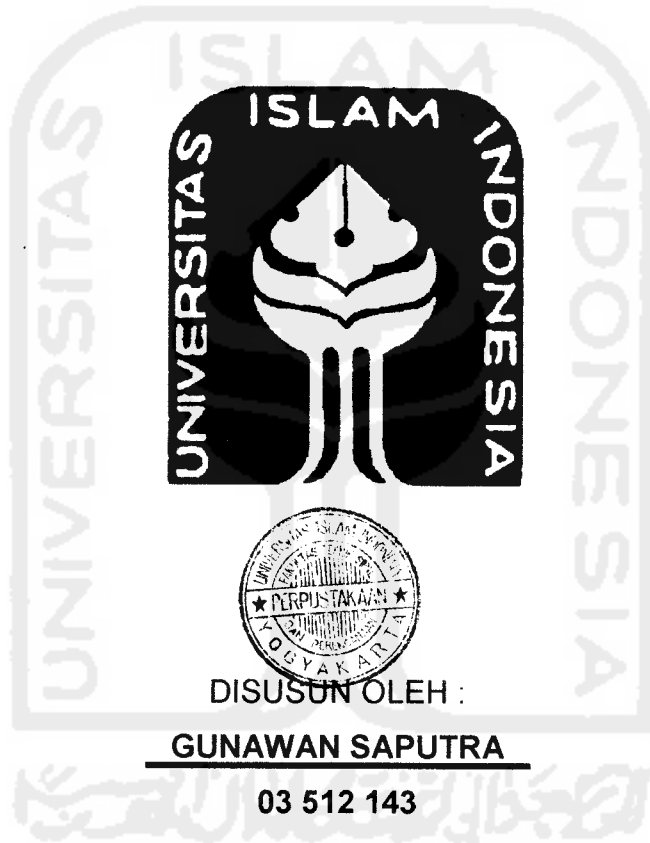


TUGAS AKHIR

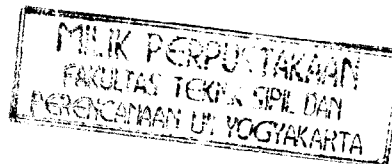
PERPUSTAKAAN FTSP UII
HADIAH/BELI
TGL. TERIMA : 28-11-2007
NO. JUDUL : 2588
NO. INV. : 5120002588001
NO. INDUK : 002588

**RE-DESAIN TERMINAL BANDAR UDARA DOMESTIK SULTAN
THAHA JAMBI SEBAGAI BANDAR UDARA INTERNATIONAL
TRANSFORMASI RUMAH ADAT TRADISIONAL JAMBI**

**RE-DESIGN OF SULTAN THAHA JAMBI DOMESTIC AIRPORT AS
INTERNATIONAL AIRPORT
TRANSFORMATION OF JAMBI TRADITIONAL HOUSE**



**JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
JOGJAKARTA
2007**



LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

**RE-DESAIN TERMINAL BANDAR UDARA DOMESTIK SULTAN
THAHA JAMBI SEBAGAI BANDAR UDARA INTERNATIONAL
TRANSFORMASI RUMAH ADAT TRADISIONAL JAMBI**

**RE-DESIGN OF SULTAN THAHA JAMBI DOMESTIC AIRPORT AS
INTERNATIONAL AIRPORT
TRANSFORMATION OF JAMBI TRADITIONAL HOUSE**

Diajukan untuk memenuhi syarat memperoleh

Gelar Sarjana Teknik

Jurusan Arsitektur

Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan

Universitas Islam Indonesia

DISUSUN OLEH :

GUNAWAN SAPUTRA

03 512 143

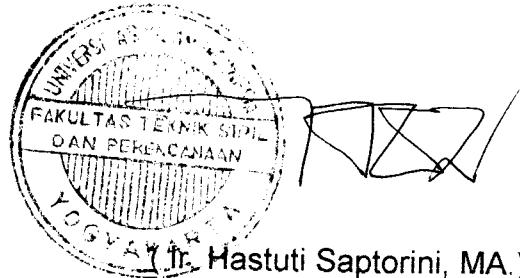
JOGJAKARTA, SEPTEMBER 2007

Menyetujui,
Dosen Pembimbing



(Ir. Etik Mufida, M. eng.)

Mengetahui,
Ketua Jurusan Arsitektur



(Ir. Hastuti Saptorini, MA.)

LEMBAR PERSEMBAHAN

Kutanamkan di dalamnya mutiara, hingga tiba saatnya ia dapat
Menyinari tanpa mentari dan berjalan di malam hari tanpa rembulan
Karena kedua matanya ibarat sihir dan keningnya laksana pedang buatan india
Milik ALLAH lah setiap bulu mata, leher dan kulit yang indah mempesona

Jika ada kebaikan diatas langit tinggi
Engkau harus menggapainya
Jika ada kebaikan di dalam batu keras
Engkau harus memecahnya
Jika kebaikan ada ditanah dalam
Engkau harus menggantinya
Lakukan segala caramu dengan *lathif khabir*
Niscaya tergapai dengan mudah tanpa payah

(Diilhami surat Al Luqman : 16)

Puji syukur atas segala rahmat, nikmat, hidayah serta ridho-Nya
Terima kasih tak henti – hentinya Gun panjatkan kepada ALLAH SWT
Yang maha tahu segalanya, diberi umur sampai detik ini, diberikan kesehatan,
Cobaan dan kemudahan dalam hidup ini serta tanda cintaku kepada Rasul SAW.

Dan untuk orang – orang tercinta :

Ayahanda Dan Ibundaku

Atas segala Ridho dan doanya disetiap langkahku dalam menempuh hidup ini
Dan seluruh keluargaku tersayang yang selalu hadir menemaniku.

KATA PENGANTAR



Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Alhamdulillahirrabil'alamin, puji syukur kehadiran ALLAH SWT atas segala nikmat, berkah dan rahmat, taufik dan hidayah-Nya serta shalawat dan salam semoga selalu terlimpahkan kepada junjungan kita nabi besar Muhammad saw, keluarga dan sahabatnya serta kepada para ulama dan para pengikutnya hingga akhir zaman, bahwa atas izin-Nya maka penyusunan Tugas Akhir dengan judul : **RE-DESAIN TERMINAL BANDAR UDARA DOMESTIK SULTAN THAHA JAMBI SEBAGAI BANDAR UDARA INTERNATIONAL Transformasi Rumah Adat Tradisional Jambi** “ ini dapat diselesaikan dengan baik sebagai refleksi tataran keilmuan yang telah diraih

Kesabaran dan kesadaran dalam proses meraih ilmu, menghasilkan karya cipta dengan segala keterbatasan, dalam proses yang terus menerus adalah sebuah realita. Segala pengorbanan yang berjalan beriringan adalah sebuah konsekuensi logis yang menyertai, semua bergumul menjadi satu dalam proses perjalanan mendapatkan pegangan yang dapat menuntun untuk menjadi sosok manusia seutuhnya.

Dalam penyusunan dan pelaksanaan Tugas Akhir ini banyak bantuan, pengarahan, bimbingan maupun perhatian dari berbagai pihak. Oleh karena itu pantas kiranya jika pada kesempatan ini penyusun menyampaikan rasa hormat dan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr.Ir.H. Ruzardi, MS. Selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia
2. Ibu Ir. Hastuti Saptorini, MA. Selaku Ketua Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia
3. Bapak Ir. Hanif Budiman, MSA selaku Kepala Studio Tugas Akhir.
4. Ibu Ir. Etik Mufida, M.eng. sebagai dosen pembimbing, ibu sekaligus teman, yang telah memberikan segala curahan kasih sayang, bimbingan, ilmu, arahan, kritik, saran, kemudahan dalam Proses penyusunan Tugas Akhir ini.

5. Bapak Ir. Supriyanta, Msi. Sebagai dosen penguji, terima kasih atas semua saran dan kritiknya dalam proses penyusunan TA ini
6. Kepada ayahanda Drs. Jailani dan ibunda Hendriani, S.ip. tercinta yang telah memberikan kasih sayang dan doanya yang tiada henti dalam setiap nafasnya
7. Saudara-saudaraku tercinta, Mariska handayani, SE. dan Elvira Handayani, ST,MT. atas segala perhatian dan bantuannya selama ini,
8. Sahabatku tersayang : Tira, Citra, Deri, Rani, terima kasih atas supportnya selama ini.
9. Teman-teman semedan pertempuran Studio : Mas hardy, Mbak Vika, Mbak Tika, dan lisa, success for you all
10. kepada mas wisnu terima kasih banyak atas semua bantuannya selama proses Penyusunan Tugas Akhir ini.
11. Sahabat-sahabat terbaikku : Acep, Fina, Yogas, Fika, Arie, Madame Eni semoga kita sukses dibidang kita masing-masing. Aminnn
12. Teman-teman kosku : Mas Vian, Mas Andi, Mas Arif, Mas Rulli, Bang Izar, Dani, Imron, Mas Bambang, terima kasih atas segalanya yang udah nemenin gun selama 4 tahun ini
13. semua pihak yang tidak dapat penyusun sebutkan satu persatu yang telah membantu dalam penyusunan laporan ini,
penulis menyadari bahwa dalam penyusunan Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan dan banyak kedangkalan dalam pembahasan, untuk itu kritik dan saran yang konstruktif sangat diharapkan dan semoga laporan ini dapat berguna dan bermanfaat sebagai tambahan khasanah pustaka dan keilmuan bagi kita semua. Amin.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Jogjakarta, September 2007

Penyusun

Gunawan Saaputra

Ucapan Terima Kasih



Alhamdulillahirrabil'alamin.

Puji syukur gun panjatkan kepada ALLAH AWT atas segala rahmat Dan kuasanya didalam hidup ini serta kepada Panutan umat manusia Junjungan kita nabi besar Muhammad saw.



Kepada " Ir. Etik Mufida, M.eng " Sebagai Dosen Pembimbing, Ibu sekaligus teman, Terima kasih ibu atas semua kasih sayangnnya ama gun, dah sabar dan banyakkkk bgt pengertiannya, Ilmu, arahan, kritik dan sarannya. Gun gak tau Lagi musti ngomong apa karena ibu udah banyak Membantu gun dalam proses pembuatan TA ini. Gun doain Semoga Ibu sehat selalu agar dapat Terus membagi ilmunya pada kita semua. AMINNN

Untuk Papa " Drs. Jailani " dan mama " Hendriani, S.ip " Tercinta Yang telah membeyikan tak pernah hentinya atas curahan kasih sayangnnya Mulai dari gun lahir sampai sekarang..ini kado kecil dari gun Terima kasih atas semua doanya untuk gun, perhatian Dan supportnya baik materil dan sprituil. Alahamdulillah Akhirnya gun selesai juga menempuh kuliah ini, gun sayanggg ama mama, papa Gak tau musti dengan apa gun memebalas semuanya, isi seluruh dunia Inipun gak akan pernah cukup. Mama dan papa sebagai panutan gun, Semoga mama dan papa selalu diberi kesehatan ama Yang diatas Agar gun bisa terus minta doa dan restunya agar gun bisa lebih baik dalam hidup. Gun minta maaf atas kelakuan gun selama ini yang pernah buat mama dan papa sedih. Semoga gun bisa trus jadi anak yang berbakti untuk mama dan papa. AMINNN



Kakakku tersayang (Kak Ira), makasih banyak ya kak, atas semua Dukungannya selama ini. Tempat gun bercerita, Kalo dihitung2 gak bisa dihitung tuh..(bingung kan) Orang yang ngertiin gun selama ini baik pinjamin duit, nyuciin pakaian Shopping bareng, beliin pulsa juga, banyak deh.hehe(tp cerewet deh) Kak ira akan selalu sebagai panutan gun. (jangan Geer Ya) Kagum banget atas semua yang udah dikerjainnya ampe sekarang. Semangat 45 nya itu dan segala prinsipnya yang gak ada tandingannya.hehehe Semoga kita bisa sama2 lagi, trus dapat kerjaan bareng yang baik. AMINNN



Kakakku tercinta (Mariska dan kak Alex)
Makasih banyak ya kak atas semua supportnya
Yang bisa ngertiin gun, tau apa maunya igun
gun kangen ama cerita2 kita, Gun kangen ama maunya
gun kangen ama berantemnya, gun kangen ama risahnya hehe
Ntar kita shopping bareng juga ya, (antar jemput lagi. hehe)
Yang jelas gun sangat bersyukur bgt ama yang diatas udah
Dikasih kakak (saudara) yang paling terbaik dalam hidup gun
Semoga kita semua bisa selalu akur trus dan ketemu lg ditempat
Yang paling indah yang dikasih ama ALLAH SWT. AMINNN
I love my family



Kepo... sayang Rasya. Dan pupu ku
Dita ndut, Febi ndut, Rio dan Raihan yang nakal.
Kalian semua adalah adik2ku tersayang yang
Selalu mengisiss tawa dalam keluarga besar ini.
Dan semua sepupuku yang lain.. I LOVE U SO MUCH

Tante Sri dan Om Edi yang ndut semua..hehehe
Makasih banget atas semua support, perhatian
Sebagai tempat mengadu bila ada masalah
Tagain kita semua..siappppp lapor komandan..hehe
Makasih ya atas semua bantuannya yang banyakkkk bgt.

(Alm) one dan Abak, semoga one diberikan tempat
Yang indah di sisi ALLAH SWT..AMINNN dan abak
Semoga diberikan kesehatan biar cepat sembuh dan
Diberikan umur yang panjang.

Semua keluarga besarku yang tidak dapat gun sebutkan
Satu persatu, terima kasih banyak atas semua supportnya

Teman teman terbaik yang aku punya dalam hidup ini.

"TIRA, CITRA, DERI" (DETIGUCI)

Kenangannya yang bila ditulis gak akan ada ruang di dunia ini yang cukup untuk menuangkannya. Kita Semua Saudara



TIRA teman yang paling ngertiin aku, teman yang ada Disaat sedih dan bahagia, teman berbagi cerita semua
Teman yang gak akan pernah ada lagi dalam hidupku
Teman yang sama2 dalam perjuangan membuat kado ini
Teman yang saling memberikan support dan dukungan selama ini
Teman sejati yang INSYAALLAH akan sampai akhir hayat kita. AMINNN
Gun mo bilang terima kasih banyak udah ada masuk dalam Kehidupan gun, bantuin gun semuanya, THANK U SO MUCH (Kpn Kongkow2 lagi)
Semoga kita bisa lancar dan sukses sama2 didunia ini dan kehidupan mendatang.
Yang jelas aku pasti akan merindukan mu Bo...hikshikshiks

CITRA teman yang mendengar semua ceritaku
Teman yang jagain kita semua
Teman yang menjadikan pusat informasi kita (gosipp) hehe
Teman yang berikan kritikan pedasnya ama kita semua
Teman Yang menjadi manager Kita Smua.(jual Jual Jual) Hehe
Citra cepetan susul kita ya, Kejar TA nya Biar kita Liburan Bareng lagi
Maaf ya kalo gun ada salah ngomong lagi..hihihi Peace men
Aku akan merindukan dirimu Cit..hikshiks

DERI teman yang udah kita anggap sebagai papa kita
Teman paling tua ya (hehehe).
Teman baik yang udah bantuin igun dengan membagi semua ilmunya
Teman yang udah bantuin dalam proses Pembuatan kado ini
A'a makasi banyak ya atas semua sarannya
Jangan lupa bagi2 kalo ada kerjaan ya .hehe
Gun yakin A'a pasti sukses dalam kerjaan dan pencarian jodohnya.hehe
Biarpun A'a sibuk kerja jangan lupa sama kita2 ya

Teman seperjuangan, Mas Wisnu, Mas Hardy, Mami Vika, Mami Tika, Mami Mami, Mami Nani
MAKASIH semua supportnya, Semoga kita semua Sukses dalam kerjaan
Aku akan merindukan kebersamaan kita lagi.hikshiks CAYOODO



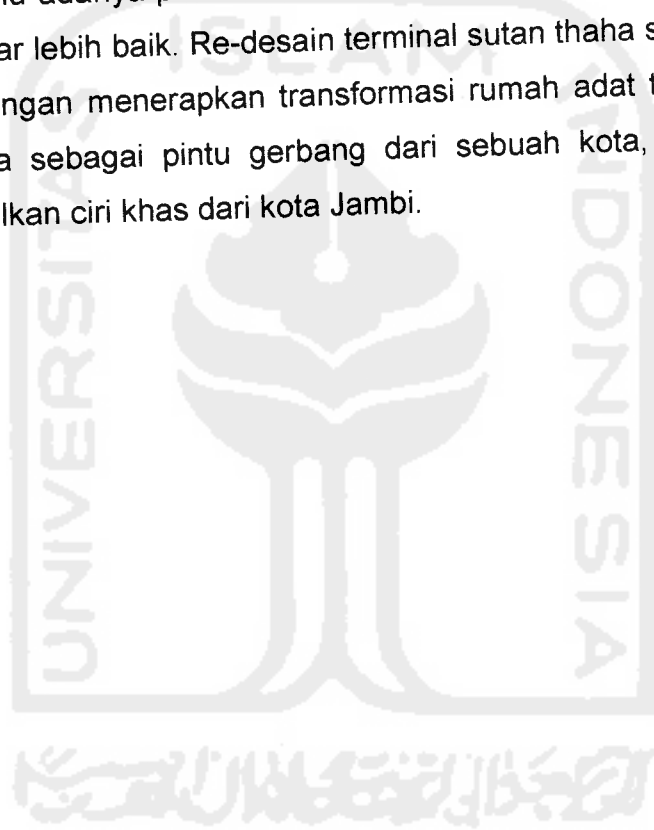
Dan teman2 terbaikku Rani dan juga yang tidak dapat gun sebutkan satu persatu
Terima kasih banyak atas semua supportnya selama ini dalam hidup gun.
Dan seseorang yang ada dalam hatiku,
kenangan yang pasti tersimpan dalam hati gun yg terdalam.

Semua temen2 Arsitektur 2003 terima kasih banyak atas semua supportnya

ABSTRAKSI

Bandara Sultan Thaha Jambi

Jambi memiliki potensi wisata dan terletak pada jalur strategis rute perdagangan internasional yang dikenal dengan sebutan daerah pertumbuhan segitiga emas. Yang hanya memerlukan penerbangan relative singkat. Sehingga transportasi udara memiliki peranan yang sangat penting. Dengan adanya peningkatan pengguna jasa transportasi di bandara Sultan thaha maka perlu adanya perubahan mengikuti keadaan untuk jangka waktu kedepannya agar lebih baik. Re-desain terminal sutan thaha sebagai bandara international dengan menerapkan transformasi rumah adat tradisional jambi karena bandara sebagai pintu gerbang dari sebuah kota, yang sekaligus dapat menampilkan ciri khas dari kota Jambi.



**RE – DESAIN TERMINAL BANDAR UDARA DOMESTIK SULTAN THAHA
JAMBI SEBAGAI BANDAR UDARA INTERNATIONAL**

“ Transformasi Rumah Adat Tradisional Jambi “

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

LEMBAR PENGESAHAN

LEMBAR PERSEMBAHAN

KATA PENGANTAR

ABSTRAKSI

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR

DAFTAR TABEL

DAFTAR DIAGRAM

BAB I . PENDAHULUAN

1.1.	Latar Belakang	
1.1.1	Gambaran Umum Propinsi Jambi.....	1
1.1.2.	Keberadaan Bandar Udara Sultan Thaha Jambi.....	2
1.1.3.	Kondisi Eksisting Bandara Domestik Sultan Thaha Jambi.....	4
1.2.	Permasalahan	
1.2.1.	Permasalahan umum.....	10
1.2.2.	Permasalahan Khusus.....	10
1.3.	Tujuan Pembahasan	
1.3.1.	Tujuan Pembahasan.....	10
1.3.2.	Sasaran.....	10
1.4.	Lingkup Pembahasan	
1.4.1.	Pembahasan Umum.....	11
1.4.2.	Pembahasan khusus.....	11
1.5.	Metoda Pembahasan	
1.5.1.	Pencarian Data.....	11

1.5.2.	Analisa.....	12
1.5.3.	Tahap Perumusan Konsep.....	12
1.6.	Sistematika Pembahasan.....	13
1.7.	Keaslian Penulisan.....	14
1.8.	Kerangka Pola Pikir.....	15

BAB II. SPESIFIKASI PROYEK, KAJIAN TEORI TERMINAL BANDARA DAN STUDI KASUS

2.1.	Gambaran Umum.....	16
2.2.	Profil Pengguna.....	16
2.2.1.	Aktivitas Pengguna.....	17
2.3.	Jumlah data statistik dan prediksi kapasitas penumpang lalu lintas Udara di Bandara Sultan Thaha Jambi.....	21
2.4.	Data Teknik Fasilitas Bandar Udara Sultan Thaha Sekarang.....	30
2.5.	Terminal Bandar Udara	
2.5.1.	Pengertian Terminal.....	34
2.5.2.	Sistem Bandar Udara.....	36
2.5.2.1.	Public Area.....	37
2.5.2.2.	Non public Area.....	37
2.5.2.3.	Konsep Distribusi Horizontal.....	44
2.5.2.4.	Konsep distribusi Vertikal.....	48
2.6.	Arsitektur Tradisional Jambi	
2.6.1.	Latar belakang rumah Adat Tradisional jambi.....	49
2.6.2.	Bentuk Dasar rumah adat tradisional jambi.....	50
2.7.	Studi Kasus	
2.7.1.	Bandar Udara Soekarno Hatta.....	57
2.7.2.	Kuala Lumpur International Airport.....	58
2.7.3.	King Abdul Aziz International Airport.....	59
2.7.4.	Ngurah Rai International Airport Bali.....	59

BAB III. ANALISIS PERMASALAHAN

3.1.	Analisis Kebutuhan Dan Besaran Ruang	
3.3.1.	Macam Dan Besaran Ruang.....	60
3.3.2.	Zoning Area.....	64
3.3.3.	Organisasi Ruang.....	68
3.2.	Analisis Ruang Dan Bentuk Rumah Adat Tradisional Jambi Terhadap Konsep Penampilan Bangunan.....	69
3.3.	Hasil Evaluasi Tahap Proposal.....	73

BAB IV. DESAIN SKEMATIK

4.1.	Site.....	74
4.2.	Gubahan Massa.....	75
4.3.	Denah Dan Sirkulasi Kedatangan.....	76
4.4.	Denah Dan Sirkulasi Keberangkatan.....	77
4.5.	Denah Lantai 1 Dan 2.....	78
4.6.	Penampilan Dan Detail Pada Bangunan.....	79
4.7.	Tampak	80
4.8.	Potongan Dan Detail	81
4.9.	Potongan Dan Arah Distribusi Kegiatan.....	82
4.10.	Siteplan.....	83
4.11.	Situasi.....	84
4.12.	Hasil Evaluasi tahap Desain Skematik.....	85

BAB V. PENGEMBANGAN DESAIN

5.1.	Penjelasan Rancangan dan Gambar Kerja.....	86
5.2.	Hasil Evaluasi Tahap Akhir.....	95
5.3.	Lampiran	
5.3.1.	Master Plan	
5.3.2.	Situasi	
5.3.3.	Siteplan	
5.3.4.	Denah	

- 5.3.5. Tampak
- 5.3.6. Potongan
- 5.3.7. Rencana
- 5.3.8. Detail
- 5.3.9. Perspektif
- 5.3.10. Foto maket

DAFTAR PUSTAKA..... 96



DAFTAR GAMBAR

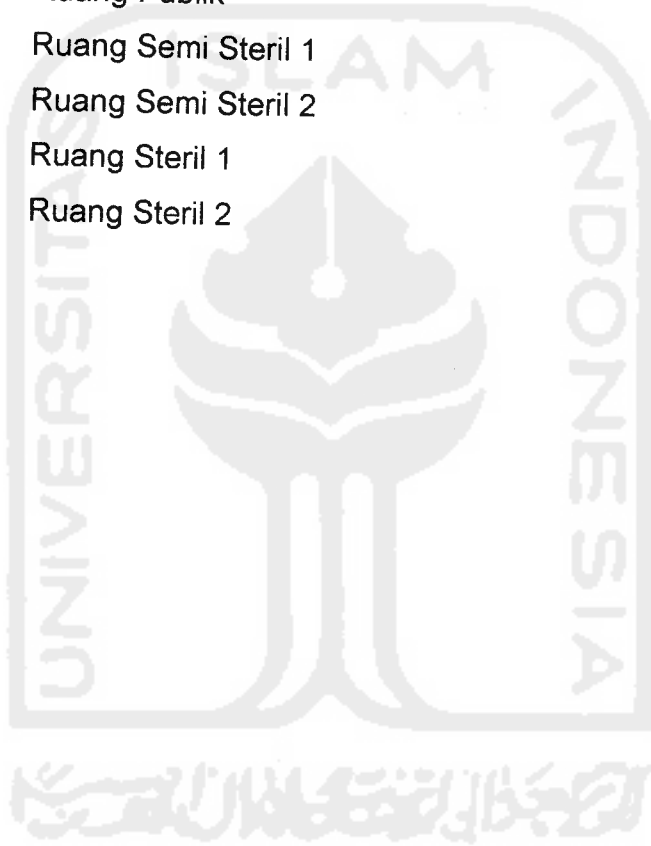
Gambar I.1	Peta Provinsi Jambi	1
Gambar I.2	Beberapa Kondisi Bandara Saat ini 1	2
Gambar I.3	Beberapa Kondisi Bandara Saat Ini 2	7
Gambar I.4	Kondisi Eksisting Terminal	9
Gambar II.1	Kawasan Bandara Sultan Thaha	33
Gambar II.2	Komponen Sistem Lapangan Udara	35
Gambar II.3	Konfigurasi Pesawat Terbang	40
Gambar II.4	Konfigurasi Landasan Pacu	41
Gambar II.5	Kansai Airport	42
Gambar II.6	Germany Airport	43
Gambar II.7	Distribusi Konsep Dermaga (pier)	44
Gambar II.8	Distribusi Konsep Satelit	45
Gambar II.9	Distribusi Konsep Linier	46
Gambar II.10	Distribusi Konsep Transporter	47
Gambar II.11	Sistem Satu Tingkat	48
Gambar II.12	Sistem Setengah tingkat	48
Gambar II.13	Referensi Rumah Adat Tradisional	50
Gambar II.14	Referensi Rumah Adat Tradisional	52
Gambar II.15	Referensi Rumah Adat Tradisional	54
Gambar II.16	Ornamen Tradisional Jambi	55
Gambar II.17	Beberapa Detail Ornamen Tradisional Jambi	56
Gambar II.18	Bandara Soekarno Hatta	57
Gambar II.19	Kuala Lumpur International Airport	58
Gambar II.20	Ngurah Rai International Airport	59
Gambar III.1	Zoning Area Lantai 1	66
Gambar III.2	Zoning Area Lantai 2	67
Gambar III.3	Organisasi Ruang Lantai 1	68
Gambar III.4	Organisasi Ruang Lantai 2	68

Gambar III.5	Hirarki Ruang Rumah Adat Tradisional Jambi	70
Gambar III.6	Hirarki Ruang Terminal Bandara	70
Gambar IV.1	Gubahan Massa	75
Gambar IV.2	Arrival Circulation	76
Gambar IV.3	Departure Circulation	77
Gambar IV.4	Gagasan Rancangan Denah	78
Gambar IV.5	Gagasan Rancangan Tampak	79
Gambar IV.6	Gagasan Rancangan Potongan	81
Gambar IV.7	Gagasan Rancangan Siteplan	83
Gambar IV.8	Gagasan Rancangan Situasi	84
Gambar V.1	Master Plan	86
Gambar V.2	Situasi	87
Gambar V.3	Siteplan	88
Gambar V.4	Denah Lantai 1	89
Gambar V.5	Denah lantai 2	90
Gambar V.6	Tampak 1	91
Gambar V.7	Tampak 2	92
Gambar V.8	Potongan	93
Gambar V.9	Eksterior	94
Gambar V.10	Interior	95



DAFTAR TABEL

Tabel	II.1	Data Statistik Pesawat	21
Tabel	II.2	Data Statistik Perkiraan Pesawat	22
Tabel	II.3	Data Statistik Jumlah Penumpang	24
Tabel	II.4	Data Perkiraan Jumlah Penumpang	25
Tabel	II.5	Data Statistik Bagasi, Barang, Pos	27
Tabel	II.6	Frekuensi Pergerakan Pesawat	29
Tabel	III.1	Ruang Publik	64
Tabel	III.2	Ruang Semi Steril 1	64
Tabel	III.3	Ruang Semi Steril 2	65
Tabel	III.4	Ruang Steril 1	65
Tabel	III.1	Ruang Steril 2	65



DAFTAR DIAGRAM

Diagram II.1	Alir Penumpang, Bagasi, dan Pengantar pesawat	17
Diagram II.2	Terminal Penumpang keberangkatan	19
Diagram II.3	Terminal Penumpang Kedatangan	19
Diagram II.4	Terminal Penumpang Transit	20
Diagram II.5	Jumlah Pesawat	21
Diagram II.6	Hasil proyeksi Prakiraan jumlah pesawat	22
Diagram II.1	Jumlah Penumpang	24
Diagram II.2	Hasil Proyeksi prakiraan jumlah penumpang	25
Diagram II.3	Jumlah Barang	27
Diagram II.4	Jumlah Bagasi	28
Diagram II.1	Jumlah Barang Pos	28



BAB I

PENDAHULUAN

1.1.Latar Belakang

1.1.1. Gambaran Umum Propinsi Jambi

Provinsi Jambi dengan luas wilayah 51.000 Km² atau setara dengan 5.100.000 Ha secara geografis terletak antara 00 450 LS s/d 20 450 LS dan diantara 1000 100 BT s/d 1040 550 BT.

Topografi bagian Timur Provinsi Jambi umumnya merupakan rawa-rawa sedangkan wilayah Barat pada umumnya adalah tanah daratan (lahan kering) dengan topografi bervariasi dari datar, bergelombang sampai berbukit. Jenis tanah yang potensial untuk pertanian secara umum didominasi oleh Podsolik Merah Kuning (PMK) yaitu sebesar 44,56%. Jenis tanah lainnya adalah Latosol termasuk Regosol 18,67% dan Gley Humus 10,74%. Sebahagian besar wilayah Provinsi Jambi beriklim tipe B berdasarkan klasifikasi iklim Schmidt dan Ferguson dengan bulan basah antara 8-10 bulan dan bulan kering 2-4 bln. Rata-rata CH bulanan Jambi adalah 179-279 mm pada bulan basah dan 68-106 mm pada bulan kering. Sedangkan jumlah penduduk Jambi berdasarkan hasil sensus tahun 2003 sebesar 2.568.548 jiwa.



Secara administratif pemerintahan Provinsi Jambi terdiri dari 10 Kabupaten / Kota yaitu : Kota Jambi, Muara Jambi, Batang Hari, Tanjab Timur, Tanjab Barat, Tebo, Bungo, Merangin Sarolangun dan Kerinci. Sedangkan Ibukota Provinsi berkedudukan di Jambi. Masing-masing kabupaten/kota mempunyai potensi dan karakteristik yang berbeda baik luas wilayah, sumber daya alam maupun sumber daya manusia.

Dengan dibentuknya Propinsi Jambi tanggal 6 Januari 1948, maka sejak itu pula Kota Jambi resmi menjadi Ibukota Propinsi, dengan demikian Kota Jambi sebagai Daerah Tingkat II pernah menjadi bagian dari tiga Propinsi yakni Propinsi Sumatera, Propinsi Sumatera Tengah dan Propinsi Jambi sekarang. Memperhatikan jarak waktu antara Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945 dengan dibentuknya Pemerintah Kota Jambi, tanggal 17 Mei 1946, terjadi dalam waktu yang relatif singkat. Hal ini jelas menunjukkan bahwa Pembentukan Pemerintah Otonom Kota Besar Jambi saat itu sangat dipengaruhi oleh jiwa dan semangat proklamasi 17 agustus 1945.

1.1.2 Keberadaan Bandar Udara Sultan Thaha Jambi

Transportasi udara merupakan sarana transportasi tercepat menuju suatu kawasan yang jauh di Indonesia, terlebih lagi sebagai angkutan antar pulau dinilai sebagai angkutan yang paling efektif. Hanya saja angkutan ini dinilai masih terlalu mahal oleh beberapa kalangan masyarakat. Tetapi lain halnya pada Bandar udara Sultan Thaha Jambi, beberapa harga tiket pesawat Jambi-jakarta mempunyai tarif senilai harga transportasi darat dengan efisiensi waktu yang baik. Hal ini tentu saja akan meningkatkan jumlah permintaan transportasi udara, yang selanjutnya pengembangan bandar udara itu sendiri.



Kota Jambi Terletak pada posisi strategis terhadap rute perdagangan nasional maupun internasional, sehingga dari tahun ke tahun diperlukan kebutuhan alat transportasi udara. Jambi juga sebagai salah satu wilayah yang berdampak langsung terhadap daerah pertumbuhan segitiga emas. Kota-kota utama ASEAN dan cina selatan seperti Bangkok, Kuala Lumpur, Singapura, Hongkong, Shanghai, dan Manila sejauh 500-3000km dari Jambi. Memerlukan waktu tempuh penerbangan relative singkat.

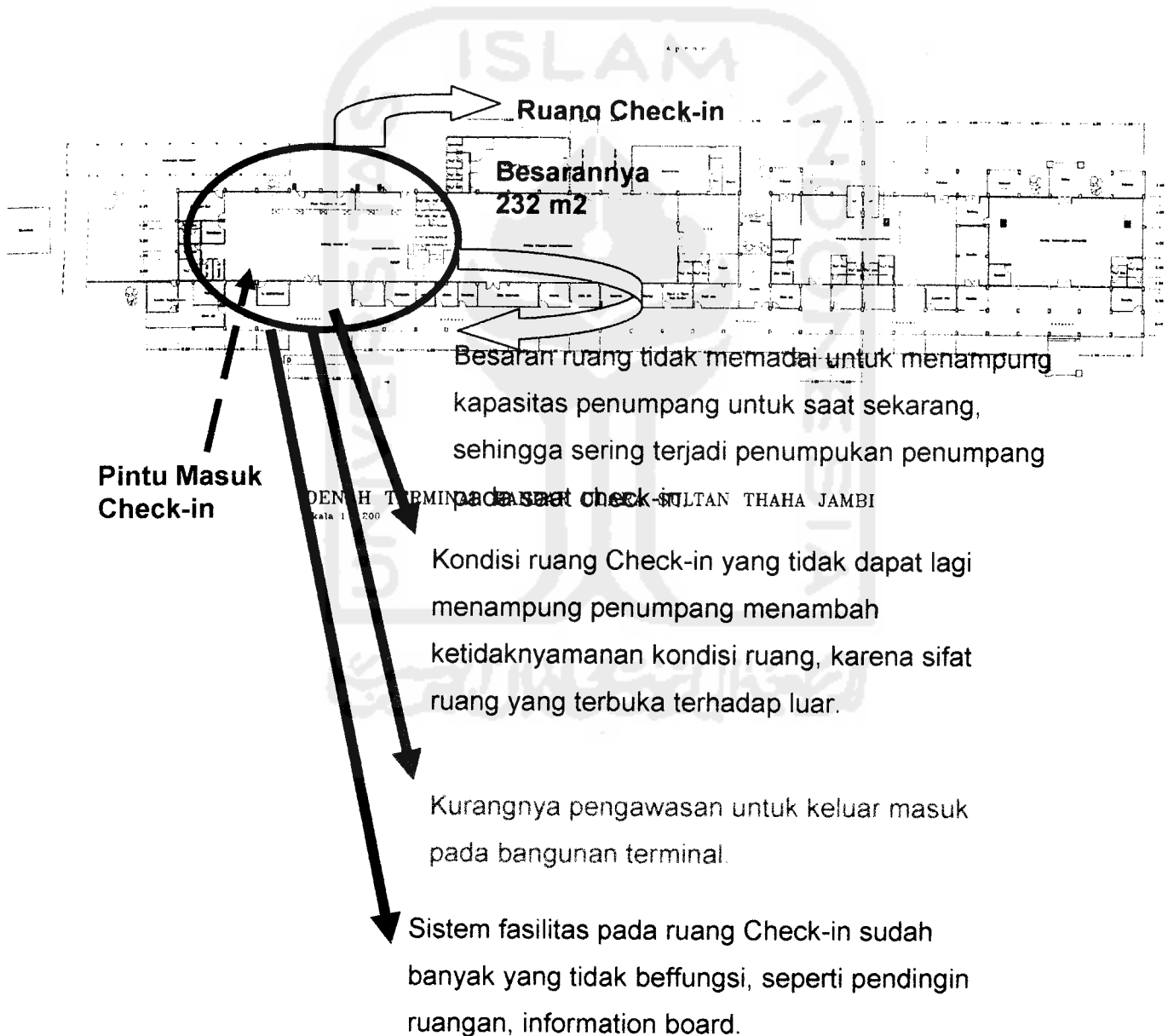
Melihat dari letak strategis dan potensi yang ada maka peranan transportasi udara sangat penting dalam merangsang dan menunjang pertumbuhan produksi barang, pariwisata dan kegiatan ekonomi yang merupakan penghasil devisa negara dalam memperkenalkan budaya bangsa dimata dunia. Dengan adanya peningkatan pengguna jasa transportasi di bandar udara Sultan Thaha Jambi, maka perlu adanya perluasan pada bangunan terminal. Dengan melihat existing terminal bandar udara saat ini sangat kurang memadai, permasalahan permasalahan yang terjadi disaat sekarang seperti :

- Penumpukan penumpang pada saat menunggu pengambilan kedatangan barang karena hanya ada satu lajur mesin barang serta ruang yang sempit.
- Ruang check-in tiket dan bagasi sering juga terjadi penumpukan/antrian penumpang karena ruang yang sempit dan sarana yang kurang memadai.
- Adanya fungsi-fungsi baru yang harus mewedahi untuk meningkatkan kualitas dan prasarana di bandara Sultan Thaha
- Bandara internasional sebagai tempat terjadinya transisi dan sebagai pintu gerbang masuk dan keluar yang dimana ada identitas lokal

1.1.3 Kondisi eksisting Bandara Domestik Sultan Thaha Jambi

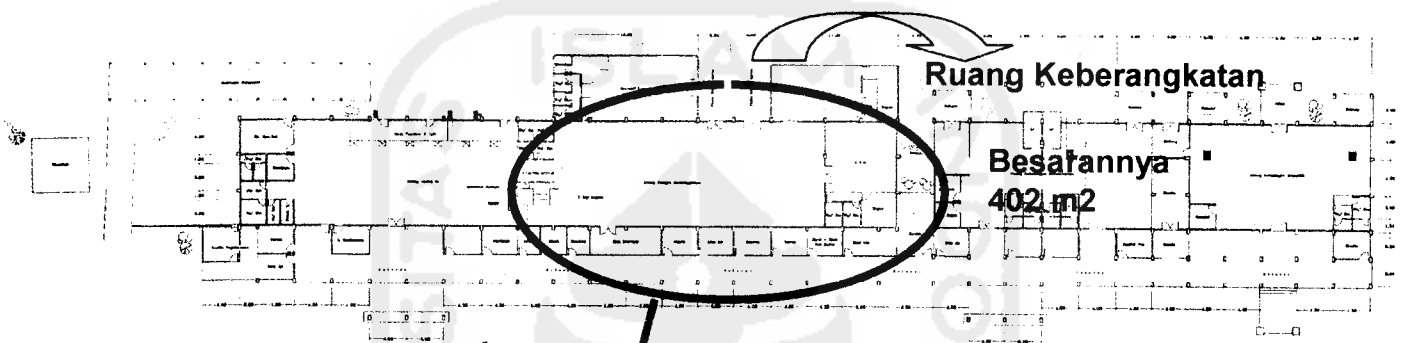
Sebagai latar belakang perlunya Re-desain bangunan terminal bandar udara sultan thaha jambi, dibawah akan menjelaskan tentang kondisi pada saat ini :

1. Masalah kebutuhan dan besaran ruang yang kurang memadai pada terminal, seperti
 - Di ruang check-in yang terjadi penumpukan penumpang karena tidak sebanding dengan besar ruang yang ada dan jumlah counter yang memadai



- Diruang Keberangkatan juga sering terjadi penumpukan penumpang yang akan berangkat, dikarenakan bertambah padatnya jadwal penerbangan, seperti adanya jadwal penerbangan yang waktunya relatif dekat dengan jadwal yang lainnya membuat banyak penumpang yang tidak kebagian tempat duduk, dan juga adanya penyatuan antara untuk keberangkatan domestik dan keberangkatan internasional.

Ke Apron Pesawat

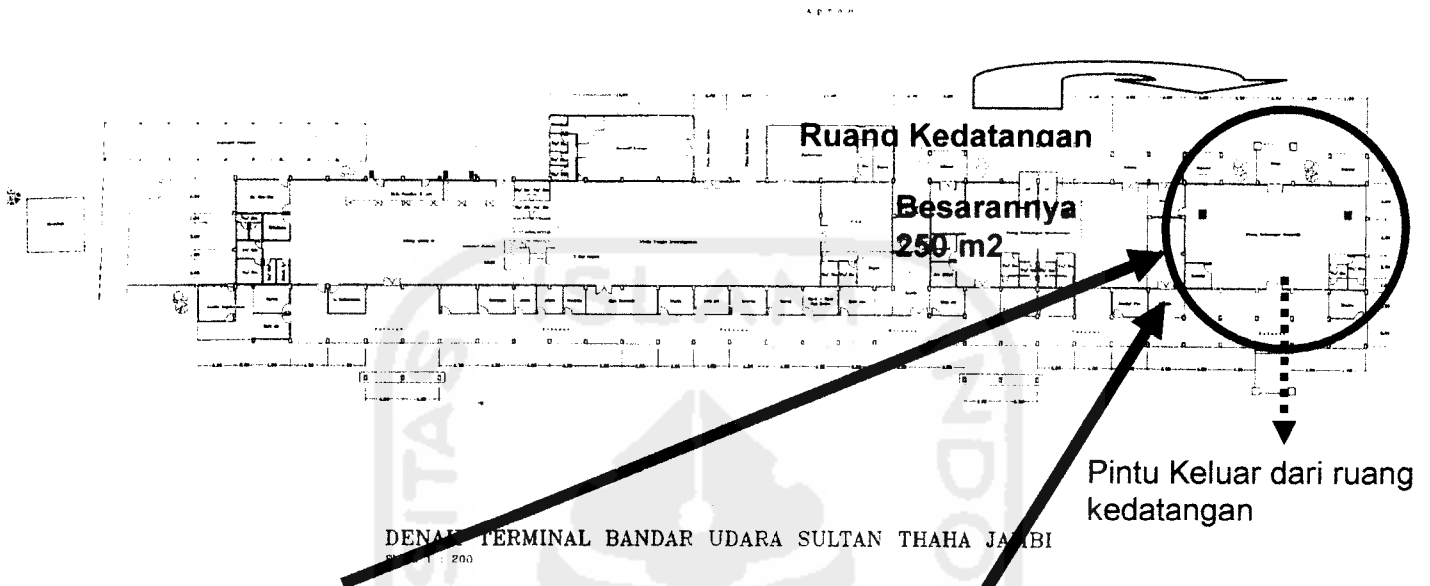


DENAH TERMINAL BANDAR UDARA SULTAN THAHA JAMBI
Skala 1 : 200

Masalah yang terjadi pada ruang keberangkatan adalah, tidak dapat lagi menampung penumpang dengan keberangkatan penerbangan yang berbeda, tidak lagi seimbang dengan padatnya jadwal penerbangan.

Tidak adanya pemisahan antara keberangkatan domestik dengan keberangkatan internasional.

- Diruang Kedatangan yang juga terjadi penumpukan pada baggage claim karena kapasitas ruang yang menampungnya kurang memenuhi kebutuhan yang ada dan ditambah dengan konveyor barang penumpang yang jumlahnya hanya ada satu



Untuk ruang kedatangan tidak dapat menampung jumlah penumpang yang turun dari pesawat, besaran ruang sangat tidak memadai kapasitas penumpang yang hampir 150 orang sekaligus untuk pengambilan barang. Ditambah dengan jadwal penerbangan yang padat.

Fasilitas pada ruang kedatangan sangat minim, seperti kurangnya jumlah konveyor barang, ini juga disebabkan karena kapasitas ruang yang sempit sehingga penggunaannya sangat tidak optimal.

