

TUGAS AKHIR

RE-DESIGN PELABUHAN KENDARI SULAWESI TENGGARA

"Pelabuhan sebagai Landmark yang merupakan gerbang dari arah Laut"

Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan



oleh:

SYAHRIR

95 340 121

Pembimbing :

Ir. Munichy B Edrees, m Arch

Ir. Arif Wismadi

JURUSAN ARSITEKTUR :

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

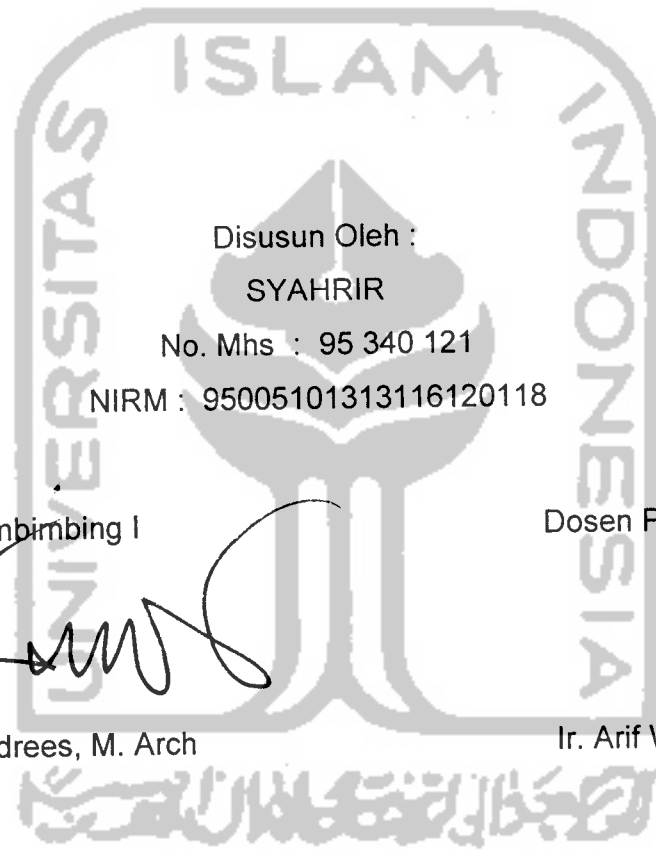
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

2001

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR
RE-DESIGN PELABUHAN KENDARI

Pelabuhan sebagai Landmark yang merupakan gerbang dari arah Laut



Disusun Oleh :

SYAHRIR

No. Mhs : 95 340 121

NIRM : 95005101313116120118

Dosen Pembimbing I

Ir. Munichy, B. Edrees, M. Arch

Dosen Pembimbing II

Ir. Arif Wismadi

KETUA JURUSAN TEKHNIK ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKHNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

Ir. Revianto Budi S. M. Arch



Kupersembahkan Karya Ini Kepada :

Kedua Orang Tua-ku Atas kasih sayang, Dorongan Moral, Pengertian dan Kesabarannya

Kakek dan nenekku yang telah memberikan perhatian , semoga damai dan berada di pangkuan ALLAH SWT

Saudara-saudaraku atas Kasih Sayangnya dan telah menjadi saudara yang istimewa dan baik

Kekasihku yang telah memberikan cinta dan perhatian yang dalam selama ini dan tetaplah menjadi bintang dan cahaya langitku

...terimakasih.....untuk Semuanya

KATA PENGANTAR

Assalamu`alaikum Wr.Wb.

Syukur Alhamdulillah kepada-Mu ALLAH SWT, Sang Pencipta, Maharaja Alam Semesta beserta isinya atas segala rahmat dan hidayah yang telah diberikan, serta sholawat dan salam kepada Nabi Besar MUHAMMAD SAW, yang hanya karena izin-Mu lah penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir dengan Judul Re-Design Pelabuhan Kendari sebagai syarat akhir dalam menyelesaikan pendidikan program strata satu untuk mencapai gelar sarjana.

Walaupun mungkin tulisan ini jauh dari sempurna, namun semoga buku ini dapat berguna bagi yang membacanya. Dan tak lupa penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu baik yang secara langsung maupun tidak langsung sampai selesainya tahap ini, antara lain :

1. Bapak Ir. Revianto Budi S, M. Arch., selaku Ketua Jurusan Arsitektur UII
2. Bapak Ir. Munichy B Edrees, M Arch., selaku pembimbing Utama dalam penulisan ini, atas bimbingannya dari tahap awal sampai akhir dan pengertian serta kesabaran dan segala koreksi-koreksinya sehingga tulisan ini menjadi lebih baik.
3. Bapak Ir. Arif Wismadi.,selaku pembimbing kedua dalam penulisan ini, atas bimbingannya dari tahap awal sampai akhir dan pengertian serta kesabaran dan segala koreksi-koreksinya sehingga tulisan ini menjadi lebih baik.
4. kedua orang tuaku yang telah memberikan dorongan moral dan materi serta kasih sayang yang tiada batasnya.
5. Seluruh staf perpustakaan Jurusan Arsitektur UII
6. Seluruh staf perpustakaan Jurusan Arsitektur UGM
7. Bapak Alex Sitorus Kepala Cabang PT. (Persero) Pelindo IV Kendari
8. Bapak Ir. John Lapod sebagai Kepala Data dan Informasi PT. (Persero) Pelindo IV Kendari.
9. Bapak Ir. Sukanto Toding Kepala Bagian Perencanaan Kota BAPEDA Kendari SULTRA

10. Seluruh Keluarga Besar Ntewo di manapun di seluruh dunia (Kakek, Nenek, Paman, Bibi, Kakak, Adik, Ponakan, Sepupu) yang telah memberikan dukungan.
11. Seluruh Keluarga Besar Lolo Tembu di manapun di seluruh dunia (Kakek, Nenek, Paman, Bibi, Kakak, Adik, Ponakan, Sepupu, cucu) yang telah memberikan dukungan.
12. Anak-anak Pogung Lor CS, Mlati, Yogyakarta
13. Anak-anak F-11 karang wuni CS.
14. Nita, Rossa, Ika terima kasih atas kasih sayang dan cinta kalian Selama ini.
15. Team Bola Kendari Di Yogyakarta, Team Bola Minomartani (Joglo United), Team Bola Himako, Team Bola GSP yang melatih sportifitasku.
16. Alumni SMUNSA Kendari di Yogyakarta Khususnya Angkatan`95
17. Anak-anak Angkatan 95 Jurusan Arsitektur UII.
18. The Future Blue yang telah menemaniku sampai saat ini di Yogyakarta.
19. Si perak pendek, The New Jonga, kijang Ambon, yang telah menemaniku mencari data.
20. Orang-orang yang menyayangiku

Akhirnya saya antarkan tulisan Tugas Akhir ini kepada khalayak semoga dapat bermanfaat bagi pembaca.

Wassalamu`alaikum Wr.Wb.

Yogyakarta, September 2001

Syahrir

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PERSEMBAHAN

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR DAN DAFTAR FOTO

ABSTRAKSI

BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang permasalahan	1
B. Permasalahan	6
C. Tujuan dan Sasaran	7
D. Lingkup Pembahasan	7
E. Metode Pembahasan.	8
F. Batasan dan anggapan pembahasan	8
G. Keaslian penulisan	9
H. Sistematika Penulisan	10
I. Kerangka pola pikir	12
BAB II TINJAUAN FASILITAS TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT	13
A. Terminal penumpang kapal laut	13
1. Pengertian umum	13
2. Fungsi Terminal penumpang kapal laut	14
3. Klasifikasi Terminal penumpang kapal laut	15
4. Jenis transportasi laut	16
B. Pelabuhan laut	16
1. Pengertian pelabuhan.	16
2. Fungsi pelabuhan.	17
3. Klasifikasi pelabuhan.	17
4. Dermaga kapal.	21
C. Kondisi Eksisting Pelabuhan Kotamadya Kendari sebagai sarana Transportasi Laut	22

1. Gambaran kondisi kawasan pelabuhan Kendari	22
2. Gambaran kondisi terminal penumpang kapal laut	23
3. Alat transportasi dan muatan di pelabuhan Kendari	27
4. Sifat dan Jenis kegiatan di Terminal Penumpang Kapal Laut Kendari	27
D. Pelabuhan Kendari sebagai gerbang dari arah laut yang dapat mencirikan atau Landmark Kota Kendari	29
1. Citra pembentuk Kota	29
2. Landmark sebagai citra pembentuk Kota	30
3. Landmark sebagai gerbang dari arah Laut	34
BAB III. TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI	
DEBARKASI	37
A. Lokasi dan Site	37
B. Pola Sirkulasi	38
C. Kebutuhan Ruang	44
1. Kebutuhan Ruang Dalam.	44
2. Kebutuhan Ruang Luar	45
3. Kebutuhan Fasilitas pada TPKL	45
D. Penampakan Bangunan dan Landmark	47
1. Pengaruh Landmark terhadap Kota Kendari	47
2. Landmark pada kawasan pelabuhan Kendari	48
3. Penampakan bangunan Pelabuhan sebagai Landmark Kendari	48
4. Kaitan landmark dan pelabuhan Kendari	53
E. Rekomendasi	54
1. Rekomendasi Sirkulasi	54
2. Rekomendasi fasilitas ruang utama dan penunjang	56
3. Rekomendasi Penampakan bangunan Landmark	56
BAB IV. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN	
A. Konsep dasar perencanaan	59
1. Konsep dasar lokasi dan site	59
2. Konsep dasar penzoningan	59
B. Konsep dasar perancangan	60
1. Konsep dasar kebutuhan ruang	60
2. Konsep dasar sirkulasi dan organisasi ruang	62

3. Konsep dasar struktur dan utilitas	.....65
4. Konsep dasar penampilan bangunan	.....66

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR GAMBAR DAN DAFTAR FOTO

Gambar I.1	Peta Situasi Pelabuhan Kendari	.....3
Gambar I.2	Tampak Utara TPKL Pelabuhan Kendari.	.....4
Gambar I.3	Kondisi Parkir Kendaraan	.....4
Gambar II.1	Pelabuhan Minyak	....19
Gambar II.2	Pelabuhan Barang	....20
Gambar II.3	Pelabuhan Penumpang	....21
Gambar II.4	Kondisi TPKL	....24
Gambar II.5	Kondisi Parkir	....25
Gambar II.6	Kondisi Parkir Atas	....25
Gambar II.7	Kondisi Peningkatan Penumpang	....26
Gambar II.8	Kondisi Sirkulasi Debarkasi dan Embarkasi	....26
Gambar II.9	Kondisi Existing Debarkasi dan Embarkasi	....27
Gambar II.10	Contoh Titik Orientasi	....31
Gambar II.11	Contoh Skala Tinggi dan Lebar	....31
Gambar II.12	Dominan Terhadap Bangunan Sekitar	....32
Gambar II.13	Bangunan Monumen	....32
Gambar II.14	Menara tinggi sebagai Landmark	....33
Gambar II.15	Landmark Kota Liverpool	....34
Gambar II.16	Kuil Di Kota Budapest	....34
Gambar II.17	Opera House Sydney	....34
Gambar III.1	Peta Lokasi Pelabuhan Kendari	....37
Gambar III.2	Rencana Pengembangan Pelabuhan Kendar	....38
Gambar III.3	Menghindari Crossing	....39
Gambar III.4	Analisa Sirkulasi ruang Dalam	....41
Gambar III.5	Analisa Jalur Sirkulasi Umum	....42
Gambar III.6	Pola sirkulasi Ruang Luar	....43
Gambar III.7	Pusat Orientasi Kawasan	....47
Gambar III.8	Orientasi Landmark	....48
Gambar III.9	Analisa Sirkulasi Mendalam	....49
Gambar III.10	Kontras dengan Sekitar	....50

Gambar III.11	Dominated Square Pada Pelabuhan Kendari	....51
Gambar III.12	Transformasi Tampak Atas	....52
Gambar III.13	Penampilan Bangunan horizontal	....53
Gambar III.14	Rekomendasi Ruang Dalam	....54
Gambar III.15	Rekomendasi Ekonomi dan Kamar	....55
Gambar III.16	Rekomendasi Ruang Luar	....55
Gambar III.17	Rekomendasi SitePlan	....56
Gambar III.18	Rekomendasi Penampilan Bangunan	....57
Gambar IV.1	Konsep Orientasi	....58
Gambar IV.2	Rencana Pengembangan	....59
Gambar IV.3	Pola Sirkulasi Penumpang dan Barang	....62
Gambar IV.4	Pola Sirkulasi Ruang Luar TPKL	....63
Gambar IV.5	Konsep Organisasi Ruang	....64
Gambar IV.6	Transformasi Tampak Atas	....66
Gambar IV.7	Konsep Penampakan Bangunan	....66
Gambar IV.8	Konsep Penampakan pada Kawasa Pelabuhan	....66
Bagan 1		....14
Bagan 2		....14
Bagan 3		....15
Bagan 4		....29
Bagan 5		....33
Tabel II.1		....23



RE-DESIGN PELABUHAN KENDARI
Pelabuhan sebagai landmark yang merupakan gerbang dari arah laut
RE-DESIGN PORT OF KENDARI
Port as the landmark of sea gate

Oleh :

Syahrir

Pembimbing :

Ir. Munichy, B. Edrees, M. Arch

Ir. Arif Wismadi

Abstraksi

Transportasi merupakan suatu factor yang penting dan mempunyai andil yang cukup besar dalam mendukung kegiatan pembangunan, yang salah satunya sebagai urat nadi perekonomian, sarana transportasi yang meliputi, darat, laut dan udara yang memerlukan wadah pelayanan.

Pelabuhan merupakan wadah pelayanan umum yang penting sebagai sarana perpindahan dari moda angkutan laut dan moda angkutan darat tetapi untuk merencanakan pelabuhan yang dapat menjadi landmark yang merupakan gerbang dari arah laut adalah satu hal yang kontradiktif fungsional, yang mana pelabuhan adalah sarana umum yang tidak perlu dilihat dari suatu sudut pandang yang strategis dan landmark yang merupakan ciri khas suatu kawasan yang perlu dilihat dari suatu sudut pandang penampakan yang strategis.

Oleh karena itu diperlukan pendekatan-pendekatan mengenai pelabuhan sebagai pelayanan umum dan landmark sebagai gerbang dari arah Laut yang dapat memberikan penyelesaian secara baik dan menyatukan antara pelabuhan dan landmark. Pendekatan tersebut melalui pengolahan penampakan landmark terbaik dari letak landmark pada site dengan mengetahui arah pergerakan kapal masuk keluar site.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Pengembangan pembangunan masyarakat melalui otonomi daerah memacu peningkatan perekonomian masyarakat dengan kemampuan sumber daya alam (SDA) dan manusia (SDM) daerah tersebut sehingga dibutuhkan pengoptimalan berbagai sektor pertumbuhan ekonomi dan juga sarana pendukungnya .

Perdagangan, industri dan pariwisata merupakan sektor pertumbuhan ekonomi dan salah satu prasarana pendukung yang sangat menuntut pemenuhan adalah transportasi berupa pengadaan alat-alat transportasi darat, udara maupun laut.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki daerah seluas 1,92 juta km² yang terdiri dari 13.000 pulau tersebar lebih sepanjang lebih dari 6000 km)¹ .

Sebagai negara kepulauan dengan daerah yang sangat luas sangat dirasakan kebutuhan akan adanya transportasi untuk menghubungkan ketiap pulau di seluruh Indonesia yang efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah dan seberapa mungkin teratur, sub sektor angkutan laut adalah salah satu pendukung angkutan ini sebab coraknya didukung oleh motifasi jarak pencapaian yang jauh dan kemampuan daya muat yang besar)².

Untuk mendukung otonomi daerah guna memperlancar sektor pertumbuhan ekonomi yaitu dengan pengadaan suatu wadah yang berfungsi sebagai sistem, yang dapat menerima benda dan mengeluarkan benda pada akhir perjalanan.

Terminal penumpang kapal laut Kendari Merupakan terminal utama yang ada di Kotamadya Kendari Sulawesi Tenggara yang sebagaimaria

1. Informasi buku pelabuhan Indonesia.
2. Triatmodjo, pelabuhan, beta offset yogyakarta, 1996

fungsi terminal kapal laut adalah suatu sarana barang dan orang masuk keluar dari sistem dan melanjutkan kesistem lain)³.

Pemerintah daerah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi laut yang relatif murah khususnya kapal penumpang PT.Pelni kapasitas penumpang lebih dari 1500 orang perkapal 4 buah diantaranya singgah di propinsi Sulawesi Tenggara

Dilihat dari segi kapasitasnya TPKL Kendari sudah tidak memungkinkan karena fasilitas lobby dan ruang tunggu yang hanya menampung penumpang berjumlah 150 orang sedangkan pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun semakin meningkat apalagi pada masa liburan sekolah atau pada Hari Raya Idul Fitri dan Tahun Baru penumpang membludak)⁴.

Oleh karena itu TPKL Kendari harus dikembangkan untuk memenuhi kegiatan dan site dapat di mungkin untuk pengembangan TPKL dengan penataan sedemikian rupa terhadap sirkulasi dan pola tata ruang dengan melihat karakteristik pelaku kegiatan yang mewadahnya

PT (Persero) pelabuhan Indonesia sebagai pengelola sekaligus pemilik, dalam mengelola perusahaan jasa pelabuhan Indonesia termasuk didalamnya jasa angkutan penumpang laut. pelabuhan diseluruh Indonesia melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 59 tahun 1991 tentang pengalihan bentuk perusahaan umum menjadi perusahaan perseroan)⁵

Pelabuhan Kendari yang termasuk dalam pengelolaan PT (persero) pelindo wilayah IV cabang Kendari dalam usaha meningkatkan pelayanan jasa angkutan pelabuhan mempunyai rencana pengembangan

Pelabuhan kendari yang berada di sebelah timur Kotamadya Kendari merupakan pintu gerbang dari arah laut, yaitu sebagai pelabuhan bagi kapal-kapal kecil atau besar dari berbagai jurusan yang ada dikepulauan

3. Buku pelindo IV

4. Data jumlah penumpang dan barang

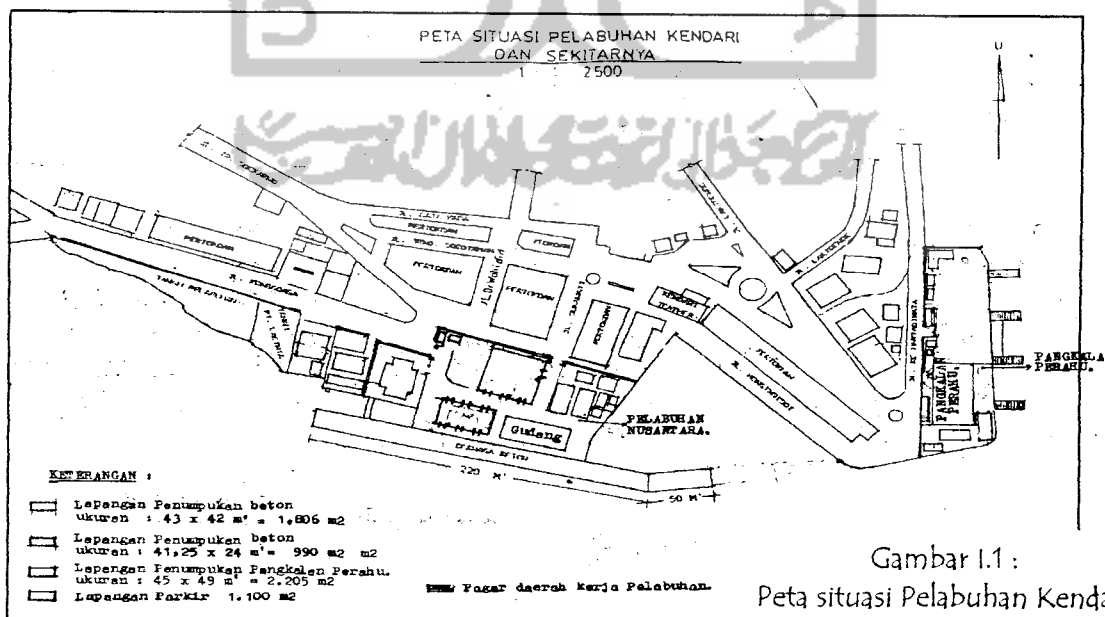
5. PP no 59/thn 1991

di Indonesia maupun yang datang dari negara lain untuk menaik atau menurunkan penumpang atau bongkar muat barang dagang dan industri.

Menurut Ka.Datin PT. Pelindo IV Kotamadya Kendari (data dari tahun 1994-2000) Perkembangan penumpang yang melalui pelabuhan kendari terus meningkat dari tahun ke tahun sejak tahun 1994, jumlah penumpang rata-rata tiap hari adalah 473 orang. Pada saat liburan /hari besar atau pada puncak kegiatan dapat meningkat hingga 100% per hari.

Kemudian berdasarkan hasil pengamatan dan data tercatat pada kantor wilayah IV Badan dan Pengusahaan Pelabuhan Kendari, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kendari, tentang rencana pengembangan pelabuhan yang terbagi atas tiga pewadahan, yaitu :

1. Pewadahan pelayanan penumpang.
2. Pewadahan pelayanan barang campuran (barang dagangan, hewan dan kendaraan)/cargo.
3. pewardahan pelayanan khusus barang yang dapat di peti kemas (peralatan/bahan : kendaraan, perabotan, elektronik, mekanikal) / peti kemas.



Gambar I.1 :
Peta situasi Pelabuhan Kendari
Sumber : PT. Pelindo IV



Gambar 1.2 :
Tampak Utara TPKL pelabuhan Kendari



Gambar 1.3 :

Kondisi parkir kendaraan yang di gunakan sebagai tempat peti kemas

Berdasarkan data dan pengamatan sebagai evaluasi persyaratan populasi dan teknis pelayanan terminal penumpang kapal laut di Pelabuhan Kendari diketahui bahwa :

- Bangunan terminal penumpang kapal laut (TPKL) yang sekarang terletak berhimpitan dengan tempat bongkar muat peti kemas sehingga terjadi crossing antara keduanya .
- Bangunan TPKL yang mempunyai luas hanya seluas 717 m² dan satu lantai yang mempunyai fungsi sebagai debarkasi

sekaligus juga sebagai embarkasi sehingga terjadi crossing dan juga tidak terdapatnya ruang istirahat dan fasilitas pelayanan.

