

TUGAS AKHIR

PERPUSTAKAAN FISIP UII	
HADIAH/BELE	
TGL. TERIMA :	13 JUN 2001
NO. JUDUL :	
NO. INV. :	310/TA/JTA/01
NO. INDIK. :	

51200001044001

**TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT
SRI BINTAN PURA TANJUNG PINANG**

**Penggabungan Aktifitas Keseharian Masyarakat dengan Operasional
Kepelabuhanan**



*, 54 bibl. 16-900

TA
711-76
JUN
T
01

Disusun Oleh :

Nama : Ardi Juniardi
No. Mhs : 95 340 104
NIRM : 950051013116120101

MILIK PERPUSTAKAAN
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN
PERENCANAAN LII YOGYAKARTA

- T. K. Cant
- Melaluk

**JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2001**

TUGAS AKHIR

**TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT SRI BINTAN PURA
TANJUNG PINANG**

Penggabungan Aktivitas Keseharian Masyarakat dengan Operasional
Kepelabuhanan

Disusun Oleh :

ARDI JUNIARDI

No.Mhs. : 95 340 104

NIRM : 950051013116120101

Menyetujui


Ir. Agoes Soediamhadi

Pembimbing I

Tanggal,.....Mei 2001

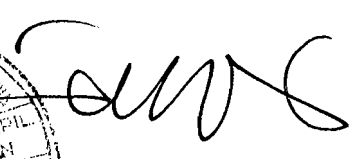

Ir. Revianto B.S.M.Arch

Pembimbing II

Tanggal,.....Mei 2001

KETUA JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA





Ir. H. Munichy B. Edrees, M.arch

MOTTO

"...Dan bahwasannya seorang manusia tiada memperoleh selain apa yang diusahakannya...."

QS. An Najm : 39

"...;Karena Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan...."

QS. Alam Nasyrh : 6

Tidak ada satupun di dunia, yang dapat menggantikan ketekunan. Tidak juga bakat, tidak ada yang lazim daripada orang gagal yang berbakat. Tidak ada kejeniusan, Orang jenius yang tidak berhasil merupakan hal yang niasa. Tidak juga pendidikan, dimana penuh dengan orang gagal yang berpendidikan tinggi. Ketekunan dan Tekad adalah yang paling berkuasa.

Papa dan Mama Tercinta di Tanjung Pinang
Keluarga Abang Totong Junardi di Bekasi
Adik-adikku Tersayang
Tamy, Seseorang yang selalu di hati dan selalu setia menanti

Kupersembahkan Karya Ini Kepada :

PERSAMBAHAN

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السَّلَامُ عَلَيْكُمْ وَرَحْمَةُ اللَّهِ وَبَرَكَاتُهُ

Puji syukur kehadiran Allah SWT atas petunjuk dan bimbingan-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan Laporan Tugas Akhir ini. Semoga Allah selalu memberikan hambanya jalan kemudahan.

Untuk menyelesaikan laporan ini dibutuhkan pemikiran dan kerja keras dalam waktu yang panjang, dan selama proses yang panjang itu banyak pihak yang ikut membantu dalam penyusunan dan penyempurnaan laporan ini sehingga pada kesempatan ini saya ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Ir. Widodo, MSCE. Ph.D, selaku Dekan Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan Universitas Islam Indonesia.
2. Bapak Ir. H. Munichy B. Edrees, M. Arch selaku Ketua Jurusan Arsitektur Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Ir. Agoes Soediamhadi, selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan bimbingan dalam penulisan skripsi ini.
4. Bapak Ir. Revianto B.S. M. Arch, selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan bimbingan dalam penulisan skripsi ini.

-
5. Para Karyawan Jurusan Arsitektur, yang telah banyak membantu.
 6. Teman-teman Sivitas Akademika Teknik Arsitektur Universitas Islam Indonesia.
 7. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Akhirnya ibarat pepatah tak ada gading yang tak retak.

Menyadari keterbatasan penulis dalam pelaksanaan penelitian dan penyajian laporan, sehingga masih terdapat banyak kekurangan dalam laporan ini, maka kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan demi kesempurnaan laporan ini.

الشيء لكم ورحمة الله وبركاته

Yogyakarta, April 2001

Penulis

UCAPAN TERIMAKASIH

Terimakasih yang tak terhingga kepada :

1. Papa dan Mama di Tanjung Pinang, yang telah memberikan dorongan baik materi maupun doa.
 2. Keluarga Abang Totong Junardi , serta keponakan kecilku.
 3. Adik-adikku tersayang (Arman, Jummy, Iwan). Kini giliran kalian untuk berjuang.
 4. Alm. Bapak Moenir Moenarso, Ibu serta Keluarga di Salatiga (Mas Nugroho, Mbak Tinung, A'an, Retno, Yoga, si centil Aldya dan calon keponakanku) yang selalu mendukung.
 5. Tammy atas cinta , kasih sayang , dorongan semangat serta nasehat yang sangat berarti juga selalu setia mendampingi.
 6. Abeng, Herry, Arief yang selalu menjadi Teman Sejatiku.
 7. Oejang Moekarto yang selalu mendukung dan always jalan bareng.
Thank's a lot....and Hidup PS!
 8. Eva, Anna dan Lina atas dukungannya, terimakasih, menjadi sahabat yang lucu-lucu....
-
9. Teman-teman di Kayen yang selalu menemani lemburku.
 10. Teman-teman seperjuangan di kost terimakasih atas dukungan kalian.
 11. "H 4391 EB" yang selalu siap mengantar kemanapun aku pergi.....
 12. Kamar dan meja gambarku tempat keluarnya uneg-unegku serta saksi bisu tergambar nya tugas akhirku.

ABSTRAKSI

Pada Awal perkembangannya , pelabuhan yang dikenal sebagai Pelabuhan Tanjung Pinang adalah Pelabuhan Sri Bintan Pura yang ada saat ini dengan sarana dan fasilitasnya di bangun pada tahun 1925 dan diresmikan pada tanggal 21 Januari 1984 dengan nama Sri Bintan Pura. Yang maknanya adalah “Pintu Gerbang Kepulauan Riau yang permai dan terletak di Pulau Bintan yang gemerlapan”.

Area Pelabuhan Sri Binta Pura tidak hanya sebagai pintu gerbang untuk keluar masuk wilayah Kota Tanjung Pinang, tetapi juga sebagai tempat aktivitas masyarakat, khususnya masyarakat di tanjung Pinang untuk santai, jalan-jalan di pesisir laut, tempat berkumpul pada sore hingga malam hari. Dan hal ini telah berlangsung dari dulu hingga kini telah menjadi kebiasaan masyarakat dari semua umur.

Aktivitas keseharian masyarakat ini membuat pihak pelabuhan merasa terganggu, akan lingkungan kerjanya. Walaupun sebenarnya aktivitas masyarakat ini tidak mengganggu jam kerja dari pihak pelabuhan. Akibat dari aktivitas masyarakat khususnya dari usia remaja, mereka banyak meninggalkan bekas sepatu pada tembok perkantoran yang diduduki, membuat perkumpulan kecil yang tersebar dan tidak terpantau dan duduk-duduk pada pagar jembatan yang dapat membahayakan keselamatan.

Untuk menjaga keamanan dan ketertiban pelabuhan serta melestarikan aktivitas keseharian masyarakat, maka dalam penggabungan kedua aktivitas tersebut, perlu diperhatikan tentang kebutuhan dan batasan-batasan area untuk kedua belah pihak, sehingga kebutuhan yang menyangkut untuk kebersamaan dan privasi dapat terjaga.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN.....	ii
MOTTO.....	iii
PERSEMBAHAN.....	iv
KATA PENGANTAR.....	v
UCAPAN TERIMAKASIH.....	vi
ABSTRAKSI.....	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR.....	ix
DAFTAR TABEL.....	x
BAB I. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	1
1.2.1. Permasalahan Umum.....	3
1.2.2. Permasalahan Khusus.....	3
1.3. Tujuan dan Saran.....	3
1.3.1. Tujuan.....	3
1.3.2. Sasaran.....	3
1.4. Lingkup Pembahasan.....	4
1.5. Metode Pengumpulan Data.....	4
1.6. Metode Pembahaan.....	5
1.7. Pola Pikir.....	6
1.8. Keaslian Tugas Akhir.....	7
BABA II. OPERASIONAL KEPELABUHAN	
2.1. Sejarah Singkat Kepelabuhan.....	8
2.2. Tata Kepelabuhan Nasional.....	8
2.3. Sejarah Singkat Pelabuhan Sri Bintang Pura.....	9
2.4. Pelabuhan Sebagai Pintu Gerbang Pertumbuhan Perekonomian Masyarakat Terhadap Para Investor.....	10

2.5. Fasilitas Pelabuhan.....	10
2.6. Instansi yang Berada Di Pelabuhan.....	12
2.7. Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) Pelabuhan.....	13

BAB III KEBUTUHAN AKTIVITAS MASYARAKAT DI PELABUHAN

3.1. Kebutuhan Keamanan dan Keselamatan.....	17
3.1.1. Terhadap Alam.....	17
3.1.2. Terhadap Kendaraan.....	18
3.1.3. Terhadap Tindak Kejahatan.....	19
3.2. Kebutuhan Kebersamaan.....	20
3.2.1. Usia Anak-anak.....	21
3.2.2. Usia Remaja.....	22
3.2.3. Usia Dewasa.....	23
3.3. Kebutuhan Harga Diri.....	24
3.3.1. Pengunjung.....	24
3.3.2. Pedagang.....	25

BAB IV PENGGABUNGAN AKTIVITAS MASYARAKAT DENGAN OPERASIONAL KEPELABUHANAN

4.1. Komposisi Masa dan Bentuk.....	27
4.1.1. Pengelompokan Perkantoran Pada Jembatan Penghubung.....	27
4.1.2. Pengelompokan Perkantoran Yang Berada di Darat.....	29
4.2. Penataan Ruang Luar.....	31
4.2.1. Dermaga Tujuan Pulau Penyengat.....	31
4.2.2. Kelompok Usia Anak-anak.....	32
4.2.3. Kelompok Usia Remaja.....	33
4.2.4. Kelompok Usia Dewasa.....	38
4.3. Sirkulasi Ruang Luar.....	39
4.3.1. Area Laut Pelabuhan.....	39
4.3.2. Area Darat Pelabuhan.....	40
4.4. Penataan Ruang Dalam.....	43
4.5. Sistem Struktur Bangunan.....	44

4.6. Sistem Utilitas.....	45
4.6.1. Pengolahan Vegetasi.....	45
4.6.2. Jaringan Listrik.....	46
4.6.3. Penangkal Petir.....	47

BAB V KONSEP PERANCANGAN PENGEMBANGAN PELABUHAN

5.1. Konsep Komposisi Masa dan Bentuk.....	48
5.1.1. Masa yang Berada di Laut.....	48
5.1.2. Masa yang Berada di Darat.....	49
5.2. Konsep Tata Ruang Luar.....	49
5.2.1. Pihak Pelabuhan.....	49
5.2.2. Pihak Masyarakat.....	50
5.3. Konsep Sirkulasi.....	51
5.3.1. Sirkulasi pada Area Laut Pelabuhan.....	51
5.3.2. Sirkulasi Pada Area Darat Pelabuhan.....	52
5.4. Konsep Tata Ruang Dalam.....	52
5.5. Konsep Kebutuhan dan Besaran Ruang.....	53
5.6. Konsep Struktur Bangunan.....	54
5.7. Konsep Utilitas.....	54
5.7.1. Pengolahan Vegetasi.....	54
5.7.2. Jaringan Listrik.....	54
5.7.3. Penangkal Listrik.....	54

DAFTAR GAMBAR

1. Gambar 2.1 Instansi yang berada di pelabuhan.....	12
2. Gambar 2.2 Data Statistik Turun Naik Penumpang.....	13
3. Gambar 2.3 Rencana Master Plan Pelabuhan.....	15
4. Gambar 3.1 Peta Aktivitas Masyarakat Bahaya Terhadap Alam.....	18
5. Gambar 3.2 Peta Aktivitas Masyarakat Bahaya Terhadap Kendaraan.....	19
6. Gambar 3.3 Peta Aktivitas Masyarakat Bahaya Terhadap Bahaya Kejahatan.....	20
7. Gambar 3.4 Peta Aktivitas Kelompok Usia Anak-anak.....	21
8. Gambar 3.5 Peta Aktivitas Kelompok Usia Remaja	22
9. Gambar 3.6 Peta Aktivitas Kelompok Usia Dewasa.....	23
10. Gambar 3.7 Peta Aktivitas Pengunjung	24
11. Gambar 3.8 Peta Aktivitas Pedagang.....	25
12. Gambar 4.1 Pengelompokan Perkantoran Pada Jembatan Perhubungan...28	
13. Gambar 4.2 Pengelompokan Perkantoran yang Berada di Darat.....	30
14. Gambar 4.3 Penampilan Bentuk Perkantoran.....	31
15. Gambar 4.4 rancangan Dermaga Pulau Penyengat.....	32
16. Gambar 4.5 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Anak-anak.....	33
17. Gambar 4.6 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Remaja 2 orang....	34
18. Gambar 4.7 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Remaja 4 orang....	35
19. Gambar 4.8 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Remaja 6 orang....	35
20. Gambar 4.9 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Remaja lebih dari 8 orang.....	36
21. Gambar 4.10 Rancangan Area Acara Sportivitas dan Budaya.....	37
22. Gambar 4.11 Rancangan Area Aktivitas Kelompok Usia Dewasa.....	39
23. Gambar 4.12 Rancangan Sirkulasi Area Kantor Pelabuhan.....	40
24. Gambar 4.13 Rancangan Sirkulasi Area Darat Pelabuhan.....	41
25. Gambar 4.14 Rancangan Site Plan Pelabuhan.....	42
26. Gambar 4.15 Rancangan Penataan Ruang Dalam Perkantoran.....	42
27. Gambar 4.16 Rancangan Sistem Sirkulasi Bangunan.....	43

28. Gambar 4.17 Pengolahan Vegetasi Secara Makro.....	45
29. Gambar 4.18 Pengolahan Vegetasi Secara Mikro.....	46
30. Gambar 4.19 Skema Jaringan Listrik.....	46
31. Gambar 4.20 Sistem Penangkal Petir.....	47
32. Gambar 5.1 Konsep Komposisi Masa dan Bentuk yang berada di laut.....	48
33. Gambar 5.2 Konsep Komposisi Masa dan Bentuk yang berada di laut.....	49
34. Gambar 5.3 Konsep Tata Ruang Luar, pihak Pelabuhan.....	50
35. Gambar 5.4 Konsep Tata Ruang Luar, pihak Masyarakat.....	51
36. Gambar 5.5 Konsep Sirkulasi Pada Area Laut.....	51
37. Gambar 5.6 Konsep Sirkulasi Pada Area Darat.....	52
38. Gambar 5.7 Konsep Tata Ruang dalam.....	52

DAFTAR TABEL

1. Tabel 2.1 Fasilitas Sri Bintang Pura.....	11
2. Tabel 2.2 Pelayanan Kapal.....	14
3. Tabel 2.3 Pelayanan Penumpang.....	14
4. Tabel 5.1 Konsep Kebutuhan dan Besaran Ruang.....	51

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Permasalahan

Dengan perkembangan kota Tanjung Pinang dewasa ini yang begitu pesat ditambah dengan kehadiran pusat-pusat perbelanjaan yang lengkap fasilitasnya, seperti Bintang Mall, Bintang Plaza dan pusat jajan serba ada lainnya, akan terasa kurang meriah sebuah kota tanpa adanya aktivitas seni dan budaya. Sebagai sebuah kota dengan latar belakang sejarah dan berakar pada budaya Melayu, bahwa semaju apapun, ditambah kemungkinan arus globalisasi dengan sistem keterbukaannya, Tanjung Pinang tidak boleh kehilangan identitas jati dirinya yang berakar pada budaya Melayu. Pembangunan yang begitu pesat dengan segala fasilitas pendukungnya betul-betul menjadikan kota Tanjung pinang kota yang “menjanjikan”. Namun, peranan masyarakat yang akan menentukan apakah berhasil atau tidaknya pembangunan. Salah satu caranya adalah apakah fungsi dari pembangunan itu terasa manfaatnya bagi pengguna?

Dari sekian banyaknya tempat-tempat hiburan dan pusat jajan (bioskop, mall, plaza, rumah makan, dll) masyarakat lebih banyak dan senang mengunjungi tempat-tempat yang dapat dikatakan tradisional, seperti pusat jajan di tempat terbuka yang lebih dikenal dengan sebutan “Akaw”, dominan penjualnya adalah WNI keturunan Cina dengan hanya membawa gerobak peralatan masak, meja dan kursi. Pusat jajan ini berlokasi di tempat-tempat yang sudah mempunyai fungsi tersendiri, seperti terminal bis, taksi dan juga berlokasi pada daerah lingkungan kerja pelabuhan. Pusat jajan ini beraktivitas dari jam 15.30-01.00 WIB dengan menyediakan makanan nasional (nasi goreng, sate, sea food, dll). Tempat yang paling sering dikunjungi oleh masyarakat adalah pelabuhan, yang mana masyarakat banyak yang melakukan kegiatan di pelabuhan, ada yang duduk-duduk di tepi pelabuhan, ada yang jajan di “Akaw”, ada yang hanya sekedar jalan-jalan memutar area pelabuhan dan ada juga yang sampai pada terminal penumpang. Semua aktivitas ini berlangsung mulai sore hingga malam hari dan lebih ramai lagi pada malam dan minggu sore, yang pada dasarnya pihak instansi dari pelabuhan merasa terganggu akan lingkungan kerjanya. Walaupun sebenarnya aktivitas masyarakat ini tidak mengganggu jam kerja dari pihak pelabuhan, namun dampak dari aktivitas masyarakat (dominan adalah anak muda) mengotori daerah lingkungan kerja

pelabuhan. Contohnya dengan duduk-duduk diatas pagar kantor yang meninggalkan bekas sepatu, dengan berkumpul membentuk kerumunan-kerumunan kecil yang membawa makanan dan minuman dimana sampahnya dibuang sembarangan, dan juga terhadap pemuda yang duduk-duduk pada pagar jalan menuju terminal penumpang (jalan berupa jembatan di atas laut) yang dapat membahayakan jiwanya.

Pihak pelabuhan pernah mencoba mengurangi area aktivitas masyarakat dengan menutup pintu masuk menuju terminal, dengan maksud menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat, merupakan tanggung jawab pihak pelabuhan bila terjadi kecelakaan maupun tindak kejahatan, disebabkan berada pada lokasi pelabuhan. Namun para pemuda yang masih "lincak" mencari jalan lain dengan melewati samping tembok untuk memasuki jembatan tersebut. Pihak pemda setempat juga pernah membuat Taman Gajah yang masih berada pada daerah lingkungan kerja pelabuhan, yang difungsikan sebagai pagelaran kesenian daerah dan juga ajang kreatifitas anak muda (pentas band) pada malam minggu dengan maksud mengurangi kegiatan pemuda yang hanya sekedar jalan-jalan, namun tidak berlangsung lama dan kembali seperti semula. Aktivitas masyarakat lebih banyak mengarah dan dekat dengan laut, yaitu dengan duduk-duduk di tepi laut, pada jembatan menuju terminal penumpang, pada pinggir-pinggir terminal penumpang. Dari kegiatan masyarakat, banyak yang mengarah pada kebersamaan, ingin berkumpul, untuk membicarakan hal-hal yang formal ataupun yang non formal. Namun antara pihak pelabuhan dengan masyarakat harus ada saling menghargai antar sesama dan dikarenakan masyarakat memasuki daerah pelabuhan maka harus diupayakan susasana yang membuat masyarakat merasa memiliki daerah pelabuhan tersebut/symbolisme, sehingga keberadaan mereka diakui. Hal ini telah menjadi kebiasaan dan dapat dikatakan sebagai aktivitas keseharian masyarakat Tanjung Pinang.

Penyatuan antara kepentingan kerja pihak pelabuhan dengan aktivitas masyarakat pada kawasan pelabuhan sangat perlu dipertimbangkan untuk menampung aktivitas masyarakat dengan menyediakan ruang dan fasilitas (tempat santai) pada kawasan pelabuhan, yaitu dengan pendekatan arsitektur tradisional Melayu Riau berupa lambang dan falsafah. Setelah menjadi satu kesatuan kawasan dengan kepentingan yang berbeda, maka kedua belah pihak merasa memiliki kawasan pelabuhan tersebut.

1.2. Rumusan Masalah

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana konsep perencanaan dan perancangan pengembangan kawasan pelabuhan penumpang Sri Bintang Pura dalam menggabungkan aktivitas keseharian masyarakat dengan operasional kepelabuhanan, sehingga kedua belah pihak merasa memiliki area pelabuhan tanpa merasa asing dan terganggu oleh aktivitas yang berbeda.

1.2.2. Permasalahan Khusus

Dalam menggabungkan kedua aktivitas tersebut, terdapat permasalahan menyangkut aktivitas keseharian masyarakat maupun tentang operasional kepelabuhanan. Yaitu berupa keamanan dan keselamatan pengguna pelabuhan terhadap bahaya alam/laut, kendaraan maupun terhadap tindak kejahatan serta bagaimana merumuskan konsep space yang dapat dipergunakan kedua belah pihak dalam menjalankan aktivitasnya.

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Untuk mendapatkan dan menyusun rumusan konsep perencanaan dan perancangan tentang pengembangan kawasan pelabuhan penumpang Sri Bintang Pura sehingga dapat menampung aktivitas kepelabuhanan itu sendiri, baik itu dari segi pelayanan penumpang, fasilitas penumpang serta lapangan parkir yang saat ini masih menjadi permasalahan di lingkungan operasional pelabuhan, serta aktivitas masyarakat yang berada di pelabuhan.

1.3.2. Sasaran

Sasaran yang ingin dicapai atau dituju adalah sebagai upaya untuk menyelesaikan masalah yang berkaitan dengan permasalahan yang ada, antara lain:

- a. Kebutuhan keamanan dan keselamatan masyarakat, dari alam (laut) dan tindak kejahatan.
- b. Kebutuhan kebersamaan, yaitu antara organisasi formal (pihak pelabuhan) dan organisasi non formal (masyarakat) tentang bagaimana berkelakuan yang pantas.
- c. Kebutuhan harga diri, yaitu timbul kesadaran dan pengertian akan kebutuhan masing-masing, sehingga nantinya akan timbul simbolisme.

1.4. Lingkup Pembahasan

Pada lingkup pembahasan ini akan dibahas sejauh mendukung masalah pokoknya, seperti:

1. Tentang pengembangan kawasan pelabuhan.
2. Tentang kebiasaan masyarakat yang berada pada kawasan pelabuhan, adanya pusat jajan dan juga sebagai tempat santai.
3. Tentang operasional kepelabuhanan, sebagai tempat turun naik penumpang dalam maupun luar negeri untuk keperluan pekerjaan ataupun berwisata.
4. Tentang pelestarian budaya masyarakat Melayu Riau yang akan diterapkan pada kawasan pelabuhan.