2. Bentuk bangunan pada bandara saat sekarang masih seperti bentuk awal bandara ini dibangun, dan kurang mencerminkan budaya lokal, hanya pada bentukan atap dan juga tidak adanya ornamen khas arsitektur lokal setempat. Pemerintah setempat mengharapkan setiap bangunan pemerintah dan fasilitas umum terlebih lagi untuk kepentingan pariwisata menerapkan kebudayaan arsitektur lokal pada rancangannya karena untuk saat ini sudah sangat sulit dijumpai dan juga membantu untuk melestarikan kebudayaan daerah setempat. Terutama bandara sebagai gerbang pintu masuk dan keluar daerah.

Bentukan awal bandara Sultan Thaha sampai sekarang



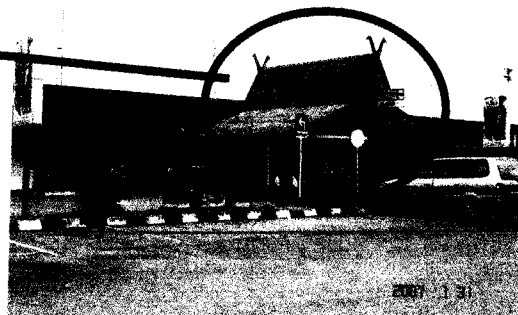
Pintu Masuk Keberangkatan

AL BANDAR UDARA SULTAN TH



Koridor pada Terminal

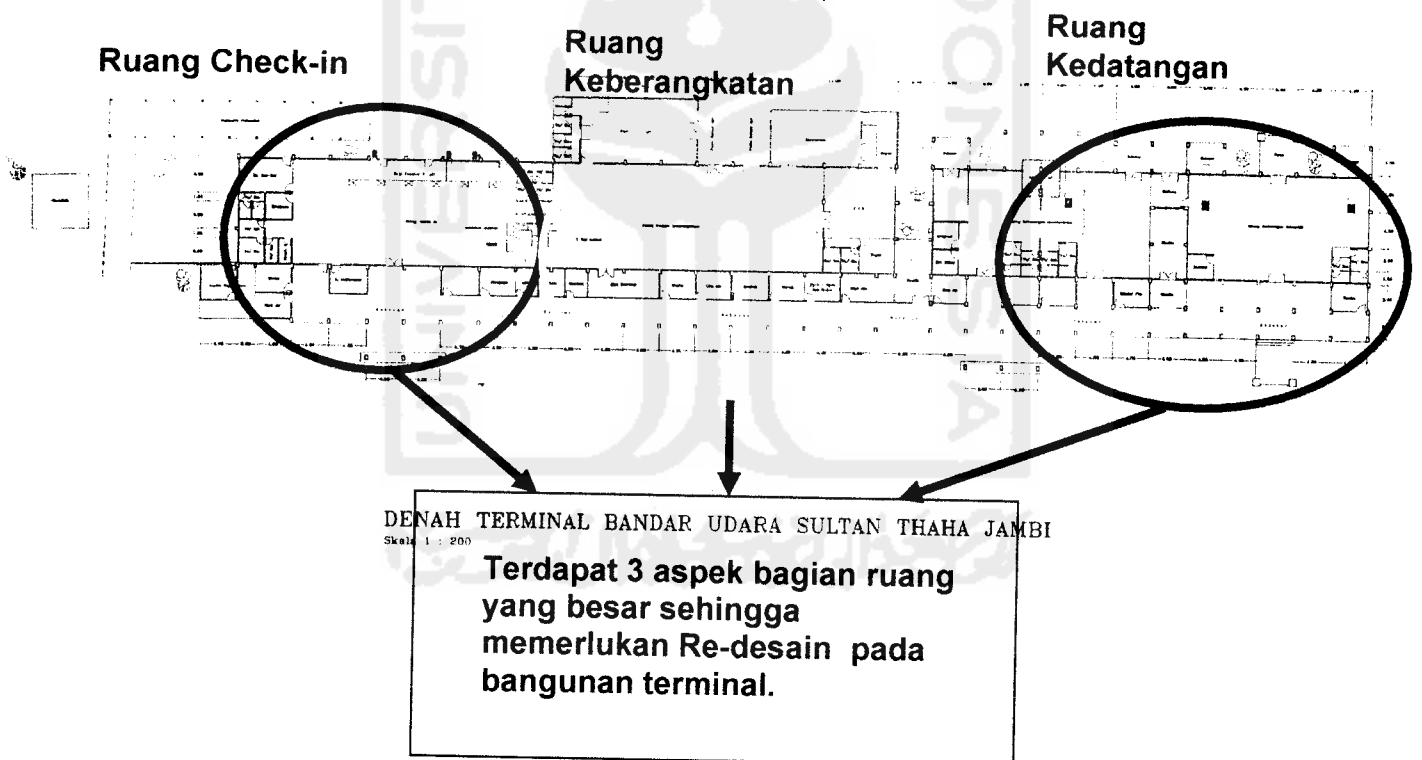
Bentukan tradisional jambi hanya melekat pada bentukan atap



Bentukan Atap Terminal

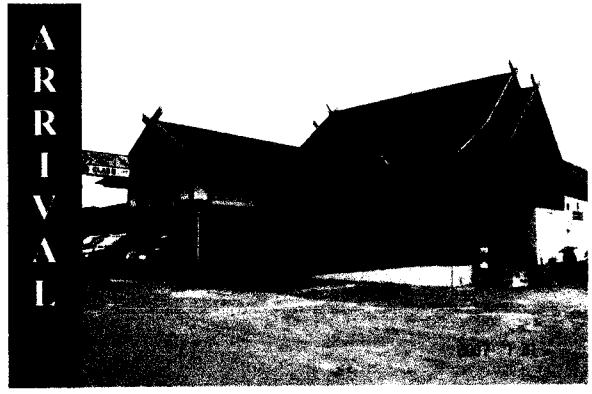
3. sistem bangunan yang 1 lantai kurang dapat memwadahi semua aktivitas kegiatan terminal dengan baik karena peningkatan jumlah penumpang dan penambahan fasilitas lainnya, dan juga tidak memungkinkan untuk perluasan secara horizontal karena keterbatasan lahan terminal sehingga dilakukan perluasan secara vertikal.

Untuk pengembangan desain terminal bandar udara lebih lanjut dengan pengambilan tema arsitektur tradisional setempat tidak ada permasalahan yang besar karena setelah dianalisis pada bentuk dan ruangannya sama dengan sistem konfigurasi terminal bandar udara. Mengingat pada permasalahan di atas arsitek berpendapat sebaiknya bangunan terminal Bandar udara Sultan Thaha Jambi dilakukan Re-desain.

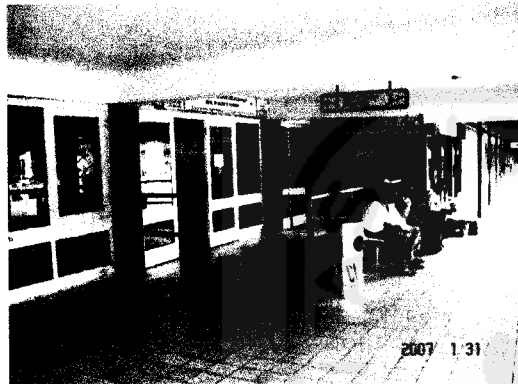




T
A
M
P
A
K



A
R
R
I
V
A
L



D
E
P
A
R
T
U
R
E



R
E
T
A
I
L

Kondisi Eksisting Terminal



A
P
R
O
N



P
A
R
K
I
R



K
E
R
B



A
N
J
U
N
G
A
N

1.2 Permasalahan

Bagaimana merancang bandar udara yang dapat mendukung kegiatan pariwisata dan Kegiatan perekonomian dengan memperhatikan latar belakang yang tertulis diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

1.2.1 Permasalahan Umum

- Bagaimana agar terminal Bandar Udara Sultan Thaha Jambi Menjadi Bandar Udara Bertaraf International
- Bagaimana merancang Bandar Udara dengan penampilan bangunan yang beridentitas Arsitektur lokal

1.2.2 Permasalahan Khusus

- Bagaimana mengembangkan terminal Bandar Udara Sultan Thaha Jambi bertaraf internasional dengan kapasitas ruang yang sudah tidak dapat menampung jumlah kebutuhan pemakai dan system control pengawasannya.
Bagaimana mendesain bangunan terminal bandara Sultan Thaha yang mampu mengintegrasikan identitas budaya lokal yakni rumah adat tradisional

1.3 Tujuan Pembahasan

1.3.1 Tujuan Pembahasan

- Menjadikan Bandar Udara Sultan Thaha Jambi sebagai transportasi udara yang baik sesuai dengan fungsinya
- Menciptakan kesatuan antara site dan bangunan dengan potensi yang ada disekitarnya

1.3.2 Sasaran

Membuat rancangan Bandar Udara Sultan Thaha Jambi dengan kapasitas dan system yang baik, dengan menggunakan transformasi bentuk rumah adat tradisional Jambi

1.4 Lingkup Pembahasan

1.4.1 Pembahasan umum

Lingkup pembahasan umum akan meliputi aspek informasi mengenai :

- Pembahasan tentang pengembangan bandar udara Sultan Thaha Jambi untuk kedepannya
 - Pembahasan rumah adat tradisional jambi
- Merupakan tahap yang akan menguraikan hal-hal apa saja yang menarik untuk ditampilkan di Bandar Udara

1.4.2 Pembahasan Khusus

Pada lingkup pembahasan ini akan mencakup aspek-aspek teknik perancangan serta hal-hal yang berpengaruh dan perlu ada perlakuan khusus didalamnya, seperti:

- Standar kebutuhan dan persyaratan ruangnya, baik sarana utama dan pendukungnya
Membahas tentang kebutuhan ruang pada bandar udara ini serta persyaratan dimensi ruangnya akan diterapkan di bangunan
- Pelaku kegiatan serta pola sirkulasinya
Membahas tentang gambaran pola sirkulasi yang dijabarkan berdasarkan pelaku kegiatannya
- Wujud transformasi konsep Rumah adat Tradisional jambi
Membahas tentang bagaimana menginterpretasikan konsep tersebut dalam wujud desain

1.5 Metoda Pembahasan

1.5.1 Pencarian Data

Metoda yang digunakan dalam pencarian data didapatkan dengan melalui proses sebagai berikut :

- Studi literature, yakni mempelajari hal-hal yang berhubungan dengan kebudayaan Jambi, mendalami unsur-unsur dan tentang arsitektur modern

- Data instansional, yakni data-data dari instansi pemerintah yang terkait
- Observasi lapangan,

1.5.2 Analisa

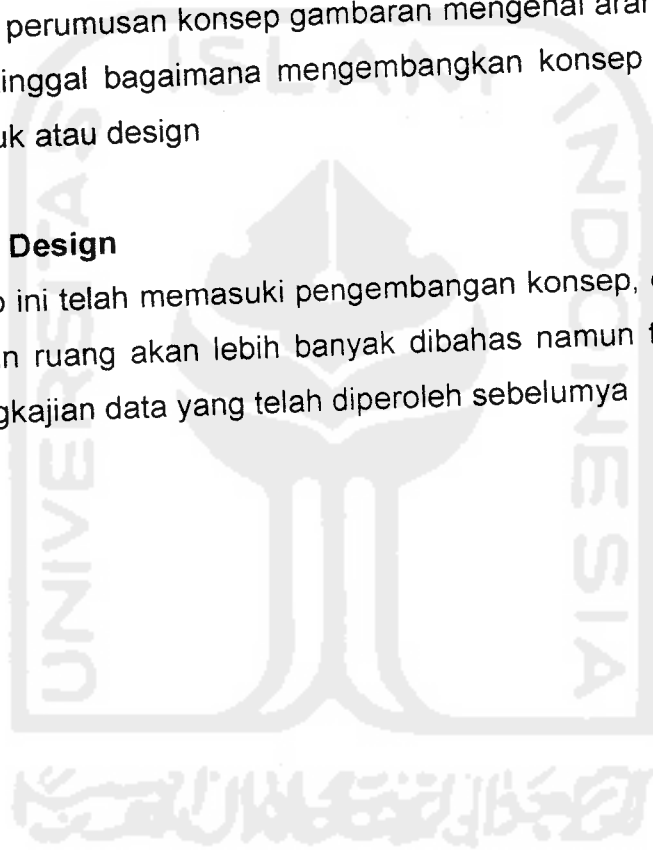
Pada tahap ini dari semua data yang diperoleh akan dikaji dan diuraikan ulang mengenai unsur-unsurnya yang nantinya akan diimplementasikan serta bagaimana pola dalam pembentukan ruang dan organisasi massanya

1.5.3 Tahap Perumusan Konsep

Pada tahap perumusan konsep gambaran mengenai arahan perancangan telah diputuskan tinggal bagaimana mengembangkan konsep perancangan ini dalam wujud bentuk atau design

1.5.4 Schematic Design

Pada tahap ini telah memasuki pengembangan konsep, eksplorasi bentuk dan tata peletakan ruang akan lebih banyak dibahas namun tetap disesuaikan dengan hasil pengkajian data yang telah diperoleh sebelumnya



1.6 Sistematika pembahasan

Secara garis besar sistematika penulisan dalam pembangunan terminal Bandar udara Sultan Thaha di Jambi ini adalah sebagai berikut :

BAB 1. PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang latar belakang permasalahan tujuan, sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, kerangka berfikir, sistematika pembahasan dan keaslian penulisan.

BAB 2. SPESIFIKASI PROYEK, KAJIAN TEORI, DAN STUDI KASUS

Bab ini berisikan tentang deskripsi proyek terminal bandara saat ini, site, lokasi, data teknik bandara, pelaku kegiatan, kegiatan pada bandara, standar yang berlaku pada bandara, sistem terminal penumpang, preseden tentang arsitektur tradisional Jambi. Pembahasan tentang studi kasus dari permasalahan macam-macam bandara.

BAB 3. ANALISIS PERMASALAHAN DAN KONSEP

Bab ini menjelaskan tentang permasalahan yang timbul, sehingga menemukan kebutuhan ruang dan karakter fisik bangunan.

BAB 4. DESAIN SKEMATIK

Bab ini berisikan tentang konsep yang mendasari pengambilan keputusan terhadap perancangan bandar udara Sultan Thaha

BAB 5. LAPORAN PERANCANGAN

Bab ini berisikan tentang gambar kerja perancangan bandar udara Sultan Thaha

1.7 Keaslian penulisan

1. judul : Terminal penumpang bandara internasional sultan mahmud badarudin Palembang

Menerapkan konsep air yang menjadi cirri dari kota Palembang Dengan kota sungainya, kedalam bangunan terminal bandara

Nama : Ahmad Zaky Yamani

Nim : 98512207

Universitas Islam Indonesia

2. judul : Pengembangan terminal Bandar udara Djalaluddin Gorontalo

Transformasi karakter fisik rumah adat tradisional Gorontalo Dengan penerapan kaidah Arsitektur Tropis Modern

Nama : Elvira Rizkiah Monayo

Nim : 00512227

Universitas Islam Indonesia

3. judul : Terminal Penumpang bandara Rembele

Presenden arsitektur tradisional Gayo sebagai dasar pembentukan bangunan

Nama : Misbah Ilyas

Nim : 91340079

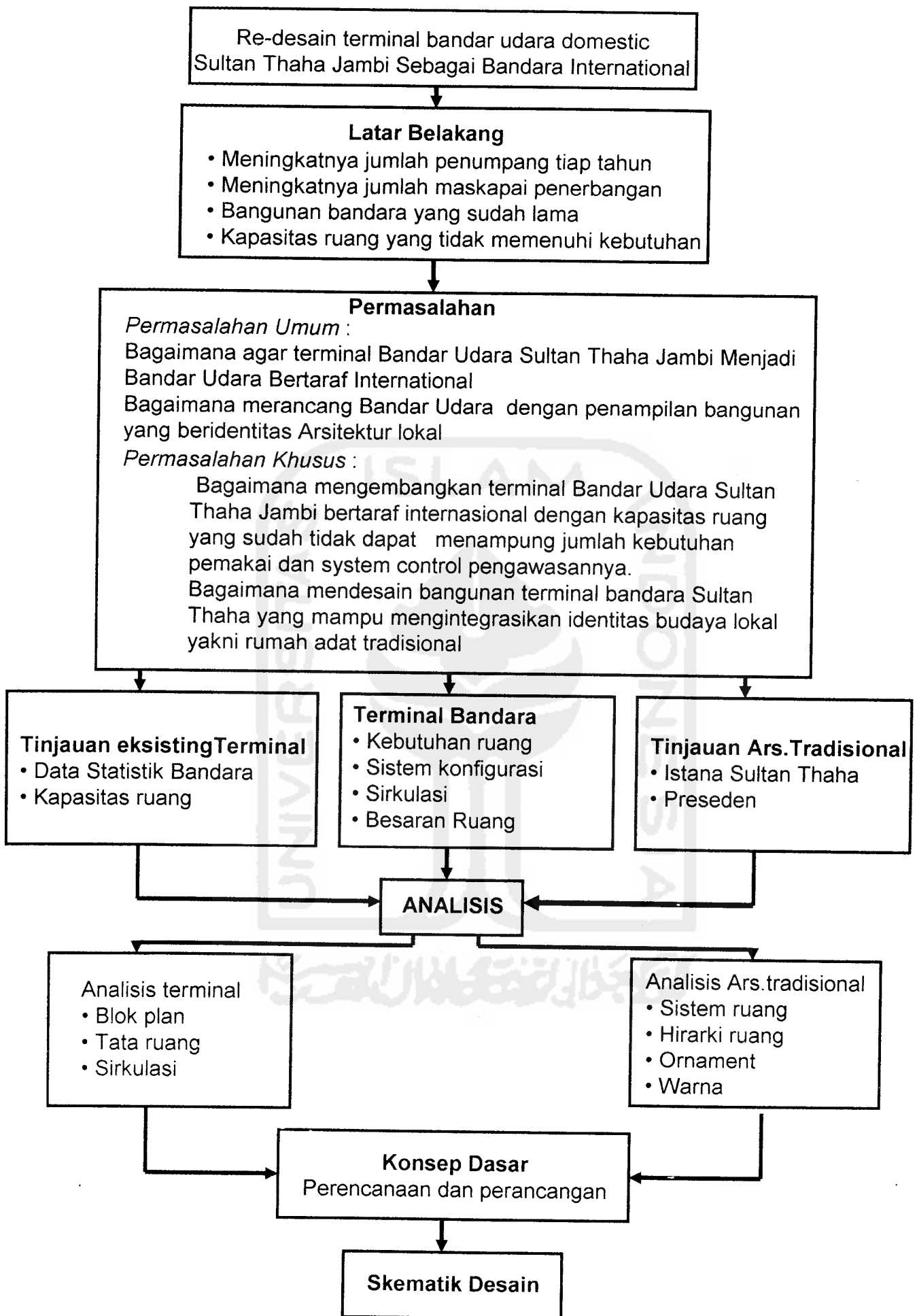
Universitas Islam Indonesia

4. judul : Terminal bandara Internasional Adisucipto

Penekanan pada penampilan bangunan yang mengintegrasikan Identitas local (borobudur) dan Identitas internasional

Nama : Arif Rizka

Nim : 01512075



BAB II

SPESIFIKASI PROYEK, KAJIAN TEORI TERMINAL BANDARA DAN STUDI KASUS

2.1. Gambaran Umum

1. Judul : Pengembangan Terminal Bandar Udara Sultan Thaha
2. Lokasi : JL. Soekarno – Hatta, Jambi
3. Pengelola : Dinas Perhubungan Udara
4. Status Bandara : Domestik / Internasional
5. Pengguna : Bandara Sultan Thaha Jambi

Peraturan pemerintah PP.No.50 th 1986, tentang penyediaan dan penggunaan tanah serta ruang udara sekitar bandar udara, yang dimaksud adalah lapangan terbang yang dipergunakan lepas landas atau mendarat pesawat udara, naik turun penumpang, membongkar muatan lainnya dan fasilitas penunjang penerbangan.

2.2. Profil Pengguna

Terminal penumpang bandara Sultan Thaha Jambi merupakan wadah kegiatan pelayanan jasa penerbangan sehingga harus tepat sasaran dalam kegiatan aktivitasnya yang menampung semua pengguna dengan baik. Profil pengguna jasa dari Bandar Udara ini adalah :

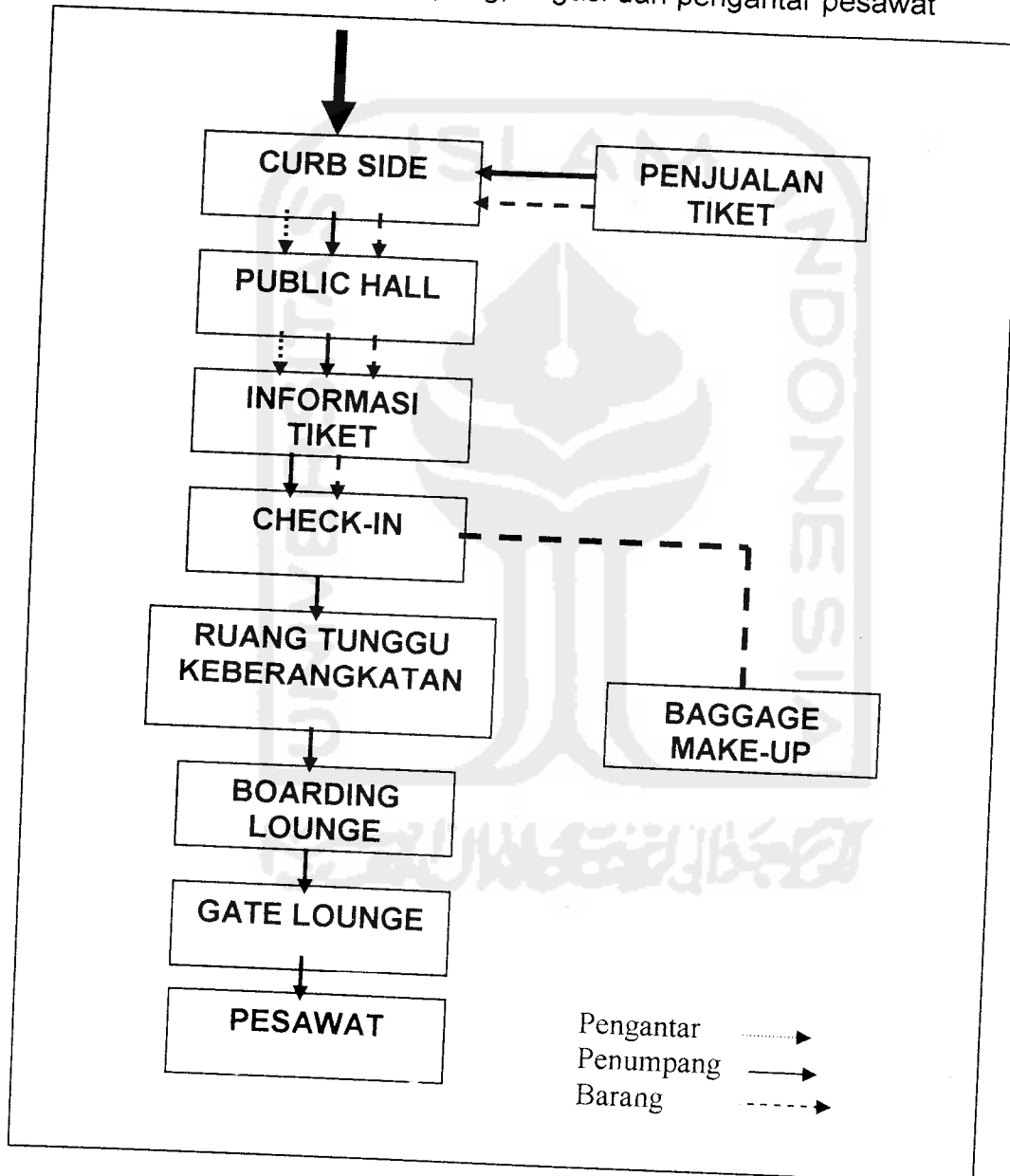
- Penumpang : orang yang akan menggunakan jasa penerbangan baik untuk keberangkatan maupun kedatangan.
- Pengunjung : pengantar atau penjemput dari penumpang pengguna jasa angkutan.
- Petugas bandara : Orang-orang yang bertanggung jawab terhadap aktivitas di bandara baik itu staff dan karyawan bandara, petugas kesehatan, security, ataupun orang-orang dari staff maskapai penerbangan.

- Pengelola restaurant, kantin, dan pengguna fasilitas dari bandara

2.2.1 Aktifitas Pengguna

Pengguna yang dimaksud adalah penumpang, pengantar serta petugas yang melayani aktifitas keberangkatan dan kedatangan pada terminal penumpang di bandara.

Diagram alir penumpang, bagasi dan pengantar pesawat



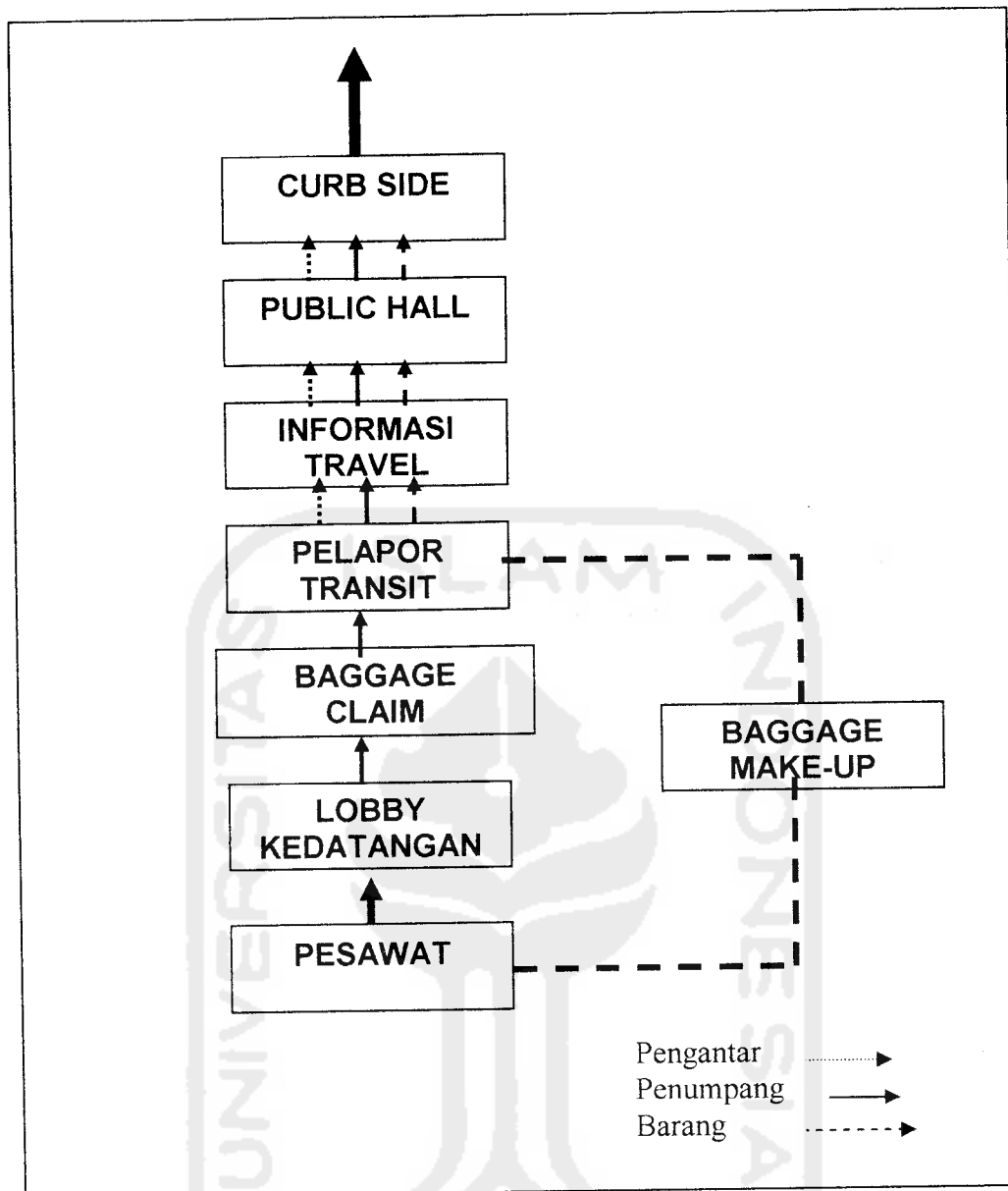


Diagram alir penumpang, bagasi dan pengantar pesawat
 (Sumber ; Standarisasi persyaratan teknis fasilitas bandar udara, 1992)

Ada tiga pokok di terminal penumpang bandar udara yaitu :

1. Keberangkatan, memfasilitasi proses pergantian dari transportasi darat ke udara
2. Kedatangan, memfasilitasi proses pergantian dari transportasi udara ke transportasi darat
3. Transit, proses pergantian dari transportasi udara ke transportasi udara

Diagram terminal penumpang keberangkatan

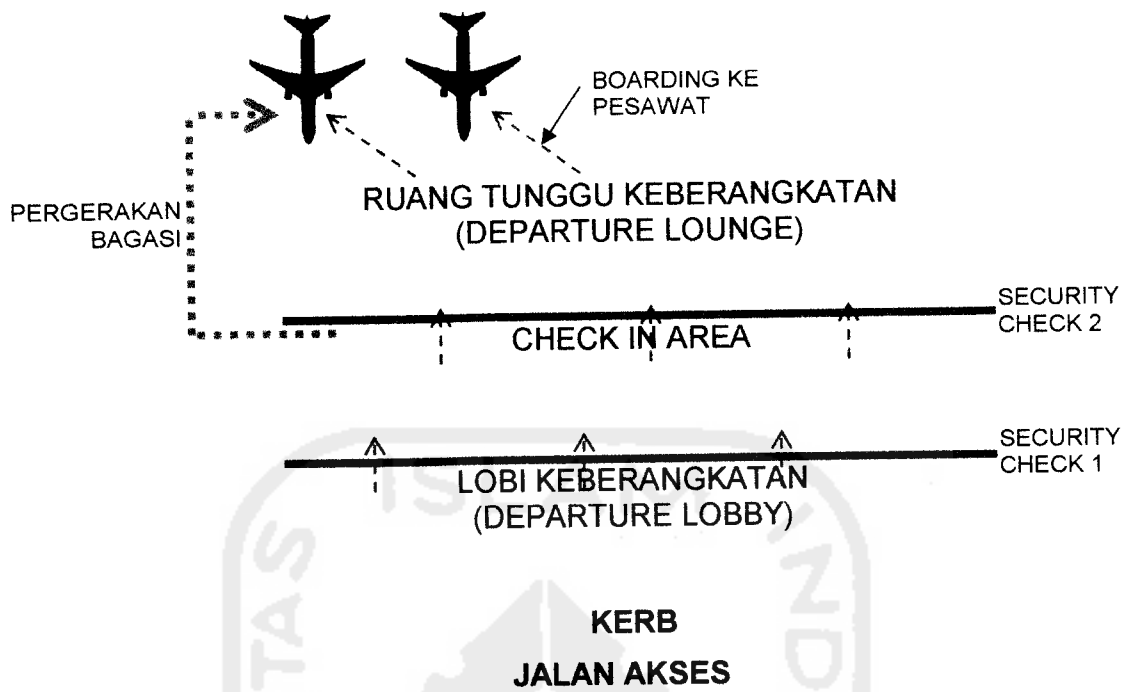


Diagram terminal penumpang kedatangan

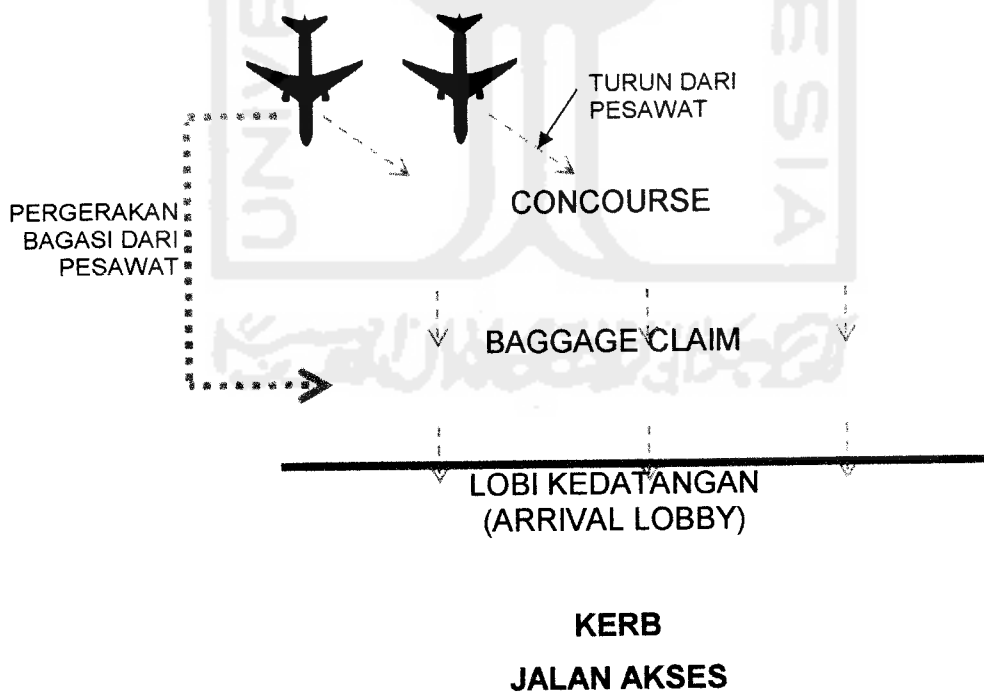
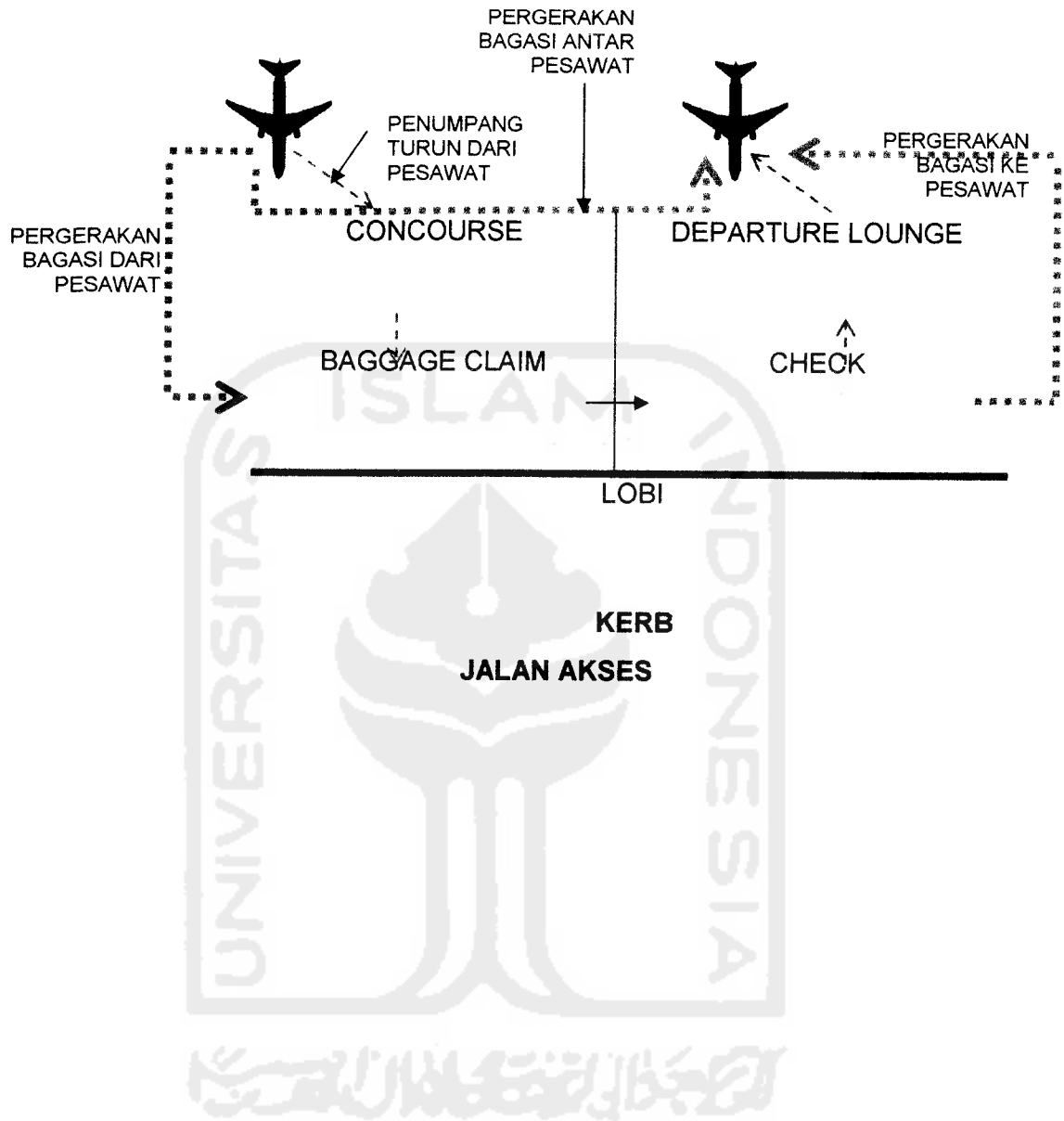


Diagram terminal penumpang transit



2.3 Jumlah data statistik dan prediksi kapasitas penumpang Lalu lintas udara di Bandara Sultan Thaha Jambi

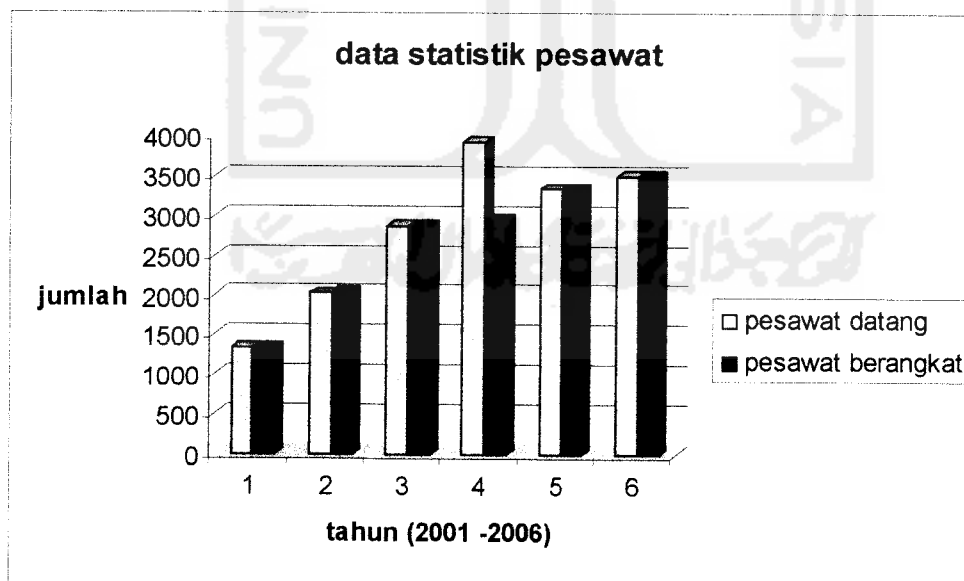
Pertumbuhan jumlah passenger / pengguna terminal udara telah mengalami peningkatan yang cukup tajam akhir-akhir ini terutama dalam jangka waktu tahun 2001-2006 sehingga menuntut dilakukannya perancangan ulang terminal penumpang untuk meningkatkan pelayanannya.

DATA STATISTIK PESAWAT

tahun	pesawat	
	datang	berangkat
2001	1331	1333
2002	2026	2029
2003	2871	2870
2004	3938	2940
2005	3337	3339
2006	3496	3496

KET: data primer diambil dari dinas perhubungan provinsi jambi (bandara Sultan Thaha)

DIAGRAM JUMLAH PESAWAT DARI TAHUN 2001-2006



DATA STATISTIK PERKIRAAN PESAWAT

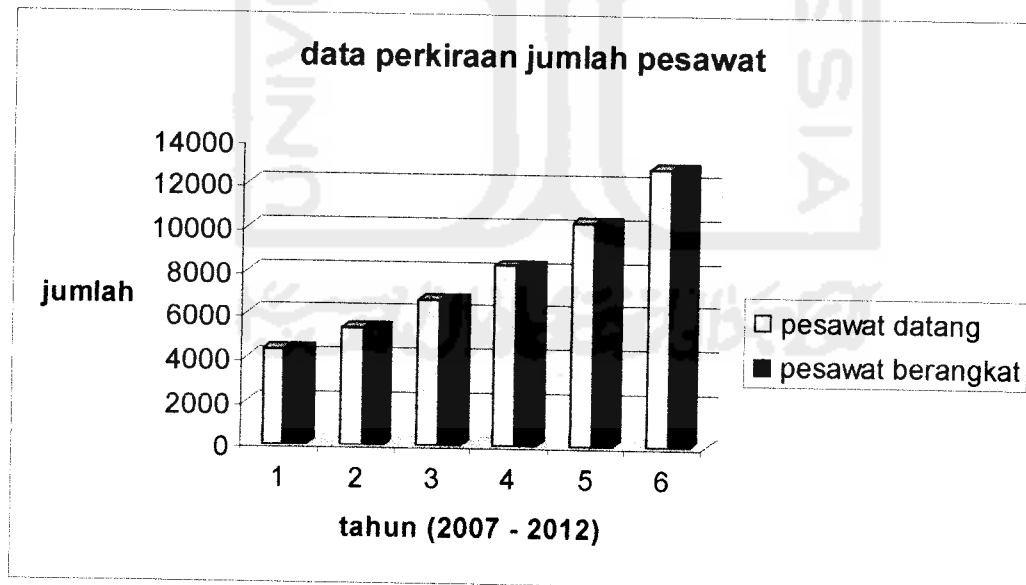
tahun	pesawat	
	Dating	berangkat
2007	4339.235	4337.837
2008	5385.859	5382.388
2009	6684.928	6678.467
2010	8297.332	8286.642
2011	10298.65	10282.07
2012	12782.68	12757.99

ket: data diasumsikan kenaikan tiap tahun

1. pesawat datang: 24.12% (data kenaikan % pertahun, dari dinas perhub prov.jambi)
2. pesawat berangkat : 24.08% (data kenaikan % pertahun dari dinas prov.jambi)

Hasil analisis proyeksi kedatangan dan keberangkatan pesawat merupakan salah satu referensi yang membuat target pengembangan bandar udara untuk parkir pesawat dimasa yang akan datang.

