

# ***AIRPORT SHOPPING***

## **KAJIAN TATA LETAK PUSAT PERBELANJAAN DI TERMINAL BANDAR UDARA**

**T E S I S**

Disusun Sebagai Kelengkapan Persyaratan Kurikulum Program Pasca Sarjana  
Universitas Indonesia Untuk Memperoleh Gelar Magister Arsitektur

Oleh

**ERLY IKA SUMINAR PARDEDE**

**640405008X**



**PROGRAM PASCA SARJANA  
DEPARTEMEN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK  
BIDANG KEKHUSUSAN PERANCANGAN  
UNIVERSITAS INDONESIA**

**2008**



## PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Erly Ika Suminar Pardede  
NPM : 640405008X  
Program Studi : Arsitektur (Perancangan Arsitektur)

menyatakan bahwa tesis dengan judul :

### *AIRPORT SHOPPING*

#### **Kajian Tata Letak Pusat Perbelanjaan di Terminal Bandar Udara**

yang disusun sebagai kelengkapan persyaratan kurikulum Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia untuk memperoleh gelar Magister Arsitektur, merupakan hasil karya saya sendiri dan sejauh yang saya ketahui bukan merupakan tiruan atau duplikasi dari tesis maupun tulisan lain yang telah dipublikasi di universitas atau instansi manapun, kecuali sumber informasi yang dicantumkan sebagaimana mestinya.

Depok, Februari 2008



Erly Pardede

## LEMBAR PERSETUJUAN

Tesis dengan judul :

### *AIRPORT SHOPPING*

#### **Kajian Tata Letak Pusat Perbelanjaan di Terminal Bandar Udara**

disusun sebagai kelengkapan persyaratan kurikulum Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia untuk memperoleh gelar Magister Arsitektur.

Tesis ini telah disetujui untuk diajukan pada Sidang Tesis.

Depok, Februari 2008

Dosen Pembimbing I,



Prof. Ir. Gunawan Tjahjono, M.Arch., Ph.D.

Dosen Pembimbing II,



Dr. Ir. Laksmi G. Siregar, MS

## ABSTRAK

Pesatnya perkembangan transportasi udara di dunia, baik dilihat dari sudut semakin besarnya jumlah perusahaan penerbangan maupun semakin banyaknya orang yang bepergian dengan menggunakan pesawat, mengakibatkan keberadaan bandar udara belakangan ini tidak hanya sebagai tempat naik dan turunnya penumpang pesawat yang datang dan pergi, tetapi juga tempat bertemu informal, tempat berbelanja, bahkan tempat rekreasi yang menjadi magnet bagi masyarakat umum. Maka tak heran bisnis makanan dan pertokoan di bandar udara mengalami perubahan yang sangat drastis. Banyak bandar udara di kota-kota besar menjadi semakin canggih dan mewah dengan dilengkapi pusat perbelanjaan yang lengkap yang dikenal dengan istilah *airport shopping*. Perubahan itu tidak terlepas kehidupan berbelanja (*shopping*) yang sudah menjadi bentuk kegiatan masyarakat sehari-hari, begitu juga dengan pembangunan pusat perbelanjaan yang sangat pesat di kota-kota besar dunia yang seolah tak dapat dihindari. Bahkan bukan saja bandar udara yang sudah berkembang seperti pusat perbelanjaan, tetapi banyak bentuk bangunan umum lainnya, yaitu stasiun kereta, museum, rumah sakit, sekolah, dan kemiliteran<sup>1</sup>.

Walaupun banyak pendapat yang mengatakan bahwa *airport shopping* adalah tempat *placeless* yang mengorbankan *sense of place*, tetapi *airport shopping* berusaha membuat ruang transisi para pelancong menjadi lebih baik untuk mendapatkan *sence of comfort* dan *sense of security*. Oleh karena itu perlu adanya penelitian terhadap tata letak fasilitas pendukung, dalam hal ini komersial, di terminal bandar udara agar rancangannya nyaman, aman, efektif, efisien dan tidak mengganggu aliran penumpang dan barang yang menjadi bagian penting dalam bandara.

---

<sup>1</sup> Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide Project on the City*, Massachusetts: Taschen, 2001

## KATA PENGANTAR

Segala puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yesus Kristus atas berkat dan penyertaan-Nya, sehingga tesis ini dapat diselesaikan.

Tesis dengan judul *AIRPORT SHOPPING: Kajian Tata Letak Pusat Perbelanjaan di Terminal Bandar Udara* ini disusun untuk melengkapi persyaratan kurikulum Program Pasca Sarjana Universitas Indonesia untuk memperoleh gelar Magister Arsitektur.

Selama proses penelitian ini, saya banyak mendapat bantuan, bimbingan dan pengarahan dari berbagai pihak. Untuk itu saya mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Prof. Ir. Gunawan Tjahjono, M.Arch., Ph.D, selaku dosen pembimbing I.
2. Dr. Ir. Laksmi Gondokusumo Siregar, MS, selaku dosen pembimbing II.
3. Kemas R. Kurniawan, ST, M.Sc, Ph.D, selaku ketua Departemen Arsitektur.
4. Prof. Ir. Triatno Yudo Harjoko, MSc, Ph.D, selaku koordinator tesis.
5. Ir. Teguh Utomo Atmoko, MURP dan Yandi Andri Yatmo, ST, M.Arch, Ph.D atas sumbang sarannya dan Ir. Achmad Hery Fuad, M.Eng atas bantuannya.
6. Seluruh staff pengajar dan administrasi departemen arsitektur.
7. Bapak Agus Pastur dari PT Angkasa Pura I serta Ir. Muladyadi LH Pohan, MM dan Hermindya dari PT Angkasa Pura II atas bantuan data-data bandara.
8. Suamiku, Philips, dan putri cantikku, Micha, tercinta terima kasih atas doa, dukungan, kasih sayang dan pengertiannya.
9. Keluarga besar Pardede: Papa, Mama, dan saudara-saudaraku terima kasih atas doa dan dukungannya.
10. Keluarga besar Sibarani: Amang, Inang dan saudara-saudaraku terima kasih atas doa dan dukungannya.
11. Rekan-rekan S2 Arsitektur UI, terima kasih sebesar-besarnya atas dukungan pemikiran dan moril serta kebersamaannya.
12. Serta pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Besar harapan saya tesis penelitian ini dapat memberikan sumbangan positif bagi pengembangan ilmu pengetahuan, terutama bidang arsitektur.

Depok, Februari 2008

Erly Pardede

## DAFTAR ISI

<b>Pernyataan Keaslian Tesis</b>	i
<b>Lembar Persetujuan</b>	ii
<b>Abstrak</b>	iii
<b>Kata Pengantar</b>	iv
<b>Daftar Isi</b>	v
<b>Bab I. Pendahuluan</b>	1
I.1. Latar Belakang	1
I.2. Permasalahan	3
I.3. Pertanyaan	6
I.4. Tujuan dan Manfaat	6
I.5. Lingkup dan Batasan Pembahasan	7
I.6. Metode Penelitian	8
I.7. Urutan Penulisan	9
I.8. Kerangka Berpikir	9
<b>Bab II. <i>Airport Shopping</i></b>	10
II.1. <i>Airport</i>	10
II.1.1. Aliran Penumpang dan Barang	13
II.1.2. Konsentrasi Manusia	21
II.1.3. Waktu tunggu	25
II.1.4. Keamanan	28
II.1.5. Ikhtisar	28
II.2. <i>Shopping</i>	31
II.2.1. Pengertian Belanja Dan Beli	31
II.2.2. Mengapa Dan Bagaimana Orang Berbelanja	32
II.2.3. Unsur Pendukung Dalam Pusat Perbelanjaan	37
II.2.4. Pengertian Pusat Perbelanjaan	39
II.2.5. Sejarah Dan Perkembangan Tempat Perbelanjaan	40
II.2.6. Ikhtisar	43
II.3. <i>Placeless</i>	44
II.4. Rangkuman	49

<b>Bab III. Studi Kasus Pusat Perbelanjaan di Terminal Bandar Udara</b>	51
III.1. Kegiatan Pengguna Bandar Udara	51
III.2. Terminal Bandar Udara di Indonesia	54
III.2.1. Bandar Udara Soekarno-Hatta, Jakarta	55
III.2.2. Bandar Udara Ngurah Rai, Bali	62
III.2.3. Bandar Udara Juanda Surabaya	68
III.2.4. Bandar Udara Kualanamu (Mendatang)	73
III.2.5. Ikhtisar	80
III.3. Terminal Bandar Udara di Luar Negeri	83
III.3.1. Bandar Udara International Hongkong, China	83
III.3.2. Bandar Udara International Changi, Singapore	90
IV.3.3. Bandar Udara International Incheon, Korea	94
IV.3.4. Ikhtisar	101
<b>Bab IV. Penerapan Pusat Perbelanjaan di Terminal Bandar Udara</b>	103
IV.1. Terminal Bandar Udara di Indonesia	103
IV.2. Terminal Bandar Udara di Luar Negeri	105
IV.3. <i>Placeless</i> atau <i>Place?</i>	107
IV.4. Tabel Perbandingan	108
IV.5. Ikhtisar	111
<b>Bab V. Kesimpulan</b>	113
<b>Daftar Pustaka</b>	117

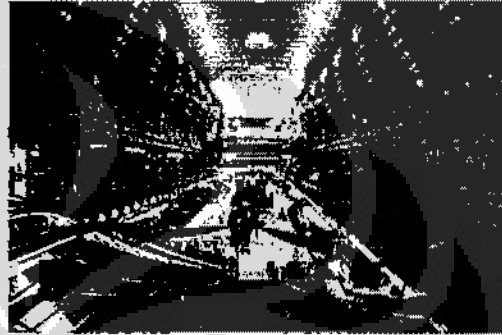
## Bab I

### PENDAHULUAN

*"Not only is shopping melting into everything,  
but everything is melting into shopping."<sup>2</sup>*

#### I.1. Latar Belakang

Bisnis makanan dan pertokoan di bandar udara/bandara mengalami perubahan yang sangat dramatis. Banyak persepsi mengatakan bahwa perbelanjaan di bandara selalu menguntungkan karena adanya kesempatan berbelanja bebas pajak. Bahkan di banyak negara di berbagai belahan dunia, bandara menjadi semakin mewah dengan dilengkapi pusat perbelanjaan yang lengkap. Semakin lama bandara berubah dari bandara yang hanya dilengkapi makanan dan beberapa pertokoan yang menunjang kegiatannya, seperti tur dan travel, penyewaan taxi dan sebagainya, menjadi bandar udara yang menyediakan toko barang mewah, restoran khusus hingga tempat kebugaran dan kolam renang.



Gambar I-1. Bandar Udara Dubai, UEA  
(sumber: <http://www.flg.co.uk>)

Seperti yang kita ketahui berbelanja adalah kegiatan yang tak pernah ada habisnya. Tidak peduli kemanapun kita pergi, dimanapun kita berada atau apapun yang kita lakukan, seseorang pasti akan ditawarkan sesuatu yang dapat digunakan atau diperlukan. Bukan hanya di pusat perbelanjaan orang ditawarkan suatu barang ataupun jasa, tetapi semuanya sudah melebur menjadi daerah perbelanjaan apakah itu kompleks perumahan, perkantoran, rumah sakit, sekolah, stasiun, bandar udara, lapangan olahraga ataupun tempat umum lainnya.

Tak dipungkiri sejak awal kehidupan manusia tempat perbelanjaan menjadi bagian yang penting dalam kehidupan. Pusat perbelanjaan merupakan konsentrasi dari pertokoan barang, jasa dan rekreasi yang dirancang untuk melayani wilayah di sekitarnya. Belakangan ini pusat perbelanjaan yang sekarang biasa kita sebut *mall* (*shopping mall*) jauh lebih beragam dan kompleks dalam hal perencanaan dan pengelompokan ruang untuk berbagai macam fungsi serta kriteria lokasinya. Hal ini

<sup>2</sup> Sze Tsung Leong, ... And Then There Was Shopping, dalam: Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, Massachusetts: Taschen, 2001, hal.129



sangat dipengaruhi oleh kecenderungan dan keinginan masyarakat yang selalu berubah. Walaupun demikian dalam perkembangannya, mol memiliki sejarah yang cukup singkat. Lima puluh tahun yang lalu di Amerika mol hanya ada di beberapa titik di area pertokoan, tetapi sekarang sudah mencapai lebih dari 40,000 mol yang menyebar di Amerika<sup>3</sup>. Keanekaragaman mol juga mengalami perkembangan yang pesat. Sekarang kita bisa melihat bangunan mol yang sangat besar, orang dapat menyebutnya mega mol, pusat perbelanjaan multi fungsi yang lengkap dengan hotel dan apartemennya, mol festival, mol rekreasi, bahkan mol yang berlokasi di tepi laut.

Belakangan ini sebagai tempat bersosialisasi, tempat perbelanjaan berubah menjadi ruang yang berbeda untuk orang berinteraksi. Tempat itu tidak hanya sekedar tempat menjual dan membeli barang, tetapi menjadi tempat orang saling bertemu, nongkrong, berekreasi atau bahkan menunjukkan kehadiran diri. Hal itu sangat dipengaruhi oleh kehidupan masyarakat umum yang sekarang ini berubah ke tingkat yang lebih tinggi yaitu kehidupan berbelanja atau yang biasa disebut konsumerisme, yaitu kehidupan yang mana orang hidup dalam ruang-ruang komersial dan dikelilingi oleh benda-benda yang dibawa dari ruang-ruang komersial tersebut, baik di dalam maupun luar rumah. Bahkan kadang kala semua benda tersebut tumbuh menjadi sesuatu yang penting dalam proses penciptaan identitas diri dan arti hidup seseorang atau yang biasa kita sebut gaya hidup. Adanya gaya hidup disadari atau tidak, telah menuntut pusat perbelanjaan agar mampu menangkap kecenderungan yang ada di masyarakat dan menerjemahkannya ke dalam bentuk pelayanan yang diinginkan<sup>4</sup>. Jadi tidak mengherankan bahwa perbelanjaan (*shopping*) sudah menjadi bentuk kegiatan masyarakat sehari-hari yang tidak dapat dihindari.

Pembangunan pusat perbelanjaan yang sangat pesat di kota-kota besar dunia seolah tak dapat dihindari. Bahkan bentuk-bentuk bangunan umum lainnya, seperti bandar udara, stasiun kereta, museum, rumah sakit, sekolah, dan kemiliteran sudah berkembang seperti pusat perbelanjaan<sup>5</sup>. Padahal sebenarnya bangunan-bangunan umum tersebut sudah pasti dikunjungi karena memiliki kegunaan tersendiri bagi pengunjungnya. Orang yang datang ke bangunan tersebut memang membutuhkan kegunaan yang ditawarkan atau dengan kata lain orang-orang mempunyai tujuan yang pasti dan sama datang ke bangunan tersebut. Misalnya orang yang datang ke

<sup>3</sup> <http://www.icsc.org>, *The International Council of Shopping Center*, New York, 2000

<sup>4</sup> Amos Rapoport, *History and Precedent in Environmental Design*, 1990

<sup>5</sup> Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide Project on the City*, Massachusetts: Taschen, 2001

stasiun kereta pasti sudah punya tujuan pasti ke sana, yaitu membeli tiket, berangkat ke tempat tujuannya ataupun baru turun dari kereta. Sering kita dengar kata-kata bahwa dimana ada sekumpulan orang di sana ada uang yang maksudnya bahwa adanya sekelompok orang adalah target market yang dapat menghasilkan uang. Maka tak heran tumbuh ritel-ritel dalam suatu bangunan umum karena orang-orang yang berada di dalamnya adalah target market yang sudah pasti, sehingga lambat laun ritel-ritel tersebut dapat berkembang seperti pusat perbelanjaan. Contohnya bandara Soekarno-Hatta dari sepanjang koridor luar terminal 1 ataupun 2, kita sudah dapat melihat rentetan pertokoan dan tempat makan yang menyerupai *shopping pedestrian*, belum lagi di bagian dalam terdapat beberapa toko *duty free* yang diperuntukkan bagi penumpang yang menunggu pesawat di dalam bandara. Bahkan pada tahun 2001 sebuah artikel yang berjudul "Consumer Cities" yang ditulis oleh Edward Glaeser mengatakan bahwa sejak kota-kota tidak lagi menjadi pusat industri, peranan utamanya berubah menjadi *shopping* dan *entertainment* yang menyatukan turis dan lokal. Berdasarkan pernyataan tersebut, beberapa dari kota-kota penting di abad 21 ternyata bukan kota sama sekali, melainkan bandara<sup>6</sup>.



Gambar I-2. Bandara Auckland, New Zealand  
(sumber: <http://www.auckland-airport.co.nz>)

## I.2. Permasalahan

Pesatnya perkembangan transportasi di dunia baik dilihat dari sudut semakin besarnya jumlah perusahaan penerbangan maupun semakin banyaknya orang yang bepergian dengan menggunakan pesawat (tabel I-1), mengakibatkan keberadaan bandara belakangan ini tidak hanya sebagai tempat naik dan turunnya penumpang pesawat yang datang dan pergi, tetapi juga tempat bertemu informal, tempat berbelanja, bahkan tempat rekreasi yang menjadi magnet bagi masyarakat umum.

<sup>6</sup> Sebuah pernyataan Edward Glaeser, *Consumer Cities*, the Harvard Economist, 2001 dalam John Leland, *Ideas & Trends: Unchecked Baggage; Our Airports, Ourselves*, The New York Times, 2004

Peringkat	Bandar Udara	Lokasi	Kode (IATA)	Jumlah Penumpang	Perubahan
1.	London Heathrow	London, Britania Raya	LHR	61,348,340	+0.6%
2.	Internasional Charles de Gaulle	Paris, Perancis	CDG	51,888,936	+6.2%
3.	Amsterdam Schiphol	Amsterdam, Belanda	AMS	45,940,939	+4.4%
4.	Internasional Frankfurt	Frankfurt, Jerman	FRA	45,697,176	+1.9%
5.	Internasional Hong Kong	Hong Kong, Cina	HKG	43,274,765	+8.7%
6.	Internasional Narita	Narita, Tokyo Raya, Jepang	NRT	33,860,094	+25.3%
7.	Singapore Changi	Changi, Singapura	SIN	33,368,099	+8.6%
8.	London Gatwick	West Sussex, Britania Raya	LGW	30,016,837	+4.4%
9.	Suvarnabhumi	Samut Prakan, Thailand	BKK	29,587,773	+10.3%
10.	Internasional Dubai	Dubai, Uni Emirat Arab	DXB	27,925,522	+16.7%
11.	Internasional Seoul Incheon	Incheon, Korea Selatan	ICN	27,661,598	+8.1%
12.	Internasional Madrid Barajas	Barajas, Madrid, Spanyol	MAD	24,828,627	+10.6%
13.	Internasional Kuala Lumpur	Kuala Lumpur, Malaysia	KUL	24,129,748	+4.0%
14.	Internasional Munich	Munich, Jerman	MUC	21,390,900	+9.6%
15.	Istanbul Atatürk	Istanbul, Turki	IST	21,265,974	+10%
16.	London Stansted	Essex, Britania Raya	STN	20,972,291	+8.4%
17.	Internasional Taiwan Taoyuan	Taoyuan, Taiwan	TPE	20,285,388	+5.6%
18.	Dublin	Dublin, Irlandia	DUB	20,271,485	+14.6%
19.	Internasional John F. Kennedy	New York City, AS	JFK	19,606,958	+4.4%
20.	Copenhagen	Copenhagen, Denmark	CPH	18,898,625	+3.9%

Tabel 1-1. Daftar 20 bandar udara tersibuk di dunia menurut lalu lintas penumpang internasional statistik preliminari 2006, Januari hingga Desember 2006 (sumber: <http://id.wikipedia.org>)

Coba anda bayangan bagaimana kehidupan bandara jika tidak ada area komersial? Tidak ada deretan restoran? Toko buku? Toko souvenir? Coffee shop? Pasti jawabannya adalah sepi. Jadi apa yang akan saya lakukan di terminal sambil menunggu? Tentu semua akan jadi membosankan. Di terminal bandara sebelum ada deretan pertokoan, penumpang, pengantar ataupun penjemput hanya menunggu area tunggu, tetapi setelah semakin banyak disediakan tempat untuk area pertokoan/komersial mereka bisa menghabiskan waktunya untuk melihat-lihat, berbelanja bagi penumpang yang tidak sempat membeli oleh-oleh ataupun hanya sekedar makan ringan dan minum sambil ngobrol, sehingga suasana menjadi lebih hidup. Mungkin bagi pembaca yang pernah menonton film "The Terminal" diperankan oleh Tom Hanks yang terjebak dalam Bandara Internasional J.F.Kennedy

selama sembilan bulan masih ingat bagaimana bandara menjadi dunia sendiri, menjadi tempat dimana orang bisa mendapatkan makanan untuk tetap hidup, tempat perdagangan, hiburan, informasi, bahkan menciptakan emosi romantis dan ketakutan. Dengan bertambahnya fasilitas komersial maupun non-komersial, meningkatnya keamanan dan semakin panjangnya waktu yang dihabiskan dalam bandara menjadikan terminal tidak hanya sekedar tempat keberangkatan, kedatangan, kehilangan barang yang dilewati begitu saja.



Gambar 1-3. Retail di lantai atas area *check-in hall* di Bandara Changi, Singapura (sumber: <http://www.answers.com/topic/singapore-changi-airport>)

Dilihat dari sejarahnya, bandara bukan merupakan tempat favorit siapapun, tetapi belakangan ini rancangan bandara semakin baik bahkan menjadi tempat yang ingin dilihat orang. Saya ambil contoh bandara Changi di Singapura, banyak orang tahu bahwa bandara tersebut selalu memberikan kesan tersendiri buat yang pertama kali melihatnya bahkan negara Singapura sendiri berani menyebutkan Changi adalah bandara terbaik di seluruh dunia, walaupun ternyata pada tahun 2007 Changi tidak menempati posisi pertama lagi dalam urutan sepuluh bandara terbaik. Masih ingatkah rancangan bandara dulu? Berwarna suram, langit-langit rendah, karpet kumuh, tempat duduk plastik, tempat abu rokok dimana-mana, dan sebagainya. Bandara terlihat dan lebih terasa seperti kantor-kantor kecil yang suram dan benar-benar fungsional. Mungkin bagi orang Indonesia gambaran seperti itu masih dapat kita jumpai, tetapi di negara-negara maju bayangan bandara sudah tidak seperti itu lagi. Sekarang bandara mengalami perubahan yang pesat dengan penambahan fasilitas komersial pendukung yang lebih banyak dan lengkap seperti restoran, toko-toko unik dan khusus, bank, atm, bahkan kolam renang, hotel, tempat fitness dan klinik. Bahkan di Amerika kini bandara mereka sebut sebagai pusat kota baru bagi *business traveler*, sama halnya dengan *shopping mall* yang menurut mereka telah menjadi pusat kota baru di daerah perkotaan karena kelengkapan fasilitasnya.

Cepatnya pelayanan perusahaan penerbangan mempengaruhi kebutuhan penumpang akan fasilitas pendukung untuk mengisi waktunya sebelum berangkat. Perusahaan penerbangan terus meningkatkan kinerja mereka agar semua jadwal

penerbangan dapat berjalan lancar dan tepat waktu. Mereka mempercepat waktu penumpang untuk *check-in*, meminta penumpang datang jauh lebih awal untuk *check-in*, mengurangi prioritas *boarding* pesawat, membatasi jumlah barang bawaan dalam pesawat, dan sebagainya. Hal-hal tersebut dilakukan untuk mempercepat pelayanannya agar terhindar dari penundaan penerbangan. Bagaimanapun juga ada hal-hal yang tidak dapat dihindari oleh perusahaan penerbangan, yaitu cuaca buruk dan penuhnya lalu lintas udara yang berpengaruh terhadap penundaan penerbangan. Jadi selama kegiatan menunggu penumpang apa yang harus mereka lakukan? Tentunya fasilitas pendukung sangat dibutuhkan di area keberangkatan (*departure hall*) ataupun kedatangan (*arrival hall*) di bandara. Fasilitas pendukung itu bisa berupa pelayanan umum dan pelayanan komersial.

Dari uraian latar belakang dan permasalahan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa permasalahan utama yang ada adalah pusat perbelanjaan sudah menjadi bagian dari kehidupan sebuah bandara sehingga perlu penelitian terhadap tata letak fasilitas pendukung, dalam hal ini komersial, di terminal bandar udara agar rancangannya nyaman, aman, efektif dan tidak mengganggu aliran penumpang dan barang yang menjadi bagian penting dalam bandara.

### **1.3. Pertanyaan**

Pertanyaan-pertanyaan sekitar hubungan antara perbelanjaan dengan kegiatan penumpang pesawat atau pengguna bandara di terminal bandara dalam kehidupan masyarakat modern akan dibahas dalam tesis ini. Demikian pula dengan peranan perbelanjaan sebagai kegiatan dalam kehidupan masyarakat sebagai makhluk sosial yang membutuhkan orang lain, yang berpengaruh pada kebutuhan masyarakat akan ruang umum sebagai tempat bersosialisasi. Untuk pendekatan masalah ini pertanyaan yang muncul adalah:

Bagaimanakah sebaiknya letak area komersial dalam bangunan terminal bandara?

### **1.4. Tujuan dan Manfaat**

Penelitian ini bertujuan untuk memahami kegiatan dan sirkulasi pengguna bandara terutama penumpang serta hubungannya dengan efisiensi letak dan jenis pertokoan yang tepat di terminal bandara, yang terintegrasikan dengan penyesuaian kebutuhan penumpang terhadap kehidupan berbelanja dan kebutuhan

ruang umum. Penelitian ini juga untuk melihat apakah gejala perbelanjaan mampu menghidupkan suasana di bandara. Penelitian ini diharapkan bermanfaat bagi:

- 1) bidang akademis. Penelitian ini menjadi sumbangan kajian teori arsitektur tentang *airport shopping* yang berhubungan dengan kegiatan penumpang dalam kehidupannya berbelanja di bandara, sehingga diharapkan penelitian ini dapat diteruskan dengan pengkajian yang lebih mendalam di masa datang dengan melihat beragamnya dan begitu pesatnya perkembangan *airport shopping*;
- 2) praktisi. Penelitian ini menjadi masukan dan bahan pertimbangan dalam upaya perencanaan dan perancangan *airport shopping*; dan
- 3) pengambil kebijakan pengelolaan bandar udara. Dengan penelitian ini mereka dapat melihat gejala perkembangan *airport shopping* di dunia yang bermanfaat bagi pengembangan bandara dalam pengaturan tata letak perbelanjaannya.

#### **L.5. Lingkup dan Batasan Pembahasan**

Penelitian ini melingkupi seluruh kegiatan pengguna bandara (penumpang, pengunjung, pekerja) dan kehidupan yang terjadi dalam terminal bandara –terutama bandara hub distribusi– baik bandara domestik maupun internasional yang berpengaruh terhadap terjadinya *airport shopping* dengan semua unsur-unsur perbelanjaan, sehingga dihasilkan suatu pola sirkulasi yang dapat digunakan sebagai acuan untuk mengatur tata letak area komersial di bandara.

Dalam penelitian saya membatasi dan menekankan pada kegiatan penumpang yang sangat berkaitan dengan kegiatan perbelanjaan di bandara. Penelitian ini mengupas kegiatan semua jenis penumpang dalam terminal bandara–sebagai urat nadi kehidupan bandara– karena peningkatan jumlah penumpang yang mempengaruhi perencanaan dan perkembangan sebuah terminal bandara, dimulai dari selibanya di terminal hingga akan berangkat atau sebaliknya dengan segala kejadian yang timbul karenanya.

Saya memilih studi kasus bandara-bandara yang dirasa cukup mewakili. Bandara di Indonesia yaitu Soekarno-Hatta di Jakarta, Ngurah Rai di Bali adalah tipe perancangan bandara lama karena sudah berusia lebih dari 15 tahun, Juanda di Surabaya karena baru selesai dibangun tahun 2006 dan Kualanamu di Deli Serdang adalah tipe bandara yang baru akan dibangun di masa mendatang. Sedangkan pemilihan kasus di luar negeri yang mewakili, yaitu Hongkong di Chek Lap Kok,

Changi di Singapura, dan Incheon di Seoul sebagai tiga terminal terbaik tahun 2007 versi Skytrak.

## **I.6. Metode Penelitian**

Penelitian ini merupakan metode penelitian *multiple case studies research* dan *comparative analysis*.

*Metode multiple case studies research:*

Saya mengambil beberapa kasus terminal bandara di Indonesia dan luar negeri untuk dikupas seluruh kegiatan dan sirkulasi penumpangnya. Di Indonesia saya mengambil terminal bandara Soekarno-Hatta di Jakarta, Ngurah Rai di Bali, dan Juanda di Surabaya sebagai studi kasus karena ketiga ini merupakan bandara hub distribusi dan mempunyai angka penerbangan domestik dan internasional yang tinggi dibandingkan dengan terminal yang lainnya. Saya juga mengambil kasus rancangan baru bandara Kualanamu yang belum dibangun untuk akan menggantikan bandara Polonia. Sedangkan di luar negeri, saya mengambil bandara internasional Changi, Singapura, Hongkong, Check Lap Kok dan Incheon, Korea. Saya mengambil ketiga bandara ini karena ketiganya termasuk dalam bandara terbaik pada tahun ini versi Skytrax sebuah konsultan yang berbasis di Inggris. Dari ketujuh kasus ini saya akan mendapatkan masing-masing hasil analisis kegiatan, sirkulasi dan organisasi ruang dan seluruh unsur yang terkait.

*Metode comparative analysis:*

Dari hasil masing-masing studi kasus, saya membandingkan studi kasus terminal bandara di Indonesia dengan studi kasus terminal bandara di Indonesia lainnya, begitu pula dengan yang di luar negeri. Dari hasil analisis perbandingan tersebut, lalu saya membandingkan antara hasil analisis terminal bandara di Indonesia dan di luar negeri. Dari hasil analisis tersebut dibahas dengan teori yang ada kemudian didapatkan kesimpulannya untuk menjawab pertanyaan penelitian.

Untuk melakukan itu dalam penelitian ini, saya menggunakan pendekatan studi literatur dan studi lapangan. Studi literatur didapat dari buku, majalah, internet dan tulisan lainnya yang dapat dipertanggungjawabkan. Studi literatur merupakan tambahan sumber dalam pengembangan studi mengenai bandar udara dan pusat perbelanjaan. Tesis ini mengambil beberapa teori dari berbagai disiplin ilmu seperti sejarah, psikologi, *urban planning* dan teori arsitektur. Sedangkan studi lapangan

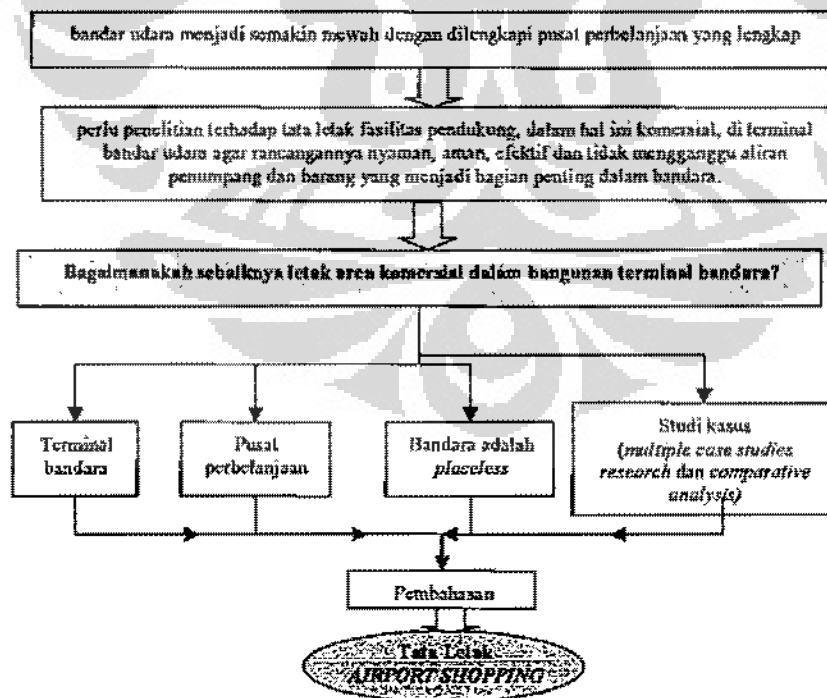
yaitu melihat fenomena yang terjadi dan mengamati secara langsung kasus yang diteliti di lapangan untuk memperkuat dugaan.

### I.7. Urutan Penulisan

Penulisan penelitian ini terbagi dalam lima bab dengan uraiannya sebagai berikut, bab:

- I. merupakan bab pendahuluan yang berisi latar belakang, identifikasi masalah, pertanyaan, tujuan, metodologi, dan urutan penulisan.
- II. merupakan kajian literatur yang menguraikan secara singkat apakah itu bandara dan terminalnya, bagaimana hubungan pengguna bandara dengan perbelanjaan, mengapa dan bagaimana orang berbelanja, sejarah dan perkembangan pusat perbelanjaan sebagai dasar pembahasan pertanyaan.
- III. merupakan hasil pengamatan literatur dan studi kasus pusat perbelanjaan di bandara-bandara di Indonesia dan luar negeri serta analisisnya.
- IV. pembahasan hasil analisis kasus di Indonesia dan luar negeri yang dirangkum dalam penerapan pusat perbelanjaan di terminal bandara.
- V. berisi kesimpulan dari hasil pembahasan literatur, data temuan, analisis, dan pembahasan yang dilakukan pada bab-bab sebelumnya.

### I.8. Kerangka Berpikir





**II.1. Airport**

Secara umum *airport* atau yang dalam bahasa Indonesia bandar udara yang kemudian disingkat menjadi bandara dapat diartikan sebagai stasiun pusat atau stasiun penghubung yang mengambil tempat di darat atau di air, dimana pesawat udara yang mendarat dapat ditampung kegiatannya, khususnya pengaturan penumpang dan barang<sup>7</sup>. Pengangkutan udara dengan pesawat terbang menjadi faktor utama penghubung jarak jauh. Dengan munculnya transportasi udara, maka tujuan-tujuan baru dalam hal perdagangan, rekreasi dan hubungan sosial jarak jauh dapat dijangkau dengan lebih mudah dan cepat.

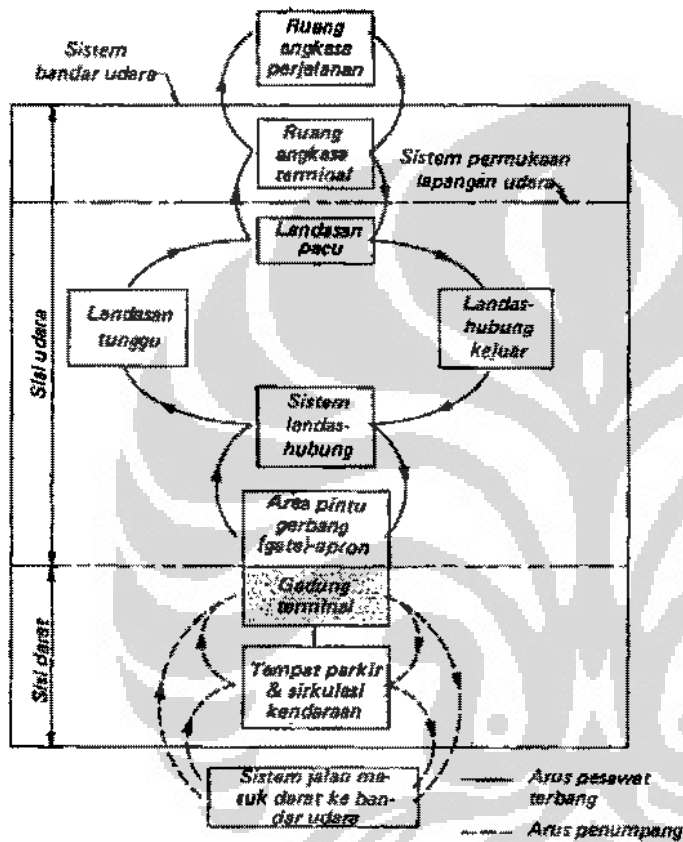
Melihat sekilas sejarahnya<sup>8</sup>, pengangkutan udara pertama dilaksanakan di Jerman pada tahun 1910 oleh kapal-kapal terbang besar milik Zeppelin Company. Sebelum Perang Dunia II mereka mengangkut 35.000 lebih penumpang dari Berlin ke Lake Constance. Pada tahun 1914 dilakukan percobaan pertama untuk mengoperasikan pelayanan penumpang secara reguler dengan menggunakan sebuah Flying Boat Beoist di bawah perusahaan penerbangan Tampa St. Petersburg yang menerbangkan penumpang melintasi teluk Tampa. Pesawat yang digunakan adalah prototype pengkombinasian pesawat terbang dengan terminal melalui kendaraan air, maksudnya pendaratan dan keberangkatan dilakukan di atas air. Keuntungannya adalah tidak ada keluhan kebisingan dan tidak membutuhkan landasan mahal, tetapi kekurangannya adalah pesawat yang bukan tipe tersebut tidak dapat mendarat. Pada tahun 1930-1940, pesawat-pesawat terbang masih berukuran kecil dan jumlahnya sedikit. Lokasi bandara dipilih agak jauh dari batas kota karena harga tanah murah, tidak ada bangunan yang mengganggu dan tidak ada keluhan kebisingan. Pada tahun 1930-an mulailah perkembangan bandara terutama di Eropa yang dilayani oleh pesawat DC 2, DC 3, DC 8, dan DC 9. Kemudian berkembang terus sesuai kemajuan teknologi. Tahun 1950 pesawat terbang mulai menggunakan mesin Piston, tahun 1960 pesawat terbang menggunakan mesin jet, dan tahun 1970 pesawat terbang memasuki masa supersonic. Hingga pada tahun 1973 sampai pada puncak teknologi dengan

<sup>7</sup> Anthony Akbar, *Airport Polonia Medan*, Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 1982, hal 7

<sup>8</sup> Kilasan sejarah dikutip dari Anthony Akbar, *Airport Polonia Medan*, Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 1982, hal 2-4

dibangunnya terminal udara modern di Dallas Fort Worth USA dengan sistem operasi pesawat menggunakan komputer dan merambah ke seluruh dunia hingga kini semakin canggih dan canggih.

Dalam tesis ini, saya tidak membahas mengenai bandara secara mendetil karena dalam tesis ini saya hanya membahas bagian komersial dalam gedung terminal bandara. Agar tidak membingungkan berikut skema bagian-bagian dari sistem bandar udara yang besar:



Skema II-2. Bagian-bagian dari sistem bandar udara yang besar (sumber: Horonjeff, Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara I, hal.147)

Dari skema tersebut dapat kita lihat bahwa sebuah bandara terbagi dari dua bagian utama, yaitu sisi udara (*land air*) dan sisi darat (*land side*). Gedung terminal adalah bagian dari suatu sistem bandara yang berada di sisi darat yang menjadi perantara di antara kedua bagian itu. Bagian terminal inilah yang menjadi bahan penelitian dalam penulisan tesis saya karena di terminal sebagian besar kegiatan pengguna bandara, yaitu penumpang, pengunjung dan pekerja dilakukan. Untuk itu sebagian besar pembahasan

dalam tesis ini mengupas segala sesuatu yang berhubungan penumpang karena peningkatan jumlah penumpang akan mempengaruhi perencanaan dan perkembangan sebuah terminal bandara.

Dalam pembangunan terminal bandara ada beberapa faktor utama perencanaan yang penting, yaitu: sistem operasi penerbangan, sistem rantai bangunan, sistem pemindahan penumpang, dan sistem pengambilan barang. Sistem-sistem ini sangat dipengaruhi oleh banyaknya perkiraan jumlah penumpang yang akan menggunakan

bandara tersebut. Berdasarkan tingkat arus lalu lintas penumpang, ada tiga tipe utama bandara<sup>9</sup>, yaitu:

1. Bandara internasional yang melayani lebih dari 20 juta penumpang setahun
2. Bandara nasional yang melayani 2-20 juta penumpang setahun
3. Bandara regional yang melayani 2 juta penumpang setahun

Klasifikasi tersebut hanya berupa acuan secara umum saja karena kadangkala ada bandara nasional yang mempunyai tingkat pergerakan penumpang yang tinggi, sehingga dapat mencapai jumlah penumpang seperti di bandara internasional. Contohnya bandara Stuttgart di Jerman, sebenarnya bandara tersebut hanya bandara nasional, tetapi karena bandara tersebut dapat melayani mencapai 20 juta penumpang dalam setahun maka bandara tersebut dapat dikatakan sebagai bandara internasional. Acuan itu juga tidak dapat digunakan untuk di Indonesia karena total jumlah lalu lintas penumpang di Indonesia yang hanya 30 juta penumpang (tabel II-3).

Tahun	Penumpang	Kargo (ton)	Pergerakan Pesawat
2001	11,818,047	281,765	123,540
2002	14,830,994	306,252	144,765
2003	19,702,902	310,131	186,695
2004	26,083,267	322,582	233,501
2005	27,947,482	336,113	241,846
2006	30,863,806	384,050	250,303

Tabel II-3. Statistik lalu lintas penumpang di Indonesia  
(sumber: *Airports Council International*)

Selain jumlah penumpang, faktor lain yang dapat membedakan tipe bandara, yaitu:

1. Pemisahan antara pergerakan domestik, nasional dan internasional  
Pemisahan ini untuk memudahkan aliran penumpang dan kemudahan keamanan. Contohnya bandara Soekarno-Hatta yang memisahkan gedung terminal untuk penerbangan internasional dan dalam negeri.
2. Peranan bandara sebagai pusat internasional untuk aviasi atau hub distribusi  
Jika bandara itu berfungsi sebagai hub distribusi, maka sudah dapat dipastikan bahwa jumlah lalu lintas penumpangnya sangat tinggi. Misalnya bandara Amsterdam Schiphol yang menjadi pusat transit dalam penerbangan di Eropa.

<sup>9</sup> Brian Edwards, *The Modern Airport Terminal: New Approaches to Airport Architecture*, London: Spoon Press, cetakan kedua, 2005, hal.41

Menurut data yang didapat (lihat tabel I-1), pada Januari hingga Desember 2006 jumlah lalu lintas penumpangnya hampir mencapai 46 juta penumpang.

3. Skala fasilitas non-bandara, seperti moda transportasi lain, hotel, bisnis dan *convention center*.

Fasilitas non-bandara menjadi salah satu penilaian dalam pemilihan bandara terbaik di seluruh dunia, maka tak heran banyak negara berlomba-lomba melengkapi bandara dengan hotel-hotel berbintang, kolam renang seperti di bandara Changi Singapura atau tempat kebugaran seperti di bandara Dubai.

Dengan menggabungkan faktor-faktor tersebut, semakin besarnya sebuah bandara dan semakin banyaknya jumlah penumpang maka semakin banyak pula jenis fasilitas non-bandara yang dibutuhkan.

### II.1.1. Aliran Penumpang dan Barang

Gedung terminal yang menjadi perantara sisi darat dan udara adalah tempat penumpang dan barang akan dipindahkan dari sisi darat ke udara. Di dalam gedung terminal ini hampir semua kegiatan, proses dan sistem dalam bandara dilakukan, baik oleh pengunjung, penumpang, pekerja, maupun barang. Di tempat ini pula penumpang yang akan berangkat harus melalui serangkaian prosedur dari pintu masuk sampai ke titik terakhir sebelum masuk pesawat, yaitu *gate lounge* dan begitu sebaliknya untuk penumpang yang datang.

Dalam sebuah gedung terminal bandara sirkulasi penumpang, pengunjung, dan barang adalah hal utama yang harus diperhatikan agar semuanya dapat berjalan sederhana, tertib, cepat dalam prosesnya, sehingga tidak menyulitkan penumpang dan memberikan kenikmatan. Terdapat enam area keberangkatan dan empat area kedatangan yang harus dilalui penumpang<sup>10</sup>. Area keberangkatan tersebut adalah:

1. *entrance concourse* /area pintu masuk keberangkatan
2. *check-in*/pencatatan tiket
3. *shops*/pertokoan
4. *passport control*/pemeriksaan passport
5. *departure lounge and shops*/ruang tunggu keberangkatan yang dilengkapi dengan toko-toko
6. *gate*/pintu menuju pesawat

<sup>10</sup> Brian Edward, *The Modern Terminal, New Approaches to Airport Architecture*, London: Spoon Press, cetakan ke-2, 2005

Sedangkan untuk kedatangan:

1. *gate/pintu kedatangan*
2. *baggage claim/pengambilan barang bawaan*
3. *customs and immigration/pemeriksaan barang*
4. *exit hall/pintu keluar*

Agar pengaturannya cepat maka dilakukan pemisahan antara lalu lintas penumpang, barang dan pengunjung. Pedoman yang dijadikan pegangan adalah<sup>11</sup>:

1. jarak yang sesingkat mungkin
2. arah tujuan yang jelas

Pedoman ini untuk memudahkan sirkulasi yang terjadi di bandara karena kelancaran dan ketepatan waktu adalah hal yang penting untuk kelangsungan sebuah bandara. Karena jarak yang sangat jauh dan tanda-tanda yang tidak jelas kadang dapat menciptakan penumpang frustrasi yang menyebabkan ketidaklancaran sirkulasi dalam terminal bandara.

Penumpang domestik ataupun internasional dapat dipisahkan atas tiga kategori yang dengan kegiatan masing-masing sebagai berikut<sup>12</sup>:

1. **penumpang yang akan berangkat** memasuki terminal dengan menggunakan kendaraan umum dan selanjutnya mengikuti kegiatan utama di terminal sebagai berikut:
  - penumpang menyerahkan karcis di bagian pemeriksaan sekaligus petugas mencatatkan karcisnya (*check-in counter*)
  - pencatatan karcis dan tanda untuk bagasinya (*check-in counter*)
  - pemindahan bagasi ke bagian bongkar muat (barang dari *check-in counter* ke *luggage carousel*)
  - pemeriksaan keamanan (*security check*)
  - pemeriksaan paspor untuk penerbangan internasional (*immigration*)
  - pemeriksaan karcis di pintu selasar penghubung di ruang tunggu (*ticket kontrol* di pintu *boarding hall*)
  - penumpang menunggu di ruang tunggu yang ada (*gate lounge*)
  - masuk ke pesawat (*board aircraft*)

<sup>11</sup> Anthony Akbar, *Airport Polonia Medan*, Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 1982, hal.15

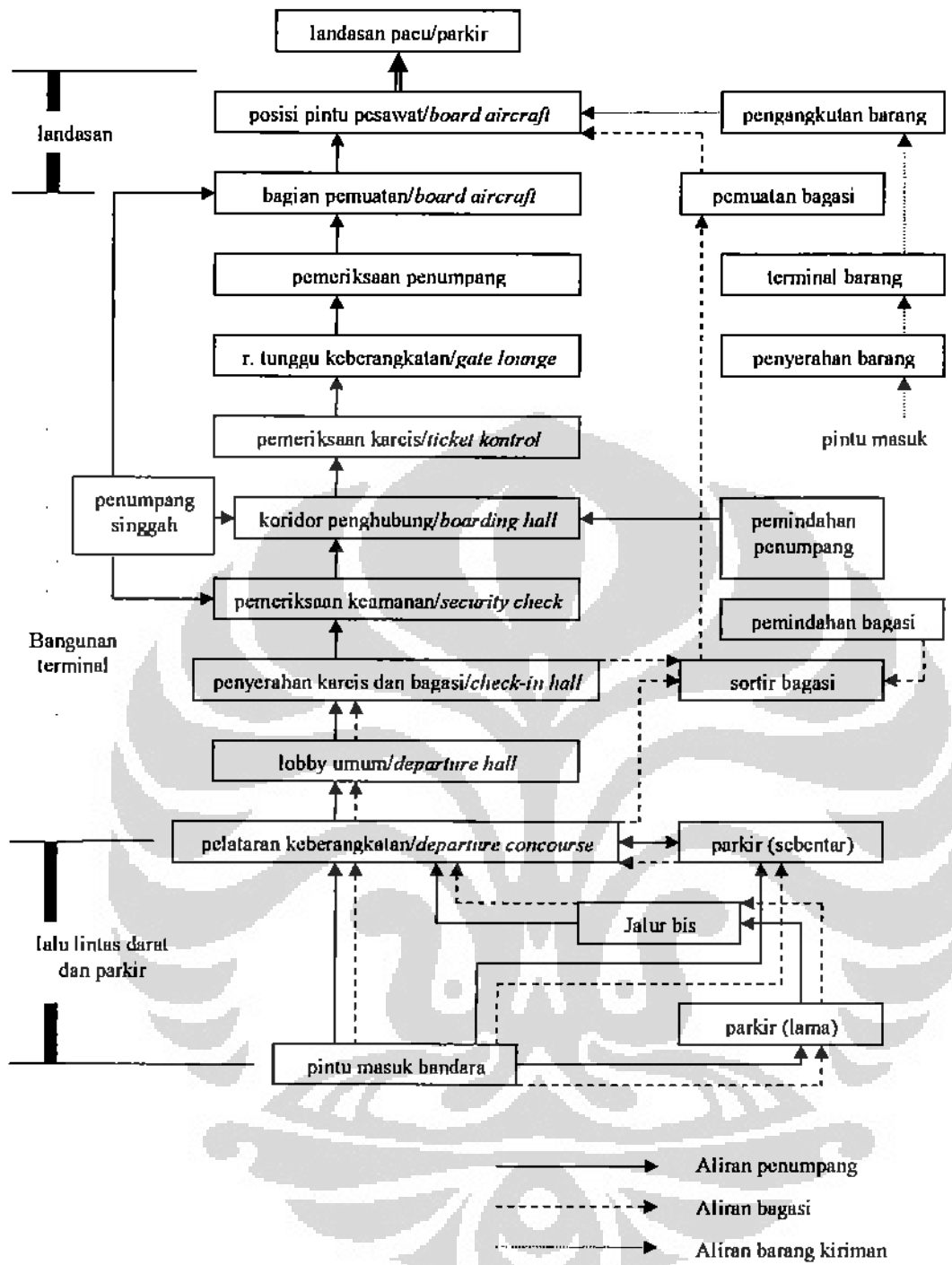
<sup>12</sup> Ernst Neufert diterjemahkan oleh Sjamsu Amril, *Data Arsitek jilid 2*, Jakarta: Penerbit Erlangga, cetakan ke-4, 1993, hal.36

2. **Penumpang pindahan/transfer** dan 3. **penumpang yang datang** dari pesawat akan memasuki terminal dengan kegiatan utamanya sebagai berikut:
- pemunggahan isi pesawat (*arrival gate*)
  - pengawasan dan pemeriksaan imigrasi untuk internasional
  - pengawasan dan pemeriksaan bea cukai untuk internasional (*immigration*)
  - pengambilan bagasi (*baggage claim*)
  - transportasi darat.

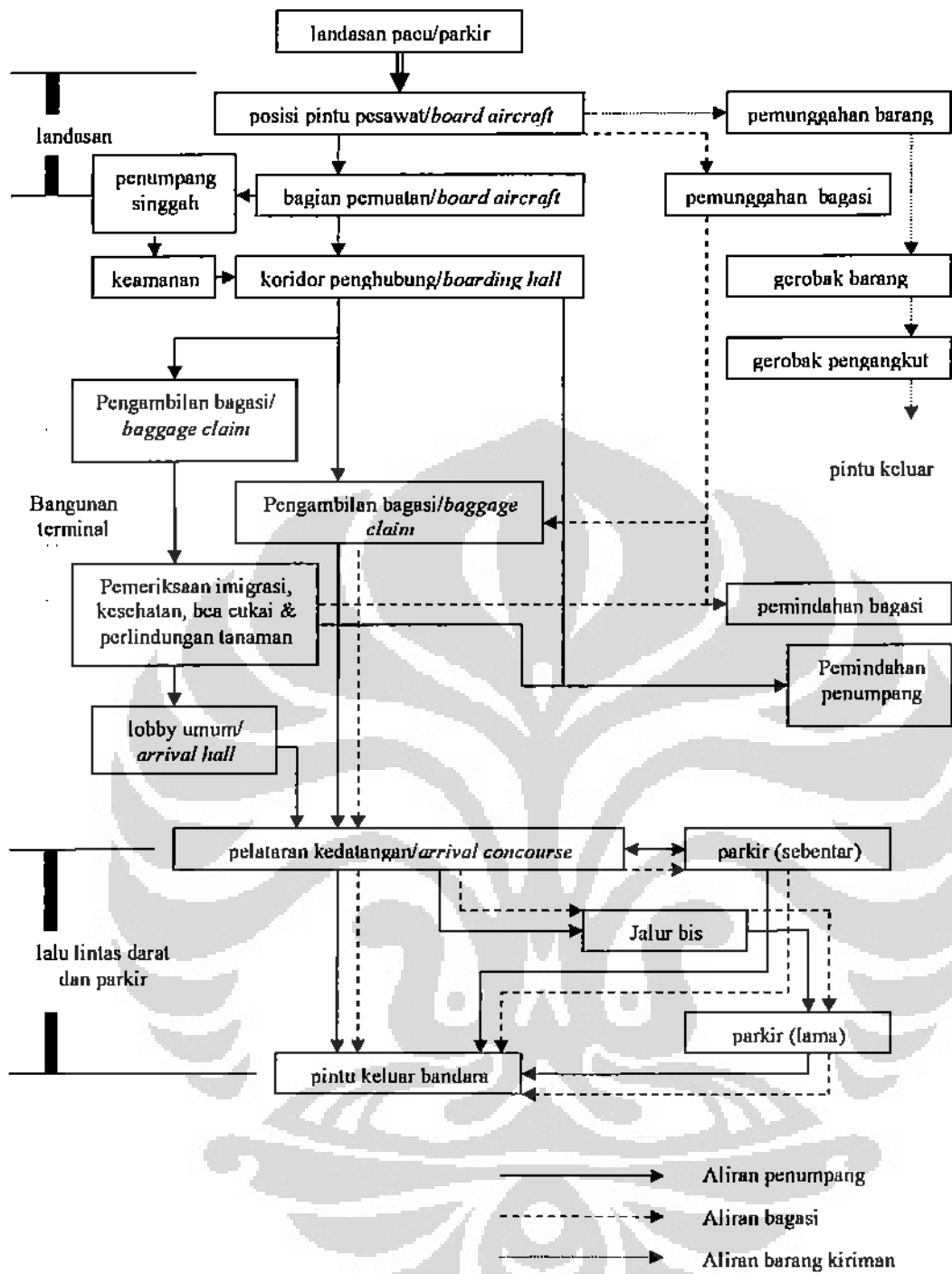
Penumpang pindahan/transfer dari satu pesawat ke pesawat lainnya, dari perusahaan penerbangan yang satu ke yang lainnya atau berganti pesawat dalam perusahaan penerbangan yang sama bagasinya diurus oleh perusahaan yang bersangkutan, kecuali untuk penumpang yang pindah dari penerbangan internasional ke penerbangan dalam negeri bagasinya harus diambil sendiri kemudian melakukan pemeriksaan imigrasi dan bea cukai.

