

BAB II. LANDASAN TEORI PERANCANGAN INFORMASI BANDAR UDARA KALIMARAU MELALUI SISTEM TANDA

II.1 Bandar Udara

Bandar udara merupakan sebuah tempat yang dimana menjadi sebuah fasilitas untuk pesawat udara lepas landas dan mendarat, dan sering digunakan untuk banyak khalayak untuk bepergian maupun menjadi tempat untuk kedatangan khalayak ke suatu daerah, menurut Annex 14 dari ICAO (*International Civil aviation Organization*) bandar udara adalah area tertentu di daratan atau perairan (termasuk bangunan, instalasi, dan peralatan) yang diperuntukkan baik secara keseluruhan atau Sebagian untuk kedatangan, keberangkatan dan pergerakan pesawat.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan udara, bandar udara memiliki peran sebagai sebuah jaringan transportasi yang menjadi titik pertemuan beberapa jaringan dan rute penerbangan sesuai hierarki bandar udara, serta menjadi pintu gerbang perekonomian sebuah daerah yang bertujuan untuk pemerataan sebuah pertumbuhan dan stabilitas ekonomi daerah, dan bandara juga memiliki fungsi sebagai prasarana wawasan nusantara dan kedaulatan negara untuk mempersatukan wilayah dan kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

II.1.1 Fungsi Bandara

Kementerian perhubungan Republik Indonesia melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menjelaskan bahwa bandara memiliki beberapa fungsi sebagai tempat penyelenggara pemerintahan atau pengusaha, sebagai tempat penyelenggara maka dari itu bandara menjadi tempat sebuah instansi pemerintahan dalam menjalankan sebuah tugas dan fungsinya terhadap masyarakat sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang telah ditetapkan dalam urusan kebandarudaraan di Indonesia antara lain:

- Pembinaan kegiatan penerbangan
- Kepabeanan
- Keimigrasian
- Kekarantinaan

Dan bandara juga merupakan tempat penyelenggara kegiatan pengusaha, maka dari itu sebuah bandara dapat menjadi sebuah tempat untuk melakukan sebuah usaha:

- Unit penyelenggara bandar udara atau badan usaha bandar udara
- Badan usaha angkutan udara
- Badan hukum Indonesia atau perorangan melalui Kerjasama dengan unit penyelenggara bandar udara atau badan usaha bandar udara

Selain menjadi sebuah tempat penyelenggaraan sebuah pemerintahan dan pengusahaan, bandar udara juga memiliki beberapa fungsi antara lain:

- Mempercepat sebuah arus lalu lintas penumpang, kargo, dan servis melalui transportasi udara di setiap pelosok Indonesia.
- Mempercepat pertumbuhan ekonomi sebuah daerah dan mempersatukan satu daerah dan daerah lainnya melalui jaringan udara.
- Menjadi pemersatu nusantara
- Mengembangkan sebuah transportasi yang terintegrasi dalam sektor serta menjadi sebuah perhatian untuk kesinambungan secara ekonomis

II.2 Bandara Kalimantan Di Kabupaten Berau

II.2.1 Kabupaten Berau



Gambar II.1. Kota Tanjung Redeb, kabupaten Berau

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Kabupaten Berau sebuah yang terletak di Provinsi Kalimantan Timur, ibu kota Kabupaten Berau bernama Tanjung Redeb. Kabupaten ini memiliki luas 34.127,47. Km² terdiri dari luas daratan 22.020,81 Km² dan luas laut 12.299,88 Km². Terdiri dari 52 pulau besar dan kecil 13 Kecamatan, 10 Kelurahan, 96 Kampung/Desa, dan jumlah penduduk berdasarkan dari Badan Pusat Statistik pada tahun 2011 sebesar 191.807 jiwa. Kabupaten Berau berasal dari Kesultanan Berau yang didirikan pada abad-14, menurut sejarah Berau. Kesultanan di Kabupaten Berau dibagi menjadi 2 yaitu Kesultanan Gunung Tabur & Kesultanan Sambaliung, dikarenakan pada masa penjajahan Belanda, VOC mengadu domba politik yang ada di daerah Kabupaten Berau, sehingga terjadinya perpecahan kesultanan di Kabupaten Berau.

Kabupaten Berau juga dikenal sebagai daerah dengan wisata alam bawah laut, tak hanya wisatawan domestik, wisatawan asing dari berbagai negara juga banyak berkunjung ke kabupaten Berau, salah satu wisata yang terkenal adalah kepulauan Derawan, kepulauan Derawan memiliki wisata bawah laut yang banyak digemari oleh wisatawan asing. Wisata bawah laut ini juga sudah banyak dikenal dan telah mendunia.

II.2.2 Profil Bandar Udara Kalimantan

Bandar udara Kalimantan adalah sebuah bandara yang dinaungi oleh kantor UPBU Ditjen Perhubungan udara dan ditanggung jawab langsung oleh kementerian perhubungan, bandara yang menjadi acuan untuk diteliti yaitu bandara Kalimantan, yang terletak di provinsi Kalimantan Timur, Kabupaten Berau, Kecamatan Teluk Bayur, yang bernama bandara Kalimantan. Kalimantan sendiri merupakan sebuah nama sungai kecil yang terdapat di sekitar bandara Kalimantan berdiri,

Bandara Kalimantan berdiri pada tahun 1976 dengan kategori sebagai bandara perintis, Kalimantan telah beberapa kali ditingkatkan diantaranya saat peningkatan panjang landasan pacu pada bandara Kalimantan (*runway*), fasilitas navigasi bandara Kalimantan yang meningkatkan level bandara Kalimantan saat itu tahun 2009 menjadi bandara kategori kelas 2 yang sebelumnya masih berstatus bandara perintis.

Seiring perkembangan zaman bandara Kalimantan telah berkembang dengan dilakukannya renovasi pada bangunan bandara Kalimantan, bangunan terminal bandara Kalimantan juga telah berpindah 3 kali banyaknya dari awal berdiri hingga sekarang.

Sekarang bandara Kalimantan telah bisa didarati oleh pesawat dengan tipe B-737-200 hingga tipe B-737-300, perkiraan kapasitas penumpang di lapangan tahun 2008 telah mencapai 107.982. dengan laju pergerakan penumpang 39,47 persen per tahun. Dari perkembangan di atas maka bandara Kalimantan wajib berbenah untuk peningkatan jumlah penumpang di setiap tahunnya.