- Dermaga hanya dapat disandari oleh satu kapal penumpang PT Pelni karena panjang dermaga 97 m sehingga pada saat tertentu di gunakan juga dermaga bongkar muat (panjang kapal PT. Pelni 114 X 25 m)
- Parkir kendaraan tidak dapat lagi menampung kendaraan karena sebagian tempat parkir juga digunakan untuk menampung peti kemas.
- Sesuai dengan kenyataan kondisi TPKL tersebut yang mana peningkatan penumpang yang sangat cepat dan kurangnya fasilitas yang dimiliki sekarang sudah tidak memenuhi fungsi dan persyaratan yang maksimal.

Adapun gagasan untuk merencanakan terminal kapal laut di Pelabuhan Kendari bertujuan untuk :

- Meningkatkan fasilitas pelayanan terminal.
- Meningkatkan harkat manusia.
- Meningkatkan sarana pengenalan atau memberi kesan awal dan akhir suatu wilayah yang menggunakan jasa transportasi laut.

Gagasan rencana TPKL pada bagian ketiga menjelaskan tentang kesan awal dan akhir dari arah laut yang dapat menjadi ciri khas Kotamadya Kendari bisa berupa *landmark* agar mudah dikenal dan diingat karena pada Kota Kendari tidak terdapat bangunan yang menjadi ciri khas yang bisa menjadi kebanggaan sehingga diperlukannya landmark tersebut seperti pada kota-kota berkembang lainnya.

Menurut John Orsmbee Simonds (1983) "*...in addition to the local and regional facilities the state or city should provide an expanding system of state park and recreation areas, natural areas, fishing lakes, parkways, scenic and landmark* ". (dalam penambahan fasilitas daerah pada kota hendaknya menyediakan untuk pengembangan system taman kota, tempat

rekreasi, lokasi alami, danau memancing, jalan-jalan taman, pemandangan dan tanda pengenal kota).

Menurut Ralph Walker (1952) “ *every community needs a symbol of its existence because a symbol is the visual meaning and the symbol is a center on which to focus life* “. (setiap komunitas membutuhkan sebuah symbol untuk keberadaannya Karena simbol adalah arti penampakan bentuk dan simbol adalah pusat untuk menfokuskan hidup.)

Sesuai dengan pendapat diatas maka diperlukan landmark pada sebuah kota dan pada kasus ini penulis mengangkat landmark yang merupakan sebuah pelabuhan yang dapat berfungsi sebagai pelayanan masyarakat sekaligus sebagai pengenal atau landmark yang penampakannya lain dari pelabuhan lain.

Pada Kotamadya Kendari belum mempunyai landmark yang dapat menjadi identitas kota tersebut sehingga diperlukan landmark yang dapat mencirikan Kotamadya Kendari sehingga dapat membentuk citra kota.

Landmark tersebut dapat sebagai gerbang pemersatu dan juga dapat dilihat atau dinikmati dari berbagai sudut penting Kotamadya Kendari, gerbang dari arah laut ini diusahakan dapat menggambarkan komunitas masyarakat Kota Kendari

Landmark (kevin lynch, 1969) tersebut dapat membantu masyarakat untuk mengorientasikan diri dalam kota dan membantu masyarakat untuk mengenali suatu tempat dan landmark tersebut akan lebih baik jika bentuknya lebih jelas dan unik dalam lingkungannya.

B. Permasalahan

- Permasalahan Umum

Diperlukannya Re-Design TPKL karena site yang sekarang tidak dapat menjadi tujuan utama sebab tidak dapat mengakomodasi kebutuhan penumpang dan barang dalam TPKL

Maka timbul pertanyaan :

1. Bagaimana mendesign TPKL yang dapat menampung manusia dan barang sesuai kebutuhan.

2. Bagaimana melengkapi TPKL dengan fasilitas yang lengkap sesuai kebutuhan TPKL umumnya untuk masa sekarang dan masa dua puluh tahun (20) kedepan.

- **Permasalahan Khusus**

Bagaimana mewujudkan TPKL yang dapat mengekspresikan pintu gerbang Kotamadya Kendari, dari arah laut berupa landmark yang dapat mencirikan kota Kendari.

C. Tujuan dan Sasaran

- **Tujuan**

Merencanakan bangunan TPKL yang baru yang dapat menjadi landmark Kota Kendari dan dapat memenuhi segala aktifitas dan tersedianya fasilitas-fasilitas yang memadai yang sesuai dengan kebutuhan yang dapat memungkinkan pengembangan .

- **Sasaran**

1. Mendapatkan landmark kota Kendari yang bisa sebagai ciri dan identitas kota dan sekaligus sebagai pintu gerbang kota Kendari dari arah laut .
2. Mendapatkan fasilitas ruang dan sirkulasi yang mendukung kegiatan di TPKL dari manusia dan barang.

D. Lingkup Pembahasan

Pembahasan dibatasi pada lingkup Arsitektural sedangkan non Arsitektural hanya sejauh dapat mendukung memecahkan masalah.

- **Perencanaan dan perancangan kembali TPKL**

Hal ini di maksudkan agar site atau lahan pada lokasi tersebut dapat memenuhi tuntutan sirkulasi, kapasitas, kenyamanan dan keamanan untuk saat sekarang dan masa akan datang.

- **Pelabuhan sebagai Landmark dan gerbang Kota Kendari.**

Penataan pola ruang dan massa bangunan pada pelabuhan diupayakan dapat berfungsi sebagai landmark yang mencirikan kota Kendari.

E. Metode Pembahasan

- **Tahap pertama Pengumpulan data**

1. Pengamatan langsung ke obyek amatan yaitu TPKL Kendari Sulawesi tenggara.
2. Studi literatur yaitu data eksisting TPKL Kendari
3. Wawancara

- **Tahap kedua Penganalisaan Data**

Metode yang di gunakan adalah analisa observasi yaitu dari data-data existing yang terkumpul diamati gejala-gejala apa yang timbul dan dianalisa, penganalisaan tersebut untuk mendapatkan kesimpulan-kesimpulan yang dapat di gunakan sebagai acuan untuk penyusunan konsep perencanaan nantinya.

F. Batasan dan Anggapan Pembahasan

a. Batasan

- Lingkup pembahasan ditekankan pada bidang arsitektural dengan tidak meninggalkan bidang lain yang dapat menunjang pembahasan, dilakukan dengan pendekatan pada perilaku manusia sebagai pengguna sarana TPKL.
- Perencanaan dan perancangan TPKL pelabuhan Kendari diprediksikan untuk jangka waktu dua puluh tahun yang akan datang (Tahun 2021) .
- Kapal penumpang yang di operasikan menggunakan jenis standar kapal penumpang PT. PELNI yang digunakan untuk pelayaran aritar pulau dengan ketentuan type kapal penumpang yang digunakan sampai tahun 2021 tetap sama. Dan khusus hanya melayani penumpang dan barang bawaan / bagasi penumpang.
- Perencanaan dan perancangan dibatasi pada bangunan terminal kapal laut, termasuk fasilitas penunjang berupa tempat parkir , open space dan sarana lainnya.

- Membatasi pada permasalahan-permasalahan yang menyangkut studi penampilan dan sirkulasi sedang untuk permasalahan-permasalahan proyek selanjutnya tidak menjadi bagian dalam pembahasan ini.

b. Anggapan

- Bangunan yang ada sekarang dianggap tidak ada karena tidak sesuai dengan kapasitas dan kebutuhan .
- Jadwal dan route bukan lagi melalui Kabupaten Buton tapi sudah masuk ke kotamadya Kendari sedangkan jenis kapal masih dianggap relevan untuk masa diakan datang.
- Segala aspek di luar disiplin Arsitektur yang dapat mempengaruhi proses perencanaan dan perancangan dipertimbangkan guna dijadikan masukan sesuai dengan tingkat kepentingan, dapat berupa standar – standar ataupun asumsi-asumsi.

G. Keaslian penulisan

Untuk menghindari duplikasi tema dan penekanan penulisan tugas akhir, maka penulis cantumkan tugas-tugas yang pernah ditulis, antara lain :

1. Sud Udi Kartono, perencanaan ulang terminal penumpang kapal laut Pelabuhan Belawan Medan, TA Ull, yogyakarta 1996.

Permasalahannya :

- Bagaimana menampilkan karakteristik bangunan terminal yang bersifat umum dan fungsional dan mempunyai ciri sebagai bangunan daerah setempat.
- Bagaimana mengatur pola lintasan penumpang dan barang agar tidak terjadi kekacauan, dan memperpendek jarak pencapaian dengan penekanan terhadap kenyamanan penumpang.

2. Fevrianto, Beni Salinas, Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Perak Surabaya, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan, UGM, 1989

Permasalahan:

- Bagaimana mewujudkan TPKL yang memiliki kemudahan, kenyamanan dan keamanan bagi aktifitas dalam pelabuhan melalui penataan pola ruang dan jalur pergerakan sirkulasi.

3. Siswanto, Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Emas Semarang, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan, UGM, 1999

Permasalahan :

- Pemenuhan tuntutan akan pengembangan bangunan TPKL Tanjung Emas Semarang pada site yang memungkinkan untuk pengembangan.
- Perlunya penataan pola ruang pada pengembangan bangunan TPKL agar pelaku kegiatan yang berbeda karakter dapat terkontrol secara intensif sehingga kelancaran pelaku kegiatan dapat mudah dan lancar.

H. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

Berisikan tentang latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, metode kerja praktek, dan sistematika penulisan. Lebih jelas lagi berisikan tentang proposal teknik penelitian yang diajukan

Bab II : Tinjauan Umum Terminal penumpang kapal laut sebagai wadah kegiatan dan kriteria standart

Berisikan data-data umum tentang TPKL pada umumnya dan Pelabuhan Kendari sebagai gerbang kota dan landmark pada khususnya.

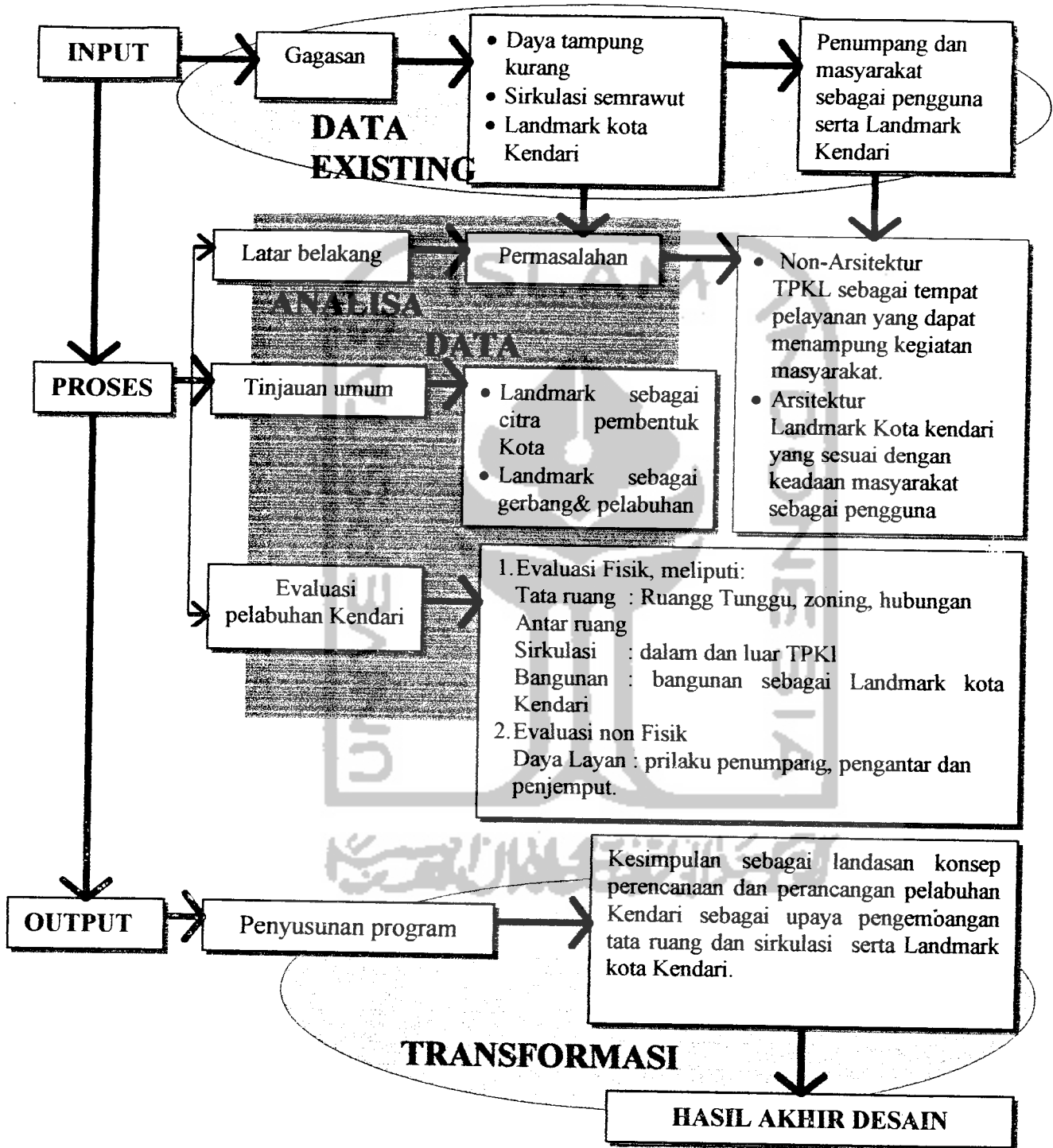
Bab III : Analisis Masalah

Berisikan penganalisaan site yang memungkinkan untuk pengembangan, penataan pola ruang yang sesuai terhadap karakter pelaku kegiatan dan Pelabuhan Kendari sebagai landmark..

Bab IV : Konsep dasar perencanaan dan perancangan.



I. Kerangka Pola Pikir



BAB II

TINJAUAN FASILITAS TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT

A. Terminal penumpang kapal laut

1. Pengertian Umum

Beberapa pengertian dari kata terminal :

- a. Pengertian kata terminal menurut kamus bahasa Indonesia (Poerwadarminta, W.J.S , 1982) adalah tempat berhenti, tempat duduk, tempat tinggal dan tempat kegiatan).
- b. Menurut ensiklopedia umum adalah tempat alat-alat pengangkutan, dapat berhenti, memuat dan membongkar misalnya untuk pengangkutan kapal adalah pelabuhan (terminal penumpang kapal laut sedang untuk pengangkutan udara adalah lapangan terbang).
- c. Fasilitas yang merupakan tempat menampung aktivitas peralihan , dari sistem transportasi laut ke sistem transportasi darat maupun sebaliknya, dengan mengutamakan penumpang sebagai pemakai fasilitas.
- d. Fasilitas yang merupakan batas antara dua daerah kegiatan yaitu daerah kegiatan umum dengan daerah kegiatan pelayanan angkutan.
- e. Akhir dari suatu perjalanan (kapal laut, angkutan darat, atau pesawat udara) dengan pembagian wilayah kerja, fasilitas kantor, gudang penyimpanan muatan dan tempat bagi penumpang.
- f. Secara filosofi terminal berarti pintu gerbang yang merupakan pemberi kesan awal dan kesan akhir atau keduanya kepada pengunjung jadi terminal adalah wadah yang dapat memberi kesan awal dan akhir dari wilayah darat / laut kepada pengunjung, pengguna jasa transportasi laut / darat terhadap tempat yang akan ditinggalkan atau yang akan dituju.

2. Fungsi terminal penumpang kapal laut

untuk memperjelas fungsi masing-masing dalam TPKL maka disini akan diuraikan secara satu-persatu (Radiks purba) :

a. Terminal Laut

Fungsinya sebagai tempat untuk permuatan atau pembongkaran barang ke atau dari terminal laut dalam pagar duane.

b. Pelabuhan

Sebagai tempat dimana dimungkinkannya kapal-kapal berlabuh atau bersandar kemudian dilakukan bongkar muat.

c. Dermaga

Sebagai tempat untuk merapat dan menambatkan kapal untuk melakukan bongkar muat barang, kendaraan dan menaik turunkan penumpang.

d. Terminal penumpang kapal laut

Suatu bangunan yang digunakan sebagai wadah untuk penumpang dan barang yang melakukan kegiatan embarkasi dan debarkasi.

Secara menyeluruh fungsi utama adalah untuk menyediakan sarana masuk dan keluar dari objek-objek yang digerakkan, penumpang dan atau barang menuju dan berasal dari system.

Dalam Farris (1976) fungsi lain terminal antara lain:

a. Pemusatan, dimana terminal merupakan tempat berkumpulnya tujuan tertentu.



Bagan 1.terminal sebagai tempat berkumpul tujuan

b. penyebaran, dimana terminal merupakan asal penyebaran pelaku transportasi ke tujuan masing-masing.



Bagan 2. Terminal sebagai asal penyebaran pelaku transportasi

- c. Tempat pelayanan penumpang, dimana terminal merupakan tempat untuk mempermudah perjalanan, misalnya untuk tempat pembelian tiket, pemeriksaan barang dan lain sebagainya.
- d. Tempat pertukaran dan pergantian, dimana terminal merupakan tempat pergantian moda (intermoda) atau pergantian rute dalam satu moda (intramoda).



Bagan 3. terminal sebagai tempat pertukaran dan pergantian

- e. Tempat pelayanan kendaraan, dimana terminal merupakan tempat untuk memelihara kendaraan, bengkel dan tempat kendaraan.

3. Klasifikasi Terminal

klasifikasi terminal (Fevrianto 1989)terbagi berdasarkan :

- a. Dari segi fungsi
 - Terminal induk, yaitu terminal yang merupakan asal mula dan akhir dari tujuan perjalanan .
 - Terminal transit, merupakan tempat perpindahan tujuan, baik dalam kota maupun antar kota.
 - Terminal teknis, merupakan tempat pengoperasian kendaraan , beristirahat setelah melakukan perjalanan.
- b. Dari segi pelayanan
 - Terminal penumpang, merupakan tempat pergantian moda angkutan penumpang dan barang bawaaarnya untuk perjalanan dalam kota maupun antar kota
 - Terminal barang, merupakan tempat untuk memberikan fasilitas untuk pergantian moda angkutan bagi barang, penyimpanan, bongkar muat dan sirkulasi ke tempat tujuan.

4. Jenis transportasi laut

Dalam dunia transportasi laut dikenal jenis-jenis kapal yang menjadi beberapa tipe (Bambang Triatmojo, 1996) antara lain sebagai berikut :

1. Kapal penumpang

Memiliki daya tampung yang besar , jarak jangkauan angkutan yang jauh dan relatif lebih murah.

2. kapal barang

khusus dibuat untuk mengangkut barang tertentu dan umumnya ukurannya lebih besar dari kapal penumpang .

macam-macam kapal barang antara lain :

- a. kapal barang umum (general cargo ship)
- b. kapal barang curah (bulk cargo ship)
- c. kapal tanker
- d. kapal khusus (special designed ship)

B. Pelabuhan Laut

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tepi laut atau sungai tempat kapal berlabuh .

Sementara dalam Quinn(1972) beberapa istilah mengenai pelabuhan adalah:

A harbour is a water partially enclosed and so protected from storm as to provide safe and suitable accommodation for vessel seeking refuge, supplies, refuelling, repairs or the transfer of cargo.

(Bandar adalah bagian perairan yang tertutup dan terlindungi dari badai sehingga memberikan keamanan dan membantu kapal-kapal untuk mencari tempat berlindung, menambah persediaan, mengisi bahan bakar, memperbaiki kapal dan memindahkan muatan.)

A port is a sheltered harbour where marine terminal facilities are provided, consisting of pier or wharves at which ships berth while loading or unloading cargo, transit sheds and

others storage areas where ships may discharge incoming cargo and warehouse where goods may be or sailing. stored for longer periods while awaiting distributing.

(Pelabuhan adalah Bandar yang terlindungi dimana tersedia fasilitas terminal laut dan terdapat dermaga dimana kapal bisa di tambatkan untuk bongkar muat barang, memindahkan ke gudang dan tempat penyimpanan lainnya dimana kapal harus menurunkan barang dan gudang yang bisa menyimpan barang dalam waktu lama sebelum didistribusikan.).

Pengertian pelabuhan sebagai prasarana dan system transportasi adalah lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas yang memungkinkan berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk terselenggarakannya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya.

2. Fungsi Pelabuhan.

Secara umum fungsi pelabuhan (seminar TPKL, 2001) :

- a. Yang berhubungan dengan transportasi laut yaitu memberikan tempat berlabuh dan fasilitas pelayanan keluar masuk pelabuhan .
- b. Yang berhubungan dengan transportasi darat yaitu menyediakan fasilitas infrastruktur yang memungkinkan pelabuhan menjadi mata rantai hubungan antara laut dan darat.
- c. Yang berhubungan dengan perpindahan muatan yaitu memberikan fasilitas pelayanan bongkar muat baik barang maupun penumpang.

3. Klasifikasi Pelabuhan

Ditinjau dari segi teknis (Quinn 1972) terbagi atas :

- a. Pelabuhan alam (A Natural Harbour) yaitu teluk kecil atau perairan yang terlindungi dari badai dan gelombang oleh konfigurasi tanah secara alamiah.

- b. Pelabuhan semi alam (A semi Natural Harbour) yaitu teluk atau sungai yang terlindungi pada dua sisinya oleh tanjung dan membutuhkan perlindungan buatan.
- c. Pelabuhan buatan (Artificial harbour) yaitu pelabuhan yang terlindungi dari gelombang oleh tembok laut buatan atau pelabuhan yang merupakan hasil dari pengerukan.

Ditinjau dari system dermaga (Quinn, 1972) pelabuhan terdiri dari :

- a. Sistem dermaga pontoon
Sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan yang kecil.
- b. Sistem Dermaga Hydraulic Movable Bredge
Sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan yang besar

Berdasarkan Jalur Pelayaran

- a. Jalur Luar Negeri
- b. Jalur Dalam Negeri

Ditinjau dari segi penyelenggaraan (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Umum yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraannya dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada BUMN yang didirikan untuk maksud tersebut
- b. Pelabuhan Khusus yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah.

Ditinjau dari segi pengusahaannya (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan yang diusahakan yaitu pelabuhan yang sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan

bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang serta kegiatan lainnya.

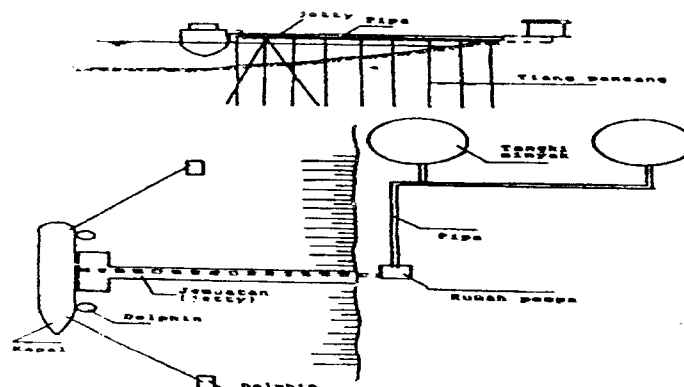
- b. Pelabuhan yang tidak diusahakan yaitu pelabuhan yang hanya merupakan tempat singgah kapal atau perahu tanpa fasilitas bongkar muat barang, bea cukai dan sebagainya.

Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Laut yaitu pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal asing. Biasanya dikenal dengan Pelabuhan Samudra.
- b. Pelabuhan Pantai yaitu pelabuhan yang disediakan untuk pelabuhan dalam negeri dan tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing kecuali dengan ijin tertentu.

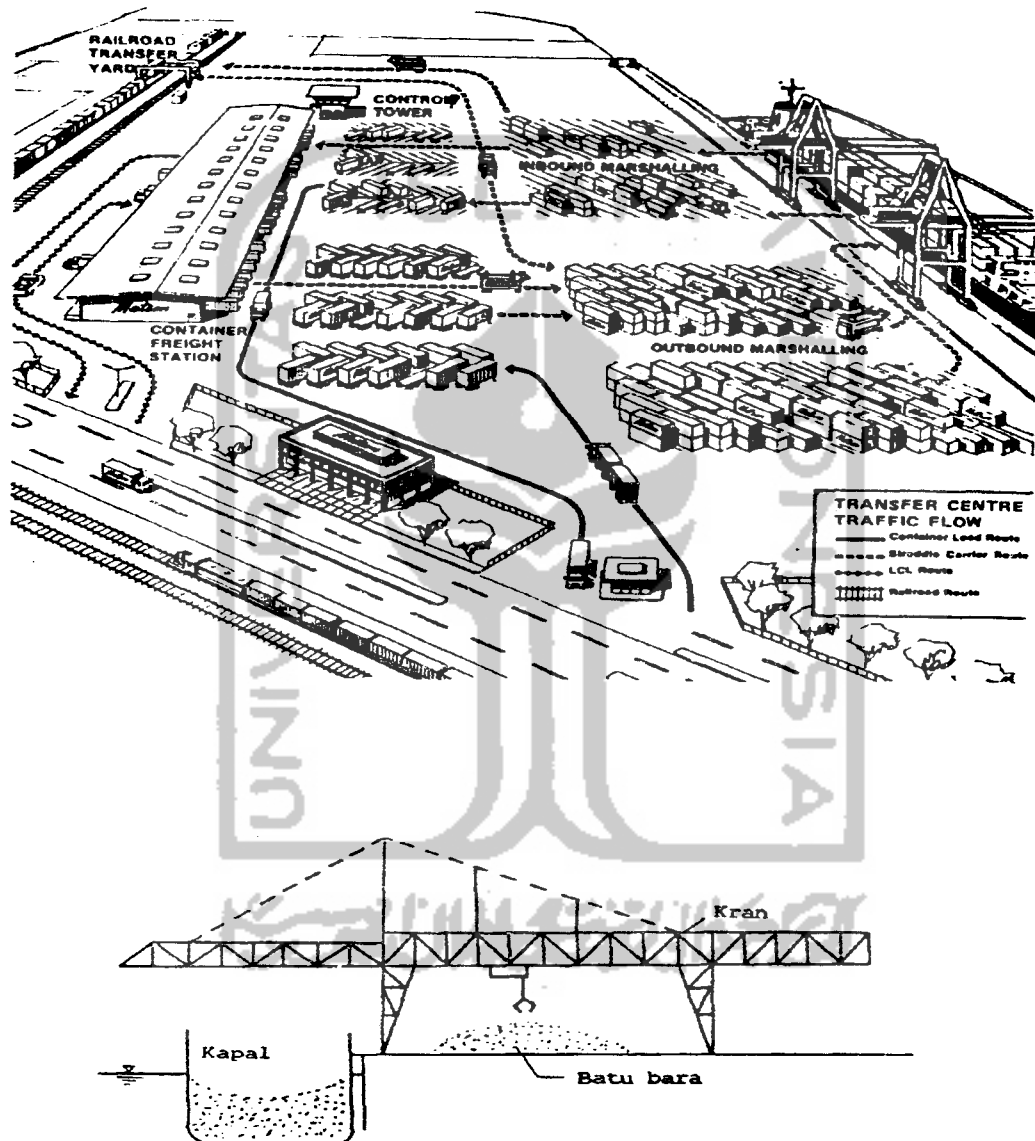
Ditinjau dari segi penggunaannya (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Ikan, pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan penangkapan yang pada umumnya tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak terlalu besar.
- b. Pelabuhan Minyak, biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertical yang besar, melainkan hanya membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok ke laut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar.



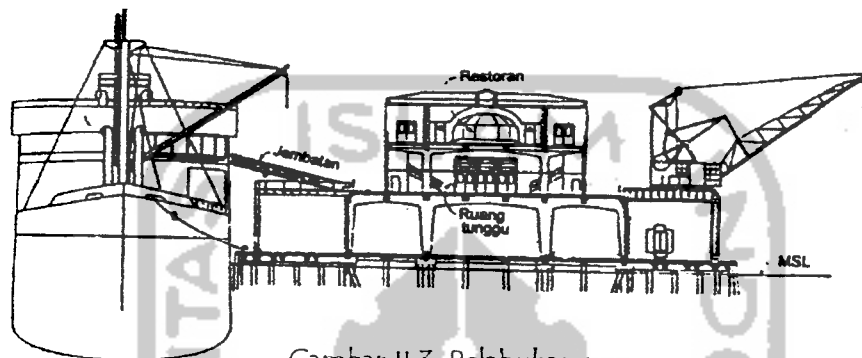
Gambar II.1 : Pelabuhan Minyak
Sumber : Triatmojo, 1996

- c. Pelabuhan Barang, mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat barang . pelabuhan dapat berada di pantai atau estuary dari sungai besar



Gambar II.2 : Pelabuhan Barang
Sumber : Triatmojo, 1996

- d. Pelabuhan Penumpang, hampir sama dengan pelabuhan barang hanya bedanya pada pelabuhan penumpang di bangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan penumpang yang bepergian, seperti kantor imigrasi, duane, keamanan, direksi, pelabuhan dan maskapai pelayaran.



Gambar 11.3: Pelabuhan penumpang
Sumber : Triatmojo, 1996

- e. Pelabuhan Campuran, umumnya hanya pencampuran barang dan penumpang.
f. Pelabuhan Militer, pelabuhan yang memiliki daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal militer dan agar letak bangunannya cukup terpisah.

4. Dermaga Kapal

Dermaga adalah suatu konstruksi pelabuhan yang di gunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik turunkan penumpang .

Dermaga dapat di bedakan menjadi dua type (Triatmojo 1996) :

1. Wharf / Quai

Wharf adalah dermaga yang dibuat sejajar pantai dan dapat dibuat berimpit dengan garis pantai atau agak menjorok ke laut. Wharf dibangun apabila garis kedalaman laut hampir merata dan sejajar dengan garis pantai. Wharf biasanya digunakan untuk pelabuhan barang potongan atau peti kemas dimana dibutuhkan suatu halaman terbuka yang cukup luas untuk menjamin kelancaran

angkutan barang. Menurut strukturnya wharf dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu :

- Dermaga konstruksi terbuka dimana lantai dermaga didukung oleh tiang-tiang pancang.
- Dermaga konstruksi tertutup atau solid, seperti dinding massa, kaiso, turap, dan dinding penahan tanah.

2. Pier / jetty

Pier adalah dermaga yang dibangun dengan membentuk sudut terhadap garis pantai. Pier dapat digunakan untuk merapat kapal pada kedua sisinya.

C. Kondisi eksisting Pelabuhan Kendari sebagai sarana Transportasi Laut

1. Gambaran kondisi kawasan Pelabuhan Kendari

Kawasan Pelabuhan Kendari terletak ditengah teluk Kendari pada bagian utara teluk Kendari. Tepatnya pada Kecamatan Sodoha dan terletak hanya 500 m dari pusat kota Kendari sehingga jarak tempuh tidak menjadi masalah pokok karena dapat diakses dengan mudah dan cepat.

Gambaran kawasan Pelabuhan Kendari secara lengkap sebagai berikut :

1. Berdasarkan letak geografis.

Pelabuhan Kendari terletak antara $03^{\circ} - 58' - 25''N$ (utara) dan $125^{\circ} - 11' - 00''E$ (timur). Batasan admistrasi pelabuhan kendari adalah

Sebelah timur : laut Sulawesi

Sebelah selatan : kecamatan Lapulu

Sebelah utara : kecamatan Sodoha

Sebelah barat : kecamatan Mandonga

2. Berdasarkan keadaan topografi.

Kemiringan kawasan pantai pelabuhan Kendari mempunyai kemiringan pantai 0 - 1% dan kemiringan bukit-bukit disekitarnya berkisar 5-50%.letak dikaki bukit-bukit kecil yang mengelilingnya,

dengan demikian maka kawasan Pelabuhan Kendari pada umumnya kurang begitu datar.

3. Hidrografis

- Kecepatan angin : 7 knot
- Kecepatan arus : 2,5 knot
- Tinggi gelombang : 1,01 meter
- Pasang surut : -.High-high water spring : 2,20 meter
-.Low-low water spring : 0,05 meter

2. Gambaran kondisi Terminal Penumpang kapal Laut

Dalam perkembangannya dari tahun ke tahun TPKL Kendari makin tidak mampu menampung derasnya arus penumpang dan barang terutama sejak tahun 1994. sejak tahun tersebut sering terjadi penumpukan penumpang pada ruang tunggu terutama pada saat musim liburan dan Hari Raya Idul Fitri, pelabuhan Kendari merupakan pelabuhan laut yang diperuntukkan untuk kapal penumpang PT PELNI dan bongkar muat barang tapi dalam perkembangannya juga disinggahi oleh kapal penumpang super cepat (jet voil). Karena hal tersebut diatas maka ruang tunggu debarkasi dan embarkasi penumpang menjadi tidak sesuai dengan lingkungan binaan yang ada. Kondisi saat ini menunjukkan kurang adanya fasilitas pendukung serta kurangnya fasilitas pendukung serta kurangnya penataan ruang dan bangunan sehingga yang terkesan adalah tumpang tindih dan kesemrawutan sirkulasi.

NO	URAIAN	2001 (orang)	2006 (orang)	2011 (orang)	2016 (orang)	2021 (orang)
1	Pen. Naik	467534	607794	698963	768859	842846
2	Pen. Turun	432337	612477	796220	875842	963426
	Total	899871	1220271	1495183	1644701	1806272

Sumber : PT (persero) Pelindo IV

Table II.1 : Proyeksi arus penumpang sampai tahun 2021



Gambar II.4 : Kondisi TPKL
Sumber : Foto Eksisting

Berdasarkan data dan pengamatan sebagai evaluasi persyaratan populasi dan teknis pelayanan terminal penumpang kapal laut di pelabuhan Kendari diketahui bahwa :

- Bangunan terminal penumpang kapal laut (TPKL) yang sekarang terletak berhimpitan dengan tempat bongkar muat peti kemas sehingga terjadi crossing antara keduanya .
- Bangunan TPKL yang hanya mempunyai luas 717 m² dan satu lantai mempunyai fungsi sebagai debarkasi sekaligus juga sebagai embarkasi sehingga terjadi crossing
- Dermaga hanya dapat disandari oleh satu kapal penumpang PT Pelni karena panjang dermaga 97 m sehingga pada saat tertentu di gunakan juga dermaga bongkar muat (panjang kapal PT. Pelni 114 X 25 m)
- Parkir kendaraan tidak dapat lagi menampung kendaraan karena sebagian tempat parkir juga digunakan untuk menampung peti kemas.



ISLAM
Gambar II.5 : Kondisi parkir
Sumber : Foto Existing



Gambar II.6: Kondisi parkir
Sumber : Foto Existing

- Sesuai dengan kenyataan kondisi TPKL tersebut yang mana peningkatan penumpang yang sangat cepat dan kurangnya fasilitas yang dimiliki sekarang sudah tidak memenuhi fungsi dan persyaratan yang maksimal.



Gambar II.7 : Kondisi peningkatan Penumpang
Sumber : Foto Existing

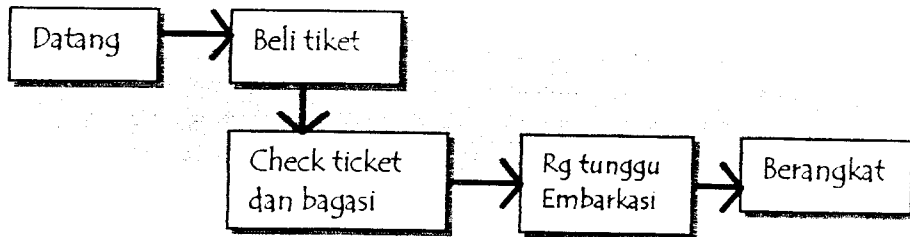
Sebagai salah satu simpul perpindahan penumpang dan barang dari moda angkutan laut dan moda angkutan darat atau sebaliknya maka TPKL harus memberikan kelancaran processing, baik pada kegiatan embarkasi atau kegiatan debarkasi.

Dan pada pelabuhan Kendari terjadi terutama pada ruang luar bangunan TPKI yaitu pada gerbang masuk pelabuhan yang terjadi crossing antara kendaraan penumpang (pengantar dan penjemput) dan kendaraan angkutan barang serta pejalan kaki sehingga kelancaran sirkulasi digerbang terhambat.

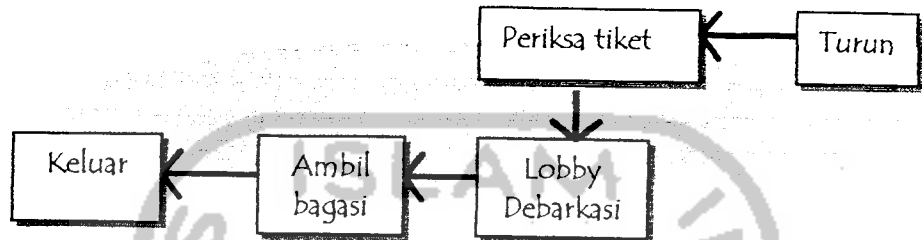
Pada saat embarkasi dan debarkasi penumpang terjadi tabrakan penumpang karena tidak adanya pengaturan keadaan sirkulasi antara debarkasi dan embarkasi sehingga sering terhambatnya proses tersebut.



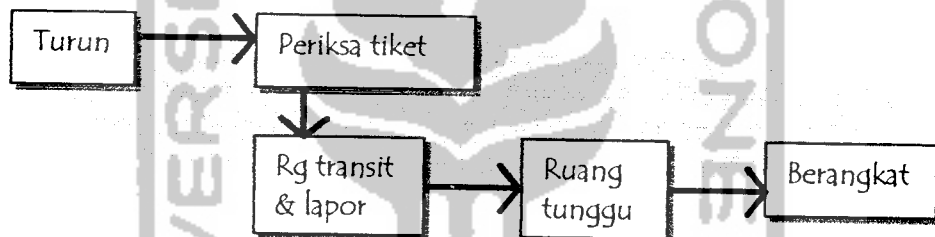
gambar II.8 : kondisi sirkulasi Debarikasi dan Embarkasi
sumber : foto existing



• Kedatangan (Debarikasi)



• Transit



B. Karakter kegiatan pengantar dan penjemput

- Pengantar
 - Mengantar calon penumpang ke TPKL
 - Menunggu calon penumpang sampai berangkat
 - Menuju ke kendaraan umum atau pribadi
- Penjemput
 - Menunggu di ruang debarkasi
 - Menjemput kedatangan penumpang
 - Menuju ke kendaraan umum atau pribadi.
 - Mengantar penumpang sampai tujuan.

D. Pelabuhan Kendari sebagai gerbang dari arah laut yang dapat mencirikan atau Landmark kota Kendari.

Sebelum masuk kedalam teori masalah landmark penulis mencoba membahas mengenai Kota sebagai wadah penampakan landmark tersebut hal ini lebih bermaksud untuk lebih mendalami mengenai landmark tersebut.

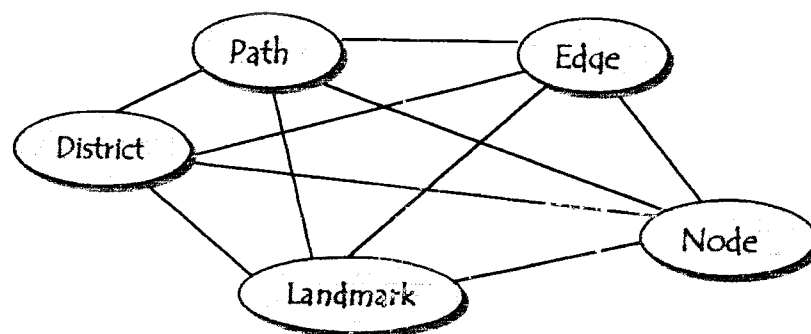
Kota secara definisi klasik (Amos Rapoport) adalah suatu pemukiman yang relatif besar, padat, dan permanen, terdiri dari individu-individu yang heterogen dari segi sosial.

1. Citra pembentuk kota

Menurut Kevin Lynch citra kota sangat penting karena citra yang jelas akan memberikan banyak hal yang akan memberikan banyak hal bagi penduduknya seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

Citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota yang sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya.

Menurut Kevin Lynch elemen pembentuk citra kota terbagi atas lima elemen yaitu path (jalur), edge (tepian), district (kawasan), node (simpul) dan landmark (tengeran). Dan lima elemen citra tersebut tidak dapat dilihat secara terpisah maka harus diperhatikan interaksi kelimanya.



Bagan 4 : Elemen Citra Kota
Sumber : Kevin Lynch, 1969

2. Landmark sebagai citra pembentuk Kota

Ada Lima elemen pembentuk citra Kota tetapi disini penulis hanya membatasi pada landmark karena merupakan bahasan pokok pada buku ini.

Landmark (kevin lynch, 1969) merupakan titik referensi tetapi untuk mengetahuinya tidak perlu masuk kedalamnya karena dapat dilihat dari luar letaknya. Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota dan mempunyai arti untuk keseluruhan dari kota dan bisa dilihat dari mana-mana. Landmark tersebut dapat membantu masyarakat untuk mengorientasikan diri dalam kota dan membantu masyarakat untuk mengenali suatu tempat dan landmark tersebut akan lebih baik jika bentuknya lebih jelas dan unik dalam lingkungannya.

Menurut John Orsmbee Simonds (1983) "*...in addition to the local and regional facilities the state or city should provide an expanding system of state park and recreation areas, natural areas, fishing lakes, parkways, scenic and landmark*". (dalam penambahan fasilitas daerah pada kota hendaknya menyediakan untuk pengembangan system taman kota, tempat rekreasi, lokasi alami, danau memancing, jalan-jalan taman, pemandangan dan tanda pengenalan kota).

Menurut Ralph Walker (1952) "*every community needs a symbol of its existence because a symbol is the visual meaning and the symbol is a center on which to focus life*". (setiap komunitas membutuhkan sebuah symbol untuk keberadaannya Karena simbol adalah arti penampakan bentuk dan simbol adalah pusat untuk memfokuskan hidup.)

Landmark terbagi atas dua kategori (Cliff Moughtin, 1992) :

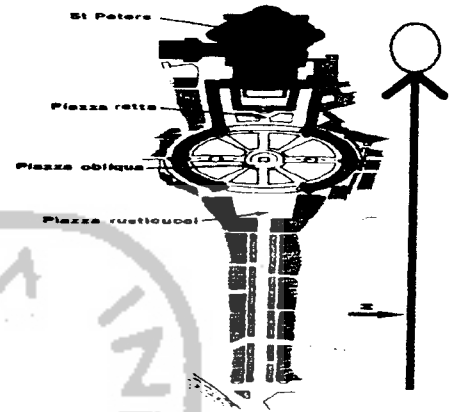
- Landmark yang dibentuk oleh alam, seperti sungai, pohon-pohon, bukit-bukit.

- Landmark yang di bentuk oleh bangunan atau bagian dari bangunan dan bukan bangunan atau dekorasi umum (*civic furniture*).

Sesuatu Yang dapat dapat dikatakan landmark jika (Taner OC):

- Titik orientasi yang berbentuk jelas

Untuk menyatakan letak sebuah titik dalam ruang atau permukaan tanah maka sebuah titik harus diproyeksikan menjadi sebuah unsur linear seperti tiang, obelisk atau menara. Dua buah titik dapat menjelaskan sebuah garis yang menghubungkannya menjadi orientasi terhadap titik lainnya (D.K. Ching, 1994)



Gambar II.10 : titik orientasi
Sumber : Urban Design By cliff Mougtn

- Skala yang proporsional atau dekat dengan kawasan sekitar.

Dimensi sebuah ruang atau bangunan, tingginya mempunyai pengaruh yang kuat pada skala daripada lebarnya atau panjangnya, jika dinding-dinding sebuah ruangan memberikan pembatasan, tingginya langit-langit menentukan kualitas perlindungan dan keintiman (D.K. Ching, 1994).



Gambar II.11 :
skala tinggi dan lebar

Sumber :
Urban Design By Cliff Mougtn

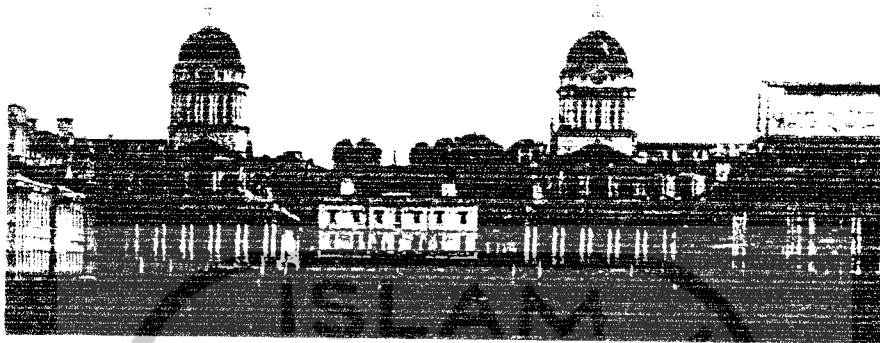
Skema formal monumen, jika mereka m

skala, harus tidak memasukkan pandangan aksial lebih dari 1500 m, Pada jarak yang ekstrim ini pemberhentian poros membutuhkan sebuah bagian terbesar monumen terlalu mendekorasikan isyarat visual atau landmark pada struktur kota (Cliff mougtn, 1992).

