

PENERAPAN KONSEP *AIRPORT MALL* PADA BANDARA: STUDI KASUS BANDARA KUALA NAMU MEDAN SUMATERA UTARA

oleh:

Rr. Chandrarezky Permatasari
M. Syarif Hidayat

Dosen Fakultas Desain dan Seni Kreatif
Universitas Mercu Buana Jakarta

Ringkasan

Industri penerbangan di Indonesia berkembang pesat, ditandai dengan banyaknya penerbangan domestik maupun internasional, banyaknya maskapai penerbangan baru dan bertambahnya bandar udara di berbagai daerah. Salah satunya Bandar Udara Internasional Kuala Namu (IATA: KNO, ICAO: WIMM), yang berjarak 39 km dari kota Medan. Bandara internasional ini adalah bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Bandara Kuala Namu diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya.

Bandara Kualanamu merupakan Bandara Komersial yang memperkenalkan konsep *Airport Mall* dalam Bandara dan juga direncanakan menjadi pusat kegiatan yang dikelilingi oleh berbagai fasilitas pendukung, baik yang terletak di dalam pagar bandara maupun di luar pagar bandara. Fasilitas tersebut dapat berupa perkantoran, gudang logistic, arena permainan, hotel, perumahan, pusat industri, rumah sakit, pusat pendidikan, mall maupun sarana pendukung lainnya. Dalam menerapkan konsep mall dalam bandara komersial, ketidaknyamanan jika terjadi kepadatan calon penumpang dan non penumpang merupakan kendala yang dihadapi, sehingga membutuhkan penerapan desain Interior yang nyaman dan sirkulasi yang efektif

Kata Kunci: Bandara Kualanamu, fasilitas publik, konsep mall dalam bandara, kenyamanan

Abstract

The aviation industry in Indonesia is now growing quite rapidly, marked by the number of domestic and international flights, the number of new airlines and the increase of airports in various regions in Indonesia. One of them is Kuala Namu International Airport (IATA: KNO, ICAO: WIMM), an international airport which located 39 km from the city of Medan. This airport is the second largest airport in Indonesia after Soekarno-Hatta International Airport. Kuala Namu Airport is expected to become an international transit base airport for Sumatera and its surroundings.

Kualanamu Airport is a Commercial Airport that introduces the concept of Airport Mall within the Airport and is also planned to become an activity center surrounded by various supporting facilities located within the airport fence and outside the airport fence. Exemplifications of these facilities are offices, logistics warehouses, game arenas, hotels, housing, industrial centers, hospitals, education centers, malls and other supporting facilities. In intergrating mall concept with commercial airport, many obstacles need to be overcome, one of them is the population density, as the result of the circulation of prospective passengers and non-passengers. It requires the implementation of a comfortable interior design and an effective circulation.

Keywords: *Kualanamu Airport, public facilities, airport mall concept, comfortability*

A. PENDAHULUAN

Di era globalisasi seperti sekarang ini, kebutuhan akan sebuah sarana transportasi yang nyaman, murah, dan cepat sangat dibutuhkan oleh setiap orang dalam melakukan kegiatan ataupun kesibukannya, baik di dunia kerja maupun dalam kepentingan pribadi. Dalam menggunakan transaksi ke sebuah tempat yang akan mereka jangkau, mereka membutuhkan transportasi yang efektif dalam hal waktu dan memberi kenyamanan bagi penumpang seperti transportasi darat, laut dan udara.

Industri penerbangan di Indonesia sekarang ini berkembang cukup pesat, ditandai dengan banyaknya penerbangan domestik maupun internasional, banyaknya maskapai-maskapai penerbangan baru dan bertambahnya bandar udara (*airport*) di berbagai daerah di Indonesia.

Namun untuk membangun sebuah bandar udara tidak semudah itu, sebab membangun suatu bandara harus mempertimbangkan berbagai faktor, mulai dari faktor alam seperti angin, ketinggian daratan maupun kondisi tanah. Selain itu, bandara juga harus membangun berbagai fasilitas dan menyediakan sistem peralatan seperti radar dan navigasi, serta fasilitas pelengkap untuk penumpang yang menunggu keberangkatan atau kedatangan pesawat seperti restoran, retail-retail *shopping*, *signage lounge*, *reception desk*, *vip room*, *smoking area*, *reflexy room*, *mini-bar*, *praying room*, *mini bar* dan *meeting room*.