Gambar II.2. Bangunan Bandar udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi

II.2.3 Kepengurusan Bandar Udara Kalimantan

Bandar udara Kalimantan memiliki susunan pejabat pengelola satuan kerja BLU UPBU Kalimantan dan Dewan Pengawas RBA SATKER BLU UPBU KALIMARAU, Susunan pejabat pengelola BLU kantor UPBU Kalimantan telah mengacu pada peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 16 tahun 2018 tentang organisasi dan tata kerja kantor unit penyelenggara Bandar Udara Kalimantan. Susunan pejabat bandar udara Kalimantan antara lain sebagai berikut:



Gambar II.3. Struktur Pejabat Bandar Udara Kalimantan

Sumber: <https://kalimaran-airport.com/struktur-organisasi/>

- **VISI & MISI Bandar Udara Kalimantan**

Sebagai sebuah lembaga yang dinaungi langsung oleh kantor UPBU Ditjen Perhubungan udara dan ditanggung jawabi langsung oleh kementerian perhubungan, bandar udara memiliki sebuah visi dan misi untuk mencapai tujuan yang diharapkan, visi dan misi itu antara lain sebagai berikut:

VISI: Terwujudnya Pelayanan Transportasi Udara Yang Handal, Berdaya Saing, Dan Memberikan Nilai Tambah Dalam Mendukung Ketahanan Nasional.

MISI:

- Meningkatkan pelayanan jasa transportasi udara untuk mewujudkan konektivitas nasional.
- Meningkatkan keselamatan, keamanan dan kehandalan transportasi udara dalam upaya peningkatan pelayanan jasa transportasi darat.
- Peningkatan penerapan IPTEK dalam rangka pengembangan teknologi transportasi udara yang ramah lingkungan.
- Meningkatkan profesionalisme sumber daya manusia

II.3 Analisis Hasil Pengumpulan Data

Pada perancangan sistem tanda di bandar udara Kalimantan, maka diperlukan sebuah analisis permasalahan, analisis permasalahan dilakukan dengan cara melakukan penyebaran *form* kuesioner, melakukan wawancara kepada salah satu pekerja di bandar udara Kalimantan, dan melakukan studi observasi lapangan.

II.3.1 Kuesioner

Pengumpulan data menggunakan kuesioner juga dilakukan dalam perancangan ini, yang bertujuan untuk mendapatkan relasi pengunjung bandar udara Kalimantan untuk melengkapi data-data yang telah diperoleh, analisis data dilakukan dengan cara menyebarkan form kuesioner kepada kerabat kerabat lokal yang juga sebagai pengguna dan sering mengunjungi bandara Kalimantan. Kuesioner online digunakan untuk mendapat data yang diperlukan dalam penelitian, kuesioner dibagikan kepada kerabat dekat, teman-teman, dan orang-orang yang pernah mengunjungi bandara Kalimantan. Kuesioner ini dibuat dengan menggunakan sebuah website bernama *Google form*, dan disebarkan kepada para kerabat dan khususnya bagi para responden yang pernah mengunjungi objek penelitian yaitu bandara Kalimantan, dan kuesioner yang disebarkan telah mendapatkan 16 responden sejak awal disebarkan dari tanggal 16-20 Januari 2021, berikut merupakan hasil kuesioner yang telah direpon oleh responden



Gambar II.4. Hasil kuesioner Mengunjungi Bandara Kalimantan.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas pertanyaan keempat, responden mendominasi pernah mengunjungi bandara Kalimantan dengan perolehan persentase 87,5% menjawab Ya, sedangkan dengan perolehan 12,5% responden menjawab Tidak.



Gambar II.5. Hasil kuesioner terakhir kali Mengunjungi Bandara Kalimantan.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas pertanyaan kelima, merupakan pertanyaan kuesioner yaitu terakhir kali responden mengunjungi bandara Kalimantan, dengan itu responden di dominasi dengan jawaban 1 bulan yang lalu.



Gambar II.6. Hasil kuesioner Perhatian Terhadap Objek Perancangan

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas pertanyaan ketujuh merupakan pertanyaan terhadap apakah responden memperhatikan objek penelitian di tempat yang sedang diteliti yaitu

bandara Kalimantan, dalam pertanyaan ini didominasi dengan jawaban ya dengan perolehan persentase (81,3%), sedangkan yang menjawab tidak memperoleh persentase yaitu (18,8%).



Gambar II.7. Hasil Kuesioner Permasalahan Utama Dalam Objek Penelitian.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas pertanyaan kedelapan, merupakan pertanyaan sebuah permasalahan yang membuat bingung para responden ketika mengunjungi tempat penelitian, dalam pertanyaan ini di dominasi dengan jawaban ya dengan perolehan persentase (50%), sedangkan untuk jawaban tidak (31,3%), sedangkan jawaban sedikit bingung dan lainnya memperoleh persentase sebesar (6,3%).



Gambar II.8. Hasil Kuesioner Permasalahan Yang Membuat Bingung Responden Dalam Berkunjung.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas pertanyaan kesembilan, yaitu dengan sebuah pertanyaan yang pada jawabannya diisi oleh responden dengan keluhan responden masing-masing

saat berkunjung langsung ke tempat objek penelitian yaitu bandara Kalimantan, para jika disimpulkan rata-rata para responden mengeluhkan sebuah permasalahan berupa, petunjuk arah terlalu kecil, tidak terlihat jelas, petunjuk arah yang sudah memudar.



Gambar II.9. Hasil Kuesioner Faktor Penyebab.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas merupakan pertanyaan kesepuluh, merupakan faktor penyebab para responden merasa kebingungan dalam memahami petunjuk arah di bandara Kalimantan, responden menjawab faktor yang menjadi penyebab kebingungan saat berkunjung ke tempat penelitian adalah petunjuk arah yang terlalu kecil, letak yang kurang strategis, gambar yang memudar, dan berputar di jalur yang sama.



Gambar II.10. Hasil Kuesioner Faktor Penyebab.