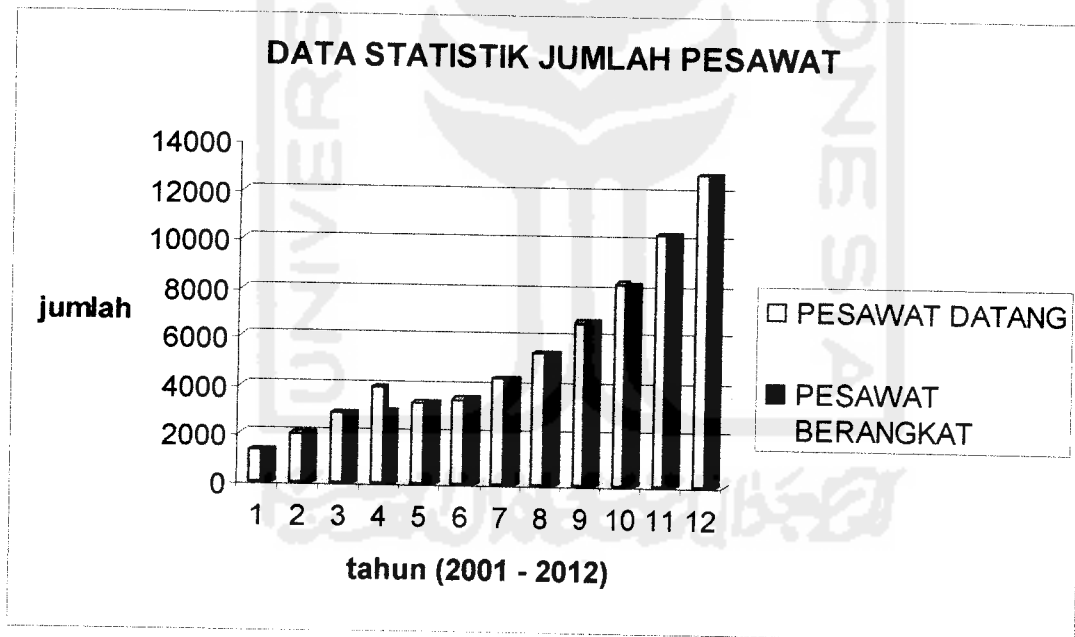
DIAGRAM HASIL PROYEKSI PRAKIRAAN JUMLAH PESAWAT



DATA STATISTIK JUMLAH PESAWAT

tahun	pesawat	
	datang	berangkat
2001	1331	1333
2002	2026	2029
2003	2871	2870
2004	3938	2940
2005	3337	3339
2006	3496	3496
2007	4339.235	4337.837
2008	5385.859	5382.388
2009	6684.928	6678.467
2010	8297.332	8286.642
2011	10298.65	10282.07
2012	12782.68	12757.99

DIAGRAM GABUNGAN DATA JUMLAH PESAWAT TAHUN 2001-2012

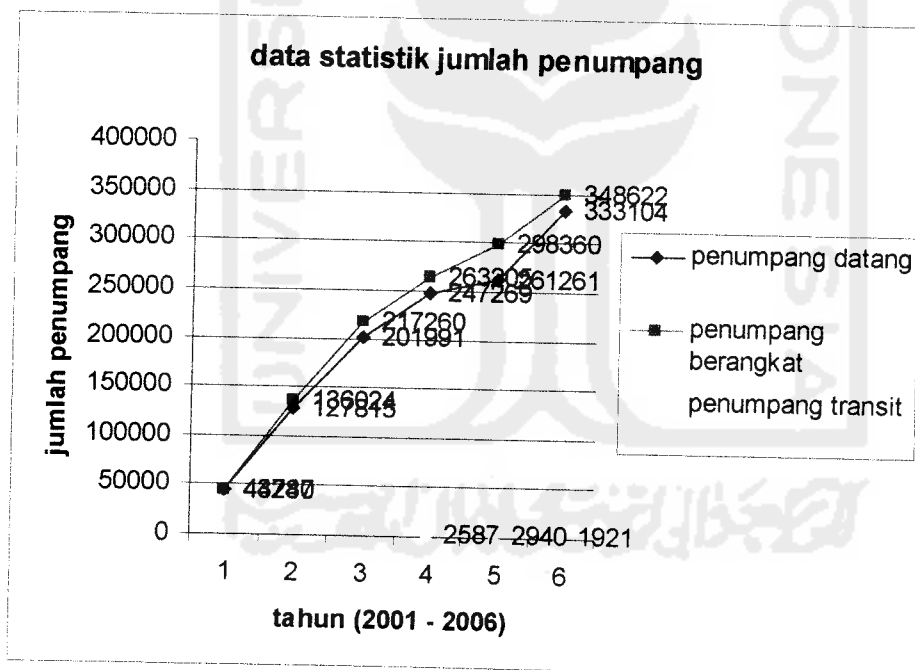


DATA STATISTIK JUMLAH PENUMPANG ANGKUTAN UDARA BANDARA SULTAN THAHA PROVINSI JAMBI

TAHUN	JUMLAH PENUMPANG		
	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT
2001	44240	43787	
2002	127815	136024	
2003	201991	217260	
2004	247269	263205	2587
2005	261261	298360	2940
2006	333104	348622	1921

KET: Data primer didapat dari dinas perhub Prov.jambi

DIAGRAM JUMLAH PENUMPANG TAHUN 2001-2006



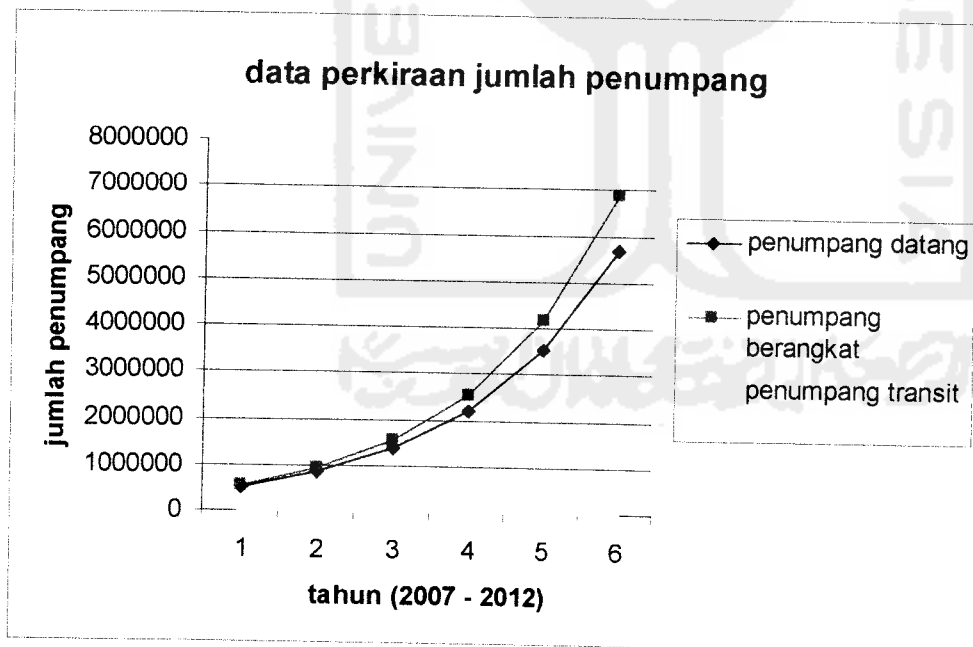
DATA PERKIRAAN JUMLAH PENUMPANG ANGKUTAN UDARA BANDARA SULTAN THAHA PROVINSI JAMBI

TAHUN	JUMLAH PENUMPANG		
	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT
2007	534631.9	572960.3	2052.204
2008	858084.2	941660.2	2192.37
2009	1377225	1547619	2342.109
2010	2210446	2543511	2502.075
2011	3547767	4180260	2672.967
2012	5694165	6870258	2855.53

KET: Data perkiraan didapa dari kenaikan % pertahun

1. data jumlah penumpang datang = kenaikan 60.50% (data dari dinas per hub. Prov jambi)
2. data jumlah penumpang berangkat = 64.35% (data dari dinas per.hub prov jambi)

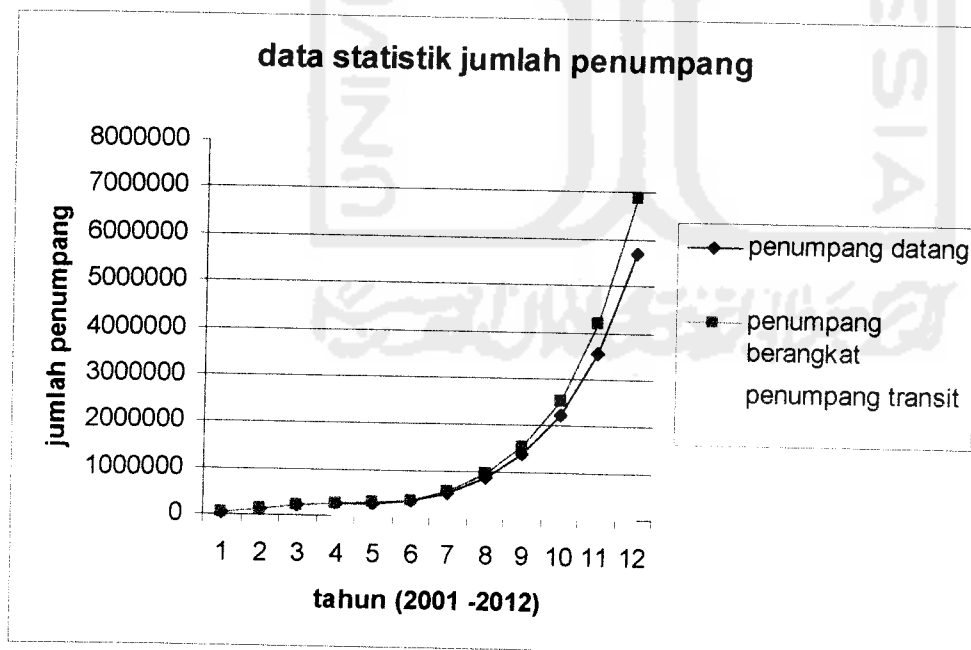
DIAGRAM HASIL PROYEKSI PRAKIRAAN JUMLAH PENUMPANG



DATA STATISTIK JUMLAH PENUMPANG

TAHUN	JUMLAH PENUMPANG		
	DATANG	BERANGKAT	TRANSIT
2001	44240	43787	
2002	127815	136024	
2003	201991	217260	
2004	247269	263205	2587
2005	261261	298360	2940
2006	333104	348622	1921
2007	534631.9	572960.257	2052.204
2008	858084.2	941660.1824	2192.37
2009	1377225	1547618.51	2342.109
2010	2210446	2543511.021	2502.075
2011	3547767	4180260.363	2672.967
2012	5694165	6870257.906	2855.53

DIAGRAM GABUNGAN DATA JUMLAH PENUMPANG TAHUN 2001-2012



Data statistik bagasi, barang, pos

tahun	jumlah barang		bagasi		pos	
	bongkar	muat	bongkar	muat	bongkar	muat
2001	699669	359886	414136	391657	71757	31525
2002	1200936	735167	1339525	1326452	56974	27092
2003	1653897	928481	2016637	2063444	70195	15675
2004	2102255	1001977	2572647	2468208	28430	22447
2005	2235141	1206044	2494143	2497191		28306
2006	2405812	1051793	3248288	2817867		2288

KET: Data primer didapat dari dinas perhub Prov.jambi

DIAGRAM JUMLAH BARANG TAHUN 2001-2006

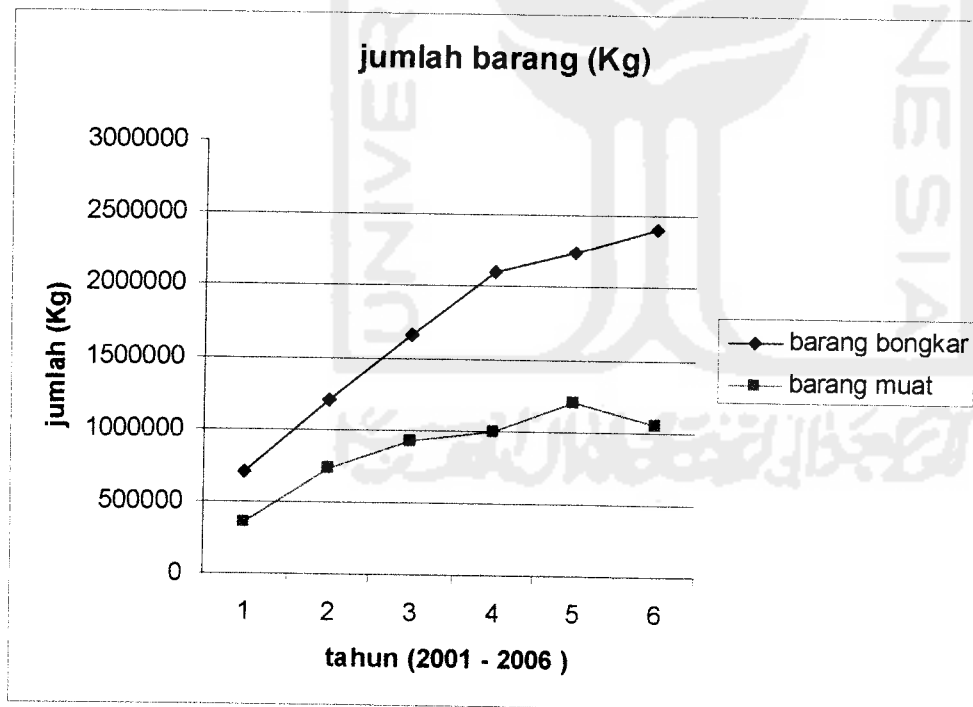


DIAGRAM JUMLAH BARANG BAGASI TAHUN 2001-2006

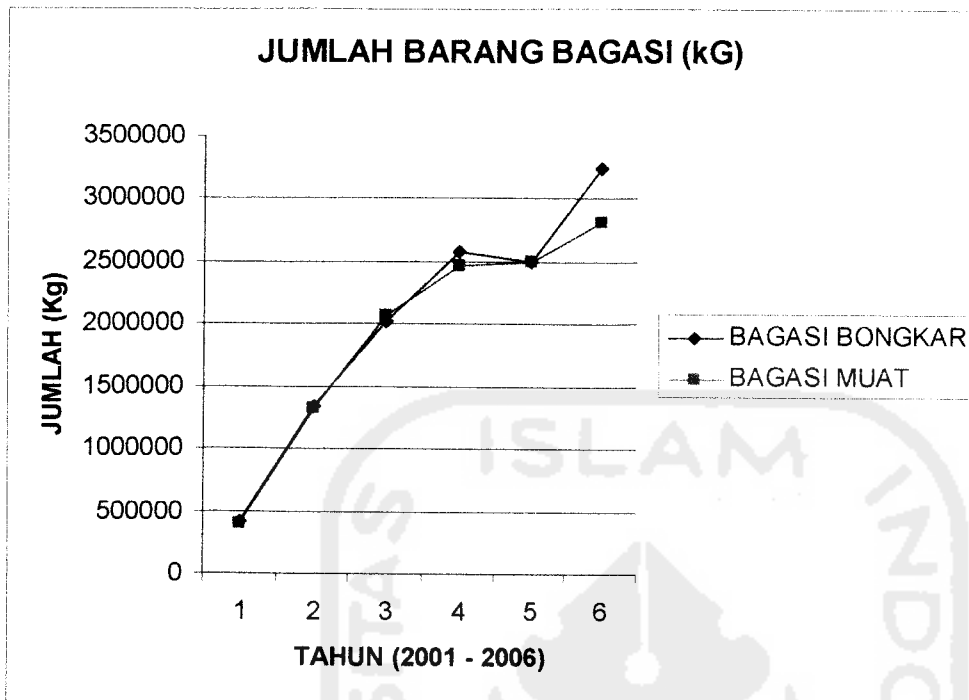
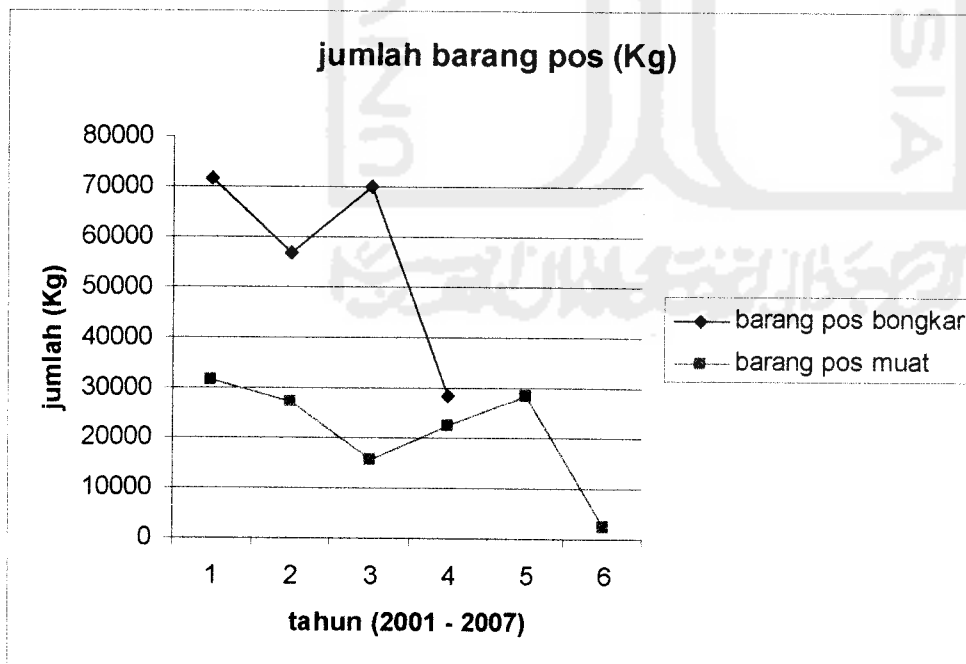
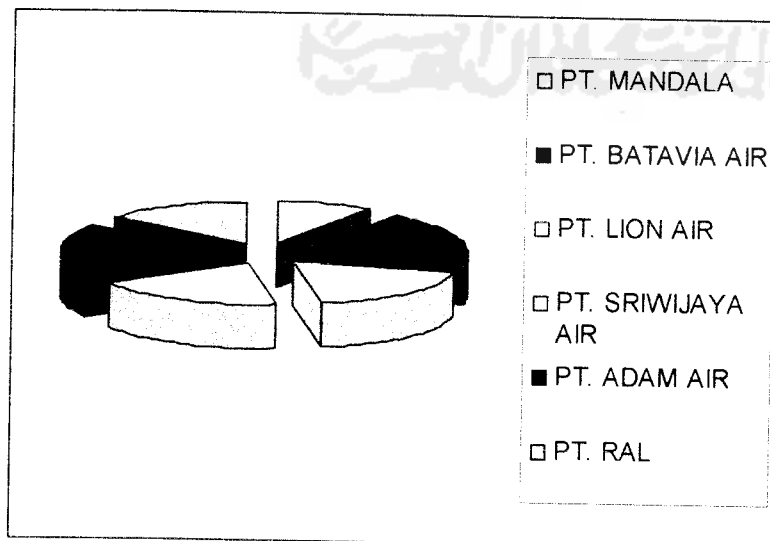


DIAGRAM JUMLAH BARANG POS TAHUN 2001-2006



Frekuensi pergerakan pesawat

no	Airlines	frek/minggu	jenis pesawat
1	PT. MANDALA Batam-jambi-batam	7	B.737
2	PT. BATAVIA AIR Jakarta-jambi-jakarta	14	B.737
3	PT. LION AIR Jakarta-jambi-jakarta	14	B.737
4	PT. SRIWIJAYA AIR Jakarta-jambi-jakarta	14	B.737
5	PT. ADAM AIR Jakarta-jambi-jakarta	14	B.737
6	PT. RAL PLM-DJB-BTH BTH-DJB-PLM	2	F.50
	PLM-DJB-BTH BTH-DJB-PKU	2	F.50
	PKU-DJB	1	F50
	DJB-BTH BTH-DJB-PKU	2	F.50
	PKU-DJB	1	F.50
	DJB-BTH BTH-DJB-PLM	3	F.50



2.4 DATA TEKNIK FASILITAS BANDAR UDARA SULTAN THAHA SEKARANG

A. Fasilitas Landasan

- Runway : 2000 X 30 M
- Taxi Way : 92 X 23 M
- Apron : 268 X 76 M
- Helipad : 16 X 16 M
- Overrun : 2 X 60 M X 30 M
- Shoulder : a. 2000 M X 52,5 M
b. 1977 m X 52,2 M
- Paved Shoulder : a. 2000 M X 7,50 M
b. 1977 m X 7,50 M
- RESA : 120 X 150 M
- Turning Area : 2 X 7,5 X 87,5 M
- Strip : L.2020 M W.150 M
(75 M + 75 M)
- Drainage TTP : 2465 M X 0,5 M
- Drainage TBK : 3375 M X 0,5 M
- Marking : 5000 M²
- Arah Landasan : 13-31
- Kemampuan : 106.000 Lbs
PCN 29 FXCT

B. Fasilitas Terminal

- Luas Terminal : 2.162 M²
- Ruang keberangkatan : 402 M²
- CIP : 98 M²
- Jumlah tempat duduk : 250 buah
- Ruang kedatangan : 250 M²

- Baggage handling : 32 M2
- Ruang Check In : 232 M2
- Ruang pengantar : 150 M2
- Ruang Security : 24 M2
- Toilet : 122 M2
- CIP : 20 Orang (Kapasitas)
- Exucutive lounge : 30 Orang
- Karantina : 24 M2
- Kantin : 105 M2
- Tempat Parkir : 4.318 M2
- Halaman/Gardening : 7.000 M2

C. Fasilitas Bangunan

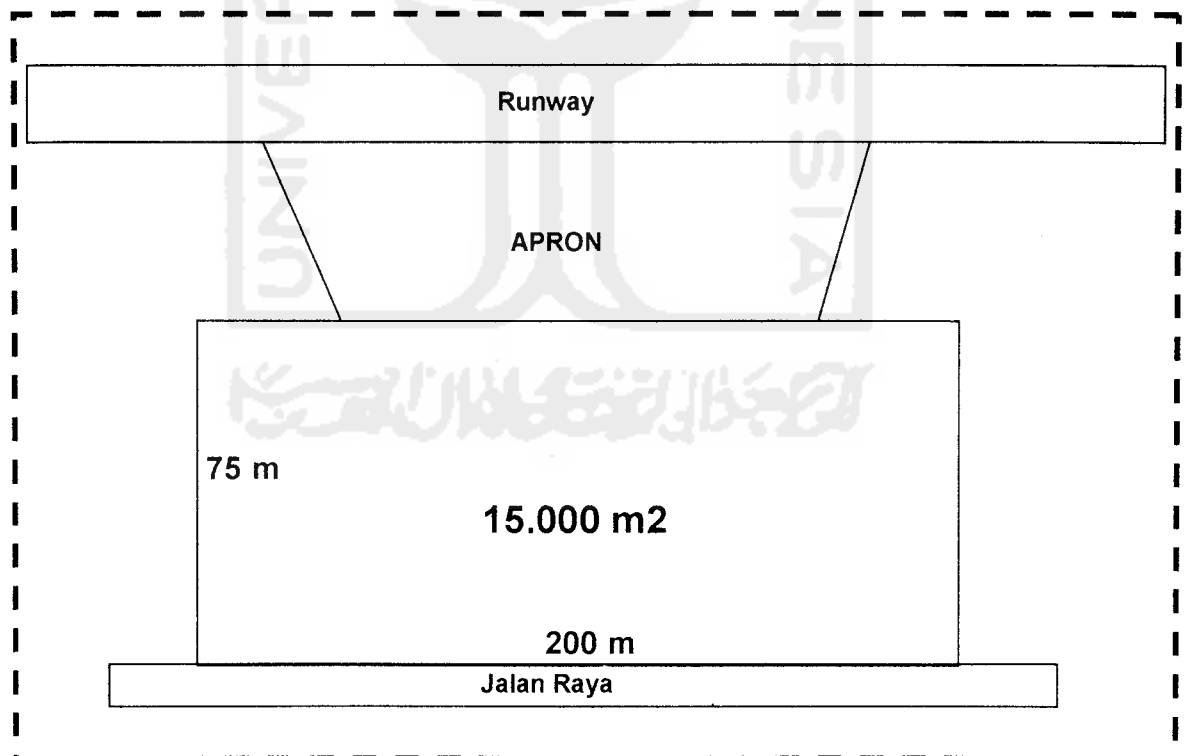
- Gedung Kantor Bandara : 276 M2
- Gedung Tower : 5 X 25 M2
- Gedung APP : 48 M2
- Gedung Genset : PH. 1. 210 M2 dan PH. 2. 96 M2
- Gedung N.D.B : 30 M2
- Gedung V.O.R : 100 M2
- Gedung Terminal Cargo : 300 M2
- Gedung Terminal : 2.308 M2
- Gedung Pemancar Radio : 80 M2
- Gedung Musholla : 36 M2
- Kantor Kesehatan : 92 M2
- Baterry Room : 24 M2
- Kantor tekhnik Bandara : 200 M2
- Gedung RX : 120 M2
- Work Shop : 300 M2
- Fire Station : 200 M2
- CCR : 48 M2

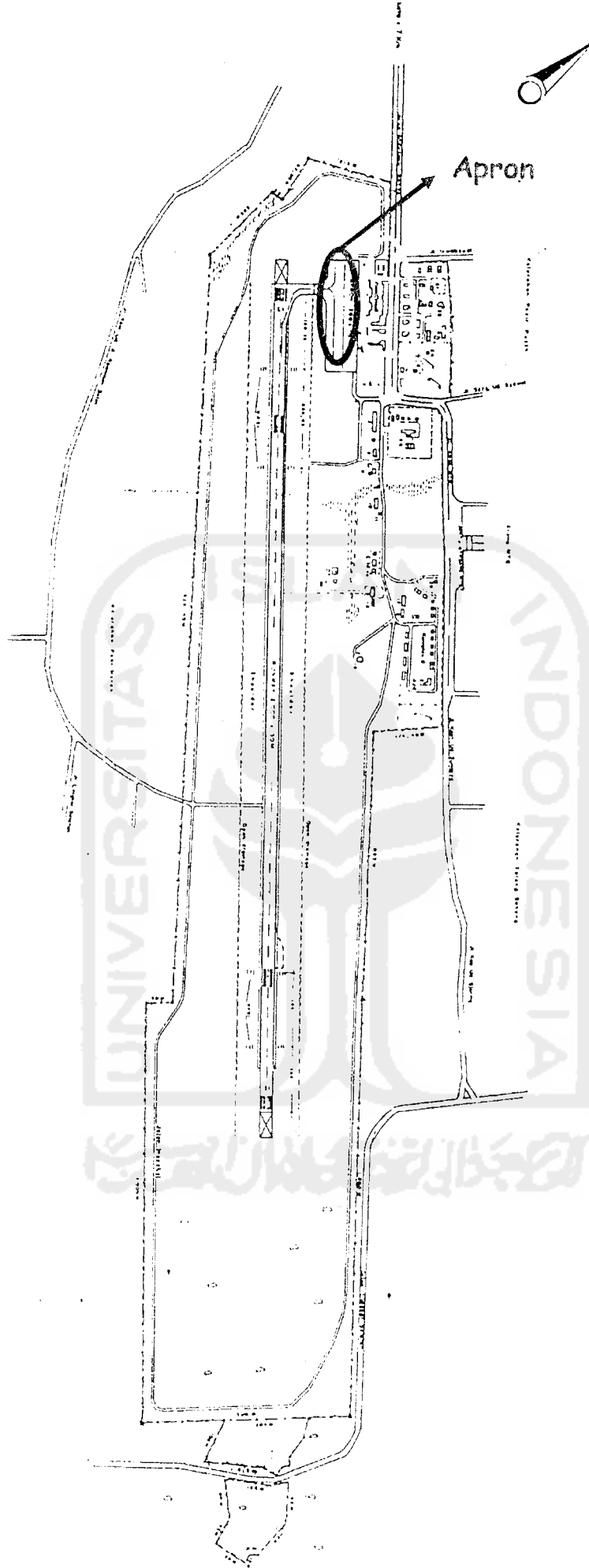
- Rumah Operasional : 50 Buah

LUAS TANAH : 1.522.221 M2

Uraian tanah	Volume	Ket
Runway, Taxiway, Apron Gedung operasional	983.493 M2	Sertifikat No. 3/1981
Rumah Dinas Approach Protector Area	500.000 M2	Sertifikat No. 2/1979
	17.853 M2	Sertifikat NO. 2.1993
	261 M2	
	2.965 M2	
	17.649 M2	
TOTAL	1.522.221 M2	

BATASAN SITE





Siteplan

2.5. Terminal Bandar Udara

2.5.1. Pengertian Terminal

Terminal udara merupakan suatu studi yang tidak hanya melibatkan bangunan terminal itu sendiri, tetapi hampir menyangkut pada semua kebutuhan yang ada pada kompleks bandar udara. Sebagai suatu penghubung yang berfungsi untuk mengatur perjalanan kedatangan dan keberangkatan penumpang dan barang agar berjalan dengan lancar, nyaman dan efisien, baik pada sistem transportasi udara, sistem transportasi air/laut.

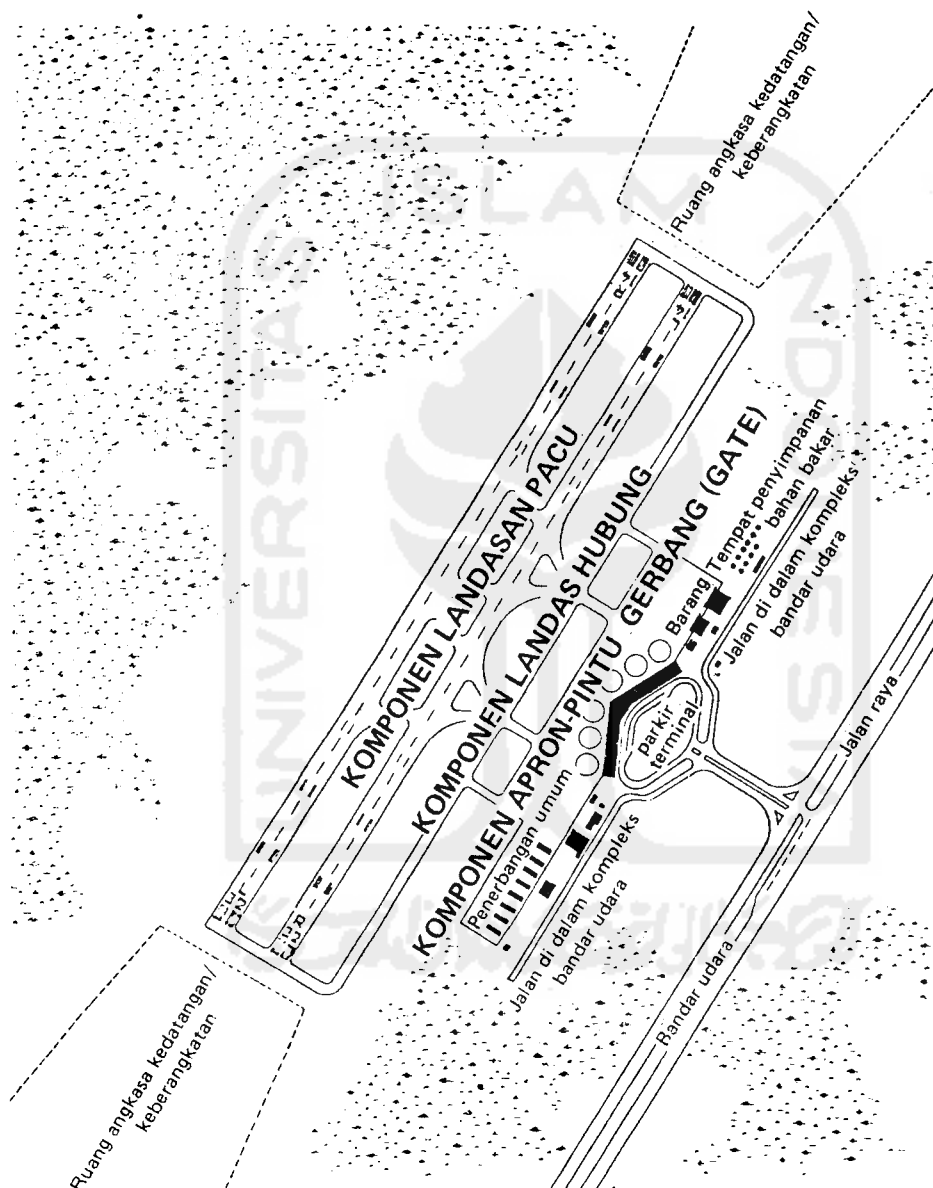
Yang secara umum ada lima macam pengelompokan kegiatan sehubungan dengan fungsi terminal yaitu :

- Pelayanan yang berhubungan langsung dengan penumpang (information system, parkir, dll)
- Pelayanan penumpang sehubungan dengan perusahaan penerbangan (ticketing, check-in, baggage check, dll)
- Kegiatan pemerintahan sipil (passport, karantina, bea cukai, imigrasi, dll)
- Fungsi kewenangan airport yang tidak ada hubungannya dengan penumpang (utilitas, air traffic control)
- Fungsi maskapai penerbangan (fuel dupplier, engineering, service)

Dalam planning suatu airport ada yang dinamakan "airport system" yaitu keseluruhan dari segala sesuatu yang terdapat pada airport. Rancangan dari suatu pelabuhan udara mempunyai suatu proses yang sangat kompleks, sebab dalam membuat analisa keaktifan tanpa memperhatikan pengaruh bidang lain, karena Bandara merupakan suatu ruang lingkup dengan keaktifan yang besar sekali. Yang tuntutananya antar satu dengan yang lain dapat berbeda beda bahkan saling bertentangan. Kadang-kadang dari salah satu bagian terpaksa membatasi seluruh kompleks tersebut.

Bandar udara merupakan faktor yang penting bagi perkembangan dan pertumbuhan sebuah daerah menjadi sebuah kota yang mandiri. Perekonomian dan perdagangan sebuah daerah yang membutuhkan fasilitas transportasi cepat dan efisien dapat terpenuhi dengan pembangunan bandar udara sesuai dengan skala kebutuhan sekarang dan proyeksi yang akan datang.

Komponen-komponen sistem lapangan udara. (*Administrasi penerbangan federal*)



Dalam buku Ahmad Moengandi dalam bukunya penerbangan sipil mendefinisikan bahwa Bandar Udara sebagai suatu daerah tertentu dari darat yang meliputi semua bangunan, instalasi, dan peralatan yang semuanya atau sebagian bertujuan untuk melayani kedatangan dan keberangkatan pesawat.

Adanya faktor tambahan sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan bandar udara antara lain :

- Tipe pengembangan daerah sekitar
- Kondisi atmosfer dan meteorology
- Kemudahan pencapaian (aksesibilitas)
- Tersedianya lahan untuk pengembangan
- Halangan sekeliling
- Ekonomi biaya konstruksi
- Tersedianya utilitas bandara
- Keeratan dengan permintaan dunia penerbangan
- Ukuran bandara yang tergantung oleh :
 1. karakteristik pesawat dan prestasi pesawat
 2. besarnya volume lalu lintas yang diantisipasi
 3. kondisi-kondisi meteorology
 4. ketinggian site bandara

2.5.2 Sistem Bandar Udara

Fasilitas utama yang harus ada pada sebuah bandara diantaranya adalah:

1. Terminal Udara (airport) dan pendukungnya. Keberadaan terminal Bandara ini disesuaikan dengan kategori penggunaannya. Melayani seluruh kegiatan pemberangkatan dan kedatangan (*arrival and departure*) baik penerbangan domestik maupun internasional.

Secara umum terminal penumpang terdiri atas PUBLIC AREA dan NON PUBLIC AREA.

2.5.2.1. PUBLIC AREA

Perencanaan fasilitas publik ini bergantung pada peramalan kebutuhan, volume penumpang, dan karakteristik lalu lintas bandar udara. Fasilitas-fasilitas mendasar seperti : servis, toilet harus direncanakan berdasarkan kebutuhan minimum. Juga harus dipertimbangkan fasilitas khusus, misalnya untuk orang cacat. Aksesibilitas dan Akomodasi bagi setiap Fasilitas tersebut harus direncanakan dengan bukaan maksimum (kemudahan pencapaian) bagi penumpang dan pengunjung tanpa bercampur dengan *flow* lalu lintas pedestrian di dalam terminal. Fasilitas publik ini meliputi: Bank, Salon, Cafeteria, **Money Changer, Duty Free Shop, P3K**, Informasi, Gift Shop, Asuransi, Kios koran/ majalah, Toko obat, **nursery**, Kantor pos, Telepon, Restoran dan Toilet.

2.5.2.2. NON PUBLIC AREA

Fasilitas non publik ini meliputi : bagian administrasi, cafeteria, gudang, locker karyawan, toilet karyawan, food preparation areas, maintenance workshop, kantor meteorologi, kantor polisi dan keamanan.

Utilitas dan servis merupakan salah satu hal penting untuk fasilitas terminal. Untuk efisiensi dan kemudahan distribusi sebaiknya ada pemusatan bagi daerah servis dan fasilitas utama. Perluasan kapasitasnya dapat dibuat sebagai tambahan, penempatannya pun harus dapat dicapai semudah mungkin.

2. Airport dilengkapi oleh beberapa bangunan pendukung (supporting building) seperti : menara pengawas lalu lintas udara dan penerbangan (ATC tower), fasilitas pemadam kebakaran, hanggar pesawat, air service, dan kantor pengelola Bandara.
3. **Apron** atau ruang parkir pesawat untuk melakukan bongkar muat penumpang dan barang.

Harus diadakan ditempat yang sangat dekat dengan ujung landasan pacu untuk dapat mengadakan pemeriksaan terakhir sebelum lepas landas bagi

pesawat bermesin piston dan bagi semua jenis pesawat terbang untuk mendapatkan izin lepas landas. Apron-apron tersebut harus cukup luas sehingga apabila sebuah pesawat tidak dapat lepas landas karena adanya kerusakan mesin, pesawat lainnya yang siap lepas landas dapat melewatinya.

4. **Taxiway** atau penghubung daerah apron dan runway, atau jalur tunggu pesawat yang akan melakukan tinggal landas (take-off) ataupun pendaratan (landing) landasan pacu.
5. **Run way** atau landasan pacu sebagai jalur pesawat untuk melakukan tinggal landas (take-off) dan pendaratan (landing) sumber ; Ir. Heru basuki, merancang, merencanakan lapangan terbang, alumni bandung 1986.

Konfigurasi runway ada berbagai macam dengan kombinasi beberapa bentuk dasar runway yaitu :

- Landasan pacu tunggal (single runway)

Konfigurasi ini merupakan konfigurasi yang paling sederhana seperti terlihat pada Gambar 7-1a. Telah diduga bahwa kapasitas landasan pacu tunggal dalam kondisi VFR (visual flight rule) adalah berkisar di antara 50 sampai 100 operasi per jam, sedangkan dalam kondisi IFR (instrument flight rule), kapasitas ini berkurang menjadi 50 sampai 70 operasi, tergantung pada komposisi campuran pesawat terbang dan alat-alat bantu navigasi yang tersedia.

- Landasan pacu sejajar (parallel runway)

Kapasitas landasan sejajar atau parallel terutama tergantung kepada jumlah landasan dan pemisahan/penjarakan antara 2 landasan.

- Landasan pacu dua jalur

Landasan pacu dua jalur terdiri dari dua landasan pacu sejajar berjarak rapat (700 sampai 2499 kaki) dengan landas hubung keluar yang memadai. Walaupun kedua landasan pacu dapat digunakan untuk operasi penerbangan campuran, tetapi diinginkan agar landasan pacu yang terletak paling jauh dari gedung terminal (sebelah luar) digunakan untuk kedatangan dan yang paling dekat dengan gedung terminal (sebelah dalam) untuk keberangkatan. Diperlihatkan bahwa landasan pacu dua jalur dapat menampung lalu lintas paling sedikit 70 persen lebih banyak dari landasan pacu tunggal dalam kondisi VFR dan kira-kira 60% lebih banyak dari landasan pacu tunggal dalam kondisi IFR. Di dapatkan bahwa kapasitas tidak begitu peka terhadap jarak garis sumbu landasan-landasan pacu dari 1000 sampai 2499 kaki.

- Landasan pacu berpotongan (intersecting runway)

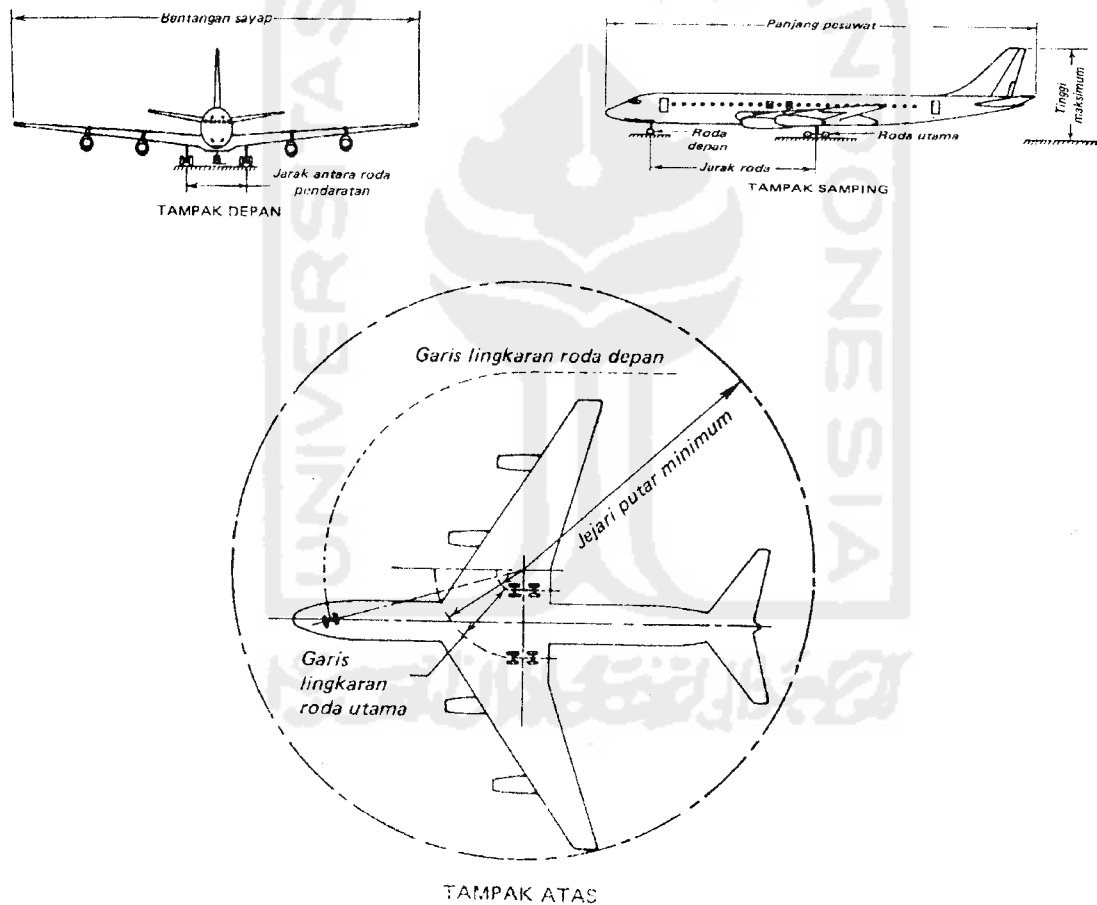
Banyak bandar udara mempunyai dua atau lebih landas pacu yang arahnya berbeda dan saling berpotongan. Pola tersebut dinamakan pola, *berpotongan*. Landasan pacu yang berpotongan ini perlu apabila terdapat angin yang relatif kuat yang bertiup lebih dari satu arah, yang mengakibatkan angin sisi (cross wind) yang berlebihan apabila hanya satu landasan pacu yang disediakan. bila angin bertiup kencang, hanya satu dari pasangan landasan pacu yang berpotongan itu yang dapat digunakan, sehingga kapasitas lapangan terbang sangat berkurang.

