

BAB IV

PENDEKATAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

4.1. Lokasi Site.

Lokasi site ditentukan pada zone Dermaga Nusantara, karena :

- Merupakan zone khusus pelayaran kapal Nusantara.
- Tata guna tanah masih memungkinkan untuk pengembangan.

4.1.1. Pemilihan Alternatif Site.

Untuk mendapatkan site yang sesuai dengan tuntutan pengembangan TPKL Tanjung Emas perlu ditentukan dengan kriteria pemilihan site dengan beberapa pertimbangan-pertimbangan :

a. Dasar penentuan alternatif site :

- . Pemilihan alternatif site diambil beberapa site yang memungkinkan sebagai site untuk pengembangan TPKL Tanjung Emas.

Memungkinkan pengembangan dalam arti :

Site yang akan dijadikan pengembangan dapat lebih mawadahi kegiatan terminal, baik tuntutan terhadap bangunan TPKL yang memenuhi syarat sebagai sistem terminal (tuntutan kebutuhan besaran ruang dan pola peruangan yang membedakan karakteristik pelakunnya) maupun tuntutan terhadap sarana dan prasarana

penunjang kegiatan TPKL).

- Pemilihan Alternatif Site dapat berupa site kosong yang terdapat pada zone lingkungan Dermaga Nusantara yang mempunyai alasan untuk dipakai sebagai site pengembangan TPKL.

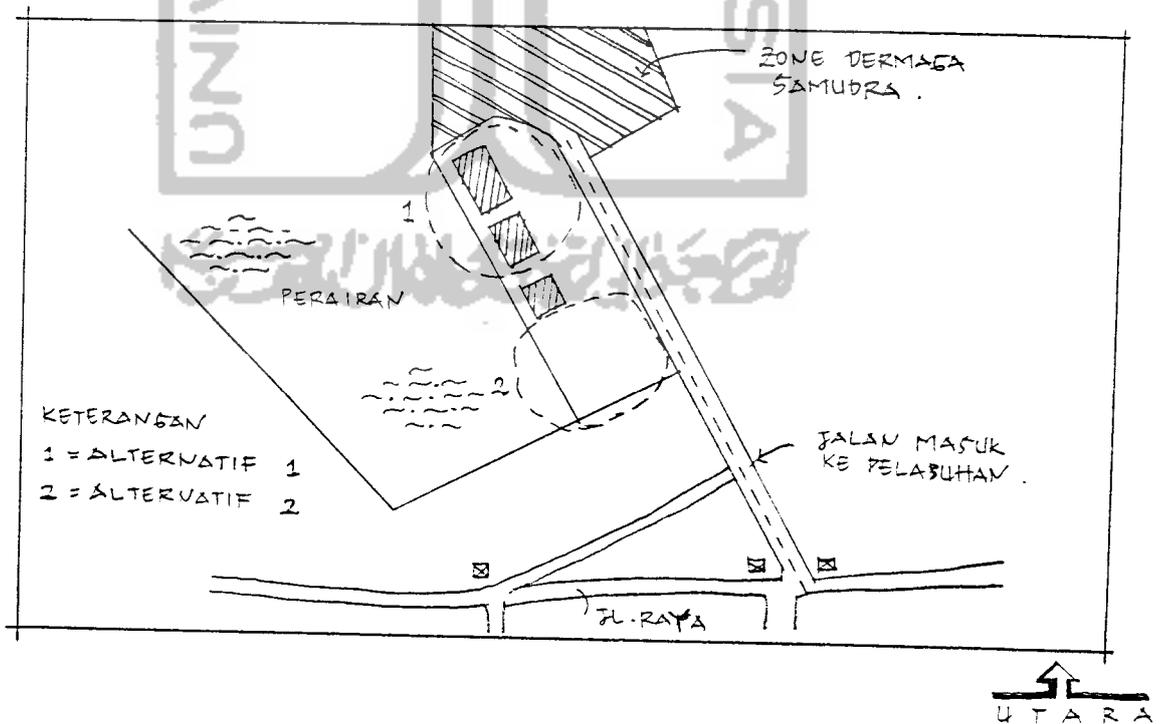
Berdasarkan amatan terhadap lokasi zone Dermaga Nusantara, site yang dapat digunakan sebagai pengembangan TPKL Tanjung Emas Semarang adalah :

Alternatif Site :

Alternatif 1 : Menempati site TPKL lama (yang ada sekarang) ditambah dengan gudang penumpukan sebelah Selatan TPKL lama.

Alternatif 2 : Sebelah selatan alternatif ke-2 (site tersebut merupakan lahan kosong)

Gambar IV.1. Lokasi Alternatif Site.



b. Dasar pertimbangan Pemilihan Alternatif Site :

1. Kemungkinan Pengembangan.

Nilai 3 : Jika area pengembangan masih tersedia luas.

Nilai 2 : Jika area pengembangan terbatas luasnya (tidak mencukupi).

Nilai 1 : Jika area pengembangan tidak memungkinkan.

2. Akses (pencapaian).

Nilai 3 : Dekat dengan jalan masuk (tempat pemberhentian dengan bus kota).

Nilai 2 : Jarak sedang dari jalan masuk dan kurang terjadi over lap dengan lalu lintas kendaraan barang).

Nilai 1 : Jarak jauh dengan jalan masuk dan sering terjadi over lap dengan lalu lintas kendaraan barang).

Tabel IV.1 Pemilihan Alternatif Site

Pertimbangan alt.	alt.1	alt.2
kemungkinan pengembangan	2	3
akses	1	3
jumlah	3	6

Dari tabel diatas site yang terpilih dengan nilai 6, yaitu Alternatif 2 (sebelah selatan dari alternatif 1 menempati

tanah kosong).

