

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

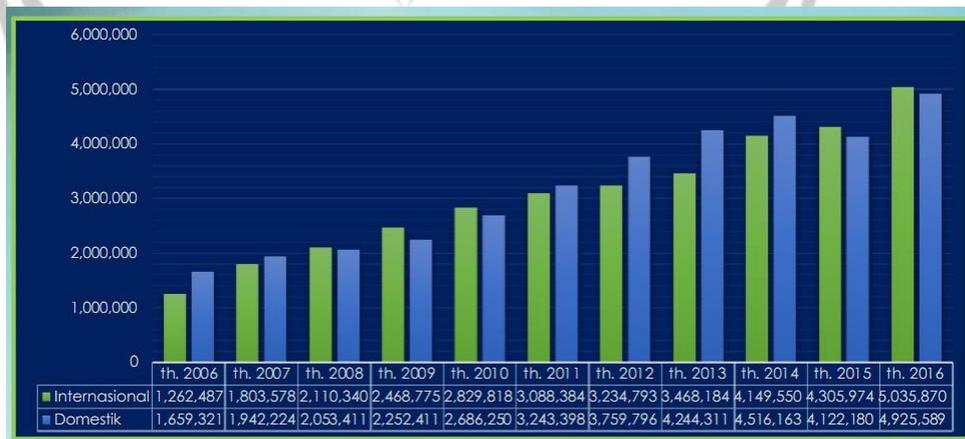
1.1.1 Latar Belakang Pengadaan Proyek

Bali merupakan salah satu destinasi wisata internasional yang paling digemari di dunia. Masyarakat dan pemerintah sadar betul mengenai tingginya minat wisata di Bali, sehingga masyarakat dan pemerintah serta penggerak bisnis pariwisata sangat serius memberikan atensinya untuk membuat pariwisata sebaik dan semaju mungkin. Sektor pariwisata adalah sektor dengan pemasukan paling tinggi di Bali.

Keanekaragaman destinasi yang dimiliki Bali yang mencakup keindahan alam, keunikan adat budaya, tersedianya fasilitas pendukung, dan keramahtamahan masyarakat adalah potensi pariwisata yang juga menarik minat pergerakan aktivitas MICE (*meeting, incentive, convention, exhibition*; pertemuan, insentif, konvensi, pameran) yang skalanya lebih besar, ini membuat Bali merupakan salah satu tujuan diselenggarakannya kegiatan MICE. Sepanjang tahun 2018, ada kurang lebih 97 konferensi yang diselenggarakan di Bali. Umumnya peserta kegiatan MICE adalah orang-orang pelaku bisnis, lembaga-lembaga swadaya, dan pejabat pemerintahan. Bahkan untuk skala kegiatan yang besar seperti konferensi dan pertemuan internasional, peserta kegiatan sebagian besar adalah delegasi atau perwakilan resmi negara bahkan kepala-kepala negara. Berdasarkan informasi yang dikumpulkan oleh ketua Gabungan Industri Pariwisata Indonesia (GIPI) daerah Bali Ida Bagus Agung Partha Adnyana, peserta kegiatan MICE ini tidak hanya datang sebagai partisipan dalam acara MICE tersebut, juga melakukan kunjung ke tempat-tempat wisata di Bali, mengingat banyak Bali memiliki banyak sekali tempat-tempat rekreasi dan atraksi. Dengan kondisi demikian, tidak jarang peserta/wisatawan MICE

mengajak keluarga dan kerabatnya agar dapat turut berwisata di Bali. Hal ini berdampak pada masa tinggal dan pengeluaran yang lebih tinggi. Ketua GIPI daerah Bali juga menyebutkan bahwa rata-rata pengeluaran peserta/wisatawan MICE mencapai kurang lebih \$500 AS per harinya. Kenyataan inilah yang menjadi bagi pemerintah dan pelaku di industri pariwisata untuk meningkatkan kesadaran akan pentingnya pergerakan aktivitas pariwisata yang baik dan optimal.