Bandar Udara Internasional Kuala Namu (IATA: KNO, ICAO: WIMM) adalah sebuah bandar udara internasional yang melayani kota Medan dan sekitarnya. Bandara ini terletak 39 km dari kota Medan. Bandara ini adalah bandara terbesar kedua di Indonesia setelah Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta. Bandara Kuala Namu diharapkan dapat menjadi bandara pangkalan transit internasional untuk kawasan Sumatera dan sekitarnya.

Tujuan perancangan bandara Kuala Namu secara arsitektur adalah untuk menghasilkan suatu karya perencanaan interior dan pelaksanaan fisik yang mampu menciptakan *image* “interior dan *furniture* di area *Lounge* Kuala Namu yang aman nyaman, serasi, selaras dengan budaya dan lingkungan setempat”.

Sehubungan dengan meningkatnya popularitas transportasi udara di era globalisasi seperti ini, keberadaan bandar udara (*airport*) yang mendukung kebutuhan penumpang, dalam hal ini efektivitas waktu dan kenyamanan, serta memiliki daya tarik estetika, menjadi sesuatu yang penting. Pemindahan lapangan terbang ke Kuala Namu telah dirancang sejak tahun 1991. Dalam kunjungan kerja ke Medan, Azwar Anas, Menteri Perhubungan saat itu, berkata bahwa demi keselamatan penerbangan, lapangan terbang akan dipindah ke luar kota. Persiapan pembangunan dimulai pada tahun 1997, namun krisis kewangan krisis Moneter

pada tahun yang sama kemudian memaksa rencana pembangunan ditunda. Sejak saat itu, kabar mengenai lapangan terbang ini jarang terdengar lagi, hingga muncul momentum baru saat terjadi ke-celakaan pesawat Mandala Airlines pada September 2005 yang jatuh sesaat setelah lepas dari Bandara Polonia. Kecelakaan yang merungut nyawa Gubernur Sumatra Utara Tengku Rizal Nurdin tersebut juga me-nyebabkan beberapa warga yang tinggal di sekitar lapangan terbang meninggal dunia akibat letak lapangan terbang yang terlalu dekat dengan pemukiman. Hal ini me-nyebabkan munculnya kembali usulan agar lapangan terbang di Medan segera dipindah-kan ke tempat yang lebih sesuai.

Bandara ini difasilitasi transportasi yang langsung jarak tempuhnya menjangkau bandara Kuala Namu, agar penumpang bandara yang berangkat dan berdatangan dimudahkan secara pencapaiannya dan mem-berikan nyaman dan kemudahan transit untuk penumpang dari kota medan maupun luar kota.

Pada saat ini banyak sarana yang dibuat melebihi sebuah tujuan sarana itu dibangun, yang seharusnya bangunan tersebut memiliki utilitas pada jangkauan ijin pembangunan untuk tujuan yang ingin dituju untuk memberikan kenyamanan, memper-mudah dan pencapaian utilitas yang sesuai. Tetapi seiring proses menjadi perkembangan yang pesat terutama di Indonesia sekarang

ini. Menjadikan bangunan dengan kombinasi dengan bangunan lain untuk aspek dari segi finansial dan segi kenyamanan.

Bandara dan *mall* merupakan ruang publik. Selaras dengan pernyataan Muladi (2015), bahwa desain dan ruang publik harus memperhatikan proses-proses sosial yang terjadi di ruang tersebut, sehingga selain aspek fisik perancangan, aspek non-fisik yang terkait dengan kecenderungan sosial yang lahir dari kebutuhan dan karakteristik interaksi manusia di dalamnya menjadi hal yang penting untuk dipertimbangkan.