- Dominan terhadap bentuk bangunan sekitar dan kontras yang menyolok sekitarnya.

Bangunan dianggap dominan atau kontras terhadap lingkungan sekitar bila bangunan mempunyai keunikan tersendiri baik berupa

warna, bentuk, tinggi dan besarnya atau luas terhadap bangunan di sekitarnya (Erber Peets (1972)).



Gambar II.12 : Dominan Terhadap bangunan sekitarnya
Sumber : Urban Design By cliff Mouglin

- Dapat memberikan kesan kenang-kenangan yang dapat dikenal atau diingat.

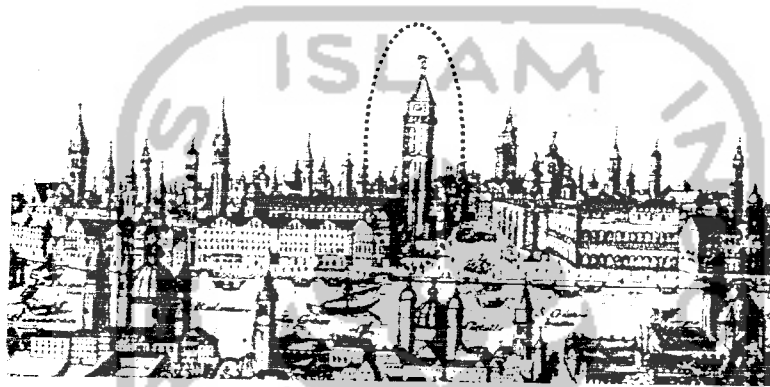
Bangunan yang dapat memberikan kesan yang dapat dikenal biasanya adalah gedung monumen, memiliki dekoratif dan fungsi kota lebih dari sekedar mendekorasi bangunannya tetapi sebagai momen utama kota dan didasari atas kualitasnya, dan juga berlaku sebagai landmark utama

Pada tempat umum gedung monumen yang besar menjadi rambu untuk mendiami atau menggunakan kota. Meskipun perubahan dibuat pada pemandangan kota (Zucker 1959).

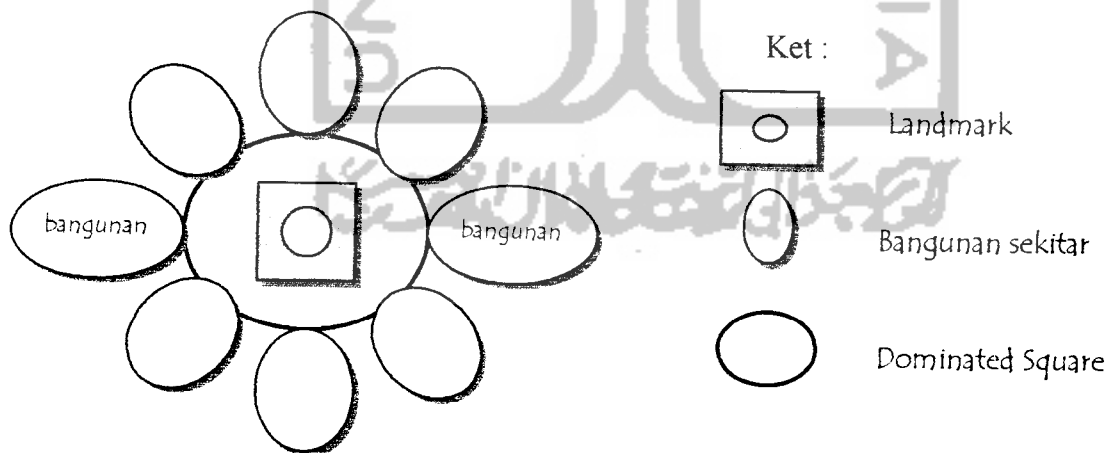
Gambar II.13 :
salah satu bangunan
monumen
Sumber : Urban Design
By cliff Mouglin



Menurut Zucker (1959) ciri landmark adalah dapat diidentifikasi karena menghubungkan bangunan monumen dan ruang kota sebagai pola dasar yang dikategorikan sebagai "dominated square" yaitu Daerah yang mendominasi di kategorikan oleh suatu struktur individu atau sebuah kelompok sebagai tempat terbuka langsung dan semua struktur disekililingnya berhubungan. Bangunan yang dominan mungkin sebuah menara monumen, gereja, istana, aula kota, teater atau stasiun kereta api.



Gambar II.14:
Menara tertinggi pada sketsa kota venezia sebagai landmark menurut
Zucker (1959)
Sumber : : Urban Design By Cliff Mougton



Bagan 5 : Landmark dalam Dominated Square

3. Landmark sebagai gerbang arah laut.

Landmark sebagai salah satu pengenalan lokasi yang memerlukan orientasi, openspace, dominan terhadap sekitarnya menyebabkan banyak landmark dibuat didekat air terutama laut atau pantai yang dapat memenuhi tuntutan ciri landmark.

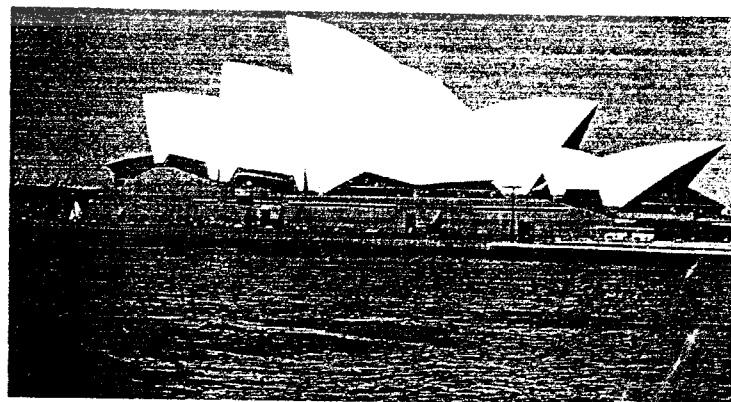


Gambar II.15 :
Landmark kota
Liverpool terletak
didekat laut
Sumber :
Urban design
By Steven Tiesdell



Gambar II.16 :
Kuil di kota Budapest
Sumber :
Urban Design
By cliff Mougntin

Gambar II.17 :
Opera house Sydney
Sumber :
Urban Design
By cliff Mougntin



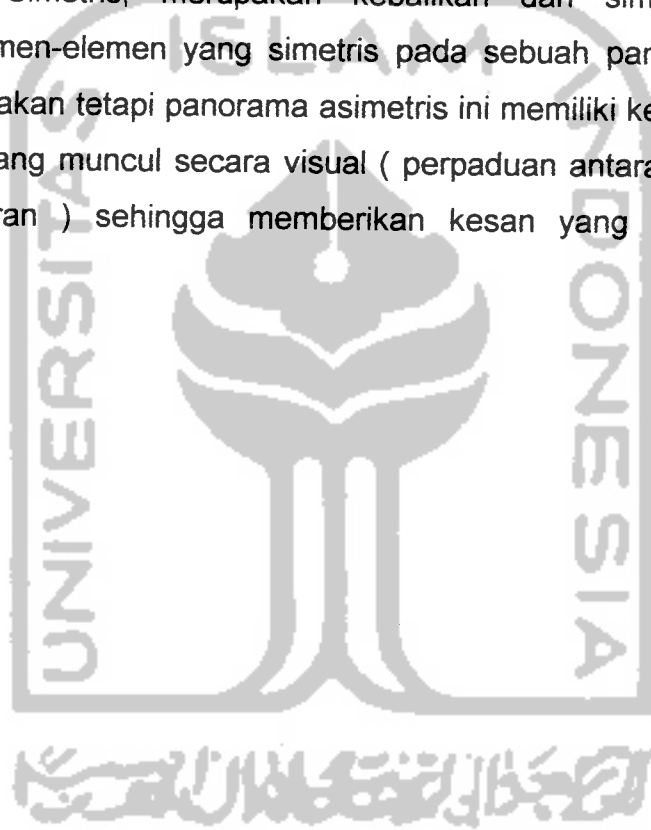
Gambar-gambar diatas adalah sebagai contoh-contoh bangunan yang berfungsi sebagai landmark sekaligus gerbang dari arah laut.

Membahas masalah arsitektur gerbang dari arah laut tidak terlepas akan penampakan secara menyeluruh akan bangunan terhadap landscape kawasan baik kawasan bangunan ataupun kawasan kota terutama mengenai view atau penampakan bangunan dari berbagai sudut atau salah satu sudut kota. Penampakan atau sudut pandang (view) adalah pemandangan amatan dari titik point yang menguntungkan atau sudut pandang yang bagus dan juga adalah gambar yang dirangkai, susunannya dari berbagai segi-segi panorama atau pandangan, view secara konstan akan berubah sesuai pada pengamat, warna dan cahaya, view adalah sebuah latar yang dapat diperlakukan seperti dinding dari sebuah taman atau sebuah lukisan dinding didalam kamar. (John Ormsbee simonds, 1983). Jadi diharapkan gerbang dari arah laut yang merupakan Landmark tersebut diharapkan dapat dinikmati dari sudut strategis kota Kendari.

Untuk dinikmati penampakan atau sudut pandang harus menjelaskan hubungan antara orang dan daerahnya dan tempat yang dipakai oleh mereka (masyarakat) sehingga penampakan memiliki keharmonisan dan untuk mencapainya bisa dilakukan dengan berbagai cara seperti :

1. Vista, adalah sebuah sudut pandang yang terbatas, biasanya diarahkan ke terminal atau fitur yang dominan, sebuah vista tidak seperti kebanyakan sudut pandang dapat dibuat pada keseluruhan ruangan atau view dan oleh karena itu adalah sebuah subjek yang dapat bergerak.
2. Axis, secara esensial adalah sebuah elemen perencanaan yang berhubungan dengan dua atau tiga point dan merupakan view yang berhubungan secara langsung atau samar sebagai elemen amatan view disajikan secara bertahap sesuai bentuk yang akan disajikan. menurut bentuk dan karakternya dari berbagai hubungan view. Axis merupakan view yang memaksa , sangat diinginkan sehingga sangat terarah dan memberikan orientasi.

3. view yang simetris, merupakan pemandangan yang dibatasi oleh garis simetris yang membagi secara seimbang pada sentral point atau sisi yang berlawanan pada sebuah garis axial didalam view secara menyeluruh pada panorama. Simetris walupun dipisah tetapi merupakan satu kesatuan dan mempunyai kestabilitas dan seimbang setiap kutub mempunyai tekanan yang dinamis Kekurangannya view simetris terlalu kaku dan formal
4. View yang A-Simetris, merupakan kebalikan dari simetris, jarang didapatkan elemen-elemen yang simetris pada sebuah panorama yang berskala besar akan tetapi panorama asimetris ini memiliki keseimbangan secara visual yang muncul secara visual (perpaduan antara pandangan mata dan pikiran) sehingga memberikan kesan yang kuat secara menyeluruh.

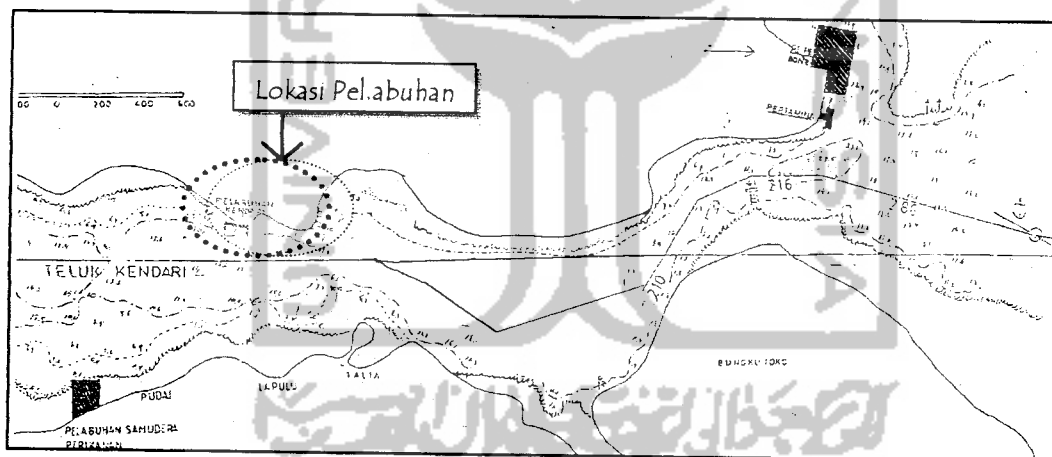


BAB III

TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

A. Lokasi dan Site

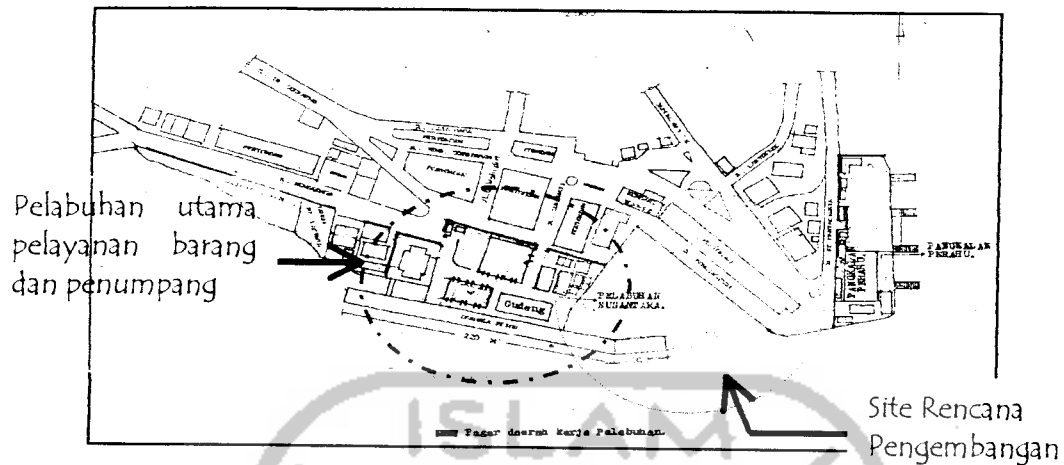
Melihat kondisi pelabuhan, dimana TPKL sudah tidak dapat lagi menampung laju lonjakan penumpang dan barang pada pelabuhan, maka pada site perlu dilakukan pengembangan seperti pada gambar III.1. dan sekaligus menggabungkan dua dermaga. Sehingga terjadi perpaduan pelayanan pelabuhan antara pelabuhan Kapal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



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

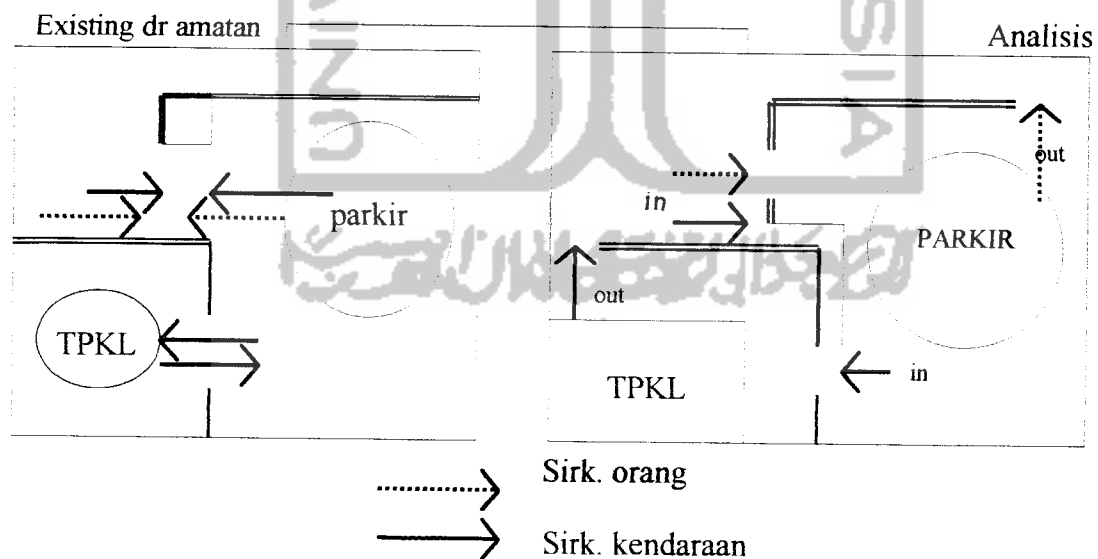
Jalan merupakan sarana untuk memudahkan aksesibilitas. Semua jalan mempunyai titik awal yang membawa kita menyusuri ruang-ruang tertentu sebelum sampai ketujuan. Titik simpul pertemuan jalan (sirkulasi) merupakan titik pengambilan keputusan bagi pengunjung untuk menentukan pilihannya terhadap akses yang 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**

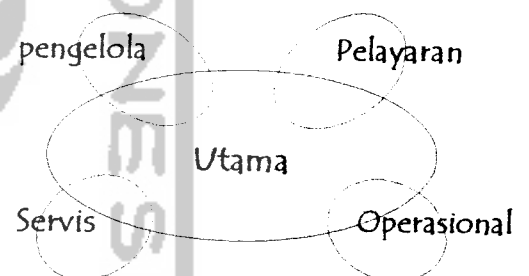
Ini dimaksudkan agar penumpang tidak terlalu berbelit-belit bila akan menuju ke TPKI sehingga memudahkan accesibilitas bagi penumpang walaupun demikian penyederhanaan prossing ini jangan sampai menyebabkan crossing penumpang dan kendaraan (lihat gambar III.3).

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)

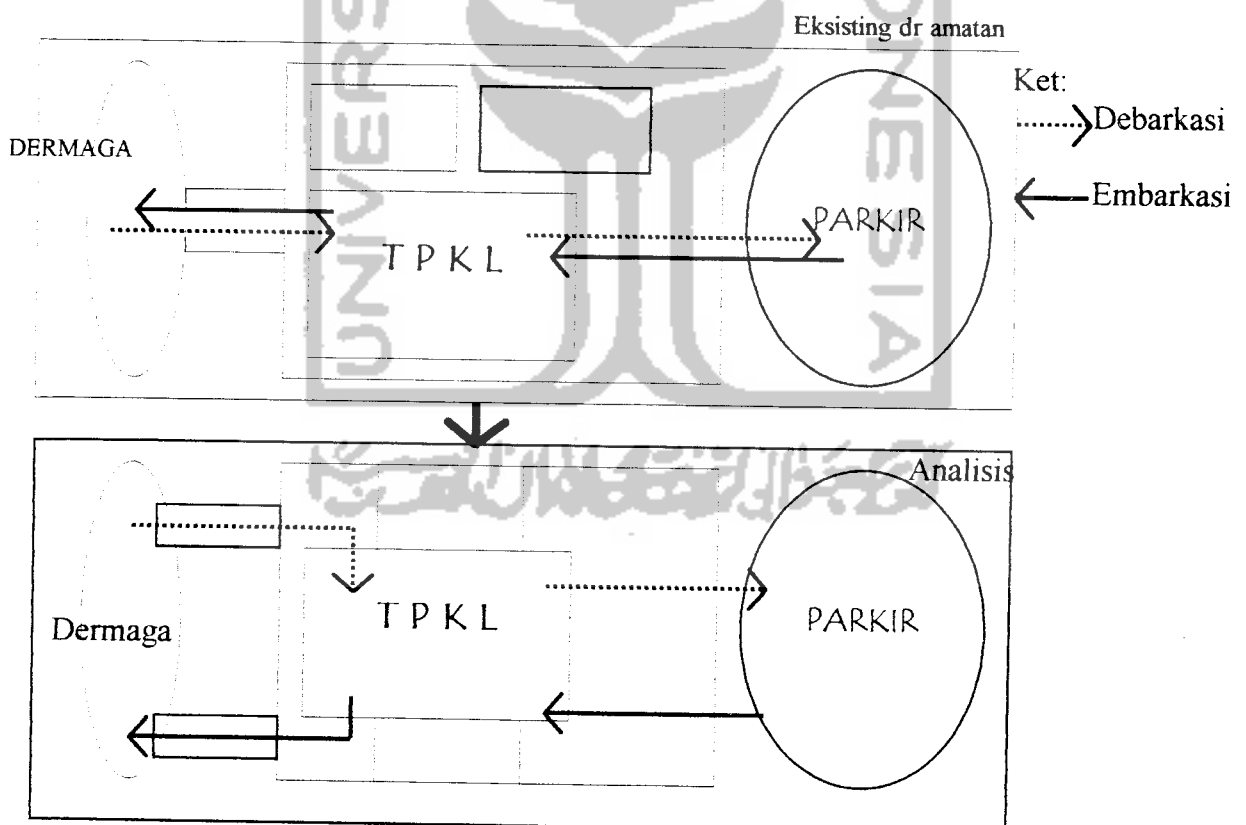
2. Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luar.

