

Citra Gerbang Pada Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2, Palembang

Steven Christian

Program Studi Magister Arsitektur, Universitas Katolik Parahyangan.
arch_573ve@yahoo.com

Abstrak

Bandara merupakan sebuah sarana transportasi udara yang menghubungkan antara daerah yang satu dengan yang lain, baik itu antar provinsi maupun antar negara. Oleh karena bandara merupakan sebuah gerbang transportasi yang penting maka bandara perlu menunjukkan citranya sebagai gerbang daerah. Gerbang dalam fungsinya dapat terbagi menjadi gerbang kontekstual dan gerbang fungsional. Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 sebagai bandara internasional yang berada di provinsi yang memiliki aspek lokal yang kuat maka pada tulisan ini akan ditelaah lebih dalam bagaimana aspek lokal Palembang membentuk citra gerbang. Metode yang digunakan adalah dengan metode deskriptif eksploratif pada elemen-elemen pembentuk bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 untuk menemukan nilai positif dan negatif dalam pembentukan citra gerbang. Dengan penelitian ini diharapkan ditemukan aspek-aspek yang mempengaruhi citra gerbang pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 yang dapat dijadikan masukan desain.

Kata kunci: Citra Gerbang, Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2, Palembang, Aspek Lokal.

Abstract

Airport is an air transport facility which connecting one region with the other province or even states. Because an airport is a transportation gate, its important to show the image as gate of that region. Gate in function classified as contextual gate and functional gate. Sultan Mahmud Badaruddin 2 international airport is located in a province which have strong local aspect, so in this research will be investigate how local aspect of Palembang can create image as a gate. Descriptive explorative method will be used in elements of Sultan Mahmud Badaruddin 2 International Airport to find positive and negative value in creating gate image. This research is expected to find all the aspect which effect gate image at Sultan Mahmud Badaruddin 2 International Airport so that aspect can be use as design suggestion.

Keyword: Gate Image, Sultan Mahmud Badaruddin 2 International Airport, Palembang, Local Aspect.

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang

Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 adalah bandara yang dibangun untuk menggantikan bandara sebelumnya. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin awal mulanya adalah bandara militer milik angkatan udara yang kemudian dipergunakan sebagai bandara komersil. Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 saat ini menjadi sebuah sarana transportasi yang penting bagi provinsi sumatra selatan.

Sebagai bandara internasional yang berada disebuah provinsi yang dikenal dengan aspek-aspek lokal yang ada, bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 memiliki beberapa elemen arsitektural yang menunjukkan aspek lokal Palembang. Akan tetapi yang jadi pertanyaan adalah

elemen arsitektural dan aspek lokal apa saja yang membentuk citra gerbang pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2?

2. **Lingkup Penelitian**

Lingkup penelitian ini berangkat dari dugaan bahwa Citra Gerbang pada Arsitektur Bandara Internasional dibentuk oleh elemen-elemen arsitektural dan aspek-aspek lokal yang menjadi kesatuan yang kemudian membentuk bandara yang dimaknai sebagai gerbang daerah.

Kajian difokuskan pada bentuk dan makna serta relevansinya dengan aspek lokal yang membentuk citra gerbang. Pada Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 lingkup penelitiannya adalah elemen-elemen arsitektur yang meliputi tapak, fasad, atap, dan ornamen.

3. **Tujuan**

Penelitian ini bertujuan untuk menelusuri seluruh aspek yang berhubungan dengan citra gerbang pada bandara internasional sehingga nantinya aspek-aspek tersebut dapat menjadi masukan dalam merancang.

METODE PENELITIAN

Penelitian menggunakan metode deskriptif eksploratif dari data primer yang didapat dari lapangan dan data sekunder yang didapat dari studi literatur serta data-data dari PT. Angkasa Pura 2 cabang Palembang.

Pengumpulan data primer dilakukan dengan mengamati dan mempelajari sistem penerbangan pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2, data primer dikumpulkan dengan mengamati elemen-elemen arsitektural yang berkaitan dengan “gerbang” pada bandara internasional.