Apabila tiupan angin relatif lemah, kedua landasan dapat digunakan bersama-sama. Kapasitas dua landasan pacu yang berpotongan sangat tergantung pada letak perpotongannya (misalnya di tengah atau di dekat ujung) dan pada cara pengoperasian landasan pacu, yang disebut *strategi lepas landas* atau mendarat). Hal ini diperlihatkan pada Gambar 7-1e sampai g makin jauh letak titik potong dari ujung lepas landas landasan pacu dan ambang (threshold) pendaratan, *kapasitasnya makin rendah*

(Gambar 7-1g). Kapasitas tertinggi dicapai apabila titik potong terletak dekat dengan ujung lepas landas dan ambang pendaratan (Gambar 7-1e)

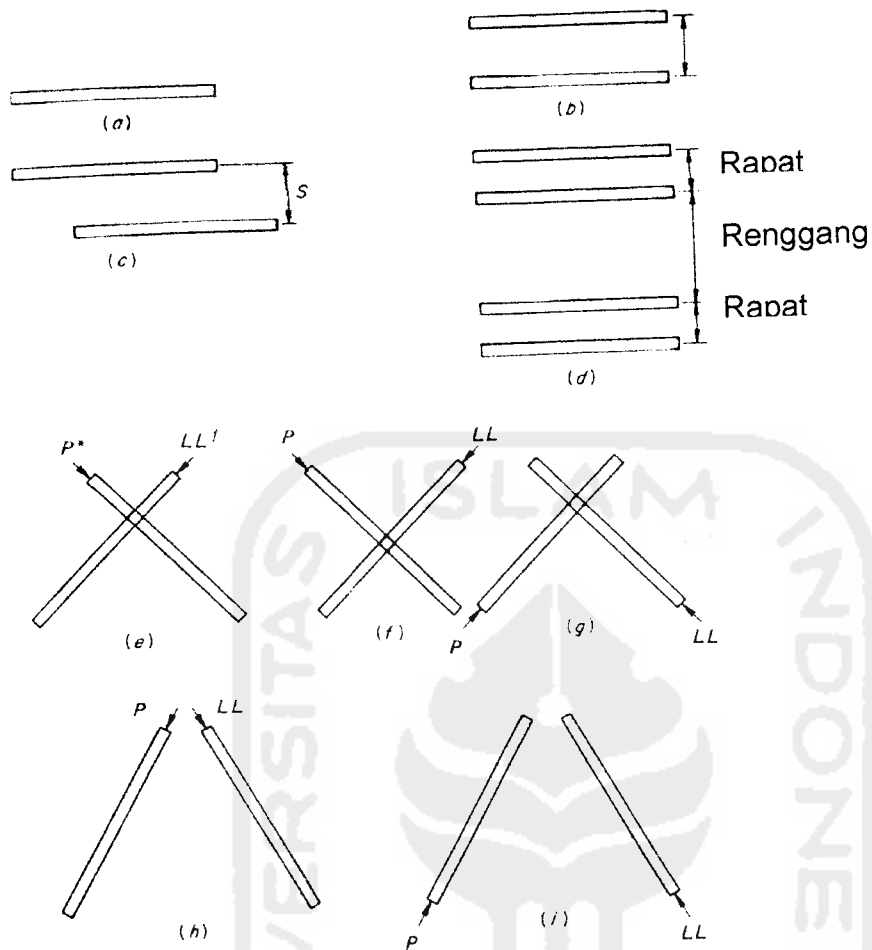
- Landasan pacu V terbuka (opening V runway)

Landasan pacu yang arahnya memencar (divergen) tetapi tidak berpotongan disebut *landasan pacu V-terbuka*, seperti terlihat pada Gambar 7-1h dan i. Seperti juga halnya dengan landasan pacu yang berpotongan, landasan pacu V terbuka akan berubah seolah-olah sebagai landasan pacu tunggal apabila angin bertiup kuat dari satu arah. Apabila tiupan angin lemah, kedua landasan dapat digunakan bersamaan.



Gambar Konfigurasi pesawat terbang

Konfigurasi landasan pacu (runway)



Gambar 7-1 Konfigurasi landasan pacu tipikal. (a) Landasan pacu tunggal; (b) dua landasan pacu sejajar—ambang rata; (c) dua landasan pacu sejajar—ambang tidak rata; (d) empat landasan pacu sejajar; (e), (f), (g) landasan pacu yang berpotongan; (h), (i) landasan pacu-V terbuka.

Bandar udara dapat dibagi atas 2 komponen utama, yaitu "Air-Side" dan "Land-Side". Antara komponen air-side dan land-side mempunyai pembatasan yakni Terminal Building. Dalam sistem ini kecuali dibagi Air-side dan land-side juga harus dipikirkan mengenai sistemnya sejak akan masuk ke area Bandara

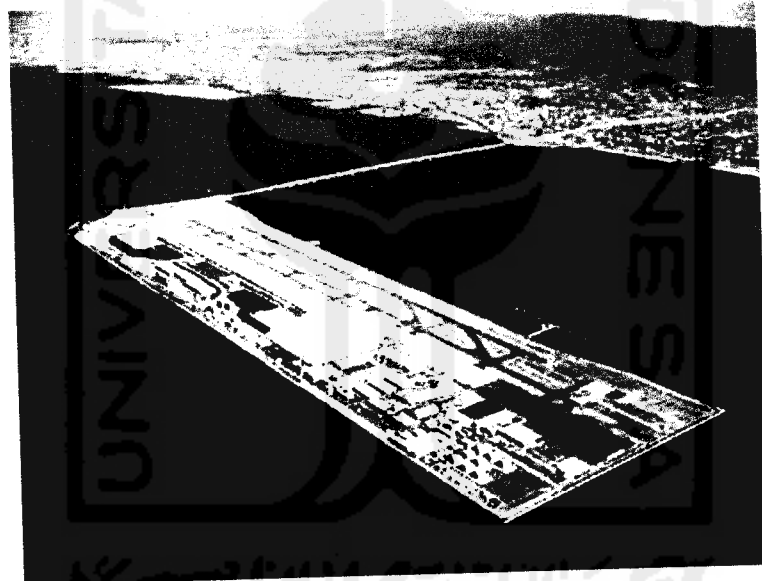
pada jalan masuk, sirkulasi kendaraan darat, tempat parkir kendaraan dan sebagainya.

1. Air-Side (sisi udara)

Merupakan zona yang berhubungan langsung dengan pesawat seperti *Landing, Take-off, Parking, Runway, Taxiway Apron, hangar dan menara kontrol.*

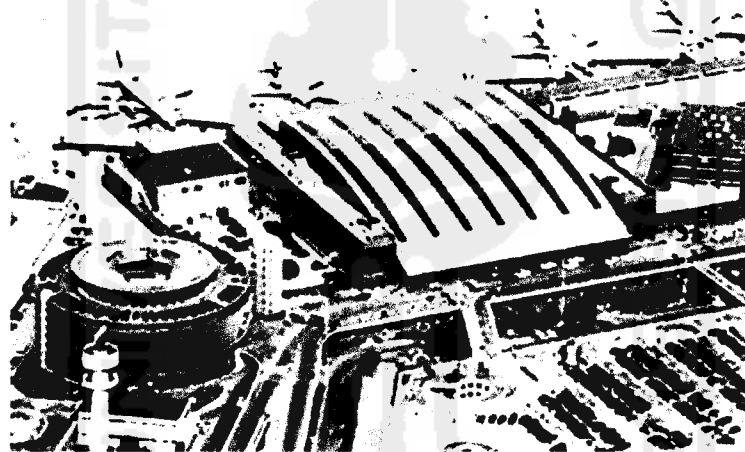
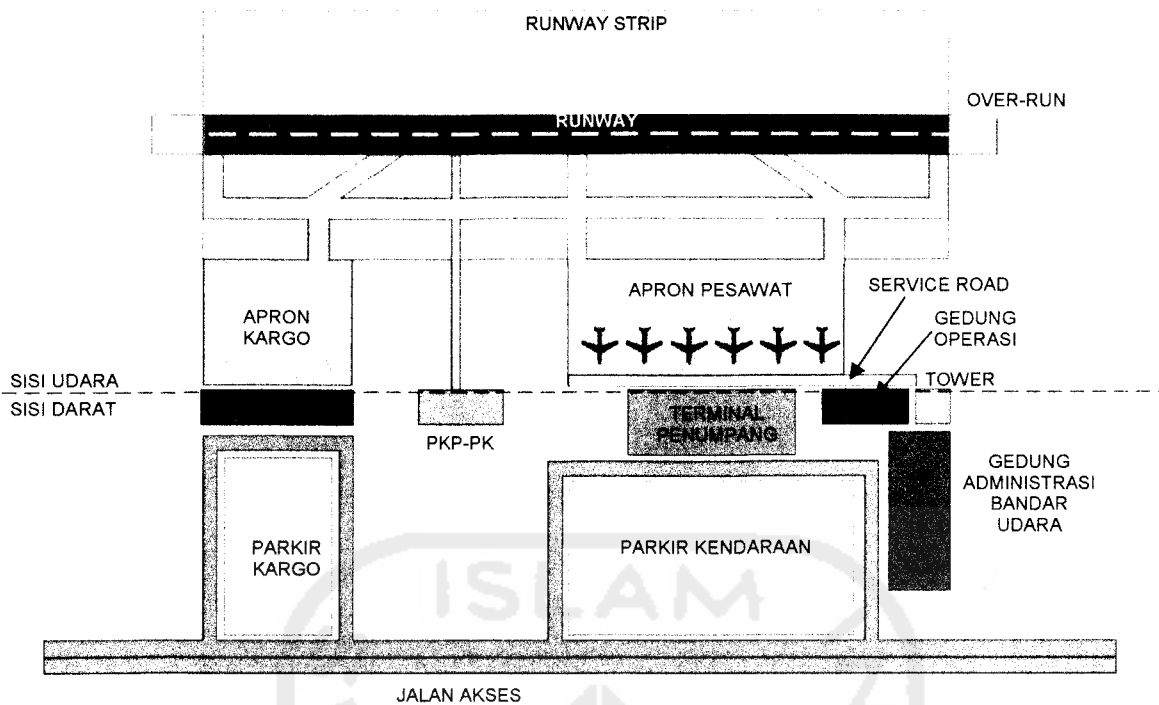
2. Land-Side (sisi darat)

Merupakan zona yang mendukung aktivitas penerbangan yang meliputi *penyediaan fasilitas penerbangan, Bongkar Muat, Curb, Access, dan Parking.* Sumber : R.Horonjeff. *planning and design of airpot, 1975*



Mengenai pintu masuk Land-Side harus disesuaikan dengan frekuensi penerbangan yang ada. Lalu lintas tempat parkir kendaraan perlu dipikirkan sesudah Land-Side dan masuk Air-Side. Pada Air-Side seolah-olah bisa dibagi :

- Air-Side bagian pesawat terbang yang masih didaratan
- Air -Side bagian pesawat terbang sesudah mulai meninggalkan darat.



Pada Apron sudah mulai termasuk bagian Air-Side. Dari apron, pesawat menuju runway melalui Taxiway. Untuk menunggu kebebasan runway, pesawat terbang itu menunggu pada "exit-taxiway" atau "holding-apron" dan sesudah itu pesawat lepas landas dari runway yang pelayanannya oleh peralatan khusus.

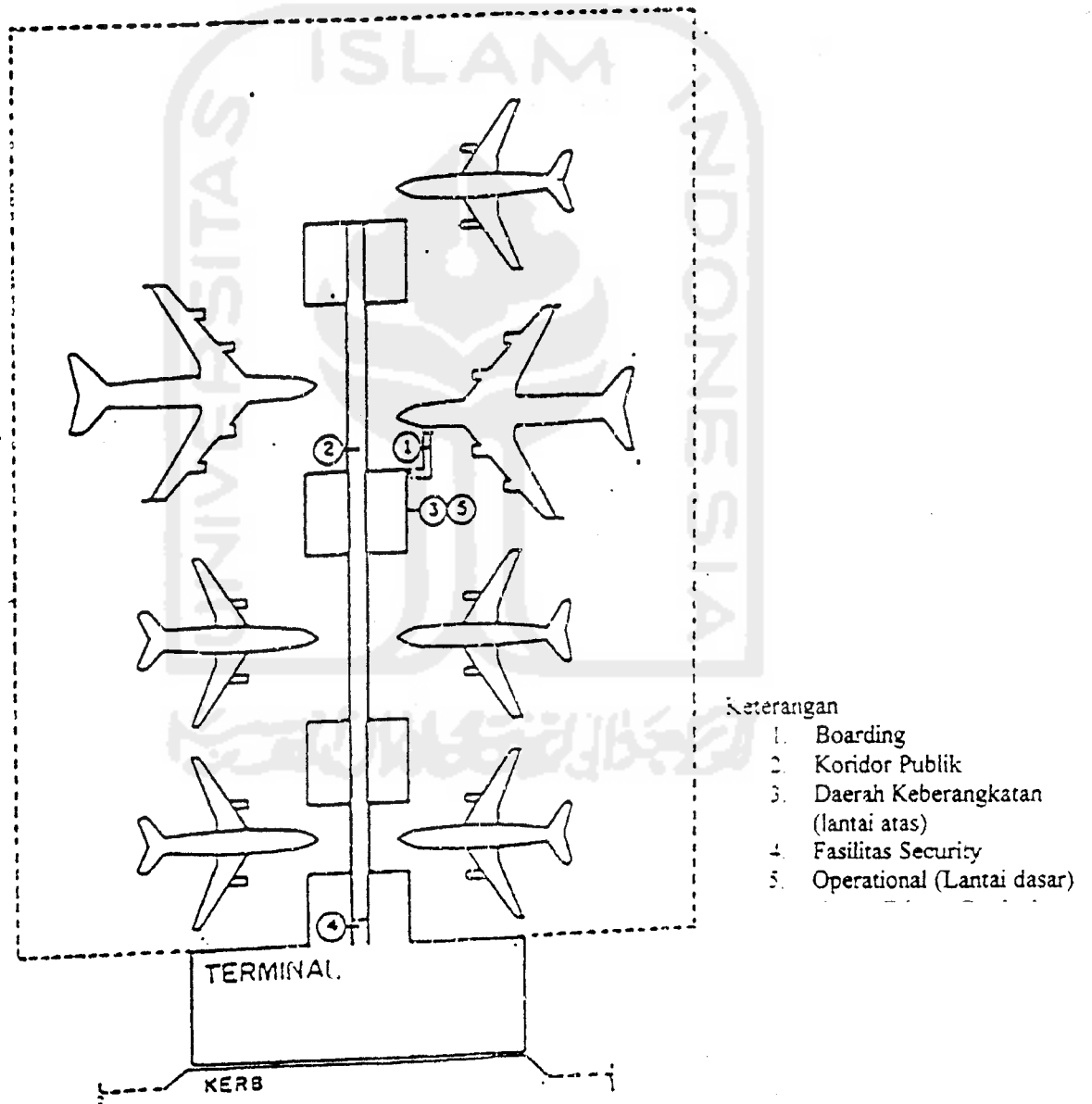
Konsep terminal bandar udara harus dipertimbangkan dalam pengembangan rencana area terminal, adapun konsep-konsep terminal Bandar Udara sebagai berikut :

2.5.2.3. Konsep distribusi horisontal

1. Konsep dermaga (PIER)

Konsep dermaga mempunyai pertemuan dengan pesawat di sepanjang dermaga yang menjulur dari daerah terminal utama. Keuntungan dari konsep ini adalah kemampuannya untuk dikembangkan sesuai dengan meningkatnya kebutuhan. Konsep ini juga relatif lebih ekonomis ditinjau dari modal dan biaya operasionalnya. Kerugian utamanya adalah jarak berjalan kaki yang relatif jauh dari pelataran depan ke pesawat.

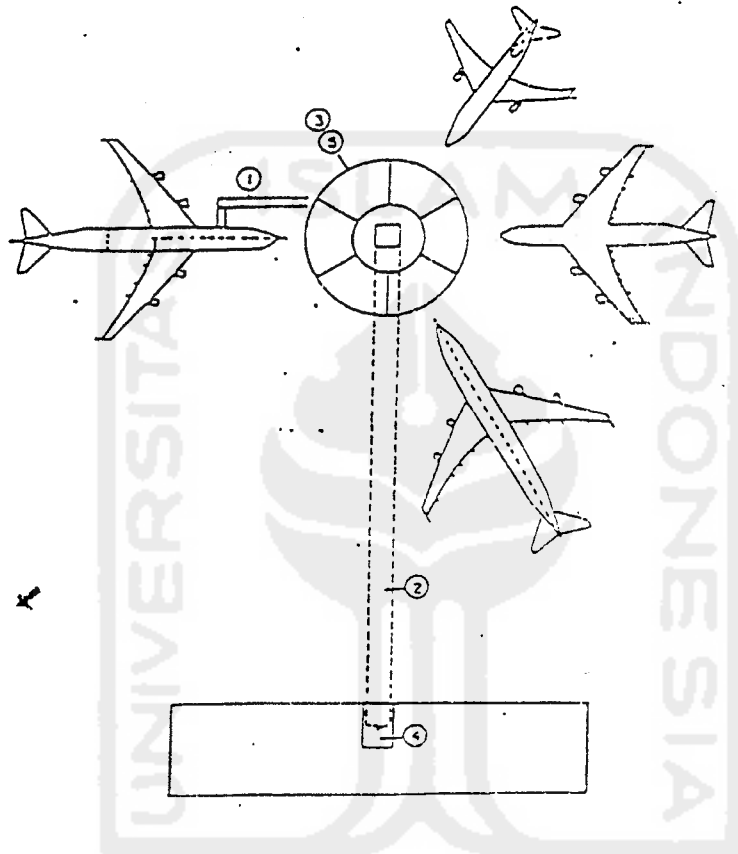
Konsep Pier





2. Konsep satelit

Konsep satelit terdiri dari sebuah gedung yang dikelilingi pesawat yang terpisah dari terminal. Keuntungan konsep ini terletak pada kemampuan penyesuaian terhadap ruang tunggu keberangkatan bersama dan fungsi lapor. Kerugian konsep ini adalah kesulitan untuk memperluas struktur sateli dan adanya jarak berjalan kaki bagi penumpang yang relati jauh.

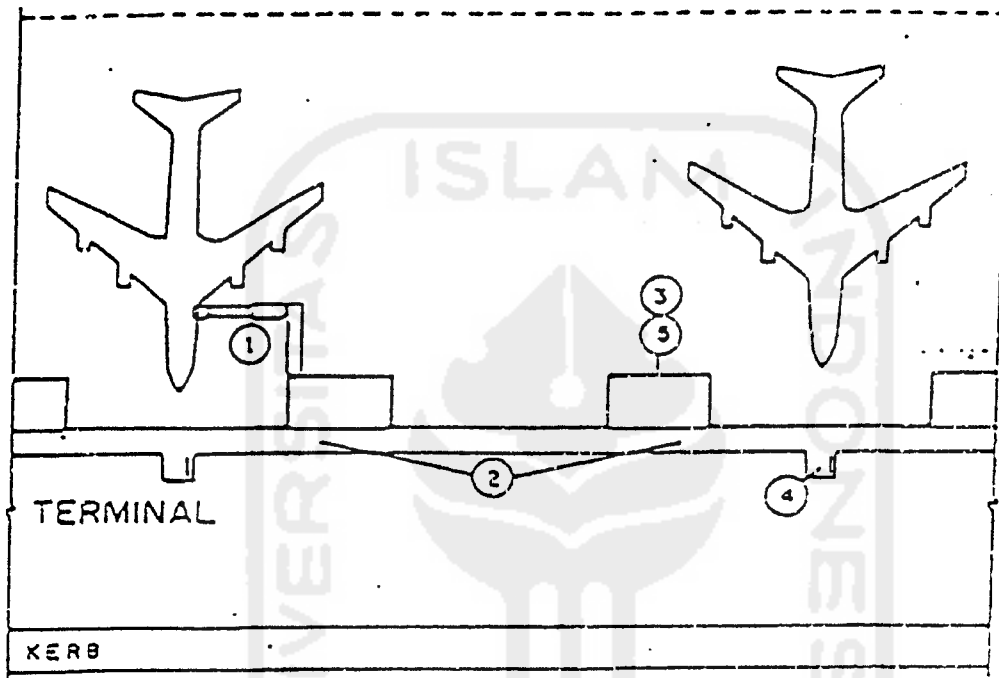


Keterangan :

1. Boarding
2. Koridor Publik
3. Daerah Keberangkatan (lantai Dasar)
4. Fasilitas Security
5. Operational (lantai dasar)

3. Konsep Linier

Terminal ini terdiri dari sebuah ruang tunggu bersama dan daerah pelayanan tiket dengan pintu keluar menuju apron parkir pesawat. Konsep ini cocok dengan Bandar Udara dengan kegiatan rendah. Keuntungan konsep ini adalah memberi kemudahan jarak berjalan kaki relatif pendek sedangkan kerugiannya harus memiliki apron yang luas.

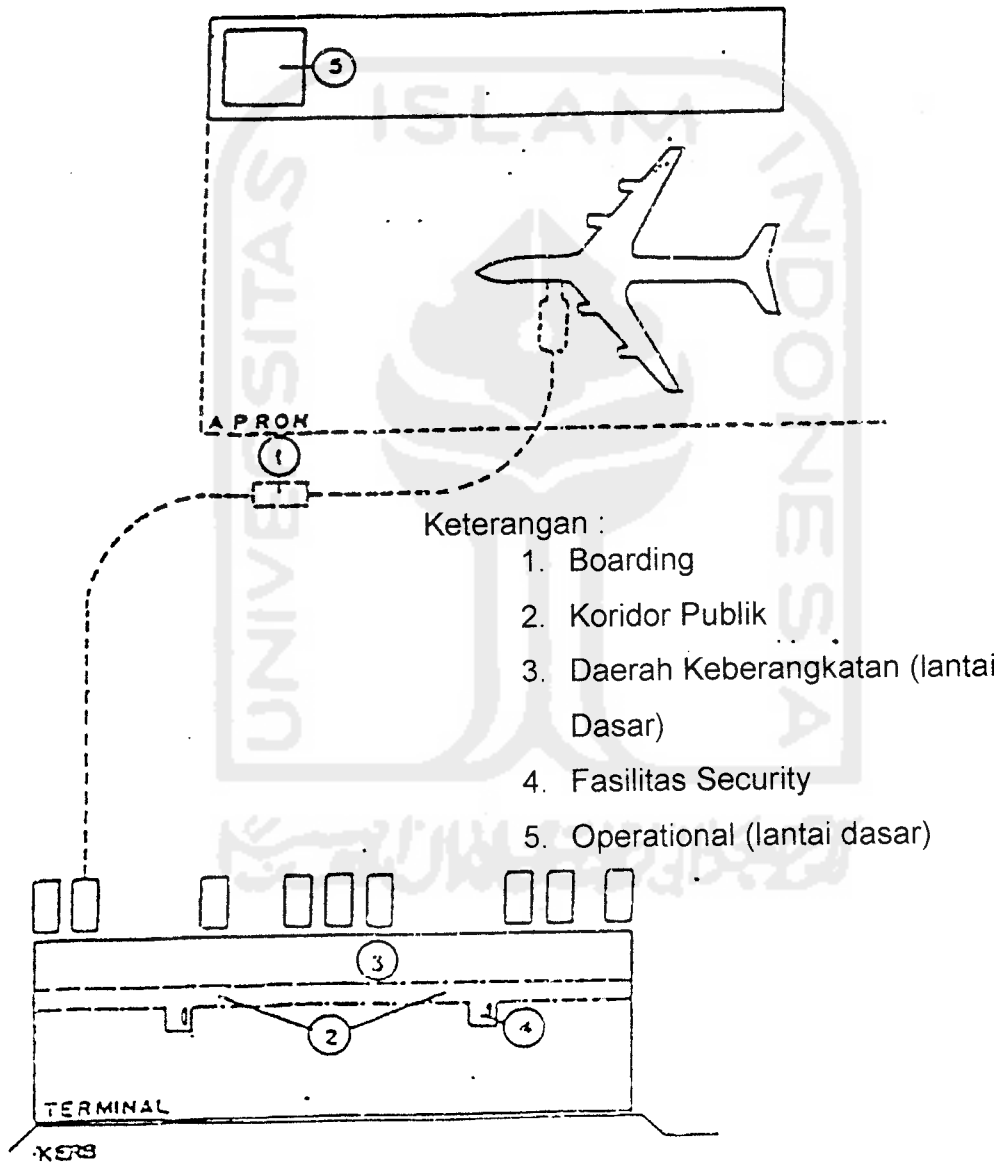


Keterangan :

1. Boarding
2. Koridor Publik
3. Daerah Keberangkatan (lantai Dasar)
4. Fasilitas Security
5. Operational (lantai dasar)

4. Konsep Transporter

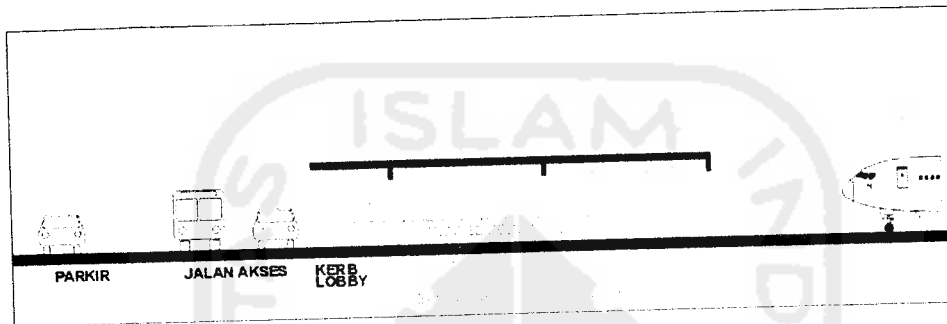
Pesawat dan fungsi-fungsi pelayanan pesawat dalam konsep transporter, letaknya terpisah dari terminal. Untuk menyangkut penumpang yang akan naik pesawat atau yang akan turun dari pesawat dari dan ke terminal disediakan kendaraan. Konsep ini meminimumkan tingkat biaya modal karena penggunaan tata ruang gedung yang efisien, luas ruang tunggu keberangkatan yang minimal.



2.5.2.4. Konsep Distribusi Vertikal

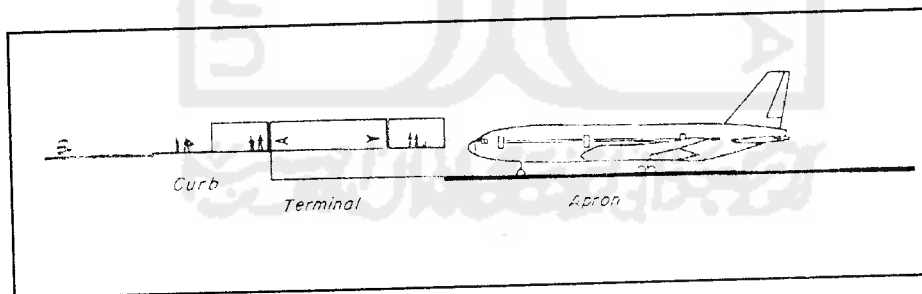
1. Sistem Satu tingkat

Pada sistem satu tingkat, semua pemrosesan penumpang dan bagasi dilakukan pada ketinggian yang sama dengan ketinggian apron. Fasilitas untuk kenikmatan (amenities) dan fungsi administrativenya dapat dilakukan ditingkat kedua. Sistem ini sangat ekonomis dan sangat cocok untuk jumlah penumpang yang relative sedikit.



2. Sistem setengah tingkat

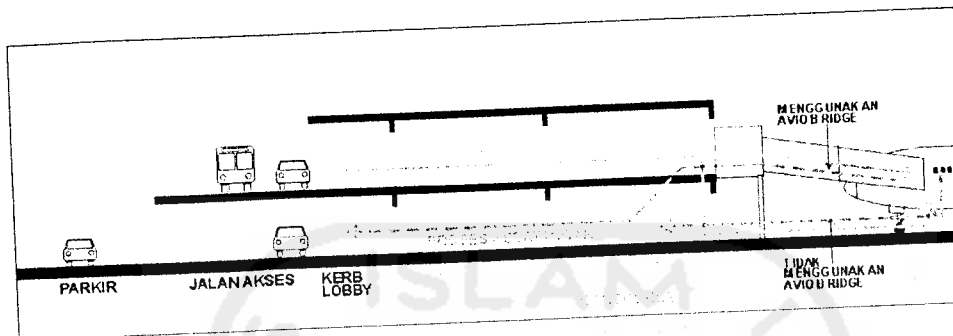
Digunakan untuk memisahkan pemrosesan penumpang dan daerah keberangkatan. Keuntungan dari menaikkan lantai menjadi sama dengan ketinggian ambang pintu pesawat yang memberikan pertemuan yang memuaskan dengan pesawat.



Setelah pemrosesan di bagian bawah, penumpang naik kelantai atas untuk menunggu keberangkatan. Sementara operasi perusahaan penerbangan seperti check-in, penyerahan bagasi dan kegiatan kedatangan dilakukan pada tingkat bawah

3. Sistem dua tingkat

Memisahkan arus penumpang yang datang dan berangkat. Dalam hal ini kegiatan pemrosesan penumpang yang berangkat dilakukan pada tingkat atas dan pemrosesan penumpang yang datang termasuk pengambilan bagasi terjadi pada tingkat bawah.



Variasi-variasi terhadap rancangan dasar tersebut dapat terjadi sesuai dengan volume lalu lintas atau tipe lalu lintas.

2.6 Arsitektur Tradisional Jambi

6.1. Latar Belakang Rumah Adat Istana Sultan Thaha

Untuk menumbuhkembangkan semangat nasionalisme, satu di antara banyak hal yang dapat dilakukan adalah melalui penelusuran jejak-jejak perjuangan para Pahlawan Bangsa, termasuk pahlawan yang berasal dari wilayah Provinsi Jambi, yaitu Sultan Thaha Syaifuddin. Sultan Thaha Syaifuddin ditetapkan Pemerintah Republik Indonesia sebagai Pahlawan Nasional berdasarkan Keputusan Presiden No. 079/TK/Tahun 1977.

Istana Sultan Thaha menggambarkan nilai sejarah perjuangan ketika dalam suasana perang dengan belanda, terutama ketika tinggal di pedalaman tanah Garo, dan sekitarnya. Bukan pembangunan istana modern yang

menggambarkan kemewahan dan kesenangan, Arsitektur bangunan harus mempunyai ciri khas .

Bangunan Istana Sultan Thaha Syaifuddin di Dusun Pematang disebut masyarakat sekitarnya sebagai Istana Tanah Garo atau "Stano Rajo" artinya bangunan tanah bertambak. Selain bangunan istana di Pematang, Sultan Thaha Syaifuddin masih Memiliki bangunan istana (rumah) lagi di Dusun Teluk Rendah, di seberang Muaro Ketalo. Konon menurut informasi masyarakat Tanah Garo bahwa rumah di Teluk Rendah dihuni oleh keluarga sultan dari isterinya yang lain.



Secara fisik bangunan Istana Tanah Garo adalah sebuah bangunan rumah yang sangat besar, indah dan megah yang mencakup bangunan utama, bagian dalam dan bagian dapur. Arsitektur bangunan Istana Tanah Garo terdiri dari 3 bagian utama, yakni bagian bawah, tengah dan atas.

2.6.2 Bentuk Dasar Istana Sultan Thaha

Dari hasil wawancara dan penglihatan fisik tinggalan di lapangan, bahan dan tampilan umum dari bangunan istana Tanah Garo adalah:

- 1) Bahan bangunan istana sebagian besar dari bahan kayu bulian, bata, semen, dan genteng.
- 2) Pengadaan bahan bangunan berupa kayu bulian adalah hasil sumbangan dari dusun-dusun di negeri Jambi.
- 3) Tiang bangunan dari kayu bulian bentuknya bersegi banyak, yakni segi 8, 10, dan segi 12.
- 4) Bangunan memiliki dinding yang terbuat dari papan dan terdapat ukiran (ornament).
- 5) Bangunan dilengkapi tangga terbuat dari kayu dan banyak kamar.
- 6) Bangunan menggunakan bahan semen yang diperkirakan didatangkan dari Malaysia.
- 7) Atap bubung bangunan melengkung terbuat dari semen berbentuk 2 ekor naga dengan posisi beradu buntut, dan diduga terdapat simbar (intan seguno).
- 8) Bangunan tidak menggunakan paku tapi menggunakan pasak buluh hitam.
- 9) Pada bangunan bagian bawah terdapat struktur bata yang umumnya berukuran 15 x 12 x 3 cm.
- 10) Menurut informasi penduduk Desa Tanah Garo dan Tambun Arang tukang bangunan Istana Tanah Garo selain menggunakan tukang lokal juga menggunakan tukang kayu dari Malaysia.

Istana Sultan Thaha yang juga disebut dengan rumah BENGEN pada zaman dahulu terdiri dari tiga bagian penting yakni :

Bagian Bawah

Arsitektur Rumah Bengen memiliki 3 bagian penting yakni bagian bawah, tengah dan bagian atas. Masing-masing bagian memiliki konstruksi tertentu, dan bahan bangunan yang khusus. Denah bangunan rumah bengen berbentuk 4 persegi panjang dengan formasi timur barat (mudik - hulu). Pada bagian bawah terdapat struktur tiang, dan bagian tengah terdapat lantai, dinding dan petak kamar. Sedangkan pada bagian atas adalah bagian atap bangunan.



Tiang rumah bengen terbuat dari kayu yang dibentuk bersegi 8 dari kayu bulian atau kulim. Pada bagian bawah tiang terdapat alas (umpak) dari batu yang memisahkannya dengan tanah. Pada bagian atas tiang dekat dengan lantai atau dinding rumah dijumpai adanya ornamen atau hiasan. Pada bagian bawah ini dijumpai pula adanya tangga kayu dan kadang-kadang tangga ini diberi atap. Pada umumnya anak tangga rumah bengen berkisar antara 5 dan 7 anak tangga. Besarnya bangunan induk rumah bengen sangat ditentukan oleh jumlah tiang-tiangnya. Jumlah tiang rumah bengen di Kabupaten Bungo dan Tebo jumlah tiangnya berkisar antara 12 (3 x 4 baris tiang), 15 (3 x 5 baris tiang), 18 (3 x 6 baris tiang), 20 (4 x 5 baris tiang), 24 (4 x 6 baris tiang). Lebih dari 24 buah tiang maka rumah bengen tersebut tergolong besar dan biasanya.

Bagian Tengah

Kerangka bagian tengah (dalam) rumah bengen terdiri dari sako, alang, dan lantai. Lantai rumah bengen ada 2 bentukan lantai yakni lantai bawah dan lantai atas (lantai penteh). Lantai bawah ini berada di sebelah timur (mudik) dan lantai atas berada di sebelah mudik (hulu).

Papan pemisah antara lantai atas dan bawah disebut penteh setinggi ± 50 cm. Pejabat yang dapat duduk di atas lantai penteh adalah pejabat tertentu saja yang dipandang paling terhormat dalam dusun bersangkutan. Pada lantai bawah terdapat bagian-bagian yang dipisahkan oleh bendul jati. Sedangkan pada bagian sako (tiang sako) yang sejajar dengan bendul Jati disebut alang panjang. Sedangkan tiang sako yang dilewati bendul jati disebut tiang tuo.

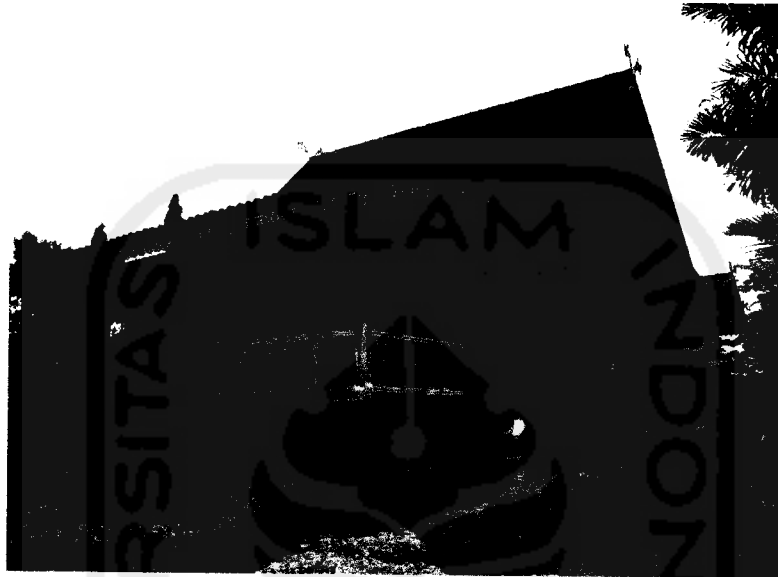
Bagian depan rumah bengen dicirikan dengan adanya pintu masuk yang menghadap ke jalan atau lorong. Rumah bengen yang sederhana dan kecil hanya memiliki 1 pintu saja. Sedangkan rumah bengen yang besar memiliki pintu masuk bagian depan dan pintu belakang atau pintu dapur. Pintu masuk terbuat dari papan tebal dan lebar yang dibuka ke samping dengan sistem pengunci palang kayu dari dalam. Sedangkan jumlah jendela rumah bengen pada umumnya ada 3 buah yang berada di bagian depan. Daun jendela dibuka ke Atas dan bila ditutup akan berfungsi sebagai dinding. Bagian dapur rumah bengen berada pada bagian mudik (timur). Pada rumah bengen dengan ukuran 3 x 4 tiang, dapurnya menyatu dengan lantai bawah dekat dengan pintu masuk. Sedangkan rumah bengen yang besar bertiang 18, 20, dan 24 tiang memiliki dapur khusus di bagian timur yang menyatu (menempel) dengan bangunan induk.

Bagian Atas

Bagian atas rumah bengen terdiri dari bagian paroh, tiang bubung, atap, dan penutup atap. Paroh berfungsi sebagai tempat menyimpan dan meletakkan barang-barang seperti tikar, kasur, pecan belah, dll. Paroh ada 2 buah, yang satu berada di sebelah mudik (timur) dan satu lagi berada di sebelah mudik (barat) rumah bengen. Tiang bubung berjumlah sama dengan jumlah tiang bawah pada barisan memanjang.

Tiang bubung di sebelah mudik (barat) sedikit lebih tinggi dari tiang bubung di sebelah hilir (timur) sehingga rumah bengen tinggi ke penteh. Bentuk bubung agak lentik pada bagian tengahnya. Sedangkan bagian tengah atapnya

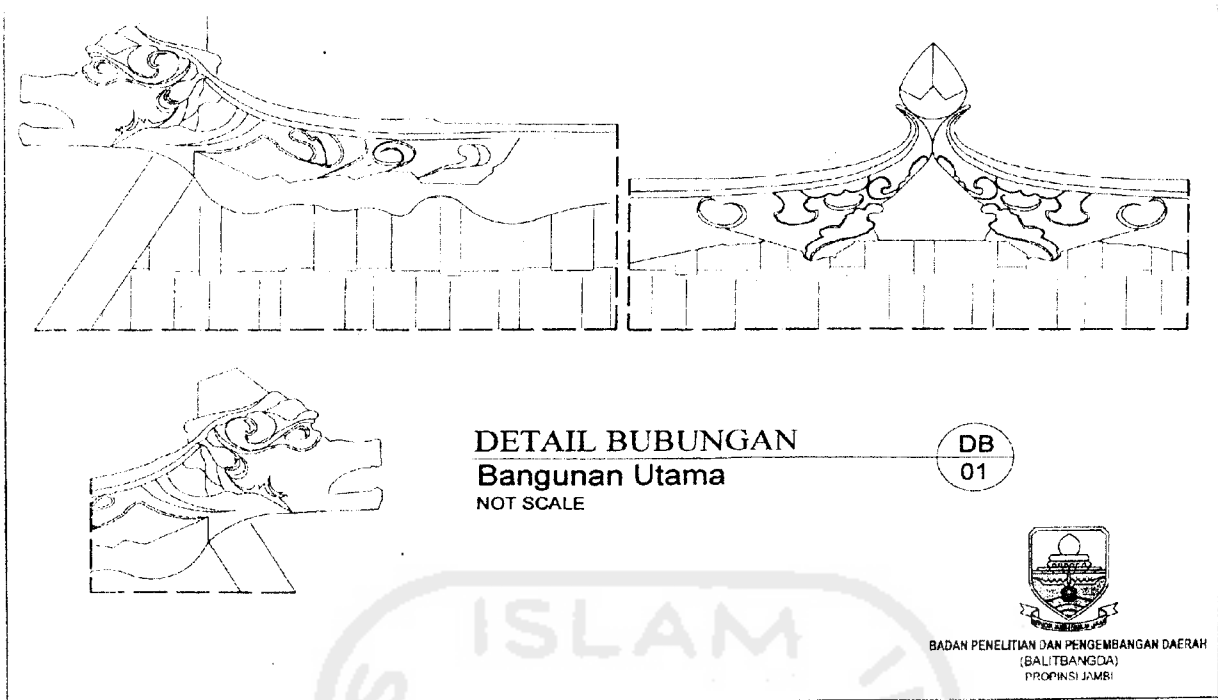
agak landau. Bentuk bubung dan atap rumah bengen ini disebutkan dalam sloko adat " lentik bubung sawo melampai lentik atap elang merunai ". Bagian atap rumah tidak banyak memiliki ring karena atap aslinya dari bahan ijok atau daun rumbia. Pada bagian atap rumah bengen terdapat penutup atap yang terbuat dari bahan papan atau bambu. Bagian penutup atap berfungsi agar atap rumah bengen tidak berpencar karena tertiuap angin.



Ornamen

Pada rumah adat ini tidak begitu kaya dengan ornamen namun pada bagian tertentu dapat dilihat adanya ornamen itu. Ornamen hiasan berupa ukiran dan warna pada rumah adat ini antara lain sebagai berikut :

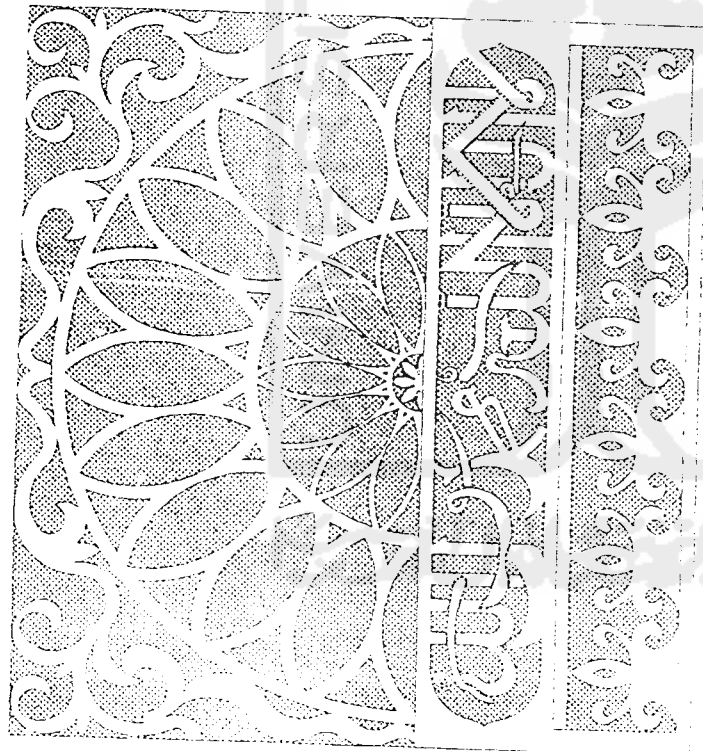
- a. Gading-gading yakni ukiran pada bagian atas tiang yang menggambarkan hewan air.
- b. Ukiran pada bagian pintu masuk



- c. Ukiran pada papan melintang penutup pada bagian atas.
- d. ukiran pada konstruksi smpu kambing (tanduk kambing)

Sedangkan warna yang terdapat pada rumah adat ini adalah hijau, biru laut, kuning, coklat. Adapun mengenai aneka ragam motif ukiran antara lain adalah hewan burung, hewan air, tumbuhan, bunga, daun, sulur, dan lain-lain.





