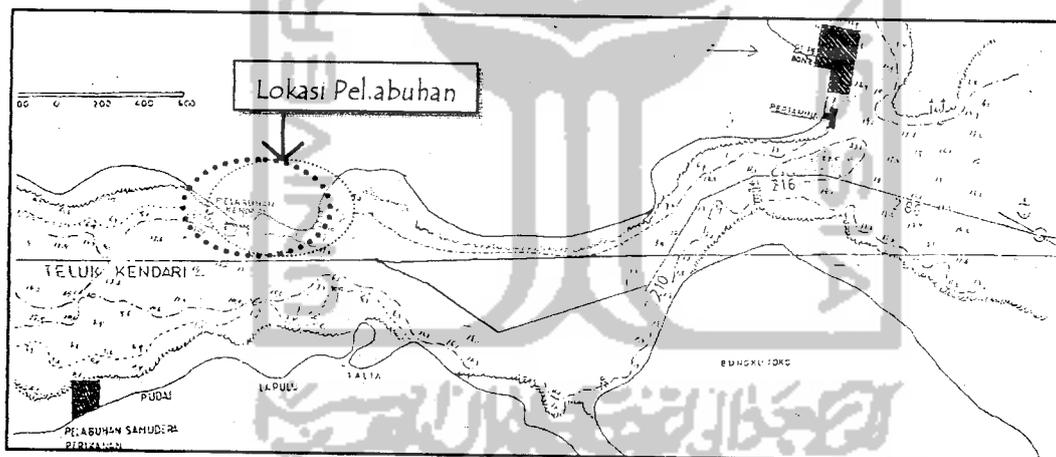


### BAB III

## TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

### A. Lokasi dan Site

Melihat kondisi pelabuhan, dimana TPKL sudah tidak dapat lagi menampung laju lonjakan penumpang dan barang pada pelabuhan, maka pada site perlu dilakukan pengembangan seperti pada gambar III.1. dan sekaligus menggabungkan dua dermaga. Sehingga terjadi perpaduan pelayanan pelabuhan antara pelabuhan Kapal penumpang PT.Pelni dan barang serta pelabuhan kapal cepat ( jetvoil )<sup>1</sup>.

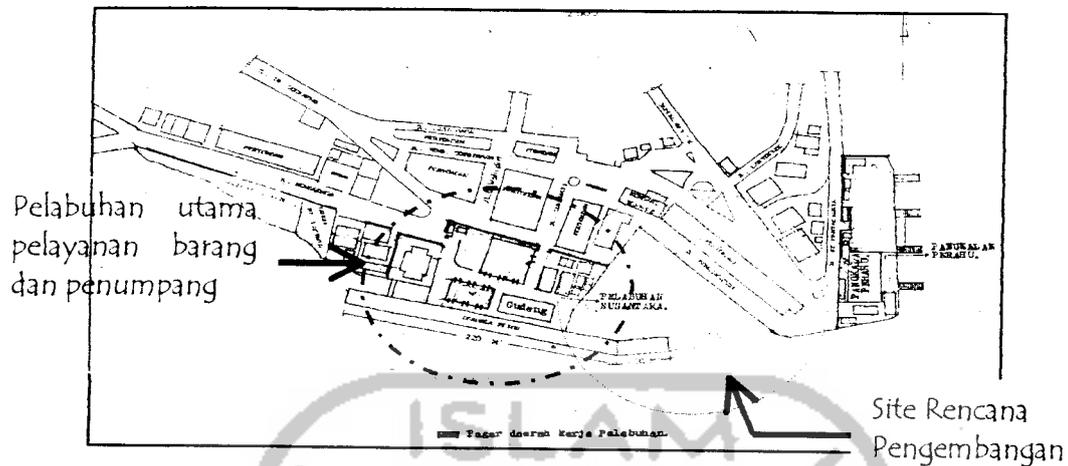


Gambar III.1 : peta lokasi pelabuhan kendari  
Sumber : Kadatin Pelindo IV

MARL

---

1. Kadatin PT.Pelindo IV, Ir, John Lapod



Gambar III.2.  
Rencana Pengembangan  
Sumber : Pelindo IV Kendari.

## B. Pola Sirkulasi

Sebagai salah satu simpul perpindahan penumpang dan barang dari moda angkutan laut dan moda angkutan darat atau sebaliknya maka TPKL harus memberikan kelancaran processing, baik pada kegiatan embarkasi atau kegiatan debarkasi.

Sebagai sebuah fasilitas publik, TPKL merupakan titik dimana kongesti dapat terjadi diantara dua macam aktifitas yang saling berlawanan arah pada peak hour yang bersamaan antara proses kedatangan dan keberangkatan penumpang, hal tersebut juga merupakan masalah yang terjadi dalam Pelabuhan Kendari yang mana sirkulasi menjadi masalah yang rumit. Untuk menghindari sekecil mungkin terjadinya kongesti akibat tingkat kepadatan yang tinggi, pola ruang direncanakan dengan pertimbangan terhadap kriteria-kriteria yang dapat mendukung kelancaran dan kemudahan aksesibilitas. Maka Kelancaran akan dibentuk melalui :

- Penataan Alur Gerak

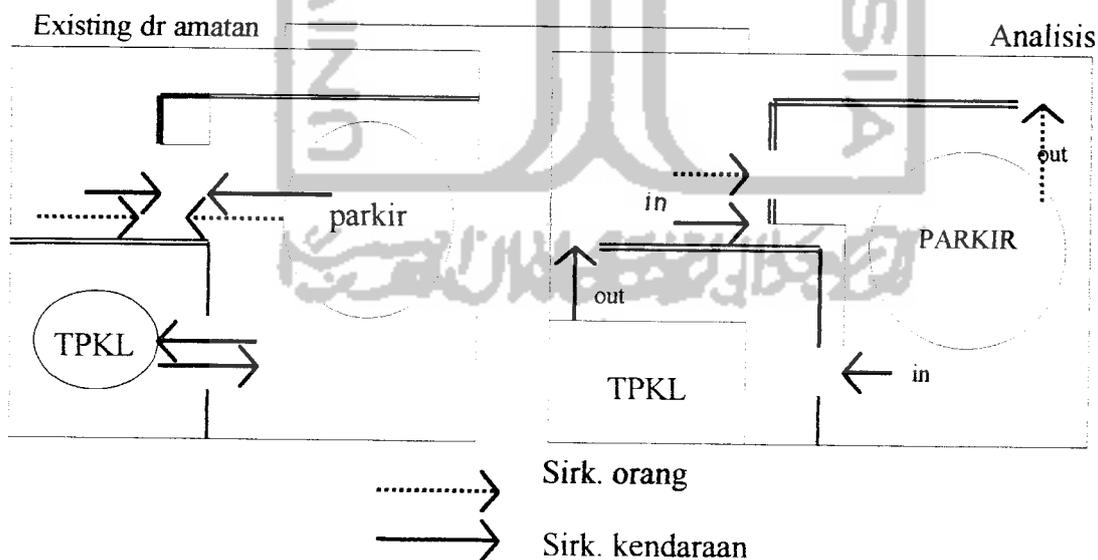
Jalan merupakan sarana untuk memudahkan aksesibilitas. Semua jalan mempunyai titik awal yang membawa kita menyusuri ruang-ruang tertentu sebelum sampai ketujuan. Titik simpul pertemuan jalan ( sirkulasi ) merupakan titik pengambilan keputusan bagi pengunjung untuk menentukan pilihannya terhadap akses yang ingin dilaluinya untuk sampai ketujuan. Sifat konfigurasi alur gerak dapat mempengaruhi atau dipengaruhi oleh pola ruang yang dihubungkan.

- Bentuk ruang dan sirkulasi.

Bentuk dan skala ruang sirkulasi harus dapat memwadhahi pola gerak manusia pada saat melakukan aktifitasnya, seperti berkeliling, berhenti, beristirahat, dan sebagainya

Agar sirkulasi dapat berjalan dengan baik ( memberikan kemudahan aksesibilitas ), maka hal-hal yang harus diperhatikan adalah:

- Tidak ada crossing antara sesama pengguna jasa maupun antar jenis kendaraan.



Gambar III.3 :Menghindari crossing  
Sumber : Analisis

Dengan demikian diharapkan pada bangunan TPKI mempunyai sirkulasi yang tidak terjadi crossing lagi antara sirkulasi manusia dan sirkulasi kendaraan.

