

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

*Minangkabau International Airport* merupakan salah satu bandara yang terletak di provinsi Sumatera Barat. melihat prospek kedepan dimana transportasi udara menjadi salah satu moda transportasi yang terus bertambah pengunjung dari tahun ketahun dan bukan tidak mungkin di beberapa tahun kedepan memunculkan sebuah permasalahan baru dimana bandar udara tersebut tidak mampu menampung pengunjung yang terus bertambah terus menerus. Dalam beberpa tahun terakhir pengunjung di Bandar Udara *Minangkabau International Airport* relatif, dengan persentase yang terus menanjak, baik itu penumpang/pengunjung Keberangkatan maupun Kedatangan.

Keeksotisan yang ada pada daerah provinsi Sumatera Barat menjadi salah satu daya tarik wisman/lokal untuk berkunjung. Kearifan yang sangat terjaga, terdapat nilai yang hanya bisa ukur dari sebuah penghargaan terhadap kearifan lokal itu sendiri dan bisa di aplikasikan dalam bentuk arsitektur (kegiatan maupun ruang). Perpaduan antara berbagai etnis yang ada sebagai bukti keaneka ragam budaya Nusantara dan mengenalkan indah nya Indonesia dengan budaya, adat istiadat dan arsitekturnya.

Pertimbangan daerah rawan bencana juga perlu direncanakan sejak dini, mengingat lokasi bandar udara ini berada dekat dengan pesisir barat Pulau Sumatera. secara geografis Kabupaten Padang Pariaman berada pada daerah tumbukan lempeng indo-australia dan lempeng euroasia dan curah hujan yang tinggi. Kondisi ini menyebabkan rawan terhadap bencana gempa, banjir, tsunami, kekeringan dan bencana lainnya. Oleh sebab itu salah satu tantangan pembangunan Sumatera Barat yang harus mendapat perhatian semua pihak adalah meminimalisir kerugian akibat bencana dan mengurangi frekuensi bencana itu sendiri dengan berbagai intervensi dan program pembangunan. Tertera dalam (PD/SumateraBarat/NO.6/2016/ Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah). Pertimbangan daerah rawan bencana juga perlu direncanakan sejak dini, mengingat lokasi bandar udara ini berada dekat dengan pesisir barat Pulau Sumatera.

Bandar Udara sejatinya difungsikan sebagai pelayanan transportasi dari suatu tempat yang satu ke tempat yang lain, juga sebagai titik simpul kegiatan melanjutkan ke tujuan berikutnya. Namun bandar udara saat ini telah menjadi transportasi yang dinamis, sebagai respon tuntutan era globalisasi, membawa perubahan yang sangat besar khususnya di moda

transportasi, dimana sekarang bandar udara di belahan dunia sudah semakin berkembang hingga menggabungkan fungsi-fungsi baru ke dalam bandar udara, serta pengaruh perkembangan teknologi. Bertujuan memudahkan pengguna baik itu penumpang, pengunjung maupun operasional. Dimasa yang akan datang bukan tidak mungkin wujud Bandar Udara seperti yang ada saat ini.

Saat ini, perspektif atas Bandar Udara telah mengalami perkembangan menjadi lebih luas dan strategis. Bila pada mulanya Bandar Udara hanya sebagai pusat perpindahan moda transportasi dari darat ke udara atau sebaliknya, maka saat ini Bandar Udara sudah menjadi pusat kegiatan ekonomi. Semakin banyak kegiatan ekonomi dan industri yang bertumpu pada kegiatan Bandar Udara, yang biasanya bersifat lintas negara dengan produk bernilai tinggi, ringan dan sebagian perishable. Bandar Udara saat ini bukan sekedar pintu gerbang tempat embarkasi dan debarkasi penumpang saja tetapi juga memiliki peranan sebagai, wahana untuk fasilitasi kegiatan perdagangan, khususnya dalam (perdagangan internasional), alat untuk meningkatkan daya tarik investasi industri, kegiatan bisnis, dengan keunggulan kecepatannya dan sistem logistik yang efektif juga efisien, Pusat kegiatan ekonomi dan industri, motor penggerak bagi pembangunan ekonomi wilayah di sekitar Bandar Udara.

