

# Perancangan Interior Bandara Iskandar Pangkalanbun Dengan Pendekatan *Eco-Friendly*

Yolenta Dwi Putri | Mariana Wibowo | Stephanie Melinda Frans

Program Studi Desain Interior, Universitas Kristen Petra

Jl. Siwalankerto 121-131, Surabaya

*E-mail:* olendth@gmail.com; mariana\_wibowo@petra.ac.id; stephanie.frans.sf@gmail.com

**Abstrak**— Perkembangan zaman dan kebutuhan manusia untuk berpindah dari satu tempat ke tempat yang lain secara cepat, membuat kebutuhan akan transportasi meningkat salah satunya adalah pesawat. Bandara sebagai tempat singgahnya pesawat, menampung banyak pendatang (visitor) baik yang berasal dari dalam maupun luar negeri. Bandar Udara Iskandar Pangkalanbun sebagai salah satu bandara yang berkembang di Kalimantan Tengah, sekaligus merupakan gerbang pertama kali para pengunjung datang, harus mencerminkan citra budaya daerah yang menarik dan memberikan kesan yang diingat lewat desain interiornya. Maka dari itu perancangan interior bandara Iskandar Pangkalanbun ini menekankan konsep *eco-friendly* yang dipadupadankan dengan unsur budaya (*local content*) Kalimantan Tengah, yang kemudian disesuaikan dengan kebutuhan pengguna secara universal desain.

Metode yang dilakukan berawal dari pengumpulan data aktual di lapangan, pengolahan data serta menyimpulkan permasalahan desain dari data yang ada, yang kemudian divisualisasikan lewat gambar desain meliputi layout, rencana lantai dan plafon, mekanikal elektrikal, dan sistem tambahan lainnya. Disertakan pula gambar perspektif ruangan yang dapat membantu konsep visualisasi ruang yang dimaksud dalam bentuk pemecahan masalah desain yang ada.

Pencapaian dari tujuan utama perancangan ini adalah penggunaan material dengan aspek ekologi yang ramah lingkungan (*eco-friendly material*), bentuk yang diimplikasikan dari filosofis ukiran dan bangunan khas Kalimantan Tengah, serta universal design dimana tidak menutup kemungkinan pengguna disabilitas dapat merasakan pengalaman interior yang sama dengan pengguna lainnya.

**Kata Kunci**— Desain interior, Bandar udara, Kalimantan Tengah, *eco-friendly*, universal desain

**Abstract**— Era development and people's need to move quickly from one place to another, make the necessary of transportation increase, one of them is plane. Airport as a place of plane stop, become a place that accommodate many visitor from domestic or overseas. Iskandar Airport Pangkalanbun is one of the development airport in Central Borneo, also as the first gate that visitor coming, must be show the cultural image that attract and giving the impression that in mind from interior design. Therefore, emphasize of Iskandar Airport, Pangkalanbun design is *eco-friendly* that combine with local content of Central Borneo, which is then adjusted with user need on universal design.

This goal is solved by the design method that done from collecting actual data in the field, data processing and concluding the design problems from the existing, that visualized through design drawings include layout, floor and ceiling plan, mechanical electrical, and other addition interior systems. With

room perspective as concept visualization which is used to help in problem solving.

Achievement of the main purpose of this design is uses of ecofriendly materials, the implications of the carvings philosophy and Central Kalimantan typical building, as well as the universal design that doesn't rule out the possibility of disability users can feel the same interior experience like other users.

**Keyword**— Interior Design, Airport, Central Borneo, ecofriendly, universal design

## I. PENDAHULUAN

Kota Pangkalanbun menjadi bagian dalam provinsi Kalimantan Tengah dengan ibukota Palangkaraya. Pangkalanbun merupakan kota berkembang dan semakin maju dalam hal transportasi dan tata letak kotanya. Sudah mulai tumbuhnya beberapa pertokoan dan hotel populer seperti yang ada di pulau Jawa, serta keindahan alam yang masih alami membuat Pangkalanbun akan semakin diminati oleh para pengunjung baik dari dalam maupun luar negeri.

Bandara sebagai salah satu gerbang utama kedatangan *visitor* harus menjadi cerminan dari konsep kebudayaan, kemajuan dan karakteristik kota Pangkalanbun. Perubahan dari bandara dengan konsep yang lama tentunya akan membuat angin segar bagi para pengunjung sehingga terjadinya pembaharuan dan citra bandara Pangkalanbun akan menjadi lebih baik lagi ke depannya

Tujuan perancangan kali ini dapat ditentukan sebagai berikut :

- Memadukan antara standar Bandar udara yang ada dengan konsep bahasan *eco-friendly* dalam rancangan interior.
- Merancang interior terminal bandara Iskandar Pangkalanbun yang memiliki pencitraan local (*local content*) sesuai dengan unsur daerah Kalimantan Tengah
- Merancang interior yang memperhatikan kebutuhan pengguna disabilitas dalam Bandar udara Iskandar, Pangkalanbun.

