

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

1.1.1 Tinjauan Wilayah Dumai

Sumatra adalah kontributor yang paling penting dalam pembangunan nasional. Hal ini bisa dilihat dari kontribusi 21,44% dari PDRB nasional pada tahun 1995 dan 21,26% pada tahun 1996. Dari prosentase tersebut sebanyak 5,66%nya disumbangkan oleh Sumatra Utara dan 4,90%nya oleh Riau, sisanya (10,88%) oleh 6 propinsi lainnya pada tahun 1995, sedangkan pada tahun 1996 prosentase itu menjadi 5,73% (Sumut) dan 4,79% (Riau). Terlihat ada kontribusi yang besar dari propinsi Riau. Kontribusi sebesar ini antara lain diberikan oleh besarnya sektor minyak dan gas bumi, yang terlihat dengan besar kontribusinya yang mencapai 61,61% (1995) dan 60,36% (1996) ¹. Tahun 1997 devisa yang dihasilkan Riau adalah Rp. 30 trilyun. Dari angka ini sekitar Rp. 17 trilyun berasal dari minyak bumi, sedangkan selebihnya dari berbagai kegiatan usaha baik kecil, sedang, dan besar ².

Kontribusi diatas diperkirakan akan semakin besar jika pelaksanaan UU no.22 tahun 1999 tentang otonomi daerah dilaksanakan, sehingga memberi kesempatan yang lebih luas kepada propinsi Riau untuk mengeksplorasi kekayaan alamnya. Selain kekayaan minyak dan gas buminya, Riau juga mendapatkan pendapatan yang besar dari sektor pertanian terutama perkebunan, sektor industri, dan sektor perdagangan ³.

Kebijakan dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) yang berkaitan langsung dengan kota Dumai yaitu dengan ditetapkannya kawasan Andalan Dumai dan sekitarnya sebagai salah satu dari 111 kawasan andalan di Indonesia yang ditetapkan dalam PP No. 47 tahun 1997 mengenai RTRWN. Kawasan andalan ini dibentuk karena diharapkan dapat berperan dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan mewujudkan pemerataan pemanfaatan ruang di wilayah nasional. Kawasan andalan Dumai dan sekitarnya memiliki

¹ Statistik Indonesia 1997, BPS, 1999

² Kontradiksi Sekaligus Aneh, Kompas hal 26 Jum'at, 10 Agustus 2001

³ Albintani, Muchid, " Dari Riau Merdeka sampai Otonomi Nol ", Unri Press, 2001

sektor unggulan bidang industri perikanan dan perkebunan, dengan kawasan laut yang terkait yaitu kawasan laut Selat Malaka dan sekitarnya yang memiliki sektor unggulan perikanan dan pertambangan. Kota orientasinya adalah Dumai dengan kota sekitar yaitu Bagan Siapi-api, Duri dan Bengkalis dengan masing-masing berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL) ⁴.

Dan dengan munculnya UU No. 22 tahun 1999, kota Dumai sebagai kota yang memiliki banyak potensi merasa perlu meningkatkan statusnya yang semula kota Administratif berubah menjadi kota Definitif. Hal tersebut ditindaklanjuti dengan munculnya UU no. 16 th 1999 tanggal 20 April 1999 mengenai pembentukan Kotamadya Dumai yang bertujuan untuk mendekatkan, mempercepat tingkat pelayanan dan memperpendek rentang kendali, serta memperbesar derajat peran serta masyarakat dalam kegiatan pembangunan ⁵.

Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai sektor informal dapat pula dijadikan potensi di kota Dumai. Walaupun berkonotasi kurang baik PKL masih tetap dibutuhkan oleh masyarakat kota. Hal itu sesuai dengan kekhasan masyarakat Indonesia yang memiliki *outdoor personality*, kesempatan tawar-menawar di udara terbuka merupakan kenikmatan tersendiri ⁶. PKL ini bila dibina akan dapat memberikan kontribusi besar bagi Pemda dan masyarakat.