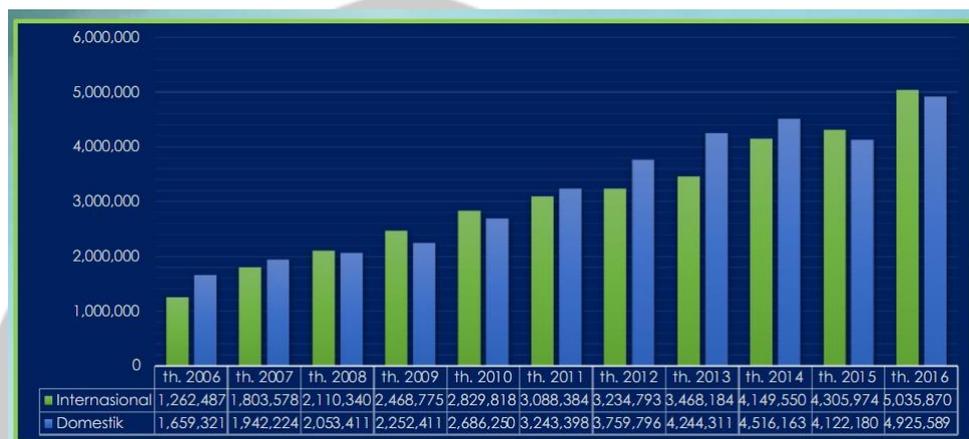
Bali merupakan salah satu destinasi wisata internasional yang paling digemari di dunia, dimana pergerakan aktivitas pariwisatanya cukup tinggi. Sebagian besar wisatawan yang menuju ke dan dari Bali baik dalam negeri menggunakan transportasi udara pesawat karena waktu tempuh yang cepat. Biaya yang dikeluarkan per orang untuk membeli tiket pesawat pun tidak jauh berbeda dengan biaya yang dikeluarkan apabila menggunakan moda transportasi lain. Sehingga pertimbangan efisiensi biaya dan waktu tempuh perjalanan inilah yang membuat wisatawan domestik memilih menggunakan pesawat.



Gambar 1. 1 infografis jumlah penerbangan keberangkatan Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Sumber: infografik Angkasa Pura 1

Bagi wisatawan internasional, perjalanan menggunakan pesawat tentu pilihan yang paling utama, mudah, dan masuk akal bagi mereka. Kondisi di atas menggambarkan situasi kebutuhan penerbangan ke dan dari Bali. Sehingga banyak sekali penerbangan yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan transportasi di Bali.



Gambar 1. 2 infografis jumlah penerbangan kedatangan Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai

Sumber: infografik Angkasa Pura 1

Setidaknya dalam 24 jam, terdapat 445 penerbangan rute domestik dan internasional. Jumlah tersebut adalah jumlah yang tinggi, menggambarkan bahwa Bandara I Gusti Ngurah Rai merupakan bandara ke-2 tersibuk di Indonesia dengan intensitas penerbangan yang tinggi. Berdasarkan informasi yang dikeluarkan oleh www.bali-airport.com, data statistik Lalu Lintas Angkutan Udara (LLAU) periode Januari-November 2017, Bandara Internasional Ngurah Rai tercatat telah melayani 19.624.967 penumpang pengguna jasa bandara yang diakomodir dalam total 134.323 angkutan pesawat udara. Sedangkan data pada periode Januari-November 2018, tercatat telah melayani total penumpang sebanyak 21.707.363 jiwa yang diakomodir dalam 148.806 angkutan pesawat udara, baik

domestik maupun internasional. Data ini menunjukkan adanya peningkatan pelayanan dan operasional bandara sebanyak 10.8% dari tahun 2017 ke tahun 2018. Namun jumlah di atas adalah jumlah total pelayanan penerbangan komersial, belum termasuk pelayanan terhadap pesawat-pesawat pribadi serta penumpangnya.