Pengamatan dilakukan pada obyek studi Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2, pada obyek studi ini area yang di amati adalah fisik 3D fasilitas umum dan terminal penumpang, ruang-ruang yang ada pada terminal penumpang yakni: kerb keberangkatan dan kedatangan, area check-in, area imigrasi, ruang tunggu, ruang pengambilan bagasi. Pengamatan lapangan dilakukan dengan melihat, mengamati, mengukur, menggambar kembali dan dokumentasi foto untuk masing-masing elemen arsitektural pada fisik 3D dan setiap area yang di amati.

Hasil pengamatan elemen-elemen arsitektural pada fisik 3D dan setiap area yang diamati kemudian dianalisis dengan mengaitkannya dengan teori-teori pendukung untuk menemukan hal-hal positif dan negatif. Secara garis besar teori yang digunakan sebagai alat menganalisis adalah teori gerbang dalam arsitektur, teori bandara, teori aspek lokal dan teori-teori arsitektur tradisional Palembang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. **Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2.**

a. **Data Teknis.**

Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II merupakan bandara yang terletak pada provinsi Sumatra Selatan, kota Palembang pada koordinat 2°54'1"S 104°42'0"E, bandara dikelola oleh PT. Angkasa Pura 2 ini merupakan bandara pengganti bandara Talang Betutu, bandara ini diperluas ketika Palembang terpilih sebagai tuan rumah PON XVI pada 2004. Pada tahun 2005, pengembangan bandara Sultan Mahmud Badaruddin II memakan biaya 366,7 miliar rupiah, sebagian besar biaya pembangunan bandara merupakan dana bantuan dari Jepang.

Terminal Bandara Sultan Mahmud Badaruddin II terletak dalam kompleks bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2. memiliki panjang 176 meter dan lebar 247,3 meter, luasan total kurang lebih 20.183 m² termasuk 20% area konsesi. Pada Bandara ini, kapasitas penumpang yang dapat ditampung adalah 1 juta penumpang per tahun dan pada jam sibuk penumpang domestiknya 546 pax serta 160 pax untuk penumpang Internasional.

b. Elemen Arsitektural.

- Sosok 3D.



Gambar 1: Site Plan Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2

Sumber: Angkasa Pura 2, Cab. Palembang

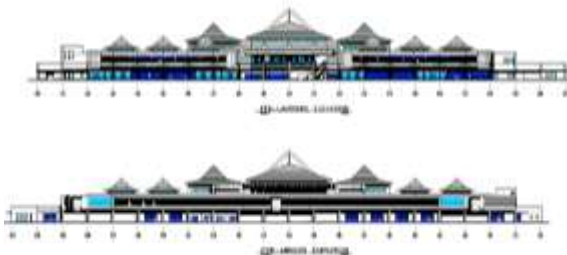
Berdasarkan zoning, terminal bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 berada tepat pada titik tengah area parkir dan pada titik tengah tersebut terdapat bangunan fasilitas umum, yang dipergunakan sebagai area mesjid, kantin dan toilet. Pada area ini terdapat sebuah monumen jembatan Ampera yang merupakan *landmark* kota Palembang. *Landmark* kota Palembang ini memiliki bentuk yang khas dan tidak ada jembatan di Indonesia yang memiliki keunikan seperti jembatan Ampera.



Gambar 2 dan 3: 2.Fasilitas umum bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2; 3.Jembatan Ampera.

Secara fisik bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 merupakan bangunan yang modern terklasifikasi sebagai bandara dengan *apron linear* yang tersentralisasi.

Elemen pembentuk bangunan membentuk anatomi bangunan yang terbagi dalam 3 bagian, yakni: kepala, badan, dan kaki. Bagian kepala terdiri dari atap berserta struktur yang menopangnya. Pada bagian atap bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 terdapat 9 atap yang terdiri dari 6 atap kecil dan atap yang paling besar pada bagian tengah terminal penumpang menggunakan struktur tenda. 2 atap lainnya menggunakan struktur atap baja dengan material penutup *metal roof*.