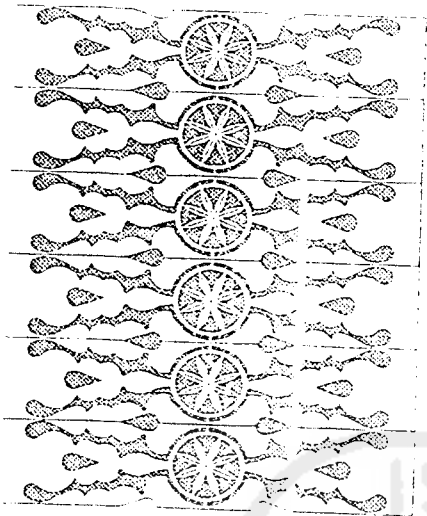
ORNAMEN INTERIOR
Non Scale

Keterangan :

Motif Ukiran seperti ini
bisa diletakkan pada bagian
Atas Pintu Masuk Utama

Sumber Data :

- Ukiran yang ada di rumah-rumah
- Rumah Abdi
- Rumah Penanggalan
- Literatur dari buku " Rumah Jambh " -
tentang Rumah Jambh yang berada
di Kampung Sungai Biah Johor - Malaysia



ORNAMEN INTERIOR
Non Scale

Keterangan :

Motif Ukiran seperti ini
bisa diletakkan pada bagian
pembatas antara ruang dengan produk
bagian bawah

Sumber Data :

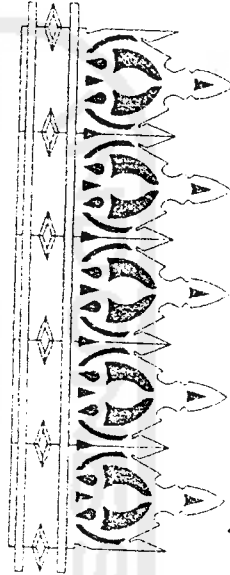
- Ukiran yang ada di rumah-rumah
- Rumah Adat
- Rumah Penanggalan
- Literatur dari buku " Rumah Jambh " -
tentang Rumah Jambh yang berada
di Kampung Sungai Biah Johor - Malaysia

Keterangan :

Motif Ukiran seperti ini
bisa diletakkan pada bagian
Luar Lantai

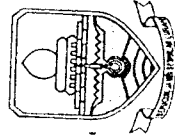
Sumber Data :

- Ukiran yang ada di rumah-rumah
- Rumah Adat
- Rumah Penanggalan
- Literatur dari buku " Rumah Jambh " -
tentang Rumah Jambh yang berada
di Kampung Sungai Biah Johor - Malaysia



ORNAMEN INTERIOR
Non Scale

OR 11
01



2.7. Studi Kasus

2.7.1 Bandar Udara Soekarno Hatta Jakarta

Bentuk dan konstruksinya mengambil esensi bentuk arsitektur tradisional jawa. Pendekatan yang dipakai dalam perancangan yaitu *taman diantara bangunan* sehingga sering disebut dengan *Garden Airport*. Arsitek perancis paul andrew dibantu oleh para arsitek indonesia sebagai perancang bandara ini berusaha memberikan sentuhan dan cita rasa bangsa indonesia, ini tercermin dalam bentuk bangunan dan juga unsur tanaman sebagai ciri kehijauan hutan tropis indonesia.



Pipa baja digunakan pada konstruksi atap, yang disangga oleh pipa dengan dimensi yang lebih besar dan bertumpu pada balok dari beton bertulang. Perpaduan desain sedemikian rupa untuk memanfaatkan keterbukaan terhadap udara dan cahaya alami.

Vegetasi yang ada juga melindungi terminal dari semburan mesin mesin pesawat terbang yang menghasilkan panas selain juga sebagai buffer terhadap

polusi suara yang dihasilkan. Selain itu juga vegetasi tersebut juga meningkatkan penghijauan terhadap bangunan terminal.

2.7.2 Kuala Lumpur International Airport

Pengembangan tema sederhana tapi berperan sangat besar dalam penciptaan bentuk bandara ini dan lingkungan sekitarnya. *There is a forest in the airport, and there is an airport in the forest.* Malaysia terkenal dengan kekayaan perkebunan sawitnya, bahkan untuk membangun bandara modern ini tidak hanya hutan yang ditebas tetapi juga perkebunan kelapa sawit walaupun diusahakan seminimal mungkin.



Tiang tiang penyangga diwujudkan sebagai batang pohon (kelapa sawit) dengan berbagai variasi serincinya, sedangkan atap lengkungnya mengingatkan kita pada lengkung daun kelapa sawit. Sekitar bandara ini ditanami pepohonan dalam pola grid juga yang mengaitkan ruang dalam dan ruang luar bandara.

2.7.3 King Abdul Aziz International Airport

Arsitektur King Abdul Aziz International Airport sangat modern, terdiri dari tenda-tenda tradisional yang banyak dipakai sebagai tempat berteduh dan beristirahat di gurun yang ada di daerah sana. Bentuk tenda dan konstruksinya dengan sempurna dalam perancangan bandara ini, pengulangan-pengulangan bentuk dengan dimensi yang lebih besar menjadi satu kesatuan bangunan bandara.

2.7.4 Ngurah Rai International Airport, Bali

Bentuk dari bangunan terminal pada bandara ini mengikuti gaya arsitektur tradisional Bali yang dilengkapi dengan prasarana yang modern. Bandara ini didesain oleh Pacific Consultants International dan Encon Engineering and Construction oleh Takenaka Corporation and one other company. Estetika Bali sangat kental pada bangunan ini, gedung terminal didominasi oleh penggunaan batu bata perapihan dan batu paras yang penuh ukiran. Sedangkan pada menara pengawas juga menggunakan gaya arsitektur Bali.



BAB III

ANALISIS PERMASALAHAN

3.1 Analisis Kebutuhan dan besaran ruang

Pada analisis kebutuhan ruang dihitung berdasarkan jam sibuk tiap jadwal penerbangan, untuk kapasitas penumpang dalam 1 penerbangan 150 orang. Dengan prediksi kapasitas untuk 10 tahun mendatang.

3.1.1. Macam Dan Besaran Ruang

Ruang Check-in

- Penumpang pada jam sibuk 150 orang
- Pelayanan 1 penumpang 4 menit
- Standard jarak antrian 0,9 m
- Luas ruang check-in 9 m²
- Satu meja melayani = $150 : 4 = 38$ orang
- Jumlah meja Check-in 6 meja
- Panjang meja = $6 \times 2,4 = 14,4$ m²
- Luas ruang Check-in = $6 \times 9 = 54$ m²
- Panjang antrian
= $38 \times 0,9 + 30\%$ sirkulasi
= $34,2 \text{ m} + 10,26 \text{ m}$
= $44,46$ m²
- Total : $54 \text{ m}^2 + 14,4$ (44,46 m)
= $\pm 695 \text{ m}^2$

Ruang keberangkatan (departure)

- P.berangkat : 150 orang, 80% tmpt duduk dan 20% berdiri
- Standart ruang duduk 4,6 m²
- Standart ruang berdiri 3 m²
- Luas ruang duduk

$$= 120 \times 4,6 = 552 \text{ m}^2$$

$$= 30 \times 3 = 90 \text{ m}^2$$

$$= \pm 642 \text{ m}^2$$

Ruang kedatangan (arrival)

- P.datang 150 , standart 0,8 m²
- Total luas = 150 X 0,8 = 120 m²

Ruang tunggu VIP

- Daya tampung 10% dari penumpang dating dan berangkat (± 25 orang)
- Standart ruang 4,6 m²/org
- Luas total ; 25 X 4,6 = 115 m²

Ruang pengambilan bagasi

- Menggunakan 2 linear track reclaim
- Panjang track pengambilan bagasi = 13,5 m, jarak sisi 3 m
- Lebar : jarak track + 2 (lbr track) + 2 (1/2 jarak sisi)
 $= 6 + 2 (1,1) + 2 (3) = \pm 14 \text{ m}$

Ruang counter tiket

- Terdapat 6 counter tiket @ 9 m²
Total luas : 54 m²

Ruang kantor perusahaan penerbangan

- Tersedia 6 ruang kantor perusahaan (antisipasi penambahan perusahaan penerbangan yang beroperasi)
- Standart luas ruang @ 15 m²
- Total luas ruang : 6 X 15 = 90 m²

Ruang tunggu dan istirahat awak pesawat

- Dapat menampung 15 awak pesawat

- Standart luas 4,6 m²/org
- Ttal luas : 15 X 4,6 = 69 m²

R. X-ray (bagasi) dan R. Body search (walk though) dan X-ray

- Standart 1 unit alat X-ray : 36 m²
- Standart 1 unit alat magnetometer = 8 m²
- Total luas : 36 + 8 = 44 m²

Ruang satpam

- Standart 9 m²

Ruang pemeriksaan / interogasi

- Standart 12 m²

Ruang informasi

- Dilayani 3 petugas
- Total luas 16 m²

Ruang klinik kesehatan

- Standart 20 m²

Ruang telepon umum

- Asumsi 5% dari daya tampung lobby terminal (4 box)
- Standart satu unit telepon = 0,6 m²
- Total luas ruang : 4 X 0,6 = 2,6 m²

Restaurant dan kantin

- 1 restoranr 60 m²
- 4 kantin @ 20 m² = 80 m²
- Total luas = 140 m²

Toilet

- Standart : toilet pria & wanita = 3 m²
Urinoir = 1,3 m²
Wastafel = 1,5 m²
- Toilet VIP = 18 m²
- Toilet R. Keberangkatan = 29 m²
- Toilet R. Kedatangan = 29 m²
- Toilet lobby / hall = 29 m²
- Toilet ruang awak pesawat = 18 m²
- Toilet ruang bagasi = 12 m²

Mushalla

- Kapasitas 25 orang
- Standart luas 0,8 m²/org
- Total luas : 25 X 0,8 = 20 m²

Ruang parkir kendaraan umum

- Ruang parkir kendaraan roda empat
Asumsi : 20% dari penumpang dan pengunjung
Standart : 22 m²/mobil parkir sudut 90°
Luas ruang : 20% X 600 = 120 mobil
120 X 22 = 2640 m²
- Ruang parkir kendaraan roda dua
Standart 2 m²/mtr parkir 90°
Luas ruang : 20% X 600 = 120 motor
120 X 2 = 240 m²
- Ruang parkir bis
Asumsi 50% dari penumpang dan pengunjung
Standart 50 m²/bis parkir sudut 45°
Kapasitas 50 orang/bis
Luas ruang : (50% X 600) : 50 X 50 m²

$$(300 : 50 = 6 \text{ bis } X 50 \text{ m}^2$$

$$= 300 \text{ m}^2$$

Total Luas : (2640 + 240 + 300) + 30% sirkulasi = 4134 m²

3.1.2. Zoning

Penzoningan dapat dilakukan dengan cara mengkategorikan ruang-ruang berdasarkan tingkat pengamanannya terhadap penumpang dan barang, ruang-ruang tersebut dapat di bagi :

Ruang Public

Sifat Ruang	Peruntukan	Fasilitas
Public	Keberangkatan dan kedatangan	Hall public informasi keamanan Telepon umum Penjualan Tiket Atm Biro perjalanan Kantor sewa Pemesanan taksi Informasi hotel
Fasilitas Lain		Retail Restaurant luar Musholla Anjungan Toilet

Ruang Semi Steril 1

Sifat Ruang	Peruntukan	Fasilitas
Public	Keberangkatan dan kedatangan	Security Check/X-ray Counter check-in Lobby check-in Counter imigrasi
Fasilitas Lain		Toilet Musholla Restaurant dalam Retail

Ruang Semi Steril 2

Sifat Ruang	Peruntukan	Fasilitas
Public	Keberangkatan dan kedatangan	Baggage claim Karantina Kontrol kesehatan Kontrol imigrasi Bea cukai Pelayanan transit Telepon umum
Fasilitas Lain		Toilet Musholla Gudang

Ruang Steril 1

Sifat Ruang	Peruntukan	Fasilitas
Public	Keberangkatan dan kedatangan	Check X-ray Lobby Ruang tunggu keberangkatan Telepon umum Ruang Tunggu CIP Lobby CIP Teras Keberangkatan
Fasilitas Lain		Toilet Musholla

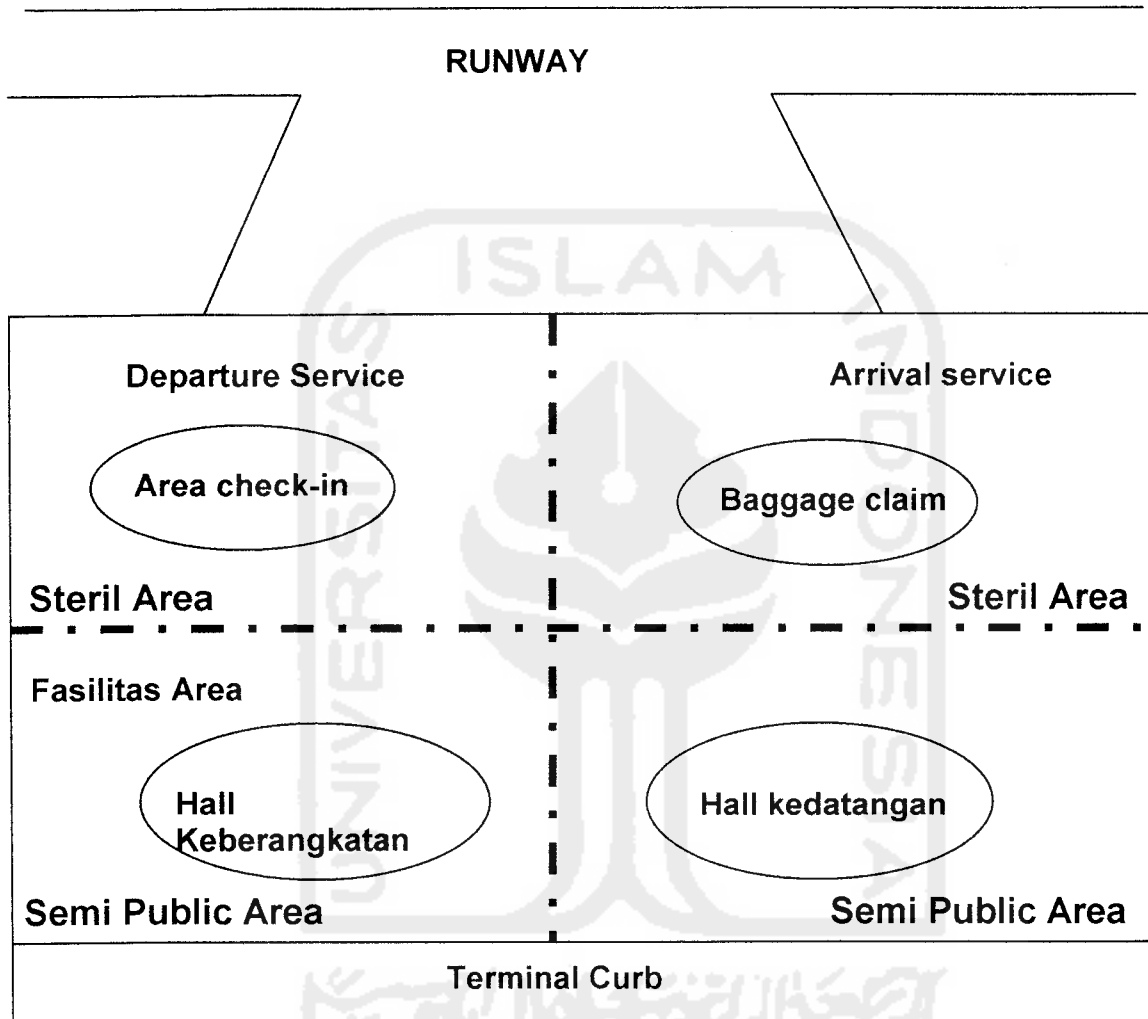
Ruang Steril 2

Sifat Ruang	Peruntukan	Fasilitas
Public	Keberangkatan dan kedatangan	Hall Gudang Pemeliharaan Toilet
Khusus		Kantor / management Ruang Aircrew Kantor maskapai Ruang istirahat Area bagasi make-up Area bagasi break-down Sentral telekomunikasi

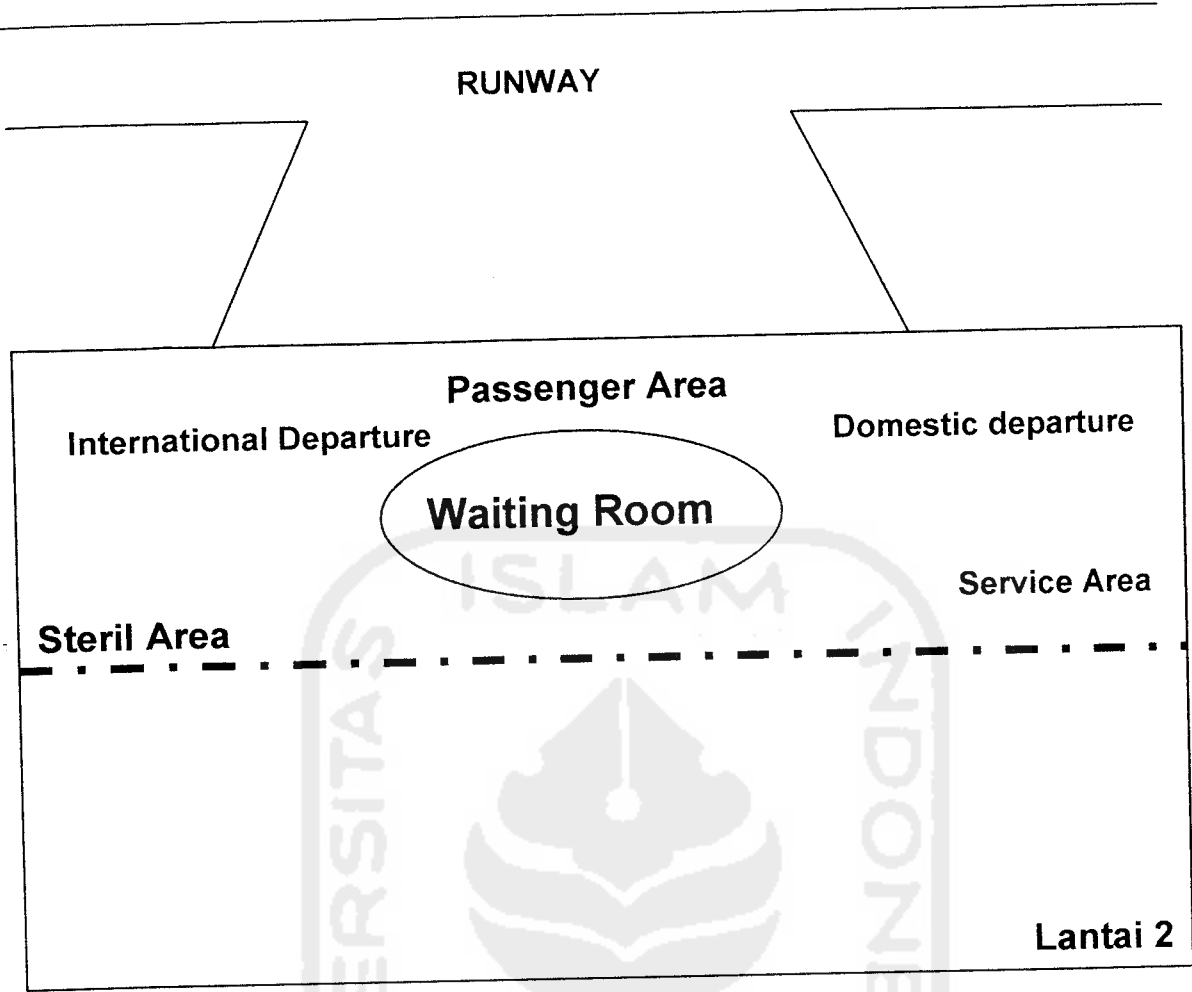
	Ruang ME Penyimpanan d Toilet staff Musholla
--	---

Sumber : Airport Engineering, Sford Norman & Weight, paul 1979

Zoning Area



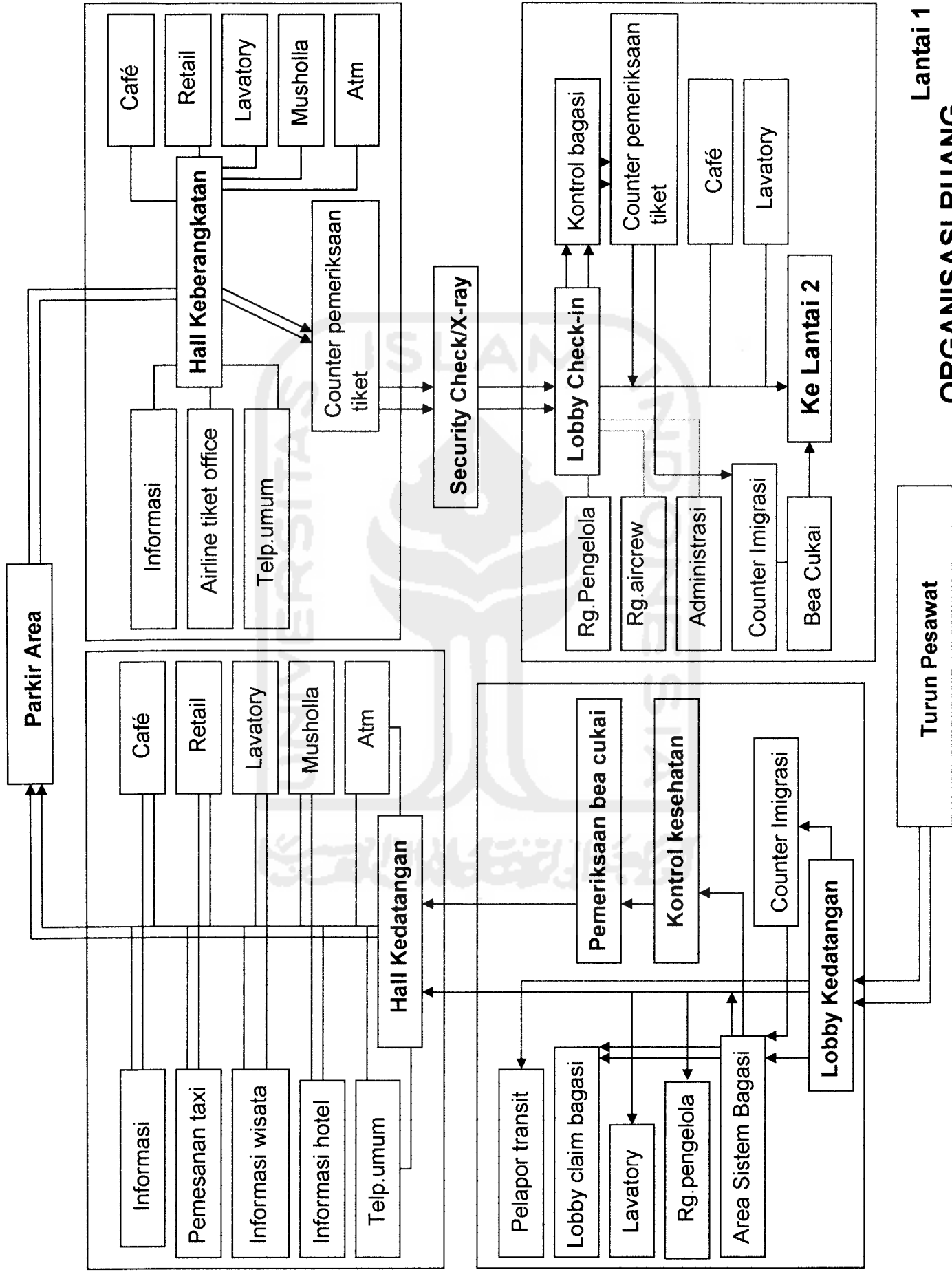
Lantai 1



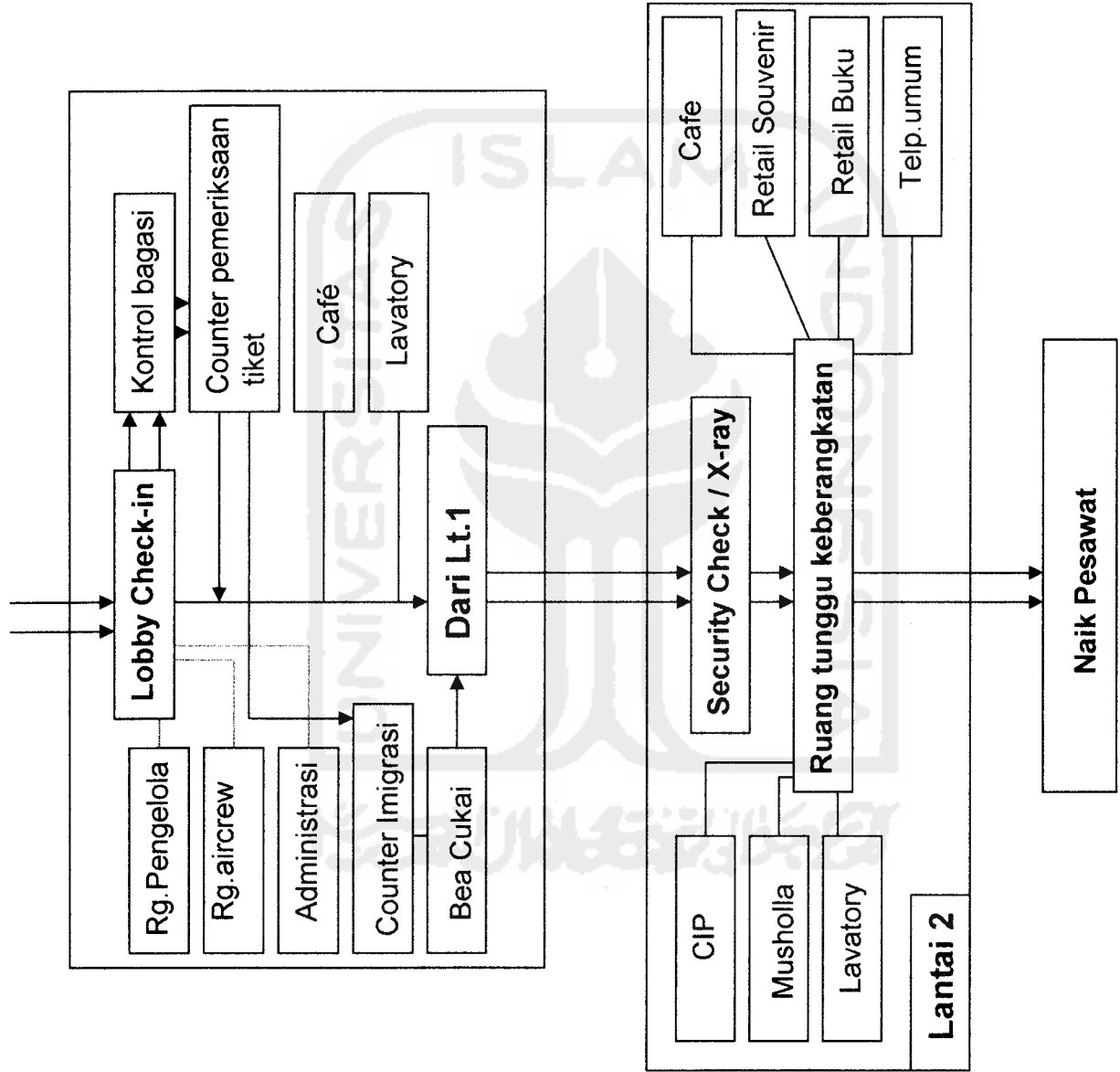
3.1.3. Organisasi Ruang

Organisasi ruang terbentuk atas dasar besaran ruang dan hubungan ruang. Berdasarkan system distribusi yang diterapkan pada terminal penumpang, maka organisasi ruang terbagi menjadi dua bagian yaitu organisasi secara vertical dan organisasi secara horizontal. Organisasi secara vertikal yakni menghubungkan ruang-ruang yang terdapat pada lantai dasar dengan ruang-ruang yang ada dilantai dua. Ruang horizontal adalah ruang-ruang yang berada dilantai satu dan ruang-ruang pada lantai dua. Bisa dilihat pada tabel berikut





Lantai 1
ORGANISASI RUANG



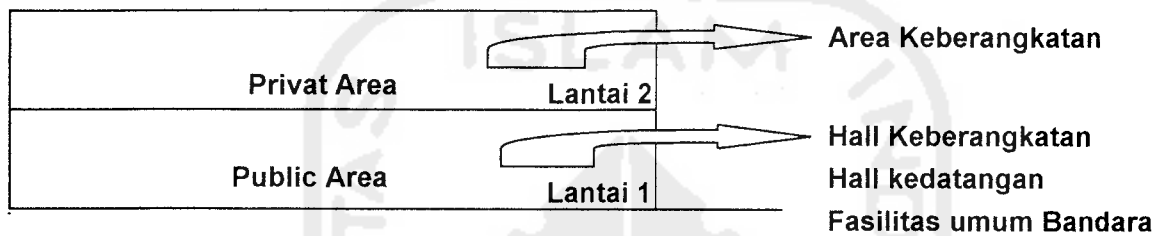
ORGANISASI RUANG

3.2. Analisis Ruang Dan Bentuk Adat tradisional jambi terhadap konsep Penampilan Bangunan

Berbagai karakteristik Arsitektural Istana Sultan Thaha dan arsitektur modern yang diambil :

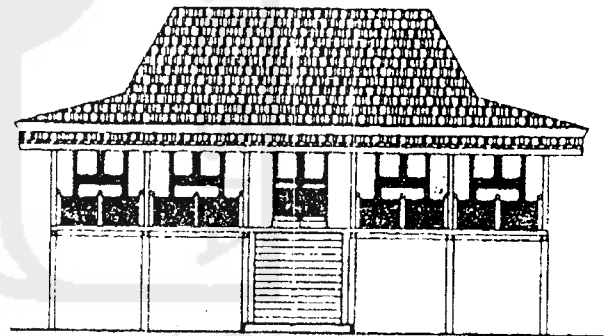
1. ISTANA SULTAN THAHA

- Bentuk bangunan Istana Sultan Thaha yang berupa panggung diaplikasikan pada konfigurasi bentuk terminal penumpang dengan membuat system 2 tingkat



Konfigurasi Terminal 2 tingkat

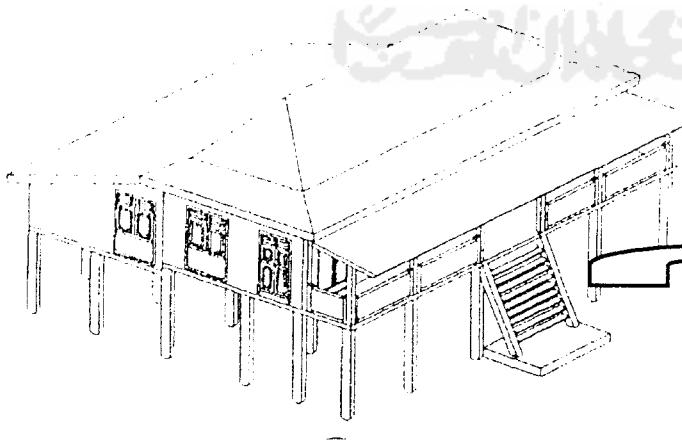
Bentuk bangunan Panggung



TAMPAK DEPAN

Bangunan Utama

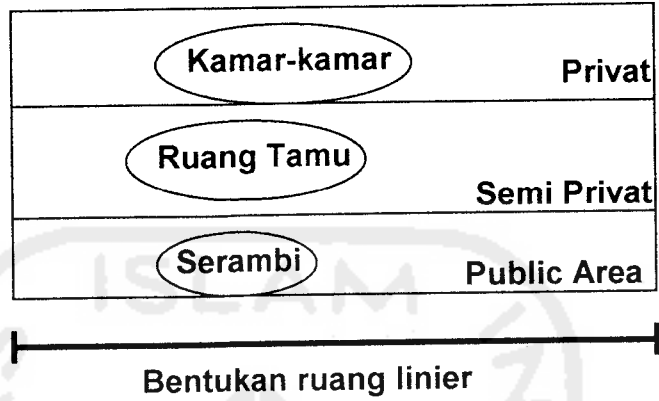
SCALE 1 : 100



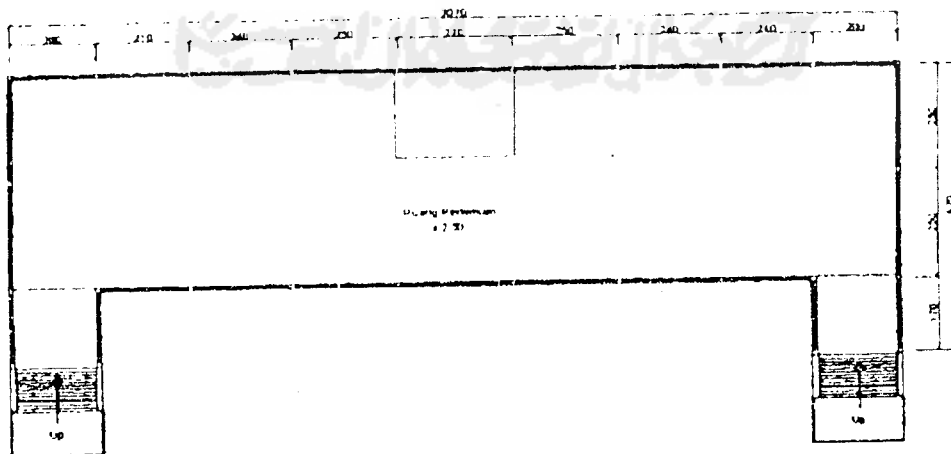
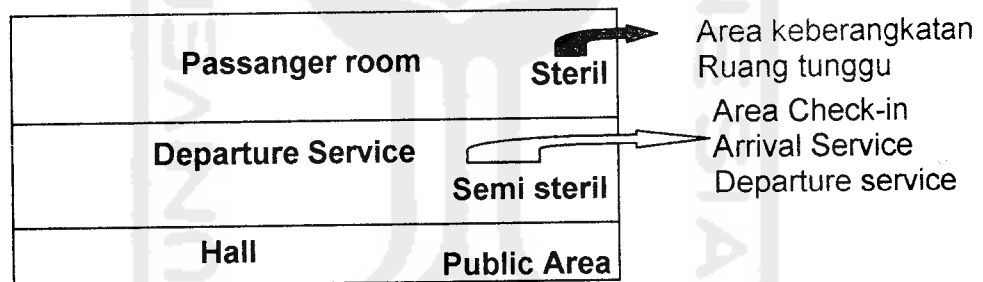
Sifat Ruang Pada Lantai 1 Terbuka
Sedangkan Pada lantai 2 Tertutup

- Bentukkan bangunan Istana sultan Thaha yang memanjang diwujudkan kedalam bentuk denah terminal dengan konsep linier

Hirarki ruang pada Istana Sultan Thaha

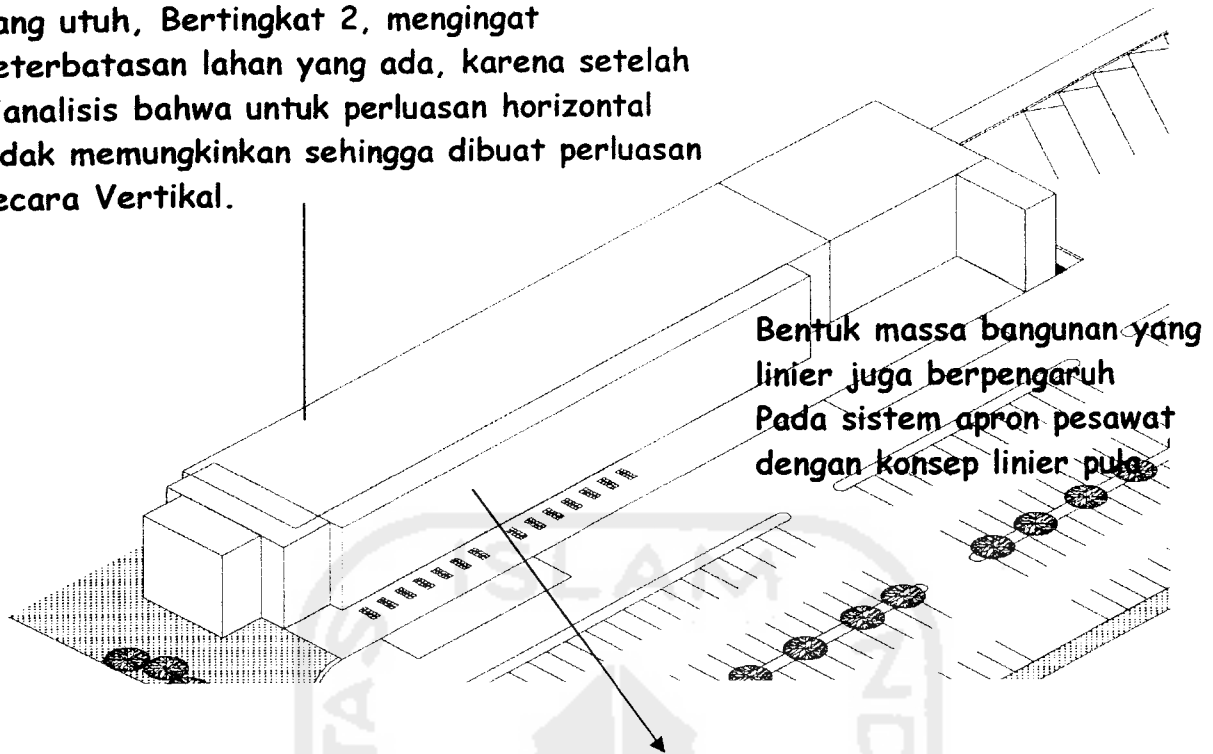


Hirarki pada ruang terminal



Denah Istana Sultan Thaha

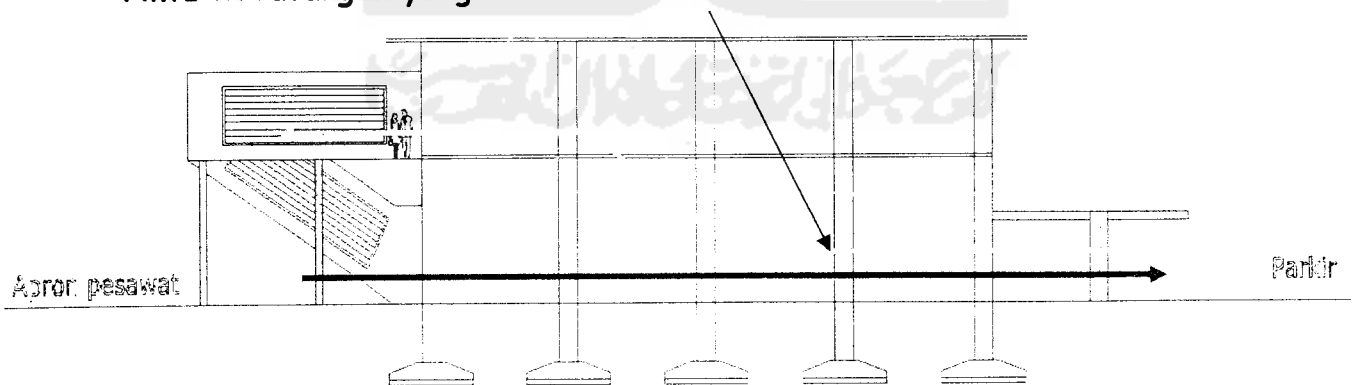
Massa bangunan terdiri dari satu bangunan yang utuh, Bertingkat 2, mengingat keterbatasan lahan yang ada, karena setelah dianalisis bahwa untuk perluasan horizontal tidak memungkinkan sehingga dibuat perluasan secara Vertikal.



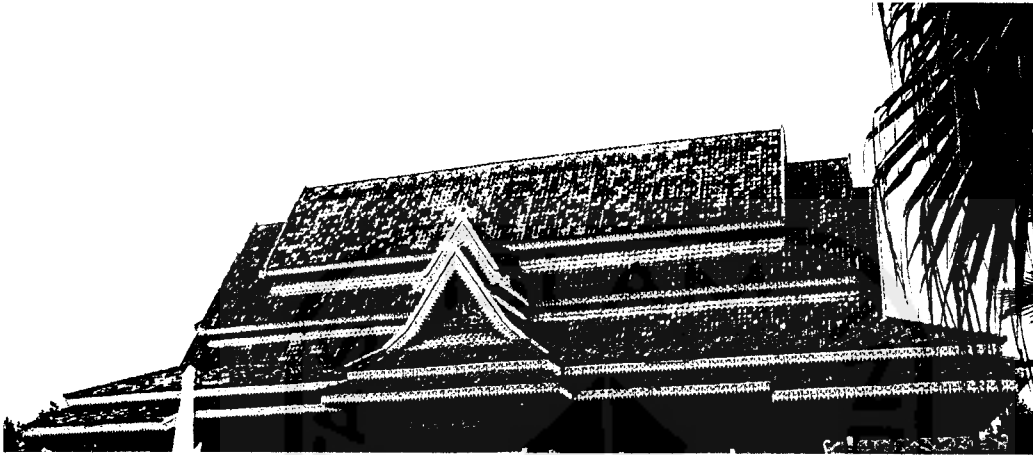
Bentuk massa bangunan yang linier juga berpengaruh Pada sistem apron pesawat dengan konsep linier pula

Mengambil juga dari filosofi hirarki ruang pada bangunan adat Diterapkan pula ke bangunan terminal, yakni pada lantai 1 public (Semi public Area) Dan pada lantai 2 ruang privat (Steril Area)

Untuk proses keberangkatan baik domestic maupun international Melalui lantai 1 menuju lantai 2, sedangkan untuk kedatangan Domestic, international, dan transit melalui lantai 1 semua dengan Pintu kedatangan yang berbeda-beda.



- Bentuk atap Istana Sultan Thaha yang diambil untuk bentuk atap terminal dilakukan pada bagian-bagian tertentu dari massa terminal



- Pada pintu masuk keberangkatan
- Pada pintu Keluar Kedatangan



- Detail-detail ornament yang disajikan pada bagian-bagian ruang terminal yang telah dijelaskan pada bab 2.
- Warna-warna yang ditampilkan pada bangunan terminal

3.3. Hasil Evaluasi Tahap Proposal

- Bagaimana Cara mengantisipasi saat pembangunan terminal terhadap kelancaran transportasi lalu lintas udara
- Pada sub judul yang diajukan pertama adalah transformasi rumah adat tradisional jambi dengan kaidah arsitektur modern dirubah menjadi transformasi rumah adat tradisional jambi
- Perencanaan terhadap kapasitas ruang pada ruang tunggu keberangkatan

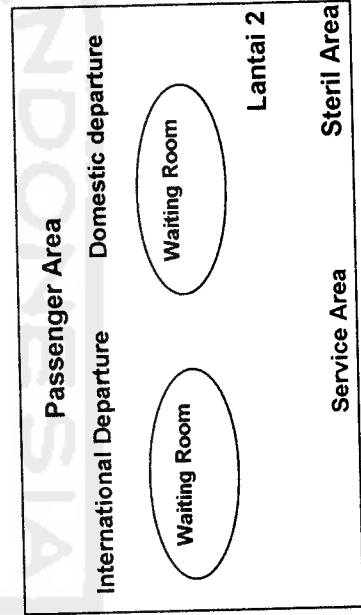
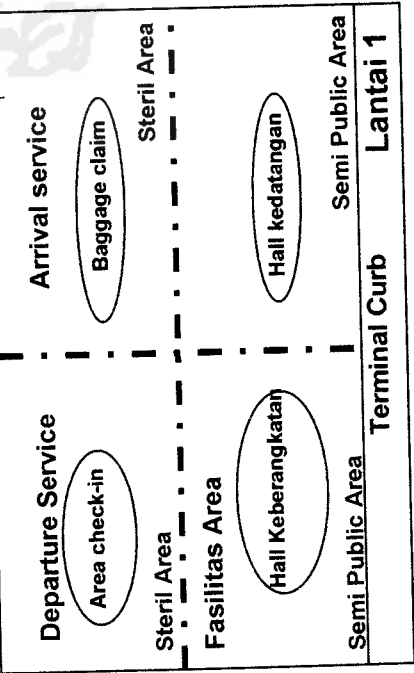
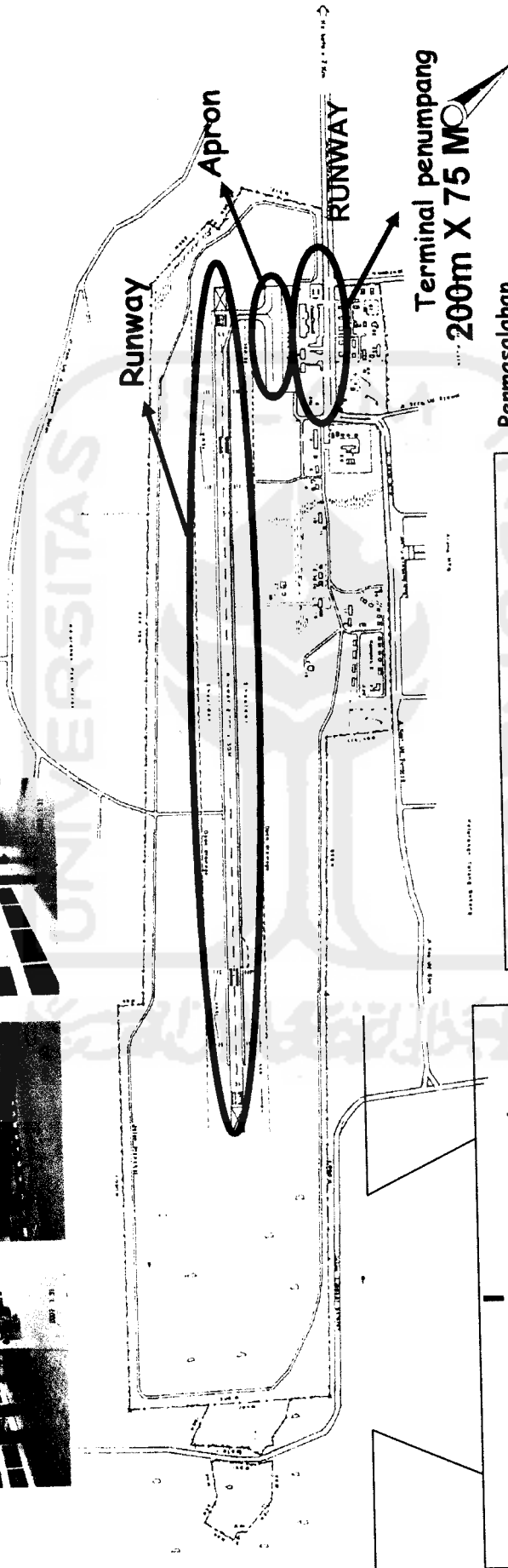
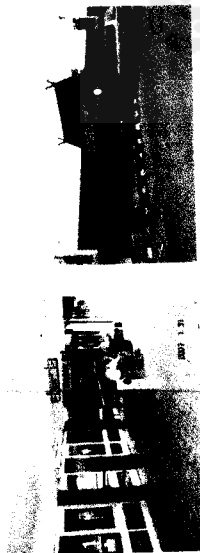


4.1. Site

- : Pengembangan Terminal Bandar Udara Sultan Thaha
- : JL. Soekarno – Hatta, Jambi
- : Dinas Perhubungan Udara
- : Domestik / Internasional
- : Bandara Sultan Thaha Jambi

1. Judul

- 2. Lokasi
- 3. Pengelola
- 4. Status Bandara
- 5. Pengguna



Permasalahan

Bagaimana merancang terminal Bandar Udara Sultan Thaha Jambi
Menjadi Bandar Udara Bertaraf International

Bagaimana rancangan Bandar Udara Sultan Thaha Jambi dengan penampilan bangunan yang beridentitas Arsitektur lokal

SKEMATIK DESIGN

4.2. Gubahan Massa

Aksonometri

Massa bangunan terdiri dari satu bangunan yang utuh, Bertingkat 2, mengingat keterbatasan lahan yang ada, karena setelah dianalisis bahwa tidak memungkinkan dilakukan perluasan horizontal sehingga dibuat perluasan secara Vertikal.