1.1.2 Sistem Perangkutan Kapal Laut

Dalam perekonomian nasional posisi Sumatra begitu strategis karena merupakan pintu gerbang masuk Indonesia dari wilayah Barat yang dilayani antara lain Medan (Sumut) dan Batam(Riau). Selain itu beberapa wilayah di Sumatra telah terlibat dalam perjanjian regional antar kawasan berkembang seperti SIJORI (Singapura, Johor, Riau) , SAPHULA (Sabang, Phuket, Langkawi), IMT-GT (Indonesia, Malaysia, Thailand). Untuk Riau selama ini pintu gerbangnya menggunakan bandara Hang Nadim – Batam yang sanggup melayani pesawat-pesawat berbadan lebar yang datang langsung dari Eropa atau Amerika. Untuk itu perlu lebih dikembangkan lagi sektor transportasi udara dan laut (menjadi prioritas karena kondisi geografis Riau).

Kehadiran pelayaran asing harus dilihat sebagai tantangan untuk meningkatkan pelayaran nasional terutama domestik. Peran pelayaran nasional sebesar 56% harus ditingkatkan, sehingga tidak kalah bersaing dengan 44% yang dilakukan pelayaran asing. Ini

⁴ Revisi RTRW Dinas Tata Kota, Kota Dumai 2000-2010

⁵ Ibid, 4

⁶ Budihardjo, Eko, *Arsitektur dan Kota di Indonesia*, PT. Alumni Bandung, cetakan IV 1997

harus mendapat perhatian kita. Jangan sampai posisi itu terbalik yakni kita tidak menjadi "tuan di rumah" di tanah sendiri. Pemerintah Indonesia tidak akan membatasi jumlah pelayaran asing. Apalagi menyongsong AFTA, APEC, dan Era Globalisasi tahun 2003. Kita mencoba meningkatkan peran pelayaran nasional supaya berani kompetitif. Pemerintah akan membuat suasana yang kondusif di bidang pelayaran nasional, sehingga memberikan kesejahteraan bagi bangsa, negara dan masyarakat⁷.

Dalam sistem transportasi, perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dapat melibatkan beberapa alat/moda angkutan dan sistem perpindahannya dari suatu angkutan ke angkutan lainnya. Fungsi perpindahan tersebut dilakukan oleh suatu elemen prasarana yang disebut *terminal*⁸.

Salah satu jenis terminal yaitu Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL). Fungsi TPKL secara umum adalah *sebagai suatu titik simpul pusat hubungan (sentral) dari suatu daerah penghubung dengan daerah penghubung lainnya, yang menampung kegiatan proses perpindahan penumpang dan barang dari angkutan darat ke angkutan laut dan sebaliknya*⁹. Untuk dapat menemukan fungsi yang lebih khusus harus mengetahui jenis/ukuran kapal yang singgah/berlabuh di pelabuhan dan tingkat perkembangan suatu daerah¹⁰.

Secara geografis pelabuhan Dumai merupakan pelabuhan Samudra yang terletak pada koordinat 01° - 41°-14" LU dan 101° - 27'-42" LT berada di pantai Timur Sumatra, Kabupaten Bengkalis, Propinsi Riau. Pelabuhan Dumai mulai dibangun pada tahun 1957 dalam rangka kelancaran bongkar/muat barang baik import, export, maupun interinsuler. Saat ini Pelabuhan Dumai merupakan satu-satunya pelabuhan di pantai Timur Sumatra yang teramai dan terbesar dikunjungi oleh kapal Samudera dan antar pulau dan mendapat dukungan Hinterland yang cukup potensial antara lain sektor perkebunan, pertanian, perindustrian, pertambangan, dan pariwisata yang berlokasi di kabupaten Bengkalis, Kampar, Indragiri Hulu, dan Riau Kepulauan. Sehingga tidak mengherankan kalau pelabuhan Dumai mempunyai kedudukan dan peranan yang sangat penting untuk propinsi Riau dan juga propinsi di sekitarnya seperti Sumatera Utara, Sumatera Barat, dan propinsi Jambi karena