Gambar 4: Tampak Depan Sultan Mahmud Badaruddin 2

Sumber: Angkasa Pura 2 cab.Palembang.

Atap-atap tersebut ini mengadopsi bentuk atap pada rumah limas yang merupakan rumah tradisional Palembang, bila dilihat dari bentuknya terlihat seperti bentuk dasar limasan, akan tetapi orientasi atap menghadap sisi samping sehingga mengakibatkan bentuk limas menjadi tidak jelas. Selain tidak jelas, atap pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 tidak memiliki elemen rumah limas yang harus ada, yakni: tanduk kambing dan simbar. Simbar dan tanduk kambing

merupakan simbol yang menunjukkan kebesaran dan kerukunan. Tanpa simbol ini maka makna tersebut dapat dikatakan hilang.



Gambar 5:

Perspektif Terminal Penumpang Sultan Mahmud Badaruddin 2
Sumber: Dokumentasi Pribadi.

Area koridor keberangkatan dan kedatangan merupakan wilayah terbuka bagi publik, dengan bentuk atap yang bergaya modern *universal* dengan material *onduline*.

- Struktur.

Kolom

Pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2, struktur utama adalah kolom beton dengan diameter 80cm dan untuk memperindah kolom tersebut diberikan ornamen berupa strip warna dengan menggunakan *clading aluminium* komposit.



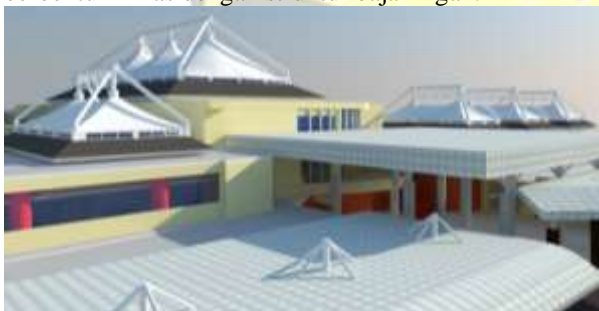
Gambar 6: Kolom pada Sultan Mahmud Badaruddin 2

Atap

Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 memiliki beberapa jenis atap yakni: atap tenda, atap limas, atap aluminium komposit dan atap dak beton. Jenis-jenis atap memiliki bentuk dan struktur berbeda satu sama lain.

Atap tenda merupakan atap modern yang memadukan struktur tenda dengan struktur *space truss*, secara bentuk atap ini berbentuk limasan yang mengadopsi bentuk atap rumah tradisional Palembang akan tetapi dikemas dengan material modern, pada atap ini tidak ada hal-hal yang mengingatkan pada Palembang selain dari bentuknya.

Atap lainnya juga ada yang berbentuk limasan akan tetapi berbeda olahan material, jika atap sebelumnya berbentuk limas dengan kombinasi *space truss* dan struktur tenda, atap ini berbentuk limas dengan struktur baja ringan.



Gambar 7: Atap aluminium komposit di area publik pada Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2

Selain dua jenis atap tersebut, atap lain yang digunakan adalah atap *cladding aluminium* komposit yang menggunakan struktur *space frame* sebagai penyokong *cladding aluminium* komposit. Material ini menambah kesan modern pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 sebab atap yang digunakan sangat variatif, berfungsi sebagai peneduh area koridor atau *kerb* dari panas dan hujan.

Pelengkup.

Pelengkup bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 secara umum didominasi oleh dinding bata, dan dinding kaca. Penggunaan jenis-jenis pelengkup ini bervariasi, pada sisi luar yang berbatasan dengan koridor keberangkatan maupun kedatangan terdapat pelengkup berupa dinding kaca dan dinding bata.



Gambar 8 dan 9: 8. Tampak Area Keberangkatan Sultan Mahmud Badaruddin 2; 9. Human Eye Sultan Mahmud Badaruddin 2

Pelengkup bagian terluar yang terlihat secara langsung adalah pelengkup lantai 2 terminal bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2, pada bagai ini terlihat bahwa material yang digunakan adalah dinding dan kaca *tempered*. Sebagai pelengkup luar, pelengkup ini seperti bagian tersendiri yang berada di bawah atap.