Berdasarkan pernyataan di atas, perlu untuk mempertimbangkan sisi positif dan negatif penerapan *airport mall*, karena secara terpisah, kedua jenis ruang publik tersebut memiliki banyak perbedaan dari segi karakteristik interaksi sosial dan fungsi, yang tentunya berpengaruh pada karakteristik desain ruang. Pada dasar nya bandara udara adalah bandar udara adalah kawasan di daratan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang. sedangkan fasilitas komersial adalah sifat perdagangan dan berniaga yang tidak sewajibnya ada berfungsi untuk memanfaatkan ruang dan fasilitas yang tersedia untuk mendapatkan keuntungan

bagi bandara. Namun demikian masih terdapat masalah yang dihadapi, di antaranya adalah :

- a. Banyak Bandara di masa depan dengan semakin meningkatkan jumlah penerbangan sehingga meningkat juga jumlah penumpangnya sehingga bagaimana perimbangannya dalam konsep desain bisa menciptakan ruang yang membuat orang merasa nyaman dan santai di bandara.
- b. Adanya fasilitas komersial pada sarana bandara udara (airport) menimbulkan ketidaknyamanan jika terjadi kepadatan penumpang yang berangkat atau pun berdatangan dan penambahan jumlah manusia dengan adanya fasilitas komersial (mall) sehingga membutuhkan penerapan desain yang bagus dengan sirkulasi yang efektif.
- c. Adanya fasilitas penunjang seperti mal dengan kerjasama *airport* menjadikan gaya hidup modern menjadi kebutuhan manusia dengan adanya mal di *airport*.

Dalam menunjang peran dan fungsi bandara, serta untuk mengakomodasi kebutuhan pengunjung, permasalahan di atas perlu dicari jalan keluarnya dari segi desain interior. Hal ini sejalan dengan penelitian Wardhana & Perdana (2017) mengenai desain interior di ruang publik bandara, yang menyebutkan bahwa desain interior perlu memperhatikan tuntutan tingkat kenyamanan penumpang dengan memperhatikan aspek ketersediaan fasilitas, sirkulasi

pengunjung dalam ruang, dan penggunaan furnitur yang ergonomis. Bandara dan mall sendiri merupakan ruang p

B. TINJAUAN PUSTAKA

Pengertian Bandar Udara

Bandar udara (disingkat: bandara) atau pelabuhan udara merupakan sebuah fasilitas tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Bandar udara yang paling sederhana minimal memiliki se-buah landas pacu. Namun, bandara-bandara besar biasanya dilengkapi berbagai fasilitas lain, baik untuk operator layanan penerbangan maupun bagi penggunanya. 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 adalah “lapangan udara, termasuk segala bangunan dan peralatan yang merupakan kelengkapan minimal untuk menjamin tersedianya fasilitas bagi angkutan udara untuk masyarakat”.

Menurut Undang Undang Tahun 2009 tentang penerbangan bandar udara adalah kawasan di daratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang dan tempat perpindahan intra

dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.

Sedangkan komersial dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) mengandung arti sebagai berikut: “berhubungan dengan niaga atau perdagangan atau dimaksudkan untuk diperdagangkan atau dimaksudkan untuk diperdagangkan dengan bernilai niaga tinggi, kadang kadang mengobarkan nilai nilai (sosial, budaya, dan sebagainya).” Kemudian mengkomersilkan berarti “menjadikan sesuatu barang dagangan atau menggunakan sesuatu untuk berdagang (mencari keuntungan sendiri).”

Dari beberapa pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa bandara komersil ialah kawasan didaratan dan atau perairan dengan batas batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang mana ke-semua kegiatan tersebut terkena *fee* atau biaya dari usaha mengkomersilkan jasa bandara, artinya setiap kegiatan untuk menunjang operasi pergerakan pesawat dan penumpang di karenakan *free* atau biaya oleh pihak bandara, seperti halnya PJP2U (Pelayanan Jasa Penumpang Pesawat Udara) dan PJP4U (Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, Pe-nyampaian Pesawat Udara). Karena

fokus utama dari bandara komersil ialah memanfaatkan ruang dan fasilitas yang tersedia untuk mendapatkan keuntungan bagi bandara misalnya dalam pemanfaatan ruang.

Jenis Pelayanan jasa kebandarudaraan. (pasal 25 PP No 70/2001 tentang Kebandarudaraan adalah pengembangan fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, *manufer*, *parking* dan penyimpanan pesawat udara, penyediaan, pengusahaan dan pengembangan fasilitas terminal untuk pelayanan penumpang

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

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.