1.5. Metoda Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data guna mendukung pembahasan, maka diperlukan data dan informasi akurat yang didapati dari berbagai sumber. Yaitu dengan cara:

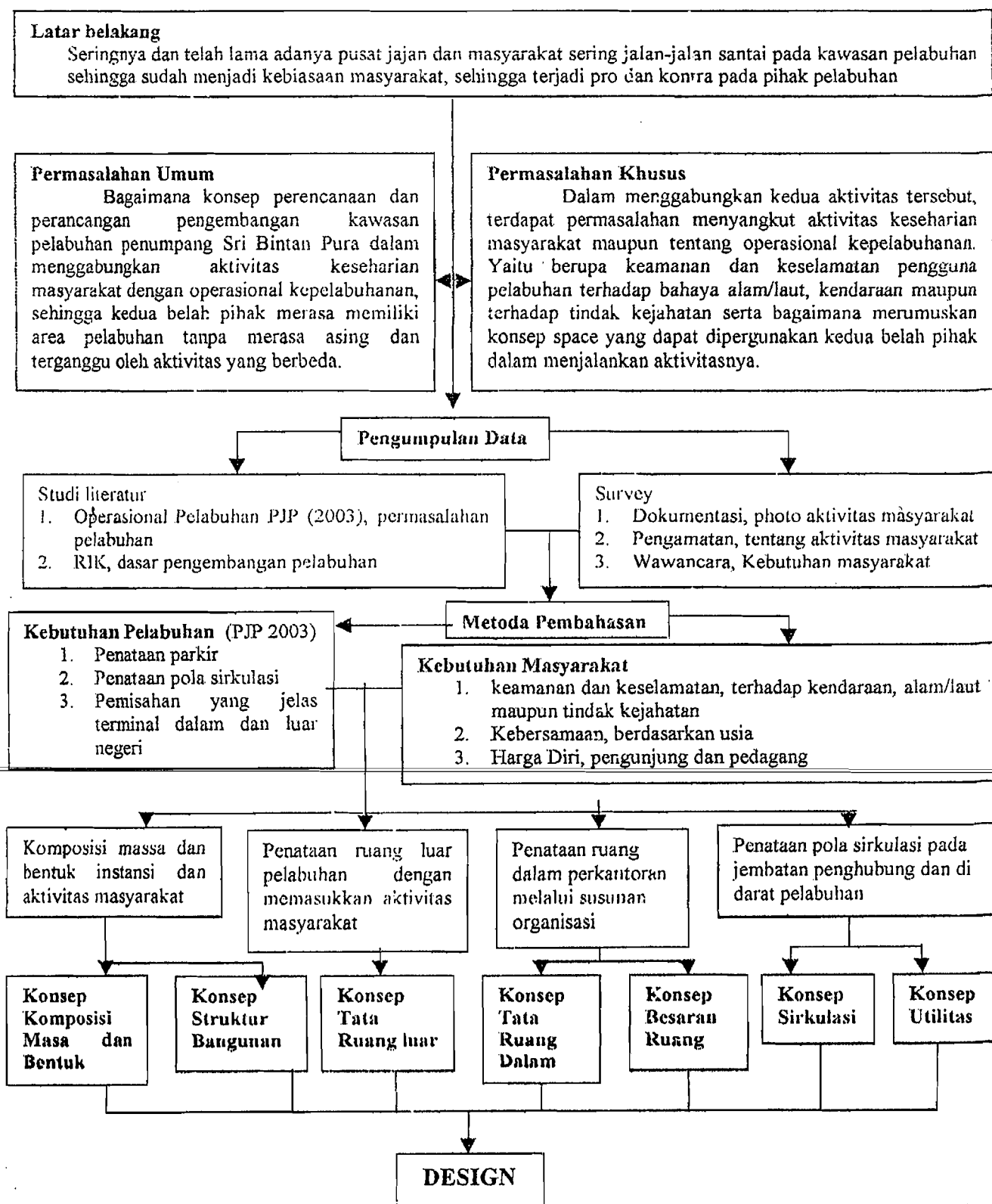
- a. Dokumentasi, berupa photo-photo tentang apa yang ada dan aktifitas yang terjadi di kawasan pelabuhan. Yaitu untuk mengetahui bentuk bangunan, aktifitas masyarakat pada tempat jajan maupun jalan-jalan di kawasan pelabuhan beserta kebutuhan keamanan dan keselamatan, serta kebersamaan/berkumpul.
- b. Mencari Data pada Instansi pelabuhan, yaitu untuk mengetahui data tentang operasional kepelabuhanan jangka panjang (sirkulasi penumpang, kebutuhan ruang parkir), digunakan untuk penyatuan kebutuhan masyarakat dengan pihak pelabuhan. Pada Pemda Kab. Kep. Riau mencari data RIK sebagai dasar pengembangan pelabuhan.
- c. Studi literature, observasi secara tidak langsung yaitu dengan mempelajari buku-buku yang berkaitan dengan pengembangan kawasan pelabuhan. Yaitu Urban Design, untuk mengetahui kebutuhan fisiologi atau tingkah laku masyarakat. RIK, sebagai dasar pengembangan pelabuhan. lambang dan falsafah dalam Arsitektur tradisional Melayu Riau, untuk dasar penyatuan bangunan pelabuhan dengan ruang aktivitas masyarakat.
- d. Wawancara, observasi secara langsung dengan Kepala bagian teknik pelabuhan, tentang aktivitas masyarakat dan rencana pengembangan

pelabuhan. Dengan masyarakat, yaitu mendapatkan keinginan mengapa masyarakat sering ke pelabuhan.

1.6. Metoda Pembahasan

Dalam menuju kepada konsep perencanaan dan perancangan pengembangan kawasan pelabuhan yang optimal, maka dilakukan pembahasan tentang kebiasaan masyarakat pada pelabuhan serta pembahasan mengenai operasional kepelabuhanan/fasilitas, pemahaman tentang budaya dan Arsitektur tradisional Melayu Riau, adalah sebagai bahan acuan untuk konsep perancangan pengembangan pelabuhan yang nantinya akan terlihat bahwa pelabuhan mempunyai dua fungsi yang berbeda pada satu kawasan tanpa harus menghilangkan yang telah ada (aktivitas masyarakat di pelabuhan).

1.7. Pola pikir



1.8. Keahlian Tugas Akhir

1. Relokasi Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Soekarno Hatta.
Penekanan pada TPKL sebagai "Land Mark" kota Ujung Pandang.
Ridwan Duse, 93 340 032, Tahun 1997.

 2. Terminal Penumpang Kapal Laut Terpadu untuk penumpang kapal ferry dan kapal cepat di Pelabuhan Penyebrangan Bakauheni.
Penekanan pada pemanfaatan lahan secara optimal diatas tapak Bakauheni.
Mohamad Hisom, 88 340 025, 1997.

 3. Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Tanjung Emas di Semarang.
Penekanan pada penentuan site yang memungkinkan untuk pengembangan.
Laode m. Mizan s. 90 340 058, 1996.
-

BAB II

OPERASIONAL

KEPELABUHANAN

Pada bab ini membahas tentang diskripsi kepelabuhanan secara makro dan mikro, yang bertujuan untuk mengetahui peraturan tentang kepelabuhanan (PP. No. 70 tahun 1996) dan pertimbangan pengembangan pelabuhan (RJPP 1998-2003). Untuk itu dibagi dalam beberapa sub judul, yaitu sebagai berikut: (1). Sejarah singkat kepelabuhanan (2). Tata kepelabuhanan nasional (3). Sejarah singkat pelabuhan Tanjung Pinang (4). Pelabuhan sebagai pintu gerbang pertumbuhan perekonomian (5). Fasilitas pelabuhan (6). Instansi yang berada di pelabuhan (7). RJPP 1998-2003.

2.1. Sejarah Singkat Kepelabuhanan

PT. (persero) Pelabuhan Indonesia I berkantor pusat di jalan Krakatau Ujung No. 100 Medan dan mempunyai 15 cabang Pelabuhan yang tersebar di wilayah kerja pada 3 kantor wilayah perhubungan di Propinsi Aceh, Propinsi Sumatra dan Propinsi Riau. Adapun 15 cabang pelabuhan umum di bawah PT. (persero) Pelabuhan Indonesia I yang dikelompokkan menjadi 3 strategis bisnis unit adalah:

1. kelompok pelabuhan andalan.
2. kelompok pelabuhan marginal.
3. kelompok pelabuhan belum berkembang.

Pelabuhan Tanjung Pinang termasuk kelompok pelabuhan andalan yaitu cabang kelas I yang mempunyai 3 perwakilan pelabuhan yaitu perwakilan pelabuhan pulau sambu, perwakilan pulau Tanjung Uban dan perwakilan pelabuhan Pulau Batam.

2.2. Tata Kepelabuhanan Nasional

Pelabuhan sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan pelayaran, merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan kepelabuhanan jasa kepelabuhanan. Pelaksanaan kegiatan pemerintah dan kegiatan ekonomian lainnya ditata secara terpadu guna mampu mewujudkan penyediaan jasa kepelabuhanan sesuai dengan tingkat kebutuhan, dalam arti kata ditata dalam satu kesatuan tataan kepelabuhanan nasional guna mewujudkan penyelenggaraan pelabuhan yang berkemampuan tinggi dalam rangka menunjang pembangunan nasional.

Penyusunan tata kepelabuhanan nasional dilakukan dengan memperhatikan tata ruangan wilayah (memuat fungsi, penggunaan, klasifikasi, jenis, penyelenggaraan dan kegiatan pelabuhan), pertumbuhan ekonomi (memuat keterpaduan intra dan antar moda transportasi), kelestarian lingkungan (keterpaduan dengan pembangunan lainnya) dan keselamatan perairan (tentang faktor keamanan dan keselamatan transportasi perairan dan penumpang).

Pada PP. No. 70 tahun 1996 tentang ketentuan umum kepelabuhanan disebutkan bahwa daerah lingkungan kerja pelabuhan adalah wilayah perairan dan daratan pada pelabuhan umum yang dipergunakan secara langsung untuk kegiatan pelabuhan. Daerah lingkungan kepentingan pelabuhan adalah wilayah perairan di sekeliling daerah lingkungan kerja pelabuhan umum yang digunakan untuk menjamin keselamatan perairan. Namun pada pelabuhan Tanjung Pinang daerah lingkungan kerja pelabuhan bukan saja untuk kepentingan pelabuhan namun juga untuk kepentingan masyarakat (dibahas pada BAB selanjutnya), hal inilah yang mendasari dari tujuan penulisan tugas akhir, hal ini diperkuat oleh PP No. 70 Tahun 1996 tentang fasilitas penunjang pelabuhan yang di dalamnya terdapat fasilitas pariwisata dan sarana umum.

2.3. Sejarah Singkat Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang

Pada awal perkembangannya, pelabuhan yang dikenal sebagai pelabuhan Tanjung Pinang adalah pelabuhan Sri Bintan Pura yang ada saat ini, dengan sarana dan fasilitasnya dibangun pada tahun 1925 dengan konstruksi kayu pada masa jajahan belanda. Peresmian nama Sri Bintan Pura dilakukan pada tanggal 21 januari 1984 oleh Direktur Jendral Perhubungan Laut, Bapak Pongky Soeparjo bertepatan dengan peresmian terminal penumpang. Nama Sri Bintan Pura bermakna "Pintu gerbang Kepulauan Riau yang permai dan terletak di pulau Bintan yang gemerlapan". Peranan dan fungsinya yang dominan saat ini adalah pelayanan penumpang dalam dan luar negeri.

Program pengembangannya ditujukan untuk peningkatan pelayanan penumpang dan fasilitas terminal penumpang serta lapangan parkir. Kondisi pelabuhan Sri Bintan Pura ini merupakan perkotaan yang sukar untuk dikembangkan ke arah darat. Namun beberapa alternatif diperkirakan dapat diperluas ke arah laut, diperkirakan di samping kiri dan kanan dari lokasi tersebut sudah direklamasi oleh para Investor, maka pelabuhan Sri Bintan Pura harus dapat menyesuaikan kondisi perkembangan tersebut.

2.4. Pelabuhan Sebagai Pintu Gerbang Pertumbuhan Perekonomian Masyarakat Tanjung Pinang dan Para Investor

Sejak awal pertumbuhannya, Tanjung Pinang memang berkembang terutama sebagai kota perdagangan. Kedudukannya yang strategis di posisi silang pelayaran dan perdagangan dunia di Selat Malaya dan Laut Cina Selatan serta imbas dari peranan Singapura sebagai salah satu pusat perdagangan dunia, telah menjadi daya dorong pertumbuhan sektor perdagangan dan jasa industri di kota Tanjung Pinang. Sejak tahun 1986, industri pariwisata memperoleh perhatian lebih besar berikut dengan kebijaksanaan Nasional dalam pengembangan industri pariwisata. Tanjung Pinang berkembang menjadi salah satu tujuan wisata di Riau selain Batam, terutama kelompok turis dari Singapura, Malaysia, Eropa Barat dan Jepang. Arus turis semakin tinggi, setelah pemerintah menetapkan kebijaksanaan menunjuk pelabuhan Tanjung Pinang Sri Bintan Pura sebagai pelabuhan yang boleh melaksanakan pemberian Visa On arrival (VOA) untuk turis yang datang berkelompok. Kebijakan tersebut mulai 1 April 1989 ditingkatkan dengan pelabuhan bebas Visa, sehingga Tanjung Pinang merupakan salah satu pintu masuk (Gate Way) untuk daerah tujuan wisata di Riau. Kerjasama bidang ekonomi di kawasan ASEAN seperti Indonesia, Malaysia, Singapura "Growth Triangle (IMS-GT) dan SIJORI (Singapura, Johor dan Riau) adalah wujud kerjasama guna mengantisipasi perkembangan ekonomi yang mengarah kepada Liberalisasi perdagangan dunia.

Pelabuhan laut yang berfungsi sebagai pintu gerbang mempunyai peranan yang tidak kecil terhadap terciptanya kelancaran operasional di pelabuhan, sehingga keberadaannya perlu dipersiapkan dalam mendukung pertumbuhan pembangunan ekonomi baik untuk Daerah, Nasional maupun Internasional.

2.5. Fasilitas Pelabuhan

Fasilitas Pelabuhan Sri Bintan Pura Tanjung Pinang pada saat ini dapat dibagi menjadi 3 bagian, yaitu:

1. Fasilitas pelayanan kapal, (alur, dermaga beton, ponton besi dalam dan luar negeri).
2. Fasilitas Pelayanan penumpang, (terminal luar dan dalam negeri). Berdasarkan pengamatan Pada terminal penumpang dalam maupun luar negeri, terlihat terbalik dalam hal besaran kapasitas. Karena berdasarkan kenyataannya penumpang dalam negeri lebih banyak arus naik dan turunnya (sumber: data dan informasi)

pelabuhan), Sehingga penumpang maupun pengantar banyak yang berada di luar terminal.

3. Fasilitas lainnya, (jembatan penghubung luar dan dalam negeri, lapangan parkir dan perkantoran/instansi pemerintah maupun swasta).

Untuk rincian ukuran masing-masing dapat dilihat pada lampiran di bawah ini:

FASILITAS DI SRI BINTAN PURA				
Letak 00° - 55' - 55" LU 104° - 26' - 06" BT				
1. Fasilitas Pelayanan Kapal				
	<i>Panjang (Meter)</i>	<i>Lebar (Meter)</i>	<i>Kedalaman (M.LWS)</i>	
- Alur	3,90	50,00	3,5 - 4	
	<i>Panjang (Meter)</i>	<i>Lebar (Meter)</i>	<i>Luas (Meter²)</i>	
- Dermaga Beton 1	60,00	7,60	456,00	
- Dermaga Beton 2	30,50	10,50	320,25	
- Dermaga Beton 3	30,70	6,90	211,83	
- Ponton Besi Luar Negeri	20,00	10,00	200,00	
- Ponton Besi Dalam Negeri	15,00	5,00	75,00	
- Ponton Ferrocement Dalam Negeri	15,00	6,00	90,00	
2. Fasilitas Pelayanan Penumpang				
	<i>Panjang (Meter)</i>	<i>Lebar (Meter)</i>	<i>Luas (Meter²)</i>	<i>Kapasitas</i>
- Terminal Luar Negeri (Kelas A)				300 Orang
- Lantai Bawah	18,00	27,00	486,00	
- Lantai Atas	21,00	30,00	630,00	
- Terminal Dalam Negeri (Kelas B)	27,00	17,50	472,50	300 Orang
3. Fasilitas Lainnya				
	<i>Panjang (Meter)</i>	<i>Lebar (Meter)</i>	<i>Luas (Meter²)</i>	
- Jembatan Penghubung Luar Negeri	213,00	4,40	937,20	
- Jembatan Penghubung Dalam Negeri	219,00	4,40	963,60	
- Lapangan Parkir	Luas 2.216,00 Meter ²			

Sumber Data : Divisi Teknik Cabang Pelabuhan Tanjungpinang

TABEL 2.1 FASILITAS PELABUHAN SRI BINTAN PURA

2.6. Instansi yang Berada di Pelabuhan

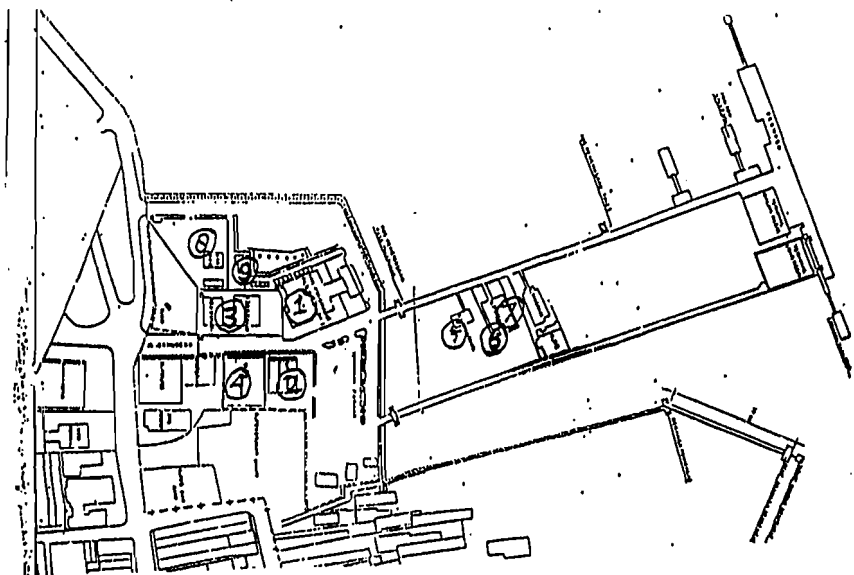
Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja (DLKR) dan Daerah Lingkungan Kepentingan (DLKP) pelabuhan Tanjung Pinang dengan hak pengelola diserahkan kepada PT. Persero Pelabuhan Indonesia I sesuai dengan kep. Menhub. No. KM 54 Tahun 1997 Tanggal 11 Desember 1997, adalah sebagai berikut:

1. DLKR Daratan Dermaga Sri Bintang Pura seluas 11.690 M².
2. DLKR Perairan Pelabuhan Tanjung Pinang seluas 53.916 Ha.
3. DLKP Pelabuhan Tanjung Pinang adalah seluas 2.352 Ha..

Sedangkan Instansi-instansi yang berada pada DLKR pelabuhan adalah sebagai berikut:

1. Pengelola pelabuhan, PT. (persero) Pelabuhan Indonesia I cabang Tanjung Pinang seluas 1792 m²
2. Administrator pelabuhan seluas 860 m²
3. Kantor pelayanan bea dan cukai seluas 944 m²
4. Kantor distrik navigasi seluas 312 m²
5. Kantor kesehatan pelabuhan seluas 72 m²
6. Kantor karantina tumbuh-tumbuhan seluas 250 m²
7. Kantor Karantina ikan seluas 252 m²
8. Kantor kesatuan pengamanan polisi pelabuhan (KP3) seluas 168 m²
9. Kantor Agen Penjualan Tiket (swasta) seluas 168 m²

Untuk mengetahui letaknya dapat dilihat pada lay out pelabuhan di bawah ini:



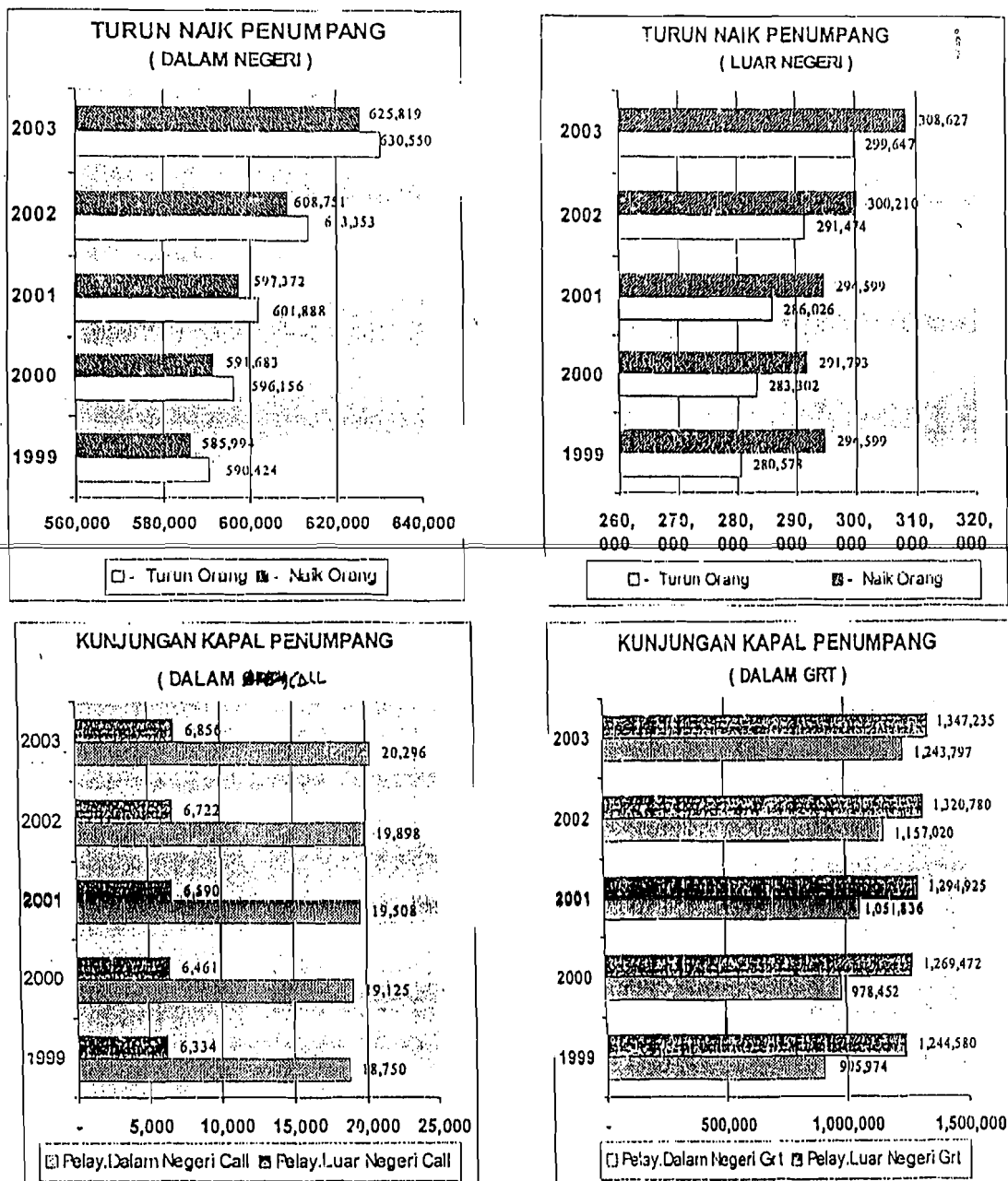
GAMBAR 2.1. INSTANSI YANG BERADA DI PELABUHAN SUMBER, DEMISI TEKNIK PELABUHAN

2.7. Rencana Jangka Panjang Perusahaan (RJPP) pelabuhan

Dari data-data yang didapatkan pada buku Data dan Informasi pelabuhan Tanjung Pinang (tahun 1998-2003), yaitu berupa realisasi peningkatan penumpang:

1. Untuk penumpang luar negeri; penumpang turun: mengalami peningkatan rata-rata 20% pertahun dan penumpang naik: mengalami peningkatan rata-rata 11% pertahun.
2. Untuk penumpang dalam negeri; penumpang turun: mengalami peningkatan rata-rata 25% pertahun dan penumpang naik: mengalami peningkatan rata-rata 22% pertahun.