Pada Oktober 2013, KTT APEC diselenggarakan di Bali dengan mengerahkan ribuan aparat TNI & POLRI, dan juga pengalihan penggunaan bandar udara sementara untuk operasional khusus KTT APEC. Sehari sebelum dimulainya APEC, Bandara I Gusti Ngurah Rai ditutup selama 4-8 jam guna menerima pesawat-pesawat pribadi/khusus yang membawa delegasi, pesawat-pesawat kepresidenan yang membawa puluhan kepala negara peserta, dan pesawat-pesawat/jet pribadi milik CEO perusahaan. Tujuan peutupan sementara utamanya untuk menjaga keamanan dan privasi bagi seluruh peserta APEC. Setelah pesawat yang membawa peserta APEC mendarat dan selesai melakukan kebutuhan *loading* kargo, bandara mulai kembali beroperasi secara umum dan pesawat-pesawat komersial dapat tinggal landas dan mendarat kembali. Namun pesawat-pesawat komersial tersebut tidak diperkenankan untuk parkir dan *Remain Over Night/RON* (pesawat tinggal di bandara untuk bermalam dan mulai beroperasi lagi keesokan harinya). Pembatasan parkir pesawat ini karena *apron* (tempat parkir pesawat) seluruhnya digunakan untuk kepentingan parkir pesawat kepresidenan/kepala negara, pesawat delegasi, dan pesawat pribadi CEO peserta. Namun dengan kondisi tersebut, *apron* di Bandara I Gusti Ngurah Rai ternyata tidak dapat menampung semua pesawat peserta APEC karena jumlah pesawat yang banyak, sedangkan lahan parkir terbatas. Sementara semua pesawat pribadi peserta butuh tempat parkir.

Untuk menangani hal tersebut, pihak otoritas pengatur lalu lintas udara yang bertanggung jawab memutuskan membuat skala prioritas untuk menentukan pesawat mana saja yang didahulukan untuk dapat menggunakan apron pesawat. Seluruh pesawat kepresidenan/kepala negara

diprioritaskan untuk dapat tetap parkir di *apron* Bandara I Gusti Ngurah Rai, sementara pesawat pribadi delegasi dan peserta lainnya diberikan otoritas untuk parkir di beberapa bandara terdekat yaitu: Bandara Djuanda di Surabaya dan Bandara Sultan Hasanuddin di Makassar. Ketika pelaksanaan APEC akan berakhir, pesawat-pesawat yang dialihkan tersebut datang kembali ke Bali untuk menjemput penumpang peserta.

Dengan adanya skema pengalihan parkir pesawat di atas, bandara-bandara yang menampung parkir pesawat peserta KTT sedikit banyak juga terdampak. Mereka harus melakukan konsolidasi dan pengaturan ulang lahan parkir yang biasanya digunakan untuk pesawat komersial, karena lahan parkir yang sebelumnya diperuntukan bagi pesawat komersial harus digunakan untuk pesawat-pesawat peserta APEC. Perihal banyaknya pesawat yang harus ditampung dan masalah terbatasnya lahan parkir pesawat/*apron* ini menimbulkan efek domino yang berdampak tidak hanya di Bandara I Gusti Ngurah Rai saja namun hingga Bandara Djuanda dan Sultan Hasanuddin.

Secara garis besar, operasional Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai yang menunjang kebutuhan transportasi pariwisata (diluar kebutuhan kegiatan MICE) sudah mencapai tingkat intensitas yang tinggi. Namun meninjau dari beberapa pengalaman menjadi tuan rumah kegiatan MICE tingkat tinggi seperti KTT APEC dan IMF-*World Bank Meeting* lalu, Bandara I Gusti Ngurah Rai memiliki beberapa keterbatasan. Bandara I Gusti Ngurah Rai dengan intensitas penerbangan yang tinggi memang sudah berskala internasional dengan asumsi; dapat menampung banyak penerbangan dan penumpang, namun ternyata masih dirasa kurang optimal untuk dapat memenuhi kebutuhan penerbangan pribadi/*VIP* dengan skala yang masif seperti yang terjadi pada KTT APEC lalu, dimana kondisi tersebut memerlukan penggunaan seluruh lahan parkir/*apron* untuk pesawat pribadi dan harus mengorbankan kepentingan umum yaitu penerbangan komersial. Perusahaan penerbangan komersial tidak dapat menolak atas

dampak yang ditimbulkan dari penerbangan VIP peserta KTT APEC, karena negara (dalam hal ini bandara dan otoritas pengatur lalu lintas angkutan udara) berkewajiban untuk mengutamakan dan memberikan fasilitas untuk peserta KTT APEC yaitu puluhan kepala negara dan pemimpin negara. Kondisi ini sedikit banyak merugikan beberapa pihak, yakni perusahaan penerbangan komersial dan bandara itu sendiri, karena banyak penerbangan menuju dan dari Bali harus dialihkan bahkan dibatalkan.