Adapun lingkup perancangan interior bandara Iskandar Pangkalanbun ini mencakup *Arrival*, *Departure* dan *Concession Area*, yang dimana terdiri dari, yang di dalamnya terdiri dari beberapa ruang, yaitu :

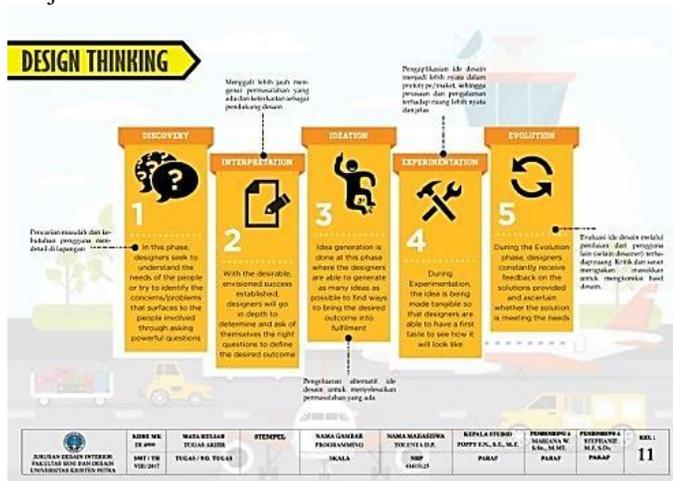
a. *Departure gate* : Ticketing area, check-in room, executive lounge, waiting room, dan playing area yang terdapat di dalam waiting room.

b. *Arrival gate* : Baggage claim room dan tourism information

c. *Concession area* (Area konsesi) : Foodcourt and souvenir area, café, ATM Center, dan TAXI.

Dimana pada masing-masing ruang diterapkan aspek eco-friendly dalam penggunaan material ruang (penggunaan material dengan bahan alami, dan meminimalkan efek kimia yang diberikan pada perabot interior, serta penggunaan material yang tahan lama dan awet, serta *maintenance* yang mudah) dan penambahan aspek tumbuhan dalam ruang, sehingga menambah kesan nyaman dan segar serta sehat dalam ruang interior.

Metode perancangan yang digunakan guna mencapai tujuan dalam perancangan ini diadaptasi dari proses *Design Thinking IDEO* (2011), "*Design Thinking Process in Design Thinking Toolkit for Education*" yang terdiri dari lima tahapan proses berpikir. Dimana nantinya tahapan berpikir ini akan menuntun pembaca agar dapat mengerti tahap proses berpikir dan tindakan desainer hingga mendapatkan desain akhir yang ingin dituju.



Gambar. 1. *Design thinking process*  
Sumber : IDEO (2011)

1. *Discovery*

Tahap ini digunakan oleh penulis untuk mencari pemahaman akan masalah yang ada dilapangan dan menetapkan statement yang bersangkutan dengan latar belakang pengerjaan desain interior yang menjawab permasalahan ruang

2. *Interpretation*

Tahap ini penulis menggali informasi lain yang berkaitan dan mendukung desain selanjutnya. Informasi yang didapat melalui wawancara dengan beberapa informan terkait masalah yang timbul saat berada di lapangan, dan dokumentasi lapangan yang memperkuat alasan dalam latar belakang.

3. *Ideation*

Tahap sketsa ide (skematik desain) yang terdiri dari beberapa alternatif ide desain untuk memberikan gambaran/bayangan awal konsep desain termasuk di dalamnya penyampaian konsep desain dan beberapa *image references (mood board)* yang digunakan untuk gambaran awal. Nantinya ide desain ini dikembangkan lagi untuk dapat diimplementasikan di lapangan.

4. *Experimentation*

Selama tahap ini, ide yang telah dihasilkan secara maksimal diwujudkan secara nyata lewat *mock up/ maket*.

5. *Evaluation*

Mengevaluasi semua proses desain dan karya desain yang telah diwujudkan.

II. KAJIAN PUSTAKA

Data Literatur

*Pengertian Bandar Udara*

Bandar udara adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. [1]

*Fungsi Bandar Udara*

Bandara merupakan suatu fasilitas sebagai perantara (*interface*) antara transportasi udara dengan transportasi darat, yang secara umum fungsinya sama dengan terminal, yakni sebagai [2] :

1. Tempat pelayanan bagi keberangkatan / kedatangan pesawat.
2. Sebagai tempat bongkar / muat barang atau naik / turun penumpang.
3. Tempat perpindahan (*interchange*) antar moda transportasi udara dengan moda transportasi yang sama (transit) atau dengan moda yang lainnya.
4. Tempat klasifikasi barang / penumpang menurut jenis, tujuan perjalanan dan lain-lain.
5. Tempat untuk penyimpanan barang (*storage*) selama proses pengurusan dokumen.
6. Sebagai tempat untuk mengisi bahan bakar, perawatan dan pemeriksaan kondisi pesawat sebelum dinyatakan layak untuk terbang.

*Perancangan Dasar Ruang Terminal*

Dalam menerapkan persyaratan keselamatan operasi penerbangan, bangunan terminal dibagi dalam tiga kelompok ruangan , yaitu [3]

1. Ruang umum

Ruang yang berfungsi untuk menampung kegiatan umum, baik penumpang, pengunjung maupun karyawan

(petugas) bandara. Untuk memasuki ruangan ini tidak perlu melalui pemeriksaan keselamatan operasi penerbangan.

2. Ruang Semi-Steril

Merupakan area pelayanan penumpang, sehingga membutuhkan pengamanan pemeriksaan keselamatan penerbangan. Seperti misalnya proses check-in, *baggage claim*, dan proses penumpang transit/transfer. Pada area ini, masih diperbolehkan adanya ruang konsesi.

