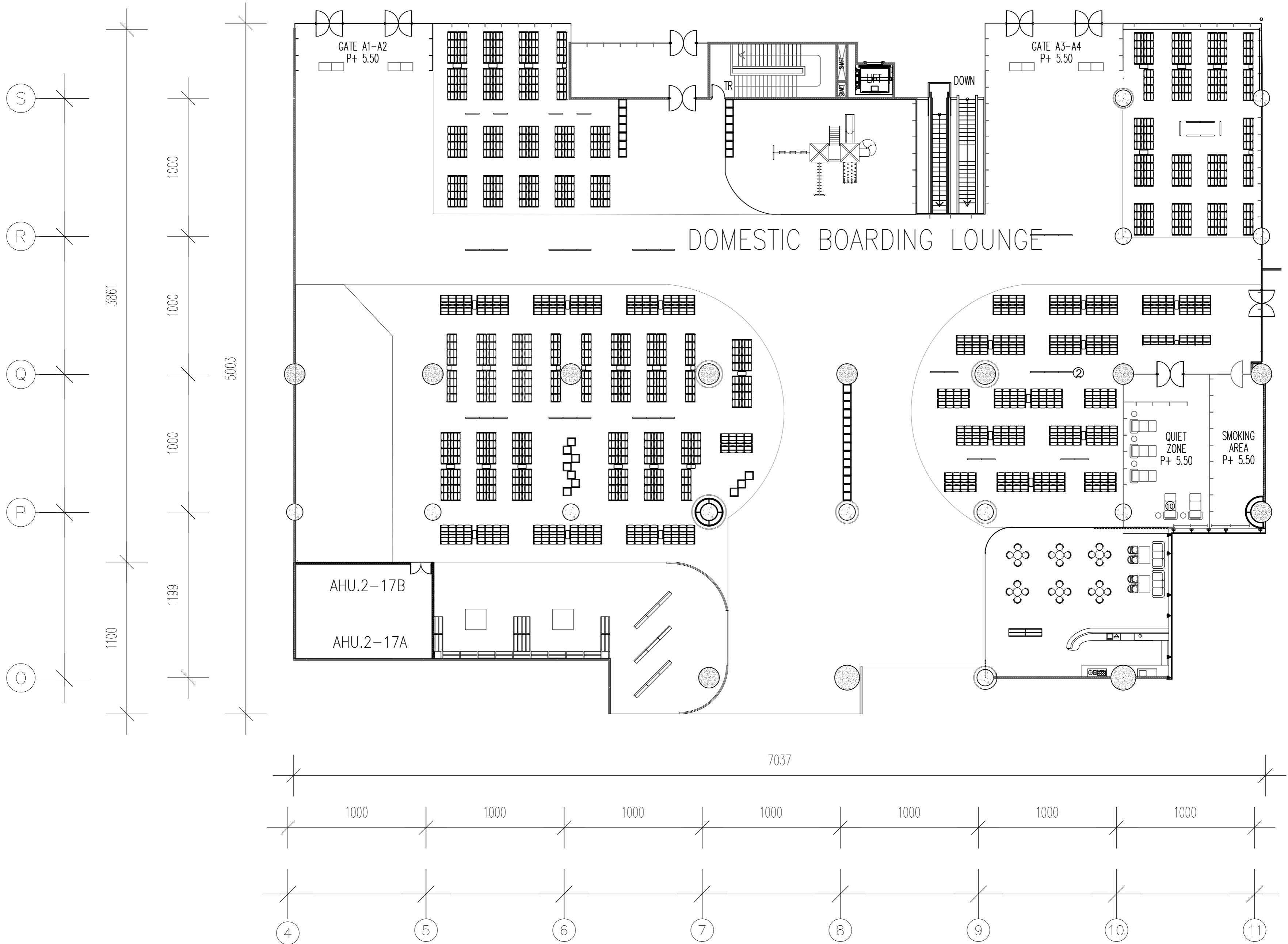


TAMPAK KANAN DECORATIVE LAMP  
SKALA 1:40



TAMPAK ISOMETRI DECORATIVE LAMP  
SKALA 1:40

INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMPER		NAMA : EZZY ANGZALITA S.P.	KELAS :	NO. GAMBAR	PARAF
DEPARTEMEN RENDAINTERIOR	FAKULTAS DESAIN KREATIF DAN BISNIS DIGITAL	NRP : 0841154000026.	TANGGAL : 10 AGUSTUS 2020		
MATA KULIAH TUGAS AKHIR	DI 18826	DOSEN : LEA KRISTINA A, S.T., M.Ds.	SATUAN/SKALA : CM / 1:40; 1:10		
RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING					DETAL ELEMEN ESTETTIS AREA TERPILIH 2 (AREA TUNGGU)