Sumber: Dokumentasi Pribadi(2021)

(Diakses pada 26/01/2021)

Pada diagram diatas merupakan pertanyaan yang terakhir dalam kuesioner ini merupakan alasan para responden merasa kebingungan dalam memahami petunjuk arah, dalam pertanyaan ini dapat disimpulkan bahwa petunjuk arah/*sign system* di bandara Kalimantan masih memiliki desain yang kurang jelas, letak yang kurang strategis, dan masih ada petunjuk arah yang belum lengkap di tempat objek penelitian yaitu bandara Kalimantan.

Kesimpulan dari hasil kuesioner yaitu, 87,5% responden pernah mengunjungi bandara Kalimantan, 81,3% memperhatikan sistem tandanya, 50% responden bingung dengan sistem tanda di bandara Kalimantan, sebagian besar responden mengeluhkan petunjuk arah terlalu kecil, tidak terlihat jelas, sudah memudar, desain yang kurang jelas, letak yang kurang strategis, dan petunjuk arah belum lengkap.

II.3.2 Wawancara

Selain melakukan penyebaran kuesioner untuk pengumpulan dan analisis data, observasi juga dilakukan dengan cara pengumpulan data melalui wawancara untuk mendapatkan data berupa identitas dari bandar udara Kalimantan, sesi wawancara dilakukan bersama salah satu staf bandar udara Kalimantan, yaitu oleh bapak Martono. Berikut adalah hasil dari wawancara yang telah dilakukan:

1. Nama : Martono
Jenis Kelamin : Pria
Usia : 48 Tahun
Pekerjaan : Karyawan (KASI Pelayanan & Keamanan Bandara)
Tempat Tinggal : Kabupaten Berau



Gambar II.11. Sesi Wawancara Bersama Bapak Martono

Sumber: Dokumentasi Pribadi

Beliau menuturkan, bandara Kalimantan dulunya didesain untuk menjadi sebuah bandar udara berkelas internasional, sesuai dengan visi Bupati kabupaten Berau yang terdahulu bapak H.Makmur HAPK, ingin bandara Kalimantan menembus penerbangan internasional, tetapi mengingat kondisi dan persyaratan untuk menjadi bandara kelas internasional tidak mudah, bandara Kalimantan sekarang hanya menjadi bandara dengan kelas 1, dan akan terus berusaha berkembang, dalam keadaan normal jumlah penumpang sehari di bandara Kalimantan bisa mencapai 1000 penumpang perhari, namun saat ini sedang terjadi pandemi COVID-19, jumlah penumpang di bandara Kalimantan menurun drastis dari hari normal, menjadi sekitar 400 an hingga 500 an orang saja perhari, berkurang sekitar kurang lebih 50% dari hari normal. Untuk sekarang bandar udara Kalimantan masih menggunakan layout dan desain petunjuk yang umum, dan bandara Kalimantan juga memiliki konsep dan ikon seperti ukiran batik anggrek hitam, dan bentuk bangunan menyerupai penyu, dan burung walet. Dan memiliki warna yang ikonik yaitu warna kuning, dan bandar udara Kalimantan juga bekerja sama dengan pemda Kabupaten Berau dan Dinas Pariwisata Kabupaten Berau untuk memajang beberapa foto daerah dan foto-foto wisata yang terkenal di kabupaten Berau, dan untuk bandara Kalimantan sendiri sudah menerapkan WBK (Wilayah Bebas Korupsi) agar tidak terjadi hal yang tidak diinginkan, dan juga sudah ditetapkan menjadi “Bandara Sehat” oleh Kementerian Kesehatan, dan bandara juga memiliki *Live Acoustic* tradisional di lobby keberangkatannya untuk menjadi sebuah penghibur.

Table II.1. Tabel Wawancara
Dokumentasi Pribadi (2022)

| NO | Pertanyaan | Jawaban |
|----|---|--|
| 1 | Klasifikasi Bandara Kalimantan untuk sekarang ? | Bandara Kalimantan dulunya didesain untuk menjadi sebuah bandara dengan kelas Internasional, tetapi karena beberapa kondisi dan persyaratan, bandara Kalimantan sekarang hanya menjadi bandara dengan Kelas I dan akan terus melakukan perkembangan. |
| 2 | Jumlah penumpang per hari di bandar Udara Kalimantan? | Jumlah penumpang per hari di bandara Kalimantan sehari bisa mencapai hingga seribu penumpang perhari, namun pandemic COVID-19, membuat jumlah penumpang bandara mengalami penurunan hingga 50%. |
| 3 | Apakah sistem tanda di bandara Kalimantan memiliki desain khusus di dalam sistem tandanya ? | Untuk saat ini bandara Kalimantan sendiri masih menggunakan sistem tanda yang umum. |
| 4 | Apakah Bandara Kalimantan memiliki warna atau ikon yang khas untuk elemen desain dan sebagainya ? | Untuk ikon, bandara kalimaranau sendiri lebih cenderung ke bentuk ukiran batik anggrek hitam, penyu, dan burung walet. |
| 5 | Warna apa saja yang menjadi ciri khas bandara Kalimantan ? | Untuk penggunaan warna, bandara Kalimantan menggunakan warna kuning untuk beberapa aksent warna, karena diambil dari warna khas kerajaan gunung tabur yang terletak kabupaten Berau. |

| | | |
|---|--|---|
| 6 | Apa yang membuat bandara Kalimantan unik ? | Bandara Kalimantan bekerja sama dengan pemda untuk mempromosikan wisata bahari yang terletak di wilayah kabupaten berau, dengan cara memajang foto-foto wisata kabupaten berau di ruang kedatangan bandara, dan keberangkatan bandara, hal ini ditujukan untuk mempromosikan wisata yang terletak di kabupaten Berau. |
|---|--|---|

Berdasarkan hasil wawancara maka dapat disimpulkan bandar udara Kalimantan masih menggunakan sistem tanda yang umum, dan bandar udara Kalimantan memiliki ikon yaitu Anggrek Hitam, Penyu, walet, hal ini membuat bandar udara Kalimantan memiliki banyak identitas dan elemen-elemen didalamnya, bandar udara Kalimantan juga memiliki warna aksen yaitu warna kuning dan hitam yang diambil dari warna khas kerajaan di Kabupaten Berau.