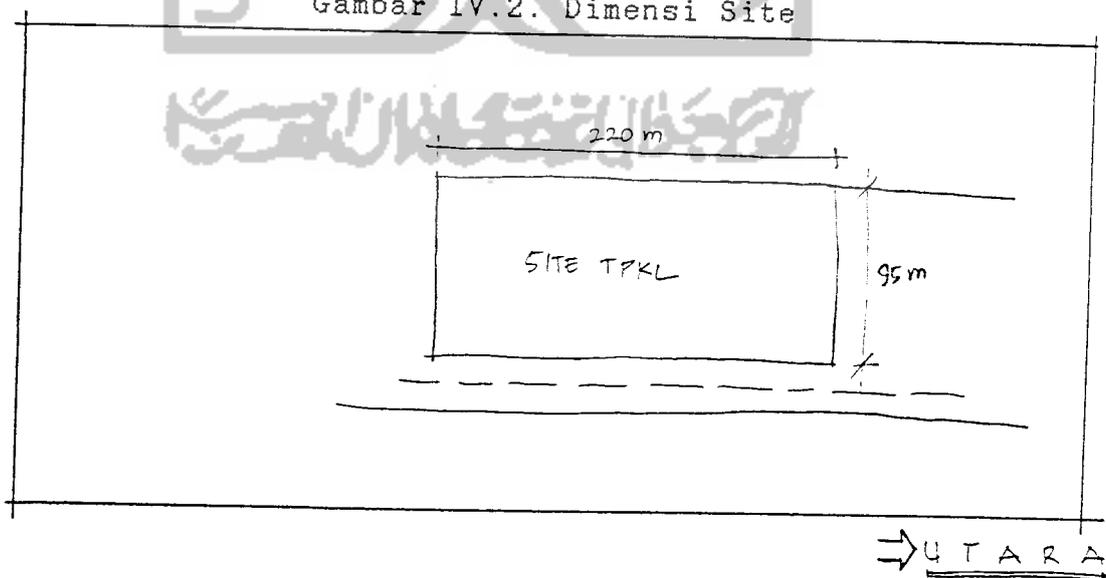
- * Alternatif 1, yang tadinya merupakan bangunan TPKL diajukan sebagai gudang penumpukan barang.
- * Sedang gudang ketiga dari TPKL lama, yang tadinya juga merupakan gudang penumpukan barang diajukan masih digunakan sebagai gudang penumpukan barang, sedang untuk menjawab tantangan masa depan dengan kebutuhan masyarakat yang makin meningkat, diharapkan site ini dapat dipakai sebagai site pengembangan untuk masa berikutnya.

Batasan Site Terpilih :

Lokasi Site terpilih terletak pada zone dermaga nusantara dengan batasan-batasan sebagai berikut :

- Sebelah Utara, gudang penumpukan
- Sebelah Selatan, perkantoran.
- Sebelah Barat, Perairan laut Nusantara.
- Sebelah Timur, jalan utama pelabuhan dan kantor PT.Pelabuhan Indonesia III, cabang Semarang.

Gambar IV.2. Dimensi Site



Keadaan Alam Disekitar Site.

- a. Karakteristik tanah : - Merupakan tanah rawa dimana tanah keras berada jauh dibawah permukaan.
- kontur tanah datar.
- b. Angin dan pasang surut : kecepatan angin tidak berpengaruh terhadap perencanaan pelabuhan.
- c. Gelombang : tidak berpengaruh terhadap perencanaan TPKL atau untuk manuver kapal karena zone Nusantara tersebut sudah dikelilingi penahan gelombang.

4.2. Pendekatan Program Ruang.

4.2.1. Jenis-Jenis Pelaku Kegiatan Dan Kebutuhan Ruang.

PELAKU KEGIATAN	JENIS KEGIATAN	KEBUTUHAN RUANG
* Penumpang. embarkasi	.masuk ke area terminal dengan kendaraan umum (ojeg, taxi, minicolt) atau kendaraan pribadi	.parkir kendaraan pribadi/umum
	.memasuki bangunan terminal	.hall penerima umum .ruang informasi
	.membeli tiket	.kios tiket
	.penimbangan barang (bagi penumpang yang melebihi ketentuan)	.ruang bagasi
	.processing	.ruang processing
	.menunggu sementara/istirahat	.ruang embarkasi

	.kebutuhan umum	.kantin, lavatory, mushollah.
* penumpang debarkasi.	.turun dari kapal .memasuki bangunan terminal. .mengambil barang (bagasi) .istirahat .kebutuhan umum .pengambilan/penukaran uang. .keluar	.ruang dermaga .ruang debarkasi .ruang bagasi .hall penerima umum .kantin, Mushollah, lavatory, souvenir. .Bank .hall penerima umum, entrance, parkir.
* pengantar penjemput	.memasuki area TPKL .memasuki bangunan terminal .menunggu .kebutuhan umum .pengambilan/ penukaran uang	.parkir kendaraan .hall penerima umum .ruang tunggu pengantar dan penjemput .kantin, Mushollah, dan lavatory. .bank
* pengelola	.datang .memasuki area TPKL .melakukan kegiatan administrasi, dan pengontrolan .memberikan informasi .pengelompokkan manajerial	.ruang parkir .ruang sirkulasi karyawan .ruang informasi .ruang pimpinan, sekertaris dan

	.rapat	karyawan.
	.menjaga keamanan	.ruang rapat
	.kebutuhan umum	.pos penjagaan
		.kantin, lavatory, Mushollah.
* pengelola/ teknisi	.penyimpanan peralatan barang	.gudang

4.2.2. Pengelompokkan Ruang :

A. Pelayanan Umum.

- Lobby sebagai penerima umum embarkasi.
- Holl penumpang debarkasi
- ruang tunggu embarkasi.
- ruang debarkasi.
- ruang tunggu pengantar
- ruang informasi
- ruang pembelian tiket
- fasilitas penunjang (cafe)
- Fasilitas ibadah.
- lavatory.
- Processing Penumpang dan Bagasi.
 - . Ruang pemeriksaan, tiket dan bagasi.
 - . ruang penyerahan over bagasi
 - . ruang pengambilan over bagasi.
- Usaha Komersial.
 - . cafetaria.

- . kios-kios
- . toko souvenir.
- Kendaraan.
 - . Area parkir mobil pengantar.
 - . Area parkir mobil angkutan umum (minicol, taxi dan ojeg).
 - . Area parkir pengelola.
- Dermaga, tambatan kapal
- Jalan-jalan sirkulasi darat.
- Gudang.

