



TUGAS AKHIR - DI 184836

**RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA
INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP *GREEN AIRPORT*
BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING**

RHEZA HANIF AMRULLAH
NRP. 0841164000018

Dosen Pembimbing:
Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T.

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



TUGAS AKHIR - DI 184836

**RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA
INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP *GREEN AIRPORT*
BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING**

RHEZA HANIF AMRULLAH
NRP. 08411640000018

Dosen Pembimbing:
Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T.

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



FINAL PROJECT - DI 184836

**INTERIOR DESIGN OF DOMESTIC TERMINAL OF BANYUWANGI
INTERNATIONAL AIRPORT WITH GREEN AIRPORT CONCEPT OF OSING
CULTURE**

RHEZA HANIF AMRULLAH
NRP. 0841164000018

Supervisor Lecturer
Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T.

INTERIOR DESIGN DEPARTMENT
Faculty of Creative Design and Digital Business
Sepuluh Nopember Institute of Technology
Surabaya 2020

LEMBAR PENGESAHAN

**RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL
BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN
SUKU OSING**

TUGAS AKHIR

Disusun untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Memperoleh Gelar Sarjana Desain
Pada
Departemen Desain Interior
Fakultas Desain Kreatif dan Bisnis Digital
Institut Teknologi Sepuluh Nopember

Oleh:

RHEZA HANIF AMRULLAH

NRP. 08411640000018

Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir:

 13 Ag 20

Thomas Ari Kristianto, S. Sn, M.T

NIP. 19750429200612 1002



RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING

Nama Mahasiswa : Rheza Hanif Amrullah
NRP : 08411640000018
Departemen : Desain Interior
Dosen Pembimbing : Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T.

ABSTRAK

Bandara Internasional Banyuwangi (BIB) merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara, di bawah manajemen PT. Angkasa Pura II (Persero). Bandara ini terletak di Jalan Agung Wilis, Blimbingsari, Rogojampi, Dusun Krajan, Blimbingsari, Kec. Rogojampi, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur. Sebagai pintu gerbang Kabupaten Banyuwangi jalur udara, tentunya Bandara Internasional Banyuwangi (BIB) harus memperhatikan aspek keamanan dan kenyamanan pengguna dengan fasilitas dan pelayanan berstandar internasional.

Pariwisata merupakan unsur penunjang ekonomi, sosial dan budaya yang sangat baik bagi beberapa daerah di Indonesia, khususnya Kabupaten Banyuwangi. Kabupaten Banyuwangi yang kaya akan budaya memanfaatkan potensi alam dan budaya dengan sangat baik sehingga bisa meningkatkan taraf ekonomi masyarakat dan turut melestarikan kebudayaan yang ada. Oleh karena itu, bandara sebagai salah satu unsur 3A dalam pariwisata yaitu “akses” turut berperan penting dalam memajukan pariwisata di Kabupaten Banyuwangi.

Suku Osing merupakan suku asli dari Kabupaten Banyuwangi. Budayanya merupakan akulturasi dari budaya Jawa dan Budaya Bali sehingga memunculkan kebudayaan baru yang unik dan tidak ada di daerah lain.

Berdasarkan hal tersebut, konsep yang diterapkan pada terminal domestik Bandara Internasional Banyuwangi adalah Green Airport bernuansa kebudayaan Suku Osing. Sehingga diharapkan konsep ini bisa menambah rasa cinta dan bangga masyarakat Banyuwangi terhadap budaya sendiri dan sebagai sarana promosi untuk masyarakat luar daerah.

Kata kunci : *Desain Interior, Terminal Domestik, Bandara Internasional, Green Airport, Suku Osing*

INTERIOR DESIGN OF DOMESTIC TERMINAL OF BANYUWANGI INTERNATIONAL AIRPORT WITH GREEN AIRPORT CONCEPT OF OSING CULTURE

Student Name : Rheza Hanif Amrullah

NRP : 08411640000018

Department : Interior Design

Supervisor : Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T.

ABSTRACT

Banyuwangi International Airport (BIB) is a company engaged in the field of air transportation services, under the management of PT. Angkasa Pura II (Persero). The airport is located on Jalan Agung Wilis, Blimbingsari, Rogojampi, Dusun Krajan, Blimbingsari, Kec. Rogojampi, Banyuwangi Regency, East Java. As the gateway to the Banyuwangi Regency airway, of course the Banyuwangi International Airport (BIB) must pay attention to the safety and comfort aspects of users with international standard facilities and services.

Tourism is an excellent economic, social and cultural supporting element for several regions in Indonesia, especially Banyuwangi Regency. Banyuwangi Regency which is rich in culture utilizes natural and cultural potential very well so that it can improve the economic level of the community and contribute to preserving the existing culture. Therefore, the airport as one of the 3A elements in tourism namely "access" also plays an important role in advancing tourism in Banyuwangi Regency.

Osing tribe is a native of Banyuwangi Regency. The culture is an acculturation of Javanese culture and Balinese culture so as to bring up a new culture that is unique and does not exist in other areas.

Based on this, the concept applied to the domestic terminal of Banyuwangi International Airport is the Green Airport nuanced Osing Tribe culture. It is hoped that this concept can add to the love and pride of the Banyuwangi community towards their own culture and as a means of promotion for people outside the region.

Keywords: *Interior Design, Domestic Terminal, International Airport, Green Airport, Osing Tribe*

Halaman ini sengaja dikosongkan.

KATA PENGANTAR

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

1. Allah SWT., atas seluruh karunia dan lindungan-Nya.
2. Kedua orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa, dukungan, perhatian serta kasih sayang hingga saat ini.
3. Bapak Dr. Mahendra Wardhana, ST. MT selaku Ketua Departemen Desain Interior ITS, yang telah memberi izin dan rekomendasi kepada penulis.
4. Bapak Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T. selaku dosen pembimbing, yang telah membimbing penulis selama proses penulisan laporan ini.
5. PT Angkasa Pura II (Persero) selaku stakeholder dan pengelola Bandara Internasional Banyuwangi yang telah memberikan izin dan kepercayaan penuh kepada penulis dan berkenan memberikan denah eksisting Bandara Internasional Banyuwangi beserta data-data pendukung.
6. Kelurga Perkumpulan Jebeng Thulik (PJT) Banyuwangi yang telah menyediakan wahana untuk belajar tentang Kebudayaan Banyuwangi.
7. Teman-teman seperjuangan kampus Desain ITS angkatan 2016 yang sudah membantu banyak hal hingga sejauh ini.
8. Mas dan mbak DI 05, DI 04 yang sudah menyempatkan diri untuk berbagi ilmu, berbagi refrensi, dan pengalaman.
9. Serta semua pihak yang membantu dan tidak bisa disebutkan namanya satu persatu.

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

bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam laporan Tugas Akhir Desain Interior 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 terima kasih.

Surabaya, 23 Juni 2020

Rheza Hanif Amrullah
NRP.0841164000018

DAFTAR ISI

BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Batasan Masalah/Lingkup Desain	3
1.4 Tujuan	4
1.5 Manfaat Tugas Akhir	4
1.6 Batasan Tugas Akhir	5
BAB II KAJIAN PUSTAKA, EKSISTING DAN PEMBANDING	7
2.1 Tinjauan Bandar Udara	7
2.1.1 Sejarah Bandar Udara	7
2.1.2 Fungsi Bandar Udara	8
2.1.3 Klasifikasi Bandar Udara	9
2.1.4 Peran Bandar Udara	9
2.1.5 Fasilitas bandar udara	10
2.1.6 Tipe Bandar Udara	12
2.1.7 Jenis-Jenis Bandar Udara	13
2.1.8 Aktivitas Bandar Udara	14
2.3 Tinjauan Terminal Bandar Udara	16
2.3.1 Fungsi Terminal Bandar Udara	16
2.3.2 Jenis Terminal	17
2.3.3 Persyaratan Bangunan Terminal	20
2.3.4 Sirkulasi Penumpang	21
2.3.5 Standar Luas Bangunan Terminal	22
2.3.6 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara	22
2.4 Pengambilan Tema Desain	25

2.4.1	Studi Green Design.....	25
2.4.2	Studi Tanaman Pendukung Konsep.....	31
2.4.2.1	Tanaman Outdoor:.....	31
2.4.2.2	Tanaman Indoor	41
2.4.3	Studi Suku Osing	47
2.4.4	Studi Kesenian Suku Osing	48
2.4.5	Studi Arsitektur Osing	53
2.4.6	Studi Struktur Bangunan Arsitektur Osing.....	55
2.4.7	Studi Ornamen Arsitektur Osing	58
2.5	Studi Elemen Dasar Desain Interior	59
2.5	Prinsip-Prinsip Desain Interior	66
2.6	Studi Kemudahan Akses	68
2.6.2	Rambu terminal bandara.....	69
2.7	Anthropometri dan Ergonomi	74
2.7.1	Studi Anthropometri.....	74
2.7.1.2	Sirkulasi Horizontal.....	75
2.7.1.3	Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi	76
2.7.1.4	Antropometri Signage dan Display	77
2.7.1.5	Antropometri Tempat Duduk Bangku.....	78
2.8	Studi Eksisting Bandara Internasional Banyuwangi.....	78
2.8.1	Site Plan.....	79
2.8.2	Struktur Organisasi	81
2.8.3	Organisasi Ruang.....	81
2.9	Studi Perbandingan	83
2.9.1	Bandara Internasional Changi (<i>Changi International Airport</i>).....	83
2.9.3	Terminal Bandara I Gusti Ngurah Rai.....	87

BAB III METODOLOGI DESAIN	89
3.1 Bagan Metodologi Desain	89
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	90
3.3 Teknik Analisis Data	91
3.4 Tahap Desain	92
BAB IV ANALISA DAN KONSEP DESAIN	93
4.1 Analisa Objek Tugas Akhir	93
4.1.1 Objek Tugas Akhir	93
4.1.2 Hasil Observasi Objek Tugas Akhir.....	93
4.1.3 Analisa Elemen Interior.....	96
4.2 Analisa Pengguna Bandara	99
4.2.1 Karakteristik Pengguna Bandara	99
4.2.2 Studi Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengguna Bandara.....	101
4.3 Analisa Hubungan Ruang	103
4.3.2 Analisa Matrix Hubungan Ruang.....	104
4.3.4 Analisa Bubble Diagram	105
4.5 Konsep Desain	106
4.6 Konsep Mikro	107
4.6.1 Konsep Lantai	107
4.6.2 Konsep Dinding	108
4.6.3 Konsep Plafon	109
4.6.4 Konsep Furnitur	110
4.6.5 Konsep Elemen Estetis	112
4.6.6 Skema Warna.....	112
4.6.7 Konsep Pencahayaan	113
4.6.8 Konsep Penghawaan.....	113

4.6.9	Sirkulasi dan Zoning.....	114
BAB V PROSES DAN TAHAPAN DESAIN.....		115
5.1	Alternatif Layout.....	115
5.1.1	Alternatif Layout 1	115
5.1.2	Alternatif Layout 2	115
5.1.3	Alternatif Layout 3	116
5.2	Weighted Method	117
5.3	Pengembangan Alternatif Layout Terpilih	118
5.4	Pengembangan Desain Area Terpilih 1	118
5.4.1	Layout Furnitur.....	118
5.4.2	Gambar 3D Area Terpilih 1.....	119
5.5	Pengembangan Desain Area Terpilih 1	122
5.5.1	Layout Furnitur.....	122
5.5.2	Gambar 3D Area Terpilih 2.....	123
5.6	Pengembangan Desain Area Terpilih 1	125
5.6.1	Layout Furnitur.....	125
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN.....		128
6.1	Kesimpulan	129
6.2	Saran	129
DAFTAR PUSTAKA.....		1
DAFTAR LAMPIRAN		Error! Bookmark not defined.

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Blok Tata Ruang Penerbangan Domestik.....	21
Gambar 2.2 Rumah Tikel	54
Gambar 2.3 Rumah Cerocogan	54
Gambar 2.4 Rumah Baresan.....	55
Gambar 2.5 Struktur Bangunan Berasitektur Osing.....	56
Gambar 2.6 Struktur Atap Bangunan Berasitektur Osing.....	58
Gambar 2.7 Motif Pericingan	58
Gambar 2.8 Motif Ukel	59
Gambar 2.9 Motif Slimpet.....	59
Gambar 2.10 Motif Kawung.....	59
Gambar 2.11 Tabel intensitas cahaya.....	64
Gambar 2.12 Rambu Oprasional Bandara.....	71
Gambar 2.13 Standar huruf pada rambu terminal Bandara.....	72
Gambar 2.14 Sirkulasi Horizontal dan Keterangannya.....	75
Gambar 2.15 Sirkulasi Pengguna	75
Gambar 2.16 Sirkulasi Pengguna khusus 1 dan 2, beserta keterangan	76
Gambar 2.17 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi.....	77
Gambar 2.18 Antropometri Bidang Pandang	78
Gambar 2.19 Antropometri Tempat Duduk Bangku.....	78
Gambar 2.20 <i>Site Plan</i>	80
Gambar 2.21 Susunan Organisasi PT. Angkasa Pura II.....	81
Gambar 2.22 Pola Program Ruang Bandara Internasional Banyuwangi	83
Gambar 2.23 Bandara Internasional Changi	84
Gambar 2.24 Indoor Garden Bandara Internasional Changi.....	85
Gambar 2.25 YOTELAIR Changi Airport.....	86
Gambar 2.26 Bandara Igusti Ngurah Rai Bali.....	87
Gambar 2.27 Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali.....	87
Gambar 2.28 Orientation Zone Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali	88
Gambar 3.1. Bagan Metodologi Desain	89
Gambar 3.2. Bagan Tahap Desain.....	92

Gambar 4.1 Layout Terminal Penumpang Domestik Lantai 1 Bandara Internasional Banyuwangi.....	94
Gambar 4.2 Layout Terminal Penumpang Domestik Lantai 2 Bandara Internasional Banyuwangi.....	95
Gambar 4.3 Layout Terminal Penumpang Internasional Bandara Internasional Banyuwangi.....	96
Gambar 4.4 Dokumentasi Lantai Terminal Bandara Internasional Banyuwangi.....	97
Gambar 4.5 Dokumentasi Dinding Terminal Bandara Internasional Banyuwangi.....	98
Gambar 4.6 Dokumentasi Plafon Terminal Bandara Internasional Banyuwangi	99
Gambar 4.7 Analisa Matriks.....	104
Gambar 4.8 Analisa Bubble Diagram	105
Gambar 4.9 <i>Objective Tree Method</i>	106
Gambar 4.10 Konsep Lantai.....	108
Gambar 4.11 Konsep Dinding.....	109
Gambar 4.12 Konsep Plafon.....	110
Gambar 4.13 Konsep Furnitur.....	110
Gambar 4.14 Konsep <i>Waiting Bench</i>	111
Gambar 4.15 Konsep Furnitur.....	111
Gambar 4.16 Konsep Elemen Estetis	112
Gambar 4.17 Konsep Skema Warna	112
Gambar 4.18 Konsep Pencahayaan	113
Gambar 5.1. Alternatif Layout 1	115
Gambar 5.2. Alternatif Layout 2	116
Gambar 5.3. Alternatif Layout 3	116
Gambar 5.4. Layout Area Terpilih 1	119
Gambar 5.5. 3D <i>View</i> 1 Area Terpilih 1.....	120
Gambar 5.6. 3D <i>View</i> 2 Area Terpilih 1.....	121
Gambar 5.7 3D <i>View</i> 3 Area Terpilih 1.....	122
Gambar 5.8 3D <i>View</i> 1 Area Terpilih 2.....	123
Gambar 5.9 3D <i>View</i> 2 Area Terpilih 2.....	124
Gambar 5.10 3D <i>View</i> 3 Area Terpilih 2.....	125
Gambar 5.11 3D <i>View</i> 1 Area Terpilih 3.....	125

Gambar 5.12 3D <i>View</i> 2 Area Terpilih 3.....	126
Gambar 5.12 3D <i>View</i> 2 Area Terpilih 3.....	126

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Standar luas terminal penumpang domestik.....	22
Tabel 2.2. Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar.....	23
Tabel 2.3 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Lainnya.....	24
Tabel 2.4 Bentuk-bentuk organisasi ruang menurut Pamudji Suptandar	82
Tabel 4.1 Aktifitas dan kebutuhan ruang pengguna Bandara Internasional Banyuwangi	101
Tabel 5.1 <i>Weighted Method</i>	117



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bandara atau bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara lepas landas dan mendarat, 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 penunjang lainnya.

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

Sebagai pintu gerbang dari suatu daerah, unsur kearifan lokal menjadi sangat penting untuk diadaptasi menjadi konsep sebuah bandar udara. Karena bisa dibayangkan kalau sebuah gerbang adalah sesuatu yang menggambarkan suasana, *image* dan visual dari daerah itu sendiri.

Objek pada penelitian ini adalah terminal penumpang Bandara Internasional Banyuwangi. Berdasarkan data pada *website* resmi PT. Angkasa Pura II, Bandara Internasional Banyuwangi merupakan perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara yang berada di bawah pengawasan PT. Angkasa Pura II (Persero). Pembangunan bandara ini awalnya digagas oleh bupati Banyuwangi Purnomo Sidik (1991-2000) di akhir periode masa jabatannya pada saat itu. Dan mulai saat itu, pembangunan bandara mulai berjalan secara perlahan-lahan. Pada tanggal 21 April 2009 bandara ini mulai digunakan oleh Bali International Flight Academy (BIFA) untuk keperluan pelatihan lepas landas dan mendarat bagi para calon pilot. Untuk penerbangan komersil, mulai dibuka pada



29 Desember 2010 oleh maskapai Sky Aviation setelah sebelumnya diadakan uji kelayakan terbang pada 26 Desember 2010 menggunakan pesawat C208 Grand Caravan. Penerbangan ini sekaligus menjadi tanda diresmikannya Bandara Blimbingsari sebagai bandara komersil. Penandatanganan prasasti peresmian dilakukan oleh Wakil Menteri Perhubungan saat itu Bambang Susantono, Gubernur Jawa Timur Soekarwo dan Bupati Banyuwangi Abdullah Azwar Anas. Bandara Internasional Banyuwangi berlokasi di tengah-tengah area persawahan di desa Blimbingsari, Kabupaten Banyuwangi. Akses untuk menuju Bandara Internasional Banyuwangi cukup mudah karena jalannya cukup bagus dan banyak *signage* untuk menuju tempat tersebut.

Pada tahun 2010 bandara hanya melayani 7.386 penumpang, tetapi pada tahun 2017 telah melayani 140.683 penumpang atau meningkat 1.700 persen dalam 7 tahun dan meningkat lagi secara signifikan menjadi 307.157 penumpang hanya dalam 10 bulan pada tahun 2018.

Peningkatan penumpang ini disebabkan oleh semakin banyaknya pergerakan pesawat di International Banyuwangi Airport Tahun 2017 lalu ada 2967 pergerakan pesawat. Sementara di tahun 2018, naik menjadi 4782 pesawat landing dan take off. Maskapai yang melayani penerbangan mulai Batik Air, Citilink, Nam Air, Garuda Indonesia hingga Wings Air.

Di tahun 2018, PT Angkasa Pura II juga menasbihkan bandara paling ujung Timur Pulau Jawa ini sebagai bandara internasional, setelah adanya maskapai Citilink membuka rute penebangan ke Kuala Lumpur direct flight.

Dilabeli sebagai bandara internasional, BIB juga dilengkapi fasilitas tambahan. Mulai dari perluasan Apron dari 3 Parking Stand (PS) atau parkir pesawat menjadi 9 PS. Selain itu ada juga penguatan PCN (Pavement Clasification Number) RunWay dari 37 ke 56. Sehingga secara otomatis dapat didarati pesawat A-320.

Sebagai salah satu bandara bertaraf internasional di Indonesia, Bandara Internasional Banyuwangi (BIB) merupakan pintu gerbang masyarakat Suku Osing Banyuwangi, yang tentunya sangat berpotensi untuk memperkenalkan



kebudayaan Banyuwangi kepada para pengunjung melalui desain interior dan arsitektural bandara, sebagai salah satu langkah dalam meningkatkan sektor pariwisata Kabupaten Banyuwangi.

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

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

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut, dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana gubahan interior menghadirkan karakteristik budaya Banyuwangi sebagai penunjang pariwisata pada terminal bandara?
2. Bagaimana membuat Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi menjadi lebih hijau khususnya secara visual dan fungsi?
3. Bagaiman cara merencanakan tata ruang dan optimalisasi fasilitas bandara sehingga bisa mengoptimalkan Bandara Internasional Banyuwangi sebagai green airport bertaraf internasional?

1.3 Batasan Masalah/Lingkup Desain

1. Desain mengacu pada standar fasilitas, kenyamanan bandara dan dampak pada lingkungan.
2. Budaya yang diterapkan hanya kebudayaan Suku Osing



1.4 Tujuan

Tujuan dilakukannya tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

1. Menciptakan desain interior dengan karakteristik budaya Suku Osing yang dikemas dalam konsep *Green Airport* pada Bandara Internasional Banyuwangi
2. Menciptakan desain interior bandara dengan tata ruang dan optimalisasi fasilitas bandara dengan standar internasional.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

1. Manfaat Akademis

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

2. Institusi

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

3. Bidang Desain Interior

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



1.6 Batasan Tugas Akhir

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



Halaman ini sengaja dikosongkan.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA, EKSISTING DAN PEMBANDING

2.1 Tinjauan Bandar Udara

Bandara atau bandar udara yang juga populer disebut dengan istilah *airport* merupakan sebuah fasilitas di mana pesawat terbang seperti pesawat udara dan helikopter dapat lepas landas dan mendarat. Suatu bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki sebuah landasan pacu atau *helipad* (untuk pendaratan helikopter), sedangkan untuk bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya seperti bangunan terminal dan hanggar.

Menurut Annex 14 dari ICAO (International Civil Aviation Organization): Bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Sedangkan definisi bandar udara menurut PT (Persero) Angkasa Pura I adalah lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat.

2.1.1 Sejarah Bandar Udara

Pada masa awal penerbangan, bandar udara hanyalah sebuah tanah lapang berumput yang bisa didarati pesawat dari arah mana saja tergantung arah angin.

Pada masa Perang Dunia I, bandar udara mulai dibangun permanen seiring meningkatnya penggunaan pesawat terbang dan landas pacu mulai terlihat seperti sekarang. Setelah perang berakhir, bandar udara mulai ditambahkan fasilitas-fasilitas komersial untuk melayani penumpang.

Sekarang, bandar udara bukan hanya tempat untuk naik dan turun pesawat. Dalam perkembangannya, berbagai fasilitas ditambahkan seperti



toko-toko, restoran, pusat kebugaran, dan butik-butik merek ternama apalagi di bandara-bandara baru.

Kegunaan bandar udara selain sebagai terminal lalu lintas manusia/penumpang juga sebagai terminal lalu lintas barang. Untuk itu, di sejumlah bandar udara yang berstatus bandar udara internasional ditempatkan petugas-petugas bea cukai. Di Indonesia, bandar udara yang berstatus bandar udara internasional antara lain adalah Kuala Namu (Deliserdang), Soekarno-Hatta (Cengkareng), Djuanda (Surabaya), Sultan Aji Muhammad Sulaiman (Kota Balikpapan), Hasanuddin (Makassar), dan masih banyak lagi.

2.1.2 Fungsi Bandar Udara

Bandara berfungsi sebagai suatu tempat dengan segala perlengkapan beserta gedungnya, dipakai untuk pemberangkatan, pendaratan dan pelayanan bagi pesawat terbang dengan segala muatannya, berupa penumpang dan barang. Artinya, bandara merupakan tempat perpindahan dari sub sistem angkutan udara ke udara, udara ke darat atau udara ke air. Dewasa ini fungsi bandar udara telah banyak bergeser di beberapa belahan dunia. Pergeseran dimaksud adalah pengelolaan bandar udara yang semula berfungsi sebagai tempat tujuan (*destination airport*) berubah atau bertambah menjadi tempat transit (*transit airport*) yang sekaligus merupakan kawasan bisnis (*aerometropolitan*).

Pentingnya pengembangan sektor transportasi udara :

- Merupakan urat nadi Pembangunan Nasional untuk melancarkan arus manusia barang maupun informasi sebagai penunjang tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat.
- Mempercepat arus lalu lintas penumpang, kargo servis.
- Peran Transportasi Udara Dalam Integrasi Nasional: Penunjang Dan Pendorong Stabilitas Wilayah Perbatasan Indonesia.



2.1.3 Klasifikasi Bandar Udara

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

- A. Berdasarkan karakter fisiknya, bandar udara dapat digolongkan menjadi seaplane bases, heliports, STOL port, dan bandara konvensional.
- B. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaannya, bandar udara dapat digolongkan menjadi dua, yakni bandar udara umum yang dikelola oleh pemerintah untuk penggunaan secara umum maupun militer, atau bandar udara swasta/pribadi yang dikelola dan digunakan untuk kepentingan pribadi atau perusahaan swasta tertentu.
- C. Berdasarkan aktivitasnya, bandar udara dapat digolongkan menurut jenis pesawat terbang yang beroperasi (enplanements) serta menurut karakteristik operasinya (operations).
- D. Berdasarkan fasilitas yang tersedia, bandar udara dapat dikategorikan menurut jumlah runway yang tersedia, alat navigasi yang tersedia, kapasitas hanggar, dan lain sebagainya.
- E. Berdasarkan tipe perjalanan yang dilayani, bandar udara dapat digolongkan menjadi Bandar udara internasional, Bandar udara domestik, dan gabungan antara keduanya.

2.1.4 Peran Bandar Udara

Bandar udara memiliki peran sebagai berikut :

- A. Simpul dalam jaringan transportasi udara yang digambarkan sebagai titik lokasi bandar udara yang menjadi pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara;
- B. Pintu gerbang kegiatan perekonomian dalam upaya pemerataan pembangunan, pertumbuhan dan stabilitas ekonomi serta keselarasan pembangunan nasional dan pembangunan daerah yang digambarkan



- sebagai lokasi dan wilayah di sekitar bandar udara yang menjadi pintu masuk dan keluar kegiatan perekonomian;
- C. Tempat kegiatan alih moda transportasi, dalam bentuk interkoneksi antar moda pada simpul transportasi guna memenuhi tuntutan peningkatan kualitas pelayanan yang terpadu dan berkesinambungan yang digambarkan sebagai tempat perpindahan moda transportasi udara ke moda transportasi lain atau sebaliknya;
- D. Pendorong dan penunjang kegiatan industri, perdagangan dan/atau pariwisata dalam menggerakkan dinamika pembangunan nasional, serta keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya, digambarkan sebagai lokasi bandar udara yang memudahkan transportasi udara pada wilayah di sekitarnya;
- E. Pembuka isolasi daerah, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang dapat membuka daerah terisolir karena kondisi geografis dan/atau karena sulitnya moda transportasi lain;
- F. Pengembangan daerah perbatasan, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan tingkat prioritas pengembangan daerah perbatasan Negara Kesatuan Republik Indonesia di kepulauan dan/atau di daratan;
- G. Penanganan bencana, digambarkan dengan lokasi bandar udara yang memperhatikan kemudahan transportasi udara untuk penanganan bencana alam pada wilayah sekitarnya;
- H. Prasarana memperkuat wawasan nusantara dan kedaulatan negara, digambarkan dengan titik-titik lokasi bandar udara yang dihubungkan dengan jaringan dan rute penerbangan yang mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

2.1.5 Fasilitas bandar udara

Fasilitas bandar udara yang terpenting adalah:

A. Sisi Udara (Air Side)

- Runway atau landas pacu yang mutlak diperlukan pesawat. Panjangnya landas pacu biasanya tergantung dari besarnya



pesawat yang dilayani. Untuk bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput ataupun tanah diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 20 meter, misal melayani Twin Otter, Cessna, dll. pesawat kecil berbaling-baling dua (umumnya cukup 600-800 meter saja). Sedangkan untuk bandar udara yang agak ramai dipakai konstruksi aspal, dengan panjang 1.800 meter dan lebar 30 meter. Pesawat yang dilayani adalah jenis turbo-prop atau jet kecil seperti Fokker-27, Tetuko 234, Fokker-28, dlsb. Pada bandar udara yang ramai, umumnya dengan konstruksi beton dengan panjang 3.600 meter dan lebar 45-60 meter. Pesawat yang dilayani adalah jet sedang seperti Fokker-100, DC-10, B-747, Hercules, dlsb. Bandar udara international terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas.

- Apron atau tempat parkir pesawat yang dekat dengan terminal building, sedangkan taxiway menghubungkan apron dan runway. Konstruksi apron umumnya beton bertulang, karena memikul beban besar yang statis dari pesawat.
- Untuk keamanan dan pengaturan, terdapat Air Traffic Controller, berupa menara khusus pemantau yang dilengkapi radio control dan radar.
- Karena dalam bandar udara sering terjadi kecelakaan, maka disediakan unit penanggulangan kecelakaan (air rescue service) berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulans, dan peralatan penolong lainnya.
- Juga ada fuel service untuk mengisi bahan bakar avtur.

B. Sisi Darat (Land Side)

- Terminal bandar udara atau concourse adalah pusat urusan penumpang yang datang atau pergi. Di dalamnya terdapat pemindai bagasi sinar X, counter check-in, (CIQ, Custom - Immigration - Quarantine) untuk bandar udara internasional, dan



ruang tunggu (boarding lounge) serta berbagai fasilitas untuk kenyamanan penumpang. Di bandar udara besar, penumpang masuk ke pesawat melalui garbarata atau avio bridge. Di bandar udara kecil, penumpang naik ke pesawat melalui tangga (pax step) yang bisa dipindah-pindah.

- Curb, adalah tempat penumpang naik-turun dari kendaraan darat ke dalam bangunan terminal.
- Parkir kendaraan, untuk parkir para penumpang dan pengantar/penjemput, termasuk taksi.

2.1.6 Tipe Bandar Udara

Bandar udara secara umum digolongkan dalam beberapa tipe menurut berbagai kriteria 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 konvensional.
2. Berdasarkan pengelolaan dan penggunaannya, 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 rutinnnya, 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

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 criteria berikut ini :

1. Komponen jasa angkutan udara.
2. Komponen pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan.
3. Komponen daya tampung bandara (landasan pacu dan tempat penerbangan).
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.

2.1.7 Jenis-Jenis Bandar Udara

A. Bandar Udara Domestik

Bandar Udara Domestik merupakan sebuah bandar udara yang hanya menangani penerbangan domestik atau penerbangan di negara yang sama. Bandara domestik tidak memiliki fasilitas bea cukai dan imigrasi dan tidak mampu menangani penerbangan menuju atau dari bandara luar negeri.

Bandara tersebut umumnya memiliki landasan pendek yang hanya dapat menangani Pesawat jarak pendek/menengah dan lalu lintas regional.



Di beberapa negara, bandar udara sejenis itu tidak memiliki pemeriksaan keamanan / detektor logam, tetapi pemeriksaan seperti itu telah diadakan beberapa tahun belakangan ini.

B. Bandar Udara Internasional

Merupakan sebuah bandar udara yang dilengkapi dengan fasilitas Bea dan Cukai dan Imigrasi untuk menangani penerbangan internasional menuju dan dari negara lainnya. Bandara sejenis itu umumnya lebih besar, dan sering memiliki landasan lebih panjang dan fasilitas untuk menampung pesawat besar yang sering digunakan untuk perjalanan internasional atau antarbenua. Bandara internasional sering menangani penerbangan domestik (penerbangan yang terjadi di satu negara) juga penerbangan internasional. Di beberapa negara kecil kebanyakan bandar udara merupakan internasional, sehingga konsep suatu "bandara internasional" memiliki makna kecil. Di negara-negara tersebut, terdapat sebuah sub-kategori bandar udara internasional terbatas yang menangani penerbangan internasional, tetapi terbatas pada tujuan jarak pendek (umumnya karena faktor geografi) atau campuran bandara sipil/militer.

C. Bandar Udara Regional

Merupakan sebuah bandar udara yang melayani lalu lintas di daerah geografi berpenduduk relatif kecil. Sebuah bandara regional umumnya tidak memiliki fasilitas Bea dan Cukai dan Imigrasi untuk memproses lalu lintas antarnegara. Pesawat yang menggunakan bandara tersebut merupakan jet bisnis kecil, pesawat pribadi.

2.1.8 Aktivitas Bandar Udara

Bandara merupakan penghubung antara transportasi daratan dan udara yang secara umum bandara mempunyai fungsi sebagai :

- Tempat keberangkatan dan kedatangan penumpang pesawat.
- Untuk bongkar/muat barang atau naik/turun penumpang.
- Tempat perpindahan (*interchange*) antar transit.



Unsur-unsur pokok yang terkait di dalam angkutan udara antara lain : pesawat udara, terminal, *en route (air way, navigation, meteorology approach control dan radio monitoring)*. Masing-masing unsur ini memiliki ketergantungan yang sangat erat satu sama lain, sehingga jika satu berkembang maka yang lain akan berkembang juga sejalan dengan urgensinya.

Kegiatan yang menunjang unsur-unsur pokok itu antara lain :

- Kegiatan pelayanan penumpang dan barang secara operasional maupun administratif.
- Pelayanan bagi keamanan penerbangan pada waktu terbang, mendarat atau naik.
- Pelayanan pesawat terbang dalam hal teknis dan operasional, yang sesuai dengan hukum-hukum internasional maupun domestik, menyangkut peranan pemerintah dalam transportasi udara.

Sebelum melahirkan macam ruang yang dibutuhkan, tentu harus dianalisis pola pewartannya sampai kegiatan yang ada di bandara. Macam kegiatan itu antara lain meliputi

- *Airlines* (agen penerbangan, penjualan tiket, sampai administrasi dan operasional),
- Pelayanan umum (kedatangan dan keberangkatan penumpang, transit, istirahat makan/minum), persewaan (penjualan *suvenir*, jasa, surat menyurat, perhubungan),
- Pengelola bandara (pimpinan, kepala bagian, staf, dan pelaksana),
- Processing penumpang (pengawasan atau kontrol),
- Sirkulasi dan utilitas (untuk penumpang maupun petugas),
- Cargo,
- Pelayanan parkir, dan
- Penunjang kegiatan (teknis dan jaga).



2.3 Tinjauan Terminal Bandar Udara

Suatu terminal bandar udara merupakan sebuah bangunan di bandar udara di mana penumpang berpindah antara transportasi darat dan fasilitas yang membolehkan mereka menaiki dan meninggalkan pesawat.

Di terminal, penumpang membeli tiket, menitipkan bagasinya, dan diperiksa pihak keamanan. Bangunan yang menyediakan akses ke pesawat (melalui gerbang) disebut "concourse". Tetapi, sebutan "terminal" dan "concourse" kadang-kadang digunakan berganti-ganti, tergantung konfigurasi bandara.