Penumpang yang singgah biasanya jarang bertemu dengan para pengunjung bandara yang disinggahi. Penumpang yang pesawatnya singgah di suatu bandara untuk penerbangan dalam negeri biasanya jarang turun, terkecuali untuk hal-hal yang khusus, seperti keperluan atau panggilan khusus yang darurat.

Berikut ini contoh skema aliran kegiatan sirkulasi penumpang, barang dan barang kiriman di sebuah bandara udara menurut prosedur yang berlaku di Amerika Serikat:



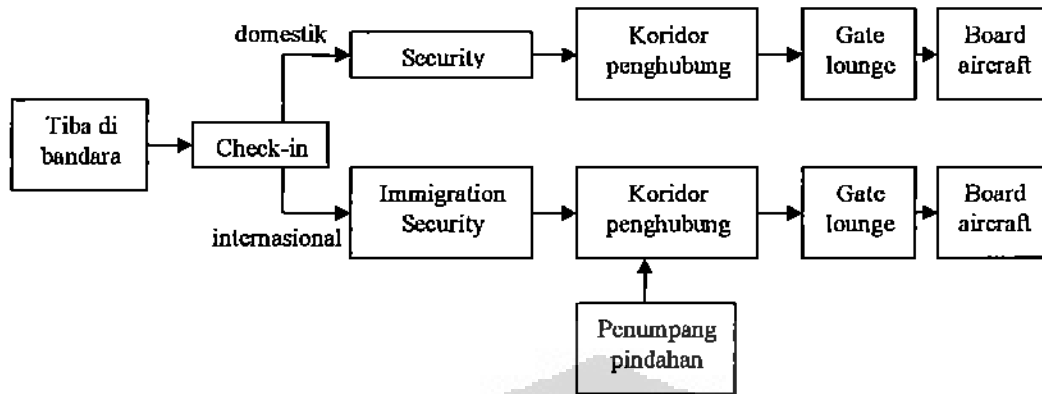
Skema II-4a. Aliran keberangkatan (sumber: Neufert, *Data Arsitek*)



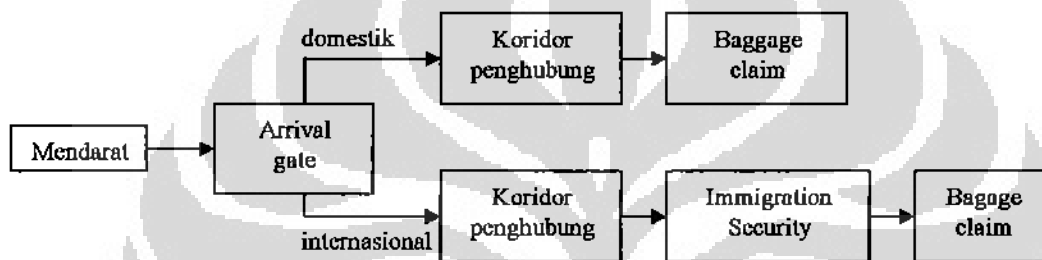
Skema II-4b. Aliran kedatangan (sumber: Neufert, *Data Arsitek*)



Berdasarkan contoh skema di atas, menurut saya secara garis besar skema aliran penumpang dalam terminal bandara sebagai berikut:



Skema II-5a. Aliran penumpang yang berangkat (sumber: pribadi)



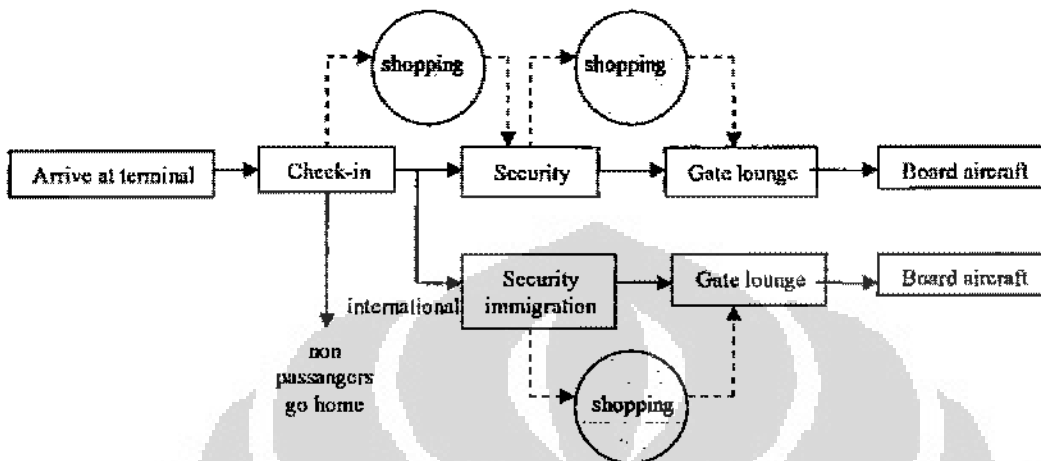
Skema II-5b. Aliran penumpang yang datang (sumber: pribadi)

Penumpang yang berangkat dan yang datang merupakan unsur utama terjadinya lalu lintas penumpang pada suatu terminal bandara. Dengan terus bertambahnya jumlah lalu lintas penumpang, pedoman pengaturan lalu lintas penumpang dalam terminal yang pertama mengenai jarak yang singkat sudah sulit untuk dilakukan dalam sebuah bandara yang besar. Dengan banyaknya penerbangan maka banyak dibutuhkan *gate lounge*, maka jarak tempuh penumpang sudah tidak bisa singkat lagi. Untuk menghindari kebosanan penumpang untuk mencapai *gate lounge*, di beberapa bagian dalam aliran penumpang tersebut diletakkan fasilitas pendukung baik pelayanan umum maupun pelayanan komersial yang biasa disebut *consession/konsesi* untuk penumpang dan pengunjung. Lokasi area komersial tersebut harus diletakkan di tempat yang tidak mengganggu aliran penumpang<sup>13</sup>.

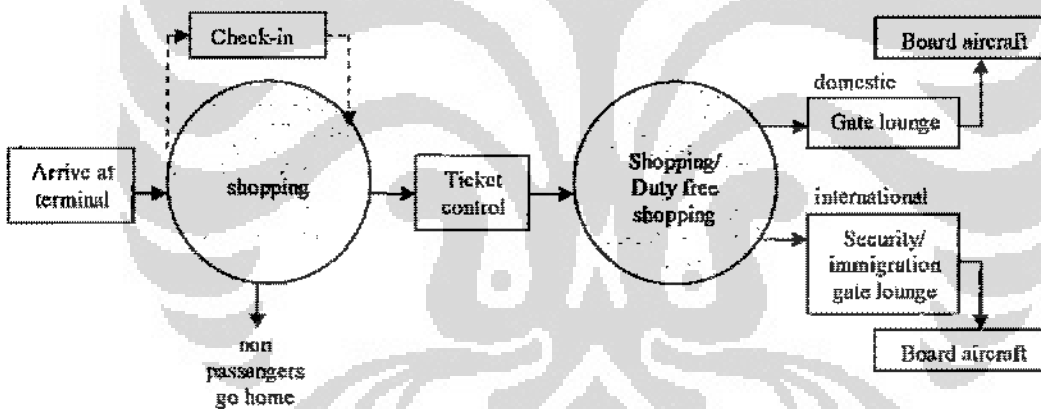
Sejalan dengan perkembangan transportasi udara, area komersial dalam terminal bandara mengalami peningkatan yang sangat pesat dari dulu hingga kini. Dulu area komersial di bandara hanya berupa toko souvenir, restoran, toko majalah,

<sup>13</sup> International Air Transport Association, *Airport Terminal Reference Manual*, edisi ke-6

toko-toko duty free, dan lain-lain tetapi kini toko-toko di bandara sudah seperti berada di pusat perbelanjaan lengkap dengan toko-toko barang bermerek, restoran khusus, area bermain anak, pelayanan internet dan sebagainya bahkan dilengkapi dengan fasilitas lainnya seperti hotel berbintang, kolam renang, klinik dan tempat kebugaran. Menurut Koolhaas dkk perbedaan itu dapat dilihat dari kedua skema di bawah ini:



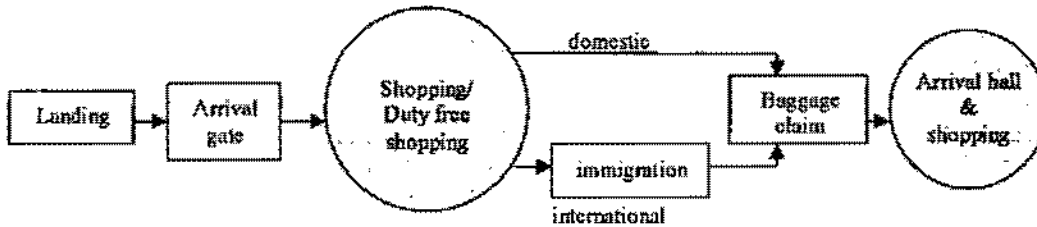
Skema II-6a. Aliran penumpang yang berangkat di terminal bandara lama (sumber: *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, hal 176-177)



Skema II-6b. Aliran penumpang yang berangkat di terminal bandara masa kini (sumber: *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, hal. 176-177)

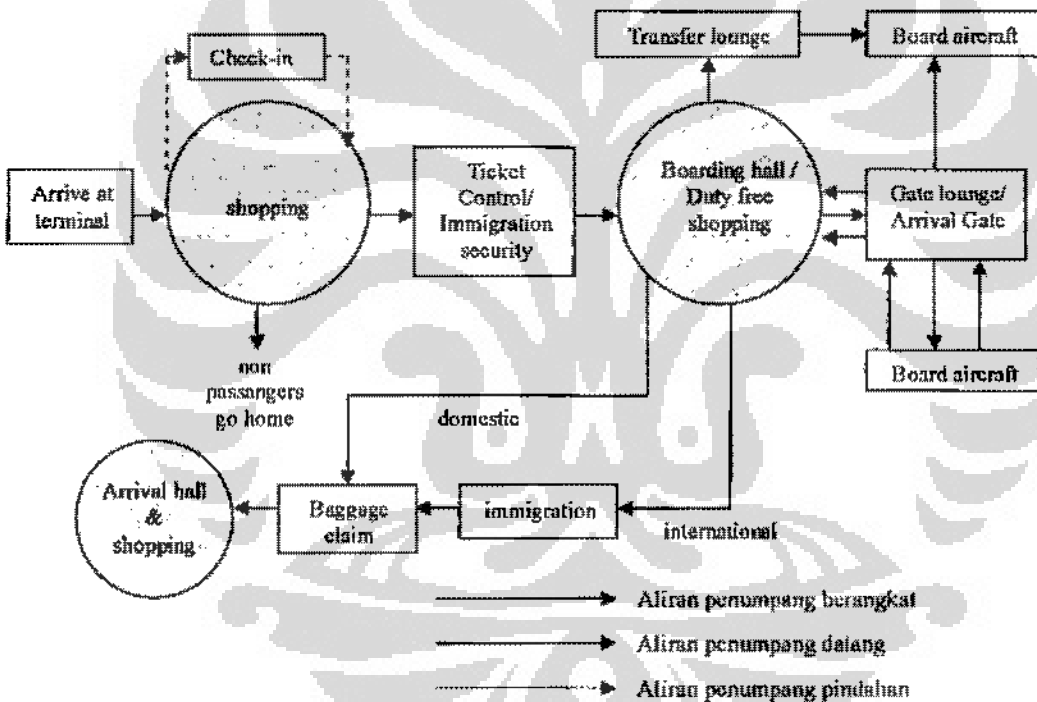
Dari kedua skema tersebut area *shopping*/komersial tampak sekali perbedaan. Pada skema II-6a area *shopping* bukan bagian dari aliran penumpang dan hanya merupakan pelengkap dalam aliran penumpang, sedangkan pada skema II-6b, area *shopping* merupakan area yang harus dilalui oleh penumpang. Bahkan ukuran bulatannya juga dibuat lebih besar karena memang pada kenyataannya area *shopping* sudah mengambil sebagian besar area dalam terminal bandara. Sedangkan untuk aliran penumpang yang datang (skema II-6c), berdasarkan pengalaman saya beberapa kali

mendarat dan berangkat dari bandara di luar negeri, penumpang juga harus melewati area *shopping* sebelum sampai ke *baggage claim*. Koneksi di hall kedatangan juga menjadi lebih banyak, seperti penyewaan mobil, reservasi hotel, penukaran mata uang dan sebagainya.



Skema II-6c. Aliran penumpang yang datang (sumber: pribadi)

Sehingga jika semua aliran penumpang yang akan berangkat, datang dan pindahan dalam bandara yang sudah dilengkapi area *shopping* digabungkan, menurut saya secara garis besar akan terlihat seperti skema berikut ini:



Skema II-7. Penggabungan aliran penumpang yang berangkat, datang dan pindahan (sumber: pribadi)

Penumpang atau pengunjung adalah target market dan peluang bisnis bagi bandara dan para pebisnis untuk mendapat keuntungan lebih, maka area *shopping* sangat penting dalam terminal bandara. Dengan demikian area *shopping* harus dirancang lebih baik agar didapatkan kenyamanan bagi penumpang dan efisiensi yang menguntungkan bagi bandara.

Bandara yang dilengkapi fasilitas perbelanjaan yang lengkap atau yang lebih dikenal dengan *airport shopping* sedang mengalami perkembangan yang cukup pesat di seluruh dunia, bahkan banyak negara berlomba-lomba melengkapi fasilitasnya untuk mendapatkan gelar bandara terbaik di dunia karena seperti kita ketahui bandara adalah tempat pertama yang dilihat orang asing ketika dia pertama kali datang suatu negara atau kota. Pemilihan bandara terbaik di seluruh dunia merupakan tantangan bagi semua negara untuk terus mengembangkan bandaranya. Tahun 2007 konsultan Skytrax yang berbasis di London mengeluarkan hasil survey tahunan bandara terhadap para *traveller*. Berdasarkan hasil polling 5,5 juta orang dari lebih 90 negara yang berpartisipasi dari 150 bandara besar di dunia yang dipilih sepuluh yang terbaik (tabel 5). Hasil polling berdasarkan 31 faktor termasuk kebersihan, keamanan, prosedur *check-in* dan jenis hiburan lain seperti tempat fitness dan tempat bermain.

Airport	City
Hong Kong International	Hong Kong, China
Singapore Changi	Singapore
Incheon International	Seoul, South Korea
Munich	Munich, Germany
Kansai	Osaka, Japan
Dubai	Dubai, UAE
Kuala Lumpur	Kuala Lumpur, Malaysia
Schiphol	Amsterdam, Netherlands
Copenhagen	Copenhagen, Denmark
Sydney	Sydney, Australia

Table II-8. Sepuluh airport terbaik di dunia  
(sumber: <http://money.cnn.com/2005/05/12/pf/goodlife/airports/index.htm>)

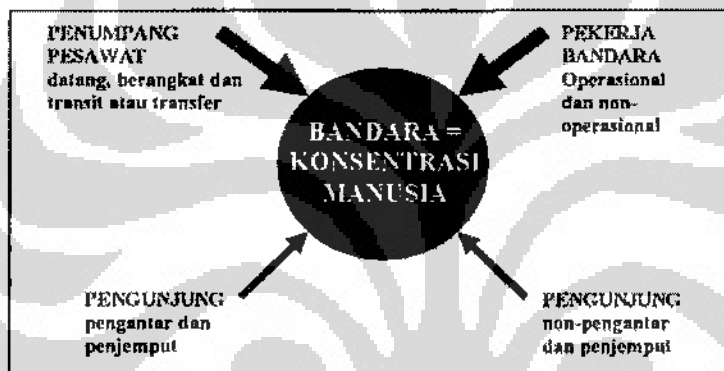
Walaupun sebagian besar pemilih berasal dari Eropa dan Amerika Utara, tetapi hampir sebagian besar bandara yang terbaik berada di Asia.

### II.1.2. Konsentrasi Manusia

Bandara adalah tempat para *traveller*/pelancong berkumpul, terutama jika bandara tersebut merupakan bandara internasional yang merupakan hub distribusi, tempat para pelancong internasional terhubung dengan sistem transit, baik secara internasional, nasional, maupun lokal. Contohnya Bandara Changi yang menjadi

transit internasional, yaitu tempat singgah/transit pesawat dari suatu negara ke negara lain sehingga terjadi konsentrasi penumpang di dalam terminal bandara. Contoh lain bandara Check Lap Kok sebagai transit nasional yang berhubungan dengan stasiun Kowloon, pelancong dapat langsung ke kota lain dengan menggunakan alat transportasi darat atau air lainnya, sehingga penumpang pesawat baik yang datang maupun berangkat terhubung dengan penumpang dari stasiun.

Pada umumnya bandara berada di tempat yang terisolasi dan jauh dari kota, tetapi kini bandara sudah terhubung dengan kota-kota, sehingga bandara sudah seperti tipe bangunan kota lainnya. Dengan terhubungnya bandara dengan sistem transportasi dalam kota, bandara bukan lagi daerah yang terpisah dari kota-kota tetapi bahkan menjadi kota penghubung ke kota lainnya (*urbanizing the airport*<sup>14</sup>). Akibatnya secara keseluruhan bandara menjadi tempat konsentrasi manusia baik turis maupun lokal.

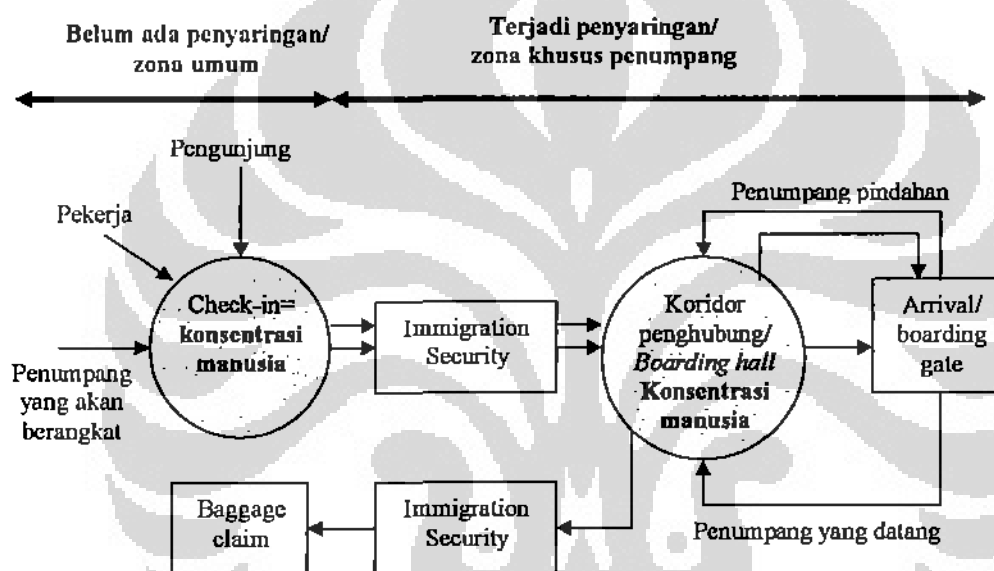


Skema II-9. Konsentrasi manusia dalam bandara (sumber: pribadi)

Seperti yang terlihat dalam diagram di atas, konsentrasi manusia di bandara pada dasarnya terdiri dari penumpang pesawat, pekerja bandara, dan pengunjung. Area *check-in*, tempat penumpang mendapatkan *boarding pass*, adalah area konsentrasi manusia karena penumpang dan pengantar berada di satu area yang sama. Dengan dibuatnya area komersial di area *check-in* sangat menguntungkan karena di area ini pengunjung yang masuk belum mengalami penyaringan, jadi semua orang dapat memasuki daerah ini. Bahkan bandara yang berfungsi sebagai hub distribusi nasional, seperti bandara Check Lap Kok memiliki lebih banyak konsentrasi manusia karena berhubungan dengan stasiun Kowloon, sehingga berkembang menjadi area komersial yang jauh lebih besar.

<sup>14</sup> Ide yang dilontarkan oleh Terry Farrell seorang arsitek Inggris yang dikutip dari Powel, Kenneth, *City Transformed at the Beginning of the 21st Century*, hal. 157

Penumpang pesawat merupakan jumlah manusia terbesar yang terkumpul dalam bandara. Mereka adalah penumpang yang baru mendarat, akan berangkat dan yang transit atau transfer. Para penumpang ini paling banyak terkonsentrasi di *boarding hall*, setelah itu penumpang didistribusikan dengan menggunakan petunjuk. Penumpang yang baru datang langsung menuju imigrasi, penumpang yang akan berangkat menuju *gate lounge*, sedangkan yang transit menuju *transit lounge*, contohnya bandara Changi di Singapura (skema II-7). Tetapi tidak semua bandara menggunakan sistem seperti ini. Penumpang yang datang dan akan berangkat tidak akan bertemu di satu *boarding hall*, contohnya bandara Soekarno Hatta. Penumpang yang baru datang langsung ke bawah menggunakan tangga menuju imigrasi, sebagai akibat kondisi pertama dan kedua.



Skema II-10. Gambaran konsentrasi manusia di *check-in hall* dan *boarding hall* (sumber: pribadi)

Jumlah penumpang pesawat selalu berubah sepanjang tahun karena pada bulan-bulan

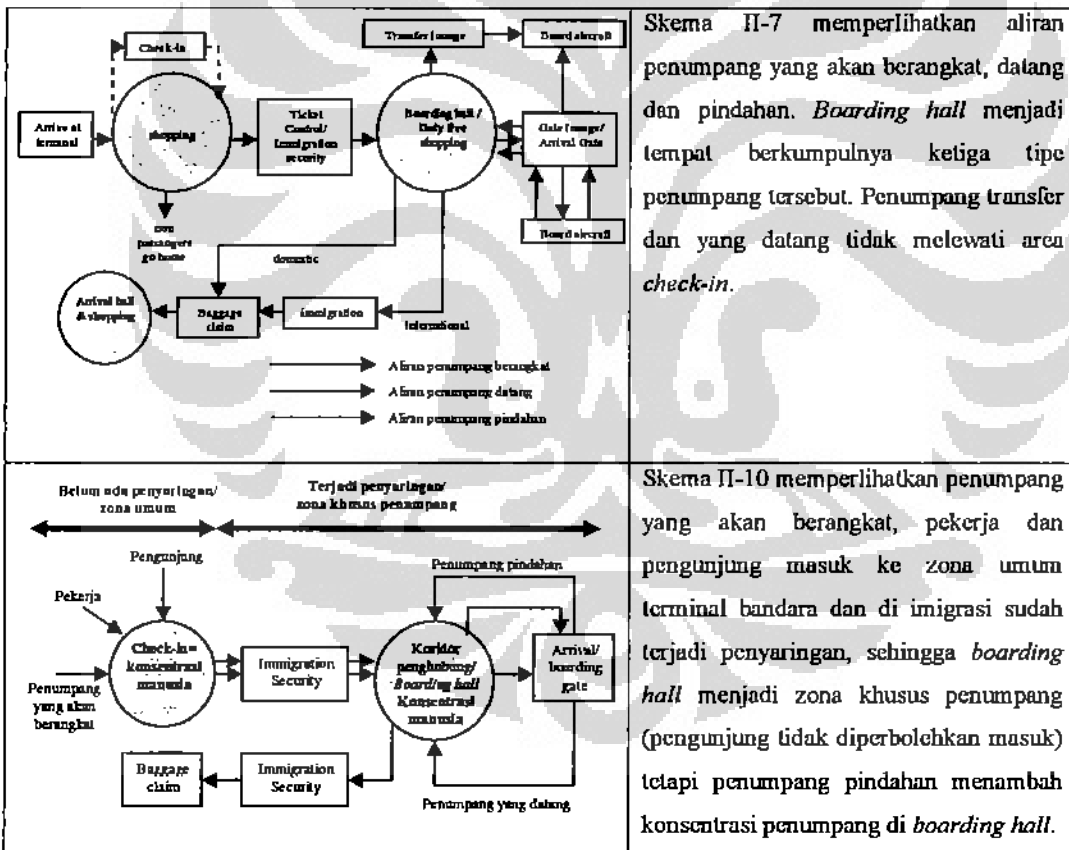


Gambar II-4. Konsentrasi manusia di *check-in hall* karena musim liburan (sumber: <http://img.dailymail.co.uk>)

tertentu bisa terjadi kenaikan jumlah penumpang atau bahkan penurunan jumlah penumpang. Faktor musim, waktu liburan dan kondisi suatu negara dapat mempengaruhi jumlah penumpang. Berbeda dengan jumlah lalu lintas penumpang yang dapat berubah karena faktor-faktor tertentu, jumlah pekerja biasanya tidak mengalami perubahan yang

cukup berarti karena kehadiran mereka yang selalu rutin setiap hari. Pekerja bandara adalah orang-orang yang langsung berhubungan dengan operasional bandara, seperti pelayanan aviasi, bagasi, kargo, catering, gudang, distribusi, travel manajemen dan sebagainya dan yang tidak berhubungan dengan operasional bandara adalah pekerja untuk fasilitas umum dan komersial. Dari seluruh konsentrasi manusia dalam bandara, jumlah pengunjung adalah jumlah yang paling tidak pasti karena tidak semua penumpang akan diantar atau dijemput dan para pengunjung lainnya datang ke bandara hanya karena keperluan tertentu.

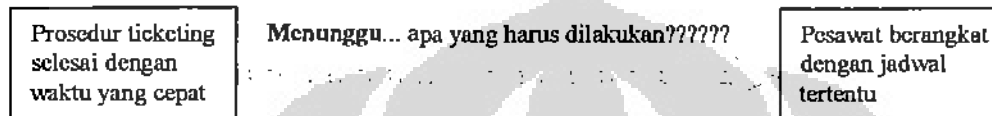
Jika kita lihat kembali skema II-4d dan membandingkannya dengan skema II-7, apa yang digambarkan Koolhaas dkk bahwa terminal bandara kini memiliki porsi area komersial yang lebih besar dari bandara yang dulu memang benar. Kedua area dengan bulatan yang besar adalah area konsentrasi manusia terbesar sehingga memberi peluang bisnis yang bagus bagi bandara.



Tabel II-11. Perbandingan skema aliran penumpang dan skema konsentrasi manusia

### II.1.3. Waktu Tunggu

Dalam transportasi udara, perhatian khusus diberikan pada pergerakan pesawat terbang, penumpang dan barang baik melalui bandara maupun sistem penerbangan seperti yang dijelaskan sub bab II.1.1. Agar tidak menyulitkan pengguna bandara aliran penumpang harus efektif, mempunyai arah tujuan yang jelas dan ruang gerak yang cukup. Hal ini akan mempengaruhi kecepatan aliran penumpang untuk sampai ke tempat tujuannya agar waktu terpakai secara efisien. Penumpang selalu berharap terjadi kelancaran dan tepat waktu ketika dia melakukan perjalanan. Mulai dari *departure hall*, *check-in* hingga *gate lounge* sebelum dia berangkat.



Kecepatan proses di bandara mempengaruhi kecepatan aliran penumpang

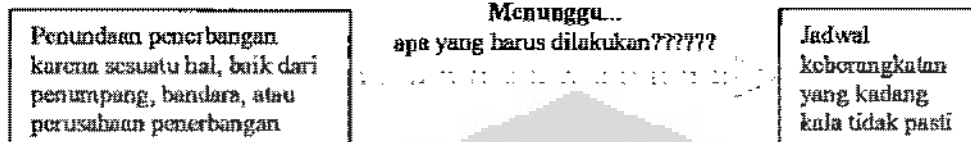
Walaupun bandara dan perusahaan penerbangan terus berusaha meningkatkan kinerja mereka agar semua jadwal penerbangan dapat berjalan lancar dan tepat waktu, tetapi ketidakpastian adalah hal yang selalu terjadi di bandara. Perusahaan penerbangan dan bandara berusaha mempercepat waktu penumpang untuk *check-in*, meminta penumpang datang jauh lebih awal untuk *check-in*, mengurangi prioritas *boarding* pesawat, membatasi jumlah barang bawaan dalam pesawat, dan sebagainya. Hal-hal tersebut dilakukan untuk mempercepat pelayanannya agar terhindar dari penundaan penerbangan. Bagaimanapun juga ada hal-hal yang tidak dapat dihindari oleh perusahaan penerbangan dan para penumpang harus bisa terbiasa dengan penundaan penerbangan. Hal ini bisa terjadi karena kesalahan bandara, perusahaan penerbangan, penumpang maupun di luar kemampuan manusia. Berikut beberapa contoh berdasarkan pengalaman saya dan orang lain melalui wawancara dan penjelajahan internet:

- a. Penumpang salah melihat jadwal penerbangan, sehingga datang lebih cepat.
- b. Bandara mengharuskan datang dua jam lebih awal di bandara untuk menghindari antrian yang panjang. Apalagi setelah kejadian 11 September 2001, keamanan bandara menjadi lebih ketat sehingga antrian panjang tidak dapat dihindari.
- c. Terjadinya *over booking* oleh perusahaan penerbangan. Pemesanan tiket pesawat melebihi kapasitas pesawatnya, sehingga perusahaan penerbangan tersebut harus mengatur kembali agar semua penumpang dapat berangkat.



- d. Kerusakan mesin pesawat.
- e. Cuaca yang tidak memungkinkan untuk terbang, seperti badai, hujan lebat dan sebagainya.
- f. Keterlambatan pesawat yang datang, dan lain sebagainya.

Bandara mengatasi ketidakpastian ini menyebabkan penumpang harus menunggu, tetapi dapat diatasi dengan terus memberikan informasi *gate* dan waktu keberangkatan dengan menggunakan tanda-tanda dan papan informasi di area-area orang menunggu.



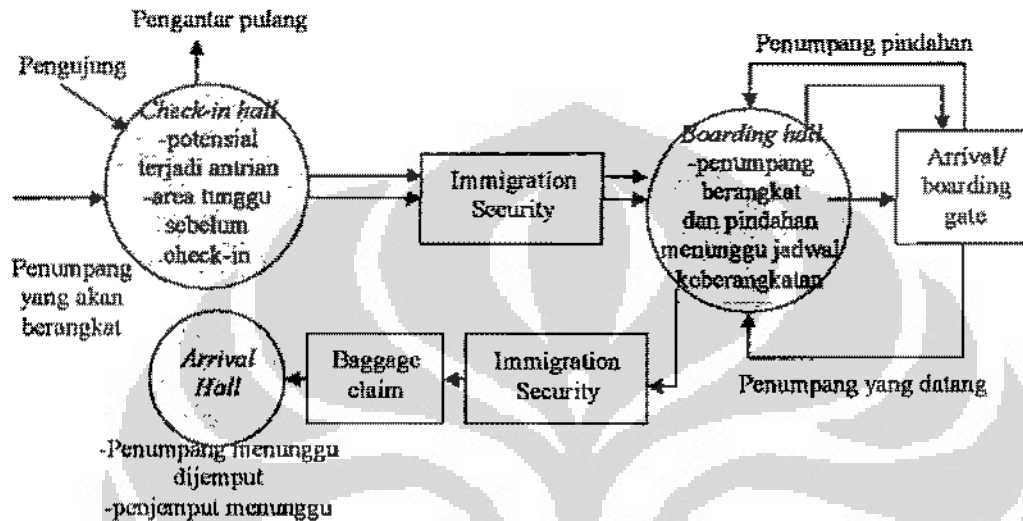
Ketidakpastian menyebabkan penumpang harus menunggu

Kecepatan aliran penumpang yang terhambat dan ketidakpastian akan mengakibatkan antrian. Kapasitas struktur, jumlah *runways*, *departure gates*, *luggage carousels*, gudang, *check-in counter* yang kurang atau lebih kecil membuat penumpang, barang dan pesawat menunggu. Antrian yang panjang akan menghambat kelancaran kegiatan dalam bandara.

Ketiga kondisi tersebut, yaitu kecepatan, ketidakpastian dan antrian mengakibatkan penumpang mempunyai waktu lebih dan harus menunggu, yang saya sebut waktu tunggu. Contohnya bila suatu grup tur yang terdiri dari beberapa keluarga akan melakukan penerbangan, kadang kala yang melakukan *check-in* hanya pemandu wisatanya saja tanpa atau dengan bapak-bapaknya, tetapi karena sedang musim liburan dan banyaknya penerbangan maka terjadi antrian yang panjang, lalu apa yang akan dilakukan oleh anggota tur atau keluarga yang lain? Atau apa akan dilakukan oleh pengantar yang tidak langsung pulang? Apa yang akan dilakukan penumpang yang datang terlalu cepat, sehingga harus menunggu *check-in* penerbangannya buka?

Waktu tunggu tidak hanya terjadi di area *check-in* saja. Penumpang yang sudah masuk ke area *security*, dimana hanya penumpang yang boleh masuk, harus menunggu sampai dipanggil untuk *boarding*. Waktu tunggu di area ini bisa lama, apalagi jika penumpang melakukan *check-in* lebih awal. Penumpang cenderung menghabiskan waktu tunggu di area ini karena lebih dekat dengan *gate lounge*, sehingga penumpang tidak harus terburu-buru jika sudah dipanggil untuk *boarding*. Untuk itulah rancangan komersial di area ini harus dibuat agar penumpang merasa nyaman dan tidak bosan menunggu. Fasilitas yang beragam terutama sangat

dibutuhkan dalam area ini, terutama bagi anak-anak, maka tak heran sudah banyak bandara yang mempunyai area bermain anak-anak di area *security* ini, misalnya bandara Changi. Untuk penumpang yang datang bukan berarti semua langsung pergi dan meninggalkan bandara. Banyak diantara penumpang tersebut harus menunggu di arrival hall, jadi ketersediaan fasilitas pendukung juga dibutuhkan di area ini. Ini juga bermanfaat bagi para penjemput yang menunggu penumpang yang akan dijemput.



Tabel II-12. Gambaran area tunggu di *check-in hall* dan *boarding hall* (sumber: pribadi)

Kesimpulannya dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan pesawat udara ada tiga kondisi yang terkait, yaitu:

1. **Kecepatan** yang berhubungan dengan proses yang harus dilalui calon penumpang sejak mereka meninggalkan rumah menuju bandara hingga proses di dalam bandara sendiri dari sisi darat sampai ke sisi udara.
2. **Ketidakpastian** terhadap kejadian-kejadian di luar dugaan dapat diatasi penumpang dengan selalu mengikuti informasi pintu dan waktu keberangkatan.
3. **Antrian** sebagai akibat kondisi pertama dan kedua. Kapasitas struktur, jumlah *runways*, *departure gates*, *luggage carousels*, gudang, *check-in counter* yang kurang atau lebih kecil membuat penumpang, barang dan pesawat menunggu.

Ketiga kondisi di atas mengakibatkan penumpang mempunyai **waktu tunggu**. Waktu tunggu menjadi hal yang membosankan bagi penumpang yang menunggu,

tetapi menjadi hal yang dapat dimanfaatkan bandara sebagai peluang bisnis. Maka rancangan terminal yang dilengkapi pusat perbelanjaan menjadi penting untuk menarik para *traveller* melihat-lihat dan menghabiskan waktunya sebelum berangkat

#### II.1.4. Kemanan

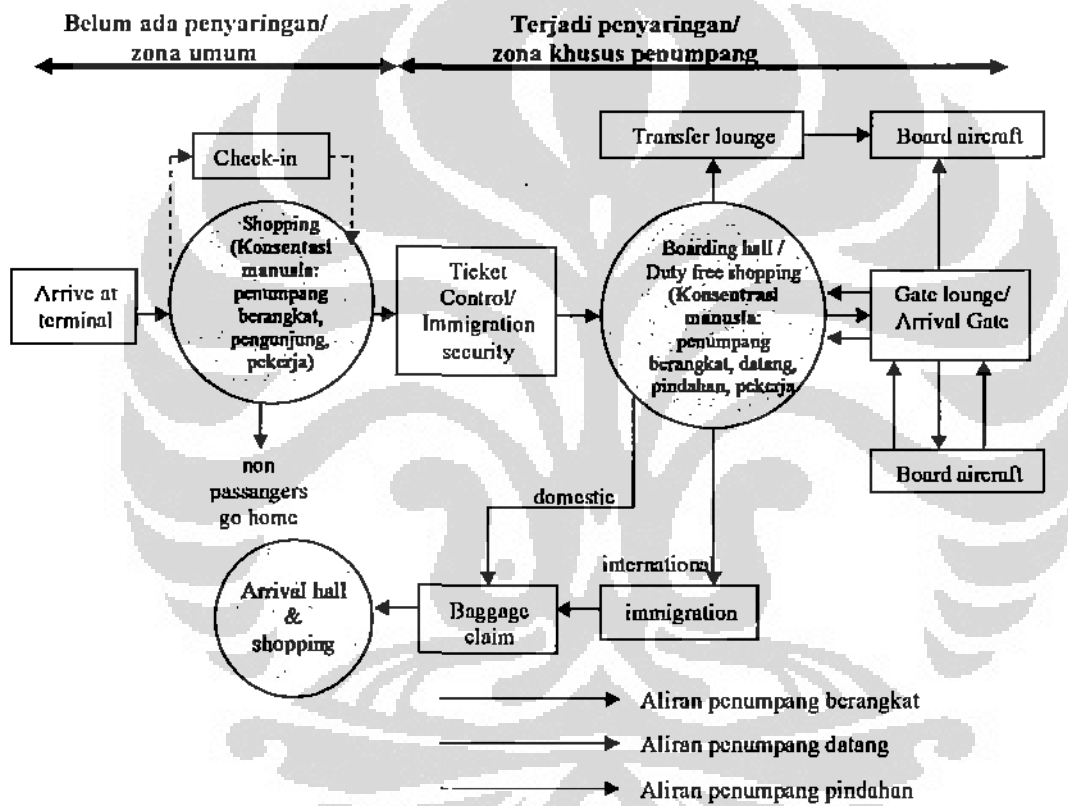
Banyaknya orang yang datang, pergi dan terkumpul di bandara setiap hari di bandara dapat menguntungkan karena merupakan target market dan peluang yang bagus untuk tempat komersial, tetapi karena ruangnya yang terbatas juga bisa menjadi target terorisme atau bentuk kejahatan lainnya. Oleh karena itu bandara menuntut peningkatan keamanan berupa suatu sistem dan metode melindungi bandara dari kejahatan bahkan terorisme, terlebih setelah kejadian 11 September 2001. Pemeriksaan kepada setiap orang yang masuk ke dalam bandara menjadi sangat ketat. Dimulai dari pintu masuk hingga memasuki *gate lounge* terjadi pemeriksaan, Maka tak heran antrian untuk pemeriksaan keamanan menjadi antrian yang panjang. Oleh karena setiap bandara mempunyai sistem tersendiri dalam keamanannya.

Tidak hanya pemeriksaan yang diperketat untuk menghindari kejahatan dalam bandara, kini banyak larangan terhadap barang bawaan penumpang dalam kabin pesawat walaupun itu hanya barang-barang sederhana, seperti gunting, gunting kuku, pemantik api, pisau dan segala barang sekecil apapun yang dianggap berbahaya di dalam pesawat. Bukan itu saja kini penumpang dilarang untuk membawa cairan ataupun gel dalam barang bawaan tangan dalam kabin pesawat. Penumpang pesawat hanya diperbolehkan membawanya dalam jumlah tertentu saja dan dibungkus dalam bungkus transparan. Kebijakan ini mempengaruhi perilaku pembeli, terutama bagi yang hobi membeli minuman beralkohol karena adanya pembatasan pembelian dan prosedur pembawaan cairan yang dibeli di *duty-free shopping* ke dalam pesawat menjadi lebih sulit. Tetapi *duty-free* mulai menyiasatinya membungkus minuman atau produk cairan tersebut sesuai dengan aturan bandara, sehingga tidak akan mempersulit penumpang masuk ke dalam pesawat. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan kembali selera pembeli terhadap barang yang berbentuk cairan.

#### II.1.4. Ikhtisar

Cepatnya perkembangan *airport shopping* di terminal bandara tidak terlepas dari semakin pesatnya angka orang yang melakukan perjalanan dengan udara, sehingga terjadi **konsentrasi manusia** dalam terminal yang berpotensi sebagai area

*shopping*, terutama bila bandara tersebut adalah bandara hub distribusi, baik nasional maupun internasional. Dalam terminal bandara aliran penumpang, pengunjung, dan barang adalah hal utama yang harus diperhatikan agar semuanya dapat berjalan sederhana, tertib, cepat dalam prosesnya, sehingga tidak menyulitkan penumpang dan memberikan kenikmatan serta kenyamanan. Fasilitas pendukung, baik pelayanan umum maupun pelayanan komersial yang biasa disebut *consession/konsesi* untuk penumpang dan pengunjung diletakkan di beberapa bagian dalam sirkulasi penumpang di terminal yang tidak mengganggu rute sirkulasi penumpang. Untuk bandara pada masa kini, area konsesi sudah menjadi bagian dari aliran penumpang yang harus dilewati. Seperti yang tampak pada skema berikut ini:



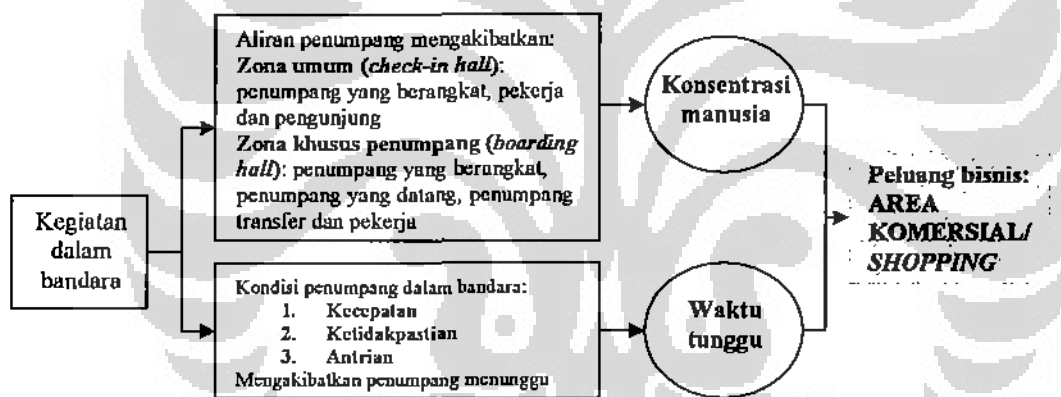
Tabel II-13. Aliran penumpang di terminal bandara (sumber: pribadi)

Dalam melakukan perjalanan dengan menggunakan pesawat udara ada tiga kondisi yang terkait, yaitu:

1. Kecepatan, berhubungan dengan proses yang harus dilalui penumpang.
2. Ketidakpastian terhadap kejadian-kejadian di luar dugaan.
3. Antrian sebagai akibat kondisi pertama dan kedua.

Ketiga kondisi ini mengakibatkan penumpang mempunyai **waktu tunggu**. Waktu tunggu menjadi hal yang membosankan bagi penumpang yang menunggu, tetapi menjadi hal yang dapat dimanfaatkan bandara sebagai peluang bisnis. Banyaknya penumpang mengakibatkan antrian yang panjang untuk *check-in*, sehingga orang harus datang lebih awal. Dengan demikian waktu tunggu penumpang di terminal akan lebih banyak, baik di area *check-in* maupun area *boarding*. Penumpang cenderung menghabiskan waktu tenggunya di dalam area *boarding* untuk menghindari keterlambatan ketika dipanggil untuk *boarding*. Oleh karena itu area *boarding* selalu dilengkapi dengan ritel-ritel. Untuk itu rancangan terminal yang dilengkapi pusat perbelanjaan harus dibuat nyaman mungkin bagi pengunjung dan penumpang melihat-lihat dan menghabiskan waktunya sebelum berangkat serta seefisien mungkin bagi bandara untuk mendapatkan keuntungan.

Jika kita merangkum dari sub bab II.1.1. dan II.1.2., maka perkembangan terminal bandara menjadi *shopping mall* karena adanya konsentrasi manusia dan waktu tunggu di terminal bandara seperti yang terlihat dalam skema berikut:



Dari skema terlihat bahwa perencanaan dan perancangan area komersial sebagai fasilitas pendukung pada bangunan terminal bandara tidak terlepas dari kegiatan utama bandara itu sendiri. Oleh karena itu tugas perancang untuk merancang terminal bandara yang nyaman dan lengkap bagi penggunanya tanpa meninggalkan syarat dan kebutuhan dasar sebuah bandar udara.

## II.2. *Shopping*

Membahas bagaimana merancang suatu perbelanjaan di terminal bandara yang nyaman dan aman harus didasari oleh pengetahuan tentang perbelanjaan itu sendiri. Berbelanja merupakan aspek lain dalam kehidupan manusia yang sifatnya universal, suatu kegiatan yang bagi kebanyakan orang adalah keharusan, sebagian yang lain kesenangan dan bagi beberapa orang lain adalah hobi<sup>15</sup>. Membahas masalah tempat perbelanjaan tidak pernah terlepas dari pembahasan kegiatan berbelanja itu sendiri. Hal ini dimaksudkan untuk mengetahui bagaimana karakter penumpang atau pengunjung bandara dalam melakukan kegiatan belanja.

### II.2.1. Pengertian Belanja dan Beli

Dalam penulisan tesis ini kata perbelanjaan banyak digunakan, untuk memperjelas pembahasan pengertian perbelanjaan perlu dipaparkan. Belanja sebagai kata dasar belanja dalam bahasa Inggris yaitu *shop* –berbeda dengan *buy* yang berarti beli– mempunyai arti suatu kotak harta yang kuat, suatu tempat, yang kemudian berkembang menjadi toko. Menurut Kamus Umum Bahasa Indonesia karya Poerwadarminta, belanja adalah uang yang dipakai untuk sesuatu, sedangkan beli menggambarkan tindakan untuk memperoleh apa yang dicari. Berbelanja atau *shopping* menunjukkan keadaan manusia yang berlebihan waktu dan uang untuk berbelanja tanpa tujuan khusus ke tempat-tempat perbelanjaan. Jika hal ini suatu gejala umum, maka yang berbelanja adalah mereka yang memiliki dua keadaan, yaitu dana dan waktu<sup>16</sup>.

Para pengunjung di bandara seperti penumpang pesawat yang menunggu jadwal keberangkatannya, penumpang transit, orang yang mengantar atau menjemput, penumpang pesawat yang menunggu dijemput dapat dikategorikan sebagai **pembelanja** karena mereka memiliki dana dan waktu dan mereka tidak mengkhususkan diri datang ke terminal untuk membeli sesuatu di dalam terminal. Hal ini juga didukung oleh kenyataan bahwa hanya golongan tertentu yang mampu menggunakan transportasi udara ini, walaupun ada beberapa pengecualian seperti para tenaga kerja Indonesia. Dengan demikian jenis-jenis konsesi yang berada di dalamnya juga disesuaikan dengan karakter tersebut.

<sup>15</sup> C.M. Deasy dan Thomas E Lasswell, *Designing Places for People*, New York: Watson-Guption Publications, 1985, hal. 87

<sup>16</sup> Gunawan Tjahjono, *Pemekaran Pusat Perbelanjaan*, dalam seminar sehari: Trend Perkembangan Pusat Perbelanjaan, Jakarta, Maret 2005

## II.2.2. Mengapa dan Bagaimana Orang Berbelanja

Kegiatan membeli barang sendiri hanyalah satu tahapan dalam proses pembelian barang. Terdapat enam tahapan dalam pembelian barang oleh konsumen<sup>17</sup>, yaitu:

1. Kesadaran akan adanya kebutuhan sesuatu. Ada perbedaan antara pernyataan keinginan/hasrat dan kondisi yang sebenarnya. Kondisi kelaparan dan makanan; kondisi kelaparan menstimulasi keinginan untuk makan. Keinginan/hasrat dapat distimulasi oleh pasar melalui info produk. Contoh iklan mengenai sepasang sepatu baru, menstimulasi pengakuan anda bahwa anda memerlukan sepatu baru.
2. Pencarian informasi, terbagi atas pencarian internal atau ingatan dan eksternal. Pencarian eksternal yaitu seperti pernyataan dari mulut ke mulut dari teman atau kenalan atau pemasar/sales yang dapat menjadi sumber informasi. Selain itu seseorang juga dapat menjelajahi sebuah pusat perbelanjaan untuk mengetahui pilihan-pilihan yang ada. Dalam hal ini pengaturan tata ruang menjadi sangat penting agar dapat mengarahkan para pembelanja untuk berkeliling secara maksimal. Pencarian informasi yang sukses meninggalkan seorang pembeli dengan segala alternatif yang memungkinkan, yaitu yang disebut set pilihan. Misalnya anda lapar dan ingin makan keluar, maka set pilihannya adalah Chinese food, Indonesian food, Mc.Donald dan sebagainya.
3. Evaluasi terhadap alternatif-alternatif yang ada diperlukan untuk menciptakan kriteria dalam mengevaluasi apa yang diinginkan pembeli dan apa yang tidak. Evaluasi ini menghasilkan pilihan antara melakukan penggolongan alternatif atau melanjutkan kembali pencarian. Misalkan bila anda memutuskan untuk makan makanan pedas, restoran Padang akan menempati urutan pertama dalam daftar anda. Dan apabila tidak puas dengan pilihan anda, maka anda dapat kembali kepada pencarian. Dapatkah anda memikirkan restoran lain? Anda dapat mencarinya dalam buku kuning dan sebagainya. Informasi dari berbagai sumber dapat ditanggapi dengan cara yang berbeda.
4. Keputusan untuk membeli, memilih alternatif pembelian yang lain termasuk produk, kemasan, toko metode pembelian dan sebagainya.

---

<sup>17</sup> Alex Brown, <http://www.udel.edu/alex/index10.html> dalam: *Melissa, Mai, Plaza, dan Trade Center: Suatu Morfologi Pusat Perbelanjaan di Indonesia*, Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 2005, hal 32-35

5. Pembelian dapat berbeda dengan keputusan, terdapat jeda waktu antara tahap 4 dan tahap 5. Pembelian tergantung ketersediaan produk.
6. Evaluasi pasca-pembelian, hasil yang timbul adalah kesadaran akan kepuasan atau ketidakpuasan, apakah anda telah melakukan keputusan yang tepat. Hal seperti ini dapat dikurangi dengan keberadaan garansi dalam jangka waktu tertentu.

Faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang untuk mendapatkan suatu barang tertentu tidak selalu melekat pada orang tersebut ataupun benda yang dibutuhkannya. Pertimbangan seseorang membeli pasta gigi tertentu dibandingkan merek lainnya atau membeli tas model selempang daripada jinjing juga dipengaruhi oleh persoalan rancangan pusat perbelanjaan. Aspek-aspek perilaku pembeli yang dipengaruhi oleh lokasi toko, karakteristik fisik *display* terhadap pengunjung, peletakkan jenis-jenis toko, sehingga sirkulasi maksimum para pembeli ke seluruh pusat perbelanjaan dapat dicapai sangat penting bagi perancang. Hal ini dimaksudkan merayu para pembeli untuk **membeli secara impulsif**.