B. Pengelola.

- ruang kepala dan sekretaris.
- ruang staf.
- ruang rapat

4.2.3 Besaran Ruang.

1. Kelompok Pelayanan Umum :

Jumlah Penumpang Embarkasi sama dengan jumlah penumpang debarkasi sebanyak 1250 orang per trayek kapal.

- . Pengantar : penumpang Embarkasi = 0,4 : 1 = jumlah pengantar adalah 500 orang.
- . Penjemput : penumpang Debarkasi = 0,2 : 1 = jumlah penjemput 250 orang

Berdasarkan standar dari Ernst Neufert dalam Data

Arsitek (terjemahan), standar yang optimal untuk ruang sirkulasi adalah $0,3 \text{ orang/m}^2$ orang.

a. Hall Penerima Umum Embarkasi.

Dihitung berdasarkan asumsi jumlah penumpang akibat terjadinya $1/4$ jam over lap waktu kedatangan antara penumpang dan waktu debarkasi penumpang.

- $1/4$ jam kedatangan penumpang embarkasi dan pengantar sebesar $30\% \times 1750$ orang Penumpang embarkasi ditambah pengantar = 525 orang, sifatnya mengalir, diasumsikan akumulasi terbanyak pada hall sebanyak 30% -nya = 158 orang.

Jadi jumlah keseluruhan ruang hall penerima umum embarkasi adalah $158 \times 10/3 = 527 \text{ m}^2$.

b. Ruang hall Debarkasi.

- Penumpang debarkasi ditambah penjemput = 600 orang, sifatnya mengalir, diasumsikan akumulasi terbanyak pada hall sebesar 25% -nya (karena alirannya lebih cepat dan lebih konstan dibanding penumpang embarkasi maka nilai akumulasinya diasumsikan lebih rendah) = 150 orang.

Jadi jumlah keseluruhan pemakai hall penerima umum sebesar $150 \times 10/3 = 500 \text{ m}^2$.

c. Ruang tunggu Penumpang Embarkasi.

Dibagi dalam tiga kelompok ruang berdasarkan jenis kelas

tiket yang dibeli yaitu :

- . ruang 1 = untuk tiket kelas 1 (eksekutif) = 14 orang,
kebutuhan ruang = 35 m^2
- . ruang 2 = untuk tiket kelas 2 = 40 orang, kebutuhan
ruang = 100 m^2 .
- . ruang 3 = untuk tiket kelas Ekonomi = 1196 orang,
kebutuhan ruang = 2990 m^2 .

Berdasarkan Data Arsitek dari Erns Neufert Standart ruang tunggu optimal dimana terjadi kegiatan duduk, menunggu, dan berjalan adalah $0,4 \text{ orang/m}^2 = 10/4$ orang. Maka besaran ruang tunggu penumpang embarkasi adalah : $1250 \times 10/4 = 3125 \text{ m}^2$.

d. Ruang Penumpang Debarkasi.

Penumpang debarkasi pada periode puncak = 500 orang, namun karena sifatnya yang mengalir maka diasumsikan kapasitas hall tersebut 25% dari 500 orang = 125 orang. Kebutuhan hall penumpang debarkasi adalah : $125 \times 10/3 = 416 \text{ m}^2$.

e. Ruang Tunggu Pengantar.

Jumlah pengantar dan penjemput yang diwadahi = 500 orang, sedang standar ruang tunggu = $10/4 \text{ m}^2/\text{orang}$. Jadi besaran ruang tunggu pengantar dan penjemput adalah : $500 \times 10/4 = 1.250 \text{ m}^2$.

f. Ruang penjualan tiket.

Pemesanan tiket oleh penumpang pada umumnya seminggu sebelum pemberangkatan di kantor PT. PELNI atau agen-agen yang menyediakan tiket, untuk penumpang yang membeli tiket di terminal pada saat hari keberangkatan jumlahnya diasumsikan 5% dari jumlah keseluruhan penumpang. Loker dibuka 2 jam sebelum kapal berangkat dengan kecepatan pelayanan 60 detik/orang, maka setiap periode (selama 1/2 jam) jumlah pembeli yang dapat dilayani adalah $(30 \times 60) : 60 = 30$ orang, dengan demikian cukup dibutuhkan 1 unit tempat penjualan tiket dengan ukuran $3 \times 2 \text{ m}^2 = 6 \text{ m}^2$, Untuk memperlancar pelayanan agar tidak terjadi antrian panjang yaitu dengan membuka dua loket dalam satu ruang.

g. Ruang Informasi.

Dibutuhkan 3 orang petugas, karena kegiatan ini tidak memerlukan pergerakan yang terlalu besar maka dibutuhkan ruang sebesar $3 \times 4 = 12 \text{ m}^2$.

h. Cafeteria.

Untuk ruang tunggu pemberangkatan = 50 m^2 .

Untuk ruang pengantar/penjemput = 50 m^2 .

i Lavatory.

Rata-rata orang membuang air kecil dalam satu hari adalah

4 sampai 6 kali. Jadi dalam 3 jam dalam kegiatan terminal dapat diasumsikan sebanyak 0,25 kali, terutama pada ruang-ruang yang berfungsi sebagai ruang tunggu.

Standar buang air setiap orang 3 - 5 menit.

Satu unit fungsi lavatory $2,25 \text{ m}^2$.

* Ruang tunggu penumpang embarkasi.

Pemakaian satu jam untuk 687 orang = pemakai sebesar $0,25 \times 687 = 172$ orang. Jadi selama 1 jam, 1 unit wc dapat melayani $60 : 5 = 12$ orang. Maka jumlah wadah wc adalah $172 : 12 = 14$ unit. (pemakaian wadah bergantian).

14 unit wc dibagi berdasarkan pemakai pria dan wanita dengan jumlah yang sama.

- 6 wc untuk wanita = $6 \times 2,25 = 13,5 \text{ m}^2$

+ wastavel 2 buah = $2 \times 1,8 = 3,6 \text{ m}^2$

- 6 wc untuk pria dibagi ;

4 ruang wc = $4 \times 2,25 = 9 \text{ m}^2$

2 urinoir = $2 \times 1,6 = 3,2 \text{ m}^2$

2 wastavel = $2 \times 1,8 = 3,6 \text{ m}^2$

Besar ruang yang dibutuhkan $32,8 + 30\%$ untuk sirkulasi = 39 m^2

* Ruang tunggu pengantar.