Ruang Dalam (*interior*)

Ruang dalam pada bandara sangat variatif dan bergantung pada fungsi ruang tersebut. Secara garis besar ruang dalam yang terdapat pada bandara adalah ruang *check-in*, ruang tunggu, koridor keberangkatan dan kedatangan, ruang *baggage claim*, dan ruang kantor.



Gambar 10: Area *Check-in* Sultan Mahmud Badaruddin 2

Ruang *check-in* ini merupakan area yang dipergunakan untuk kegiatan *check-in*, memiliki bentuk ruang yang luas dan pencahayaan langsung dari atap tenda. Pada ruang ini terdapat olahan plafon bergaya modern universal yang dinamis, dipergunakan sebagai tempat diletakkannya armatur lampu untuk pencahayaan, fungsi lain dari plafon adalah sebagai akustik ruangan. Pada ruang *check-in* ini juga terdapat pola lantai yang berpola corak melayu, selain pada ruang *check-in* pola lantai yang bercorak melayu terdapat pada area *arcade*, pola ini menunjukkan bahwa meskipun bergaya *modern universal*, secara desain sudah ada upaya untuk memberikan sentuhan lokal.



Gambar 11: Suasana Pada Area Komersil Sultan Mahmud Badaruddin 2

Ruang yang terhubung dengan ruang *check-in* adalah *arcade area* merupakan area belanja oleh-oleh. Pada jalur sirkulasi terdapat area yang memiliki pelingkup luar berupa *cladding* yang dipadukan dengan kaca. Pada *arcade area* ini terdapat sejumlah tempat duduk sebelum masuk ke dalam ruang tunggu dan pada tiap-tiap *arcade* yang ada memiliki lebar mengikuti bentang antar kolom. Kolom-kolom pada area ini tidak dibungkus *cladding* seperti kolom pada area luar, kolom pada area ini hanya diberikan beberapa garis sebagai aksentasi pada kolom. Area ini memiliki sentuhan melayu dan sentuhan tersebut diaplikasikan pada pola lantai.



Gambar 12: Suasana Ruang Tunggu Sultan Mahmud Badaruddin 2

Pada ruang tunggu keberangkatan terdapat pintu kaca otomatis yang memisahkan area *arcade* dengan ruang tunggu. Pada ruang tunggu terdapat 2 jenis plafon yaitu bermaterial gipsu dan *cladding* aluminium. Plafon yang bermaterial gipsu memiliki bentuk persegi dengan tekstur bergaris polos, pada plafon gipsu ini juga terdapat saluran AC dan gipsu yang dipakai adalah gipsu yang berongga sehingga baik untuk akustik ruang. Plafon yang bermaterial *cladding* aluminium dipergunakan sebagai tempat diletakkan armatur lampu dan juga sebagai akustik ruang. Ruang tunggu ini tidak seperti ruang *check-in* atau pun area *arcade* yang memiliki pola lantai yang bercorak melayu, pada ruang ini lantainya polos.



Gambar 13: Suasana Koridor Keberangkatan dan kedatangan

Gambar 13 merupakan koridor keberangkatan dan kedatangan, koridor ini berada tepat di depan ruang tunggu dan untuk mengakses koridor ini penumpang pada ruang tunggu harus melewati gate keberangkatan yang ada. Pada koridor ini terdapat kolom yang diberikan aksentasi garis, koridor ini diapit oleh 2 dinding kaca tempered yang berbatasan langsung dengan apron pada sisi depan dan berbatasan dengan ruang tunggu pada sisi belakang.