Gambar 11-5. Contoh display dalam *duty-free shopping* yang dimaksudkan untuk merayu pembeli (sumber: <http://www.alpha-group.com>)

Para pembeli di terminal bandara termasuk pembeli impulsif karena mereka berbelanja karena ada rangsangan dari luar bukan karena ada keinginan dan kebutuhan yang sudah diperhitungkan sebelumnya. Perilaku pembeli di terminal bandara sangat berhubungan dengan kondisi lingkungan bandara itu sendiri yang membuat mereka berbelanja. Misalnya ketika seseorang melihat toko buku terdorong keinginan untuk membeli majalah atau buku untuk dibaca pada saat dia menghabiskan waktu menunggu di *gate lounge*.



Para pembelanja dapat dikategorikan dalam definisi-definisi yang sangat banyak jumlahnya. Untuk kebutuhan pembahasan yang berhubungan dengan pusat perbelanjaan, pembelanja dibagi dalam empat kategori<sup>18</sup>:

1. Para pembelanja yang membutuhkan pemuasan kebutuhan segera. Ini merupakan jenis belanja yang dilakukan sewaktu orang berhenti di toko serba ada terdekat sewaktu mereka pulang untuk membeli makanan cepat saji. Untuk mereka yang berbelanja dengan cara ini, kenyamanan dan keefektifan waktu merupakan faktor yang penting dalam menentukan kemana mereka harus berbelanja dan seleksi apa yang harus diambil.
2. Para pembelanja yang melakukan kegiatan belanja kebutuhan rumah tangga secara rutin; meliputi segala sesuatu mulai dari belanja mingguan sampai kepada perlengkapan sekolah anak-anak. Bagi jenis pembelanja seperti ini kenyamanan merupakan hal yang cukup penting tapi harga merupakan faktor yang paling menentukan.
3. Para pembelanja yang sesekali melakukan kegiatan belanja untuk barang-barang yang tahan lama; pembelian alat-alat perabotan rumah tangga termasuk kategori ini. Jenis dan pilihan barang merupakan hal yang penting. Harga juga merupakan hal yang penting, tapi kenyamanan tidak lagi menjadi masalah utama.
4. Para pembelanja yang menanggapi kegiatan belanja sebagai kegiatan rekreasi atau sosial. Pada kasus ini, kualitas unik dari barang dan lingkungan berbelanja yang berkualitas unik menjadi sangat penting. Hal ini tidak harus menunjuk kepada lingkungan arsitektur yang unik. Kegiatan jual beli di pasar sampai *life-style shopping center* termasuk di dalamnya.

Pembelanja dalam terminal masuk dalam kategori pertama yang mana mereka **membutuhkan pemuasan segera** untuk menghabiskan waktu mereka dengan cara yang nyaman, misalnya penumpang yang masih punya banyak waktu sebelum boarding lebih senang menghabiskan waktunya di *coffee shop* sambil membaca majalah atau melihat internet daripada di *gate lounge* yang sudah disediakan.

Kegiatan berbelanja merupakan kegiatan yang paling umum untuk dilakukan dan dapat dilakukan di banyak tempat, tetapi merupakan hal yang cukup sulit jika berada di lokasi yang spesifik. Pilihan tempat untuk berbelanja dipengaruhi oleh sifat kegiatan belanja itu sendiri, kebutuhan dan ragam pilihan para pembelanja.

---

<sup>18</sup> C.M. Deasy dan Thomas E. Lasswell, *Designing Places for People*, New York: Watson-Guptill Publications, 1985, hal. 87

Rancangan dan layout toko memegang peranan penting dalam memotivasi orang untuk datang, tetapi media informasi seperti televisi, radio dan media cetak juga memegang peran yang tak kalah pentingnya dalam mengajak orang untuk datang ke suatu pusat perbelanjaan.

Lima pertanyaan penting yang muncul dalam benak para pengguna bangunan dan harus diperhatikan oleh semua perancang pada segala jenis bangunan<sup>19</sup>, yaitu:

1. Bangunan apakah itu?
2. Keuntungan apa yang ditawarkan kepada saya?
3. Bagaimana saya masuk ke dalam bangunan tersebut?
4. Ada apa di dalam bangunan tersebut?
5. Bagaimanakan saya akan disambut?

Menjawab pertanyaan-pertanyaan ini memberikan kegunaan yang penting untuk merancang pusat perbelanjaan. Dari sudut pandang perancang, hal ini menjadi penting sekali agar target kelompok konsumen dapat secara akurat diidentifikasi, sehingga rancangan menciptakan suatu *image* yang jelas dan dapat dimengerti oleh konsumen dan setiap aspek dari proyek dapat dimanfaatkan untuk mendukung *image* ini. Faktor-faktor yang harus ditekankan menjadi tergantung dalam pembentukan dan kelompok konsumen, sehingga diharapkan dapat menarik adalah<sup>20</sup>:

A. Mendefinisikan kelompok konsumen yang dicari dan karakteristik yang penting bagi mereka. Hal ini merupakan proses dari mendefinisikan obyektifitas proyek dalam terminologi kemanusiaan yang merupakan langkah dasar pertama dalam setiap program desain.

Untuk kasus pusat perbelanjaan di terminal bandara, definisi kelompok konsumen sudah jelas, yaitu penumpang (berangkat, datang dan pindahan), pengunjung dan pekerja. Prosentase yang terbesar adalah penumpang.

B. Menjawab lima pertanyaan mendasar secara jelas dan efektif.

1. Bangunan apakah itu?

Pertanyaan ini biasanya terjawab dengan tanda-tanda, tapi seorang perancang harus menggunakan cara semantik lain untuk menekankan pesan tersebut. Pertanyaan ini mungkin tidak terlalu berarti lagi untuk kasus ini karena pembelanja yang dalam hal ini penumpang sudah tahu bahwa dia sedang

<sup>19</sup> C.M. Deasy dan Thomas E Lasswell, *Designing Places for People*, New York: Watson-Guptill Publications, 1985, hal. 89

<sup>20</sup> C.M. Deasy, Thomas E Lasswell, *Designing Places for People*, New York: Watson-Guptill Publications, 1985, hal.89-90

berada di bandara, tetapi tanda-tanda yang menunjukkan adanya perbedaan area *shopping* dan area *gate lounge* ataupun *baggage claim* sangat penting bagi mereka agar mereka tahu sedang berada dimana.

2. Keuntungan apa yang ditawarkan kepada saya?

Pertanyaan ini juga dijawab dengan tanda-tanda, tetapi *display material* dan barang menjadi sangat penting dalam menyediakan jawaban detil dan eksplisit. Pertanyaan ini untuk menjawab setiap rancangan toko-toko dalam pusat perbelanjaan di bandara agar pembelanja tahu apa yang ditawarkan di setiap toko. Setiap toko mempunyai rancangan yang unik untuk merayu pembelanja. Misalnya toko tas bermerek seperti Bally meletakkan tas model terbarunya di display bagian depan agar pembelanja dapat langsung melihat model terbaru yang ditawarkan.

3. Bagaimana saya masuk ke dalam bangunan tersebut?

Tanda-tanda sangat berguna, terkadang penting, dalam merespon pertanyaan ini, tetapi simbol seringkali lebih menjawab dengan lebih baik. Sebuah ruang parkir yang luas dan kosong lebih efektif mengkomunikasikan pesan daripada sebuah tanda "Tempat Parkir". Tiang informasi dan tonggak pintu pagar yang menunjukkan lokasi pintu masuk parkir lebih baik daripada tanda atau gambar anak panah. Simbol-simbol yang menunjukkan area makanan dan minuman atau atrium mempermudah pembelanja dan menggunakan waktunya secara efektif.

4. Ada apa di dalam bangunan tersebut?

Beberapa perusahaan sudah sangat dikenal oleh target konsumen mereka, sehingga dari namanya saja dapat menjawab pertanyaan ini. Kebanyakan perusahaan meyakinkan dahulu para pembelanja akan apa yang dapat mereka lihat di dalam dengan menggunakan *windows shopping*. Para pembelanja mengevaluasi apa yang ditawarkan dan dapat membandingkannya dengan tawaran lain. Misalnya Body Shop (perusahaan yang berhubungan dengan kecantikan tubuh), Gap (perusahaan pakaian) dan sebagainya.

5. Bagaimanakan saya akan disambut?

Pertanyaan ini tidak dapat dijawab secara arsitektural. Apa yang ingin diketahui oleh para pembelanja adalah bagaimana mereka akan disambut oleh orang-orang yang ada di dalam, sebuah pertanyaan yang tidak mungkin dijawab secara arsitektural. Yang dapat dilakukan oleh para perancang hanya

menyediakan akses yang mudah dijangkau, menghilangkan rintangan fisik, menyediakan interior yang nyaman dan atraktif, dan membiarkan orang yang melakukan kegiatan belanja memutuskan apakah mereka akan disambut dengan baik atau tidak.

- C. Memberikan penekanan pada elemen desain yang memotivasi populasi target. Dalam hal ini simbolisasi dapat berkomunikasi secara efektif. Bagian ini paling menantang para perancang untuk membuktikan kemampuan mereka untuk berkomunikasi lewat detail rancangan. Bila kenyamanan dan efektifitas waktu merupakan hal yang penting, maka lokasi pintu masuk harus jelas. Dalam berbagai macam kasus dari pintu masuk sampai ke tempat parkir, sampai kepada fakta bahwa tersedianya tempat parkir kosong harus diberi penekanan. Beberapa kasus membutuhkan peletakkan tempat parkir di depan bangunan atau setidaknya dapat secara jelas dilihat oleh orang-orang yang lalu lalang.

Rancangan toko menjadi sangat penting bagi para pembelanja yang tidak terburu-buru dan mempunyai dana lebih, seperti pengunjung dan penumpang di terminal bandara karena, itu mereka membutuhkan tempat yang nyaman. Jadi tersedianya kenyamanan bagi para pembelanja akan menjadi dasar pemilihan suatu toko. Oleh karena itu semua faktor diatas membantu perancang merancang layout dan peletakan jenis pertokoan, karakteristik fisik display untuk pusat perbelanjaan di terminal bandara, sehingga mendapatkan sirkulasi yang maksimum, efektif dan tidak mengganggu sirkulasi penumpang serta mendapatkan kenyamanan berbelanja yang dapat merangsang pembelanja untuk membelanjakan uangnya.

### II.2.3. Unsur Pendukung Dalam Pusat Perbelanjaan

Selain rancangan fisik, salah satu hal penting pada setiap pusat perbelanjaan adalah menciptakan komposisi tenant yang seimbang. Pemilihan dan peletakan tenant harus dengan penuh pertimbangan yang bertujuan untuk mencapai volume penjualan total maksimum. Berdasarkan jenis barang-barang yang dijual, secara umum pertokoan dibagi menjadi tiga kategori besar<sup>21</sup>.

1. Toko yang menjual keperluan sehari-hari (*convenience store*), seperti makanan, toko obat, majalah dan sebagainya.

---

<sup>21</sup> Frederick Gibberd, *Town Design*, London: The Achitectural Press, 1970, hal.127-128

2. Toko yang menjual barang-barang yang diperlukan tetapi tidak dibeli setiap saat (*demand store*), seperti sepatu, pakaian, furnitur, kamera, perhiasan, tas dan sebagainya.
3. Toko yang menjual barang-barang mewah (*impulse store*), seperti perhiasan, makanan mahal, tas dan sepatu bermerek dan sebagainya.

Berikut beberapa tenant dalam pusat perbelanjaan:

- a. Supermarket, biasanya terletak selevel dengan tempat parkir, sehingga trolley dapat langsung dibawa ke mobil. Supermarket membutuhkan area yang luas dan tidak membutuhkan bukaan yang banyak. Pada pusat perbelanjaan yang kecil supermarket harus diposisikan sedemikian sehingga pembeli mau masuk ke dalam dan dapat mengelilingi pusat perbelanjaan.
- b. *Department Store* merupakan pengguna area yang paling luas. Biasanya memilih lantai di atas atau ujung pusat perbelanjaan karena biaya sewa yang murah dan menjadi *anchor tenant* dalam pusat perbelanjaan.
- c. *Service Shop*, seperti jasa cuci pakaian, perbaikan sepatu. Biasanya diletakkan di lokasi yang kurang menarik yang biaya sewanya murah karena pada umumnya toko-toko ini dicari para pembeli.
- d. *Food Shop* dan *Coffee Shop*. Bila dalam grup yang terkonsentrasi bisa menjadi magnet, contohnya 'Restoran Row' di lantai 3 Pondok Indah Mall.
- e. Pakaian, tas dan sepatu. Toko-toko ini membutuhkan posisi yang strategis serta display yang menarik untuk menarik pembeli melihat barang yang ditawarkan.
- f. *Specialty Shop* merupakan toko-toko yang menjual bunga, mainan, kain, perhiasan, aksesoris dan sebagainya. Terkadang diletakkan di lokasi yang mengagetkan untuk mencerahkan toko yang kurang menarik.
- g. Restoran merupakan aset berharga bagi pusat perbelanjaan. Mereka dapat mengambil keuntungan dari segala posisi, sekalipun diletakkan di bagian belakang bangunan.
- h. Barang-barang rumah tangga dan elektronik, seperti furnitur, karpet, televisi, kulkas, dan sebagainya. Mereka dapat dikelompokkan dalam satu lokasi atau dijadikan beberapa grup. Toko-toko yang lebih besar membutuhkan lokasi yang murah dan yang toko-toko furnitur membutuhkan ruang maksimum pada dinding untuk memajang dan membuat setting.

Untuk tenant a, b, dan c sangat jarang kita jumpai di terminal bandara karena tenant a dan b membutuhkan area yang luas, sedangkan tenant c adalah kebutuhan jasa keperluan sehari-hari dan tidak dicari oleh pembeli di bandara. Tetapi service shop seperti refleksiologi sudah banyak bermunculan di bandara, contohnya bandara Changi Singapura.

Dengan menyeleksi tenant-tenant yang prospektif, mengontrol kebutuhan luasan lantainya, dan meletakkan masing-masing tenant dalam pusat perbelanjaan di tempat yang tepat akan menciptakan sebuah pusat perbelanjaan yang dapat memaksimalkan tingkat ketertarikan para pembeli. Sehingga memungkinkan pencapaian sirkulasi maksimum para pembeli di seluruh pusat perbelanjaan yang mendorong pembelian impulsif.

Unsur pendukung penting lain yang penting adalah servis, walaupun kadangkala dianggap bukan hal utama yang perlu dipikirkan. Padahal pada kenyataannya area ini adalah pusat kesuksesan sebuah pusat perbelanjaan. Dalam pusat perbelanjaan, servis itu itu termasuk gudang, ruang pekerja, kantor manajemen, toilet, tangga kebakaran, area bongkar muat barang dan sebagainya. Sedangkan dalam toko masing-masing, servis meliputi meja kasir, ruang pas, ruang tunggu. Perencanaan area servis harus dipikirkan dengan baik agar tidak mengganggu pemandangan dan sirkulasi pengunjung.

#### II.2.4. Pengertian Pusat Perbelanjaan

Banyak yang mendefinikan pusat perbelanjaan. Berikut beberapa definisi pusat perbelanjaan:

1. Sebuah kompleks toko-toko ritel dan fasilitas-fasilitas yang berhubungan yang direncanakan sebagai sebuah kesatuan grup untuk memberikan kesenangan maksimal kepada nasabah dan pembukaan maksimal pada barang dagangan<sup>22</sup>.
2. Sebuah bangunan atau kumpulan bangunan yang berisi toko-toko dan memiliki fasilitas berjalan sebagai penghubung yang memberikan kemudahan untuk pengunjung berjalan dari toko ke toko<sup>23</sup>.
3. Kompleks perbelanjaan yang terdiri dari unit-unit yang disewakan kepada individu yang akan berjualan, direncanakan dan dikelola di bawah satu

<sup>22</sup> Lathrop Dougless, FAIA, *Time-Saver Standard for Building Types*, 2001, hal. 713

<sup>23</sup> Wikipedia, The Free Encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/shopping\\_mall](http://en.wikipedia.org/wiki/shopping_mall)

manajemen dengan suatu kontrol tertentu dari pihak manajemen yang bertanggung jawab penuh terhadap pusat perbelanjaan<sup>24</sup>.

4. Kesatuan dari bangunan komersial yang secara arsitektural direncanakan pada suatu tapak, dikembangkan, dimiliki dan diatur sebagai unit yang saling berhubungan antara lokasi, ukuran, dan tipe dari toko-toko yang ada dengan manajemen yang terpusat menjadi satu. Unit ini menyediakan parkir yang sesuai dengan tipe dan total luas toko-toko yang ada<sup>25</sup>.

Jadi dapat disimpulkan bahwa pusat perbelanjaan adalah sebuah atau sekelompok bangunan yang terdiri dari unit-unit komersial yang direncanakan, dikembangkan dan dikelola dalam satu sistem manajemen dan dilengkapi berbagai fasilitas pendukung, yang bertujuan untuk memberikan pelayanan kebutuhan masyarakat dan memuaskan pengunjung. Dilihat dari pengertian ini ritel-ritel dalam bandara besar, seperti bandara Changi, Check Lap Kok, Heathrow, Dubai sudah dapat dikatakan sebagai pusat perbelanjaan karena mereka memenuhi kriteria sebagai pusat perbelanjaan.

#### II.2.5. Sejarah dan Perkembangan Tempat Perbelanjaan

Dengan berkembangnya teknologi dalam konstruksi bangunan, sistem penunjang, sistem perdagangan yang diimbangi pertumbuhan penduduk serta peningkatan kemakmuran hidup menyebabkan meningkatnya standar kebutuhan dan kenyamanan hidup manusia. Maka terjadi pergeseran sistem sosial budaya yang menimbulkan tuntutan-tuntutan baru dalam menikmati kepuasan dan kesenangan dalam berbelanja. *Airport shopping* yang membooming sekarang merupakan langkah besar dalam evolusi tempat perbelanjaan seperti perkembangan *department store* atau *shopping mall* pada masanya<sup>26</sup>.

Berdasarkan kategori variasi barang-barang yang dijual, Frederick Gibberd membagi empat bentuk utama tempat perbelanjaan<sup>27</sup>:

<sup>24</sup> Nadine Beddington, *Design for Shopping Centers*, Butterworth Scientific: London, 1982, hal. xii

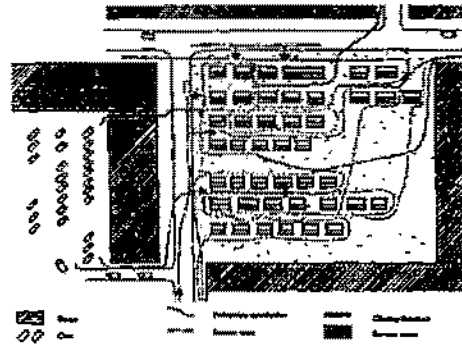
<sup>25</sup> Urban Land Institute, *Shopping Center Development Handbook* (Washington: ULI-The Urban Land Institute), 1985, hal. 1

<sup>26</sup> Sze Tsung Leong, *Captive*, dalam: Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, Massachusetts: Taschen, 2001, hal. 175

<sup>27</sup> Frederick Gibberd, *Town Design*, London: The Architectural Press, 1970, hal. 128-134

1. Pasar/Bazar

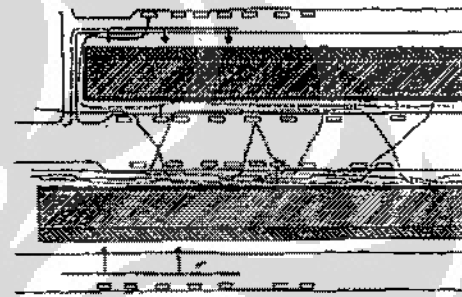
Merupakan bentuk perbelanjaan paling tua berupa deretan kios-kios dalam suatu barisan, baik di ruang terbuka maupun ruang tertutup dengan suatu jalur bagi pembeli di sepanjang deretan kios-kios tersebut. Pembeli berhadapan langsung dengan barang, dapat memegang, memeriksa dan menawar. Contoh: Pasar Minggu, Pasar Rumpit, dan Pasar Tebet di Jakarta.



Gambar II-6. Pasar

2. *Shopping Street*/ Pertokoan di jalan (dua atau satu sisi)

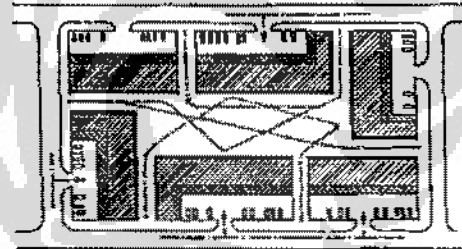
Merupakan perkembangan dari bentuk pasar menjadi struktur yang permanen, memiliki etalase, dan parkir di depan toko. Contoh: pertokoan jalan Braga di Bandung.



Gambar II-7. *Shopping Street*

3. *Shopping Precint*/ Daerah Perbelanjaan

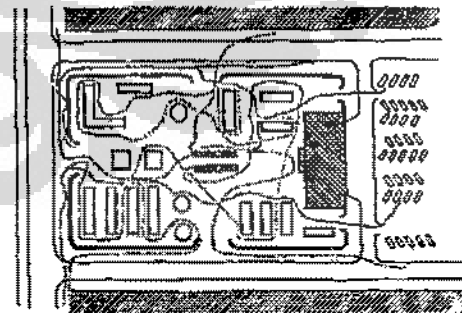
Merupakan kawasan belanja yang terdiri dari deretan toko-toko yang bebas dari jalur kendaraan. Ada tiga bentuk: *alley*, *shopping street*, *shopping precinct*



Gambar II-8. *Shopping Precint*

4. *Department Store*/ Toko Serba Ada

Merupakan penggabungan karakter pasar dan *shopping street*, berhubungan langsung dengan barang tanpa ada batasan pintu.



Gambar II-9. Toko Serba Ada



Bentuk yang kelima merupakan kumpulan jenis toko-toko yang berada di bawah satu atap yang masing-masingnya memiliki spesialisasi barang-barang yang berbeda satu sama lain. Perkembangan bentuk ini timbul karena masalah parkir, keterbatasan lahan dan perkembangan jalan yang disebut *Shopping Center* Pusat Perbelanjaan. Pengklasifikasian yang dilakukan Federick Gibberd didasarkan pada:

1. Keberadaan *shopping center* sebagai bagian integral dari pusat kota.
2. Referensi terhadap barang yang dijual (display, cara penjualan, dan penyimpanan)
3. Pergerakan pejalan kaki, mobil pribadi, dan kendaraan umum.
4. Persediaan servis dan area parkir.

Mol merupakan bangunan yang dapat beradaptasi, berkembang mengikuti perkembangan ekonomi dan sosial, mengikuti beragam bentuk dan tumbuh dalam berbagai lingkungan<sup>28</sup>. Pernyataan Margareth Crawford ini sekaligus membantah pandangan bahwa mol merupakan bangunan dengan bentuk sederhana dan kaku. Sze Tsung Leong juga mengungkapkan bahwa walaupun perbelanjaan adalah bagian dari kehidupan sehari-hari yang jumlahnya melebihi kegiatan-kegiatan lain manusia, tetapi perbelanjaan adalah bentuk yang tidak stabil, memiliki waktu hidup yang singkat dan sangat rapuh terhadap ancaman. Oleh karena itu menurutnya perbelanjaan harus secara berkala diperbaharui, diformulasikan dan dibentuk kembali untuk mengikuti perkembangan masyarakat<sup>29</sup>. Dari kedua pernyataan tersebut dapat disimpulkan bahwa perbelanjaan selalu melahirkan jenis-jenis baru mengikuti trend/perkembangan yang ada dalam masyarakat.

Victor Gruen, seorang arsitek kelahiran Austria yang menetap di Amerika, dikenal sebagai pelopor *shopping mall*. Baginya mol adalah "kendaraan" untuk mewujudkan ambisinya yaitu untuk mendefinikan kembali arti kota modern. Baginya mol adalah kota baru<sup>30</sup>. Dia mecatuskan pemecahan masalah mol terhadap iklim dengan merancang mol tertutup pertama di Amerika Serikat, yaitu Southdale Center, Minneapolis pada tahun 1956. Mol memiliki sebuah atrium dengan escalator dan lift sebagai alat transfer manusia antar level. Pada akhir tahun 1970-an muncul bentuk baru yaitu *festival market place*, Faneuil Hall di Boston pada tahun 1976, yang

<sup>28</sup> Margareth Crawford, *Suburban Life and Public Space Redressing the Mall*, 2002, hal 21-27

<sup>29</sup> Sze Tsung Leong, ... *And Then There Was Shopping*, dalam: Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, Massachusetts: Taschen, 2001, hal.130-131

<sup>30</sup> Daniel Herman, *High Architecture*, dalam: Rem Koolhaas and others, *Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2*, Massachusetts: Taschen, 2001, Hal 381

dicetuskan James Rouse. Dia menempatkan ritel dalam sebuah bangunan bersejarah dan indah sebagai bagian dari revitalisasi perkotaan untuk menarik turis. Konsep mol yang lebih baru dan banyak digemari di kota-kota besar adalah *entertainment mall* yang mengubah lingkungan mol dengan memperbanyak fasilitas hiburan, seperti bioskop, tempat rekreasi, klub malam, restoran yang berbaur dengan toko-toko khusus yang jumlahnya tidak sebanyak tempat hiburannya. Contohnya Megaplex terbesar di Ontario, California yang berkonsep *interactive shoppertainment* dengan 30 layar dan 5.700 kursi theater<sup>31</sup>. Belakangan berkembang konsep baru yang dikenal dengan *lifestyle center* yang muncul pada akhir 1980-an yang diawali dengan dibangunnya Shops of Saddle Creek di Germantown area, Memphis pada tahun 1987<sup>32</sup>.

#### II.2.6. Ikhtisar

Para pengunjung dan penumpang yang menunggu dalam terminal bandara dapat dikategorikan sebagai **pembelanja karena mereka memiliki dana dan waktu**. Mereka juga tidak mempunyai tujuan khusus datang ke terminal untuk membeli sesuatu di dalam terminal. Hal ini juga didukung oleh kenyataan bahwa hanya golongan tertentu yang mampu menggunakan transportasi udara ini, walaupun ada beberapa pengecualian seperti para tenaga kerja Indonesia. Dengan demikian jenis-jenis konsesi yang berada di dalamnya juga disesuaikan dengan karakter tersebut.

Karena kedua karakter tersebut, yaitu adanya dana dan waktu, maka para pembelanja di terminal bandara termasuk **pembelanja impulsif** karena mereka berbelanja karena ada rangsangan dari luar bukan karena ada keinginan untuk mendapatkan suatu barang. Perilaku pembelanja di terminal bandara sangat berhubungan dengan kondisi lingkungan bandara itu sendiri yang membuat mereka berbelanja. Perilaku pembelanja seperti ini sangat dipengaruhi oleh lokasi toko, karakteristik fisik *display* terhadap pengunjung, peletakkan jenis-jenis toko, sehingga sirkulasi maksimum pembelanja dapat dicapai. Hal ini dimaksudkan merayu para pembelanja untuk membeli secara impulsif. Pembelanja dalam terminal bandara juga termasuk pembelanja yang **membutuhkan pemuasan segera** untuk menghabiskan waktu mereka dengan cara yang nyaman, maka perancangan tata letak toko menjadi

<sup>31</sup> Steven E. Schoenherr, *Evolution of Shopping Center*, <http://history.sandiego.edu/gen/soc/shoppingcenter.html>, 17 Februari 2006

<sup>32</sup> Steven E. Schoenherr, *Evolution of Shopping Center*, <http://history.sandiego.edu/gen/soc/shoppingcenter.html>, 17 Februari 2006

sangat penting. Tersedianya kenyamanan bagi para pembeli akan menjadi dasar pemilihan suatu toko.

Penyeleksian tenant-tenant yang prospektif, pengontrolan kebutuhan luasan lantainya, dan peletakkan masing-masing tenant dalam pusat perbelanjaan di tempat yang tepat juga akan menciptakan sebuah pusat perbelanjaan yang dapat memaksimalkan tingkat ketertarikan para pembeli. Sehingga memungkinkan pencapaian sirkulasi maksimum para pembeli di seluruh pusat perbelanjaan yang mendorong pembelian impulsif.

Munculnya berbagai konsep pusat perbelanjaan seperti *shopping mall*, *festival market place*, *entertainment mall*, *lifestyle center* merupakan contoh nyata bahwa keinginan dan gaya hidup masyarakat sangat mempengaruhi tempat perbelanjaan. Oleh karena itu sebuah bangunan dengan pusat perbelanjaan harus mampu beradaptasi dengan perkembangan dalam masyarakat.

### II.3. Placeless

*Security check* dan prosedur *boarding* yang panjang dan melelahkan, pemandangan yang sering terjadi dalam bandara akibatnya penumpang menghabiskan waktu lebih lama di dalam bandara. Tetapi suasana bandara yang kini berubah seperti *shopping mall* dapat membius penumpang bandara, sehingga lupa dengan panjang prosedur yang harus dilalui dan antrian yang harus dilewati. Bandara yang dulu hanya sebagai tempat keberangkatan dan kedatangan sudah menjadi tempat belanja, informasi dan hiburan, serta makanan. *Airport shopping* sudah banyak ditawarkan oleh berbagai bandara di dunia, seperti bandara internasional Incheon Korea, Changi Singapura, Check Lap Kok Hongkong, Schiphol Amsterdam, Dubai dan sebagainya. Tetapi kini muncul berbagai pendapat yang mengatakan bahwa bandara sudah menjadi tempat yang homogen, maksudnya sama dimana-mana. Jika anda meninggalkan satu bandara kemudian mendarat di bandara lain pemandangannya akan sama yaitu *brand* toko-toko, restoran, toko buku, *coffee shop* yang sama, sehingga anda akan merasakan seperti tidak berada di suatu tempat manapun. Suasana bandara membuat orang merasa asing, tidak mengenal siapapun dan tidak tahu sedang berada dimana, hanya tulisan nama bandaranya yang membuat anda mengetahui sedang berada dimana.

Ilustrasi berjudul *Stranger* berikut yang ditulis oleh Woods menggambarkan perasaannya ketika berada di terminal bandara yaitu perasaan asing dan tidak tahu harus berbuat apa.

*"The airport again. Movement and anonymity. Suspension of time, of purposes, of histories. The utter strangeness of a self-imposed exile between arrivals and departures. A few hours of being no place at all. Knowledge without interest, Schopenhauer called it, knowledge disconnected from desiring, from any particular purpose and meaning. Nothing to do but wait. Nothing to do but think. Nothing to do but draw. But to do, think and draw ... what? The project left behind, or waiting ahead? That's only an escape from the quite terror of this freedom, away from negating its feeling of lost, of pretending that one has never left home, or has already arrive there.*

*Others, anonymous comrades in these hours of exquisite awkwardness, are shopping in the duty free zone, or are sitting with a book trying to overcome the discomfort being nowhere. They aren't really here, won't remember this place, won't tell their friends and families about it. They won't understand that they've always been there, have always been stranger, will always be stranger, wherever they go, whomever they are with. But who, then, will they be?"<sup>33</sup>*

Menurutnya di terminal bandara kita merasakan pergerakan (manusia dan barang) dimana-mana dan perasaan keterasingan. Waktu, tujuan dan latar belakang kita seperti berhenti sejenak selama berada di bandara. Seutuhnya menjadi orang asing yang terhimpit antara kedatangan dan keberangkatan dan selama beberapa saat seperti sedang tidak berada dimanapun, tidak ada keinginan dan tujuan, yang dilakukan hanya menunggu, menunggu dan menunggu tanpa harus tahu berbuat apa. Berbelanja di *duty free* atau duduk sambil membaca cara untuk menghilangkan perasaan tidak nyaman tersebut, tetapi kita tetap menjadi orang asing kapanpun dan di bandara manapun.

Kalau kita kembalikan ke pertanyaan dasar mengapa kita pergi ke bandara? Jawabannya karena kita akan pergi menggunakan transportasi udara untuk mencapai tempat tujuan yang dimaksud. Bukan karena ingin rekreasi di bandara atau membeli kebutuhan rumah tangga. Ketika seorang calon penumpang akan melakukan perjalanan dengan transportasi udara, dia harus melalui prosedur yang ditetapkan bandara, bagaikan robot yang harus menjalani serangkaian prosedur dari satu counter ke counter lainnya karena penumpang adalah aliran, aliran yang mempunyai pola tertentu. Selama proses itu, penumpang tidak punya pilihan. Setelah melalui proses

---

<sup>33</sup> Lebbeus Woods, *Stranger* dalam *AD: Architectural Design Architecture of Transportation*, London: Architectural Design Architecture, 1994

tersebut, waktu penumpang saat itu hanya ditentukan oleh jadwal apakah berangkat tepat waktu atau terlambat, sehingga penumpang terasa seperti berada dalam ketidakpastian dan penundaan.

Di bandara orang hanya datang dan pergi melalui aliran sirkulasi yang harus dilalui, sehingga dia tidak tahu dia sedang berada di bandara manapun. Pemandangan yang dia lihat hampir sama. Hanya tulisan nama bandara saja yang membuatnya berbeda. Jadi bandara hanya menjadi tempat sementara (*temporary*) yang merupakan ruang transisi dari satu tempat ke tempat lainnya. Bahkan Jonathan Dee secara tegas mengatakan bahwa terminal bandara adalah lubang hitam dalam desain di Amerika. Melangkah hanya 10 langkah ke bandara, kita akan merasakan masuk ke sesuatu yang dia sebut *placeless*.

*Airplane travel is one of the black holes of American design. Walk 10 steps into any airport, and you feel yourself sucked into a kind of placelessness, a modular nightmare of function over form that ends only with your subsequent ejection into a different city.<sup>34</sup>*

Banyak tulisan mengenai *placeless* sudah banyak dibahas, salah satunya yang cukup banyak dibahas orang adalah buku yang ditulis oleh Marc Auge, penulis Perancis, yang berjudul *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Dia menyebut *placesless* sebagai *non-places*. Auge berpendapat bahwa supermodernity menciptakan *non-places*. Supermodernity berbeda dengan modernity. Karakteristik utama dari supermodernity adalah *excess/kelebihan*<sup>35</sup>. Menurutnya *non-places* adalah akibat atau efek samping dari kelebihan waktu, ruang dan ego. Kelebihan waktu (*excess of time*) dan kelebihan ruang (*excess of space*) berkorelasi dengan semakin menciutnya planet dan perubahan skala yang diakibatkan teknologi yang serba cepat, seperti transportasi dan komunikasi. Dengan menggunakan pesawat terbang jika seseorang ingin pergi dari Jakarta ke Singapura, dia tidak perlu melalui kota-kota di Sumatera dengan menggunakan mobil kemudian menyeberang dengan kapal laut. Dengan pesawat terbang, dia dapat menempuhnya hanya dalam dua jam. Jakarta-Singapura tidak terasa jauh lagi, walaupun jarak sebenarnya beribu-ribu kilometer, sehingga ruang dan waktu terasa lebih kecil atau sedikit. Kelebihan ego (*excess of ego*) sebagai akibat dari kedua *excess* di atas. Lebih jauh lagi Auge menyatakan konsep yang menarik:

<sup>34</sup> Jonathan Dee, *Flying in the Face of Mediocrity*, The New York Times, November 30, 2002

<sup>35</sup> Marc Auge, *Non Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London: Verso, 1995, hal. 29

*If a place can be defined as relational, historical and concerned with identity, then a space which cannot be defined as relational, or historical, or concerned with identity will be a non-place.*<sup>36</sup>

Menurutnya *places* sangat bertolak belakang dengan *non-places*. *Places* memiliki hubungan, sejarah dan identitas, sedangkan *non-places* tidak memiliki hubungan, sejarah dan identitas. *Places* menciptakan hubungan sosial yang kreatif dan memiliki sejarah, sedangkan *non-places* menciptakan keseragaman dan tidak ada kehidupan sosial yang alami. *Non-places* adalah ruang-ruang sementara untuk jalan/koridor (contoh jalan raya, bandara), komunikasi (contoh teknologi seperti telepon) dan konsumsi (contoh supermarket besar, tempat pompa bensin). Menurutnya, contoh yang paling nyata yang dapat ditemui adalah kegiatan manusia yang disebut travel dan bandara adalah bentuk travel *non-place* yang paling jelas. Perkembangan industri transportasi udara hampir semuanya berhubungan dengan teknologi baru, misalnya dengan dibuatnya pesawat yang lebih cepat dan canggih. Perkembangan tersebut menciptakan kelebihan waktu, ruang dan ego yang terbentuk oleh kemungkinan-kemungkinan baru seperti perjalanan yang lebih cepat dan wilayah-wilayah yang lebih luas. Bandara adalah tempat yang ruang-ruangnya telah diatur. Tidak ada sejarah dalam identitas bandara komersial. Ingatan-ingatan ruang tunggu bandara sama ketika seseorang berangkat dari satu bandara dan mendarat di bandara tujuannya.

Saya setuju dengan pendapat bahwa bandara dan *non-places* lainnya adalah tempat yang asing bahkan benar bahwa kita terpaksa untuk menghabiskan waktu lebih banyak dalam hidup kita di tempat-tempat seperti itu (*non-places*). Tetapi konsep itu masih kurang cukup untuk menjelaskan pertanyaan-pertanyaan seperti: hubungan terhadap siapa? Penekanan terhadap sejarah apa dan siapa? Identitas siapa? Dari sudut pandang Auge maksudnya bahwa dimana-mana terlihat semakin lama semakin sama, menjadi semakin homogen. Tetapi ketika abad ke-19 dan awal abad ke-20, India mengalami perkembangan yang besar dalam bidang arsitektur, bangunan, taman dan sebagainya yang menciptakan *image* Inggris di sebagian besar India. Untuk bangsa India, tempat-tempat itu muncul sebagai *non-places*, tetapi tidak untuk orang-orang Inggris di India. Jadi sebuah tempat dapat muncul sebagai *places* atau *non-places* secara simultan.

---

<sup>36</sup> Marc Auge, *Non Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*, London: Verso, 1995, hal 77-78

Sehubungan dengan tesis yang saya teliti ini, timbul pertanyaan saya apakah Auge tidak melihat sisi lain dan kurang mendalami apa yang terjadi di dalam *non-places* (dalam hal ini bandara)? Mungkin Auge lupa bahwa bandara adalah tempat untuk menghubungkan dengan tempat lain, tempat mengucapkan selamat datang dan selamat tinggal, tempat orang menunggu temannya mendarat di *coffee shop*, tempat berfoto-foto untuk menyimpan memori, tempat orang bertanya dan berkenalan dengan orang lain dan sisi romantis lainnya. Bagaimana Auge dapat menjelaskan ini? Apakah memang *non-places* sudah menghancurkan *sense of identity* kita? Haruskah keadaan homogenitas yang semakin banyaknya ini kita lihat sebagai hal yang negatif?

Pendapat lain yang menarik diutarakan oleh Pico Iyer penulis Inggris yang menulis tentang kehidupan di dalam terminal, khususnya dalam bandara internasional Los Angeles. Dalam bukunya *The Global Soul: Jet Lag, Shopping Malls, and the Search for Home* juga mengatakan bahwa bandara adalah homogen. Tetapi Iyer melihat dari sudut manusia yang terkumpul di dalam bandara. Menurutnya, kita sekarang berada di era budaya bandara/*airport culture* yang jelas. Bandara mewakili sebuah gambaran bagaimana sebuah kota akan semakin berkembang, yaitu suatu budaya dari non-budaya. Bandara adalah tempat orang-orang dari ratusan negara, tidak berkomunikasi, terkumpul bersama dalam ruang umum yang dapat disebut *post-modern metropolis*<sup>37</sup>. Saya teringat kembali film 'The Terminal', Spielberg membuat pemeran utamanya, Tom Hanks, tidak bisa berbahasa Inggris sama sekali. Tom Hanks hanya merupakan satu contoh dari semua penumpang bandara yang terdiri dari orang-orang dari berbagai negara. Walaupun mereka tidak saling berkomunikasi, mereka tidak saling merasa terancam. Bandara menjadi dunia sendiri tanpa identitas. Tom Hanks tidak punya identitas, tetapi di bandara dia bisa mendapatkan makanan untuk tetap hidup, tempat hiburan, informasi, bahkan menciptakan emosi romantis dan ketakutan. Menurut Iyer budaya bandara yang non-budaya (karena merupakan kumpulan *multi cultural* yang tidak saling berkomunikasi) menciptakan sebuah budaya yang sama di bandara manapun dengan kata lain globalisasi telah menciptakan homogenisasi, yaitu satu tempat dan lainnya sama dimana-mana. Menurut Iyer gambaran ini akan terjadi pada perkembangan kota-kota di dunia.

---

<sup>37</sup> John Leland, *Ideas & Trends: Unchecked Baggage; Our Airports, Ourselves*, New York Times, July 11, 2004

Dari teori-teori di atas dapat saya simpulkan bahwa beberapa karakter *placeless* sebagai berikut:

1. Merupakan efek samping supermodernity (*excess of time, excess of space, excess of ego*)
2. Tidak ada hubungan, sejarah dan identitas
3. Ruang sementara/*temporary space*
4. Ruang transisi/*transition space*
5. Homogen. Untuk bandara: pergerakan, *anomosity*, non-budaya dari multi budaya, fasilitasnya.

Dari karakter itu bisa disimpulkan *non-places* menghilangkan *sense of place* karena semua karakter itu bertentangan dengan *places*. Ini berarti *airport shopping* mengorbankan *sense of place*. Mengapa? Jawaban itu sudah terjawab pada sub bab sebelumnya yang menjelaskan bahwa perencanaan dan perancangan *airport shopping* tidak terlepas dari kegiatan utama bandara itu sendiri untuk mendapatkan terminal bandara yang nyaman, lengkap dan aman bagi penggunanya. Jadi *airport shopping* mengorbankan *sense of place* untuk *sence of comfort* dan *sense of security*. Kesamaan fasilitas umum antara satu bandara dengan bandara lainnya membuat bandara menjadi ruang yang terasa umum yang menyediakan kenyamanan. Perubahan bandara menjadi *shopping mall* 'raksasa' adalah seperti sebuah 'permainan' untuk menganggap bandara bukanlah sebuah bandara, sehingga perasaan tidak aman terhadap kejahatan yang terjadi di bandara seolah hilang. Bagaimana anda akan dipenuhi rasa ketakutan jika ada Gap, Starbuck, atau Kentucky Fried Chicken di sekitar anda? Walaupun bandara adalah *non-place* atau *placeless* seperti layaknya sebuah jalan raya yang panjang dimana orang hanya berjalan melewati satu titik ke titik lainnya, terminal bandara yang lengkap dengan pusat perbelanjaannya/*airport shopping* berusaha untuk membuat ruang transisi pelancong menjadi lebih baik. Oleh karena itu arsitektur/perancangan yang tepat adalah jawabannya.

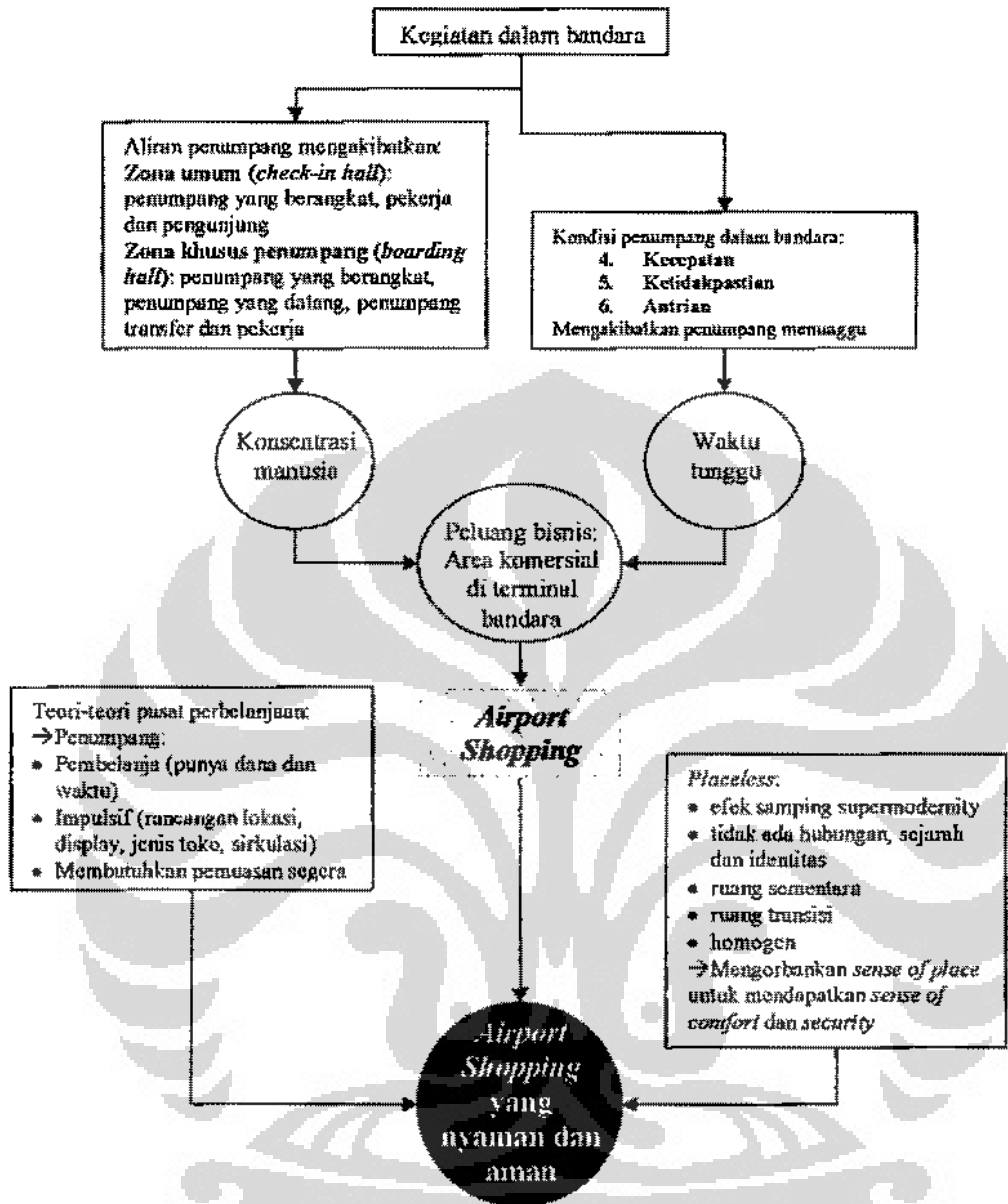
#### **II.4. Rangkuman**

Perencanaan dan perancangan area komersial sebagai fasilitas pendukung pada bangunan terminal bandara tidak terlepas dari kegiatan utama bandara itu sendiri. Oleh karena itu tugas perancang untuk merancang terminal bandara yang *placeless* menjadi *airport shopping* dengan *sence of comfort* dan *sense of security* bagi



penggunanya tanpa meninggalkan syarat dan kebutuhan dasar sebuah bandar udara.

Untuk memudahkan rangkuman saya buat dalam skema berikut:



Kesimpulannya letak area komersial sangat ditentukan dari:

1. Kegiatan dalam terminal bandara yang berhubungan sirkulasi pengguna terminal. Area komersial diletakkan di tempat yang tidak mengganggu sirkulasi yang ada di dalam terminal.
2. Perancangan area komersial yang dapat memaksimalkan tingkat ketertarikan dan kenyamanan para pembeli.
3. *Sense of comfort* untuk meminimalisir *placeless* bandara, sehingga bandara dapat muncul sebagai *places* atau *non-places* secara simultan.

**Bab III**  
**STUDI KASUS PUSAT PERBELANJAAN**  
**DI TERMINAL BANDAR UDARA**

**III.1. KEGIATAN PENGGUNA BANDARA**

Tak dapat dipungkiri kadang-kadang suasana bandara membuat kita sebagai calon penumpang bingung sendiri dengan apa yang harus dilakukan. Kita berada dalam 'dunia' yang terdiri dari orang-orang yang tidak kita kenal dengan segala kegiatan mereka masing-masing. Untuk menjawab pertanyaan penelitian ini, saya juga perlu mengetahui apa yang terjadi di bandara.

Berdasarkan jumlah kelompok, jenis penumpang bisa dibedakan menjadi penumpang yang berpergian sendiri, dengan keluarga, bersama teman, dan berkelompok. Sedangkan berdasarkan perbedaan keperluan, banyak tipe penumpang yang berpergian dalam bandara<sup>38</sup>, contohnya:

- a. Keluarga yang lengkap, yaitu orang tua dan anak-anaknya
- b. Orang bisnis yang terburu-buru
- c. Penumpang yang jalannya seperti ditarik-tarik karena harus pergi dari counter ke counter lainnya
- d. Penumpang pindahan yang berlomba-lomba menuju *transfer lounge*
- e. Orang tua dengan kursi roda
- f. Ibu atau bapak muda dengan anaknya
- g. Anak remaja tanpa ditemani orang tuanya
- h. Dalam kelompok seperti tur, dan sebagainya



Gambar III-1. Berbagai tipe penumpang di bandara  
(sumber: <http://www.airports-worldwide.com>)

<sup>38</sup> Tipe a-f diambil dari Brian Edward, *The Modern Terminal: New Approaches to Airport Architecture*, London: Spoon Press, cetakan ke-2, 2005

Berdasarkan pengalaman saya di bandara dan pengalaman orang lain yang saya dapatkan dari penjelajahan internet, banyak kegiatan ataupun kejadian unik yang dapat kita amati dan biasanya apa yang kita lihat suatu pasti kita temui juga di bandara lainnya. Jika kegiatan atau kejadian unik itu diabadikan mungkin akan jadi sesuatu yang menarik seperti yang dilakukan Winogrand, seorang fotografer Amerika, yang kemudian hasil fotonya dia bukukan dalam *Arrival and Departure: the Airport Picture of Garry Winogrand*, seperti yang tampak dalam foto-foto berikut:



Gambar III-2. Foto-foto kejadian di bandara karya Garry Winogrand (sumber: <http://caraphillips.files.wordpress.com>.)

Foto-foto ini diambil oleh Winogrand sejak tahun 1953. Walaupun kejadian dan kegiatan manusia dalam foto-foto ini sudah berusia lebih dari 50 tahun, tetapi semua kegiatan yang ada masih tampak dalam bandara yang masa kini. Foto a dan b menunjukkan sebuah keluarga yang baru tiba dan *drop-off* di depan terminal bandara dengan menenteng koper menuju pintu masuk terminal bandara. Foto c adalah orang-orang yang sedang menunggu jadwalnya untuk berangkat di *boarding lounge/boarding hall* sambil melihat pemandangan landasan pacu. Sedangkan foto d adalah orang-orang yang baru mendarat dari pesawat dan sedang berjalan menuju area kedatangan terminal. Untuk sebagian besar bandara-bandara masa kini mungkin suasana foto d ini sudah tidak tampak lagi karena kebanyakan pesawat langsung didekatkan ke terminal kemudian dihubungkan dengan belalai-belalai *airbridges*, sehingga penumpang tidak perlu turun ke landasan pacu. Tetapi masih ada sebagian bandara belum mempunyai belalai, sehingga mengharuskan penumpangnya turun ke landasan pacu, contohnya bandara Polonia Medan, terminal domestik Ngurah Rai Bali.

Kejadian, kegiatan atau sesuatu yang dapat kita lihat di bandara dapat saya rinci sebagai berikut:

tiba di bandara, pintu masuk, dapat bantuan dari kuli angkat barang, menyeleksi barang bawaan, mencari teman, mencari meja informasi, antri di check-in counter, menaruh barang di *luggage carousel*, bercanda dengan pelancong lain, pegawai yang panik, antrian panjang di hall yang kosong,

bertelepon, menunggu di sudut ruangan, anak-anak berlarian, orang dewasa berjalan, tanda-tanda dilarang masuk, *coffee shop*, *gift shop*, ruang tunggu, pintu keluar, melihat pesawat melalui jendela besar, menunggu barang bawaan dengan troli, bermain dengan keluarga, menunggu orang mendarat, petugas keamanan, eksekutif muda dengan laptopnya, meja informasi *first class*, antrian yang sedikit, mencari tempat yang kosong di *coffee shop*, menunggu sambil membaca koran, membaca majalah, mengerjakan tugas kantor, mencari tiket, koridor panjang yang terang, jendela-jendela yang besar, kursi-kursi tunggu yang kosong, mencoba untuk tidur di kursi, mengucapkan selamat tinggal, jadwal penerbangan yang tertunda di papan informasi, melihat pesawat melalui jendela yang besar, membeli makanan, membeli oleh-oleh di toko *duty-free*, berbincang-bincang dengan orang yang duduk di sebelah, petugas yang duduk kebosanan, dan masih banyak lagi.



a. Antrian di check-in counter  
(sumber: <http://www.johnnyjet.com>)



b. Ruang tunggu *boarding hall* yang banyak kursi kosong dilengkapi dengan papan informasi  
(sumber: <http://www.danielycow.com>)



c. Melihat landasan pacu melalui jendela besar  
(sumber: <http://picasaveb.google.com>)



d. Membeli oleh-oleh di toko *duty-free*  
<http://www.alpha-group.com>

Gambar III-3. Hal-hal yang dapat dijumpai di bandara

Dari semua hal itu bisa kita lihat bahwa bandara adalah pergerakan yang tak ada hentinya, dan apakah benar selama di bandara kita terhenti sejenak dari kehidupan sosial dan keluarga? Walaupun kadangkala harus mengatasi keadaan kehilangan

orientasi dan kebingungan harus berbuat apa ketika berada di terminal bandara, sehingga terasa tempat itu menjadi *placeless*, melakukan perjalanan dengan penerbangan adalah sesuatu yang menarik. Sebagian besar dari waktu yang ada bermanfaat untuk sesuatu yang kadang tidak kita pikirkan atau rencanakan. Jadi terminal bandara bisa menjadi tempat yang berkesan, sehingga memiliki *sense of occasion*. Contohnya orang bisnis menggunakan waktu tunggu di bandara untuk menyelesaikan pekerjaan yang belum selesai dengan menggunakan laptopnya dan muncul ide-ide baru yang membuatnya semangat lagi.