⁷ Sjahputra Tunggal, Imam, " *Peraturan Perundang-Undangan Pelayaran dan Penerbangan di Indonesia* ", Harvarindo, 1997

⁸ Morlok, Edward & Hanim JR, " *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi* ", Erlangga 1985, hal 588

⁹ Kramadibrata, Soejono, " *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exac Bandung ", 1987

¹⁰ Kebijakan pemerintah dalam pengembangan jaringan sistem pelayanan angkutan dan kepelabuhan dengan penilaian yang didasari pada *first Gate Way Ports System*.

pelabuhan Dumai berdekatan dengan negara tetangga Malaysia dan Singapura. Hal ini menjadikan pelabuhan Dumai sebagai salah satu pintu gerbang perekonomian Indonesia yang cukup dikenal secara nasional maupun internasional ¹¹.



Gambar 1.1. : Pelabuhan Dumai

Bertolak dari hal diatas maka pengembangan Pelabuhan Dumai menjadi dorongan guna meningkatkan pembangunan ekonomi, industri, sosial budaya, dan wisata yang akan menjadi inti pengembangan daerah belakang (Hinterland). Untuk itu diperlukan penataan pengembangan kawasan pelabuhan berupa pengembangan aktivitas pendukung dan penyediaan fasilitas yang memadai guna menunjang laju pertumbuhan Kota Dumai dan sekitarnya¹².

1.1.3 Perkembangan TPKL di Dumai

Pada saat ini pelabuhan Dumai mengakomodasi berbagai jenis tambatan/pangkalan, baik untuk pelayaran kapal Samudra, Nusantara, Lokal, Penumpang, maupun Kapal Rakyat. Ditinjau dari sisi pelayanan kapal dan barang pelabuhan Dumai memiliki berbagai jenis terminal, antara lain terminal penumpang, terminal peti kemas, terminal curah kering untuk kegiatan bongkar muat non migas, dan terminal curah cair untuk kegiatan bongkar muat migas yang dibangun dan dioperasikan oleh PT. Pertamina dan PT.CPI¹³.

Pada TPKL Dumai sejak pengoperasian kapal penumpang PT. PELNI (tujuan/asal Kijang, Bangka, Jakarta) yang menyinggahi pelabuhan Dumai dengan rata-rata kunjungan 4 kali dalam sebulan dan kapal penumpang Ferry (tujuan/asal Batam, Bengkalis, Selat Panjang,

¹¹ Pelabuhan Dumai, PT (Persero) Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai, 2000

¹² Ibid 11

¹³ Ibid 11

Tanjung Balai dan Karimun) dengan kunjungan rata-rata 150 dalam sebulan. Sedangkan operasi kapal penumpang luar negeri Ferry (tujuan/asal Melaka) mencapai 138 perbulan¹⁴.

No.	PENUMPANG	ORANG	TAHUN					
			1995	1996	1997	1998	1999	2000
A.	DALAM NEGRI	Turun	122.391	156.093	161.405	217.088	236.604	280.002
		Naik	130.022	179.675	196.221	231.153	250.693	279.811
		Jumlah	252.413	335.768	357.626	448.241	487.297	559.813
B.	LUAR NEGRI	Turun	48.926	61.805	60.302	154.587	138.611	132.230
		Naik	41.451	44.415	56.766	92.319	110.820	143.478
		Jumlah	90.377	106.220	117.068	246.906	249.431	275.708
Jumlah Seluruh	Turun	171.317	217.898	221.707	371.675	375.218	412.232	
	Naik	171.473	224.090	252.987	323.472	361.513	423.289	
			342.790	441.988	474.694	695.147	736.728	835.521
TOTAL	%		100	128,94	138,48	202,79	214,92	243,74

Sumber : PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia I Cabang Dumai

Tabel 1.1 : Arus Penumpang Pelabuhan Dumai 1995 – 2000

Secara khusus, ditinjau dari segi pewadahan aktifitas hubungannya dengan laju peningkatan arus penumpang, bila dibanding dari tingkat pelayanannya yang tersedia sekarang meyebabkan sering terjadi *crossing* antara berbagai kegiatan. *Crossing* ini terjadi karena kapasitas TPKL dalam melayani fungsi dan kegiatannya sudah tidak mencukupi¹⁵.