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 :

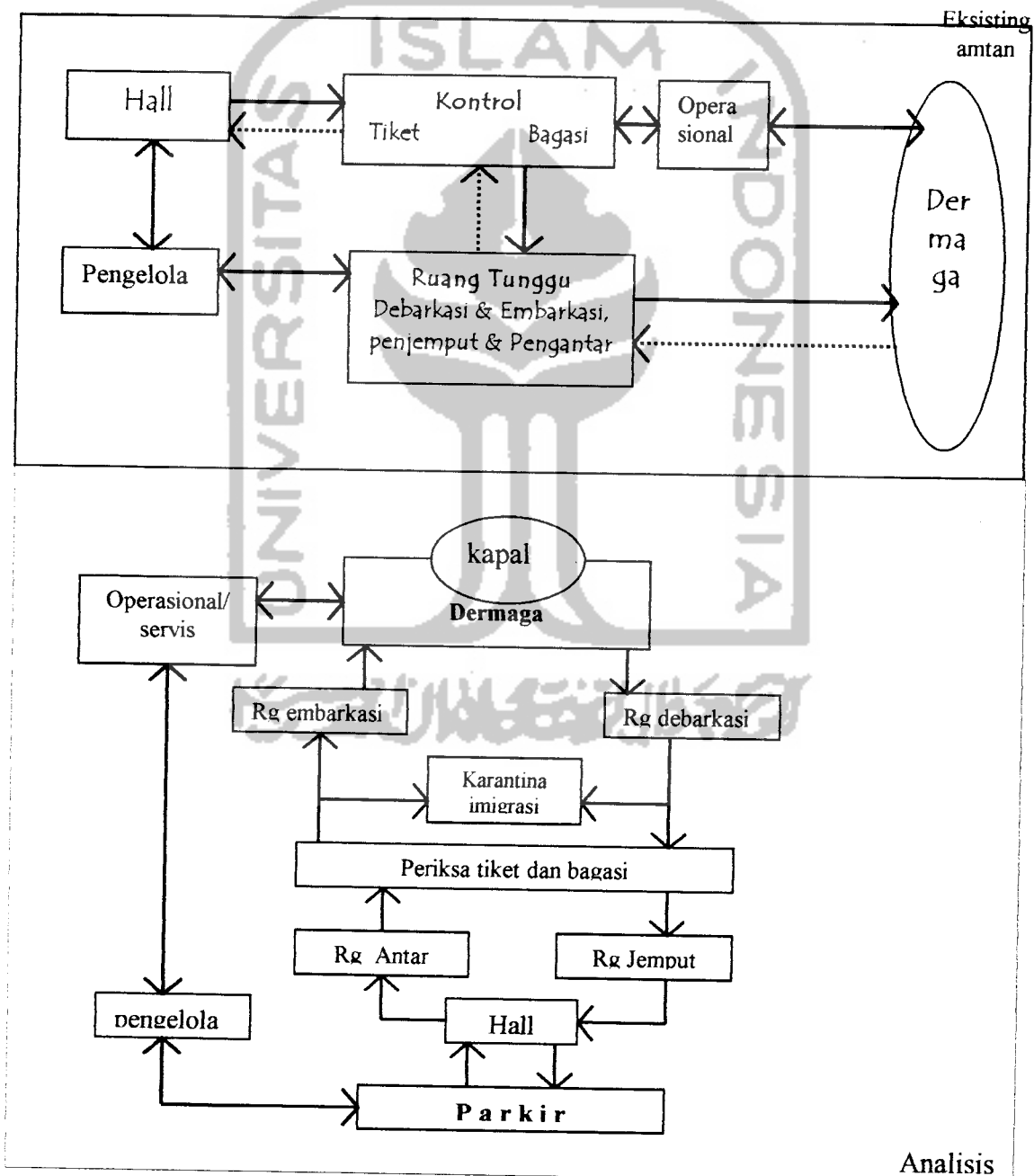
- Perbedaan sirkulasi antara kegiatan embarkasi dan debarkasi.
- Pemisahan area sirkulasi yang didasari oleh karakteristik pelaku kegiatan.
- Pemisahan yang jelas antara sirkulasi kegiatan manusia dan barang khususnya bagasi lebih (over baggage)



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

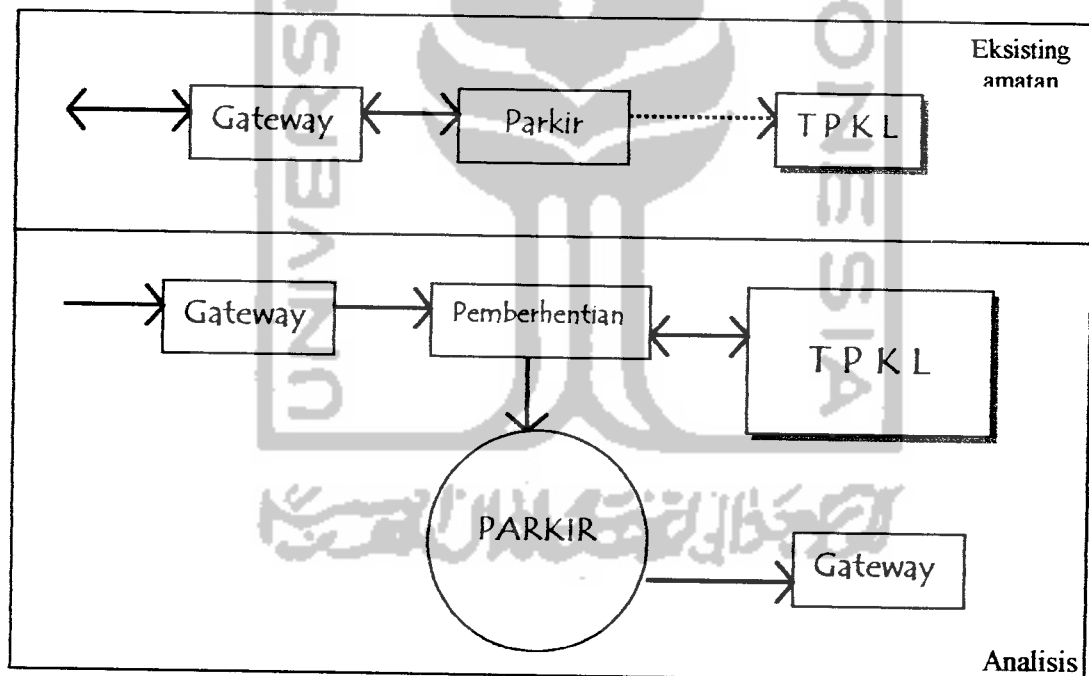
Sumber : Analisis

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

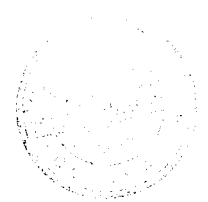
Dengan mengetahui para pelaku yang beraktifitas dalam TPKL dan pola sirkulasinya maka akan didapatkan kebutuhan-kebutuhan ruang mereka untuk menunjang aktifitasnya.

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.

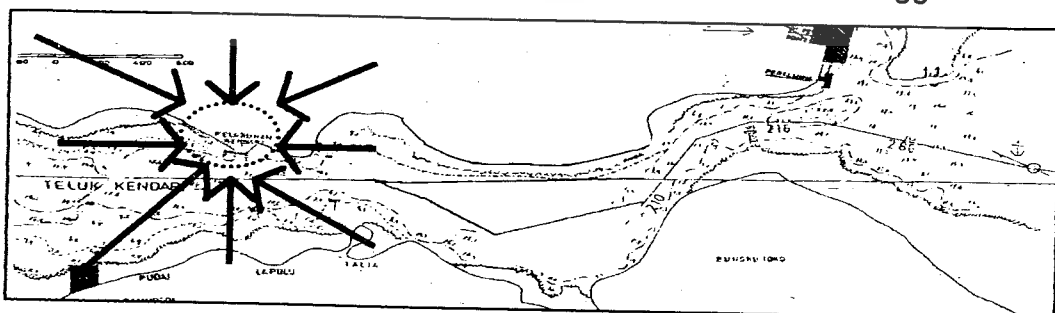
Ber-Arsitektur adalah berbahasa dengan ruang dan gatra, garis dan bidang, serta dengan bahan material dan suasana tempat (Y.B. mangunwijaya, wastu citra, 1995). Ruang dan gatra, garis, dan bidang, serta bahan material dan tempat merupakan bahan yang dapat diolah sebagai sarana penyampaian. Bentuk penampilan 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.

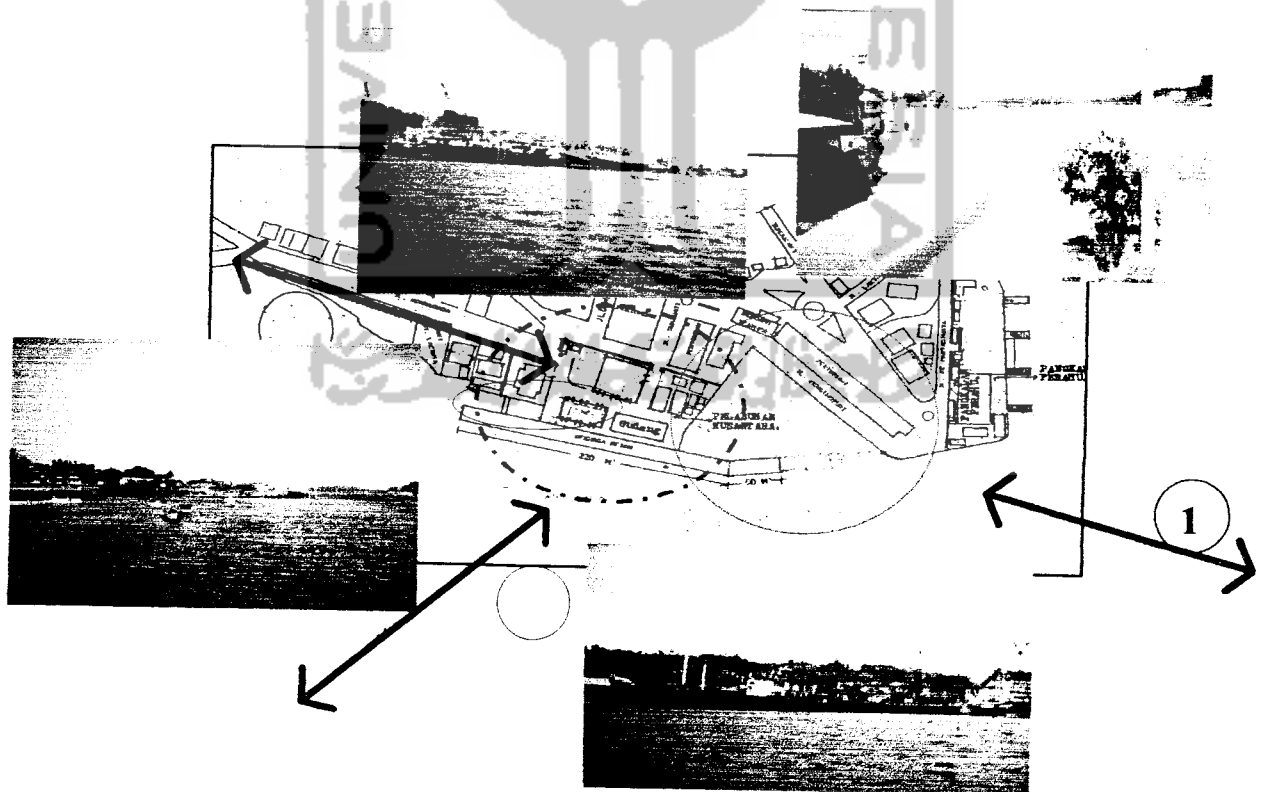
Landmark yang merupakan TPKL dari pelabuhan kendari diharapkan dapat lebih meningkatkan pelayanan pada Pelabuhan Kendari karena TPKL yang juga sebagai Landmark tersebut akan dijaga kredibilitasnya oleh masyarakat Kendari.

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.

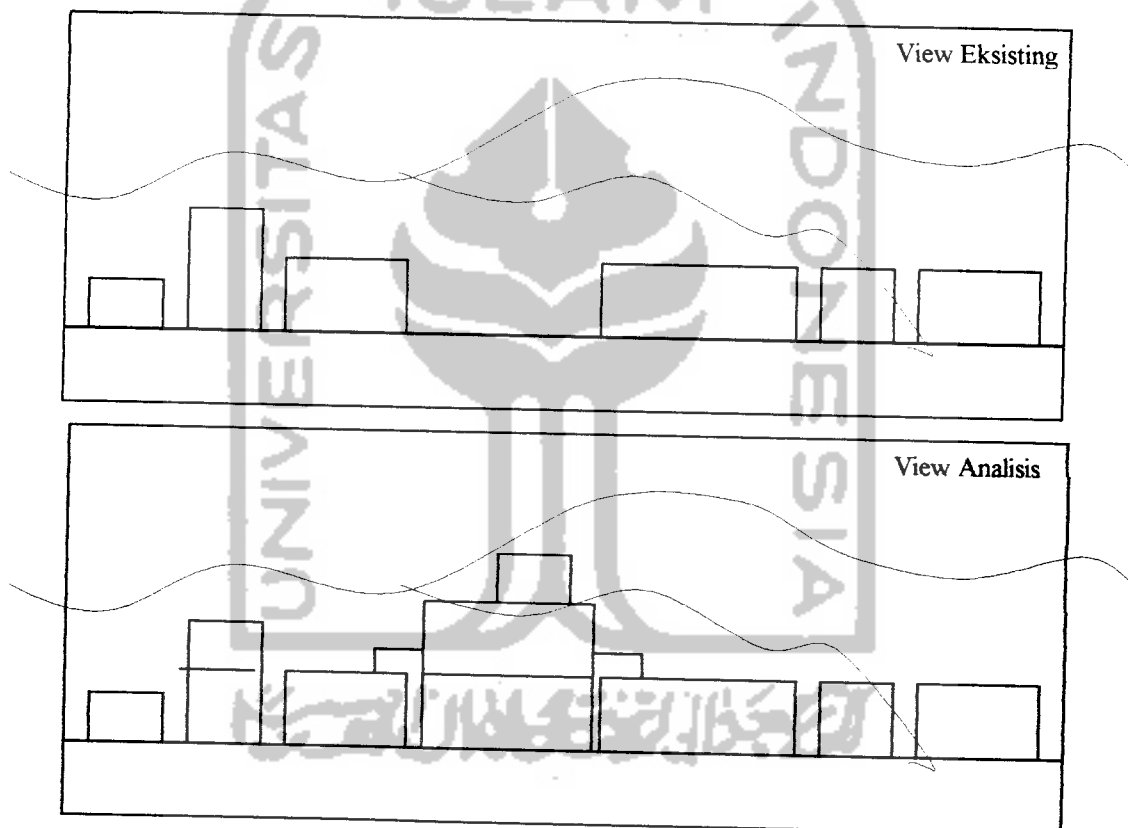
- Titik Orientasi yang jelas.

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

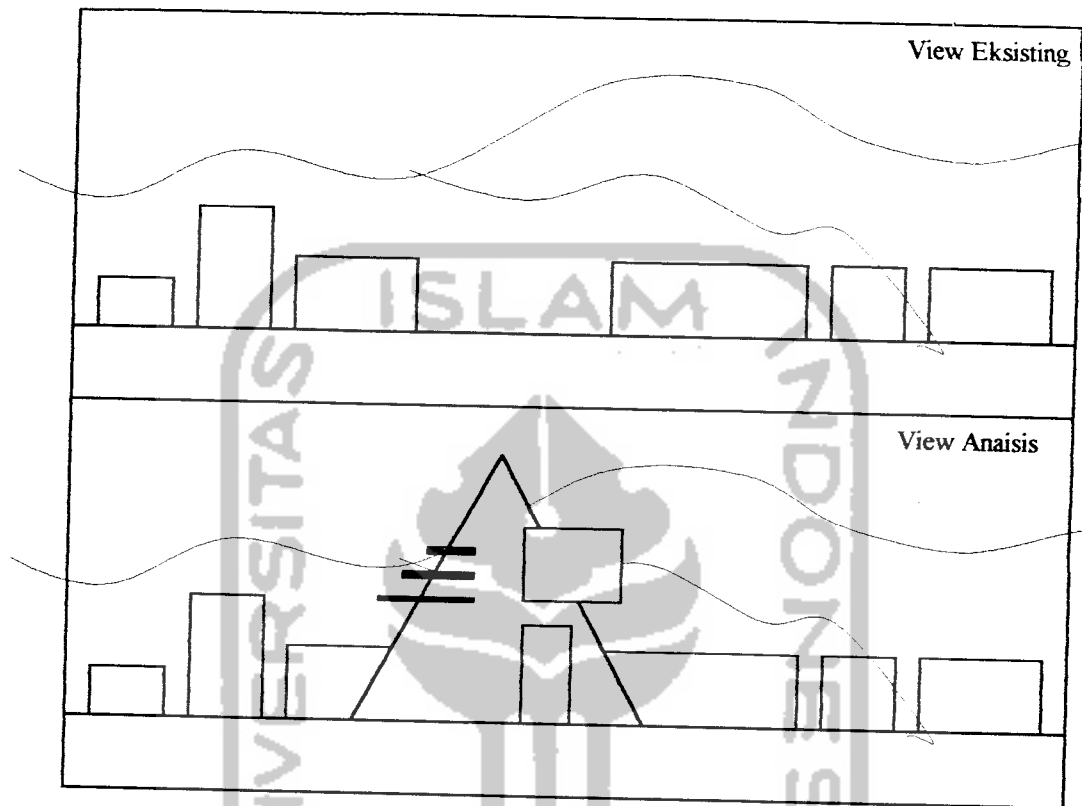
- Skala yang proporsional atau dekat dengan kawasan sekitar.
Karakter Landmark pada bahasan ini merupakan kondisi landmark dalam bentuk skala menyeluruh atau bentuk dominan landmark terhadap kawasan bangunan sekitar pelabuhan bangunan dan juga dapat menyatu dalam bentuk dasar bangunan atau ornamen dominan 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

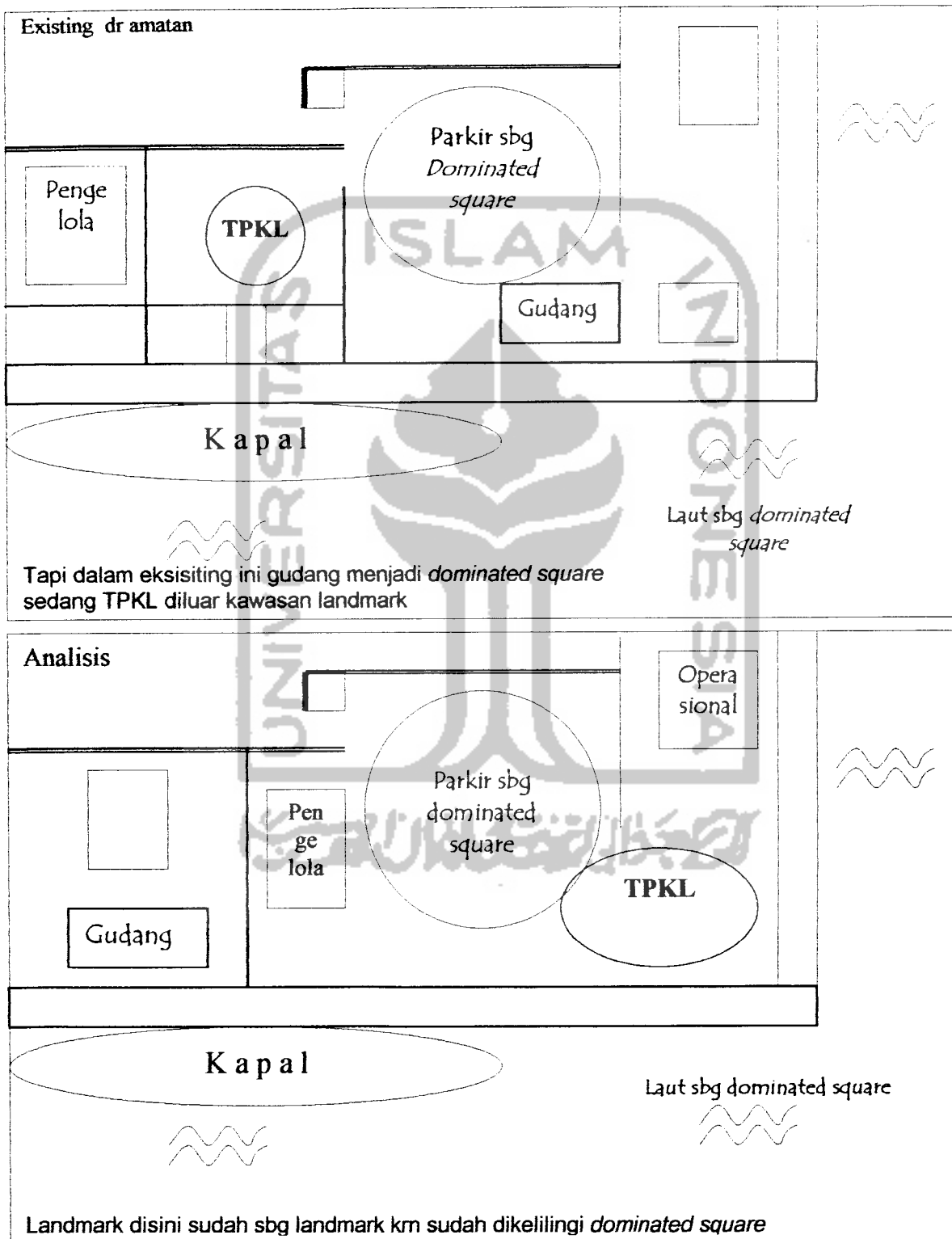
bangunan, warna, ornamen atau tinggi/luas/besar bangunan. landmark yang bertolak belakang tersebut baik yang alami maupun pola bangunan kawasan. .



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 yangtak 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

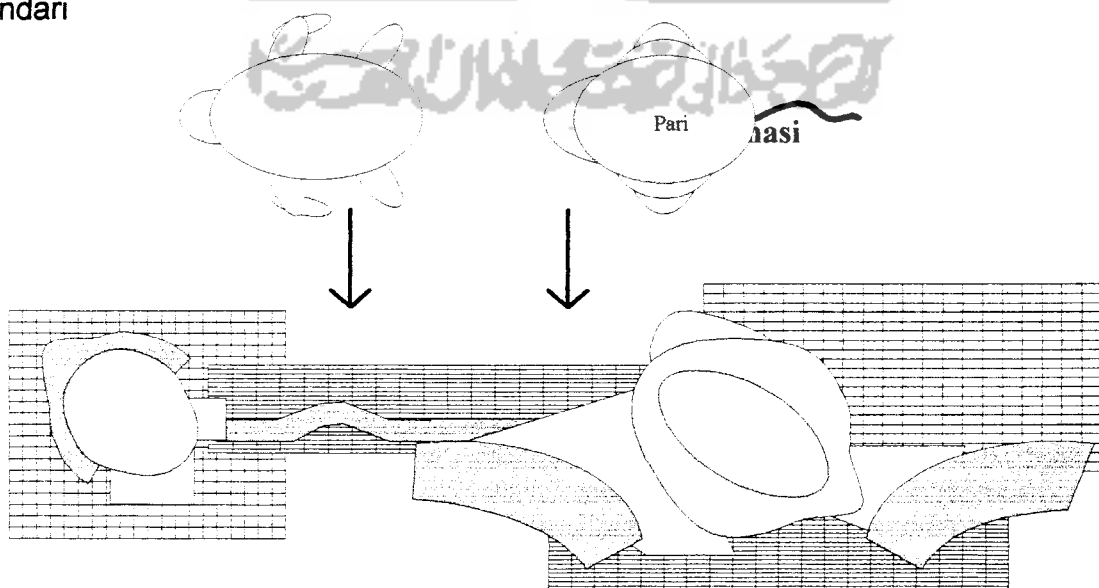
Untuk penampakan bangunan secara fisik mengambil dari makanan kesukaan suku pesisir pantai di Kendari yaitu suku Bajo dimana makanan tersebut adalah ikan pari dan penyu, yang mana ikan pari tersebut ekornya dapat dijadikan senjata setelah dagingnya dimakan dan untuk penyu yang dimakan adalah isi dalam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

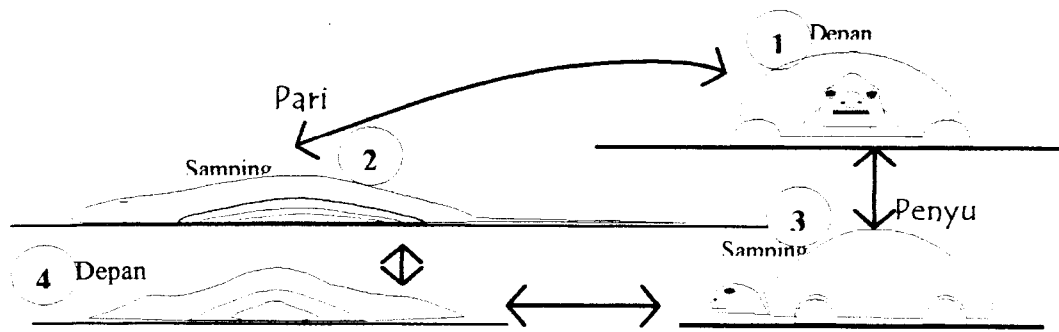
Penyu adalah sejenis kura-kura raksasa yang hidupnya di air laut yang mempunyai kedalaman lebih dari 7m diatas permukaan laut yang berkembang biak dengan bertelur dan mempunyai umur yang panjang.