Bandara kecil memiliki sebuah terminal sementara bandara besar memiliki beberapa terminal dan/atau concourse. Di bandara kecil, bangunan terminal tunggal melayani semua fungsi sebuah terminal dan concourse.

Beberapa bandara besar memiliki terminal yang terhubung dengan banyak concourse melalui jalan setapak, jembatan layang, atau terowongan bawah tanah (seperti Bandar Udara Internasional Denver). Beberapa bandara besar memiliki lebih dari satu terminal, masing-masing dengan satu concourse atau lebih (seperti Bandar Udara La Guardia New York). Bandar udara besar lainnya memiliki terminal ganda di mana masing-masing telah termasuk fungsi sebuah concourse (seperti Bandar Udara Internasional Dallas/Fort Worth).

2.3.1 Fungsi Terminal Bandar Udara

Terminal penumpang merupakan salah satu fasilitas pelayanan dalam suatu bandar udara, yang mempunyai fungsi sebagai berikut :

1.) Fungsi Operasional yaitu kegiatan pelayanan penumpang dan barang dari dan ke transportasi udara. Yang termasuk dalam fungsi operasional antara lain :

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



- B. Pelayanan penumpang yaitu proses pelayanan penumpang pesawat udara antara lain: layanan tiket, pendaftaran penumpang dan bagasi, memisahkan bagasi dari penumpang dan kemudian
 - C. mempertemukannya kembali. Fungsi ini terjadi dalam kawasan terminal penumpang.
 - D. Pertukaran tipe pergerakan yaitu proses perpindahan penumpang dan atau barang/ bagasi dari dan ke pesawat.
- 2.) Fungsi Komersil yaitu bagian ruang tertentu yang terdapat di dalam terminal penumpang dapat disewakan antara lain untuk : restoran, toko, ruang pameran, iklan, pos giro, telepon, bank dan asuransi, biro wisata dan lain-lain.

2.3.2 Jenis Terminal

Terminal penumpang menurut jenisnya terdiri dari :

- 1) Terminal penumpang umum, yaitu terminal penumpang yang menampung kegiatan-kegiatan operasional, komersial dan administrasi bagi pelayanan penumpang, baik dengan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal.
- 2) Terminal penumpang khusus yaitu terminal penumpang yang diperuntukan bagi penumpang umum dengan pelayanan khusus dan hanya dimanfaatkan pada waktu-waktu tertentu antara lain :
 - A. Terminal haji yaitu terminal penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan pelayanan jemaah haji dan barang bawaannya Dalam pemrosesan penumpang berangkat, maka pemeriksaan calon haji dan bagasi kabinnya sesuai dengan persyaratan keselamatan operasi penerbangan harus dilakukan pemeriksaan *security* oleh petugas di asrama/karantina haji, sedangkan pemeriksaan dokumen dilakukan oleh terminal penumpang.
 - B. Terminal VIP yaitu terminal penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan pelayanan tertentu sebagai pejabat tinggi negara dan tamu negara. Pemeriksaan dilakukan seperti pemeriksaan pada penumpang umum. Perencanaan bangunan terminal VIP dapat terpisah atau



menyatu dengan bangunan terminal penumpang umum.

C. Terminal TKI (Tenaga Kerja Indonesia) yaitu terminal penumpang yang diperuntukan bagi kegiatan pelayanan TKI (Tenaga Kerja Indonesia) dan barang bawaannya. Pemeriksaan dilakukan seperti pemeriksaan pada penumpang umum. Perencanaan bangunan terminal TKI dapat terpisah atau menyatu dengan bangunan terminal penumpang umum.

- Menurut kegiatannya daerah-daerah bangunan dapat dibagi dalam:

a. Daerah Gedung Terminal

Merupakan pusat dari segala kegiatan pengelolaan manusia, barang dan pesawat. Perlu diperhatikan hubungan-hubungan (langsung dan tidak langsung) antara kegiatan-kegiatan di daerah bangunan lainnya. Di terminal penumpang terjadi transisi penumpang, bagasi, pos, barang, makanan, bahan bakar antara angkutan darat dan udara.

b. Daerah Penerbangan Umum dan Lokal (Commercial fixed base operations areas).

Untuk kegiatan jual beli dan sewa pesawat ringan, parkir, perawatan dan perbaikan, charter, penyemprotan, helicopter, pendidikan, dsb. Hubungan dengan kegiatan lain di pelabuhan udara perlu dipertimbangkan dalam perencanaan daerah bangunan lapangan terbang.

c. Daerah Hangar

Untuk persiapan-persiapan pesawatnya:

- Daerah dekat tempat bongkar muat pesawat untuk peralatan dan bahan ringan pelayanan pesawat
- Daerah dekat parkir apron pesawat untuk perawatan diantara jadwal terbangnya.



Daerah hangar dan sekitarnya untuk perawatan berat pesawat lengkap. Luas daerah ini dipengaruhi oleh sifat dan ruang lingkup perawatan. Yang terakhir ini tergantung dari pola jaringan udaranya dan fasilitas besar diperlukan di tempat penerbangan-penerbangan asal, tujuan dan membalik (*originating/ mulai, ending/berakhir dan turn-around points*). Kemungkinan perluasan harus diperhitungkan dalam perencanaannya.

d. Daerah Cargo

Luasnya tergantung dari sistem pengelolaan dan banyaknya muatan yang ditangani supaya bisa berjalan efisien. Bisa menyatu dengan

gedung terminal dan bisa mencakup pos, daerah pengelolaan pos dan kiriman barang ringan (*paket pos*) bisa direncanakan dekat daerah kargo atau dekat / menjadi satu dengan daerah gedung terminal penumpang sesuai intensitas kegiatan pos.

e. Daerah Parkir Pesawat (Parking Apron)

Untuk perawatan yang perlu waktu di tanah agak lama. Sebaiknya disediakan parking apron terpisah untuk pesawat-pesawat *type executive general aviation*.

f. Daerah Khusus

Untuk peralatan yang akan dipakai dalam keadaan darurat yang harus bisa mencapai langsung semua daerah sekeliling lapangan udara. Demikian juga diperlukan daerah khusus untuk peralatan yang akan dipakai untuk perawatan umum pelabuhan udara. Jadi sebaiknya didekat fasilitas pendaratan seperti landasan dan taxiway dan jalan masuk lapangan udara, tetapi tidak perlu berdekatan dengan gedung terminal penumpang ataupun daerah bongkar muat barang.



2.3.3 Persyaratan Bangunan Terminal

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

A. Ruang Umum

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

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

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

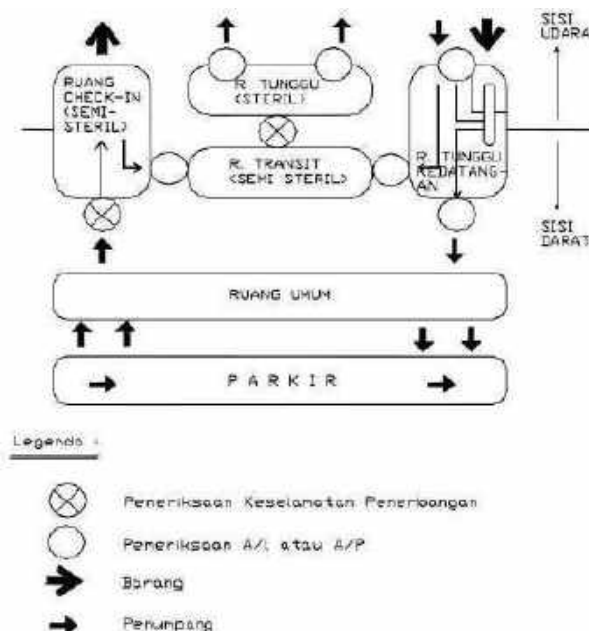
B. Ruang Semi Steril

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



C. Ruang Steril

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



Gambar 2.1 Blok Tata Ruang Penerbangan Domestik

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

2.3.4 Sirkulasi Penumpang

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

A. Sirkulasi Penumpang berangkat

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



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

B. Sirkulasi Penumpang datang/transit

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

2.3.5 Standar Luas Bangunan Terminal

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

Tabel 2.1. Standar luas terminal penumpang domestik

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

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

2.3.6 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Bandara

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



fasilitas bangunan terminal penumpang standar dijelaskan dalam tabel berikut.

Tabel 2.2. Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Standar (Domestik dan Internasional)

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Terminal standar 240 m ² (domestik)	<ol style="list-style-type: none">a. Teras kedatangan dan keberangkatan (curb side)b. Ruang lapor diri (check in area)c. Ruang tunggu keberangkatan (departure lounge)d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (toilet)e. Ruang pengambilan bagasi (baggage claim)f. Area komersial (concession area/room)g. Kantor airline (airline administration)h. Toilet pria dan wanita untuk umum (public toilet)i. Fasilitas telepon umum (public telephone)j. Fasilitas pemadam api ringank. Peralatan pengambilan bagasit tipe gravity rollerl. Kursi tunggu
Terminal standar 600 m ² (domestik)	<ol style="list-style-type: none">a. Teras kedatangan dan keberangkatan (curb side)b. Ruang lapor diri (check in area)c. Ruang tunggu keberangkatan (departure lounge)d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (toilet)e. Ruang pengambilan bagasi (baggage claim)f. Area komersial (concession area/room)g. Kantor airline (airline administration)h. Toilet pria dan wanita untuk umum (public toilet)i. Ruang simpan barang hilang (Lost & ound room)j. Fasilitas telepon umum (public telephone)k. Fasilitas pemadam api ringanl. Peralatan pengambilan bagasit tipe gravity roller



	m. Kursi tunggu
Terminal standar 600 m2 (internasional)	<ul style="list-style-type: none"> a. Teras kedatangan dan keberangkatan (curb side) b. Ruang lapor diri (check in area) c. Ruang tunggu keberangkatan (departure lounge) d. Toilet pria dan wanita ruang tunggu keberangkatan (toilet) e. Ruang pengambilan bagasi (baggage claim) f. Area komersial (concession area/room) g. Kantor airline (airline administration) h. Toilet pria dan wanita untuk umum (public toilet) i. Ruang simpan barang hilang (Lost & round room) j. Fasilitas telepon umum (public telephone) k. Fasilitas pemadam api ringan l. Peralatan pengambilan bagasi tipe gravity roller m. Kursi tunggu n. Fasilitas karantina o. Fasilitas fiskal p. Fasilitas imigrasi dan bea cukai

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

Tabel 2.3 Kelengkapan Ruang dan Fasilitas Terminal Penumpang Lainnya

Fasilitas	Kelengkapan Ruang dan Fasilitas
Fasilitas Penyanggah Cacat	Penyediaan ramp untuk setiap perbedaan ketinggian Lantai di dalam bangunan terminal penumpang (bagi pengguna kursi roda).
Fasilitas Untuk Penumpang	Restoran, kios, salon, kantor pos dan giro, bank, Money changer, nursery, dll.
Fasilitas	Kantor pengelola, ruang mekanikal dan elektrikal, ruang komunikasi, ruang kesehatan, ruang rapat, ruang



Penunjang Terminal/ Bandar Udara	pertemuan, dapur, <i>catering</i> , fasilitas perawatan pesawat udara.
Fasilitas Parkir	Jumlah lot = 0.8 x penumpang waktu sibuk Luas = jumlah lot X 35 m ²

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

2.4 Pengambilan Tema Desain

Desainer interior harus mampu menyelesaikan permasalahan yang ditemukan saat pengumpulan data untuk dapat mengakomodasi kebutuhan pengguna terhadap aktivitas agar mendapatkan kenyamanan, keamanan dan estetikanya, dengan memiliki beberapa pendekatan dalam mendesain interior akan mempermudah desainer untuk menemukan alternatif desain, solusi desain, menganalisis dan memperoleh hasil desain yang terbaik.

2.4.1 Studi Green Design

Ketika mendengar kata Green Design, orang-orang pasti akan langsung terpikir tentang desain yang berwarna hijau atau desain yang didalamnya terdapat banyak tanaman. Namun, ternyata Green Design lebih luas dari itu. menurut arsitek, Riri Novriansyah, green building atau green design erat kaitannya dengan energi, terutama yang berdampak bagi lingkungan, sosial, masyarakat, serta ekonomi.

A. Pembangunan Berkelanjutan

Prinsip utama dalam konsep Green Design adalah pembangunan berkelanjutan. Bermula dari munculnya kesadaran manusia bahwa sejak revolusi industri tingkat kemajuan teknologi, pertumbuhan jumlah penduduk dan eksploitasi yang dilakukan terhadap sumber-sumber daya alam yang ada di muka bumi ini tidak dapat dikendalikan lagi.

Akibatnya adalah polusi, sampah beracun, pemanasan global, berkurangnya sumber daya alam, penipisan lapisan ozon, hilangnya hutan dan lain-lain. Timbul kekhawatiran bahwa bumi mempunyai keterbatasan



dalam menyediakan sumber-sumber alam yang dibutuhkan demi keberlanjutan hidup seluruh makhluk yang ada di muka bumi sehingga efisiensi penggunaan sumber-sumber alam pada seluruh aspek kegiatan manusia harus dilakukan.

The World Commission on Environment and Development / WCED yang diketuai oleh Gro Harlem Brundland (PM Norwegia) tahun 1987, merekomendasikan sebuah konsep pembangunan, sustainability development (development which meets the needs of the present without compromising the ability of future generation to meet their own needs), yaitu proses pembangunan yang berprinsip "memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan". Pembangunan dimaksud di sini mencakup seluruh aspek kegiatan yang dilakukan manusia yaitu aspek sosial, ekonomi dan lingkungan.

B. Sustainibilitas dan Arsitektur

Pembangunan yang dilakukan sebuah negara bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya dengan meningkatkan angka pertumbuhan ekonomi.

Arsitektur merupakan salah satu indikator penting yang menunjukkan adanya aktifitas ekonomi. Pembangunan ekonomi sebuah negara akan ditandai dengan banyaknya pembangunan pabrik, bangunan komersial, perkantoran, bangunan hunian dan lain sebagainya. Dalam skala rumah tangga, penambahan income rumah tangga akan diikuti dengan keinginan untuk memiliki rumah yang besar dengan material bangunan yang lebih mahal, furnitur dan perlengkapan rumah tangga lainnya, kondisi yang nyaman (thermal comfort) di dalam bangunan, serta taman atau halaman yang luas. Pemenuhan keinginan tersebut dilakukan tanpa memperhitungkan dampaknya terhadap kualitas lingkungan di tingkat lokal maupun global.

Proyek arsitektur mengkonsumsi banyak material sekaligus memproduksi banyak sampah. Dafid Rodman dan Nicolas Lesson dalam



tulisannya yang berjudul “A Building Revolution: How Ecology and Health Concerns Are Transforming Construction,” (Worldwatch Paper 124, Washington, DC., March 1996) menyebutkan bahwa pembangunan lingkungan binaan berdampak pada penggunaan sumber-sumber alam. Lingkungan binaan manusia menggunakan 1/6 air tawar dunia, menggunakan 1/4 hasil kayu dunia, 2/5 bagian material dan energi dunia. Selain itu lingkungan binaan juga memberikan dampak perubahan pada lahan yaitu mempengaruhi daerah resapan air, dan kualitas udara.

Keberadaan bangunan sejak awal berdirinya dan selama operasional bangunan dengan aktifitas manusia di dalamnya akan mempengaruhi lingkungan secara lokal maupun global. Pada tahap awal, pengembangan dan konstruksi pada lahan akan mengubah karakter ekologis asli tanah. Arus keluar masuk peralatan konstruksi dan orang-orang ke dalam tapak selama proses konstruksi juga akan mengganggu ekologi secara lokal. Pengadaan dan produksi material yang dibutuhkan bangunan berdampak pada lingkungan secara global. Setelah dibangun, operasional bangunan akan memberi dampak dalam kurun waktu yang lama terhadap lingkungan. Secara sederhana, penggunaan energi dan air pada bangunan akan menghasilkan gas beracun dan sampah. Proses penggalian bahan baku, pembuatan material, dan transportasi seluruh sumber-sumber yang dibutuhkan untuk operasional dan maintenance bangunan juga memiliki sejumlah dampak negatif terhadap lingkungan.

Banyak stake holder yang terkait proyek arsitektur seperti arsitek, engineer, pengembang, dan kontraktor di seluruh dunia saat ini berlomba-lomba untuk menjual jasa/produk dengan meng-klaim bahwa proyeknya adalah sebuah bangunan yang sustainable atau green building (istilah ini lebih banyak digunakan). Terminologi ‘sustainable/green building’ dilekatkan pada beberapa bangunan yang tidak tepat menyandang predikat tersebut. Beberapa profesional menginterpretasikan green building dengan memanfaatkan produk-produk recycle pada bangunannya atau karena bangunannya memiliki sistem bukaan yang baik. Sustainable building



diterjemahkan dengan cara kualitatif. Pendekatan tersebut tidaklah cukup untuk membuat bangunan mendapat predikat sebuah green building.

Bangunan mendapat predikat sebagai sustainable/green building jika bangunan tersebut mampu meminimalkan dampak negatifnya terhadap lingkungan, sebaliknya mengoptimalkan dampak sosial dan ekonominya. Sebuah rancangan yang sustainable tidak terkait dengan fitur-fitur tertentu yang dijadikan sebagai jargon dan menyempitkan arti sebenarnya dari istilah sustainable tersebut.

Tanggung jawab professional seorang arsitek adalah besar, tidak hanya terhadap klien dan masyarakat, tetapi juga sebagai bentuk tanggungjawab terhadap pelaksanaan konsep sustainable development. Dibutuhkan tanggungjawab profesional yang ahli dan berkompeten tentang ilmu bangunan untuk merancang bangunan yang sustainable.

C. Sustainable Design

Arsitektur adalah seni dan ilmu tentang bangunan. Kita dapat melihat banyak karya arsitektur sebagai karya seni dalam konteks budaya dan sosial masyarakat tertentu. Bukan saatnya lagi melihat bangunan hanya sebagai sebuah karya seni semata mengingat keterbatasan-keterbatasan sumber alam, keterbatasan bumi 'menerima produksi sampah' yang kita ciptakan. Jika ingin survive, maka kita harus menghentikan segala macam bentuk eksploitasi terhadap alam. Jika aktifitas yang kita kerjakan akan mempengaruhi kualitas lingkungan maka kita harus bertindak dengan 'cara' sustainable. Menurut Jason F. McLennan (2004) sustainable design merupakan dasar filosofis tumbuhnya gerakan pribadi dan organisasi yang mencari literatur untuk mendefinisikan kembali bagaimana bangunan dirancang dibangun dan dioperasikan lebih bertanggung jawab terhadap lingkungan. Selanjutnya Jason mendefinisikan sustainable design sebagai sebuah filosofis untuk rancangan yang menghasilkan kualitas lingkungan buatan secara maksimal, pada saat bersamaan meminimalkan atau mengeliminasi dampak negatifnya terhadap lingkungan alam. Karena sustainable design



adalah sebuah pendekatan untuk merancang dan bukan sebuah penilaian estetika maka sustainable design bukanlah merupakan sebuah style. Pendekatan ini juga dapat digunakan untuk perancangan semua jenis proyek dalam skala apapun. Tujuan utama pendekatan ini adalah meningkatkan kualitas yang artinya menciptakan kualitas bangunan yang lebih baik untuk manusia, produk yang lebih baik untuk digunakan dan tempat yang lebih baik untuk dihuni. Sustainable design juga menekankan pencarian solusi rancangan yang seimbang terhadap permasalahan lingkungan, kenyamanan, estetika, serta biaya.

Strategi dan teknologi yang memiliki dampak rendah terhadap lingkungan dan memperbaiki kenyamanan serta kualitas secara keseluruhan menurut pendekatan sustainable design antara lain adalah:

- Penerangan alami (daylighting)
- Kualitas udara dalam ruang
- Ventilasi Alami
- Efisiensi Energy
- Minimasi sampah konstruksi
- Konservasi Air
- Manajemen sampah padat
- Renewable Energy
- Lansekap Alamiah
- Preservasi Lahan

Arsitektur menghadapi tantangan yang unik dalam konsep sustainabilitas. Tidak dapat dihindarkan bahwa setiap bangunan cepat atau lambat akan memberikan dampak terhadap keberlanjutan (sustainability) lingkungan sekitarnya dan lingkungan secara umum. Namun demikian kebutuhan manusia terhadap keberadaan bangunan adalah kebutuhan yang mendasar. Fungsi dasar bangunan adalah sebagai 'shelter' yaitu sebagai tempat perlindungan terhadap iklim/cuaca dan ancaman dari makhluk lain.



Lingkungan di dalam bangunan mempengaruhi manusia melalui organ-organ sensoris:

- Mata untuk melihat: tujuannya adalah memastikan terciptanya kenyamanan visual di dalam bangunan dan kinerja visual bangunan.
- Telinga untuk mendengar: menciptakan kondisi yang nyaman untuk mendengar suara yang diinginkan sebaliknya mengeliminasi atau mengontrol suara yang tidak diinginkan yaitu bising atau noise.
- Sensorik termal yang meliputi seluruh permukaan kuli tubuh. Tidak hanya berfungsi sebagai sensor termal tetapi tubuh juga mengeluarkan panas sebagai hasil metabolisme tubuh. Tubuh memiliki keterbatasan menerima temperatur dan memiliki batas suhu tertentu yang disebut sebagai kondisi termal yang nyaman. Bangunan harus dapat menyediakan kondisi nyaman termal tersebut.

Dengan demikian yang penting bagi perancang bangunan adalah bagaimana mengendalikan kondisi lingkungan di dalam bangunan yaitu suhu, pencahayaan dan suara (Szokolay, 2004). Kondisi nyaman tersebut dapat diciptakan melalui rancangan bangunan (pasif kontrol) atau dengan menggunakan energi (aktif kontrol). Jika kita memiliki energi tak terbatas, kita dapat menciptakan kenyamanan bahkan jika tanpa bangunan. Dalam praktek kita dapat menggunakan kedua metoda aktif dan pasif sekaligus.

Pada saat ini dimana sumber energi terbatas dan peningkatan penggunaan dapat menyebabkan konsekuensi serius terhadap lingkungan (peningkatan emisi CO₂, global warming, dan polusi udara), maka sudah menjadi tugas perancang bangunan untuk memastikan terpenuhinya persyaratan kondisi nyaman di dalam bangunan dengan tanpa/sedikit menggunakan energi atau menggunakan energi yang terbarukan. Dengan demikian tugas perancang adalah:



- A. Memeriksa dan menganalisa kondisi eksisting (tapak, iklim, pencahayaan, tingkat kebisingan);
- B. Menentukan batas-batas kondisi yang dibutuhkan (suhu, pencahayaan dan tingkat kebisingan);
- C. Mampu mengendalikan (panas, cahaya dan suara) secara pasif (melalui bangunan itu sendiri);

Bangunan bukan hanya sebagai shelter atau perlindungan dari iklim yang tidak diinginkan (hujan, angin dan dingin), tetapi harus dapat berfungsi sebagai penyaring: membuang pengaruh yang tidak diinginkan (misalnya radiasi matahari) tetapi mengambil hal-hal yang dibutuhkan seperti pencahayaan alami, atau ventilasi alami.

2.4.2 Studi Tanaman Pendukung Konsep

Tanaman merupakan unsur penting dalam menunjang konsep Green Design yang digunakan pada Bandara Internasional Banyuwangi. Tanaman memiliki fungsi sebagai penambah estetika, penyegar lingkungan, meminimalisir penggunaan energi, dan secara tidak langsung juga berpengaruh pada psikologis orang-orang yang ada di tempat tersebut. Di bawah ini adalah contoh tanaman-tanaman yang memiliki dampak yang signifikan pada sebuah tempat/bangunan/interior baik dari segi estetika maupun kesehatan:

2.4.2.1 Tanaman Outdoor:

A. Palem Kuning

Palem Kuning, atau Areca Palm merupakan jenis tanaman hias indoor dengan pelepah daun cukup panjang dan menutupi batang yang beruas-ruas. Rata-rata tinggi pohon ini bisa mencapai 1-6 meter. Pohon ini harus ditaruh di tempat yang lembab agar tidak rusak, tapi pada dasarnya palem kuning bisa disimpan di mana saja, terutama di sebelah furnitur yang baru dipernis. Jenis palem ini mampu menyedot polutan yang berasal dari senyawa formaldehyde.



B. Palem Bambu

Tanaman hias ini memerlukan cahaya terang untuk tumbuh subur. Pohon ini tumbuh subur di area lembab, tapi jaga agar tidak terlalu banyak disirami air. Meskipun berfungsi menyedot polutan, palem bambu mungkin mengundang laba-laba atau serangga. Untuk mengantisipasinya, semprotkan cairan pestisida.





C. Karet Hias

Karet Hias, atau *Ficus Robusta* (nama latin) adalah salah satu tanaman hias yang kegunaannya menyerap formaldehid dan menghasilkan oksigen. Daunnya berwarna hijau muda, dan saat dipegang teksturnya kenyal. Oleh karena itu, pohon yang satu ini juga dikenal dengan sebutan Rubber Plant. Karet Hias sebaiknya tidak ditaruh di tempat terlalu terang, terutama di bawah sinar matahari. Tempatkan di dalam ruangan dengan sedikit pancaran sinar.



D. Rhaps Excelsa

Rhaps Excelsa merupakan jenis palem yang tidak mudah rusak dan bisa beradaptasi di hampir setiap kondisi suhu maupun



cahaya. Rhaps juga termasuk tanaman hias yang mudah dipelihara, tapi pertumbuhannya lambat.



E. *Dracaena Deremensis*

Tanaman hias daun ini mudah dirawat dan memerlukan cahaya terang untuk tumbuh subur. *Dracaena* bisa beradaptasi hidup di area dengan cahaya rendah jika penyiraman airnya dikurangi. Jaga tanah dalam pot agar tetap lembap dan sering-sering menyemprotnya dengan air hangat. Potong bila ada daun-daun yang mati untuk memberi ruang tumbuhnya daun baru.



F. Peace Lily

Peace Lily sangat bagus untuk membersihkan udara. Perawatannya juga tidak terlalu rumit, hanya perlu perhatikan penempatannya. Tanaman hias bunga yang terkenal mampu menghilangkan racun benzena dan formaldehida ini perlu cahaya dan kelembaban tinggi untuk tumbuh subur. Daunnya perlu sering disemprot dengan air hangat.



G. Pakis Boston



Pakis Boston punya ciri yang spesifik, sehingga Anda mudah mengenalinya. Tiap helai daunnya memiliki beberapa helaian lagi yang tampak seperti jumbai-jumbai. Tanaman hias daun yang masih satu keluarga dengan pohon suplir ini bisa ditempatkan di lantai atau pot gantung. Pakis Boston menggunakan stomata sebagai penyedot racun formaldehid dan xylene, mengubahnya jadi zat bermanfaat.



H. Chinese Evergreens

Tanaman hias Chinese Evergreens ini cocok ditempatkan di kamar mandi untuk menghilangkan formaldehide di udara, zat kimia pemicu kanker. Paling baik ditaruh di dekat shower atau pancuran mandi.



I. European Ivy

Tanaman hias European Ivy ini juga cocok ditempatkan di kamar mandi. Tanaman ini bisa menyerap karbon dioksida sehingga udara jadi lebih bersih dari racun, metal dan formaldehyde.



J. Lidah Mertua



Untuk mendapatkan kualitas tidur yang lebih baik, coba taruh tanaman hias Lidah Mertua di kamar. Tanaman hias daun ini mengeluarkan oksigen di malam hari sekaligus membersihkan udara dari racun.



K. Anggrek Bulan

Anggrek Bulan selain mempercantik ruangan, juga berfungsi membersihkan udara dengan mengeluarkan oksigen di malam hari. Tanaman hias bunga ini juga termasuk tanaman hias kekinian karena bentuknya yang indah.



L. Kembang Sepatu



Tanaman hias bunga ini bagus ditempatkan di kamar tidur anak atau bayi. Tanaman ini mengeluarkan phytoncide, senyawa antimikroba yang membuat udara di sekitarnya lebih sehat dan bersih.



M. Spider Plant

Tanaman hias ini cocok ditaruh di ruang tamu atau keluarga. Tanaman ini bisa membantu membersihkan udara dari formaldehyde yang disebabkan asap knalpot dan tembakau. Selain itu tanaman ini juga membuat udara lebih lembap.





N. Benjamin Fig

Tanaman hias daun kecil ini akan membersihkan udara dari zat-zat yang dikeluarkan dari produk lem dan deterjen.



O. Lidah Buaya

Lidah buaya merupakan tanaman indoor dan outdoor yang berjenis sukulen. Tanaman sukulen memiliki kelebihan dapat diletakkan pada pot kecil dan tidak terlalu membutuhkan banyak air. Tanaman ini berkhasiat membersihkan udara dari formaldehyde dan benzol.



2.4.2.2 Tanaman Indoor

A. Bunga Anthurium

Bentuk daun yang unik, bervariasi dan indah, tanaman hias indoor berupa bunga anthurium berwarna merah terang layak dilirik menjadi dekorasi rumah. Pilih bibit bunga anthurium yang bervariasi, mulai dari daun seukuran koin hingga ukuran daun dewasa selebar piring. Coba yang jenis bunga anthurium mini sebagai solusi untuk tanaman hias indoor di rumah mungilmu.



B. Pakis Asparagus

Banyak yang suka dengan tampilan pakis asparagus dengan bentuk daun pipih yang menyebar seperti renda halus. Dengan kemampuan tumbuh pesat, gunakan tanaman hias satu ini sebagai tanaman hias indoor yang bisa menangkal polusi udara di rumah sekaligus sedap dipandang mata.





C. Pachira/Money Plant

Terkenal sebagai tanaman feng shui yang cocok untuk mendatangkan rezeki, keberuntungan dan kelancaran finansial, pachira alias money plant bisa jadi tanaman hias indoor yang ideal untuk rumah mungilmu. Dengan perawatan yang tidak sulit dan juga berukuran pas, tempatkan saja tanaman hias ini di dalam pot berukuran kecil dan rawat sesekali dengan memotong dahan, memberi air dan menyangi di sinar matahari.



D. Sukulen Echeveria

Si cantik dari jenis sukulen, Echeveria bisa jadi tanaman hias indoor dengan bentuk bunga menyerupai mawar yang indah. Daunnya mengkilat dan berwarna cerita, serta yang terpenting tidak membutuhkan media pot yang besar. Jika menjadikan Echeveria sebagai tanaman hias indoor, ingat untuk tidak menempatkan di kamar yang bersuhu dingin karena potensi jamur.



E. Tanaman Jade

Satu lagi sukulen sebagai alternatif tanaman hias indoor yang cantik walaupun tidak besar, tanaman jade adalah tanaman hias yang identik dengan pembawa keberuntungan di dalam rumah. Tanaman hias indoor ini bukan cuma cantik dengan bentuk daun oval yang tebal, tetapi juga awet jika dirawat dengan telaten. Lap bagian daun jika tertutupi debu ruangan, beri sedikit air dan siangi sesekali.



F. Bambu Rejeki



Lucky Bamboo, demikian nama keren dari tanaman hias indoor yang satu ini. Sesuai namanya, tanaman bambu rejeki dipercayai bisa membawa keberuntungan sehingga kerap dijadikan simbol dekorasi di dalam rumah. Yang lebih penting lagi, bentuknya yang indah dalam kumpulan bambu yang disurun rapat menjadikannya tanaman hias indoor yang cocok. Tambahkan juga seikat pita merah untuk atraksi yang paling menarik perhatian.



G. Bunga Lidah Mertua

Mau udara di dalam ruangan yang lebih segar? Coba saja tanaman snake plant alias bunga lidah mertua yang mujarab sebagai penyerap racun. Cukup satu pot kecil untuk tanaman hias indoor ini untuk membuat sirkulasi udara kian segar, plus penampilan daun panjang yang tumbuh keatas juga bikin adem.



H. Rosemary

Dengan daun yang berbentuk duri kecil, tanaman herba rosemary cocok sebagai tanaman hias indoor karena berbau wangi dan dihiasi bunga warna ungu kebiruan yang menawan. Manfaat rosemary sebagai tanaman hias indoor juga bisa untuk menangkal nyamuk dan menjadi bumbu masak di dapur untuk olahan yang semakin wangi dan sedap!



I. Lavender

Satu pot kecil bunga lavender bisa membawa aroma wangi yang membuat tidur kian lelap. Sebagai tanaman hias indoor, lavender baik untuk mengatasi cemas baik dari aroma maupun penampilannya yang menyejukkan. Bahkan, lavender



lebih ideal sebagai tanaman hias indoor dalam bentuk kecil karena efeknya yang sudah sangat maksimal.



2.4.3 Studi Suku Osing

A. Suku Osing

Suku Osing atau biasa diucapkan Suku Osing adalah penduduk asli Banyuwangi atau juga disebut sebagai Laros (akronim daripada Lare Osing) atau Wong Blambangan merupakan penduduk mayoritas di beberapa kecamatan di Kabupaten Banyuwangi. Orang Osing menggunakan Bahasa Osing yang merupakan pengaruh dari bahasa Bali dan turunan langsung dari bahasa Jawa Kuno, sebagai bahasa sehari-hari mereka.

B. Bahasa

Suku Osing mempunyai Bahasa Osing yang merupakan pengaruh dari bahasa Bali dan turunan langsung dari Bahasa Jawa Kuno.

C. Kepercayaan

Pada awal terbentuknya masyarakat Osing kepercayaan utama suku Osing adalah Hindu-Budha seperti halnya Majapahit. Namun berkembangnya kerajaan Islam di Pantura menyebabkan agama Islam dengan cepat menyebar di kalangan suku Osing. Berkembangnya Islam



dan masuknya pengaruh luar lain di dalam masyarakat Osing juga dipengaruhi oleh usaha VOC dalam menguasai daerah Blambangan. Masyarakat Osing mempunyai tradisi puputan, seperti halnya masyarakat Bali. Puputan adalah perang terakhir hingga darah penghabisan sebagai usaha terakhir mempertahankan diri terhadap serangan musuh yang lebih besar dan kuat. Tradisi ini pernah menyulut peperangan besar yang disebut Puputan Bayu pada tahun 1771 M.