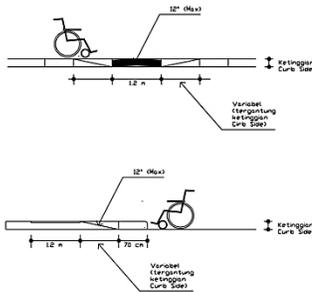
3. Ruang Steril

Ruang yang disediakan bagi penumpang yang akan naik ke pesawat udara. Tidak diperbolehkan lagi adanya ruang konsesi.

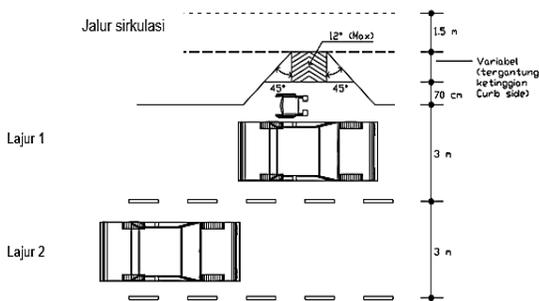
Perencanaan Fasilitas Bagi Pengguna Khusus di Bandara

a. Teras kedatangan (*Curb side*)

*Curb side* sebagai tempat menurunkan / menaikkan penumpang harus dilengkapi dengan desain khusus seperti *drop off* dengan dimensi seperti parkir yang dilengkapi dengan ruang akses. [3]



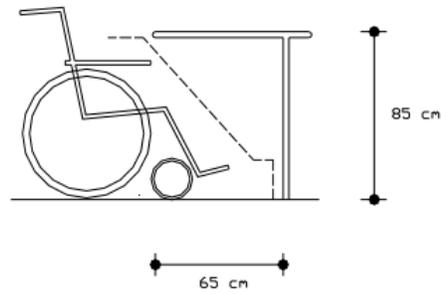
Gambar 2. Tampak dan potongan fasilitas *drop-off* pengguna khusus  
Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.4)



Gambar 3. Tampak atas fasilitas *drop-off* pengguna khusus  
Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.4)

b. *Check-in Room*

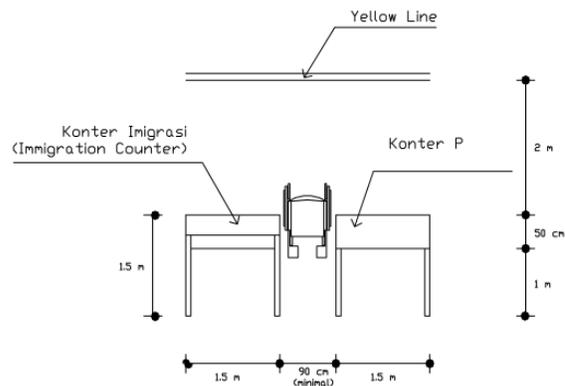
Merupakan ruang pelayanan tiket dan bagasi penumpang disediakan minimal satu *counter desk* yang dapat mengakomodasi pengguna khusus.



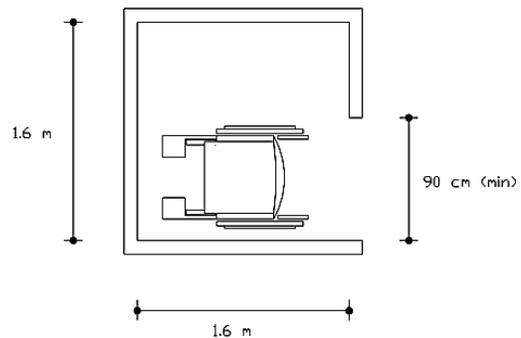
Gambar 4. *Check-in counter desk* untuk pengguna khusus  
Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.5)

c. Pemeriksaan dan administratif (fiskal & imigrasi)

Untuk fasilitas imigrasi, jarak antar meja harus 90cm (Gambar 5), agar dapat dilalui oleh pengguna khusus dengan mudah. Apabila diperlukan pemeriksaan lebih lanjut, maka harus disediakan tempat/ruang (*search booth*) yang dapat dimasuki oleh pengguna khusus yang menggunakan kursi roda.



Gambar 5. *Immigration Counter* pengguna khusus  
Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.6)



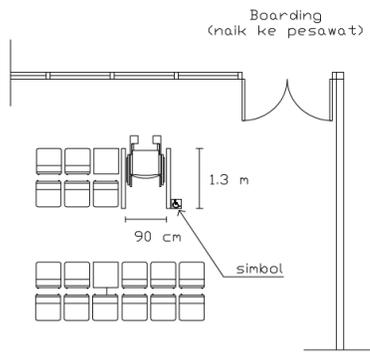
Gambar 6. *Search booth* pengguna khusus  
Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.7)

d. Ruang tunggu keberangkatan

*Departure* dilengkapi dengan fasilitas telepon dan peturasan. Fasilitas komersial yang tersedia harus dapat diakses oleh pengguna khusus. Apabila dilengkapi dengan *travelator*, lebar minimal *travelator* adalah 1,20 m.

e. *Gate Lounge*

Dilengkapi dengan area tunggu khusus bagi pengguna khusus dengan lokasi sedekat mungkin dengan pintu keluar menuju pesawat.