1. Fasilitas Bandara Udara

Sisi Udara (Air Side)

Landasan pacu yang mutlak diperlukan pesawat. Panjangnya landas pacu biasanya tergantung dari besarnya pesawat yang dilayani. Untuk 350 bandar udara perintis yang melayani pesawat kecil, landasan cukup dari rumput atau-pun tanah yang diperkeras (stabilisasi). Panjang landasan perintis umumnya 1.200 meter dengan lebar 20 meter, bandar melayani Twin Otter, Cessna. Pesawat kecil berbaling-baling dua (umumnya cukup 600-800 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 inter-national terdapat lebih dari satu landasan untukantisipasi ramainya lalu lintas.

Apron adalah tempat badan pesawat yang dekat dengan bangunan terminal, sedangkan *taxiway* menghubungkan apron dan *run-way*. Konstruksi apron umumnya beton ber-tulang, 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 penanganan kecelakaan (*air rescue service*) berupa peleton penolong dan pemadam kebakaran, mobil pemadam kebakaran, tabung pemadam kebakaran, ambulans, dll. Peralatan penolong dan pemadam kebakaran. Juga ada *fuel service* untuk mengisi bahan bakar avtur.

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 dapat dipindah-pindah.

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

2. Fasilitas Komersial Bandara

Ada beberapa aspek keuntungan dari sisi bandara udara dengan fasilitas komersial (*Airport Mall*):

- a. Adanya fasilitas *restaurant, retail, reflexy room*, dan fasilitas pe-nunjang lainnya memberi ke-untungan bagi bandara secara finansial.
- b. Membuat kenyamanan untuk pengunjung saat menunggu pesawat keberangkatan/ ke-datangan tiba membuat secara psikologi seseorang menjadi nyaman, senang dan puas untuk memudahkan pengunjung untuk berbelanja sebelum ber-pergian ataupun berdatangan.
- c. Menjadikan keuntungan untuk bandara menjadi pusat keramai-an besar begitu jua dengan pe-nerapan desain bandara agar ketertarikan dan kepuasan atas bandara udara yang dibangun dengan fasilitas penunjang dan failitas yang pokok dari bandara udara yang lainnya.

3. Fasilitas Mal

Pengertian Mal

Mal/pusat perbelanjaan adalah satu atau lebih bangunan yang membentuk kompleks toko yang mewakili *merchandise*, dengan interkoneksi trotoar memungkinkan pengunjung untuk berjalan dari unit ke unit. Instansi lain termasuk bioskop dan restoran juga sering disertakan.

Dari awal, desain mal cenderung meng-hadap ke dalam, dengan mal berikut teori tentang bagaimana pelanggan terbaik bisa tertarik dalam lingkungan yang terkendali. Begitu pula, konsep mal yang memiliki satu atau lebih "jangkar toko" atau

"kotak besar toko" dirintis awal, dengan toko-toko individu atau jaringan toko skala kecil dimaksudkan untuk mendapatkan keuntung-an dari pembeli tertarik dengan toko-toko besar.

Jenis Mal

Dewan Internasional Pusat Perbelanjaan mengklasifikasikan pusat perbelanjaan menjadi delapan tipe dasar: Pusat lingkungan, pusat komunitas, pusat regional pusat super regional pusat mode/ khusus pusat kekuasaan, pusat theme/ festival, dan pusat *outlet* Definisi ini, diterbitkan pada tahun 1999, yang tidak terbatas pada pusat perbelanjaan di negara tertentu, namun edisi kemudian dibuat khusus untuk AS dengan satu set terpisah untuk Eropa.

Pusat lingkungan

Pusat lingkungan adalah mal skala kecil yang melayani lingkungan lokal. Mereka biasanya memiliki supermarket atau toko obat sebagai jangkar, dan biasanya diatur dalam format mal. Pusat lingkungan biasanya memiliki area retail dari 30.000 sampai 150.000 kaki persegi (2.800 sampai 13.900 m²), dan melayani area utama dalam 3 mil (4.8 km) radius. Mereka kadang-kadang dikenal sebagai pusat kenyamanan. Contoh-nya adalah sebuah pusat lingkungan dalam bentuk mal, di Cornelius, Oregon.