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 .

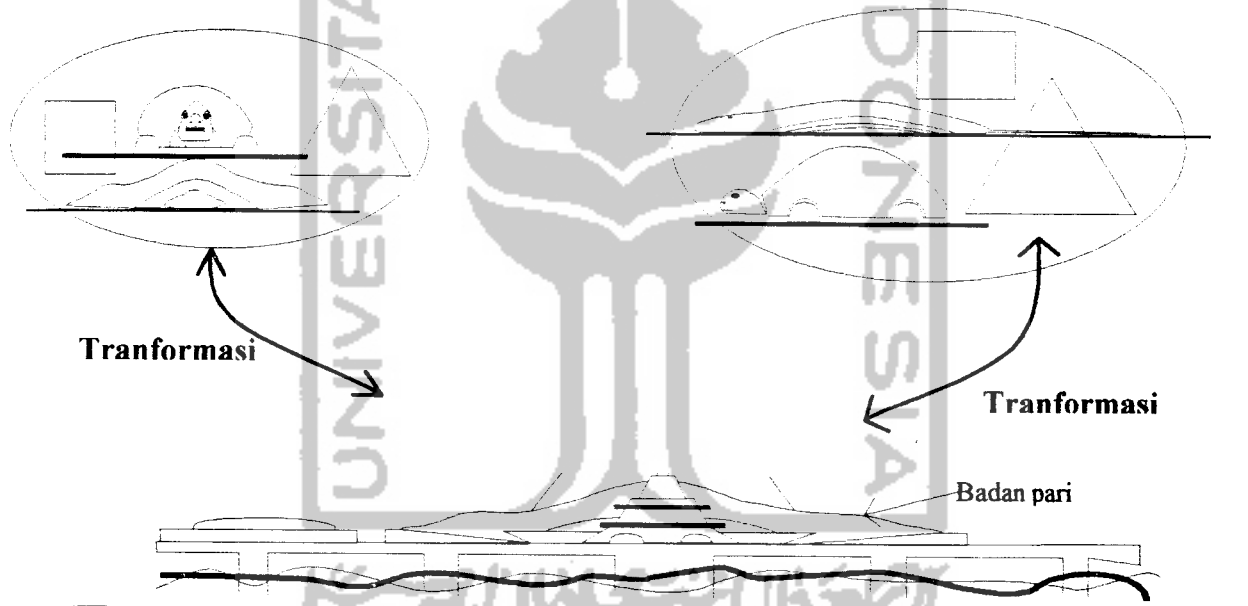
Dan untuk tampak façade juga merupakan transformasi dari binatang laut tersebut sehingga benar-benar landmark itu akan dapat mencirikan kota Kendari





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

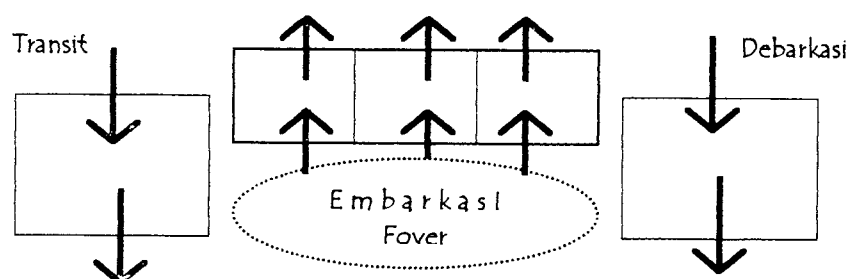
Landmark sebagai suatu ciri pelabuhan menjadi sangat strategis keberadaannya dalam pelabuhan yang mana sebagai pengenalan pelabuhan tetapi sekaligus sebagai wadah terminal yang merupakan sarana servis bagi penumpang landmark disini merupakan satu kesatuan dengan Pelabuhan Kendari sebagai orientasi pengunjung,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

D. Rekomendasi

1. Rekomendasi Sirkulasi

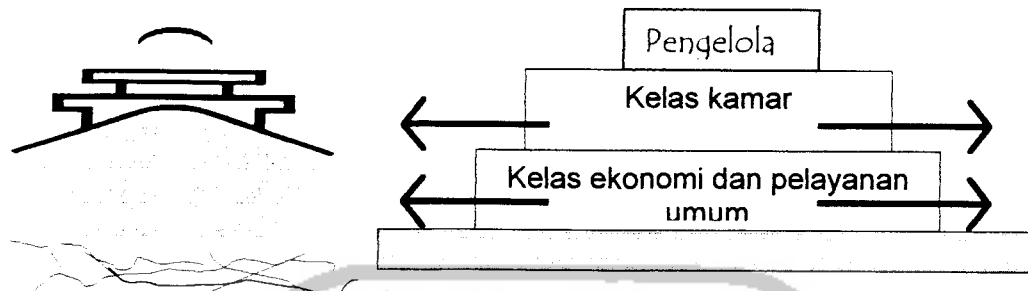
Sirkulasi pada TPKL di rencanakan untuk mewedahi dan memperlancar aktifitas guna mmberikan kemudahan dan kenyamanan processing embarkasi dan debarkasi dalam kaitannya dengan moda angkutan laut dan darat.

- 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)



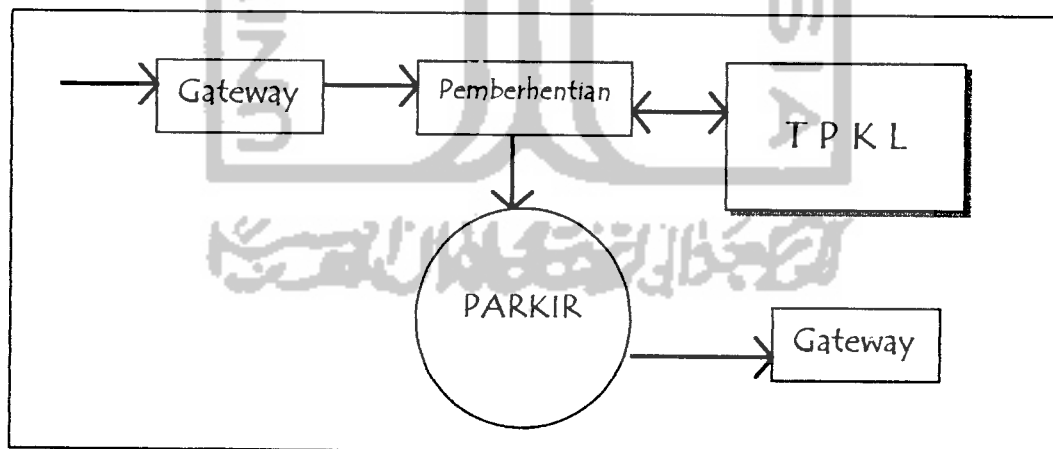
Gambar III.14 : Rekomendasi ruang dalam

- 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

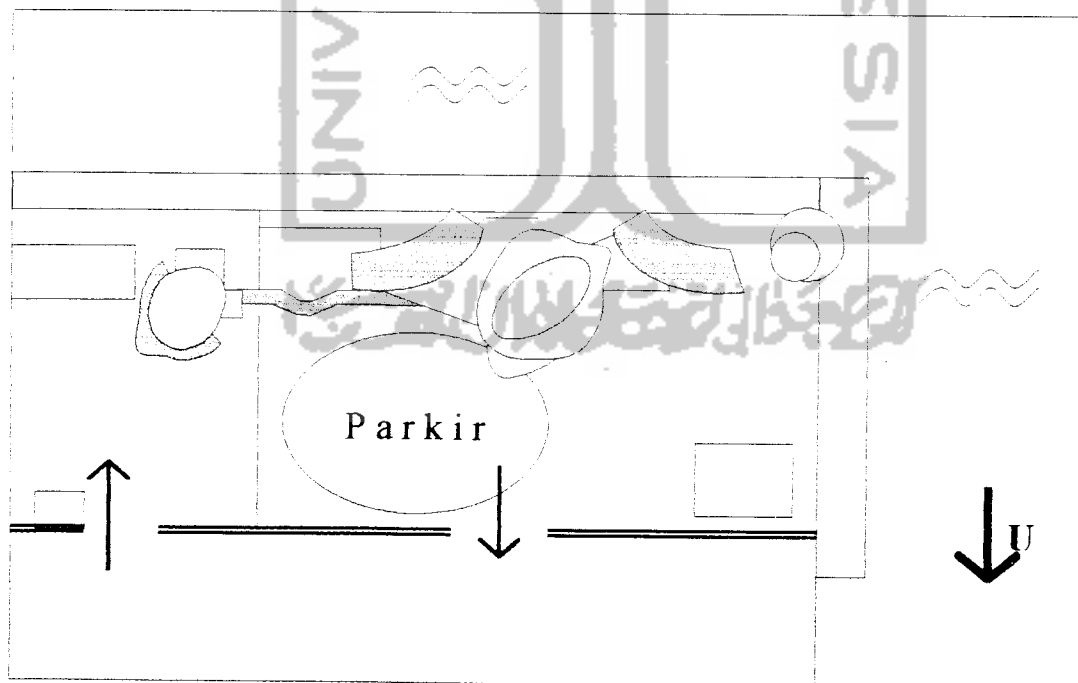
- Fungsi pewadahan dan pelayanan fasilitas penumpang dan penunjang diturunkan dari aktifitas pengguna guna mempermudah

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

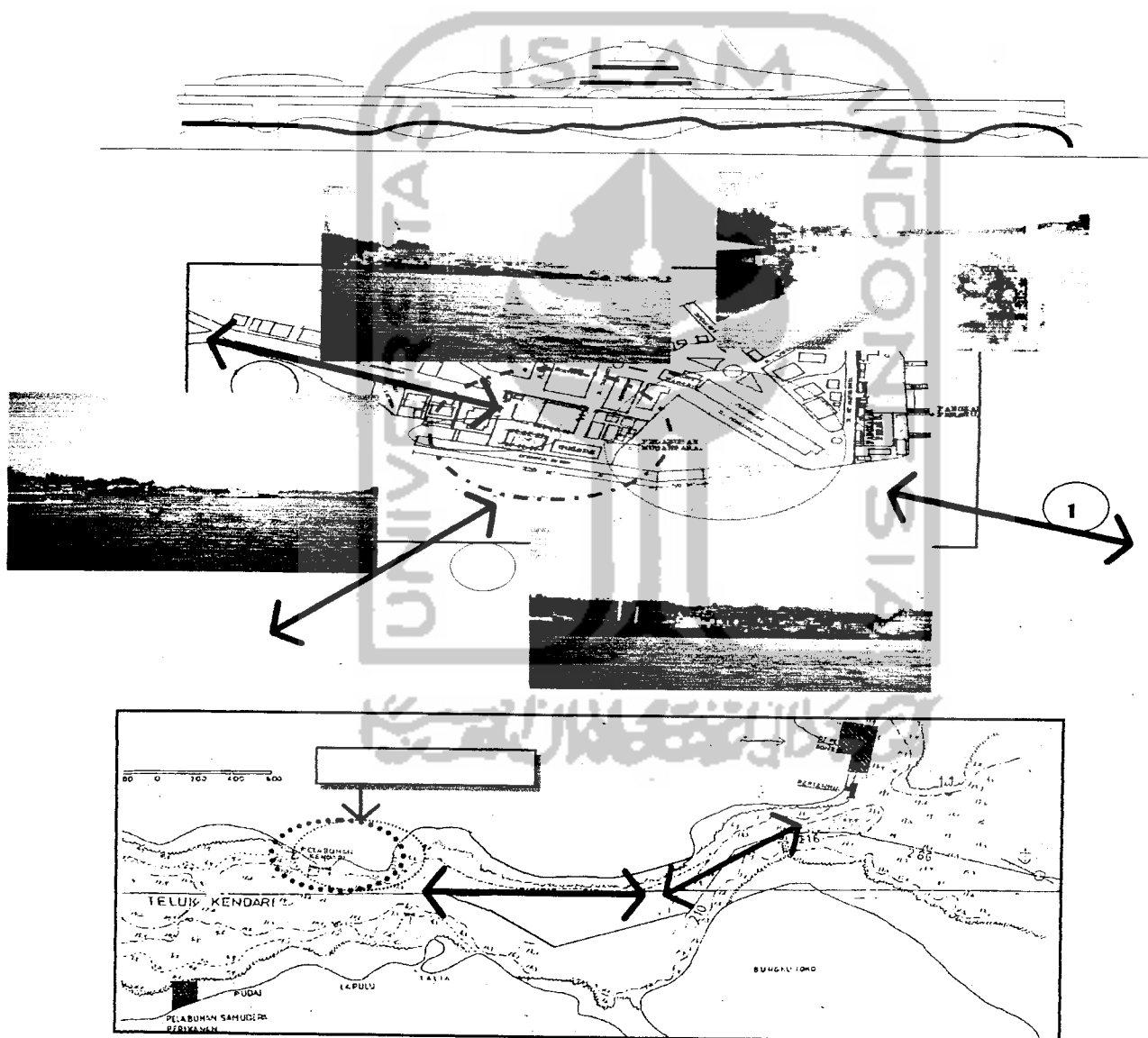
Untuk lebih mengeksplorasi landmark maka akan digunakan landmark sesuai dengan karakter landmark (lihat analisis diatas) kecuali Skala yang proporsional.sedang skala yang mendalam dapat digunakan, semua hal tersebut diterapkan pada Pelabuhan Kendari karena sesuai dengan karakter kota dan kawasan pelabuhan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



Gambar III.17: Rekomendasi Site plan

Pada gambar III.17 terdapat transformasi antara penyu 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



MRI.

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

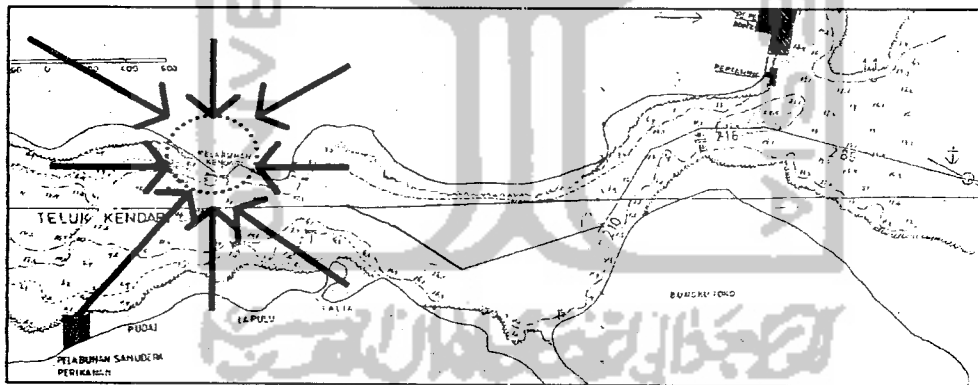
KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

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



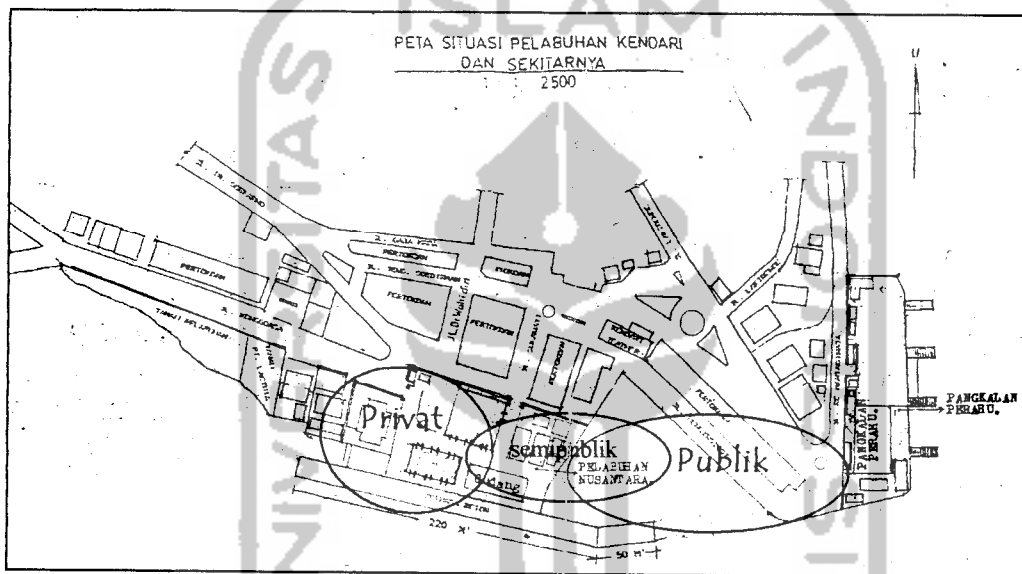
Gambar IV.1: Peta Orientasi Landmark
Sumber : Kadatin Pelindo IV

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

fungsi fasilitas pelayanan dengan mempertimbangkan kebutuhan fasilitas dan kenyamanan secara makro.

Dan untuk mencapai hal tersebut maka zoning kawasan dibagi menjadi fasilitas umum dan khusus untuk secara horizontal, zone luar bangunan dan dalam bangunan dipisahkan. dan untuk zone bangunan juga dibagi menjadi dua zone yaitu umum dan khusus melalui zoning vertical yang mana bagian bawah untuk umum dan bawah untuk khusus.



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

B. Konsep Dasar Perancangan.

1. Konsep Dasar Kebutuhan Ruang.

Kebutuhan ruang pada TPKL Kendari di peruntukkan sebagai pewadahan seluruh kegiatan atau aktifitas yang ada, ruang-ruang tersebut di rancang untuk mempermudah pelayanan pada TPKL di pelabuhan Kendari, Pengelompokkan aktifitas-aktifitas tersebut diwadahi oleh fasilitas-fasilitas utama dan penunjang, dimana

kebutuhan ruang tersebut didasari oleh permintaan pewadahan dan pelayanan pada pemakai serta prediksinya untuk untuk jangka waktu mendatang, yaitu tahun 2021. kebutuhan tersebut diantara lain :

a. Fasilitas Utama :

- Dermaga
- Ruang Hall
- Ruang Embarkasi
- Ruang Debarkasi
- Ruang Transit
- Ruang Karantina Dan Imigrasi
- Ruang Tunggu pengantar / penjemput
- Ruang penjualan Tiket dan Loker Informasi
- Ruang timbangan
- Ruang Pengelola
 - Ruang administrasi pemerintah
 - Ruang Bagian tata usaha
 - Ruang Seksi
 - Ruang Syahbandar
 - Ruang Komunikasi
 - Ruang Rapat
 - Ruang Gudang arsip
 - Ruang Administrasi 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

2. Konsep Dasar Sirkulasi dan Organisasi Ruang

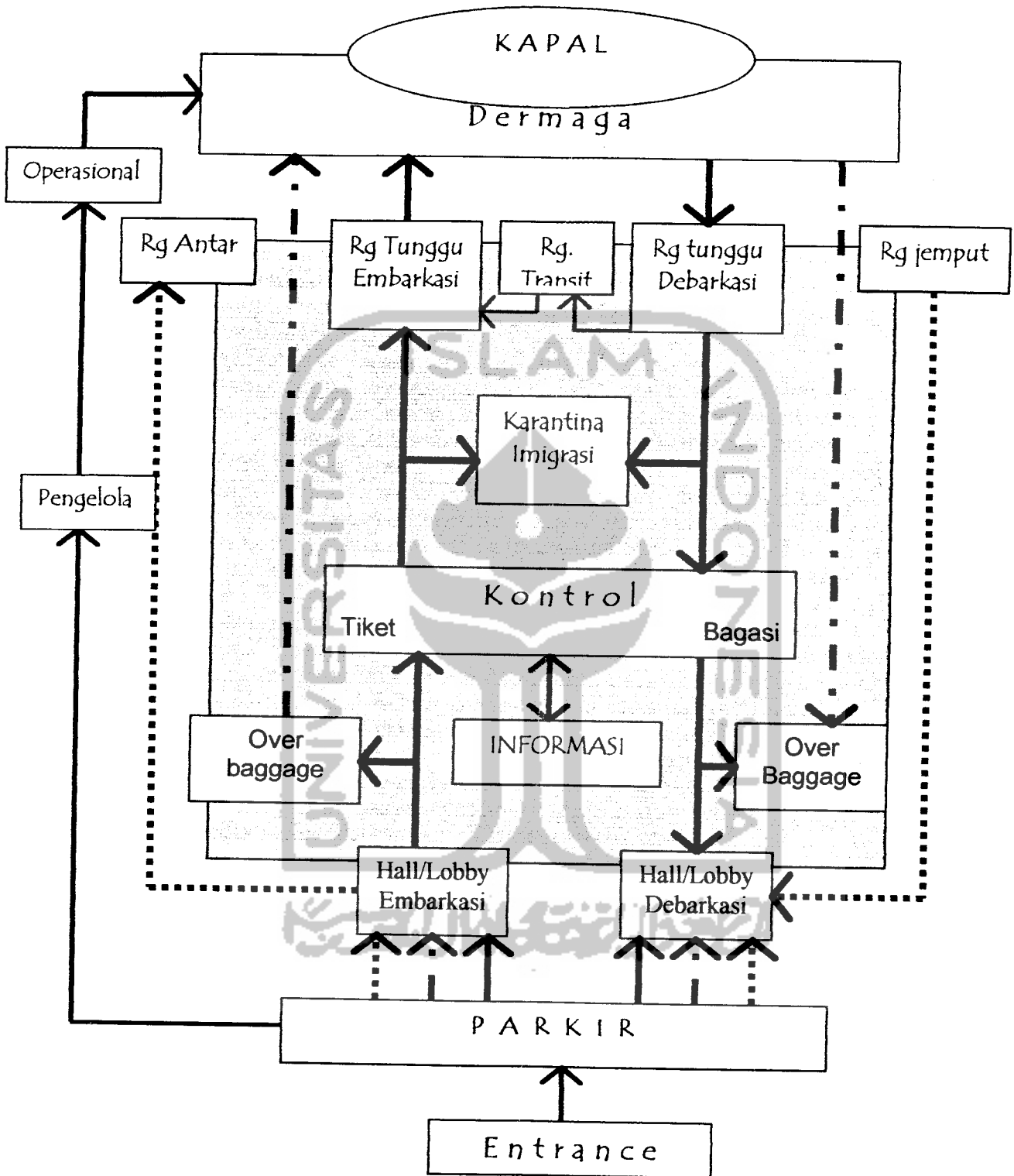
a. Konsep Dasar Sirkulasi

sirkulasi pada TPKL menimilkkan adanya *crossing*, karena pada saat *peak time* keadaan ini dapat menambah ruwet sirkulasi baik dalam dan luar bangunan.