Peningkatan penumpang bandar udara *Minangkabau Internastional Airport*. diprediksi akan meningkat dengan pesat mengingat kapasitas bandar udara yang terbangun hanya bisa menampung 2.791.411 orang/tahun, perlu adanya pengembangan untuk memenuhi kebutuhan permintaan penumpang. *Terminal Passanger* fasilitas yang harus dimiliki berfungsi sebagai penunjang kebutuhan penumpang. pelayanan pada *terminal passanger* meliputi kenyamanan, keselamatan dan keamanan (*Service Excellence*). Hal tersebut sebagai implementasi kriteria bandara sebagai moda transportasi dengan keamanan tingkat tinggi, untuk memastiatkn keamanan bagi semua penumpang

Keberadaan Terminal Passanger yang ada *Minangkabau International Airport* telah mengalami perubahan kapasitas dalam menampung semua kegiatan penerbangan di Terminal Passanger. Perubahan tersebut di dorong oleh berbagai faktor diantaranya **Pertama, Pariwisata.** *Minangkabau International Airport*. Sektor pariwisata ini menjadi primadona baik itu wisatawan lokal maupun internasional. Keeksotisan alam ranah minang menjadi daya tarik wisatawan untuk berkunjung ke Sumatera Barat dan secara tidak langsung meningkat jumlah pengunjung bandar udara, tercatat wisatawan pada tahun 2017 1.510.764

orang/tahun. Itu berarti 1/3 total penumpang/pengujung Bandar Udara *Minangkabau International Airport* dengan tujuan untuk berlibur menikmati eksotis Ranah Minangkabau. Pemerintah juga melalui Kementerian Pariwisata memperkenalkan pada dunia melalui program *Wonderfull Indonesia* yang juga memperkenalkan daerah-daerah seperti Sumatera Barat atau yang disebut *Wonderfull West Sumatera*.

**Kedua, Embarksi Haji.** Penetapan Bandar Udara *Minangkabau International Airport* pada tahun 2012 sebagai Emarkasi haji memungkinkan kelonjakan penumpang yang sangat signifikan pada saat penerbangan baik itu kedatangan dan keberangkatan haji. Disamping itu perlunya ruangan yang baik untuk melayani jamaah haji biasanya jamaah haji Indonesia di usia lanjut, oleh karena itu perlu pertimbangan bagaimana jamaah haji tersebut mendapat kenyamanan dengan pertimbangan khusus. Jadwal haji yang hanya berangkat satu tahun sekali juga menjadi pertimbangan supaya tidak terjadinya ruangan yang tidak representatif.

**Ketiga, Ekonomi, sosial dan budaya.** Masyarakat Sumatera Barat khususnya *etnis Minangkabau* terlahir sebagai perantau untuk meningkatkan kebutuhan ekonomi. Moda transportasi udara menjadi moda yang sangat diminati mengingat tujuan perantauan lintas pulau. Sistem kekerabatan dan didukung oleh budaya untuk bekerja merantau ini menarik prospek yang baik untuk moda transportasi udara untuk berbenah. Diproyeksikan sektor ini sangat berpengaruh pada kelonjakan penumpang sekarang dan masa yang akan datang.

**Keempat, Pendidikan.** Kota Padang sebagai kota pendidikan (khususnya di wilayah Sumatera) menjadi destinasi mahasiswa dari luar provinsi Sumatera Barat untuk melanjutkan jenjang pendidikan di Sumatera Barat khususnya kota Padang. Hal yang sangat terasa pada saat sekolah atau universitas dalam kalender libur semester, dimana hampir semua yang melakukan pendidikan di kota Padang akan melakukan perpindahan secara besar-besaran untuk menuju kampung halaman masing-masing. Dan moda transportasi udara menjadi prioritas untuk mahasiswa yang memiliki kampung halaman jauh atau luar provinsi Sumatera Barat.

**Kelima, Kebijakan Open Sky** Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Bandar udara yang ada di Indonesia perlu ditingkatkan kapasitas dan kualitasnya terutama dalam menghadapi kebijakan Asean Open Sky yang telah diterapkan pada tahun 2015. Hal tersebut disampaikan Direktur Bandar Udara, Ditjen Perhubungan Udara Kemenhub, Bambang Tjahjono pada acara "*Jakarta Soekarno-Hatta International Airport Capacity*

*Optimization Workshop*" yang diselenggarakan Ditjen Perhubungan Udara bekerjasama dengan Konsultan Penerbangan. "Untuk menjawab permasalahan tersebut salah satunya adalah dengan melakukan peningkatan pelayanan bandar udara," ungkapnya.

