

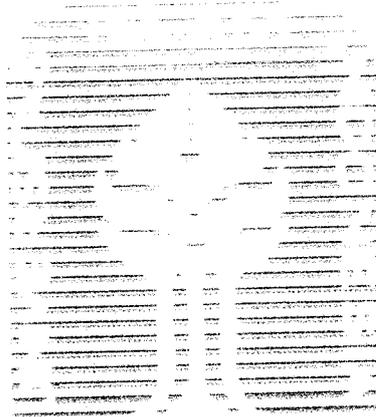
PUSKUSTAKAAN
HARIAN/BEK
TGL TERIMA : 23/07/2006
NO. JUDUL : 002/20
5120002120001

TUGAS AKHIR
REDESAIN TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT PELABUHAN
PANGKALBALAM - PANGKALPINANG

Pencerminan "sepintu sedulang" pada citra bangunan sebagai landmark kota

REDESIGN OF PASSANGER TERMINAL
OF PANGKALBALAM HARBOUR - PANGKALPINANG

Reflection of "sepintu sedulang" on the Building Image as a City Landmark



Disusun oleh

DAMAI SEPTA

01 512 144

Dosen Pembimbing

IR.H. Fajriyanto, MTP

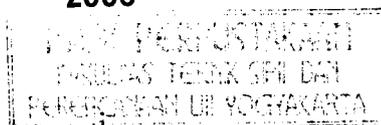
JURUSAN ARSITEKTUR

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA

YOGYAKARTA

2006



LEMBAR PENGESAHAN
TUGAS AKHIR PERANCANGAN
REDESAIN TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT PELABUHAN
PANGKALBALAM - PANGKALPINANG

Pencerminan "sepintu sedulang" pada citra bangunan sebagai landmark kota

REDESIGN OF PASSANGER TERMINAL
OF PANGKALBALAM HARBOUR – PANGKALPINANG
Reflection of "sepintu sedulang" on the Building Image as a City Landmark

Disusun oleh

Damai Septa

01 512 144

Telah Diseminarkan Pada Tanggal :

06 April 2006

Disetujui Oleh

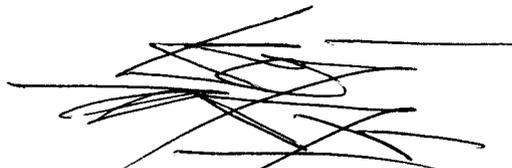
Dosen Pembimbing



(Ir.H. Fajriyanto, MTP)

Mengetahui

Ketua Jurusan Arsitektur



(Ir.H. Revianto Budi Santosa, M.Arch)

*Dengan menyebut nama Allah yang maha Pengasih lagi
maha Penyayang*

begitu banyak rahmat yang dikucurkan-Nya kepadaku
tetapi mengapa begitu sedikit yang dapat aku syukuri

begitu luas pelajaran yang telah diberikan-Nya
tetapi mengapa terasa sempit didada ini

bayak hal yang aku lalui waktu demi waktu
tanpa aku sadari semua atas kuasa-Nya

seuntaiian harapan dihati yang dapat membuat diri menganiaya

jutaan lintasan pikiran yang dapat menjadikan diri sesat

berjuta-juta pula jalan yang harus dipilih dan di lalui

tetapi aku berharap kepada yang mencipta langit dan bumi beserta
seisinya

untuk merestui satu jalan yang aku pilih yaitu jalan-Nya
semoga Ia ridho

Aku ridho Allah sebagai Tuhanku
dan Islam sebagai agamaku
serta Muhammad sebagai nabi sekaligus Rasul

tiada daya dan upaya tanpa pertolongan-Nya

semoga solawat dan salam tetap atas junjungan kita Nabi
Muhammad
keluarga dan sahabatnya

**KU IKHLASKAN KARYA INI UNTUK KEDUA ORANG TUA
YANG MEMPUNYAI GITA – GITA
DAN
KELUARGA BESAR GHAZI MUSTAFA KAMAL PASHA
YANG MENJADI DIRIKU TIDAK KEHILANGAN SEMANGAT**

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalammu'alaikum Wr. Wb

Syukur alhamdulillah tiada terkira kepada Allah SWT karena dengan tuntunan dan rahmat-Nya, Tugas Akhir Perancangan Arsitektur yang berjudul **Redesain Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Pangkalbalam dengan Pencerminan Sepintu Sedulang pada Citra Bangunan sebagai Landmark Kota** dapat penulis selesaikan meskipun masih jauh dari kesempurnaan. Tak lupa semoga shalawat dan salam tetap atas Nabi besar serta junjungan kita Muhammad Saw, panutan manusia sepanjang jaman, beserta keluarga dan para sahabatnya.

Dengan melihat Sepintu Sedulang sebagai upacara adat propinsi Kepulauan Bangka Belitung, penulis mencoba mentransformasikannya pada citra bangunan dan sekaligus sebagai salah satu *landmark* kota Pangkalpinang. Berbekal pengetahuan yang penulis peroleh selama di bangku kuliah, diharapkan Redesain Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Pangkalbalam pada akhirnya dapat memenuhi kebutuhan fungsionalnya.