Berdasarkan hasil amatan pola sirkulasi kendaraan umum yang terdiri dari kendaraan taxi dan kendaraan angkutan kota khusus pelabuhan (mikrolet), terlihat semrawut/ruwet. Penyebabnya tidak berfungsinya area parkir seperti rencana semula. Angkutan umum mikrolet menempati area parkir yang seharusnya diperuntukkan bagi parkir kendaraan pribadi. Untuk taxi, emplasemen penurunan/pemberangkatan dilakukan di depan terminal, karena tidak ada kejelasan sirkulasi yang khusus untuk taxi, sehingga menyebabkan sirkulasi di depan TPKL semakin semrawut.

¹⁴ Revisi RTRW, Dinas Tata Kota, Kota Dumai, 2000 - 2010

¹⁵ Wawancara dengan Bapak Ir. Zainul Bachri, General Divisi Teknik PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia Cabang Dumai

Pola sirkulasi untuk penumpang embarkasi di TPKL sangat terbatas ruang gerakanya, ini disebabkan karena kegiatan (baca: sirkulasi) mereka terbatas pada ruang embarkasi. Dan untuk pola sirkulasi penumpang debarkasi yang turun dari kapal terdiri dari satu pintu keluar melalui bangunan TPKL. Disini penumpang debarkasi hanya melewati bangunan TPKL tanpa ditampung pada ruang tertentu (fasilitas untuk ruang debarkasi tidak tersedia). Pada saat penumpang telah berada di luar TPKL, kebanyakan dari mereka mempergunakan waktunya menunggu pada bahu jalan, yang menyebabkan sirkulasi bertambah macet dan semrawut.

Banyaknya *crossing* yang terjadi, kurangnya fasilitas yang ada, dan tata ruang yang kurang baik menyebabkan ketidaknyamanan dan menimbulkan *bad reputation* bagi TPKL. Hal ini memancing perasaan tidak aman terhadap diri calon penumpang maupun barang bawaannya, karena banyak terjadi aksi tarik-menarik penumpang oleh agen (percaloan yang memaksa untuk tiket bus/kendaraan darat), tukang becak, dan tukang ojek. Bahkan banyak tindak pemerasan yang dilakukan oleh preman dan agen liar, apalagi terhadap penumpang mancanegara. Selain itu pintu keluar masuk untuk domestik dengan luar negeri masih menjadi satu, sehingga mudah disusupi oleh orang-orang bermasalah masuk ke Dumai¹⁶. Berikut ini gambaran makin meningkatnya tingkat kerawanan kriminal di TPKL Dumai.

No.	JENIS KRIMINAL	TAHUN		
		1999	2000	2001 (s/d Juli)
1.	Percaloan yang memaksa	201	211	116
2.	Pemerasan	114	161	97
	Jumlah	315	372	213

Sumber: Data ADPEL Periode 1999 - 2001 (s/d Juli)

Tabel 1.2 Tingkat Kriminalitas yang terjadi di TPKL Dumai

Imej TPKL sebagai pelabuhan jelek dan menakutkan harus segera dihilangkan, karena jika tidak citra kota Dumai dipandang memiliki reputasi buruk di mata internasional. Untuk itu LSM Gabungan Peduli Lingkungan (GAPLIMA) membantu Kesatuan Polisi Pengamanan Pelabuhan (KP3) dalam mengamankan penumpang pelabuhan Dumai. Penekanan angka kejahatan terus diupayakan oleh aparat KP3, tetapi karena jumlah

¹⁶ Dumai Pos, hal 1, Senin, 30 Juli 2001

penumpang yang semakin pesat sehingga sulit melakukan kontrol keamanan, sehingga tingkat keamanan terasa berkurang¹⁷. Hal inilah yang menjadi tantangan untuk menjadikan TPKL lebih bersifat 'terbuka' (*tidak hanya sebagai sarana transportasi, tetapi juga komersial*), sehingga mampu menghilangkan perasaan kurang aman¹⁸.