Gambar: Suasana area *baggage claim* Sultan Mahmud Badaruddin 2

Gambar diatas merupakan ruang pengambilan bagasi, ruang ini memiliki ciri khas yakni terdapat beberapa conveyor untuk mengambil bagasi dan pada kedatangan internasional terdapat counter imigrasi sebelum dapat mengambil bagasi. Secara ruang, area pengambilan bagasi ini memiliki langit-langit dan pola lantai yang sama seperti ruang check-in. Ruang ini juga memiliki dinding kaca tempered yang berdimensi sama seperti pada ruang *check-in*.

Ornamen

Pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 terdapat ornamen atau hiasan yang melekat pada fisik bangunan tidak terlalu banyak dan ornamen tersebut dibagi menjadi 2 jenis yakni ornamen fungsional dan ornamen estetika. Ornamen fungsional ini meliputi ornamen yang berupa signage dan beberapa simbol-simbol yang dipergunakan untuk keperluan aktifitas bandara.



Gambar 14: *Signage* pada Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2

Selain ornamen atau *signage* yang fungsional juga ada ornamen estetika yang berfungsi sebagai hiasan untuk mempercantik ruang dalam bangunan. Ornamen ini diposisikan berdekatan dengan saluran untuk penghawaan yang berada di atas langit-langit counter check-in. Akan tetapi sangat disayangkan bahwa pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 ini variasi ornamen estetika ini kurang, hal ini dapat dilihat dari penggunaan bentuk ornamen dan pola lantai yang sama sehingga menimbulkan sebuah kebosanan tersendiri.



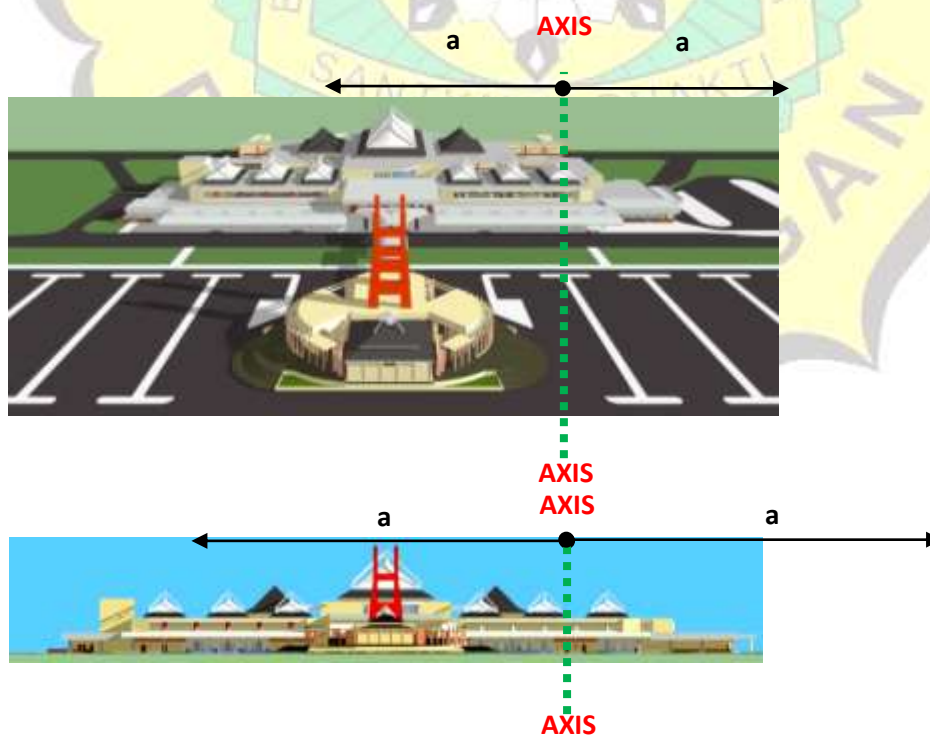
Gambar 15: Ornamen Bunga Teratai Sultan Mahmud Badaruddin 2