Dalam perjalanan penulisan Tugas Akhir ini, banyak pihak yang secara langsung maupun tidak langsung turut membantu kelancaran penulisan ini. Untuk itu ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya penulis sampaikan kepada :

- Allah SWT *azza wa jalla*.
- Ebak dan Emak ku, Bapak Daman dan Ibu Armah, yang sulit kurasakan kasih sayangnya secara nyata namun telah banyak mengajarkan makna hidup yang sesungguhnya.
- Bapak Ir. H. Revianto Budi Santoso, M.Arch, sebagai Ketua Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan.
- Bapak Ir. H. Fajriyanto, MTP, sebagai dosen pembimbing, atas segala bimbingan dan arahan pada setiap kekeliruan yang dibuat oleh penulis.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
ABSTRAKSI	ix
Bab I PENDAHULUAN	
I.1. LATAR BELAKANG	
I.1.1 Latar Belakang Proyek.....	1
I.1.2 Latar Belakang Permasalahan.....	2
I.2. PERMASALAHAN	
I.2.1 Permasalahan Umum.....	8
I.2.2 Permasalahan Khusus.....	8
I.3. TUJUAN DAN SASARAN	
I.3.1 Tujuan.....	8
I.3.2 Sasaran.....	8
I.4. LINGKUP PEMBAHASAN.....	9
I.5. METODE PERANCANGAN.....	9
I.6. METODE TRANSFORMASI DESAIN.....	10
I.7. SISTEMATIKA PENULISAN.....	10
I.8. SPESIFIKASI UMUM PROYEK	
I.8.1 Judul Proyek.....	12
I.8.2 Fungsi Bangunan.....	12
I.8.3 Profil Pengguna Bangunan.....	12
I.8.4 Fasilitas yang Diwadahi.....	13
I.8.5 Lokasi dan Site Proyek.....	13
I.9. KEASLIAN PENULISAN.....	14
I.10. POLA PIKIR.....	16

Bab II TINJAUAN TEORITIS

II.1	TINJAUAN PELABUHAN	
II.1.1	Pengertian Pelabuhan.....	17
II.1.2	Jenis Pelabuhan.....	18
II.1.3	Fasilitas Pelabuhan.....	19
II.1.4	Pelaksana Kegiatan Pelabuhan.....	22
II.2	TINJAUAN UPACARA SEPINTU SEDULANG	
II.2.1	Jenis Wadah Hidangan.....	23
II.2.2	Prosesi Sepintu Sedulang.....	24
II.2.3	Sepintu Sedulang yang Bermakna Gotong Royong.....	25
II.2.4	Sepintu Sedulang sebagai Ungkapan Rasa Syukur.....	26
II.3	TINJAUAN CITRA BANGUNAN	
II.3.1	Pengertian Citra.....	27
II.3.2	Faktor–Faktor Penentu Citra.....	28
II.3.3	Faktor–Faktor Penentu Citra Landmark Kota.....	29

Bab III ANALISA PERANCANGAN

III.1	ANALISA CITRA BANGUNAN.....	31
III.2	ANALISA BANGUNAN SEBAGAI LANDMARK KOTA.....	34
III.3	ANALISA FUNGSIONAL	
III.3.1	Analisa Kebutuhan Ruang	
III.3.1.1	Karakter dan Perilaku Pengguna.....	35
III.3.1.2	Aktivitas yang Diwadahi.....	38
III.3.1.3	Analisa Kegiatan dan Pola Sirkulasi.....	38
III.3.1.4	Besaran Ruang.....	44
III.3.1.5	Program Ruang.....	51
III.3.1.6	Organisasi Ruang.....	54
III.3.2	Analisa tapak	
III.3.2.1	Analisa Tataruang Luar.....	56
III.3.2.2	Analisa Tataruang Dalam.....	59

Bab IV KONSEP PERANCANGAN

IV.1	KONSEP CITRA BANGUNAN.....	62
IV.1	KONSEP BANGUNAN SEBAGAI LANDMARK.....	63
IV.3	KONSEP TAPAK	
IV.3.1	Konsep Tataruang Luar.....	63
IV.3.2	Konsep Tataruang Dalam.....	65
IV.2	KONSEP STRUKTUR DAN UTILITAS.....	66

SCHEMATIC DESIGN

Bab V DESIGN DEVELOPMENT

V.1	SPESIFIKASI DESAIN	
V.1.1	Fungsi Bangunan.....	67
V.1.2	Upacara Sepintu Sedulang sebagai Citra Bangunan.....	67
V.1.1	Bangunan TPKL sebagai Landmark Kota.....	69
V.2	TRANSFORMASI DESAIN	
V.2.1	Perencanaan Tapak.....	69
V.2.2	Gubahan Massa.....	72
V.2.3	Penampilan Bangunan.....	79
V.2.4	Sisitem Struktur dan Konstruksi Bangunan.....	80
V.2.5	Sistem Utilitas.....	82
V.2.6	Perspektif Eksterior.....	86

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

ABSTRAKSI

Perubahan status kota Pangkalpinang dari kotamadya menjadi ibukota propinsi kepulauan Bangka Belitung menjadikan Pangkalpinang sebagai faktor penarik migrasi masuknya segala kegiatan perekonomian, industri dan lain sebagainya.