Gambar 7. Area tunggu pengguna khusus dalam *waiting room*  
 Sumber : Badan Standarisasi Nasional (2004, p.8)

**Standar Kontrol dan Lingkungan Bandar Udara**

**1. Akustik**

Penggunaan dua sampai tiga lapis kaca dapat meredamkan kebisingan yang timbul dari mesin pesawat. [4]

**2. Pencahayaan**

Pencahayaan yang terpantul pada permukaan merupakan pencahayaan yang baik, sehingga mengurangi efek silau dalam ruangan, contoh pencahayaan matahari yang terpantul ke permukaan air/kolam yang masuk ke dalam ruang [4]

**3. Finishing**

Pertimbangan utama yang menentukan material adalah kegiatan yang dilakukan di dalam ruang tersebut, lama waktu penggunaan ruang, dan tingkat penggunaan ruang. [4]

**a. Lantai**

Pemilihan material lantai yang disesuaikan dengan kebutuhan ruang. Yang perlu diperhatikan adalah pengunjung yang menggunakan trolley akan menimbulkan goresan pada lantai dan dinding, penggunaan karpet dengan pola geometri dapat menjadi alternatif solusi selain lantai granit/terrazzo.

**b. Dinding**

Dengan menggunakan sudut 45<sup>0</sup> pada bagian sudut/ujung dinding juga merupakan salah satu pencegah goresan yang mungkin timbul dari pengunjung yang menggunakan trolley.

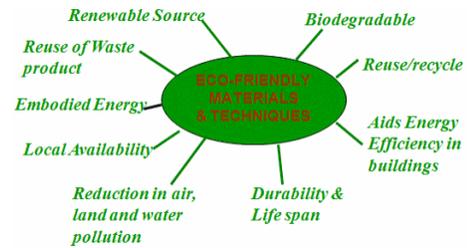
**c. Detail**

*Finishing* bergerigi pada pegangan tangan/rail tangga dapat menjadi salah satu solusi agar tidak menimbulkan bekas cap tangan dibandingkan dengan material *metal polish*.

**Eco-Friendly Building**

**Eco-material**

Pada tahap penentuan *eco-friendly* material, ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu pemilihan bahan dan teknik yang digunakan dalam pengaplikasiannya. Material dapat menjadi *eco-friendly* apabila dalam aplikasinya dapat mereduksi penggunaan energi di dalam bangunan selama masa operasi dan perawatan. [5]



Gambar 8. Eco-friendly material and techniques  
 Sumber : *The constructor*, 2015

Pada dasarnya desain yang baik adalah desain yang memperhatikan lingkungan sekitar, beserta dengan hubungannya antar manusia (sebagai pengguna ruang), ruang dan lingkungan. Manusia-ruang-lingkungan adalah elemen dari faktor ekologi dalam bahasan desain. Sehingga dengan terpikirkannya ketiga asepek tersebut, maka lingkungan dan bangunan interior menjadi lebih seimbang dan harmonis.

Maka dari itu, desainer harus mencoba semaksimal mungkin meminimalkan sumber daya yang terbuang sia-sia menjadi lebih efektif, dengan menerapkan aspek *eco-friendly* pada setiap desain bangunan, agar wujud nyata itu dapat menyelamatkan bumi ini dari kerusakan yang sudah semakin nyata terlihat.

Parameter *green building* dapat dilihat dalam tabel berikut [6] :

Tabel 3. Parameter *green building*

Aspek	Situasi Ideal
• Sisi penentu	Sesuai dengan orientasi arah edar matahari-angin
<u>Pemilihan Material</u>	Minimalisasi penggunaan umum, dan alternatif material lokal
• Lantai	Mengurangi keramik, menggunakan kayu dan batu alam secara efisien.
• Dinding	Menggunakan <i>concrete block</i> , papan panel.
• Langit-langit	Material konstruksi yang sekaligus finishing.
• Perabot	Material konstruksi yang sekaligus finishing.
<u>Sistem Pencahayaan</u>	Terapan cahaya alami (siang), dan efisien cahaya buatan (malam)
• Siang	Memaksimalkan penggunaan cahaya alami
• Malam	Menggunakan lampu hemat energy sepanjang malam
<u>Sistem Penghawaan</u>	Terapan bukaan, ventilasi yang mengoptimalkan sirkulasi udara; meminimalkan penggunaan AC
• Siang	Memaksimalkan sirkulasi udara pagi-siang. Siang-sore menggunakan AC (bila perlu)
• Malam	Memaksimalkan sirkulasi udara malam-pagi
Sanitasi air	Minimalisasi buangan dengan efisiensi penggunaan
Polusi dalam ruang	Menggunakan bahan pembersih alami finishing yang ramah lingkungan serta memanfaatkan taman untuk mengurangi polusi udara
Emisi elektromagnetik	Menggunakan listrik dengan bijak, efisiensi dan meminimalisasi material sintetik
Aspek	Situasi Ideal
<u>Organisasi Ruang</u>	Penyesuaian kelompok ruang dengan orientasi arah edar matahari-angin
• Arah bangunan	Sesuai bukaan dan arah edar matahari - angin
• Spasial	Ruang dan ukuran sesuai dengan tiap kebutuhan

Sumber : Frick, 1998

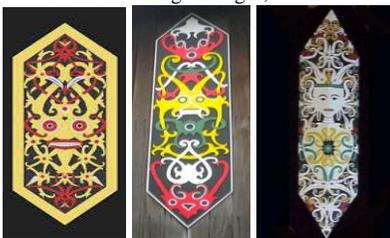
*Kalimantan Tengah dan budayanya*

a. Ukiran khas Kalimantan Tengah

Ciri khas dari budaya Kalimantan Tengah yang paling sering muncul dalam kebudayaan Kalimantan Tengah adalah Tameng(perisai) yang dulunya digunakan sebagai alat perlindungan saat berperang.