Selain itu semua fungsi dan kegiatan di TPKL harus mempunyai batas fungsi dan kegiatan yang jelas, sirkulasi terarah, tata ruang yang baik, dan untuk ruang tunggu memadai sehingga TPKL mampu menjalankan fungsinya dengan baik, yaitu aman, tertib, teratur, nyaman, dan indah, dapat memanfaatkan aspek komersial yang ada, misalnya dengan mengembangkan pusat perbelanjaan. Hal ini akan memberikan kontribusi yang besar bagi TPKL¹⁹. Sesuai dengan kondisi di TPKL Dumai, dapat juga dimanfaatkan Pedagang Kaki Lima (PKL) sebagai sektor informal yang mewadahi ruang publik. Daripada disingkirkan lebih baik bila PKL di-*renewal* sehingga menunjang aspek ekonomi dan kesejahteraan sektor informal itu sendiri.

Untuk menunjang stasiun yang humanis, representatif, menjadi sarana kegiatan masyarakat (ekonomi) dan TPKL sebagai sarana rekreasi diperlukan tata ruang yang baik untuk menjamin rasa aman pengguna, sebab selama ini TPKL dikenal mempunyai *bad reputation*, termasuk masalah rasa aman.

Pada hakekatnya perancangan ruang dan massa dapat memberi kepercayaan kepada manusia dalam mengatasi rasa takut terhadap ruang. Untuk itu pengaturan fisik sebuah bangunan TPKL dapat menentukan rasa aman manusia, baik rasa aman dari kendaraan, maupun (terutama) rasa aman dari penyerangan ataupun kejahatan lain yang telah menjadi issue yang berarti/penting.

Kilas balik terhadap TPKL Dumai masih terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi, diantaranya :

- Sebagai fasilitas publik, TPKL Dumai belum mampu menjawab tuntutan pewadahan aktifitas didalamnya.
- Berbagai fasilitas di dalamnya digunakan secara bersama dalam bangunan, tanpa pemisahan area sesuai dengan aktifitas masing-masing pelaku sehingga bisa menimbulkan rasa tidak aman.

¹⁷ "GAPLIMA Harus Tetap Amankan Pelabuhan", *Dumai Pos*, hal 2, Jum'at, 3 Agustus 2001

¹⁸ J. Simpson, Barry, *Urban Public Transport Today*, E & FN Spon London, 1994

¹⁹ *Ibid* 18

- Luas lahan yang ada sangat terbatas jika ditinjau dari tuntutan persyaratan sebuah terminal. Sehingga untuk pengembangan pada site tersebut tidak memungkinkan.

Melihat perkembangan propinsi Dumai yang semakin pesat, khususnya kotamadya Dumai maka perlu diadakan peninjauan kembali sarana fasilitas kota ini. Peninjauan untuk memenuhi tuntutan adanya suatu angkutan yang efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur, dan nyaman. Hal ini dilatarbelakangi TPKL Dumai sejak pengoperasiannya pada tahun 1995 sampai sekarang belum pernah diadakan perubahan yang menyangkut fasilitas utama ataupun penunjang untuk mengantisipasi laju pertumbuhan penumpang dan barang melalui terminal ini ²⁰.

Sebagai terminal penumpang yang mempunyai prospek yang cerah, sudah selayaknya *relokasi* untuk pengembangan TPKL direalisasikan. Selain untuk mengantisipasi arus penumpang juga diupayakan bagaimana penumpang merasa aman dan nyaman, serta menjadikan TPKL sebagai komersil untuk mendukung laju pertumbuhan ekonomi propinsi Dumai.