Pemakai satu jam untuk 500 orang = $0,25 \times 500 = 125$ orang. Maka jumlah wadah wc yang diharapkan $125 : 12 = 10$ unit.

Besar ruang yang dibutuhkan $10 \times 2,25 = 22,5 \text{ m}^2$.

* Ruang hall penerima umum

Pemakai diasumsikan sebesar 10% dari saat periode puncak sebesar 31 orang. Selama 30 menit sesuai dengan jam puncak, jumlah penumpang embarkasi satu unit wc dapat melayani 12 orang.

Maka kebutuhan lavatory adalah $31 : 10 = 4$ unit wc.

. 2 ruang wc untuk wanita = $2 \times 2,25 = 5 \text{ m}^2$

1 wastafel = $1 \times 0,60 = 0,6 \text{ m}^2$

besaran ruang yang dibutuhkan = $5,6 \times 30\%$ sirkulasi = $7,28 \text{ m}^2$

. 2 ruang untuk toilet pria = jumlah ruang toilet wanita.

Jadi besaran ruang yang dibutuhkan untuk hall penerima umum = $2 \times 7,28 = 14,56 \text{ m}^2$

* Ruang Pengelola.

Lavatory untuk ruang pengelola dibutuhkan 2 ruang wc, yaitu, 1 ruang wc pria dan 1 ruang wc wanita.

- 1 ruang wc = $1 \times 2,25 = 2,25 \text{ m}^2$.

+ 1 wastafel = $1 \times 1 = 1 \text{ m}^2$

jadi besar ruang wc = $(3,25 \times 2 \text{ ruang}) \times$ sirkulasi 30% = $8,45 \text{ m}^2$.

- j Kios Souvenir.

Karena kegiatan jual beli souvenir bukan kebutuhan

utama dibandingkan dengan kegiatan lainnya maka kebutuhan kios souvenir diasumsikan sebanyak 5 kios dengan luas =

$$3 \times 3 \text{ m}^2 = 9 \text{ m}^2/\text{kios.}$$

$$\text{Luas Total} = 5 \cdot 9 \text{ m}^2 = 45 \text{ m}^2.$$

- k. Mushollah.

- Mushollah diasumsikan menampung 25 orang jemaah (15 orang pria dan 10 orang wanita).

$$= 25 \cdot 0,5 \text{ m}^2 = 12,5 \text{ m}^2 + \text{sirkulasi } 30\% = 16 \text{ m}^2.$$

- Ruang Wudlu, diasumsikan untuk 5 orang pria dan 3 orang wanita, kebutuhan tiap orang diasumsikan

$$= 0,7 \text{ m}^2$$

$$\text{Luas tempat wudlu} = 8 \cdot 0,7 \text{ m}^2 = 5,6 \text{ m}^2.$$

- WC, diasumsikan 2 buah (untuk 1 orang pria dan satu orang wanita), luas $2 \cdot 1,8 \text{ m}^2 = 3,6 \text{ m}^2$

- Luas total Mushollah + penunjangnya + 30% untuk sirkulasi = 29 m^2

1. Gudang Penyimpanan.

Diasumsikan sebesar $= 16 \text{ m}^2$.

m. Processing Penumpang dan Bagasi :

Pemakai adalah penumpang embarkasi dan penumpang debarkasi, Sistem kontrol untuk penumpang embarkasi dipisah kan dengan penumpang debarkasi. Dimana untuk penumpang embarkasi dikenai pemeriksaan tiket dan

bagasi, sedang untuk penumpang debarkasi tidak melalui prosedur pemeriksaan lagi hanya untuk penumpang yang over bagasi untuk mengambil bagasinya.

- Bagasi penumpang Embarkasi diasumsikan 25 m^2 .
- Bagasi penumpang debarkasi diasumsikan 25 m^2 .

n. Ruang Parkir Kendaraan.

- pos keamanan $4 \times 4 = 16 \text{ m}^2$
 - Motor (ojeg) = untuk 30 motor = $54,6 \text{ m}^2$
 - Mobil pribadi = untuk 174 mobil = 1441 m^2
 - Mobil umum = untuk 247 mobil = 2055 m^2
 - Bus untuk angkutan Wisatawan untuk 6 mobil = $187,2 \text{ m}^2$
- Besaran ruang parkir keseluruhan = $5249,8 \text{ m}^2$.

2. Ruang Pengelola TPKL.

a. Ruang Administrasi.

- ruang kepala terminal = 16 m^2 .
- ruang sekretaris dan ruang tunggu tamu = 25 m^2 .
- ruang staf terminal = 16 m^2 .

b. Ruang rapat.

Ruang rapat yang dibutuhkan untuk 20 orang adalah 50 m^2 .

Jadi besar ruang keseluruhan, Ruang Administrasi + Ruang Rapat + 30% untuk sirkulasi = 139 m^2 .

Berdasarkan perhitungan kebutuhan luasan pengembangan

TPKL Tanjung Emas diatas dapat disimpulkan bahwa pemilihan alternatif site ketiga dapat memenuhi syarat sebagai site pengembangan TPKL Tanjung Emas Semarang.

- Kebutuhan besaran ruang keseluruhan untuk bangunan TPKL : 6936 m^2
- Besaran ruang parkir = $3557,6 \text{ m}^2$
- Besaran ruang dermaga = 25×210 untuk 2 tambatan kapal = 5250 m^2

Jadi besar tata guna tanah keseluruhan sebagai pengembangan TPKL = 15744 m^2

Luas site = 20900 m^2

Sisa luas lahan dipakai untuk taman.