Pastinya dari semua kegiatan yang bisa dilakukan di bandara pada dasarnya disebabkan karena orang **menunggu**. Tinggal bagaimana orang memanfaatkan waktu tersebut untuk sesuatu yang lebih berguna dan bagaimana bandara jeli melihat keadaan seperti ini. Kegiatan yang lebih bermanfaat atau hanya tidur saja?



a. (sumber: <http://images.jupiterimages.com>)



b. (sumber: <http://www.simplylounges.co.uk>)

Gambar III-4. Penumpang yang bosan menunggu dan tertidur di *boarding hall* dan *executive lounge*.

### III.2. Terminal Bandar Udara di Indonesia

Saya mengambil empat kasus terminal bandara di Indonesia bandara untuk dianalisis, yaitu terminal bandara di Sumatera Utara, Jakarta, Surabaya, dan Bali. Terminal bandara di Jakarta, Surabaya dan Bali adalah terminal existing, sedangkan terminal bandara di Sumatera Utara, yaitu di Deli Serang, pengganti bandara Polonia di Medan, saya menganalisis rancangan terminal yang baru yang akan dibangun.

Berdasarkan hasil wawancara dengan bagian perencanaan, yaitu Bapak Agus Pastur dari Angkasa Pura I, memang ternyata di Indonesia sedang dan akan dilakukan pembangunan bandara-bandara yang baru untuk menggantikan yang lama ataupun perbaikan terhadap bandara yang ada untuk mengikuti tren bandara internasional di luar negeri yang sudah seperti *shopping mall*.

Berikut studi kasus terminal bandara di Indonesia yang sudah memulai pengembangannya menjadi bandara yang lengkap dengan fasilitas komersialnya.

### III.2.1. Bandar Udara Soekarno-Hatta, Jakarta

Bandara Internasional Soekarno-Hatta merupakan bandara utama yang melayani kota Jakarta di pulau Jawa, Indonesia. Bandara ini diberi nama setelah Presiden Indonesia pertama, Soekarno, dan wakil presiden pertama, Muhammad Hatta. Bandara ini sering disebut Cengkareng. Bandara yang berada di ibukota negara ini merupakan bandara tersibuk di Indonesia karena di bandara inilah semua penerbangan ada, menuju segala kota di Indonesia dan negara lain di dunia.

Letaknya sekitar 20 km barat Jakarta, di Kabupaten Tangerang, Banten. Operasinya dimulai pada 1985 (Terminal 1), menggantikan Bandar Udara Kemayoran (penerbangan domestik) di Jakarta Pusat, dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur. Bandar Udara Kemayoran telah ditutup, sementara Halim Perdanakusuma masih beroperasi, melayani penerbangan charter dan militer. Terminal 2 dibuka tahun 1992.

Bandara ini dirancang oleh arsitek Perancis Paul Andreu, yang juga merancang bandara Charles de Gaulle di Paris. Salah satu karakteristik besar bandara ini adalah gaya arsitektur lokalnya, dan kebun tropis di antara lounge tempat tunggu<sup>39</sup>.

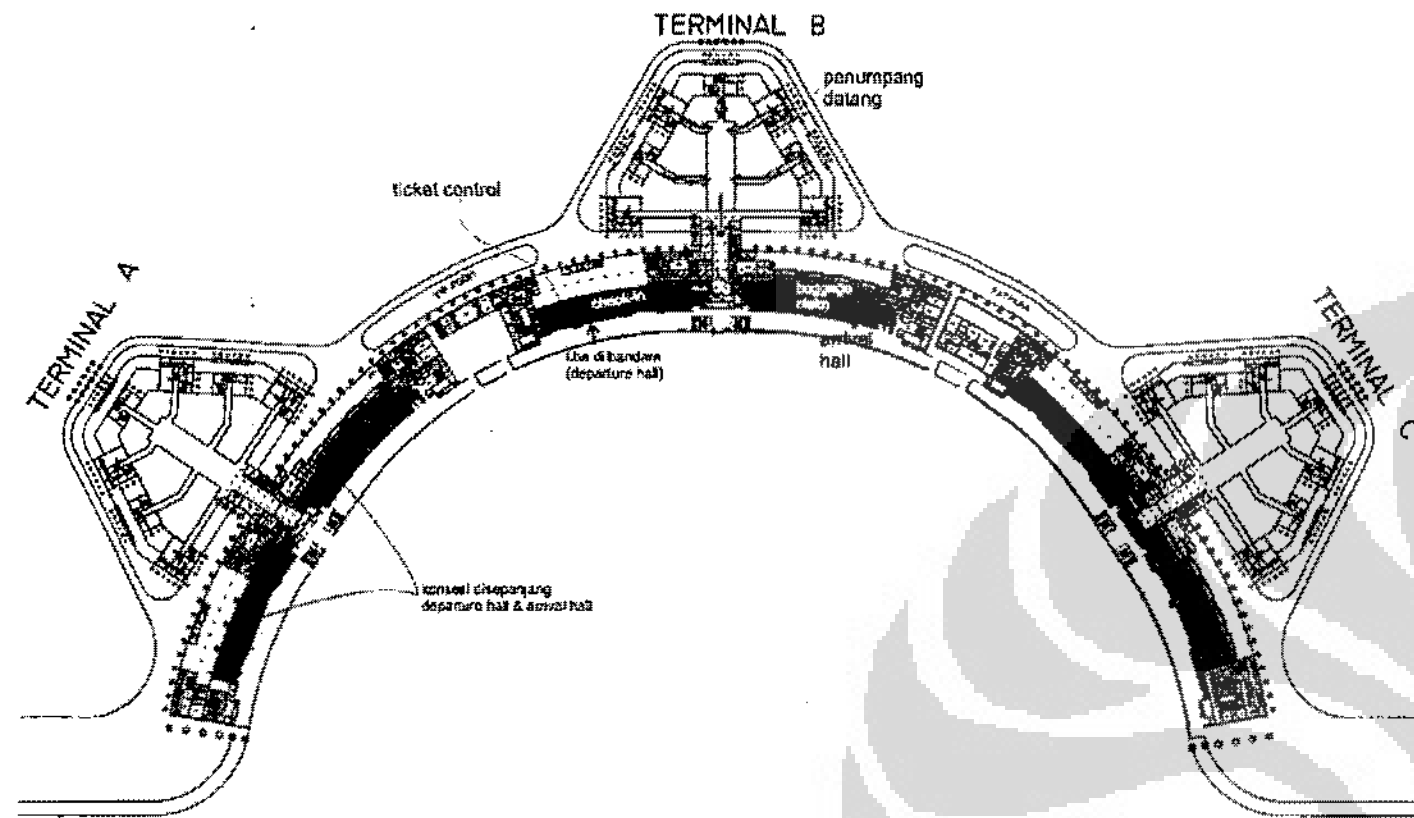
Bandara ini mempunyai tiga terminal, yaitu terminal 1 untuk penerbangan domestik, kecuali penerbangan yang dioperasikan oleh Garuda Indonesia dan Merpati Nusantara Airlines, dan Terminal 2 melayani semua penerbangan internasional juga domestik oleh Garuda dan Merpati. Untuk studi kasus ini saya akan membahas terminal 1 dan 2 saja.

Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di lapangan dan gambar, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang untuk penumpang:

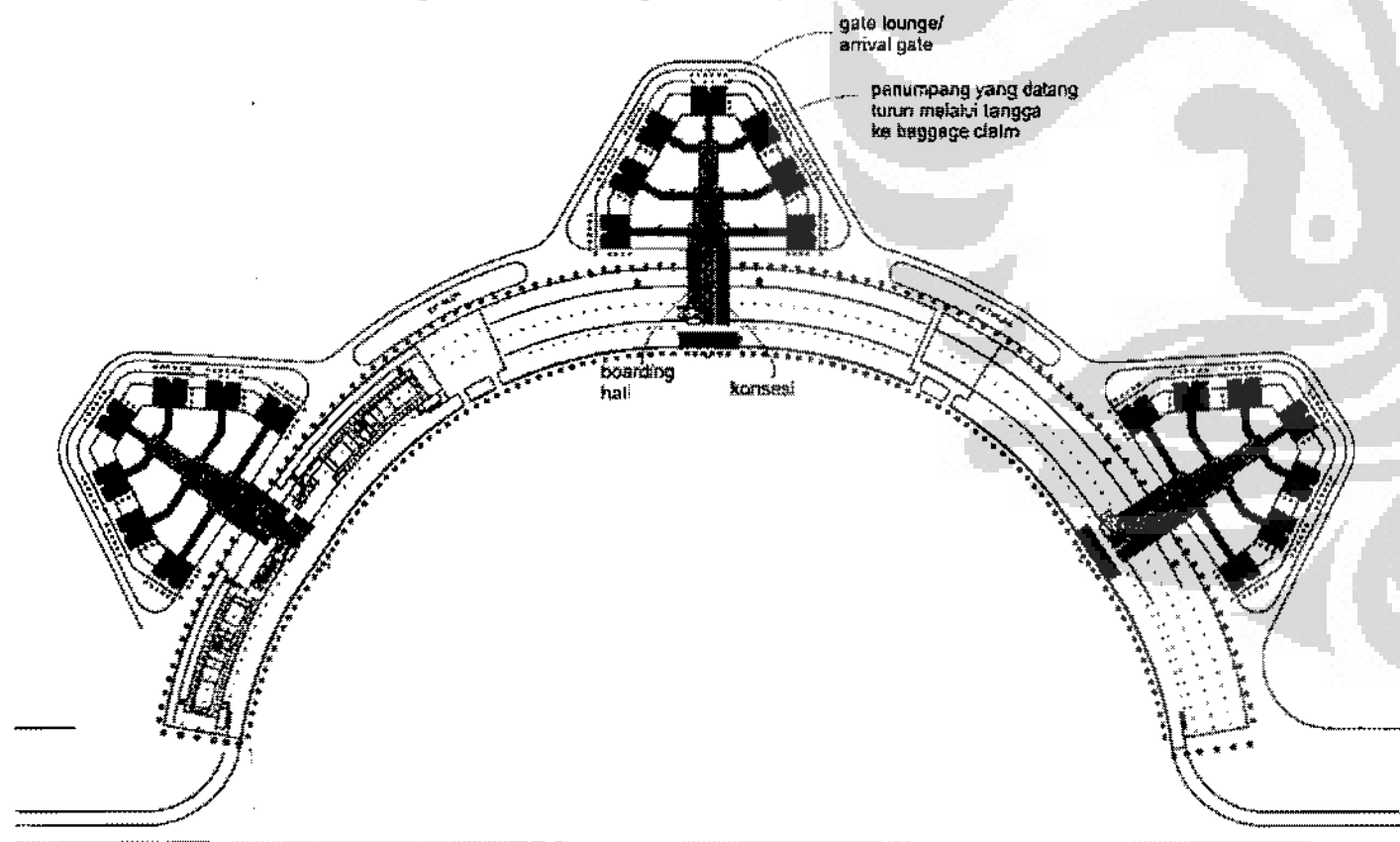
---

<sup>39</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Soekarno-Hatta](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Soekarno-Hatta)

Terminal 1 (Domestik)

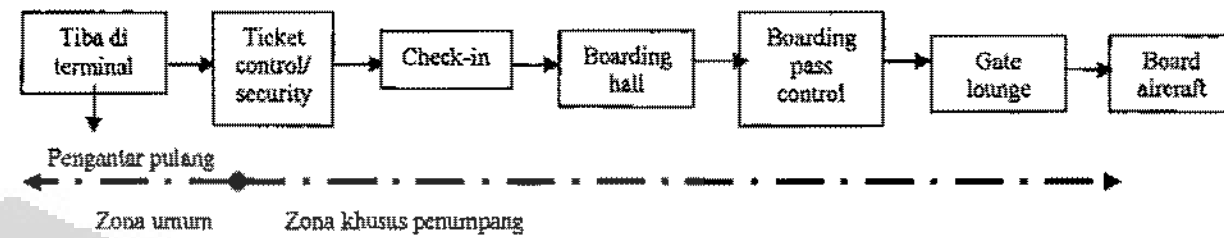


Gambar III-5a. Lantai dasar - Kedatangan (sumber: PT. Angkasa Pura II)



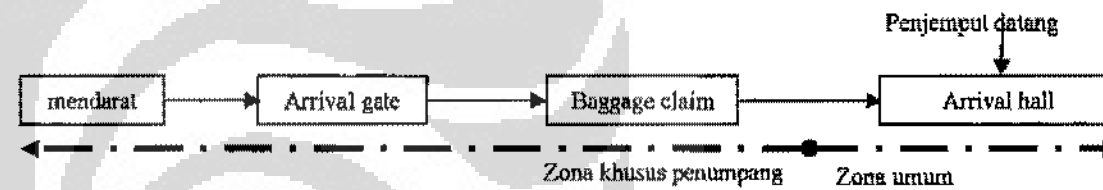
Gambar III-5b. Lantai 1 – Keberangkatan (sumber: PT. Angkasa Pura II)

Aliran penumpang berangkat



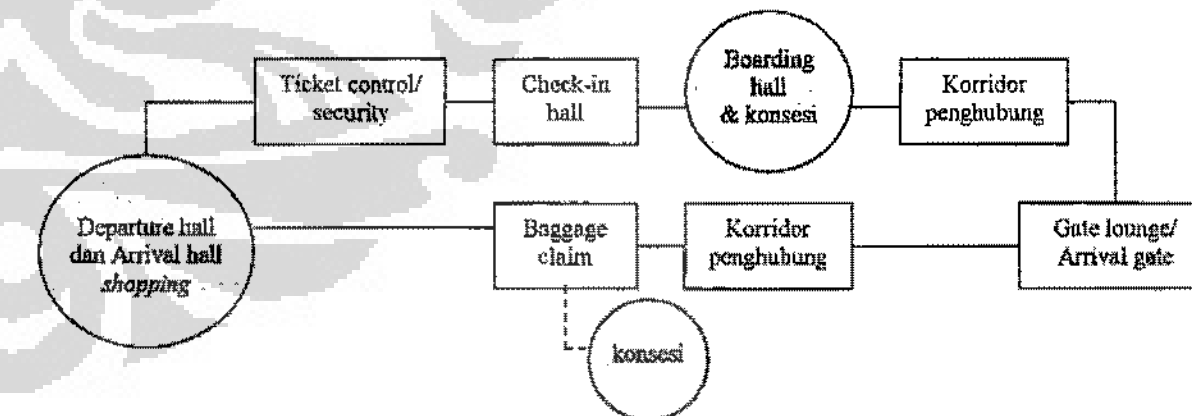
Setelah tiba di terminal, penumpang menuju pintu area *check-in* yang merupakan *ticket control* di lantai dasar. Di sini sudah terjadi penyaringan antara penumpang dan pengunjung. Hanya yang mempunyai tiket yang boleh masuk *check-in hall*. Pada musim liburan atau terjadi peningkatan jumlah penumpang, di depan pintu ini terjadi antrian yang sangat panjang, sehingga aliran penumpang akan terhambat. Sesudah *check-in*, kemudian penumpang naik ke atas menuju *boarding hall* di lantai 1 untuk menunggu sebelum berangkat.

Aliran penumpang yang datang

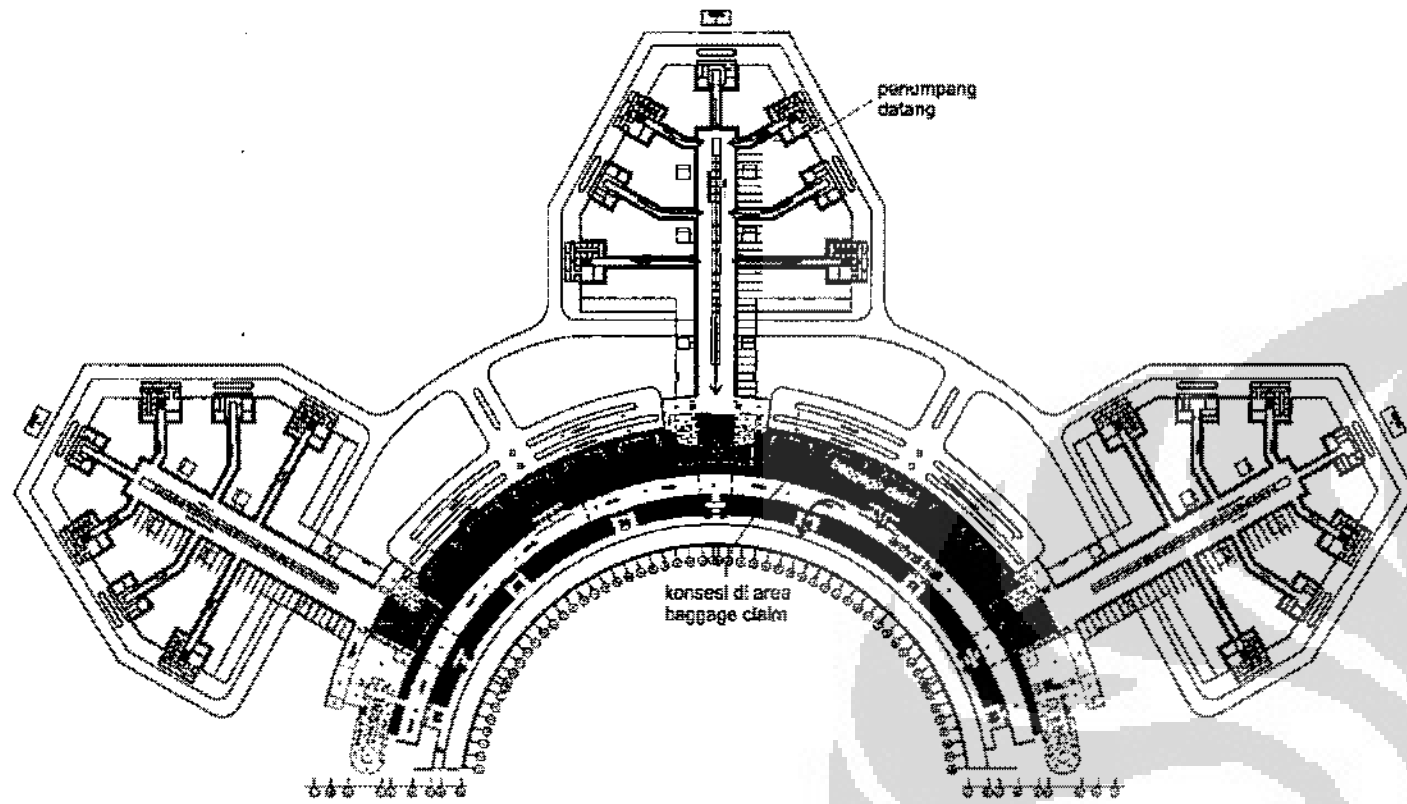


Penumpang yang berangkat dan datang tidak bertemu karena setelah mendarat di lantai 1, penumpang langsung turun menuju *baggage claim* di lantai dasar. Di terminal 1 ini *departure hall* dan *arrival hall* berada di lantai yang sama yang saling berhubungan yaitu di lantai 1.

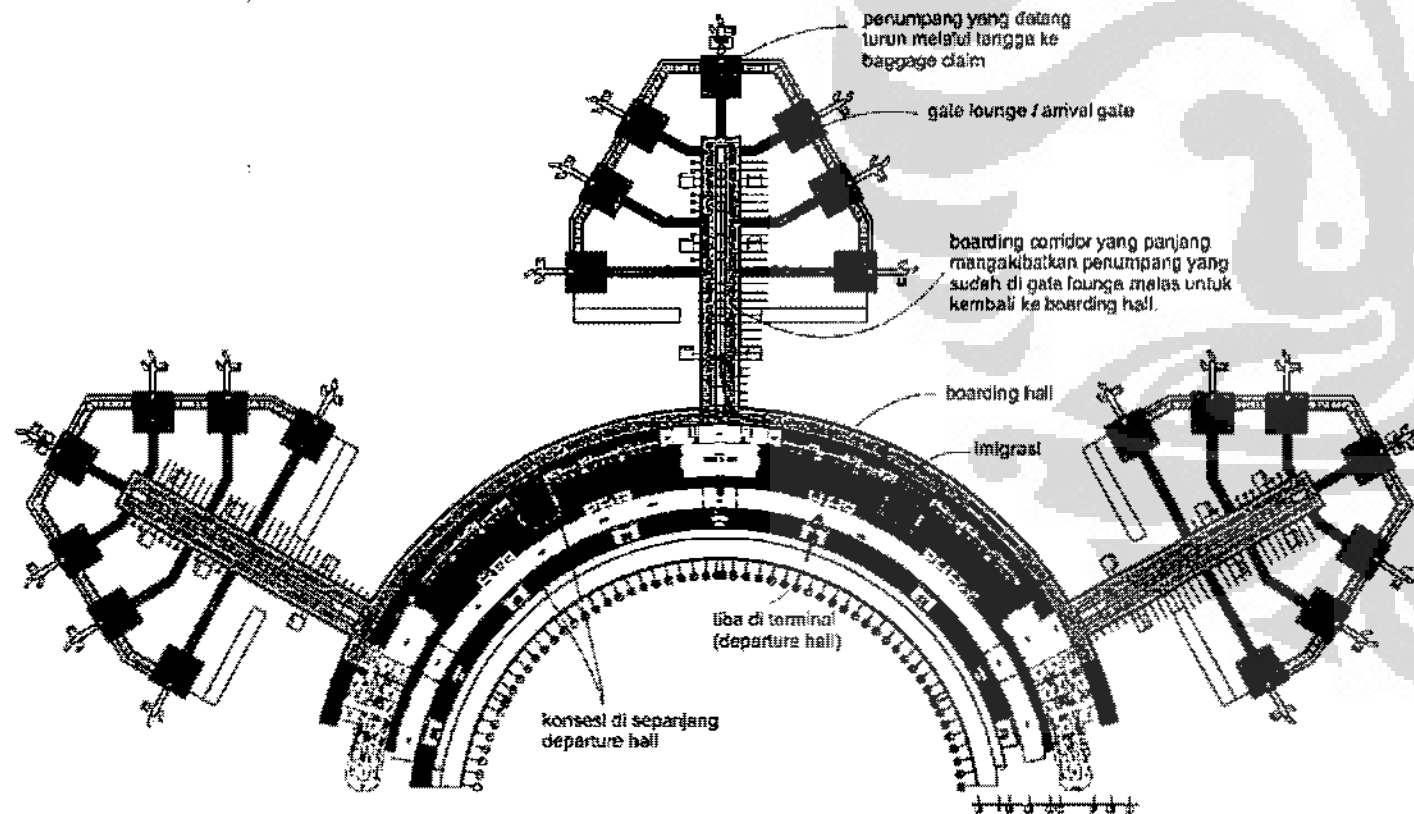
Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan



Area komersial yang terbesar terletak di *departure hall* yang terhubung dengan *arrival hall* yang merupakan zona umum. Koridor yang menghubungkan *boarding hall* dan *gate lounge* cukup jauh, tetapi disepanjang koridor tidak terdapat konsesi. Dengan demikian kebanyakan penumpang menunggu di *boarding hall* sampai pesawatnya dipanggil untuk *boarding*.

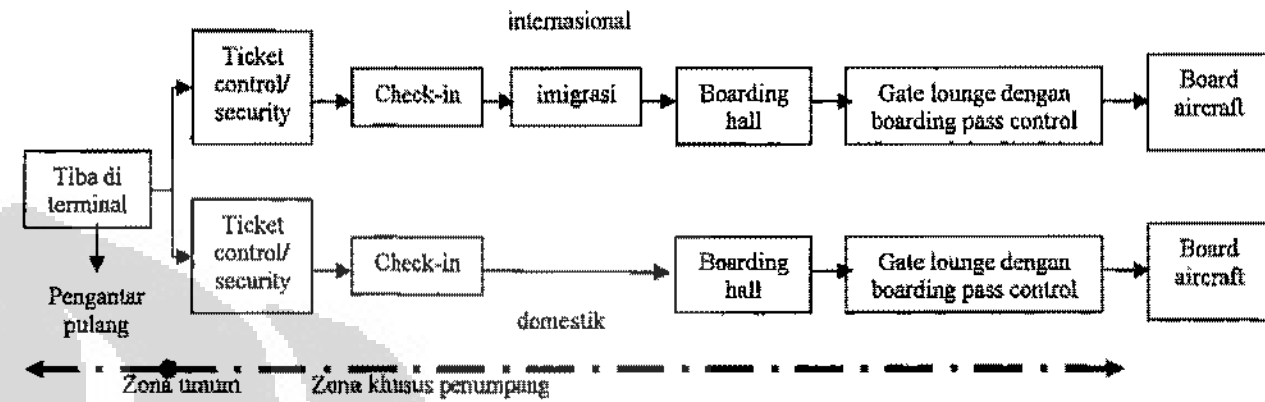


Gambar III-5c. Lantai dasar – Kedatangan (sumber: PT. Angkasa Pura II)



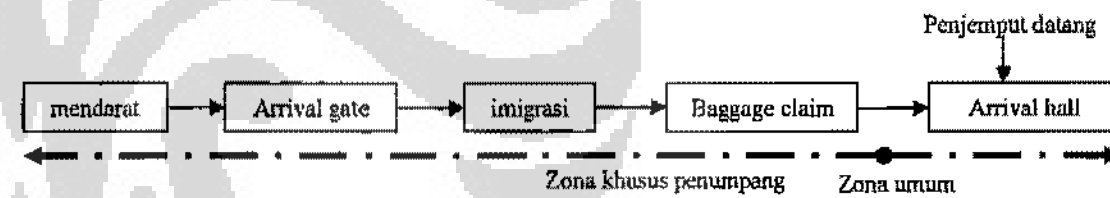
Gambar III-5d. Lantai 1 – Keberangkatan (sumber: PT. Angkasa Pura II)

Aliran penumpang berangkat



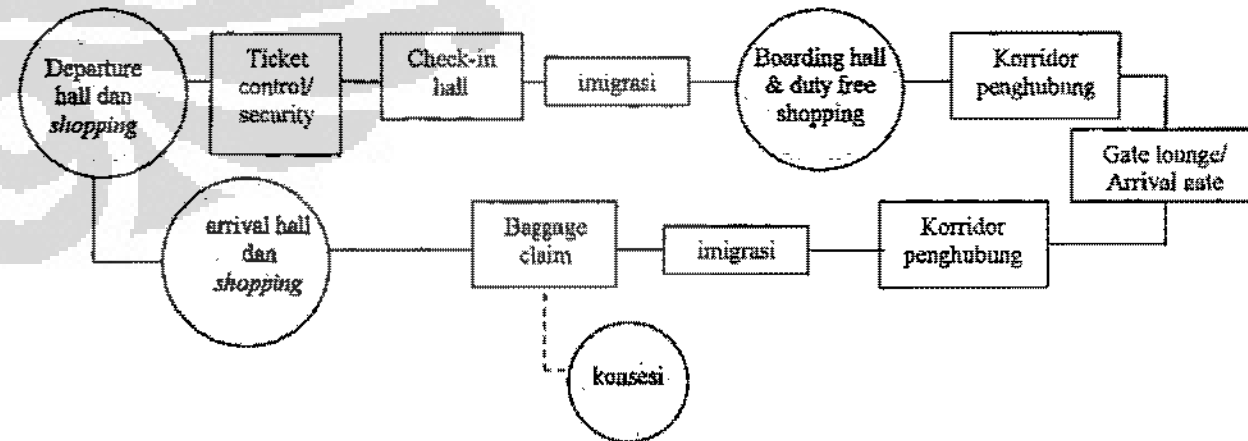
Pemisahan antara penerbangan domestik dan international di terminal 2 sudah terjadi sejak proses *check-in* yang dibatasi dengan sekat, sehingga penumpang domestik dan internasional tidak akan bertemu walaupun menggunakan gedung yang sama. Sama seperti di terminal 1, pada musim liburan atau terjadi peningkatan jumlah penumpang, di depan pintu masuk *check-in area* yang merupakan *ticket control*, biasanya terjadi antrian yang panjang, sehingga aliran penumpang akan terhambat. Semua proses sirkulasi penumpang yang berangkat terjadi di lantai 1.

Aliran penumpang yang datang



Penumpang yang datang mendarat di lantai 1, kemudian langsung turun menuju *baggage claim* di lantai dasar. Jadi *departure hall* dan *arrival hall* tidak berada di lantai yang sama.

Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan





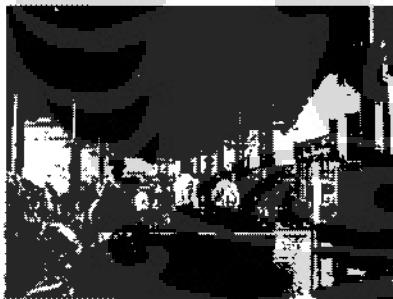
Akibat pemisahan bangunan penerbangan domestik dan internasional yang berjauhan, maka konsentrasi manusia yang datang ke bandara menjadi terpecah. Padahal konsentrasi manusia bisa dijadikan target market yang bagus untuk dijadikan area komersial. Belum lagi transportasi penghubung antar terminal belum memadai, yaitu masih menggunakan bis yang jadwalnya tidak pasti dan rentang yang cukup lama. Jadi konsesi yang dapat diakses umum tidak berada di satu tempat, sehingga pengunjung di terminal 1 tidak dapat menikmati konsesi di terminal 2 dan sebaliknya.

#### Departure Hall dan Check-in Hall

Di terminal 1 dan 2, konsesi zona umum terletak di koridor *departure hall*. Area komersial di *departure hall* terminal 1 tidak sebesar di terminal 2. Jenis konsesinya kebanyakan adalah makanan dan minuman, juga ada beberapa toko souvenir/*gift shop*. Tidak ada satupun konsesi yang berupa tempat makan dan minum di area *check-in hall* yang merupakan zona khusus penumpang, yang ada hanya bank saja. Akibatnya seringkali penumpang yang sudah *check-in* keluar lagi ke *departure hall* untuk menikmati konsesi di sana sambil menunggu waktu *boarding* bersama teman atau anggota keluarga yang mengantar. Sedangkan penumpang yang tidak diantar biasanya langsung menuju *boarding hall* yang dipenuhi deretan konsesi.



Gambar III-6. Suasana check-in hall Terminal 1



Gambar III-7a dan b. Area komersial di *departure hall* Terminal 1 – lantai dasar

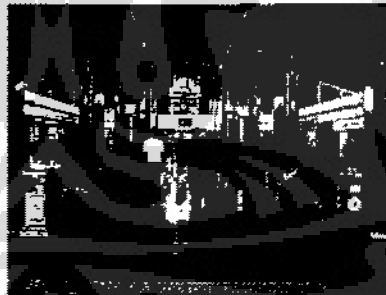
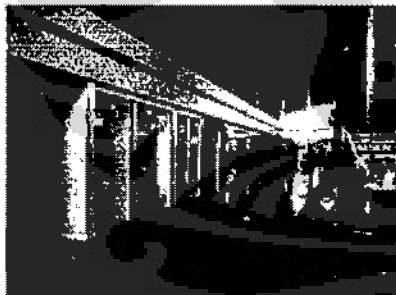


Gambar III-8a dan b. Suasana area komersial di *departure hall* Terminal 2 - lantai 1  
(sumber foto-foto: dokumen pribadi)

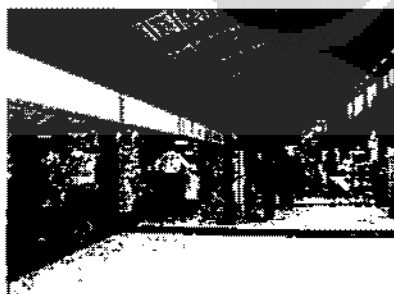
### Boarding Hall dan Gate Lounge

Area komersial berikutnya adalah konsesi yang berada di *boarding hall* yang merupakan zona khusus penumpang. Deretan konsesi di *boarding hall* terminal 1 berupa tempat restoran, vip lounge bank tertentu dan toko buku, sedangkan terminal 2 berupa beberapa toko *duty free*, restoran dan *coffee shop* yang lebih lengkap dan banyak daripada terminal 1. Penumpang internasional harus melewati area *duty-free shopping* sebelum mencapai *gate lounge*. Walaupun area *shopping* bagian dari sirkulasi, tetapi area tersebut tidak mengganggu sirkulasi penumpang. Koridor yang menghubungkan *boarding hall* dan *gate lounge* cukup jauh, tetapi disepanjang koridor tidak terdapat konsesi, sehingga kebanyakan penumpang menunggu di *boarding hall* sampai pesawatnya dipanggil untuk *boarding* karena di area ini juga banyak terdapat *vip lounge* bank-bank tertentu.

Area tersebut dimaksudkan untuk merayu penumpang agar menghabiskan waktu tunggu penumpang. Namun kenyataan yang terjadi tidak banyak penumpang yang memanfaatkannya bahkan cenderung terlihat sepi, terutama di terminal 2. Hal ini mungkin terjadi karena mahalnya harga barang atau makanan di dalam terminal bandara atau suasana yang tidak nyaman sehingga penumpang tidak tertarik untuk menghabiskan waktunya di area ini. Seperti yang saya bahas dalam bab II, penumpang di bandara adalah pembelanja impulsif, yaitu mereka berbelanja karena ada rangsangan dari luar bukan karena ada keinginan dan kebutuhan sebelumnya.



Gambar III-9a dan b. Suasana area komersial di *boarding hall* Terminal 1 - lantai 1



Gambar III-10a dan b. Suasana area komersial di *boarding hall* Terminal 2 - lantai 1  
(sumber foto-foto: dokumen pribadi)

Dari pengamatan saya, secara arsitektural ruang komersial di *boarding hall* ini tidak menawarkan kenyamanan. Hal ini dapat terlihat dari warna merah bata yang menjadi warna dominan terminal, pencahayaan yang kurang dan pemilihan material yang tidak memberi kesan bersih dan nyaman. Dari hasil wawancara saya dengan Ir. Muladyadi LH Pohan, MM dari PT Angkasa Pura II, bandara ini memang berkonsep taman sesuai dengan iklim negara kita yaitu tropis, sehingga semua terkesan terbuka dan pendingin udara tidak perlu dipakai di semua area terminal begitu pula penggunaan material yang berkesan alami. Walaupun demikian mungkin perlu diadakan penelitian lebih lanjut bagaimana konsep taman yang dapat menjadi nyaman bagi penumpang bandara agar renovasi yang dilakukan dapat maksimal.

#### Area Kedatangan

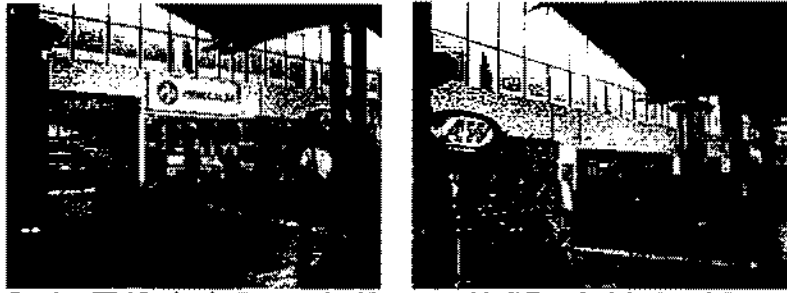
Untuk area kedatangan baik di terminal 1 maupun 2, area konsesi hanya berada di area *baggage claim* dan di koridor *arrival hall*. Hanya beberapa konsesi di area *baggage claim* yang masih merupakan zona khusus penumpang, namun kurang diminati penumpang karena menurut pengamatan dan pengalaman saya biasanya penumpang ingin cepat-cepat keluar dari terminal. Keluar dari *baggage claim* penumpang menuju *arrival hall* yang merupakan zona umum. *Departure hall* dan *arrival hall* terminal 2 terletak di lantai yang berbeda, jadi pengunjung atau penumpang harus menggunakan lift untuk transfer antar lantai. Berbeda halnya dengan di terminal 1, *departure hall* dan *arrival hall* terletak pada lantai yang sama. Dengan demikian terjadi deretan konsesi yang menyerupai *shopping arcade* (gambar III-13a dan b). Jadi pengantar dan penjemput bisa berada di satu area, sehingga area komersial bisa dinikmati semua pengguna terminal 1 dengan mudah. Jenis konsesi di *arrival hall* adalah tur dan travel, penyewaan mobil, bis, taxi, hotel dan beberapa tempat berjualan makanan dan minuman.



Gambar III-11. Suasana konsesi di *baggage claim* terminal 2



Gambar III-12a dan b Suasana *arrival hall* Terminal 2 - lantai dasar



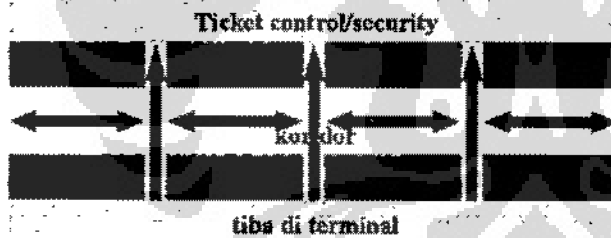
Gambar III-13a dan b. Suasana koridor *arrival hall* Terminal 1 - lantai dasar  
(sumber foto-foto: dokumen pribadi)

## Analisis

Adanya *ticket control* sebagai pembatas *departure hall* dan *check-in hall* agak menghambat sirkulasi penumpang, karena jika terjadi penumpukan penumpang akan mengakibatkan antrian yang panjang. Sangat disayangkan bahwa penumpang yang menunggu *check-in* tidak dapat menunggu di restoran ataupun *snack bar* karena tidak ada area komersial di *check-in hall*. Area komersial dalam terminal ini tidak mengganggu sirkulasi penumpang. Area komersial berada di simpul sirkulasi penumpang, yaitu di *departure hall* (zona umum), tempat pengunjung atau penumpang menunggu dan *boarding hall* (zona khusus penumpang).

Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Soekarno-Hatta:

### 1. Area komersial di *Departure Hall*



Setibanya di terminal penumpang bisa langsung ke *ticket control*, karena bentuk area komersial membentuk koridor menyamping.

### 2. Area komersial di *Boarding Hall*

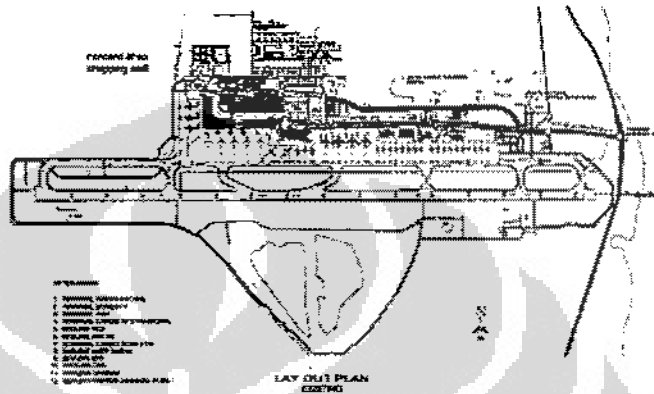


Penumpang mau tak mau harus melewati area komersial karena di sepanjang koridor dari titik imigrasi menuju titik *gate lounge* terdapat konsesi-konsesi yang membentuk seperti *shopping pedestrian*.

### III.2.2. Bandar Udara Ngurah Rai, Bali

Bandara adalah bandara internasional yang terletak di sebelah selatan Bali, Indonesia sekitar 13 km dari ibukota Bali, Denpasar. Bandara tersibuk untuk bagian timur Indonesia ini mempunyai dua terminal, yaitu terminal domestik dan terminal internasional. Bali sebagai daerah turis dunia menyebabkan besarnya angka penumpang pesawat baik dari dalam maupun luar negeri.

Sama dengan terminal bandara Soekarno-Hatta, terminal ini memisahkan penerbangan domestik dan internasional dengan gedung yang berbeda. Walaupun ada pemisahan bangunan penerbangan domestik dan internasional berbeda dengan terminal bandara Soekarno-Hatta, kedua terminal ini tidak berjauhan karena masih dapat diakses mudah dengan berjalan kaki.

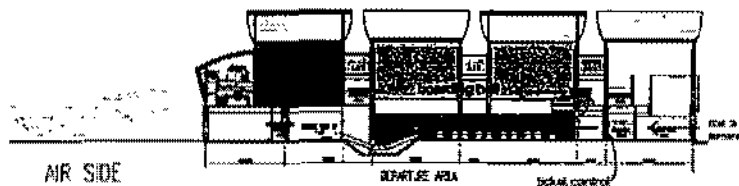


Gambar III-14. Masterplan (sumber: PT. Angkasa Pura I)

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bapak Agus Pastur dari PT. Angkasa Pura I, saat ini sedang direncanakan dibangun sebuah bangunan komersial di depan bangunan terminal domestik dan internasional (saat ini lahan parkir). Bangunan komersial yang terpisah dari bangunan terminal tersebut tetap memiliki keterkaitan dengan kegiatan di area keberangkatan dan kedatangan domestik maupun internasional, memanfaatkan persyaratan jarak bebas serta menjadi *entrance/exit point* bagi pengguna bandara.

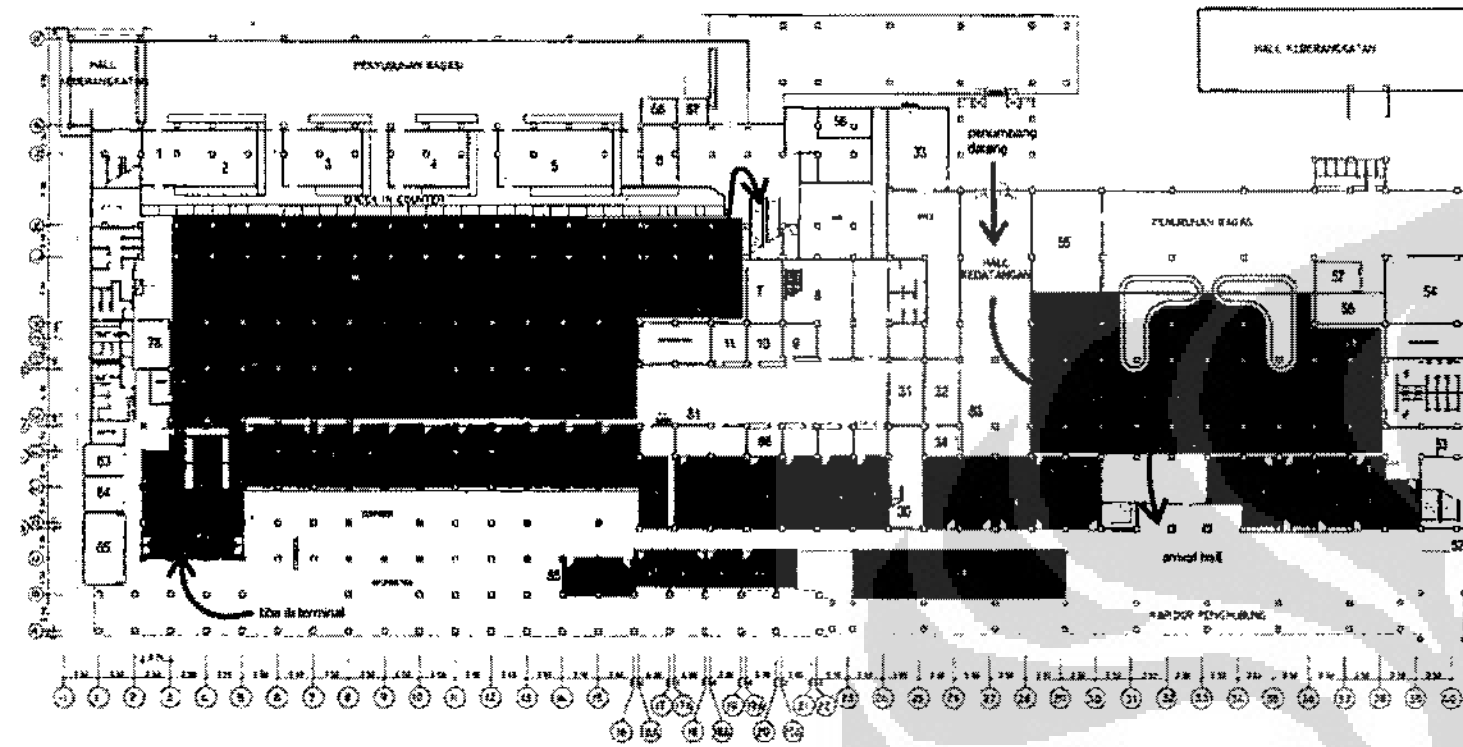


Gambar III-15a. Potongan terminal 1 dan rencana bangunan komersial (sumber: PT. Angkasa Pura I)

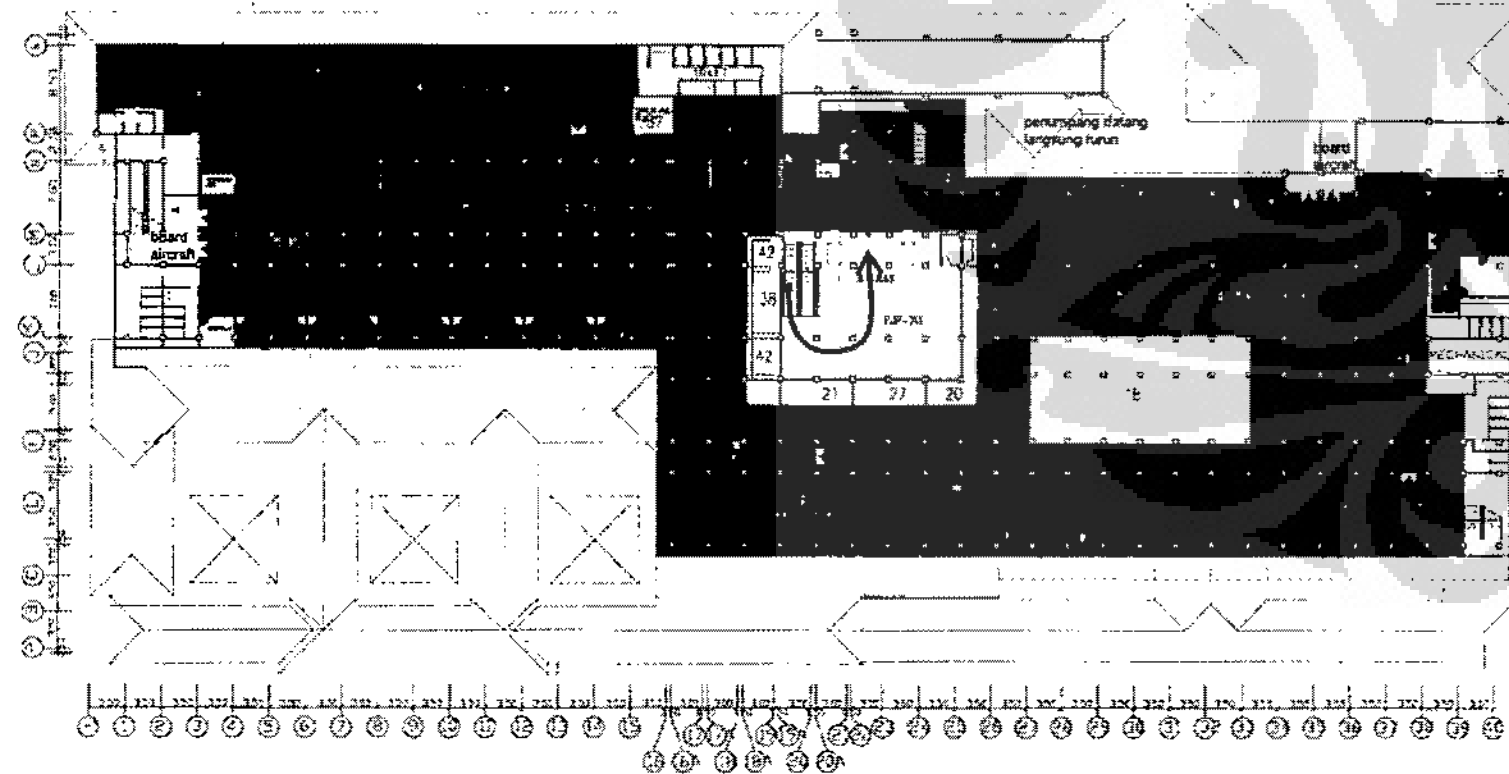


Gambar III-15b. Potongan terminal internasional (sumber: PT. Angkasa Pura I)

Terminal Domestik



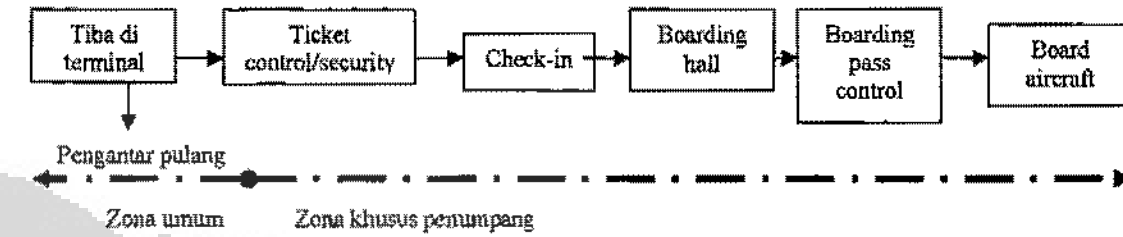
Gambar III-16a. Denah Lantai 1 (sumber: PT. Angkasa Pura I)



Gambar III-16b. Denah lantai 2 (sumber: PT. Angkasa Pura I)

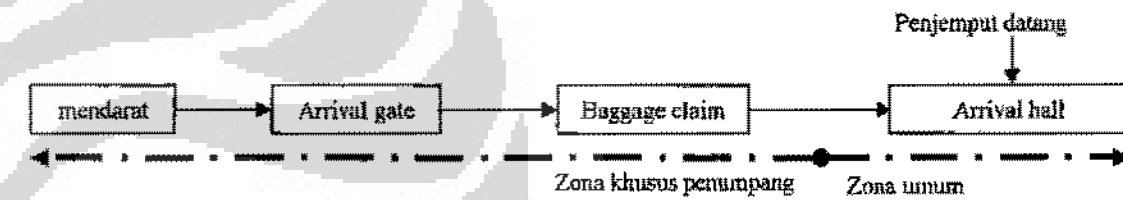
Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di gambar dan pengalaman saya, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang untuk penumpang:

Aliran penumpang berangkat



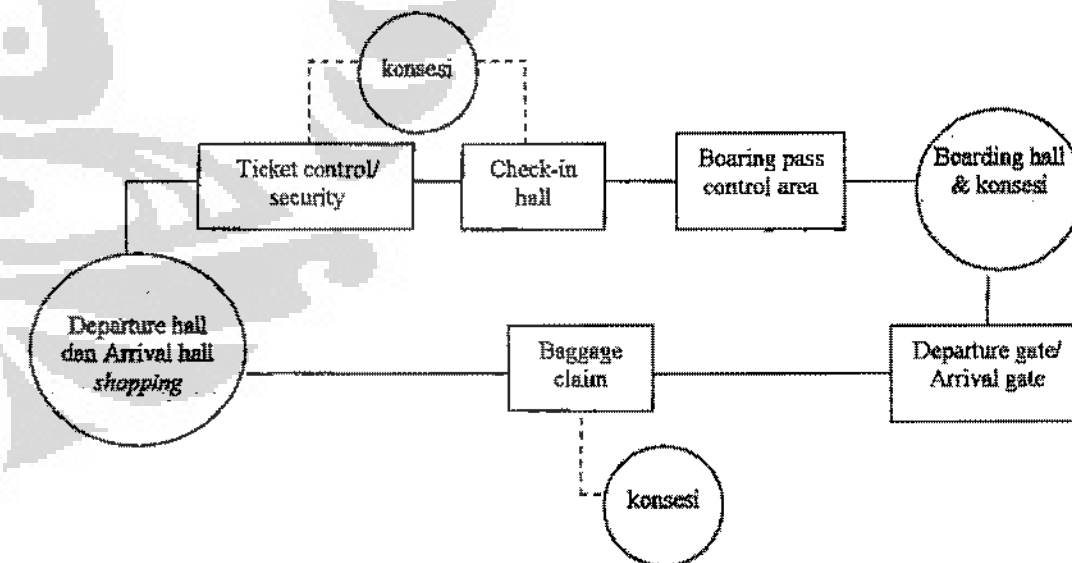
Setelah tiba di terminal, penumpang melakukan *check-in* di lantai dasar, kemudian naik ke atas menuju *boarding hall* di lantai 1 untuk berangkat. Tidak ada *gate lounge* di terminal domestik ini.