Dengan memperbaiki sarana dan prasarana Bandar Udara *Minangkabau International Airport*, diharapkan bisa mendorong sektor-sektor yang mempunyai dampak terhadap pergerakan penumpang angkutan udara di bandara tersebut, selain sektor tersebut perlu dilibatkan moda transportasi yang lain agar bandar udara yang direncanakan kedepannya bisa terakomodasi dengan baik, mempertimbangkan keselamatan, keamanan, pelayanan dan mengikuti standar yang telah ditetapkan) serta pertimbangan unsur lainnya yaitu mempertimbangkan keramahan terhadap lingkungan, kenyamanan terhadap pengguna dan kearifan lokal daerah itu sendiri. Diharapkan dengan adanya penelitian ini, Bandar Udara *Minangkabau International Airport*, bisa menjadi moda transportasi yang selaras dan respon terhadap masa depan (*future*), keselamatan (*safety*), keamanan (*security*), kenyamanan (*service*), memenuhi standar (*compliance*), serta perlindungan dan keeksotian (*lokalitas*).

## 1.2 Data dan Fakta

### 1.2.1 Isu

Adapun isu yang di bahas pada penelitian ini, sebagai berikut :

- 1) Pertumbuhan ekonomi yang telah direncanakan pemerintah memerlukan dukungan semua pihak, tidak terkecuali moda transportasi massal. Meningkatkan sarana dan prasarana pada moda transportasi akan meningkatkan daya dorong masyarakat untuk menggunakan moda transportasi massal (Bus, Kereta Api, kapal dan Pesawat). Secara tidak langsung berpengaruh langsung pada pertumbuhan perekonomian nasional.
- 2) Kesiapan semua unsur elemen yang memangku kebijakan *Asean Open Sky*, terhadap peningkatan kualitas pelayanan bandar udara yang ada di Indonesia, termasuk bandar udara *Minangkabau International Airport*.
- 3) *International Minangkabau Airport* merupakan satu-satunya bandar udara yang ada di Sumatera Barat yang mempunyai label bandar udara internasional. memungkinkan turis mancanegara dan domestik bisa langsung *direct* ke Sumatera Barat untuk menikmati keeksotisan Tanah Minangkabau. kesiapan dari semua elemen masyarakat termasuk pemerintahan juga mendorong bandar udara *Minangkabau International Airport* sebagai

salah satu moda transportasi yang menjanjikan untuk manivestasi kegiatan perkembangan ekonomi daerah.

- 4) Bandar udara sekarang telah berkembang menjadi tempat yang memenuhi kebutuhan pengguna dan memanjakan semua yang berhubungan dengan aktivitas pengguna.
- 5) Teknologi yang semakin berkembang berimbas pada daerah-daerah yang tertinggal, dimana daerah-daerah itu bisa menjadi bagian pembicaraan dunia. Teknologi sekarang menjadi wadah yang sangat menarik untuk mengenalkan ke dunia. Salah satunya dengan menempatkan wadah di tempat yang tepat.
- 6) Bandar Udara Minangkabau Internasional Airport di tetapkan sebagai Embarkasi Haji untuk wilayah Sumatera Barat dan sebagian wilayah Jambi dan Bengkulu. Hal itu akan menambah pertumbuhan penumpang yang signifikan dan tentunya akan menjadi permasalahan jika tidak segera di tangulangi dengan baik,
- 7) Masyarakat Sumatera Barat atau yang lebih dikenal dengan nama Ranah Minang mempunyai kebiasaan merantau untuk beberapa saat, hal-hal tersebut menjadi faktor yang berpengaruh pada pelonjakan pengunjung Bandar Udara Minangkabau Interntional Airport yang, semetara disisi lain badar udara hanya bisa menampung sebagian dari pengunjung, dikawatirkan pada beberapa tahun kedepan bandar udara ini menjadi masalah besar karena menimbulkan masalah baru.
- 8) Polusi udara yang di sebabkan hasil pengoprasian bandar udara yang membutuhkan energi yang sangat besar dan terpadu. Jika terjadi kerusakan pada sistem pengoperasian tersebut akan menimbulkan masalah yang berdampak bagi buruknya pelayanan bandar udara. Ketergantungan pada energi indutri, yang mana selain tidak effisien juga menghasilkan polusi yang merusak bumi di masa yang akan datang.
- 9) Banyaknya spot-spot wisata yang menarik di provinsi Sumatera Barat menjadikan salah satu distinasi wisatawan baik itu Domestik maupun Internasional.