1.2. PERMASALAHAN

1.2.1. Permasalahan Umum

Bagaimana merancang Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Dumai yang terpadu dan representatif, mendukung kegiatan didalamnya baik itu yang menyangkut pelayanan, pencapaian, sirkulasi, kenyamanan, maupun keamanan serta dapat menunjang/mendukung mobilitas masyarakat yang semakin tinggi.

1.2.2. Permasalahan Khusus

Bagaimana mengungkapkan bentuk tata ruang bangunan TPKL Dumai yang menjamin rasa aman bagi penumpang dan mengembangkan TPKL sebagai TPKL terpadu.

²⁰ Wawancara dengan Bapak Ir. Zainul Bachri, General Divisi Teknik PT (PERSERO) Pelabuhan Indonesia Cabang Dumai

1.3. TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1. Tujuan

Mendapatkan karakter kualitas ruang dalam maupun ruang luar TPKL yang mampu menjamin rasa aman dan memberikan kesempatan pengembangan usaha ekonomi rakyat (PKL), yang keduanya dapat saling mendukung fungsi masing-masing.

1.3.2. Sasaran

- Konsep TPKL yang mempunyai pola ruang (dalam maupun luar), tata masa dan elemen-elemen yang terkandung di dalamnya yang mampu menjamin rasa aman.
- Konsep TPKL yang mampu menghubungkan pola ruang dalam dan ruang luar serta tata massa dengan memanfaatkan sektor komersial (PKL), yang juga dimanfaatkan sebagai salah satu faktor penunjang terminal yang menjamin rasa aman yang ditransformasikan ke dalam desain fisik bangunan.

1.4. LINGKUP PEMBAHASAN

Lingkup pembahasan dibatasi pada masalah yang ada di dalam disiplin ilmu arsitektur dengan penekanan aspek fisik bangunan yang dapat menghasilkan konsep dasar perencanaan dan perancangan TPKL, yang meliputi :

- Lokasi dan site
- Ruang-ruang pada TPKL
- Fasilitas utama dan penunjang
- Fungsi-fungsi yang bekerja di dalamnya
- Sirkulasi kendaraan, sirkulasi manusia dan sistem parkir
- Bangunan TPKL dalam menjamin rasa aman
- Pengangkatan aspek komersial dalam TPKL

Sedangkan unsur-unsur perancangan yang tidak terkait langsung dengan pemecahan masalah arsitektural akan dibahas berdasarkan asumsi serta logika perancangan umum.

1.5.1. METODE PEMBAHASAN

- Pengumpulan data primer
 - Observasi lapangan : pengamatan langsung di lapangan mengenai kondisi
 - Bangunan lama
 - Kebutuhan ruang dan fasilitas TPKL
 - Sistem sirkulasi penumpang dan kendaraan
 - Kecenderungan munculnya fungsi-fungsi di dalam dan luar TPKL
 - Kondisi kawasan sekitar TPKL
 - Kemungkinan mengangkat (membina) PKL sebagai sektor ekonomi informal yang memperkuat aspek komersial TPKL
 - Wawancara dengan manager Divisi Teknik PT (Persero) Pelindo I, staf imigrasi TPKL, staf Bapeko, staff PU.
- Pengumpulan data skunder
 - Buku-buku tesis tugas akhir tentang TPKL
 - Buku-buku referensi kepustakaan yang meliputi studi literatur yang berkaitan dengan masalah perencanaan dan perancangan TPKL, studi tentang pelabuhan, sistem pengaturan dan fasilitas terminal.
 - RTRW Kota Dumai
 - Laporan tahunan Pelabuhan Dumai
 - Buku-buku yang berkaitan dengan masalah ruang dalam mengatasi rasa takut serta TPKL sebagai sarana transportasi dan komersial.
- Tahap identifikasi data
- Tahap analisis permasalahan

Merupakan tahap penguraian data serta informasi lain sebagai acuan dasar penyusunan konsep dasar perencanaan dan perancangan TPKL sebagai data yang relevan bagi perencanaan dan perancangan terminal yang meliputi : lokasi dan site, kebutuhan ruang, luasan fungsi ruang dan bangunan, tata ruang dan massa bangunan, pencapaian sirkulasi, jaminan rasa aman dalam terminal, terminal sebagai sarana transportasi, dan komersial, serta penampakan bangunan.