Di satu sisi, bandara mendapatkan keuntungan yang besar dari pelayanan wajib yang diberikan untuk pesawat-pesawat VIP peserta KTT APEC. Karena pelayanan tersebut seperti lahan parkir/*apron* prioritas, *cargo loading* prioritas, dan pelayanan VIP lainnya yang disediakan, biayanya tidak murah. Sementara di sisi lainnya, kebutuhan masyarakat umum yang memerlukan penerbangan komersial terganggu. Terganggunya kebutuhan umum ini juga sangat berdampak pada kelancaran penerbangan komersial untuk tujuan pariwisata umum (diluar wisata MICE yang terkait dengan KTT APEC atau *IMF-World Bank Meeting* yang saat itu berlangsung).

Dengan kondisi dimana Bali sering dipilih sebagai tuan rumah konferensi tingkat tinggi dan juga sebagai tujuan diadakannya pertemuan-pertemuan bisnis kalangan menengah ke atas, Bali memerlukan adanya bandara eksekutif yang mampu menampung dan memberikan pelayanan khusus untuk kebutuhan eksekutif yang masif seperti yang terjadi pada saat KTT APEC dan *IMF-World Bank Meeting* berlangsung beberapa waktu lalu tanpa mengganggu kebutuhan penerbangan komersial umum. Bandara eksekutif ini tentunya harus memberikan keamanan dan kenyamanan ekstra untuk pengguna jasanya, dan menerapkan standar pelayanan dan protokoler tinggi setingkat kepala negara.

Dengan melihat kenyataan tersebut, utamanya bandara eksekutif harus mampu memenuhi standar dan kebutuhan aktivitas resmi kenegaraan.

Sehingga apabila di kemudian hari Bali terpilih lagi sebagai tuan rumah konferensi tingkat tinggi, bandara eksekutif ini dapat menyediakan tempat dan memberikan pelayanan terbaik dengan mengikuti prosedur protokoler kenegaraan. Dengan adanya bandara eksekutif dengan standar tersebut, diharapkan juga tidak ada pertimbangan dan keraguan dari peserta eksekutif konferensi tingkat tinggi, karena bandara eksekutif ini layak dan memadai. Diluar untuk memenuhi kebutuhan konferensi tingkat tinggi, bandara ini juga dengan terbuka dapat melayani penerbangan-penerbangan pesawat pribadi non-kenegaraan atau penerbangan pribadi yang (secara insidental) datang ke Bali.

Secara garis besar, bandara eksekutif ini adalah bentuk kepedulian untuk menjaga reputasi *hospitality* Bali yang telah mendapatkan penilaian dan predikat yang baik. Serta turut mengembangkan dan menaikkan taraf/*grade* kegiatan bisnis pariwisata di Bali.

1.1.2 Latar Belakang Permasalahan

Bandar udara adalah bangunan fasilitas umum yang termasuk dalam tipologi bangunan transportasi, dimana bangunan dengan tipologi ini berfungsi sebagai tempat dimana terdapat fasilitas pemindahan manusia dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan moda transportasi tertentu. Seperti yang telah dijelaskan dalam buku "*Time Saver Standards for Building Types*", yakni: airport bandara adalah bangunan yang memfasilitasi dan menyediakan jasa untuk penumpang, pergerakan kargo barang, serta pengendalian dan perawatan pesawat terbang. Semua pergerakan operasional bandara termasuk; pesawat, penumpang, kargo, dan juga para karyawan semua diatur berdasarkan jadwal. Jadwal ini dibuat sebagai upaya untuk menerapkan kedisiplinan waktu agar tidak menghambat jalannya operasional bandara, karena ketepatan waktu sangat krusial dalam operasional bandara.