1). Sirkulasi Ruang Dalam

Mengingat besarnya jumlah dalam menentukan sirkulasi ruang dalam maka yang *variable* yang diperhatikan adalah jenis penumpang , pengantar, serta penjemput. Konsep sirkulasi ruang dalam memiliki pola linear, dengan batasan :

- Memisahkan alur sirkulasi antara penumpang dan barang
- Mengutamakan kemudahan dan kenyamanan
- Menghindari adanya pertemuan sirkulasi yang berlawanan untuk menghindari adanya *crossing*.



Keterangan : — Penumpang - - - Barang Pengunjung

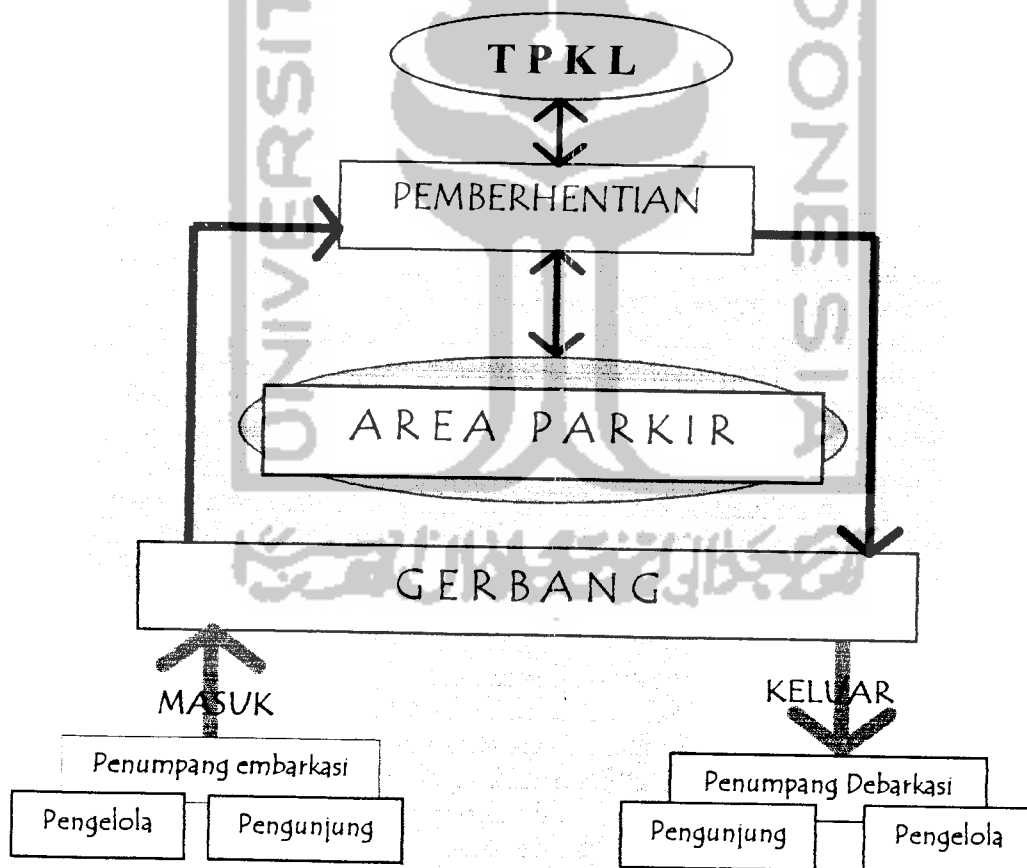
Gambar IV..3: Pola sirkulasi penumpang dan barang

Sumber : pemikiran

2) Sirkulasi Ruang Luar

Untuk sirkulasi ruang luar yang perlu diperhatikan adalah sirkulasi kendaraan yaitu yang beroda empat dan dua maka :

- Area parkir kendaraan pengantar dan penjemput dibedakan dengan parkir kendaraan pengelola
- Sirkulasi untuk kendaraan angkutan umum dan taxi tidak masuk kedalam lokasi hanya disediakan halte diluar lokasi yang tidak mengganggu sirkulasi dalam lokasi.
- Dan untuk mengantisipasi penumpukan kendaraan pada pintu entrance lokasi maka dipisahkan antara pintu masuk dan keluar kendaraan..

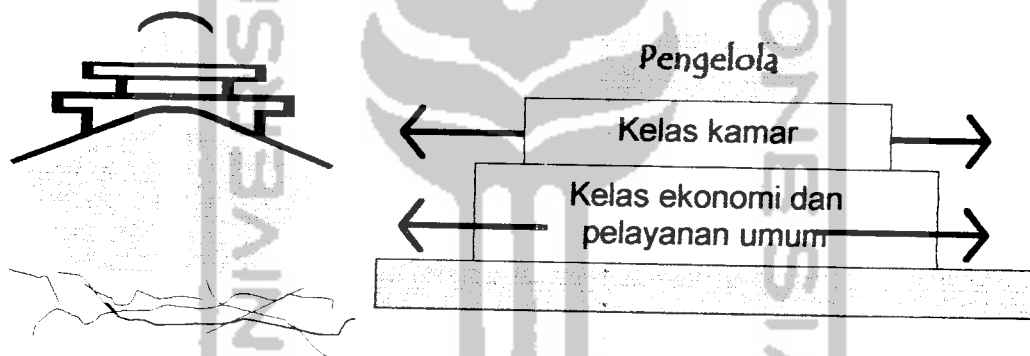


Gambar IV.4: Pola Sirkulasi Ruang Luar TPKL

Sumber : pemikiran

c. Konsep Dasar Organisasi Ruang

Organisasi ruang sangat erat kaitannya dengan sirkulasi pengguna karena dengan organisasi ruang yang baik akan mendapatkan jalur sirkulasi yang baik pula sesuai dengan pengguna yang akan ke ruang yang dituju oleh pengguna. Secara umum organisasi ruang diusahakan dapat mendistribusikan pemakai ketempatnya masing-masing melalui sirkulasi yang ada didalam bangunan.(lihat gambar IV.3 dan IV.4) dan untuk mengantisipasi kelonjakan penumpang antara penumpang kelas ekonomi dan penumpang kelas kamar maka akan dipisahkan secara vertikal.



Gambar IV.5 : Konsep Organisasi Ruang
Sumber : Pemikiran

3. Konsep Dasar Struktur dan Utilitas

a. Konsep Struktur

□ Sub Struktur

memakai pondasi gabungan Foot plate dengan sumuran sebagai pendukung kolom, serta pondasi menerus sebagai pendukung dinding dan kolom praktis.

- **Upper struktur**
System struktur yang digunakan adalah struktur rangka dengan beton bertulang dan penerapannya disesuaikan dengan bentang bangunan.
- **Sturktur Atap**
Menggunakan struktur rangka digabungkan dengan beton bertulang

b. Konsep Utilitas

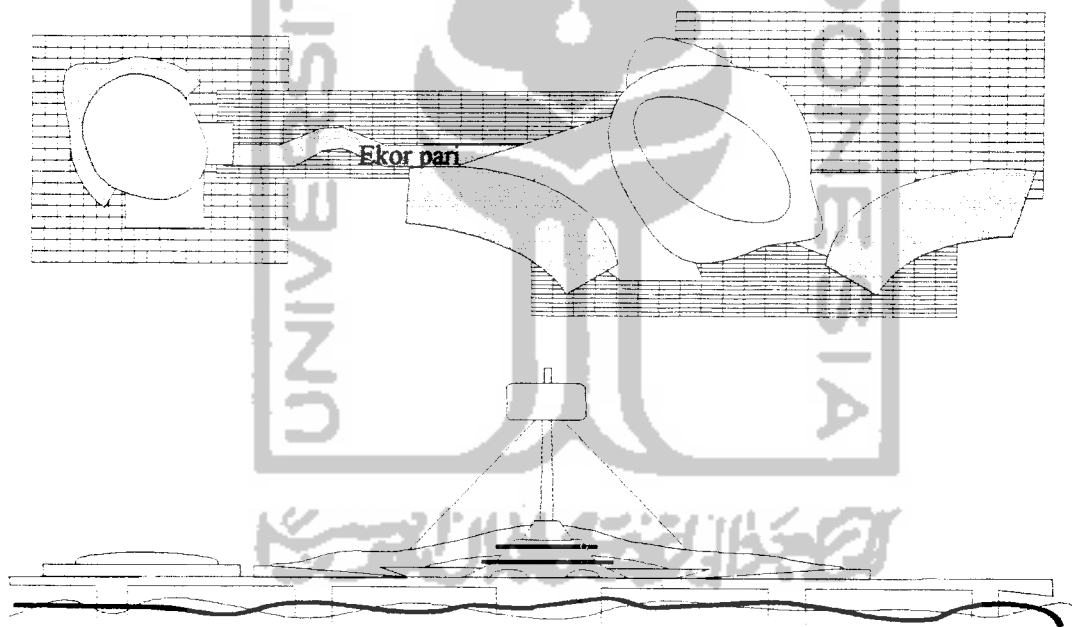
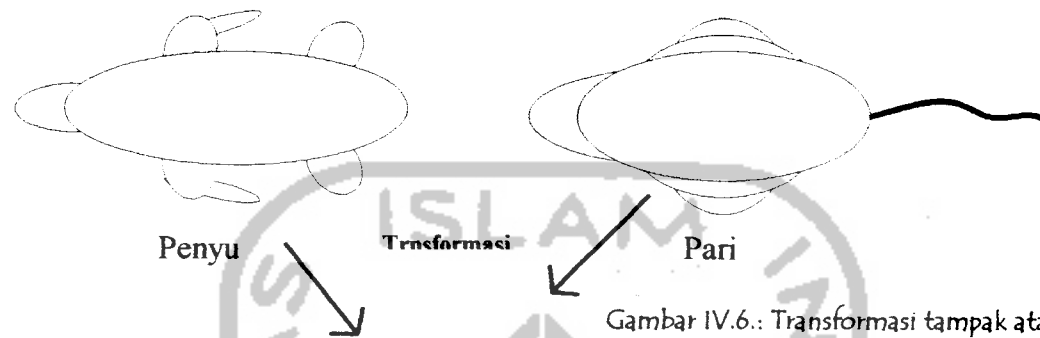
System utilitas yang digunakan untuk mendukung aktifitas bangunan adalah :

- Penerangan pada malam hari untuk dermaga menggunakan lampu sorot dan untuk parkir menggunakan lampu taman.
- Air bersih dari air PAM dan juga dari jet Pump untuk menyuplai air bersih. untuk kebutuhan aktifitas dalam bangunan.
- Air kotor dibuang pada sumur peresapan dan untuk limbah padat pada septic tank.
- Penggunaan AC pada ruang-ruang tertentu yang membutuhkan kondisi udara buatan.
- Fire proctection
- Telekomunikasi
- Security system
- Penangkal petir.

4. Konsep Dasar Penampilan Bangunan

Penampilan bangunan mentransformasikan secara tidak langsung kekhasan dari masyarakat Kendari, penampilan tersebut diwujudkan melalui transformasi metafora bentuk makanan pesisir pantai yaitu ikan pari dan penyu kedalam bentuk bangunan. Dalam hubungannya dengan landmark, penampilan bangunan ditonjolkan secara horizontal dan vertical. pada bangunan menggunakan ornamen-ornamen yang merupakan hasil utama dari laut atau binatang yang hidup di laut

Pemilihan penyu dan ikan pari sebagai konsep dasar penampilan karena pari dan penyu hidup di air laut yang sangat berkaitan erat dengan pelabuhan dan juga mempunyai ciri khas yang dinamis yang mana pola bentuk dasar tubuhnya adalah bulat atau lingkaran yang bersifat dinamis.



Gambar IV.7 : Konsep penampakan
Sumber: Pemikiran

DAFTAR PUSTAKA

1. Agerschou, Hans., *Planning and Design of Port and Marine Terminal*, John Wiley and Sons, Chichester, 1983
2. Ching, Francis D.K., *Arsitektur : bentuk, ruang dan susunannya* (terjemahan). Erlangga, Jakarta, 1993
3. Cliff Moughtin, Taner OC and Steven Tiesdell., *Urban Design : Ornament and Decoration*, Institute of Planning Studies, Nottingham, 1995
4. Fadli, Dodi, *Seminar Perancangan Arsitektur : Terminal Penumpang Kapal Laut*, UGM, 2001
5. Farris, Martin T., *Transportation*, Prentice Hall, Inc., New York, 1976
6. Fevrianto, Beni Salinas, *Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Perak Surabaya, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan*, UGM, 1989
7. Neufert, Ernst, *Data Arsitektur* (terjemahan), Erlangga 1991.
8. *Pelabuhan di Indonesia.*, download dari [www. PT Pelni. com](http://www.PT.Pelni.com)
9. Poerwadarminta, W.J.S., *Kamus Umum bahasa Indonesia*, PN Balai Pustaka, Jakarta, 1982
10. Purba, Radis., *Angkutan Muatan Laut*, Rineka Cipta, Jakarta, 1997.
11. *Port Richmond_files.*, download dari [www. Project of port.com](http://www.Projectofport.com)
12. PT. Pelindo., *Pelabuhan Indonesia : informasi pelabuhan Indonesia Wilayah IV*, Ujung Pandang, 1994
13. Quinn, A. DeF., *Design and Construction of Port and Marine Structure*, McGraw-Hill Book Company, New York, 1972
14. *Rencana UU RI No 221 th 1992 tentang Pelayaran*
15. Simonds, John Ormsbee., *Landscape Architecture*, McGraw-Hill Book Company, New York, 1983
16. Siswanto, *Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Emas Semarang, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan*, UGM, 1989

17. Sud Udi Kartono, perencanaan ulang terminal penumpang kapal laut Pelabuhan Belawan Medan, TA Ull, yogyakarta 1996.
18. Triatmodjo, Bambang., Pelabuhan, Beta Offset, Yogyakarta, 1996
19. White, Edward T., *Concept Sourcebook*, Architectural Media LTD, Arizona, 1983
20. Zahnd, Markus., *Perancangan Kota Secara Terpadu : Teori Perancangan Kota dan Penerapannya seri Strategi Arsitektur 2*, kanisius Yogyakarta, 1999
21. Pelabuhan di Indonesia., download dari [www. PT Pelni. com](http://www.PT Pelni. com)



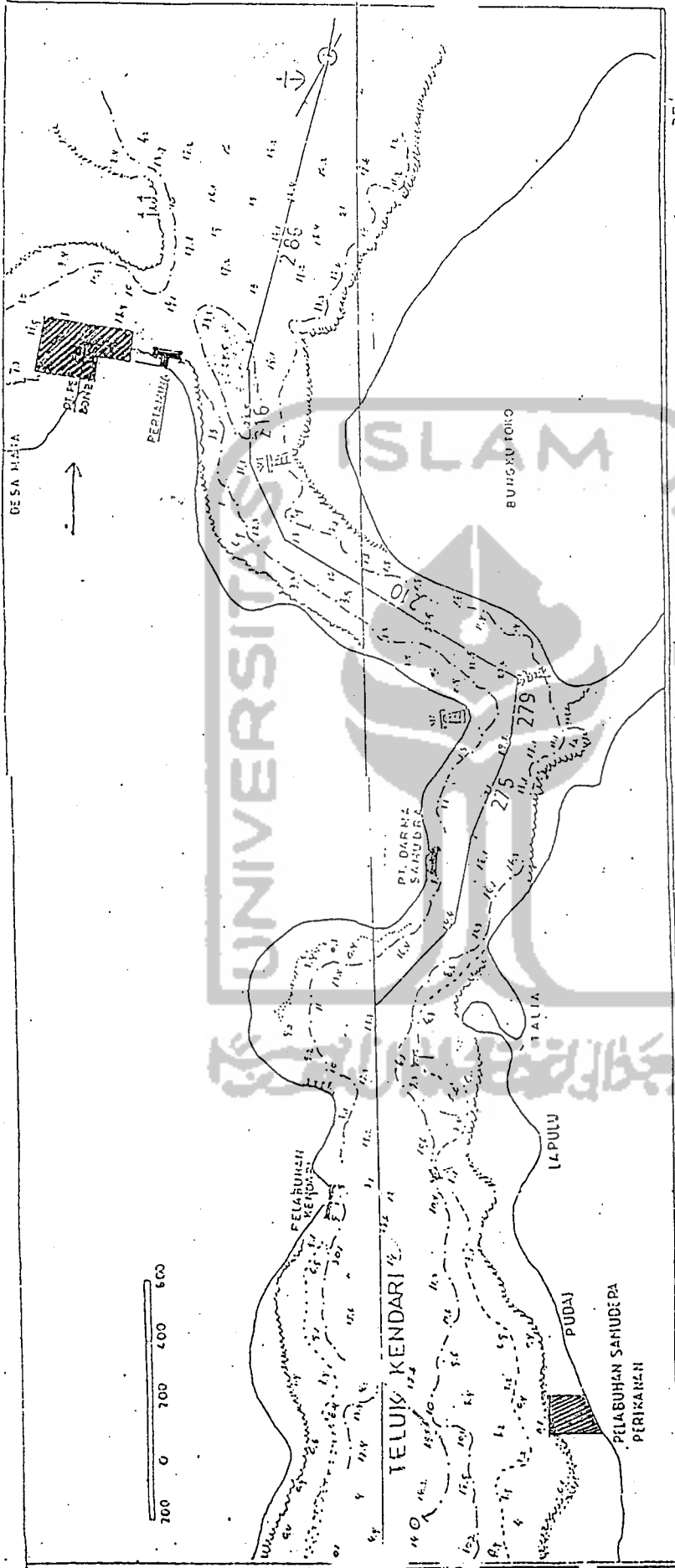
LAMPIRAN

1. Peta situasi
2. Gambar letak pelsus dan dersus
3. Peta hidrogafi pelabuhan Kendari dan sekitarnya
4. Peta kondisi pelabuhan Kendari
5. Daerah lingkungan kerja dan kepentingan perairan pelabuhan
6. Data kunjungan kapal dan arus penumpang tahun 2000 pelabuhan kendari.
7. Data arus perdagangan barang dalam dan luar negeri menurut jenis