Pusat komunitas

Pusat-pusat komunitas (atau mal masya-

rakat) lebih besar dari pusat-pusat lingkungan, dan menawarkan jangkauan yang lebih luas barang. Mereka biasanya memiliki dua jangkar toko yang lebih besar dari pusat lingkungan tersebut, misalnya sebuah *department store* diskon. Mereka juga dapat mengikuti konfigurasi strip, atau mungkin L atau U-berbentuk. Pusat-pusat komunitas biasanya memiliki ruang ritel dari 100.000 menjadi 350.000 kaki persegi (9.300 ke 32.500 m²) dan melayani area utama dari 3 sampai 6 mil (4,8-9,7 km). Pusat regional.

Contoh mal sebagai pusat regional adalah The Lifestyle Center La Gran Viamall di San Salvador, El Salvador. Sebuah mal regional, menurut Dewan Internasional Pusat Perbelanjaan, di Amerika Serikat, pusat perbelanjaan yang dirancang untuk melayani area yang lebih luas (15 mil) dari pusat perbelanjaan konvensional. Dengan demikian, itu biasanya lebih besar dengan 400.000 kaki persegi (37.000 m²) 800.000 kaki persegi (74.000 m²) leaseable area kotor dengan setidaknya twoanchor toko [28] dan menawarkan pilihan yang lebih luas dari toko. Mengingat wilayah layanan yang lebih luas mereka, mal ini cenderung memiliki toko yang lebih tinggi dan yang membutuhkan area yang lebih luas agar layanan mereka untuk menjadi menguntungkan tetapi mungkin memiliki diskon *department store*. Mal daerah juga ditemukan sebagai tempat wisata di daerah liburan.

Pusat Super regional

Contoh mal sebagai pusat super regional adalah Pondok Indah Mall, yang berlokasi di Jakarta, Indonesia. Sebuah mal yang super regional, menurut Dewan Internasional Pusat Perbelanjaan, di AS pusat perbelanjaan dengan lebih dari 800.000 kaki persegi (74.000 m²) dari luas kotor leaseable, tiga atau lebih jangkar, pedagang massa, lebih beragam, pakaian fashion, dan melayani sebagai tempat belanja yang dominan untuk wilayah (25 mil) di mana terletak].

Mode / center khusus

Mode atau khusus pusat memiliki toko pakaian kelas atas dan butik dan melayani pelanggan dengan pendapatan yang lebih tinggi. Mereka biasanya memiliki sebuah area pertokoan retail mulai dari 80.000 sampai 250.000 kaki persegi (7.400 sampai 23.200 m²) dan melayani area seluas 5 sampai 15 mil (8,0-24,1 km).

Pusat listrik

Pusat-pusat kekuasaan adalah pusat perbelanjaan besar yang hampir secara eksklusif menampilkan beberapa pengecer besar-kotak sebagai jangkar mereka. Mereka biasanya memiliki area retail dari 250.000 menjadi 600.000 kaki persegi (23.000 sampai 56.000 m²) dan area perdagangan utama dari 5 sampai 10 mil (8,0-16,1 km).

Pusat tema / festival

Terminal 21 di Bangkok memiliki kota

pelabuhan udara/tema world, ter-cermin dalam tanda eskalator ini.

Tema festival atau pusat memiliki tema pemersatu yang berbeda yang diikuti oleh toko-toko masing-masing serta arsitektur mereka. Mereka biasanya terletak di daerah perkotaan dan melayani wisatawan. Mereka biasanya memiliki ruang ritel dari 80.000 sampai 250.000 kaki persegi (7.400 sampai 23.200 m²).

Pusat Outlet

Outlet mall (pusat atau outlet) adalah jenis pusat perbelanjaan di mana produsen menjual produk mereka langsung ke publik melalui toko-toko mereka sendiri. Toko-toko lain di outlet Mall dioperasikan oleh pengecer yang menjual barang kembali. Toko Outlet dibangun pertama kali pada tahun 1936, tapi *outlet mall* yang mengusung konsep multi-toko pertama, Vanity Fair, yang terletak di Reading, PA tidak dibuka untuk umum sampai 1974. Belz Enterprises merupakan *factory outlet mall* yang dibuka pada tahun 1979, terletak di Lakeland, TN, pinggiran dari Memphis.

Airport Mal

Airport mall adalah *airport* yang memadukan fasilitas penerbangan/terminal dengan perbelanjaan. Keterpaduan ini terjadi pada daerah keberangkatan maupun kedatangan. Sedangkan *airport* yang biasa adalah fasilitas pelayanan penumpang yang lebih mementingkan aspek transportasinya dibandingkan

dengan fasilitas komersialnya.