4.2.4. Suasana Ruang.

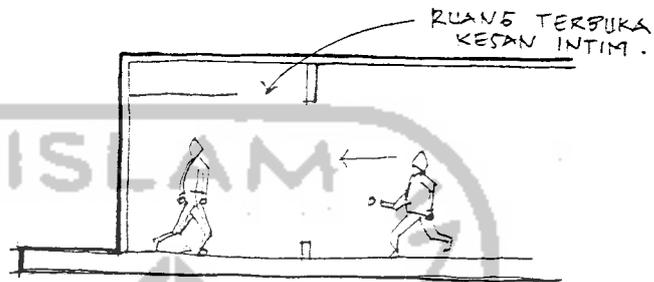
- Hall Penerima Umum.
 - . Mudah berhubungan dengan ruang lain (processing embarkasi, kantin, mushollah, entrance).
 - . skala ruang besar (vertikal maupun horizontal).
 - . Bagian struktur yang tampak difinishing dengan menarik.

Gambar IV.3. Suasana Hall Penerimaan Umum.



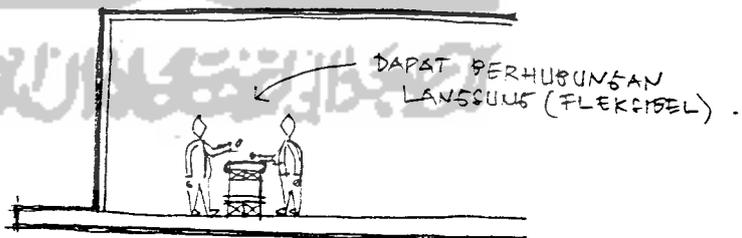
- Kios Souvenir.
 - . mengundang dan terbuka.
 - . dinding pembatas terbuka pada satu sisi, pada sisi lain sebanyak mungkin transparan.

Gambar IV.4. Suasana Kios Souvenir.



- Ruang informasi.
 - . mudah diamati.
 - . dinding pembatas terbuka sebahagian (pembatas meja) dan tanpa atap.
 - . mudah untuk berkomunikasi.

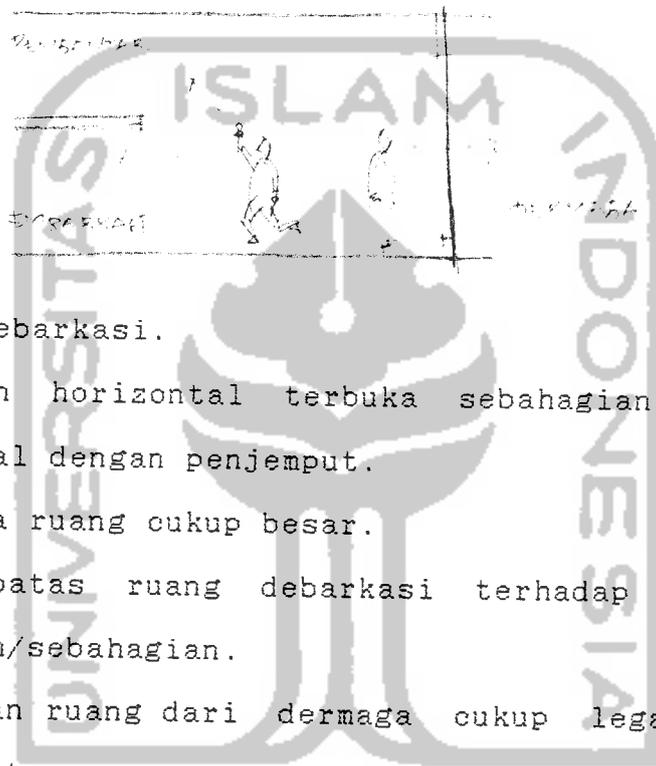
Gambar IV.5. Suasana Ruang informasi.



- Ruang Embarkasi.
 - . Kelegaan ruang cukup.

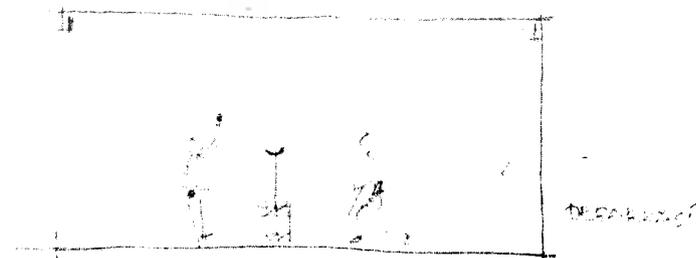
- . arah vertikal terbuka sebahagian untuk hubungan visual dengan pengantar.
- . pandangan arah kedermaga/hall penerima umum adanya dinding pembatas transparan.

Gambar IV.6. Suasana Ruang embarkasi



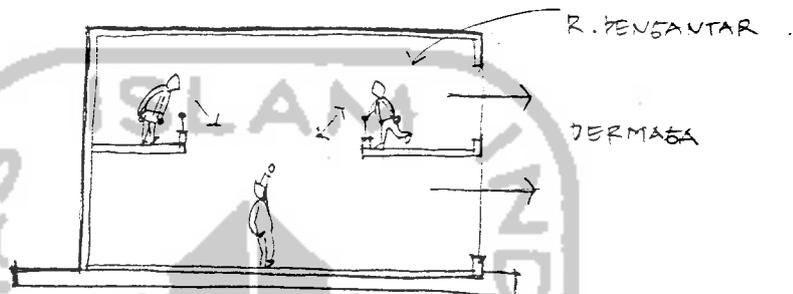
- Hall Debarkasi.
 - . Arah horizontal terbuka sebahagian untuk hubungan visual dengan penjemput.
 - . Skala ruang cukup besar.
 - . pembatas ruang debarkasi terhadap hall umum tidak penuh/sebahagian.
 - . Bukaan ruang dari dermaga cukup lega dan sebahagian pembatas ruang transparan.

Gambar IV.7. Suasana Ruang Hall Debarkasi.



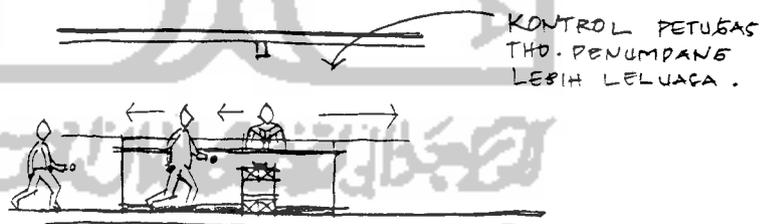
- Ruang pengantar.
 - . Arah vertikal kebawah terbuka sebahagian untuk hubungan visual dengan embarkasi.
 - . ruang terbuka.
 - . view kearah dermaga bebas.