II.3.3 Observasi Lapangan

Observasi untuk pengumpulan data dilakukan pada jam kerja di bandara udara Kalimantan, dengan melakukan dua kali observasi lapangan, untuk menggali informasi dan data serta permasalahan yang ada pada bandar udara Kalimantan, tujuan dilakukannya observasi adalah untuk mendapatkan gambaran kondisi bandar udara Kalimantan secara langsung, dan mendapatkan data-data mengenai sistem tanda yang berada disana, melihat suasana relasi pengunjung, serta staf bandar udara Kalimantan.

Table II.2. Tabel Jadwal Observasi Lapangan
Dokumentasi Pribadi (2022)

| Hari | Kegiatan |
|--|---|
| 02 Maret 2022 Pukul 09.00 – 12.00 WITA | Meninjau suasana bandara, meninjau sistem tanda & mengambil gambar berupa foto untuk dokumentasi. |
| 03 Maret 2022 Pukul 09.00 – 12.00 WITA | Mengambil beberapa gambar mengenai objek yang akan dirancang & melakukan proses wawancara. |

a) Analisis Denah Ruangan Secara Langsung

Bandar udara Kalimantan memiliki satu bangunan terminal penumpang yang terdiri dari 2 lantai. luas bangunan untuk terminal penumpang sebesar 16.667m², terminal VIP 505m² dan terminal kargo 592m². Dan untuk landasan pacu bandara kalimaranu sendiri memiliki panjang 2.250m x 45m.

Selain itu bandara Kalimantan dapat dibagi menjadi 2 yaitu ruangan Indoor dan ruangan Outdoor

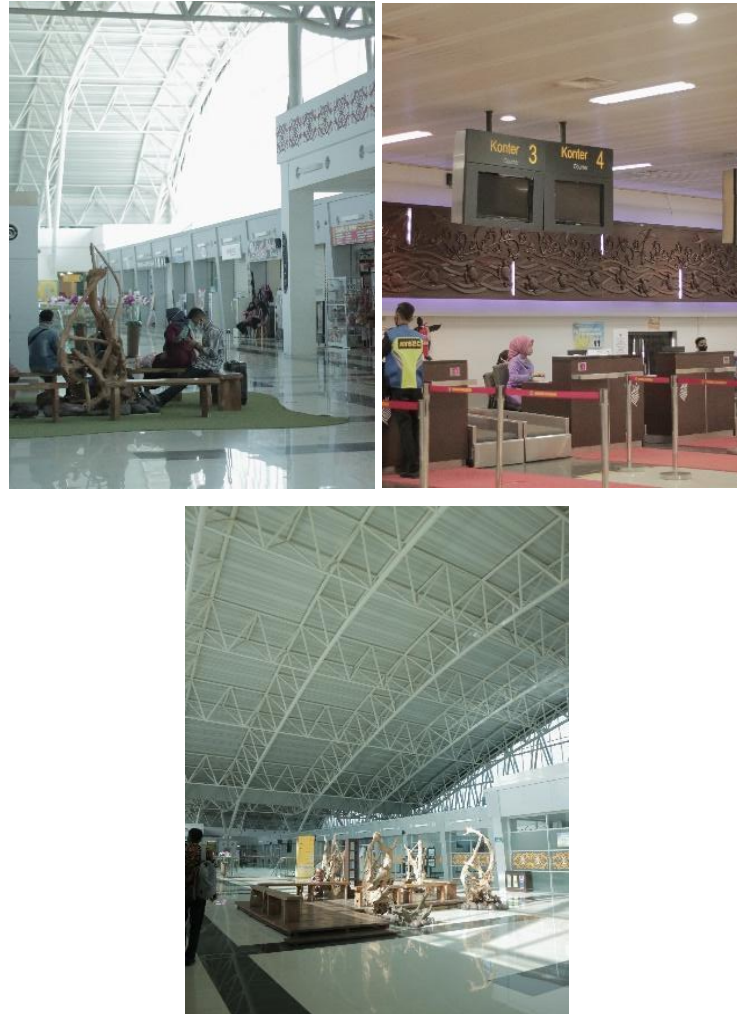
- Ruang *Indoor* bandara Kalimantan

Bandar Kalimantan sendiri memiliki sebuah ruangan indoor utama yaitu terminal penumpang yang luas bangunannya yaitu 16.667m², terminal penumpang ini memiliki 2 tingkat di dalam bangunannya, lantai pertama memiliki jumlah ruangan sebanyak 50 ruangan, sedangkan di lantai kedua memiliki ruangan sebanyak 33 ruangan, denah terminal penumpang bandara kalimaranu seperti gambar dibawah ini.

- Ruang *Outdoor* bandara Kalimantan

Bandara Kalimantan sendiri memiliki beberapa ruangan outdoor yang terdapat beberapa fasilitas bagi para penumpang dan pengunjung saat berkunjung ke bandara Kalimantan, yaitu fasilitas Parkir mobil maupun sepeda motor yang besar, smoking area yang terdapat 2 tempat, food court,

dan taman bermain untuk anak-anak, dan terakhir juga terdapat kendarang rusa yang menjadi tempat wisata untuk para pengunjung bandara Kalimantan.



Gambar II.12. Ruangan yang Terdapat Di Bandar Udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

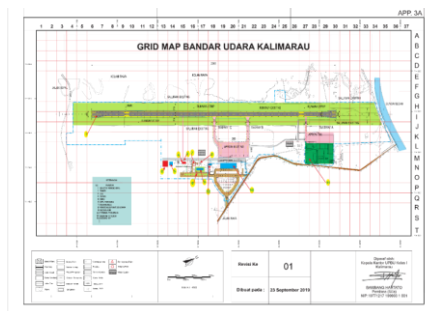
Berdasarkan hasil analisis denah ruangan secara langsung di bandar udara Kalimantan, bandar udara Kalimantan memiliki satu terminal penumpang yang terdiri dari dua tingkat lantai yang terdapat 50 ruangan didalamnya. Selain ruangan indoor, bandar udara Kalimantan juga memiliki ruangan outdoor yang terdiri dari parkir mobil dan motor, ruang untuk merokok, serta taman bermain. Berikut dilampirkan dalam table.