Untuk melihat data statistik turun dan naik penumpang, dapat dilihat pada lampiran dibawah ini:



SAMBAR. 2.2. DATA STATISTIK TURUN NAIK PENUMPANG

Dalam menilai perlu atau tidaknya pengembangan pelabuhan dalam hal peningkatan pelayanan kapal dan penumpang, kita dapat melihat tabel seperti di bawah ini:

TABEL. 2.2. PELAYANAN KAPAL

Pelabuhan Sri Bintang Pura	Aman	Tertib	Cepat	Memuaskan
1. Luar Negeri	Belum	Belum	Cukup	Belum
2. Dalam Negeri	Belum	Belum	Cukup	Belum

Tabel: Pelayanan Kapal

Sumber: RJPP 1999-2003

TABEL. 2.3 PELAYANAN PENUMPANG

Pelabuhan Sri Bintang Pura	Aman	Tertib	Cepat	Memuaskan
1. Luar Negeri	Cukup	Belum	Sedang	Belum
2. Dalam Negeri	Cukup	Tidak	Sedang	Belum

Tabel: Pelayanan Penumpang

Sumber: RJPP 1999-2003

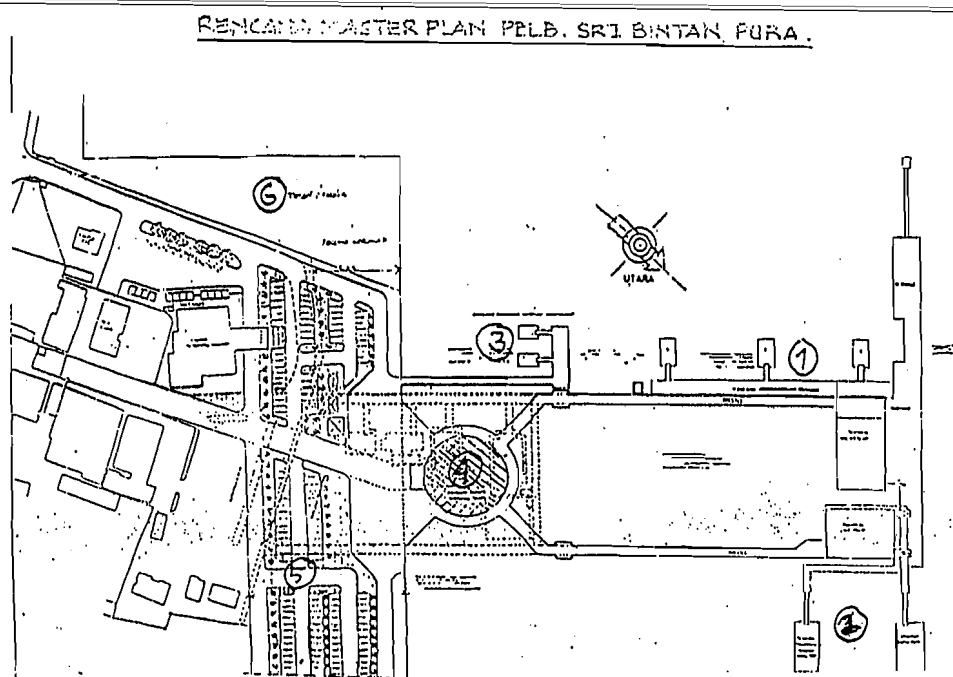
Berdasarkan kondisi eksisting dan analisis perkembangan pada kurun waktu 5 tahun mendatang terkait dengan perkembangan pada perdagangan di kawasan Asean dan ekonomi global, maka PT. (persero) pelabuhan Indonesia I cabang Tanjung Pinang sebagai salah satu sub sistem yang terintegrasi di dalam sistem pelayanan jasa kepelabuhanan mempunyai andil dalam memacu perkembangan kegiatan ekonomi/perdagangan tersebut. Untuk memberikan peran aktif dalam mengantisipasi perkembangan 5 tahun ke depan, cabang pelabuhan Tanjung Pinang menetapkan sasaran sebagai berikut :

1. Perlunya diperhatikan keterlibatan dengan mengkondisikan adanya pemisahan yang jelas untuk terminal kedatangan dan keberangkatan luar negeri maupun dalam negeri. Sebelumnya antara ruang keberangkatan dan kedatangan masih menjadi satu sehingga terjadi kepadatan yang dapat membahayakan keselamatan seseorang.
2. Perlu tambahan petugas pangkalan atau terminal untuk memantau atau memeriksa calon penumpang, pengantar, penjemput dan pengunjung benar-benar telah memiliki pas pelabuhan sesuai ketentuan.
3. Perlunya halaman parkir kedatangan dan keberangkatan, karena sarana parkir yang tersedia kurang mencukupi, kapasitas yang diharapkan adalah sebesar 1,5 kali yang ada. Untuk sementara sarana parkir yang digunakan yaitu jalan sirkulasi umum.

Dengan berdasarkan data-data tersebut/yang telah diterangkan diatas, pihak pelabuhan telah merencanakan pengembangan pelabuhan. Adapun pengembangannya meliputi:

1. Penambahan dermaga dan ponton untuk lintas aniar pulau. Untuk dermaga luasnya menjadi 992 m² Sedangkan untuk ponton ditambah satu, dengan luas sebesar 112 m²
2. Penambahan dermaga dan ponton untuk tujuan luar negeri. Untuk dermaga luas menjadi 320 m² dan ponton ditambah satu dengan luas menjadi 312 m²
3. Penambahan dermaga dan ponton (dua buah) serta jembatan penghubung untuk tujuan pulau Penyengat, luas dermaga adalah 256 m² untuk ponton seluas 60 m² sedangkan luasan jembatan penghubung adalah 224 m²
4. Pengelompokan area perkantoran yang berada diantara jembatan penghubung dalam dan luar negeri menjadi pola melingkar dengan dua lantai, sehingga sirkulasi jembatan penghubung mengikuti pola kantor tersebut. Volume dari kelompok perkantoran tersebut adalah 400 m³
5. penambahan area parkir kearah laut sebesar 46 m Sehingga luas dari area parkir tersebut menjadi 9420 m²
6. penambahan area taman yang berada pada sisi sebelah barat dari pelabuhan, dengan luas sebesar 5256 m²

Untuk lebih jelasnya lagi tentang bagian-bagian apa saja yang akan dikembangkan oleh pihak pelabuhan, berikut ini adalah gambar rencana master plan Pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang:



BAMBAR 2.3 RENCANA MASTER PLAN PELABUHAN
SUMBER: DESAIN TEKNIK PELABUHAN

Dengan pertimbangan waktu tugas akhir yang singkat, maka untuk penulisan ini penulis akan membahas tentang bagaimana penataan ruang luar area pelabuhan dengan memasukkan aktivitas masyarakat dengan mempertimbangkan batasan-batasan area yang boleh untuk aktivitas masyarakat. Sehingga privasi dari pihak pelabuhan dapat terjaga, yaitu penulis membatasi bahwa aktivitas keseharian masyarakat hanya berada didaratan. Hal ini dengan alasan agar aktivitas keseharian masyarakat tidak membuat area jembatan penghubung dan terminal penumpang untuk turun naik penumpang menjadi sangat ramai sehingga faktor kenyamanan untuk penumpang menjadi terganggu. Untuk ukuran yang menyangkut masa/instansi pemerintah dan swasta, penulis mengikuti pihak pelabuhan sedangkan penambahan yang akan dilakukan oleh penulis menyangkut tema dari tugas akhir ini akan dijelaskan pada bab berikutnya.

BAB III

KEBUTUHAN AKTIVITAS MASYARAKAT DI PELABUHAN

Pada bab ini berisi tentang rincian/peta aktivitas keseharian masyarakat yang terjadi pada area pelabuhan, yang nantinya bertujuan untuk mengetahui kebutuhan-kebutuhan apa saja yang diperlukan oleh masyarakat dalam menjalankan aktivitas kesehariannya berdasarkan latar belakang permasalahan. Untuk itu dalam bab ini dibagi dalam beberapa sub judul, yaitu tentang kebutuhan keamanan dan keselamatan, kebutuhan kebersamaan serta kebutuhan harga diri.

3.1. Kebutuhan Keamanan dan Keselamatan

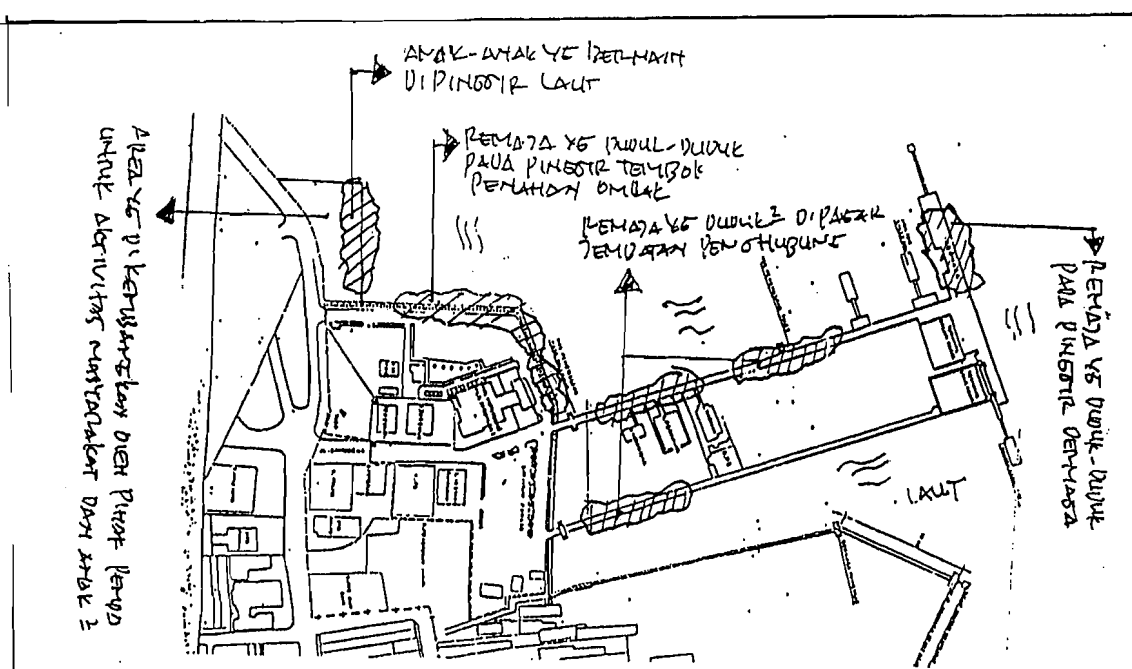
Dalam melaksanakan kegiatan, seseorang tidak akan lepas dari kebutuhan keamanan dan keselamatan. Apakah kecelakaan itu terjadi akibat disengaja oleh orang lain maupun yang disebabkan oleh kelalaian pribadi. Untuk itu kita dapat menghilangkan, setidaknya merekamnya agar segala tindakan kita tidak menimbulkan hal-hal yang membahayakan jiwa, contohnya tidak bermain-main di pinggir laut yang akan terjadi kecelakaan bila kita tidak berhati-hati, dan yang lainnya. Berdasarkan permasalahan yang ada pada area pelabuhan yang menyangkut kebutuhan keamanan dan keselamatan dibagi atas tiga macam, yaitu terhadap alam, terhadap kendaraan dan terhadap tindak kejahatan (manusia).

3.1.1. Terhadap Alam

Yang dimaksud dari bahaya terhadap alam pada area pelabuhan ini adalah laut, baik itu terhadap kedalaman maupun ombaknya. Bahaya yang akan menimpa pengunjung pelabuhan adalah jika pengunjung jatuh ke laut sehingga tenggelam maupun terbawa ombak.

Hal-hal yang berhubungan dengan bahaya terhadap laut pada pelabuhan adalah anak-anak pada pinggir laut dikarenakan hanya memikirkan keasyikan dalam bermain. Sedangkan usia remaja kecelakaan disebabkan karena kelalaian pribadi seperti terpeleset sehingga jatuh ke laut. Kebanyakan aktivitas masyarakat terjadi pada pinggir pelabuhan, yaitu ada yang duduk-duduk di pinggir sepanjang tembok penahan ombak, pada pinggir dermaga dan juga pada pinggir pagar jembatan penghubung menuju terminal penumpang. Aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat adalah hanya duduk-duduk santai dengan mengobrol bersama

keluarga ataupun teman sambil memandangi laut, kapal-kapal yang lewat dan menunggu matahari terbenam. Berikut ini adalah peta aktivitas masyarakat yang menyangkut bahaya terhadap alam:



SAMBAH 3.1 PETA AKTIVITAS MASYARAKAT YANG MENYANGKUT BAHAYA TERHADAP SUMBER, PENGAMATAN

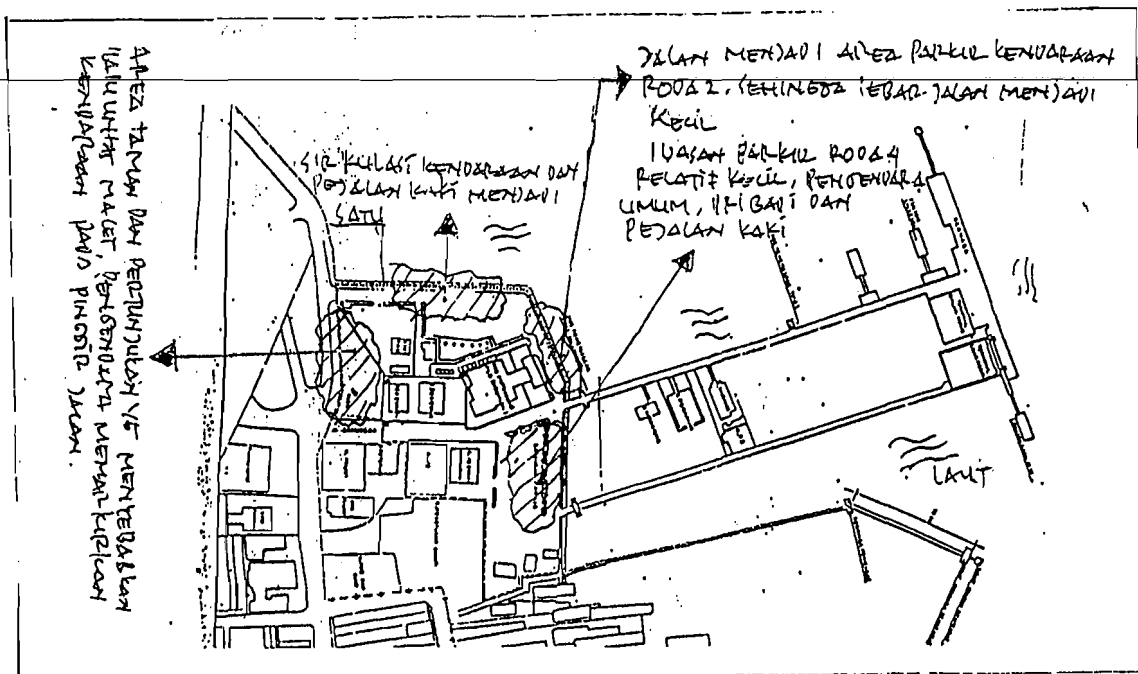
Untuk dapat menanggulangi permasalahan di atas, maka diperlukan batasan/pagar pada laut. Untuk anak-anak yang bermain pada pinggir laut diberikan pagar dengan jarak 5 meter ke arah laut, sedangkan untuk dinding penahan ombak diberikan pagar dan tempat duduk dengan jarak antar keduanya 1,5 meter, pada jembatan penghubung, pagar dibuat dengan lebar lekukan-lekukan 15 cm sehingga pagar tidak nyaman untuk diduduki oleh pengunjung/anak remaja tersebut.

3.1.2. Terhadap Kendaraan

Sirkulasi kendaraan pada area pelabuhan dengan lebar jalan relatif kecil, dapat membahayakan pengguna pelabuhan/pejalan kaki dikarenakan tidak adanya sirkulasi bagi pejalan kaki. Pengguna pelabuhan khususnya yang berjalan-jalan di pelabuhan menjadi satu dengan kendaraan dalam menggunakan jalan.

Hal ini dapat membahayakan jiwa pejalan kaki jika sedang jalan-jalan, menyeberang ataupun anak-anak yang sedang bermain, karena dalam hal mengendarai kendaraan sangat sulit untuk mengatur pengemudi agar tidak ngebut. Apalagi bagi remaja yang senang ngebut, walaupun ada peraturan tentang batas kecepatan kendaraan tetap saja tidak berpengaruh. Pada area pelabuhan sirkulasi adalah satu arah dengan membedakan pintu masuk dan keluar, namun tetap saja perlu mendapat perhatian penuh dikarenakan jumlah pengguna pelabuhan

cukup banyak. Berikut ini adalah peta aktivitas masyarakat yang menyangkut bahaya terhadap kendaraan:



BAMBAIL 3.2. PETA AKTIVITAS MASYARAKAT, BAHAYA THD. KENDARAAN SUMBEL, PENBAMUTAN

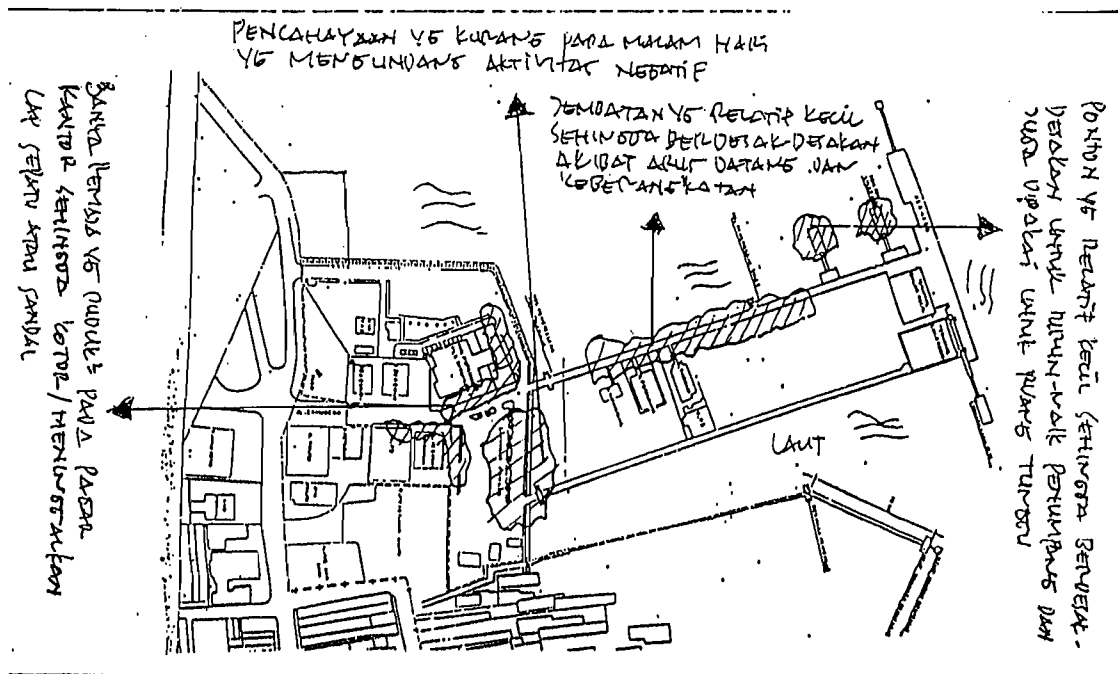
Untuk itu diperlukan perbedaan yang jelas antara sirkulasi pejalan kaki dengan kendaraan, yaitu sirkulasi untuk pejalan kaki dibuat lebih tinggi 25 cm dari sirkulasi kendaraan serta menggunakan vegetasi sebagai pembatas jalan. Sedangkan untuk mengurangi kecepatan kendaraan diperlukan elemen susunan batu yang tidak rata dengan lebar 1 meter dan jarak antar elemen 10 meter.

3.1.3. Terhadap Tindak Kejahatan

Bahaya terhadap tindak kejahatan pada pelabuhan berupa pencopetan yang dikarenakan pengunjung yang sangat ramai, juga dikarenakan pencahayaan yang kurang pada malam hari sehingga pada tempat-tempat tertentu menjadi tempat kumpul anak-anak nakal untuk minum-minuman keras yang akan mengakibatkan kerusakan/pemerasan maupun menjadi tempat pelecehan seksual yang diakibatkan oleh adanya jarak yang jauh ataupun adanya ruang/sela-sela yang tidak terpantau oleh orang banyak, .

Pada area pelabuhan yang merupakan aktivitas dengan jumlah yang besar pada saat-saat tertentu, seperti pada saat turun dan naik penumpang, yaitu dengan jumlah penumpang yang banyak khususnya pada pomton besi dalam negeri berupa persegi panjang dengan luas $\pm 75 \text{ m}^2$ (sumber: data dan informasi pelabuhan) dapat memberi kesempatan bagi pencopet dikarenakan penumpang saling berdesakan, begitu juga pada saat perjalanan di jembatan

penghubung dalam negeri dengan lebar $\pm 4,40$ m dan panjang $\pm 219,00$ m (Sumber: data dan informasi pelabuhan) yang tidak mempunyai perbedaan arus datang dan berangkat sehingga berkumpul menjadi satu pada jembatan. Pada saat malam hari khususnya pada malam minggu banyak yang mengunjungi area pelabuhan, kebanyakan dari kalangan remaja dan dewasa. Mereka membuat suatu kelompok-kelompok kerumunan kecil pada area yang kurang dalam hal pencahayaan, sehingga sangat memacu/mendukung dalam berbuat kejahatan dan mereka tidak takut ketahuan atau terlihat dengan jelas dikarenakan keadaan yang gelap. Berikut ini adalah peta aktivitas yang berhubungan dengan bahaya terdapat tindak kejahatan:



SAMBAR 3.3. PETA AKTIVITAS MASYARAKAT, BAHAYA TINDAK KEJAHATAN SUMBER, KONSAMARAN

Untuk itu perlu penambahan tentang pencahayaan malam hari/lampu jalan pada tempat-tempat yang sering dipergunakan pengunjung untuk berkumpul sehingga mereka merasa terpantau oleh orang lain dan merasa cemas untuk melakukan tindak kejahatan. Pada jembatan penghubung diperlukan penataan pola sirkulasi, yaitu dengan membedakan arus datang dan pemberangkatan serta penataan sistem pemberangkatan yang perlu menyediakan tempat khusus/terminal kecil (penumpang antar pulau) sebelum ke ponton sehingga tidak terjadi lagi penumpang yang berdiri dan berdesakan di ponton sebelum antri naik kapal.

3.2. Kebutuhan Kebersamaan

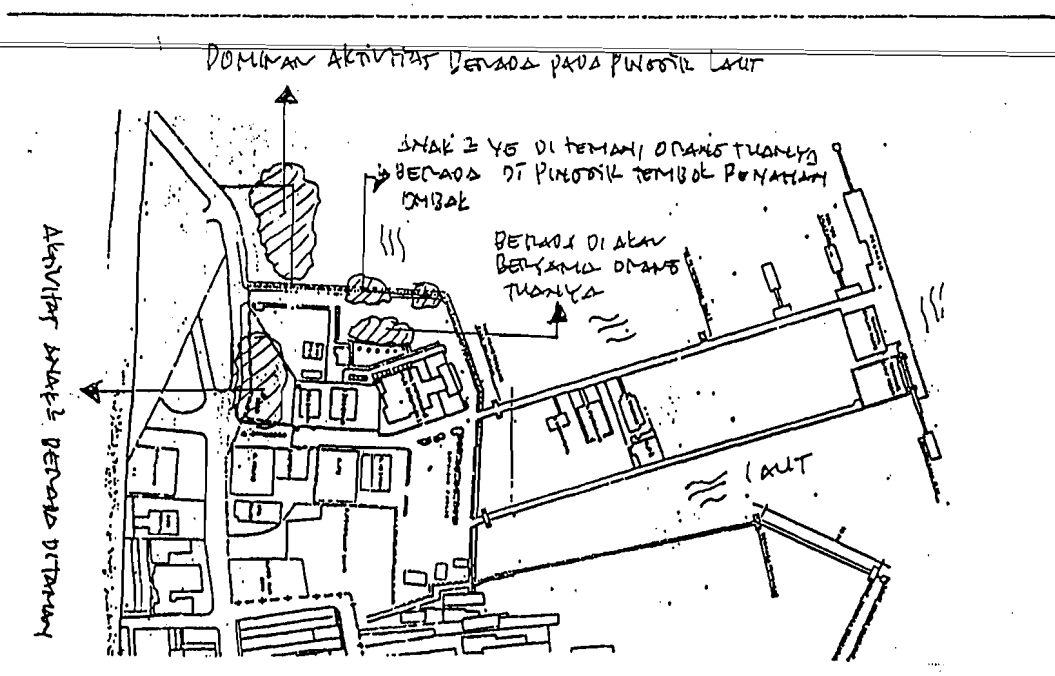
Untuk mendapatkan kebersamaan pada area pelabuhan yang berfungsi sebagai turun naik penumpang dan aktivitas keseharian masyarakat, yang dapat dikatakan dua organisasi yang berbeda yaitu formal dan non formal, maka perlu diketahui kegiatan apa saja yang terjadi di pelabuhan, Kegiatan tersebut adalah sebagai berikut: (1). Kegiatan formal/pelabuhan

bersifat teratur dan terjadwal, yaitu melakukan operasional kepelabuhanan dan waktu istirahat dipergunakan untuk ke kantin dan setelah istirahat kembali untuk bekerja dan setelah itu pulang (rincian operasional pelabuhan telah dibahas pada bab sebelumnya). (2). Kegiatan non formal/aktivitas keseharian masyarakat, dalam menjalankan aktivitas kesehariannya yang bermula dari sekitar jam 15.00 WIB, banyak terlihat masyarakat membuat kelompok-kelompok yang tersebar pada area pelabuhan. Kebutuhan kebersamaan ini timbul dari hasil pengamatan bahwa mereka yang datang ke pelabuhan adalah untuk bertemu, ngobrol dan santai sambil menikmati jajanan. Berikut ini adalah rincian dari Kebutuhan kebersamaan yang ditinjau dari pengelompokan usia pengunjung (anak-anak, remaja dan dewasa).