D. Demografi

Suku Osing menempati beberapa kecamatan di Kabupaten Banyuwangi bagian tengah dan bagian timur, mayoritas berada di Kecamatan Songgon, Kecamatan Rogojampi, Kecamatan Blimbingsari, Kecamatan Singojuruh, Kecamatan Kabat, Kecamatan Licin, Kecamatan Giri, Kecamatan Glagah dan sebagian berada di Kecamatan Banyuwangi, Kecamatan Kalipuro dan Kecamatan Sempu yang berbaaur dengan komunitas suku yang lain seperti Suku Jawa dan Madura. Ada juga sekelompok kecil yang berada di Kecamatan Srono, Kecamatan Cluring, Kecamatan Gambiran dan Kecamatan Genteng. Komunitas Osing atau lebih dikenal sebagai wong Osing oleh beberapa kalangan dan hasil penelitian dianggap sebagai penduduk asli Banyuwangi, sebuah wilayah di ujung paling timur pulau Jawa yang juga dikenal sebagai Blambangan. Komunitas ini menyebar di desa-desa pertanian subur di bagian tengah dan timur Banyuwangi yang secara administratif meliputi wilayah yang berada di Kecamatan Rogojampi, Blimbingsari, Kabat, Licin, Sempu, Singojuruh, Songgon, Cluring, Srono, Banyuwangi mereka telah bercampur dengan penduduk non-Osing, yang terdiri dari migran asal Madura, Jawa Timur bagian barat dan Jawa Tengah, termasuk Yogyakarta. Orang Osing menyebut mereka dengan sebutan "wong Jawa-kulon".

2.4.4 Studi Kesenian Suku Osing

A. Batik



Kabupaten Banyuwangi adalah salah satu penghasil batik yang belum begitu dikenal masyarakat. Sementara itu, Banyuwangi memiliki motif unik yang disebut motif Gajah Uling. Ada begitu banyak motif tanah Blambangan - yang lain nama Kabupaten Banyuwangi, tetapi sampai sekarang hanya 12 motif alami yang diterima secara nantionally. Motif-motif tersebut adalah: (1) Gajah Uling, (2) Kangkung Setingkes, (3) Alas Kobong, (4) Paras Gempal, (5) Kopi Pecah, (6) Gedekan, (7) Ukel, (8) Moto Pitik, (9) Sembruk Cacing, (10) Blarak Semplah, (11) Gringsing, dan (12) Sekar Jagad. Semua nama motif ini sangat dipengaruhi oleh kondisi alam yang bisa dikatakan sebagai cermin kemakmuran Kabupaten Banyuwangi. Di antara motif-motif itu, motif Gajah Oling adalah motif ikonik. Seperti yang dikatakan oleh Ibu Umi Sukasih, pemilik butik Batik Seblang yang berlokasi di Mojopanggung, motif ini berasal dari Temenggungan, pusat kerajinan batik. Batik Banyuwangi secara implisit memiliki nilai moral sebagai manivestian kearifan lokal Banyuwangi dan perlu bagi masyarakat untuk diberi informasi sebagai pengetahuan.

B. Jenis-Jenis Batik

Jenis-jenis batik Banyuwangi antara lain:



Motif : Gajah Uling

Jenis : Batik Tulis

Kain : Primissima

Pewarnaan : Semi alam

Secara umum, motif gajah oling melambangkan keperkasaan orang Blambangan. Ada yang menyebut Gajah Oling adalah senjata simbol keperkasaan raja-raja Blambangan. Bisa pula bermakna, Eling kepada Yang Maha Besar (disimbolkan dengan kata Gajah).



Motif : Kangkung Setingkes
Jenis : Batik Tulis
Kain : Primmissima
Pewarnaan : Alam

Motif sayuran ini menggambarkan adanya keharmonisan dalam hidup bersama dalam satu ikatan kekeluargaan. Warna dasar putih memberikan arti adanya ketenteraman dan sifat pemaaf.



Motif : Paras Gempal
Jenis : Batik Tulis
Kain : Primmissima
Pewarnaan : Semi Alam

Paras (batu, bebatuan), gempal (runtuh). Motif ini menggambarkan bergesernya bebatuan di permukaan tanah, di satu sisi mereposisi struktur permukaan tanah, di sisi lain memberikan kesuburan tanah untuk lahan perkebunan/pertanian. Warna biru tua melambangkan ketenangan.



Motif : Gajah Uling Klasik
Jenis : Batik Tulis



Kain : Katun 100%

Pewarnaan : Alam

Rasa Eling (dzikr) kepada Yang Maha Besar, diharapkan melahirkan kesucian, ketenteraman, dan keberanian yang tulus dalam membela kebenaran, serta welas asih kepada sesama. Sifat-sifat ini dilambangkan dengan dasar warna putih.



Motif : Kangkung Stingkes

Jenis : Batik Tulis

Kain : Primmissima

Pewarnaan : Kimia

Lebih tegas menonjolkan keharmonisan, kesucian, dan watak pemaaf yang dilambangkan dengan dasar warna putih. Dengan kombinasi pinggiran motif Gajah Uling (GU), berarti adanya keharmonisan yang dibalut rasa Eling kepada Yang Maha Besar.



Motif : Uter Moto Pitik

Jenis : Batik Tulis

Kain : Primmissima

Pewarnaan : Kimia

Motif Uter Moto pitik melambangkan kejelian memungut rejeki yang sekecil apa pun. Warna biru tua melambangkan rasa ketenangan, kelembutan, kesetiaan, dan keikhlasan dalam setiap berkarya memungut rejeki Tuhan.



Motif : Moto Pitik Gajah Uling
Jenis : Batik Semi Tulis
Kain : Primmissima
Pewarnaan : Kimia

Motif Moto Pitik Gajah Uling melambangkank kejelian dalam memungut rejeki didasarkan pada keberanian (dari lambang GU), dan menggantungkan hasilnya dengan rasa Eling kepada Yang Maha Besar. Warna hijau melambangkan adanya harapan di masa mendatang.



Motif : Selimpet (Gedhekan)
Jenis : Batik Tulis
Kain : Primmissima
Pewarnaan : Kimia dan Alam

Motif Selimpet (Gedhekan) melambangkan rona kehidupan yang indah (sebagaimana lambang bunga) mesti didasarkan pada jalinan yang erat satu sama lain seperti disimbolkan jalinan anyaman bambu yang disebut gedhek.



Motif : Gedhekan Gajah Uling
Jenis : Batik Semi Tulis



Kain : Primisima

Pewarnaan : Kimia

Kekhasan makna dari motif Gajah Uling tetap menjiwai dan meliputi terbangunnya jalinan yang rapat-erat dalam hubungan sosial, sebagaimana rapatnya jalinan anyaman bambu yang terdapat dalam motif Gedhekan Gajah Uling. Warna yang agak keoklat-coklatan ini melambangkan sifat kesederhanaan dan watak yang mem-bumi.



Motif : Gajah Uling Jayabinangun

Jenis : Batik Tulis

Kain : Primissima

Pewarnaan : Alam

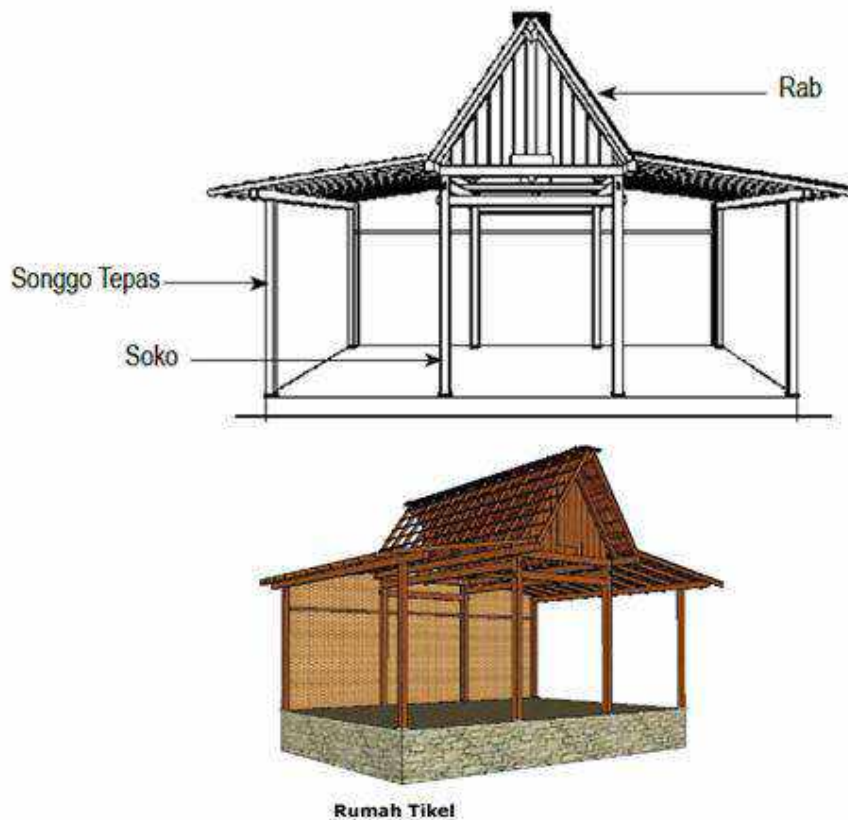
Motif Gajah Uling Jayabinangun melambangkan bahwa sebuah kejayaan dan kedigjayaan akan terbangun dengan landasan watak dan sifat tidak hendak berlaku salah, keberanian, kesucian, dan sifat pemaaf yang agung. Ini dilambangkan dengan dasar warna putih.

2.4.5 Studi Arsitektur Osing

Tipologi bangunan berarsitektur osing dibagi menjadi 3 (tiga) jenis berdasarkan bentuk atap yaitu:

A. Rumah Tikel

Bentuk rumah tikel merupakan bentuk yang paling sempurna dari Rumah tradisional Osing. Rumah ini mempunyai atap bentuk kampung srotong yang berjumlah 4 (empat) Rab dengan 4 (empat) Soko dan 2 (dua) Songgo Tepas;

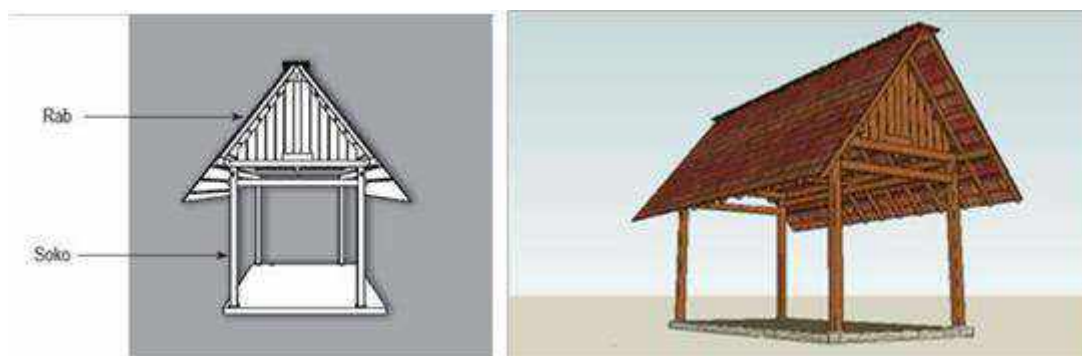


Gambar 2.2 Rumah Tikel

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing

B. Rumah Cerocogan

Bentuk rumah Cerocogan merupakan jenis rumah dengan atap kampung biasa yang berjumlah 2 (dua) Rab dengan 4 (empat) Soko tanpa Songgo Tepas. Untuk sebuah rumah yang lengkap, bentuk Cerocogan sering digunakan sebagai Pawon atau dapur;



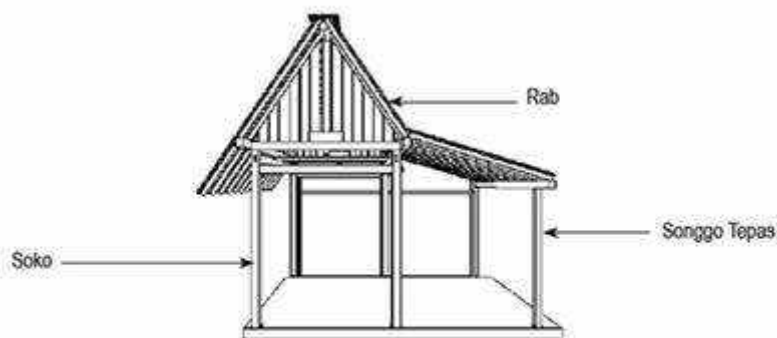
Gambar 2.3 Rumah Cerocogan

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing



C. Rumah Baresan

Bentuk rumah Baresan merupakan jenis rumah yang berjumlah 2 (dua) Rab dengan 4 (empat) Soko dan 2 (dua) Songgo Tepas. Jenis rumah ini mirip dengan rumah Tikel tapi tampak kurang sempurna. Rumah Baresan sering digunakan sebagai Pawon jika Bale - nya berbentuk Cerocogan.



Gambar 2.4 Rumah Baresan

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing

2.4.6 Studi Struktur Bangunan Arsitektur Osing

Struktur bangunan pada bangunan berarsitektur Osing yaitu:

A. Soko

Soko adalah bagian tiang kayu yang berjumlah 4 (empat). Berfungsi sebagai tiang utama konstruksi rumah.



B. Songgo Tepas

Songgo tepas adalah tiang tambahan untuk menyangga Rab (bidang atap) besar, berjumlah 4 (empat) buah.

C. Ander

Ander adalah kayu yang dipasang ditengah dan tegak lurus dengan Lambang.

D. Penglari

Penglari adalah bagian terpanjang dari disekitar atap yang terletak diatas Jait Dhowo. Letaknya yang menjorok keluar bidang atap sehingga dapat dilihat dari luar rumah.

E. Lambang

Lambang adalah bagian kayu yang terletak di ujung – ujung dan tegak lurus dengan Penglari.

F. Jait Dhowo

Jait dhowo adalah bagian kayu yang berada di bawah Penglari. Lebar permukaan. Jait dhowo tidak lebih besar dari Penglari.

G. Jait Cendhek

Jait Cendhek adalah bagian kayu yang berada di bawah Lambang.

H. Ubeg

Ubeg adalah bagian kayu yang berada di bawah dibawah Soko. Berfungsi sebagai pondasi setempat.



Gambar 2.5 Struktur Bangunan Berarsitektur Osing

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing



Struktur atap pada bangunan berarsitektur Osing, yaitu:

A. Wuwungan

Wuwungan adalah Genteng yang ditata dengan cara ditumpuk tanpa paku spesi.

B. Genteng Plembang

Genteng Plembang adalah jenis genteng yang digunakan pada Rumah tradisional Osing. Genteng ini berukuran lebih lebar dari genteng pada umumnya.

C. Suwungan

Suwungan adalah Kayu yang dipasang secara diagonal untuk menopang genteng /wuwung, dan usuk.

D. Usuk – Dur

Usuk - Dur adalah kayu yang berfungsi menopang genteng. Dur disebut juga reng.

E. Ampik ampik

Ampik - ampik adalah bidang segitiga yang berada dibawah dur tujuh.

F. Ander

Ander adalah kayu yang dipasang ditengah dan tegak lurus dengan Lambang.

G. Doplak

Doplak adalah kayu yang dipasang diatas lambang dan berada dibawah Ander yang berfungsi untuk memperkuat posisi Ander.



Gambar 2.6 Struktur Atap Bangunan Berarsitektur Osing

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing

2.4.7 Studi Ornamen Arsitektur Osing

Jenis ornamen yang banyak ditemukan pada dinding jrumah/gebyok, lemari dan pintu rumah yang berarsitektur osing adalah:

- A. Motif Floral, yang terbagi menjadi motif Pericingan (bunga matahari) dan motif Ukel (Ukel Pakis, Ukel Anggrek, Ukel Kangkung).



Gambar 2.7 Motif Pericingan

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing



Gambar 2.8 Motif Ukel

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing

- B. Motif Geometris, yang terbagi menjadi motif Slimpet (Swastika) dan motif Kawung.



Gambar 2.9 Motif Slimpet

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing



Gambar 2.10 Motif Kawung

Sumber: Peraturan Bupati No. 11 Tahun 2019 Tentang Arsitektur Osing

2.5 Studi Elemen Dasar Desain Interior

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



A. Garis

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

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

B. Bentuk (Form)

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

1. **Lingkaran** merupakan suatu sosok terpusat ke arah dalam, pada umumnya bersifat stabil dan dengan sendirinya menjadi pusat dari lingkungannya. Penempatan sebuah lingkaran pada pusat suatu bidang akan memperkuat sifat alaminya sebagai poros.
2. **Segitiga** menunjukkan stabilitas. Jika salah satu sisinya menjadi penumpu, segitiga merupakan bentuk yang sangat stabil. Namun jika salah satu sudutnya yang menjadi penumpu segitiga juga dapat tampak seimbang dalam tahap yang sangat kritis atau tampak tidak stabil dan cenderung jatuh pada sisinya.
3. **Bujur Sangkar** menunjukkan sesuatu yang murni dan rasional. Merupakan bentuk yang statis, netral, dan tidak mempunyai arah tertentu. Bentuk-bentuk segiempat lainnya dapat dianggap sebagai variasi



dari bentuk bujur sangkar, yang berubah dengan adanya penambahan tinggi atau lebarnya.

C. Bidang (Shape)

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

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

D. Ruang (space)

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



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

E. Cahaya (Light)

1. Pencahayaan alami

Pencahayaan alami adalah proses menempatkan jendela, bukaan, dan permukaan reflektif lainnya sehingga pada siang hari ruangan tersebut dapat menyediakan cahaya alami yang efektif ke dalam ruangan. Menurut jenis pemakaiannya, 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 aksesoris sirkulasi cahaya yang lain seperti pintu, kaca-kaca hias yang terpasang di dinding sebagai unsur estetis maupun lubang-lubang dinding yang dimaksudkan untuk masuknya cahaya matahari.

b. 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 ke dalam ruangan tersebut. Benda yang digunakan untuk memantulkan sinar matahari dapat berupa kaca, cermin, aluminium dan logam lainnya maupun benda-benda lain yang dapat memantulkan bayangan. Oleh karena itu hasil dari pantulan sinar matahari dapat diolah maupun dibuat sebagai unsur estetis ruangan dengan melalui pemantulan tersebut.



2. Pencahayaan buatan

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

1. Lampu lantai
2. Lampu dinding
3. Lampu plafon

Tema tata cahaya dapat dibagi menjadi 5, yaitu:

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

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



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

Gambar 2.11 Tabel intensitas cahaya

Sumber: SNI 03-7049-2004

F. Penghawaan

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

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



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

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

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.

G. Warna (Color)

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

- Menciptakan suasana
- Menunjukkan kesatuan atau keragaman
- Mengungkapkan karakter bahan
- Mendefinisikan bentuk
- Mempengaruhi proporsi
- Mempengaruhi skala
- Memberikan kesan berat

H. Pola (pattern)

Pola adalah desain dekoratif yang dipergunakan secara berulang. Pola juga dapat disebut sebagai susunan dari sebuah desain yang sering ditemukan



dalam sebuah objek. Motif garis horizontal akan memperluas kesan ruangan, sedangkan motif garis vertikal akan meninggikan kesan ruangan.

I. Tekstur (texture)

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

J. Organisasi Bentuk

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

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

2.5 Prinsip-Prinsip Desain Interior

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

1. Unity and Harmony

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



desain tersebut. Unsur-unsur rupa yang dipilih disusun dengan atau untuk mendukung tema.

2. Keseimbangan (Balance)

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

3. Focal Point

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

4. Ritme

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

5. Details

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

6. Skala dan Proporsi

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



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

2.6 Studi Kemudahan Akses

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

2.6.1 Environmental Graphic Design

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

A. Signage

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



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

2.6.2 Rambu terminal bandara

Berdasarkan SNI 03-7094-2005 tentang Rambu terminal bandara, Salah satu bentuk kebutuhan untuk pelayanan penumpang adalah rambu



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

A. Jenis Rambu berdasarkan fungsinya

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

1. Rambu operasional

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

2. Rambu fasilitas umum dan konsesional

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

3. Rambu perkantoran

Rambu-rambu yang memberikan petunjuk tentang fasilitas perkantoran

4. Rambu peringatan

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

5. Rambu larangan

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

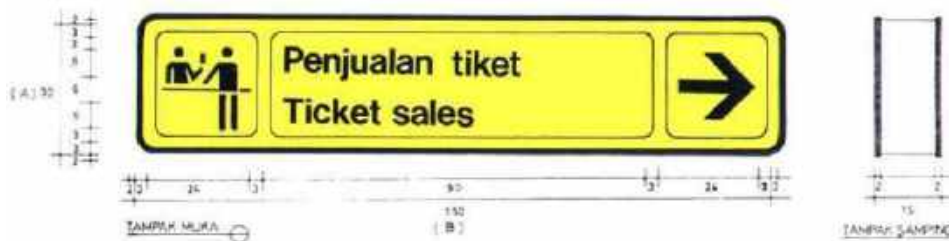


6. Rambu petunjuk arah

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

B. Bentuk, Proporsi Dan Komposisi Rambu

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



Gambar 2.12 Rambu Oprasional Bandara

Sumber: SNI 03-7094-2005

C. Penggunaan teks

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



Gambar 2.13 Standar huruf pada rambu terminal Bandara

Sumber: SNI 03-7094-2005

D. Warna rambu

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



dasar merah dengan teks putih atau warna dasar putih dengan teks warna merah, tanpa garis tepi hitam.

E. Penempatan rambu

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

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

F. 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.

2.7 Anthropometri dan Ergonomi

Pemenuhan fungsi pada interior agar dapat memfasilitasi pengguna dalam beraktivitas di dalamnya diperlukan teori pendekatan ilmu ergonomi. Ilmu ergonomi berguna untuk memberikan pemecahan mengenai psikologi dan perilaku pengguna dalam beraktivitas, baik dari segi kenyamanan maupun keamanannya.

Terkait dengan tingkah laku dan psikologi manusia ditunjukkan dalam pemilihan *furniture*, ukuran, penggunaan material, warna dan kesesuaian tema terhadap aktivitas yang difasilitasi. Perancangan elemen interior agar pengguna dapat melakukan aktivitasnya dengan nyaman dan aman tentunya harus memiliki dasar mengenai ukuran-ukuran elemen interior tersebut. Penggunaan *furniture* pada interior memperhatikan hal-hal terkait dengan kenyamanan, keamanan dan keselamatan, yaitu:

- Ukuran *furniture* sesuai dengan ukuran tubuh manusia
- Fungsi *furniture* sesuai dengan fungsi ruang

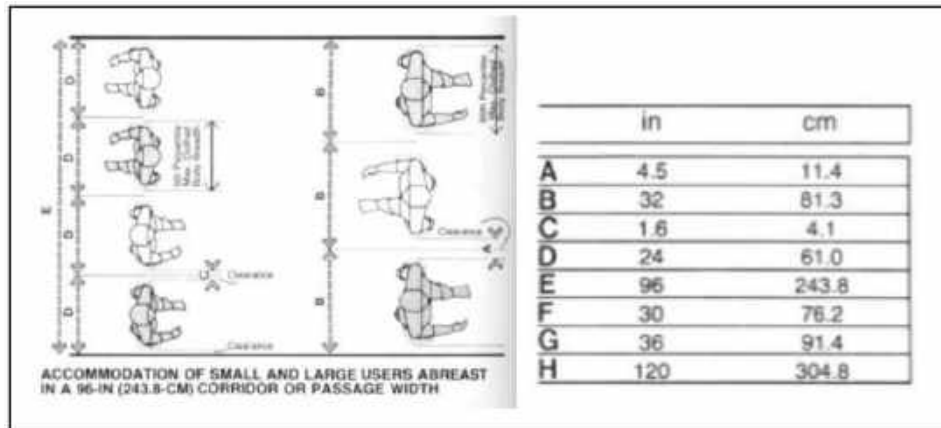
Pemilihan struktur dan bahan material harus sesuai dengan kualitas material. Struktur terkait dengan konstruksi perabotan yang digunakan sesuai dengan aktivitas dan penggunaan material yang sesuai.

2.7.1 Studi Anthropometri

Menurut Martin Zelnik. (1979) beberapa standar ukuran yang harus diperhatikan berdasarkan standar kenyamanan dari manusia diantaranya:



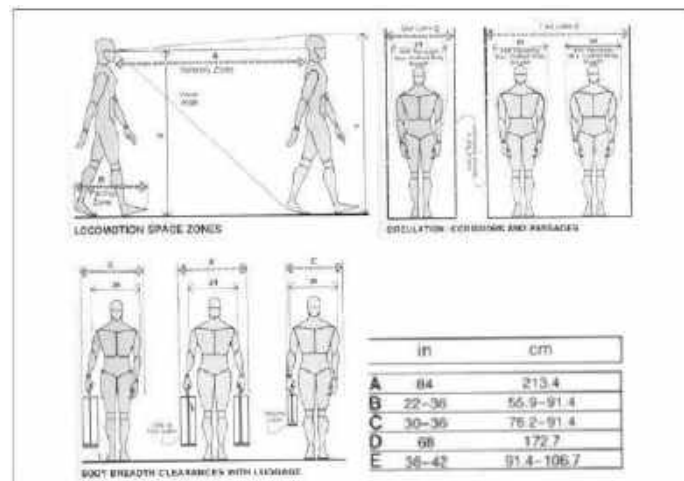
2.7.1.2 Sirkulasi Horizontal



Gambar 2.14 Sirkulasi Horizontal dan Keterangan

Sumber: Panero, Zelnik 1979

Sirkulasi Horizontal, membutuhkan jarak bersih pada sisi kanan dan sisi kiri sebesar 81,3 cm. Jarak Bersih ini sudah termasuk clearance sebesar 11,4 cm. Uraian ini diperuntukkan untuk 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.

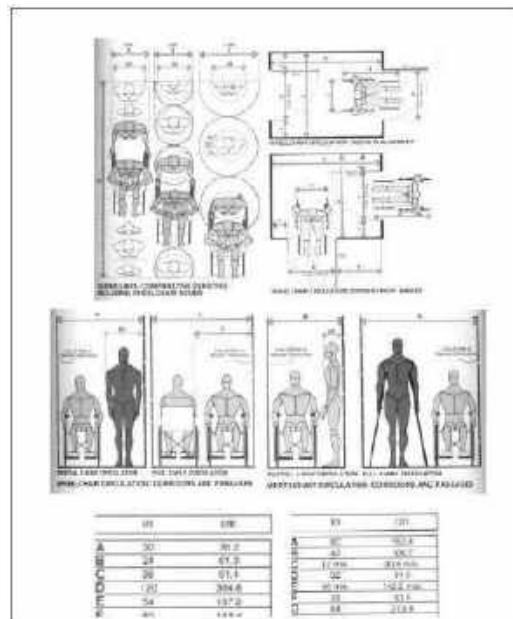


Gambar 2.15 Sirkulasi Pengguna

Sumber: Panero, Zelnik 197



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



Gambar 2.16 Sirkulasi Pengguna khusus 1 dan 2, beserta keterangan

Sumber: Panero, Zelnik 197

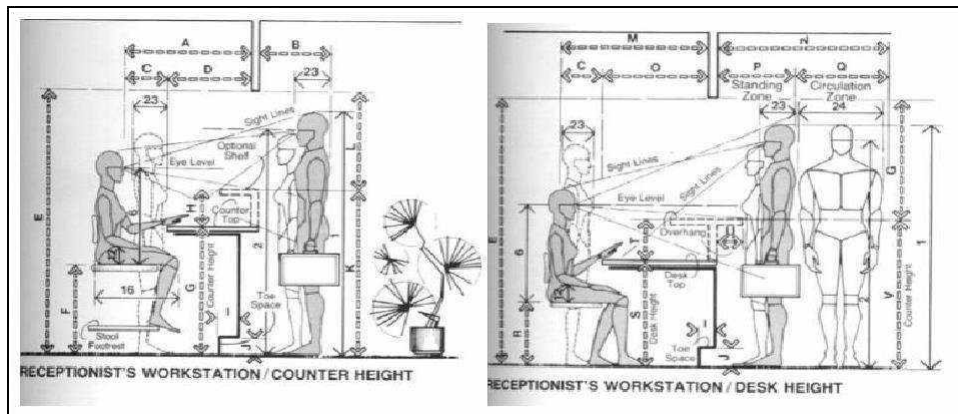
Pengguna kursi roda dan alat bantu berjalan menjadi salah satu acuan yang turut di pertimbangkan dalam menentukan lebar ideal sebuah sirkulasi. Lebar sirkulasi untuk kursi roda yaitu minimal 81,3 cm sedangkan untuk pengguna khusus alat bantu berjalan yaitu 71,1 cm. Dengan mengetahui data-data antropometri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

2.7.1.3 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.

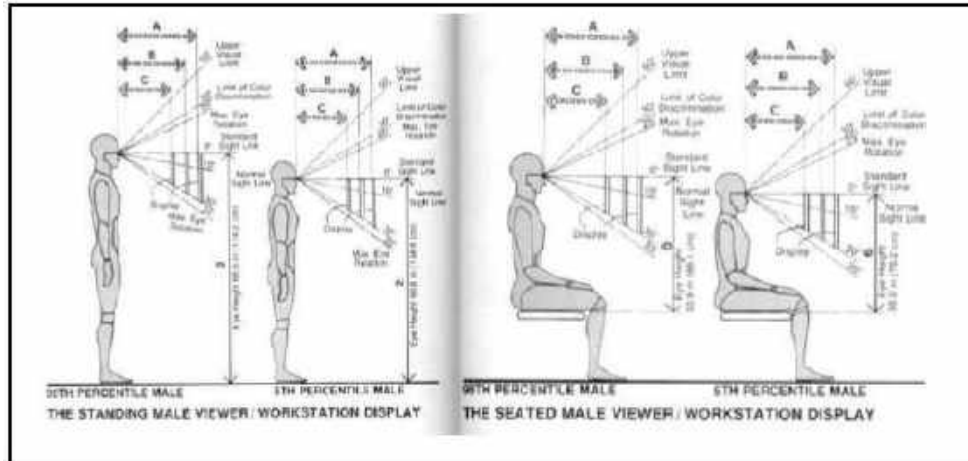


Gambar 2.17 Antropometri Meja Resepsionis dan Informasi

Sumber: Panero, Zelnik 197

2.7.1.4 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.

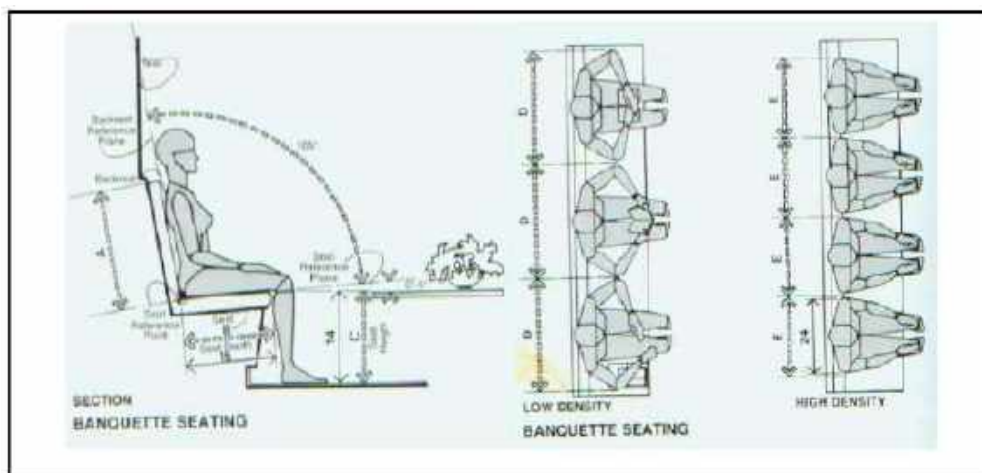


Gambar 2.18 Antropometri Bidang Pandang

Sumber: Panero, Zelnik 1

2.7.1.5 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 2.19 Antropometri Tempat Duduk Bangku

Sumber: Panero, Zelnik 197

2.8 Studi Eksisting Bandara Internasional Banyuwangi



Bandara Internasional Banyuwangi (IATA: BWX, ICAO: WADY (sebelumnya WARB)) adalah bandara di Blimbingsari, yang melayani kota Banyuwangi dan sekitarnya di Jawa Timur, Indonesia. Bandara ini sebelumnya dikenal sebagai Bandara Blimbingsari. Dibuka untuk beroperasi pada Desember 2010. Bandara ini disebut sebagai Bandara Hijau Pertama di Indonesia. Bandara ini dikelola oleh PT Angkasa Pura II (Persero), setelah diserahkan oleh Kementerian Perhubungan pada 22 Desember 2017.

Pada tahun 2010 bandara hanya melayani 7.386 penumpang, tetapi pada tahun 2017 telah melayani 140.683 penumpang atau meningkat 1.700 persen dalam 7 tahun dan meningkat lagi secara signifikan menjadi 307.157 penumpang hanya dalam 10 bulan pada tahun 2018.

2.8.1 Site Plan

Berdasarkan data dari PT. Angkasa Pura II Kabupaten Banyuwangi, Terminal domestik Bandara Internasional Banyuwangi terbagi menjadi dua lantai. Namun, lantai kedua masih dalam tahap renovasi sehingga penulis hanya akan melakukan redesain pada bangunan lantai satu.



Gambar 2.20 *Site Plan*

Sumber: Google Maps

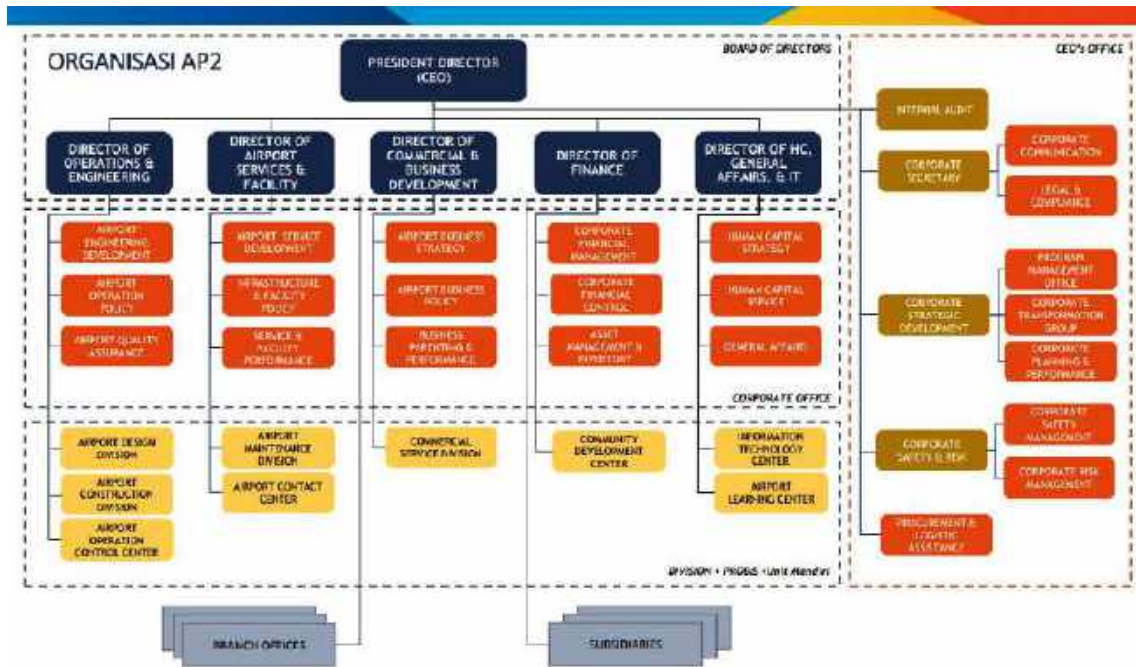
- A. Nama Bangunan : Bandar Udara Blimbingsari, Banyuwangi
- B. Luas Bangunan : ± 4.320 m²
- C. Alamat : Jalan Agung Wilis, Blimbingsari, Rogojampi, Dusun Krajan, Blimbingsari, Kec. Rogojampi, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur.
- D. Gaya Arsitektur : Kontemporer, green airport
- E. Lingkungan :
- Utara : Landasan Pacu
 - Barat : Area sawah, rumah makan
 - Timur : Area sawah, rumah warga
 - Selatan : Area sawah

Bandara Internasional Banyuwangi berlokasi di tengah-tengah area persawahan di desa Blimbingsari, Kabupaten Banyuwangi. Akses untuk menuju Bandara Internasional Banyuwangi cukup mudah karena jalannya cukup bagus dan banyak signage untuk menuju tempat tersebut. Bandara ini juga dekat dengan beberapa tempat wisata seperti Pantai



Blimbingsari dan Alam Indah Lestari. Lokasinya pun cukup strategis karena berada tidak jauh dari pusat kota Banyuwangi.