Bandara tidak semata-mata hanya menjadi sarana publik yang menjadi tempat transit dan menjembatani penumpang untuk menggunakan/naik ke pesawat. Bandara juga tidak semata-mata sebagai tempat transit yang hanya menyediakan tempat duduk bagi penumpang yang menunggu panggilan naik ke pesawat dan tempat transit dan parkir bagi pesawat yang akan mengangkut penumpang. Peran dan fungsi bandara kini tidak sesederhana itu, terutama pada bandara dengan standar internasional. Mereka harus mampu menyiapkan berbagai fasilitas pendukung untuk menunjang kebutuhan dan kenyamanan pengguna jasa/penumpang serta menambah pemasukan bagi mereka. Seperti kafe-kafe atau restoran-restoran, toko-toko souvenir dan oleh-oleh, butik/toko pakaian di dalam dan di luar terminal yang disediakan untuk penumpang yang secara insidental mengakses fasilitas penunjang tersebut. Selain fasilitas penunjang di atas yang kebutuhannya dekat dengan kebutuhan premier manusia/penumpang, bandara eksekutif juga menyiapkan fasilitas lain berupa penginapan transit dan fasilitas eksklusif berupa: ruang tunggu *vvip room*, ruang tunggu *business/executive lounge*, dan bahkan ada beberapa bandarayang sudah menyiapkan terminal khusus untuk penerbangan-penerbangan pribadi yang tentunya tidak sembarang penumpang dapat mengakses dan menggunakannya.

Fasilitas eksekutif di atas seperti *business/executive lounge* seringkali dimiliki oleh maskapai-maskapai penerbangan tertentu yang menyediakan penerbangan dengan kelas di atas ekonomi. Sehingga untuk menampung penumpang dengan penerbangan *business class*, disediakan ruang tunggu sendiri untuk memfasilitasi penumpang-penumpang tersebut. Fasilitas ruang tunggu di atas memberikan fasilitas-fasilitas penerbangan yang premium bagi penumpangnya, antara lain: ruang tunggu yang memberikan kenyamanan dengan mengutamakan desain, *setting* ruang dan pemilihan furnitur yang nyaman; layanan *priority boarding*, *check in*, dan bagasi yang tidak repot karena petugas yang akan mengurus segala sesuatunya tanpa merepotkan penumpang, tersedia *all you can eat buffet*, dan bahkan tersedia

juga ruang khusus refleksologi untuk penumpang. Umumnya biaya operasional ruang tunggu dibebankan pada harga tiket kelas bisnis yang dibayar oleh penumpang. Namun pada ruang tunggu/*lounge* yang bukan milik maskapai penerbangan, penumpang-penumpang yang akan memakai jasa ruang tunggu tersebut dikenakan biaya. Serta tidak membatasi penumpang dari kelas penerbangan tertentu, sehingga penumpang umum dari semua kelas bisa menggunakan jasa asalkan dengan membayar biaya masuk dan pakai ruang tunggu.

Adanya ruang tunggu/*lounge* eksekutif dan bahkan terminal khusus penerbangan pribadi dirasa perlu disediakan, karena ini sebagai wujud kesadaran maskapai dan *airport* untuk memfasilitasi kebutuhan penumpang yang perlu untuk lebih menjaga keamanan dan privasinya, sehingga ada pelayanan yang berbeda dari penumpang lainnya. Pengguna jasa ruang tunggu ini umumnya didominasi oleh pejabat-pejabat kenegaraan, kepala/pemimpin perusahaan, bahkan selebriti sekalipun. Dengan layanan prioritas seperti di atas, mereka tidak keberatan untuk membayar harga yang tidak murah.

Terkait dengan target pengguna jasa adalah kalangan-kalangan eksekutif setingkat kepala negara dan pejabat negara, serta pemimpin-pemimpin perusahaan, desain haruslah mengutamakan kenyamanan dan keamanan. Namun juga kesan elegan dan eksklusif serta *trustworthy* haruslah dapat dimunculkan pada desain bandara eksekutif, karena bandara eksekutif ini merupakan representasi negara dan Kota Bali itu sendiri. Harapannya, kesan yang direpresentasikan melalui desain dapat menggambarkan jati diri bangsa dan bandara eksekutif itu sendiri, sehingga mendapatkan kepercayaan dari calon-calon penumpang pengguna jasa dan mereka pun dapat mengapresiasi dan menghargai.