3.2.1. Usia Anak-anak

Pada usia anak-anak yang masih memikirkan kesenangan bermain, mereka akan mencari tempat-tempat yang dapat memenuhi kebutuhan bermainnya, seperti ruang untuk berlari-lari, bermain dan menggambar di pasir maupun bermain air.

Umumnya anak-anak yang datang di pelabuhan ditemani oleh orang tuannya, di samping ada juga yang datang sendiri dan bersama teman karena rumahnya dekat dengan pelabuhan. Sebaran kegiatan yang dilakukan oleh anak-anak adalah ada yang bermain disebelah barat pelabuhan, yaitu pada pinggir laut mereka ada yang bermain pasir dan ada pula yang bermain air dengan melemparkan batu. Aktivitas anak-anak lainnya, yaitu berada pada taman gajah yang dilengkapi oleh patung gajah juga permainan anak seperti ayunan dan perosotan serta ada yang hanya duduk-duduk dengan orang tuannya sambil menikmati jajan. Berikut ini adalah peta aktivitas kelompok usia anak-anak pada pelabuhan:



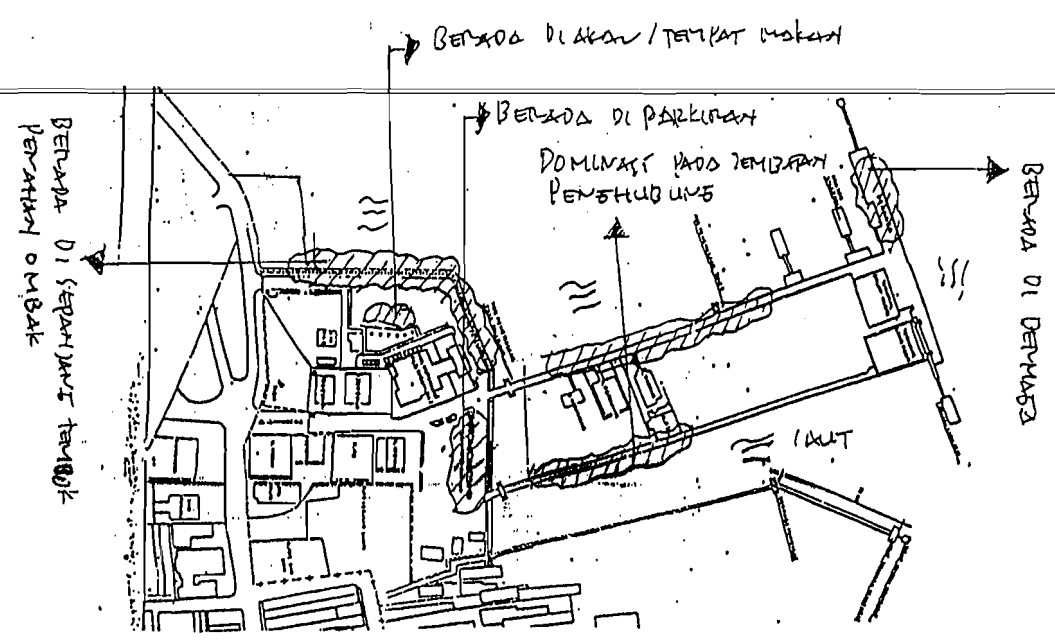
GAMBAR 3.4. PETA AKTIVITAS KELOMPOK USIA ANAK-ANAK
SUMBER: PENYELISITAN

Untuk itu diperlukan penataan ruang terbuka, yang di dalamnya memuat kegiatan bermain anak dengan unsur/elemen yang berhubungan dengan laut seperti air, batu, pasir untuk menggambar. Hal ini bertujuan untuk “menjaga” anak agar tidak menjalar ketempat lain sehingga orang tua/yang mendampingi tidak mengalami kesulitan.

3.2.2. Usia Remaja

Usia remaja lebih mendominasi aktivitas di pelabuhan, pada umumnya dikarenakan mereka hanya menjalankan aktivitas sekolah pada pagi hingga siang hari dan selebihnya diisi dengan bermain ke rumah teman, jalan-jalan dan berkumpul disuatu tempat seperti akau/pusat jajan termasuk juga pelabuhan. Kegiatannya di pelabuhan berupa ingin berjumpa teman, santai dan ingin mejeng. Lonjakan pengunjung remaja ini terjadi pada malam minggu, sehingga area pelabuhan sudah menjadi tempat mereka untuk mejeng dan tempat yang praktis untuk bertemu.

Mereka membuat kelompok-kelompok kecil sehingga tesebar di pelabuhan, ada yang di lapangan parkir, makan dan minum di tempat jajan/akau, pada pagar tembok kantor instansi dan sepanjang jembatan penghubung juga terdapat kelompok-kelompok, sehingga jika terlihat dari udara kelompok-kelompok tersebut menjadi sekumpulan titik-titik yang tidak teratur pada kawasan pelabuhan. Berikut ini adalah peta aktivitas kelompok usia remaja pada pelabuhan:

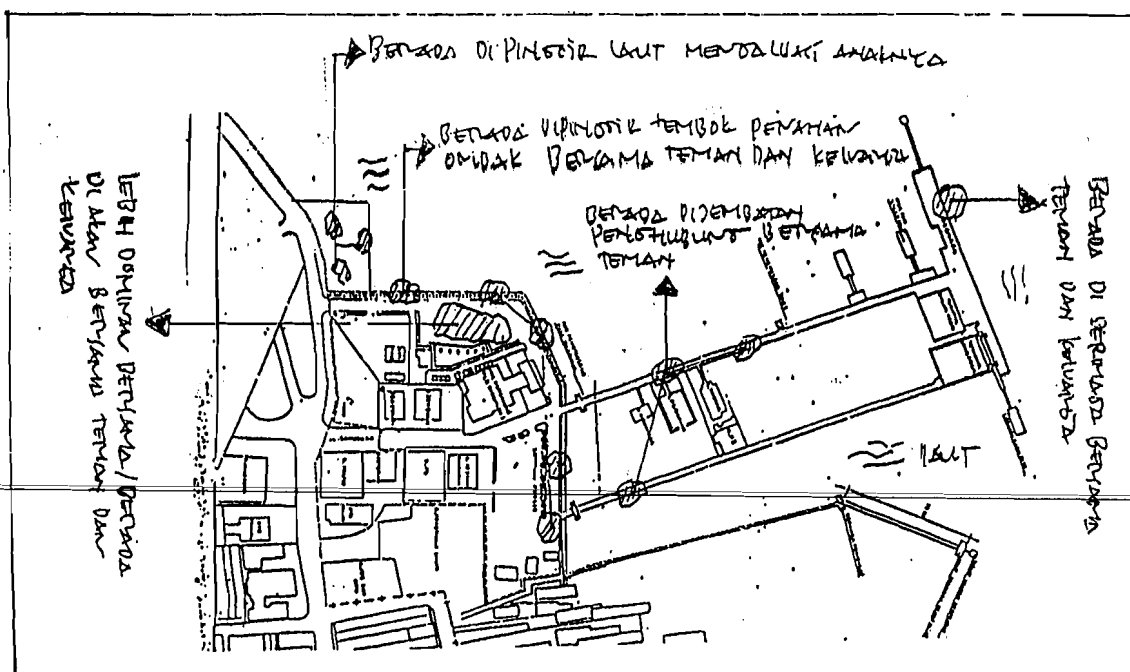


GAMBAR 3.5. PETA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA
(SUMBER, PENGAMATAN)

Untuk itu diperlukan penataan/penyediaan ruang untuk berkumpul dengan mempertimbangkan kebiasaan mereka yang berkelompok, dan juga mempertimbangkan kebiasaan-kebiasaan mereka pada pelabuhan seperti nongkrong di pagar.

3.2.3. Usia Dewasa

Kelompok usia dewasa dibagi menjadi dua, yaitu yang belum berkeluarga dan yang sudah berkeluarga. Mereka yang sudah berkeluarga datang untuk mengantar anaknya bermain, berada pada lokasi pinggir pantai dan taman gajah, sedangkan bagi mereka yang belum berkeluarga biasanya berada pada pinggir tembok penahan ombak dan dominan berada pada tempat jajan/akaw menikmati makanan maupun hanya sekedar minum kopi sambil ngobrol bersama teman kantor maupun teman lama. Berikut ini adalah peta aktivitas kelompok usia dewasa pada pelabuhan:



GAMBAR 3.6. PETA AKTIVITAS KELOMPOK USIA DEWASA
SUMBER, PENGAMATAN

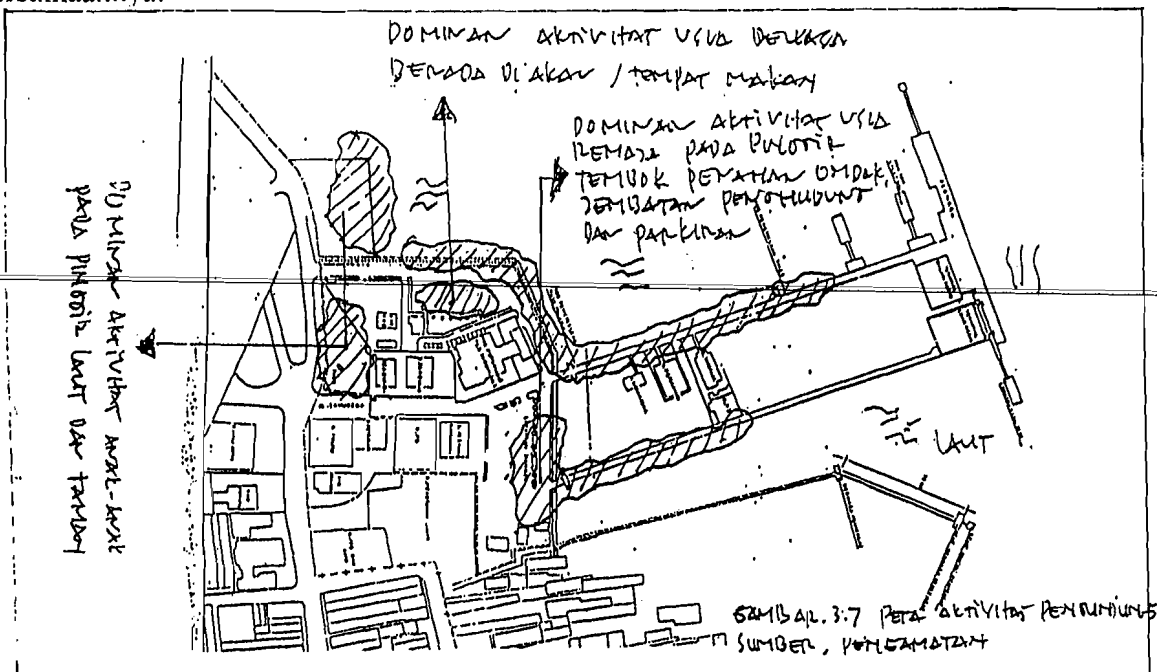
Untuk mendapatkan kebersamaan pada area pelabuhan antara kelompok formal dengan non formal perlu dipertimbangkan, sehingga dalam perencanaan penggabungan aktivitas ada batasan-batasan agar salah satu pihak masih terjaga privasinya, yaitu dengan cara mengalokasikan setiap aktivitas. Dari semua jenis kelompok dalam melakukan aktivitas banyak memilih tempat yang dapat melihat atau berdekatan dengan laut, sehingga pada saat perancangan perlu diperhatikan hal-hal yang mendukung aktivitas masyarakat tersebut.

3.3. Kebutuhan Harga Diri

Yang dimaksudkan Kebutuhan harga diri di sini adalah perasaan dihargai tentang keberadaannya (pengunjung dan pedagang) di pelabuhan. Sehingga dalam melakukan aktivitas kesehariannya, masyarakat dapat merasakan kepemilikannya yaitu bahwa "ini adalah tempat yang disediakan untuk saya". Untuk mendapatkan kebutuhan harga diri pengunjung dan pedagang maka berikut ini adalah pembahasannya:

3.3.1. Pengunjung

Untuk kebutuhan harga diri pengunjung, telah dibahas pada kebutuhan aktivitas masyarakat yang dikelompokkan menurut usia namun dalam hal memenuhi kebutuhannya sendiri-sendiri/menurut kelompok usia. Sedangkan untuk kebutuhan kebersamaannya belum dibahas. Ruang kebersamaan yang telah ada saat ini adalah relatif kecil dan berada pada samping jalan besar, sehingga bila ada pertunjukan maka akan terjadi macet akibat pengunjung memarkirkan kendaraan pada sisi jalan dan tidak terlihat dari dalam area pelabuhan/oleh aktivitas masyarakat yang berada di pelabuhan. Berikut ini adalah peta aktivitas kebersamaannya:

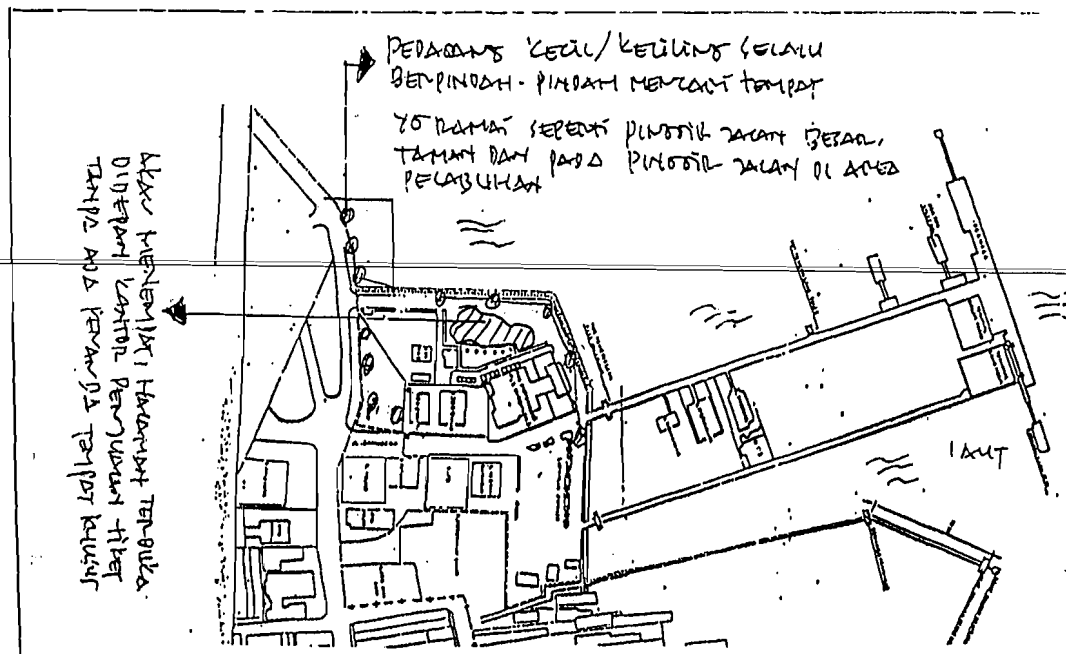


Untuk itu diperlukan suatu penataan ruang yang dapat dipergunakan bersama/semua kelompok usia, yaitu berupa pertunjukan kesenian yang terjadwal. Penempatan ruang pertunjukan ini ditata sehingga dapat terlihat dari semua area aktivitas masyarakat, hal ini bertujuan agar masyarakat yang menonton tidak dalam satu area yang besar yang terpenihi oleh orang banyak yang akan mengundang hal-hal yang negatif seperti kecelakaan atau tindak

kejahatan. Dengan adanya ruang bersama ini, pengunjung akan lebih terasa bahwa pelabuhan memberikan hak untuk berada ditempatnya.

3.3.2. Pedagang

Yang mendukung aktivitas masyarakat pada kawasan pelabuhan adalah dengan adanya pusat jajan atau dikenal dengan sebutan Akau, beroperasi mulai sekitar jam 15.00-01.00 WIB. Pada saat ini menempati ruang kosong yang pada jam kerja pelabuhan adalah sebagai tempat agen tiket. Dengan pelayanan dan peralatan yang serba tradisional serta pada ruang terbuka terasa kekeluargaan dan keakrabannya. Akaw ini menyediakan makanan dan minuman keseharian, walaupun pengunjung hanya sekedar minum kopi namun dikarenakan suasana di alam terbuka ditambah pemandangan yang mengarah pada laut membuat pengunjung ingin berlama-lama. Yang berjualan lainnya pada area pelabuhan adalah pedagang-pedagang yang menggunakan gerobak dorong dengan menjual jagung, kacang rebus serta bakso pada pinggir-pinggir dari jalan pada area pelabuhan, sehingga perlu diperhatikan tentang keberadaan dan penempatannya. Sehingga bila dilihat pada peta kegiatan penyebarannya sangat tidak teratur dikarenakan untuk pedagang khususnya pedagang kecil mereka selalu berpindah-pindah sesuai tempat yang ramai oleh pengunjung. Berikut ini adalah peta aktivitas pedagang pada pelabuhan:



GAMBAR 3.8 PETA AKTIVITAS PEDAGANG
SUMBER: PENGAMATAN

Untuk itu diperlukan tempat untuk para pedagang khususnya area Akau yang merupakan ciri khas tempat makan orang Tanjung Pinang dengan memberikan tanda yang dapat berupa peninggian dari jalan besar sebagai tempat gerobak penjual, sehingga mereka para pedagang merasa dihargai keberadaannya oleh pihak pelabuhan. Sedangkan untuk pedagang keliling mereka tidak diberikan tanda khusus, karena sifat dari aktivitasnya adalah berpindah-pindah mencari tempat yang ramai pengunjungnya.

BAB IV

PENGGABUNGAN AKTIVITAS MASYARAKAT DENGAN OPERASIONAL PELABUHANAN

Isi dari bab ini adalah tentang langkah-langkah penataan ulang kawasan pelabuhan yang telah ada pada saat ini, dikarenakan oleh adanya aktivitas masyarakat. Bertujuan untuk menjadikan area pelabuhan bukan hanya sebagai kepentingan operasional kepelabuhanan/tempat turun naik penumpang akan tetapi juga sebagai kawasan rekreasi bagi masyarakat setempat maupun pendatang. Langkah-langkah tersebut dapat dibagi dengan cara sebagai berikut: yaitu dengan komposisi masa, tata ruang dalam, tata ruang luar, dan sirkulasi.

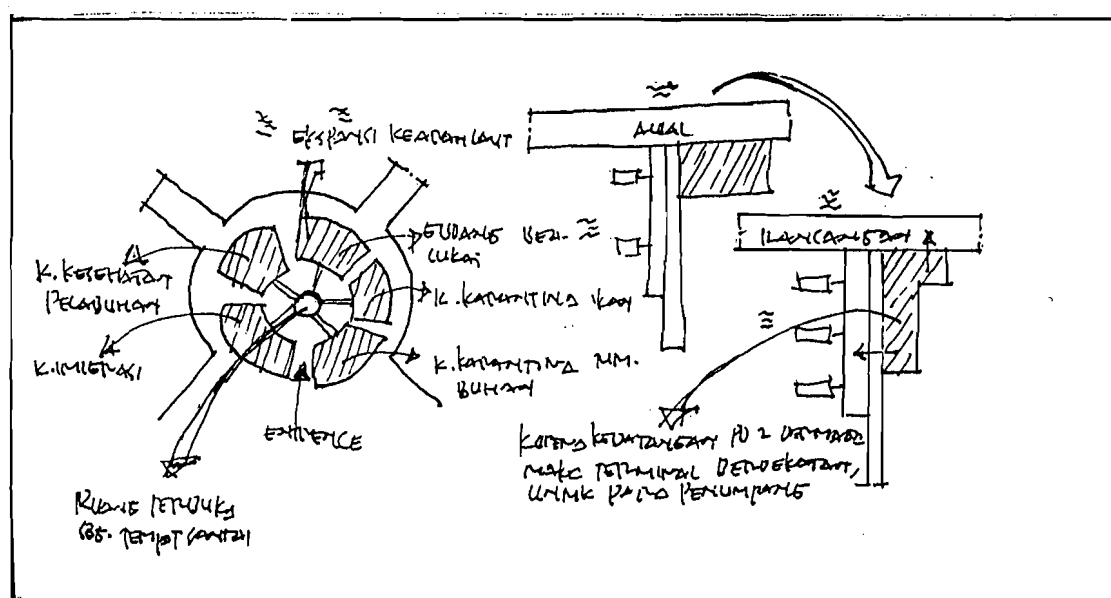
4.1. Komposisi Masa dan Bentuk

Yang dimaksud masa di sini adalah perkantoran/instansi pemerintah (pengelola pelabuhan) dan swasta (penjualan tiket kapal, akomodasi dan transportasi) untuk pengguna jasa pelabuhan. Komposisi yang ada saat ini (dapat dilihat pada bab II), penempatan sebaran perkantoran tidak teratur yang mengakibatkan pemanfaatan lahan atau site tidak maksimal. Dengan melihat site yang tidak begitu besar maka pihak pelabuhan telah melakukan rencana pengembangan pelabuhan (dapat dilihat pada bab II), namun baru pada tahap penambahan area parkir, pengelompokan perkantoran yang berada pada jembatan penghubung dan penambahan dermaga dan ponton (dapat dilihat pada lampiran). Namun ada beberapa perubahan dan penambahan yang akan dilakukan penulis dengan berdasarkan pengamatan, yaitu pengelompokan perkantoran pada jembatan penghubung serta perkantoran yang di darat.