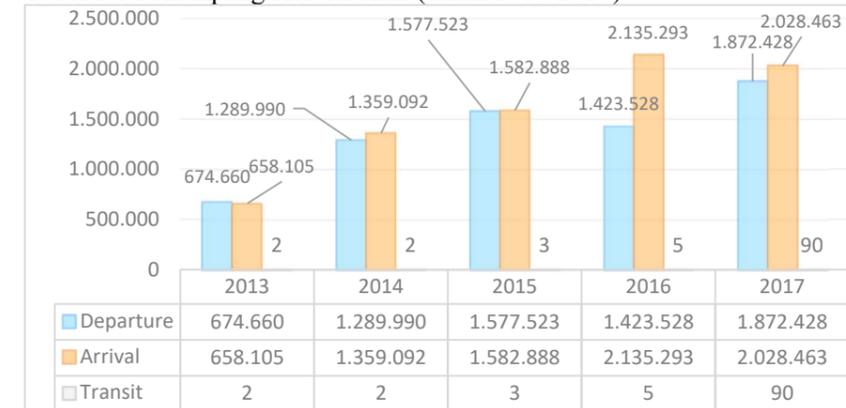
## 1.2.2 Fakta

Data ini merupakan data real yang langsung di dapatkan dari laman resmi Angkasa pura II, sebagai Otoritas yang bertanggung jawab atas bandar udara.

### a) Data Lalulintas Bandar Udara *Minangkabau International Airport*

#### 1) Data Pengunjung Keseluruhan (tahun 2013-2017)

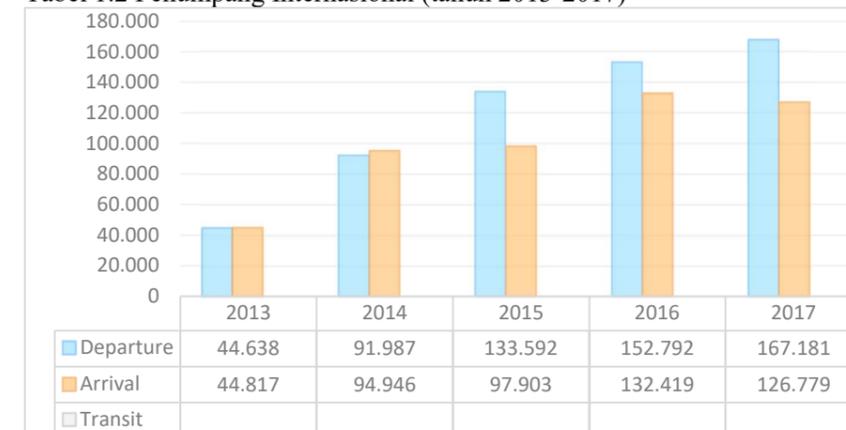
Tabel 1.1 Penumpang Keseluruhan (tahun 2013-2017)



(Sumber : Angkasa Pura II (otoritas bandara MinangkabauInternational Airport)).

#### 2) Data Pengunjung Internasional (tahun 2013-2017)

Tabel 1.2 Penumpang Internasional (tahun 2013-2017)



(Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara Minangkabau International Airport)

3) Pergerakan Pesawat Penumpang (tahun 2013-2017)

Tabel 1.3 Pergerakan Pesawat (tahun 2013-2017)



(Sumber : Angkasa Pura II (otoritas bandara Minangkabau International Airport) ).

4) Pergerakan Penumpang (angka) di Bandar Udara *Minangkabau International Airport* tahun 2013-2017

Berikut jumlah kenaikan penumpang di bandara internasional Minangkabau yang diimput mulai dari tahun 2013 sampai tahun 2017.