Tabel II.3. Table Analisis Sistem Tanda Pada Ruangan di Bandara Kalimantan
 Dokumentasi Pribadi (2022)

| No | Ruangan | Terdapat Sistem Tanda | Tidak Terdapat Sistem Tanda |
|----|-------------------------|-----------------------|-----------------------------|
| 1 | <i>Security Check</i> | - | √ |
| 2 | Pengambilan Bagasi | - | √ |
| 3 | Mushola | √ | √ |
| 4 | Gate | √ | - |
| 5 | Transit | √ | - |
| 6 | Eskalator | - | √ |
| 7 | Toilet | √ | - |
| 8 | <i>Lounge</i> | - | √ |
| 9 | <i>Check-in Counter</i> | √ | - |
| 10 | Lobby Keberangkatan | - | √ |
| 11 | Imigrasi | - | √ |
| 12 | Klinik | - | √ |
| 13 | Airline Office | - | √ |

Berdasarkan hasil tinjauan yang dilakukan saat observasi langsung di bandara Kalimantan, masih terdapat beberapa ruangan yang tidak terdapat sistem tanda, beberapa ruangan tersebut terbilang merupakan beberapa ruangan atau fasilitas yang sering digunakan oleh khalayak saat berada di kawasan bandara Kalimantan.

b) Analisis Denah Ruang Melalui Gambar Denah



Gambar II.13. Denah Keseluruhan Bandar Udara Kalimarau

Sumber: Dokumentasi Mandatory

Sistem Tanda merupakan sebuah petunjuk arah dan biasanya diletakkan di sebuah ruangan yang besar yang berguna untuk menunjukkan lokasi dan arah sebuah ruangan yang akan dituju, *sign* yang diartikan dalam bahasa Indonesia memiliki sebuah arti tanda, maka dapat diartikan menurut dalam konteks desain komunikasi visual yaitu, sebuah rangkaian representasi sebuah visual yang memiliki interaksi langsung dengan manusia dalam ruang publik masyarakat (Tinarbuko: 2012, h.12).



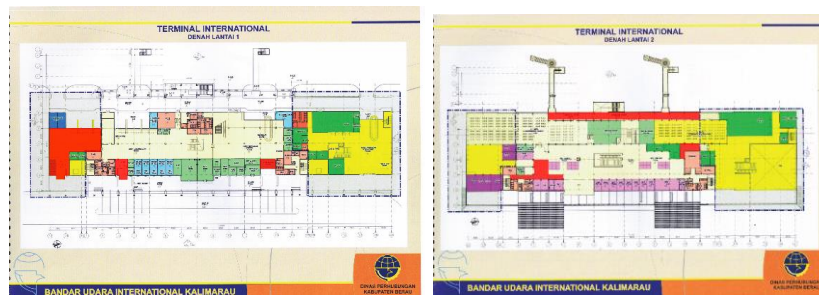
Gambar II.14. Denah Terminal Bandar Udara Kalimarau Lantai 1 dan Lantai 2

Sumber: Dokumentasi Mandatory

Berdasarkan gambar denah diatas, terminal utama penumpang bandara Kalimarau dibagi menjadi 2 tingkatan lantai, yang dimana lantai pertama digunakan sebagai pintu masuk untuk keberangkatan dan pintu keluar bagi kedatangan, sedangkan untuk lantai kedua di bandar ini merupakan lantai yang terdapat fasilitas bandara

seperti café, lobby keberangkatan, *gate* keberangkatan, dan fasilitas lainnya. Dilihat dari tinjauan pada denah, maka bandara Kalimantan memerlukan penambahan sistem tanda dengan 4 jenis sistem tanda (informasi, penunjuk arah, identifikasi, dan regulasi) yang bertujuan untuk memudahkan khalayak saat berada di kawasan bandara Kalimantan.

Terdapat beberapa ruangan di bandar udara Kalimantan yang seharusnya terdapat petunjuk arah, tetapi tidak ada, maka dari itu diperlukan penambahan petunjuk arah pada bandar udara Kalimantan yang bertujuan agar memudahkan para pengunjung bandara agar tidak kebingungan saat berkunjung di bandar udara Kalimantan, beberapa ruangan yang tidak terdapat *sign system* ini telah ditandai dengan warna merah sesuai gambar yang tertera diatas, ruangan itu sendiri meliputi:



Gambar II.15. Denah Bandar Udara Kalimantan Yang Tidak Terdapat *Sign System* Ditandai Dengan Warna Merah

Sumber: Dokumentasi Mandatory (2022)

- Ruang masuk awal Pemeriksaan
- Ruang informasi
- Ruang X-RAY
- Pemeriksaan bagasi
- Koridor ke pesawat
- Koridor menuju toilet
- Koridor menuju ruang tunggu keberangkatan.

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan pada tanggal 02 Maret 2022 – 03 Maret 2022 mengenai sistem tanda yang ada di bandara Kalimantan, bandara Kalimantan sendiri membutuhkan perbaikan di beberapa sistem tandanya.

c) Analisis Sistem Tanda Dalam Bentuk Visual

Sistem tanda merupakan sebuah hal yang penting , karena dengan petunjuk arah para audiens atau masyarakat dapat dengan mudah mengenali dan menemukan tujuan ketika sedang berada diruang publik. Bandar udara Kalimantan memiliki sebuah petunjuk arah yang digunakan untuk menunjukkan arah ketika para audiens atau masyarakat sedang berada diruang lingkup bandar udara Kalimantan, tetapi sistem tanda yang ada di bandara Kalimantan sendiri masih memiliki desain yang terbilang kurang senada, dari penggunaan huruf, ikon, warna, dan *layout* desain nya masih memiliki kekurangan yang tidak enak dilihat dan bahkan dapat membuat para penumpang kebingungan dalam membacanya. Pada sistem tandanya, bandara Kalimantan memiliki kelebihan serta kekurangan sebagai berikut:

- Kelebihan


Terdapat beberapa kelebihan pada petunjuk arah bandara Kalimantan



1. Memiliki karakteristik budaya lokal yang menjadi ciri khas budaya di kabupaten Berau sendiri.
2. Memiliki ukuran yang baik.
3. Pencahayaan sign system yang baik

- Kekurangan

1. Penggunaan huruf/font yang masih belum konsisten.
2. Penggunaan kombinasi warna yang belum konsisten.
3. Penyusunan layout petunjuk arah yang masih kurang rapi dan konsisten.
4. Masih ada beberapa penempatan sign yang kurang strategis.