4.1.1. Pengelompokan Perkantoran Pada Jembatan Penghubung

yaitu terlihat pada gambar bahwa pola pengelompokannya adalah melingkar dalam satu bangunan dengan menjadi satukan kepentingan perkantoran yang berbeda. Pola melingkar yang dirancang oleh pihak pelabuhan sudah cukup baik, namun bila masih menjadi satu bangunan dengan fungsi perkantoran yang berbeda hal ini kurang baik bagi para pengguna jasa yang akan mencari atau berkepentingan mendatangi salah satu kantor akan mengalami kesulitan dan tidak efisien. Akan lebih baik lagi jika perkantoran dibuat terpisah namun masih menggunakan pola melingkar, hal ini berhubungan dengan sistem sirkulasi yang akan dibahas nanti. Sehingga bila pengguna jasa/masyarakat yang akan mencari salah satu

perkantoran tersebut mereka akan memasuki tengah lingkaran dan akan menemui kantor yang dicari dan juga kebebasan akan menikmati alam akan terasa karena tengah lingkaran merupakan tempat terbuka. Sedangkan untuk terminal penumpang perubahan terjadi pada terminal penumpang dalam negeri, hal ini berdasarkan pada penambahan dermaga antar pulau yang direncanakan oleh pihak pelabuhan. Dengan kondisi yang seperti semula dikuatirkan penumpang akan langsung berada pada dermaga karena posisinya berada lebih dulu dari terminal penumpang, sehingga penulis merancang bangunan terminal dengan posisi memanjang pada jembatan penghubung dan melebar pada dermaga besar sedangkan ukuran mengikuti pihak pelabuhan. Kejelasan pemikiran penulis dapat terlihat pada sketsa di bawah ini:

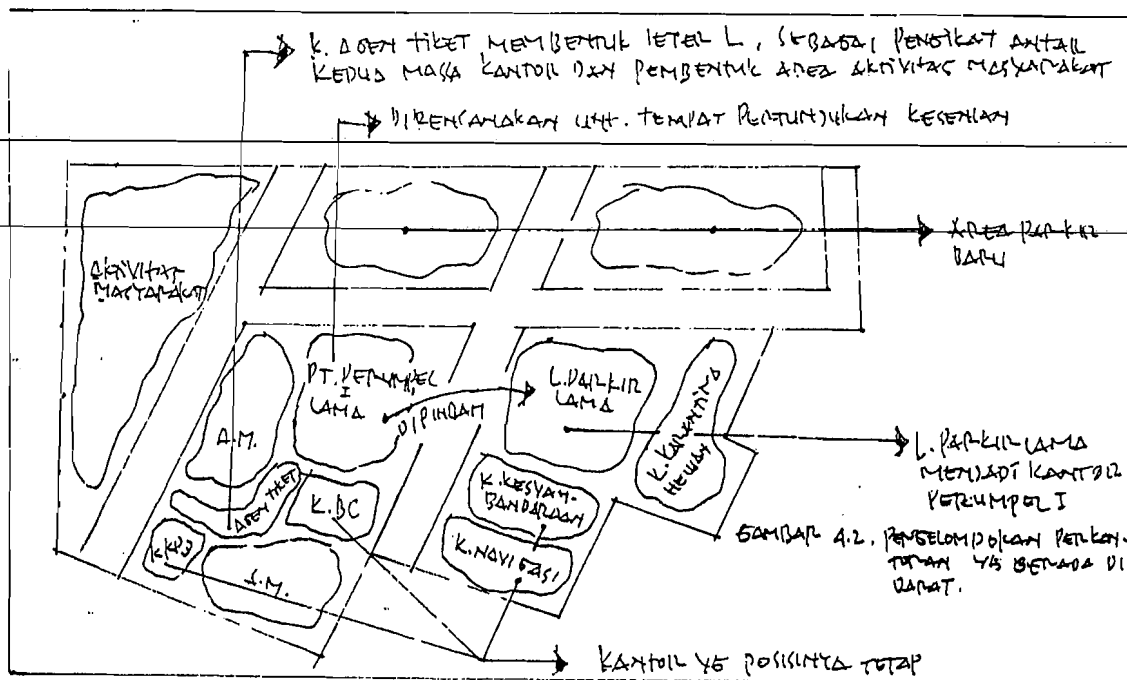


SAMBAH 4.1. PENSELOMUKAN PERKANTORAN PADA JEMBATAN PENYUSUNAN
SUMBER - PEMILIHAN
- DEVISI, TERMIK

Pola ini adalah organisasi bersifat terpusat, yang mana bila organisasi terpusat adalah terdiri dari sejumlah bentuk skunder yang mengitari bentuk dominan yang berada di tengah-tengah (sumber: bentuk, ruang dan susunannya, Francis Dk. Ching). Karena bentuk organisasi terpusat dengan sendirinya tidak berarah, kondisi-kondisi untuk menuju dan cara memasukinya harus dikhususkan oleh tapak dengan menegaskan satu dari ruang-ruang skunder sebagai bentuk tempat masuk maka diperlukan penanda berupa gerbang seperti pada sketsa diatas. Kerugian susunan memusat adalah sulit untuk ekspansi keruangan, dengan itu penulis menempatkan gudang bea cukai (diperkirakan akan mengalami ekspansi) berada di belakang/kearah laut sehingga bila nantinya akan diperluas dapat memperluas kearah laut.

4.1.2. Pengelompokkan Perkantoran yang Berada di Darat

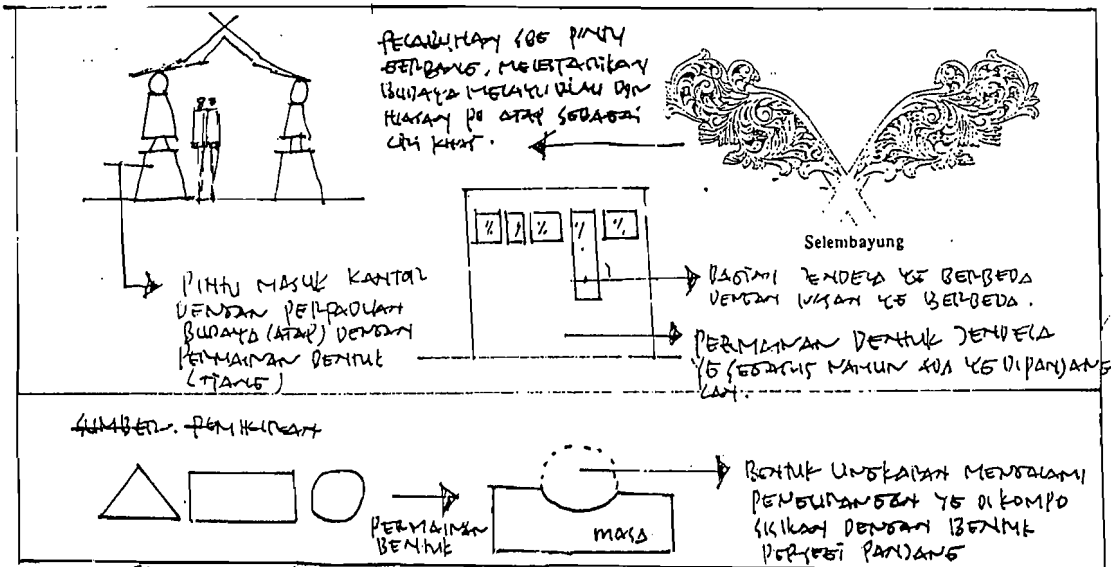
Pada site terdapat dua sisi, yaitu sisi sebelah kanan dan sisi sebelah kiri yang dipisahkan oleh sirkulasi kendaraan dan pada saat ini perkantoran berada pada kedua sisi tersebut. Karena pada penulisan ini telah memasukan aktivitas masyarakat, maka sebaiknya perkantoran lebih dominan pada sisi sebelah kanan. Hal ini berdasarkan pertimbangan bahwa sisi sebelah kiri dari site akan dijadikan tempat aktivitas keseharian masyarakat, karena dari hasil pengamatan didapatkan bahwa aktivitas keseharian masyarakat pada pelabuhan karena berada di kota, mengarah dan dekat dengan laut serta merasakan anginnya. Pemisahan perkantoran ini juga dimaksudkan untuk menjaga privasi dari pihak pelabuhan, sehingga aktivitas masyarakat tidak mejalur ke area perkantoran. Karena area pelabuhan yang mempunyai lokasi/site yang tidak begitu besar, maka pengelompokkan perkantoran tidak dapat semuanya berada pada sisi sebelah kanan. Yang dipindahkan posisinya adalah hanya kantor PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I yang akan menempati area parkir yang lama. Sedangkan yang menempati tempat lama PT. Pelabuhan Indonesia I adalah untuk ruang aktivitas mingguan masyarakat (seperti pentas kesenian) yang akan dibahas pada penataan ruang luar. Sedangkan untuk kantor KP3, dengan posisi yang berada pada jalur masuk dan dominan merupakan tempat aktivitas masyarakat maka akan terpantau, karena lokasi pelabuhan merupakan tanggung jawab pihak KP3 yaitu melaksanakan pengamanan di pelabuhan (sumber: Informasi Pelabuhan, Adpel). Yang juga tidak dipindahkan tempatnya adalah kantor-kantor swasta yang bergerak dalam bidang pelayaran, termasuk menjual tiket kapal. Penempatannya sudah dipandang baik yaitu pada jalur masuk sehingga masyarakat yang akan berangkat akan lebih mudah untuk menuju tempat pembelian tiket dan langsung menuju terminal penumpang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa pengelompokkan masa di bawah ini:



(UJIBER - PEMIKIRAN
- DESAIN TEKNIK

Sedangkan yang dimaksud dengan bentuk dari masa adalah penampilan bangunan atau kantor. Pada saat ini penampilan dari perkantoran maupun terminal penumpangnya adalah dengan bentukan yang formal atau resmi, sehingga bila kita mengamati perkantoran baik itu berada di pelabuhan maupun di luar dari pelabuhan dengan penampilan pelabuhan/fasade adalah sama. Dengan berdasarkan bentuk yang monoton/seragam inilah penulis menganggap perlu membahas bentuk/bagian-bagian mana saja yang perlu dipertimbangkan kebersamaan/keseragaman bentuk untuk masa di pelabuhan. Dengan berdasarkan pelabuhan sebagai pintu gerbang kepulauan tanjung pinang yang berbudaya melayu maka untuk melestarikan kebudayaan melayu inilah penulis mempertahankan bentuk hiasan pada atap yang terletak bersilang pada kedua ujung perabung bangunan belah bubung yang dinamakan "selembayung" dengan motif ukiran yang berbeda-beda dan mengandung berbagai arti, salah satunya adalah berarti melambangkan perwujudan kasih sayang, tahu adad dan tahu diri (sumber, Lambang dan Falsafah dalam Arsitektur dan Ragam Hias Tradisional Melayu Riau). Sehingga bagi mereka yang baru datang dan memasuki pelabuhan akan lebih mudah terlihat/ menemukan salah satu ciri khas dari kota tanjung pinang. Dan juga dalam tampilan bentuk masa diupayakan agar mengurangi celah-celah yang relatif kecil yang tercipta oleh jarak antar masa maupun lekukan/sudut-sudut yang banyak pada bangunan sehingga akan terlihat gelap pada malam hari dan tidak terpantau oleh orang umum, yang akan menjadi tempat tindak kejahatan. Karena kawasan pelabuhan telah dimasukkan aktivitas masyarakat yang bernuansa santai namun masih menjaga dari imej perkantoran yang mempunyai fungsi yang berbeda dari aktivitas keseharian masyarakat, maka akan lebih baik jika pelabuhan menampilkan keselarasan/keseragaman akan terlihat walaupun dalam satu site mempunyai dua aktivitas yang

berbeda, yaitu dapat dilakukan dengan permainan ukuran maupun bentuk jendela yang berbeda. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa penampilan dari bentuk kantor dibawah ini:



GAMBAR 4.3. PENAMPILAN BENTUK PERKANTORAN.

SUMBER - PEMILIKAN
- DR. CHINE
- ARSITEKTUR TRANSISIAL MELAYU (MAY)

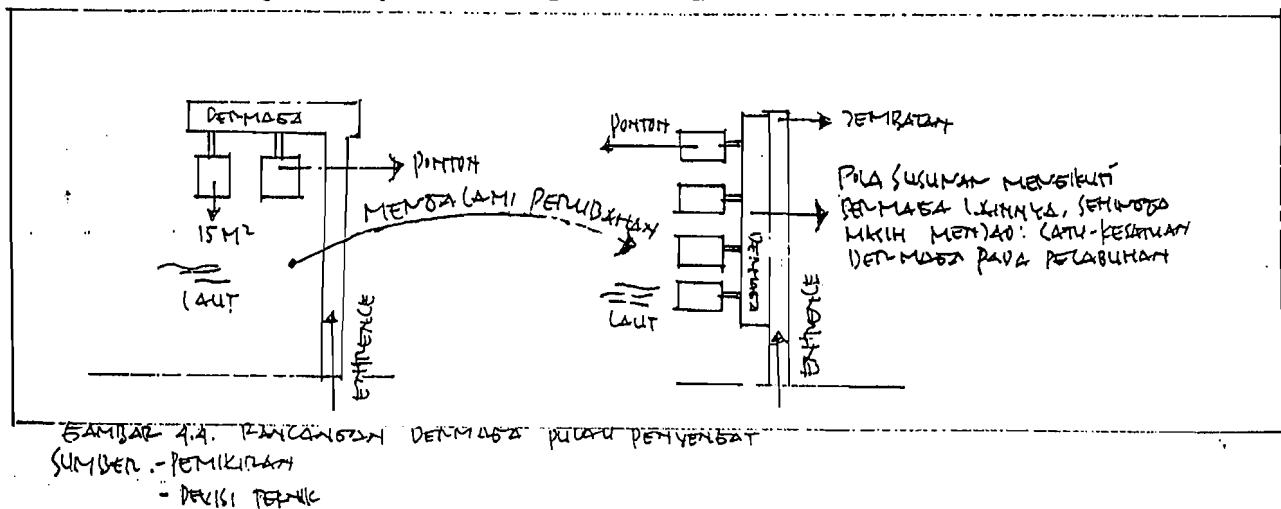
4.2. Penataan Ruang Luar

Pada penataan ruang luar ini dibagi atas dua kepentingan yang berbeda yaitu untuk kepentingan pihak pelabuhan dan pihak aktivitas masyarakat, untuk kepentingan pihak pelabuhan adalah pada dermaga ponton untuk tujuan pulau penyengat sedangkan untuk aktivitas masyarakat adalah penataan dan penempatan ruang berdasarkan usia.

4.2.1. Dermaga Tujuan Pulau Penyengat

Terlihat pada gambar terlihat hanya ada dua ponton/tempat sandar kendaraan laut dengan pola membelakangi dermaga antar pulau-pulau besar dan jauh. Bentuk/posisi ini dinilai kurang baik oleh penulis karena pada site tidak terjadi keselarasan atau kesatuan dalam satu area. Pergantian dapat dilakukan dengan "mengubah/memutar" dermaga menjadi searah sejajar dengan jalur sirkulasinya, sehingga terlihat kekompakkan dan merupakan bagian dari pelabuhan. Jadwal keberangkatan dan kedatangan hanya mempunyai selisih waktu ± 10 menit dan jumlah kendaraan air/lebih dikenal dengan sebutan pompong cukup banyak (berdasarkan pengamatan), karena dominan penduduk pulau penyengat banyak yang sekolah dan bekerja di Tanjung Pinang sehingga arus lalu lintas laut sangat ramai pada saat-saat jam pergi (pagi) dan pulang (siang) sekolah/kantor serta pada waktu-waktu hari libur baik yang datang ke Tanjung Pinang untuk mencari kebutuhan rumah tangga ataupun yang datang ke Pulau Penyengat untuk wisata. Untuk itu diperlukan penambahan dua ponton lagi pada dermaga, untuk ukuran mengikuti pihak pelabuhan, yaitu 15 m^2 . Pembayaran pas pelabuhan hanya dikenakan bila

memasuki jembatan penghubung dalam dan luar negeri, sedangkan untuk jembatan menuju dermaga tujuan Pulau Penyengat tidak dikenakan biaya, hal ini sudah merupakan kebijaksanaan dari pihak pelabuhan dengan pertimbangan jarak antara Tanjung Pinang dengan Pulau Penyengat tidak terlalu jauh dan bila dihitung lamanya perjalanan adalah sekitar ± 15 menit. Rancangan ini dijelaskan dengan sketsa gambar di bawah ini:

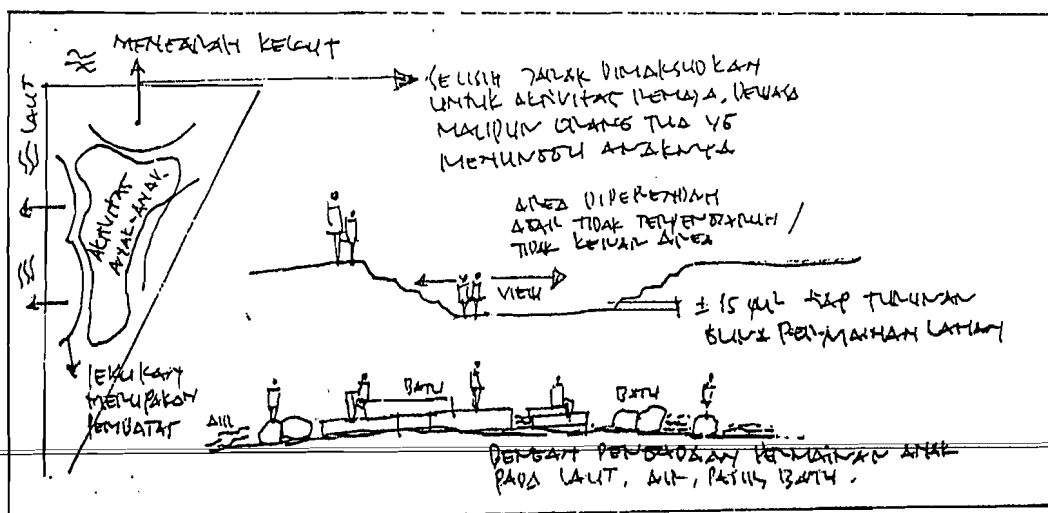


4.2.2. Kelompok Usia Anak-anak

Berdasarkan pertimbangan bahwa kelompok usia anak-anak baru hanya memikirkan bermain, maka penulis akan merancang tempat bermain. Adapun tempat bermain mereka ditempatkan pada area taman yang direncanakan oleh pihak pelabuhan (dapat dilihat pada site rencana pengembangan pelabuhan). pemilihan tempat tersebut dipertimbangkan berdasarkan faktor keamanan. jika area bermain bagi anak-anak pada tempat semula/pada saat ini, bila mereka bermain lepas dari pengawasan orang tua/yang mendampingiannya maka akan sangat membahayakan karena anak-anak belum mengerti akan bahaya laut yang akan menarik mereka ketengah laut. Walaupun dibuatkan tembok penahan atau pembatas hal ini dinilai kurang efektif, karena pembuatan tembok juga harus mengelilingi laut/area bermain (dari batas tembok penahan ombak sampai di tepi jalan besar). Bila dilihat dari segi arsitektur hal ini kurang menarik dan lagi area yang ada saat ini berada di luar kawasan pelabuhan, sehingga bagi yang mendampingi akan timbul sifat bosan bila anaknya bermain dalam waktu yang cukup lama. Dengan ditempatkannya area bagi anak-anak pada rancangan pengembangan pelabuhan, maka untuk orang tuapun/yang mengawasinya dapat bersantai ditempat yang disediakan bagi usia dewasa (dapat dilihat pada penatan untuk usia dewasa).

Adapun rancangan area bermain bagi anak-anak adalah sebagai berikut, yaitu area dengan luasan 1500 m² berada ditengah-tengah area taman yang direncanakan pihak

pelabuhan dengan bentuk yang tidak teratur/lekukan-lekukan, sehingga terlihat permainan lahannya. Lekukan-lekukan ini nantinya dimaksudkan juga untuk membatasi area aktivitas kelompok usia remaja dan dewasa yang direncanakan oleh penulis untuk kebutuhan ruang untuk duduk-duduk santai sambil melihat laut, kapal dan matahari terbenam. Area bermain dibikin lebih rendah dari taman/bidang dasar yang diperendah dengan maksud agar anak-anak hanya melihat areanya dan tidak merambat ke tempat lain serta memberi perbedaan yang jelas akan fungsi keruangan. Turunnya kedalaman area secara bertahap dengan membuat kerendahan secara bertangga-tangga dengan jarak 15 cm² sehingga terlihat permainan lahan dan juga menambah permainan anak. Isi dari area bermain anak adalah di rancang dengan menggunakan unsur/elemen yang berhubungan dengan laut, seperti air, batu dan pasir untuk menggambar karena berdasar pengamatan banyak anak-anak yang menggambar dipasir dengan menggunakan kayu ataupun batu dan dapat dihapus lagi dengan mudah. Untuk lebih jelas lagi maka penulis membuat sketsa area bermain anak seperti di bawah ini:



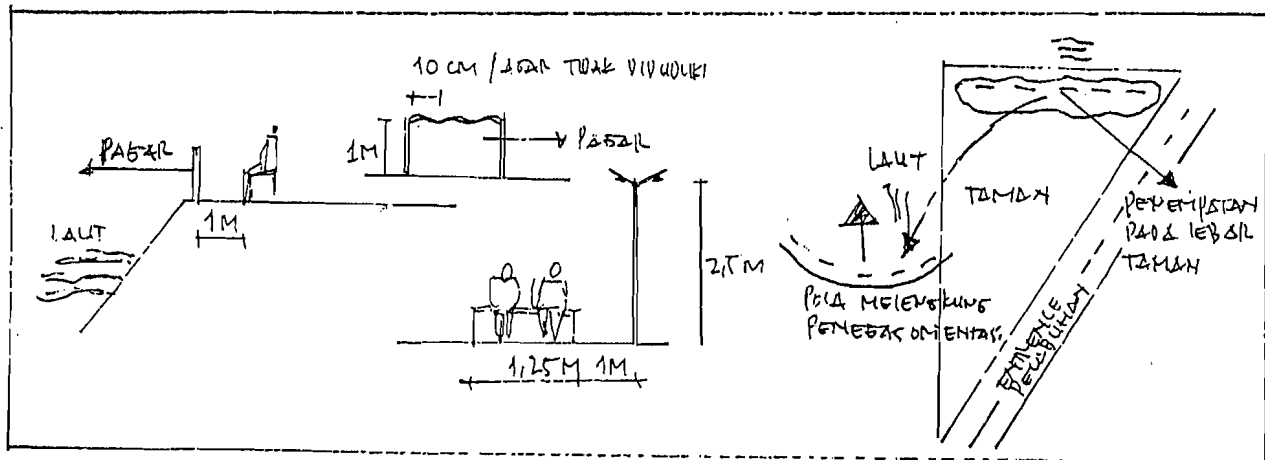
EMIBAR 4.5 RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA ANAK-ANAK
SUMBER, - PEMIKIRAN
- DESISI TEKNIK

4.2.3. Kelompok Usia Remaja

Untuk usia remaja yang kegiatannya lebih banyak berkelompok dengan pola dua orang, empat orang dan juga dalam jumlah yang besar yaitu lebih dari enam orang maka penulis merancang ruang-ruang yang berbeda volumenya. Berikut ini adalah detail rancangan berdasarkan jumlah remaja yang berkelompok:

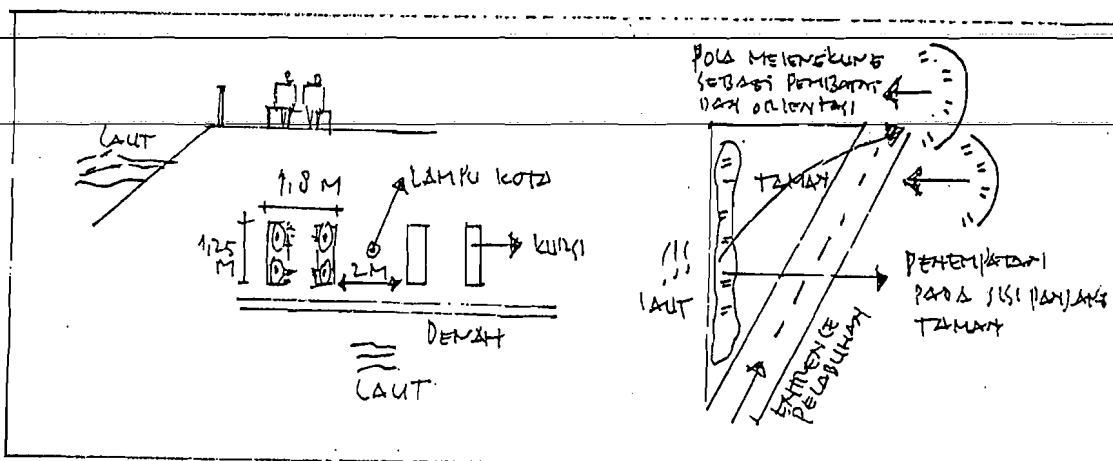
Bagi remaja dengan jumlah dua orang atau dapat dikatakan “pacaran” rancangan tempat duduk dengan bentuk memanjang karena untuk duaorang/berpacaran biasanya posisi badan adalah sejajar atau bersebelahan dan untuk ukurannya yaitu 1.25 cm², penempatannya

pada lebar pinggir tembok penahan ombak dengan jarak mulai dari 1 m dan pada pinggir tembok penahan ombak di buat pagar dengan ukuran tinggi 1 m dan pada atas pagar dirancang permukaan tidak rata dengan rancangan bergelombang yang mempunyai selisih gelombang dengan jarak 10 cm (di bawah standar ukuran pantat orang), hal ini dimaksudkan agar tidak ada lagi yang duduk-duduk pada pinggir tembok penahan ombak yang dapat terjadi kecelakaan akibat kelalaiannya. Setiap jarak dari tempat duduk ditempatkan lampu-lampu kota dengan tinggi 2.5 m yang berguna di malam hari sebagai penerangan dengan maksud mengurangi aktivitas yang bersifat negatif dan terpantau oleh orang umum. Untuk lebih jelasnya lagi dapat dilihat pada sketsa berikut ini:



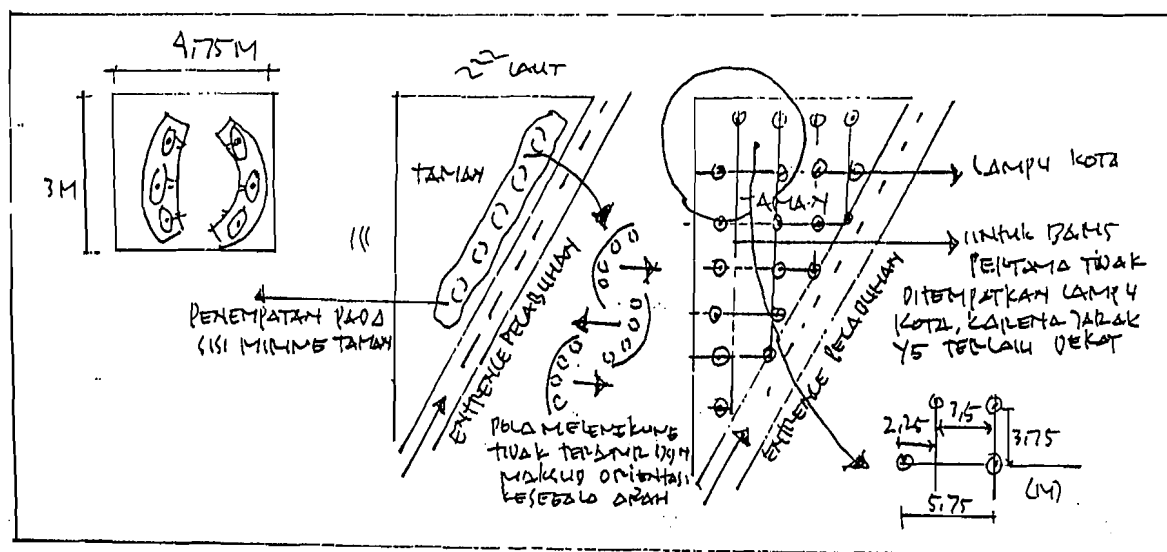
SAMBAL 4.6. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, JUMLAH 20 ORANG
 SUMBER, - PEMIKIRAN
 - DATA ARSITEK 71101
 - DESAIN TEKNIK

Untuk kelompok dengan jumlah empat orang, maka penulis merancang tidak lagi dengan bentukan memanjang seperti untuk kelompok dengan jumlah dua orang, karena dengan jumlah kelompok empat orang sudah lain pola komunikasinya. pola bentukan tempat duduk dapat dirancang dengan bentuk dua persegi panjang yang saling berhadapan, yaitu dengan luas area tempat duduk 13.5 m^2 . Penempatannya yaitu pada sisi memanjang dari taman, karena jumlah dari kelompok ini lebih besar (terlihat pada pengelompokan aktivitas kegiatan, bab III). jarak antar tempat duduk adalah 2 m dan untuk pembatas, ukuran maupun pagar dan jarak dari tembok penahan ombak sama seperti pada ketentuan kelompok dengan jumlah dua orang. Kejelasan dari uraian ini dapat dilihat pada sketsa di bawah ini:



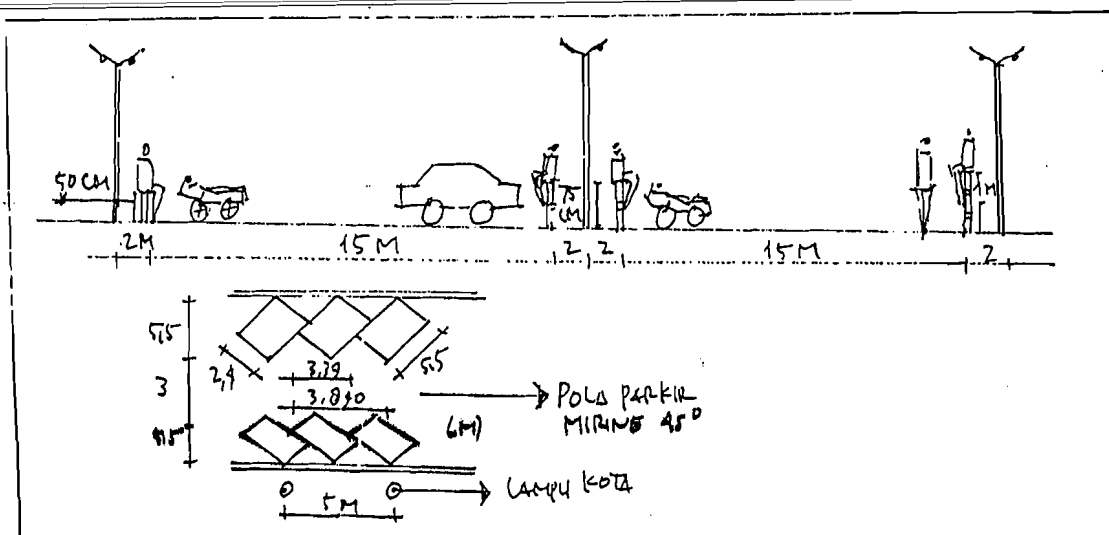
BAMBAR 4.7. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA PERTAMA, 4 ORANG
 SUMBER : - PEMIKIRAN
 - DATA ARSITEK JILID 1

Untuk kelompok dengan jumlah enam orang, bentukkan tempat berkumpulnya adalah dengan pola setengah lingkaran, sehingga antar sesamanya dapat saling terlihat, luasan yang dibutuhkan adalah 14.25 m² dengan ukuran tempat duduk 1.75 m sedangkan untuk penempatannya adalah pada tengah taman atau sisi pembatas jalan masuk kendaraan kearah taman dengan jarak 1 m untuk penempatannya berdasarkan alasan bahwa bila sudah lebih dari empat orang maka unsur keinginan akan kedekatan dengan laut mulai berkurang, karena mereka akan lebih banyak berkomunikasi. Untuk penerangan dapat mengikuti ketentuan sebelumnya (uraian di atas) dan untuk pola penempatannya dapat dilakukan dengan sistem Grid yang berpedoman dari penerangan yang berada pada sisi lebar dan panjang dari taman. Dengan hanya menarik garis lurus dari kedua sisi hingga berpotongan dan menjadi satu titik yang akan menjadi tempat penerangannya, sehingga terlihat rapi dan tertata. Agar lebih jelasnya, berikut ini adalah sketsa dari kelompok dengan jumlah empat orang:



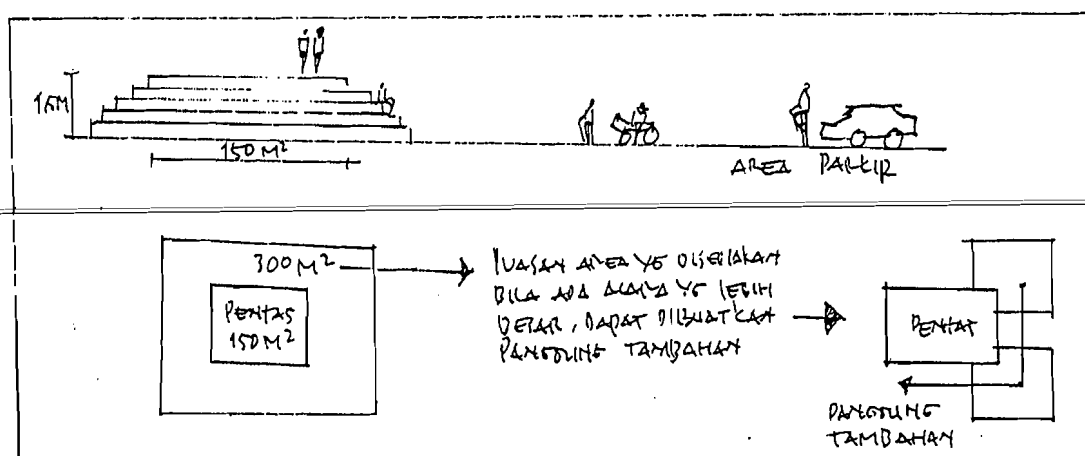
BAMBAR 4.8. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA PERTAMA, 6 ORANG
 SUMBER : - PEMIKIRAN
 - DATA ARSITEK JILID 1

Sedangkan untuk kelompok lebih besar atau lebih dari delapan orang maka dapat di tempatkan pada halaman parkir, karena biasanya mereka berkumpul tidak jauh dari kendaraannya. Dengan berdasarkan hasil pengamatan mereka hanya sekedar singgah untuk berkumpul dan nongkrong untuk membicarakan sekolah, acara jalan-jalan dan juga tentang modifikasi kendaraan. Fasilitas yang ada pada tempat parkir tersebut adalah berupa pagar yang dapat diduduki, hal ini berdasarkan pengamatan kebiasaan anak remaja yang sering duduk pada pagar jembatan penghubung. Dengan adanya pagar pada area parkir diharapkan kebiasaan anak remaja ini dapat tersalurkan dan tidak lagi berkeinginan untuk memasuki jembatan penghubung agar privasi dari pihak pelabuhan tetap terjaga. pagar nongkrong ini ditempatkan pada ujung parkir atau sebagai pembatas parkir kendaraan, pada parkiran baris demi baris dari arah darat menuju laut pagar dibuat dengan tinggi bertahap. Mangkin kearah laut maka mangkin tinggi tangga tersebut, yaitu dengan ukuran sebagai berikut: baris pertama 50 cm baris kedua 75 cm dan baris ketiga 1 m. Perbedaan ketinggian ini dimaksudkan bila ada acara pada panggung (penataan ruang untuk kelompok yang lebih besar) mereka yang berada di belakang/kelaut dapat melihat dari pagar. Penerangan juga diperlukan pada area ini dengan maksud agar meredam tindak kejahatan. Dengan penerangan maka akan terpantau kegiatan mereka di lapangan parkir dan juga bagi orang lain yang memarkirkan kendaraannya dan berada disekitar pelabuhan. Ukuran penempatan penerangan adalah dengan jarak memanjang 5 m, uraian ini dapat diperjelas denga sketsa di bawah ini:



GAMBAR 4.9. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, LEJAK 3 ORANG
 SUMBER, - PEMILIKI
 - DATA AKTIFER 2010 |

Untuk kelompok dengan jumlah yang lebih besar lagi, dapat dikategorikan kedalam suatu acara spontanitas, mingguan, bulanan, maupun acara tahunan berupa pentas kesenian maupun acara kedaerhan/budaya. Untuk itu diperlukan suatu ruang atau pentas untuk mewadahi kegiatan tersebut, yang akan ditempatkan oleh penulis pada area bekas tempat kantor PT (persero) pelabuhan Indonesia I (sesudah analisa pemindahan masa perkantoran, komposisi masa dan bentuk). Penempatan pada area ini berdasarkan pertimbangan untuk penonton, sehingga pentas dapat terlihat dari segala penjuru/dari tempat aktivitas masyarakat. Pentas ditempatkan berhadapan dengan lapangan parkir, sehingga untuk yang menyaksikan/penonton dapat langsung memarkir kendaraannya dan tidak perlu turun dari kendaraan. Pentas dibuat lebih tinggi dengan ketinggian/bidang dasar yang dipertinggi 1.5 m dari permukaan tanah dengan maksud mengangkat dan menghargai yang mengisi acara serta memperjelas perbedaan fungsi dari ruangan yang lain/di sekitarnya. Ukuran dari pentas adalah 150 m² dari luasan yang tersedia sebesar 300 m², sehingga bila memerlukan panggung yang lebih besar dapat dilakukan penambahan, karena sifat dari kegiatan/acaranya adalah sementara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa berikut ini:



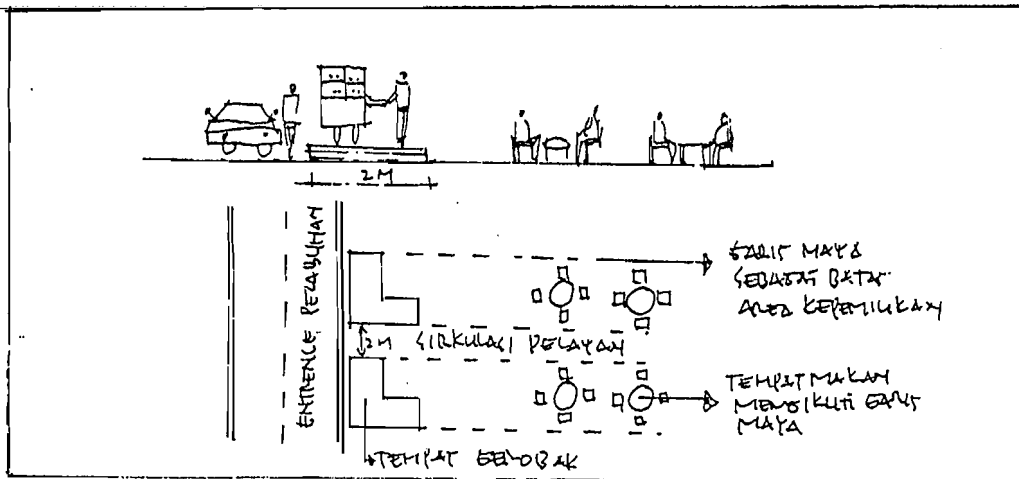
SKETSA 4.10. RENCANA AREA ACARA SPONTANITAS DAN BUDAYA
 SUMBER, - PERMUKIMAN
 - DR. CHINHO

4.2.4. Kelompok Usia Dewasa

Kelompok usia dewasa dapat dibagi menjadi dua, yaitu yang sudah berkeluarga dan yang belum berkeluarga. Untuk itu analisis akan dibedakan karena kebutuhan mereka ada yang mendominasi tempat kegiatan. Kelompok usia dewasa yang sudah berkeluarga penempatannya adalah pada sekitas area bermain, dengan maksud agar dengan mudah mengawasi anaknya bermain hal ini juga berguna bagi si anak yang mempunyai sifat kemanjaan agar dapat melihat orang tuannya sehingga tidak takut dan menangis dalam bermain. Untuk area tempat orang tua yang menunggu anaknya bermain, yaitu pada rancangan area bermain anak yang menyediakan tumpukan-tumpukan bidang persegi panjang (untuk ukuran dan bentuknya telah dibahas pada kelompok usia anak). Kegiatan kelompok usia dewasa yang sudah berkeluarga ini juga berlangsung pada tempat makan/jajan.

Untuk kelompok usia dewasa yang belum berkeluarga biasanya mereka lebih dominan menempati area tempat makan/jajan terbuka, walaupun kegiatannya menyebar pada pelabuhan namun masih dalam hitungan yang kecil (berdasarkan peta aktivitas, bab III). Penempatan area pusat jajan masih berada pada tempat lama, hal ini guna mempertahankan kebiasaan masyarakat yang senang makan/minum ditempat terbuka dan menghadap laut sambil ngobrol bersama teman. Dari tempat pusat jajan dapat melihat kearah laut, taman dan juga panggung serta ukuran dari area ini adalah 1500 m² dengan membuat perbedaan ketinggian pada pinggir jalan yaitu 15 cm membentuk huruf L dengan ukuran sisi panjang 2m serta jarak antar tiap huruf L adalah 2 m yang akan digunakan sebagai tempat yang berjualan/gerobak, hal ini juga bertujuan untuk menghargai keberadan pedagang pada area pelabuhan. Untuk ruangan tempat jajan tidak disediakan seperti tempat duduk dan meja permanen untuk pengunjung, karena peralatan tersebut disediakan oleh pedagang dengan membawanya sendiri dari rumah. Ini bertujuan melestarikan budaya tradisional masyarakat yang berjualan dan dapat menjadi ciri khas kota Tanjung Pinang. Bagi area pengunjung/tempat meja makan dibuatkan pola yang mengikuti sisi lebar dari bentuk L, sehingga bila bentukkan L telah tersusun memanjang, maka secara otomatis akan ada batasan maya yang ditimbulkan hingga membentuk ruang. Sehingga meja-meja dapat disusun mengikuti garis maya tersebut dan berguna untuk membagi area untuk pedagang agar tidak terjadi saling "cemburu" dalam luasan area usaha/menyusun meja. Untuk pedagang kecil yang keliling tidak dibuatkan ruang tersendiri, hal ini beralasan karena biasanya mereka akan

mencari tempat-tempat yang ramai/banyak pengunjungnya sehingga akan berganti-ganti tempat. Agar lebih jelasnya berikut ini adalah sketsa uraian di atas:



BAMBAH 4.11 RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA DEWASA
SUMBER : - PEMIKIRAN
- DATA AKTIFIKASI 2010

4.3. Sirkulasi Ruang Luar

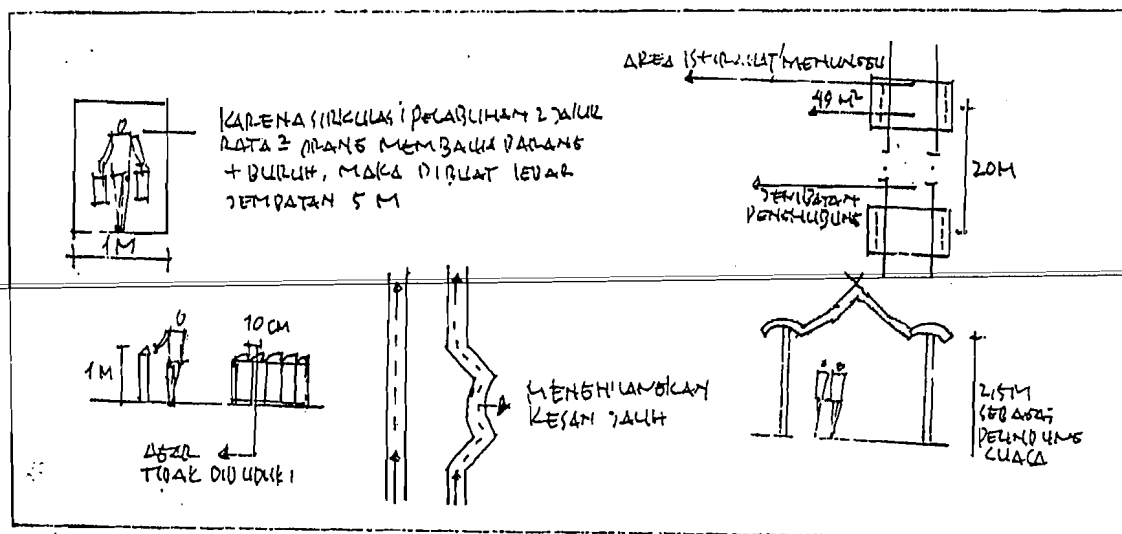
pembahasan pada tema sirkulasi agar lebih mudah dapat dibagi menjadi per area laut dan area darat dari pelabuhan. Hal ini dengan berdasarkan pertimbangan karena ada yang mengikuti pola sirkulasi pihak pelabuhan dan ada juga penambahan pola maupun bahan dari sirkulasi yang dilakukan penulis dengan berbagai pertimbangan aktivitas masyarakat.

4.3.1. Area laut Pelabuhan

Pada site rencana pihak pelabuhan terlihat bahwa pola sirkulasi dengan lebar 5 m yang direncanakan sudah cukup baik, yaitu pemotongan jalur sirkulasi dengan merencanakan penyatuan perkantoran yang membentuk lingkaran sehingga sistem sirkulasinya mengikuti bentuk perkantoran tersebut sehingga akan menghilangkan kesan jauh untuk menuju terminal penumpang. Dengan dua buah arah yang tercipta dari bentuk lingkaran tersebut, maka akan lebih mempertegas perbedaan jembatan dalam dan luar negeri juga diperkuat dengan dibiarkannya ruang kosong yang tercipta diantara jembatan dalam dan luar negeri.

Penambahan yang dilakukan oleh penulis adalah pada pagar sirkulasi jembatan dan pada dermaga serta sekitar perkantoran, hal ini didasari oleh aktivitas masyarakat yang duduk-duduk pada pinggir pagar. Untuk menjaga keselamatan pengunjung/pengguna pelabuhan terhadap bahaya alam/laut maka penulis merancang pagar yang tidak dapat diduduki atau tidak nyaman, sehingga tidak ada lagi aktivitas masyarakat pada jembatan penghubung. Ini berguna juga untuk menjaga privasi kepentingan kerja pihak pelabuhan dan membagi area

bahwa aktivitas masyarakat hanya berada di darat. Pagar dirancang dengan tinggi 1 m dan bagian atas dibuat miring sehingga tidak nyaman untuk diduduki yang selisih antar kemiringan dengan jarak 10 cm. Untuk rancangan pagar pada jembatan di buat sama, ini dimaksudkan untuk menjaga keserasian disekitarnya atau pada area laut dari pelabuhan. Sirkulasi pada jembatan diberikan atap, dengan alasan bahwa Indonesia adalah negara tropis sehingga akan ada musim panas dan musim hujan dan juga dengan pertimbangan panjangnya jembatan penghubung sehingga akan mempengaruhi kondisi fisik yang melalui jembatan tersebut dengan ketinggian atap dari jembatan adalah 2.5 m. Penambahan yang lainnya adalah pada jembatan penghubung yang memerlukan ruang-ruang yang dapat digunakan untuk istirahat bagi penumpang yang membawa barang dengan tidak menggunakan tenaga buruh. Penempatannya disesuaikan dengan panjang dermaga dengan jarak setiap 20 m dan luas dari ruang tersebut adalah 49 m². Sirkulasi perkantoran adalah menyebar dan dari pintu akan ada ruang penerima yang akan mengarahkan ke perkantoran, yang mempunyai lebar sirkulasi 3 m, besarnya sirkulasi perkantoran lebih kecil dari sirkulasi jembatan penghubung terminal penumpang, dengan maksud agar ada perbedaan dan tidak membuat penunjang atau penumpang menjadi bingung. Berikut ini sketsa yang menjelaskan uraian di atas:



GAMBAR 4.12. RANCANGAN SIRKULASI AREA LAUT PELABUHAN

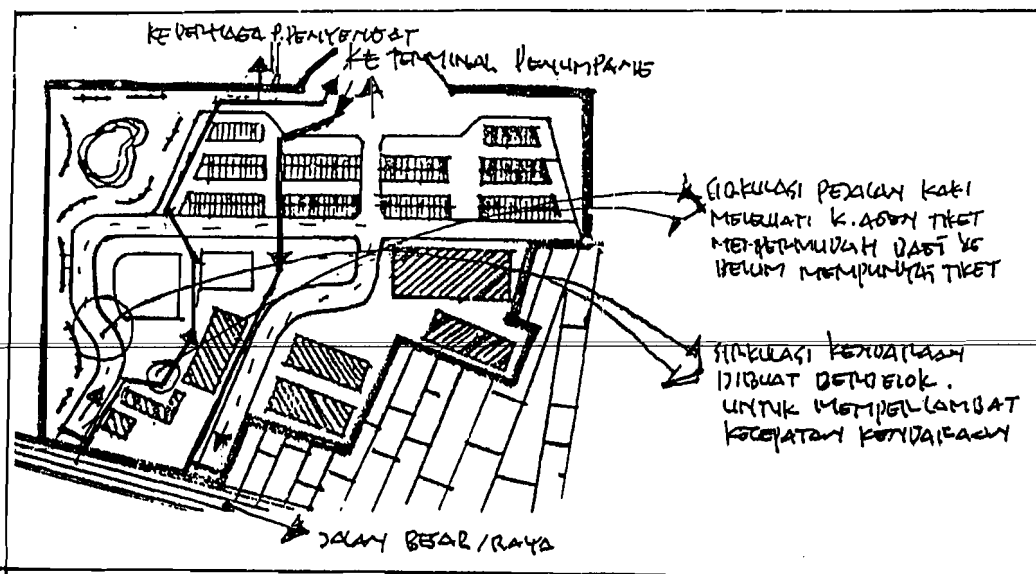
SUMBER :- PEMIKIRAN
- DATA ARKITEK NLUU I
- REVISI TEKNIK