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini mengkaji tentang pe-nerapan Konsep Mall pada pada fasilitas komersil bandara Studi kasus Bandara Kuala Namu Medan Sumatera Utara.

Masalah Penelitian

Dalam penelitian ini masalah yang akan diangkat adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana suasana, dan atmosfer dan kelengkapan dari sarana fasilitas komersial pada bandara Kuala Namu setelah bangunan jadi ?
2. Bagaimana perilaku orang-orang yang memanfaatkan keberadaan area komersial mall tersebut ?
3. Bagaimana kelengkapan dan desain tata grafis pada airport Kuala Namu ?

Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk :

1. Untuk mengetahui suasana, dan atmosfer dan kelengkapan dari 'fasilitas komersial' Bandara Kuala Namu setelah bangunan jadi.
2. Untuk mengetahui perilaku orang-orang yang memanfaatkan area komersial mal dalam Bandara tersebut.
3. Untuk mengetahui kelengkapan dan desain tata grafis pada airport Kuala Namu?

Keutamaan Penelitian

Secara umum manfaat dari penelitian yang akan dijalankan ini adalah:

1. Bagi pengembangan IPTEK, khususnya

dalam bidang rancang bangun *airport mall*. Perancangan fasilitas ini adalah merupakan perancangan yang khusus dan unik karena akan merupakan icon atau tanda dari suatu tempat/ bandara. Selain itu fasilitas komersial pada Bandara ini menjadi daya tarik komsumtif pe-ngunjung baik bagi calon penumpang maupun non penumpang.

2. Bagi pembangunan dan institusi. Perencanaan *airport mall* merupakan konsep yang baru di Indonesia. Sebelum-nya fasilitas komersial yang terdapat di airport hanya merupakan pelengkap saja. Namun sekarang fasilitas ini merupakan fasilitas yang sejajar dengan fasilitas pe-layanan penumpang yang lain seperti pelayanan *check-in* dan sebagainya. Dengan adanya fasilitas baru ini maka akan membuka wacana baru bagi perencanaan bandara dan pembangunan *airport* akan lebih bergairah lagi.

Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif yang dilakukan melalui pengamatan lapangan dari bangunan yang sudah selesai dibangun.

Lingkup penelitian

Penelitian mencakup rekaman suasana dan atmosfer ruangan pada *airport lounge* yang baru dibangun. Hal ini dilakukan melalui pengamatan terhadap perilaku pengguna/pengunjung pada *airport lounge*. Bagai-

mana mereka menggunakan dan memanfaatkan fasilitas baru tersebut akan sangat bermanfaat bagi para perancang interior pada masa yang akan datang.

Lokasi penelitian

Penelitian dilakukan di Bandara Kuala Namu, area terminal Domestik Bandara Kuala Namu adalah merupakan bandara nasional terbesar kedua setelah Soekarno Hatta.

Teknik pengambilan data

Data terdiri dari dua jenis yaitu data primer dan sekunder. Data primer berupa pengamatan, data lapangan mengenai suasana dan perilaku orang yang berada di sana. Sedangkan data sekunder berupa data pe-rancangan Bandara Kuala Namu Medan Sumatera Utara. Data-data ini diperoleh dari PT Angkasa Pura.

HASIL PEMBAHASAN

Dari penelitian yang dilakukan, ditemukan hasil sebagai berikut:

Batasan Desain Konsep

Desain konsep apa saja yang menjadi penunjang fasilitas komersial dalam Airport Konsep Mal.

Objek kriteria desain arsitektur dari bandara baru tersebut yang terdiri dari area Terminal dan area komersial harus didukung oleh :

- g. Penerapan konten ornamen lokal yang diterapkan pada elemen arsitektur sebagai penanda keberadaan bandara tersebut berada yang menyesuaikan dengan

ambience desain arsitektur bandara baru tersebut.