Tabel 1.4 Pergerakan Penumpang



(Sumber : Angkasa Pura II (otoritas bandara Minangkabau International Airport) ).

b) Daftar penerbangan dari/ke bandar udara *Minangkabau International Airport*

Tabel 1.5 Daftar penerbangan kepergian dan kedatangan

Maskapai	Tujuan
Air Asia	Kuala Lumpur (KUL)
Batik Air	Jakarta (CGK) Jakarta (HLP)
Citilink	Batam (BTH) Jakarta (CGK)

	Jakarta (HLP)
Garuda Indonesia	Jakarta (CGK) Palembang (PLM) Jeddah (JED), penerbangan haji Medina (MED), penerbangan haji
Lion Air	Batam (BTH) Jakarta (CGK) Medan (KNO) Yogyakarta (JOG) Surabaya (SUB)
Sriwijaya Air	Jakarta (CGK) Medan (KNO)
Wings Air	Pekanbaru (PKU) Palembang (PLM) Jambi (DJB) Bengkulu (BKS) Guneng Sitoli (GNS)
Xpress Air	Bandung (BDO)
Cardig Air (cargo)	Jakarta (HLP)

(Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara Minangkabau International Airport)

c) Fasilitas bandara internasional Minangkabau saat ini berdasarkan luasan:

Tabel 1.6 Daftar penerbangan BIM tahun 2018

No	Fasilitas Operasional	Keterangan
<b>A Sisi Udara</b>		
1	Landasan Pacu ( <i>runway</i> )	2750 x 45 (m)
2	Landasan Ajang ( <i>taxiway</i> )	3 jalur (A,B,C)
3	Landasan Parkir ( <i>apron</i> )	37.800 m <sup>2</sup> / 7 Parking Stand (737s/A320s)
<b>B Sisi Darat</b>		
1	Terminal	20.580,07 m <sup>2</sup>
2	Check in Counter	26 Unit
3	Bourding Lounge	508 untuk domestik 168 untuk internasional
4	Arrival Hall	1507,2 m <sup>2</sup> untuk domestik 835,5 m <sup>2</sup> untuk internasional
5	Garbarata	4 unit
<b>C Operasional</b>		
1	Hanggar	2.255,28 m <sup>2</sup> / 1 unit (737s/A320s)

(Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara Minangkabau International Airport)

Selain itu pada waktu tertentu seperti hari libur panjang, lebaran, natal dan tahun baru, Garuda Indonesia dan Lion air lebih cenderung mengoperasikan pesawat berbadan lebar seperti Airbus A330s untuk melayani penumpang tujuan Jakarta (CGK), pada musim haji Garuda Indonesia juga mengoperasikan pesawat Airbus A330, Boeing 777 dan Boeing 747. Kendala yang terjadi adalah pesawat-pesawat berbadan lebar tidak bisa dilayani dengan maksimal di bandara ini, beberapa penyebabnya, Penumpang pesawat berbadan lebar seperti *Airbus A330* atau *Boeing 777* tidak bisa dilayani

menggunakan *garbarata*, Kekurangan landasan anjang (*taxiway*) membuat pesawat berbadan lebar tidak bisa berputar 180 derajat atau keluar dari landasan pacu tanpa bantuan *towing car* sesaat setelah prosesi pendaratan. Hal seperti ini dapat mengganggu optimalisasi penerbangan.

d) Rencana Pengembangan Bandar Udara Internasional Minangkabau

Tabel 1.7 Rencana pengembangan

Uraian		Existing	Pengembangan
<b>Fasilitas Sisi Darat</b>			
a.	Bangunan Terminal Penumpang		
	Internasional	3,918	12,516
	Domestik	16,668	37,434
	<b>Total</b>		<b>49,950</b>
b	Area Pakrir Pangkalan Roda Empat dan BUS	27,840	49,115
c	Area Pakrir Pangkalan Taksi		2,700
d	Area Pakrir Motor	200	3,269

(Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara Minangkabau International Airport)

e) Perkiraan Permintaan Jasa Angkutan Udara Bandar Udara Internasional Minangkabau

Tabel 1.8 Perkiraan Permintaan Jasa Angkutan

Uraian		Existing	Pengembangan
<b>Penumpang</b>			
a.	Tahunan		
	Internasional	194.198	514.000
	Domestik	2.597.213	5.231.000
	<b>Total</b>	<b>2.791.411</b>	<b>5.745.000</b>
b	Harian		
	Internasional	3.918	12.516
	Domestik	16.668	37.434
	<b>Total</b>		<b>49.950</b>
c	Jam Sibuk		
	Internasional	249	479
	Domestik	911	1.879
	<b>Total</b>	<b>1,160</b>	<b>2,358</b>

(Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara Minangkabau International Airport)

### 1.3 Rumusan Masalah

#### 1.3.1 Permasalahan Non Arsitektural

1. Bagaimana menciptakan terminal yang baru untuk kemudahan semua aktivitas yang ada?
2. Bagaimana menciptakan *Terminal Passanger* yang menghadirkan rasa aman, nyamanan dan menyenangkan?