- **Penyederhanaan Prossing**

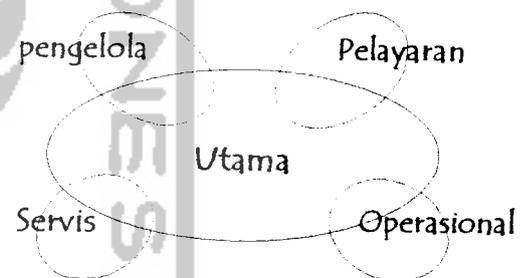
Ini dimaksudkan agar penumpang tidak terlalu berbelit-belit bila akan menuju ke TPKI sehingga memudahkan accesibilitas bagi penumpang walaupun demikian penyederhanaan prossing ini jangan sampai menyebabkan crossing penumpang dan kendaraan ( lihat gambar III.3).

### 1. Jalur Sirkulasi

Pertama kali yang harus diketahui untuk menentukan jenis sirkulasi adalah mengetahui dan mengidentifikasi para pelaku yang beraktifitas dalam TPKL. Pola aktifitas pelaku akan membentuk pola sirkulasi sesuai kegiatan.

Secara umum kegiatan pelayanan didalam TPKI dikelompokkan sebagai berikut :

- Kelompok kegiatan pelayanan utama.
- Kelompok kegiatan perusahaan pelayaran.
- Kelompok kegiatan pengelola.
- Kelompok kegiatan servis.
- Kelompok kegiatan penunjang operasional.



Dari pengelompokkan tersebut diatas akan diketahui jenis sirkulasi yang dibutuhkan didalam TPKL, Sirkulasi penumpang, yang terdiri dari penumpang debarkasi dan embarkasi.

- Sirkulasi barang, yang terdiri dari baggagge dan over baggagge.
- Sirkulasi petugas / pengelola.
- Sirkulasi kendaraan umum dan pribadi.
- Sirkulasi pedagang

Dan demikian juga pada pelabuhan Kendari hal tersebut sudah ada hanya saja pengaturannya masih membutuhkan pengaturan seperti jalur sirkulasi pada pintu gerbang yang sering terjadi crossing (lihat gambar III.3)

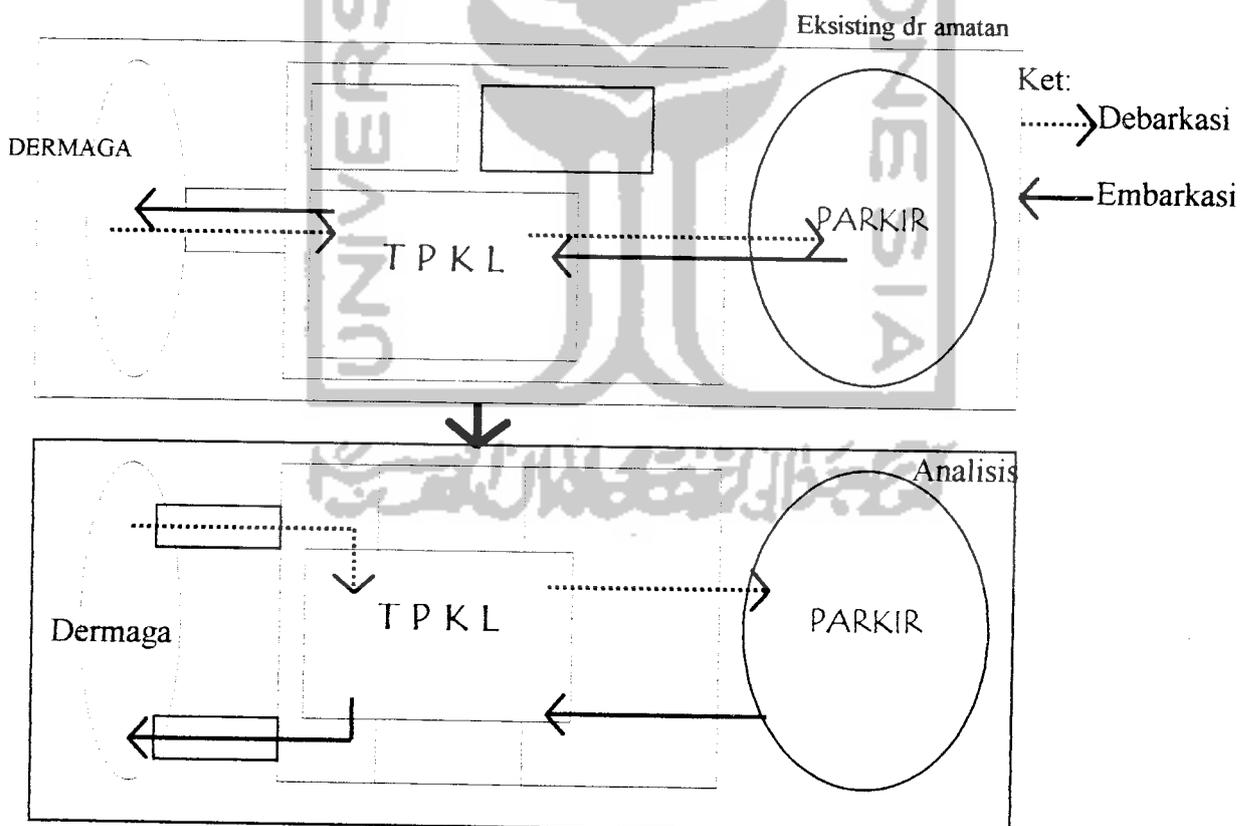
## 2. Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luar.

Pengaturan pola sirkulasi yang disebutkan diatas bertujuan untuk memberikan kelancaran bagi para pelaku kegiatan aktifitas pada TPKL hal yang perlu dipertimbangkan yaitu :

### a. Sirkulasi Ruang Dalam

Pada TPKL, hal-hal yang harus dipertimbangkan diantaranya :

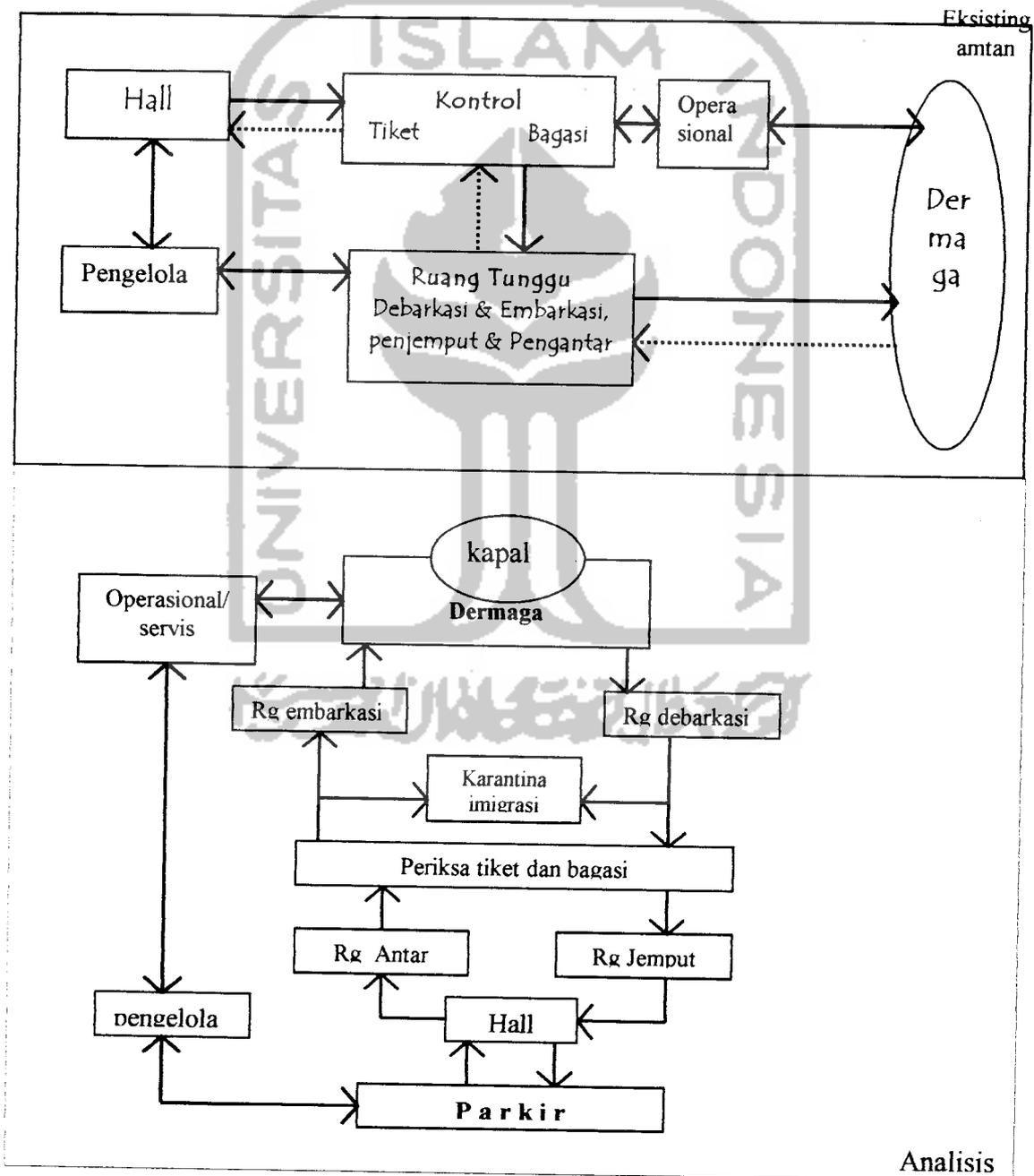
- Perbedaan sirkulasi antara kegiatan embarkasi dan debarkasi.
- Pemisahan area sirkulasi yang didasari oleh karakteristik pelaku kegiatan.
- Pemisahan yang jelas antara sirkulasi kegiatan manusia dan barang khususnya bagasi lebih ( over baggage )