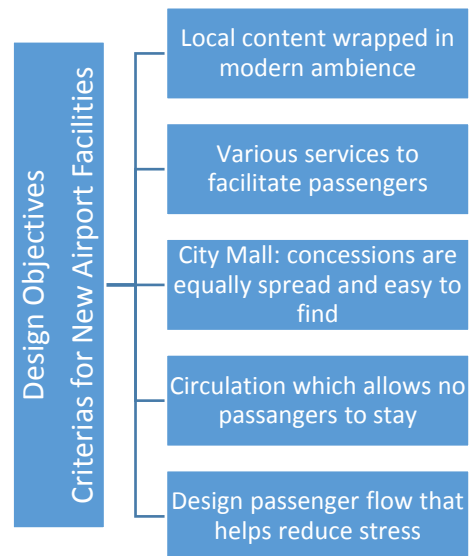
- h. Tersedianya berbagai fasilitas service yang baik bagi kenyamanan penumpang/non penumpang
- i. Konsep City Mall. Keberadaan area konsesi yang tersebar baik di area *boarding* dan terminal membuat terbatasnya akses pengunjung non-penumpang dalam memanfaatkan keberadaan *retail shop*, sehingga perlu kriteria *tenant* yang memenuhi persyaratan dapat berada di area yang hanya bisa dijangkau oleh pengunjung calon penumpang.
- j. Desain *flow* sirkulasi penumpang dan non-penumpang pada bandara menjadi hal yang harus diperhatikan supaya membuat nyaman pengunjung dan penumpang.

Pembagian zona pada Fasilitas Komersial Bandara meliputi :

- Zona Food and Beverage
- Zona Retail
- Zona Duty Free
- Zona Services
- Zona Entertainment
- Zona CIP Lounge

Zona area tersebut merupakan fasilitas komersial yang disewakan kepada para *tenant*.

Untuk pemilihan kriteria *tenant* pun memiliki standarisasi yang diwajibkan oleh pengelola bandara agar aspek kenyamanan pengunjung tetap terjaga.



Bagan 1. Bagan Desain Kriteria Fasilitas Bandara (Dokumen Konsep Project Penulis).

Secara visual, tujuan konsep desain fasilitas komersial sebuah bandara bertaraf international adalah untuk merancang area konsesi mal yang memiliki gaya desain yang mencerminkan karakter konten nuansa lokal, sikap dan lingkungan dan mencerminkan konsep ruang terpadu yang dinamis sebagai tampilan visual ekonomi kekuatan negara.

Persyaratan yang harus diperhatikan dalam konsep airport yang menghadirkan mall dalam fasilitas komersial bandara adalah sebagai berikut :

- a. Konsep desain dari Area fasilitas Komersial Bandara tersebut
- b. Perencanaan tata ruang dan desain layout secara flow activity memberikan tingkat kenyamanan bagi para pengunjung baik pengunjung non penumpang dan calon penumpang.
- c. Kriteria desain bandara harus sesuai agar dapat selaras dengan konsep desain fasilitas komersial yang memberi

kontribusi terhadap tampilan visual ekonomi kekuatan negara atau daerah bandara itu berada.

- d. Standarisasi desain facade masuk retail juga menjadi kekuatan konsep dari mal bandara tersebut yang menarik bagi para pe-ngunjung agar mau datang dan datang kembali pada area retail tersebut.

Posisi Signage dan desain signage dalam terminal bandara dan area komersial yang memudahkan penumpang, calon penumpang dan pengunjung bandara merasa aman dan nyaman mencapai lokasi tujuan.

Desain fasad setiap tenant dibuat standarisasi guideline baik dari segi warna materi dan ukuran ketinggian bulkhead, ketinggian font tiap tenant agar terlihat seragam dan lebih teratur.

Persyaratan standarisasi penggunaan material, warna pada area retail, CIP Lounge yang menarik sudah menjadi ketentuan dari pihak pengelola yang harus diikuti para tenant menjadi kekuatan daya tarik desain untuk memberi rasa keindahan estetika secara visual dan nyaman.



Gambar 2. Detail Ornamen Pada Interior Sebagai Karakter Nuansa Lokal Bandara Tersebut Berada (Dokumen PT Angkasa Pura 2)



Gambar 3. Layout Terminal Bandara & Posisi Signage (Dokumen PT Angkasa Pura 2)



Gambar 4. Posisi Signage (Dokumen PT Angkasa Pura 2)



Gambar 5. Posisi Signage
(Dokumen PT Angkasa Pura 2)

D. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari pembahasan mengenai penerapan konsep *Airport Mall* pada bandara hasil dari penelitian yang telah dilakukan yaitu :

Fasilitas komersial bandara yang merupakan area bisnis dari pengelola bandara perlu menata area berdasarkan zona

Standarisasi *Desain Facade* masuk *retail* juga menjadi kekuatan konsep dari mal bandara tersebut yang menarik bagi para pengunjung agar mau datang dan datang kembali pada area *retail* tersebut.