Gambar IV.8. Suasana Ruang Pengantar.



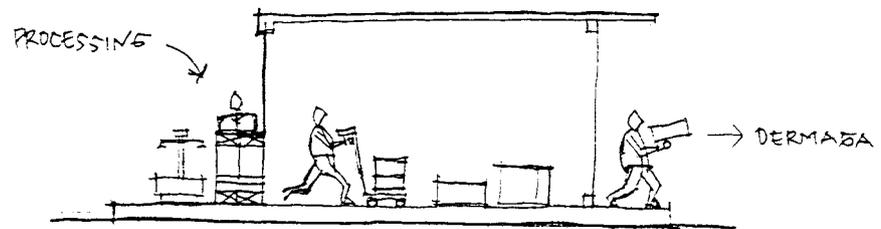
- Ruang Processing Penumpang.
 - . Mudah terlihat oleh penumpang.
 - . mudah mengamati penumpang masuk.
 - . terbuka sebahagian.

Gambar IV.9. Suasana Ruang Processing Penumpang.



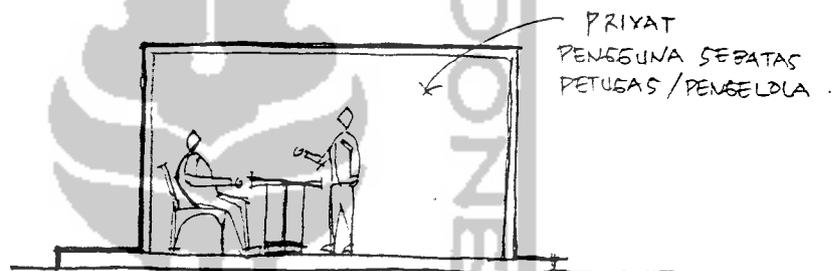
- Ruang Bagasi.
 - . tertutup melalui processing (terkontrol).
 - . Pembatas ruang diusahaka transparan.
 - . suasana keamanan terjamin.

Gambar IV.10. Suasana Ruang Bagasi.



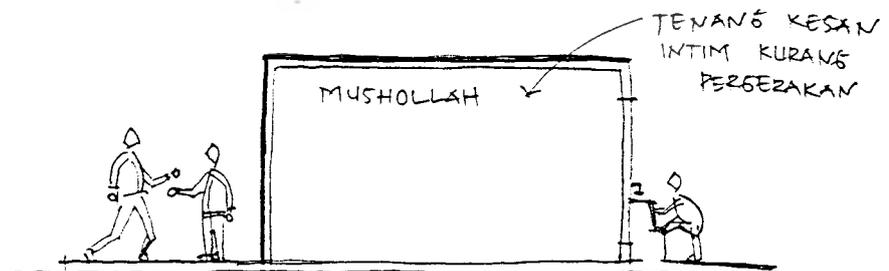
- Ruang Pengelola.
 - . ruang tertutup.
 - . bersifat privat.

Gambar IV.11. Suasana Ruang Pengelola.



- Ruang Mushollah.
 - . Tenang
 - . Pembatas ruang tertutup.

Gambar IV.12. Suasana Ruang Mushollah.



4.2.5. Pendekatan Pola Ruang.

Pendekatan konsep perencanaan dan perancangan bertitik tolak pada pendekatan tuntutan pola ruang agar proses perpindahan kegiatan dapat berjalan dengan lancar, mudah dan terkontrol secara efisien.

- Lancar dalam arti, pola ruang terhadap pelaku kegiatan dapat berjalan dalam waktu yang relatif singkat tanpa mengalami hambatan.
- Mudah dalam arti, kegiatan yang dilakukan dalam wadah terminal berjalan tanpa adanya gangguan, baik gangguan antara sesama penumpang maupun kendaraan.
- Terkontrol secara intensif dalam arti, karena pola ruang terhadap penumpang, pengantar, penjemput, dan pengelola yang masing-masing berbeda karakter yang terjadi akibat keberangkatan dan kedatangan, maka pola penataan ruang dapat membedakan karakter pelaku ruang tersebut sehingga kontrol bukan saja dilakukan oleh petugas tetapi dengan pola ruang sesuai karakter pelakunya dapat terawasi secara intensif.

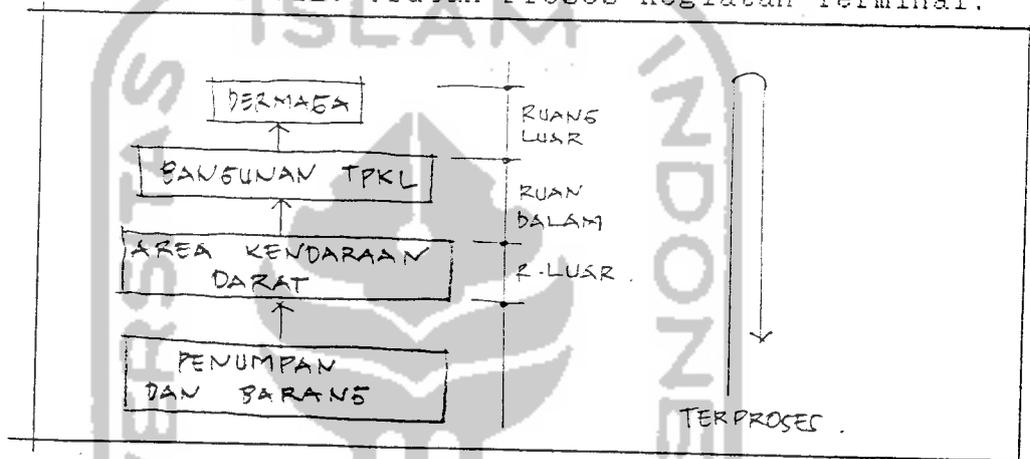
a. Pendekatan Pola Ruang Luar.