4.3.2. Area Darat Pelabuhan

Pada area darat pelabuhan, penulis merancang sirkulasi untuk kendaraan dengan "memaksa" pengendara untuk berjalan dengan kecepatan maksimal yang berguna untuk mencegah terjadinya kecelakaan, namun masih memberikan faktor kenyamanan untuk mengurangi sifat emosi pengendara yang ingin cepat. Pola jalan yang diterapkan adalah

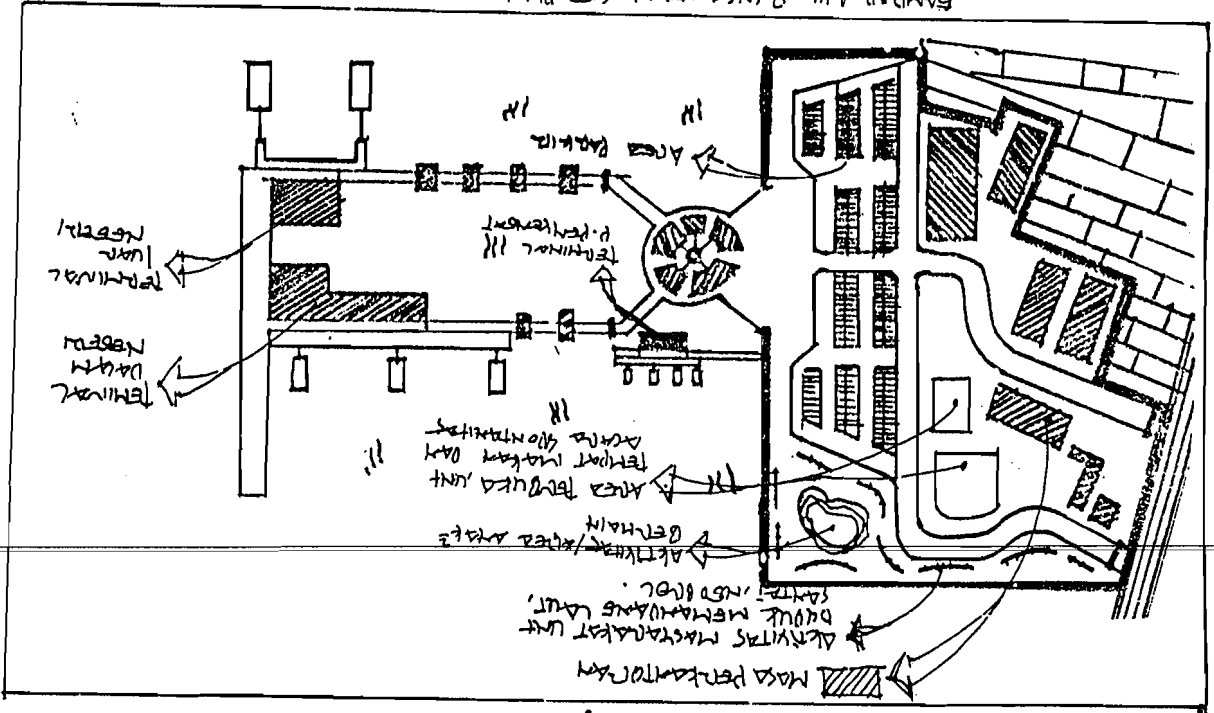
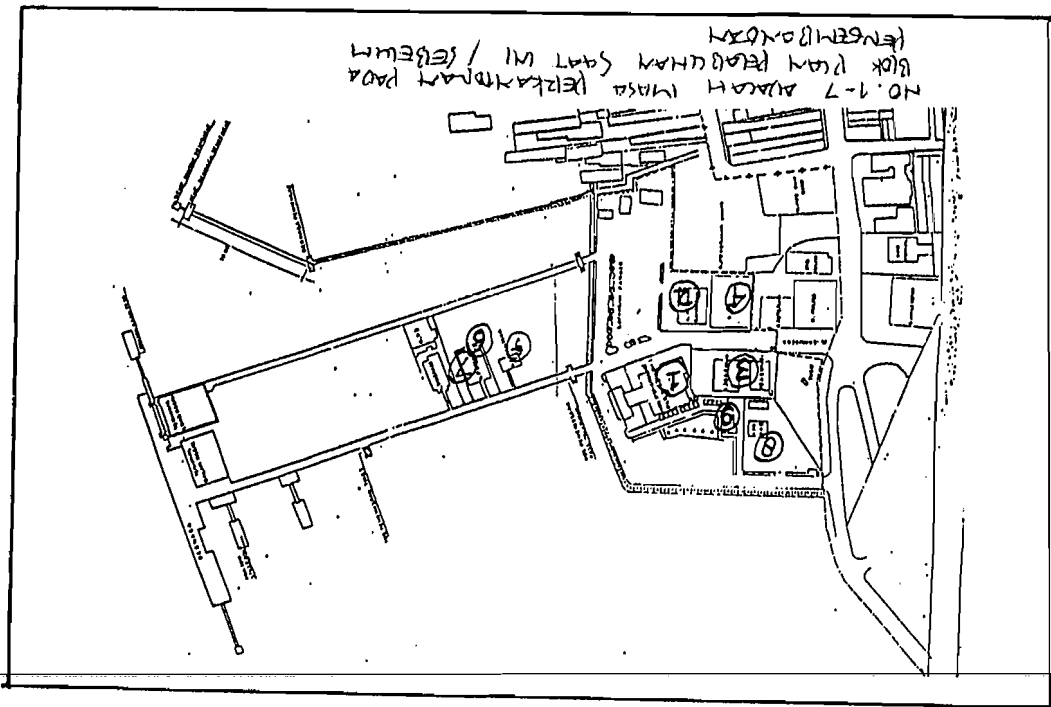
berbelok-belok dengan menempatkan pepohonan pada belokan jalan tersebut untuk tempat nongrong/duduk-duduk, sehingga pengendara merasa diperhatikan oleh pengunjung yang duduk. Pola jalan yang berbelok-belok ini juga dimaksudkan untuk memperlihatkan pengendara akan tampilan massa bangunan pelabuhan (telah dibahas pada komposisi massa dan bentuk) sehingga pengendara dapat "terhibur". Belokan jalan ini berjarak dari pintu masuk adalah 20 m dan lebar jalan adalah 5.5 m untuk satu kendaraan/mobil, sedangkan pada tikungan jalan diperlebar menjadi 6.7 m dengan maksud untukantisipasi orang yang akan menyeberang dari dan akan ketempat parkir maupun taman. Sedangkan untuk jalan keluar pelabuhan belokan hanya terjadi sekali, hal ini berdasarkan pada keramaian pengguna jalan yang akan keluar karena waktu penumpang yang akan keluar pelabuhan adalah bersamaan /lebih kecil jarak selisih waktunya dibandingkan pengunjung yang akan memasuki pelabuhan.

Sedangkan untuk pejalan kaki yang akan berangkat, pola sirkulsinnya adalah dengan melawati agen tiket dan sisi pinggir parkir dengan lebar jalan adalah 1.5 m. Untuk lebih jelasnya lagi, berikut ini adalah sketsa sirkulasi pelabuhan pada area darat:



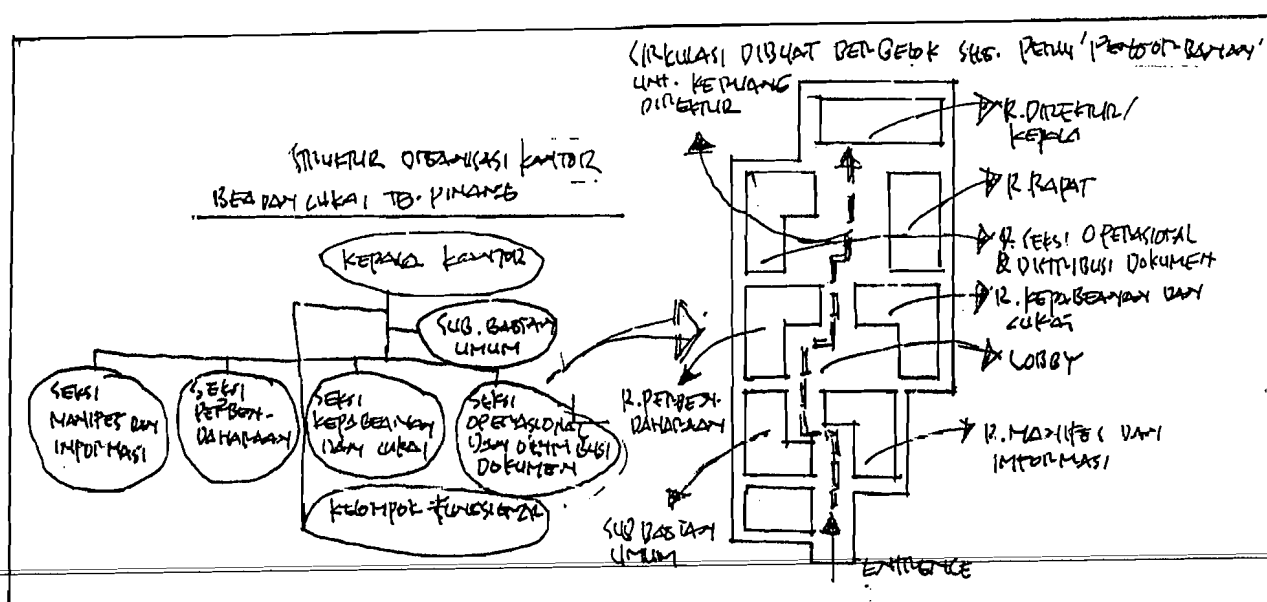
GAMBAR 4.13. RANCANGAN SIRKULASI AREA DARAT PELABUHAN
SUMBER, - PEMILIKAN
- DESAIN TERAK
- DATA AMBIL 7/10/1

Dari analisa di atas yang berupa potongan-potongan berdasarkan permasalahan yang ada, dapat disimpulkan dengan hasil yang dapat dilihat pada sketsa site plan pelabuhan sehingga keberadaan dari potongan kasus-kasus diatas dapat dilihat keseluruhan penempatannya.



4.4. Penataan Ruang Dalam

Penataan ruang dalam adalah penataan akan kebutuhan ruang-ruang di dalam perkantoran yang dilihat berdasarkan fungsi, pencapaian, dan jarak ruang. Untuk penataan ruang dalam, penulis mengambil pola susunan organisasi perkantoran sehingga pengguna jasa akan lebih mudah dalam mencari kebutuhannya (ruang menurut jabatan) dan juga mengangkat derajat menurut jabatan dengan pola penempatan ruang kantor. Sehingga untuk mencari kepala kantor akan melewati staf-staf dibawahnya terlebih dahulu. Berikut sketsa organisasi ruang perkantoran (dengan mengambil contoh salah satu perkantoran):



BAMBUK 4.15 PENATAAN RUANG DALAM PERKANTORAN
 SUMBER: - PERKANTORAN
 - DESAIN FUNK

4.5. Sistem Struktur Bangunan

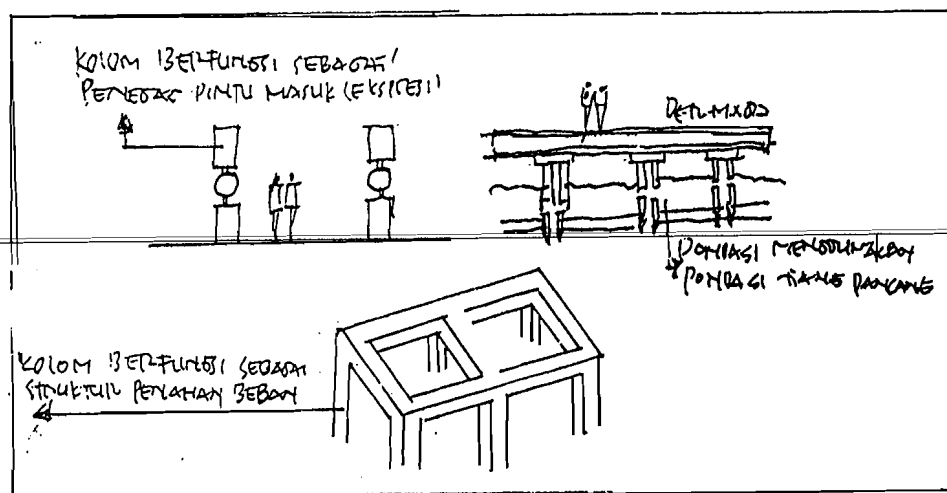
Integrasi seni dan teknologi dalam struktur menjadi syarat mutlak dalam perancangan, sehingga perlu dibahas pada penulisan ini. Struktur dibagi menjadi tiga bagian yaitu atap, kolom dan fondasi.

Untuk atap perancangan pada bangunan dengan menambahkan hiasan pada atap dengan bentuk hiasan pada atap yang terletak bersilang pada kedua ujung perabung bangunan belah bubung yang dinamakan "selembayung" yang merupakan aslah satu ciri dari budaya Melayu Riau.

Sedangkan untuk kolom berdasar pada tinjauan pendekatan kesan tempat yang menjadi fungsi dan ekspresi. Dari segi fungsi yaitu sebagai struktur penakan beban menuju fondasi dan dari segi ekspresi adalah sebagai penekanan suasana ruang melalui bentukan kombinasi dari bentuk dasar (segitiga, lingkaran dan persegi panjang).

Fondasi yang digunakan adalah foot plat dan dan batu kali pada daerah perkantoran yang berada di darat pelabuhan, sedangkan untuk fondasi bangunan yang berada di laut menggunakan fondasi tiang pancang.

Berikut ini adalah sketsa dari sistem struktur bangunan:



EMBAK. 4.16. SISTEM STRUKTUR BANGUNAN
SUMBER, - PEMIKIRAN
- ARSITEKTUR TRADISIONAL MELAYU RIAU

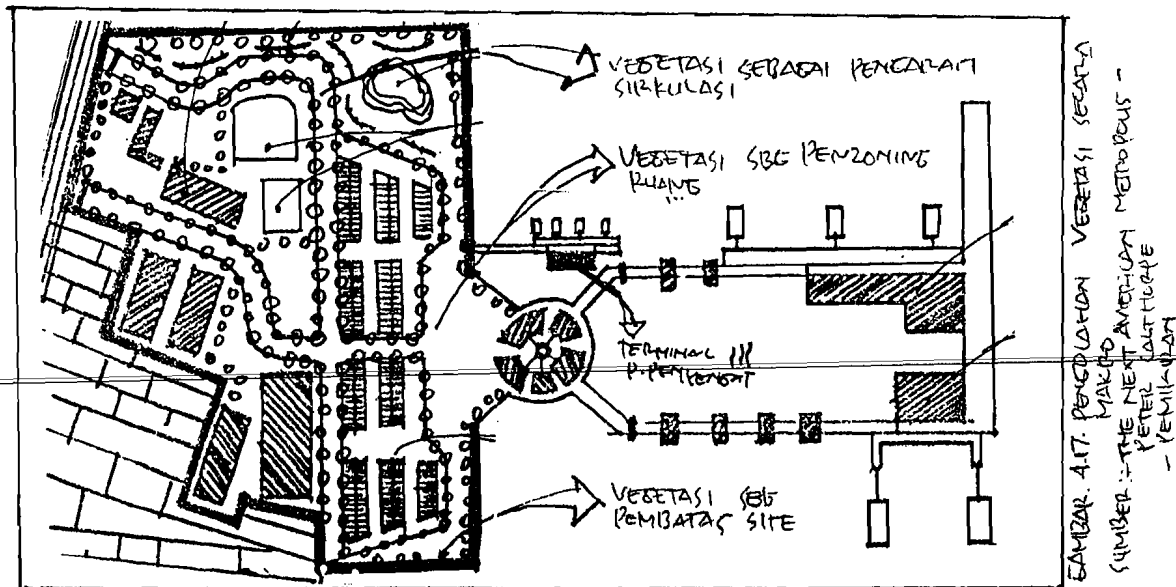
4.6. Sistem Utilitas

Befungsi sebagai pendukung kenyamanan yang dibagi sebagai berikut, yaitu tentang pencahayaan dan penghawaan yang dibahas dalam pengolahan vegetasi pada site, jaringan listrik dan penangkal petir.

4.6.1. Pengolahan Vegetasi

Pengolahan vegetasi pada site di bahas menurut jenis dan fungsi dari macam vegetasi. Untuk mempermudah pembagian dan penerapan fungsi vegetasi dibagi dalam pembahasan secara makro dan secara mikro.

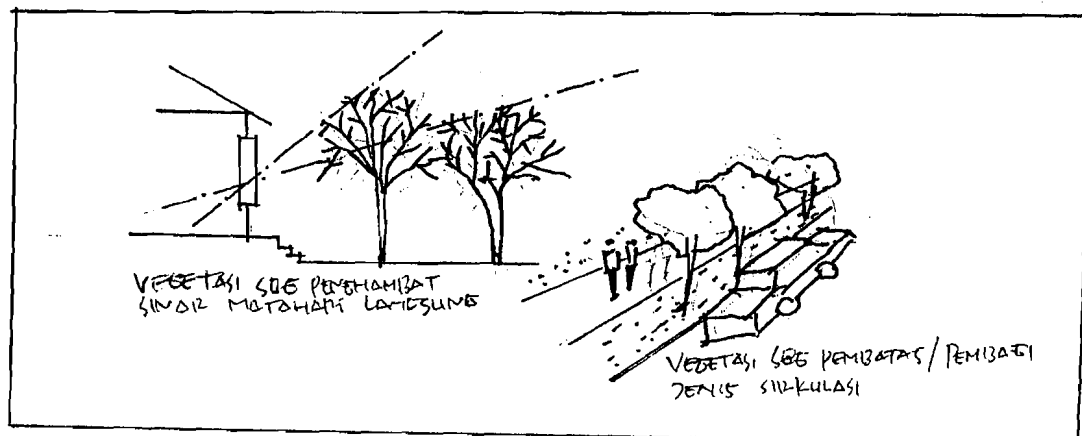
Secara makro vegetasi dapat berfungsi sebagai pembatas area pelabuhan dengan penempatan yang mengelilingi area pelabuhan dan juga untuk zoning area pelabuhan untuk mendapatkan tingkat kepentingan (privat, semi privat dan publik). Vegetasi juga berfungsi untuk memperjelas dan pengarah pola jalur sirkulasi, dengan menyusunnya sepanjang jalur sirkulasi serta untuk memperkuat konsep site pada pelabuhan. Jenis vegetasi yang digunakan dapat berupa jenis vegetasi meninggi seperti palm, pinus atau cemara. Berikut ini adalah sketsa pengolahan vegetasi secara makro:



Secara mikro penggunaan vegetasi adalah sebagai peneduh, penghambat bunyi bising dan pembatas antar masa bangunan serta jenis fungsi yang berbeda pada area publik (area taman dan area pertunjukkan). Untuk mengurangi cahaya matahari langsung yang dapat menyilaukan mata maka dapat menggunakan jenis vegetasi peneduh yang dapat digunakan juga untuk area parkir sebagai peneduh untuk kendaraan, sirkulasi umum sebagai pengarah



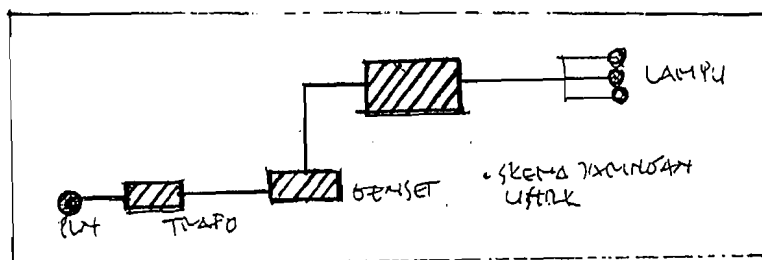
dan juga untuk sirkulasi kendaraan dan sirkulasi untuk pejalan kaki, sebagai penghambat bising kendaraan dan juga laju angin laut serta juga untuk tempat-tempat santai dari pengaruh cuaca (panas dan hujan). Jenis dari vegetasi yang digunakan adalah akasia, tanjung, kembang sepatu ataupun bamboo. Sedangkan untuk pencahayaan dan penghawaan buatan dapat dipergunakan lampu sebagai penerang pada malam hari dan AC untuk masa bangunan/perkantoran. Berikut ini adalah sketsa dari pengolahan vegetasi secara mikro:



AMBAR. 4.18. PENSO LAFIAN VEETASI SECARA MIKRO
 SUMBER - THE NEXT AMERICAN METROPOLIS - PETER CALTHOLPE
 - PEMIKIRAN

4.6.3. Jaringan Listrik

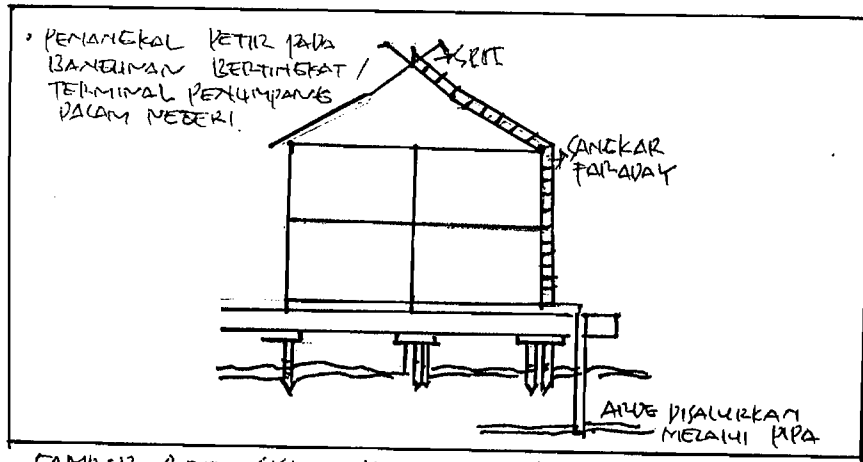
Menggunakan sumber PLN dan generator sebagai cadangan sewaktu listrik PLN padam, sumber listrik dari PLN disalurkan ke transformator dan genset kemudian disalurkan pada armatur lampu. Berikut ini adalah skema jaringan listrik:



AMBAR 4.19. SKEMA JARINGAN LISTRIK

4.6.4 Penangkal Petir

Penangkal petir berfungsi melindungi bangunan dari bahaya petir, maka menggunakan standar pabrikan berupa jangkar faraday yang berbentuk tiang-tiang besi yang dipasang pada atap kemudian disalurkan ke arde bawah tanah. Berikut ini adalah skema sistem penangkal petir:



GAMBAR. A.20. SISTEM PENANGKAL PETIR

BAB V

KONSEP PERANCANGAN

PENGEMBANGAN PELABUHAN

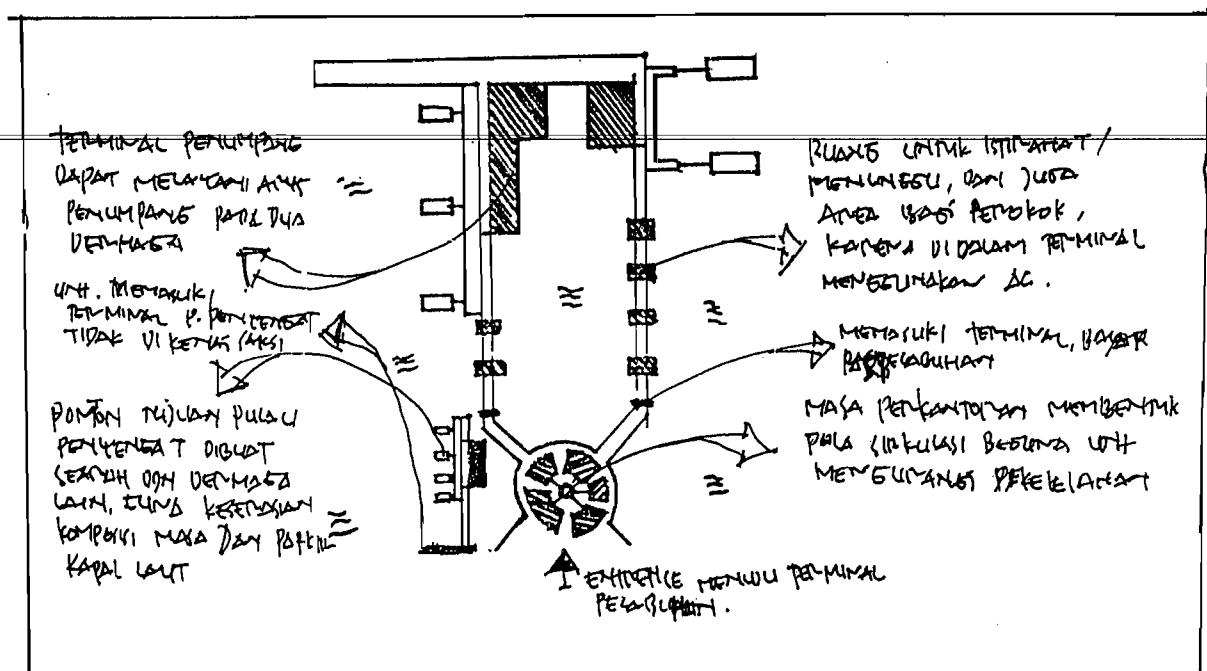
Pada bab ini berisikan tentang kesimpulan dan hasil dari analisa yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya, yang bertujuan untuk referensi dalam melaksanakan disain tentang pengembangan pelabuhan Sri Bintang Pura Tanjung Pinang. Isi dari bab ini dibagi menjadi: Konsep tata ruang luar, Konsep komposisi masa dan bentuk, Konsep sirkulasi, Konsep kebutuhan dan besaran ruang, konsep struktur bangunan dan konsep utilitas.