Tabel II.4. Table Analisis Sistem Tanda di Bandara Kalimantan Dokumentasi Pribadi (2022)

| No | Jenis Sistem Tanda | Lokasi | Analisis |
|----|---|----------|---|
| 1 |  <p>(Identifikasi)</p> | Lantai 1 | Sistem tanda ini memiliki desain dan bentuk ikon yang masih dapat membuat pengguna fasilitas bandara kebingungan dalam memahami ikon tersebut, maka dari itu diperlukan perancangan ulang untuk bentuk ikon sistem tanda transit ini, serta dalam penggunaan tipografi nya yang masih kurang jelas untuk dilihat. |
| 2 |  <p>(Informasi)</p> | Lantai 1 | Sama halnya dengan sistem tanda transit, pada sistem tanda ini juga memiliki sebuah permasalahan dalam bentuk ikon yang digunakan dan dapat membuat pengguna fasilitas bandara bingung dalam memahami bentuk ikon ini. |
| 3 |  <p>(Identifikasi)</p> | Lantai 1 | Pada sistem tanda klinik memiliki sebuah permasalahan berupa penggunaan warna yang salah dalam desainnya, hal ini dapat membuat para pengguna fasilitas bandara untuk memikirkan dan melihat dengan jelas lagi mengenai sistem tanda ini. |
| 4 |  <p>(Informasi)</p> | Lantai 1 | Sistem tanda bagasi ini memiliki desain yang dapat membuat pengguna fasilitas bingung dengan ikon ini, pada sistem tanda ini juga tidak terdapat penjelasan dan |

| | | | |
|---|--|----------|--|
| | | | petunjuk untuk sistem tanda ini, dan hal ini dapat menimbulkan kesan yang membingungkan. |
| 5 |  <p>(informasi)</p> | Lantai 1 | Pada sistem tanda ini memiliki letak permasalahan pada petunjuk arah ruangan yang jelas kurang jelas dan dapat menyebabkan kesan bingung untuk pengguna fasilitas bandara yang ingin menuju ruangan ini. |
| 6 |  <p>(Informasi)</p> | Lantai 2 | Pada sistem tanda ini memiliki permasalahan desain yang seadanya dan memiliki desain yang berbeda dengan yang lain, dan diperlukan perancangan ulang yang bertujuan untuk memunculkan kesan yang konsisten pada sistem tanda yang terdapat di bandar udara Kalimantan. |
| 7 |  <p>(Informasi)</p> | Lantai 2 | Pada sistem tanda ini memiliki permasalahan dibentuk ikon yang kurang jelas, penggunaan warna dari tipografi yang tidak enak untuk dilihat. |

Berikut merupakan tabel studi visual terhadap sistem tanda di bandara Kalimantan melalui 4 jenis sistem tanda:

Tabel II.5. Table Analisis Visual Sistem Tanda Bandara Kalimantan
Dokumentasi Pribadi (2022)

| No | Jenis Sistem Tanda | Analisis |
|----|--|--|
| 1 |  (Identifikasi) | <p>Pada jenis sistem tanda identifikasi yang ada di bandara Kalimantan, masih menggunakan bentuk <i>icon</i> yang umum, dan memerlukan perancangan ulang untuk menambahkan identitas daerah pada <i>icon</i> dan bentuk media sistem tandanya.</p> |
| 2 |  (Informasi) | <p>Pada jenis sistem tanda Informasi yang ada di bandara Kalimantan, masih memiliki kekurangan dalam hal konsistensi berupa penggunaan warna dan huruf yang digunakan, serta penambahan identitas daerah yaitu ukiran batik khas daerah yang masih harus diperbaiki dalam tata letaknya.</p> |
| 3 |  (Regulasi) | <p>Pada jenis sistem tanda regulasi yang ada di bandara Kalimantan, pada sistem tanda ini diperlukan sebuah perancangan ulang karena sistem tanda ini masih menggunakan sistem tanda yang umum digunakan.</p> |
| 4 |  (Petunjuk Arah) | <p>Pada jenis sistem tanda penunjuk arah yang ada di bandara Kalimantan, memerlukan perancangan ulang dalam segi penggunaan warna, huruf, dan <i>icon</i> yang digunakan, dan agar lebih terlihat konsisten dan estetik, serta menjadi salah satu identitas daerah yang ada di bandara Kalimantan.</p> |

Sebagai perbandingan desain sistem tanda akan mengacu pada bandara terbaik yang ada di Indonesia, yaitu Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali, selain menjadi salah satu yang terbaik di Indonesia, bandar ini juga masuk dalam deretan 5 bandara terbaik di Asia Tenggara. Berikut penampakan dari bandar udara I Gusti Ngurah Rai Bali:



Gambar II.16. *Sign System* Di Bandar Udara I Gusti Ngurah Rai Bali

Sumber: Google (2022)

Seperti yang dapat dilihat dalam penggunaan sistem tanda di bandara I Gusti Ngurah Rai Bali memiliki jenis huruf, warna dan penempatan desain yang konsisten, dan ini dapat memudahkan para pengunjung maupun penumpang bandara ini dapat dengan mudah membaca dan memahami sistem tanda yang telah ada. Pada Sign System bandara I Gusti Ngurah Rai sendiri memiliki keunggulan dan kejelasan yang sangat baik, dari segi penempatan, besar ukuran, penggunaan font yang baik dan layout desain petunjuk arah yang rapi.

Berdasarkan analisis terhadap sistem tanda dari segi visual yang digunakan oleh bandara Kalimantan saat ini, makna sistem tanda di bandara Kalimantan masih memiliki visual yang masih kurang dalam segi *icon*, warna, bentuk motif dan komposisi. Maka diperlukan sebuah perancangan dan penambahan pada sistem tanda di bandara Kalimantan yang bertujuan untuk menambah estetika bandara dan membantu para pengguna fasilitas bandara dalam menggunakan fasilitas yang terdapat di bandara Kalimantan.