2.8.2 Struktur Organisasi



Gambar 2.21 Susunan Organisasi PT. Angkasa Pura II

Sumber: Website PT. Angkasa Pura II

2.8.3 Organisasi Ruang

Bandara Internasional Banyuwangi memiliki ruang yang memiliki fungsi masing- masing dan antar ruang satu dengan yang lainnya tidak dapat dipisahkan karena merupakan satu kesatuan bangunan.

Bentuk-bentuk organisasi ruang menurut Pamudji Suptandar dapat dikelompokkan menjadi :

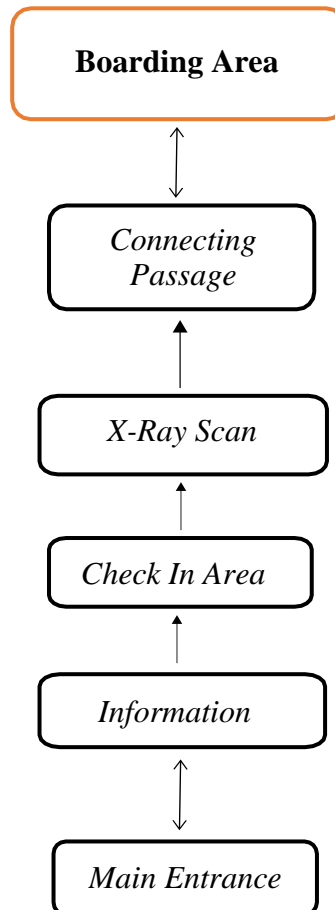


Tabel 2.4 Bentuk-bentuk organisasi ruang menurut Pamudji Suptandar

Terpusat	
	<ul style="list-style-type: none"> • Sebuah ruang besar dan dominan sebagai pusat ruang-ruang di sekitarnya. • Ruang sekitar mempunyai bentuk, ukuran dan fungsi sama dengan ruang lain. • Ruang sekitar berbeda satu dengan yang lain, baik bentuk, ukuran maupun fungsi.
Radial	
	<ul style="list-style-type: none"> • Kombinasi dari organisasi terpusat dan linear. • Organisasi terpusat mengarah ke dalam, sedangkan organisasi radial mengarah ke luar. • Lengan radial dapat berbeda satu sama lain, tergantung pada • kebutuhan dan fungsi ruang.
Mengelompok	
	<ul style="list-style-type: none"> • Organisasi ini merupakan pengulangan bentuk fungsi sama, tetapi dengan komposisinya dari ruang-ruang yang berbeda ukuran, bentuk dan fungsi. • Pembuatan sumbu membantu susunan organisasi.
Linear	
	<ul style="list-style-type: none"> • Merupakan deretan ruang-ruang, masing-masing dihubungkan dengan ruang lain yang sifatnya memanjang • Ruang dihubungkan secara langsung • Ruang mempunyai bentuk dan ukuran berbeda.



Dari literatur bentuk organisasi ruang di atas, Desain Interior Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi menggunakan organisasi ruang secara linear. Organisasi linear merupakan deretan ruang-ruang, masing-masing dihubungkan dengan ruang lain yang sifatnya memanjang. Berikut pola program ruang pada Desain Interior Terminal Bandara Internasional Banyuwangi.



Gambar 2.22 Pola Program Ruang Bandara Internasional Banyuwangi

2.9 Studi Pemodelan

2.9.1 Bandara Internasional Changi (*Changi International Airport*)

Bandar Udara Changi Singapura adalah bandara internasional yang melayani Singapura. Bandara ini terletak di daerah Changi di bagian ujung timur pulau Singapura dan merupakan salah satu fasilitas penerbangan terbaik di Asia dan dunia. Bandara ini dikelola oleh Otoritas



Penerbangan Sipil Singapura (CAAS). Bandara Changi juga merupakan pangkalan Singapore Airlines, SilkAir, Valuair, dan Tiger Airways.



Gambar 2.23 Bandara Internasional Changi

Sumber: <https://www.hipwee.com/travel/jewel-changi-airport-destinasi-hits-baru-di-bandara-changi-singapura-megah-mewah-spektakuler/>

Bandara Changi memiliki terminal mewah yang dirancang oleh arsitek dunia yaitu Moshe Safdie. Spot yang paling menarik dari terminal bandara Changi adalah Jewel Changi Airport. Jewel menyuguhkan desain multi-dimensi yang unik, yang dilengkapi dengan berbagai atraksi wisata, tempat berbelanja dan restoran, hingga fasilitas bandara yang lengkap dan akomodasi yang dapat dinikmati oleh pengunjung dan wisatawan.

Di tengah-tengah Jewel Changi Airport terdapat air terjun bernama HSBC Rain Vortex dengan ketinggian air terjun 40 meter. Air terjun ini berada di tengah-tengah Jewel dan dikelilingi oleh taman dan hutan buatan. Terlihat sangat cantik.

Selain desainnya yang mewah, Jewel juga punya ruang dengan konsep hutan buatan. Terdapat lebih dari 2.000 pepohonan yang menjangkau sekitar 120 spesies yang berasal dari berbagai negara seperti Australia, Cina, Malaysia, Spanyol, Thailand dan Amerika Serikat.



Pepohonan ini ditanam dan disusun sehingga menghasilkan taman yang menakjubkan dan nyaman.



Gambar 2.24 Indoor Garden Bandara Internasional Changi

Sumber: <https://thetravelearn.com/2019/01/24/>

Jewel terhubung secara langsung dengan Terminal 1 Kedatangan dan terhubung ke Terminal 2 dan Terminal 3 yang dapat diakses melalui jembatan penghubung. Jewel terdiri dari 5 lantai di atas tanah dan 5 lantai di area basement, dengan total luas area 135,700 meter persegi.

Selain HSBC Rain Vortex, air terjun indoor, Jewel juga punya beragam atraksi wisata yang bisa dinikmati pengunjung. Di sekelilingnya juga terdapat taman dalam ruangan empat lantai bernama Shiseido Forest Valley. Arena bermain seperti Manulife Walking Nets, Bouncing Nets, Hedge Maze, Mirror Maze, dan Discovery Slides dirancang untuk menyatu dengan konsep unik taman dalam ruangan dan akan dibuka pada 10 Juni 2019.



Gambar 2.25 YOTELAIR Changi Airport

Sumber: <https://travel.detik.com/international-destination/d-4518084/>

Changi Lounge merupakan area istirahat yang dilengkapi dengan 150 kursi dengan fasilitas kamar mandi, menawarkan fasilitas tanpa batas untuk penumpang yang sedang melakukan transit di Bandara Changi, yang terhubung ke layanan kapal pesiar dan feri.

Jewel juga akan memiliki properti YOTELAIR pertama di Asia. Dengan 130 kabin yang didesain secara optimal dengan pilihan jenis kabin kelas Premium, Accessible, dan Family, kamar-kamar ini dapat dipesan untuk durasi minimal selama empat jam, ideal untuk menghabiskan waktu saat transit atau untuk menginap semalam.



2.9.3 Terminal Bandara I Gusti Ngurah Rai



Gambar 2.26 Bandara Igusti Ngurah Rai Bali

Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019

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



Gambar 2.27 Interior Bandara Igusti Ngurah Rai Bali

Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019

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



dan menggunakan teknologi rangka yang modern dan dikombinasikan dengan fasad arsitektur Bali yang masif.



Gambar 2.28 Orientation Zone Interior Bandara I Gusti Ngurah Rai Bali

Sumber: <http://www.industry.co.id> akses:26/03/2019

Fasilitas terbaru yang telah dibangun oleh Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai adalah Orientation Zone. Orientation Zone merupakan area pertama yang dilalui penumpang setelah melewati proses check in dan yang mana konsep ini menyatukan gaya modern minimalis dan konsep tradisional Bali.

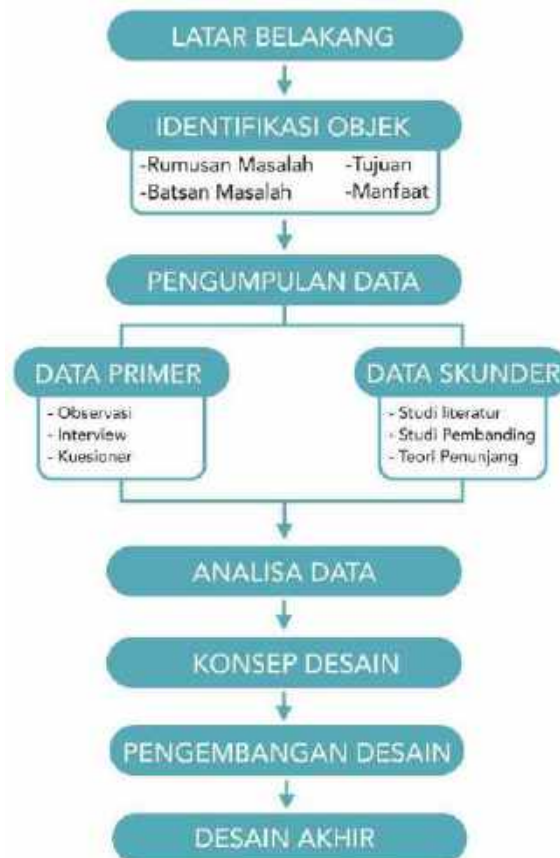
Orientation Zone pada Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai terletak di Terminal Keberangkatan Internasional tepat di depan area Immigration Check dan sebelum memasuki area perbelanjaan Duty Free Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai. Kekentalan konsep yang digunakan pada Orientation Zone ini terlihat jelas melalui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



BAB III METODOLOGI DESAIN

3.1 Bagan Metodologi Desain

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



Gambar 3.1. Bagan Metodologi Desain

Sumber: Data Penulis (2019)



3.3 Teknik Pengumpulan Data

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

A. Observasi

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

B. Kuesioner

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

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

1. Isi dan tujuan pertanyaan artinya jika isi pertanyaan ditujukan untuk mengukur maka harus ada skala yang jelas dalam pilihan jawaban.



2. Bahasa yang digunakan harus disesuaikan dengan kemampuan responden. Tidak mungkin menggunakan bahasa yang penuh istilah-istilah bahasa Inggris pada responden yang tidak mengerti bahasa Inggris.
3. Tipe dan bentuk pertanyaan apakah terbuka atau tertutup. Jika terbuka artinya jawaban yang diberikan adalah bebas, sedangkan jika pernyataan tertutup maka responden hanya diminta untuk memilih jawaban yang disediakan.

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

C. Studi Literatur

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

- Company Profile PT. Angkasa Pura II
- Literatur mengenai Bandara dan klasifikasinya
- Literatur mengenai Terminal Penumpang Domestik dan klasifikasinya
- Studi Anthropometri dan Studi Ergonomi berkaitan dengan fasilitas bandara
- Studi tentang kebudayaan Banyuwangi, khususnya Suku Osing

3.3 Teknik Analisis Data

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

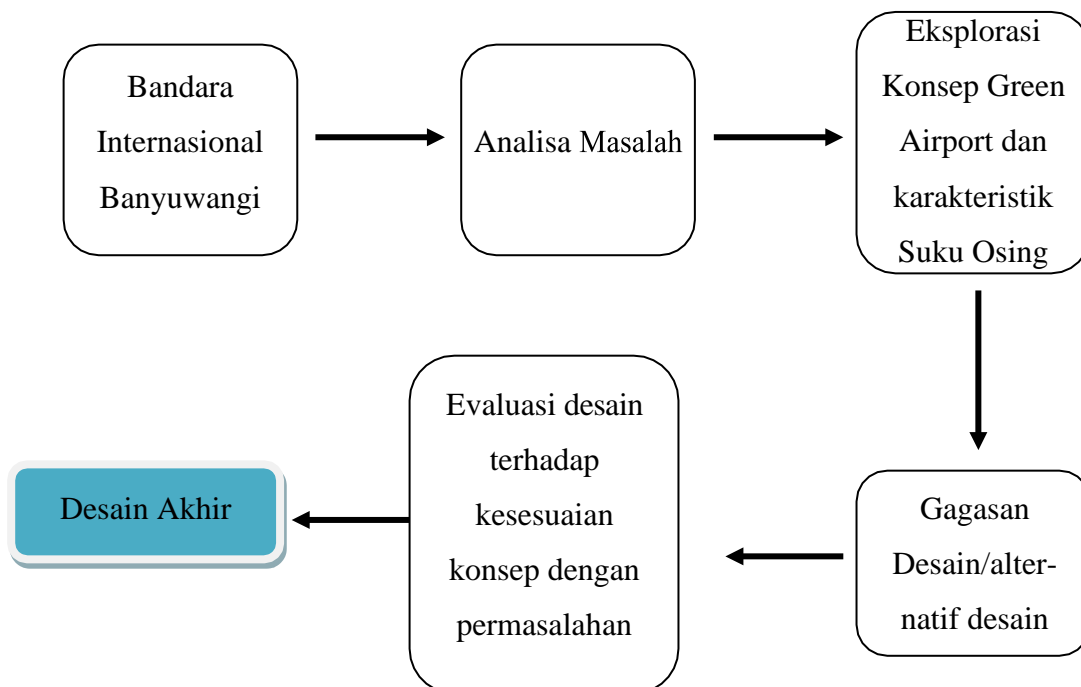
Metode yang digunakan dalam menganalisa data adalah sebagai berikut:



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

3.4 Tahap Desain

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



Gambar 3.2. Bagan Tahap Desain

Sumber: Data Penulis (2019)



BAB IV

ANALISA DAN KONSEP DESAIN

4.1 Analisa Objek Tugas Akhir

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

4.1.1 Objek Tugas Akhir

- A. Nama Bangunan : Bandar Udara Blimbingsari, Banyuwangi
- B. Luas Bangunan : ± 4.320 m²
- C. Alamat : Jalan Agung Wilis, Blimbingsari, Rogojampi, Dusun Krajan, Blimbingsari, Kec. Rogojampi, Kabupaten Banyuwangi, Jawa Timur.
- D. Gaya Arsitektur : Kontemporer, green airport
- E. Lingkungan :
 - Utara : Landasan Pacu
 - Barat : Area sawah, rumah makan
 - Timur : Area sawah, rumah warga
 - Selatan : Area sawah

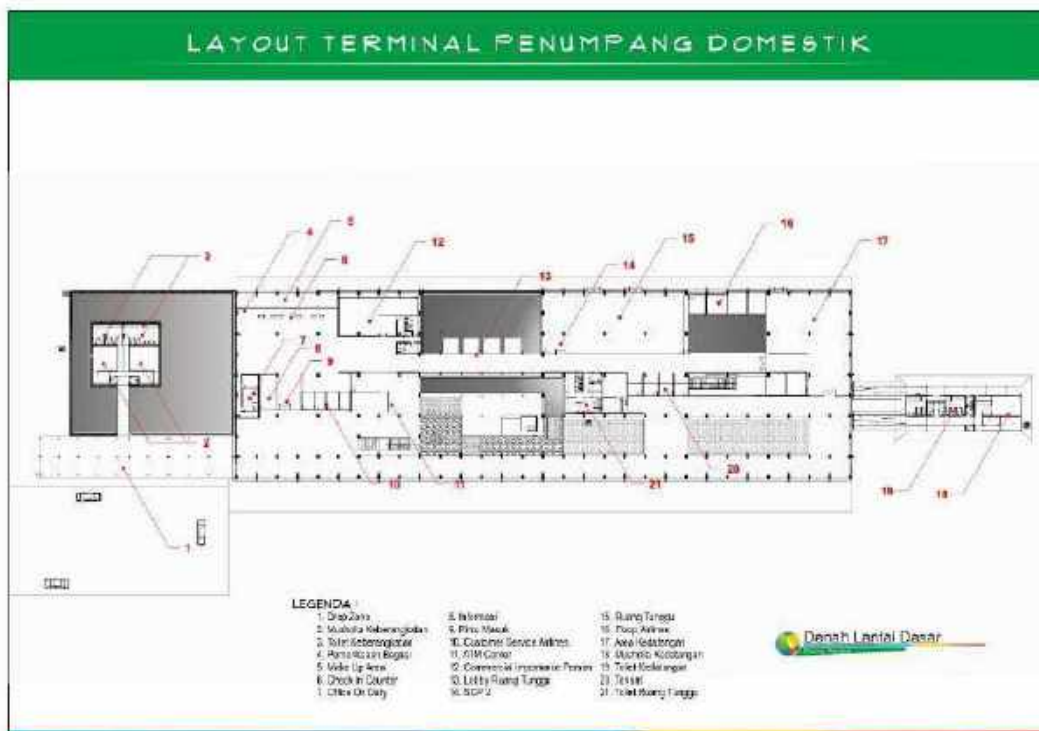
4.1.2 Hasil Observasi Objek Tugas Akhir

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

1. Kondisi Lingkungan Sekitar Objek Tugas akhir



- A. Lingkungan sekitar bandara adalah lingkungan persawahan yang sangat luas. Di sekitar lingkungan persawahan juga terdapat rumah makan dan perumahan warga. Kondisi sawah masih cukup terawat karena sawah tersebut masih beroperasi untuk menanam padi. Tak jauh dari bandara juga terdapat tempat wisata yaitu pantai Blimbingsari.
 - B. Lokasi cukup jauh dari pusat kota Banyuwangi. Namun bandara cukup mudah diakses karena jalan yang kondisinya bagus dan banyaknya signage untuk mengarah ke tempat tersebut. Namun walaupun cukup jauh dengan pusat kota, itu menjadikan Bandara Internasional Banyuwangi menjadi tempat yang strategis karena semakin dekat ke wilayah Banyuwangi Selatan karena wilayah Kabupaten Banyuwangi sendiri sudah sangat luas.
 - C. Banyak lahan fasilitas bandara yang masih belum teroperasi dengan baik dan fasilitas yang masih kurang.
2. Denah Eksisting Terminal Bandara Internasional Banyuwangi



Gambar 4.1 Layout Terminal Penumpang Domestik Lantai 1 Bandara Internasional Banyuwangi



Sumber: Dokumen Bandara Internasional Banyuwangi



Gambar 4.2 Layout Terminal Penumpang Domestik Lantai 2 Bandara Internasional Banyuwangi

Sumber: Dokumen Bandara Internasional Banyuwangi



Gambar 4.3 Layout Terminal Penumpang Internasional Bandara Internasional Banyuwangi

Sumber: Dokumen Bandara Internasional Banyuwangi

4.1.3 Analisa Elemen Interior

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

A. Lantai

Setiap ruangan/area, menggunakan lantai granite tile dengan ukuran 60 x 60, granit yang dipakai semuanya berwarna hitam tanpa ada variasi dengan warna/material lain, sehingga lantai tidak menampakkan zoning yang ada pada bandara.



Gambar 4.4 Dokumentasi Lantai Terminal Bandara Internasional Banyuwangi

Sumber: Dokumentasi Penulis



B. Dinding

Dinding pada keseluruhan ruangan/area didominasi dengan warna cat dinding putih, struktur dinding menggunakan bata ketebalan 15 cm. Selain itu juga ada beberapa ruangan yang menggunakan dinding partisi kayu sebagai pemisah antar ruangan. Namun karena warnanya yang dominan putih maka resiko adanya noda pada dinding juga semakin besar.



Gambar 4.5 Dokumentasi Dinding Terminal Bandara Internasional Banyuwangi

Sumber: Dokumentasi Penulis



C. Plafon

Plafon pada bandara secara keseluruhan menggunakan plafon ekspos yang memperlihatkan rangka balok dari bangunan itu sendiri. Plafon bandara sendiri terlihat kurang bersih karena plafon terlihat berdebu. Dan karena letaknya yang tinggi, plafon sulit untuk dibersihkan. Di plafon tersebut juga terlihat kabel listrik yang tersusun kurang rapi sehingga terlihat mengganggu dan kurang sedap dipandang.



Gambar 4.6 Dokumentasi Plafon Terminal Bandara Internasional Banyuwangi

Sumber: Dokumentasi Penulis

4.2 Analisa Pengguna Bandara

4.2.1 Karakteristik Pengguna Bandara

A. Karakter penumpang dibagi menurut golongan umur, yaitu :

- Usia 0 - 3 tahun, belum dapat melakukan kegiatan
- Usia 4 - 12 tahun, mulai melakukan kegiatan, sangat energik dalam bergerak, ingin mencoba berbagai hal untuk mencari pengalaman
- dan cepat bosan. (usia 0 - 12 sangat perlu dampingan orang tua)



- Usia 13 - 17 tahun; usia remaja mulai tidak banyak gerak yang tidak berarti, mulai bisa memahami keadaan lingkungan. Rasa ingin tahu yang masih tinggi dan masih cepat bosan.
- Usia 18 - 24 tahun; usia peralihan antara remaja ke dewasa, bisa menempatkan diri di suatu lingkungan. Selalu mengikuti zaman dan kritis. Kebutuhan yang diperlukan mulai bervariasi.
- Usia 25 - 54 tahun; usia ini sudah memiliki kedewasaan yang matang. Mandiri dan sudah membuat keputusan untuk dirinya sendiri. Kebutuhan banyak secara umum, namun tidak banyak bergerak.
- Usia 55 tahun ke atas; usia dimana kemampuan fisik mulai menurun. Membutuhkan bantuan tambahan untuk memfasilitasi diri.

B. Karakter penumpang dibagi menurut kemampuan ekonomi yaitu:

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

C. Karakter penumpang menurut tujuan menggunakan transportasi udara yaitu:

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



4.2.2 Studi Aktifitas dan Kebutuhan Ruang Pengguna Bandara

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

Tabel 4.1 Aktifitas dan kebutuhan ruang pengguna Bandara Internasional Banyuwangi

No.	Area	Sifat	Pengguna	Aktifitas	Kebutuhan Furnitur	Dimensi	Jumlah	luas	Sirkulasi	Luas Total
1.	Pengambilan Bagasi	Semi Steril	Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu bagasi Mengambil bagasi Bartanya sesuatu kepada petugas Berbincang singkat dengan teman, keluarga atau pengunkung lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> Kursi Tunggu Baggage make-up Digital sign 	240x50x70 1700x400x60 60x25x120	4 2 1	4800 360000 500	1:5	269,75 m2
			Pengelola Bandara	<ul style="list-style-type: none"> Menjaga keamanan Mengecek bagasi penumpang yang hendak dibawa keluar Memberikan informasi kepada penumpang Membersihkan area bagasi Merapikan troli Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kursi 	120x100x60 50x50x70	1 2	12000 2500		
2.	Airport Cafe & Restauranr	Public	Pengguna	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu Duduk santai Berbelanja Makan dan minum Main gadget Membaca buku Berbincang-bincang 	<ul style="list-style-type: none"> Waiting bench Digital sign Sofa Pot tanaman Kursi tanaman 	240x45x45 60x25x120 160x80x60 40x40x60 300x150x70	9 2 14 7 8	97200 3000 1792000 80000 11200 36000	1:5	131,04 m2
			Pengelola Bandara	<ul style="list-style-type: none"> Menjaga keamanan Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kursi Lemari Display 	120x100x60 50x50x70 200x50x200	1 2 4	12000 5000 40000		



3.	Public Hall	Semi Steril	Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu kedatangan Duduk santai Berbelanja Makan dan minum Bermain gadget Membaca buku Berbincang-bincang 	<ul style="list-style-type: none"> FIDS Bandara (Panel Informasi Keberangkatan dan Kedatangan) Sign Map 	300x80x300	1	24000	1,5	960 m2
			Pengelola Bandara	<ul style="list-style-type: none"> Menjaga keamanan Memeri informasi kepada penumpang dan pengunjung Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> Information Desk Kursi 	350x60x75 60x45x85	1 2	21000 5400		
4.	Koridor Keberangkatan	Semi Steril	Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu Duduk Santai Berbelanja Makan dan Minum Main Gadget Membaca Buku Berbincang-bincang 	<ul style="list-style-type: none"> Sofa spiral Digital sign Sofa Tempat sampah 	370x240x85 60x25x120 700x80x60 30x30x60	2 5 2 4	177600 7500 112000 3600	1,5	89,54 m2
			Pengelola Bandara	<ul style="list-style-type: none"> Menjaga Keamanan Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kursi 	120x100x60 50x50x70	1 2	12000 5000		
5.	Koridor Kedatangan	Semi Steril	Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu kedatangan Duduk santai Berbelanja Makan dan minum Bermain gadget Membaca buku Berbincang-bincang 	<ul style="list-style-type: none"> Kursi tunggu Digital sign Tempat sampah 	240x50x70 60x25x120 30x30x60	28 5 4	300000 7500 3600	1,5	749,45 m2
			Pengelola Bandara	<ul style="list-style-type: none"> Menjaga keamanan Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> Meja Kursi 	120x100x60 50x50x70	1 2	12000 5000		
6.	Check in Area		Penumpang	<ul style="list-style-type: none"> Menunggu Bermain gadget Membaca buku Berbincang-bincang Mencari informasi keberangkatan Membuang sampah Bertanya kepada petugas Mengantri 	<ul style="list-style-type: none"> Kursi tunggu Digital sign Sofa 	240x50x70 60x25x120 300x100x60	4 7 2	48000 10500 60000	1,5	324,37 m2



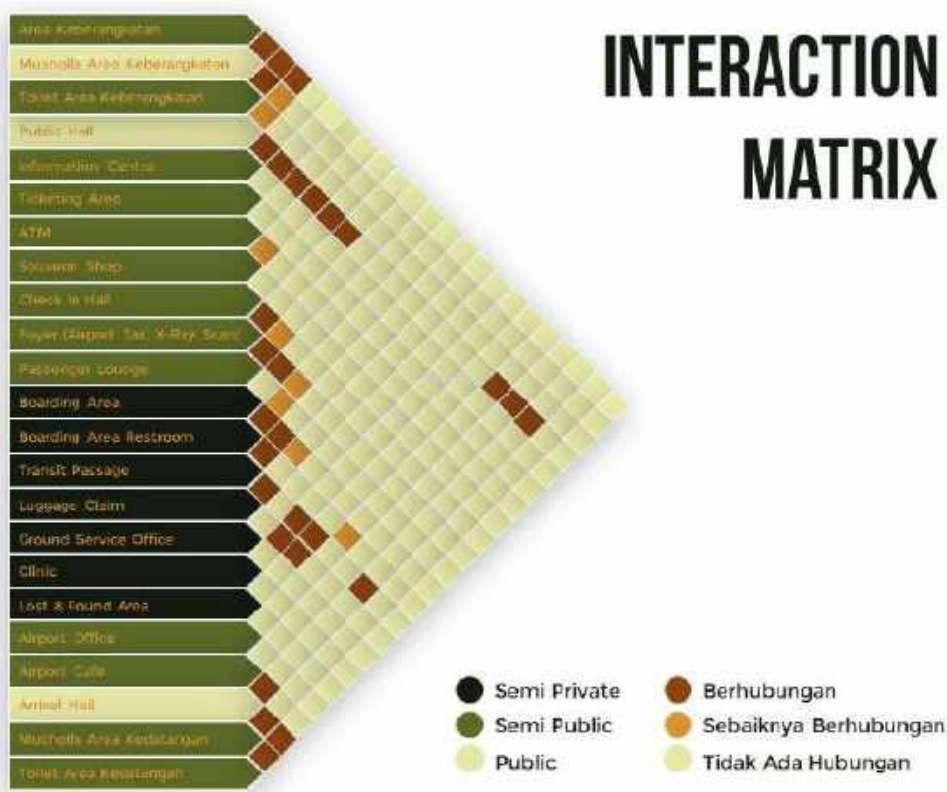
			<ul style="list-style-type: none"> • Menjaga keamanan • Memeriksa tiket penumpang • Memeriksa barang bawaan penumpang • Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung • Membersihkan area check-in • Mengarahkan penumpang 	<ul style="list-style-type: none"> • Meja • Kursi • X-Ray • Metal Detector • Counter Check-In 	120x100x60 50x50x70 900x400x120 80x80x120 2350x900x300	1 2 2 2 1	12000 5000 720000 12800 2115000		
7.	Boarding Area	<ul style="list-style-type: none"> • Mencari informasi keberangkatan • Membuang sampah • Bertanya kepada petugas • Mengantri • Menunjukkan tiket pesawat • Menukarkan tiket pesawat kepada petugas check-in • Buang air 	<ul style="list-style-type: none"> • Kursi tunggu • Digital sign 	240x50x70 60x25x120	120 2	1440000 3000		1,5	444,31 m2
		<ul style="list-style-type: none"> • Menjaga keamanan • Memeriksa tiket penumpang • Memeriksa barang bawaan penumpang • Memberikan informasi kepada penumpang dan pengunjung • Membersihkan area check in 	<ul style="list-style-type: none"> • Meja • Kursi • X-Ray • Metal Detector 	120x100x60 50x50x70 900x400x120 80x80x120	1 2 2 2	12000 5000 7200000 12800			

4.3 Analisa Hubungan Ruang

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



4.3.2 Analisa Matrix Hubungan Ruang



Gambar 4.7 Analisa Matriks

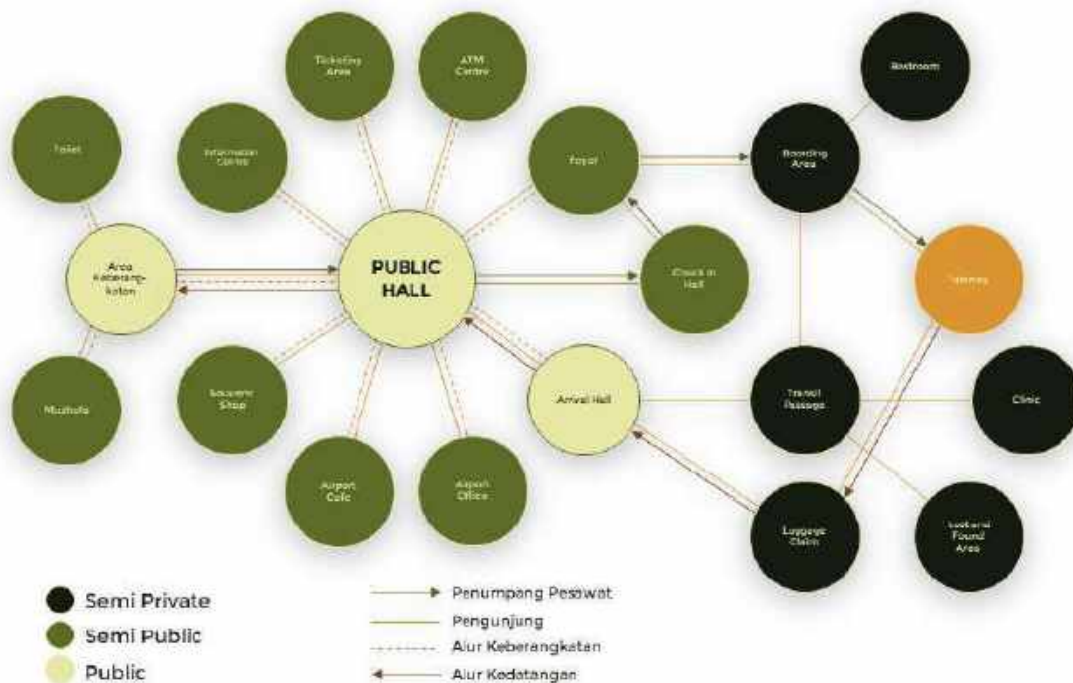
Sumber: Data Penulis 2019

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



4.3.4 Analisa Bubble Diagram

BUBBLE DIAGRAM



Gambar 4.8 Analisa Bubble Diagram

Sumber: Data Penulis 2019

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



4.5 Konsep Desain

Bandara Internasional Banyuwangi merupakan pintu gerbang masyarakat seluruh Indonesia untuk memasuki Kabupaten Banyuwangi via jalur udara, yang merupakan salah satu penggerak perkembangan ekonomi dan pariwisata Kabupaten Banyuwangi, sudah sepantasnya Bandara Internasional Banyuwangi memiliki desain yang memiliki karakter daerah Banyuwangi. Selain itu standar kenyamanan pada bandara dari aspek fasilitas dan penataan ruang pada bandara harus sesuai dengan standar internasional.

Dari analisa eksisting dan urain permasalahan yang ada, di dapatkan konsep desain interior berkonsep green airport bernuansa suku osing, untuk menyelesaikan permasalahan dan meningkatkan kualitas bandara.



Gambar 4.9 Objective Tree Method

Sumber: Data Penulis 2019

Konsep desain modern pada Bandara Internasional Banyuwangi mengarah pada permainan bentuk dinamis, berirama, dan penggunaan material yang bersih



dan natural. Bentuk dinamis merupakan pendekatan yang menarik supaya interior bandara terlihat tidak monoton dan berkearifan lokal. Permainan bentuk yang dinamis juga digunakan sebagai penyeimbang arsitektur Bandara Internasional Banyuwangi yang berbentuk geometris sehingga tidak terlihat monoton.

Bumi Blambangan merupakan sebuah tempat bagi orang-orang Suku Osing (Suku asli Banyuwangi) menggantungkan harapan dan kehidupannya. Pada desain bandara, nuansa Suku Osing yang akan diaplikasikan pada interior Bandara Internasional Banyuwangi adalah Budaya Osing dan pesona alam Banyuwangi. Melalui eksplorasi budaya Osing yaitu kesenian Gandrung, gerakan, pakaian dan alat musiknya juga bisa diaplikasikan ke dalam konsep desain interior, dikolaborasikan dengan nuansa pesona alam Kabupaten Banyuwangi melalui tone warna alam, dan karakteristik tekstur dari keindahan alam Kabupaten Banyuwangi.