Gambar III.4: analisa sirkulasi ruang dalam  
Sumber :Analisis

Dalam menentukan pola sirkulasi ruang dalam, variabel yang harus diperhitungkan adalah.:

- Penumpang ( debarkasi dan embarkasi )
- Barang ( baggage dan over baggage )
- Petugas ( bea cukai, PT. Pelni, imigrasi, pengelola ( PT Pelindo IV ) )
- Pengantar dan penjemput.



Gambar III.5 : Analisis Jalur Sirkulasi Umum

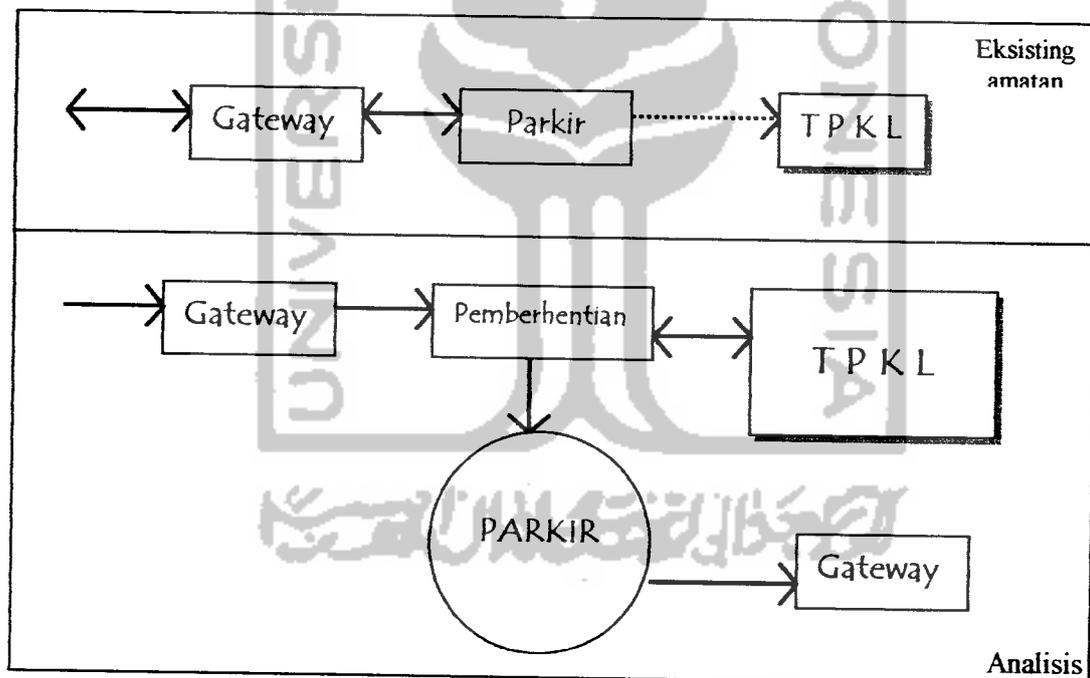
Sumber : Analisis

### b. Sirkulasi Ruang Luar

Untuk sirkulasi ruang luar yang harus di perhatikan adalah jmls kendaraan yang akan masuk kedalam kawasan yaitu

- Kendaraan pengunjung terdiri dari pengantar dan penjemput
- Kendaraan barang
- Kendaraan umum seperti mikrolet dan taksi
- Kendaraan pengelola

Dan pada pelabuhan kendarai hal tersebut belum diatur secara khusus sehingga menyebabkan kesemrawutan dan ketidakteraturan terutama pada pintu gerbang yang merupakan pintu masuk sekalian juga digunakan sebagai pintu keluar.



Gambar III.6 : Pola Sirkulasi Ruang Luar TPKL  
Sumber : Analisis

### C. Analisa Kebutuhan Ruang

Aktifitas yang dilakukan oleh manusia membutuhkan suatu wadah, yang antara satu aktifitas dengan aktifitas lainnya memiliki tuntutan akan suatu wadah ( ruang ) yang berbeda pula. Perbedaan itu dikarenakan adanya perbedaan kepentingan diantara pelaku sebagai unsur yang diwadahi.

Ruang ( D.K Ching ) adalah sebuah bidang yang dikembangkan menurut arah sifat yang telah ada dan selalu melingkupi keberadaan kita, meskipun sifatnya tak berbentuk. Pada ruang, bentuk visual, kualitas cahaya ditentukan oleh unsur-unsur bentuk. Maka Arsitektur akan menjadi nyata.

Pola ruang yang terbentuk di dalam terminal tidak terlepas dari proses kegiatan di dalamnya, karena terminal merupakan suatu fasilitas publik yang di dalamnya terdiri dari berbagai aktifitas dari pelaku kegiatan, baik itu yang terjadi pada ruang luar maupun ruang dalam. Pola pembentukan ruang tersebut disesuaikan dengan fungsi ruang itu sendiri. Dimana pola hubungan masing-masing ruang akan menunjukkan sinergitas antara fasilitas ( ruang ) yang ada di dalam TPKL.

#### 1. Kebutuhan Ruang dalam

Ruang merupakan suatu yang mutlak guna mewadahi kegiatan yang ada dalam bangunan. Agar kegiatan dapat berjalan dengan lancar dan aman pengadaan ruang ditentukan oleh :

- Faktor manusia dan barang sebagai kriteria standart batasan perencanaan.
- Jenis dan pola kegiatan dari manusia dan barang merupakan dasar dari penyediaan ruang dalam bangunan, yang berhubungan dengan :
  - Penyediaan embarkasi yang mempunyai klasifikasi sesuai dengan jenis penumpang embarkasi ( economic class, room class ).

- Penyediaan ruang debarkasi yang dapat menampung  $\pm$  40%-50% dari jumlah penumpang.
- Penyediaan ruang guna penampungan bagasi lebih (over baggage) yang bersifat sementara.
- Penyediaan ruang-ruang operasional yang mendukung kegiatan embarkasi dan debarkasi manusia dan barang.

## 2. Kebutuhan Ruang Luar.

Selain Ruang dalam, ruang luar merupakan faktor yang mendukung keberadaan dan fungsi dari ruang dalam itu sendiri, seperti area parkir yang merupakan fasilitas vital untuk memberikan wadah pelayanan yang optimal bagi pengguna jasa TPKL. Hubungan antara ruang dalam dan ruang luar harus dapat memberikan kemudahan dalam pencapaian, serta memberikan kejelasan sirkulasi bagi para pemakai sehingga tidak terjadi crossing dalam aktifitasnya.

## 3. Kebutuhan Fasilitas Pada TPKL

Dengan mengetahui para pelaku yang beraktifitas dalam TPKL dan pola sirkulasinya maka akan didapatkan kebutuhan-kebutuhan ruang mereka untuk menunjang aktifitasnya.