- Tahap rumusan/kesimpulan

Mendapatkan konsep dasar perencanaan dan perancangan dengan mengkaitkan hal-hal tersebut di atas.

1.6. SISTEMATIKA PENULISAN

BAB I : PENDAHULUAN

Berisi latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan, keaslian penulisan, dan pola pikir.

BAB II : TINJAUAN SISTEM TPKL DAN KONDISI LINGKUNGAN

- TPKL sebagai sistem simpul sirkulasi dan transportasi.
Berisi teori-teori tentang : pengertian TPKL, klasifikasi TPKL, kriteria persyaratan TPKL, sitem pelayanan TPKL, fasilitas TPKL, unsur-unsur kegiatan sistem sirkulasi.
- Kondisi lingkungan dan kondisi TPKL Dumai
Berisi tentang : pewadahan kegiatan dan pelayanan kegiatan, tinjauan fisik bangunan, tinjauan lingkungan site, tinjauan keadaan kawasan sekitar site yang berkaitan.
- Tinjauan Teori
Berisi teori-teori tentang keamanan dan kelancaran pada TPKL.

BAB III : ANALISA PENGEMBANGAN TPKL DUMAI

Analisa tentang : tata masa bangunan dan sistem sirkulasi, program ruang TPKL dan daya tampung TPKL, fasilitas TPKL, pemanfaatan area, penampakan bangunan, penataan tapak, dan rekomendasi.

BAB IV : KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang perumusan konsep-konsep yang mendasari perencanaan dan perancangan lebih lanjut TPKL, yaitu : tata lingkungan, konsep dasar ungkapan fisik, konsep dasar keamanan, dan konsep dasar struktur dan utilitas.

1.7. KEASLIAN PENULISAN

1. Relokasi TPKL Soekarno-Hatta Ujung Pandang (Ridwan Duse, TA – UII, 933400032
Bagaimana memadukan unsur modern dan tradisional pada bangunan TPKL Soekarno-Hatta sebagai sebuah Landmark.
2. TPKL Pelabuhan Belawan Sebagai Pintu Gerbang Kota Medan (Crixson H Sihombing, - UGM 68710/TK)
Bagaimana menata ruang sirkulasi dan citra bangunan sebagai taman pelabuhan.
3. TPKL di Pelabuhan Samudera Pulau Baai Benkulu (Sarosa Agung, - UGM 16626/TK)
Ruang sirkulasi dengan keterpaduan antara sub sistem TPKL dengan terminal angkutan darat.
4. Terminal Penumpang Transportasi Sungai dan Fasilitas Komersial Kawasan di Tangerang (Rusydy – UGM 17819/TK)
Perancangan kawasan *waterfront* dengan pembentukan kwalitas space sub urban yang mewadahi kegiatan transportasi sungai dan kegiatan komersial beserta aspek sirkulasinya.
5. TPKL Tanjung Emas Semarang (Nanik Indira Tri Qadarsih – UGM 16193/TK)
Performa bangunan dengan pendekatan regionalisme sebagai perwujudan simbol pintu gerbang serta peningkatan kualitas dan kuantitas wadah pelayanan.
6. TPKL Tanjung Perak Surabaya (Roeseno – UGM 14784/TK)
Ruang sirkulasi dengan melakukan integrasi TPKL dan terminal angkutan darat sebagai penunjang guna mendapatkan suatu moda transportasi dengan wadah terminal yang terpadu + fasilitas yang dibutuhkan.

1.8. POLA PIKIR