Aliran penumpang yang datang

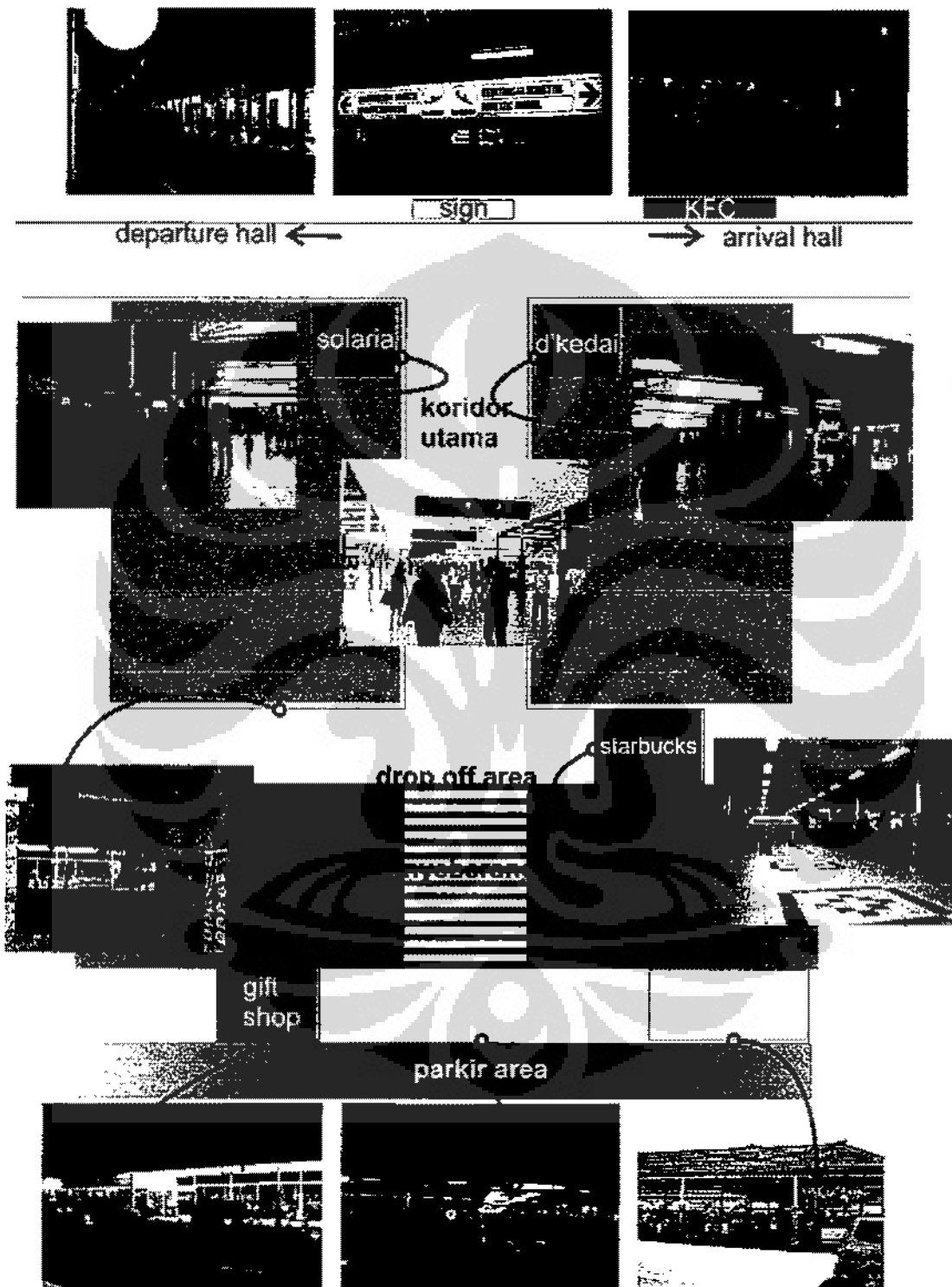


Penumpang yang datang mendarat di lantai 1, kemudian turun menuju *baggage claim* di lantai dasar. Jadi *departure hall* dan *arrival hall* berada di lantai yang sama.

Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan

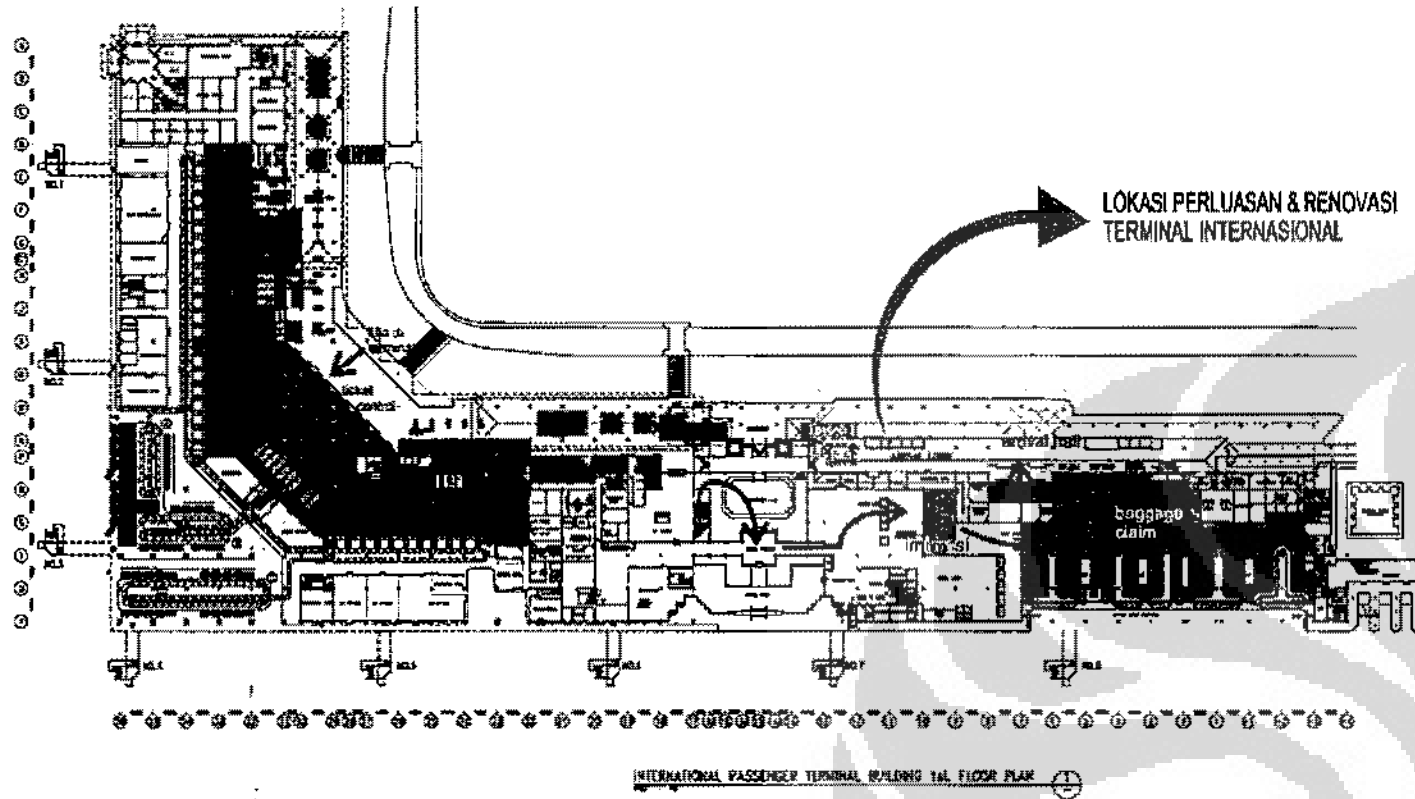


Untuk terminal domestik, walaupun tidak tampak dalam gambar denah, di terminal ini terdapat koridor yang menghubungkan *departure hall* terminal domestik dengan tempat parkir. Di sepanjang koridor tersebut terdapat area komersial seperti yang tampak dalam gambar-gambar berikut.

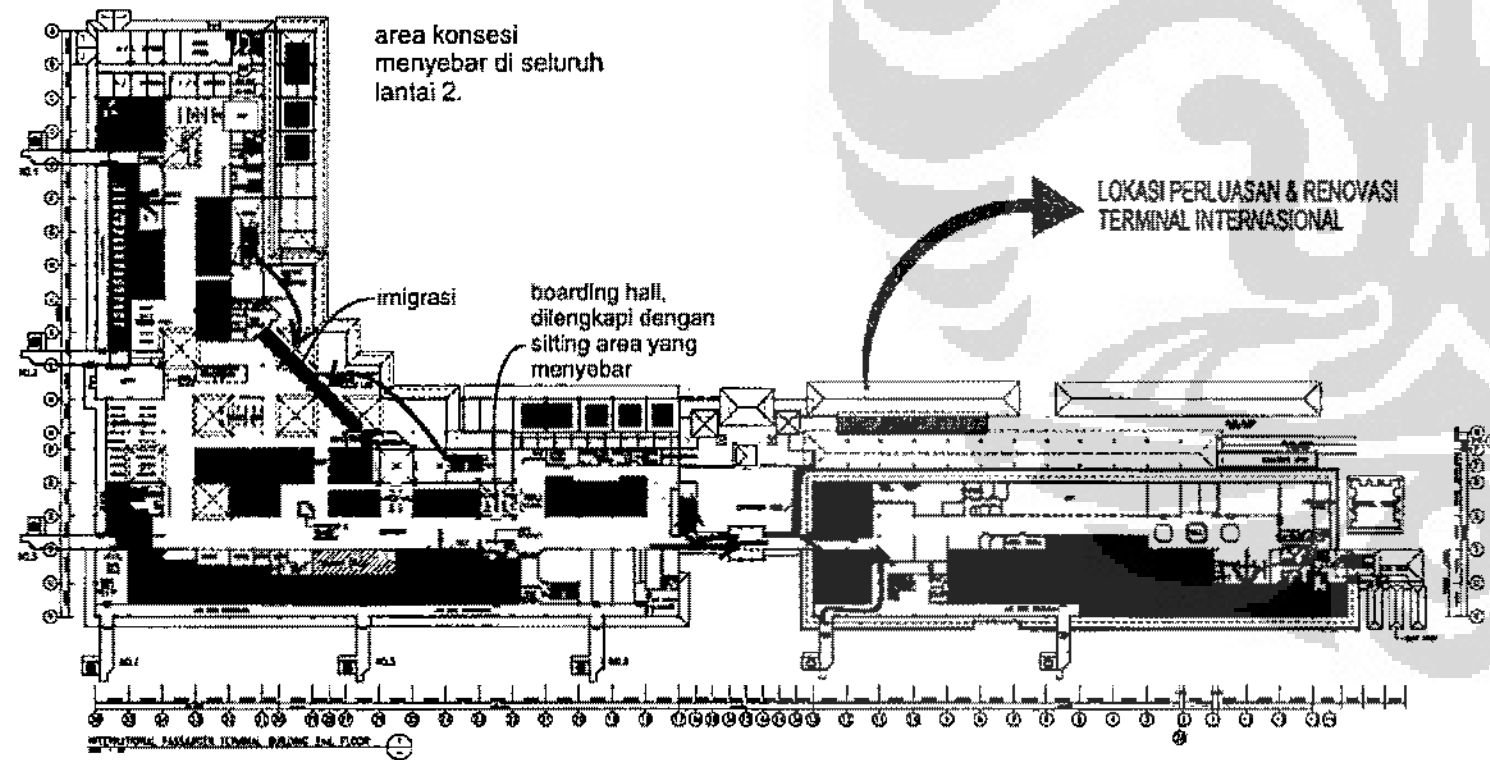


Gambar III-17. Suasana koridor menuju terminal domestik (sumber foto: dokumen pribadi)

Terminal Internasional

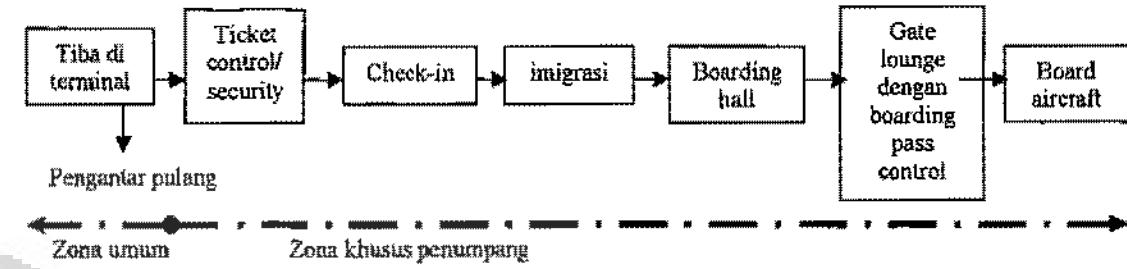


Gambar III-18a. Denah Lantai 1 (sumber: PT. Angkasa Pura I)

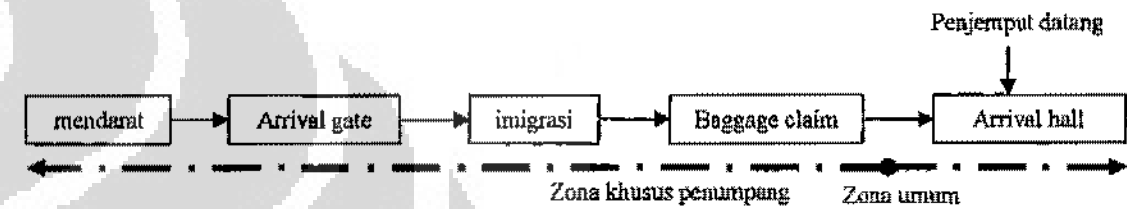


Gambar III-18b. Denah Lantai 2 (sumber: PT. Angkasa Pura I)

Aliran penumpang berangkat



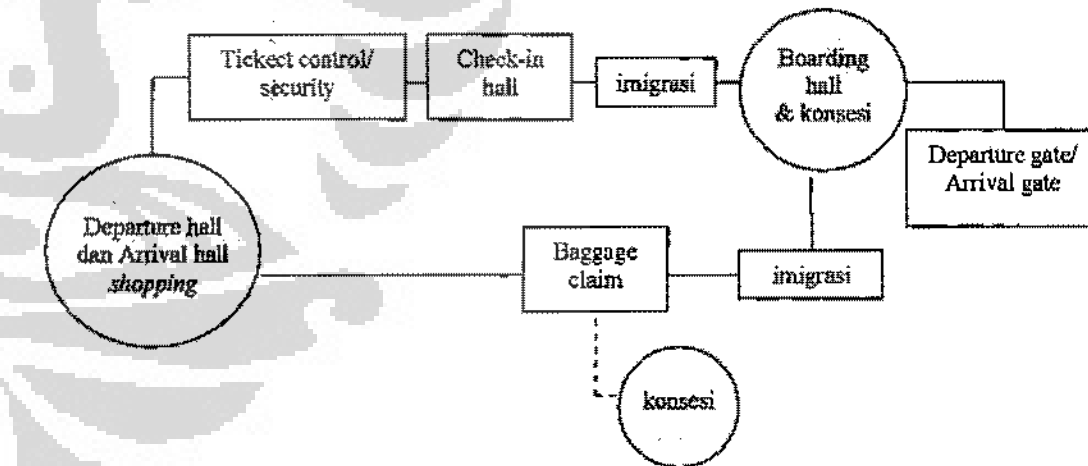
Aliran penumpang yang datang



Semua proses sirkulasi penumpang yang berangkat terjadi di lantai yang sama, yaitu lantai 1.

Penumpang yang datang mendarat di lantai 1, kemudian turun menuju *baggage claim* di lantai dasar. Jadi *departure hall* dan *arrival hall* tidak berada di lantai yang sama.

Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan





Sirkulasi penumpang dalam bandara ini masih menggunakan sistem pemisahan gedung untuk penumpang domestik dan internasional. Kelemahan sistem ini adalah konsentrasi pengunjung dan penumpang seluruh bandara terpecah. Oleh karena itu rencana penambahan gedung komersial di depan gedung terminal adalah usaha untuk menampung seluruh penumpang baik domestik maupun internasional dalam satu bangunan.

Berbeda dengan bandara Soekarno-Hatta, walaupun *check-in hall* sudah merupakan zona khusus penumpang, di *check-in hall* terminal domestik bandara ini terdapat beberapa konsesi. Kemudian penumpang yang sudah *check-in* menuju lantai atas *boarding hall*. Karena terminal domestik tidak memiliki *gate lounge*, semua penumpang menunggu di dua ruangan *boarding lounge* yang berhubungan. Hampir di sekeliling ruangan dipenuhi konsesi dan ruang tunggu *vip lounge*. Sedangkan di terminal internasional, tidak ada konsesi di area *check-in hall*. Penumpang yang sudah *check-in* juga di arahkan ke lantai atas menuju imigrasi. Setelah imigrasi, penumpang masuk ke *boarding hall*. Di *boarding hall* terminal internasional konsesi memenuhi seluruh lantai dua. *Boarding hall* di terminal ini terlihat seperti *shopping center* karena konsesi menyebar di seluruh lantai ini, sedangkan deretan *gate lounge* berada di sisi-sisi bangunan. Bagi penumpang yang datang, beberapa konsesi dapat dijumpai di area *baggage claim* kedatangan baik terminal internasional maupun domestik, begitu pula di sepanjang selasar luar terminal.

Baik di terminal domestik maupun internasional *departure hall* dan *arrival hall* terletak pada lantai yang sama pada masing-masing bangunan, sehingga tampak deretan konsesi sepanjang koridor. Jadi di bandara ini area komersial diletakkan di area yang menjadi konsentrasi manusia masing-masing gedung, yaitu di *departure hall* dan *arrival hall* yang saling terhubung (zona umum), *boarding hall* (zona khusus penumpang). *Arrival hall* yang berhubungan *departure hall* merupakan konsentrasi manusia sebagai tempat tunggu para penjemput yang tepat sebagai target market. Jadi pengantar dan penjemput bisa berada di satu area, sehingga area komersial bisa dinikmati semua pengguna masing-masing terminal dengan mudah. Jenis konsesinya juga tidak beragam, kebanyakan adalah *gift shop*, *snack bar* dan restoran. Penambahan koridor yang menghubungkan tempat parkir dan terminal domestik juga merupakan usaha yang cukup baik untuk meramaikan suasana bandara Ngurah Rai.

## Analisis

Adanya *ticket control* sebagai pembatas *departure hall* dan *check-in hall* agak menghambat sirkulasi penumpang, karena jika terjadi penumpukan penumpang akan mengakibatkan antrian yang panjang. Area komersial di bandara ini berada di simpul sirkulasi, yaitu di *departure hall* yang juga terhubung dengan *arrival hall* (zona umum) tempat pengunjung, penumpang, pengantar dan penjemput menunggu dan *boarding hall* (zona khusus penumpang).

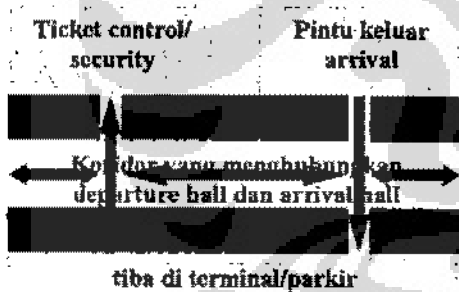
Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Ngurah Rai:

### 1. *Departure Hall* dan *Arrival Hall*



Terminal Domestik: *departure hall* juga merupakan *arrival hall*.

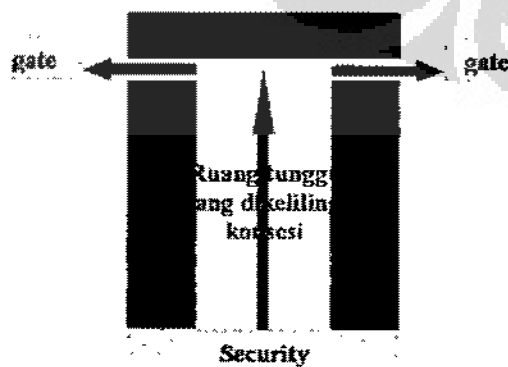
Penumpang yang berangkat mau tak mau harus melewati area komersial dari titik tiba di bandara menuju *ticket control*. Penumpang yang datang juga harus melewati koridor area komersial yang sama (gambar III-17) dari pintu keluar arrival menuju parkir.



Terminal internasional: *departure hall* yang juga merupakan *arrival hall*.

Penumpang dapat langsung menuju *ticket control* dari titik tiba di terminal, demikian pula dengan penumpang yang datang

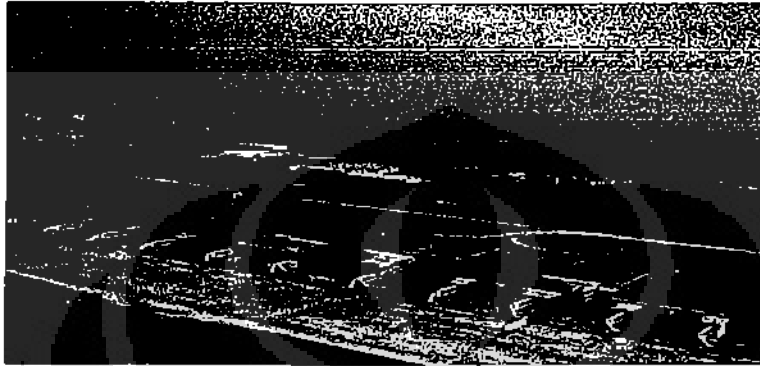
### 2. *Boarding hall*



*Boarding hall* terminal domestik dan internasional merupakan ruang tunggu yang dilengkapi di area *shopping* di sekelilingnya.

### III.2.3. Bandar Udara Juanda, Surabaya

Bandara ini adalah bandar udara internasional yang melayani kota Surabaya, Jawa Timur dan sekitarnya. Bandara Juanda terletak di Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan kota Surabaya. Bandara baru ini menggantikan bandara lama. Bandara Juanda yang baru sudah dioperasikan mulai dari tanggal 07 November 2006, walaupun baru diresmikan pada tanggal 15 November 2006 oleh Presiden RI Susilo Bambang Yudhoyono.



Gambar III-19. Perspektif (sumber: dokumen pribadi)

Walaupun baru bandara ini tetap menggunakan landas pacu yang sama. Bandara ini memiliki panjang landasan 3000 meter. Bandara Juanda yang baru memiliki luas sebesar 51.500 m<sup>2</sup>, atau sekitar dua kali lipat dibanding terminal lama yang hanya 28.088 m<sup>2</sup>. Bandara baru ini juga dilengkapi dengan fasilitas lahan parkir seluas 28.900 m<sup>2</sup> yang mampu menampung lebih dari 3.000 kendaraan. Bandara ini diperkirakan mampu menampung 6 juta hingga 8 juta penumpang per tahun dan 120.000 ton kargo/tahun.<sup>40</sup>

Bandara Juanda baru terdiri dari tiga lantai<sup>41</sup>. Terminal baru ini memiliki tiga bagian utama, yakni terminal domestik (sisi barat), terminal internasional (sisi selatan). Di antara kedua terminal itu terdapat plaza/*waving gallery* sebagai tempat para pengantar penumpang untuk melihat langsung pesawat saat mendarat maupun tinggal landas di landasan pacu<sup>42</sup>.

Sebagai Pusat Terminal Kargo terjadi pergeseran Bandara Juanda dari *Run Way Operator* dan *Airport Administrator* menjadi *Airport Business*. Menjamin terselenggaranya suatu pelayanan jasa kebandar-udaraan yang cepat, tepat, efisien dan

<sup>40</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandaru\\_Juanda](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandaru_Juanda)

<sup>41</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara\\_Juanda](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara_Juanda)

<sup>42</sup> <http://www.sinarharapan.co.id/berita/0611/07/sh04.html>

bersinergi dengan moda transportasi lanjutan . Dalam pengembangannya bandar udara Juanda mempunyai misi untuk menjadikannya *transshipment airport business*, yaitu:

- Terminal kargo; jam operasi 24 jam domestik dan internasional
- Bisnis properti; hotel transit, internasional hospital
- Transportasi intermodal; taxi limousine, car rental, taksi, bus, travel antar kota, charter flight
- Bisnis terminal; minimarket, *executive lounge*, perbelanjaan, penukaran uang

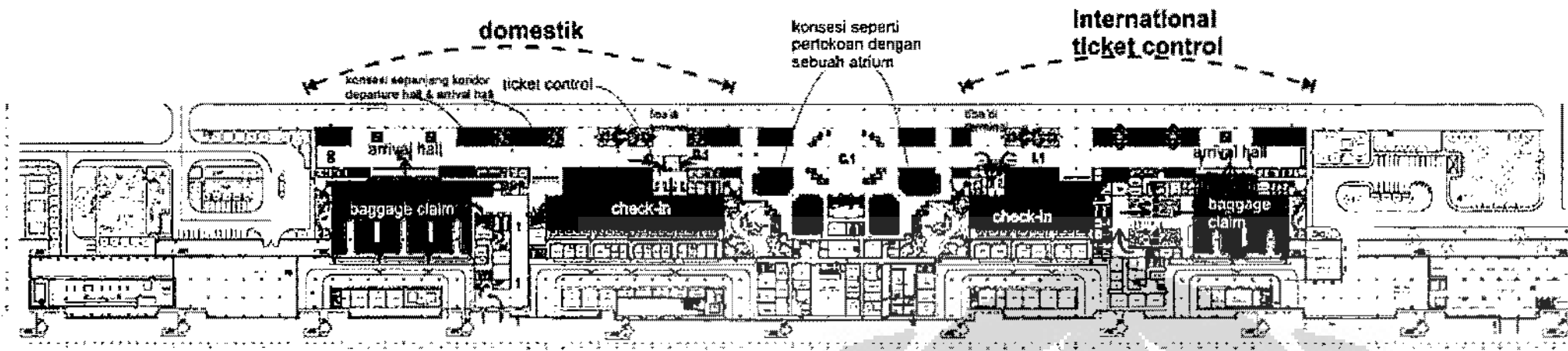
Di bandara ini terdapat 11 ruang tunggu di terminal ini, yakni 7 di terminal domestik dan 4 di terminal internasional. Ruang tunggu tersebut dilengkapi dengan garbarata atau belalai, sebagai akses penumpang menuju pesawat secara langsung. Dari 11 garbarata, satu di antaranya bercabang dua yang langsung membawanya ke pesawat. Arus penumpang keberangkatan domestik telah disiapkan 4 pintu masuk, masing-masing pintu sudah dilengkapi dengan alat X-ray untuk memeriksa bagasi calon penumpang.

Sirkulasi penumpang di terminal baru ini didesain sangat sederhana. Semua penumpang masuk melalui lantai satu, yang di dalamnya telah tersedia fasilitas *check-in* seperti loket pembelian tiket, pengambilan *boarding pass*, penitipan bagasi, dan pusat pemeriksaan (*security centre*). Setelah itu, penumpang naik ke lantai dua yang merupakan ruang tunggu calon penumpang menuju pesawat. Lantai dua ini dilengkapi dengan tiga unit escalator datar masing-masing berukuran 50 meter, sehingga penumpang tidak perlu berjalan untuk menuju ruang tunggu pesawat. Lantai dua juga menjadi transit pertama bagi penumpang yang baru tiba<sup>43</sup>.

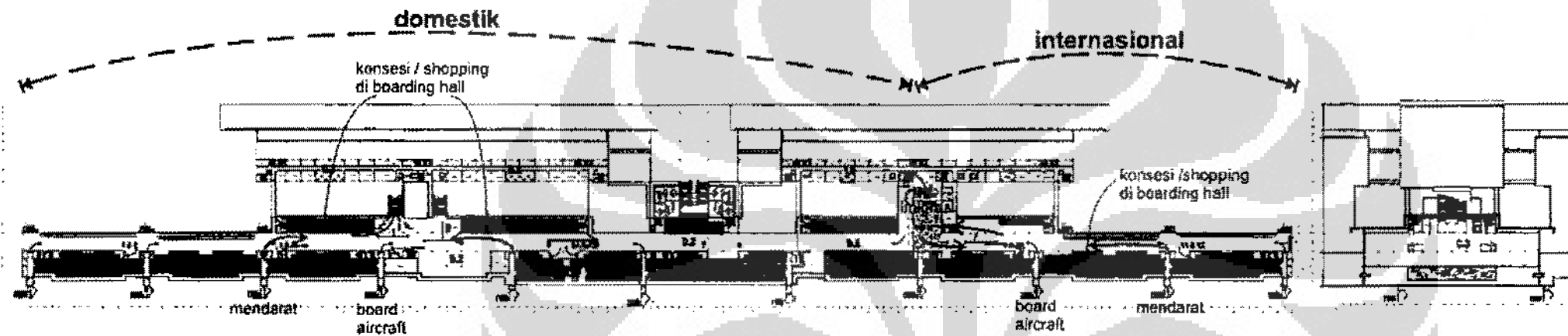


Gambar III-20. *Arrival Concourse* (sumber: dokumen pribadi)

<sup>43</sup> <http://www.sinarbarapan.co.id/berita/0611/07/sh04.html>

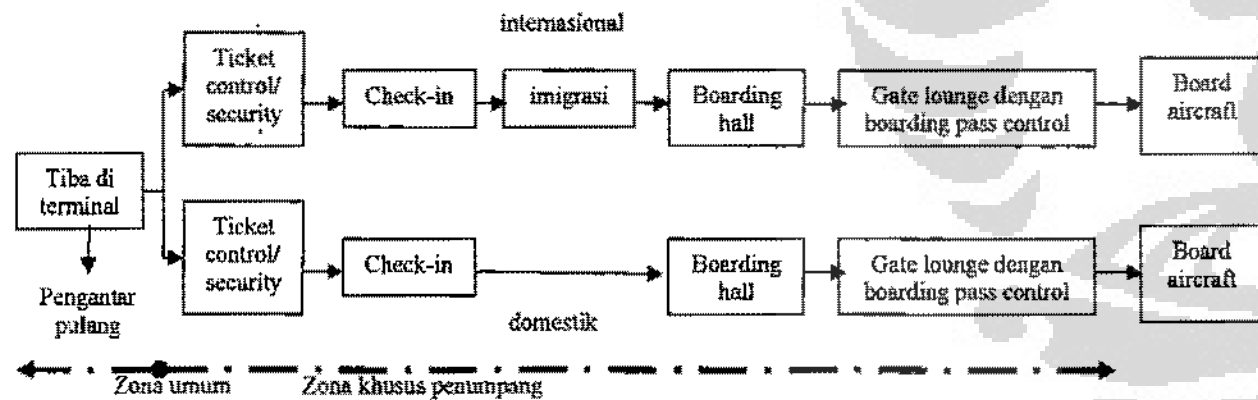


Gambar III-21a. Lantai dasar



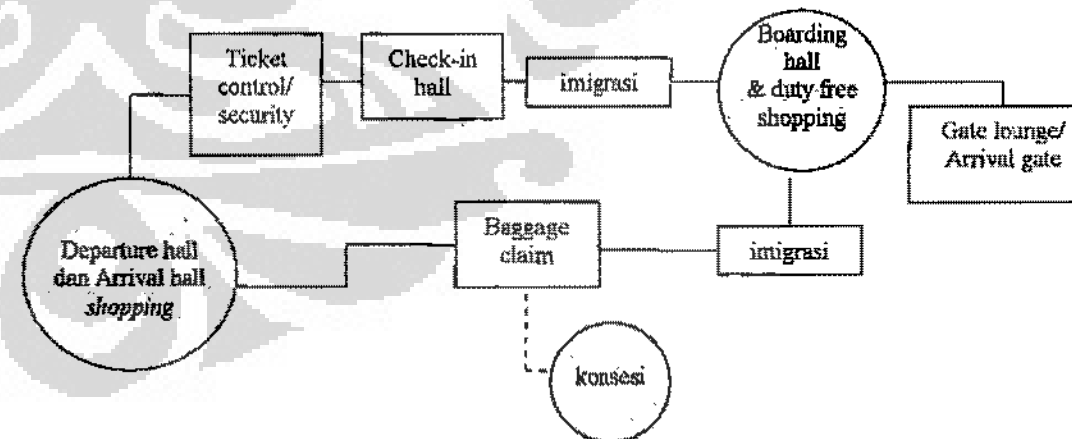
Gambar III-21b. Lantai 1

Aliran penumpang berangkat

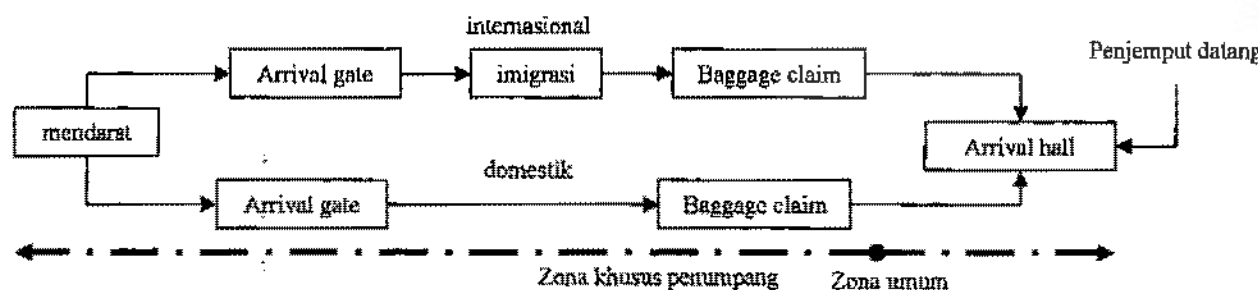


Pemisahan antara penerbangan domestik dan international di terminal 2 sudah terjadi sejak proses *check-in* yang dibatasi dengan sekat, sehingga penumpang domestik dan internasional tidak akan bertemu walaupun menggunakan gedung yang sama.

Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan (internasional)

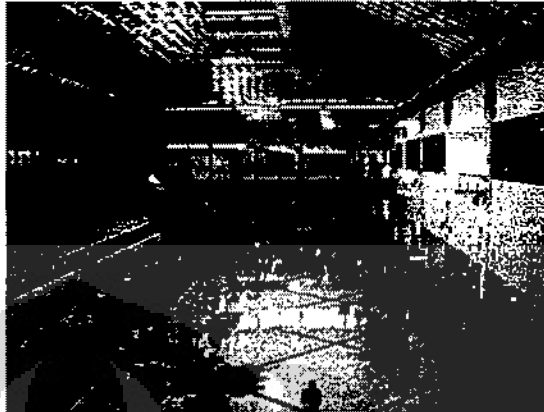


Aliran penumpang yang datang



Organisasi ruang domestik sama dengan internasional, hanya saja tidak ada ruang imigrasi. Berbeda dengan dua kasus sebelumnya, penumpang yang berangkat dan yang datang bertemu di *boarding hall* yang dilengkapi dengan *duty-free shopping*.

Dari gambar saya lihat bahwa begitu sampai bandara ini penumpang disambut dengan area komersial di tengah-tengah bangunan di lantai dasar (gambar III-27a). Penumpang domestik dan internasional mempunyai area *check-in* masing-masing. Seperti yang sudah saya bahas di kasus sebelumnya kelemahan sistem ini adalah penumpang internasional tidak dapat menikmati konsesi di area *boarding hall* domestik. Akibatnya konsesi dalam *boarding hall* internasional tidak sebanyak domestik (gambar III-21b) karena lalu lintas penerbangan internasional di Juanda tidak setinggi di Ngurah Rai. Di area *check-in* tidak terlihat konsesi satupun (gambar III-22). Dari gambar tampak *check-in* area sudah merupakan bukan umum karena sudah terjadi penyaringan di area *ticket control*.



Gambar III-22. *Check-in hall*

Dari *check-in hall* penumpang-penumpang tersebut naik ke lantai 1 untuk menunggu di *boarding hall* sebelum ke *boarding gate*. Di *boarding hall* dipenuhi dengan deretan konsesi. Penumpang yang mempunyai waktu tunggu lebih dapat menghabiskan waktunya di sini.

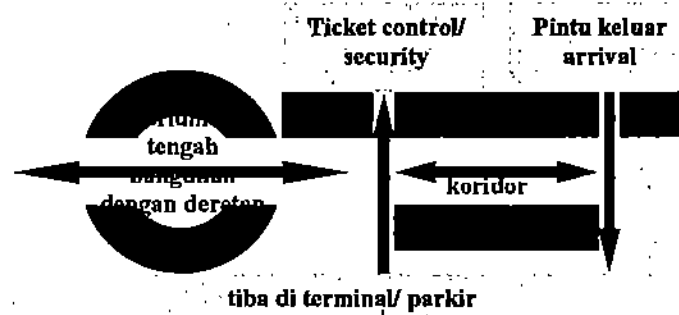
Beberapa konsesi terlihat di area *baggage claim* kedatangan internasional dan domestik, begitu pula di sepanjang koridor *arrival hall* yang berhubungan dengan *departure hall*. Di tengah bangunan terdapat sebuah atrium lengkap dengan shopping arena yang menjadi pembatas terminal domestik dan internasional.

### Analisis

Area komersial di bandara ini berada di simpul sirkulasi, yaitu di *departure hall* yang juga terhubung dengan *arrival hall* (zona umum), tempat pengunjung, penumpang, pengantar dan penjemput menunggu, bahkan dilengkapi dengan atrium sebagai titik orientasi dan *boarding hall* (zona khusus penumpang).

Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Juanda:

## 1. *Departure Hall dan Arrival Hall*



Baik terminal domestik maupun internasional, *departure hall* berhubungan *arrival hall* karena bandara ini hanya terdiri dari satu bangunan yang melayani penerbangan domestik dan internasional. Penumpang dapat langsung menuju *ticket control* dari titik setibanya di terminal menuju *ticket control*, demikian pula dengan penumpang yang datang dapat langsung ke area parkir, tanpa harus melewati semua area konsesi. Terdapat sebuah atrium di tengah-tengah bangunan sebagai titik orientasi penumpang dan pembatas antara bagian penerbangan domestik dan internasional.

## 2. *Boarding hall*



Gambar III-23. Boarding hall yang dilengkapi dengan *duty-free shopping* (sumber: dokumen pribadi)

Area komersial di *boarding hall* berada di satu sisi koridor, sisi yang lainnya berupa deretan *gate lounge*. Sistem seperti ini memudahkan penumpang mencapai *gate lounge*. Sehingga waktu tunggu yang ada dapat dihabiskan di area *shopping* dekat *gate lounge*-nya di *boarding hall*, tanpa ada rasa takut ketinggalan pesawat karena harus melalui koridor panjang dulu sebelum sampai *gate lounge* seperti di Bandara Soekarno-Hatta.

### III.2.4. Bandar Udara Kualanamu (Mendatang)

Bandara yang berada di Desa Beringin, Deli Serdang ini akan menggantikan bandara Polonia. Akibat letak bandara Polonia yang sangat dekat dengan pusat kota – sekitar 2 km – bandara ini menyebabkan bangunan-bangunan di Medan dibatasi jumlah tingkatnya. Dampak dari peraturan ini adalah sedikitnya jumlah bangunan tinggi di Medan. Selain itu, bandara ini juga diperkirakan sudah atau hampir melebihi kapasitasnya. Sejak pemberian izin penerbangan diringkankan di Indonesia pada tahun 2000-an, jumlah penerbangan yang melayani Polonia meningkat tajam. Bandara Polonia mempunyai luas sebesar 144 hektar yang dirancang untuk dapat memuat maksimum sekitar 900.000 penumpang. Dari tahun ke tahun arus penumpang Polonia cenderung mengalami peningkatan antara 15 hingga 20 persen. Dari segi jumlah penerbangan, pada 1998 terdapat 56 penerbangan dalam sehari, namun pada tahun 2005 telah meningkat antara 125 hingga melebihi 150 penerbangan perhari, dengan penumpang lebih kurang 3,8 juta orang pertahun, baik domestik dan internasional<sup>44</sup>.

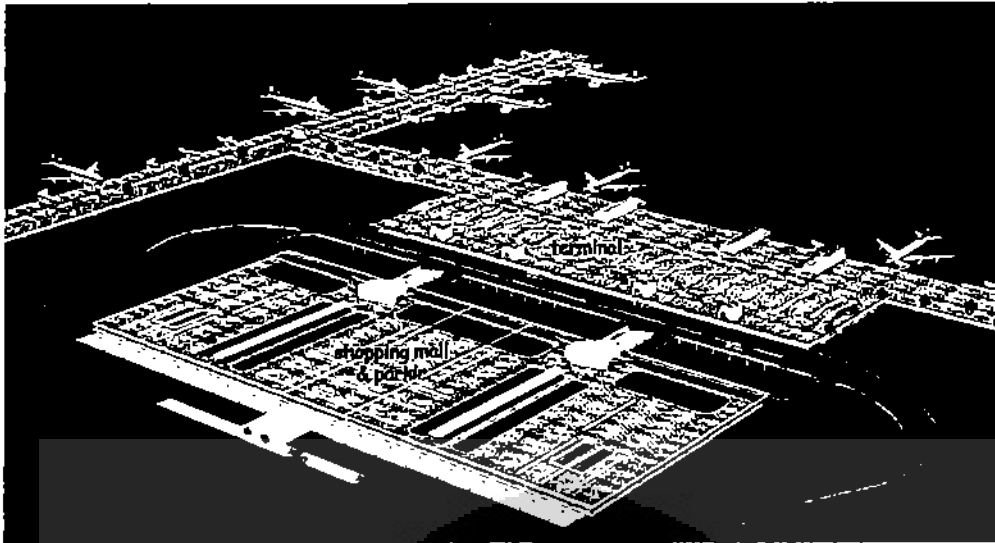
Tahun	Penumpang penerbangan domestik (dalam ribuan)	Penumpang penerbangan mancanegara (dalam ribuan)
2002	400,1	170,9
2003	603,3	157,4
2004	825,0	210,9
2005	956,9	251,7
2006	1.062,3	248,3
2007	1.176,2	253,2

Tabel III-1. Perkembangan muatan penumpang di Polonia, Januari-Juli (sumber: [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Polonia](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Polonia))

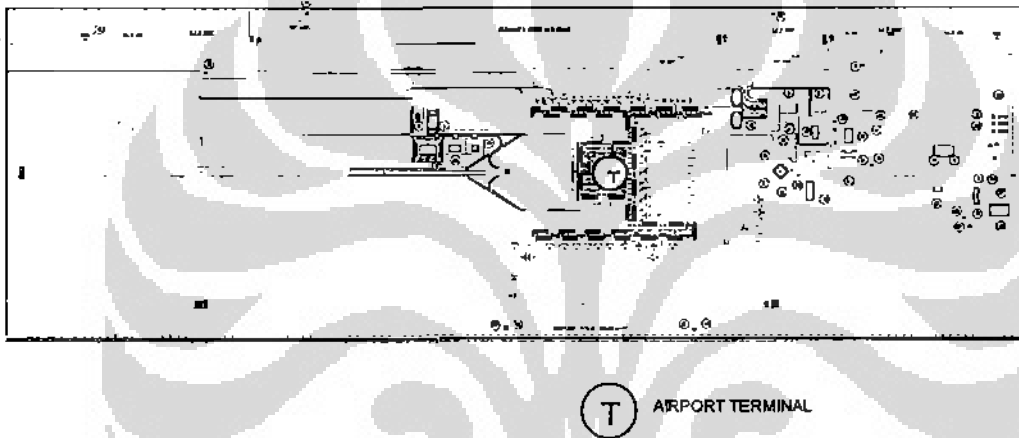
Setelah Kualanamu mulai beroperasi, Polonia direncanakan akan dialihkan fungsinya menjadi sebuah *central business district* (CBD) serta 40% lahannya diperuntukkan bagi sebuah kebun raya.

<sup>44</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Polonia](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Polonia)





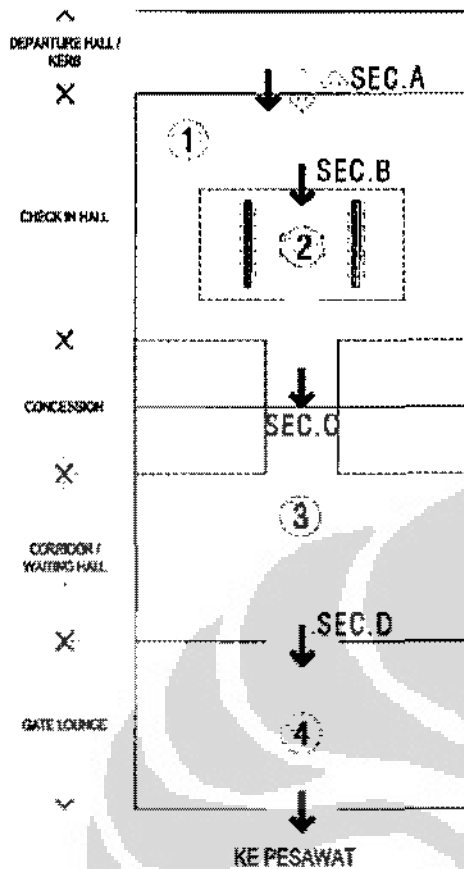
Gambar III-24. Perspektif bandara Kualanamu (sumber: PT. Angkasa Pura II)



Gambar III-25. Master Plan Kualanamu (sumber: PT. Angkasa Pura II)

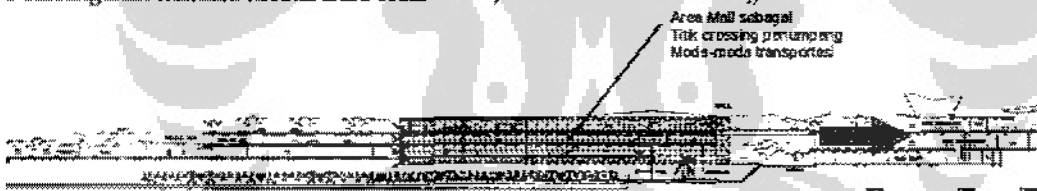
Perancang memberikan beberapa konsep baru yang tidak saya lihat di studi kasus saya sebelumnya. Untuk keamanannya bandara ini akan menerapkan sistem penyaringan penumpang melalui empat tahap *security check*<sup>45</sup>. Konsep ini memungkinkan pengunjung dan penumpang masuk dalam area *check-in hall* bersama-sama. Hal ini tentunya akan lebih menghidupkan area komersial yang ada di dalam *check-in hall*. Konsep seperti ini mirip dengan konsep security dalam pusat perbelanjaan.

<sup>45</sup> Semua data diambil dan dikutip dari Laporan Jasa Konsultan Gedung Terminal dan Fasilitas Penunjang Pembangunan Bandara Medan Baru Kualanamu, Wiratman & Associates, November 2006



Skema III-2. Sistem penyaringan penumpang dalam bandara Kualanamu

(sumber gambar-gambar: Laporan Jasa Konsultan Gedung Terminal dan Fasilitas Penunjang Pembangunan Bandara Medan Baru Kualanamu, Wiratman & Associates,)



Skema III-3. Mall sebagai titik temu antar moda transportasi sebelum mengakses ke terminal bandara

Dalam bandara ini terdapat moda-moda transportasi yaitu bus kota, angkot, taxi, kendaraan pribadi, dan kereta listrik. Beragamnya moda transportasi membutuhkan kesatuan tempat sehingga disatukan dalam sistem inter-moda yaitu pusat perbelanjaan dan bangunan parkir dengan sebagai titik temu/crossing antar moda transportasi tersebut sebelum mengakses ke airport terminal (skema III-3). Pusat perbelanjaan ini menjadi tempat transisi sekaligus titik temu (meeting point) bagi orang-orang yang akan menuju ke pesawat (penumpang) maupun orang-orang yang beraktivitas di area bandara. Area komersial ini juga berfungsi untuk menghidupkan aktivitas bandara yang beroperasi 24 jam.

Keterangan :

1. Zona *Check-In Hall*

dalam zona ini terdapat penumpang dan pengunjung (pengantar) boleh masuk bersama-sama.

2. Zona *Check-In Island*

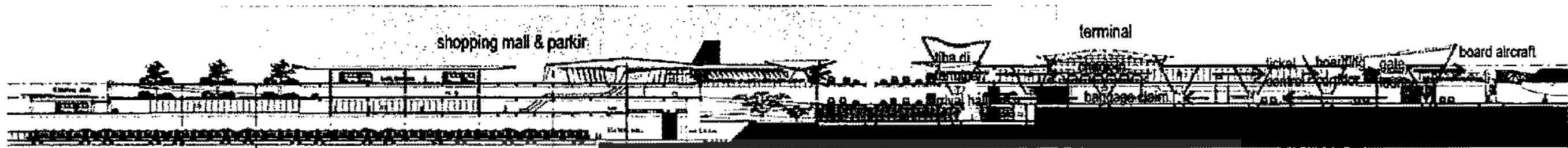
dalam zona ini hanya terdapat penumpang melakukan *check-in* dan bagasi.

3. Zona *Gate Corridor*

dalam zona ini terdapat penumpang yang telah mendapatkan *boarding pass* (telah *check-in*).

4. Zona *Gate Lounge*

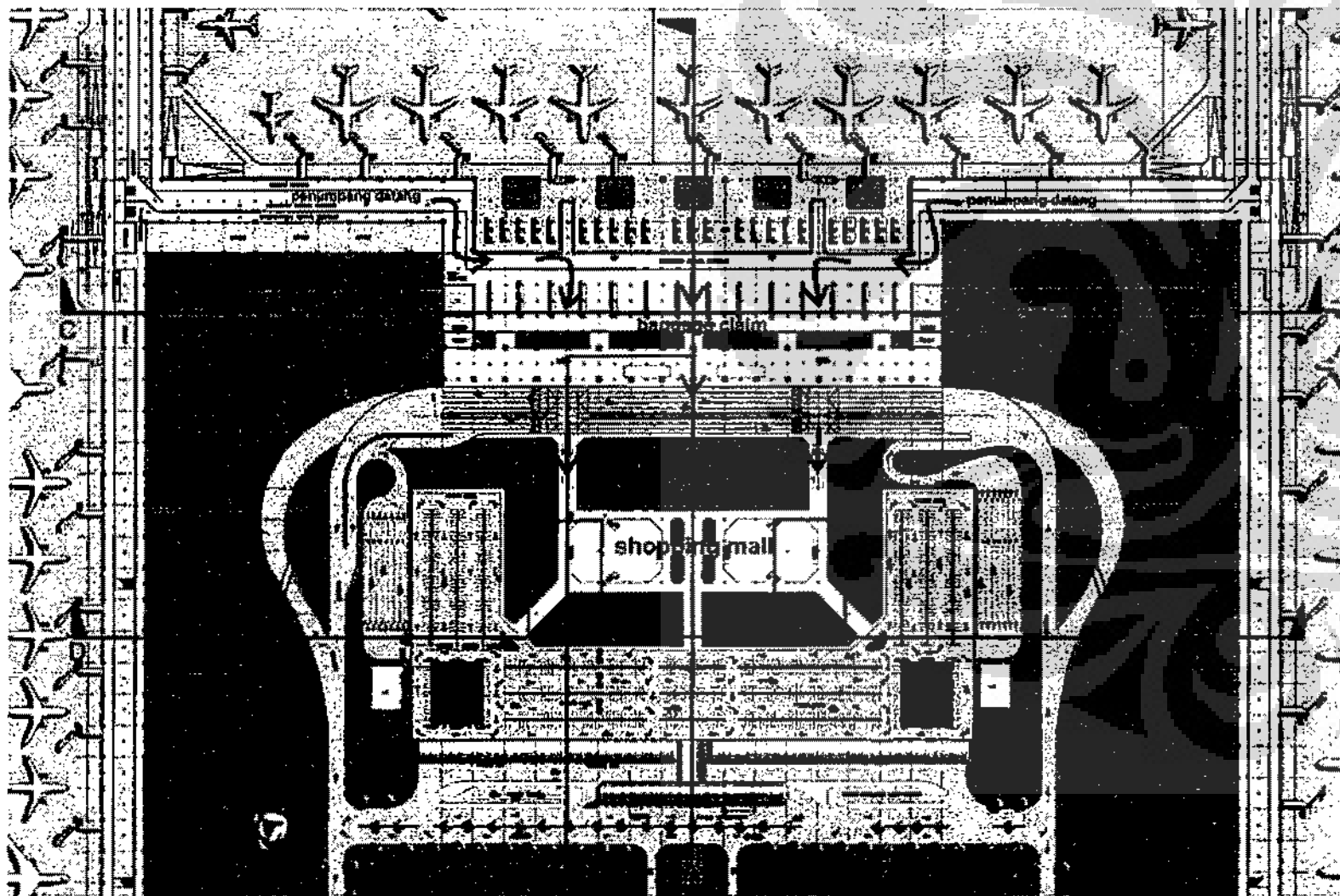
dalam zona ini terdapat penumpang yang siap untuk naik ke pesawat melalui gate.