Kebutuhan ruang pada TPKL dibentuk dari aktifitas-aktifitas yang berjalan didalamnya maka perlunya diadakan pemisahan menurut kelompok aktifitas yang diwadahi yaitu:

### a. Fasilitas Utama, Terdiri dari :

#### a. Fasilitas Utama :

- Dermaga
- Ruang Hall
- Ruang Embarkasi
- Ruang Debarkasi
- Ruang Transit
- Ruang Karantina Dan Imigrasi
- Ruang Tunggu pengantar / penjemput



- Ruang Penjualan Tiket dan Loket Informasi
- Ruang Timbangan
- Ruang Pengelola
  - Ruang Admistrasi pemerintah
    - Ruang Bagian tata usaha
    - Ruang Seksi
    - Ruang Syahbandar
    - Ruang Komunikasi
    - Ruang Rapat
    - Ruang Gudang arsip
  - Ruang Admistrasi perusahaan pelayaran
    - Ruang Tunggu
    - Ruang Kerja perusahaan
    - Ruang Istirahat/kru kapal
    - Ruang Gudang arsip
- b. Fasilitas Penunjang
  - Area Parkir
  - Ruang Pemeriksaan
  - Ruang Sewa
  - Area Pedagang kaki lima
  - Mushollah
  - Poliklinik
  - Km/Wc dan Lavatory
  - Restaurant dan cafetaria
  - Warpostel
  - Gudang barang transit
  - Ruang keamanan
  - Ruang informasi
  - Bak sampah

#### D. Penampakan Bangunan dan Landmark.

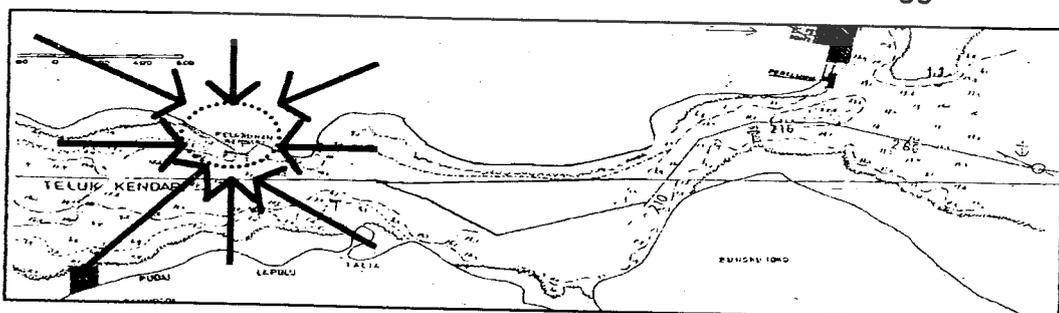
Ber-Arsitektur adalah berbahasa dengan ruang dan gatra, garis dan bidang, serta dengan bahan material dan suasana tempat ( Y.B. mangunwijaya, wastu citra, 1995 ). Ruang dan gatra, garis, dan bidang, serta bahan material dan tempat merupakan bahan yang dapat diolah sebagai sarana penyampaian. Bentuk penampilan bangunan merupakan wujud bangunan yang tampak langsung secara visual oleh manusia. Dari penampilan bangunan orang dapat menangkap hal-hal dan pesan-pesan yang akan disampaikan melalui bangunan, baik melalui bentuk secara keseluruhan ataupun bagian-bagian dari bentuk.

##### 1. Pengaruh landmark terhadap Kota Kendari

Landmark dari arah laut diperlukan bagi kota-kota yang sebagian atau ada laut yang dekat dengan kota ini disebabkan pada kota yang dekat dengan laut sangat cocok untuk didirikan landmark yang berfungsi sebagai gerbang dari arah laut secara simbolis yang tak terungkap secara lisan bagi pengunjung.

Potensi laut yang mempunyai letak yang strategis pada kota Kendari belum dimanfaatkan sebagai gerbang dari arah laut menuju darat.

Landmark bagi kota kendari diperlukan sebagai identitas dan ciri kota terutama gerbang dari arah laut karena orientasi kota kendari menghadap laut dan oleh karena itu diharapkan dengan adanya TPKL yang berfungsi sebagai landmark dapat menyatukan orientasi kota. Sehingga berpengaruh bagi aktivitas masyarakat Sulawesi Tenggara.



## 2. Landmark pada kawasan pelabuhan Kendari.

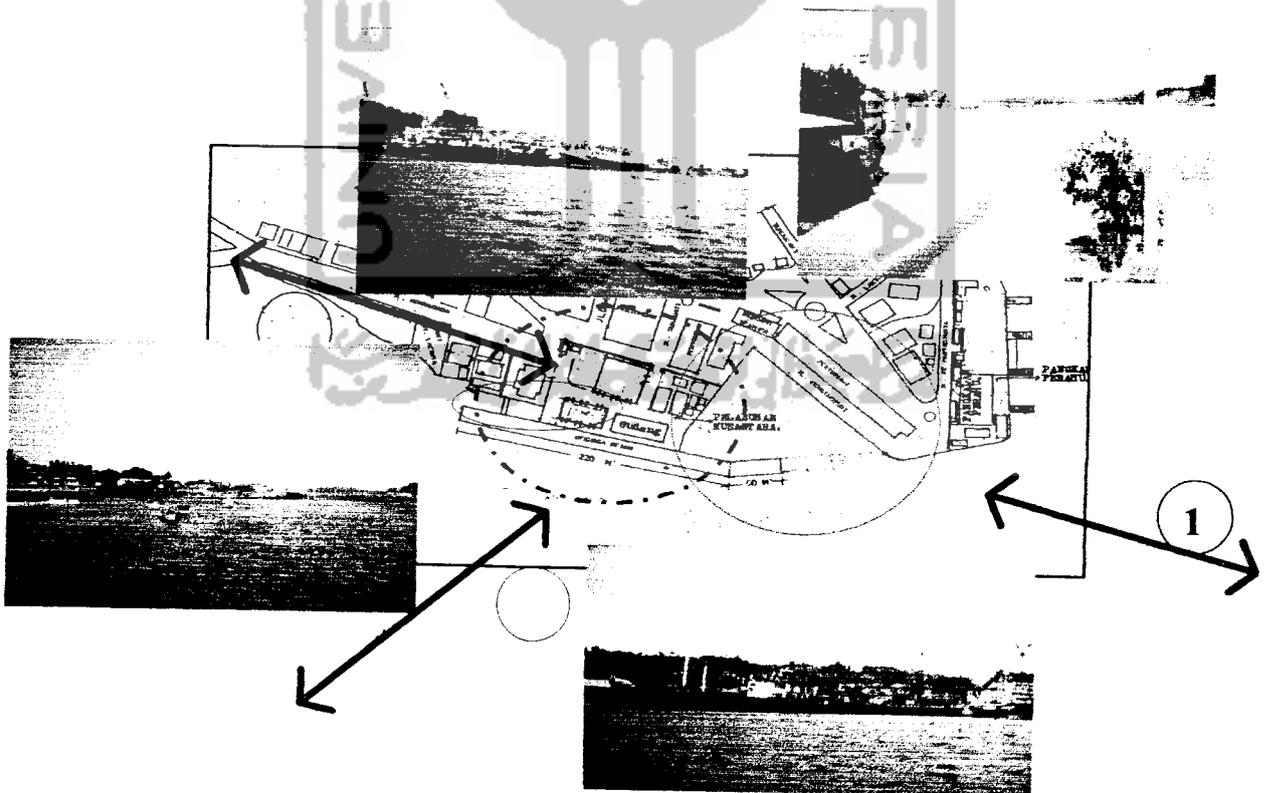
Landmark yang merupakan TPKL dari pelabuhan kendari diharapkan dapat lebih meningkatkan pelayanan pada Pelabuhan Kendari karena TPKL yang juga sebagai Landmark tersebut akan dijaga kredibilitasnya oleh masyarakat Kendari.

## 3. Penampakan TPKL pada Pelabuhan Kendari sebagai Landmark

Sesuai dengan bahasan teori Landmark pada Bab II maka disini akan dianalisa karakter landmark apa yang sesuai dengan kondisi kawasan Kota Kendari dan landmark yang akan dianalisa adalah landmark buatan atau bangunan bukan yang alami.