GAMBAR LETAK PELSUS DAN DERSUS
 DIDALAM DAERAH LINGKUNGAN KERJA
 PERAIRAN PELABUHAN KENDARI

1 : 15000



37

36

35

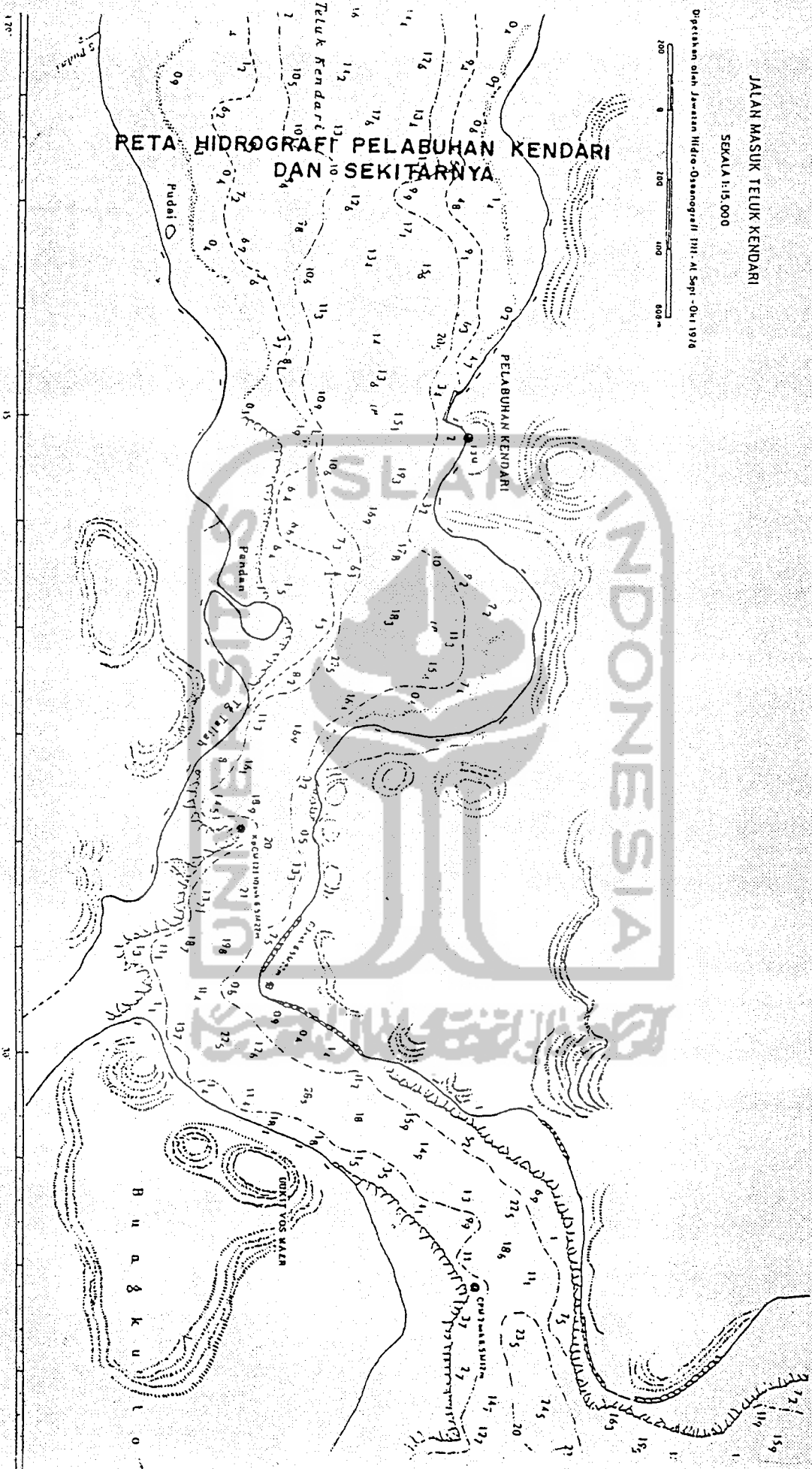
KETERANGAN

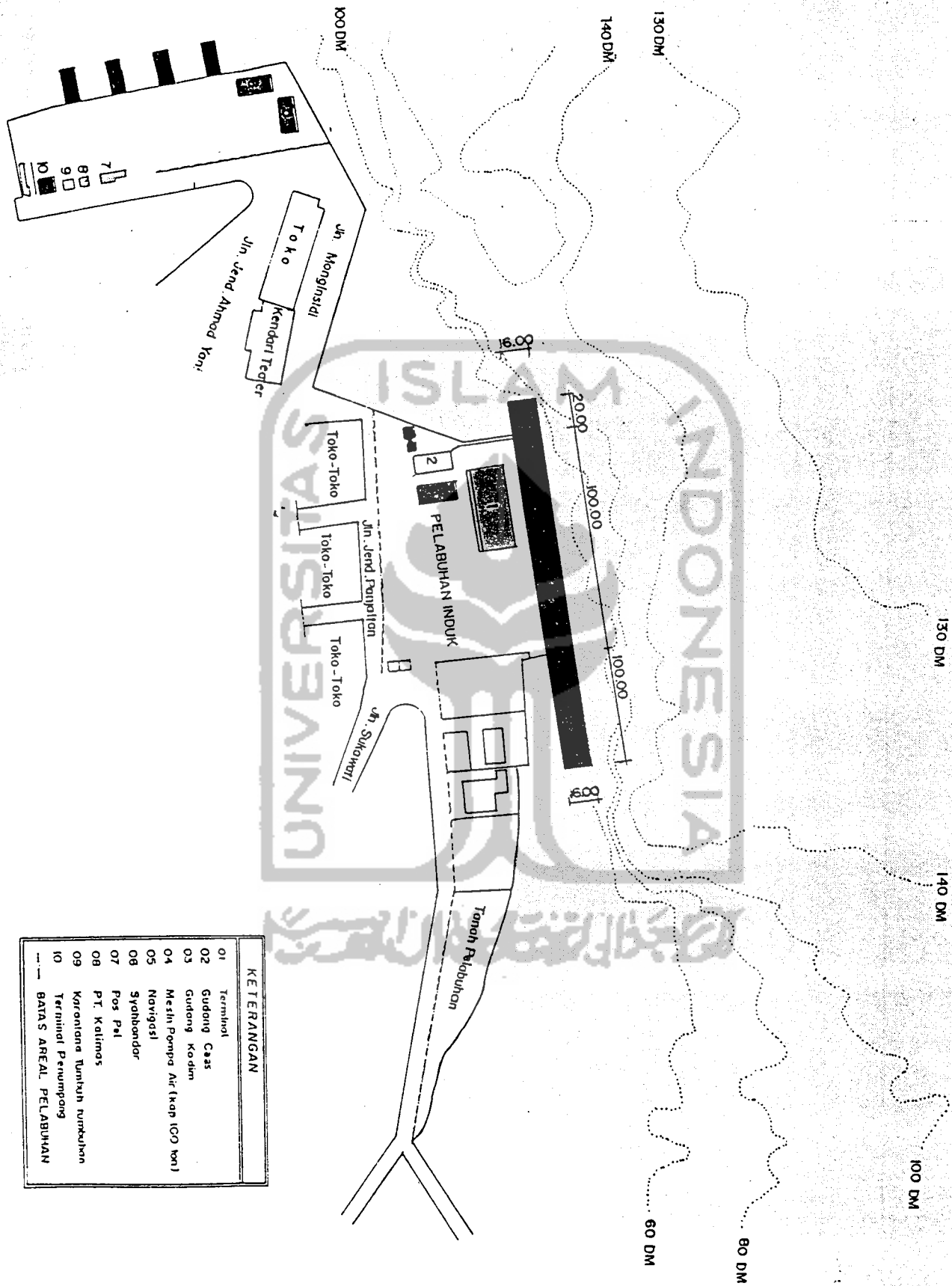
1. PELABUHAN PERIKANAN SAMUDERA 03° - 58' - 05" LU
 122° - 34' - 45" BT
2. P E R T A M I N A 03° - 58' - 07" LS
 122 - 36 - 33 BT
3. PT PERIKANAN KENDARI (PERKEN) 03° - 57' - 50" LS
 122° - 36 - 23 BT
4. PT DARMA SAMUDERA KENDARI 05° - 10' LS
 124 - 15 BT

Kendari, 19 Mei 1993

KEPALA CABANG FT (PERSERO)
 PELABUHAN INDONESIA IV KENDARI.

MURSALIM TADU
 NIPP.445100249



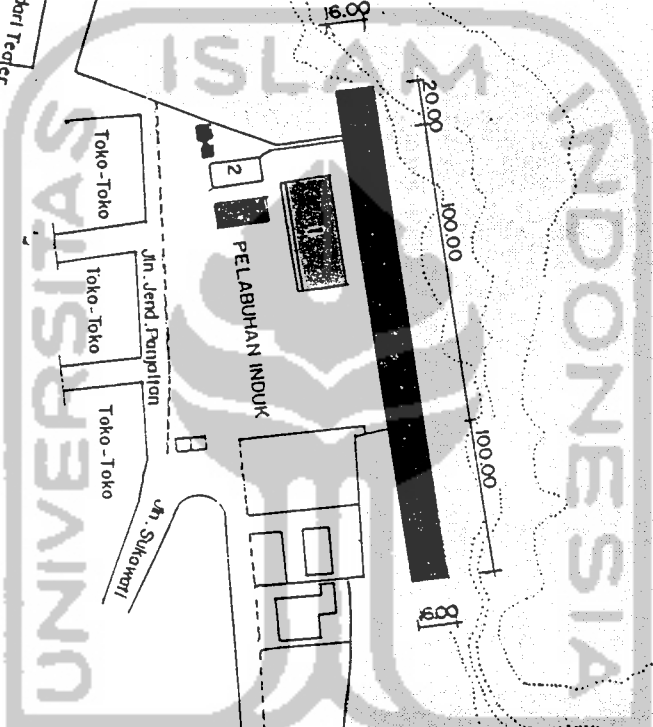


KETERANGAN

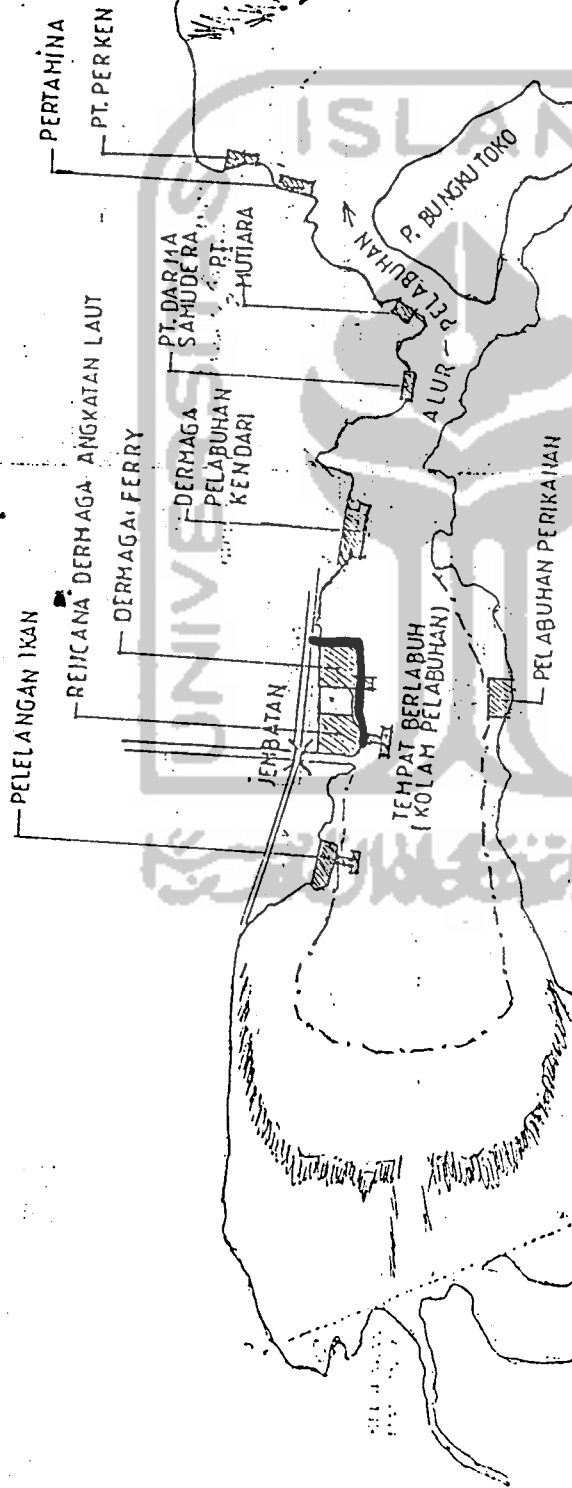
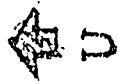
01	Terminal
02	Gudang Caas
03	Gudang Kodim
04	Mesin Pompa Air (kap 100 ton)
05	Navigasi
06	Syahbandar
07	Pos Pel
08	Pt. Kalimas
09	Korantana Tuntah turukha
10	Terminal Penumpang
Batas Areal PELABUHAN	

KENDARI

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10



DAERAH LINGKUNGAN KERJA DAN KEPENTINGAN
PERAIRAN PELABUHAN



Kendari, 28 Juni 1999

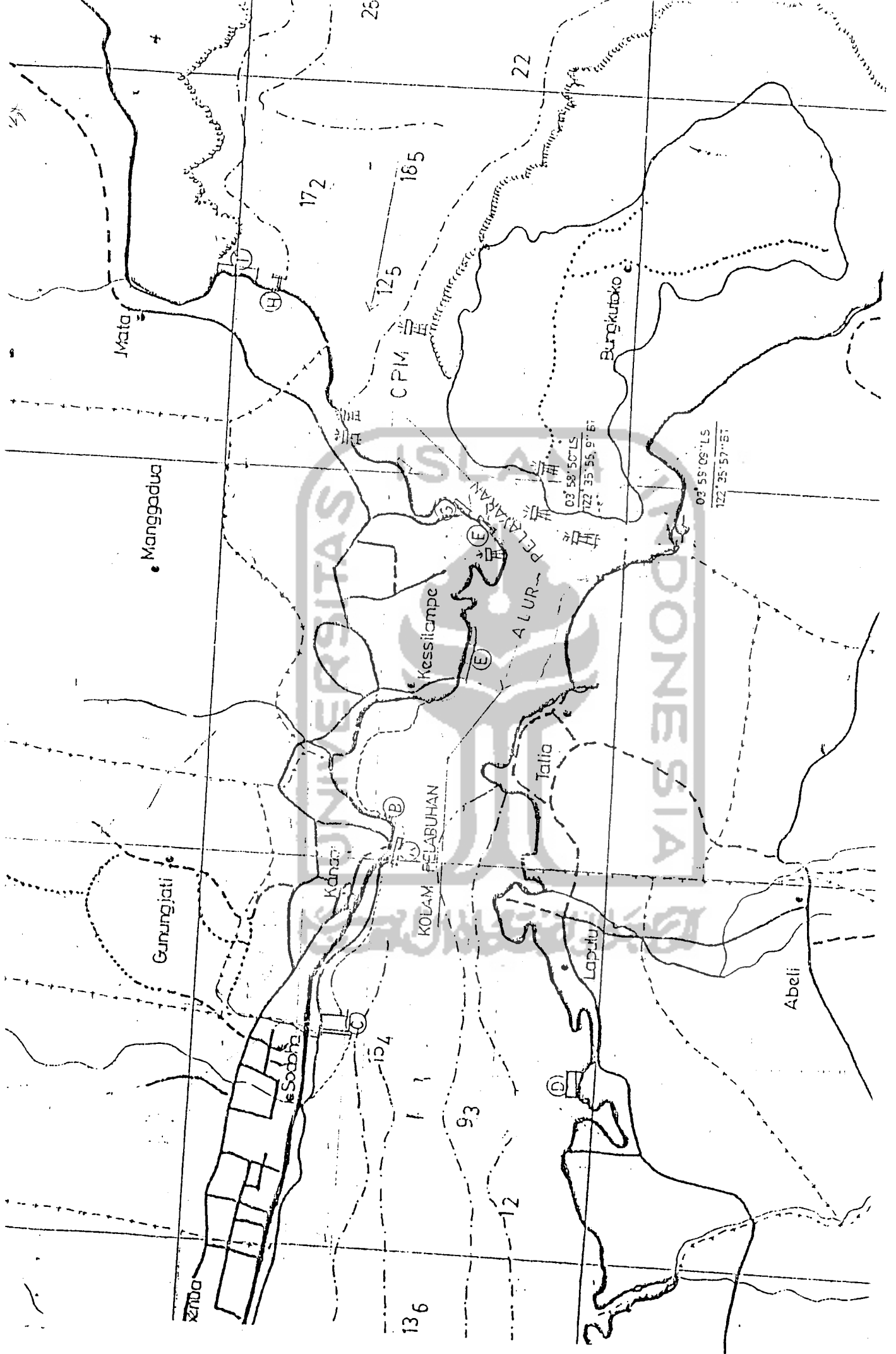
KEPALA DINAS USAHA

MURSALIM TADU
NIPP. 445100249

Mengesahkan :

KEPALA CABANG PT(PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA IV KENDARI

L. L E B A N G
NIPP. 444071130



**KUNJUNGAN KAPAL DAN ARUS PENUMPANG TAHUN 2000
DI PELABUHAN KENDARI**

BULAN	KAPAL PELNI		PENUMPANG PELNI (Orang)		KAPAL CEPAT		PENUMPANG KAPAL CEPAT (Orang)	
	CALL	GT			CALL	GT		
January	2	12,044	Turun	1,862	81	7,590	Turun	14,398
			Naik	1,350			Naik	15,781
February	2	12,044	Turun	1,006	89	7,743	Turun	12,718
			Naik	1,257			Naik	12,548
March	2	12,044	Turun	1,505	84	7,308	Turun	12,186
			Naik	1,357			Naik	17,270
April	2	12,044	Turun	1,283	88	7,656	Turun	9,208
			Naik	1,244			Naik	13,287
May	2	12,044	Turun	1,392	96	8,352	Turun	9,540
			Naik	1,012			Naik	13,920
June	2	12,044	Turun	1,593	95	8,273	Turun	8,529
			Naik	1,133			Naik	12,847
July	2	12,044	Turun	1,332	120	9,990	Turun	12,352
			Naik	742			Naik	16,394
August	2	12,044	Turun	1,269	145	13,949	Turun	13,733
			Naik	1,029			Naik	15,548
September	2	12,044	Turun	1,404	139	12,731	Turun	7,507
			Naik	878			Naik	9,262
October	2	12,044	Turun	1,318	187	21,998	Turun	6,813
			Naik	1,207			Naik	8,415
November	2	12,044	Turun	1,384	303	22,614	Turun	10,366
			Naik	1,099			Naik	14,123
December	2	12,044	Turun	1,617	136	15,472	Turun	9,818
			Naik	1,723			Naik	15,904
Total	24	144,528	Turun	16,965	1,563	143,676	Turun	127,168
			Naik	14,031			Naik	165,299
Rata-rata	2	12,044	Turun	1,414	130	11,973	Turun	10,597
			Naik	1,169			Naik	13,775

KENDARI, 30 JANUARI 2001

MENGETAHUI :

KEPALA DATA DAN INFORMASI



JOHN LAPOD

Pts.KEPALA CABANG PT.(PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA IV KENDARI



ALEX SITORUS

**ARUS PERDAGANGAN BARANG DALAM NEGERI
MENURUT JENIS KOMODITI**

1. MUAT

TAHUN	JENIS KOMODITI	TON/M3	JENIS KEMASAN	PELABUHAN TUJUAN	KETERANGAN
1	2	3	4	5	7
1998	1. Beras	2,650	Bag Cargo	BAU-BAU	DERUM
	2. Jambu Mente	8,982	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	3. Kedele	149	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	4. Pupuk	2,430	Bag Cargo	BAU-BAU	DERUM
	5. Semen	308	Bag Cargo	BAU-BAU	
	6. Baja/Besi Beton		Heavy Cargo		
	7. Aspal Drum		Drum		
	8. Kayu Gergajian	40	Unitized	SURABAYA	
	9. Cokelat	163	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
		TOTAL 1 S/D 9	14,722		
	TOTAL 1998	365,377			
1999	1. Beras	7,607	Bag Cargo	BAU-BAU	DERUM
	2. Jambu Mente	2,094	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	3. Tepung Terigu/Sagu	1,446	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	4. Pupuk	430	Bag Cargo	BAU-BAU	DERUM
	5. Semen				
	6. Baja/Besi Bekas	121	Heavy Cargo	SURABAYA	DERUM
	7. Aspal	481	Drum	BANGGAI	DERUM
	8. Kayu Gergajian	1,143	Palletized	SURABAYA	DERUM
	9. Cokelat	251	Bag Cargo	MAKASSAR	DERUM
		TOTAL 1 S/D 9	13,573		
	TOTAL 1999	396,785			
2000	1. Beras	556	Bag Cargo	BAU-BAU	DERUM
	2. Jambu Mente	405	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	3. Tepung Terigu/Sagu	273	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	4. Rotan	6,399	Palletized	SURABAYA	DERUM
	5. Kopra	3,135	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
	6. Baja/Besi Beton	1,258	Heavy Cargo	SURABAYA	DERUM
	7. Aspal	1,724	Drum	BAU-BAU	DERUM
	8. Kayu Gergajian	1,789	Palletized	SURABAYA	DERUM
	9. Cokelat	31	Bag Cargo	SURABAYA	DERUM
		TOTAL 1 S/D 9	15,570		
	TOTAL 2000	404,236			

**ARUS PERDAGANGAN BARANG LUAR NEGERI
MENURUT JENIS KOMODITI**

2. EKSPOR

TAHUN	JENIS KOMODITI	TON/M3	JENIS KEMASAN	PELABUHAN TUJUAN (DESTINATION)	KETERANGAN
1	2	3	4	5	7
1995	Ikan Beku	4,780	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS
1996	Ikan Beku	7,100	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS
1997	Ikan Beku	6,527	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS
1998	Ikan Beku	4,382	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS
1999	Ikan Beku	5,446	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS
2000	Ikan Beku	7,444	Bag Cargo	Taiwan/Jepang	DERSUS

KENDARI, 31 JANUARI 2001

MENGETAHUI :

KEPALA DATA DAN INFORMASI



JOHN LAPOD
NIPP. 463071462

Pts. KEPALA CABANG PT(PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA IV KENDARI



ALEX SITORUS
NIPP. 467041556

**ARUS PERDAGANGAN BARANG DALAM NEGERI
MENURUT JENIS KOMODITI**

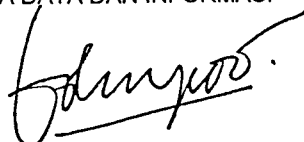
1. BONGKAR

TAHUN	JENIS KOMODITI	TON/M3	JENIS KEMASAN	PELABUHAN ASAL	KETERANGAN
1	2	3	4	5	7
1998	1. Beras	15,882	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	2. Gula Pasir	3,262	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	3. Tepung terigu	1,393	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	4. Jambu Menté	0			
	5. Minyak Gorang	4,390	Drum	SURABAYA	DERUM
	6. Cokelat	0			
	7. Pupuk	14,611	Bagcar	BONTANG	DERUM
	8. Semen	44,864	Bagcar	BIRINGKASSI	DERUM
	9. Baja /Besi Beton	1,672	Hvy. Cargo	SURABAYA	DERUM
	10. Aspal Cair	7,346	Drum	BAU-BAU	DERUM
	11. BBM	131,406	C .Cair BBM	MAKASSAR	DERSUS
	12. Kayu Gergajian/Kayu Lapis	0			
	13. Komoditi lainnya	64,985	Gencar	SURABAYA	DERUM
	TOTAL 1 S/D 13		289,811		
TOTAL 1998		365,377			
1999	1. Beras	7,629	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	2. Gula Pasir	3,869	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	3. Tepung terigu	0	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	4. Jambu Menté				
	5. Minyak Gorang	6,591	Drum	SURABAYA	DERUM
	6. Cokelat	0			
	7. Pupuk	11,178	Bagcar	BONTANG	DERUM
	8. Semen	51,646	Bagcar	BIRINGKASSI	DERUM
	9. Baja /Besi Beton	4,591	Hvy. Cargo	SURABAYA	DERUM
	10. Aspal Cair	4,316	Drum	BAU-BAU	DERUM
	11. BBM	151,137	C .Cair BBM	MAKASSAR	DERSUS
	12. Kayu Gergajian/Kayu Lapis	0			
	13. Komoditi lainnya	81,884	Gencar	SURABAYA	DERUM
	TOTAL 1 S/D 13		322,841		
TOTAL 1999		396,785			
2000	1. Beras	0	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	2. Gula Pasir	3,053	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	3. Tepung terigu	1,439	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	4. Kedele	33	Bagcar	SURABAYA	DERUM
	5. Jambu Menté	276	Bagcar		DERUM
	6. Minyak Gorang	4,050	Drum	SURABAYA	DERUM
	7. Cokelat	0			
	8. Pupuk	5,756	Bagcar	BONTANG	DERUM
	9. Semen	59,696	Bagcar	BIRINGKASSI	DERUM
	10. Baja /Besi Beton	6,361	Hvy. Cargo	SURABAYA	DERUM
	11. Aspal Cair	3,553	Drum	BAU-BAU	DERUM
	12. BBM	173,809	C .Cair BBM	MAKASSAR	DERSUS
	13. Kayu Gergajian/Kayu Lapis	36	Palletized	SURABAYA	DERUM
	14. Komoditi lainnya	88,619	Gencar	SURABAYA	DERUM
TOTAL 1 S/D 13		346,681			
TOTAL 2000		404,236			

KENDARI, 31 JANUARI 2001

MENGETAHUI :

KEPALA DATA DAN INFORMASI



JOHN LAPOD
NIPP. 463071462

Pts. KEPALA CABANG PT(PERSERO)
PELABUHAN INDONESIA IV KENDARI



ALEX SITORUS
NIPP. 467041556