5.1. Konsep Komposisi Masa dan Bentuk

Untuk konsep komposisi masa dan bentuk dapat di bagi menjadi dua, yaitu untuk masa yang berada pada jembatan penghubung/laut dan yang berada di darat pelabuhan.

5.1.1 Masa yang Berada di Laut

Yaitu terminal penumpang berada pada tempat yang lama, sedangkan untuk perkantoran dirancang dengan pola melingkar atau memusat (susunan kantor dapat dilihat pada bab iv) dan untuk terminal penumpang dalam negeri penempatannya disesuaikan dengan fungsi terminal sebagai ruang tunggu keberangkatan dan kedatangan. Berikut ini adalah sketsanya:

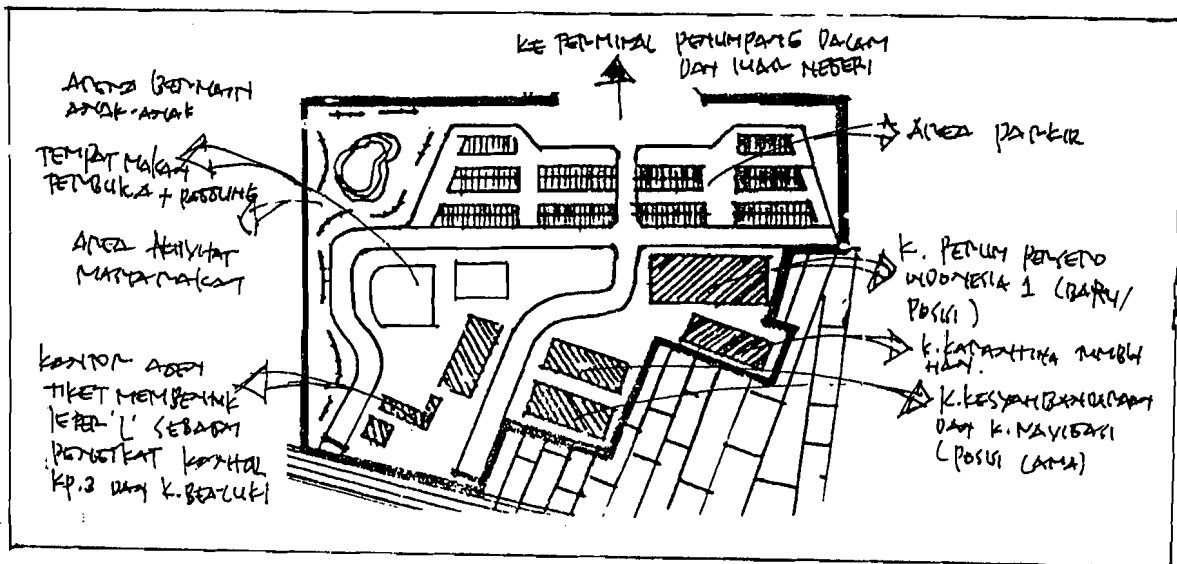


SAMBER 5.1. KONSEP KOMPONI MASA DAN BENTUK YA BERADA DI LAUT
SUMBER, - ANALISA

5.1.2. Masa yang Berada di Darat

Untuk perkantoran yang berada di darat dominan menempati tempat yang lama, yang berganti tempat adalah kantor Perumpul I yang menempati tempat parkir yang lama, kantor penjualan tiket tempatnya bergeser ke arah jalan besar dengan pola leter L yang bertujuan menyatukan kantor KP3 dan kantor Bea Cukai.

Untuk bentuk masa perkantoran, yaitu dengan kombinasi/penggabungan dengan cara penambahan dan pengurangan bentuk-bentuk dasar yaitu segi tiga, lingkaran dan bujur sangkar. Berikut ini gambar konsep bentuk bangunan:



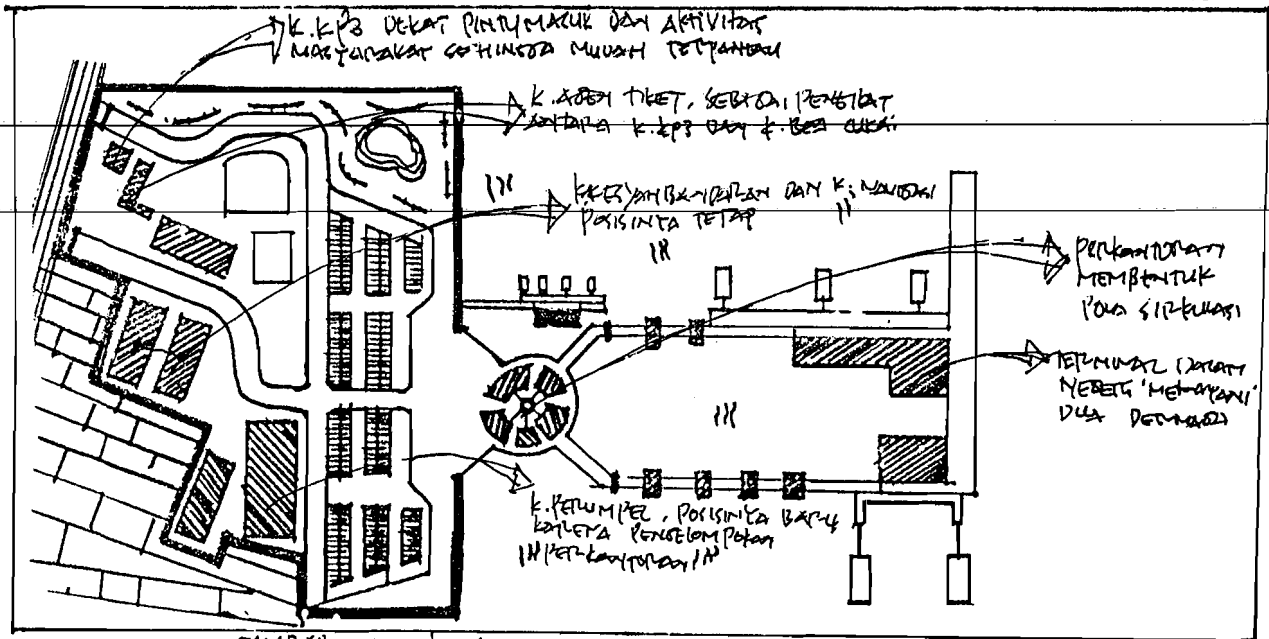
GAMBAR 5.2. konsep komposisi masa dan bentuk, ya berada di darat sumber, analisa

5.2. Konsep Tata Ruang Luar

Konsep tata ruang luar dibagi menjadi dua, yaitu untuk kepentingan pihak pelabuhan dan pihak masyarakat.

5.2.1. Pihak Pelabuhan

Penataan pada dermaga tujuan pulau penyengat, dengan penambahan ponton. Berdasarkan hasil dari analisa bahwa ponton ditambah dua buah lagi dengan ukuran 15 m^2 dengan pola susunan searah jembatan penghubung ke dermaga. Berikut ini adalah sketsa hasil penambahan yang dilakukan penulis:



GAMBAR 5.3. KONSEP TATA RUANG LUAS, PIHAK PERADILAN SUMBER, AHAUSA

5.2.2. Pihak Masyarakat

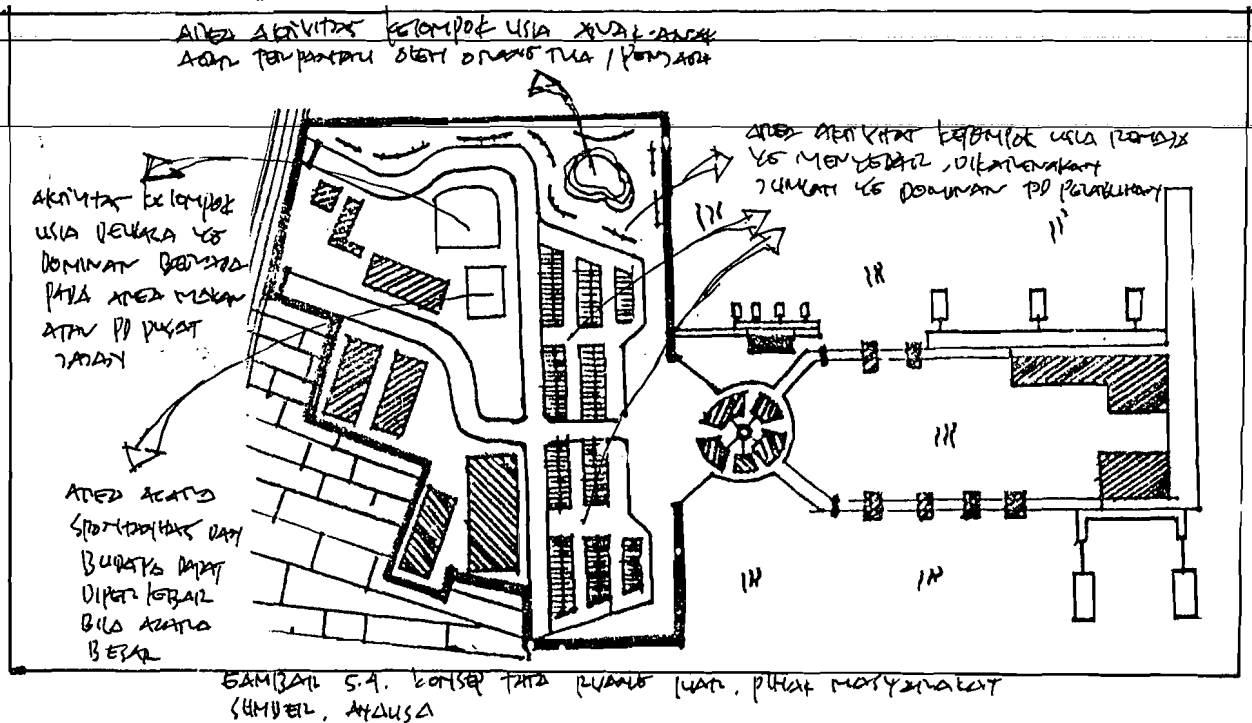
Penataan berdasarkan kebutuhan ruang beserta fasilitasnya untuk aktivitas kelompok usia, yaitu usia anak-anak, remaja dan dewasa.

Untuk usia anak-anak kebutuhan akan ruang adalah ruang untuk bermain dengan pola rancangan tidak teratur yang mempunyai luas 1500 m², lahan dirancang dengan bidang dasar diperendah 60 cm dengan bertangga setiap 15cm. Fasilitas permainan dengan menyediakan elemen yang berhubungan dengan laut, seperti batu, pasir dan air.

Kelompok usia remaja dibagi menurut jumlah kelompok berkumpul, yaitu 2 orang disediakan tempat duduk dengan ukuran 1.25 m, penempatan pada lebar dari taman dengan orientasi mengarah pada laut dan terminal penumpang. Untuk kelompok 4 orang disediakan tempat duduk dengan ukuran luas area 13.5 m² dengan jarak antar tempat duduk adalah 2 m. Penempatan pada sisi panjang dari taman dengan orientasi mengarah ke laut dan pulau penyengat. Untuk kelompok dengan jumlah 6 orang disediakan luasa area tempat duduk dengan luas 14.25 m² dan ukuran tempat duduk 1.75 m. penempatan pada sisi miring dari taman dan orientasi kesegala arah. Sedangkan kelompok dengan jumlah 8 orang keatas berada pada area lapangan parkir dengan pemisahan oleh baris parkir dengan penanda pagar dengan ketinggian pagar 50 cm, 75 cm dan 1m. orientasi kesegala arah. Untuk kelompok yang lebih besar lagi yang dapat dikategorikan untuk acara terjadwal disediakan panggung dengan ukuran 150 m² dan luas area 300 m². Pentas dipertinggi dari bidang dasar 1.5 m dan dapat dilihat dari semua jenis kelompok aktivitas.

Kelompok usia dewasa berada pada pusat jajan/akau dengan orientasi ke taman, laut dan juga panggung. Luas areanya adalah 1500 m² dengan membuat ketinggian 15 cm

membentuk huruf L dengan panjang 2m dan jarak tiap leter L adalah 2 m. Berikut ini adalah sketsa aktivitas masyarakat berdasarkan usia:

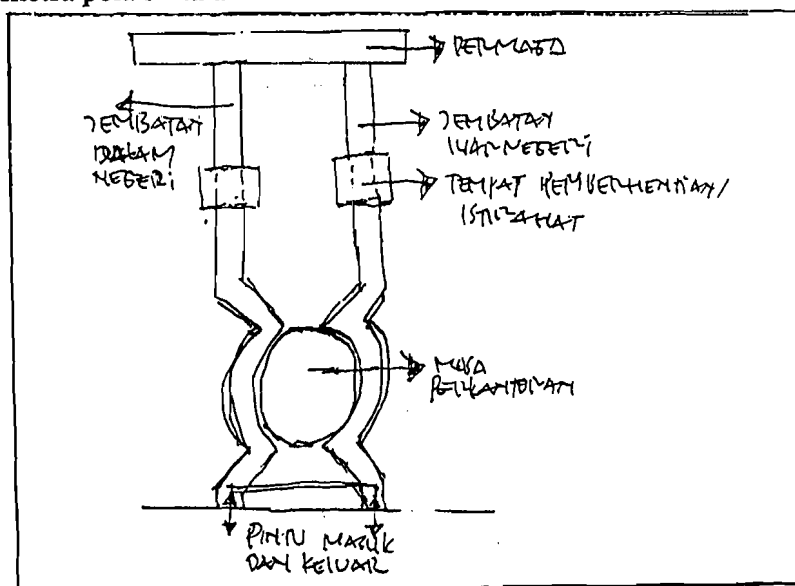


5.3. Konsep Sirkulasi

Untuk konsep sirkulasi pada site dibagi menjadi dua bagian yaitu sirkulasi pada area laut pelabuhan/jembatan penghubung dan pada area darat pelabuhan.

5.3.1. Sirkulasi Pada Area Laut Pelabuhan

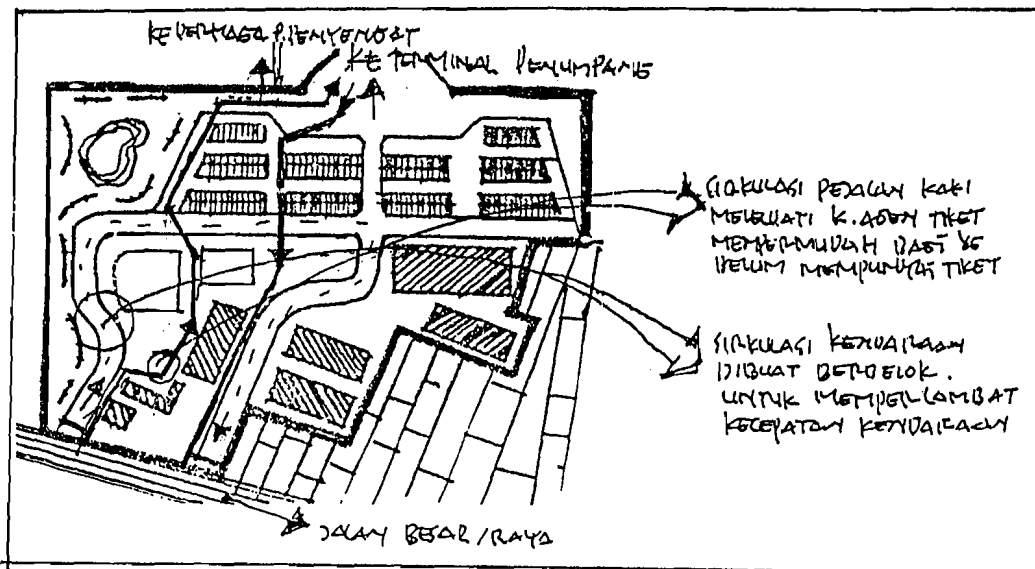
Lebar dari jembatan penghubung adalah 5 m dengan pola melengkung/mengikuti pola perkantoran dan setelah melewati pintu masuk jembatan penghubung menuju terminal penumpang pola sirkulasi linear dengan setiap jarak 20 m dibuatkan ruang sebesar 49 m² untuk tempat istirahat dan ruang tunggu keluarga. Untuk sirkulasi pada area perkantoran diperkecil untuk membedakan tingkat kepentingan (untuk ke kantor dan ke terminal penumpang) menjadi lebar sirkulasi 3 m dengan pola melingkar mengikuti pola perkantoran. Berikut ini sketsa pola sirkulasi:



GAMBAR 5.5 KONSEP SIRKULASI PADA AREA LAUT

5.3.2. Sirkulasi Pada Area Darat Pelabuhan

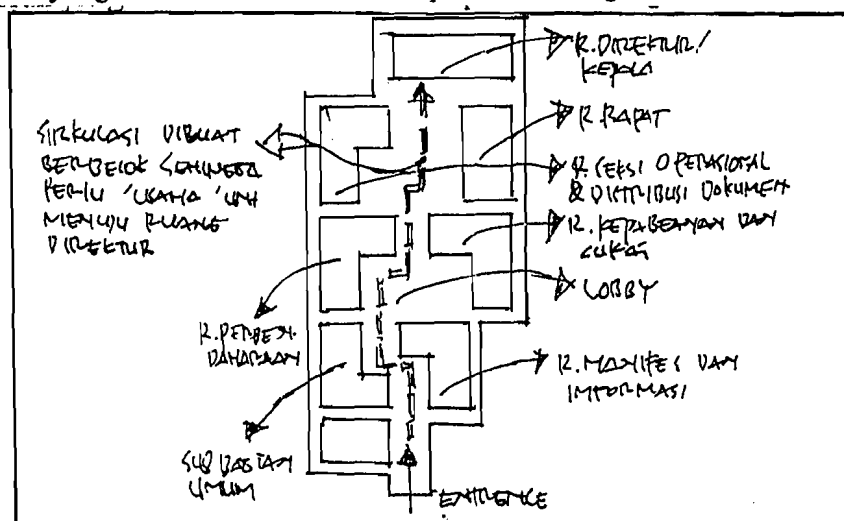
Pola sirkulasi untuk kendaraan di rancang berbelok dengan jarak dari pintu masuk 20 m dengan lebar jalan 5.5 m dengan maksud mengurangi kecepatan kendaraan dan pada tikungan diperlebar menjadi 6.7 m, sedangkan untuk sirkulasi pejalan kaki dirancang dengan lebar 1.5 m. Berikut ini adalah sketsa sirkulasinya:



GAMBAR 5.6. KONSEP SIRKULASI PADA AREA DARAT SUMBER, ANGLISA

5.4. Konsep Tata Ruang Dalam

Untuk kebutuhan penataan ruang dalam penulis mengikuti bentuk susunan organisasi dari perkantoran yang telah ada. Berikut skema penataan ruang dalam:



GAMBAR 5.7. KONSEP TATA RUANG DALAM SUMBER, ANGLISA

5.5. Konsep Kebutuhan dan Besaran Ruang

Ditentukan berdasarkan kebutuhan kebutuhan dan besaran ruang pada setiap kelompok kegiatan, dengan pembagian menjadi kelompok perkantoran, kelompok aktivitas masyarakat, dan kelompok pedagang. Untuk mengetahui kebutuhan dan besaran ruang pada area pelabuhan, dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL 5-1 KONSEP KEBUTUHAN DAN BESARAN RUANG

KEBUTUHAN	LUASAN (M ²)	DLKP PELABUHAN 4.774 Ha
1. Kantor PT. Persero Pelabuhan Indonesia I	1792	3.75 %
2. Kantor Administrator pelabuhan	860	1.80 %
3. Kantor Pelayanan Bea dan Cukai	944	1.97 %
4. Kantor Distrik Navigasi	312	0.65 %
5. Kantor Kesehatan Pelabuhan	72	0.15 %
6. Kantor Karantina Tumbuh-tumbuhan	250	0.52 %
7. Kantor Karantina Ikan	252	0.52 %
8. Kantor KP3	168	0.35 %
9. Kantor Agen Tiket	168	0.35 %
10. Dermaga Dalam Negeri	992	2.07 %
11. Dermaga Luar Negeri	320	0.67 %
12. Dermaga Tujuan P. Penyengat	256	0.54 %
13. Jembatan Penghubung Terminal Dalam Negeri	1095	2.29 %
14. Jembatan Penghubung Terminal Luar Negeri	1065	2.23 %
15. Jembatan Penghubung Terminal P. Penyengat	224	0.47 %
16. Area Parkir	9420	19.37 %
17. Area Aktivitas Kelompok Usia Anak-Anak	1500	3.14 %
18. Area Aktivitas Kelompok Usia Remaja	1500	3.14 %
19. Area Aktivitas Kelompok Usia Dewasa	1500	3.14 %
20. Terminal Dalam Negeri Lantai Atas	486	1.02 %
21. Terminal Dalam Negeri lantai bawah	630	1.32 %
22. Terminal Luar Negeri	473	0.99 %
23. Ponton Besi Dalam Negeri	112	0.23 %
24. Pomton Besi Luar Negeri	312	0.65 %
25. Ponton Besi Tujuan P. Penyengat	60	0.13 %

SUMBER PEMIKIRAN

5.6. Konsep Struktur Bangunan

Berdasarkan pada analisa struktur bangunan, sistem struktur adalah struktur bangunan rendah dengan penggunaan kombinasi beton ekspose dengan elemen batu, dan fondasi yang digunakan adalah kombinasi foot plat dan batu kali (untuk bangunan yang di darat) dan untuk bangunan yang berada di laut menggunakan fondasi tiang panjang.

5.7. Konsep Utilitas

Untuk konsep utilitas dibagi menjadi sistem pencahayaan, penghawan, jaringan listrik dan penangkal petir.

5.7.1. Pengolahan Vegetasi

Pengolahan vegetasi pada site adalah untuk memperjelas/mempertegas konsep rancangan yang berisi tentang komposisi masa, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, alat peneduh terhadap cuaca (sinar matahari, angin laut, panas dan hujan) terhadap masa, penghawaan dan pengguna pelabuhan serta suara bising kendaraan, sedangkan pencahayaan dan penghawaan buatan dengan menggunakan lampu untuk penerangan di malam hari dan AC untuk masa perkantoran. Jenis vegetasi yang digunakan adalah palm, pinus atau cemara sebagai pengarah, sedangkan kepel, akasia, beringin sebagai pelindung/peneduh serta bambu, kembang sepatu sebagai pembatas.

5.7.3. Konsep Jaringan Listrik

Menggunakan sumber PLN dan generator sebagai cadangan sewaktu listrik dari PLN padam. Sumber listrik dari PLN disalurkan ke trasformer dan genset kemudian disalurkan pada armatur lampu.

5.7.4. Konsep Penangkal Petir

Menggunakan standar pabrikal berupa sangkar faraday yang berbentuk tiang-tiang dipasang pada atap bangunan dan disalurkan ke arde tanah.