Terminal dapat dianggap sebagai alat untuk memproses muatan dan penumpang, kegiatan-kegiatan yang dialami oleh pelaku kegiatan penumpang, kendaraan atau satuan-satuan lalu lintas yang saat ia diproses memperlihatkan

urutan-urutan kegiatan. (Edward K Marlok, Perencanaan Transportasi, halaman 273).

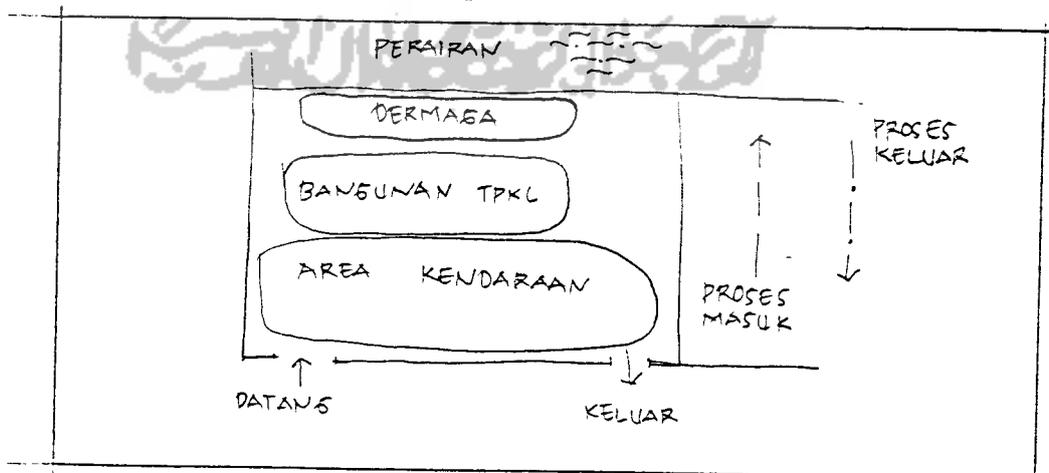
Urutan kegiatan-kegiatan pada terminal agar pengontrolan dapat secara intensif, mudah dan lancar diperlukan suatu penataan pola hubungan ruang yang satu dengan ruang yang lainnya, sehingga menggambarkan urutan-urutan berlangsungnya proses kegiatan.

Gambar IV.12. Urutan Proses Kegiatan Terminal.



Bila urutan-urutan proses kegiatan diterapkan pada site terpilih TPCL dapat digambarkan sebagai berikut.

Gambar IV.13. Urutan Proses Terhadap Pola Ruang Pada Site Terpilih.



Keuntungan yang didapatkan dengan proses diatas :

a. Kelancaran sirkulasi lingkungan.

Dengan memperhatikan proses penataan pola ruang akan mempermudah pengaturan sirkulasi masuk maupun keluar sehingga dapat terhindar dari terjadinya crossing.

b. Kemudahan pencapaian.

Dapat memberikan kemudahan pencapaian karena proses lebih cepat.

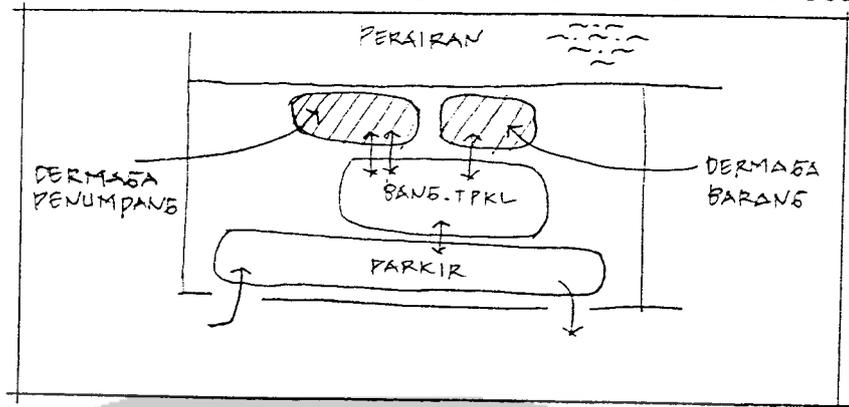
- Pola Ruang Dermaga.

Dermaga terminal penumpang kapal laut difungsikan sebagai tempat tambatan kapal untuk menurunkan dan menaikkan barang atau penumpang. Berdasarkan kedua jenis kegiatan tersebut untuk memperlancar naik/turunnya penumpang maupun barang dibagi kedalam dua ruang, yaitu :

1. Dermaga khusus untuk penumpang debarkasi dan embarkasi.
2. Dermaga khusus untuk barang. Barang yang dimaksud dalam hal ini barang-barang bagasi penumpang yang melebihi ketentuan (barang yang tidak memungkinkan disimpan dalam kabin kapal), atau barang-barang kebutuhan kapal, misal penyuplaian bahan bakar dan seterusnya.



Gambar IV.14. Pemisahan Ruang Dermaga Pada Site Terpilih.

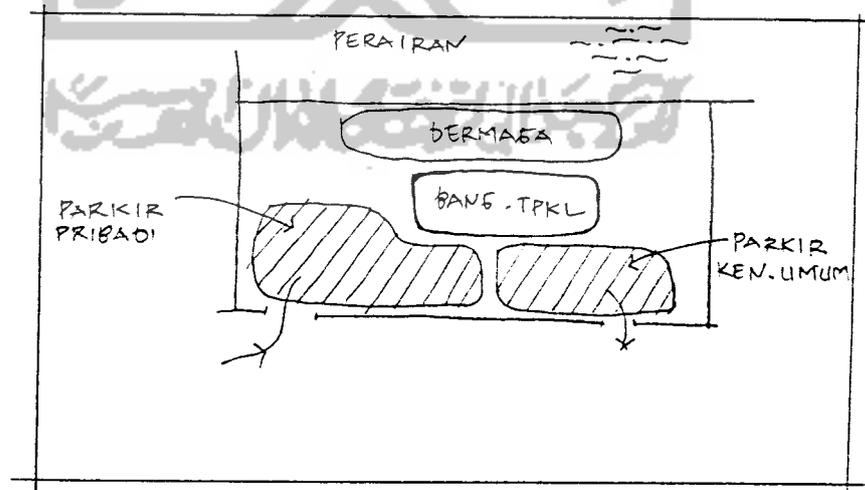


- Pola Ruang Parkir Kendaraan Darat.