Gambar 9. Tameng khas Kalimantan Tengah dengan motif ukiran  
Sumber : Google images, 2016



Gambar 10. Tameng khas Kalimantan Tengah dengan motif ukiran  
Sumber : Google images, 2016

Selain motif ukiran gargasi diatas, ada motif lain yang juga merupakan ciri khas Kalimantan Tengah, yaitu motif burung *Tingang*. *Tingang* dipercaya merupakan penguasa alam *Mahatala* atau *Pohotara* merupakan penguasa alam atas yang disimbolkan sebagai *Enggang (Tingang) Gading*.



Gambar 11. Motif burung *Enggang/Tingang*  
Sumber : Google images, 2016



Gambar 12. Motif gabungan burung *Tingang* dan Gargasi  
Sumber : Google images, 2016

Motif diatas banyak digunakan pada atribut khas Kalimantan Tengah, yaitu perpaduan antara Burung *Tingang*, naga dan sulur/tumbuh-tumbuhan, ukiran ini digunakan untuk melambangkan bahwa Kalimantan memiliki hutan yang kaya akan flora dan faunanya. Untuk motif burung *Tingang*, karena merupakan hewan yang suci, dan muncul pada saat peperangan, sehingga banyak digunakan sebagai atribut dalam

ukiran khas Kalimantan Tengah. (Copyright © 2015. PENDIDIKAN SENI - BUDAYA INDONESIA. All rights reserved)

Motif *Batang Garing* juga merupakan simbol yang banyak digunakan di Kalimantan Tengah, dimana *Batang Garing* merupakan simbol pohon kehidupan.



Gambar 13. *Batang Garing*  
Sumber : Google images, 2016

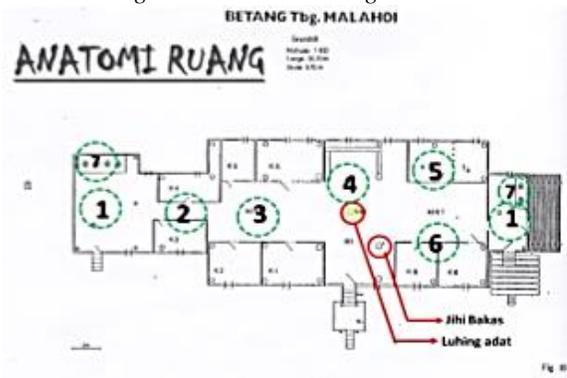
b. Rumah Adat Kalimantan Tengah

Rumah Betang merupakan rumah adat khas Kalimantan Tengah. rumah ini tidak memiliki banyak sekat di dalamnya, dan bagian tengah ruangan disebut dengan ruang los. [7]

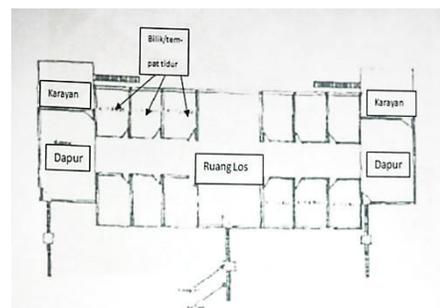


Gambar 14. Rumah *Batang* Kalimantan Tengah  
Sumber : Google images, 2016

*Susunan ruang dalam rumah Betang*



Gambar 15. Anatomi Ruang Rumah Betang  
Sumber : Usop (2011,29)

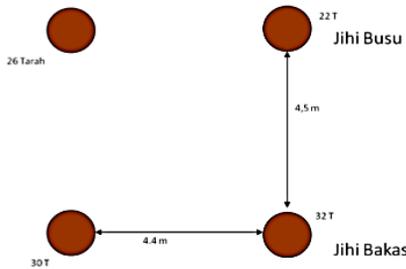


Gambar 16. Pembagian ruang dalam rumah Betang  
Sumber : Depdikbud, 1998

Ada beberapa ketentuan khusus yang digunakan oleh penghuni rumah terkait peletakan ruang di dalam rumah adat

Betang. Dimana jika hal tersebut di langgar mereka meyakini bahwa penghuni rumah tersebut akan mendapat celaka/kesialan.

*Tiang/Kolom Bangunan*



Gambar 17. Susunan tiang rumah Betang  
 Sumber : Mandarin Guntur, 2007

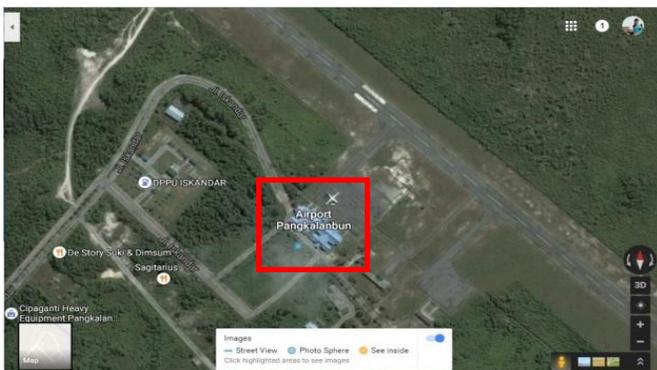
Rumah betang terdiri dari 4 tiang yang disebut tiang agung dan tiap-tiap tiang mempunyai nama sendiri, yaitu tiang Busu, Bakas, Penyambut, Perambai, yang diletakkan di tengah-tengah ruangan melambangkan turunnya manusia pertama yang diturunkan oleh *Ranying Hatala Langit*.