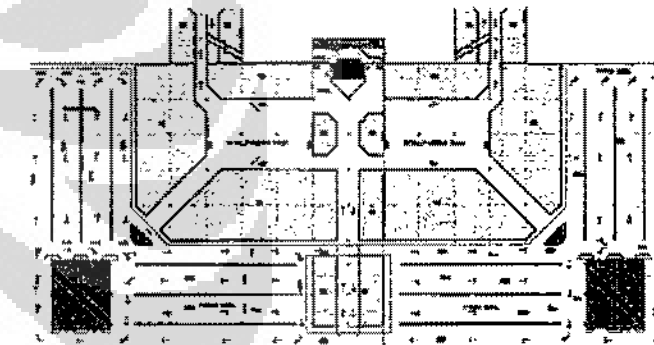
Gambar III-26a. Potongan A-A



Gambar III-26b. Potongan B-B



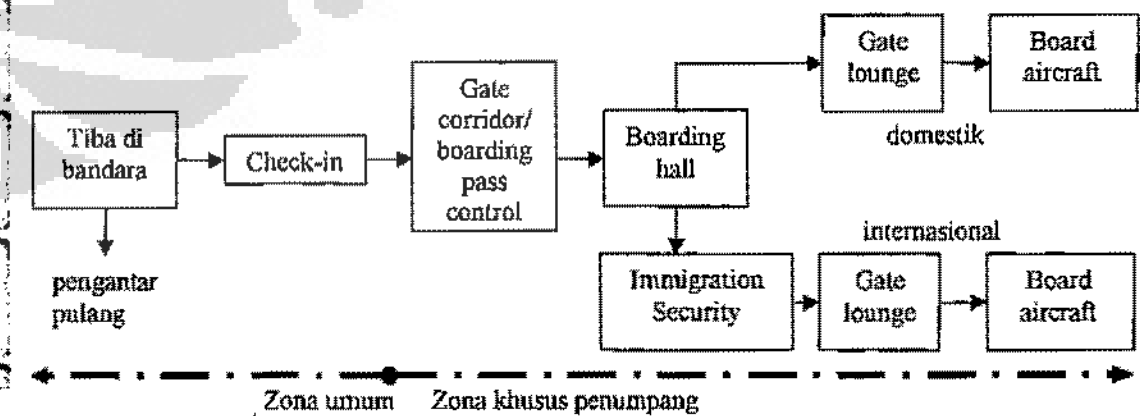
Gambar III-27b. Terminal Lt.1 & Mall Lt.2

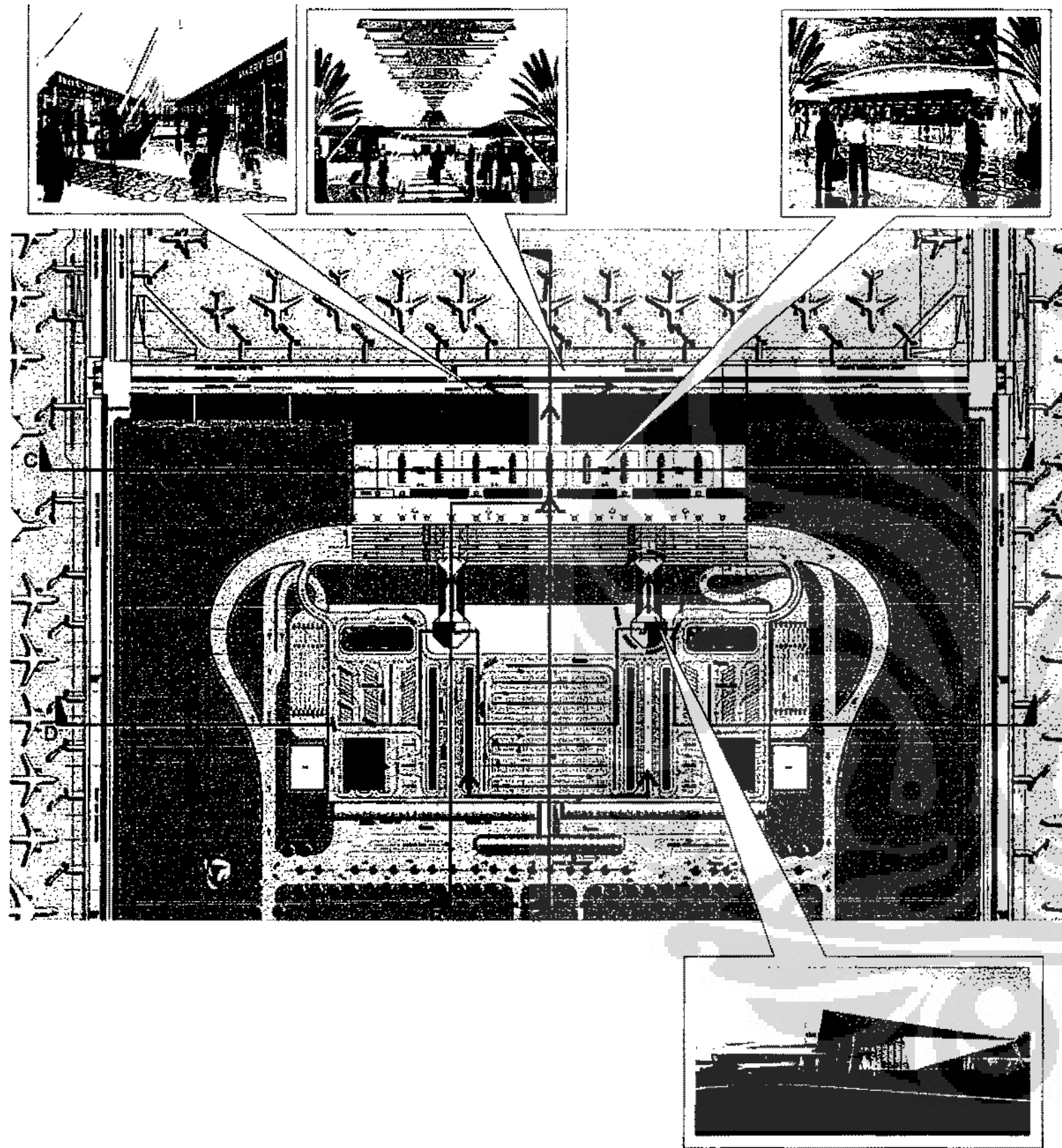


Gambar III-27a. Denah Mall Lt. 1

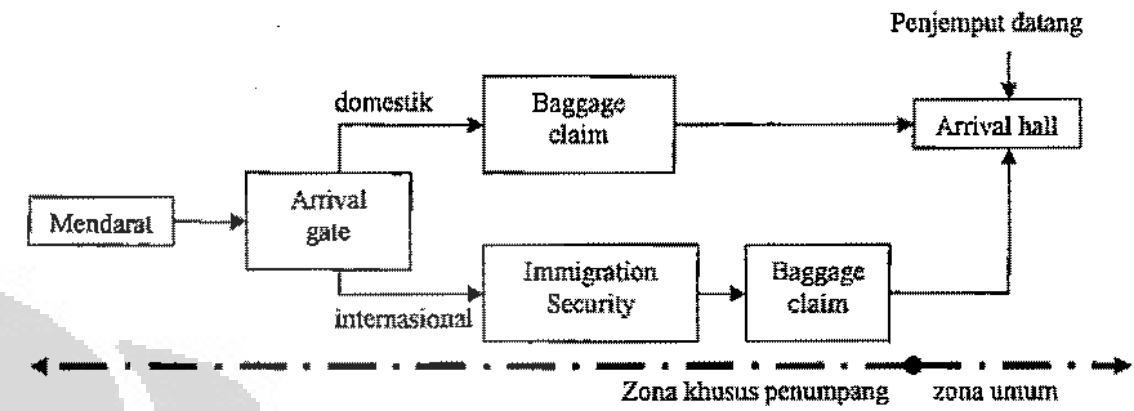
Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di gambar, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang penumpang:

Aliran penumpang berangkat

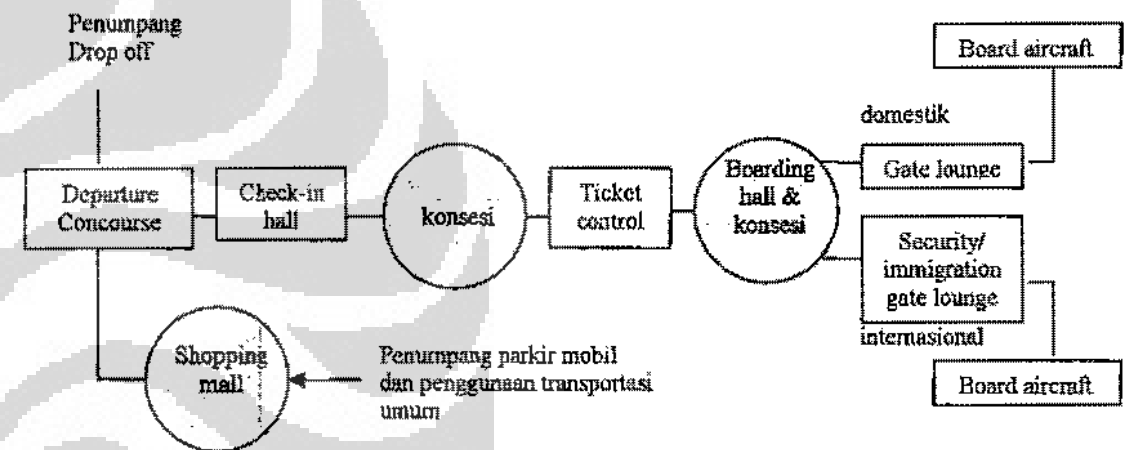




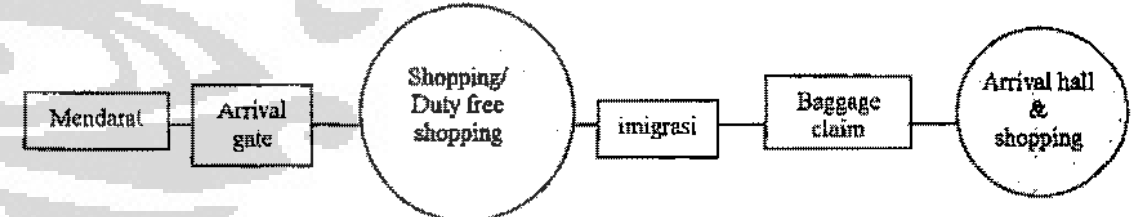
Aliran penumpang datang



Organisasi ruang area keberangkatan



Organisasi ruang area kedatangan



Gambar III-27c. Terminal Lt.2 & Mall Lt.1.Taman

(sumber gambar-gambar: Laporan Jasa Konsultan Gedung Terminal dan Fasilitas Penunjang Pembangunan Bandara Medan Baru Kualatnamu, Wiratman & Associates.)

Keunikan dari rancangan bandara baru ini adalah mol yang disatukan dengan area parkir. Gedung mol ini tidak menyatu dengan terminal tetapi secara sirkulasi penumpang, mol menjadi bagian rute yang harus dilewati penumpang terutama bagi penumpang yang harus memarkirkan mobilnya dan menggunakan kendaraan umum sebagai pencapaian ke bandara. Penumpang yang *drop-off* dapat langsung ke area *check-in*. Berbeda dari kasus-kasus sebelumnya, terminal penerbangan domestik dan internasional di bandara ini menjadi satu, baik bangunan maupun prosedurnya. Berdasarkan gambar, belum ada pemisahan antara penumpang domestik dan internasional di dalam *check-in hall* yang merupakan area umum. Di area ini terdapat deretan konsesi di sepanjang *departure hall* dan area *check-in hall*. Di *boarding hall* tampak lagi deretan konsesi yang menyerupai mol kedua dalam bandara ini (gambar III-27c). Penumpang yang mempunyai waktu tunggu lebih dapat menghabiskan waktunya di sini. Di sepanjang perjalanan menuju *gate lounge*, penumpang juga dipenuhi dengan pemandangan rentetan konsesi. Penumpang internasional mempunyai area *gate lounge* sendiri yang dipisahkan dengan imigrasi.

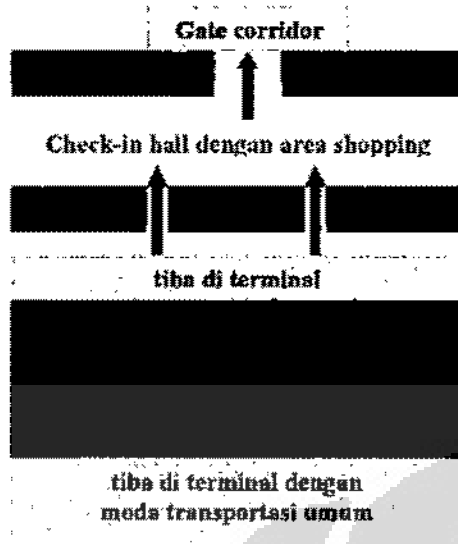
Konsesi di area kedatangan hanya tampak di *arrival hall* saja. Dari gambar terlihat bahwa area *baggage claim* bukan merupakan area umum seperti yang terjadi di bandara Polonia. Menurut saya konsep ini tepat karena dengan adanya mol di area parkir, penumpang yang datang akan lebih tertarik untuk menunggu di mol daripada di *arrival hall*. Adanya sebuah mol yang berhubungan dengan terminal dimana masyarakat umum dapat masuk menjadi daya tarik tersendiri bagi bandara ini. Mol ini akan menghidupkan suasana bandara terutama dengan adanya area pameran, sehingga bandara dapat membuat acara-acara yang dapat menarik masyarakat umum untuk datang ke bandara.

### Analisis

Area komersial di bandara ini berada di simpul sirkulasi, yaitu di *departure hall* dan *check-in hall* (zona umum), tempat pengunjung atau penumpang menunggu dan *boarding hall* (zona khusus penumpang). Bandara ini juga menambah sebuah *shopping mall* sebagai perpanjangan *departure hall* yang terhubung dengan moda transportasi umum, sehingga memudahkan akses masyarakat menuju bandara.

Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Kualanamu:

## 1. *Departure Hall dan check-in hall*



*Check-in hall* merupakan zona umum menjadikan rancangan area tersebut seperti *shopping mall* yang dilengkapi *check-in counter*. Sehingga rancangan bandara ini seperti sebuah *shopping mall* besar dengan terminal bandara di dalamnya. Terlebih dengan ditambahkan sebuah *shopping mall* sebagai perpanjangan *departure hall* dan dihubungkan dengan moda transportasi umum, sehingga tidak hanya calon penumpang yang datang ke bandara tetapi masyarakat umum yang bukan penumpang juga diharapkan untuk mengunjungi bangunan *shopping mall* tersebut.

## 2. *Boarding hall*



Area komersial di *boarding hall* berada di sisi-sisi koridor, salah satu sisi terdapat bukaan-bukaan dengan jarak tertentu yang menghubungkan koridor dengan deretan *gate lounge*. Sistem seperti ini memudahkan penumpang mencapai *gate lounge*. Sehingga waktu tunggu yang ada dapat dihabiskan di area *shopping* dekat *gate lounge*-nya di *boarding hall*, tanpa ada rasa takut ketinggalan pesawat karena harus melalui koridor panjang dulu sebelum sampai *gate lounge* seperti di Bandara Soekarno-Hatta. Dengan kata lain, di sepanjang koridor menuju *gate lounge* terdapat konsesi-konsesi.

III.2.5. Ikhtisar

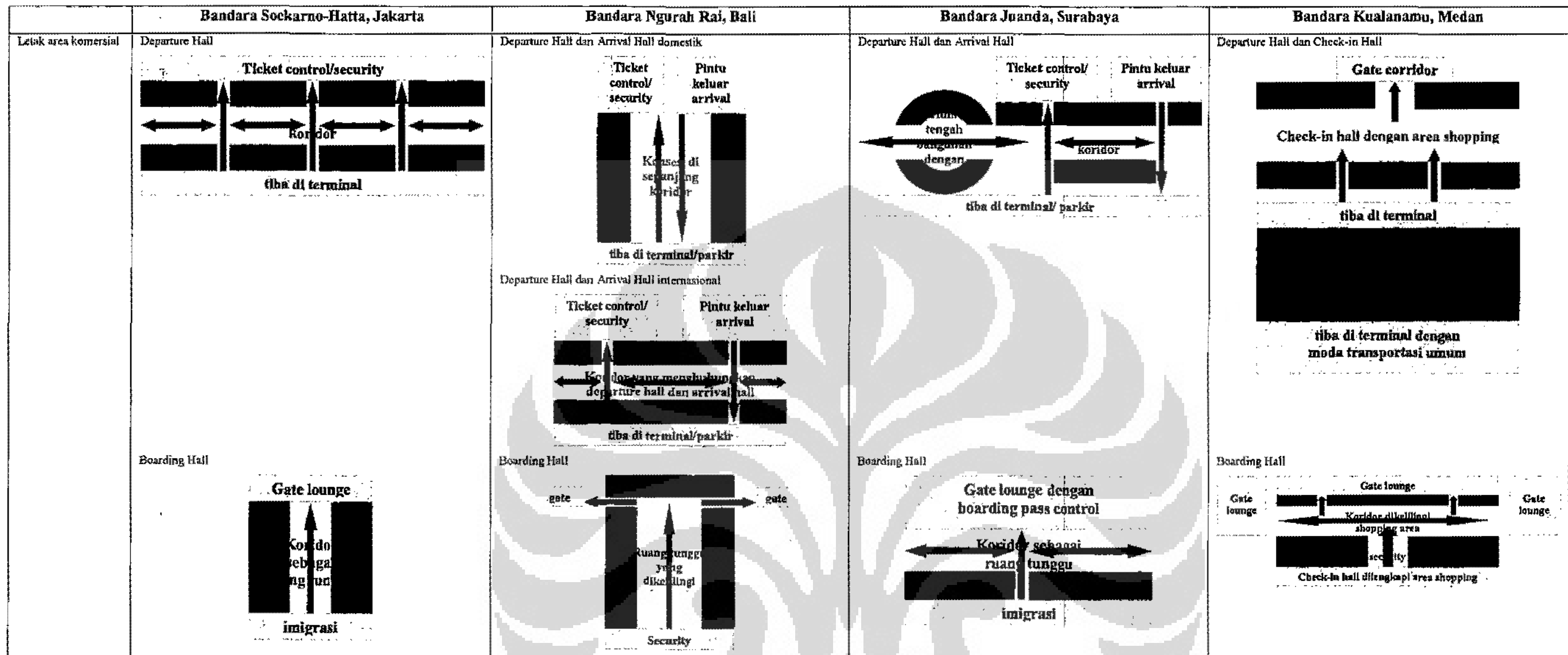
Tabel Perbandingan Keempat Studi Kasus

	Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta	Bandara Ngurah Rai, Bali	Bandara Juanda, Surabaya	Bandara Kualanamu, Medan
Sirkulasi penumpang	<p><b>Domestik</b></p> <p><u>Aliran penumpang berangkat</u></p> <p><u>Aliran penumpang yang datang</u></p> <p><b>Internasional</b></p> <p><u>Aliran penumpang berangkat</u></p> <p><u>Aliran penumpang yang datang</u></p>	<p><b>Domestik</b></p> <p><u>Aliran penumpang berangkat</u></p> <p><u>Aliran penumpang yang datang</u></p> <p><b>Internasional</b></p> <p><u>Aliran penumpang berangkat</u></p> <p><u>Aliran penumpang yang datang</u></p>	<p><b>Aliran penumpang berangkat</b></p> <p><b>Aliran penumpang yang datang</b></p>	<p><b>Aliran penumpang berangkat</b></p> <p><b>Aliran penumpang datang</b></p>
Organisasi ruang penumpang	<p><b>Domestik</b></p> <p><b>Internasional</b></p>	<p><b>Domestik</b></p> <p><b>Internasional</b></p>		<p><b>Keberangkatan</b></p> <p><b>Kedatangan</b></p>

Dari kasus bandara Soekarno-Hatta dan Ngurah Rai, sirkulasi penumpang di dalam terminal ini tidak jauh berbeda. Pemisahan bangunan antara penerbangan domestik dan internasional menyebabkan konsentrasi manusia di zona umum menjadi terpisah. Oleh karena itu area komersial di departure hall tidak seperti *shopping mall*, tetapi seperti *shopping street*. Pada kasus Juanda, penumpang yang berangkat dan datang sempat bertemu di area boarding hall. Kasus yang keempat, bandara ini memiliki sebuah *shopping mall* yang berguna sebagai perpanjangan *departure hall* di terminal bandara. Kasus terminal bandara Kualanamu juga sudah menggunakan sistem bahwa area *check-in hall* merupakan zona umum, sehingga di dalamnya terdapat area komersial yang berguna untuk tempat bertemu, nongkrong dan menunggu para pengantar dan penumpang yang tidak melakukan *check-in*.

	Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta	Bandara Ngurah Rai, Bali	Bandara Juanda, Surabaya	Bandara Kualanamu, Medan
Arrival Concourse	Sama seperti departure hall	Sama seperti departure hall	Sama seperti departure hall	Tempat menurunkan penumpang. Tidak ada konsesi
Departure hall	Zona umum Tempat menurunkan penumpang. Terdapat deretan konsesi (area shopping)	Zona umum Tempat menurunkan penumpang. Terdapat deretan konsesi (area shopping)	Zona umum Tempat menurunkan penumpang. Terdapat deretan konsesi (area shopping)	Zona umum Terdapat deretan konsesi (area shopping), berhubungan dengan sebuah mall yang merupakan perpanjangan dari departure hall yang letaknya di seberang gedung terminal
Ticket Control di pintu masuk	Zona khusus penumpang Ada. Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang	Zona khusus penumpang Ada. Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang	Zona khusus penumpang Ada. Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang	Tidak ada
Check-in Hall	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial	Zona khusus penumpang Ada beberapa konsesi	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial	Zona khusus penumpang Ada shopping area
Gate corridor	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada	Ada, Zona khusus penumpang Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang
Imigrasi/passport control	Zona khusus penumpang Hanya di gedung penerbangan internasional	Zona khusus penumpang Hanya di gedung penerbangan internasional	Zona khusus penumpang Hanya di gedung penerbangan internasional	Zona khusus penumpang internasional Pembatas penerbangan internasional dan domestik
Boarding Hall	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Domestik: Mempunyai satu area komersial yang harus dilalui penumpang sebelum berangkat, terletak di antara check-in hall dan gate lounge untuk terminal Internasional: berupa satu lantai shopping arcade yang harus dilalui penumpang sebelum berangkat, terletak di antara counter imigrasi ke gate lounge	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Domestik: berupa ruang tunggu yang dikelilingi deretan konsesi di lantai 2 Internasional: berupa shopping center di lantai 2	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Domestik: berupa ruang tunggu yang dikelilingi deretan konsesi di lantai 2 Internasional: berupa koridor menuju gate lounge yang dikelilingi konsesi di lantai 2	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Berupa satu lantai shopping arcade, yang terletak dari counter imigrasi ke gate lounge yang dapat dinikmati penumpang domestik maupun internasional
Gate Lounge	Zona khusus penumpang Baik internasional maupun domestik: area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus. Tidak ada konsesi.	Zona khusus penumpang Domestik: tidak ada gate lounge Internasional: area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus. Tidak ada konsesi.	Zona khusus penumpang Baik internasional maupun domestik: Area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus. Tidak ada konsesi.	Zona khusus penumpang Baik internasional maupun domestik: Area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus. Tidak ada konsesi.
Arrival Gate	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui tangga. Tidak melalui boarding hall yang merupakan area komersial.	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui tangga. Tidak melalui boarding hall yang merupakan area komersial.	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui tangga. Tidak melalui boarding hall yang merupakan area komersial.	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui tangga dan melewati sebagian area shopping di koridor yang sama dengan area penumpang yang berangkat
Baggage claim	Zona khusus penumpang Ada beberapa konsesi	Zona khusus penumpang Ada beberapa konsesi	Zona khusus penumpang Ada beberapa konsesi	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial
Arrival Hall	Zona umum Ada beberapa konsesi Domestik: berada di level yang sama dengan departure hall untuk terminal domestik, sehingga konsesi di sepanjang koridor penghubung membentuk shopping arcade Internasional: untuk terminal internasional	Zona umum Berada di level yang sama dengan departure hall untuk terminal domestik dan internasional, sehingga konsesi di sepanjang koridor penghubung antara kedua hall membentuk shopping arcade	Zona umum Ada area komersial berada di level yang berbeda dengan departure hall	Zona umum Ada area komersial Berada di level yang berbeda dengan departure hall untuk terminal domestik dan internasional, tetapi dalam satu bangunan.





### III.3. Terminal Bandar Udara di Luar Negeri

Untuk studi kasus terminal bandara di luar negeri, saya mengambil tiga kasus, yaitu terminal bandara internasional Hongkong-Check Lap Kok, Changi di Singapura, dan Incheon di Korea. Saya mengambil kasus-kasus ini karena ketiga bandara ini termasuk dalam sepuluh bandara terbaik di dunia versi Skytrax, sebuah konsultan berbasis di Inggris.

Berikut beberapa kasus bandara di luar negeri yang merupakan terminal bandara yang lengkap dengan fasilitas komersialnya.

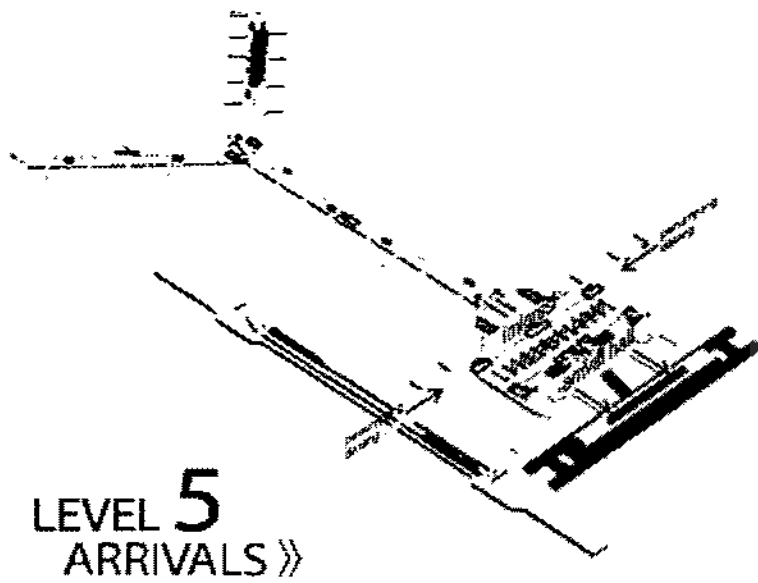
#### III.3.1. Bandar Udara International Hongkong, China

Bandara yang berada di Chek Lap Kok dan terletak di atas Pulau Lantau ini dirancang oleh Norman Foster, arsitek Inggris. Bandara yang selesai pada tahun 1997 ini adalah *single airport* dengan area ritel yang terbesar di dunia. Bandara ini merupakan sebuah *transportation hub* yang sesungguhnya. Di lantai bawah area kedatangan, penumpang yang datang dapat membeli tiket bus yang langsung membawa mereka ke Shenzhen, Guangzhou, Dongguan dan kota-kota lain di selatan China. Bandar udara ini juga mempunyai terminal ferri dengan rute antara bandara Macau, Zhuhai dan beberapa dermaga di Pearl River Delta. Bandara ini mempunyai dua terminal yang lengkap dengan *shopping mall*-nya. Terminal 1 dinamakan Sky Mart, sedangkan terminal 2 Sky Plaza. Saat ini bandara Hongkong adalah bandara terbaik di seluruh dunia<sup>46</sup>.



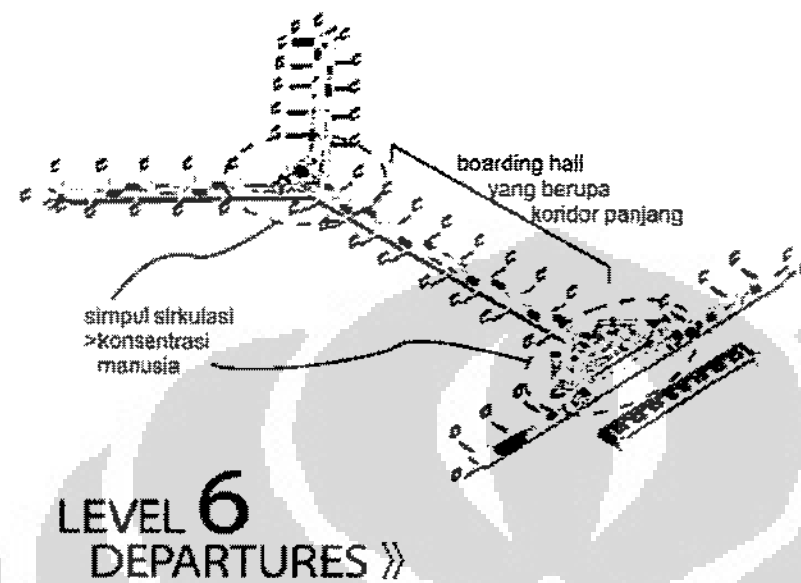
Gambar III-28a. Suasana pintu masuk terminal 1      Gambar III-28b. Suasana pintu masuk terminal 2  
(sumber: <http://www.hongkongairport.com>)

<sup>46</sup> Hongkong International Airport, <http://www.hongkongairport.com>



Gambar III-29a. Lantai 5 (Kedatangan)

(sumber gambar-gambar: <http://www.hongkongairport.com>)



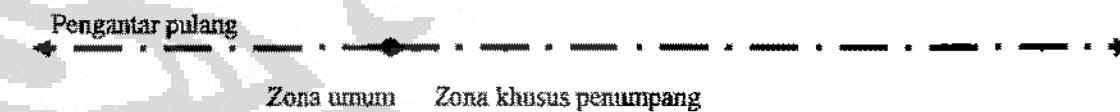
Gambar III-29b. Lantai 6 (Keberangkatan)



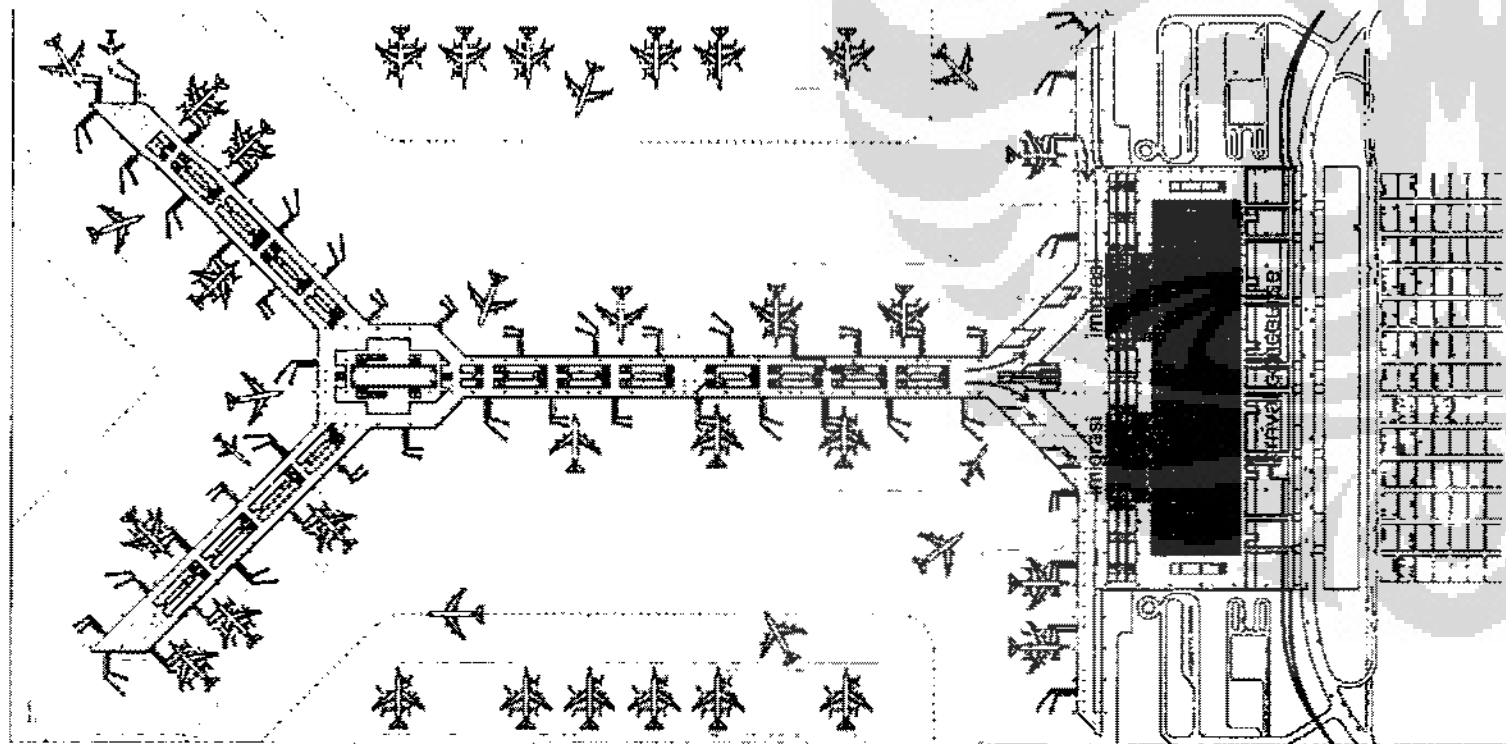
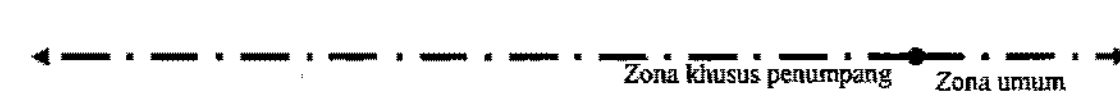
Gambar III-29c. Lantai 7 (Check-in hall)

Bandara ini adalah bandara internasional dan tidak ada penerbangan domestik sama sekali karena ini adalah bandara di Hongkong satu-satunya. Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di gambar, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang penumpang:

Aliran penumpang berangkat



Aliran penumpang datang

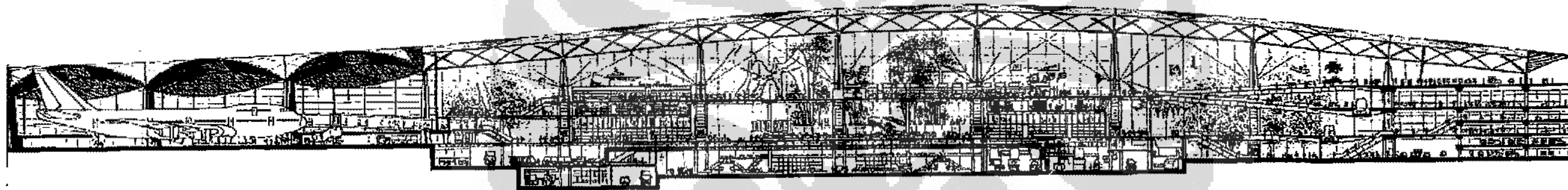


Gambar III-29a. Lantai 6 (kedatangan)

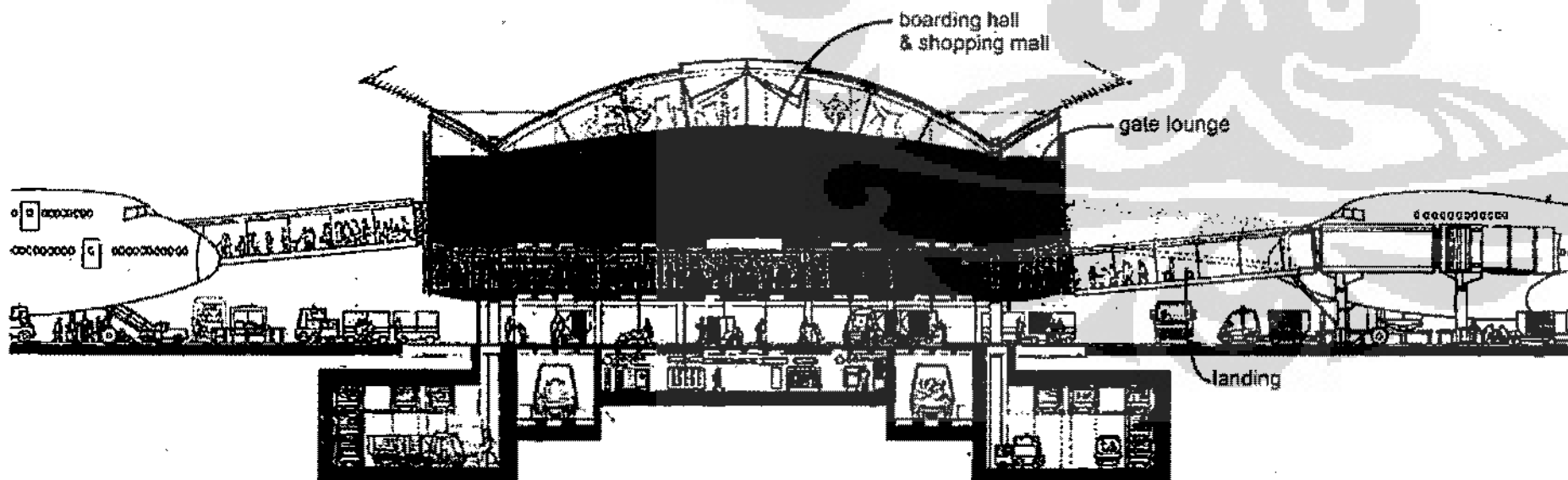
Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan



*Check-in hall* di bandara ini adalah area umum. Berbeda dengan kebanyakan terminal di Indonesia, di bandara ini semua pengunjung bisa masuk ke *check-in hall* yang berada di lantai 7 terminal 1 (gambar III-29c) atau lantai 5 terminal 2 (gambar III-34a). Berdasarkan gambar tampak *check-in hall* terminal 1 berupa deretan counter yang berhadapan dengan pintu masuk. Perjalanan menuju imigrasi di terminal 1 harus melalui area perbelanjaan yang sudah seperti *shopping mall* yang dinamakan Sky Mart. Sky mart juga berada di lantai 8 mezzanine. Area Sky Mart adalah zona umum. Setelah imigrasi hanya penumpang yang boleh masuk. Kemudian penumpang diarahkan menuju lantai 6 yang berupa *boarding hall*. Sepanjang lantai ini dan sepanjang perjalanan menuju *gate lounge*, penumpang dipenuhi oleh pemandangan pertokoan, seperti berada di *shopping mall*. Dari gambar III-29b terlihat ada di simpul sirkulasi yang berbentuk segitiga yang berupa area pertokoan seperti mol. Penumpang yang datang, langsung diarahkan menuju *baggage claim* di lantai 5 melalui ramp yang kemudian diakhiri dengan *arrival hall* yang penuh pertokoan juga.



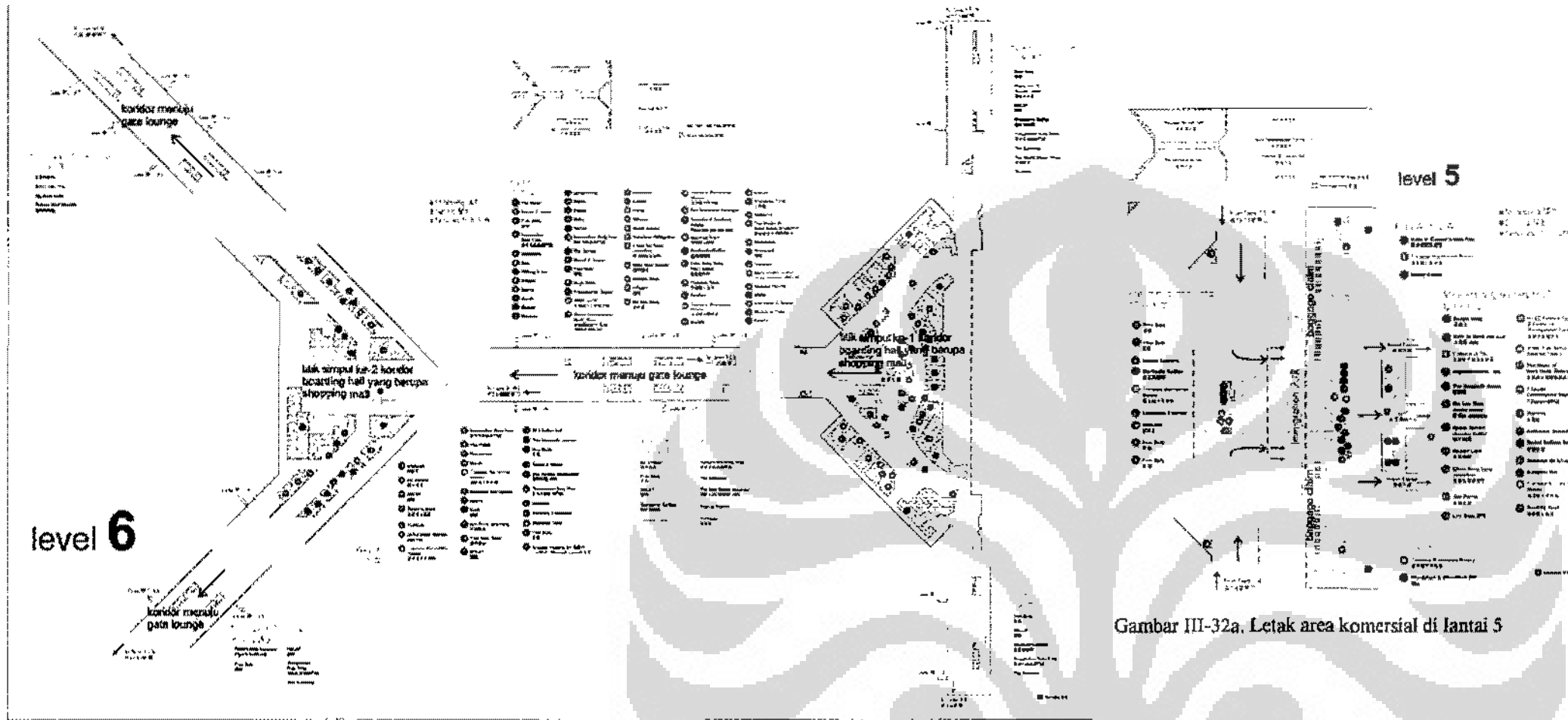
Gambar III-30a. Potongan memanjang



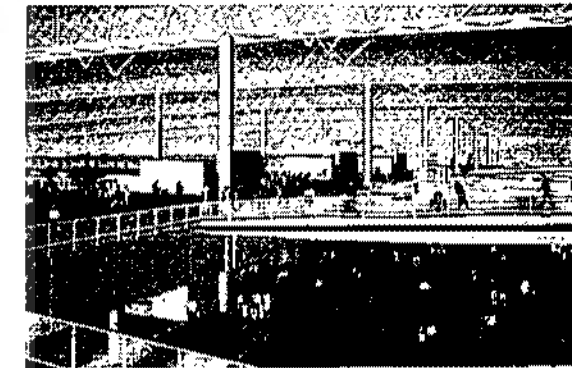
Gambar III-30b. Potongan



Gambar III-31. Suasana boarding hall terminal 1  
(sumber: <http://www.hongkongairport.com>)



Gambar III-32a. Letak area komersial di lantai 5

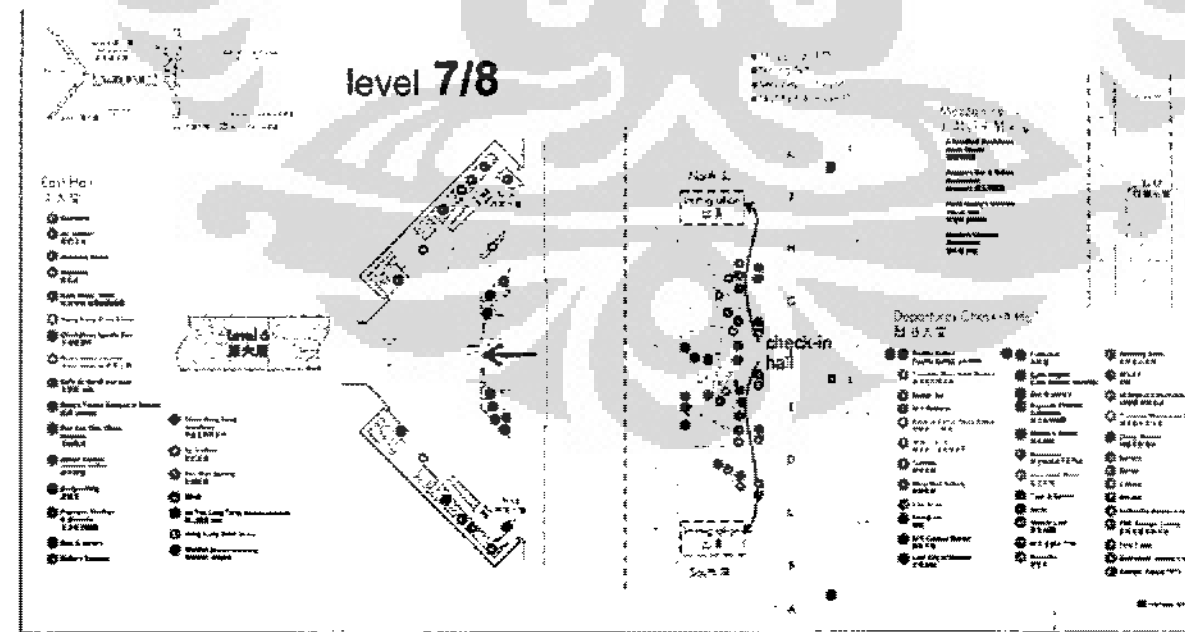


Gambar III-33a. Suasana terminal 1

Gambar III-32b. Letak area komersial di lantai 6



Gambar III-33b. Suasana terminal 1

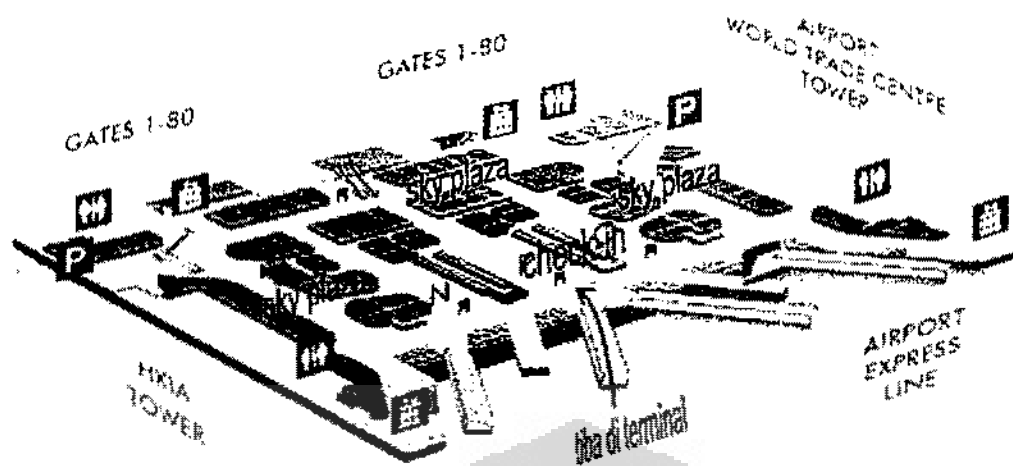


Gambar III-32c. Letak area komersial di lantai 7



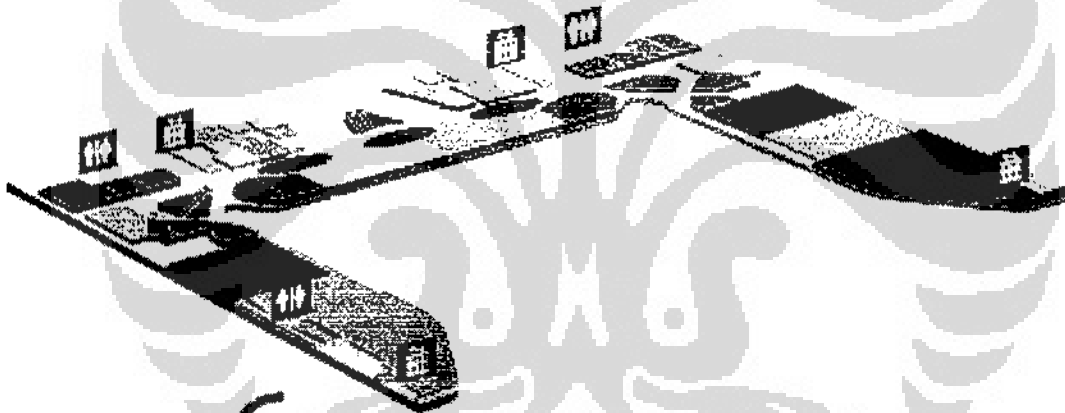
Gambar III-33c. Suasana terminal 1

## Terminal 2



## LEVEL 5 CHECK-IN AISLE»

Gambar III-34a. Lantai 5

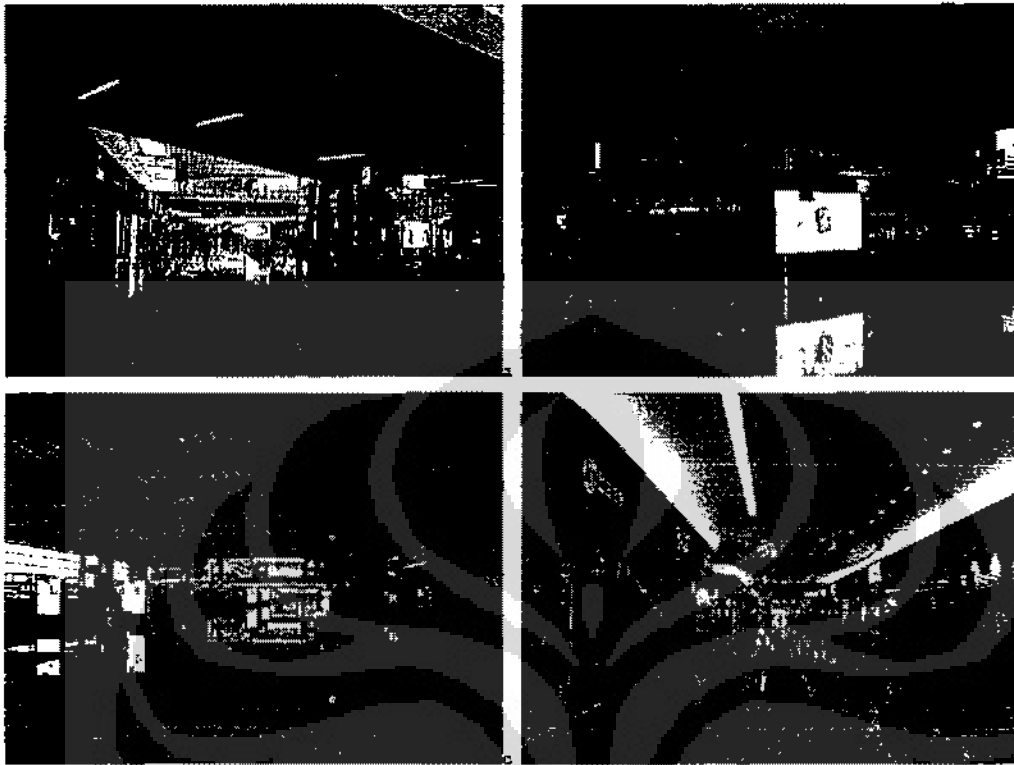


## LEVEL 6

Gambar III-34b. Lantai 6

Berdasarkan informasi yang di dapat, terminal 2 di bandara ini terlihat seperti sebuah *shopping mall* dengan fasilitas *check-in* penerbangan. Tidak seperti bandara lainnya yang memiliki lebih dari satu terminal, di bandara internasional hongkong semua pesawat diparkir di terminal 1. Setelah mendapatkan *boarding pass* di terminal 2, penumpang diarahkan menuju lantai basement, imigrasi dan *security checkpoints* lalu dengan menggunakan kereta bawah tanah menuju terminal 1 untuk naik pesawat mereka. Dengan demikian tidak ada area kedatangan di terminal 2. Gambar-gambar di

bawah menunjukkan terminal 2 yang sepi dan terlihat seperti tidak terlalu dimanfaatkan.



Gambar III-35a s/d 35d. Suasana terminal 2

Kebanyakan penumpang yang *check-in* di terminal 1 mungkin terlalu malas untuk pergi ke terminal 2 atau mungkin mereka tidak tahu bahwa ada berbagai macam toko dan restoran di terminal 2 yang dapat dilihat sambil menunggu. Kebanyakan toko belum buka sampai pukul 11:30 pagi. Pada saat jam makan siang, kebanyakan pengunjung restorannya adalah pegawai atau pekerja di sekitar area tersebut.

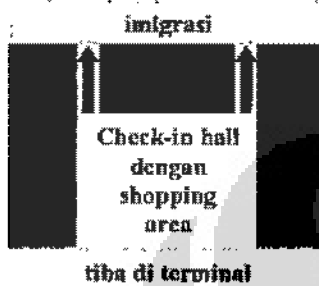
Fasilitas komersial di bandara ini sudah lengkap seperti yang tampak pada gambar III-32a s/d 32c. Mulai dari pemak-pemik sampai barang bermerek untuk pria dan wanita, coffee shop, restoran khusus, minimarket, peralatan elektronik, serta pelayanan jasa seperti vip lounge, tur dan travel, pemesanan hotel, taxi, mobil dan sebagainya.

## Analisis

Area komersial sudah berada di simpul sirkulasi penumpang, yaitu di *check-in hall* (zona umum), tempat pengunjung atau penumpang menunggu dan *boarding hall* (zona khusus penumpang).