Posisi *signage* dan desain *signage* serta flight informasi dalam terminal bandara dan area komersial Bandara penataannya harus diperhatikan agar memudahkan non penumpang dan calon penumpang dan

pengunjung bandara merasa aman dan nyaman mencapai lokasi tujuan.

Konsep *City Mall* keberadaan area konsesi yang tersebar baik di area *boarding* dan terminal membuat terbatasnya akses pengunjung non penumpang tidak bisa memanfaatkan keberadaan retail shopnya, sehingga perlu kriteria *tenant* yg memenuhi persyaratan yang bisa berada di area yang hanya bisa dijangkau oleh pengunjung calon penumpang.

Saran

Penataan zona area *retail service* harus menyesuaikan dengan kondisi area basah dan kering pada bangunan Bandara tersebut, untuk menentukan mana area zona *food and beverage* dan *CIP Lounge* yang membutuhkan supply air bersih dan dan pembuangan air

kotor.

Standarisasi Desain Façade harus meuat konten nuansa lokal dan pertimbangan Material yang sudah dipersyaratkan oleh *owner* pihak pengelola bandara dan standard Batasan Ketinggian *Entrance*. Batasan, besaran ketinggian dan posisi Nama Toko.

Penerapan ornamen berbasis *local content* yang diterapkan pada elemen arsitektur sebagai penanda lokasi keberadaan bandara, yang menyesuaikan dengan *ambience* desain arsitektur bandara baru tersebut.

Tersedianya berbagai fasilitas *service* yang baik bagi kenyamanan penumpang/non-penumpang, *seating area* perlu ditambahkan.

Konsep *City Mall* keberadaan area konsesi yang tersebar baik di area boarding dan terminal membuat terbatasnya akses pengunjung non penumpang tidak bisa memanfaatkan keberadaan *retail shop*-nya, sehingga perlu kriteria tenant yang memenuhi persyaratan yang bisa berada di area yang hanya bisa dijangkau oleh pengunjung calon penumpang.

Desain *flow* sirkulasi penumpang dan non penumpang pada bandara menjadi hal yang harus diperhatikan supaya membuat nyaman pengunjung dan penumpang sehingga keberadaan *signage* penunjuk arah sangat berperan penting.

Penempatan *Flight Information* baik secara visual dan audio visual sangat penting

agar pengunjung calon penumpang di area mal bisa mengetahui jam penerbangannya.

DAFTAR PUSTAKA

- Flo. (2013). Jalan ke Kualanamu Macet Bukan karena Penumpang. Diambil dari <http://www.jpnn.com/read/2013/07/25/183598/Pengunjung-Kualanamu-Langsung-Membeludak>
- ICAO (International Civil Aviation Organization)
- International Council of Shopping Centers. (1999). *"ICSC Shopping Center Definitions: Basic Configurations and Types"*. Diambil pada 31 Januari 2013.
- International Council of Shopping Centers (2004). Shopping Center Definitions for the U.S. Informasi akurat pada 2004. Diambil pada 20 Februari 2007.
- Malls & Stores Kuwait. (2016). Airport Mall. Diambil dari <http://mallsandstores-kwt.com/site/malls/airport-mall/The Design Observer Group>. (2009, 11 November). *Essay– Dawn of the Dead Mall*. Diambil pada 14 Februari 2010.
- Muladi, Edy. (2015). Desain di Ruang Publik. *Narada* 2(2), 205-209.
- Peraturan Pemerintah PP No 70/2001 Tentang Kebandarudaraan
- University of San Diego (2007, 1 Juni). Diambil dari <http://www.sandiego.edu>
- Undang-undang tahun 2009 tentang Penerbangan
- Wardhana, Kris & Perdana, Satria Alza. (2017). Perancangan Interior dan Furniture *Executive Lounge* Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II Palembang. *Narada* 4(2), 2015-215.