Berdasarkan komparasi sistem tanda di bandara Kalimantan dan bandara I Gusti Ngurah Rai seperti pada tabel dibawah ini

Tabel II.6. Tabel Komparasi Sistem Tanda Yang Ada Di Bandara Kalimantan Dan I Gusti Ngurah Rai Dokumentasi Pribadi (2022)

| No | Sistem Tanda | Kalimantan | | I Gusti Ngurah Rai | |
|----|-------------------------|------------|-----------|--------------------|-----------|
| | | Ada | Tidak Ada | Ada | Tidak Ada |
| 1 | <i>Security Check</i> | √ | - | √ | - |
| 2 | Pengambilan Bagasi | √ | - | √ | - |
| 3 | Mushola | √ | - | √ | - |
| 4 | Gate | √ | - | √ | - |
| 5 | Transit | √ | - | √ | - |
| 6 | Eskalator | √ | - | √ | - |
| 7 | Toilet | √ | - | √ | - |
| 8 | <i>Lounge</i> | √ | - | √ | - |
| 9 | <i>Check-in Counter</i> | √ | - | √ | - |
| 10 | Lobby Keberangkatan | √ | - | √ | - |
| 11 | Imigrasi | - | √ | √ | - |
| 12 | Klinik | √ | - | √ | - |
| 13 | Airline Office | √ | - | √ | - |
| 14 | Parkir Mobil | √ | - | √ | - |
| 15 | Parkir Motor | √ | - | √ | - |
| 16 | <i>Smoking Area</i> | √ | - | √ | - |
| 17 | <i>Drop Point</i> | - | √ | √ | - |
| 18 | <i>ATM Centre</i> | - | √ | √ | - |
| 19 | <i>Trolley</i> | √ | - | √ | - |
| 20 | <i>Customer Service</i> | - | √ | √ | - |

Maka dari itu diperlukan beberapa perancangan ulang pada sistem tanda bandara Kalimantan dari segi penggunaan warna, bentuk icon, dan layout agar dapat memberikan informasi yang mudah dipahami dan juga sebagai penambah identitas bandara Kalimantan. Sistem tanda yang akan dirancang ulang dari hasil observasi lapangan yaitu sebanyak 20 sistem tanda.

Tabel II.7. Tabel Sistem Tanda Yang Akan Dirancang Ulang
Dokumentasi Pribadi (2022)

| No | Sistem Tanda | Sudah Ada | Tidak Ada |
|----|-------------------------|-----------|-----------|
| 1 | <i>Security Check</i> | √ | - |
| 2 | Pengambilan Bagasi | √ | - |
| 3 | Mushola | √ | - |
| 4 | Gate | √ | - |
| 5 | Transit | √ | - |
| 6 | Eskalator | √ | - |
| 7 | Toilet | √ | - |
| 8 | <i>Lounge</i> | √ | - |
| 9 | <i>Check-in Counter</i> | √ | - |
| 10 | Lobby Keberangkatan | √ | - |
| 11 | Imigrasi | - | √ |
| 12 | Klinik | √ | - |
| 13 | Airline Office | √ | - |
| 14 | Parkir Mobil | √ | - |
| 15 | Parkir Motor | √ | - |
| 16 | <i>Smoking Area</i> | √ | - |
| 17 | <i>Drop Point</i> | - | √ |
| 18 | <i>ATM Centre</i> | - | √ |
| 19 | <i>Trolley</i> | √ | - |
| 20 | <i>Customer Service</i> | - | √ |

II.4 Resume

Berdasarkan hasil observasi lapangan yang dilakukan dengan metode desain komunikasi visual, yaitu dengan melakukan kuesioner, wawancara, dan observasi langsung, maka dapat dijabarkan sebuah resume dari 3 hasil observasi sebagai berikut:

- Kuesioner

Kesimpulan dari hasil kuesioner yaitu, sebagian besar responden sebagai pengunjung memperhatikan sistem tandanya, sebagian besar responden bingung dengan sistem tanda di bandara Kalimantan, sebagian besar responden mengeluhkan petunjuk arah terlalu kecil, tidak terlihat jelas, sudah memudar, desain yang kurang jelas, letak yang kurang strategis, dan petunjuk arah belum lengkap.

- Wawancara

Berdasarkan hasil wawancara maka dapat disimpulkan bandar udara Kalimantan masih menggunakan sistem tanda yang umum, menggunakan banyak ikon seperti Angrek Hitam, Penyu, walet, untuk identitas hal ini membuat bandar udara Kalimantan memiliki banyak identitas, narasumber menyatakan pengelola memerlukan solusi untuk permasalahan sistem tanda tersebut.

- Observasi Lapangan

Hasil observasi bandar udara Kalimantan didapatkan data yaitu, jumlah ruangan di wilayah indoor terdapat 50 ruangan, di wilayah outdoor terdapat 4 area. berdasarkan visual terdapat permasalahan belum konsistennya penggunaan huruf/font, warna, layout. Penempatan sign yang kurang strategis. berdasarkan hal tersebut perlu pembuatan untuk 20 sistem tanda (lihat tabel II.7), yang meliputi 4 jenis sistem tanda (informasi, penunjuk arah, identifikasi, dan regulasi) untuk memudahkan khalayak saat berada di kawasan bandara Kalimantan.

II.5 Solusi Perancangan

Berdasarkan hasil kesimpulan data wawancara, observasi dan kuesioner, solusi untuk bandara Kalimantan yaitu dibuat perancangan sistem tanda sejumlah 20 sistem tanda meliputi informasi, penunjuk arah, identifikasi, dan regulasi dengan penggunaan elemen visual yang konsisten dan menonjolkan ciri khas budaya Kalimantan melalui penggunaan ikon motif dan warna Kalimantan untuk UPBU bandar udara Kalimantan sebagai pengelola.

Solusi pada perancangan ini dibagi menjadi 2 yaitu dari segi fungsi dan estetik:

- **Sistem Tanda Dari Segi Fungsi**
Dari segi fungsi solusi yang diberikan yaitu dengan merancang sebuah sistem tanda sesuai dengan 4 jenis sistem tanda (informasi, identifikasi, regulasi, dan penunjuk arah) yang baik dan benar, dan mudah dipahami oleh khalayak pengguna fasilitas di bandara Kalimantan, sehingga fasilitas di bandara dapat dituju dan digunakan dengan mudah oleh khalayak saat berada di kawasan bandara Kalimantan.
- **Sistem Tanda Dari Segi Estetik**
Dari segi estetik, merancang sebuah sistem tanda dengan konsistensi yang baik dari segi visual, dengan menambahkan identitas daerah letak bandara Kalimantan berada yaitu Kabupaten Berau. Maka diperlukan sebuah desain yang nyaman untuk dilihat dan menjadi sebuah identitas bagi bandara maupun daerah.