2. Analisa.

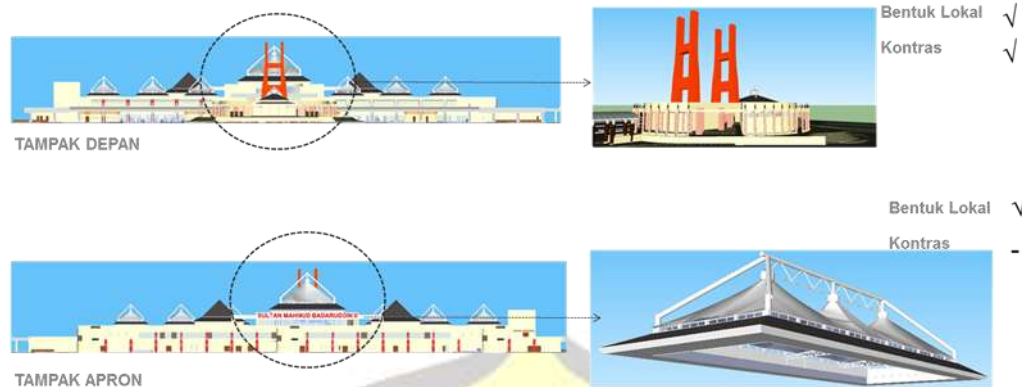
Tabel Perbandingan Aspek Lokal Pada Elemen Arsitektural Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2

No	Elemen Bangunan	Keterangan	L	NL
1	Sosok Bangunan	Memiliki bentuk Atap Limas, tetapi disorientasi	√	
2	Struktur Bangunan	Terekspos dan modern. tidak memiliki hubungan dengan kebudayaan		√
3	Pelingkup Bangunan	Material kaca tempered, dominasi dinding, tidak ada hubungan dengan kebudayaan		√
4	Ruang-ruang	Fungsional sesuai <i>flow of activity</i> tidak ada hubungan dengan kebudayaan		√
5	Ornamen	Monoton, ornamen bunga teratai mekar.		√
JUMLAH:			1	4

Bangunan terminal bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 merupakan gerbang perantara antara Palembang dengan negara maupun daerah lainnya. Bila dilihat fisik terminal penumpang Sultan Mahmud badaruddin 2 terdapat beberapa elemen lokal yang melekat pada fisik terminal penumpangnya, elemen tersebut adalah atap berbentuk limas sejumlah 9 buah dan monumen jembatan ampera pada fasilitas umum.



Gambar 16: Bird Eye view dan Tampak Depan Sultan Mahmud Badaruddin 2



Gambar 17: Elemen Lokal pada Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2

Terminal Penumpang Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 memiliki bentuk yang memanjang dimana sisi kiri adalah area keberangkatan, sisi kanan adalah area kedatangan dan sisi tengah adalah area fasilitas umum. Pada atap terminal penumpang Bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 terdapat 9 atap yang berbentuk limas, 2 atap limas dengan penutup atap zincalume dan 7 atap lainnya yaitu atap tenda yang dikombinasikan dengan baja hollow sebagai penopang atap tenda.



Gambar 18: Potongan 3D Sultan Mahmud Badaruddin 2 dari sisi depan.

Sumber: Dokukentasi Pribadi.

Menurut Schulz, sebuah karya arsitektur harus diidentifikasi dan diorientasi untuk melihat maknanya. Ke-9 atap ini memiliki orientasi berbeda dari tampak limas yang seharusnya. Atap limas seharusnya dilihat dari sisi depan atap, sebab jika diorientasikan pada sisi samping maka dapat diidentifikasi sebagai atap dari daerah lain, hal ini dapat terjadi sebab Indonesia merupakan negara dengan banyak jenis rumah-rumah tradisional khas daerahnya. Pengorientasian ini dapat dikatakan memaksa sebab konsultan arsitektur yang mendesain memaksakan untuk menggunakan 9 atap sebagai representasi dari sungai Batanghari 9. Sungai ini merupakan sungai dengan 8 anak sungai yang bermuara pada sungai Musi dan inilah yang membuat sungai Musi dikatakan sebagai sungai terpanjang di pulau Sumatra.