Pendekatan dalam proses perancangan bandara eksekutif adalah kearifan lokal berupa falsafah hidup yang diterapkan oleh masyarakat dan adat budaya lokal Bali, yakni Tri Hita Karana (dalam Bahasa Sankerta) yang

pada hakikatnya berarti “3 penyebab kebahagiaan/kesejahteraan”. Kandungan pengetahuan tersebut bersumber pada keharmonisan hubungan antara: manusia dengan Tuhannya (*parhyangan*), manusia dengan alam lingkungannya (*palemahan*), dan manusia dengan sesamanya (*pawongan*). Secara singkat, sebuah kehidupan dapat mencapai puncak kebahagiaan/kesejahteranya ketika ketiga unsur di atas dapat bersatu dengan seimbang dan bersinergi dengan baik, sehingga menciptakan keharmonisan dari dan antar ketiganya. Kaitannya dengan arsitektur, seperti yang dipaparkan dalam jurnal “Rumah Tinggal Tradisional Bali dari aspek budaya dan Atropometri” oleh I Wayan Parwata yakni; hubungan manusia dengan Tuhan yang digambarkan dalam dimensi ruang *Utama Mandala*, hubungan manusia dengan sesama manusia digambarkan dengan dimensi ruang *Madya Mandala*, dan hubungan manusia dengan lingkungan sekitarnya digambarkan dengan dimensi ruang *Nista Mandala*. Pendekatan ini menjadi acuan dan konsep desain bangunan eksterior maupun interior, komposisi, tata letak, dan organisasi ruang.

Bersamaan dengan kesan-kesan *trustwothy airport* yang ingin dicapai dan falsafah Tri Hita Karana, pendekatan untuk proses perancangan bandara eksekutif ini juga mengacu pada arsitektur tradisional Bali yang juga dipadukan dengan gaya arsitektur modern. Gaya arsitektur seperti di atas sering diterapkan pada desain hotel-hotel bintang 5 seperti hotel-hotel yang bernaung pada *Bali Tourism Development Corporation* (BTDC) Nusa Dua yakni; *The Westin Resort* Nusa Dua, *Sofitel* Bali Nusa Dua, *St. Regis Bali Resort*, *The Mulia*, dan hotel-hotel eksklusif lainnya. Ilustrasi desain seperti yang digambarkan pada gambar-gambar di bawah berikut ini:



Gambar 1. 3 interior lobby Hotel St. Regis Nusa Dua Bali

Sumber: internet, www.google.co.id, diakses pada Maret 2019



Gambar 1. 4 interior lobby Hotel St. Regis Nusa Dua Bali

Sumber: internet, www.google.co.id, diakses pada Maret 2019



Gambar 1. 5 interior lobby Hotel The Westin Resort Bali

Sumber: internet, www.google.co.id, diakses pada Maret 2019



Gambar 1. 6 interior lobby Hotel Sofitel Nusa Dua Bali

Sumber: internet, www.google.co.id, diakses pada Maret 2019



Gambar 1. 7 interior lobby Hotel The Apurva Kempinski Nusa Dua Bali

Sumber: internet, www.google.co.id, diakses pada Maret 2019

Gambar-gambar yang menunjukkan interior hotel-hotel bintang 5 di atas adalah gambaran tentang bagaimana desain bandara eksekutif nantinya, bagaimana sebuah bangunan dapat menunjukkan kesan elegan dan mewah namun tetap menunjukkan kesan *hospitaliy*/keramah tamahan yang hangat tanpa meninggalkan unsur-unsur/elemen-elemen arsitektural tradisional khas Bali.

1.2 Rumusan Permasalahan

Bagaimana wujud bandara eksekutif yang mengimplementasikan pendekatan arsitektur modern dan tri hita karena, yang memiliki karakter *hospitality* dengan memunculkan kesan diterima bagi pengguna jasanya?