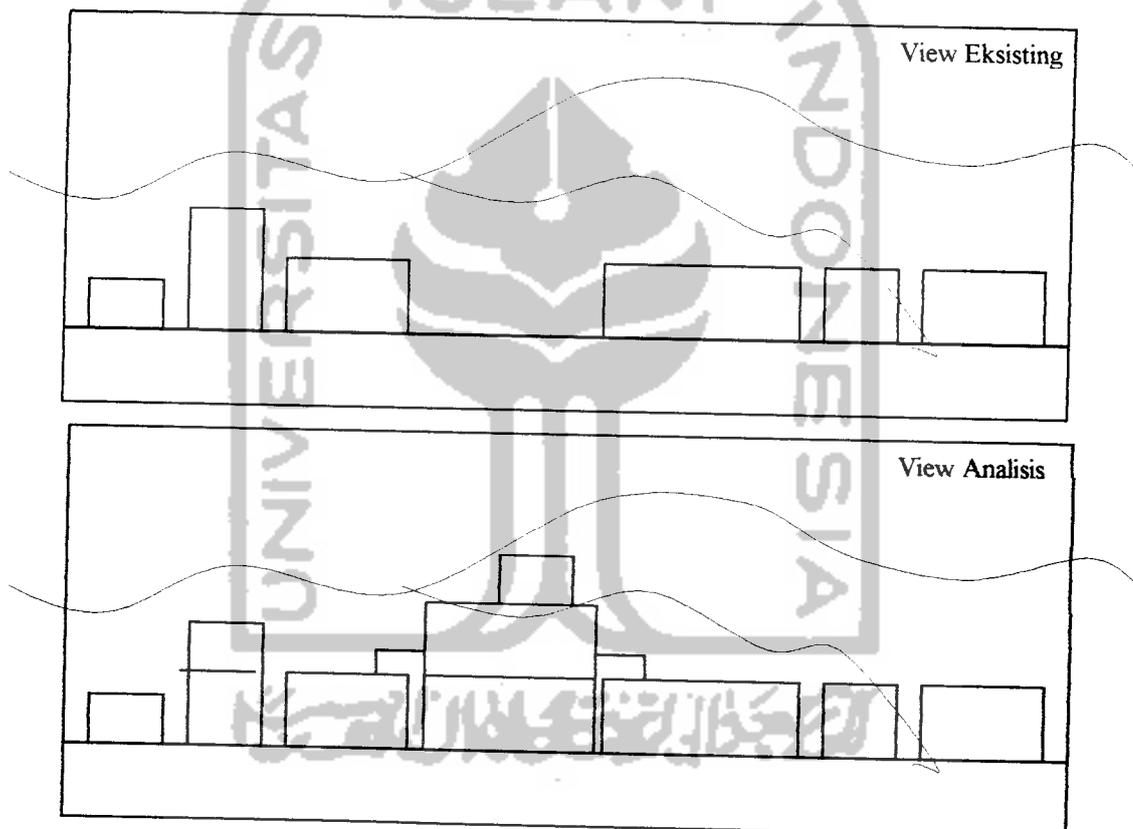
- Titik Orientasi yang jelas.

Sebagai gerbang dari arah laut maka orientasi dari arah laut merupakan faktor utama yang di perhatikan karena sangat berkaitan dengan arah masuknya kapal menuju pelabuhan dan juga dari arah kota menuju pelabuhan .



Gambar III.8 :Orientasi Landmark  
Sumber : Pelindo IV Kendari

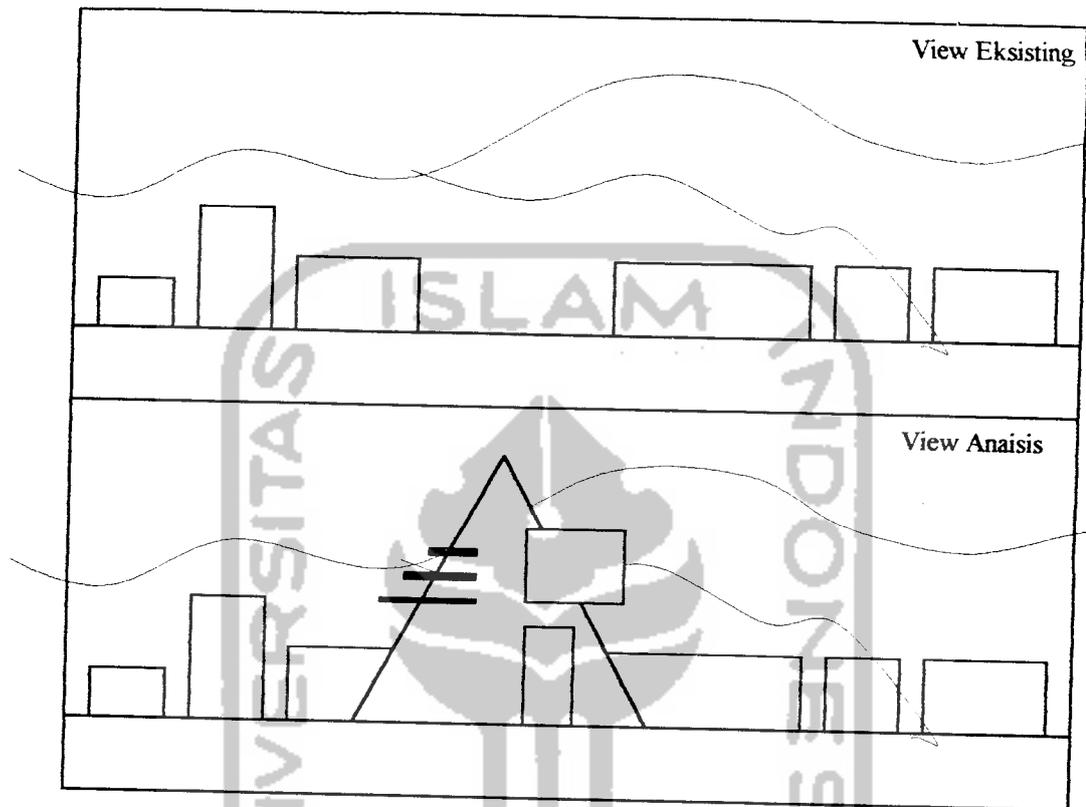
- Skala yang proporsional atau dekat dengan kawasan sekitar.  
Karakter Landmark pada bahasan ini merupakan kondisi landmark dalam bentuk skala menyeluruh atau bentuk dominan landmark terhadap kawasan bangunan sekitar pelabuhan bangunan dan juga dapat menyatu dalam bentuk dasar bangunan atau ornamen dominan tertentu pada kawasan sekitar dengan bangunan landmark hanya saja landmark skalanya lebih besar atau dominan dan ini juga dapat diterapkan dalam pelabuhan Kendari,



Gambar III.9 : Skala mendalam  
Sumber : analisis

- Dominan dan kontras terhadap bentuk bangunan sekitar .  
Kondisi ini merupakan keadaan dimana landmark sangat bertolak belakang dengan kondisi kawasan sekitar baik bentuk, massa

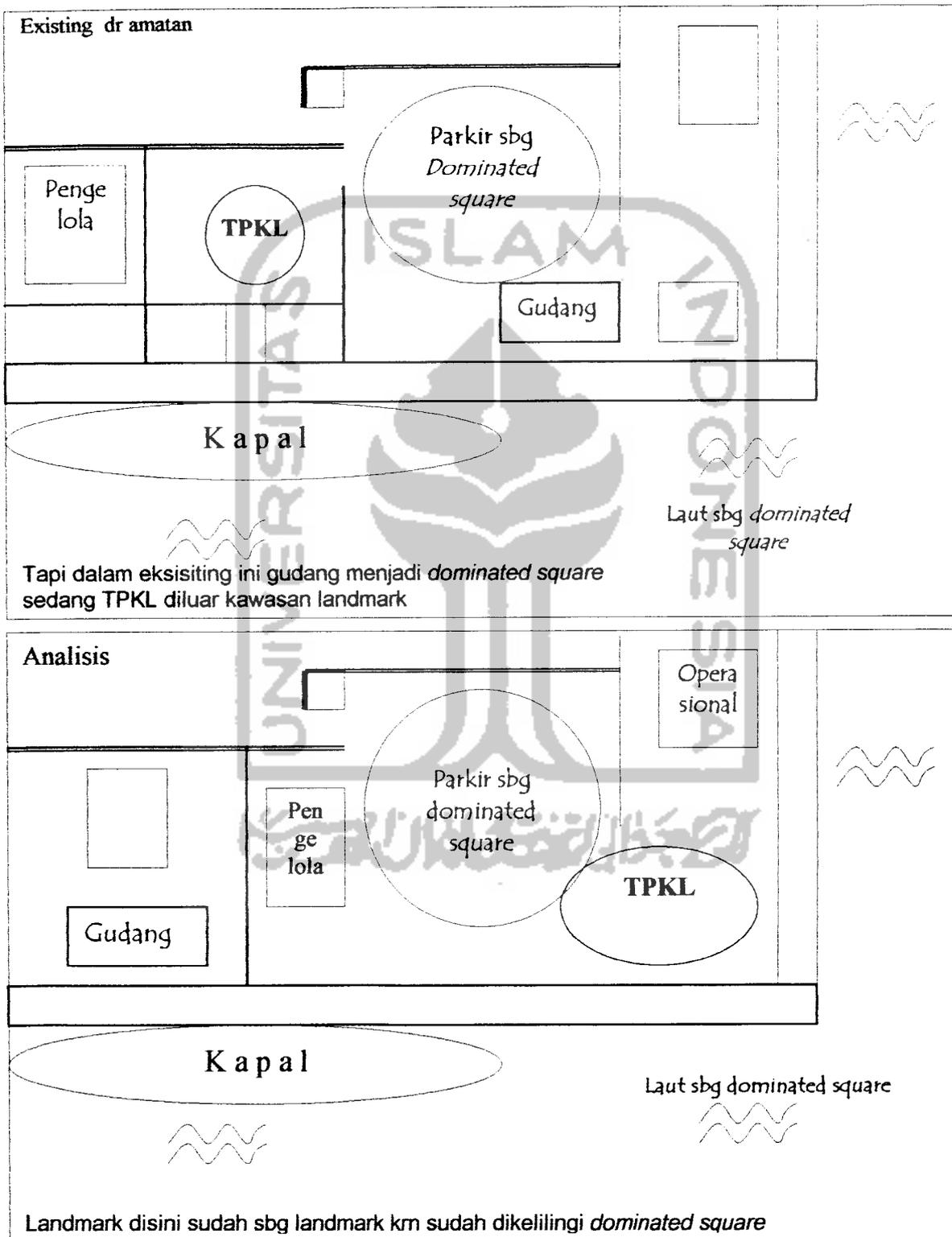
bangunan, warna, ornamen atau tinggi/luas/besar bangunan. landmark yang bertolak belakang tersebut baik yang alami maupun pola bangunan kawasan. .