4.6 Konsep Mikro

4.6.1 Konsep Lantai

Lantai merupakan salah satu elemen dasar dari desain interior, selain berfungsi sebagai tempat untuk berpijak lantai juga memiliki fungsi sebagai pembatas area atau ruangan dan membentuk sebuah sirkulasi pada ruang, lantai juga memiliki peran untuk menyampaikan sebuah informasi tersirat atau semiotika mengenai alur sirkulasi, dan bisa menjadi elemen pendukung untuk memperkuat identitas konsep desain pada interior, maka dari itu perencanaan konsep lantai pada Bandara Internasional Banyuwangi sangat perlu untuk memaksimalkan sirkulasi pengguna dan memperkuat identitas bandara. Hal ini bisa dimunculkan dengan cara membuat konsep lantai yang mengambil dari transformasi identitas Banyuwangi dan memiliki pola sebagai penanda suatu area atau mengarahkan kepada sumber area yang ingin di tuju, sehingga dapat di terapkan pada area boarding area sebagai penanda sirkulasi dan memperkuat identitas Banyuwangi. Pada boarding area, pola lantai menggunakan material granit yang motifnya dibentuk menyerupai ornamen motif slimpet.



Gambar 4.10 Konsep Lantai

Sumber: Data Penulis 2019

4.6.2 Konsep Dinding

Konsep dinding pada Bandara Internasional Banyuwangi secara keseluruhan menggunakan finishing warna putih, namun beberapa spot yang menjadi point of interest menggunakan lampu LED yang mengambil bentuk peta Indonesia yang dipasang berada di atas olahan bambu untuk memberikan suasana segar dan estetis pada ruangan.



Gambar 4.11 Konsep Kolom

Sumber: Dokumen pribadi (2020)



Gambar 4.12 Konsep Dinding

Sumber: Dokumen pribadi (2020)

Pada beberapa area menggunakan dinding partisis dengan semi tertutup. Ini juga sesuai dengan konsep bandara Banyuwangi sendiri yaitu *green airport* yaitu dengan memanfaatkan penghawaan dan pencahayaan yang berasal dari alam.

4.6.3 Konsep Plafon

Sebagai bangunan yang mengusung konsep *green airport*, Bandara Internasional Banyuwangi pun akan menggunakan material PVC sebagai material utama yang digunakan pada plafonnya, dengan bentuk yang berbeda-beda pada tiap ruangnya. Pada boarding area, pola plafon mengambil bentuk dari batik paras gempal yang menggambarkan kesuburan tanah Kabupaten Banyuwangi.



Gambar 4.13 Konsep Plafon

Sumber: Dokumen pribadi (2020)

4.6.4 Konsep Furnitur



Gambar 4.14 Konsep Furnitur

Sumber: Dokumen pribadi (2020)

Furniture merupakan elemen pengisi interior yang memiliki kegunaan dan fungsi sesuai dengan kebutuhan penggunanya, ada beberapa furniture yang dominan pada bandara dan perlu untuk di perhatikan bentuk dan fungsinya, salah satunya dalah sarana duduk/ kursi pada area public public hall, public waiting chair adalah sarana duduk yang dominan pada area public public hall, bentukan yang dinamis dan berkelompok akan memberikan kesan ramah, dan nyaman pada pengguna. Mengusung konsep *green airport*, maka furnitur yang digunakan pun akan mendukung konsep tersebut, dengan menggunakan kayu sebagai material utama.



Gambar 4.15 Konsep *Waiting Chair*

Sumber: Dokumen pribadi (2020)

Furnitur di Bandara Internasional Banyuwangi juga akan menggunakan material bambu sebagai salah satu variannya. Alasan kenapa bambu dipilih sebagai material furnitur adalah yang pertama harganya relatif murah dan mudah ditemui di Banyuwangi. Yang kedua, bambu merupakan material yang ramah lingkungan karena tidak bersifat polutan dan siklus hidupnya kurang dari 6 tahun. Selain itu, dipilihnya material bambu ini juga untuk memajukan sentra kerajinan bambu di daerah sekitar bandara, khususnya di Desa Gintangan, Kecamatan Blimbingsari. Desa Gintangan sendiri merupakan desa pemasok kerajinan bambu terbesar di Banyuwangi. Desa ini sudah menjadi sentra kerajinan bambu sejak tahun 1980-an dan telah mengeksport kerajinan bambu hingga negara-negara seperti Jerman, Australia, Amerika Serikat, India, Jepang, Brunei Darussalam dan Thailand.



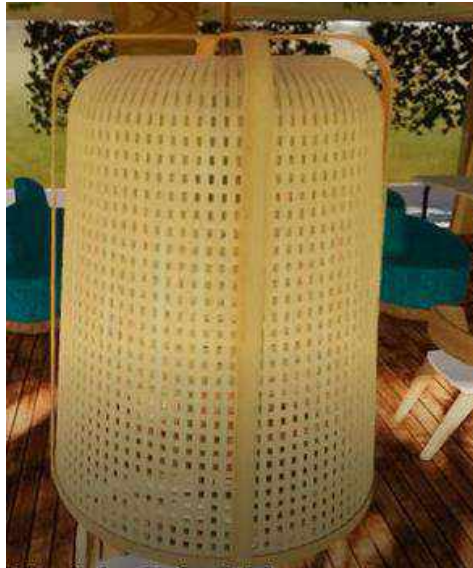
Gambar 4.16 Konsep Furnitur

Sumber: Dokumen pribadi (2020)



4.6.5 Konsep Elemen Estetis

Elemen estetis akan diletakkan di beberapa tempat di bandara, terutama di indoor garden bandara. Konsep elemen estetis akan menggunakan material bambu yang akan ditambahkan elemen-elemen lain di dalamnya.



Gambar 4.17 Konsep Elemen Estetis

Sumber: Dokumen pribadi (2020)

4.6.6 Skema Warna



Gambar 4.18 Konsep Skema Warna

Sumber: Data penulis 2019



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

Sebagai aksentuasi konsep warna diambil dari karakteristik tone warna pesona alam Banyuwangi. Warna yang akan digunakan adalah warna toska yang didapat dari warna Kawah Ijen serta air laut Teluk Ijo, yang nantinya akan dikombinasikan dengan warna krem pasir pantai serta warna monokrom dari hutan sekitar Teluk Ijo dan Taman Nasional Alas Purwo.

4.6.7 Konsep Pencahayaan

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



Gambar 4.19 Konsep Pencahayaan

Sumber: : [pinterest.com](https://www.pinterest.com)

4.6.8 Konsep Penghawaan

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



4.6.9 Sirkulasi dan Zoning

Konsep alur sirkulasi pada bandara harus mudah dipahami dan efisien, penempatan sign di tempat yang tepat dan mudah dilihat merupakan salah satu cara untuk memberikan kemudahan akses pada pengguna, konsep pembagian zona pada Bandara Internasional Banyuwangi mengacu pada SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara.



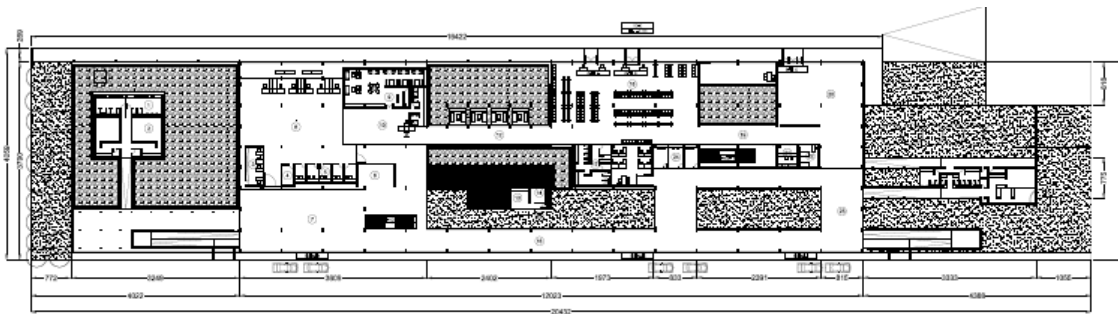
BAB V

PROSES DAN TAHAPAN DESAIN

5.1 Alternatif Layout

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

5.1.1 Alternatif Layout 1

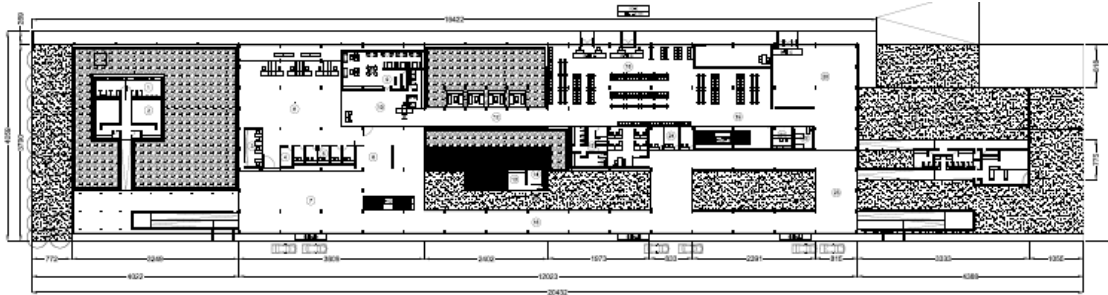


Gambar 5.1. Alternatif Layout 1

Sumber: Data penulis 2020

Pada alternatif layout 1, terdapat beberapa perubahan pada eksisting terminal bandara. Perbedaan yang paling mencolok adalah adanya cafe pada daerah sekitar taman bandara, dimana sebelumnya pada eksisting hanya terdapat toko makanan dengan tempat duduk. Desain alternatif 1 menawarkan fasilitas berupa cafe yang lebih memadai dengan desain yang menyesuaikan konsep.

5.1.2 Alternatif Layout 2

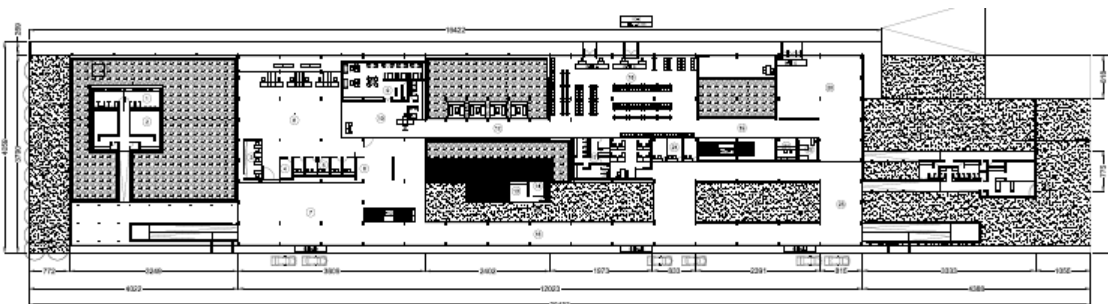


Gambar 5.2. Alternatif Layout 2

Sumber: Data penulis 2020

Alternatif layout 2 menawarkan beberapa perbedaan dari pada alternatif layout 1. Perbedaannya adalah area souvenir kini diletakkan di area luar bandara. Ini dimaksudkan supaya boarding area menjadi lebih steril dari lalu lalang. Ini juga supaya orang yang bukan penumpang bisa membeli sesuatu dari toko souvenir tersebut. Perbedaan lainnya adalah boarding area kini menjadi lebih luas. Ini dilakukan untuk menambah kenyamanan penumpang sehingga area bisa menjadi lebih lenggang. Namun, ini mengorbankan kolam ikan yang ada di samping area tersebut.

5.1.3 Alternatif Layout 3



Gambar 5.3. Alternatif Layout 3

Sumber: Data penulis 2020

Alternatif 3 merupakan penyempurnaan dari alternatif 1 dan 2. Alternatif layout 3 menawarkan kenyamanan kepada pengunjung namun tidak lupa dengan membawa konsep yang ada pada bandara, yaitu Green Airport dengan tetap mempertahankan eksistensi kolam ikan yang ada di sana.



5.2 Weighted Method

Setelah melakukan analisa dari ketiga alternatif layout tersebut, maka kemudian dibuatlah suatu metode penilaian untuk menentukan alternatif mana yang terpilih. Berikut tabel weighted method mengenai nilai-nilai kelayakan dari setiap alternatif layout:

Tabel 5.1 Weighted Method Layout

Kriteria	Weighted	Parameter	Alternatif 1				Alternatif 2				Alternatif 3			
			M	S	V	Rata-Rata	M	S	V	Rata-Rata	M	S	V	Rata-Rata
Organizations	0,21	Maintenance	Good	7	1,47	1,47	Good	7	1,47	1,47	Good	8	1,68	1,375
		Services	Good	7	1,47		Good	7	1,47		Good	7	1,47	
Zoning Grouping	0,22	Privacy	Good	7	1,54	1,54	Good	7	1,54	1,54	Good	7	1,54	1,54
		Public	Good	7	1,54		Good	7	1,54		Good	7	1,54	
Layout Efficiency	0,27	Circulation	Good	6	1,62	1,755	Good	7	1,89	2,025	Good	9	2,43	2,295
		Facility	Good	7	1,89		Good	8	2,16		Good	8	2,16	
OVERALL VALUE UTILITY			4,705				5,055				5,41			
Score Scale: 1-10	M = Magnitude	S = Score	V = Value											
	Poor = 1-5	Good = 6-8	Excellent = 9-10											

Sumber: Dokumen Pribadi

Berdasarkan tabel weighted method diatas, dapat dilihat akumulasi nilai pada masing-masing alternatif yang nantinya berupa alternatif layout yang lebih efisien untuk diterapkan (ditunjukkan dengan *overall value utility* paling besar).

Keterangan weighted method tersebut menyebutkan bahwa alternatif layout ketiga mendapatkan nilai yang paling tinggi dibandingkan dengan alternatif layout lainnya. Dapat disimpulkan bahwa alternatif layout ketiga merupakan alternatif layout yang paling efisien untuk diaplikasikan pada Bandara Internasional Banyuwangi.



Tabel 5.2 Weighted Method Ruang Terpilih

Kriteria	Weighted	Parameter	Alternatif 1				Alternatif 2				Alternatif 3				
			M	S	V	Rata-Rata	M	S	V	Rata-Rata	M	S	V	Rata-Rata	
Green Design	0,51	Pencahaya	Good	7	3,57	3,57	Good	7	3,57	3,57	Good	8	4,08	3,825	
		Penghawa	Good	7	3,57		Good	7	3,57		Good	7	3,57		
		Vegetasi	Good	6	3,06	2,805	Good	8	4,08	3,825	Excellent	9	4,59		4,59
		Material	Poor	5	2,55		Good	7	3,57		Excellent	9	4,59		
Osing Culture	0,49	Arsitektur	Good	7	3,43	3,43	Good	7	3,43	3,43	Good	7	3,43	3,43	
		Ornamen	Good	7	3,43		Good	7	3,43		Good	7	3,43		
		Besnikan	Good	6	2,94	3,185	Good	7	3,43	3,675	Good	9	4,41	4,165	
		Warna	Good	7	3,43		Good	8	3,92		Good	8	3,92		
OVERALL VALUE UTILITY			12,99				14,5				16,01				
Score Scale: 1-10			M = Magnitude		S = Score		V = Value								
			Poor = 1-5		Good = 6-8		Excellent = 9-10								

Pada weighted method ruang terpilih diatas, dapat dilihat mana aspek yang lebih diprioritaskan dalam mendesain Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi. Aspek Green Design menjadi aspek yang lebih diprioritaskan mengingat permasalahan lingkungan menjadi momok yang sering dihadapi oleh dunia ini pada umumnya dan Kabupaten Banyuwangi pada khususnya.

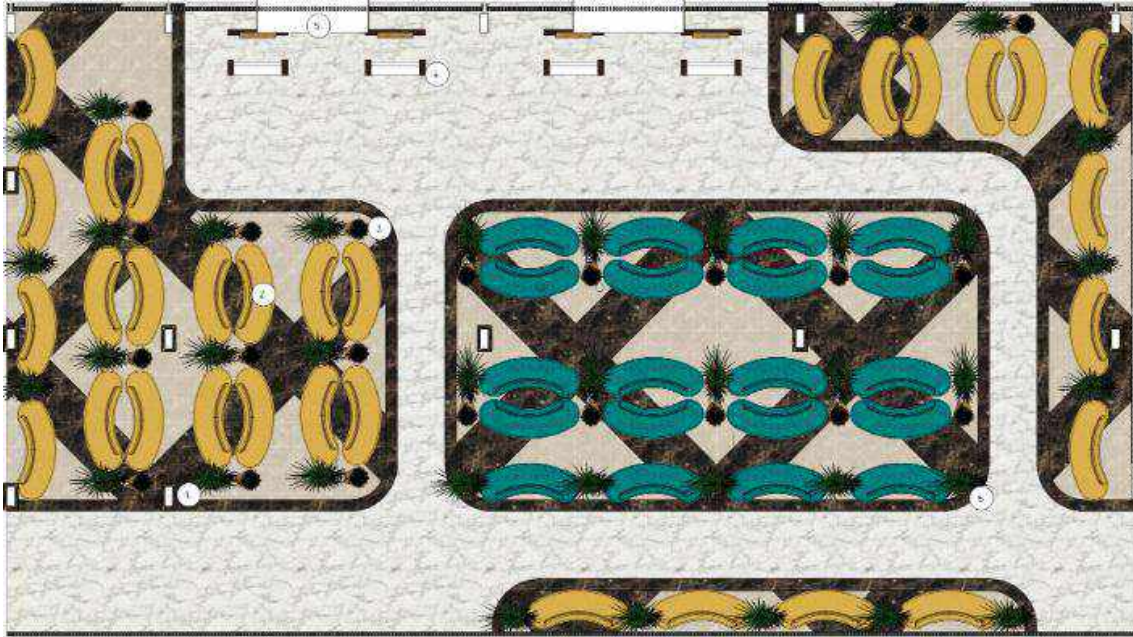
Namun, selisih bobot antara Green Design dan Kearifan Lokal pada desain bandara sangat kecil. Ini dikarenakan dua aspek tersebut merupakan aspek yang sangat penting dalam memajukan Kabupaten Banyuwangi baik dari segi lingkungan, budaya, pariwisata hingga ekonomi.

5.3 Pengembangan Alternatif Layout Terpilih

Alternatif Layout terpilih merupakan pengembang dari alternatif layout ketiga. Pada alternatif ini lebih didetailkan lagi furnitur-furnitur maupun elemen-elemen interiornya, terutama pada bagian yang sekiranya paling mendukung konsep dari interior bandara, yaitu Green Airport dan Kebudayaan Banyuwangi. Furnitur-furnitur yang awalnya terkesan kaku dan kotak-kotak dibuat lebih melengkung sehingga menimbulkan kesan fleksibel dan mengalir seperti karakteristik masyarakat Banyuwangi. Di dalamnya pun ditambahkan tanaman-tanaman yang tidak hanya menimbulkan kesan estetik tapi bisa menyegarkan ruangan.

5.4 Pengembangan Desain Area Terpilih 1

5.4.1 Layout Furnitur



Gambar 5.4. Layout Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2020

Area Terpilih 1 merupakan boarding area dimana merupakan tempat menunggu penumpang sebelum keberangkatan. Area ini merupakan area yang strategis untuk menempatkan hal-hal yang berkaitan dengan kebudayaan Banyuwangi karena sembari menunggu, penumpang bisa sambil menikmati suasana dan keindahan interior yang ada di tempat tersebut. Kebudayaan Banyuwangi merupakan point interest dari area ini. pada area ini terdapat fasilitas duduk sofa lengkung dan terdapat aksesoris kolom yang berbentuk batik kopi pecah sebagai *point interest*, *layout furniture* dibagi menjadi seperti pulau-pulau sehingga tidak mengganggu laju penumpang yang berangkat. Selain itu juga pada area ini terdapat Billboard Banyuwangi Festival dan destinasi wisata Banyuwangi untuk mempromosikan wisata dan event-event di Banyuwangi.

5.4.2 Gambar 3D Area Terpilih 1



Gambar 5.5. 3D View 1 Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2020

Gambar di atas merupakan salah satu view area terpilih 1. Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, pada *boarding area* terdapat fasilitas duduk sofa lengkung dengan finishing kulit sintetis berwarna biru toska dan kuning untuk mempertegas nuansa alam dari Kabupaten Banyuwangi salah satunya adalah pesona Kawah Ijen yang identik dengan kawahnya yang berwarna toska dan belerang yang berwarna kuning. Kedua hal ini merupakan daya tarik utama dan ciri khas dari Kawah Ijen itu sendiri.

Pengaplikasian konsep Budaya Osing ada pada bagian kolom bangunan dimana disana terdapat aksesoris berupa kayu yang terdapat bentukan batik dengan lampu di belakangnya. Batik yang dipakai adalah batik kopi pecah. Batik Kopi Pecah menggambarkan Banyuwangi sebagai daerah yang menjadikan kopi sebagai salah satu komoditas utama. Banyuwangi sendiri memiliki produk kopinya sendiri yaitu kopi Kemiren. Selain itu, Batik Kopi Pecah sendiri juga menggambarkan pengorbanan karena prosesnya produksinya yang panjang. Sementara pada bagian plafon menggunakan sistem drop ceiling yang bentukannya terinspirasi



dari batik paras gempal. Batik Paras Gempal sendiri menggambarkan kesuburan tanah Kabupaten Banyuwangi.



Gambar 5.6. 3D View 2 Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2020

Lantai dengan material marmer memberikan kesan etnik dan sejuk pada boarding area, dimana boarding area ini *semi outdoor*. Marmer pada *boarding area* menggunakan warna-warna hangat dengan kesan natural seperti *dark gray* dan *beige* sehingga tetap bisa memberikan kesan hangat pada penumpang yang sedang menggunakan fasilitas duduk. Pola lantai ini mengambil bentukan dari ornamen tradisional Osing yaitu motif *slimpet*, dan pola lantai pada area ini juga bertujuan untuk memberikan zona antara zona cepat dan zona lambat.



Gambar 5.7 3D View 3 Area Terpilih 1

Sumber: Data penulis 2020

Untuk memaksimalkan penghawaan dan pencahayaan dinding partisi menggunakan konsep semi *block*. Konsep ini sendiri tidak hanya diaplikasikan pada boarding area, tapi juga seluruh bagian dari interior bandara. Inilah yang menjadikan bandara ini menjadi *green airport* pertama di Indonesia. Material yang digunakan adalah kayu ulin. Material ini digunakan karena awet serta tahan dari rayap, suhu maupun kelembaban udara.

5.5 Pengembangan Desain Area Terpilih 1

5.5.1 Layout Furnitur

Area terpilih 2 merupakan area kafe bandara, area ini berfungsi sebagai tempat bersitirahat sembari *nongkrong* sebelum keberangkatan atau setelah kedatangan. Selain itu, area ini juga menjadi daya tarik tersendiri karena bersebrangan langsung dengan taman dan kolam di bandara. Otomatis suasana segar pun dapat dirasakan ketika berada di area ini. Penataan *layout* furnitur pada area ini dibuat sedemikian rupa supaya memudahkan pengunjung dalam bergerak serta dapat memaksimalkan pemandangan taman dan kolam yang ada.



5.5.2 Gambar 3D Area Terpilih 2



Gambar 5.8 3D View 1 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2020

Gambar di atas merupakan salah satu *view* dari area kafe bandara. Pada area ini terdapat sofa lengkung, meja dan kursi yang terbuat dari kayu. Lalu pada plafon terdapat *hanging lamp* yang terbuat dari material bambu. Material bambu diilih sebagai representasi dari kecamatan Gintangan yang terkenal akan kerajinan bambunya. Selain itu, pada salah satu dinding kafe terdapat elemen estetis yaitu bentukan peta Indonesia yang diletakkan di atas rumput sintetis. Ini bertujuan untuk menambah kesan hijau pada kafe.



Gambar 5.9 3D View 2 Area Terpilih 2

Sumber: Data penulis 2020

Lantai pada area ini menggunakan kayu ulin yang *dijejer*. Pola lantai ini diterapkan untuk menambah kesan alami pada kafe, karena memang area kafe ini berada di antara taman bandara dan kolam ikan. Kayu ulin dipilih karena perawatannya yang mudah dan tahan lama. Sedangkan untuk plafon, bentuknya terinspirasi dari motif batik kopi pecah.



**Gambar 5.10 3D View 3 Area Terpilih 2**

Sumber: Data penulis 2020

5.6 Pengembangan Desain Area Terpilih 1**5.6.1 Layout Furnitur**

Area terpilih 3 merupakan V.I.P Lounge, dimana merupakan tempat peristirahatan untuk penumpang-penumpang tertentu. Ruangan ini lebih tertutup dari pada ruangan-ruangan sebelumnya. Area ini tidak terlalu padat karena tidak sembarang orang bisa memasuki area ini.

**Gambar 5.11 3D View 1 Area Terpilih 3**

Sumber: Data penulis 2020

Sama seperti ruangan-ruangan sebelumnya, V.I.P. Lounge ini menggunakan furnitur-furnitur yang berbahan kayu dan kain pada bantalan sofanya. Di atas meja juga terdapat *hanging lamp* yang terbuat dari bambu.



Gambar 5.12 3D View 2 Area Terpilih 3

Sumber: Data penulis 2020

Pada view ini, terdapat lukisan yang terletak di atas sofa. Lukisan tersebut menggambarkan tempat wisata Banyuwangi. Lalu di bawah sofa set tersebut terdapat karpet dengan *style memphis* sebagai aksentuasi.



Gambar 5.12 3D View 2 Area Terpilih 3

Sumber: Data penulis 2020



Pada view ini, juga terlihat peta Indonesia yang dibingkai dengan rumput sintetis sebagai point interest pada ruangan dan juga sebagai daya tarik ketika dilihat dari luar karena lokasinya yang tepat berada di depan pintu.



Halaman ini sengaja dikosongkan.



BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dalam Dalam penyusunan Tugas Akhir Desain Interior Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi Dengan Konsep Green Airport Bernuansa Kebudayaan Suku Osing ini dapat disimpulkan bahwa Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi merupakan salah satu pintu gerbang masyarakat Banyuwangi, sebagai salah satu gerbang utama tentu bandara harus memiliki karakteristik daerah yang kuat.

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

Penerapan konsep *green airport* dengan nuansa Suku Osing menjadi salah satu cara untuk meningkatkan kenyamanan dan *experience* pengguna bandara, dengan penataan furnitur, alur sirkulasi serta optimalisasi fasilitas bandara sesuai standar internasional dapat membuat pengguna lebih nyaman. Konsep *green airport* dibalut dengan pengaplikasian aksesoris budaya dan pesona alam dapat menjadi identitas Bandara Internasional Banyuwangi.

6.2 Saran

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

1. Bagi desainer interior, dalam melakukan perencanaan fasilitas publik seperti Bandara Internasional Banyuwangi tentu banyak hal yang perlu diperhatikan. Sehingga diperlukan banyak kajian studi dan riset mendalam agar menghasilkan konsep desain Bandara internasional yang baik, tepat, dan maksimal.



2. Bagi pihak pengelola Bandara Internasional Banyuwangi perlu adanya peningkatan kualitas pelayanan dan fasilitas seperti kebersihan dan perawatan fasilitas bandara menjadi salah satu hal yang harus di perhatikan secara konsisten. Selain itu perlu adanya pembaharuan desain dengan mengeksplorasi potensi budaya dan alam Banyuwangi untuk memunculkan karakteristik daerah pada bandara.
3. Bagi pembaca dan peneliti, penulis menyarankan untuk melakukan kajian yang lebih spesifik mengenai standar perancangan bandara baik nasional maupun internasional.

DAFTAR PUSTAKA

- International Air Transport Association (IATA). 2004. Airport Development Reference Manual, 9th ed. Geneva: IATA.
- Panitia Teknis Persyaratan Sarana dan Prasarana, Pengoperasian serta Pelayanan Transportasi Bandar Udara. 2004. SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara. Jakarta: Badan Standarisasi Nasional.
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP/77/VI/2005 tentang Persyaratan Teknis Pengoperasian Fasilitas Teknik Bandar Udara.
- Panero, Julius; Zelnik, Martin. 1979. Human Dimension & Interior Space. New York: Watson-Guptill Publications.
- Undang-Undang No. 1 tentang Penerbangan Tahun 2013 Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri.
- PM 69 Tahun 2013 tentang Tata n Kebandarudaraan Nasional.
- SNI 03-7046-2004 tentang Terminal Penumpang Bandar Udara.
- SNI 03-7049-2004 tentang Perancangan Fasilitas bagi Pengguna Khusus di Bandar Udara.
- Keputusan Menteri Perhubungan No. 36 Tahun 1993 tentang kriteria klasifikasi bandar udara
- Keputusan menteri perhubungan nomor 31 tahun 1995 tentang terminal transportasi jalan
- Perencanaan Kebutuhan Fasilitas Perpindahan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan .
Juknis LLAJ(Lalu Lintas dan Angkutan Jalan) 1995
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor: SKEP 41 2018 tentang standar pelayanan LIA

Keputusan Menteri Negara Pemberdayaan Aparatur Negara Nomor 63/KEP/MPAN/7/2003 tentang : pedoman umum penyelenggaraan pelayanan publik

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

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

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

Amal, Andi Syaiful, dan Sugiarti. Motif dan Corak Batik Jawa Timur. Malang: UMM Press.

Taraloshia, Basaria. 2013. Sustainable Design, Sebuah Pendekatan dalam Perancangan Arsitektur. 1-5.

McLennan, Jason F. (2004) The Philosophy of Sustainable Design.

Szokolay, Steven V. (2004) Introduction to Architectural Science, the basis of sustainable design, Great Britain: Architectural Press.

Williamson, Terry, Antony Radford dan Helen Bennetts (2003) Understanding Sustainable Architecture, London and New York: Spon Pres

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : Rencana Anggaran Biaya (RAB)**
- LAMPIRAN 2 : Gambar Teknik**
- LAMPIRAN 3 : Gambar 3D Render**
- LAMPIRAN 4 : Surat Keterangan Bebas Plagiat**
- LAMPIRAN 5 : Berita Acara Sidang Tugas Akhir**
- LAMPIRAN 6 : Form Revisi Sidang Tugas Akhir**
- LAMPIRAN 7 : Biodata Penulis**

RANCANGAN ANGGARAN BIAYA
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING
BANYUWANGI, JAWA TIMUR

No.	Uraian Pekerjaan	Spesifikasi	Volume	Jumlah	Satuan	Harga Satuan	Total
A PEKERJAAN PERSIAPAN							
1	Persiapan Loading in Alat dan Bahan	Pekerja + Mandor	5,00		km	Rp 291.156,80	Rp 1.455.784,00
2	Pekerjaan Pembersihan Lokasi	Pekerja + Mandor	456,00		m2	Rp 27.890,50	Rp 12.718.068,00
3	Pembuatan Bowplank	sesuai keliling bangunan	89,00		m	Rp 158.472,60	Rp 14.104.061,40
Sub Total A							Rp 28.277.913,40
B PEKERJAAN DINDING							
1	Pekerjaan Banner Promosi	Banner Korea-China 2,5 x 2,5 m	6,25		m2	Rp 35.000,00	218.750,00
2	Pekerjaan Banner Promosi	Banner Korea-China 3,3 x 2,5 m	8,25		m2	Rp 35.000,00	Rp 288.750,00
3	Pekerjaan Banner Promosi	Banner Korea-China 2,5 x 2,5 m	6,25		m2	Rp 35.000,00	Rp 218.750,00
4	Pekerjaan Papan Kayu	Kayu Olahan Bambu 0,15 x 4 m	2,00		unit	Rp 2.335.905,00	Rp 4.671.810,00
Sub Total B							Rp 5.398.060,00
C PEKERJAAN PLAFON							
1	pekerjaan rangka plafon	besi hollow 4/4	280,00		buah	Rp 275.768,28	Rp 77.215.118,40
2	pekerjaan papan gypsum	gypsum 9 mm	715,00		m'	Rp 28.879,00	Rp 20.648.485,00
Sub Total C							Rp 97.863.603,40
D Pengerjaan Lantai							
1	Pasang lantai Granit Antium Valentino	Antium Valentino Gress Granite - Beige, Gray, Dark Gray	316,66		m2	Rp 387.840,44	Rp 122.813.553,73
Sub Total D							Rp 122.813.553,73
E PEKERJAAN FURNITURE							
CUSTOM FURNITURE							
1	Kursi Sofa Custom	MDF Finishing Plybamboo, Bantalan Finishing Kulit Sintetis		47,00	buah	Rp 1.590.050,00	Rp 74.732.350,00
2	Boarding Area Table set	Pressed Bamboo, Kayu Ulin		4,00	buah	Rp 1.500.000,00	Rp 6.000.000,00
Sub Total E							Rp 80.732.350,00
F PEKERJAAN AKSESORIS							

1	Pot Bunga 50 x 140 cm	Kayu Pinus	1,00	22,00	Buah	Rp	200.000,00	Rp	4.400.000,00
2	Pot Bunga 50 x 50 cm	Kayu Pinus	1,00	17,00	Buah	Rp	100.000,00	Rp	1.700.000,00
3	Aksesoris Kolom	Multiplek Finishing HPL	4,20	8,00	Buah	Rp	39.000,00	Rp	1.310.400,00
4	Hanging Lamp	Metal, kaca	1,00	4,00	Buah	Rp	200.000,00	Rp	800.000,00
5	Downlight	Lampu Downlight LED Philips 15 Watt 15W 15Watt DN020B LED12 - 15 Watt - 1200 Lumen - 6 inch / 15cm	1,00	184,00	Buah	Rp	73.500,00	Rp	13.524.000,00
6	Ceiling Fan	COSMOS Ceiling Fan 56-CBA	1,00	35,00	Buah	Rp	275.000,00	Rp	9.625.000,00
7	Sprinkler	FIRE SPRINKLER ST x 1-2 - 16	1,00	26,00	Buah	Rp	39.900,00	Rp	1.037.400,00
		Sub Total F						Rp	32.396.800,00
		Total Keseluruhan						Rp	367.482.280,53