# **3D PERSPEKTIF DAN SKEMA MATERIAL**

# VIP LOUNGE

---

VIEW 1



# VIP LOUNGE

---

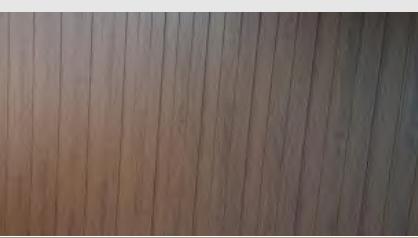
VIEW 2



Gypsum board  
9mm × 1200 mm × 2400 mm



Plafon PVC motif kayu  
20 cm × 3 m × 7 mm



Wallpaper motif garis  
70 cm × 10 m



# SKEMA MATERIAL



Partisi besi  
Fin. Chopper



Lantai karpet  
4 m × 25 m × 10 mm



Pipa besi galvanis  
Ø 9:53 mm  
Fin. Chopper



Meja resepsionis  
Plywood 18 mm  
Fin. Cat Duco



Meja resepsionis  
Multipleks 12 mm  
Fin. HPL

# RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN

VIEW 1



# RUANG TUNGGU KEBERANGKATAN

VIEW 2



# RUANG TERPILIH 3

## VIEW 2



## RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)

**Pekerjaan : VIP Lounge**

**Lokasi : Bandara Kertajati (BIJB)**

No	Kegiatan	Volume	Satuan	Harga Satuan	Harga
<b>A. PEKERJAAN PERSIAPAN</b>					
1	Pembongkaran Rangka dan Penutup Plafon eksisting	267.5	m2	Rp 11,325	Rp 3,029,438
2	Pembongkaran Instalasi Stopkontak Eksisting	5.00	Titik	Rp 12,285	Rp 61,425
3	Pembongkaran Titik Lampu Eksisting	6.00	Titik	Rp 14,825	Rp 88,950
4	Pengelupasan Cat Dinding Interior Eksisting	267.5	m2	Rp 4,763	Rp 1,273,969
5	Pembongkaran Keramik Lantai	267.5	m2	Rp 9,525	Rp 2,547,938
				<b>Total</b>	<b>Rp 7,001,719</b>
<b>B. PEKERJAAN LANTAI</b>					
1	Pemasangan Lantai Karpet	267.5	m2	Rp 224,095	Rp 59,945,413
				<b>Total</b>	<b>Rp 59,945,413</b>
<b>C. PEKERJAAN DINDING</b>					
1	Pekerjaan Partisi Motif	20.00	m2	Rp 1,869,975	Rp 37,399,500
2	Pengecatan Dinding Dalam Baru	11.16	m2	Rp 29,637	Rp 330,743
3	Pemasangan Wallpaper	135.60	m2	Rp 273,560	Rp 37,094,736
4	Pemasangan Dekoratif Motif Custom	1.00	Unit	Rp 1,350,560	Rp 1,350,560
				<b>Total</b>	<b>Rp 76,175,539</b>
<b>D. PEKERJAAN PLAFON</b>					
1	Pemasangan Plafon Gypsum 9mm Rangka Hollow	267.5	m2	Rp 119,552	Rp 31,980,157
2	Pengecatan Penutup Plafon Baru	267.5	m2	Rp 38,989	Rp 10,429,663
				<b>Total</b>	<b>Rp 42,409,820</b>
<b>F. PEKERJAAN INSTALASI LISTRIK</b>					
1	Pemasangan Titik Stop Kontak	12.00	Titik	Rp 174,690	Rp 2,096,280
2	Pemasangan Titik Lampu Gantung	4.00	Titik	Rp 1,659,250	Rp 6,637,000
3	Pemasangan Saklar Tunggal	2.00	Titik	Rp 105,090	Rp 210,180
4	Pemasangan Saklar Ganda	2.00	Titik	Rp 105,090	Rp 210,180
5	Pemasangan Hidden Lamp	56.40	m	Rp 182,400	Rp 10,287,360
6	Pemasangan AC Baru	4.00	Titik	Rp 678,500	Rp 2,714,000
				<b>Total</b>	<b>Rp 22,155,000</b>

G. PEKERJAAN FURNITUR						
1	Pembuatan Meja Resepsionis	4.80	m2	Rp 1,869,975	Rp	8,975,880
2	Pemasangan Kursi Resepsionis	2.00	Unit	Rp 1,550,000	Rp	3,100,000
3	Pembuatan Meja A	1.80	m2	Rp 1,869,975	Rp	3,365,955
4	Pemasangan Sofa 2-Seater	4.00	Unit	Rp 6,995,000	Rp	27,980,000
5	Pemasangan Armchair A	8.00	Unit	Rp 2,195,000	Rp	17,560,000
6	Pembuatan Meja B	0.80	m2	Rp 1,869,975	Rp	1,495,980
7	Pembuatan Meja Saji A	2.70	m2	Rp 1,869,975	Rp	5,048,933
8	Pembuatan Meja Saji B	6.00	m2	Rp 1,869,975	Rp	11,219,850
9	Pemasangan Bar Stool	6.00	Unit	Rp 1,795,000	Rp	10,770,000
10	Pembuatan Meja C	4.25	m2	Rp 1,869,975	Rp	7,947,394
11	Pembuatan Meja D	0.40	m2	Rp 1,869,975	Rp	747,990
12	Pemasangan Armchair B	4.00	Unit	Rp 2,495,000	Rp	9,980,000
				<b>Total</b>	<b>Rp</b>	<b>108,191,981</b>
H. PEKERJAAN PEMBERSIHAN						
1	Pembersihan Lokasi	1.00	Ls	Rp 500,000	Rp	500,000
				<b>Total</b>	<b>Rp</b>	<b>500,000</b>
				<b>Jumlah</b>	<b>Rp</b>	<b>316,379,472</b>
				<b>PPN 10%</b>	<b>Rp</b>	<b>31,637,947</b>
				<b>Harga Total</b>	<b>Rp</b>	<b>348,017,419</b>
				<b>Pembulatan</b>	<b>Rp</b>	<b>348,017,000</b>

## **SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT**

Yang bertanda tangan di bawah ini:

**Nama : Ezzy Angzalita Sholikhah Pramesti**

**NRP : 08411540000026**

Menyatakan bahwa:

Laporan Tugas Akhir dengan judul "RE-DESAIN INTERIOR AREA KEBERANGKATAN DOMESTIK LANTAI 2 BANDARA INTERNASIONAL KERTAJATI DENGAN MENAPLIKASIKAN BUDAYA TRADISIONAL JAWA BARAT BERKONSEP MODERN AND REFRESHING". 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, Agustus 2020



**Ezzy Angzalita Sholikhah Pramesti**

**NRP. 08411540000026**