Gambar III.10 : kontras dgn sekitar  
Sumber : Analisis

- Dapat memberikan kesan kenang-kenangan yang dapat dikenal atau diingat. Untuk mudah diingat atau memberikan kenang-kenangan bagi pengunjung maka bangunan atau landmark tersebut harus memberikan sebuah momen yang tak dilupakan oleh karena itu pelabuhan tersebut harus merupakan sebuah momen dengan memberikan bentuk-bentuk yang dekoratif bagi kota dan juga dapat dicapai dengan kontras seperti yang dibahas pada bagian karakter landmark sebelumnya.

Untuk landmark menurut pendapat zucker (1959) yang membutuhkan *Dominated Square* bisa juga diterapkan dengan menganggap bahwa laut bisa dikatakan sebagai openspace sekitar landmark pelabuhan Kendari



Gambar III.11: Dominated square pada pelabuhan Kendari  
Sumber : Analisis

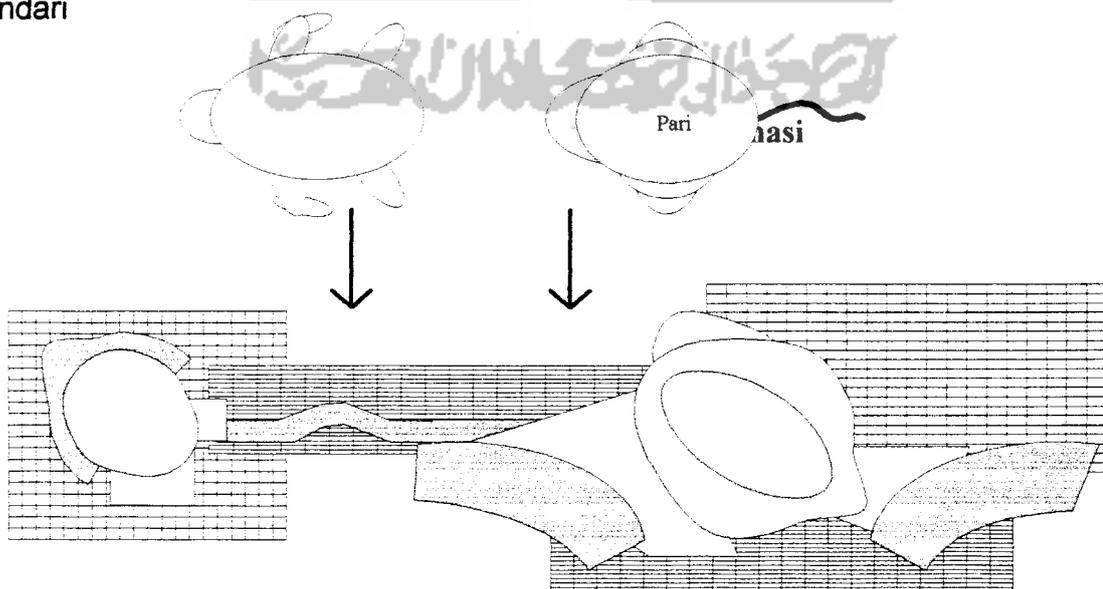
Untuk penampakan bangunan secara fisik mengambil dari makanan kesukaan suku pesisir pantai di Kendari yaitu suku Bajo dimana makanan tersebut adalah ikan pari dan penyu, yang mana ikan pari tersebut ekornya dapat dijadikan senjata setelah dagingnya dimakan dan untuk penyu yang dimakan adalah isi dalam cangkang punggungnya dan telurnya sedang luarnya digunakan untuk hiasan rumah biasanya dipasang pada dinding ruang didalam rumah.

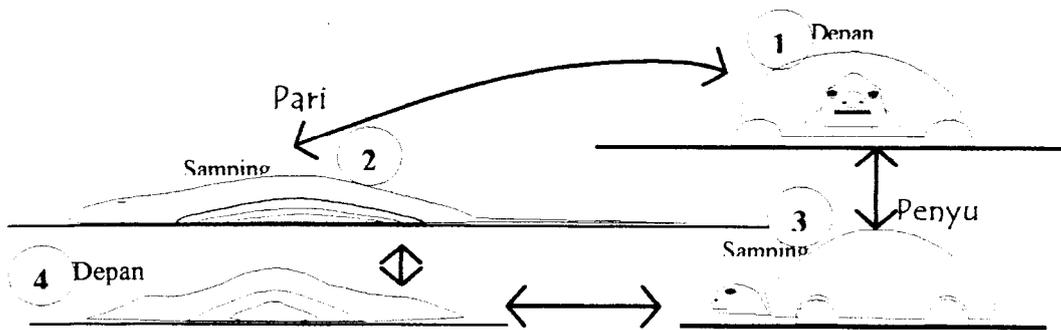
Penyu adalah sejenis kura-kura raksasa yang hidupnya di air laut yang mempunyai kedalaman lebih dari 7m diatas permukaan laut yang berkembang biak dengan bertelur dan mempunyai umur yang panjang.

Pari adalah ikan yang hidup dan berenang didasar laut yang mana mulutnya terdapat dibawah badannya yang perbedaan jenisnya atas dasar bentuk ekornya yaitu ada yang berduri dan ada yang halus ( tidak berduri ).

Pemilihan bentuk dasar bangunan tersebut selian berdasar diatas juga sebab binatang tersebut mempunyai bentuk dasar badan adalah bulat/lingkaran yang bersifat dinamis dan fleksibel tapi dalam hal ini bukan berarti bahwa bangunan hanya berbentuk lingkaran ada juga nantinya yang menggunakan bentuk dasar segiempat dan segitiga .

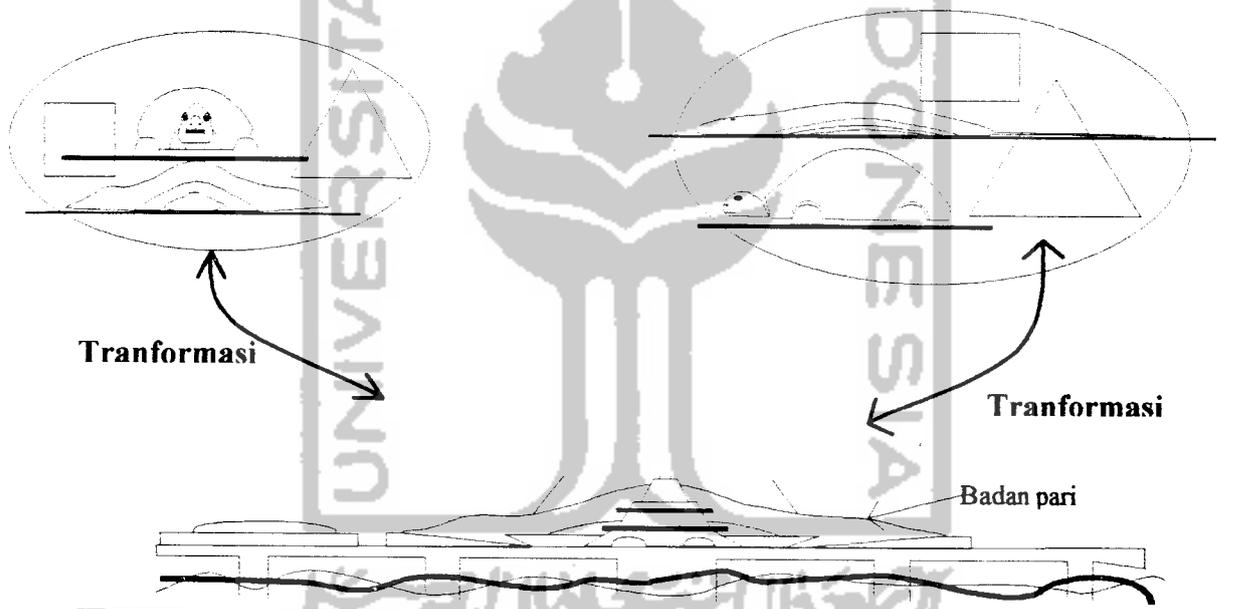
Dan untuk tampak façade juga merupakan transformasi dari binatang laut tersebut sehingga benar-benar landmark itu akan dapat mencirikan kota Kendari