*Data Lapangan*

Lokasi perancangan bandar udara ini terletak di Jl. Iskandar Pangkalan Bun desa pasir panjang, kec.Arut Selatan, Kabupaten Kotawaringin Barat. Dimana bangunan menghadap kearah Barat Daya dan terletak jauh dari pemukiman warga.



Gambar 22. Tampak depan bangunan Bandar Udara Iskandar Pangkalanbun  
 Sumber: Google Maps, 2016



Gambar 23. Tampak atas Bandar Udara Iskandar  
 Sumber : Google Maps, 2016

Terminal Bandara Iskandar Pangkalanbun ini memiliki luas 2348,35 m2, yang termasuk di dalamnya area keberangkatan, area kedatangan dan ruang konsesi.

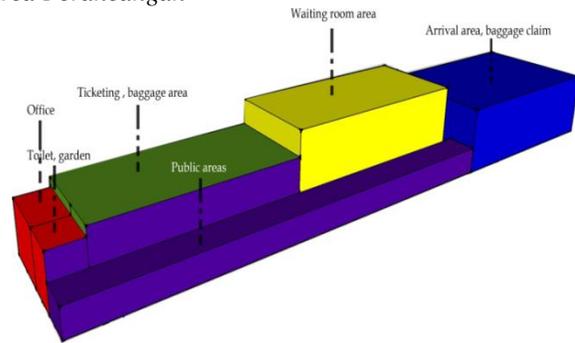


Gambar 24. Bagian ruang dalam Bandar udara dan dokumentasi lapangan  
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Dari data tersebut, dapat ditarik kesimpulan ruang interior bandara Iskandar yang lama belum dapat memanfaatkan ruang dengan maksimal, sehingga mengurangi kenyamanan pengunjung, pendatang, maupun staff bandara.

**III. PROGRAMMING**

*Area Perancangan*



Gambar 25. Area Perancangan  
 Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016

Terdiri dari :

1. Area Keberangkatan

Area ini meliputi ruang konsesi dan area publik, yaitu *restaurant*, penjualan aksesoris dan oleh-oleh khas Kalimantan, dan Penjualan tiket pesawat, *garden* dan toilet.

2. *Processing Area*

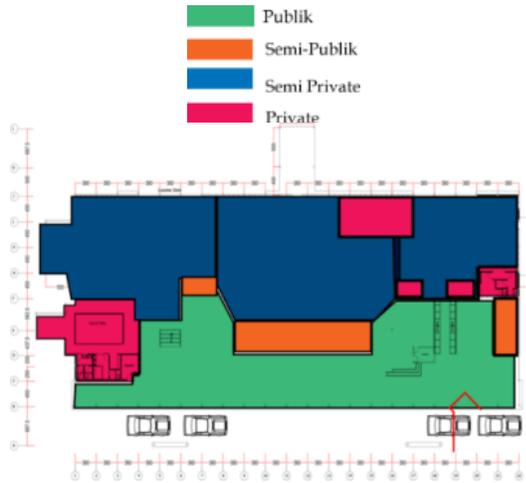
Area ini meliputi *Check-in room*, *Waiting room*, dan *Arrival gate*, serta kantor yang ada di dalam bandara.

*Zoning, Grouping dan Sirkulasi*

Berkaitan dengan penempatan ruangan dan hubungannya dengan status ruangan yang digunakan sebagai pertimbangan penempatan ruang dan jaraknya dalam ruang interior.

*Zoning*

Zoning ini dipilih, karena pemaksimalan zona publik pada area yang ditandai berwarna hijau, hal ini dikarenakan pada keadaan eksisting area ini kurang diolah secara maksimal, sehingga penggunanya merasa lebih nyaman di bagian *outdoor* yang tentunya sangat mengganggu jalur transportasi dan penjagaan dari staf bandara



Gambar 26. Alternatif zoning terpilih

Hal ini lah yang menjadi pertimbangan bahwa ruang publik harus diperluas dan dibuat lebih menarik agar pengunjung mau menunggu dibagian dalam bangunan tanpa merugikan pihak lain.

**Grouping dan sirkulasi terpilih**



- check-In Area, Waiting Room, Baggage Claim
- Public Circulation, Restaurant, Gift Shops
- Toilet, Musholla, Staff office, Exclusive Lounge
- Plane Office, Taxi office, ATM

Gambar 27. Alternatif grouping dan sirkulasi terpilih

Grouping ini disesuaikan dengan pemilihan zoning yang sudah ditetapkan, akses dari bagian public (hijau) ke daerah semi-publik (jingga) lebih mudah dan dekat untuk dijangkau, sehingga pengunjung tidak akan kebingungan saat berada di dalam bandara, sekaligus dapat merasakan fasilitas bandara dengan lebih maksimal. Area semi-publik yang dimaksudkan disini antara lain : area *ticketing*, area *foodcourt* dan restoran, area belanja oleh-oleh, pemesanan taxi dan atm, serta ruang informasi.

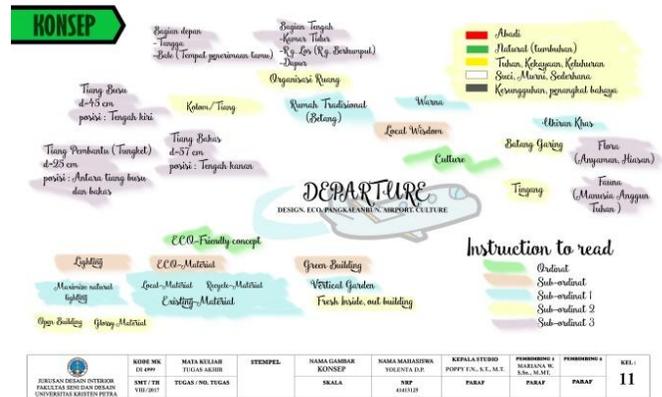
**IV. KONSEP DESAIN**

**Konsep**

Konsep desain yang disesuaikan dengan tujuan desain dan pendekatan desain serta menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan.