#### 1.3.2 Permasalahan Arsitektural

1. Bagaimana konsep desain *Terminal Passanger* yang mengakomodasi semua kegiatan bandar udara *Minangkabau International Airport* secara terpadu?
2. Bagaimana konsep desain yang meng-implentasikan (aman, nyamanan dan menyenangkan) kedalam pengalaman ruang *Terminal Passanger*?
3. Bagaimana memasukan unsur budaya lokal kedalam terminal penumpang bandar udara?
4. Bagaimana konsep disain terminal yang hemat energi untuk mengurangi pemakaian energi dalam operasional *Terminal*?
5. Bagaimana menghubungkan dan mengkordinasikan antara kegiatan terminal yang direncanakan dan terminal sebelumnya?

### 1.4 Tujuan dan Sasaran

#### 1.4.1 Tujuan Penelitian

Perancangan Terminal *International Minangkabau Airport* ini dilakukan dengan tujuan sebagai berikut :

1. Menciptakan *Minangkabau International Airport* sebagai bandar udara yang tanggap terhadap aktivitas, bencana alam dan pedulian terhadap lingkungan.
2. Mengkolerasikan terminal 2 *Minangkabau International Airport* antara teknologi dan kearifan lokal.
3. Menciptakan ruang baru sebagai bentuk penghargaan terhadap pengguna di terminal *Minangkabau International Airport*.

#### 1.4.2 Sasaran Penelitian

1. Terciptanya kepercayaan terhadap moda transportasi umum khususnya angkutan udara.
2. Meningkatnya pertumbuhan ekonomi Indonesia, khususnya provinsi Sumatera Barat.
3. Terciptanya *Minangkabau International Airport* yang mempunyai sarana dan prasarana yang sesuai dengan kebutuhan saat ini.
4. Mendorong sektor yang berdampak langsung maupun tidak langsung agar terciptanya persaingan untuk pertumbuhan ekonomi.

## 1.5 Ruang Lingkup Pembahasan

### 1.5.1 Ruang Lingkup Subtainsial (Kegiatan)

Lingkup pembahasan berkaitan dengan aktivitas pengguna *Minangkabau International Airport* khususnya pada pengembangan dan Perancangan Terminal 2 (Internasional) di Kabupaten Padang Pariaman, dimana pelayanan dan pengunjung menjadi yang paling utama, kenyamanan, keselamatan dan keamanan. Pelayanan (*Service Excellence*) meliputi :

1. Fase pelayanan pra terbang (*Pre Flight Service*).
2. Fase pelayanan selama penerbangan (*in flight service*).
3. Fase pasca penerbangan (*post flight service*).

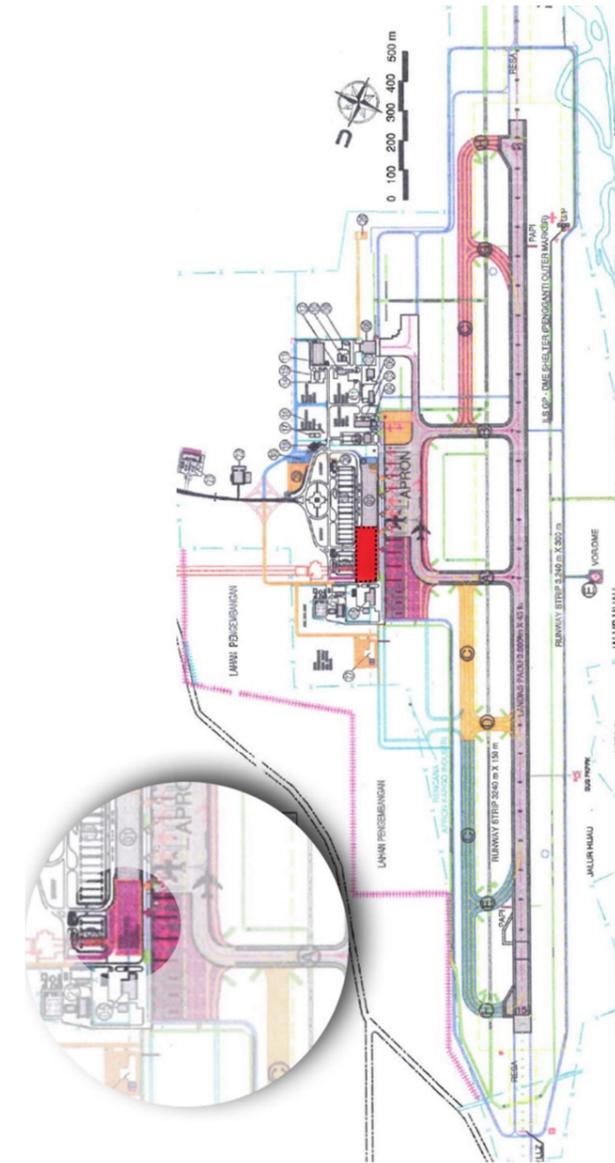
Kajian ini dibatasi oleh Subtansi dari **Angkutan Udara** dimana setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari 1 (satu) bandar udara ke bandar udara yang lainnya. Kajian mendalam pada terminal passanger *Minangkabau International Airport*.