Bentuk massa bangunan yang linier juga berpengaruh Pada sistem apron pesawat dengan konsep linier pula

Bentuk bangunan simetris dengan Transformasi rumah adat tradisional jambi

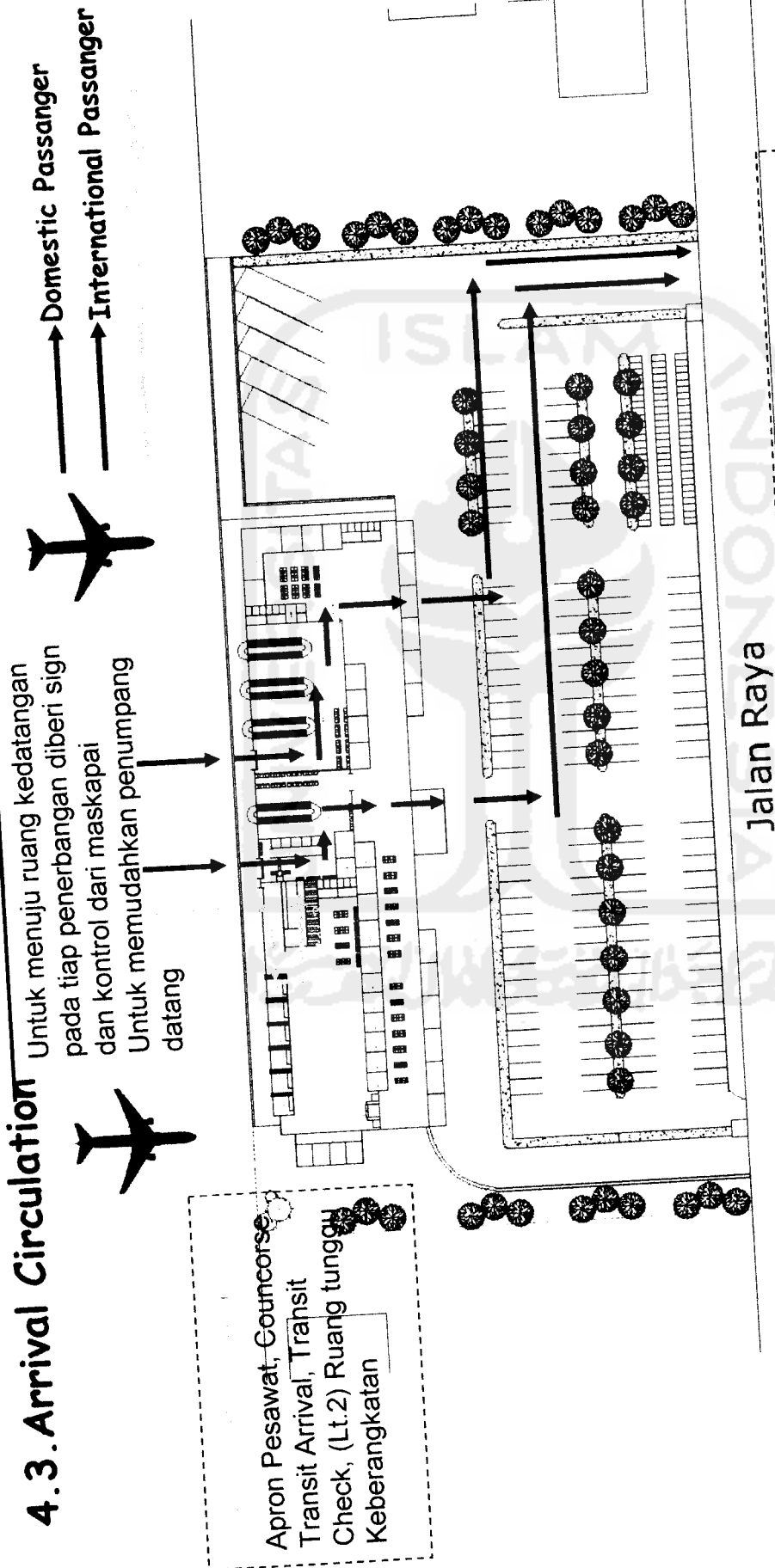
RUNWAY

APRON

Mengambil juga dari filosofi hirarki ruang pada bangunan adat Diterapkan pula ke bangunan terminal, yakni pada lantai 1 public (Semi public Area) Dan pada lantai 2 ruang privat (Steril Area)

SKEMATIK DESIGN

4.3. Arrival Circulation



Domestic Passenger

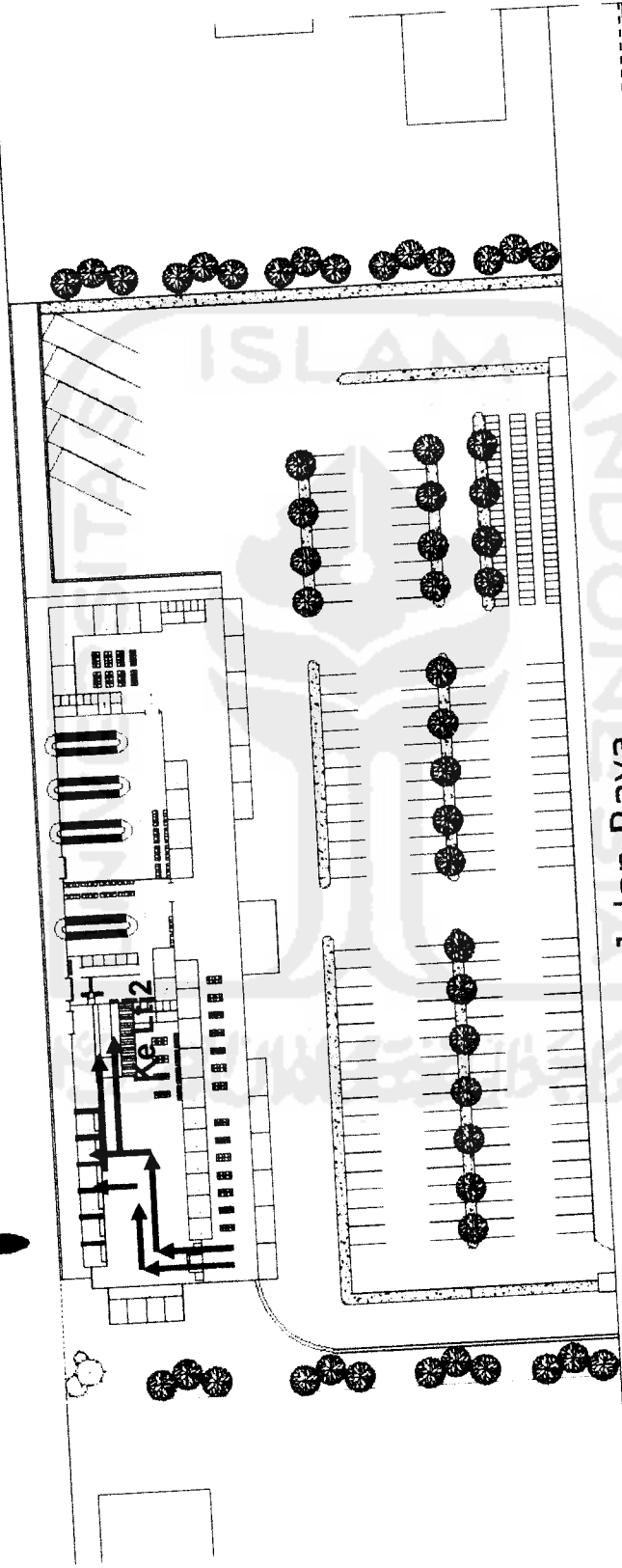
Apron pesawat, Councorse domestic arrival, domestic baggage claim, security check, Teras kedatangan, Kerb, Parkir

International Passenger

Apron pesawat, Councorse international Arrival, Counter imigrasi, Kontrol Kesehatan, Baggage claim, Pemeriksaan Bea cukai, Security check, Teras kedatangan, Kerb, Parkir.

SKEMATIK DESIGN

4.4. Departure Circulation



Domestic Passenger

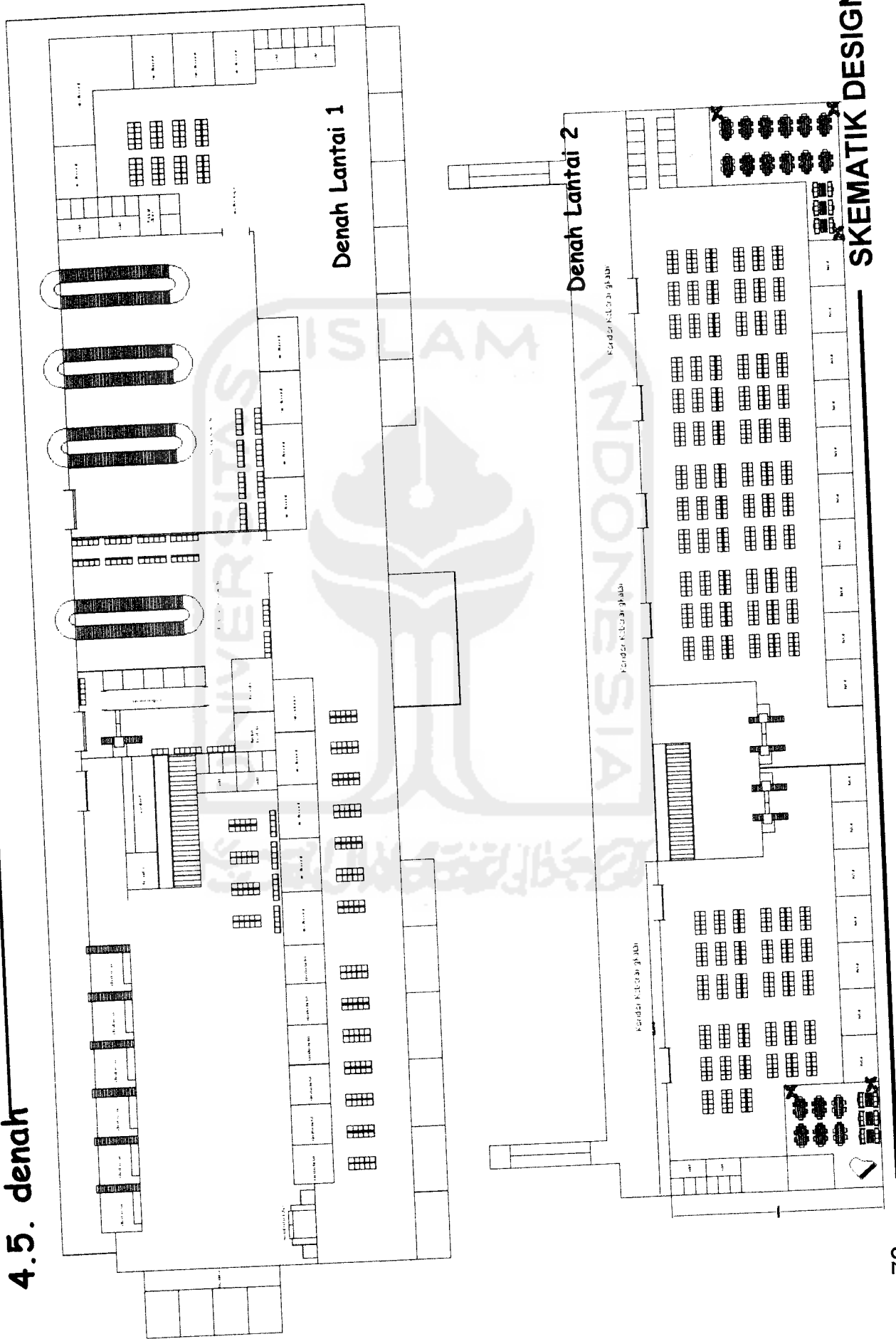
Domestic departure kerb, pelataran keberangkatan domestik, Security check, Check-in area, (ke Lantai 2) Security check, Ruang Tunggu keberangkatan, Apron pesawat

International Passenger

Departure Kerb, Pelataran keberangkatan, Security Check, pemeriksaan bea cukai, Counter imigrasi
Check-in Area, (kelantai 2) Security Check, Ruang tunggu keberangkatan, Apron pesawat

SKEMATIK DESIGN

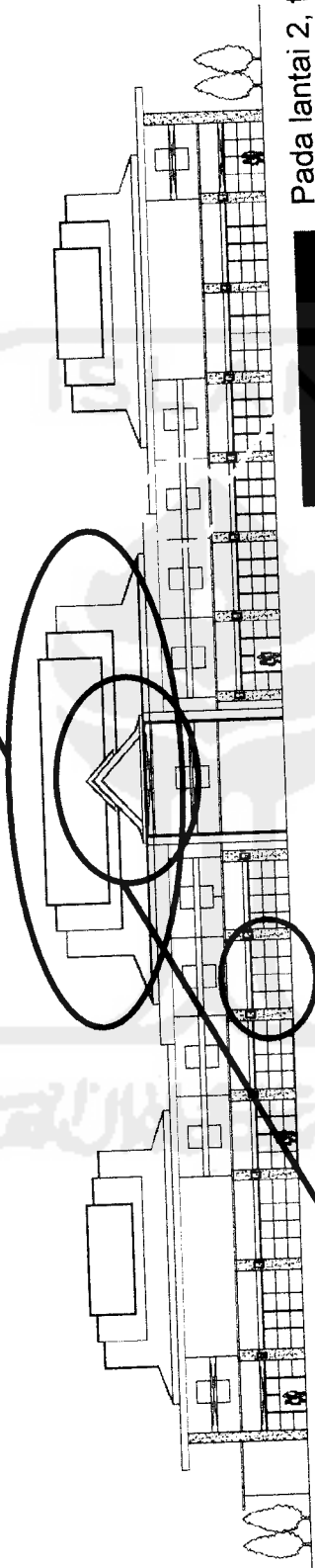
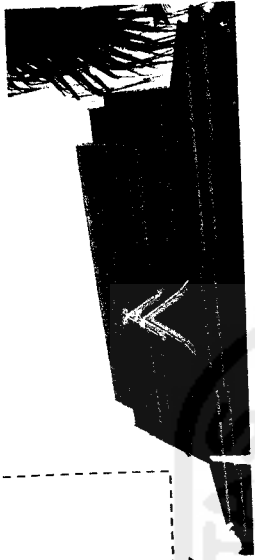
4.5. denah



SKEMATIK DESIGN

4.6. Tampak

Atap Pelana bertingkat 3, ciri khas dari rumah adat tradisional, Akan tetapi material yang digunakan adalah perpaduan antara rangka baja Atap Zincalume materialnya modern mengingat untuk kebutuhan struktur tapi tetap menimbulkan khas Rumah adat tradisional

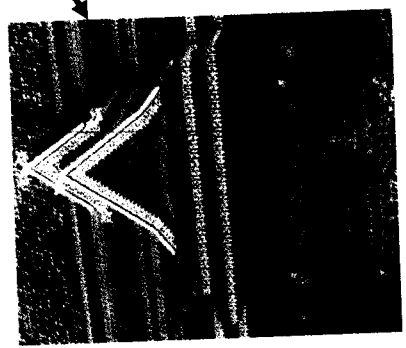


Pada lantai 1 digunakan banyak material transparan pada fasadnya diadopsi Dari filosofi rumah panggung yg terbuka diaplikasikan untuk ruang pada lantai 1

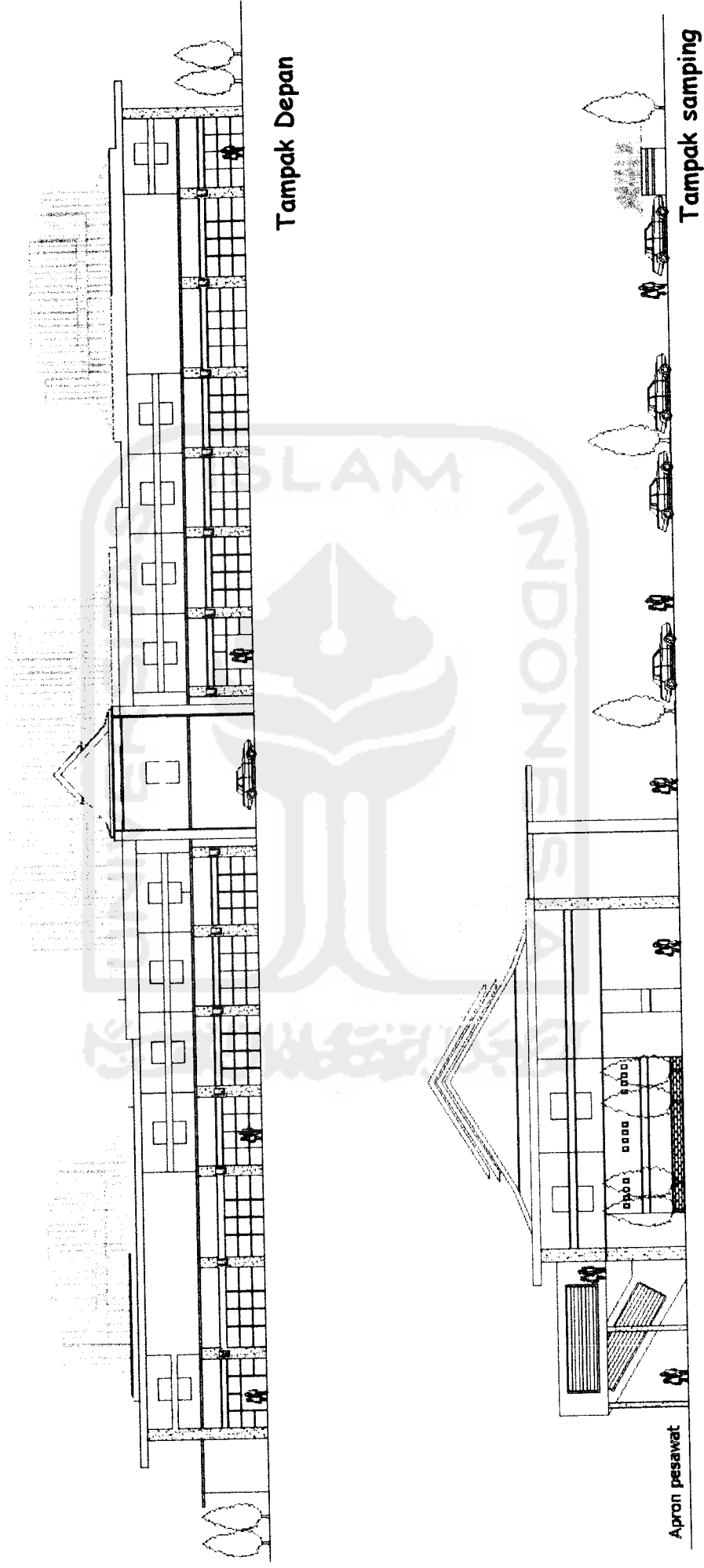
Pada lantai 2, fasad lebih bersifat tertutup pada orientasi keluar dan terbuka kedalam apron, dengan tampilan ornamen Khas adat tradisional



Untuk Drop over pada kerb diberi juga sentuhan khas tradisional jamb dengan atap pelana Bertumpuk 2 dengan beberapa ornamen yg menghiasnya, material yg digunakan tiang baja

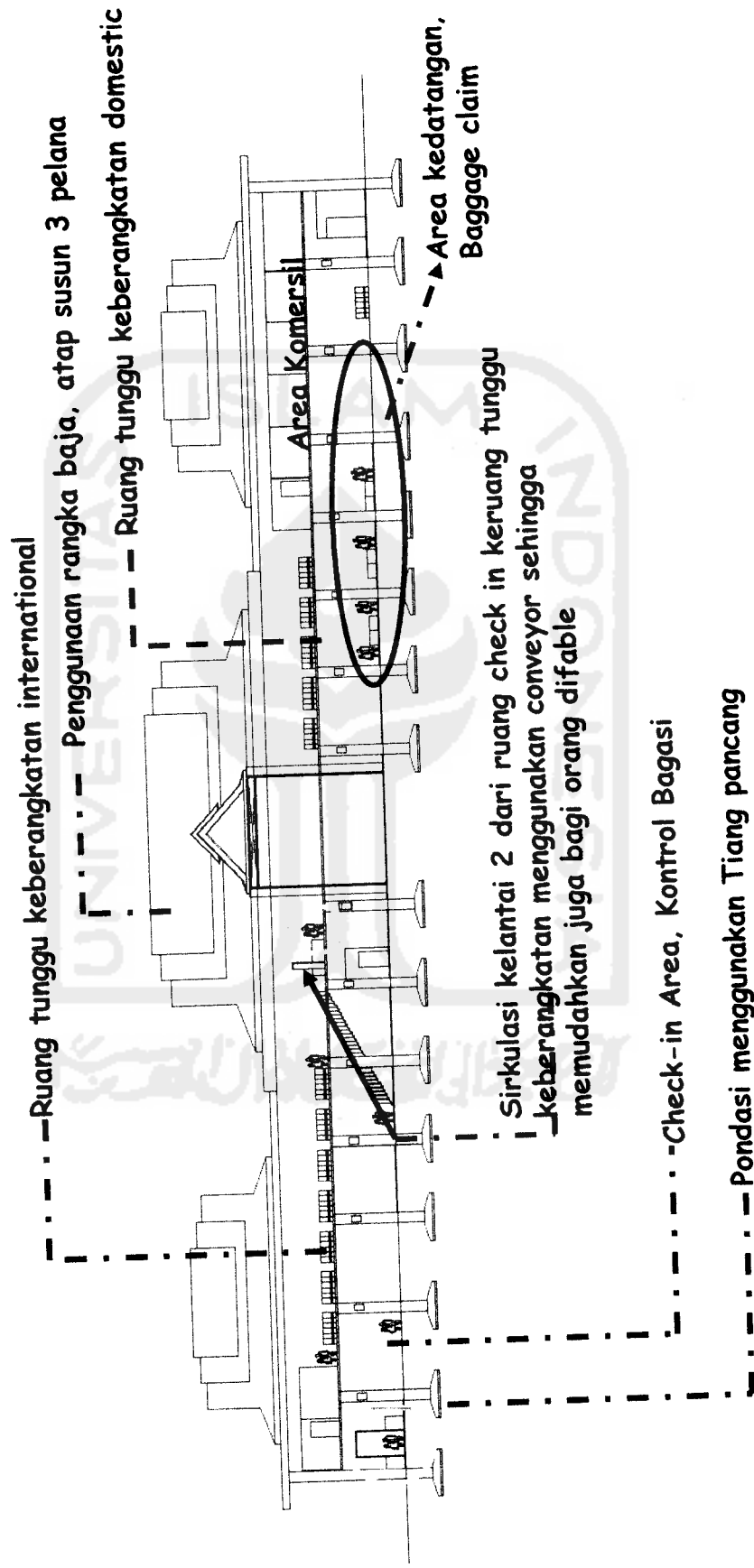


4.7. Tampak



SKEMATIK DESIGN

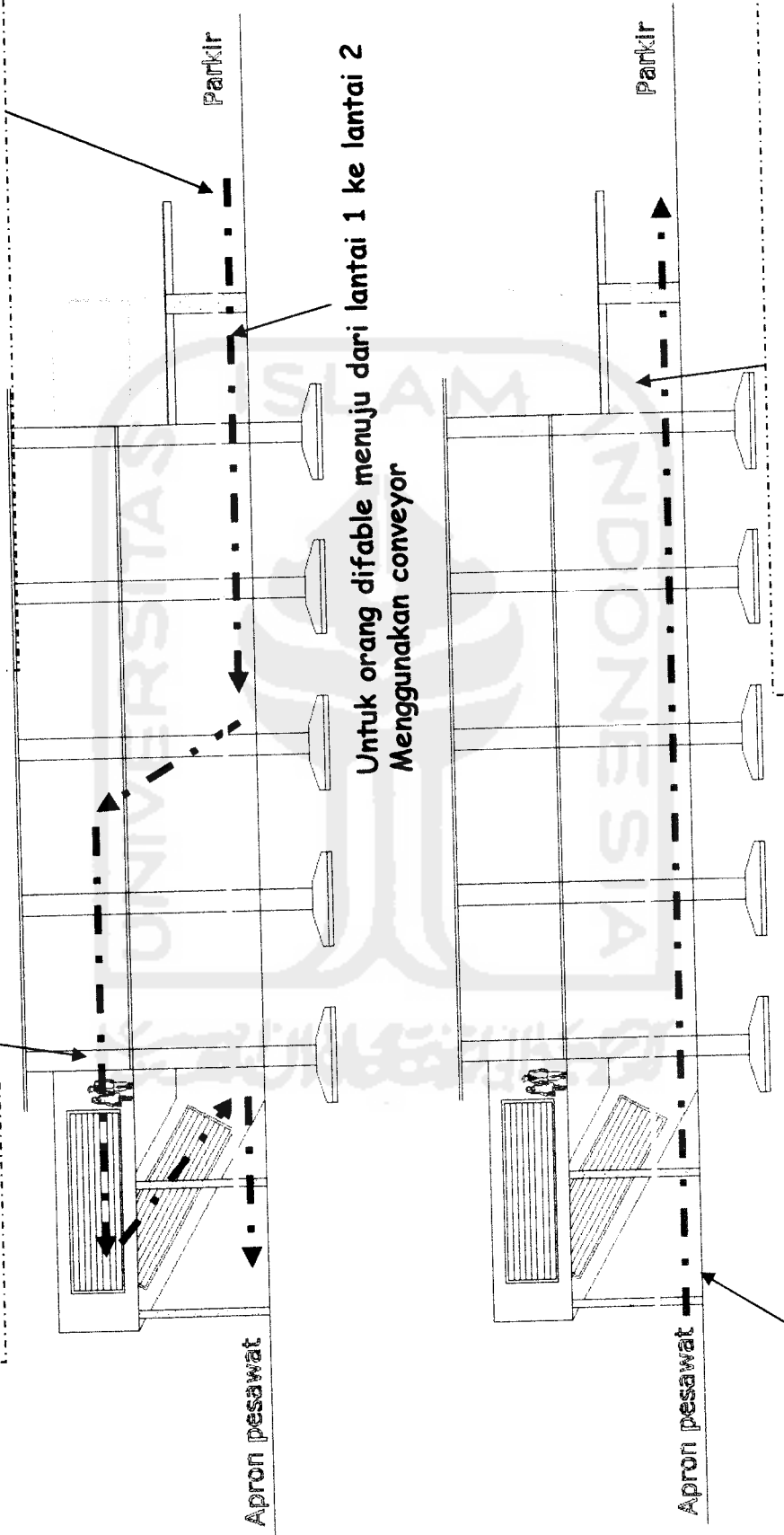
4.8. Potongan



4.9. Potongan

Keberangkatan domestic dan international
Dari lantai 1 ke lantai 2 menuju ruang
Tunggu keberangkatan

Pada jalur barang penumpang keberangkatan
hanya pada lantai 1 langsung menuju ke bagasi pesawat

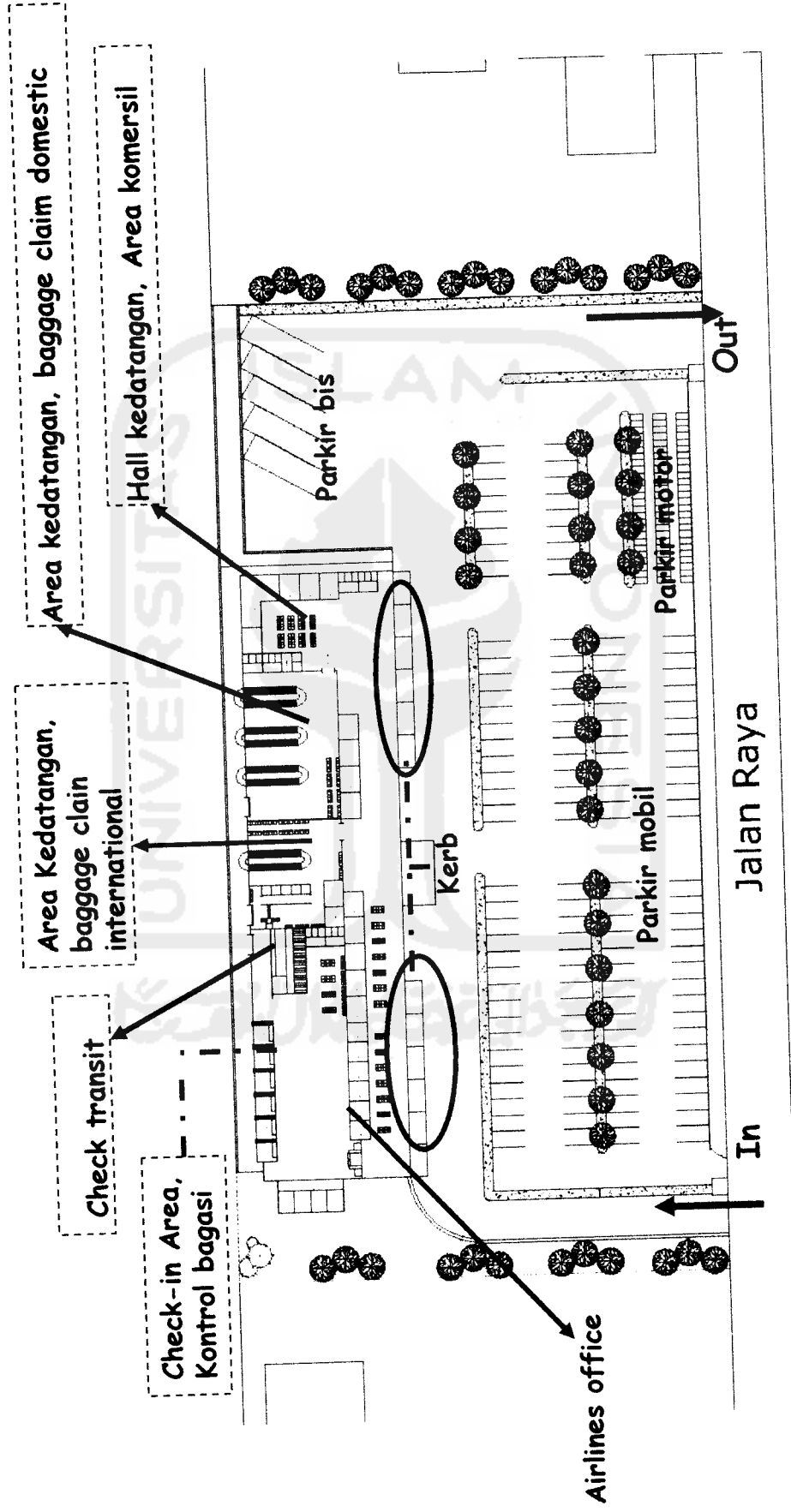


Untuk orang difable menuju dari lantai 1 ke lantai 2
Menggunakan conveyor

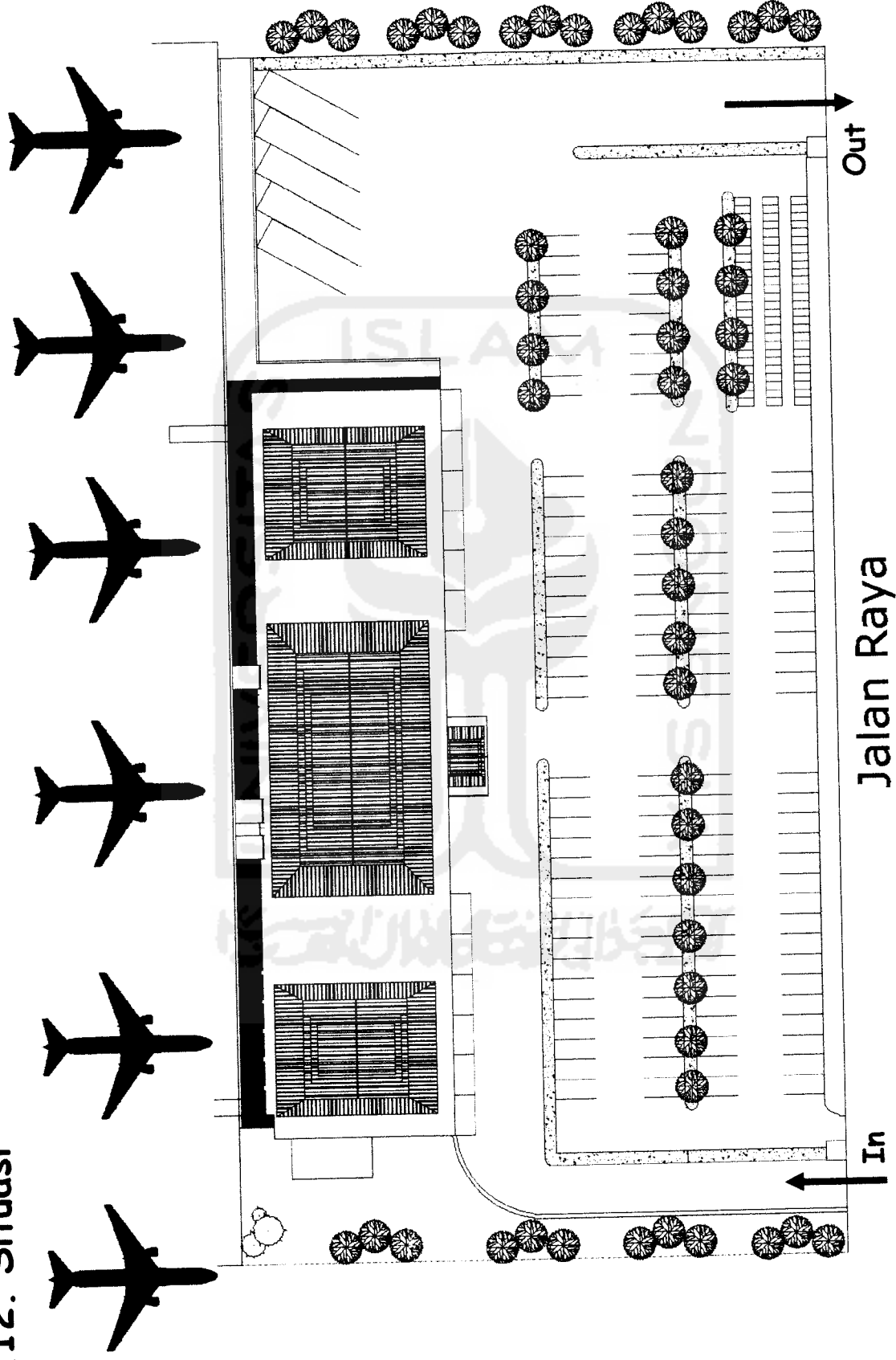
Untuk kedatangan domestic dan international hanya
Pada lantai 1.

Untuk jalur barang penumpang kedatangan
Domestic dan internaional Hanya pada lantai 1 juga.

4.11. Siteplan



4.12. Situasi



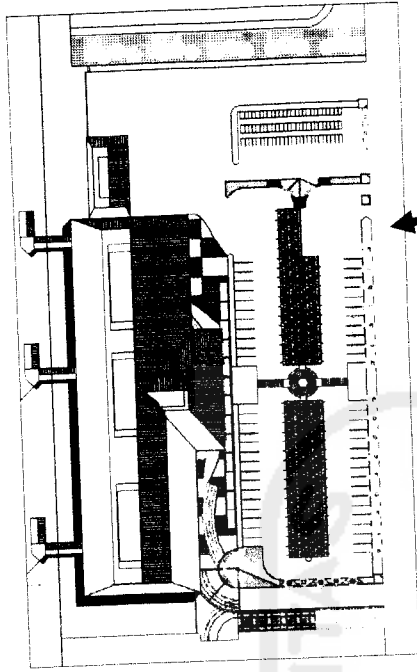
4.12. Hasil Evaluasi Tahap Desain Skematik

- Transformasi Rumah Adat Tradisional Jambi Pada Bangunan Terminal Bandar Udara Sultan Thaha terhadap kejelasan entrance bandara.
- Transformasi Rumah Adat Tradisional Jambi terhadap Bentuk atap bangunan terminal bandara Sultan Thaha Jambi
- Bagaimana merencanakan system control yang efisien dan proses kedatangan pada area kedatangan International dan Domestik
- Perencanaan kapasitas ruang pada area ruang tunggu keberangkatan

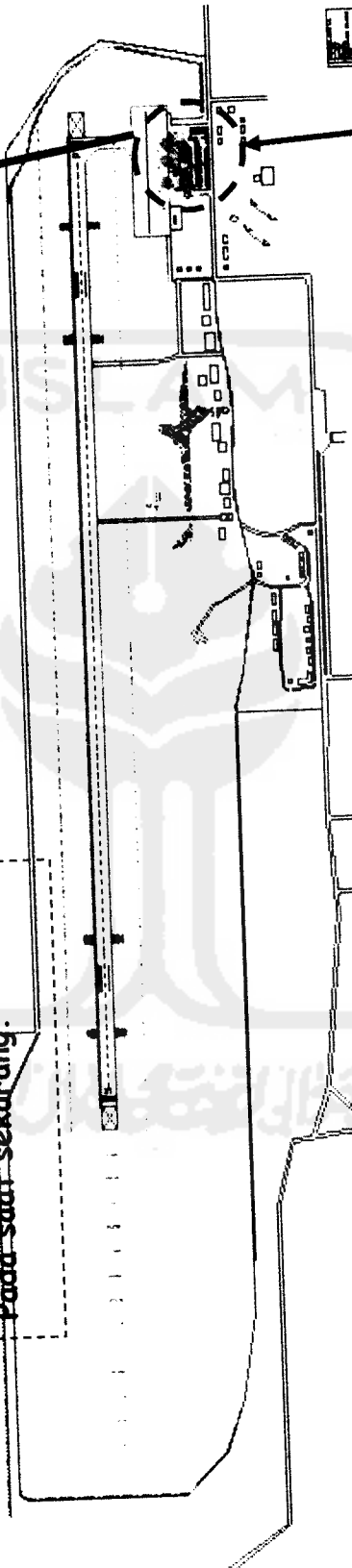


BAB V. HASIL PERANCANGAN

5.1.1 Master Plan



Sistem konsep distribusi Horizontal pada terminal Bandara menggunakan Konsep linier, karena sesuai Dengan kondisi site yang ada Pada saat sekarang.

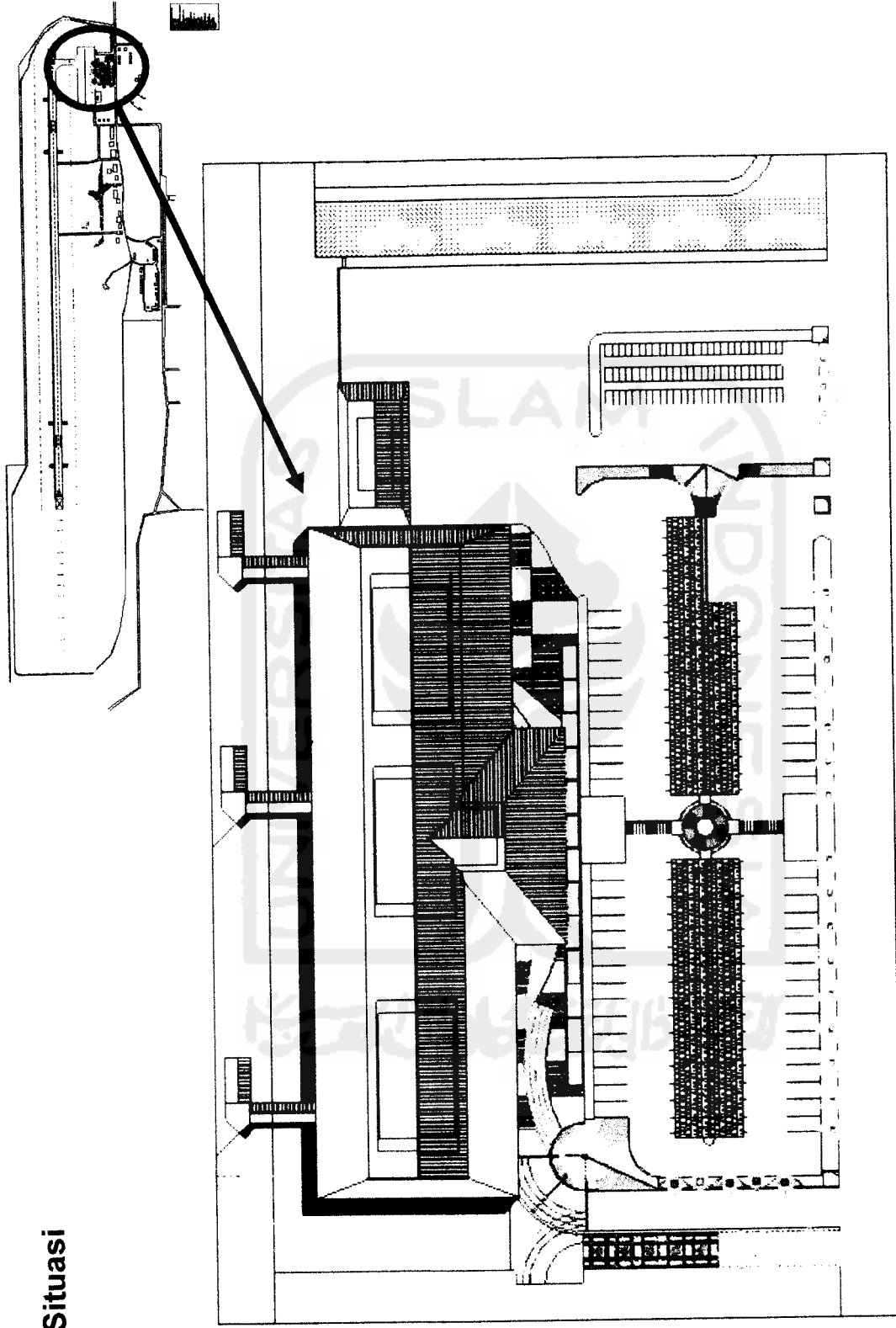


Luas site kepemilikan bandara Adalah $\pm 1.522.221 \text{ m}^2$ yang Terdiri dari Runway, Taxiway, Apron, Gedung operasional, Rumah dinas, Approach protector Area.