Sebagai bagian badan dalam anatomi bangunan, struktur dan pelingkup pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2 ini tidak memiliki sentuhan lokal dan mencirikan aspek budaya, hal inilah yang kemudian menyebabkan citra gerbang pada bandara ini menjadi semakin bias.

Ruang-ruang yang ada pada bandara ini sesungguhnya wajar jika tidak memiliki susunan serta penataan yang didasari oleh filosofi tertentu sebab fungsi bandara ini menuntut adanya ruang-ruang yang sesuai dengan sistem operasi bandara yang ditentukan oleh ICAO, Direktorat Jendral Perhubungan Udara, dan badan-badan lainnya.

Ornamen dalam ruang bandara ini tidak nampak meskipun telah ada beberapa usaha untuk memberikan aksentasi aspek lokal pada ruang-ruang yang ada dengan pola lantai dan hiasan ornamen bunga teratai pada balok.

3. Citra Gerbang pada Bandara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2.

Pada bandara internasional Gerbang diidentifikasi berdasarkan lingkup yang diwadahnya, gerbang bandara yang pertama terletak di *entrance* dan *exit* pada batas terluar kawasan bandara. Gerbang pada terminal penumpang bandara internasional dibagi dalam 2 jenis yakni gerbang keberangkatan dan gerbang kedatangan, kedua gerbang ini memiliki fungsi dan letak yang berbeda. Gerbang keberangkatan berada pada area kerb keberangkatan, berdasarkan sistem dan

hirarkinya gerbang ini merupakan gerbang awal untuk berangkat dan akan melewati gerbang selanjutnya yang berada pada koridor keberangkatan. Diantara gerbang awal pada area kerb dan gerbang pada koridor keberangkatan terdapat sistem penerbangan yang telah baku dan tidak dapat diganggu gugat sebab sistem tersebut diatur oleh ICAO dan badan penerbangan lainnya.

Gerbang Kedatangan memiliki alur yang berbeda dengan gerbang keberangkatan, gerbang awalnya terdapat pada area koridor keberangkatan dan kemudian gerbang selanjutnya terdapat pada area pengambilan bagasi, area inilah yang menjadi batas antara bandara dengan daerah dimana bandara tersebut berada. Yang harus dipahami adalah bahwa gerbang yang dimaksud pada terminal penumpang ini bukan saja membatasi aktifitas saja, akan tetapi juga sebagai pembatas antara daerah dimana bandara tersebut terletak dengan wilayah yang akan dituju oleh masing-masing penumpang maka dari itu bandara haruslah dapat mencirikan aspek lokalnya pada fisik terminal penumpangnya dan kawasan bandara. Agar dapat menangkap citra gerbang pada bandara maka diperlukan untuk melihat elemen-elemen arsitekturalnya pada setiap gerbangnya dan sosok fisiknya.

Pada bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 secara fisik memiliki sosok fisik yang modern, akan tetapi pada elemen-elemen arsitekturalnya tidak banyak tampak aspek lokal yang kuat. Aspek lokal yang dipergunakan adalah icon jembatan Ampera yang diimplementasikan dalam bentuk replika jembatan Ampera pada area fasilitas umum dititik tengah axis terminal penumpang. Pada fisik terminal penumpang telah terdapat atap yang berbentuk atap tradisional Palembang yakni atap limasan, akan tetapi atap-atap ini diorientasikan dengan salah dan berdasarkan teori yang dikemukakan oleh Schulz mengenai orientasi dan identifikasi, maka atap ini diidentifikasi dengan salah sebab ketika diorientasikan dengan salah maka citra yang ditangkap akan berbeda, meskipun secara bentuk sudah mencoba untuk mengadaptasi bentuk limasan tetap saja citra gerbang daerah yang diharapkan tidak akan maksimal.

Elemen arsitektural pada gerbang keberangkatan didaerah kerb tidak ada aspek lokal yang melekat pada struktur dan pelingkup pembatas antara kerb dan ruang *check-in*, bukan saja pada area kerb, gerbang keberangkatan pada koridor keberangkatan juga tidak memiliki aspek lokal yang membuat penumpang merasakan citra area ini sebagai sebuah gerbang.