Konsep perancangan ini adalah *Departure*, yang merupakan singkatan dari *Design Eco Pangkalanbun Airport-Culture*, dimana mengatasnamakan pengguna-lingkungan-dan

budaya sebagai aspek utama dalam perancangan interior ini. Selain itu, penggunaan kata *departure* sendiri yang berarti keberangkatan, ingin menyatakan bahwa desain ini berangkat menjadi sesuatu yang lebih baik nantinya, dan dengan harapan dapat menguntungkan berbagai aspek kehidupan, terutama hubungan antara manusia-lingkungan-dan ruang interior.



Gambar 28. Konsep desain  
Sumber : Dokumentasi Pribadi, 2016



Gambar 29. Aspek *eco-friendly*, *culture* dan universal desain  
Sumber : Google images, 2017

Tiga aspek yang sangat ditekankan dalam konsep perancangan ini adalah *Eco-friendly*, *Culture/local content*, dan *Universal design*. Aspek ini ditekankan agar terciptanya bangunan yang ramah terhadap lingkungan, mencerminkan kebudayaan lokal Kalimantan Tengah, tetapi tetap memikirkan bagaimana agar semua desain itu dapat dinikmati oleh penggunaanya secara universal.

**Pendekatan *eco-friendly building***

Konsep pendekatan *eco-friendly* ini akan lebih berfokus pada penggunaan material bangunan yang ekologis. Dimana material tersebut memiliki syarat : terbuat dari bahan alami dan mengurangi penggunaan bahan kimia, memiliki jangka waktu dan perawatan yang lama dan mudah (contoh : jenis batu-batuan, lumpur, kayu, rumput, dsb), tingkat efisiensi yang tinggi (contohnya : *insulated glass window*) . [8]

Selain itu penggunaan jendela dengan bukaan yang besar, memberikan kesempatan pencahayaan dapat masuk ke dalam ruang menjadi lebih banyak dan mengurangi penggunaan pencahayaan buatan pada siang hari, sehingga meminimalkan penggunaan sumber daya yang terbuang sia-sia, khususnya pada saat alam dapat membantu aktivitas dalam ruang.

*Local content Kalimantan Tengah*

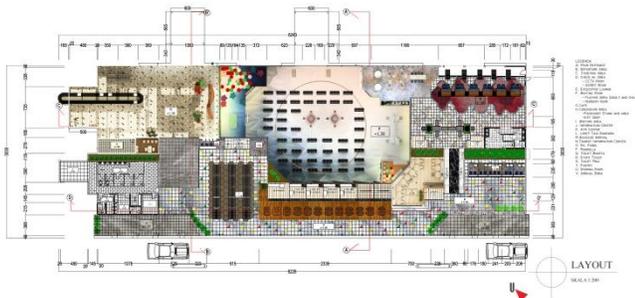
Untuk menghasilkan kesan budaya yang terasa dalam ruangan, penggunaan ukiran dan penerapan beberapa elemen yang ada dalam rumah adat Kalimantan Tengah, menghadirkan kembali kesan Kalimantan Tengah yang kental di dalam ruangan yang modern. Percampuran antara budaya modern dan lokal dihadirkan dalam setiap ruang.

*Universal Design*

Desain yang dapat digunakan oleh siapa saja termasuk pengguna lansia (lanjut usia) dan disabilitas.

V. TAHAP DESAIN AKHIR

*Layout*



Gambar 38. Layout Final

Layout ini disesuaikan dengan kebutuhan sosialisasi adat Kalimantan yang kental, sehingga ruang dengan kebutuhan tersebut dibuat paling dominan dan besar, antara lain area konsesi dan *waiting room*.

*Lantai*



Gambar 39. Lantai Final

Lantai yang digunakan adalah paduan dari granit, parket dan karpet. Yang disesuaikan dengan kegunaan masing-masing ruangan. Untuk ruang yang membutuhkan sedikit ketenangan dan privasi yang penuh, digunakan lantai karpet, agar suara dari hentakan pengguna tidak menimbulkan *noise* yang berlebihan, sehingga membuat para pengguna ruang menjadi lebih nyaman, sedangkan untuk lantai yang membutuhkan banyak aktivitas penggunaan koper dan trolley yang mungkin menyebabkan goresan, digunakan jenis lantai batu/keramik dan parket yang meminimalkan goresan, tetapi tetap memudahkan pengguna untuk dapat lewat di atasnya.

*Plafon*

Penggunaan plafon/ *ceiling* dengan warna yang dominan lebih terang, agar penggunaan pencahayaan buatan dalam ruangan dapat dikurangi dan suasana dalam ruang menjadi lebih luas dan sejuk.