Gambar III.12: Transformasi Bangunan  
Sumber : Analisis

Transformasi dari tampak 1 dan 4 pada gambar diatas akan menurunkan façade bangunan Landmark sesuai dan gabungan dari tampak 2 dan 3 akan menurunkan tampak samping bangunan tetapi transformasi tersebut tidak seluruhnya akan diambil atau sama persis melainkan digabung dengan bentuk dasar massa bangunan



#### 4. Kaitan Landmark dan Pelabuhan Kendari

Kaitan landmark dan pelabuhan kendari dapat dikelompokkan menjadi :

- Hubungan fungsional

Pelabuhan yang berfungsi sebagai sarana terminal yang sangat kompleks mempunyai hubungan aktifitas yang mana landmark sebagai sarana servis yang menunjang kegiatan pelabuhan yang

mana landmark sebagai menara konrol pekerjaan yang terjadi pada kawasan pelabuhan.

- Hubungan simbolis

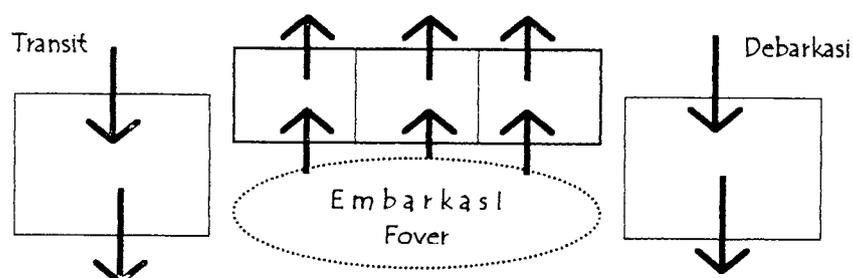
Landmark sebagai suatu ciri pelabuhan menjadi sangat strategis keberadaannya dalam pelabuhan yang mana sebagai pengenalan pelabuhan tetapi sekaligus sebagai wadah terminal yang merupakan sarana servis bagi penumpang landmark disini merupakan satu kesatuan dengan Pelabuhan Kendari sebagai orientasi pengunjung, minimal yang berada dalam kawasan pelabuhan Kendari.

#### D. Rekomendasi

##### 1. Rekomendasi Sirkulasi

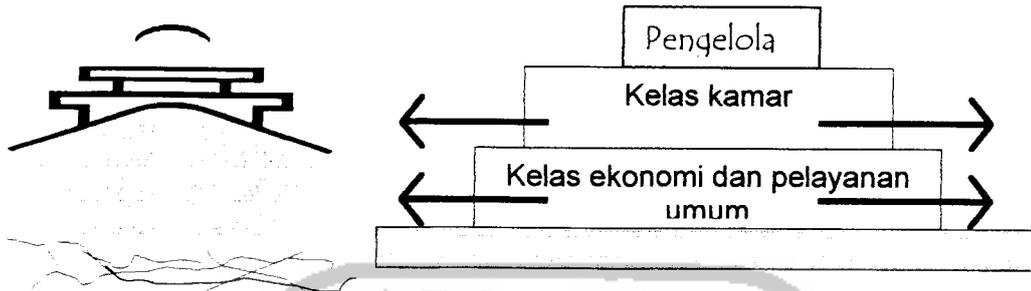
Sirkulasi pada TPKL di rencanakan untuk mewedahi dan memperlancar aktifitas guna mmberikan kemudahan dan kenyamanan processing embarkasi dan debarkasi dalam kaitannya dengan moda angkutan laut dan darat.

- Agar tidak terjadi crossing kemacetan dan kesemrawutan sebagai akibat adanya crossing antara jenis penumpang ( embarkasi, debarkasi dan transit ) yang berada didalam lingkungan TPKL, maka :
  - Untuk ruang dalam, masing-masing jenis penumpang sebaiknya dilakukan pemisahan area sirkulasi serta kejelasan arus sirkulasi, maka diperlukan ruang-ruang penunjang kegiatan masing-masing penumpang ( embarkasi, debarkasi dan transit )



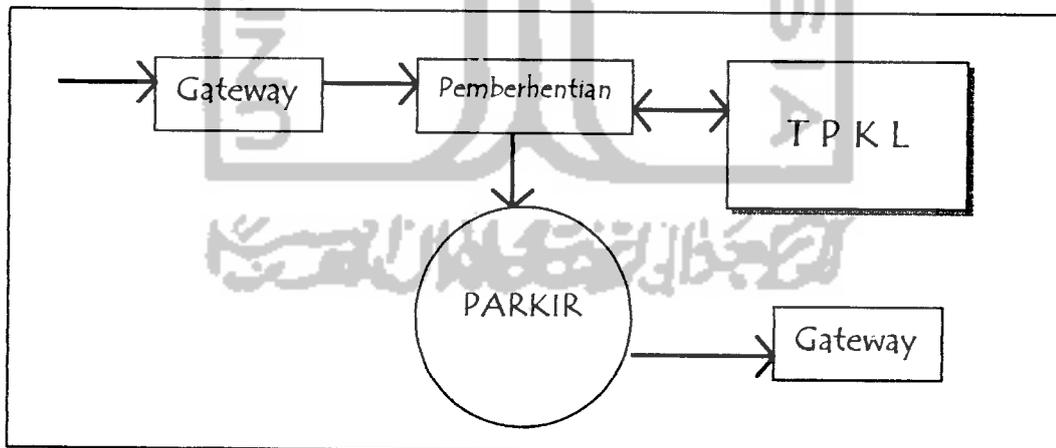
Gambar III.14 : Rekomendasi ruang dalam

- Pemisahan ruang secara vertikal antara kelas ekonomi dan kelas kamar dan kantor



Gambar III.15 : Rekomendasi ruang ekonomi dan kamar

- Untuk ruang luar, sebaiknya jalur sirkulasi kendaraan bersifat linear ( satu arah ) dan singkat dalam pergerakan terutama pada parkir dan pintu masuk pada gerbang. Setiap jenis kendaraan diberikan wadah masing-masing agar tidak semrawut. Dengan area parkir yang terpisah dan kendaraan dapat terwadahi, maka dapat dicegah adanya pengkonsentrasiaan kegiatan pada satu tempat sebagai akibat dari penataan parkir yang tidak disiplin.



Gambar III.16 : Rekomendasi Sirkulasi Ruang Luar

Sumber : Analisis

## 2. Rekomendasi Fasilitas Utama dan Penunjang

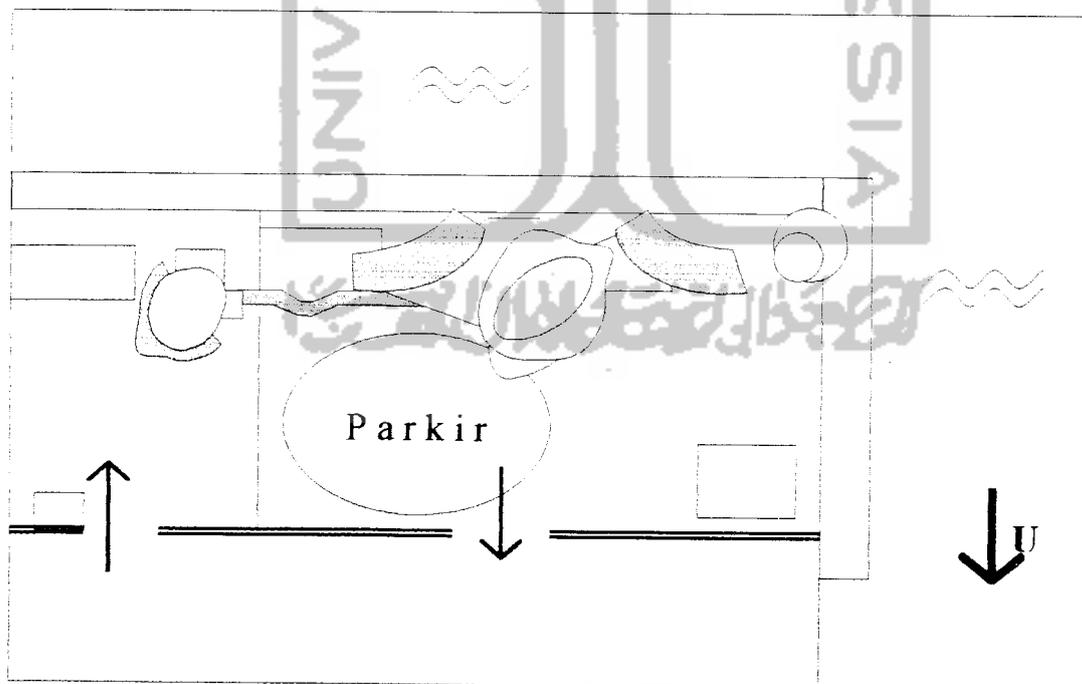
- Fungsi pewadahan dan pelayanan fasilitas penumpang dan penunjang diturunkan dari aktifitas pengguna guna mempermudah

pelayanan dan juga sebagai gambaran aktifitas yang berjalan didalamnya.