Gerbang kedatangan secara fisik sama dengan gerbang keberangkatan dan yang membedakan kedua gerbang ini adalah aktifitas dan pola pergerakan penumpang. Oleh karena gerbang kedatangan dan keberangkatan merupakan satu kesatuan fisik maka citra gerbang yang ditangkap penumpang sama seperti gerbang keberangkatan. Gerbang kedatangan selanjutnya terletak pada area pengambilan bagasi, area ini merupakan batas yang memisahkan antara terminal dengan daerah Palembang. Pada area ini tidak ada aspek lokal yang melekat pada elemen-elemen arsitekturalnya, elemen arsitektural yang nampak hanya sebatas ornamen bunga teratai pada balok, selebihnya tidak ada aspek lokal lain yang mewadahi citra sebagai gerbang daerah Palembang.

KESIMPULAN

Citra gerbang pada sebuah bandara internasional tercipta dari elemen-elemen arsitektural yang memiliki aspek lokal yang melekat dalam bentuk fisik maupun non fisik. Pada bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 citra gerbang masih belum terasa pada beberapa gerbang yang terletak pada terminal penumpang dan elemen-elemen arsitektural yang membentuk citra gerbang masih belum memiliki aspek lokal. Pada bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 ini elemen lokal yang melekat adalah ikon lokal saja sedangkan elemen budaya masih belum dapat membentuk citra gerbang secara maksimal meskipun sudah ada upaya untuk menerapkan atap limasan tetapi atap ini terorientasi dengan salah. Maka dari itu disimpulkan bahwa sesungguhnya citra gerbang pada bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2 belum terasa dan aspek lokal yang digunakan adalah icon lokal saja.



Gambar 19: Perspektif sesudah dilakukan implentasi desain

Citra gerbang dibentuk dengan aspek-aspek lokal dan setiap elemen lokal harus ditempatkan dan diletakan pada posisi yang tepat. Sosok 3D dapat dibentuk dengan mengorientasikan atap dengan orientasi yang tepat. Rumah Limas harus diorientasikan dengan sisi memanjang pada bagian depan sehingga citra yang ditangkap tidak salah.



Gambar 20 : Perspektif masukan desain ruang Koridor dan Perspektif masukan desain jalur sirkulasi kedatangan penumpang bandara internasional Sultan Mahmud Badaruddin 2



Gambar 21: Perspektif ruang *check-in* dan *baggage claim* bandara sultan mahmud badaruddin 2 setelah implentasi desain

Selain dibentuk sosok 3D, citra gerbang dibentuk oleh struktur, pelingkup, ruang dan ornamen. Pada Struktur dapat diberikan *cladding* yang bercorak budaya Palembang, kemudian pada pelingkup dapat dilakukan beberapa upaya untuk memberikan kesan lokal yakni dengan memberikan ornamen pintu lokal pada sirkulasi kedatangan, selain itu ornamen dapat diberikan di *furniture* pada area *check-in* atau area *baggage claim*. Elemen-elemen tersebut saling berkaitan satu sama lain, pada gambar 20 dan 21 merupakan gambaran dari beberapa upaya desain yang dapat dilakukan untuk membentuk citra gerbang pada bandara Sultan Mahmud Badaruddin 2, Palembang.

DAFTAR PUSTAKA

- Broadbent, G., Bunt, R., & Jencks, C. (1980). *Signs, Symbols, and Architecture*. New York: John Willey & Sons Ltd.
- Ching, F. D. (1979). *Architecture: Form, space, and order*. Hoboken, New Jersey: John Willey & Sons, Inc.
- Christian, & Schulz, N. (1985). *The concept of dwelling*. New York: Rizzoli International Publication, Inc.
- D., R. M. (2011). *Elemen Lokal Pada Bandara Internasional Lombok*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan.
- Salura, P. (2001). *Ber-arsitektur: membuat, menggunakan, mengalami dan memahami arsitektur*. Bandung: Architecture & Communication.