1.3 Tujuan dan Sasaran

A. Tujuan

1. Dapat turut menciptakan bentuk/tipe bandar udara baru yang diperuntukan utamanya sebagai wadah operasional pesawat-pesawat pribadi dengan memperhatikan dan menjaga privasi dan keamanan penggunanya
2. Turut membantu pelayanan dan operasional Bandara Internasional I Gusti Ngurah Rai dengan mengambil porsi tugas pelayanan pesawat pribadi, sehingga tidak gangguan jadwal penerbangan komersial yang disebabkan oleh jadwal penerbangan pesawat-pesawat pribadi.

B. Sasaran

1. Menghasilkan konsep perancangan dari perpaduan arsitektur modern dan filosofi trihita karena
2. Mengaplikasikan konsep perancangan dari perpaduan arsitektur modern dan filosofi trihita karna pada rancangan bandara eksekutif dengan mengedepankan keramahamahan/*hospitality*serta kemanan yang baik.

1.4 Lingkup Studi

1.4.1 Materi Studi

Terdapat 3 batasan unsur arsitektural yang dikaji dalam bagian analisis permasalahan, antara lain:

1. Lingkup Spasial

Bagian objek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi dalam perancangan proyek ini adalah tata ruang dalam dan tata penampilan bangunan/fasad.

2. Lingkup Substansial

Bagian ruang dalam dan luar/penampilan bangunan/fasad pada objek studi yang akan diolah sebagai penekanan studi adalah suprasegmen arsitektural.

3. Lingkup Temporal

Rancangan ini diharapkan dapat menjadi solusi penyelesaian penekanan studi untuk jangka waktu selama 30 tahun dan kontinyu.

1.4.2 Pendekatan Studi

Penekanan studi akan diselesaikan dengan perpaduan pendekatan arsitektur modern dengan filosofi trihita karana.