Sistem yang digunakan pada Bangunan ini dengan konsep Dostibusi vertikal 2 lantai, yakni Pada lantai 1 untuk persiapan Keberangkatan dan ruang Kedatangan dan untuk pada Lantai 2 dipergunakan sebagai Ruang tunggu keberangkatan.

Lahan site terminal penumpang Yang akan dibangun. Dengan Luas $\pm 15.000 \text{ m}^2$

5.1.2 Situasi



Terminal penumpang bandara Internasional menempati lahan ± 15 000 m²

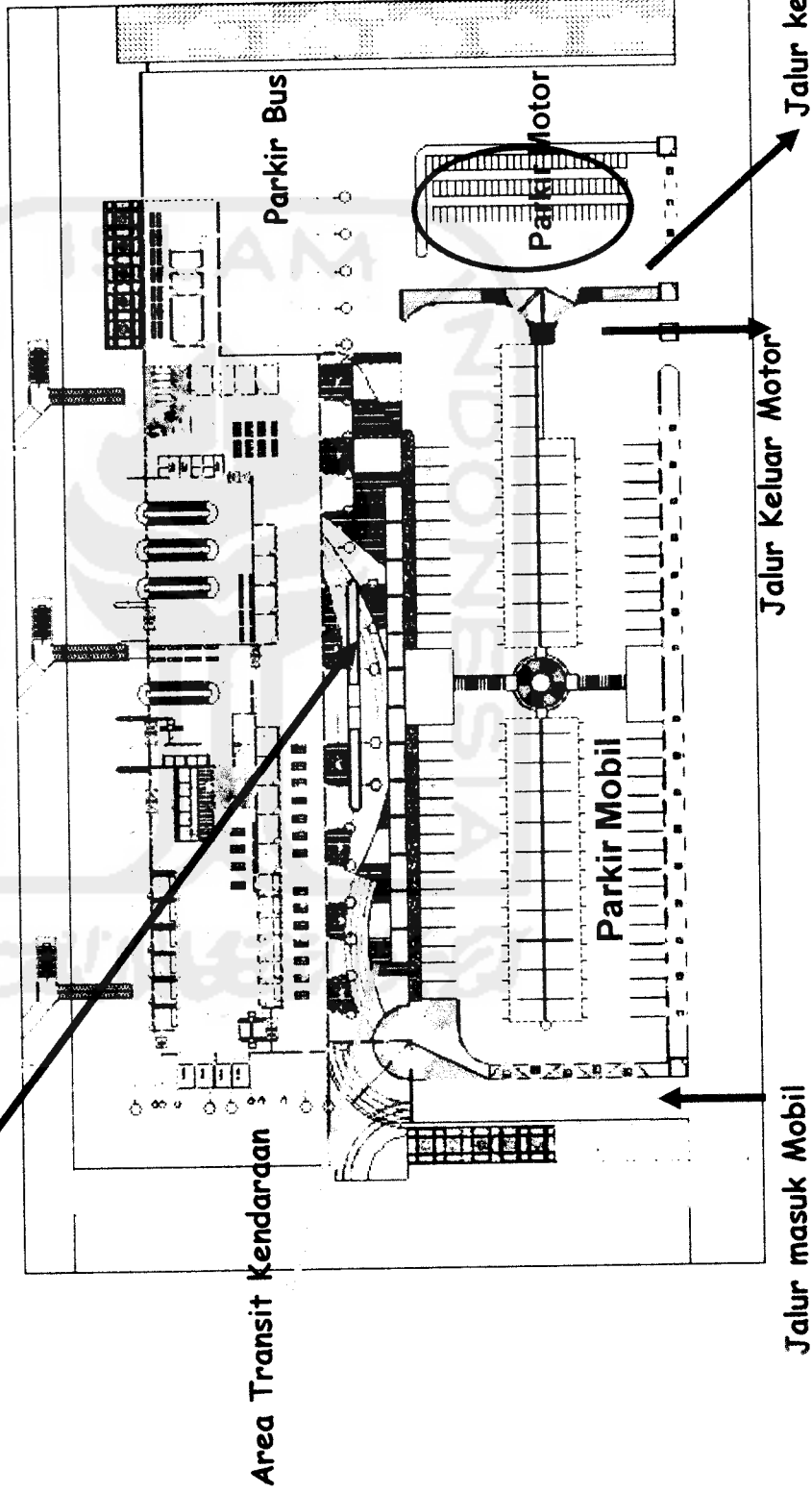
Terminal penumpang berada Di Jl. Soekarno-hatta letaknya Di daerah Jambi Selatan

5.1.3 Site Plan

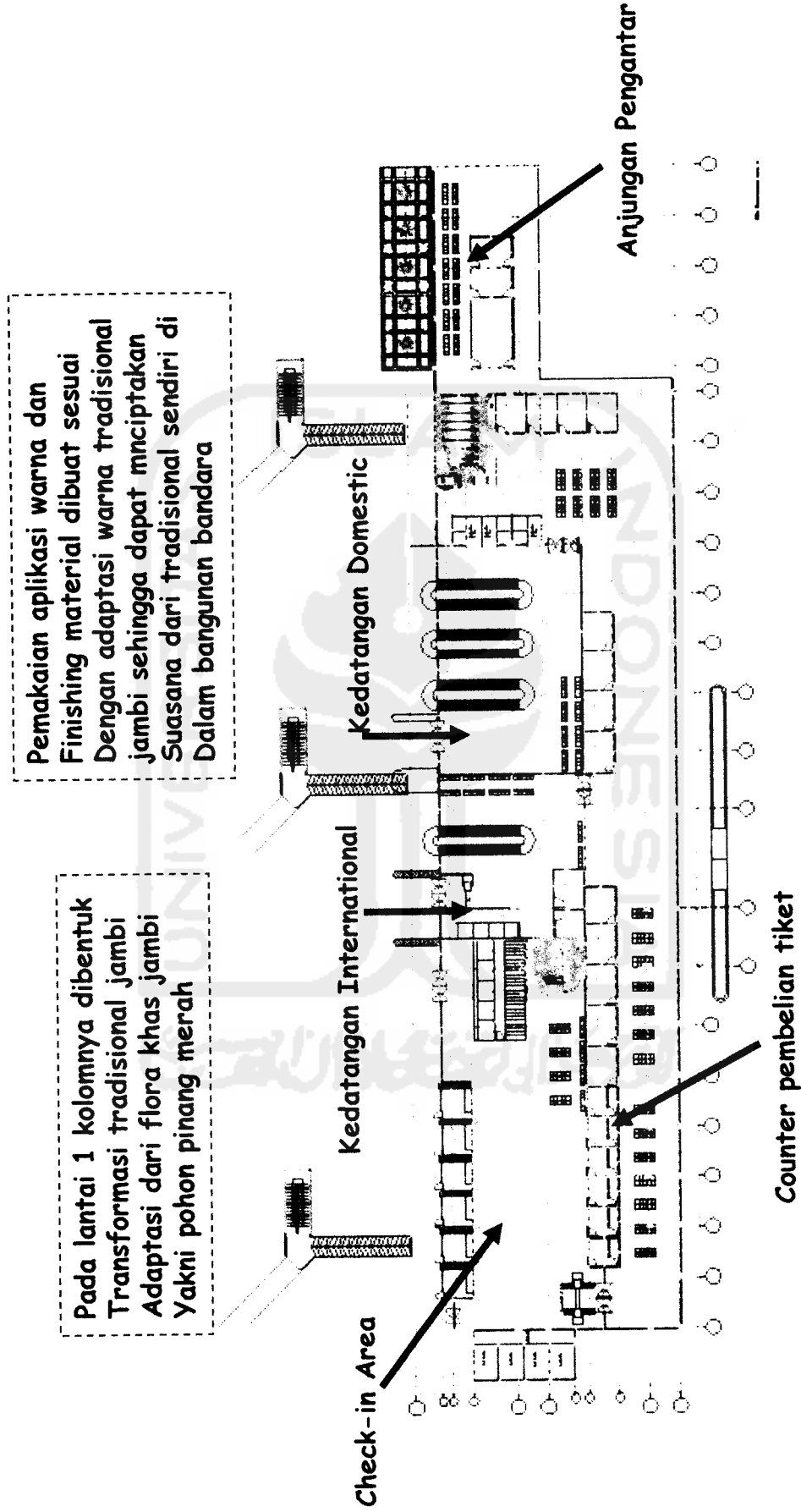
Konblok pada area kerb transit
Kendaraan datang ditata seperti
Konsep pada pesawat yang alurnya
Aerodinamis dengan permainan warna

Bentuk massa bangunan yang
linier juga berpengaruh
Pada sistem apron pesawat
dengan konsep linier pula

Untuk luas lahan site yang
Terpakai pada pembangunan ini
Adalah 150 m X 75 m.



5.1.4 Denah Lantai 1



Pemakaian aplikasi warna dan Finishing material dibuat sesuai Dengan adaptasi warna tradisional jambi sehingga dapat menciptakan Suasana dari tradisional sendiri di Dalam bangunan bandara

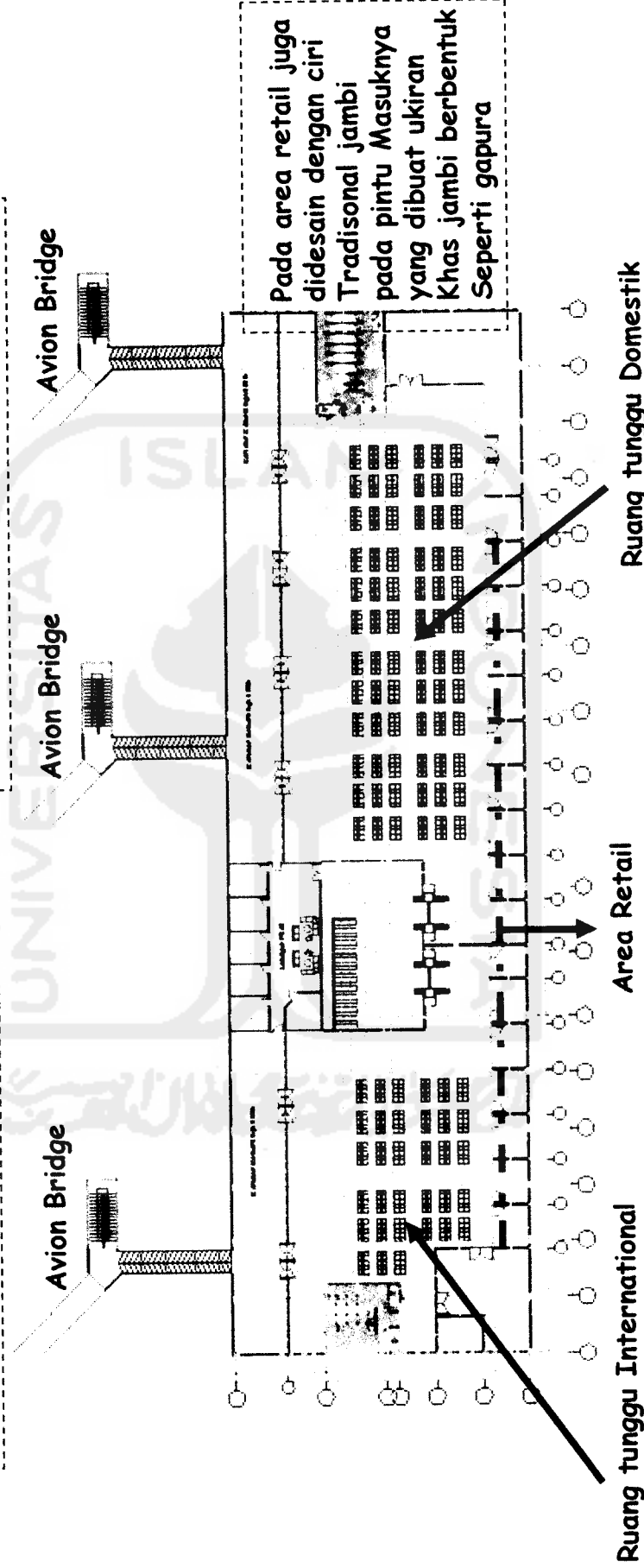
Pada lantai 1 kolomnya dibentuk Transformasi tradisional jambi Adaptasi dari flora khas jambi Yakni pohon pinang merah

Lantai pertama banyak digunakan untuk kegiatan persiapan keberangkatan Seperti, pembelian tiket, check-in, ruang kedatangan international maupun Domestic, ruang fasilitas public bandara dan ruang penunjang keberangkatan

5.1.5 Denah Lantai 2

Pada area ruang tunggu terdapat sistem Informasi (TV) yang juga dibuat dengan Adaptasi adat tradisional jambi

Pada ruang tunggu juga didesain agar tercipta Suasana dari tradisional jambi Sehingga Penumpang dapat merasakannya Dengan Aplikasi warna, finishing material Dan Ornamen ukiran pada ruang tersebut.

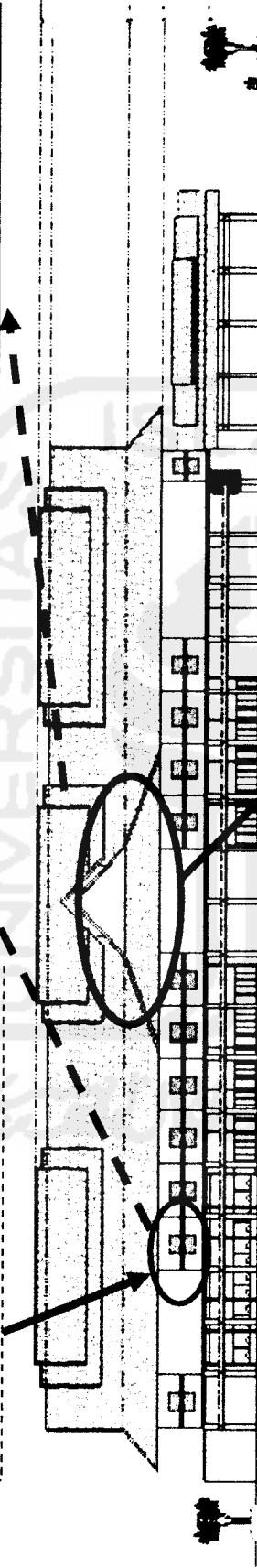


Lantai kedua banyak digunakan untuk kegiatan keberangkatan Seperti, ruang tunggu keberangkatan Domestic atau international, ruang tunggu pilot, Area retail pada tiap ruang tunggu international dan domestik,

5.1.6 Tampak



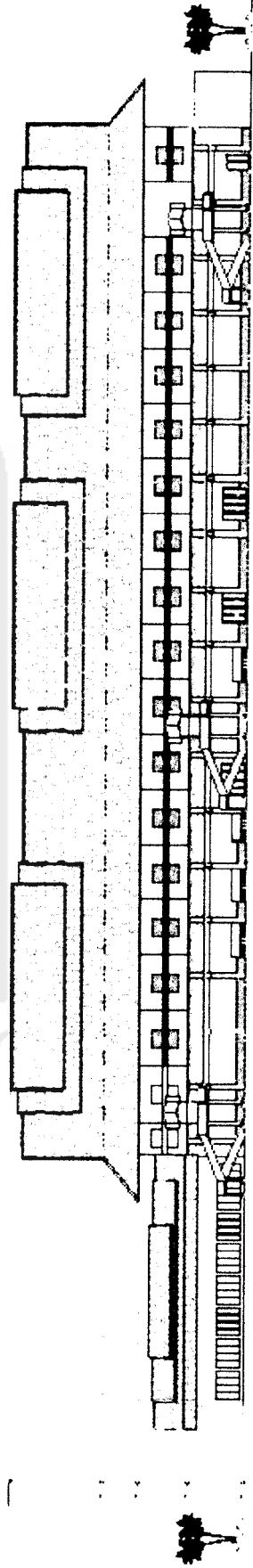
Ornamen pada tampilan tampak Pada bangunan juga mengadaptasi Tradisional jambi sehingga pada Bangunan terasa suasana ciri tsb



Atap bentuk pelana yang bertingkat 3 mencirikan Rumah adat tradisional jambi dengan material Genteng Tapi denagn penggunaan material sesuai Tekhnologi Saat sekarang.

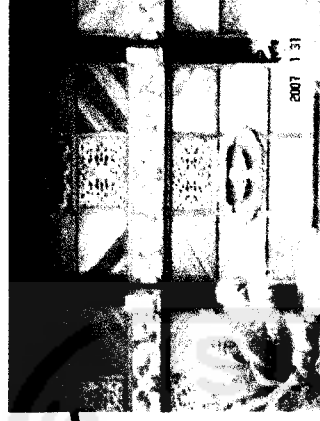
Bentuk gate bandara Mengadopsi dari tradisional Baik dari sisi filosofi dan bentuk

Bentukan yang diambil dari asitektur Tradisional jambi diaplikasikan pada Bangunan terminal bandara



5.1.7 Tampak II

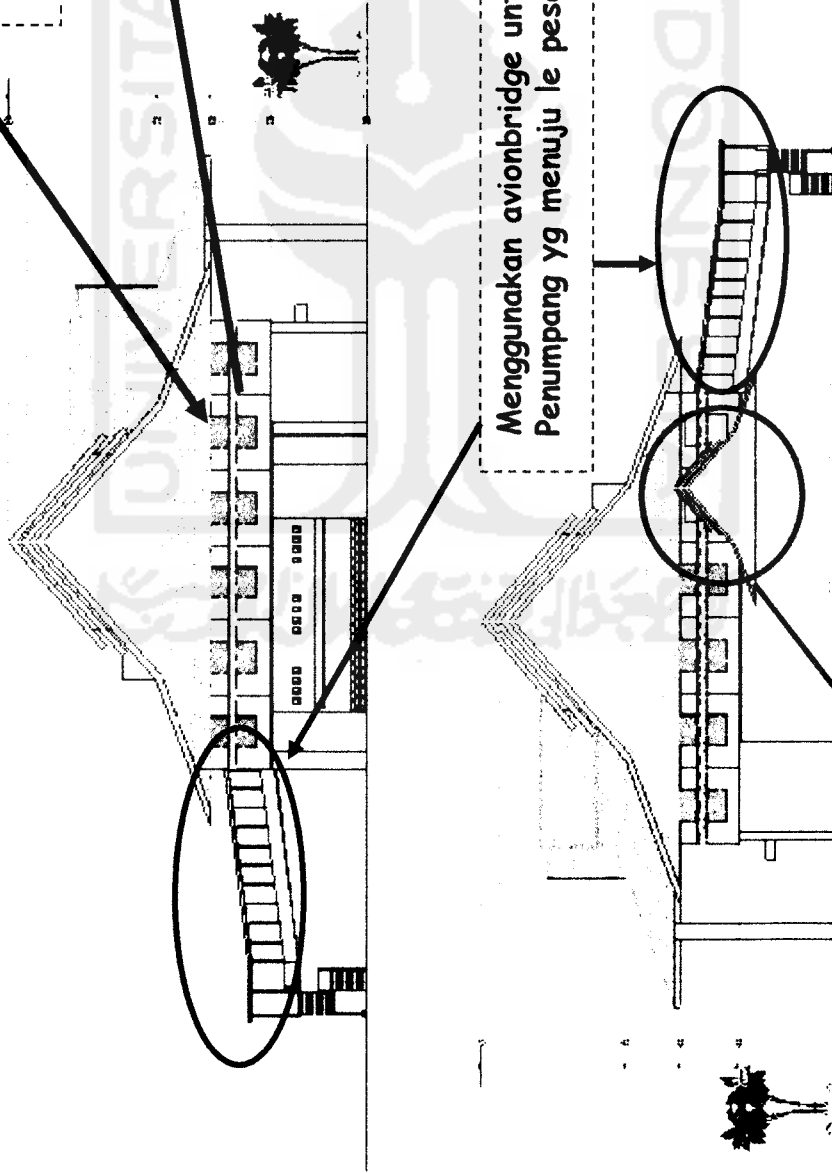
Tampak bangunan pada lantai 2
Didesain seperti pada rumah adat
Tradisional jambi dengan ornamennya.



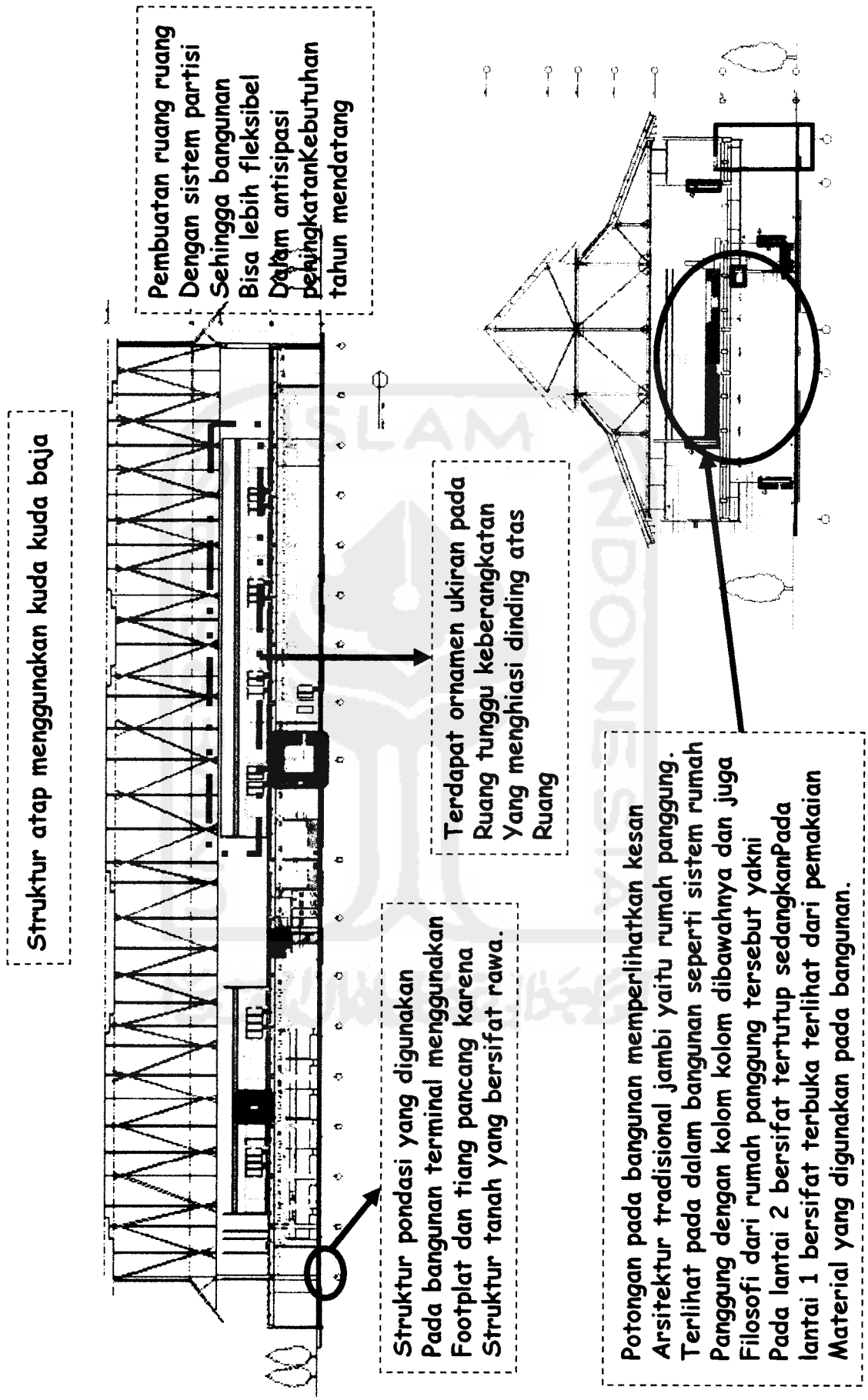
Menggunakan avionbridge untuk
Penumpang yg menuju ke pesawat

Pada lantai 2 bersifat tertutup
Sesuai dengan karakter dari
Rumah adat jambi

Pada anjungan pengantar juga
Diberi sentuhan adaptasi
Transformasi rumah adat
Pada nbentukan atapnya
Yang bertingkat 3.



5.1.8 Potongan



5.2. Hasil Evaluasi Tahap Akhir

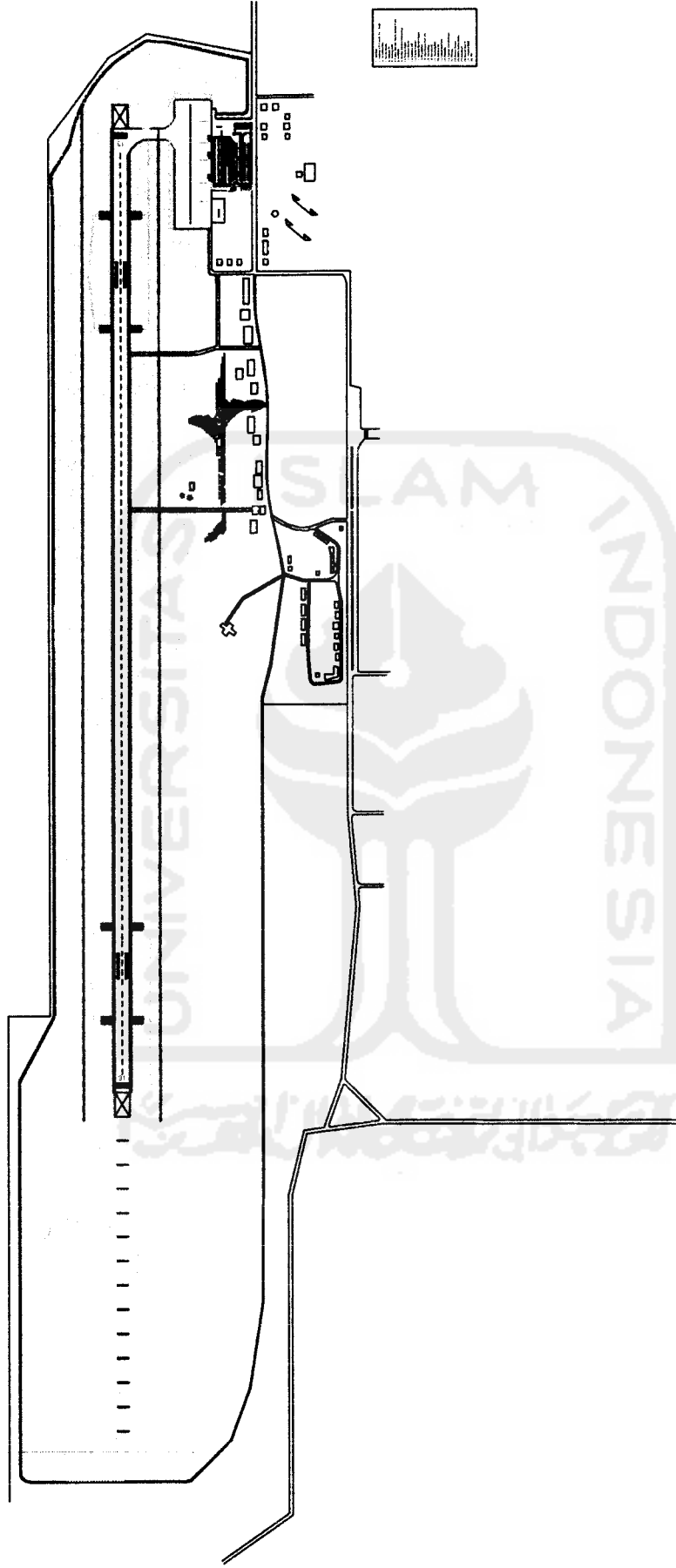
- Bagaimana respon bangunan Terhadap Orang Cacat
- Sudut pada Conveyor Terhadap Ketinggian Bangunan
- Sistem kontrol pengawasan pada ruang luar pengumpulan bagasi
- Pengaruh shelter tempat parkir terhadap view kearah bangunan



Daftar Pustaka

- Robert horonjeff, Perencanaan dan Perancangan Bandar Udara, 1994
- D.K.Ching, Arsitektur bentuk Ruang dan Susunannya, Erlangga, 1996
- Heru Basuki, Merancang Merencana Lapangan Terbang, Alumni, 1985
- Achmad Zainuddin, Selintas Pelabuhan Udara, Ananda Yogyakarta, 1983
- Wardhani Sartono, Airport Engineering, 1992
- Lembaga Adat Propinsi Jambi, Seni dan Budaya Adat Jambi, 2003
- Lembaga Adat Propinsi Jambi, Pakaian dan Budaya Jambi, 2003





1. Ruang	2. Ruang	3. Ruang	4. Ruang	5. Ruang	6. Ruang	7. Ruang	8. Ruang	9. Ruang	10. Ruang	11. Ruang	12. Ruang	13. Ruang	14. Ruang	15. Ruang	16. Ruang	17. Ruang	18. Ruang	19. Ruang	20. Ruang	21. Ruang	22. Ruang	23. Ruang	24. Ruang	25. Ruang	26. Ruang	27. Ruang	28. Ruang	29. Ruang	30. Ruang	31. Ruang	32. Ruang	33. Ruang	34. Ruang	35. Ruang	36. Ruang	37. Ruang	38. Ruang	39. Ruang	40. Ruang	41. Ruang	42. Ruang	43. Ruang	44. Ruang	45. Ruang	46. Ruang	47. Ruang	48. Ruang	49. Ruang	50. Ruang	51. Ruang	52. Ruang	53. Ruang	54. Ruang	55. Ruang	56. Ruang	57. Ruang	58. Ruang	59. Ruang	60. Ruang	61. Ruang	62. Ruang	63. Ruang	64. Ruang	65. Ruang	66. Ruang	67. Ruang	68. Ruang	69. Ruang	70. Ruang	71. Ruang	72. Ruang	73. Ruang	74. Ruang	75. Ruang	76. Ruang	77. Ruang	78. Ruang	79. Ruang	80. Ruang	81. Ruang	82. Ruang	83. Ruang	84. Ruang	85. Ruang	86. Ruang	87. Ruang	88. Ruang	89. Ruang	90. Ruang	91. Ruang	92. Ruang	93. Ruang	94. Ruang	95. Ruang	96. Ruang	97. Ruang	98. Ruang	99. Ruang	100. Ruang
----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	-----------	------------



TUGAS AKHIR
 JURISAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GENAP
 TH. 2002/2003

RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik, Subur Thaha Jember
 Sebagai Bandara Udara Internasional
 Trans-Desain Benteng, Rumm Aceh Persekolahan Jember

DOSEN PEMBIMBING

IR. ETIK MURDA, M.Eng

IDENTITAS MAHASISWA

NAMA: DUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS: 83 512 143
 TANDA TANGAN:

NAMA GAMBAR

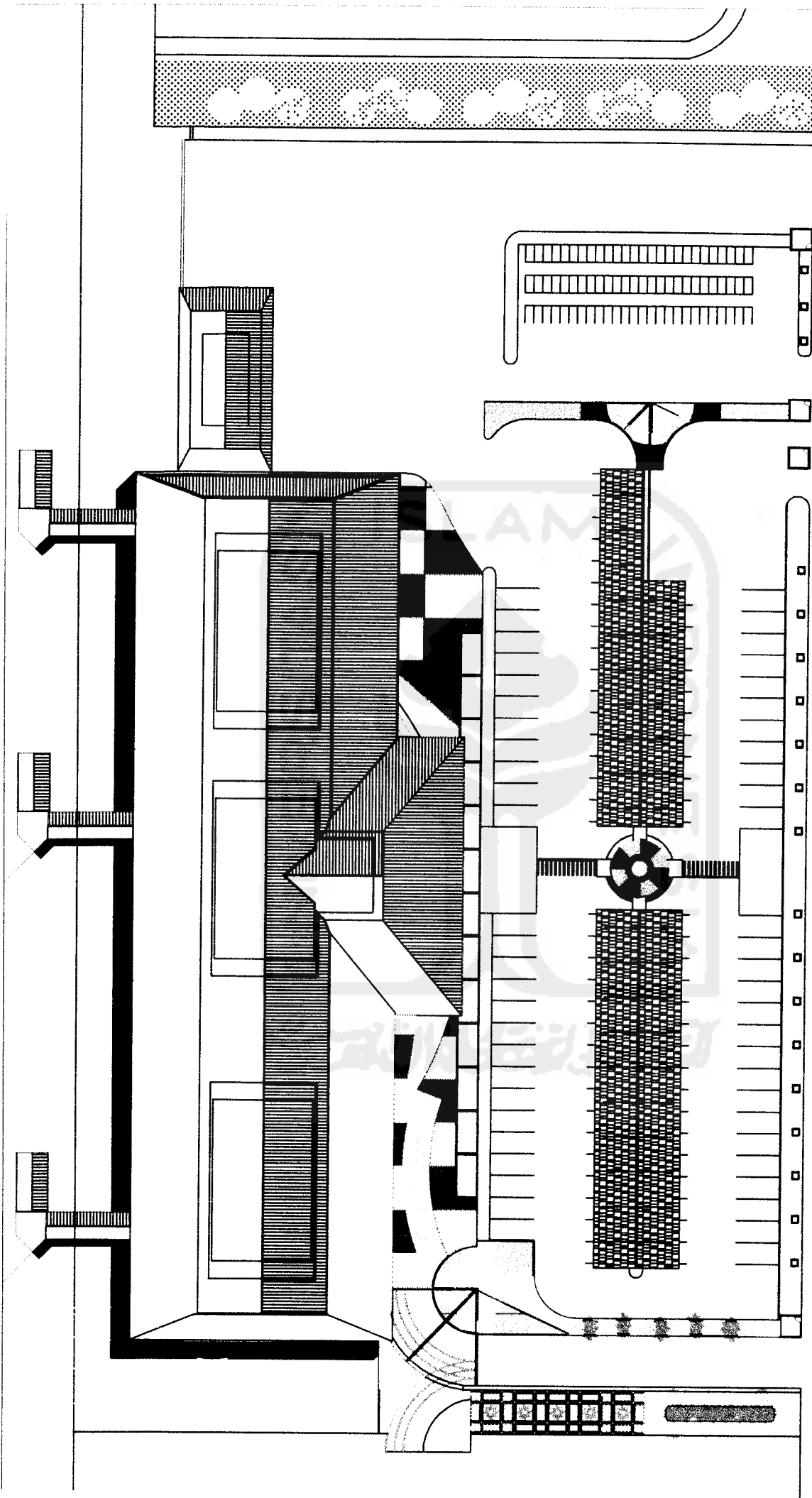
RTJUSA

SKALA

1 : 3000

JML LBR

PENGESAHAN



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2006/2007

RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandar Udara Internasional
 Transformasi Berlokus Rumah Adat Tradisional Jambi

DOSEN PEMBIMBING
 IR. ETIK MUFIDA, M.ENG

IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 NO. IMHS: 03 512 143
 TANDA TANGAN:

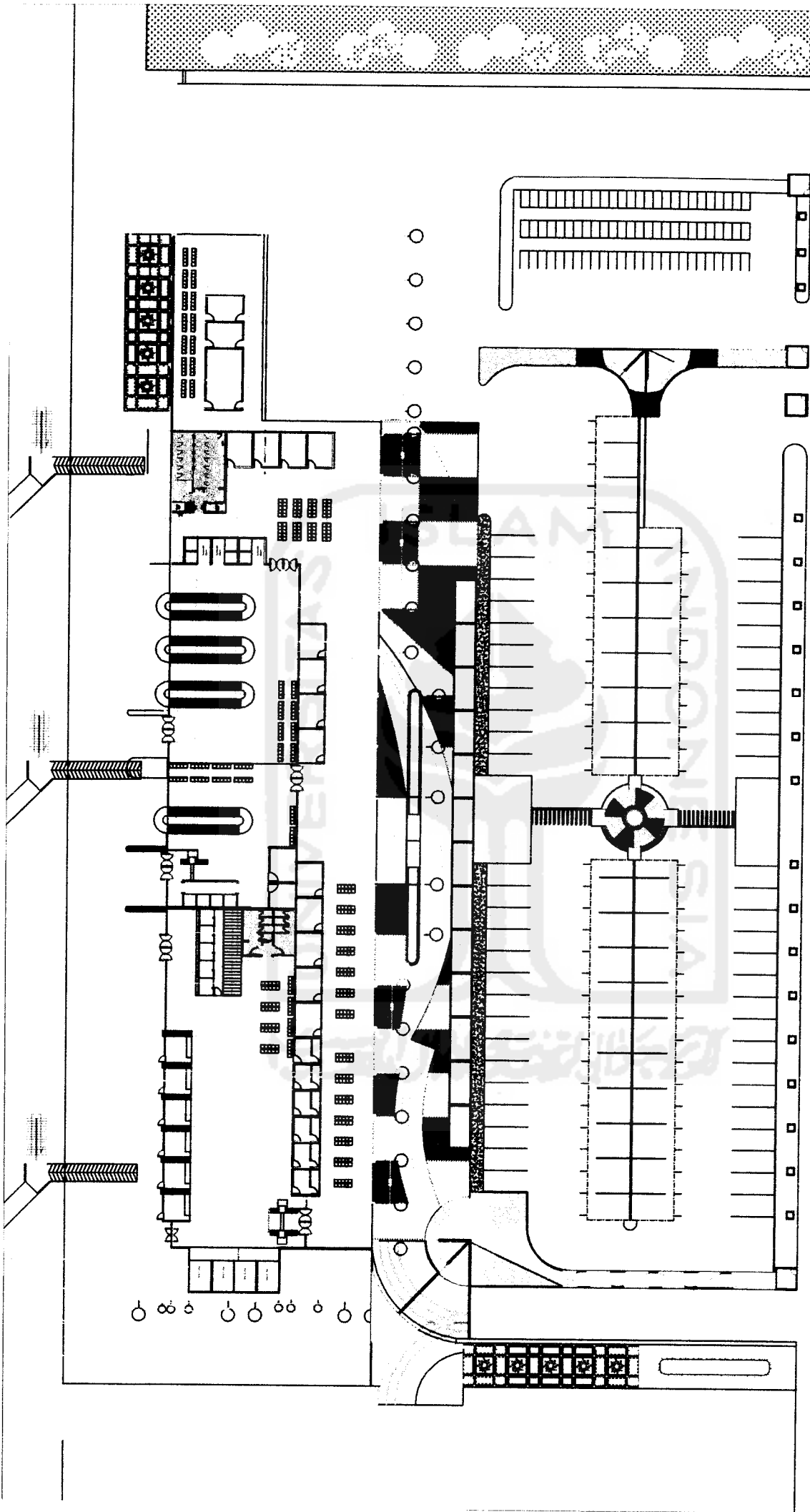
NAMA GAMBAR
 SITUASI

SKALA
 1 : 200

NO. LBR
 3

JML. LBR
 3

PENGESAHAN



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2006/2007

RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandar Udara Internasional
 Transformasi Bentuk Rumah Adat tradisional Jambi

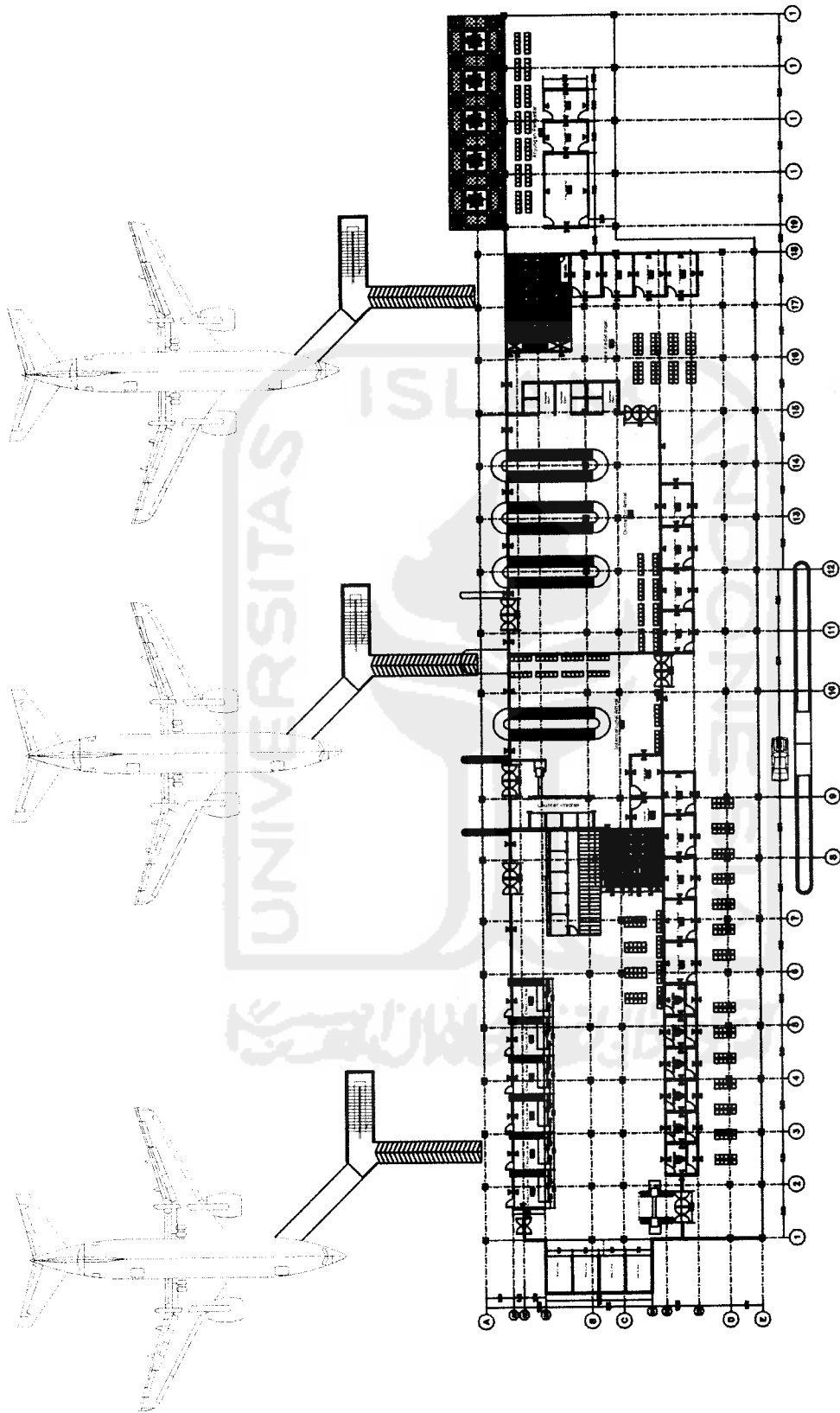
DOSEN PEMBIMBING
 IR. ETIK NUFIDA M.ENG

IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 N.C. I.M.H.S: 03 512 143
 TANDA TANGAN:

NAMA GAMBAR
 SITEPLAN

SKALA
 NO. LBR: 1 : 200
 JML. LBR: 2

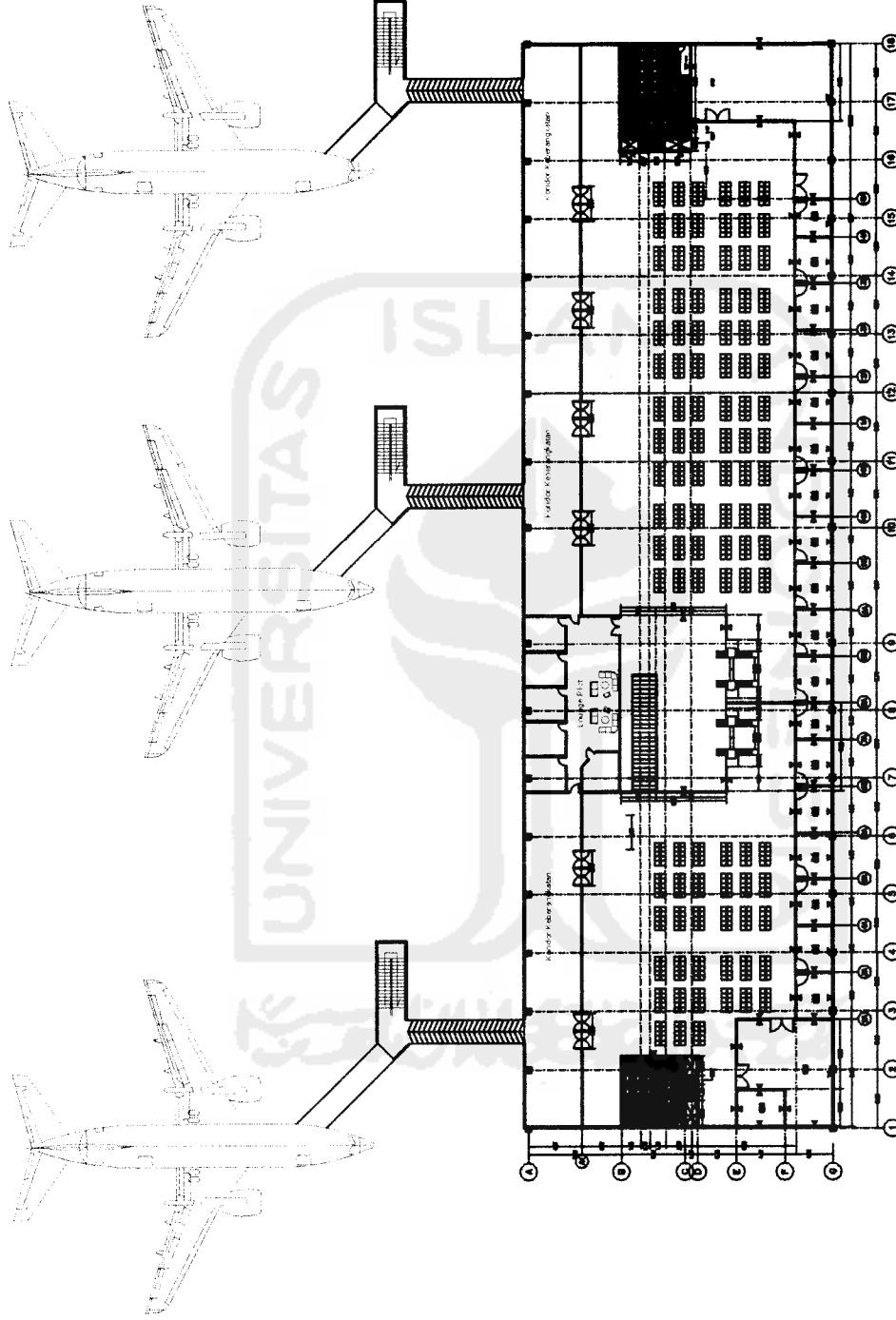
PENGESAHAN



- Keterangan:
- 1. W1 : Ganti finishing bata
 - 2. W2 : Dinding bata finishing cat emulsion
 - 3. W3 : Partisi - gypsum board / Finish Cat
 - 4. W4 : Dinding Kaca
 - 5. W5 : Partisi Upritan
 - 6. W6 : Partisi Upritan

TUGAS AKHIR JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA	PERIODE III SEMESTER GANJIL TH. 2006/2007	RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi Sebagai Bandar Udara Internasional Transmisi Bertal Rambah-Aul Internasional Jambi	DOSEN PEMBIMBING IR. ETIK MUJIDA, MENG	IDENTITAS MAHASISWA		NAMA GAMBAR DENAH LANTAI 1	SKALA 1 : 200	NO. LBR 4	JML LBR 4	PENGESAHAN
				NAMA GUNAWAN SAPUTRA	NO. MHS 03 512 143					





Keterangan :

1. ▲ W1 : Granit
2. ▲ W2 : Dinding bata
3. ▲ W3 : Partisi - Gypsum Board / Pivah Cut
4. ▲ W4 : Dinding Kaca
5. ▲ W5 : Keramik Tile 200 x 200 mm
6. ▲ W6 : Partisi Ukiran



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2006/2007

RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandar Udara Internasional
 Transformati Bentuk Rumah Adat Tradisional Jember

DOSEN PEMBIMBING
 IR. ETIK NUFIDA MENG

IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA : GUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS : 03 512 143
 TANDA TANGAN

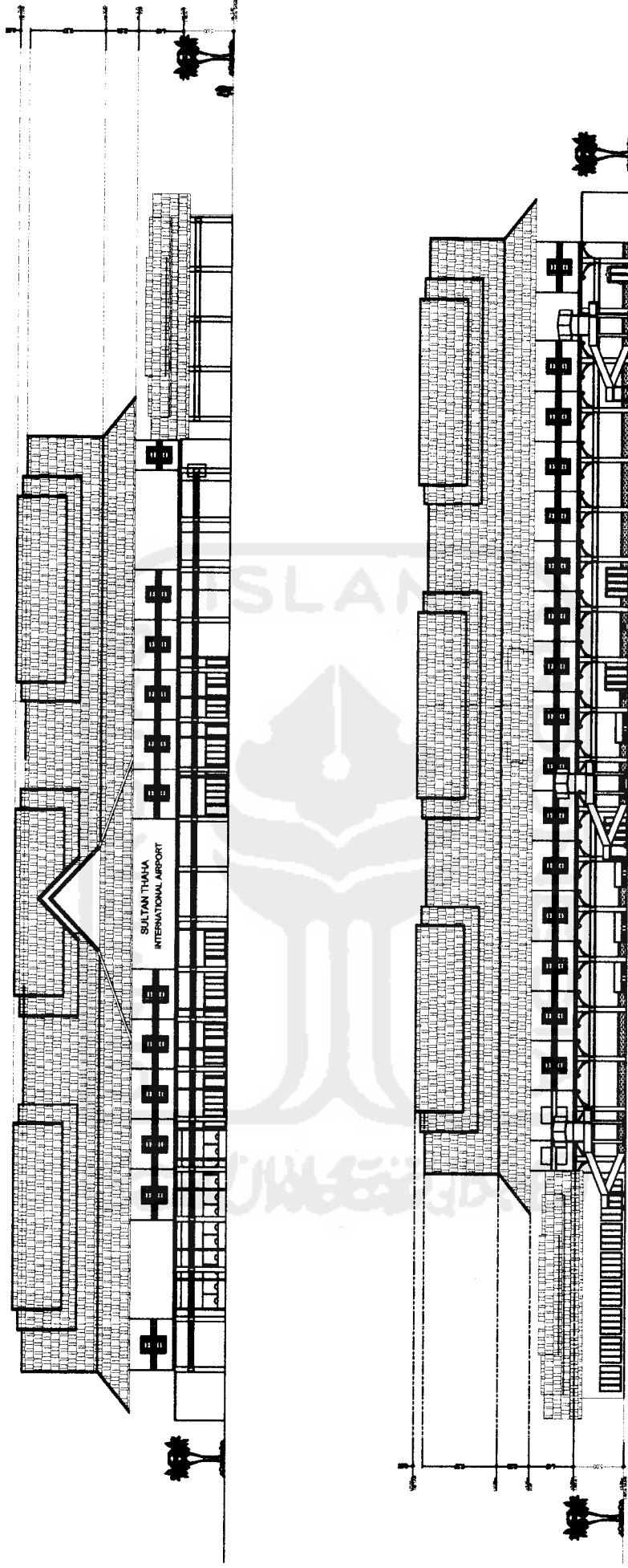
NAMA GAMBAR
 DENAH LANTAI 2

SKALA
 1 : 200

NO. LBR
 5

JML. LBR
 5

PENGESAHAN



TAMPAK BELAKANG



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
SEMESTER GANJIL
 TH. 2006/2007

RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandara Udara Internasional
 Transformatif Berbasis Rumah Adat tradisional Jambi

DOSEN PEMBIMBING
 IR. ETIK MUFIDA, M.Eng

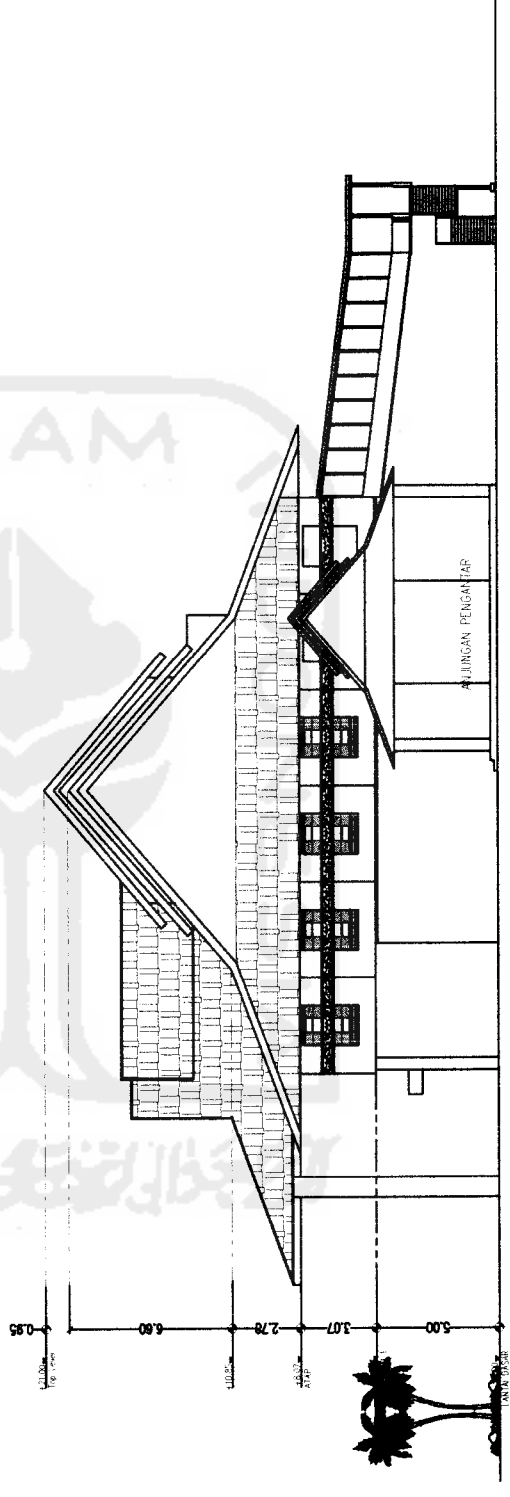
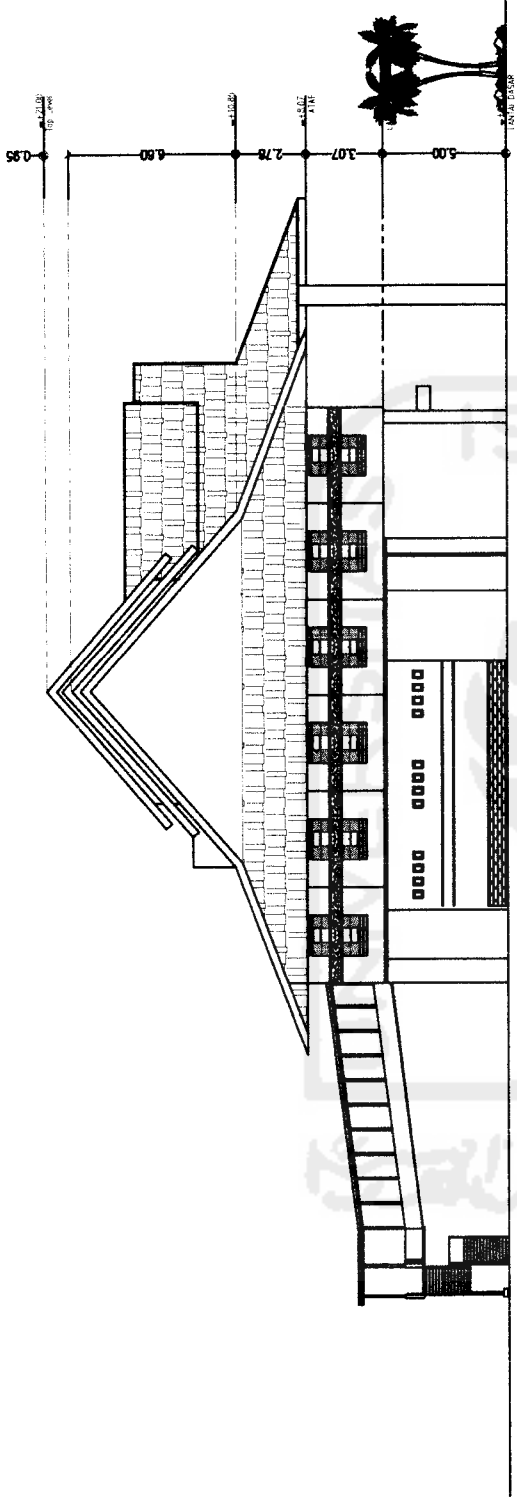
IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS: 03 512 143
 TANDA TANGAN:

NAMA GAMBAR
 TAMPAK

SKALA NO. LBR
 1 : 200

JML LBR
 6

PENGESAHAN



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2004/2005

Revisi: 1.0
 Ditinjau: 2004/05/20
 Disetujui: 2004/05/20
 Dibuat: 2004/05/15

DOSEN PEMBIMBING
 DR. ETIK MIFTUDA, M.Eng

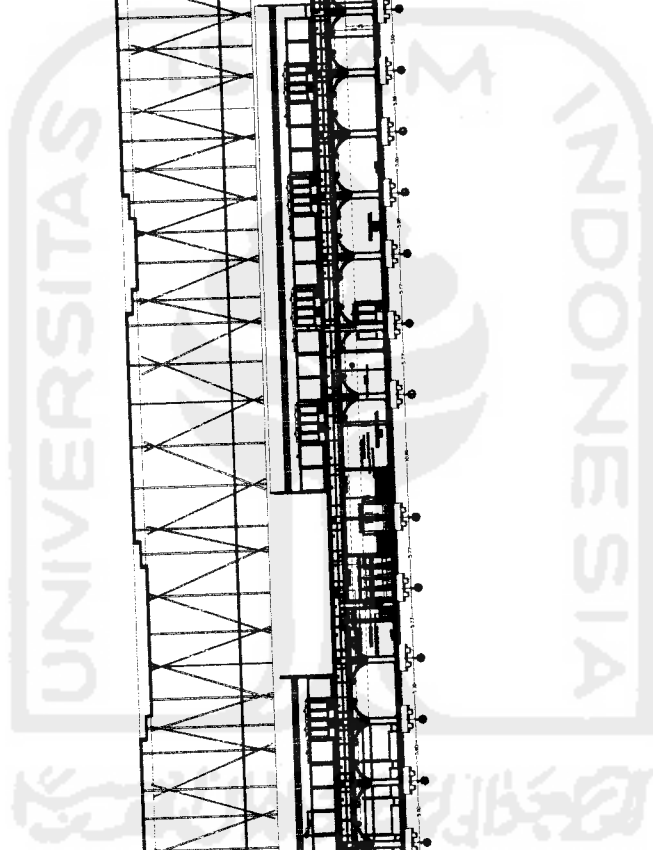
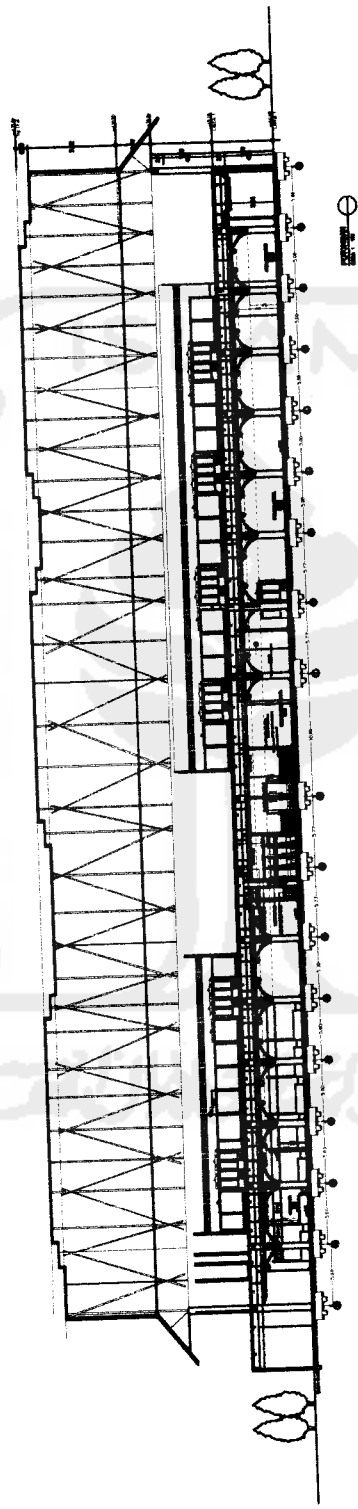
IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS: 03 512 143
 TANDA TANGAN

NAMA GAMBAR
 TAMPAK

SKALA
 1 : 100

JML LBR
 7

JML LBR
 7



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2006/2007

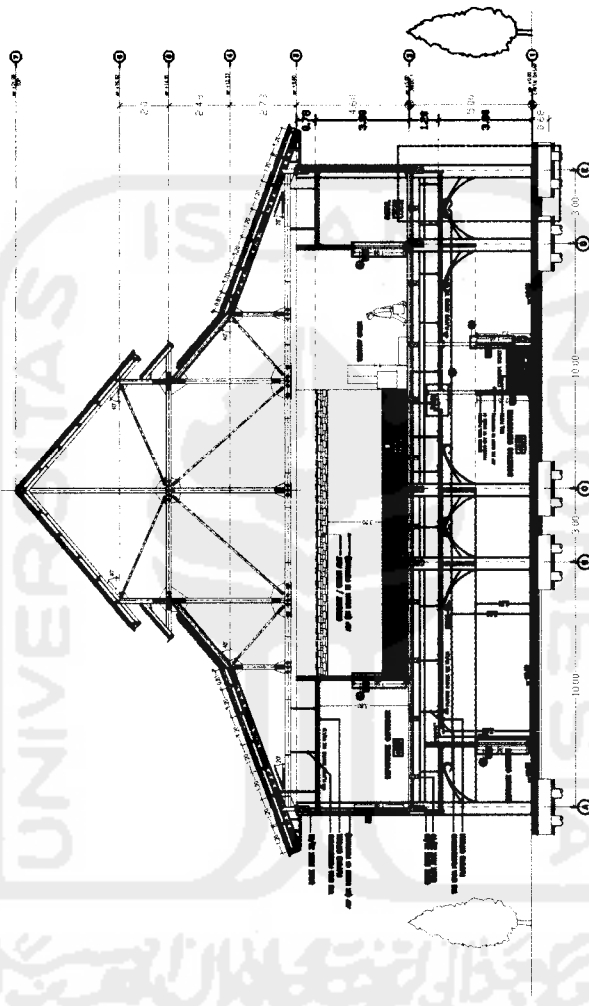
RE-Desain Terminal Bandar Udara Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandar Udara Internasional
 Transformatif Berbasis Rumah Adat Tradisional Jambi

DOSEN PEMBIMBING
 IR. ETIK MUFIDA, M.ENG

IDENTITAS MAHASISWA

NAMA	GUNAWAN SAPUTRA
NO. IHS	03 512 143
TANDA TANGAN	

NAMA GAMBAR	SKALA	NO. LBR	JML LBR	PENGESAHAN
POTONGAN 1-1	1 : 200	8		



TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2004/2005

Perizinan Penerbitan: Uraian Dimensi, Rasio, dan Jumlah
 Rasio, Jumlah, dan Rasio
 Rasio, Jumlah, dan Rasio

DOSEN PEMBIMBING
 DR. ETY. WURDA, M.Eng

IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS: 03 812 143
 TANDA TANGAN

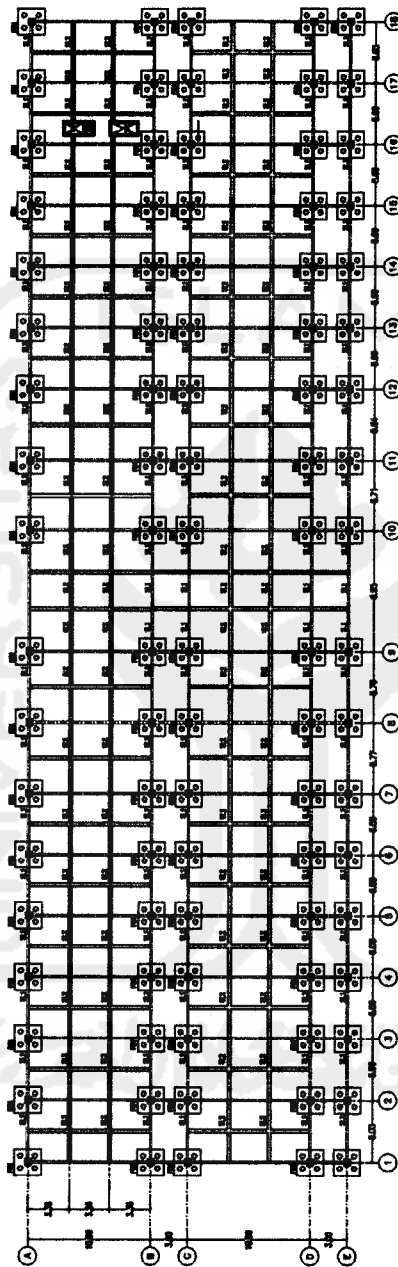
NAMA GAMBAR
 POTONGAN 2.2

SKALA
 1 : 100


NO. LBR
 9

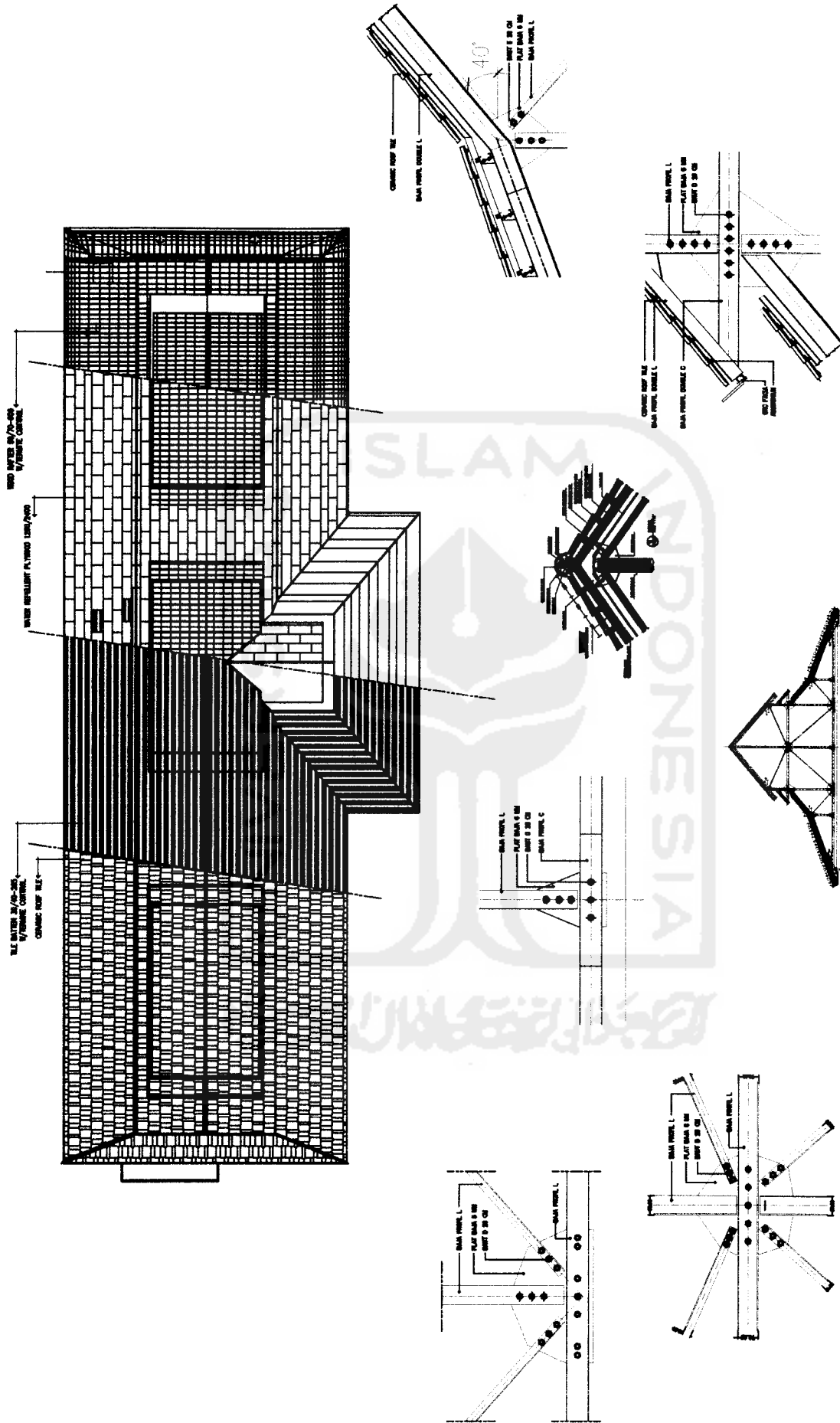
JML. LBR
 9

PENGESAHAN



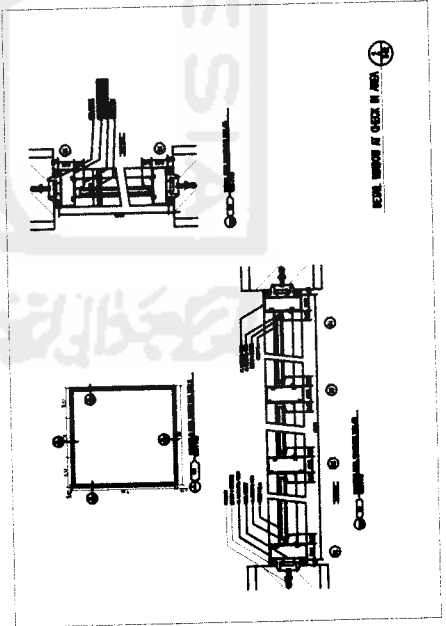
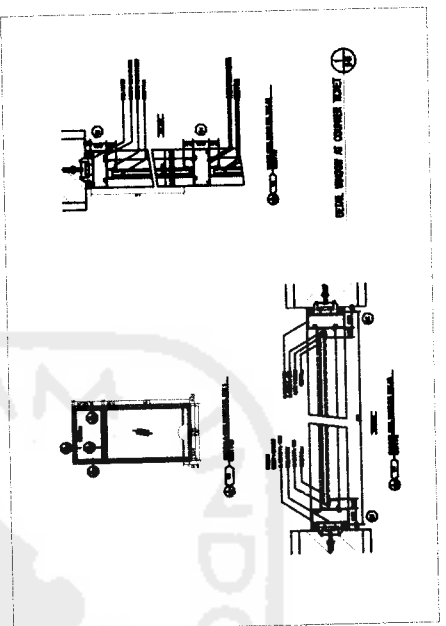
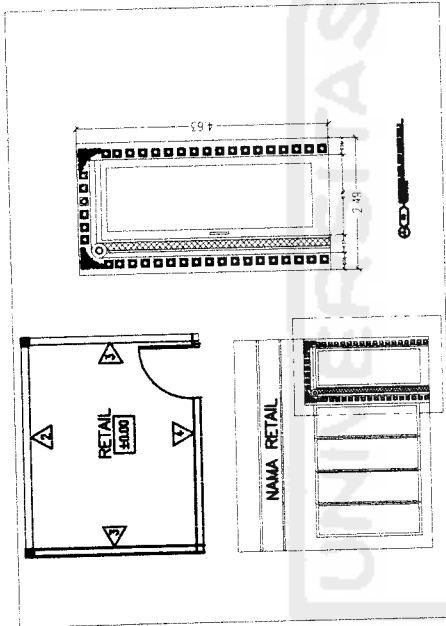
KEPANGKON
S.1 25/25
S.2 20/35
FBI FOUNDATIONS

	<p>TUGAS AKHIR JURUSAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA</p>	<p>PERIODE III SEMESTER GANJIL TH. 2006/2007</p>	<p>DOSEN PEMBIMBING IR. ETIK MUJIDA, MENG</p>	<p>IDENTITAS MAHASISWA</p> <table border="1"> <tr> <td>NAMA</td> <td>GUNAWAN SAPUTRA</td> </tr> <tr> <td>NO. MHS</td> <td>03 512 143</td> </tr> <tr> <td>TANDA TANGAN</td> <td></td> </tr> </table>	NAMA	GUNAWAN SAPUTRA	NO. MHS	03 512 143	TANDA TANGAN		<p>NAMA GAMBAR</p>	<p>SKALA 1 : 200</p>	<p>NO. LBR</p>	<p>JML LBR</p>	<p>PENGESAHAN</p>
NAMA	GUNAWAN SAPUTRA														
NO. MHS	03 512 143														
TANDA TANGAN															



TUGAS AKHIR	PERIODE III	DOSEN PEMBIMBING	IDENTITAS MAHASISWA	NAMA GAMBAR	SKALA	NO. LBR	JML. LBR	PENGESAHAN
JURISAN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA	SEMESTER GANJIL TH. 2006/2007	IR. ETIK MUFIDA MENG	NAMA GUNAWAN SAPUTRA NO. MHS 03 512 143 TANDA TANGAN	RENCANA ATAP DETAIL STRUKTURAL	1 : 200	10		





TUGAS AKHIR
 JURUSAN ARSITEKTUR
 FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
 UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
 SEMESTER GANJIL
 TH. 2009/2007

RS-Desain Terminal Bandara Uluwatu Domestik Sultan Thaha Jambi
 Sebagai Bandar Udara Internasional
 Transformasi Bentuk Rumah Adat tradisional Jambi

DOSEN PEMBIMBING
 Ir. Eik Nurida, M.Eng

IDENTITAS MAHASISWA
 NAMA: GUNAWAN SAPUTRA
 NO. MHS: 03.512.143
 TANDA TANGAN:

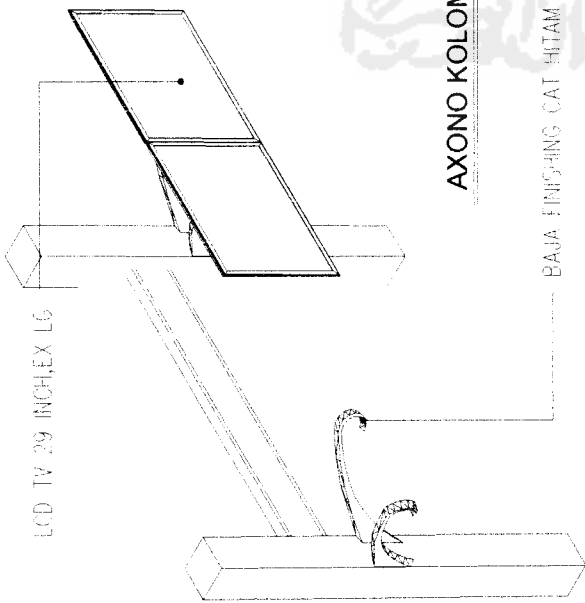
NAMA GAMBAR
 DETAIL ARSITEKTURAL

SKALA
 1 : 50

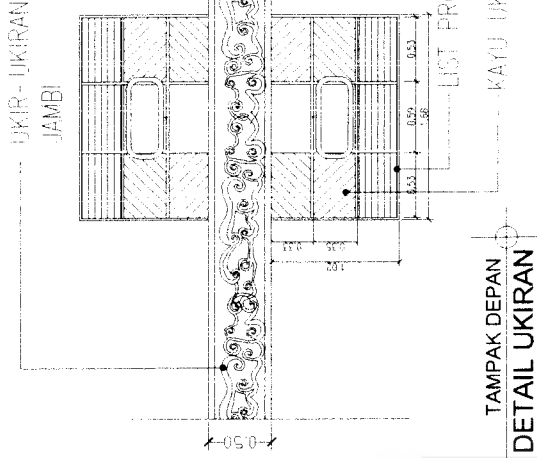
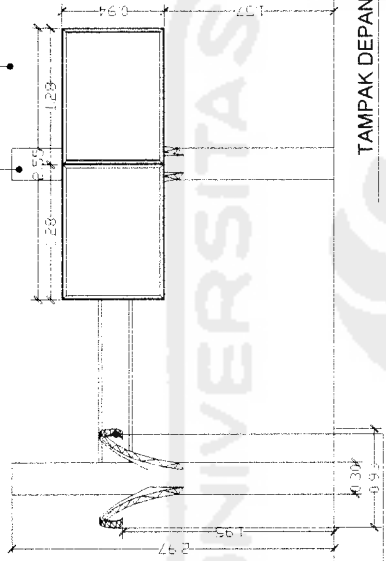
NO. LBR
 13

JML LBR
 13

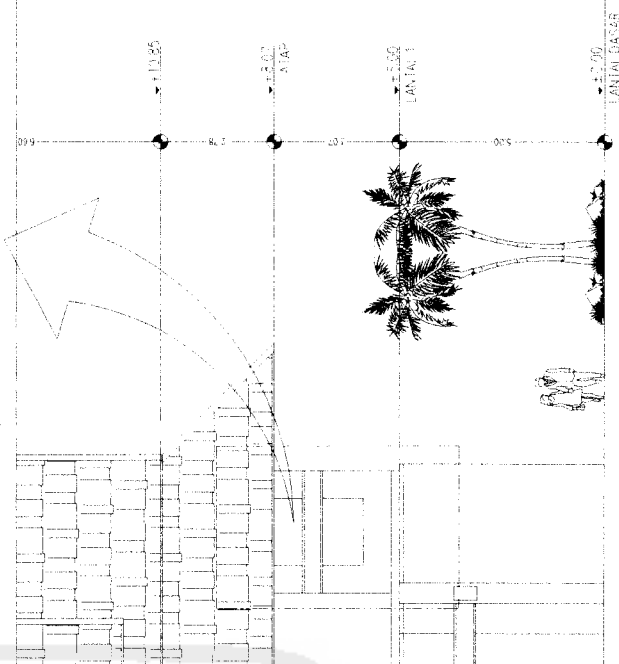
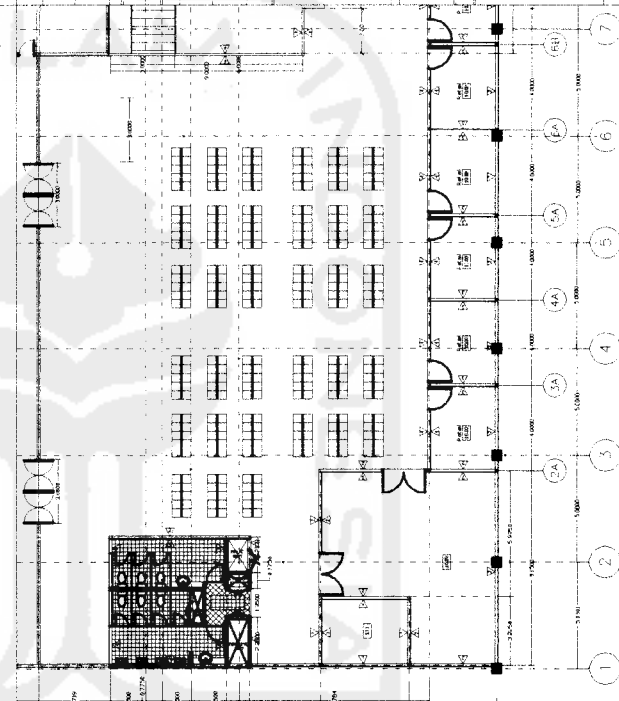
PENGESAHAN



LCD TV 29 INCH,EX LG
KOLOM FINISHING CAT HITAM



TAMPAK DEPAN
DETAIL UKIRAN



TUGAS AKHIR
JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

PERIODE III
SEMESTER GANJIL
TH. 2006/2007

DOSEN PEMBIMBING

IR. ETIK MUFIIDA MENG

IDENTITAS MAHASISWA

NAMA
GUNAWAN SAPUTRA
NO. MHS
03 512 143
TANDA TANGAN

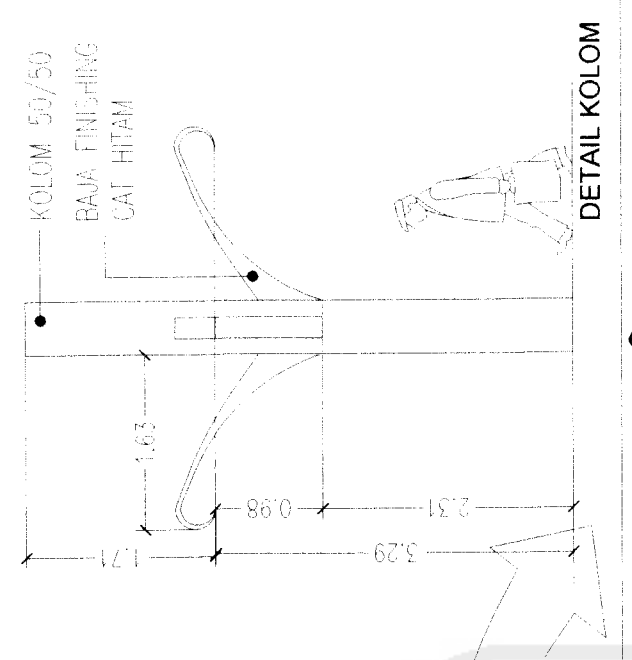
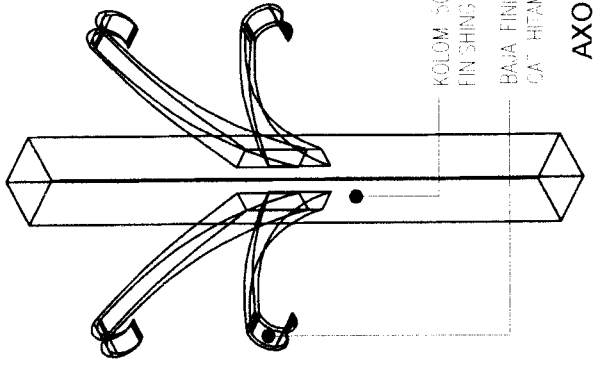
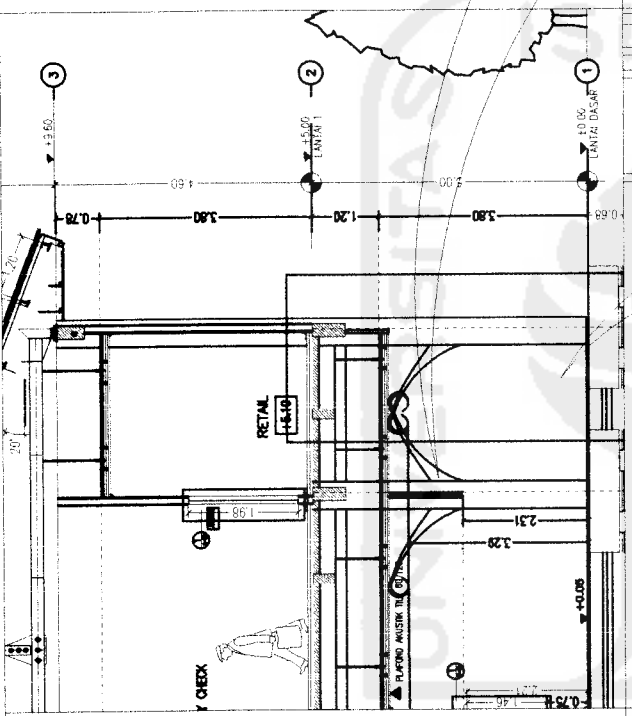
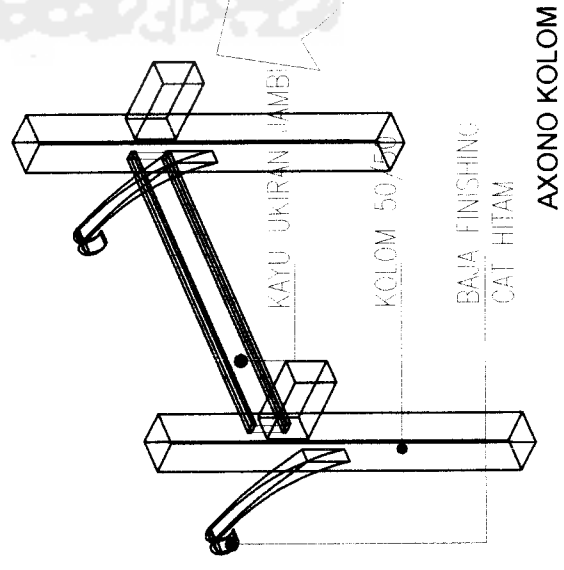
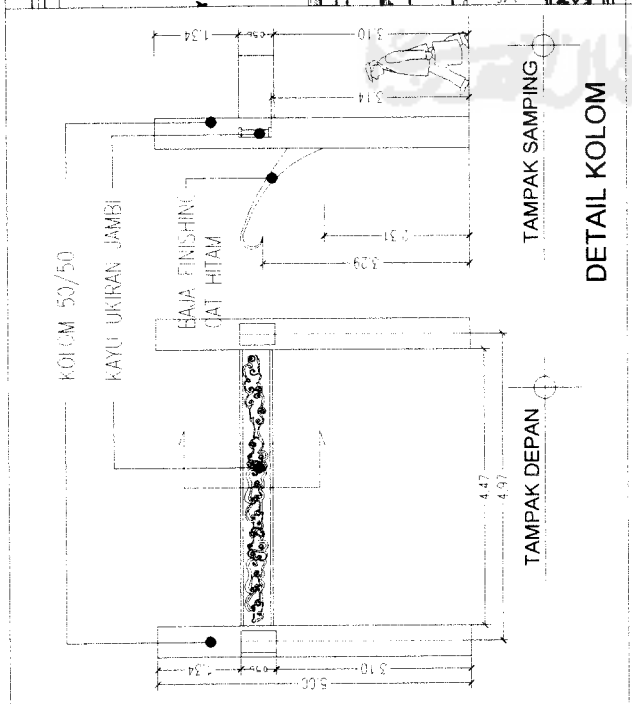
NAMA GAMBAR

SKALA

1 : 200

JML LBR

PENGESAHAN



TUGAS AKHIR		PERIODE III		PENGESAHAN			
JURUSAN ARSITEKTUR		SEMESTER GANJIL					
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN		TH. 2006/2007					
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA							
DOSEN PEMBIMBING		IDENTITAS MAHASISWA		NAMA GAMBAR	SKALA	NO. LBR	JML LBR
IR. ETIK MUJIDA, M.ENG		NAMA					
		NO. MHS					
		TANDA TANGAN					
		GUNAWAN SAPUTRA					
		03.512.143					
					1 : 200		



Arrival Area



Check-in Area

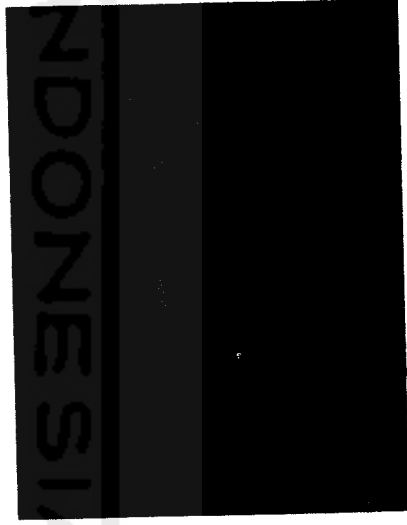


Check-in Area

Re-desain Terminal Bandara Sultan Thaha Jambi Sebagai Bandara Internasional
Transformasi Bentuk Rumah Adat Tradisional Jambi



Departure Area



Departure Area



Arrival Area



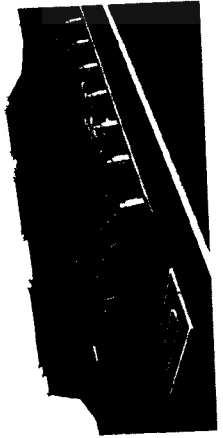
Eksterior



Eksterior



Eksterior



Eksterior

Re-desain Terminal Bandara Sultan Thaha Jambi Sebagai Bandara Internasional
Transformasi Bentuk Rumah Adat Tradisional Jambi



Situasi



Eksterior



Eksterior



Eksterior

FOTO MAKET



Re-desain Terminal Bandara Sultan Thaha Jambi Sebagai Bandara Internasional
Transformasi Bentuk Rumah Adat Tradisional Jambi