Dan pada umumnya kajian ini membahas **Bandar Udara** mempunyai pengertian lapangan terbang yang dipergunakan untuk mendarat dan lepas landas pesawat udara, naik turun penumpang dan/ atau bongkar muat kargo dan/ atau pos, serta dilengkapi dengan fasilitas keselamatan penerbangan dan sebagai tempat perpindahan antar moda transportasi.

Kajian ini tidak membahas tentang **Ruang udara** yang dikendalikan (*controlled airspace*) ruang udara yang ditetapkan batas-batasnya, yang didalamnya diberikan pelayanan lalu lintas udara (*air traffic control service*) dan pelayanan informasi penerbangan (*flight information service*) serta pelayanan kesiagaan (*alerting service*).

### 1.5.2 Ruang Lingkup Spasial (Kawasan)

Ruang lingkup pembahasan kawasan, membahas daerah Sumatera Barat pada umumnya, terletak di wilayah Ketaping, Kecamatan Batang Anai, Kabupaten Padang Pariaman. pada kordinat 00° 47' 12' Lintang Utara 100° 16' 50' Bujur Barat. Perletakan tapak berada berbatasan langsung dengan terminal 1 (*existing*). Berikut gambar situasi dan perletakan lokasi Perancangan terminal 2 *Minangkabau International Airport*.



Gambar 1.1 Rencana Induk Pengembangan  
Sumber : Rencana Induk Pengembangan bandara  
*Minangkabau International Airport*

## **1.6 Sistematis Penulisan**

### **Bab I : Pendahuluan**

Berisikan latar belakang permasalahan, isu dan fakta, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sasaran penelitian, ruang lingkup pembahasan dan sistematika penulisan.

### **Bab II : Tinjauan Pustaka**

Berisikan tentang data dan teori yang berkaitan dengan judul, kumpulan rangkuman jurnal yang relevan keluaran 5 tahun dan preseden desain karya arsitek dengan fungsi serupa.

### **Bab III : Metodologi**

Berisikan tentang metoda perancangan arsitektur yang digunakan dan metoda penelitian.

### **Bab IV : Tinjauan Kawasan Perancangan**

Berisikan tentang tinjauan lapangan sesuai dengan pemilihan lokasi, tinjauan kawasan sebagai pengumpulan data yang perlu untuk kemudian di analisa sesuai landasan teori yang ada.

### **Bab V : Analisa**

Tinjauan lebih mendalam mengenai kajian karya ilmiah yang dibahas, kemudian menghasilkan tanggapan-tanggapan yang baik.

### **Bab VI : Konsep Perancangan**

Konsep merupakan kesimpulan dari beberapa solusi yang memecahkan persoalan dalam sebuah kajian penelitian.

### **Bab VII : Perencanaan Tapak**

Merupakan hasil akhir yang menjelaskan mengenai keseluruhan hasil dari penelitian yang dilakukan, kemudian di lanjutkan dengan perancangan, untuk mengaplikasikan perancangan.

### **Bab VIII : Kesimpulan**

Merupakan hasil akhir yang menjelaskan mengenai keseluruhan hasil dari penelitian yang dilakukan, kemudian di lanjutkan dengan perancangan, untuk mengaplikasikan perancangan.