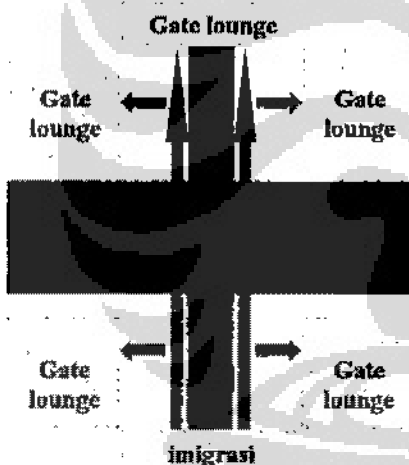
Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Check Lap Kok:

### 1. *Check-in Hall*



*Check-in hall* merupakan zona, sehingga rancangan area ini seperti *shopping mall* yang dilengkapi *check-in counter*, baik di terminal 1 maupun terminal 2. *Check-in counter* yang dikelilingi area komersial berada di hadapan pintu masuk sehingga mudah terlihat penumpang yang tiba di terminal.

### 2. *Boarding hall*



Area komersial di *boarding hall* berada di tengah koridor, di kedua sisi koridor berupa deretan *gate lounge*. Sistem seperti ini memudahkan penumpang mencapai *gate lounge*. Sehingga waktu tunggu yang ada dapat dihabiskan di area *shopping* dekat *gate lounge*-nya di *boarding hall*, tanpa ada rasa takut ketinggalan pesawat karena harus melalui koridor panjang dulu sebelum sampai *gate lounge*. Koridor yang panjang dipecah dengan sebuah titik simpul yang berupa *shopping area* untuk menghindari kebosanan berjalan di koridor yang panjang.

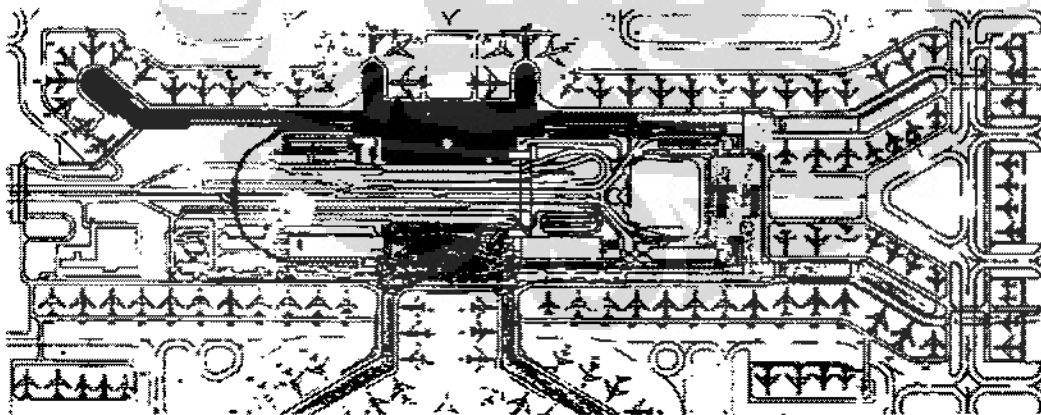


### III.3.2. Bandar Udara Internasional Changi, Singapore

Singapore terkenal sebagai kota yang menawarkan area perbelanjaan yang besar dan hebat kepada para turis di negaranya dan dengan menginjakkan kaki di Changi Airport sudah terlihat *shopping mall* pertama yang dikunjungi para turis. Hingga saat ini Bandara Changi memiliki dua terminal –Terminal 1 dibangun pada tahun 1981, terminal 2 tahun 1991– dan yang ketiga direncanakan dibuka pada 2008. Bandara ini mengalami perkembangan yang sangat menonjol. Pada tahun 2004, jumlah penumpang di Changi sebanyak 30,4 juta orang dan kargo yang dilayani sebesar 1,78 juta ton.

Pada tahun 2005, Bandara Changi Singapura dapat menampung 32,43 juta penumpang, yang naik sebesar 7% dari tahun sebelumnya. Ini membuatnya menjadi bandara tersibuk ke-26 di dunia dan ke-6 di Asia diukur dari kepadatan penumpang. Dana sebesar S\$1,75 milyar telah dikeluarkan untuk pembangunan Terminal 3. Sedangkan dana sebesar S\$240 juta sudah disiapkan untuk merenovasi Terminal 1 dan Terminal 2, dimana Terminal 2 baru saja selesai direnovasi. Pada tahun 2006, Bandara Changi sudah berhasil membuat dua terminal baru, yaitu Terminal CIP yang diberi nama JetQuay dan Budget Terminal<sup>47</sup>.

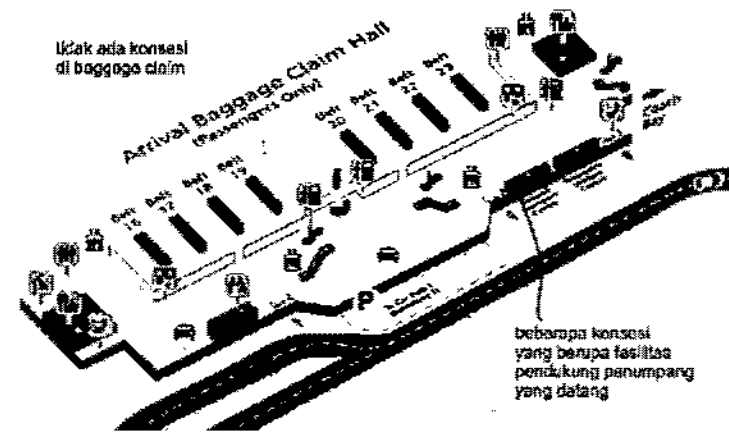
Bandara ini banyak digunakan sebagai tempat transfer pesawat untuk perjalanan yang cukup panjang. Oleh karena itu fasilitas seperti kolam renang, taman dan bioskop juga tersedia di bandara ini untuk para traveler yang mempunyai waktu singgah yang cukup lama sebelum dia melanjutkan perjalanannya.



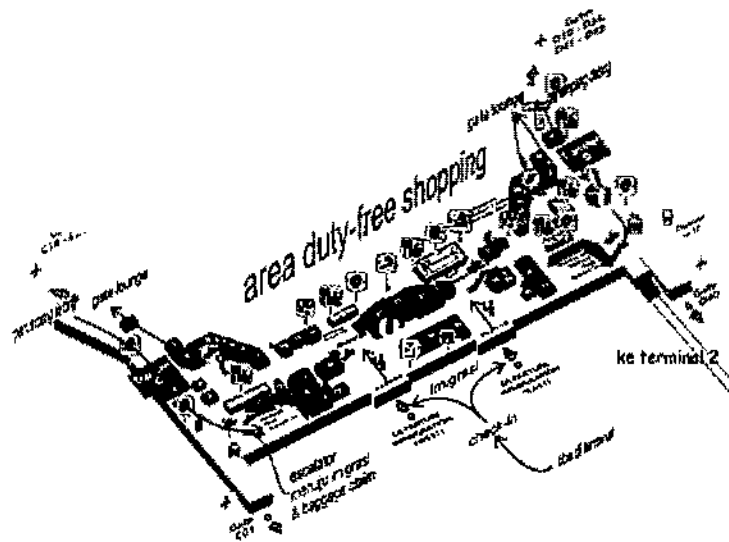
Gambar III-36. Master plan

<sup>47</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Changi\\_Singapura](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Changi_Singapura)

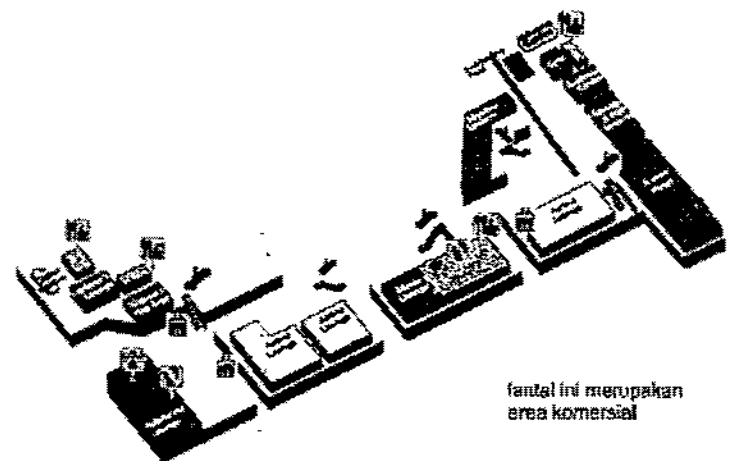
Terminal 1



Gambar III-37a. Lantai 1

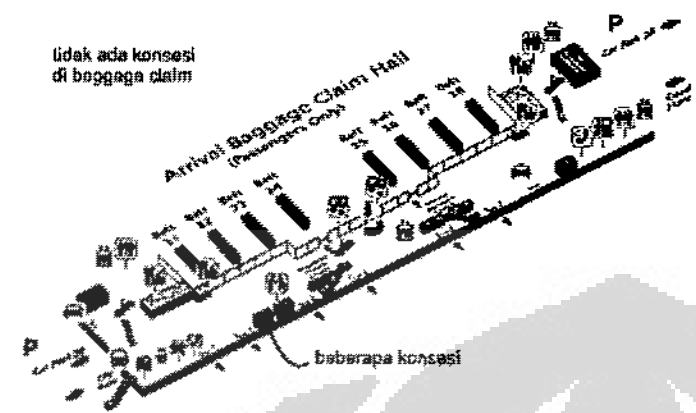


Gambar III-37b. Lantai 2

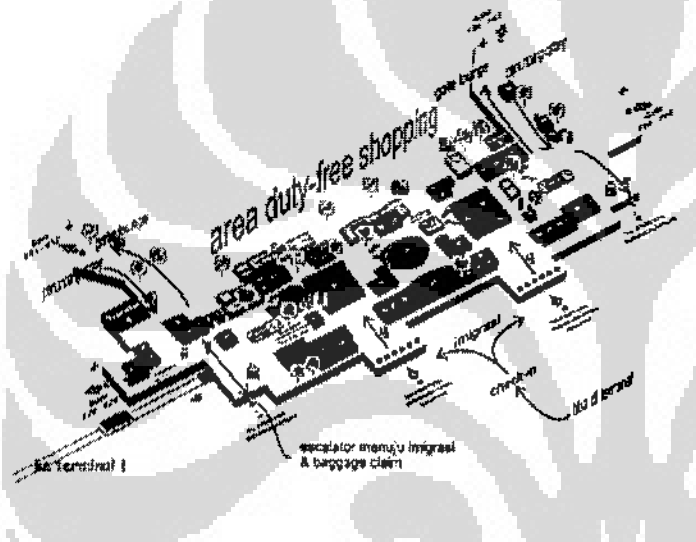


Gambar III-37c. Lantai 3

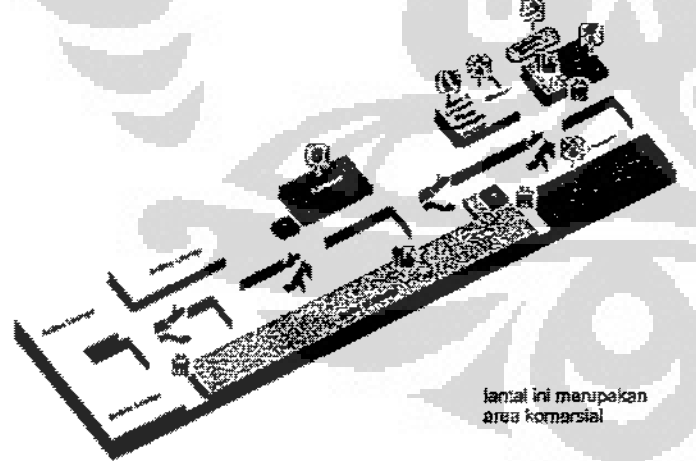
Terminal 2



Gambar III-38a. Lantai 1



Gambar III-38b. Lantai 2

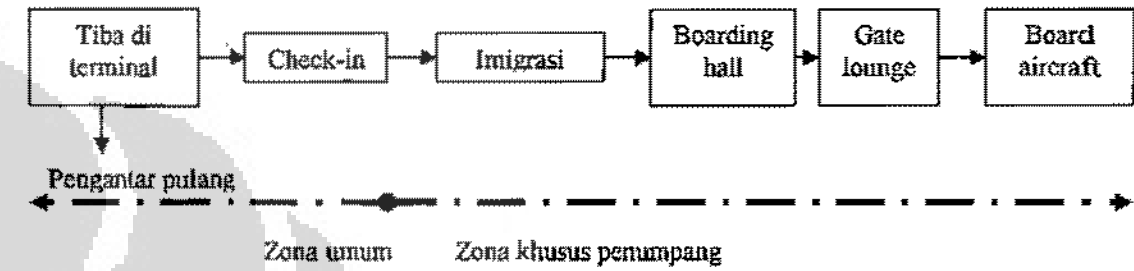


Gambar III-38c. Lantai 3

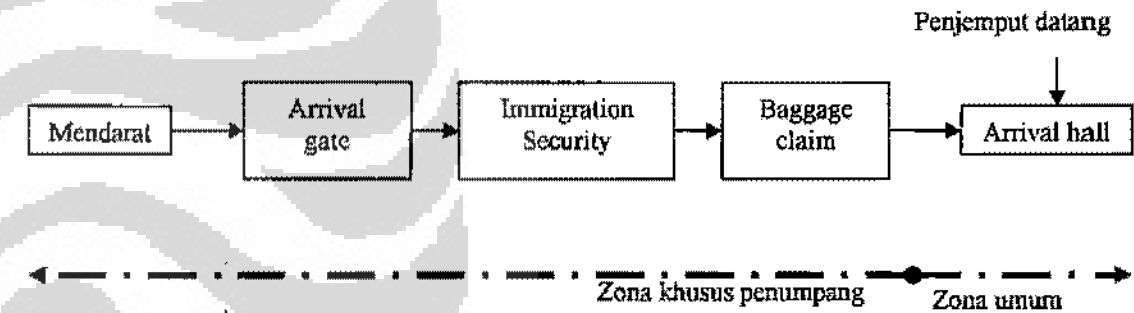
Sumber gambar: <http://www.changiairport.com.sg>

Sama dengan bandara internasional Hongkong, bandara ini tidak ada penerbangan domestik sama sekali karena ini adalah bandara di Singapura satu-satunya. Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di gambar dan pengalaman, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang penumpang:

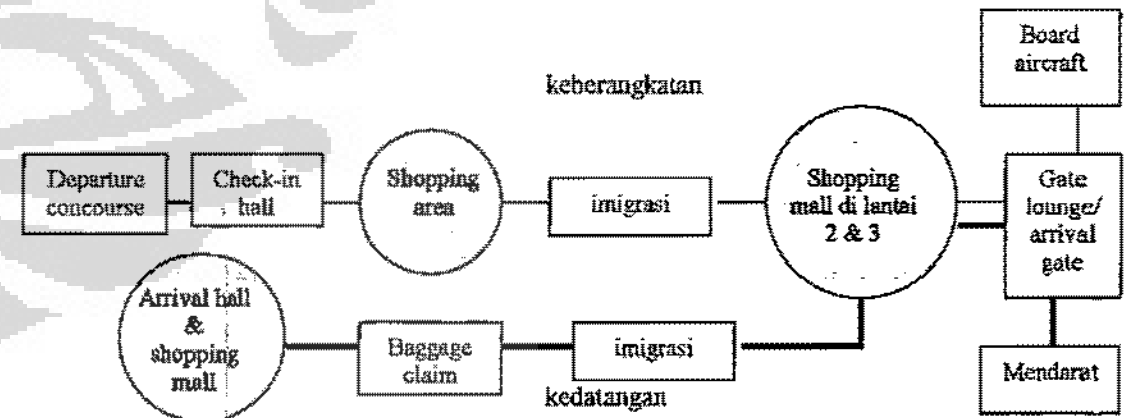
Sirkulasi penumpang berangkat



Sirkulasi penumpang datang



Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan





Gambar III-39a s/d 39d. Suasana Terminal 1 (sumber foto-foto: dokumen pribadi)

Baik terminal 1 maupun 2, sistem sirkulasi penumpang tidak berbeda. Kedua terminal ini dihubungkan oleh alat transportasi dalam bandara yang tepat waktu dan cepat. Walaupun tidak terlihat dalam gambar, tetapi berdasarkan pengalaman saya sama seperti bandara Hongkong, *check-in hall* di bandara ini adalah area umum. Oleh karena itu di area ini terdapat ritel-ritel yang dapat dimasuki oleh umum. Setelah penumpang melalui imigrasi, area *duty free shopping* memenuhi seluruh lantai dan lantai di atasnya.

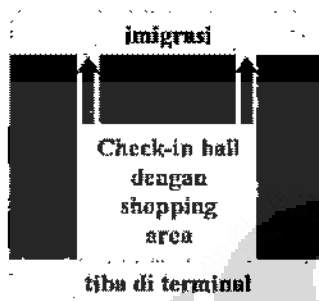
Bandar udara ini memiliki lebih dari 160 ritel dan 80 tempat makan dan minum. Fasilitas umum dan pelayanannya adalah tempat bermain anak-anak, pelayanan kecantikan (salon), counter pelayanan konsumen dan penerangan, counter bagasi yang tertinggal, *lost and found* counter, pelayanan kesehatan dan apotik, *Premium Services/ Passenger Meeting Services*, minimarket, penukaran uang, ruang menyusui, kantor pos dan telekomunikasi, mushola, *Singapore visitor centre*, area merokok, dan lain sebagainya. Bahkan masih banyak fasilitas komersial lainnya, seperti *IT and business services*, *rest and relax*, *nature trail*, *news and entertainment* dan lain-lain.

## Analisis

Area komersial berada di simpul sirkulasi penumpang, yaitu di *check-in hall* (zona umum), tempat pengunjung atau penumpang menunggu dan *boarding hall* (zona khusus penumpang).

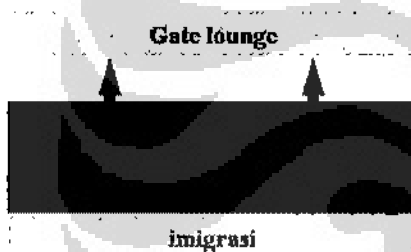
Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Changi:

### 1. *Check-in Hall*



Sama seperti bandara Check Lap Kok, *check-in hall* di bandara ini yang merupakan zona umum yang dilengkapi dengan pertokoan dan makanan. Walaupun tidak sebesar Check Lap Kok, penumpang dan pengunjung di area ini dapat menikmati waktu tunggu untuk *check-in* atau sebelum masuk ke *boarding hall* di area komersial.

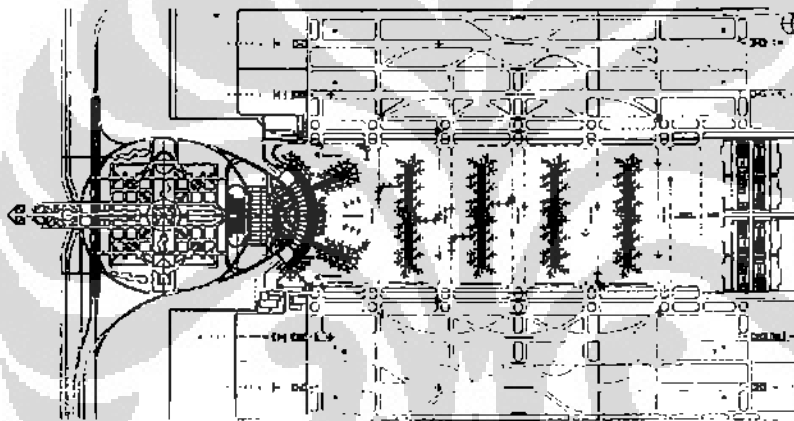
### 2. *Boarding hall*



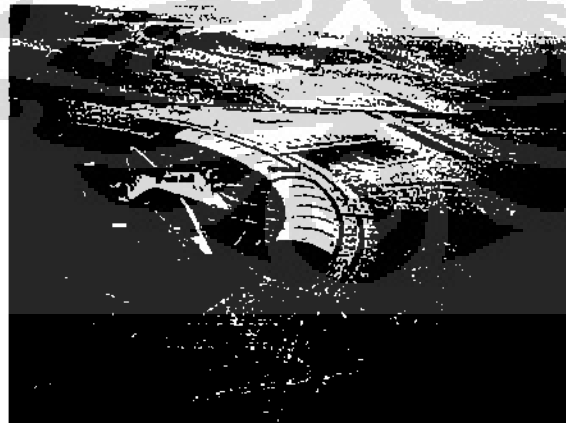
Area komersial di *boarding hall* di bandara ini seperti sebuah pusat perbelanjaan, karena *boarding hall* bukan merupakan koridor yang panjang seperti Check Lap Kok. *Boarding hall* merupakan sebuah pusat perbelanjaan yang kemudian di ujungnya terdapat sebuah koridor panjang yang membawa penumpang ke *gate lounge*. Sistem seperti ini mempersulit penumpang mencapai *gate lounge* karena untuk menuju *gate lounge* harus melalui koridor yang panjang tanpa adanya konsesi di sisi-sisinya. Sehingga kadangkala penumpang cenderung menunggu di *gate lounge*, jika tidak tertarik untuk membeli sesuatu karena dihindangi rasa takut ketinggalan pesawat.

### III.3.3. Bandar Udara International Incheon, Korea

Bandara ini adalah bandara terbesar di Korea Selatan dan merupakan salah satu yang terbesar di Asia. Bandara ini menggantikan Bandara Internasional Gimpo yang sekarang distatuskan sebagai bandara domestik<sup>48</sup>. Bandara internasional baru Incheon (Winged City/IIA) yang dirancang oleh Terry Farrell, seorang arsitek Inggris, ini baru dibuka pada tanggal 29 Maret 2001 setelah pembangunan yang sangat lama sejak 1992. Bandara ini berlokasi 52 km dari Seoul, ibukota Republik Korea, dan 15 km dari pelabuhan laut Incheon, dibangun di atas tanah reklamasi antara dua pulau, yaitu Yeongjong-do dan Yongyu-do. Terminal ini berukuran panjang 1.055 meter dan lebar 149 meter dengan empat lantai bertingkat dan dua lantai basement. Bandara ini terdiri dari dua terminal dan melayani 30 juta penumpang setahun. Bandara ini menyediakan berbagai jenis konsesi, termasuk ruangan bisnis, toko-toko khusus, restoran dan hotel.

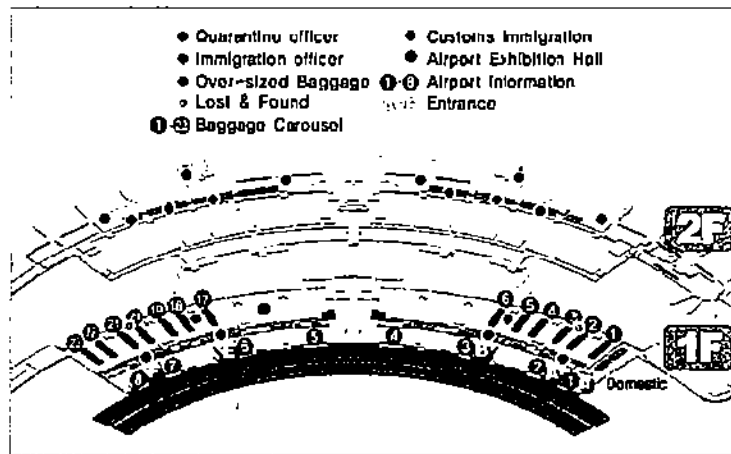


Gambar III-40. Master plan

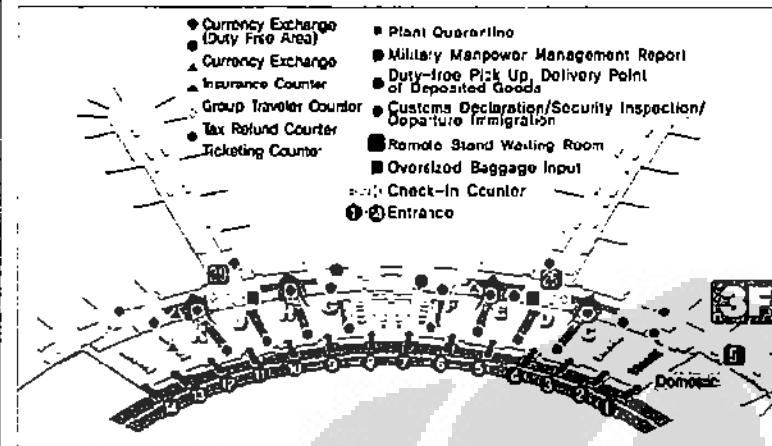


Gambar III-40. Perspektif (sumber: <http://archrecord.construction.com>)

<sup>48</sup> [http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara\\_Internasional\\_Inchcon](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara_Internasional_Inchcon)



Gambar III-41a. Denah lantai 1F dan 2F (kedatangan)

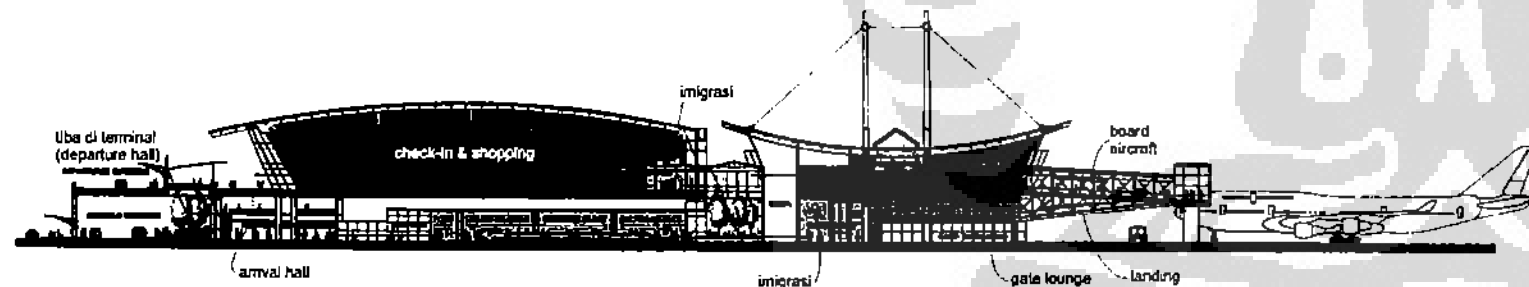


Gambar III-41b. Denah lantai 3F (keberangkatan)

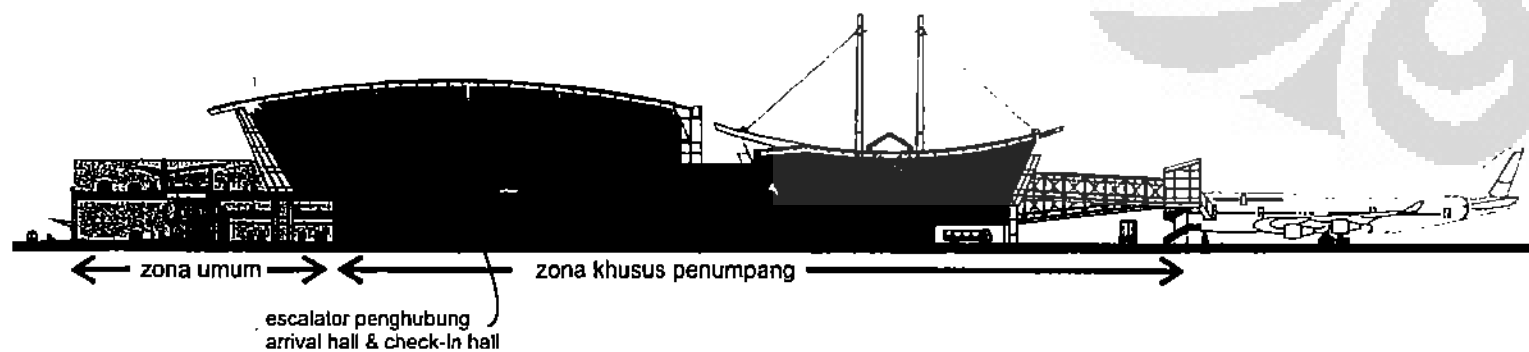
- SECTION**
- 1. Baggage handling
  - 2. Platform and garage level 1
  - 3. Garage level 2
  - 4. Great Hall concourse and arrivals
  - 5. Link to ground transportation
  - 6. Link to light rail



Gambar III-42a. Potongan



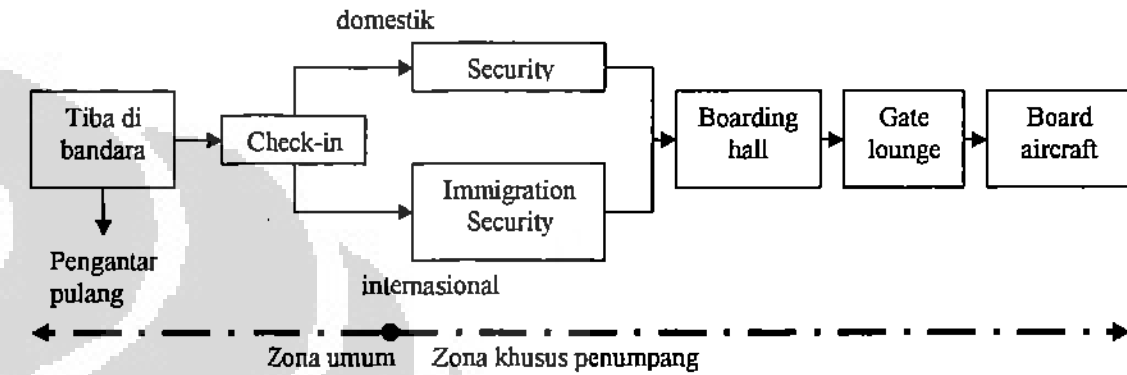
Gambar III-42b. Potongan terminal



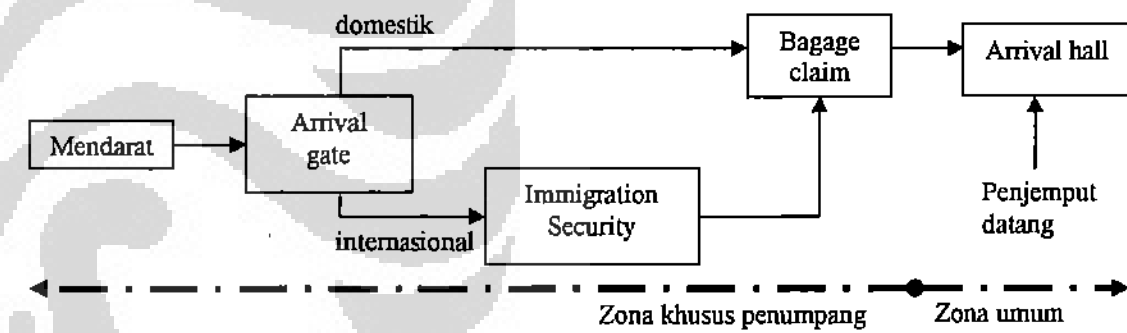
Gambar III-42c. Potongan terminal

Berdasarkan pengamatan yang saya lakukan di gambar dan informasi yang diperoleh di atas, secara garis besar berikut sirkulasi dan organisasi ruang penumpang:

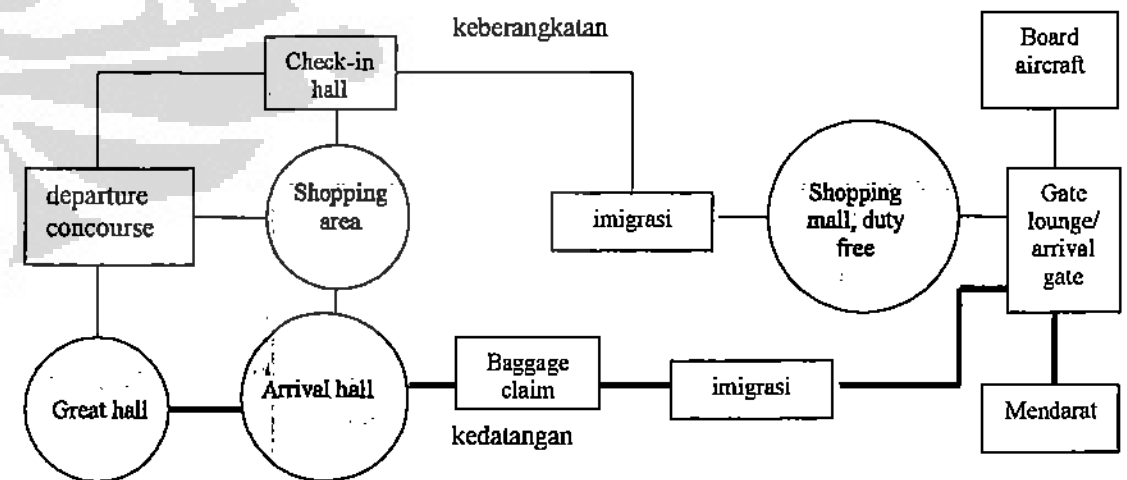
Sirkulasi penumpang berangkat

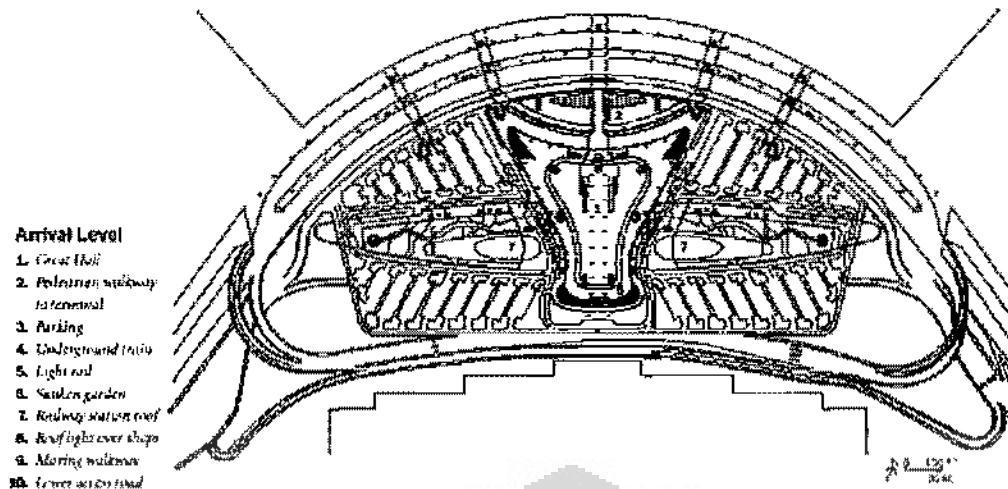


Sirkulasi penumpang datang

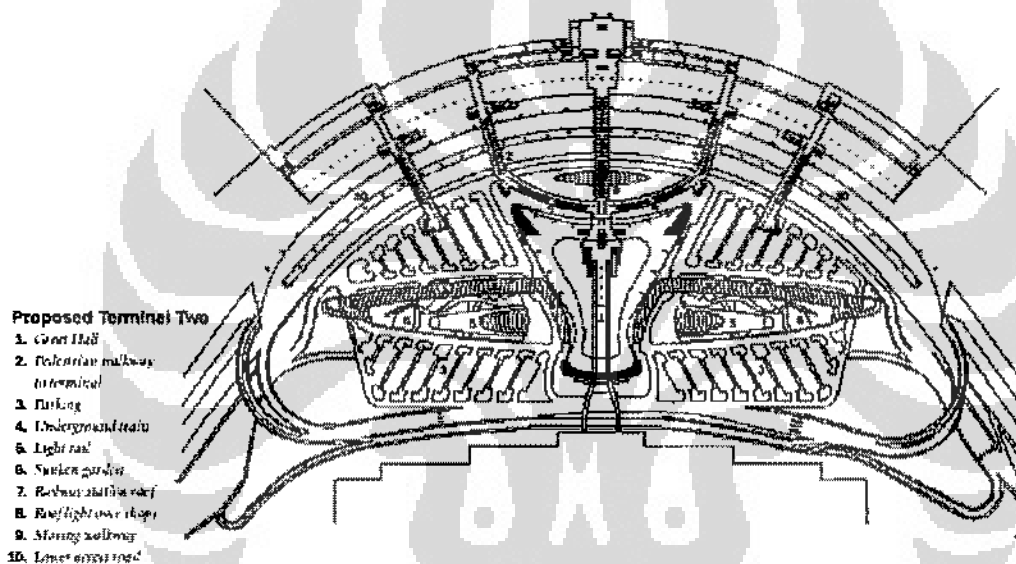


Organisasi ruang area keberangkatan dan kedatangan



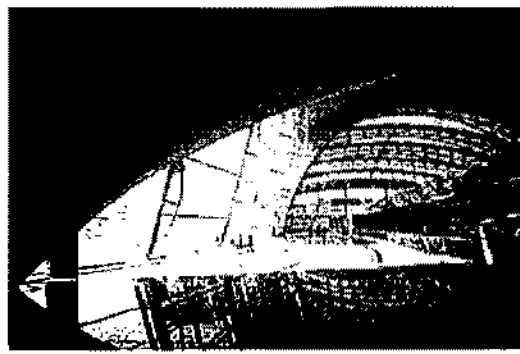
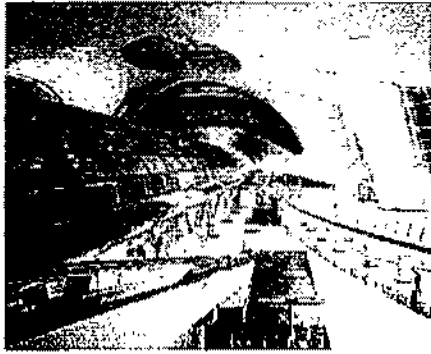


Gambar III-43a. Denah Great Hall (lantai kedatangan)



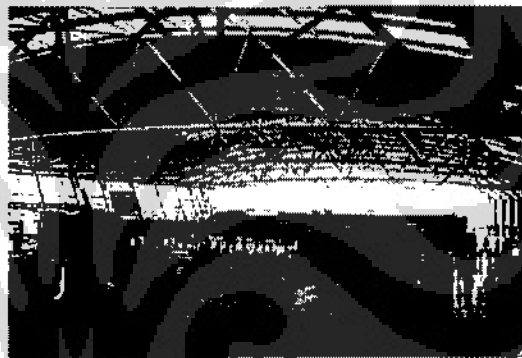
Gambar III-43b. Denah Great Hall

Kasus ketiga ini berbeda dari dua sebelumnya. Yang membedakan bandara Incheon dengan yang lainnya adalah bangunan yang saya sebut Great Hall. Bangunan ini berguna untuk tempat konsentrasi manusia dari segala penjuru negara Korea menuju bandara dengan menggunakan berbagai macam alat transportasi. Dari gambar itu juga ditunjukkan area komersial yang berada di sayap kiri dan kanan bangunan. Dari Great Hall, penumpang dan pengunjung berjalan menuju terminal dengan menggunakan *pedestrian walkway*.



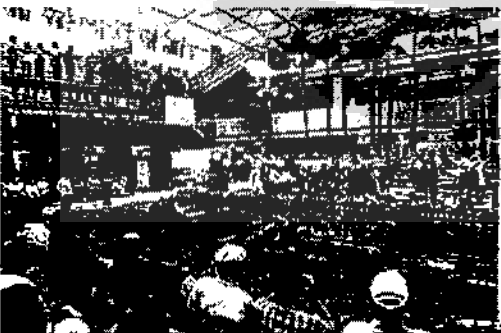
Gambar III-44a dan b. Suasana Great Hall

Di bangunan terminal proses menuju pesawat dilakukan. Dari *departure concourse* penumpang menuju *check-in hall* untuk mendapatkan *boarding pass*. Suasana *check-in hall* di dalam terminal ini terlihat seperti *shopping mall* (gambar III-45a dan b). Dari pintu masuk penumpang dihadapkan dengan suasana bangunan mega struktur yang dipenuhi ritel-ritel.



Gambar III-45a dan b. Suasana check-in hall

Dari situ penumpang menuju *passport control* kemudian menuju area *boarding hall* yang berupa area *shopping* di lantai 3 dan 4, seperti yang tampak pada keempat gambar di bawah ini:







Gambar III-46a s/d 46d. Suasana terminal (sumber foto-foto: <http://www.airport-technology.com>)

Untuk penumpang yang datang, berbeda dari bandara Changi, penumpang datang langsung turun melalui ramp dari *arrival gate*, sehingga penumpang yang datang dan akan berangkat tidak berada di satu lantai yang sama. Kemudian penumpang turun ke lantai 1 untuk melakukan imigrasi dan mengambil barang di *baggage claim* yang masih merupakan zona khusus penumpang. Setelah itu penumpang keluar menuju *arrival hall* yang juga disebut *meeters and greeters hall* yang sudah merupakan zona umum. Di area ini tersedia *escalator* yang bisa membawa penumpang menuju *check-in hall* agar dapat menikmati area komersial yang ada di sana.

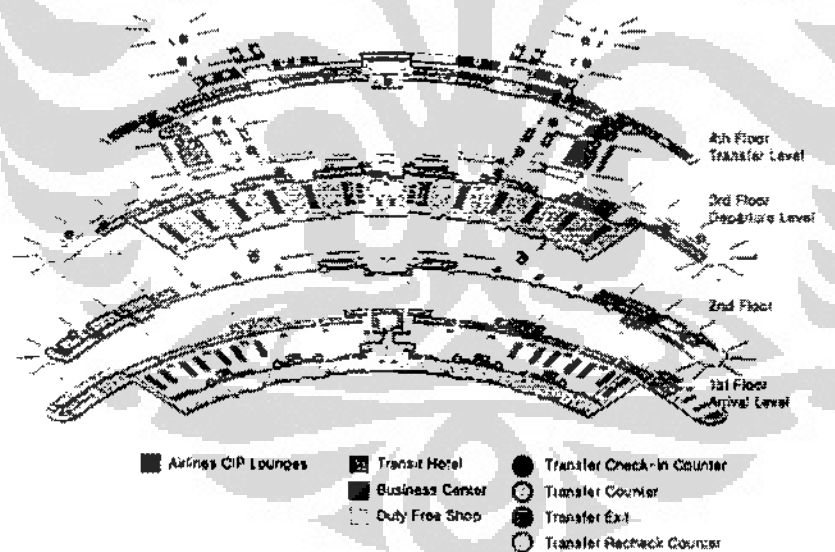


Gambar III-47. Arrival hall dilengkapi dengan papan informasi kedatangan

Kegiatan atau ruang yang ada di setiap lantai di bandara ini (gambar II-48) adalah sebagai berikut:

- Lantai Basement menyediakan akses langsung ke pusat transportasi kota, yang dilengkapi dengan fasilitas umum.

- Lantai 1 (Kedatangan) terdapat *Baggage Claim Area*, *Customs Check Area*, and *Meeters & Greeters Halls* tersedia di *landside*, sedangkan *Baggage Handling Area* and area apron lainnya terletak di *airside*.
- Lantai 2/Lantai Mezzanine (Kedatangan) berhubungan dengan pintu-pintu kedatangan/*arrival gates*. *Airside* terdiri dari *Arrival Concourse* dan *Arrival Passport Control*, sedangkan *landside* terdiri dari perkantoran, konsesi dan fasilitas umum. *Arrival Concourse* adalah ruang terminal bandara yang pertama kali diinjak oleh penumpang yang capek setelah penerbangan, jadi rancangannya difokuskan panya kenyamanan dan relaksasi. Pemilihan material, warna, cahanya dan sebagainya untuk mencapai tujuan tersebut.
- Lantai 3 (Keberangkatan) terdiri dari *departure hall*, *ticketing*, *check-in* dan *security check*, *passport control*, *concourses* dan *boarding lounges*.
- Lantai 4/ Mezanine (keberangkatan) terfokus penyediaan kenyamanan penumpang. Pada area *airside* terdapat fasilitas rekreasi, transit hotel, *CIP lounge* and *transit lounge* yang disediakan untuk penumpang yang transit dengan jangka waktu lama. Pada area *landside*, beragam restaurant dan toko disediakan untuk penumpang dan pengunjung.



Gambar III-48. Zoning area

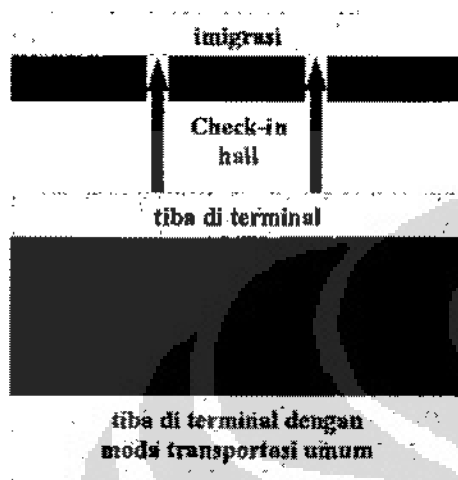
### Analisis

Area komersial berada di simpul sirkulasi penumpang, yaitu di *check-in hall* (zona umum), tempat pengunjung atau penumpang menunggu dan *boarding hall*

(zona khusus penumpang). Bandara ini juga menambah sebuah bangunan yang disebut *great hall* sebagai perpanjangan *departure hall* yang terhubung dengan moda transportasi umum, sehingga memudahkan akses masyarakat menuju bandara.

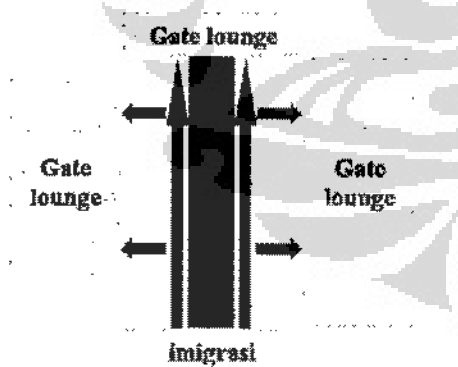
Secara garis besar berikut tata letak area komersial, baik di terminal domestik maupun internasional di bandara Incheon:

### 1. Check-in Hall



Sama seperti dua kasus sebelumnya, *check-in hall* di bandara ini yang merupakan zona umum yang dilengkapi dengan pertokoan dan makanan. Terlebih dengan ditambahkannya sebuah bangunan yang disebut dengan *Great Hall* sebagai perpanjangan *departure hall* dan dihubungkan dengan moda transportasi umum, sehingga tidak hanya calon penumpang yang datang ke bandara tetapi masyarakat umum yang bukan penumpang juga diharapkan untuk mengunjungi bangunan yang merupakan *shopping mall* tersebut.

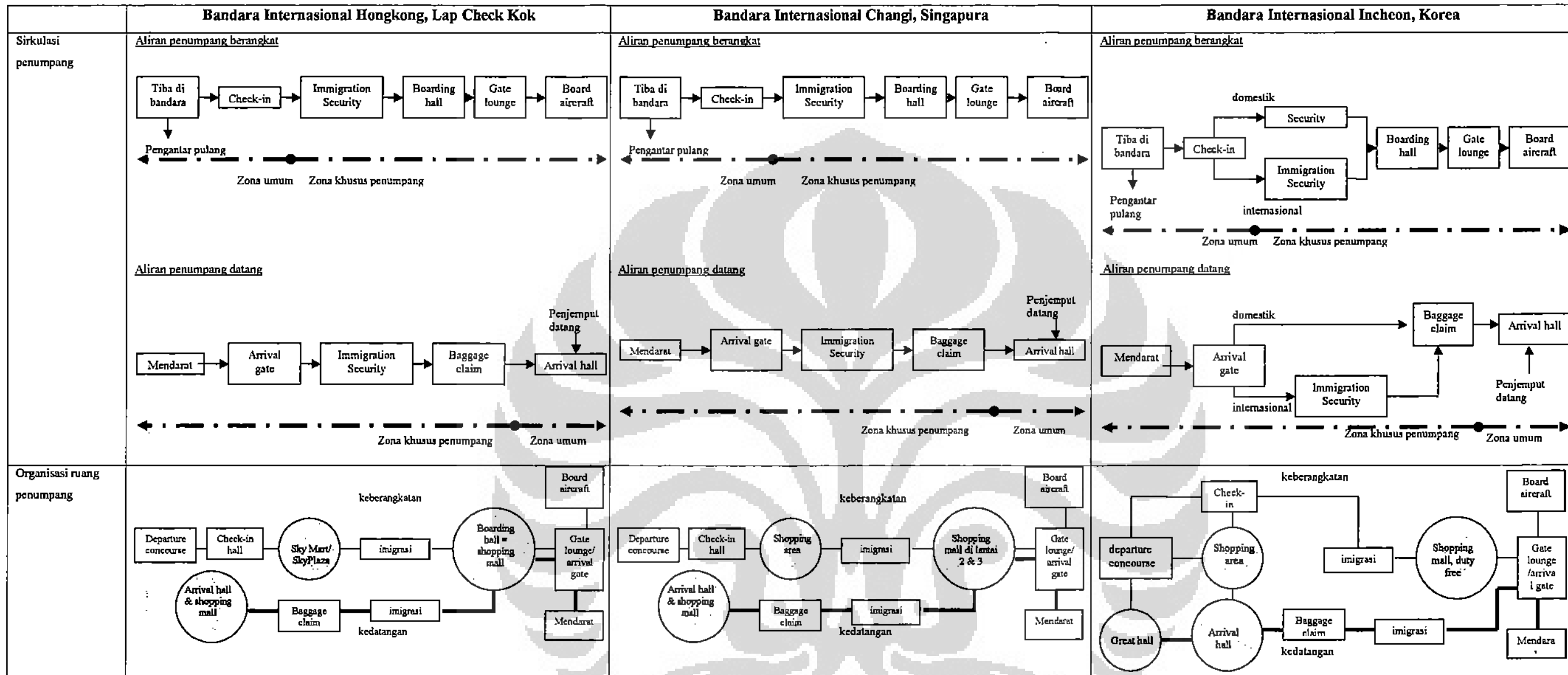
### 2. Boarding hall



Area komersial di *boarding hall* berada di tengah koridor, di kedua sisi koridor berupa deretan *gate lounge*. Sistem seperti ini memudahkan penumpang mencapai *gate lounge*. Sehingga waktu tunggu yang ada dapat dihabiskan di area *shopping* dekat *gate lounge*-nya di *boarding hall*, tanpa ada rasa takut ketinggalan pesawat karena harus melalui koridor panjang dulu sebelum sampai *gate lounge*.


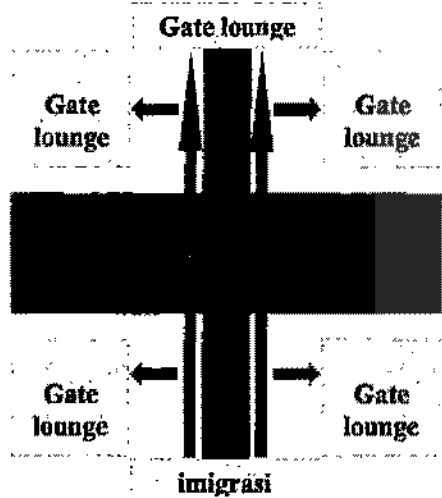


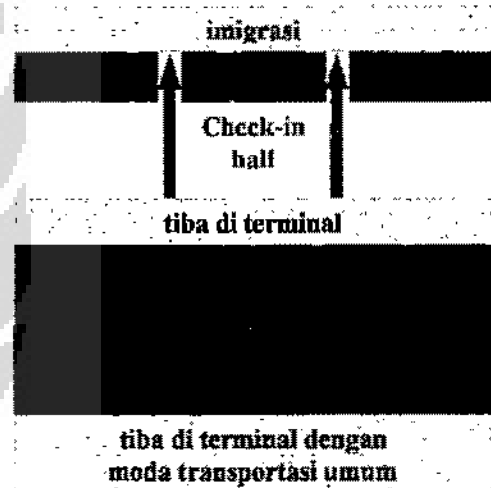
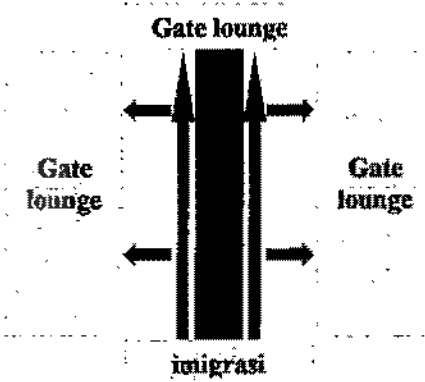
### III.3.4. Ikhtisar

Tabel Perbandingan Ketiga Studi Kasus



Dari kasus bandara internasional Hongkong dan Changi, sirkulasi penumpang di dalam terminal sama. Karena keduanya adalah satu-satunya bandara di negara mereka, maka penumpang adalah penumpang internasional. Bandara internasional Incheon sedikit berbeda, yaitu bandara ini memiliki bangunan terpisah yang merupakan tempat konsentrasi berbagai alat transportasi darat menuju bandara yang juga dilengkapi area komersial. Sistem sirkulasi yang ada di menunjukkan bahwa *check-in hall* merupakan zona umum, sehingga di dalamnya terdapat area komersial yang berguna untuk tempat bertemu, nongkrong dan menunggu para pengantar dan penumpang yang tidak melakukan *check-in*. Juga area komersial di *boarding hall* yang berupa *shopping mall* merupakan bagian yang harus dilewati penumpang tanpa harus mengganggu sirkulasi mereka menuju pesawat.