DAFTAR HARGA SATUAN POKOK KEGIATAN

PEKERJAAN: Boarding Area

LOKASI: Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi

URAIAN KEGIATAN PERSIAPAN				
URAIAN KEGIATAN	KOEF.	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
Persiapan Loading in Alat dan Bahan	5	km		
Upah:				
Mandor	0,02	O.H	Rp188.100	Rp3.762,00
Kepala Tukang	0,02	O.H	Rp188.100	Rp3.762,00
Tukang	0,2	O.H	Rp171.600	Rp34.320,00
Pembantu Tukang	0,4	O.H	Rp159.500	Rp63.800,00
			Jumlah:	Rp105.644,00
Bahan:				
Sewa Dump Truck 5 Ton	0,67	Jam	Rp79.090	Rp52.990,00
Sewa Escavator 6 m3	0,67	Jam	Rp158.290	Rp106.054,00
			Jumlah:	Rp159.044,00
			Total:	Rp264.688,00
			Overhead + Profit (10%):	Rp26.468,80
			Nilai HSPK :	Rp291.156,80
Pekerjaan Pembersihan Lokasi	90,2	m2		
Upah:				
Mandor	0,05	O.H	Rp188.100	Rp9.405,00
Pembantu Tukang	0,1	O.H	Rp159.500	Rp15.950,00
			Total:	Rp25.355,00
			Overhead + Profit (10%):	Rp2.535,50
			Nilai HSPK :	Rp27.890,50
Pengukuran dan Pemasangan Bouwp	43,7	m1		
Kayu Meranti Usuk 5/7	0,02	Doz	Rp4.606.800	Rp92.136,00
Kayu Papan 2/20	0,007	m3	Rp4.606.800	Rp32.247,00
Paku Biasa 3 inch	0,02	m3	Rp32.010	Rp640,00
Kepala Tukang	0,010082	Orang Hari	Rp171.600	Rp1.730,00
Tukang	0,100895	Orang Hari	Rp171.000	Rp17.313,00
			Total:	Rp144.066,00
			Overhead + Profit (10%):	Rp14.406,60
			Nilai HSPK :	Rp158.472,60

URAIAN KEGIATAN PEKERJAAN DINDING				
URAIAN KEGIATAN	KOEF.	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
Pekerjaan Aksesoris Dinding Kayu		m2	SNI 6897:2008 (6.2)	
Upah:				
Tukang	1	O.H	Rp121.000,00	Rp127.050,00
Pembantu Tukang	1	O.H	Rp110.000,00	Rp115.500,00

			Jumlah: Rp242.550,00
Bahan:			
Papan Kayu	85	Lembar	Rp22.000,00 Rp1.870.000,00
Paku	1	kg	Rp22.000,00 Rp11.000,00
			Jumlah: Rp1.881.000,00
			Total: Rp2.123.550,00
			Overhead + Profit (10%): Rp212.355,00
			Nilai HSPK : Rp2.335.905,00

URAIAN KEGIATAN PEKERJAAN PLAFON				
URAIAN KEGIATAN	KOEF.	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
Rangka Plafon Cross Tee		m2		
Upah:				
Mandor	0,075	O.H	Rp 60.000,00	Rp4.500,00
Kepala Tukang Kayu	0,025	O.H	Rp 55.000,00	Rp1.375,00
Pekerja/Buruh Tak Terampil	0,15	O.H	Rp 40.000,00	Rp6.000,00
Tukang Kayu	0,25	O.H	Rp 50.000,00	Rp12.500,00
			Jumlah:	Rp24.375,00
Bahan:				
Besi Hollow 40/40	0,75	m'	Rp 78.800,00	
Besi Hollow 20/20	2	m'	Rp 78.800,00	Rp157.600,00
Kalsiboard EG Uk.240 x 120 x 9 mm	0,3819	Lembar	Rp 46.000,00	Rp53.924,28
Skrup	4	Buah	3.700	Rp14.800,00
			Jumlah:	Rp226.324,28
			Total :	Rp250.699,28
			Overhead + Profit (10%):	Rp25.069,00
			Nilai HSPK :	Rp275.768,28
Pemasangan Plafon Gypsum 9 mm		m2	03-2838 -2002 Pekerjaan Langit - langit (6	
Upah:				
Mandor	0,005	O.H	Rp 60.000,00	Rp300,00
Kepala Tukang Kayu	0,005	O.H	Rp 55.000,00	Rp275,00
Tukang Kayu	0,05	O.H	Rp 50.000,00	Rp2.500,00
Pekerja/Buruh Tak Terampil	0,1	O.H	40.000,00	Rp4.000,00
			Jumlah:	Rp7.075,00
Bahan:				
Gypsum Tebal 9 mm uk. 1,2x2,4 m	0,364	Lembar	45.000	Rp16.380,00
Paku Triplek/Eternit	0,11	Kg	19.600,00	Rp2.156,00
			Jumlah:	Rp18.536,00
			Total :	Rp25.611,00
			Overhead + Profit (10%):	Rp3.268,00
			Nilai HSPK :	Rp28.879,00

URAIAN KEGIATAN PEKERJAAN LANTAI				
Pemasangan Lantai keramik Granit		m2	SNI 7395:2008 (6.43)	
Upah:				
Mandor	0,0350	O.H	60.000	Rp2.100,00
Kepala Tukang Batu	0,0350	O.H	55.000,00	Rp1.925,00
Tukang Batu	0,3500	O.H	50.000,00	Rp17.500,00
Pekerja/Buruh Tak Terampil	0,7000	O.H	40.000,00	Rp28.000,00
			Jumlah:	Rp49.525,00
Bahan:				
Semen PC (Portland Cement) 50 kg	0,1638	Zak	55.800	Rp9.140,04
Semen Berwarna Yiyitan	0,6500	Kg	12.960,00	Rp8.424,00
Pasir Pasang	0,0450	m3	144.900	Rp6.520,50
Antium Valentino Gress Granite - Beige, Gray	1,0600	m2	284.000	Rp301.040,00

Jumlah:	Rp325.124,54
Total :	Rp374.649,54
Overhead + Profit (10%):	Rp13.190,90
Nilai HSPK :	Rp387.840,44

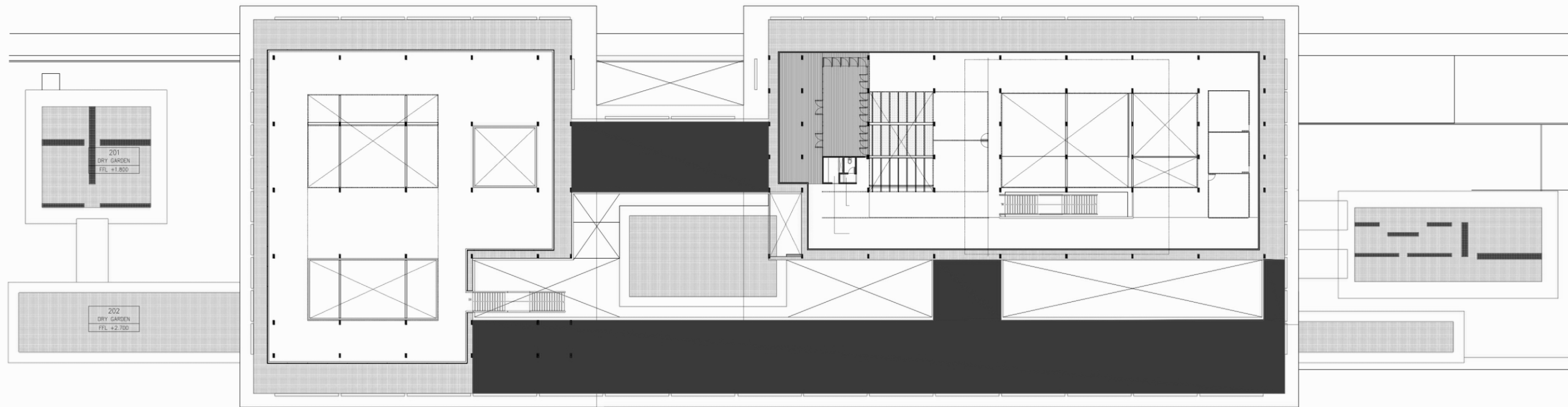
URAIAN KEGIATAN PEKERJAAN FURNITURE				
URAIAN KEGIATAN	KOEF.	SATUAN	HARGA SATUAN	HARGA
PEKERJAAN PEMBUATAN KURSI SOFA CUSTOM		m3	SNI KAYU 3434:2008 (6.1)	
Upah:				
Tukang Meubel	1	O.H	300.000	Rp300.000,00
Pembantu Tukang	0,75	O.H	300.000	Rp225.000,00
			Jumlah:	Rp525.000,00
Bahan:				
Multiplek 2,5 cm	2	Lembar	215000	Rp430.000,00
HPL	0,3	Lembar	155.000	Rp46.500,00
Busa	7	Lembar	62.000	Rp434.000,00
Kulit Sintetis	7	Meter	55.000	Rp385.000,00
Lem Kayu	1	Kg	50.000	Rp50.000,00
Kayu Reng	4	Lonjor	25.000	Rp100.000,00
			Jumlah:	Rp1.295.500,00
			Total:	Rp1.445.500,00
			Overhead + Profit (10%):	Rp144.550,00
			Nilai HSPK:	Rp1.590.050,00



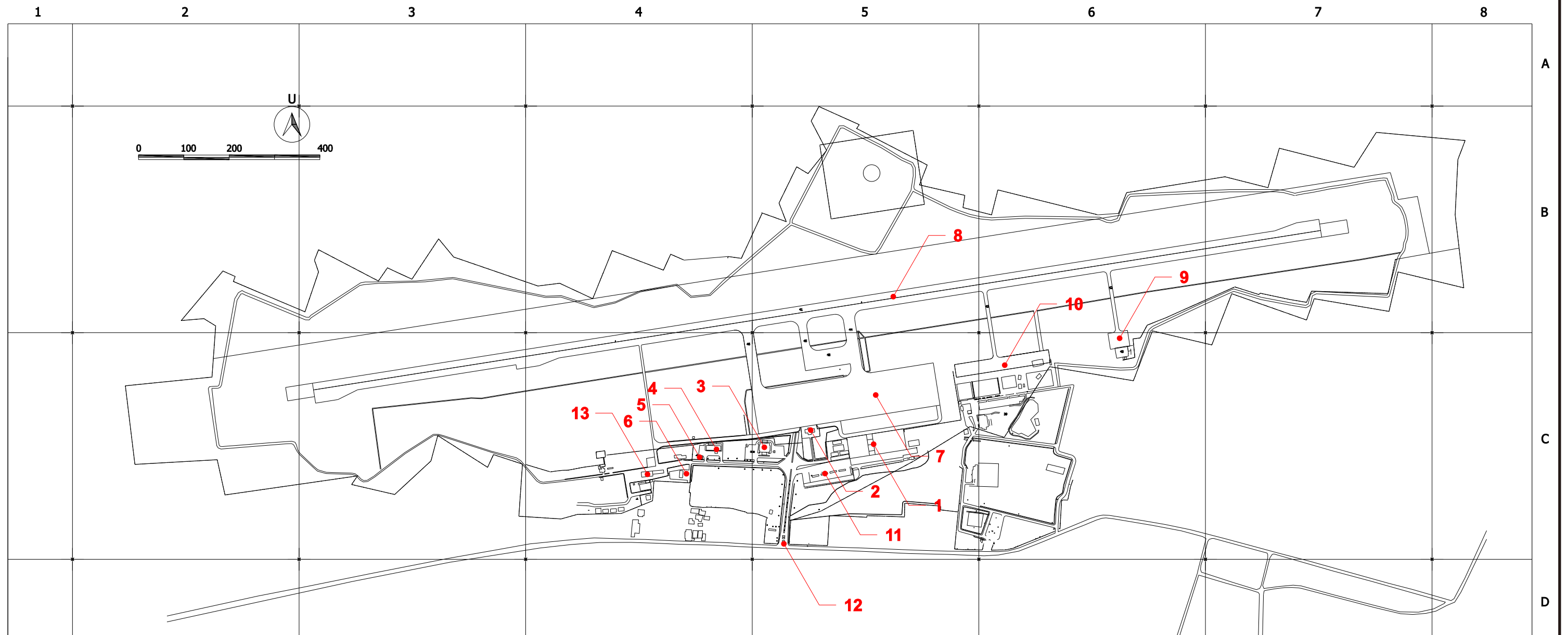
DESAIN INTERIOR

**TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN
KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING
- GAMBAR KERJA -**

LAYOUT TERMINAL PENUMPANG DOMESTIK



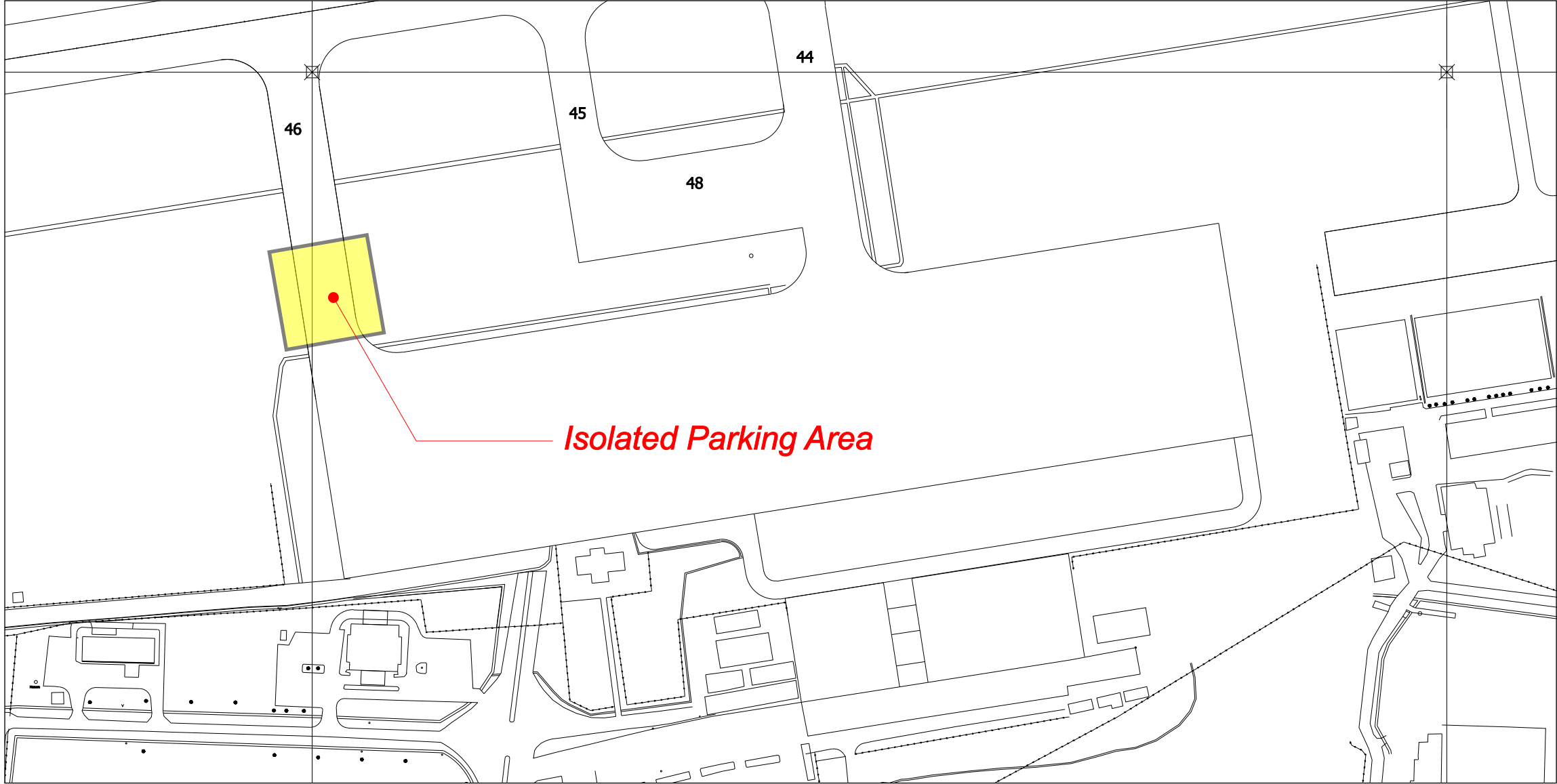
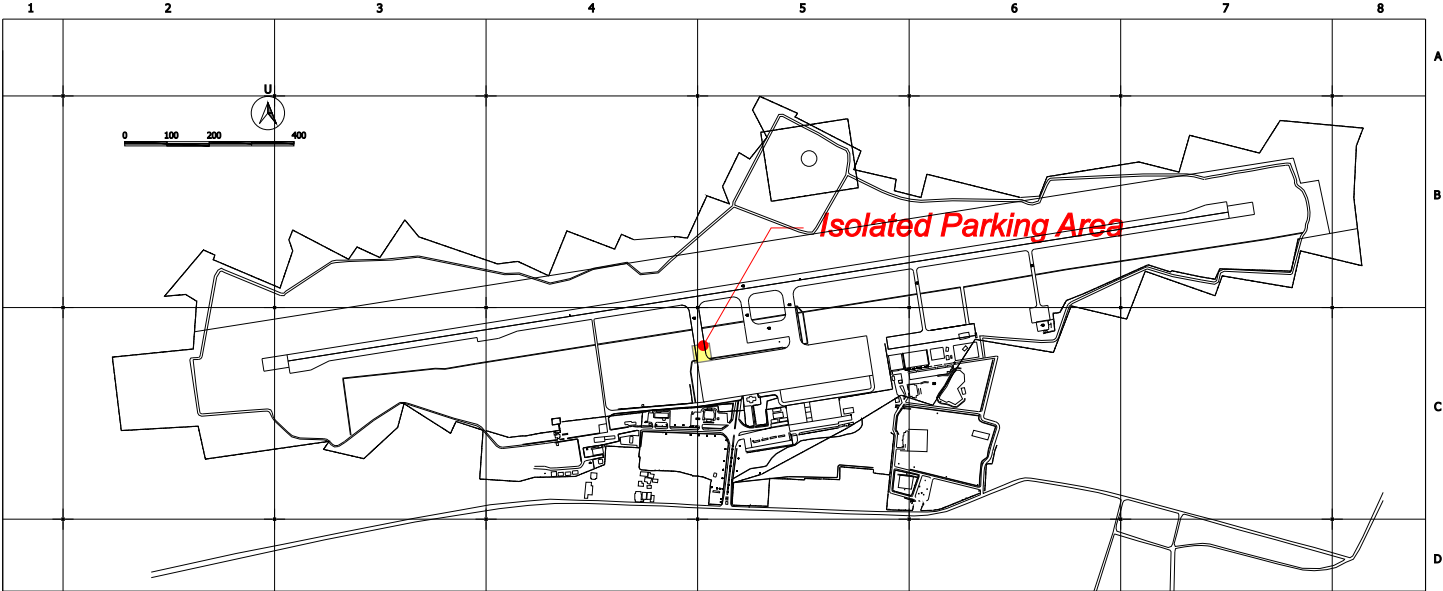
LAYOUT BANDAR UDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI



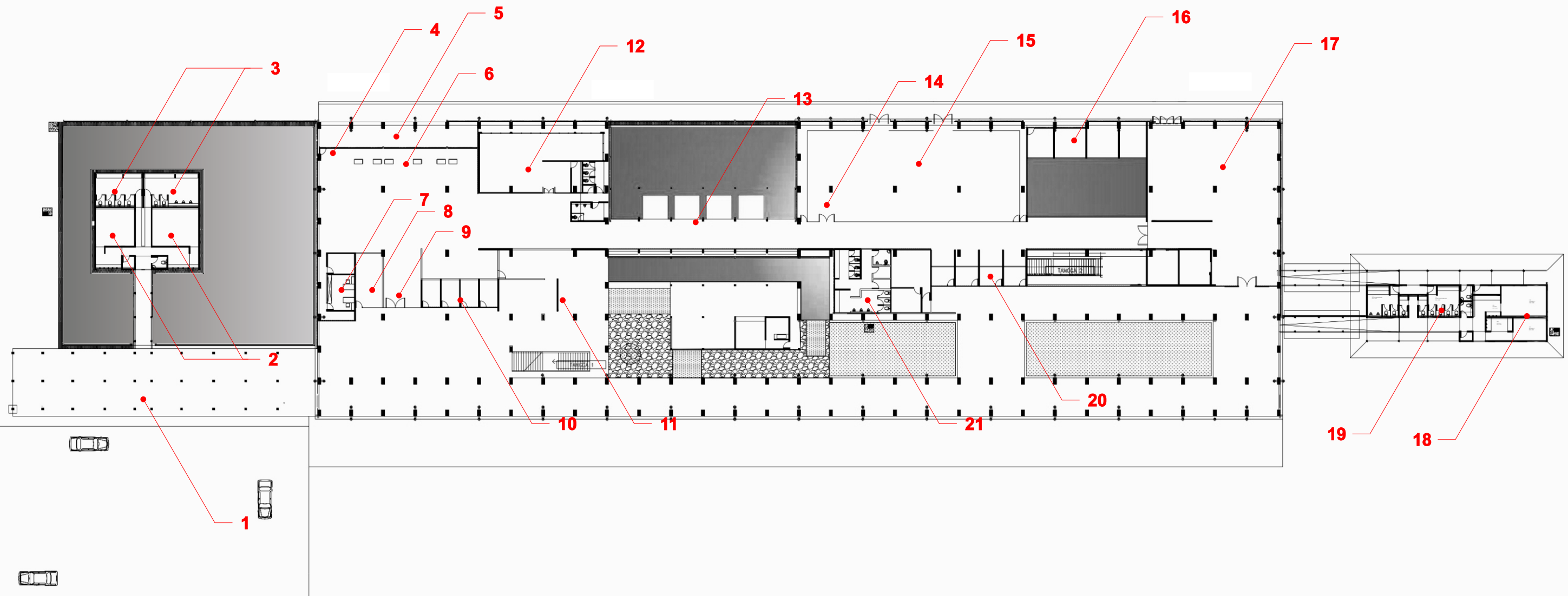
LEGENDA :

- | | |
|---------------------------|--------------------------------------|
| 1. Terminal Domestik | 8. Runway |
| 2. Tower | 9. Bali International Flight Academy |
| 3. Terminal Internasional | 10. BP3B |
| 4. Perkantoran | 11. Parkir Terminal Domestik |
| 5. Pos Alpha Tango | 12. Main Gate |
| 6. Terminal Kargo | 13. PK - PPK |
| 7. Apron | |

LAYOUT ISOLATED PARKING AREA



LAYOUT TERMINAL PENUMPANG DOMESTIK



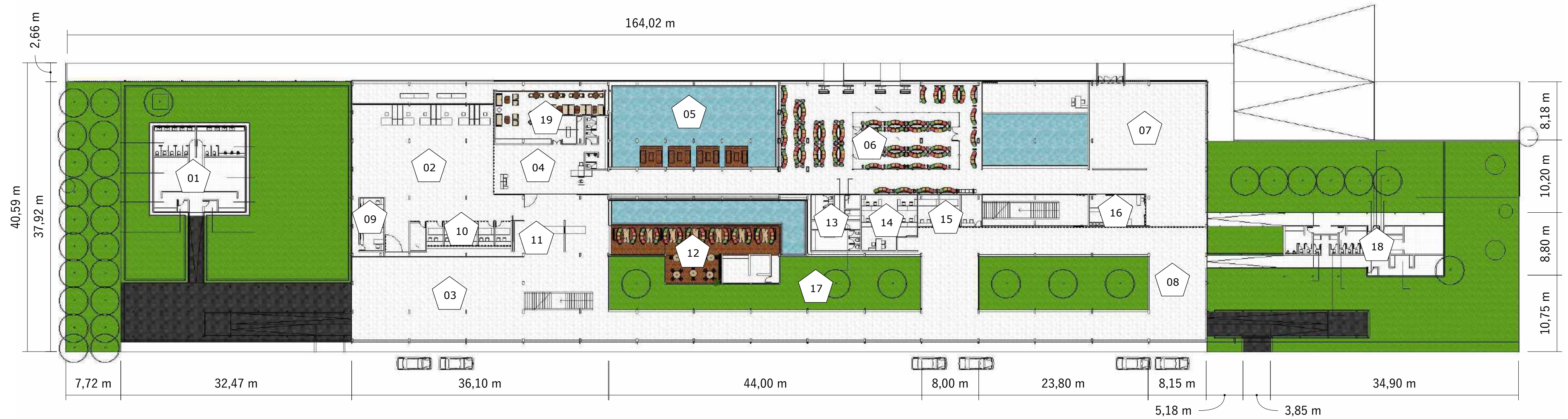
LEGENDA :

- | | | |
|---------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| 1. Drop Zone | 8. Informasi | 15. Ruang Tunggu |
| 2. Musholla Keberangkatan | 9. Pintu Masuk | 16. Floop Airlines |
| 3. Toilet Keberangkatan | 10. Customer Service Airlines | 17. Area Kedatangan |
| 4. Pemeriksaan Bagasi | 11. ATM Center | 18. Musholla Kedatangan |
| 5. Make Up Area | 12. Commercial Importance Person | 19. Toilet Kedatangan |
| 6. Check In Counter | 13. Lobby Ruang Tunggu | 20. Tenant |
| 7. Office On Duty | 14. SCP 2 | 21. Toilet Ruang Tunggu |



Denah Lantai Dasar

Gedung Terminal



Keterangan:

1. Toilet & Musholla Keberangkatan
2. Check In Area
3. Hall Keberangkatan
4. Foyer
5. Airport Pool
6. Boarding Area
7. Luggage Claim
8. Hall Kedatangan
9. Keamanan Bandara
10. Ticketing
11. ATM Centre
12. Kafe Bandara
13. Restroom
14. Kantor Bandara
15. Souvenir Shop
16. Lost & Found dan Klinik
17. Airport Garden
18. Toilet & Musholla Kedatangan
19. VIP Lounge

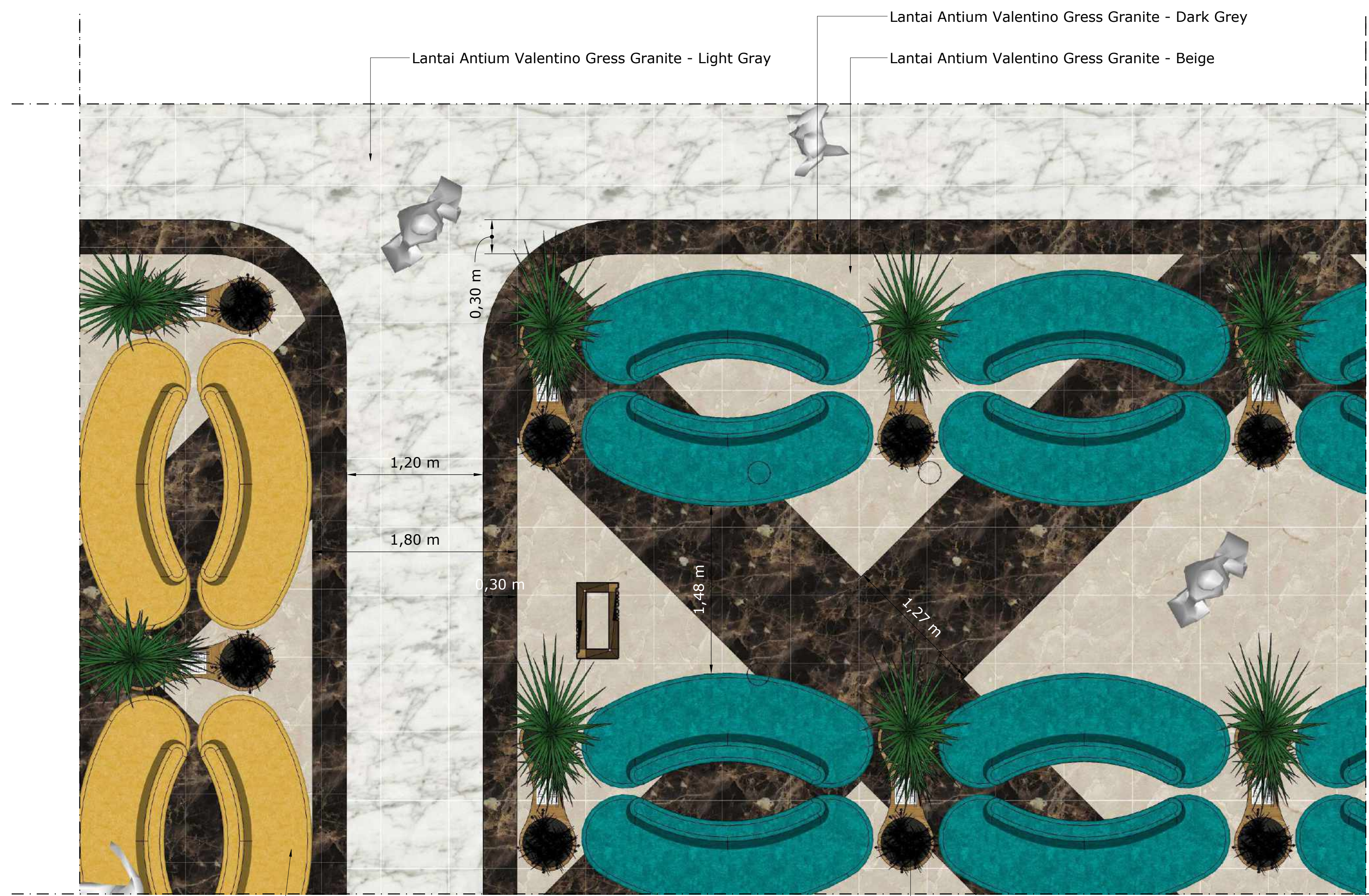
TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR / DI 184836 DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR FDKBD - ITS	NAMA : RHEZA HANIF A.	LABORATORIUM: SAINTEK	PARAF	LEMBAR
	NRP : 08411640000018	TANGGAL: 5 MARET 2020		
	DOSEN : THOMAS A. K., M.T.	SATUAN/SKALA : CM/1:400		
PROYEK	BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI		GAMBAR LAYOUT TERPILIH	



KETERANGAN

- 1. Kolom Beton 20x50 cm
- 2. Sofa 80x250 cm Kulit Sintetis
- 3. Pot Bunga 50x140 cm Material Kayu Pinus
- 4. Meja 40x152x70 Finishing Plyood & Kayu Jati
- 5. Boarding Gate
- 6. Pot Bunga 50x50 cm Material Kayu Pinus

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala: m/1:60		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			DENAH TERPILIH	



Lantai Antium Valentino Gress Granite - Light Gray

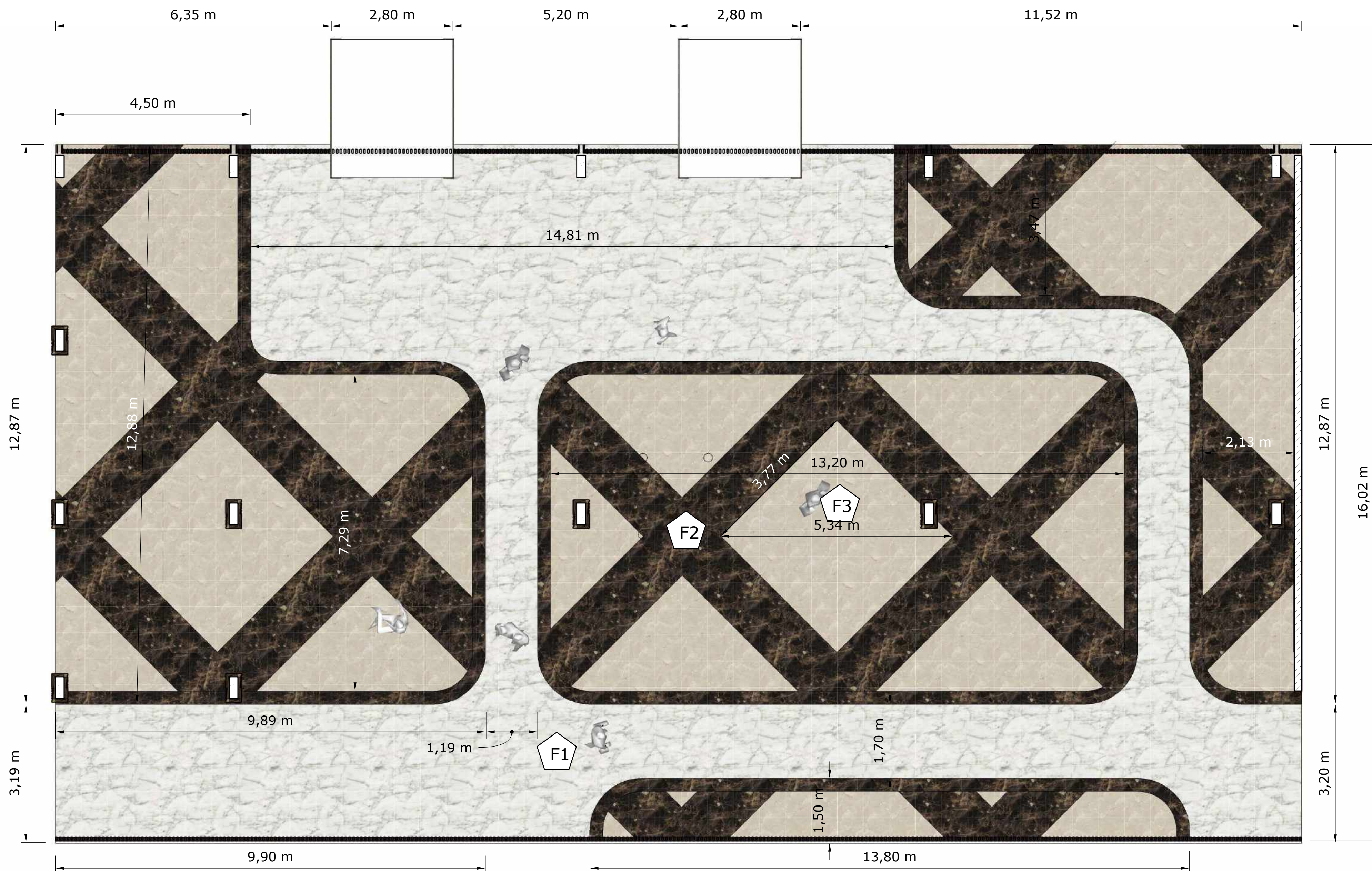
Lantai Antium Valentino Gress Granite - Dark Grey