Gambar 40. Plafon Final

*Main Entrance*



Gambar 41. Main entrance

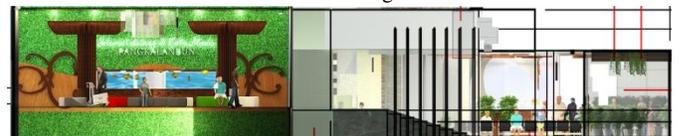
Penggunaan kaca transparan yang mendominasi membuat pencahayaan dari luar ruangan masuk dengan lebih bebas ke dalam ruangan sehingga mengurangi penggunaan pencahayaan buatan dalam ruang. *LED touch screen* pada masing-masing gerbang kedatangan dan keberangkatan membuat pengunjung dapat menggali informasi lebih dalam mengenai tempat tujuan, terlebih kota manis Pangkalanbun sendiri.

*Potongan*

Detail potongan terbagi menjadi 4(empat) bagian:



Gambar 42. Potongan AA'



Gambar 43. Potongan BB'



Gambar 44. Potongan CC'



Gambar 45. Potongan DD'

Potongan secara keseluruhan memperlihatkan detail ruangan yang telah didesain oleh desainer. Selain itu pada potongan tersebut dapat terlihat penggunaan tanaman di dalam ruang diutamakan, agar penghawaan dalam ruang menjadi lebih segar dan *fresh*, dipikirkan pada sisi yang tidak

mengganggu pengunjung dan dapat dirawat dengan mudah dalam ruang. Selain itu tumbuhan di dalam ruang dapat menangkap debu dalam ruang, sehingga itu yang membuat penghawaan dalam ruang menjadi lebih bersih dan sehat.

Selain itu, penggunaan kaca transparan yang besar dan maksimal, memberikan kesempatan pencahayaan alami dapat masuk ke dalam ruang, menjadikan ruang menghemat penggunaan pencahayaan pada siang hari dan membuat ruang menjadi tidak lembab dan berjamur. Hal ini menjadi salah satu terapan aspek *eco-friendly building*, dimana kaca yang nantinya akan digunakan merupakan *insulated glass window*, yang memiliki dual fungsi, yaitu membuat kondisi ruang menjadi hangat saat kondisi diluar ruang sedang dingin, dan sebaliknya membuat ruang menjadi dingin saat kondisi cuaca di luar ruang sedang panas.



Gambar 49. Waiting room



Gambar 50. Arrival Gate

*Perspektif*



Gambar 46. Area Ticketing



Gambar 47. Area foodcourt dan pra-waiting



Gambar 48. Area Check in

VI. KESIMPULAN

Karya perancangan ini berpacu pada tiga aspek, yaitu *eco-friendly*, *culture*, dan *universal design*. Tentunya pendekatan ini disesuaikan dengan kebutuhan bangunan yang harus bersinergi dengan pengguna dan lingkungan dimana bangunan tersebut berada. Bandara sebagai salah satu pintu gerbang kedatangan para *visitor* juga merupakan cerminan bagi sebuah daerah dengan kebudayaan tertentu, sehingga aspek kebudayaan penting diterapkan dalam bangunan publik agar menjadi citra dari daerah tersebut. Dengan kentalnya local-content suatu daerah, desain yang diangkat tidak kan kehilangan otentiknya budaya yang tentunya dapat pula dirasakan oleh penggunanya.

Selain bandara yang berbudaya, bangunan publik yang merupakan pengguna energy terbesar harus mempertimbangkan penggunaannya di jam operasional. Sebisa mungkin, menggunakan bantuan alam sehingga dapat meminimalisir penggunaan sumber daya yang berlebihan aspek *eco-friendly* bangunan tidak hanya dari penghematan penggunaan sumber daya, tetapi juga dapat mempertimbangkan penggunaan material pada desainnya. Penggunaan material yang berbahan alami dan bekas dapat membantu mengurangi penggunaan material baru yang memiliki fungsi sama. Serta masih banyak aspek lainnya yang dapat diimplikasikan dalam *green -building*.

Faktor pengguna ruang juga menjadi fokus utama perancangan desain interior. Pengguna dapat merasakan pengalaman ruang yang ingin disampaikan oleh desainer, adalah salah satu goal yang ingin diwujudkan oleh desainer, tidak terbatas siapapun penggunanya, dari semua kalangan dan umur, hingga pengguna yang disabilitas. Terlebih bangunan publik yang memang dituntut untu k dapat memperhatikan aspek universal dalam desainnya.

## DAFTAR PUSTAKA

- [1] Undang-Undang No. 1 Tentang Penerbangan dan PM No. 69 tahun 2013 tentang Bandar Udara.
- [2] Departemen Teknik Sipil ITB. *Dasar-dasar Transportasi*. Bandung : 2001
- [3] Standar Nasional Indonesia, SNI 03-7046-2004 : Terminal Bandar Udara, Badan Standarisasi Nasional
- [4] Blow, C.J. *Airport Terminals*. 2<sup>nd</sup> edn, Oxford : Butterworth-Heinemann (1996)
- [5] *Eco material*, accessed o Dece,ber 2016, available on <http://theconstructor.org/building/eco-friendly-building-materials/720/>
- [6] Frick, Heinz, dan Suskiyatno, Bambang. FX. *Dasar-Dasar Eko Arsitektur*. Yogyakarta: Kanisius (1998)
- [7] KMA M.Usop, M.A. Prof. *Pakat Dayak, Sejarah Integrasi dan Jatidiri Masyarakat Dayak Daerah Kalimantan Tengah*. Palangka Raya: Yayasan Pendidikan dan Kebudayaan Batang Garing (1996)
- [8] Berge, Bjorn. *The ecology of building material*. translated by Filip Henley), Oxford, UK : Architectural Press. first publish 1992, *reprinted 2003*.