Arrival Concourse	Zona umum Tidak ada konsesi. Tempat menurunkan penumpang	Zona umum Tidak ada konsesi. Tempat menurunkan penumpang	Zona umum Tidak ada konsesi. Tempat menurunkan penumpang
Departure hall	Zona umum Merupakan ruangan yang sama dengan check-in hall	Zona umum Merupakan ruangan yang sama dengan check-in hall	Zona umum Merupakan ruangan yang sama dengan check-in hall
Check-in Hall	Zona umum Terminal 1, konsesi terletak di area setelah penumpang check-in (Sky Mart). Terminal 2, konsesi berbaur dengan check-in counter (Sky Plaza)	Zona umum Konsesi terletak di area setelah penumpang check-in	Zona umum Konsesi berbaur dengan check-in counter
Imigrasi/passport control	Zona khusus penumpang Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang	Zona khusus penumpang Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang	Zona khusus penumpang Pembatas antara zona umum dan zona hanya penumpang

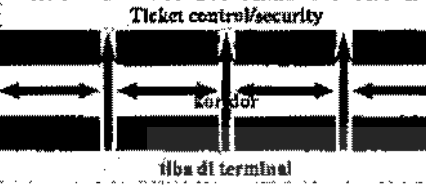



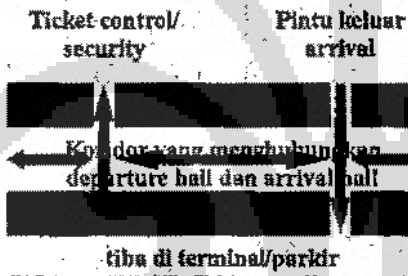
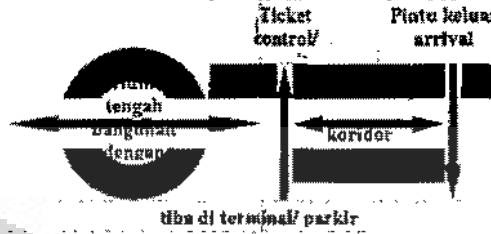

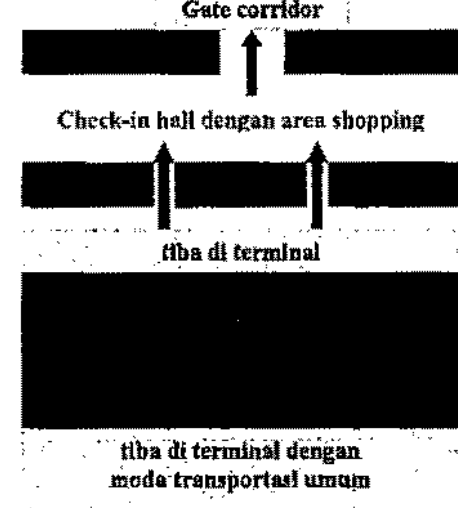

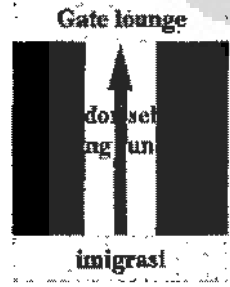

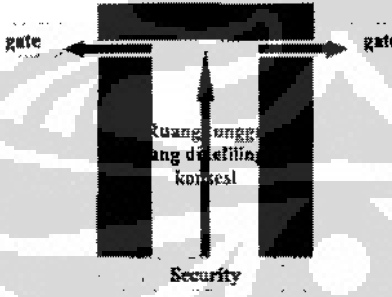
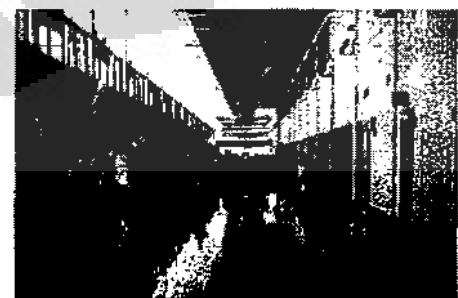
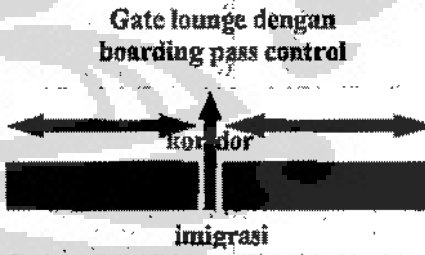
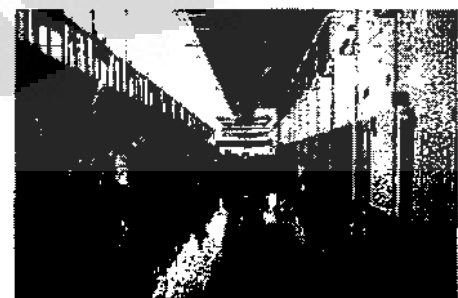
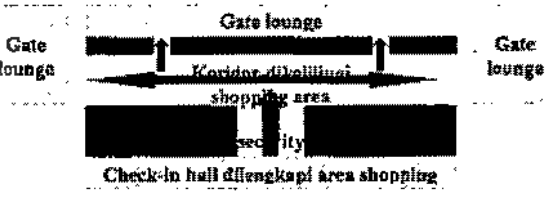

	Bandara Internasional Hongkong, Lap Cheek Kok	Bandara Internasional Changi, Singapura	Bandara Internasional Incheon, Korea
Boarding Hall	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Berupa shopping area di sepanjang koridor menuju gate lounge	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Berupa shopping center dua lantai, lantai atasnya hanya komersial area	Zona khusus penumpang Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di boarding hall untuk menghabiskan waktunya menunggu. Berupa shopping center dua lantai, lantai atasnya hanya komersial area
Gate Lounge	Zona khusus penumpang Tidak ada konsesi Area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus.	Zona khusus penumpang Tidak ada konsesi Area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus.	Zona khusus penumpang Tidak ada konsesi Area tunggu penumpang sebelum boarding yang berupa ruangan-ruangan khusus.
Arrival Gate	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui ramp. Tidak melalui shopping area.	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui shopping area yang sama dengan boarding area penumpang yang berangkat	Zona khusus penumpang Pintu yang digunakan penumpang yang datang sama dengan yang berangkat, tetapi penumpang yang datang langsung di arahkan ke baggage claim melalui ramp
Baggage claim	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial	Zona khusus penumpang Tidak ada area komersial
Arrival Hall	Zona umum Area komersil berupa deretan ritel Berada di level yang berbeda dengan departure hall.	Zona umum Hanya beberapa konsesi Berada di level yang berbeda dengan departure hall.	Zona umum Hanya beberapa konsesi Berada di level yang berbeda dengan departure hall, tetapi mempunyai escalator yang menghubungkan departure hall dan arrival hall, sehingga memudahkan penumpang dan pengunjung menikmati area komersial di check-in hall
Tata Letak Area Komerstial	<p>Check-in hall</p>  <p>Boarding hall</p> 	<p>Check-in hall</p>  <p>Boarding hall</p> 	<p>Check-in hall</p>  <p>Boarding hall</p> 

**Bab IV**  
**PENERAPAN PUSAT PERBELANJAAN**  
**DI TERMINAL BANDARA UDARA**

**IV.1. Terminal Bandar Udara di Indonesia**

Berdasarkan studi terhadap empat terminal bandara di Indonesia, ada beberapa persamaan kondisi yang saya dapatkan, yaitu:

1. **Mempunyai area *ticket control/security* antara *departure hall* dan *check-in* yang berada di pintu masuk gedung terminal.** Area ini yang memisahkan antara penumpang yang memiliki tiket dan pengunjung. Sistem ini menghambat aliran penumpang pada saat musim liburan atau tingginya angka lalu lintas penumpang. Dapat ditarik kesimpulan bahwa area keberangkatan di bandara Indonesia terbagi menjadi dua, yaitu *departure hall* dan *check-in hall*. Menurut pengamatan saya, bandara-bandara di Indonesia merasa lebih aman dengan membuat area *check-in* menjadi zona khusus penumpang mungkin karena budaya kita yang masih mengantarkan orang yang akan bepergian, sehingga dikhawatirkan konsentrasi manusia terlalu tinggi di area *check-in* jika area ini dijadikan area umum. Dengan demikian *departure hall* adalah area yang paling ramai di terminal bandara di Indonesia. Padahal menurut saya sebenarnya area *check-in* mempunyai potensi yang bagus untuk meramaikan bandara dan memberi peluang bisnis, jika dijadikan zona umum.
2. ***Check-in hall* menjadi zona khusus penumpang, tidak banyak atau bahkan tidak ada konsesi di *check-in hall*.** Dengan adanya ini, menurut pengamatan saya, biasanya penumpang yang sudah *check-in* keluar lagi untuk menemui pengantarnya atau sekedar menikmati fasilitas komersial yang berada di *departure hall*. Akan tetapi hal ini tidak saya temukan di terminal Kualanamu. Bandara tersebut ingin mencoba untuk menerapkan seperti sistem di negara lain bahwa *check-in hall* adalah zona umum, sehingga dirancanglah area komersial di *check-in hall*.
3. **Karakter masyarakat Indonesia.** Contohnya masyarakat kita yang masih sangat kekeluargaan cenderung masih ikut serta mengantar seseorang ke terminal bandara. Akibatnya area keberangkatan menjadi area yang ramai, maka tidak heran area komersial di area ini sangat laku dan selalu hidup.

	Bandara Soekarno-Hatta, Jakarta	Bandara Ngurah Rai, Bali	Bandara Juanda, Surabaya	Bandara Kualanamu, Medan
<p>4. <i>Departure hall</i> adalah zona umum, sehingga terjadi konsentrasi manusia seperti penumpang dan pengunjung. Di keempat kasus ini, area ini merupakan area yang paling ramai karena area ini dilengkapi fasilitas komersial untuk umum. Oleh karena itu tidak heran di bandara Kualanamu yang baru dan rencana pembangunan bandara Ngurah Rai dirancang sebuah bangunan komersial yang berupa <i>shopping mall</i> yang terpisah dari bangunan terminal tetapi tetap memiliki keterkaitan dengan kegiatan di area keberangkatan dan kedatangan domestik maupun internasional. Area komersial yang terancang dengan baik, akan menjadi sesuatu yang menarik untuk menghidupkan suasana terminal bandara. Biasanya <i>departure hall</i> dan <i>arrival hall</i> berada di lantai yang sama. Konsesi di sepanjang koridor tersebut membentuk <i>shopping pedestrian</i>.</p>	<p>Departure Hall</p>  	<p>Departure Hall &amp; Arrival Hall domestik</p>   <p>Departure Hall &amp; Arrival Hall internasional</p> 	<p>Departure Hall &amp; Arrival Hall</p> 	<p>Departure Hall</p>   
<p>5. <i>Boarding hall</i>, walaupun zona khusus penumpang, semua terkonsentrasi di sini menghabiskan waktu menunggu. Tempat ini merupakan area yang dipenuhi dengan fasilitas komersial, sehingga penumpang dapat menghabiskan waktunya dengan melihat-lihat, duduk-duduk sambil makan atau minum atau bahkan membeli barang. Tetapi menurut pengamatan dan pengalaman saya, di terminal di Indonesia area ini konsesi kurang laku dan sepi mungkin karena harga barang atau jasa yang ditawarkan cenderung lebih mahal daripada di luar bandara.</p>	<p>Boarding Hall</p>  	<p>Boarding Hall</p>  	<p>Boarding Hall</p>  	<p>Boarding Hall</p>  



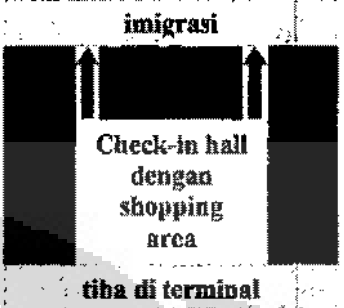

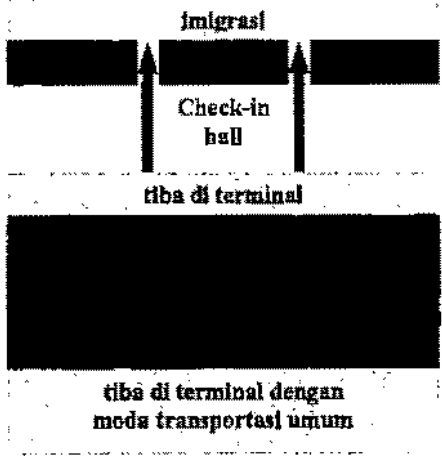

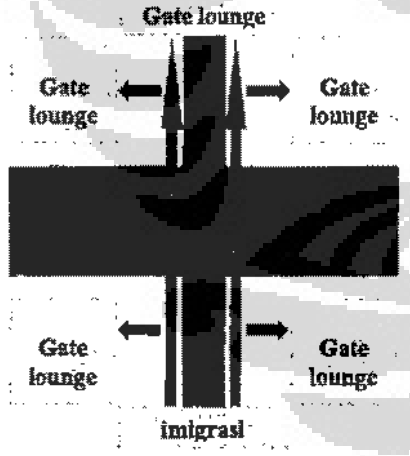



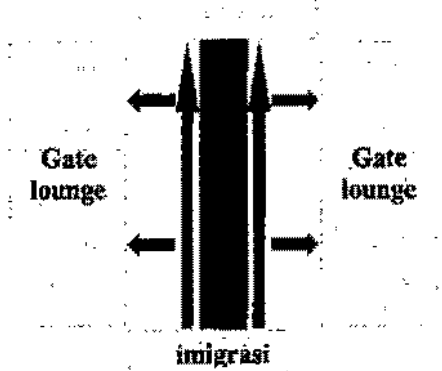

6. **Tidak adanya atau hanya sedikit area komersial di area *baggage claim*** karena menurut pengamatan saya, penumpang cenderung buru-buru keluar dari zona hanya penumpang menuju *arrival hall* untuk melanjutkan perjalanannya dengan moda transportasi lain.

#### IV.2. Terminal Bandar Udara di Luar Negeri

Berdasarkan studi terhadap tiga terminal bandara di luar negeri, ada beberapa persamaan kondisi yang saya dapatkan, yaitu:

1. **Tidak adanya *ticket control*** di depan pintu masuk seperti terminal bandara di Indonesia. Maka area keberangkatan di bandara luar negeri tidak terbagi menjadi dua, yaitu *departure hall* dan *check-in hall* seperti di terminal bandara Indonesia. Karena tidak ada *ticket control*, maka masalah antrian di pintu masuk seperti di terminal bandara Indonesia tidak ada.
2. ***Arrival hall* dan *departure hall* tidak berada di level yang sama.** Walaupun merupakan area umum, area komersial di *arrival hall* tidak sebanyak seperti di *departure hall/check-in hall* karena biasanya penjemput dan hanya penumpang yang menunggu saja yang berada di area ini.
3. **Karakter masyarakat** masyarakat luar negeri yang cenderung individual mengakibatkan mereka cenderung langsung masuk ke area *boarding hall* untuk menunggu. Dengan demikian rancangan ritel yang seperti mol 'raksasa' di dalam *boarding hall* sangat diutamakan dan menjadi *point of interest* bandara tersebut di *traveller*.
4. **Tidak adanya area komersial di area *baggage claim*** karena penumpang cenderung buru-buru keluar dari zona hanya penumpang menuju *arrival hall* untuk melanjutkan perjalanannya dengan transportasi lainnya.



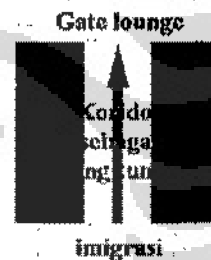
	Bandara Check Lap Kok, Hongkong	Bandara Changi, Singapura	Bandara Incheon, Korea
<p>5. <i>Check-in hall</i> yang juga merupakan <i>departure hall</i> adalah area umum, sehingga terjadi konsentrasi manusia di area ini. <i>Check-in hall</i> yang merupakan zona umum memberi kesempatan menjadikan rancangan area seolah <i>shopping mall</i> yang dilengkapi <i>check-in counter</i>. Dengan demikian area komersial yang terancang dengan baik, akan menjadi sesuatu yang menarik untuk menghidupkan suasana <i>check-in hall</i>. Di luar negeri zona ini masih memungkinkan untuk menjadikannya zona umum karena biasanya penumpang tidak diantar dan ditunggu, sehingga tidak akan terjadi konsentrasi manusia yang berlebihan di area ini.</p>	<p>Check-in hall</p>  <p>imigrasi</p> <p>Check-in hall dengan shopping area</p> <p>tiba di terminal</p> 	<p>Check-in hall</p>  <p>imigrasi</p> <p>Check-in hall dengan shopping area</p> <p>tiba di terminal</p> 	<p>Check-in hall</p>  <p>imigrasi</p> <p>Check-in hall</p> <p>tiba di terminal</p> <p>tiba di terminal dengan moda transportasi umum</p> 
<p>6. <i>Boarding hall</i> dirancang seperti <i>shopping mall</i>, sehingga penumpang dapat melihat-lihat, duduk-duduk sambil makan atau minum atau bahkan membeli barang. Walaupun zona khusus semua penumpang terkonsentrasi di <i>boarding hall</i> untuk menghabiskan waktunya menunggu. Area ini adalah area paling hidup di bandara internasional luar negeri karena berdasarkan hasil pengamatan gambar, area memakai sebagian besar area dalam terminal. Dan juga di sini semua penumpang yang menunggu <i>boarding</i> terkonsentrasi. Menurut analisa saya, penumpang cenderung menunggu di area ini daripada di <i>departure hall</i> karena jauhnya jarak dari <i>check-in hall</i> ke <i>gate lounge</i> untuk menghindari penumpang terlambat <i>boarding</i>.</p>	<p>Boarding hall</p>  <p>Gate lounge</p> <p>Gate lounge</p> <p>Gate lounge</p> <p>Gate lounge</p> <p>imigrasi</p> 	<p>Boarding hall</p>  <p>Gate lounge</p> <p>Gate lounge</p> <p>imigrasi</p> 	<p>Boarding hall</p>  <p>Gate lounge</p> <p>Gate lounge</p> <p>imigrasi</p> 

### IV.3. *Placeless* atau *Place*?

Seperti yang telah dibahas dalam sub bab II.3 bahwa efek samping supermodernity (*excess of time, excess of space, excess of ego*), tidak ada hubungan, sejarah dan identitas, merupakan ruang sementara/*temporary space*, ruang transisi/*transition space*, serta homogenitas adalah beberapa karakter *placeless* yang muncul dalam bandara, sehingga menghilangkan *sense of place*. Apakah sepenuhnya benar?

Dari hasil analisis studi kasus terminal-terminal di Indonesia dan di luar negeri memang banyak persamaan yang didapat, sehingga kesan homogenitas memang sangat terasa. Kesamaan fasilitas umum antara satu bandara dengan bandara lainnya membuat bandara menjadi ruang yang terasa umum yang menyediakan kenyamanan, bahkan tata letaknya yang mengakibatkan organisasi ruangnya terasa sama juga. Perubahan bandara menjadi *shopping mall* 'raksasa', seperti yang terjadi di bandara Check Lap Kok dan Incheon, mengesankan bahwa bandara bukanlah sebuah bandara, sehingga perasaan tidak aman terhadap kejahatan yang terjadi di bandara seolah hilang. Ini membuktikan bahwa *airport shopping* mencoba meminimalisir *placeless* dengan memperhatikan *sense of comfort* dan *sense of security*.

Analisis tata letak area komersial juga menunjukkan bahwa orang harus berjalan dari satu titik ke titik lainnya dan ruang dia antara titik tersebut 'diisi' oleh area komersial. Ini membuktikan bahwa memang bandara adalah *non-places* yang hanya merupakan tempat sementara dan tempat transisi penumpang, seperti yang dikemukakan oleh Marc Auge. Seperti contoh tata letak area komersial di bandara Soekarno-Hatta (gambar di samping), untuk mencapai tempat tujuannya penumpang berjalan dari titik imigrasi menuju titik gate lounge. Koridor hanya sebagai tempat sementara atau transisi untuknya.



*Excess of time, space* dan *ego* yang menjadi ciri supermodernity yang menghasilkan *non-places*, ternyata tidak sepenuhnya berlaku pada semua orang karena semua *excess* tersebut dapat bermanfaat untuk sesuatu yang kadang tidak kita pikirkan atau rencanakan yang menciptakan suasana unik yang muncul di bandara. Jadi terminal bandara bisa menjadi tempat yang berkesan (*sense of occasion*).

Hal tersebut juga dapat membantah anggapan bahwa bandara tidak ada hubungan, sejarah dan identitas. Karena setiap pengguna bandara mempunyai cerita atau kesan sendiri tentang tempat yang dijalani. Hubungan terhadap siapa? Sejarah apa? Dan identitas siapa? Penjemput yang menunggu kekasihnya mendarat dan menunggu

detik-detik penantiannya di sebuah *coffee shop* dan membeli setangkai bunga mawar di sebuah toko bunga di bandara merasa bandara memiliki *sense of occasion*. Atau seorang pengusaha muda berkenalan dengan orang lain yang berlanjut menjadi rekan bisnisnya, bandara memiliki sejarah sendiri. Contoh lainnya yang menarik adalah bandara Soekarno-Hatta. Walaupun bandara ini tidak memberikan kenyamanan yang maksimal, seperti panjangnya koridor dari *boarding hall* ke *gate lounge*, tetapi bandara ini memiliki *sense of identity* karena salah satu konsep karakteristik besar rancangan bandara ini adalah gaya arsitektur lokalnya, dan kebun tropis di antara lounge tempat tunggu memberikan identitas yang membedakannya dengan kasus bandara-bandara lainnya.

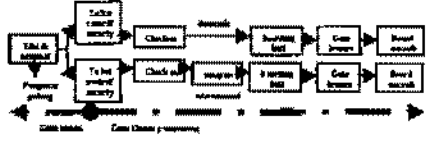

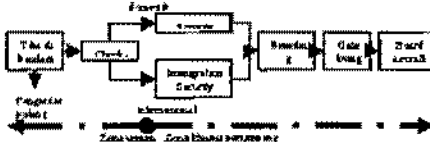
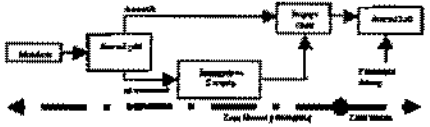
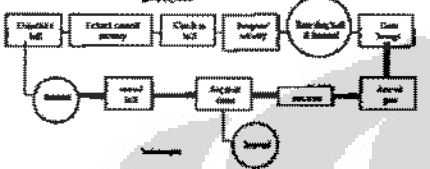
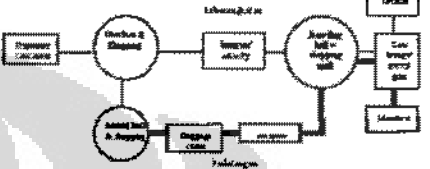
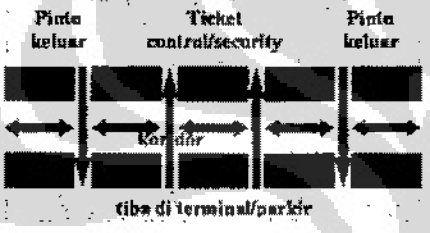

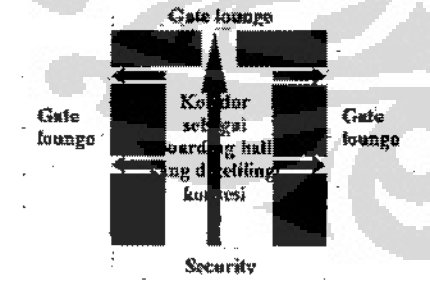
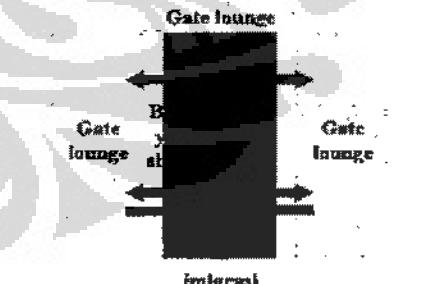
Hal yang penting untuk menciptakan *sense of comfort* adalah mengurangi atau bahkan menghilangkan keadaan seseorang kehilangan orientasi dan kebingungan harus berbuat apa ketika berada di terminal bandara, sehingga terasa tempat itu menjadi *placeless* adalah tanda-tanda yang jelas. Tata letak area komersial yang tepat juga bisa menjadi penuntun jalan titik-titik sirkulasi penumpang, seperti koridor utama di terminal domestik bandara Ngurah Rai di Bali yang diakhiri dengan papan informasi (halaman 64).

Pendapat-pendapat bahwa bandara salah satu bentuk *placeless* tidaklah sepenuhnya benar karena bandara dapat muncul sebagai *places* atau *non-places* secara simultan. Perancangan *airport shopping* yang memaksimalkan kenyamanan, keamanan dan menjadikannya sebagai ruang transisi pelancong yang lebih baik akan mengurangi *placeless*.

#### **IV.4. Tabel Perbandingan**

Berikut adalah tabel perbedaan area komersial di terminal Indonesia dan luar negeri:

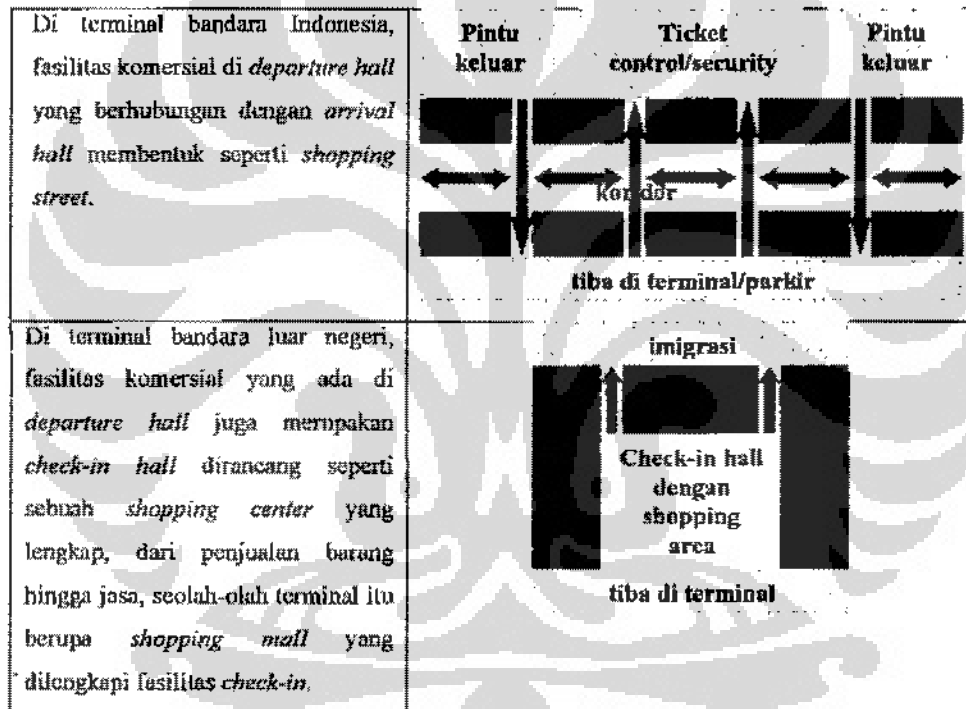
	Terminal bandara di Indonesia	Terminal bandara di luar negeri
Zona umum keberangkatan	<p>Zona ini dihedakan antara <i>departure hall</i> dan <i>check-in hall</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Koridor <i>departure hall</i> merupakan area komersial. Bentuk tata letaknya seperti <i>shopping pedestrian</i> karena letaknya yang berada di koridor-koridor sirkulasi penumpang. Di bandara Kualanamu dan Ngurah Rai sedang dirancang sebuah bangunan komersial yang terpisah yang terhubung dengan moda transportasi lain terletak seberang bangunan terminal yang merupakan tetap memiliki keterkaitan dengan kegiatan di terminal. Mampu atau tidaknya konsep seperti ini di Indonesia untuk menghadirkan suasana bandara belum terbukti karena konsep seperti ini belum pernah ada di Indonesia.</li> <li>Area <i>check-in</i> menjadi zona khusus penumpang, hampir tidak ada fasilitas komersial. <i>Ticket control</i> yang memisahkan pengunjung dan penumpang yang bisa menjadi kendala saat terjadi kenaikan penumpang dapat diatasi dengan membuat banyak area <i>ticket control</i>. Menurut saya, pemisahan ini sangat disayangkan melihat potensi meramikan bandara dan peluang yang bagus untuk menarik keuntungan. Sebenarnya Hal ini dapat diatasi dengan security check saja, seperti kebanyakan mal di Jakarta, sehingga pengunjung juga bisa masuk area <i>check-in</i>. Untuk menghindari antrian dan kemacetan, security check dapat dipisahkan menjadi pengunjung/penumpang tanpa barang dan dengan barang.</li> </ul>	<p><i>Departure hall</i> terhubung dengan <i>check-in hall</i>.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><i>Check-in hall</i> merupakan area <i>shopping</i> dengan fasilitas <i>check-in</i>. Semua pengguna bandara dapat menikmati area ini. Area komersial di area menghadirkan suasana di dalam terminal. Bahkan di terminal 1 bandara Hongkong, mereka menyebut <i>shopping center</i> ini sebagai Sky Mall dan di terminal 2 Sky Plaza.</li> <li>Adanya bangunan lain sebagai perpanjangan <i>departure hall</i> dilengkapi dengan sarana moda transportasi lain yang menghubungkan ke kota-kota yang terhubung dengan kegiatan terminal bandara menghadirkan suasana bandara karena orang lain selain pengguna bandara dapat menikmatinya.</li> </ul>
Zona khusus penumpang	<p><i>Boarding hall</i> adalah area yang tepat untuk area komersial karena penumpang mempunyai waktu tunggu yang dapat dimanfaatkan sebelum <i>boarding</i>. Menurut pengamatan dan pengalaman saya, terminal bandara di Indonesia area ini tidak terlalu diminati penumpang, sehingga penumpang cenderung untuk menunggu di <i>gate lounge</i>. Faktor jauhnya <i>gate lounge</i> dari area komersial, ketidaknyamanan atau tingginya harga barang dan jasa yang ditawarkan menjadi beberapa faktor yang membuat area ini sepi.</p>	<p><i>Boarding hall</i> merupakan area komersial yang paling ramai karena penumpang yang menunggu cenderung menunggu di area ini. Alasan utamanya suasana, harga barang yang lebih murah karena bebas pajak dan lengkapnya fasilitas menjadi beberapa faktor pendukung hidupnya suasana area komersial di sini. Rancangan tata letak ritel yang menarik dan nyaman akan menjadikan area komersial di <i>boarding hall</i> hidup dan digemari <i>traveler</i>.</p>

<p>Aliran penumpang</p>	<p>Penumpang yang berangkat</p>  <p>Penumpang yang datang</p> 	<p>Penumpang yang berangkat</p>  <p>Penumpang yang datang</p> 
<p>Organisasi ruang</p>		
<p>Tata letak area komersial Departure Hall</p>	 <p>tiba di terminal/parlar</p> <p>Di terminal bandara Indonesia, fasilitas komersial di <i>departure hall</i> yang berhubungan dengan <i>arrival hall</i> membentuk seperti <i>shopping street</i>.</p>	 <p>tiba di terminal</p> <p>Di terminal bandara luar negeri, fasilitas komersial yang ada di <i>departure hall</i> juga merupakan <i>check-in hall</i> dirancang seperti sebuah <i>shopping center</i> yang lengkap, dari penjualan barang mewah jawa, scotch-oluh terminal itu berupa <i>shopping mall</i> yang dilengkapi fasilitas <i>check-in</i>.</p>
<p>Tata letak area komersial Boarding Hall</p>	 <p>Di terminal bandara Indonesia, fasilitas komersial di area ini membentuk seperti pusat perbelanjaan dengan ruang tunggu di tengahnya. Dalam jarak tertentu di deretan konsesi terdapat bukaan menuju <i>gate lounge</i>.</p>	 <p>Di terminal bandara luar negeri, area ini menjadi area yang paling hidup. <i>Boarding hall</i> dirancang seperti <i>shopping mall</i>, bahkan dalam kasus bandara Chongji dan Incheon, lantai paling atas terminal tersebut dikhususkan sebagai area komersial saja.</p>

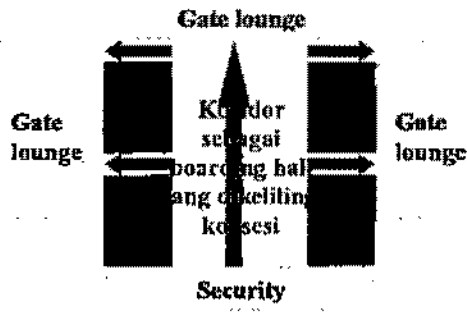
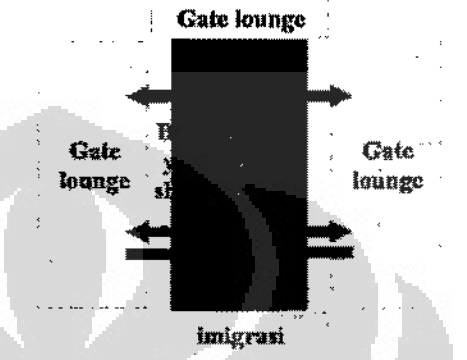
#### IV.5. Ikhtisar

Dalam perancangan terminal bandara, area komersial merupakan fasilitas penunjang terhadap kegiatan utama yang penempatannya mengikuti dan tidak mengganggu kegiatan utama bandara. Dari hasil pengamatan langsung, gambar, foto, wawancara dan studi literatur yang dijabarkan sebelumnya, secara garis besar area komersial dalam terminal bandara sebagai berikut:

1. Lokasi sarana komersial pada gedung terminal, yaitu di sepanjang koridor *departure hall* dan *arrival hall* (zona umum) serta *boarding hall* (zona khusus penumpang). Susunan penempatan kegiatan komersialnya, sebagai berikut:
  - a) Pada *departure hall* dan *arrival hall* (zona umum), sarana komersial yang ada berupa: tempat pemesanan hotel, travel, taxi; restoran, snack bar, souvenir, dan buah tangan yang berupa pakaian; dan lain-lain.



- b) *boarding hall* (zona khusus penumpang), walaupun zona khusus semua jenis penumpang (berangkat, pindahan dan datang) terkonsentrasi di *boarding hall*. Fasilitas komersial yang ada berupa: sarana relaksasi, buah tangan (makanan kering, minuman dan pakaian), VIP lounge bagi anggota bank dan airline tertentu, souvenir, dan lain-lain.

<p>Di terminal bandara Indonesia, fasilitas komersial di area ini membentuk seperti pusat perbelanjaan dengan ruang tunggu di tengahnya. Dalam jarak tertentu di deretan konsesi terdapat bukaan menuju <i>gate lounge</i>.</p>	
<p>Di terminal bandara luar negeri, area ini menjadi area yang paling hidup. <i>Boarding hall</i> dirancang seperti <i>shopping mall</i>, bahkan dalam kasus bandara Changi dan Incheon, lantai paling atas terminal tersebut dikhususkan sebagai area komersial saja.</p>	

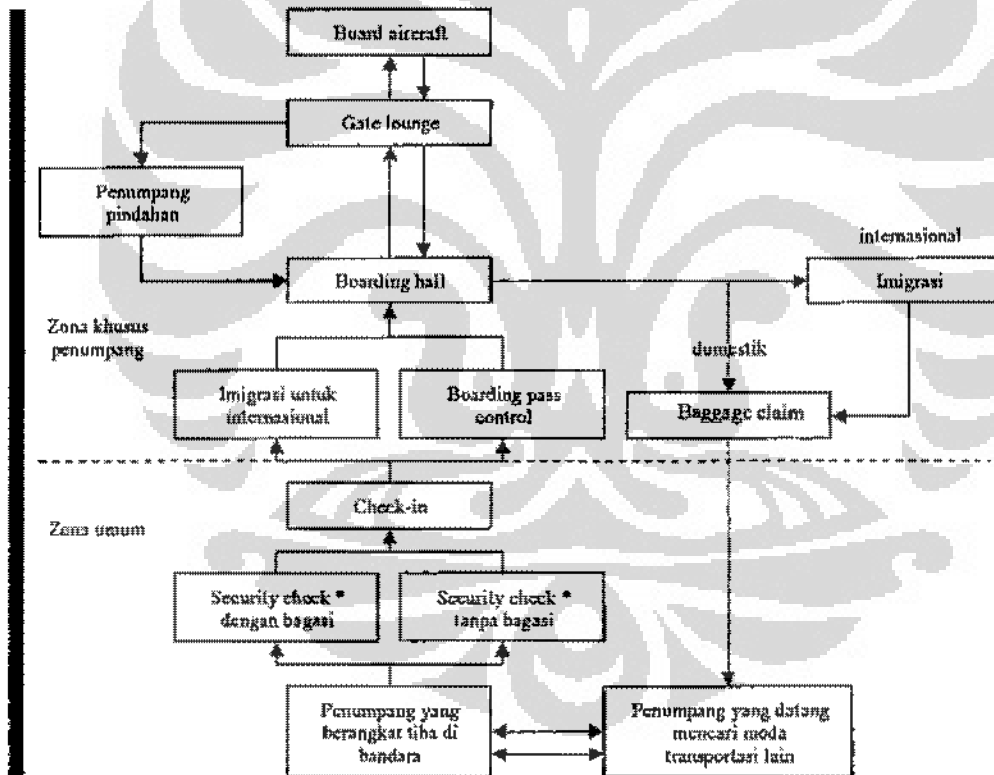
2. Jenis sarana komersial di Indonesia yang ada saat ini masih meliputi kebutuhan mendasar untuk mengisi waktu tunggu penumpang, seperti sarana penjualan makanan dan minuman, souvenir dan buah tangan, jasa relaksasi dan lain-lain. Jumlah dan jenisnya cukup beragam dan akomodatif dalam pemenuhan kebutuhan penumpang yang berangkat dan datang. Sedangkan jenis sarana komersial yang ada di luar negeri sudah jauh lebih lengkap meliputi barang-barang bermerek dari perlengkapan wanita dan pria sampai barang elektronika, fitness center, hotel bahkan sarana jasa juga banyak tersedia seperti ruang bermain anak dan *entertainment center*. Sarana komersial yang tersedia di terminal bandara harus disesuaikan dengan kebutuhan penumpang di masing-masing area. Misalnya untuk zona umum *departure hall*, restoran adalah tempat yang paling diminati. Sedangkan *arrival hall*, penumpang sangat membutuhkan penyewaan mobil, taxi, tur dan travel dan sebagainya.

Berdasarkan hasil analisis, banyak hal yang mempengaruhi letak pusat perbelanjaan atau area komersial di dalam terminal bandara dan tata letak area komersial di Indonesia dan luar negeri tidak sama. Semua itu ditujukan untuk perancangan *airport shopping* yang memaksimalkan kenyamanan, keamanan dan menjadikan ruang transisi pelancong yang lebih baik, sehingga mengurangi *placeless*.

## Bab V KESIMPULAN

Kesimpulan tesis penelitian ini berupa acuan dalam perancangan tata letak area komersial dalam terminal bandara. Acuan tata letak area komersial ini ditentukan oleh kegiatan dalam terminal bandara yang berhubungan sirkulasi pengguna terminal, sehingga area komersial diletakkan di tempat yang tidak mengganggu sirkulasi yang ada di dalam terminal, perancangan perbelanjaan yang dapat memaksimalkan tingkat ketertarikan dan kenyamanan para pembeli dan *sense of comfort* untuk meminimalisir *placeless* bandara.

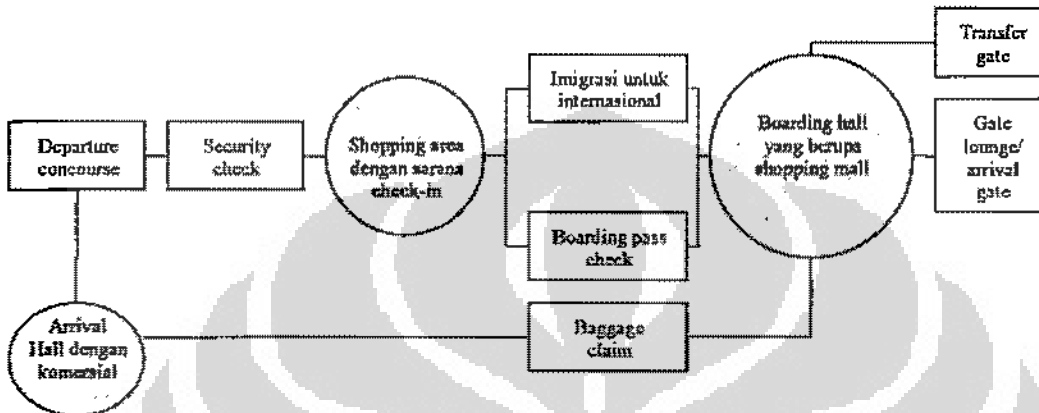
Kesimpulan saya aliran penumpang dan organisasi ruang yang mengoptimalkan konsentrasi manusia dan waktu tunggu penumpang dalam bandara, dapat menghasilkan tata letak area komersial dengan sirkulasi maksimal bagi pengunjung. Oleh karena itu, aliran penumpang yang efisien adalah sebagai berikut:



Perbedaan terbesar antara terminal bandara di Indonesia dan luar negeri adalah masalah *ticket control* di pintu masuk terminal yang menghambat aliran penumpang, maka menurut saya area itu menjadi tidak efektif. Oleh karena itu sebaiknya *ticket control* diadakan, tetapi *security check\** harus dilakukan untuk semua orang yang



masuk area *check-in* untuk keamanan bandara. Agar tidak terjadi antrian panjang *security check* ada di beberapa tempat dengan pemisahan antara penumpang dengan dan tanpa bagasi. Dengan demikian *check-in hall* adalah zona umum. Menjadikan *check in hall* zona umum karena berdasarkan potensi areanya yang dapat meramaikan suasana terminal bandara dan peluangnya mendapatkan keuntungan materi bagi bandara dan pedagang. Dari aliran penumpang tersebut, maka organisasi ruangnya adalah:

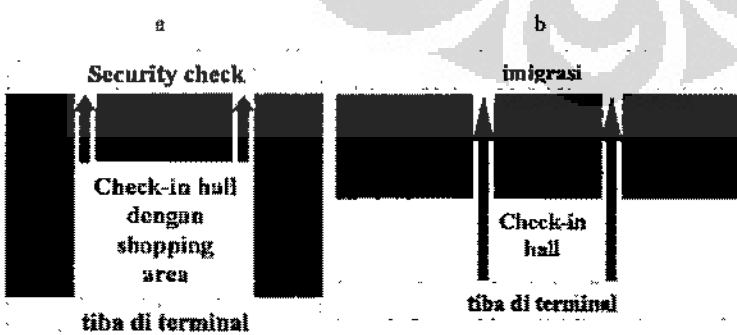


Karena *boarding hall* merupakan konsentrasi dari semua jenis penumpang, maka area ini menjadi area komersial yang terbesar dalam terminal bandara. *Arrival hall* sebaiknya hanya dilengkapi fasilitas komersial pendukung penumpang yang datang saja. Biasanya penumpang yang datang cenderung buru-buru keluar untuk melanjutkan perjalanannya dengan moda transportasi lain.

Dengan demikian beberapa alternatif tata letak area komersial di terminal bandara yang diusulkan sebaiknya, sebagai berikut:

**a. Area kedatangan (*departure hall*/check-in hall)**

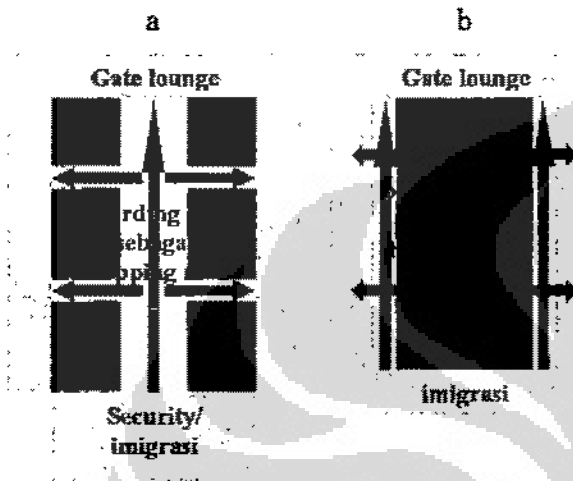
dirancang seperti sebuah *shopping center* yang lengkap untuk meningkatkan kenyamanan pengguna bandara. Seolah-olah terminal berupa *shopping mall* yang dilengkapi fasilitas *check-in*. Alternatif tata letaknya sebagai berikut:



*Check-in counter* berada di hadapan pintu masuk sehingga memudahkan penumpang, area komersial berada di posisi yang tidak mengganggu penumpang menuju imigrasi atau *security check*, yaitu di sisi-sisi area *check-in* dan atau diantara bukaan-bukaan ke titik imigrasi.

## b. Area *boarding* (*boarding hall*)

dirancang seperti sebuah *shopping mall* besar dan lengkap dengan koridor-koridor kecil menuju *gate lounge*. Bentuk mol disesuaikan dengan aturan pelataran parkir pesawat. Area komersial ini mempunyai kelebihan, yaitu bebas pajak. Sebagian besar toko menjual barang-barang mewah (*impulse store*), seperti perhiasan, makanan mahal, tas dan sepatu bermerek dan sebagainya, lainnya menjual makanan. Alternatif tata letaknya sebagai berikut:



Area komersial di *boarding hall* berada di tengah atau sisi koridor, di kedua sisi koridor berupa deretan *gate lounge*. Sistem seperti ini memudahkan penumpang mencapai *gate lounge*. Sehingga waktu tunggu yang ada dapat dihabiskan di area *shopping* dekat *gate lounge*-nya di *boarding hall*, tanpa ada rasa takut ketinggalan pesawat karena harus melalui koridor panjang dulu sebelum sampai *gate lounge*. Koridor yang terlalu panjang, sebaiknya dipisah dengan sebuah titik simpul yang berupa *shopping area* untuk menghindari kebosanan berjalan di koridor yang panjang.

Dengan tata letak area komersial yang memperhatikan sirkulasi maksimum diharapkan membuat kondisi lingkungan bandara itu sendiri merayu para penumpang—dengan karakter pembelanja yang impulsif dan pembelanja yang membutuhkan pemuasan segera—menjadi berbelanja. Tidak hanya itu, perancangan tata letak toko yang memperhatikan lokasi, karakteristik fisik *display* terhadap pengunjung, peletakkan jenis-jenis toko juga harus dirancang, sehingga dapat merayu para pembelanja untuk membeli secara impulsif karena tersedianya kenyamanan bagi para pembelanja akan menjadi dasar pemilihan suatu toko.

Dengan penelitian ini saya memberi acuan secara garis besar terhadap tata letak pusat perbelanjaan terminal bandar udara, baik di Indonesia maupun luar negeri, yang efisien dan nyaman serta lengkap bagi pengunjung. Meskipun bandara adalah *placeless/non-place* yang mengorbankan *sense of place* tetapi dengan perancangan, arsitektur berusaha memberikan tempat yang lebih baik. Dengan *airport shopping* yang memperhatikan *sense of comfort* dan *security*, maka dengan sendirinya *placeless* secara simultan akan menciptakan pengalamannya yang unik, baru atau tak terduga sebelumnya, sehingga secara simultan juga bandara bisa menjadi *place* dan *placeless*.

## Implikasi Penelitian

Penelitian ini ingin menghasilkan pengaturan tata letak area komersial yang memberikan kenyamanan, keamanan dan kelengkapan bagi seluruh pengguna bandara, baik penumpang, pengunjung maupun pekerja. Hasil penelitian tesis ini memperlihatkan bahwa *airport shopping* mempunyai pola tertentu dalam pengaturan tata letak pusat perbelanjaan di terminal bandara. Namun penelitian ini menekankan/ memfokuskan diri pada seluruh kegiatan dan sirkulasi semua jenis penumpang sebagai salah satu pengguna bandara yang berkaitan dengan kegiatan perbelanjaan di terminal bandara. Oleh sebab itu ada beberapa isu yang tidak tercakup dalam penelitian ini, yaitu:

1. Pembahasan kegiatan pengguna terminal bandara lainnya, seperti pekerja yang langsung berhubungan dengan operasional bandara atau pekerja untuk fasilitas umum dan komersial dalam bandara.
2. Pengembangan sebuah tipe bangunan terminal bandara yang mengintegrasikan kegiatan semua pengguna terminal bandara, baik penumpang, pekerja maupun pengunjung.
3. Penelitian terhadap rancangan terminal bandara yang memberikan identitas terhadap terminal itu sendiri, sehingga membuatnya menjadi tempat yang *place* bagi penggunanya.

Melihat beragam dan begitu pesatnya perkembangan *airport shopping*, penelitian ini dapat diteruskan dengan bahan pemikiran seperti yang diuraikan di atas.

Pengambil kebijakan pengelolaan bandar udara dan para praktisi dapat mengambil pola tata letak area komersial dalam terminal bandara hasil penelitian ini dalam sebagai pertimbangan untuk menilai perencanaan, perancangan dan pengembangan *airport shopping* untuk mencapai *sense of comfort* dan *sense of security* bagi pengguna terminal.

## DAFTAR PUSTAKA

- Akbar, Anthony, **Airport Polonia Medan**. Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 1982
- Beddington, Nadine, **Design for Shopping Centers**. Butterworth Scientific: London, 1982
- Bussel, Abby, **SOM Evolutions: Recent Work of Skidmore, Owings & Merrill**. Germany: Birkhauser Publisher Architecture, 2000
- Crawford, Margareth, **Suburban Life and Public Space Redressing the Mall**. 2002, hal 21-27
- Deasy, C.M., **Designing Places for People**. New York: Watson-Guption Publications, 1985
- Dee, Jonathan, **Flying in the Face of Mediocrity**. The New York Times, Nov. 30, 2002
- Douglass, Lathrop, **Time-Saver Standard for Building Types**. FAIA, 2001
- Edwards, Brian, **The Modern Airport Terminal: New Approaches to Airport Architecture**. London: Spoon Press, 2005
- Gibberd, Frederick, **Town Design**. London: The Architectural Press, 1959
- Horonjeff, Robert, **Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara jilid 1**. Jakarta: Penerbit Erlangga
- International Air Transport Association, *Airport Terminal Reference Manual*
- Koolhaas, Rem, **Harvard Design School Guide to Shopping: Project on the City 2**. Massachusetts: Taschen, 2001
- Leland, John, **Ideas & Trends: Unchecked Baggage; Our Airports, Ourselves**. The New York Times, 2004
- Marc Auge, **Non Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity**, London: Verso, 1995
- Mellissa, **Mal, Plaza, dan Trade Center: Suatu Morfologi Pusat Perbelanjaan di Indonesia**. Skripsi Sarjana Teknik Arsitektur, Universitas Indonesia, 2005
- Neufert, Ernst (diterjemahkan oleh Sjamsu Amril), **Data Arsitek jilid 2**. Jakarta: Penerbit Erlangga, 1993
- Powel, Kenneth, **City Transformed at the Beginning of the 21st Century**.

Rapoport, Amos, **History and Precedent in Environmental Design**. 1990

SOM, **SOM Journal**. London: Hatje Cantz Publisher, 2001

Tjahjono, Gunawan, **Pemekaran Pusat Perbelanjaan**. Dalam seminar sehari: Trend Perkembangan Pusat Perbelanjaan di Jakarta, Maret 2005

Tor, Maggie (Editor), **AD: Architectural Design Architecture of Transportation**. London: Architectural Design Architecture, 1994

Urban Land Institute, **Shopping Center Development Handbook (Washington: ULI-The Urban Land Institute)**. 1985

Wiratman & Associates, **Laporan Jasa Konsultan Gedung Terminal dan Fasilitas Penunjang Pembangunan Bandara Medan Baru Kualaamu**. Jakarta, November 2006

Internet browsing:

Changi Internasional Airport , <http://www.changiairport.com.sg>

Hongkong Internasional Airport , <http://www.hongkongairport.com>

International council of Shopping Centers, <http://www.icsc.org>, New York

McGinnis, Chris, **The Unofficial Business Traveler's Pocket Guide -165 Tips Even the Best Business Travelers May Not Know**, Travel Skills Group, <http://www.travelskills.com>

Schoenherr, Steven E, **Evolution of Shopping Center**. <http://history.sandiego.edu/gen/soc/shoppingcenter.html>, 17 Februari, 2006

Wikipedia, The Free Encyclopedia, [http://en.wikipedia.org/wiki/shopping\\_mall](http://en.wikipedia.org/wiki/shopping_mall)

<http://www.sinarharapan.co.id>

[http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara\\_Internasional\\_Incheon](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara_Internasional_Incheon)

[http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Internasional\\_Polonia](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Internasional_Polonia)

[http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara\\_Juanda](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandara_Juanda)

[http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar\\_Udara\\_Soekarno-Hatta](http://id.wikipedia.org/wiki/Bandar_Udara_Soekarno-Hatta)