Lantai Antium Valentino Gress Granite - Beige

Sofa 80 x 250 cm Finishing Kulit Sintetis

Pot Bunga 50 x 10 cm Material Kayu Pinus

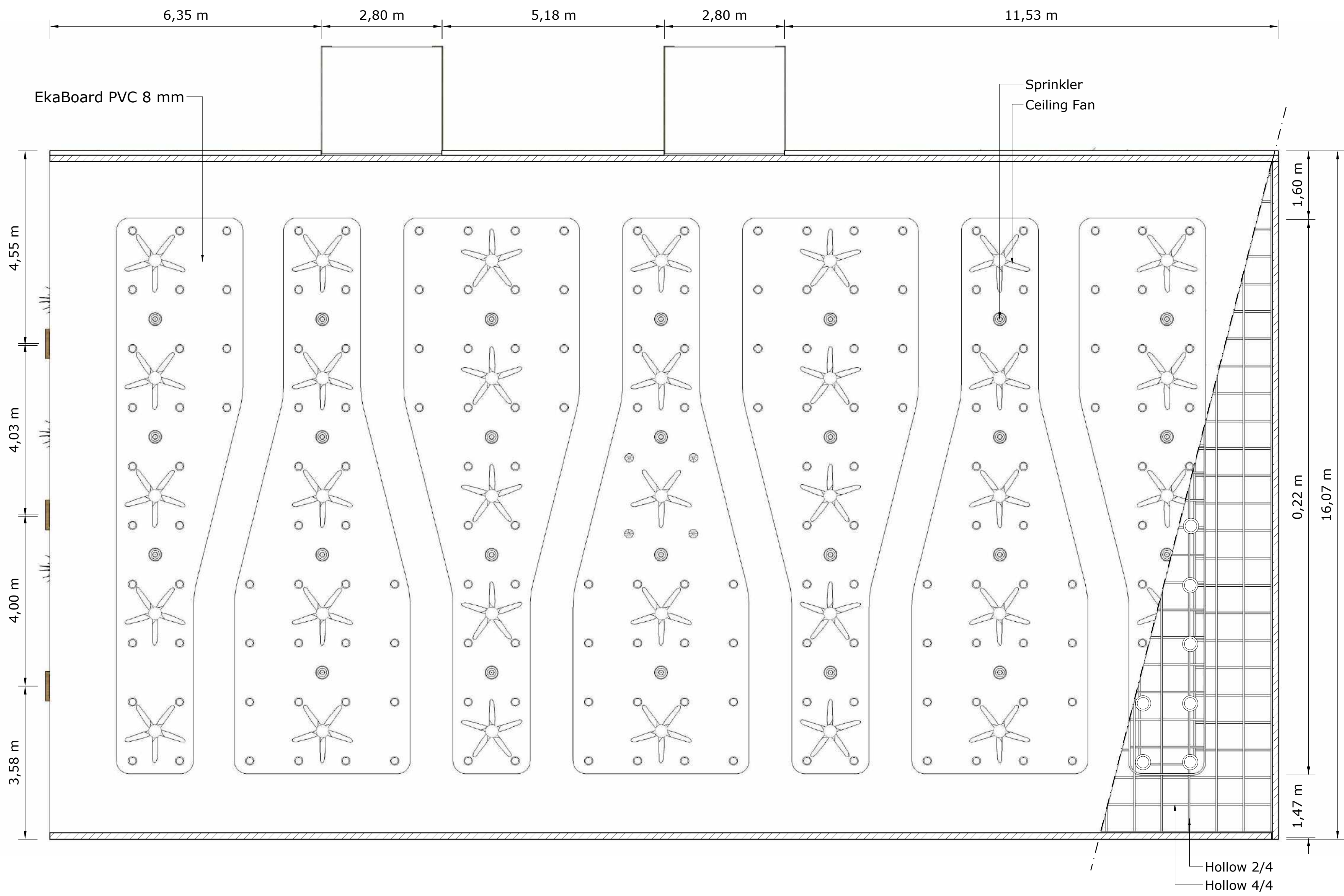
Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		LAYOUT FURNITUR DETAIL		



KETERANGAN

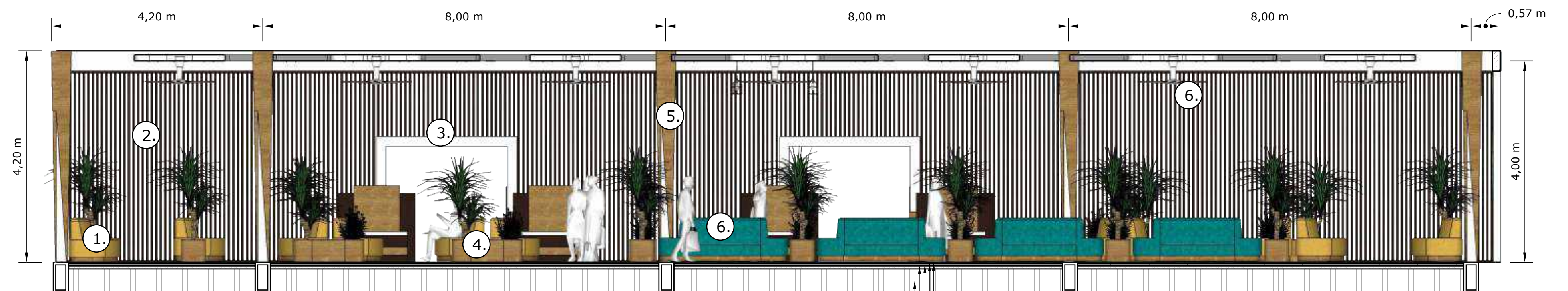
- F1 : Granit Antium Valentino Grees 60x60 - Light Gray
- F2 : Granit Antium Valentino Grees 60x60 - Beige
- F3 : Granit Antium Valentino Grees 60x60 - Dark Gray

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala: 1:60		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		RENCANA LANTAI		



○ Downlight Warmwhite Phillips Hub 15 watt

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala: 1:60		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		RENCANA PLAFON		

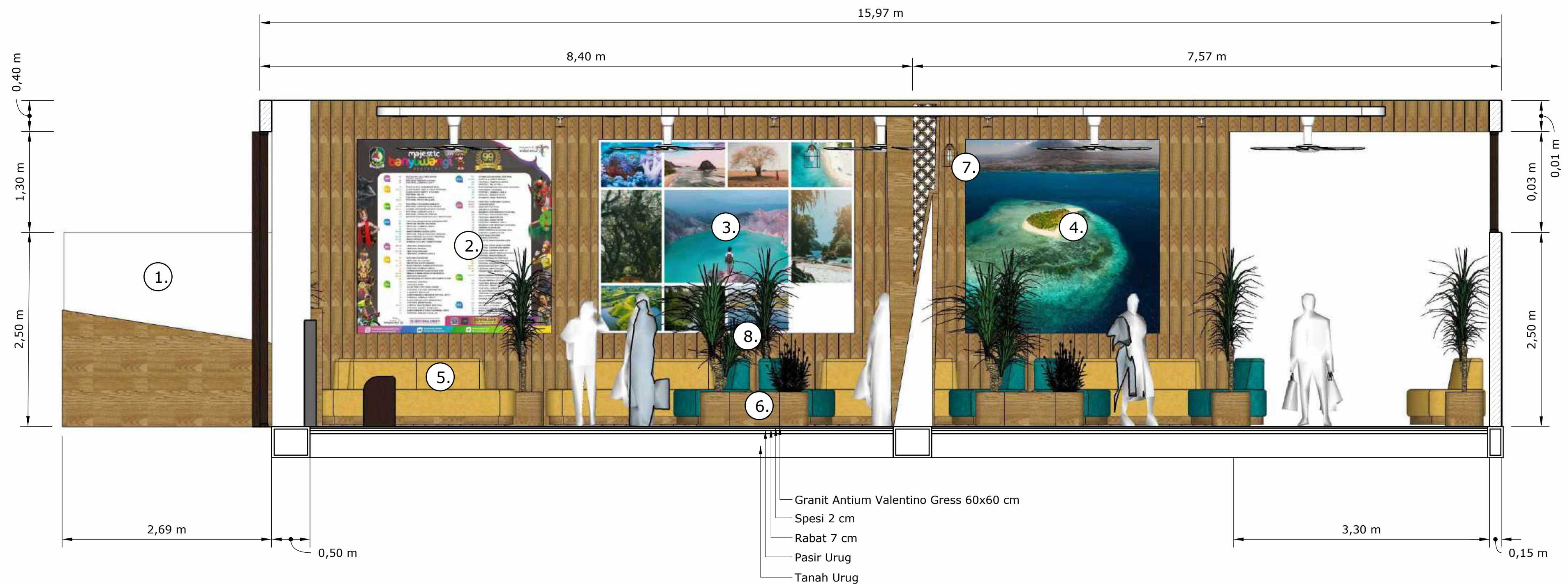


KETERANGAN

1. Sofa 80x250 cm Finishing Kulit Sintetis Kuning
2. Partisi Kayu Ulin 6x12
3. Boarding Gate
4. Pot Bunga 50x140 cm Material Kayu Pinus
5. Kolom Beton 20x50 cm
6. Ceiling Fan

- Granit Antium Valentino Gress 60x60 cm
- Spesi 2 cm
- Rabat 7 cm
- Pasir Urug
- Tanah Urug

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala: 1:60		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			POTONGAN A	

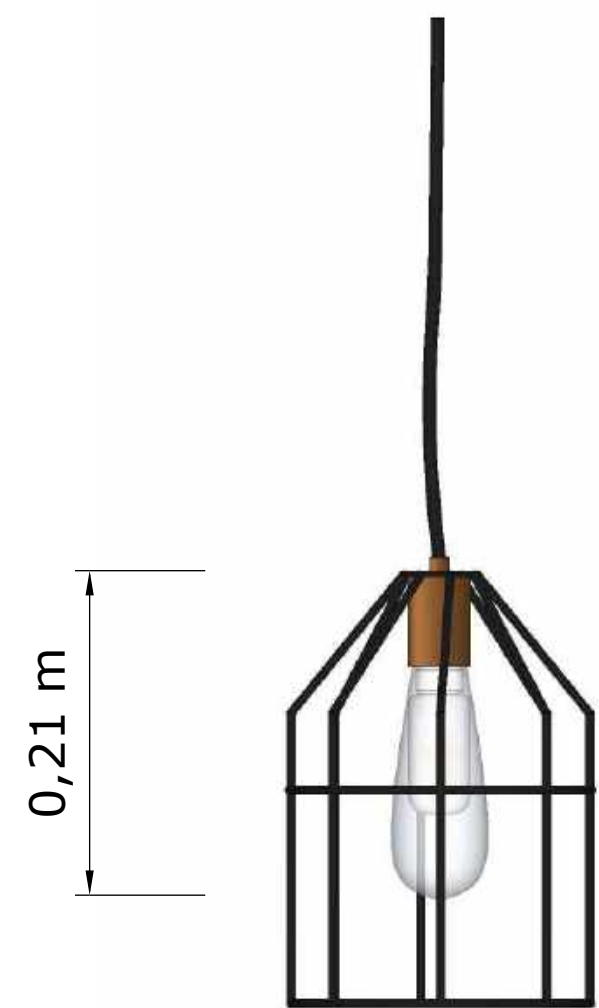
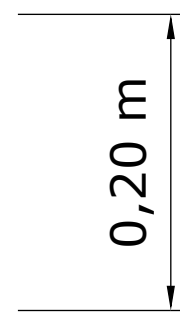


KETERANGAN

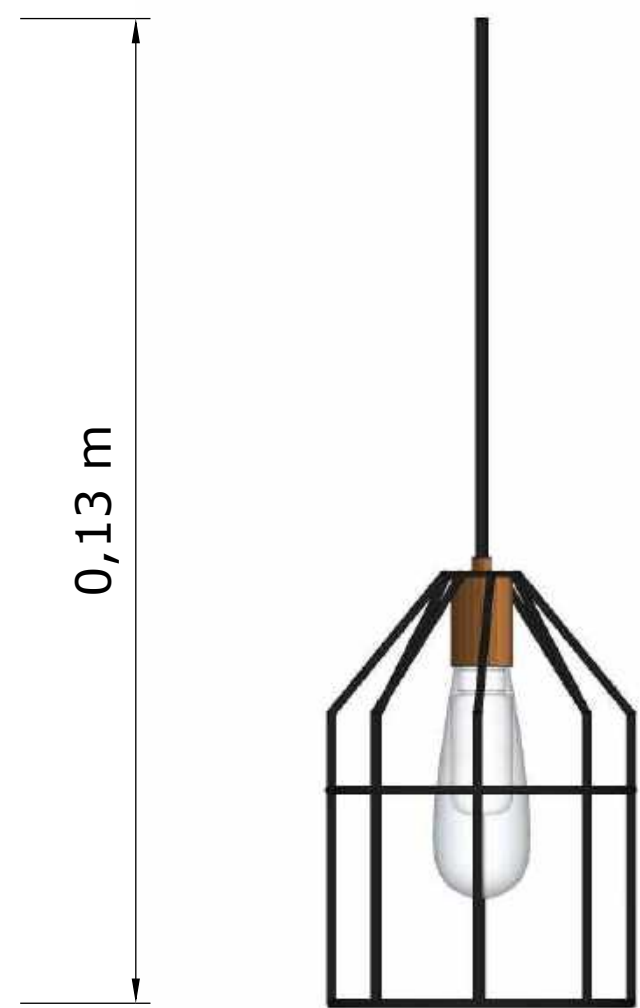
1. Boarding Gate
2. Board Banyuwangi Festival
3. Board Destinasi Wisata Banyuwangi
4. Board Pulau Tabuhan
5. Sofa 80x250 Finishing Kulit Sintetis Kuning
6. Pot Bunga 50x140 cm Material Kayu Pinus
7. Hanging Lamp
8. Ribbon Plant & Lavender

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala: 1:40		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		POTONGAN B		

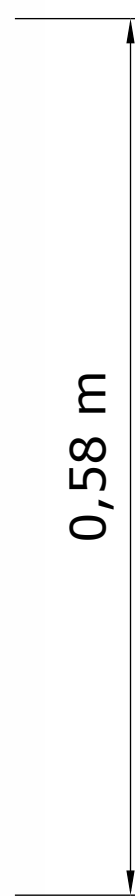
TAMPAK ATAS
SKALA 1:5



TAMPAK DEPAN
SKALA 1:5



0,13 m



0,58 m

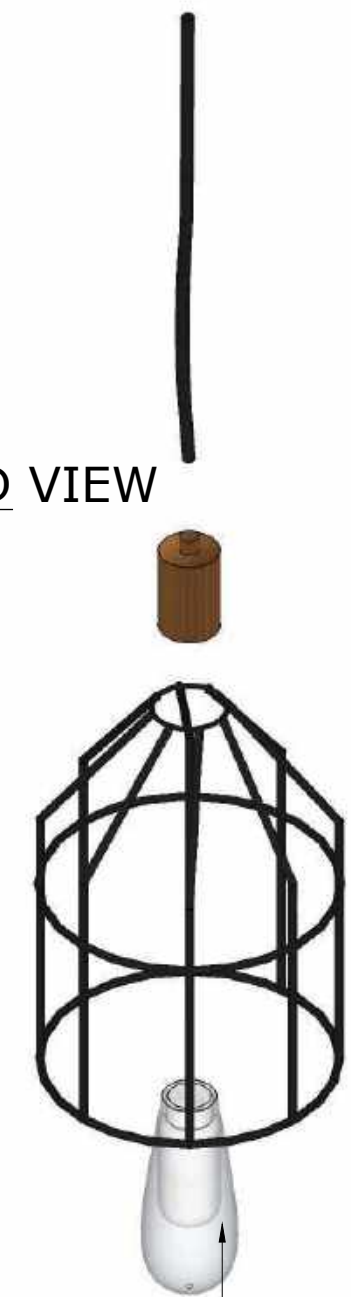
TAMPAK SAMPING
SKALA 1:5

ISOMETRI
SKALA 1:3



Besi Tulangan

EXPLODED VIEW
SKALA 1:5



Lampu Bohlam

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		ELEMEN ESTETIS 1		

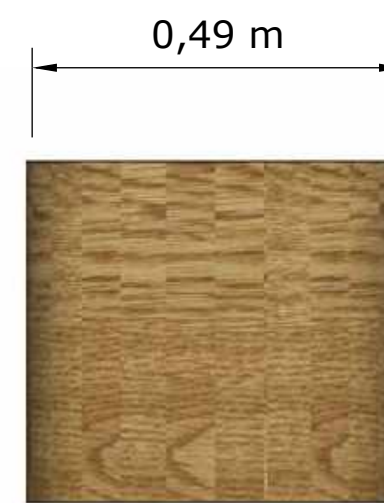
TAMPAK ATAS
SKALA 1:10



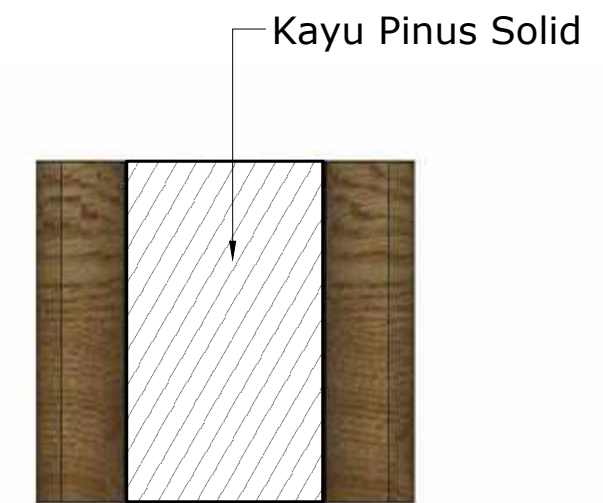
ISOMETRI
SKALA 1:10



TAMPAK DEPAN
SKALA 1:10

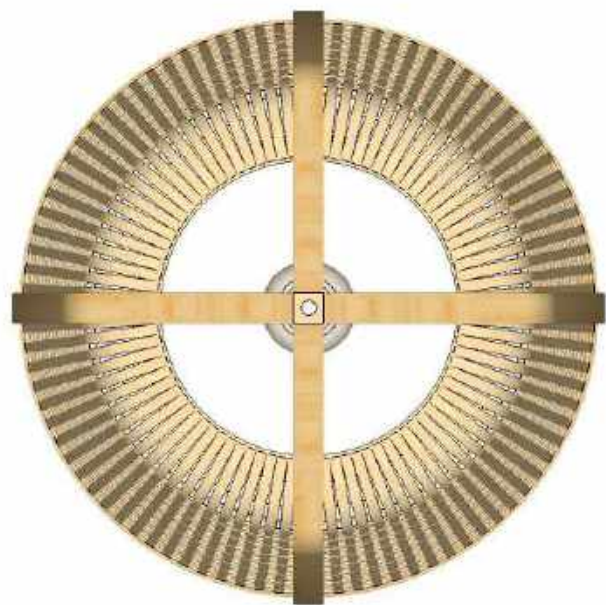


TAMPAK SAMPING
SKALA 1:10



POTONGAN
SKALA 1:10

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			ELEMEN ESTETIS 2	



TAMPAK ATAS
SKALA 1:5

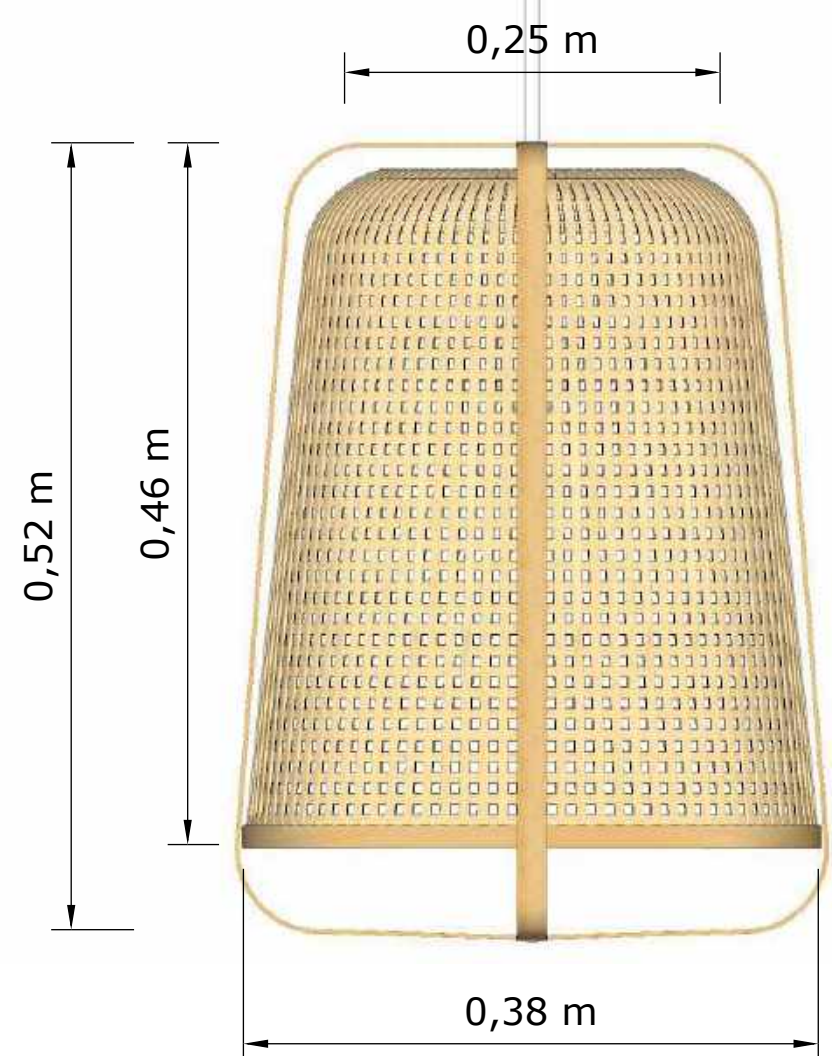
ISOMETRI
SKALA 1:5



EXPLODED VIEW
SKALA 1:5



TAMPAK DEPAN
SKALA 1:5

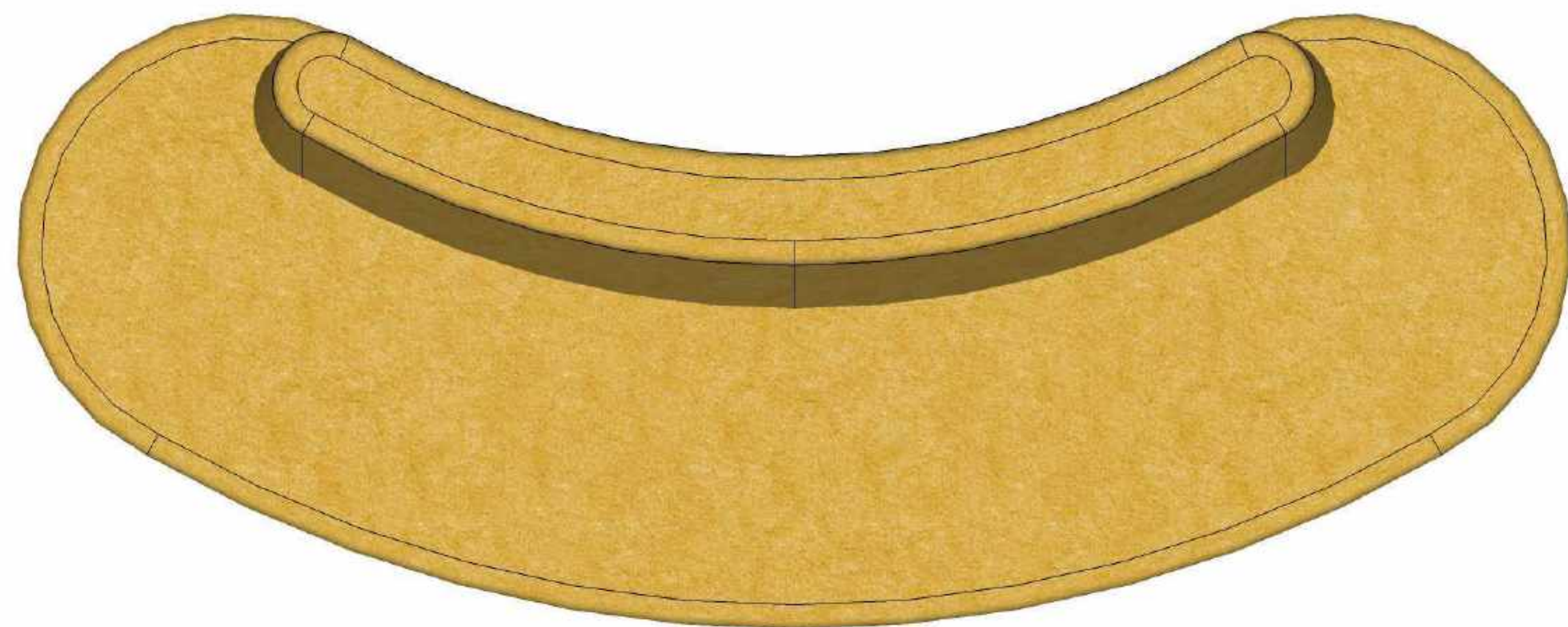


TAMPAK SAMPING
SKALA 1:5

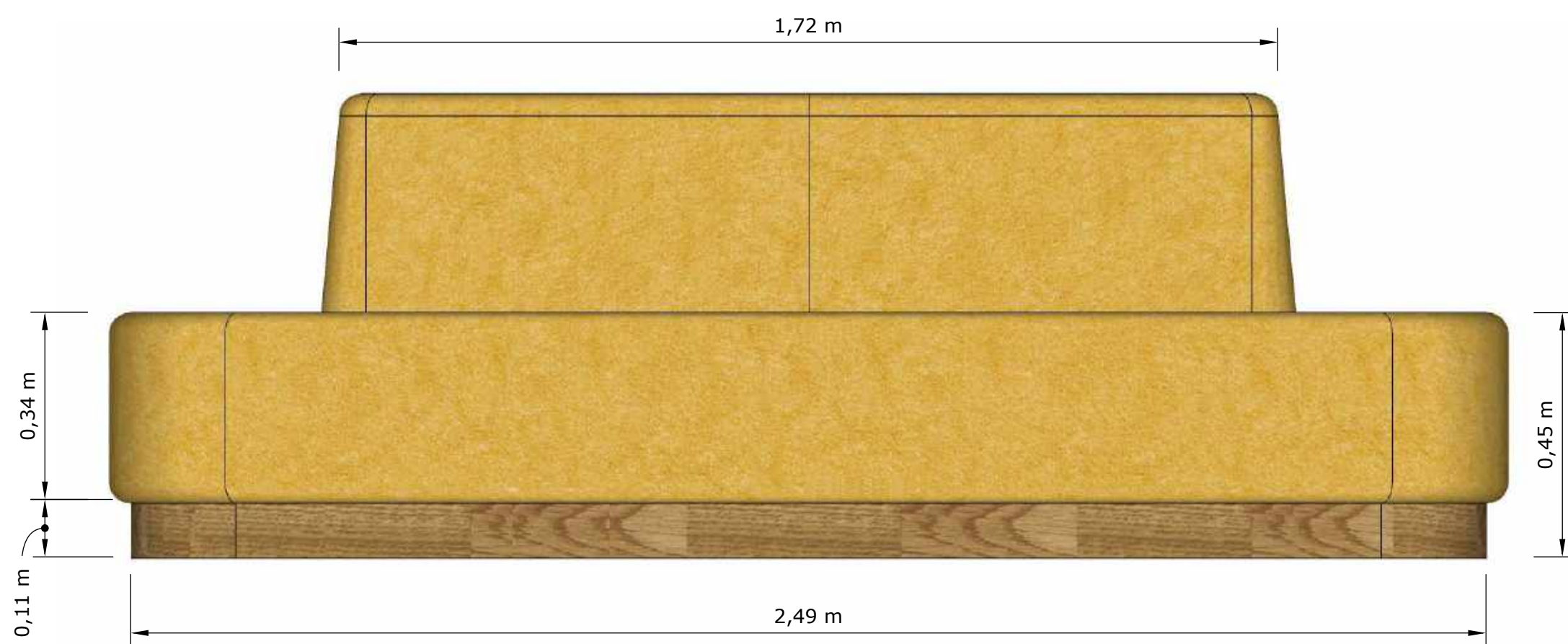
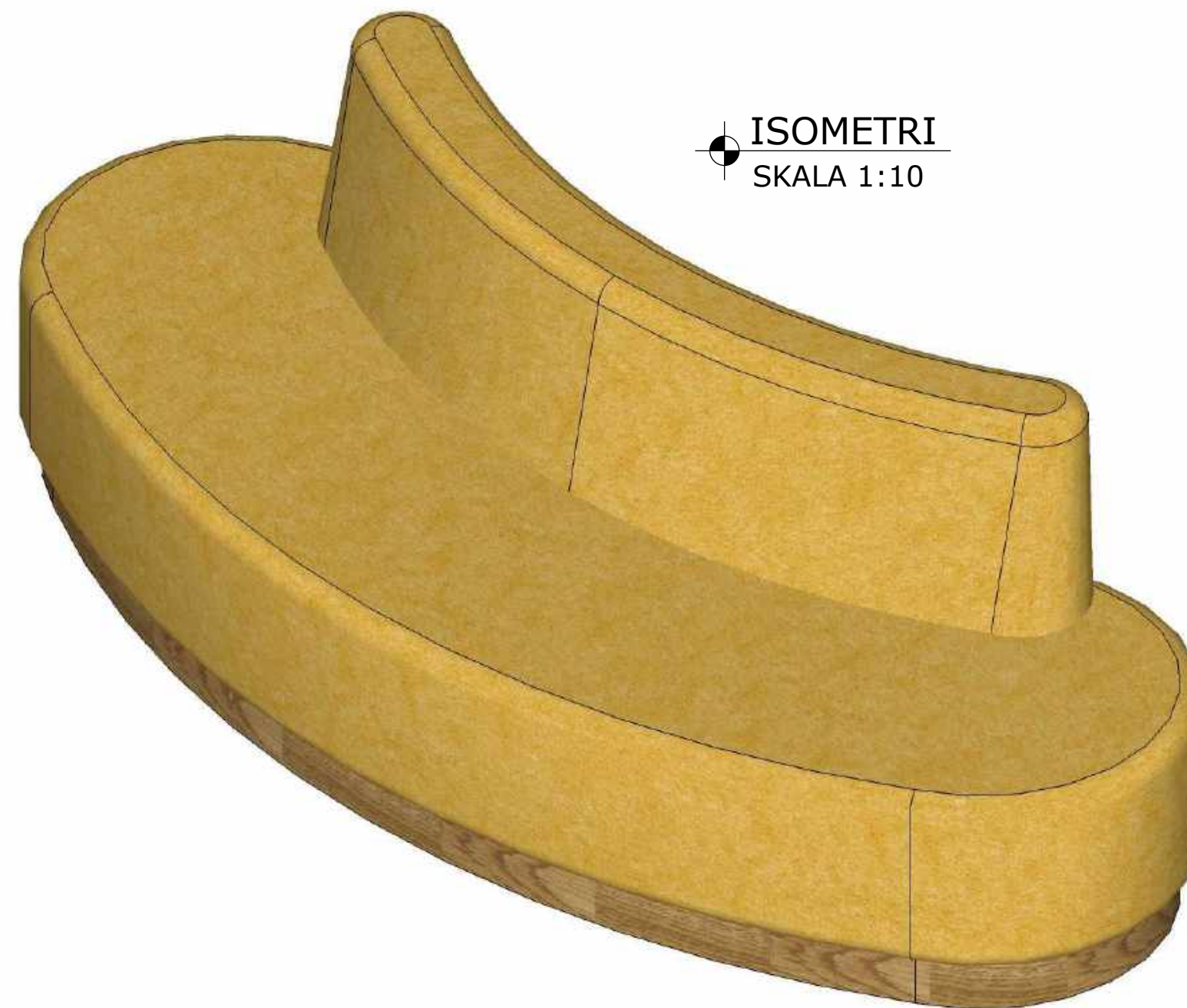


Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			ELEMEN ESTETIS 3	

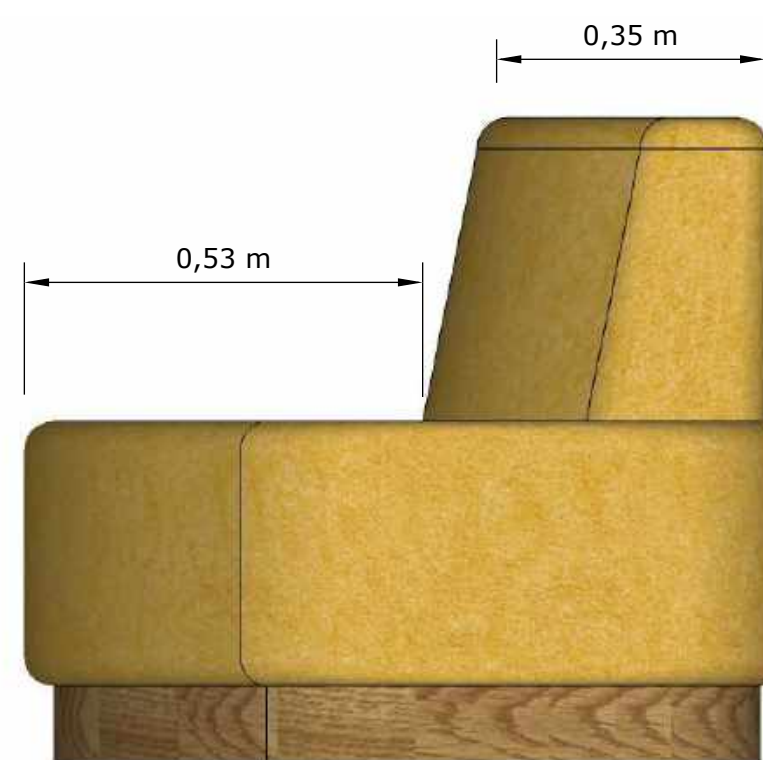
TAMPAK ATAS
SKALA 1:10



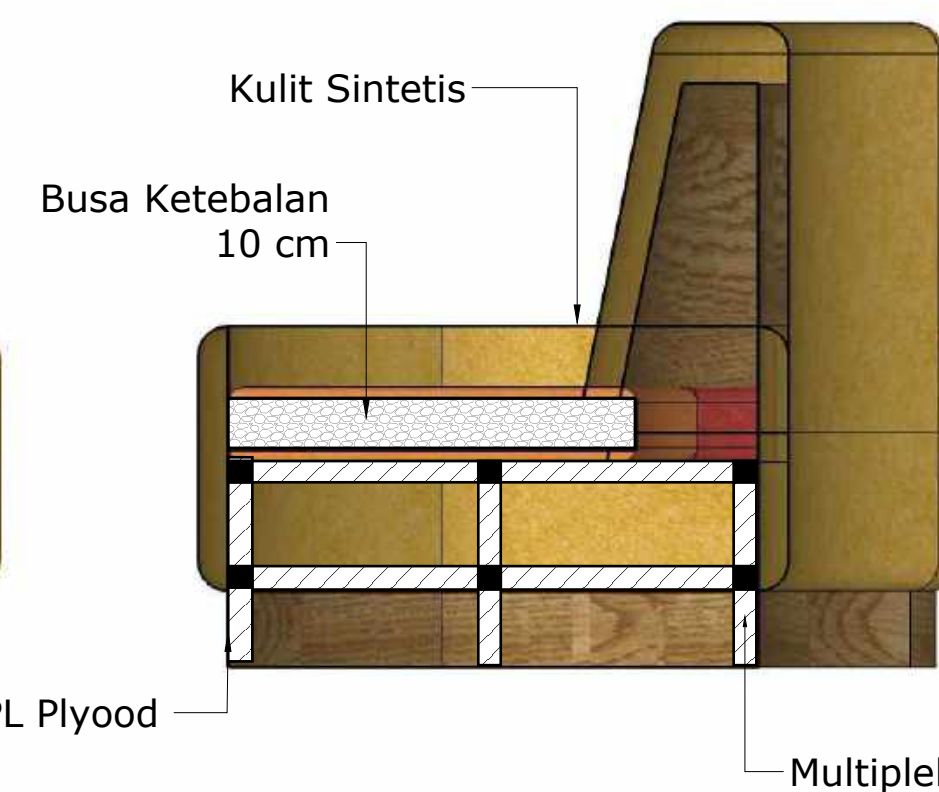
ISOMETRI
SKALA 1:10



TAMPAK DEPAN
SKALA 1:10



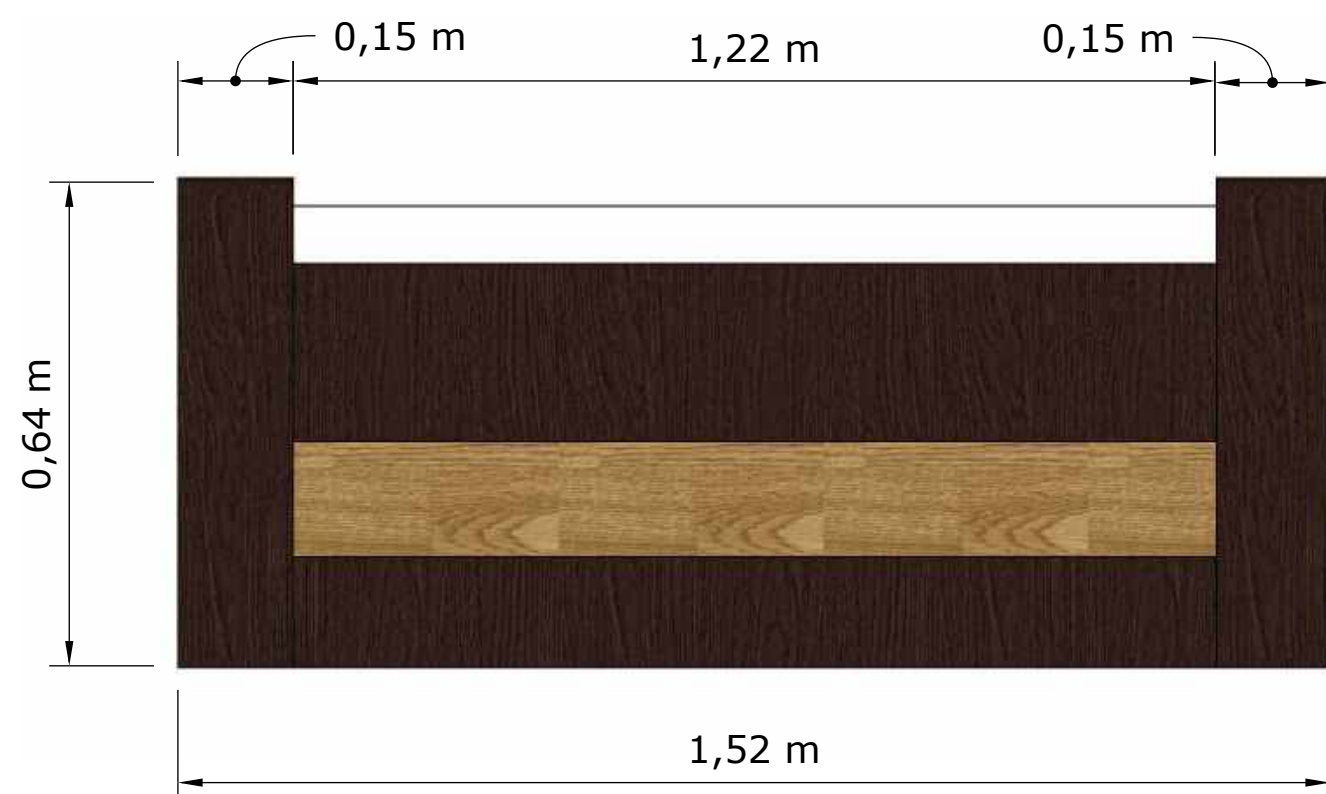
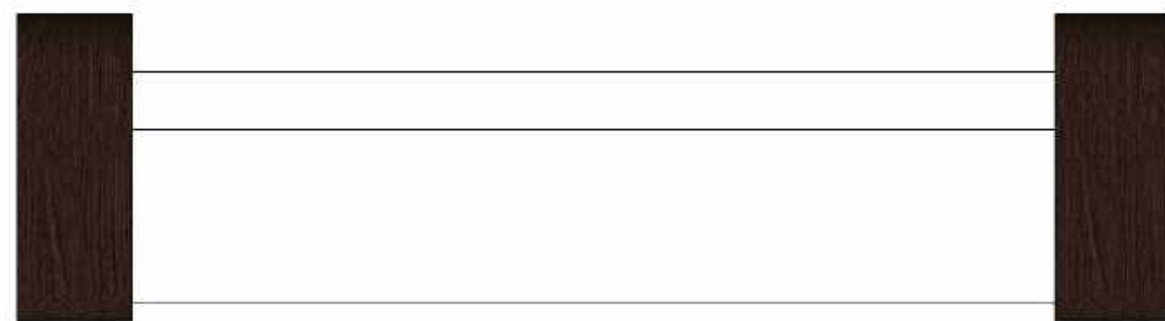
TAMPAK SAMPING
SKALA 1:10



POTONGAN
SKALA 1:10

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			FURNITUR 1	

TAMPAK ATAS
SKALA 1:10

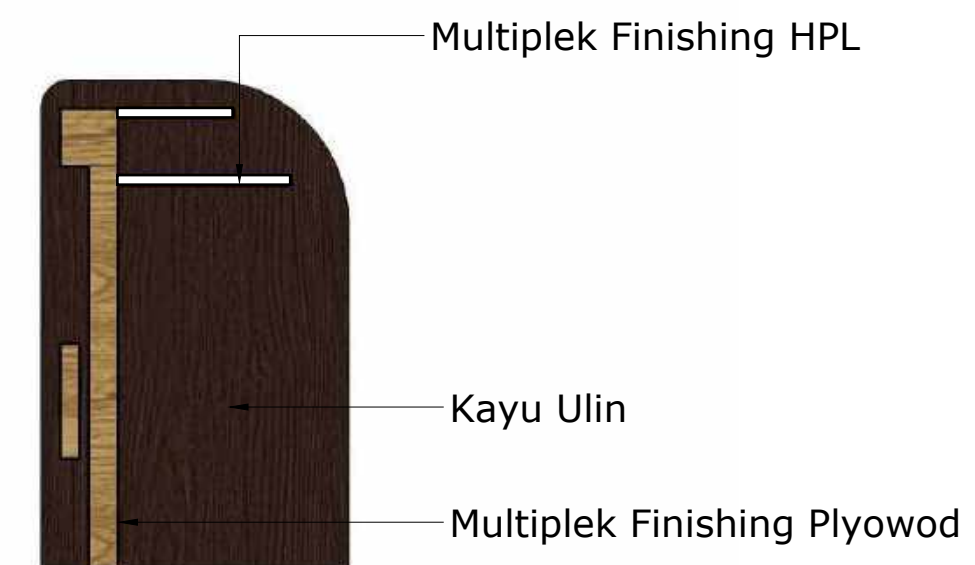


TAMPAK DEPAN
SKALA 1:10

ISOMETRI
SKALA 1:10



TAMPAK SAMPING
SKALA 1:10



POTONGAN
SKALA 1:10

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			FURNITUR 2	

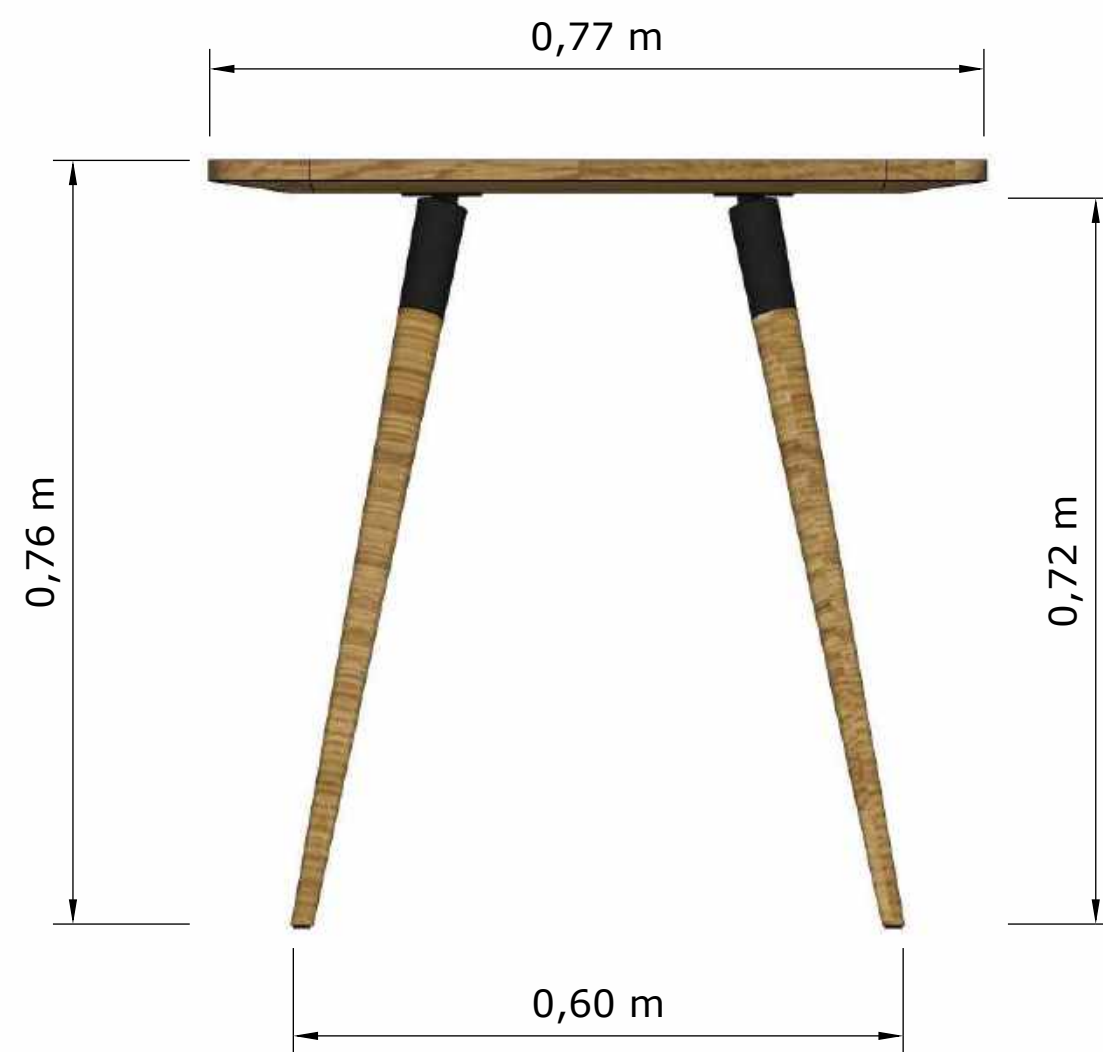
TAMPAK ATAS
SKALA 1:7,5



ISOMETRI
SKALA 1:7,5



EXPLODED VIEW
SKALA 1:7,5

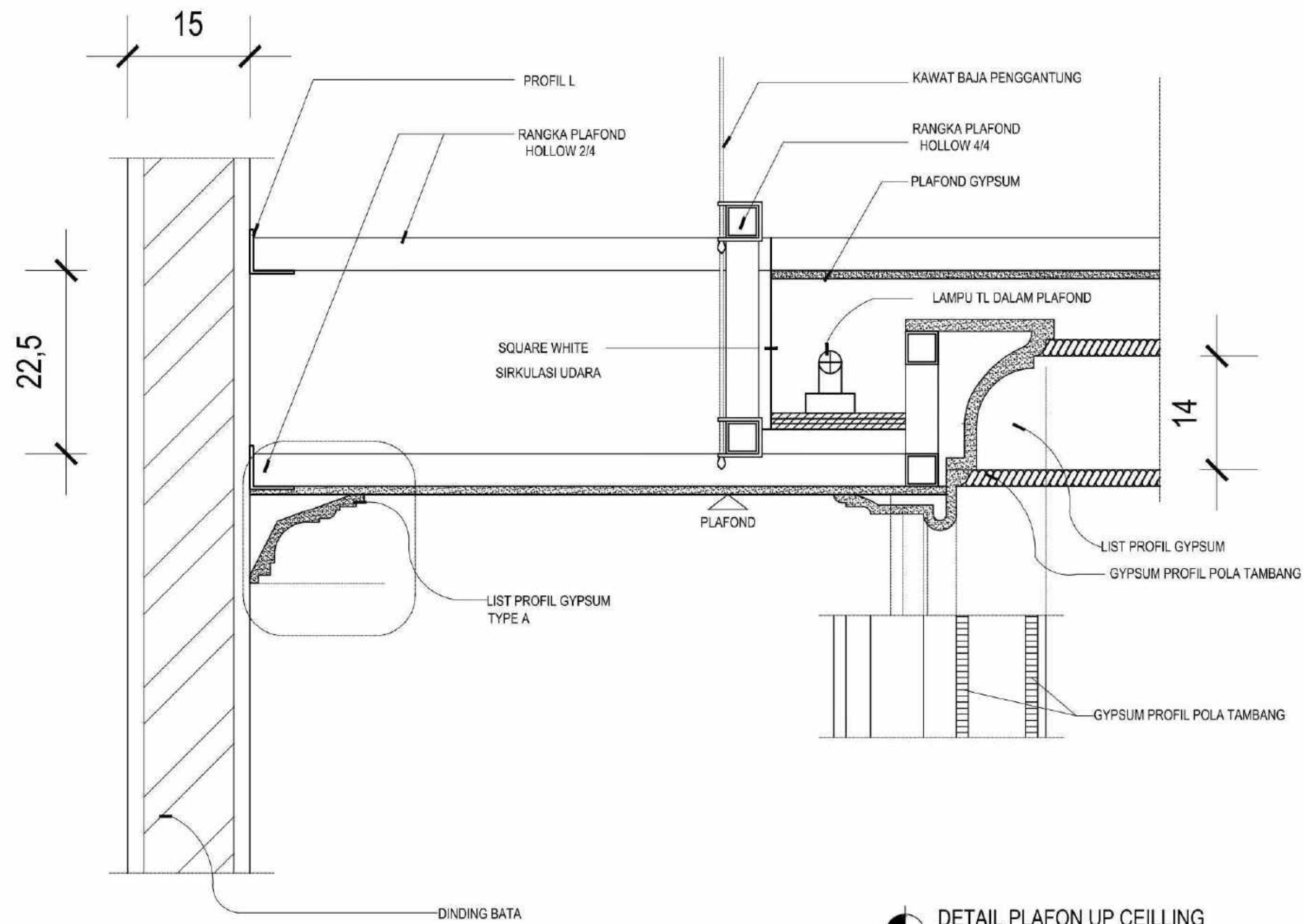


TAMPAK DEPAN
SKALA 1:7,5



TAMPAK SAMPING
SKALA 1:7,5

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING			FURNITUR 3	



DETAIL PLAFON UP CEILING
SKALA 1:5

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	PARAF	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 23 Juni 2020		
	Dosen: Thomas Ari Kristianto	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		GAMBAR DETAIL ARSITEKTUR PLAFON		

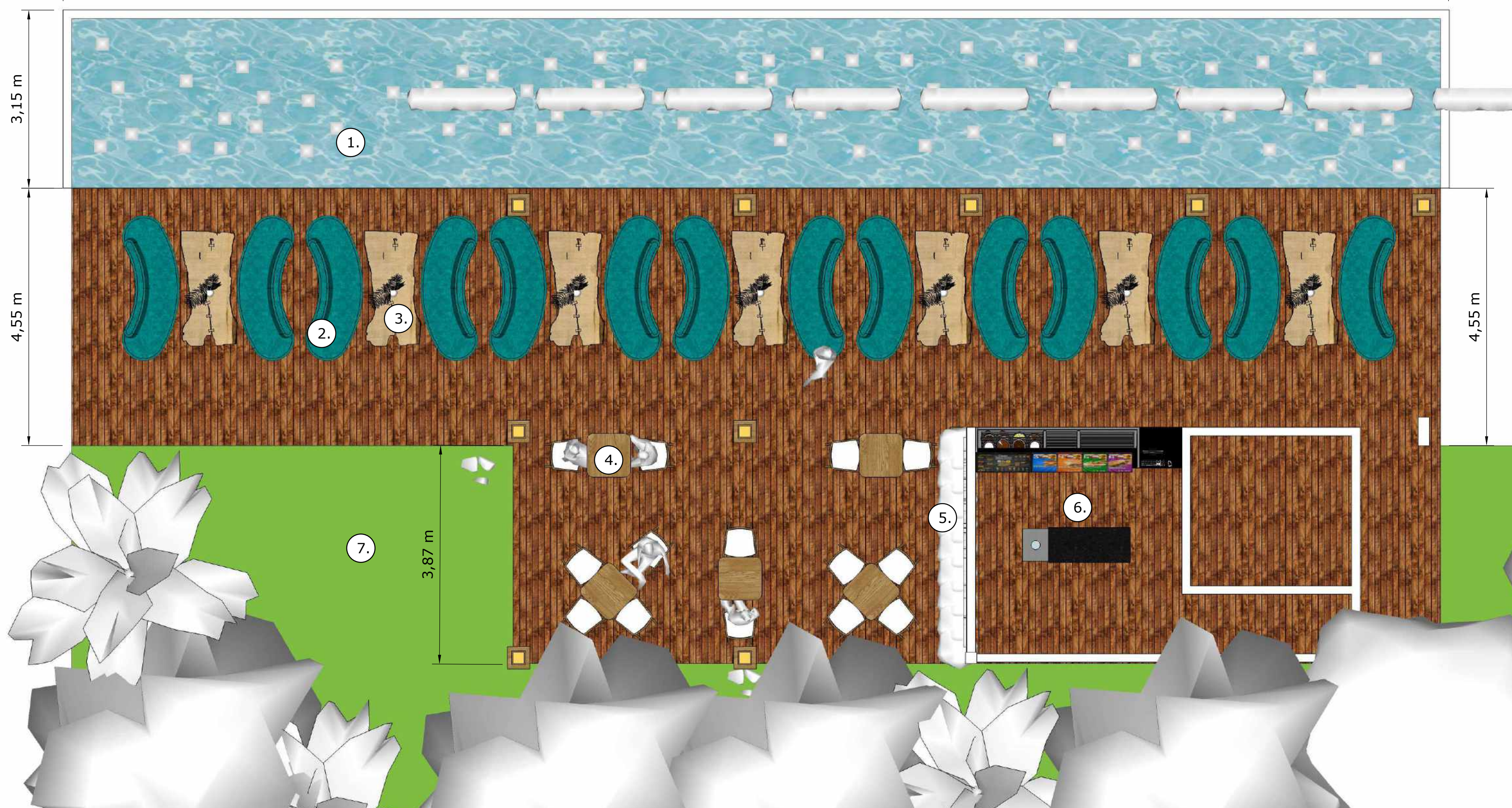
24,50 m

3,15 m

4,55 m

4,55 m

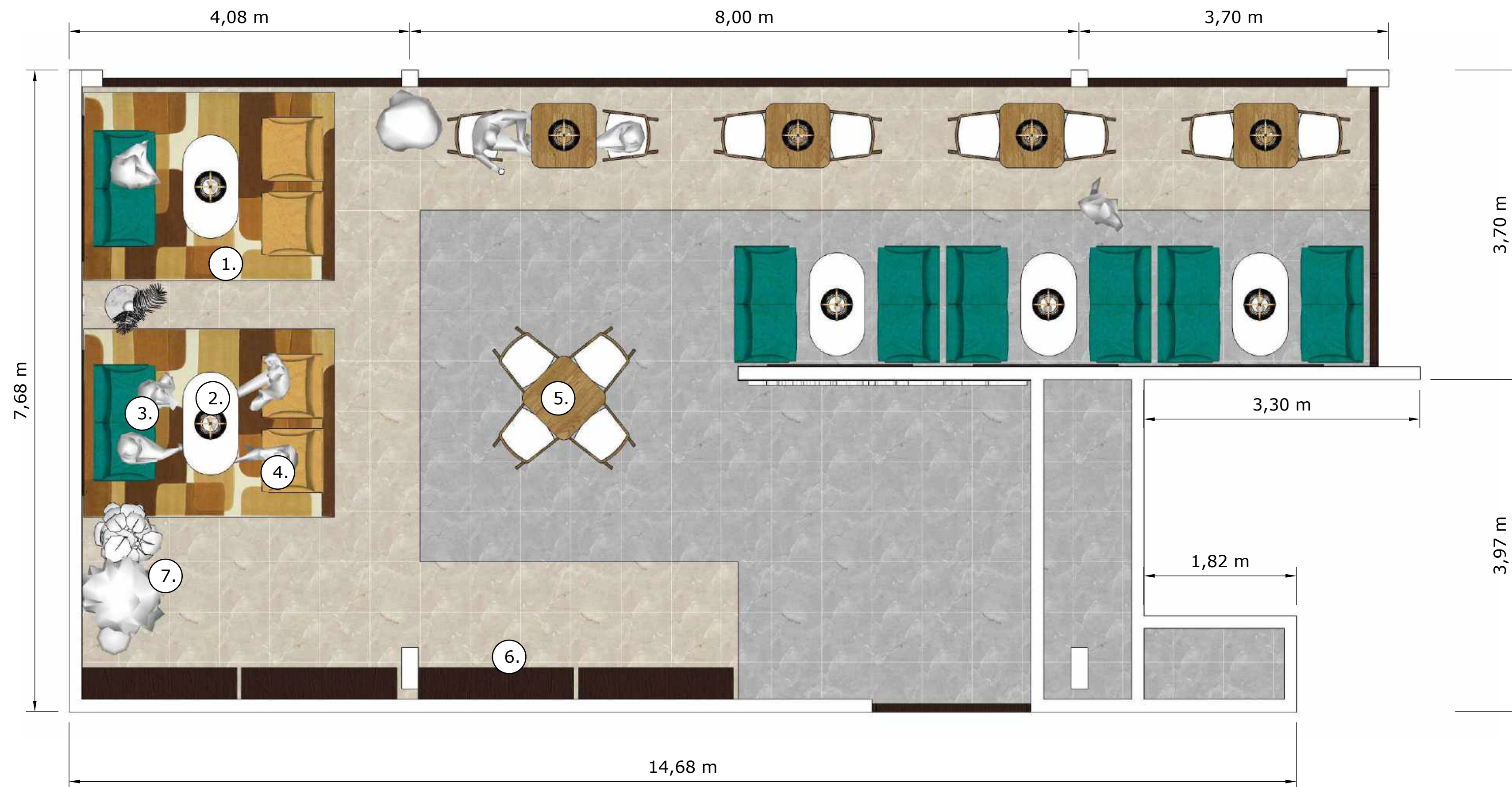
3,87 m



KETERANGAN

- 1. Kolam Ikan
- 2. Sofa 80x250 cm Material Kulit Sintetis
- 3. Meja Kayu dengan Kaki Besi
- 4. Meja dan Kursi Material Kayu Pinus, Multiplek dengan Finishing HPL
- 5. Tanaman Lidah Buaya
- 6. Area Dapur dan Kasir
- 7. Taman Bandara

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		LAYOUT FURNITUR SKEMATIK R. TERPILIH 2		



KETERANGAN

1. Karpet
2. Coffee Table Material Kayu Pinus, Multiplek Finishing HPL
3. Sofa Kulit Sintetis Warna Tosca
4. Kursi Kulit Sintetis Warna Kuning
5. Meja dan Kursi Material Kayu Pinus, Multiplek dengan Finishing HPL
6. Storage
7. Tanaman Indoor

Tugas Akhir Desain Interior Departemen Desain Interior FDKBD - ITS	Nama : Rheza Hanif A.	Kelas : A	Paraf	No. Gambar
	NRP : 0841164000018	Tanggal: 10 Agustus 2020		
	Dosen: Thomas Ari K., S.Sn, M.T.	Satuan/Skala:		
RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING		LAYOUT FURNITUR SKEMATIK R. TERPILIH 3		

Rheza Hanif Amrullah
08411640000018



DESAIN INTERIOR

**TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN
KONSEP GREEN AIRPORT BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING**

TUGAS AKHIR DESAIN INTERIOR
DI 184836

RUANG TERPILIH 1







RUANG TERPILIH 2







RUANG TERPILIH 3







LAMPIRAN 4
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Bersama dengan surat ini, saya menyatakan bahwa laporan tugas akhir yang berjudul “RE-DESAIN INTERIOR TERMINAL DOMESTIK BANDARA INTERNASIONAL BANYUWANGI DENGAN KONSEP *GREEN AIRPORT* BERNUANSA KEBUDAYAAN SUKU OSING” adalah hasil karya saya pribadi. Bukan jiplakan/menyadur/mencopy milik orang lain. Jika saya terbukti melakukan plagiarisme maka saya bersedia untuk dikenakan hukuman yaitu, tidak diluluskan pada mata kuliah Tugas Akhir.

Demikian surat pernyataan ini, saya sampaikan dengan sebenar – benarnya.

Surabaya, 10 Agustus 2020



Rheza Hanif Amrullah

NRP. 08411640000018

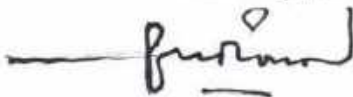
BERITA ACARA
KOLOKIUUM / TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SEMESTER II 19/20

Pada hari ini, tanggal	BABU, 11 Maret 2020
Telah dilaksanakan Kolokium	, atas nama
Nama Mahasiswa	Rheza Hanif A
NRP	084116400018
Dosen Pembimbing	Thomas Ari K
Judul	Terminal Domestik Bandara Banyuwangi
Catatan Kolokium	<ul style="list-style-type: none"> - abstrak - tata tulis baik & - Tambahkan studi - 1 bandara lagi yg setara <ul style="list-style-type: none"> - bambu - ICAO → terminal - green building - Penumpang Indonesia → opt

Dengan mempertimbangkan hasil Kolokium I, maka yang bersangkutan dinyatakan **LOLOS / TIDAK LOLOS** * ke Kolokium II.

(*Coret yang tidak perlu)

Dosen Penguji 1



Nama : IR BUDIYO, MSN

NIP :

Dosen Penguji 2



Nama : JASMINI, MA

NIP :

Dosen Pembimbing

Nama : Thomas Ari K

NIP : 197504292001101002

BERITA ACARA
KOLOKIUUM 2 TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SEMESTER GENAP 2019/2020

Pada hari ini, tanggal	Selasa, 4 Mei 2020
Telah dilaksanakan Kolokium 2, atas nama	
Nama Mahasiswa	Rheza Hanif Amrullah
NRP	08411640000018
Dosen Pembimbing	Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T
Judul	Re-Desain Interior Bandara Internasional Banyuwangi dengan Konsep <i>Green Airport</i> Bernuansa Kebudayaan Suku Osing
Catatan Kolokium 2	
<ul style="list-style-type: none">• Perlu bimbingan lebih lanjut unruk pengolahan komposisi desain• Ketepatan gambar teknik perlu pembimbingan lebih lanjut• RAB perlu dilanjutkan	

Dengan mempertimbangkan hasil Kolokium 2, maka yang bersangkutan dinyatakan **LOLOS / ~~TIDAK LOLOS~~*** ke Kolokium 3.

(*Coret yang tidak perlu)

Dosen Penguji 1

Dosen Penguji 2

Nama : Ir. Budiono, M.Sn,

Nama : Yasmin Mochtar, S.T.

NIP : 19590604 199002 2001

NIP :

Dosen Pembimbing

Nama : Thomas Ari Kristianto, S.Sn., M.T

NIP : 19750429 200112 1002

BERITA ACARA
SIDANG TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SEMESTER GENAP 2019/2020

Pada hari ini, tanggal	Senin, 7 Juli 2020
Telah dilaksanakan Sidang TA , atas nama	
Nama Mahasiswa	Reza Hanif Amrullah
NRP	0841164000
Dosen Pembimbing	Thomas Ari Kristianto
Judul	BANDARA BANYUWANGI DENGAN KONSEP GREEN MENGUNAKAN MATERIAL BAMBU
Catatan Sidang TA	
Kelengkapan portfolio memenuhi syarat. Kualitas gambar memenuhi syarat. Gartek perlu ditingkatkan sedikit lagi. Pola pikir baik, detail materi dan konten dan SAF ok. Pengetahuan tentang penerbangan sipil sangat perlu ditingkatkan. Eksplorasi desain bisa ditingkatkan. Transformasi desain baik.	

Dengan mempertimbangkan hasil **SIDANG TA** maka yang bersangkutan dinyatakan **LOLOS / TIDAK LOLOS** *

(*Coret yang tidak perlu)

Dosen Penguji 1

Dosen Penguji 2

Nama :

Nama :

NIP :

NIP :

Dosen Pembimbing




Nama : Thomas Ari Kristianto

NIP : 197504292001121002

FORM REVISI
SIDANG TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SEMESTER Genap TAHUN 2019/2020

Hari / Tanggal	SELASA/ 7Juli 2020
Nama Mahasiswa/i	REZA HANIF AMRULLAH
NRP	084116400
Dosen Pembimbing / Penguji *	THOMAS ARI KRISTIANTO (PEMBIMBING)

*) Coret yang tidak perlu

Catatan Revisi Sidang Tugas Akhir
<p>Penerapan konsep green diperkuat dengan penggunaan aliran air abu-abu. Konsep sustainability dijelaskan lebih detail.</p> <p>Pattern hasil budaya osing di olah lagi sedikit.</p> <p>Pencahayaan alami dan buatan diperjelas.</p> <p>Jurnal diperbaiki.</p> <p>Ornamentasi di beberapa bagian diperhalus atau diperdalam filosofinya.</p> <p>Gartek diteliti ulang, terutama di bagian detail furniture yang banyak bamboo.</p> <p>RAB</p> <p style="text-align: right;"> (Thomas Ari K)</p>

--

Tanda Tangan


FORM REVISI
SIDANG TUGAS AKHIR
 DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
 SEMESTER Genap TAHUN 2019/2020

Hari / Tanggal	Selasa, tanggal 07 Juli 2020
-----------------------	------------------------------

Nama Mahasiswa/i	RHEZA HANIF AMRULLAH
NRP	08411640000018
Dosen Pembimbing / Penguji *	Ir. Budiono, M.Sn.

*) Coret yang tidak perlu

Catatan Revisi Sidang Tugas Akhir
<p>Laporan TA :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Rumusan Masalah: <ul style="list-style-type: none"> ○ 1) Menghadirkan budaya Banyuwangi adlh konsep.desain Masalahnya adlh mengapa hrs menghdrkan budaya Banyuwangi tsb?? ○ 2) Bila sec performance bandara BWi sdh dinilai ‘green’, mk yg perlu dimasalahkan skrg adlh “green’ dari segi appearance atau citra. Hal tsb perlu dinyatakan! • Konsep: <ul style="list-style-type: none"> ○ Kriteria/konsep green dari segi citra itu apa sj? (dg referensi!). ○ Budaya Osing hanya diambil dari motif batik? Gmn dg arsitektur., ornamen, Local genius Blambangan? ○ Transformasi bentuk dan warna sbg konsep desain perlu dijelaskan!? <p>Gambar Kerja :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Layout terminal penumpang Internasional apa perlu dimuat?? • Layout boarding area keseluruhan terlalu kecil (skala1:400), shg perlu dibuat lg yg lbh besar (yg skala 1:50 /1:75 /1:100)! • Pd gbr layout boarding area, jarak sofa yg berhadapan yg terpendek kurang dari 1 m?? terlalu dekat untuk jarak dua org yg duduk berhadapan + sirkulasi diantaranya! • Gbr pot boarding area perlu dibenahi teknik gambarnya, trtm elemen interior yg terpotong: lantai, dinding, plafon. <p>Gambar 3d & Animasi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gbr 3D harap disertai keyplan ttg posisi dan arah pengambilan gambar ! <p>RAB :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Analisa harga satuan, serta Rekapitulasi belum ada?


Tanda Tangan


FORM REVISI
SIDANG TUGAS AKHIR
DEPARTEMEN DESAIN INTERIOR
SEMESTER Genap TAHUN 2019/2020

Hari / Tanggal	
Nama Mahasiswa/i	Rheza
NRP	
Dosen Pembimbing / Penguji *	Yasmin Zainul Mochtar, S.T., M.A.

*) Coret yang tidak perlu

Catatan Revisi Sidang Tugas Akhir
<p>Penggunaan material rumput sintesis coba diganti dengan material yang lebih selaras dengan konsep green design. Aplikasi aksen warna budaya Banyuwangi</p> <p>GK: baik, lengkapi dimensi pada semua gambar, pada potongan furnitur lengkapi material, gambar harus dapat dimengerti dan dibuat oleh tukang.</p>

Tanda Tangan


BIODATA PENULIS



Penulis bernama lengkap Rheza Hanif Amrullah, dilahirkan di Banyuwangi pada tanggal 21 Maret 1998. Merupakan anak pertama dari dua bersaudara. Sejak kecil penulis memiliki ketertarikan terhadap alam, seni dan budaya. Penulis telah menempuh pendidikan formal di TK Aisyiah 1, SD Negeri Kepayihan, SMPN 1 Banyuwangi, dan setelah lulus dari SMA Negeri 1 Glagah, penulis diterima di Departemen Desain Interior ITS melalui jalur SNMPTN pada tahun 2016. Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif mengikuti organisasi tingkat departemen, yakni Himpunan Mahasiswa Desain Interior (HMDI) ITS sebagai staf PSDM (2017-2019) dan BEM FADP sebagai Menteri Sosmas (2018-2019). Selain itu penulis memiliki ketertarikan dalam kepanitiaan event yaitu ITS EXPO, Spasial, Gerigi ITS, dll. Penulis mengambil Tugas Akhir dengan judul “Re-Desain Interior Terminal Domestik Bandara Internasional Banyuwangi dengan Konsep Green Airport Bernuansa Kebudayaan Suku Osing” karena penulis memandang pentingnya eksistensi sebuah bandara sebagai salah satu sarana publik yang menyambut penumpang pesawat udara dengan identitas sebuah daerah, melalui desain interior yang berkonsep identitas Kabupaten Banyuwangi yakni “Suku Osing” merupakan salah satu faktor untuk membangun suasana pada bandara. Di Kabupaten Banyuwangi sendiri banyak potensi-potensi budaya, alam, dan karakter sosial masyarakat yang dapat di eksplor lebih dalam, untuk pengaplikasiannya pada sebuah desain interior terminal bandara. Sehingga penulis ingin memberikan kontribusi pengolahan konsep desain interior dengan membawa konsep identitas daerah pada terminal bandara. Semoga Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi pembaca, terutama bagi bidang desain interior di Indonesia. Hal yang berkaitan dengan isi dari Tugas Akhir ini, dapat didiskusikan dengan menghubungi penulis di rhezahanif21@gmail.com atau +6201330823083