- Keterdekatan ( hubungan tidak langsung ) antara fasilitas yang berbeda fungsi tapi memiliki aktifitas yang makro sama ( fungsi terkait ). Misalnya untuk ruang pengantar dan ruang embarkasi, sebaiknya harus jelas batas-batas ruang gerakanya, tetapi pemandangan antara keduanya berhubungan secara langsung.
- Luasan TPKL secara keseluruhan merupakan penambahan dari luas fasilitas utama penunjang terminal + luas sirkulasi + openspace + luas wilayah pengembangan.

### 3. Rekomendasi Penampakan Bangunan Landmark

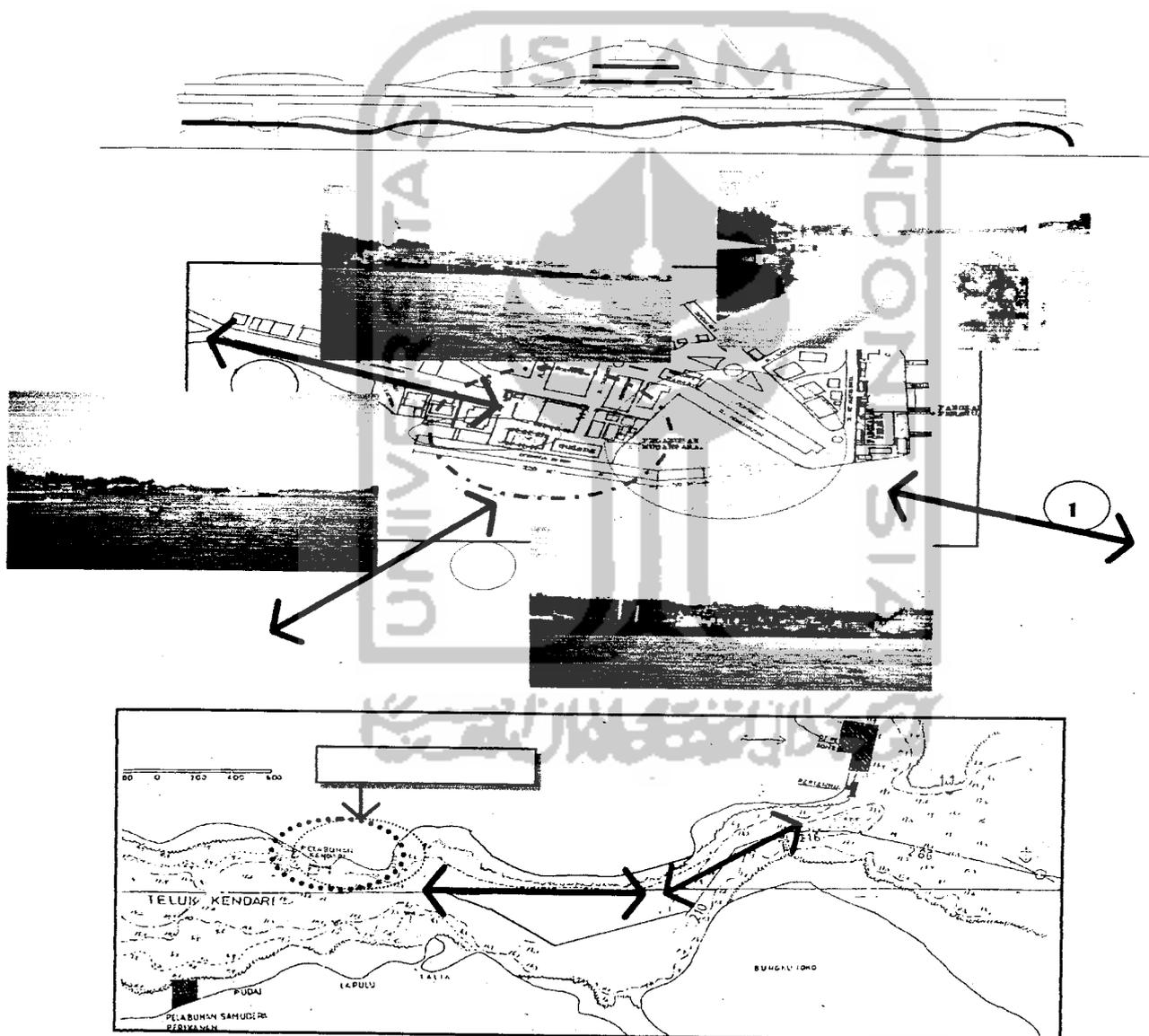
Untuk lebih mengeksplorasi landmark maka akan digunakan landmark sesuai dengan karakter landmark ( lihat analisis diatas ) kecuali Skala yang proporsional sedang skala yang mendalam dapat digunakan, semua hal tersebut diterapkan pada Pelabuhan Kendari karena sesuai dengan karakter kota dan kawasan pelabuhan Kendari.



Gambar III.17: Rekomendasi Site plan

Pada gambar III.17 terdapat transformasi antara penyus dan ikan pari yang diharapkan dapat menjadi landmark yang keberadaannya sesuai dengan karakter landmark itu sendiri dan untuk penampakan bangunan dapat mencirikan kota Kendari.

Gambar III.18 : Rekomendasi Penampilan bangunan  
Sumber : pemikiran



MARI.

Gambar III.19 memperlihatkan jalur masuk dan keluarnya kapal penumpang ke dan dari pelabuhan Kendari. Dari View diatas yang sangat strategis peletakkan landmarknya adalah View 1 yang mana merupakan jalur terlama yang memperlihatkan pelabuhan secara menyeluruh dari Kapal.



## BAB IV

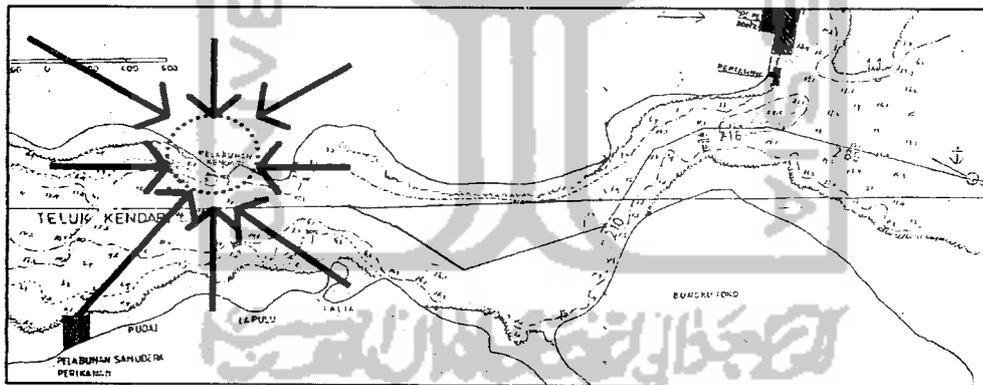
### KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

#### A. Konsep Dasar Perencanaan

##### 1. Konsep Dasar Lokasi dan Site.

Sejalan dengan arah pengembangan site pelabuhan Kendari memungkinkan pengembangan pelabuhan Kendari selain berguna untuk meningkatkan pelayanan pelabuhan secara umum juga mempunyai letak yang sangat strategi untuk penempatan landmark yang dapat dilihat dari beberapa sudut penting Kota Kendari.

Lokasi pelabuhan yang merupakan pintu gerbang dari arah laut sangat strategis untuk peletakan landmark kota Kendari selain dekat dengan kota juga merupakan pusat pengembangan ekonomi yang dapat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi dengan masuk keluarnya arus penumpang dan barang



Gambar IV.1: Peta Orientasi Landmark  
Sumber : Kadatin Pelindo IV

##### 2. Konsep Dasar Penzoningan.

Sebagai salah satu fasilitas publik yang didedikasikan untuk memberikan fasilitas pelayanan yang memuaskan bagi pemakai jasa TPKL, maka site dibagi kedalam zone-zone yang mengelompokkan