Kawasan parkir terminal penumpang kapal laut Tanjung Emas dipergunakan untuk beberapa jenis kendaraan, yaitu mobil pribadi, angkutan umum (taxi, mini colt, ojeg). Agar sirkulasi dapat berjalan dengan lancar tidak ada hambatan-hambatan antara pemakai ruang. Pola ruangnya dibagi berdasarkan jenis kendaraan.

- Kendaraan pribadi = berkesan santai/tidak terburu-buru.
- Kendaraan umum = berkesan terburu-buru berlumba-lumba mencari penumpang.

Gambar IV.15. Pemisahan Ruang Parkir Pada Site Terpilih.



b. Pendekatan Pola Ruang Dalam.

Penataan ruang dalam TPKL Tanjung Emas, berarti menata ruang dalam bangunan, yaitu :

- Pola hubungan ruang berdasarkan pertimbangan proses urutan kegiatan, kaitan antara kegiatan.
- Pertimbangan kemudahan berlangsungnya kegiatan.
- kesesuaian fungsi ruang terhadap pelaku kegiatan.

Karakteristik Pelaku Terhadap Pola Tata Ruang TPKL Tanjung Emas Semarang :

- Ruang hall penerima umum.
 - . mulai dan berakhirnya proses kegiatan.
 - . ruang dipakai bersama oleh pelaku kegiatan sebelum menuju keruang lain.

Dengan demikian tata ruang hall penerima umum berada dekat dengan entrance dan zone kendaraan.
- Ruang tunggu pengantar dan penjemput.
 - . sirkulasi berhubungan dengan hall penerima umum.
 - . pelaku kegiatan umumnya cenderung berhubungan secara visual terhadap penumpang baik kedalam bangunan maupun keluar bangunan (pandangan ke dermaga kapal).

Dengan demikian menuntut ruang yang terbuka dapat berhubungan visual dengan penumpang maupun dermaga dan bebas dari processing.
- Ruang embarkasi dan debarkasi.
 - . menuntut pemisahan ruang terhadap kedua kegiatan

tersebut.

. ruang embarkasi sifatnya tetap (menunggu) dan melalui processing.

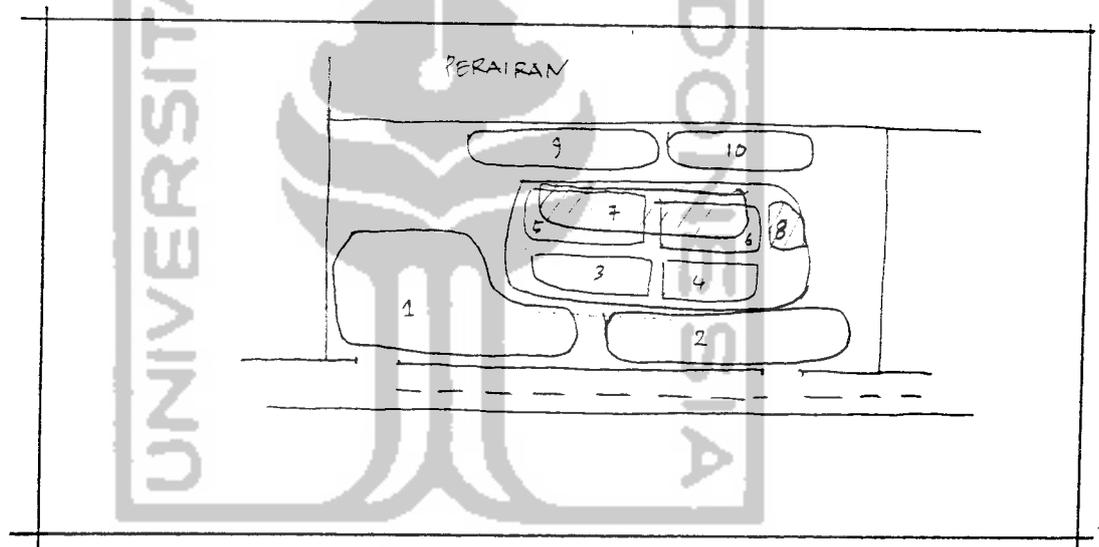
. ruang debarkasi sifatnya tidak tetap karena mengalir dan tidak melalui processing.

- Ruang pengelola.

. posisi tetap.

Berdasarkan karakter pelaku kegiatan diatas dapat digambarkan pola ruang dalam TPKL Tanjung Emas :

Gambar IV.16. Pola Ruang Pada Site Terpilih.



KETERANGAN

1. PARKIR KEU. PRIBADI
2. PARKIR KEM. UMUM
3. HALL UMUM EMPARKASI
4. HALL UMUM DEBARKASI
5. RG. EMPARKASI
6. RG. DEBARKASI
7. RG. TUNGGU PENBANTAR
8. RG. PENSELOLA
9. DERMASA PENUMPANG
10. DERMASA BARANG

4.2.6. Penataan Sistem Sirkulasi.

Tuntutan akan kelancaran kegiatan TPKL tidak terlepas dari tuntutan penataan terhadap sirkulasi baik didalam bangunan maupun diluar bangunan, yaitu :

- Jarak pencapaian yang singkat.
- sirkulasi dapat berjalan lancar tanpa menemui hambatan.
- kejelasan arah yang dituju.
- penyerderhanaan/kemudahan processing.

Berdasarkan perbedaan setiap karakter pelaku kegiatan dalam terminal khususnya penumpang misalnya ; terburu-buru , berjalan cepat, keinginan dilayani terlebih dahulu maka hal-hal yang diinginkan adalah :

- kedekatan : tidak perlu jauh berjalan untuk menuju sesuatu.
- keterbukaan : mudah melihat area yang harus dituju.
- keleluasaan : ruang gerak yang cukup.
- keringanan : tanpa harus merasa keberatan dengan beban yang dibawa karena jalur yang menaik dan menurun.