Ada 4 jenis sistem tanda yang akan dirancang ulang di bandara Kalimantan:

- *Sign Informasi (Information)*
Berikut adalah foto system tanda informasi yang digunakan oleh mandatory di bandara Kalimantan yang akan dirancang ulang:



Gambar II.17. Sistem Tanda Informasi Di Bandara Udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

Sistem tanda informasi ini merupakan sebuah sistem tanda yang menunjukkan sebuah informasi tentang suatu ruangan yang terletak di bandara Kalimantan.



Gambar II.18. Letak Sistem Tanda Informasi Sesuai Denah Bandara

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

- *Sign Petunjuk Arah (Direction)*

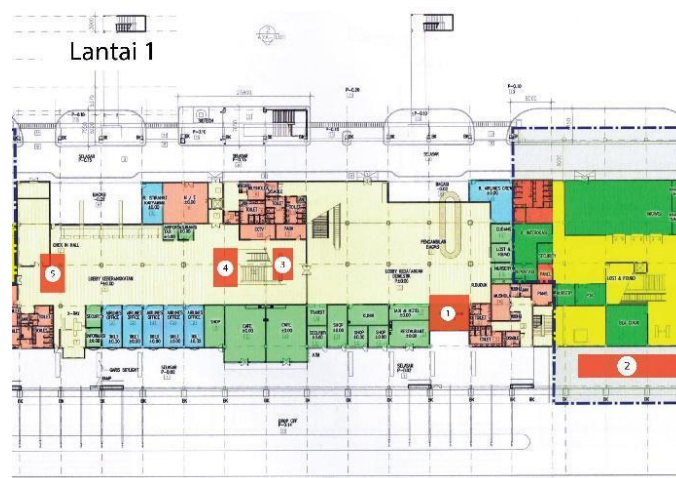
berikut adalah foto petunjuk arah sebelumnya yang telah dibuat oleh mandatory bandara Kalimantan:



Gambar II.19. Sistem Tanda *Direction* Dibandar Udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

Sistem tanda ini merupakan sebuah sistem tanda yang mengacu pada tanda yang memberi informasi arah dan tujuan sebuah ruangan, yang terletak di bandara Kalimantan

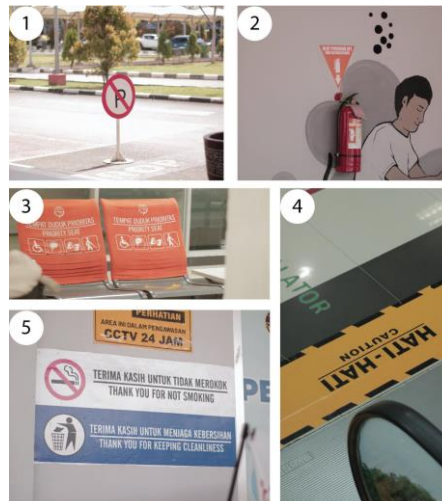


Gambar II.20. Letak Sistem Tanda *Direction* Sesuai Denah Bandara

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

- *Sign Larangan & Peringatan (Regulation)*

Berikut adalah foto petunjuk arah sebelumnya yang telah dibuat oleh mandatory bandara Kalimantan:



Gambar II.21. *Sign System Larangan & Peringatan* Dibandar Udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

Sign petunjuk larangan dan peringatan ini merupakan sebuah tanda yang memberikan informasi sebuah larangan dan peringatan bagi para pengunjung bandara Kalimantan.

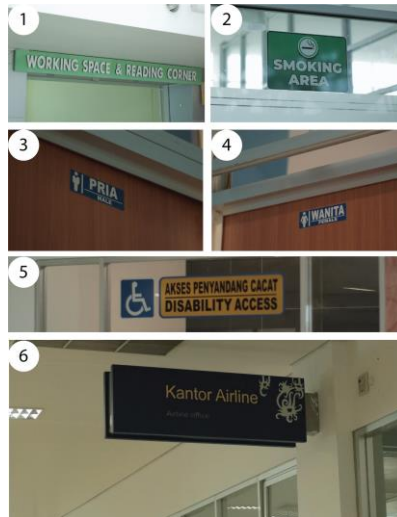


Gambar II.22. Letak Sistem Tanda *Regulation* Sesuai Denah Bandara

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

- *Sign Pengenal (Identification)*

Berikut adalah foto petunjuk arah sebelumnya yang telah dibuat dan digunakan oleh pihak mandatory:



Gambar II.23 *Sign System Identification* Dibandar Udara Kalimantan

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

Sign ini merupakan sebuah petunjuk atau tanda sebuah ruangan dan juga merupakan sebuah tanda pengenal ruangan yang ada di bandar udara Kalimantan.



Gambar II.24. Letak Sistem Tanda *Identification* Sesuai Denah Bandara

Sumber: Dokumentasi Pribadi (2022)

II.5.1 Metode Perancangan

Pada perancangan ini jenis metode yang akan digunakan adalah dengan menggunakan metode perancangan desain komunikasi visual, , Metode desain komunikasi visual sebagai metode penelitian desain, Bintarto dan Lestari, Metode desain sebagai prosedur penelitian desain memuat prosedur: analisis, sintesis dan evaluasi. Dalam proses analisis tugas desainer mengenali dan menganalisis semua masalah yang berkaitan teknis, komersial, produksi, fungsi distribusi dan ergonomi; dalam proses sintesis, desainer mencari dan mengembangkan model; kemudian hasil yang dicapai di evaluasi berdasarkan tujuan yang telah ditentukan sebelumnya. Pada dasarnya mendesain adalah proses yang melibatkan alat untuk memproses (informasi) dan subjek yang diproses (masalah), serta prosesor (desainer). Solusi hati-hati dan cerdas hanya bisa diproduksi dengan melakukan secara bertahap dan proses desain yang sistematis dengan metodologi desain yang benar. (dalam Said dan Cahyadi,2020). Metode ini akan sangat berguna dalam proses perancangan sistem tanda di bandar udara Kalimantan.