1.5 Metode Studi

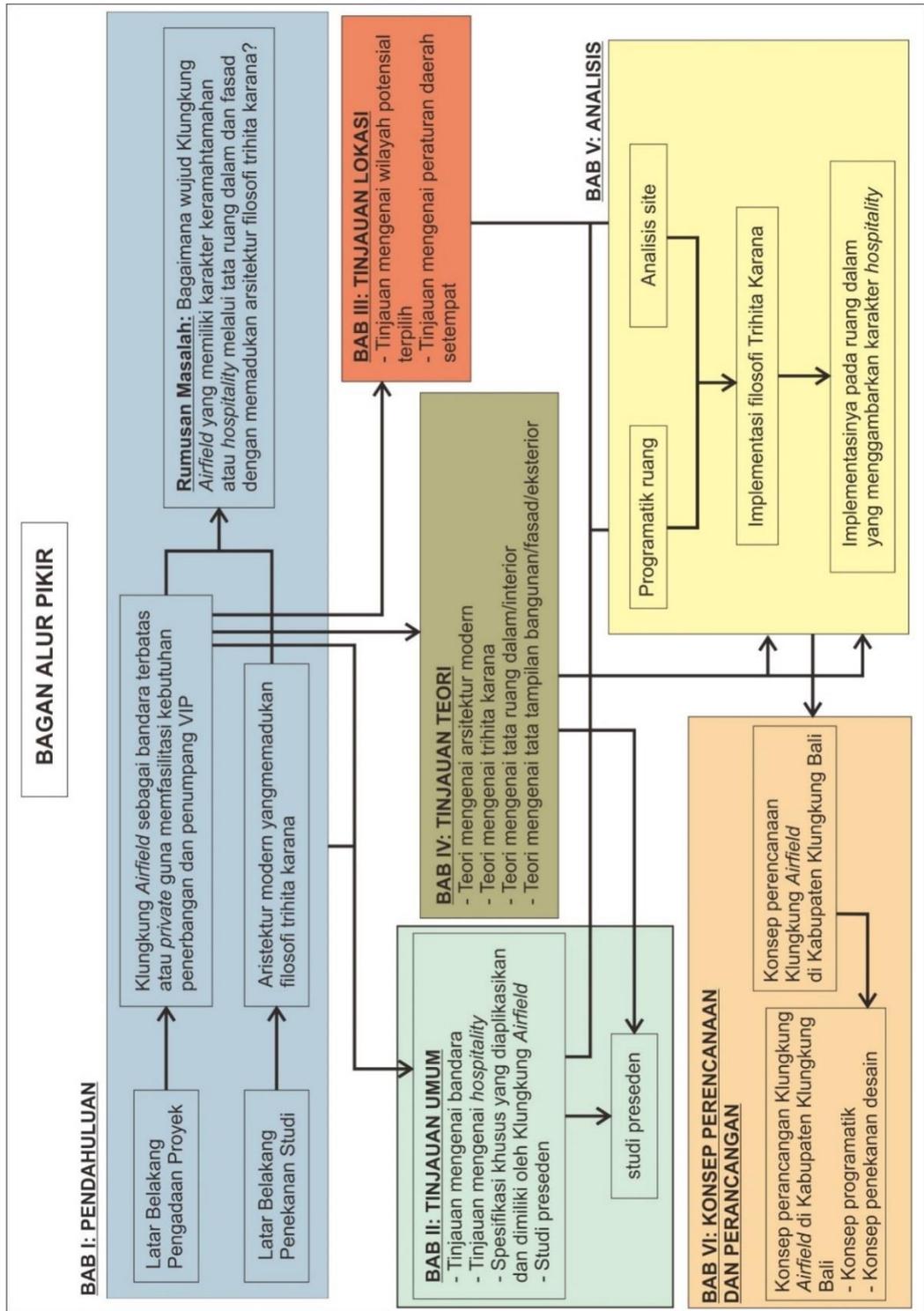
1.5.1 Pola Prosedural

Metode yang digunakan pada tahap pertama adalah pengumpulan data dan studi literatur. Kemudian dilanjutkan pada tahap kedua yaitu tahap analisis, di mana pada tahap ini dilakukan pengkajian data dan literatur yang telah didapatkan serta permasalahan yang ada untuk menghasilkan standar dan konsep pendekatan perancangan. Pada tahap terakhir, adalah merumuskan kesimpulan yang kemudian digunakan untuk merumuskan dan merekomendasikan konsep perencanaan dan perancangan.

1.5.2 Tata Langkah

Tata langkah adalah uraian benang merah mengenai alur tahap-tahap yang dilalui dalam analisis permasalahan. Diagram/bagan tata langkah dilampirkan pada halaman berikutnya





1.6 Sistematika Penulisan

Di bawah adalah penjabaran sistematika pembahasan dalam penulisan ini, yaitu adalah:

BAB I : Pendahuluan

Berisi mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, lingkup studi, dan sistematika pembahasan mengenai penulisan.

BAB II : Tinjauan Umum

Berisi tentang tinjauan umum mengenai definisi bandara serta hal-hal yang terkait, tinjauan mengenai teori *hospitality*/keramahtamahan, studi preseden, dan spesifikasi khusus untuk diaplikasikan di Bandara Eksekutif Klungkung.

BAB III : Tinjauan Lokasi

Berisi tinjauan dan studi lokasi yaitu Kota Bali dan Kabupaten Klungkung.

BAB IV : Tinjauan Teori dan Literatur

Berisi tentang tinjauan teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan, pendekatan, perencanaan dan perancangan Bandara Eksekutif Klungkung. Tinjauan teori yang dibahas adalah teori mengenai: arsitektur modern, filosofi trihita karena, tata ruang dalam, dan tata tampilan bangunan.

BAB V : Analisis Perencanaan dan Perancangan

Berisi analisis perencanaan dan perancangan Bandara Eksekutif Klungkung yang mencakup analisis programatik dan analisis site. Berisi pula mengenai hasil analisis kedua aspek tersebut yang mempengaruhi implementasi filosofi trihita karena, dimana setelahnya akan muncul hasil yang berpengaruh pada implementasi ruang yang menggambarkan karakter keramahtamahan/*hospitality*.

BAB VI : Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan

Bab ini berisi penjelasan mengenai konsep perencanaan dan perancangan yang mencakup konsep programatik dan konsep penekanan studi yang diaplikasikan menyeluruh pada desain Bandara Eksekutif Klungkung.