Pelabuhan Pangkalbalam sebagai pintu gerbang kota Pangkalpinang diharapkan tidak saja memiliki fasilitas-fasilitas yang memenuhi kebutuhan fungsionalnya mengingat banyaknya kekurangan yang dimiliki pelabuhan Pangkalbalam sebagai terminal penumpang, namun juga diharapkan dapat memberikan kesan yang kuat akan kota Pangkalpinang. Salah satunya dengan menjadikan pelabuhan Pangkalbalam sebagai landmark kota Pangkalpinang.

Landmark kota sendiri dapat diadaptasi langsung dari kebudayaan yang dimiliki kota Pangkalpinang khususnya Bangka Belitung, karena kebudayaan dinilai memiliki ciri khas yang tidak mudah dilupakan orang. Salah satu kebudayaan yang dapat diambil adalah upacara "Sepintu Sedulang". Upacara Sepintu Sedulang sendiri merupakan ungkapan rasa syukur masyarakat Bangka Belitung kepada Tuhan, yang disajikan dalam bentuk mengantarkan hidangan lengkap ke balai-balai pertemuan atau masjid untuk saling ditukarkan dan dinikmati bersama-sama. Keunikan Sepintu Sedulang muncul pada prosesi upacara Sepintu Sedulang dari tahap menyiapkan hidangan, mengantarkan hidangan dan menikmati hidangan, hingga pada wadah atau tempat yang digunakan untuk mengantarkan hidangan.

Transformasi Sepintu Sedulang ke dalam desain bangunan dilakukan melalui metode *metafora tangible* dengan mengadaptasi langsung bentuk dulang dan tutup dulang ke dalam bentuk dan penampilan bangunan. Sedangkan prosesi Sepintu Sedulang yang meliputi tiga tahap diatas ditransformasikan dengan metode *metafora intangible* ke dalam penataan ruang-ruang dalam.

Redesain bangunan terminal penumpang kapal laut pelabuhan Pangkalbalam diharapkan dapat menampung seluruh kegiatan secara terpadu dengan mengambil filosofi upacara Sepintu Sedulang sebagai yang mengungkapkan rasa syukur pada bangunan dan sekaligus menjadi salah satu landmark kota Pangkalpinang.

BABI

PENDAHULUAN

I.1 LATAR BELAKANG

I.1.1 LATAR BELAKANG PROYEK

Perubahan status kota Pangkalpinang dari kotamadya menjadi **ibukota propinsi Bangka Belitung**, menjadikan Pangkalpinang sebagai faktor penarik (*full Factor*) migrasi masuk dan tempat segala pusat kegiatan perekonomian, industri dan lain sebagainya. Untuk itu diperlukan sarana transportasi kota yang merupakan salah satu aspek yang mempengaruhi tumbuh kembangnya suatu kota¹.

Pangkalpinang mempunyai 4 moda angkutan yaitu : angkutan laut , sungai, darat, dan udara. Yang paling berperan adalah moda angkutan laut, karena Pangkalpinang berada pada daerah kepulauan. Satu-satunya moda angkutan laut yang dimiliki Pangkalpinang adalah pelabuhan Pangkalbalam yang melayani perdagangan dalam dan luar negeri.

Meningkatnya arus penumpang datang dan berangkat setiap tahunnya, dalam lima tahun terakhir terminal penumpang kapal laut pelabuhan Pangkal balam telah mengangkut dan melayani lebih dari 800 ribu penumpang yang terbagi untuk debarkasi dan embarkasi, yang masing-masing keberangkatan².

Pelabuhan Pangkalbalam hanya memiliki fasilitas – fasilitas yang tidak memenuhi syarat dan standar, misalnya Terminal Penumpang Kapal Laut (*TPKL*) pelabuhan Pangkalbalam hanya memiliki luasan yang tidak memadai seperti fasilitas ruang tunggu seluas $\pm 300 \text{ m}^2$ untuk menampung sekitar $\pm 500 - 1000$ penumpang dalam sekali keberangkatan, sedangkan dalam satu hari bisa terjadi 3 kali keberangkatan kapal penumpang, fasilitas penunjang yang tidak sehat seperti km/wc, kantin dan musholla.

¹ RTRW Kota Pangkalpinang 1995 - 2005

² PT. PELINDO II cabang pangkalbalam

Tidak terpadunya kegiatan secara fungsional, TPKL pelabuhan Pangkalbalam hanya dijadikan intermoda (*terminal*) dengan angkutan darat karena kantor pengelola pelabuhan dan fasilitas pelayanan umum dan penunjang lainnya seperti AdPel, kantor kesehatan pelabuhan, bea-cukai terpisah dengan pelabuhan.

Pelabuhan Pangkalbalam sebagai tempat rekreasi, pelabuhan Pangkalbalam yang telah dianggap masyarakat Bangka Belitung umumnya dan Pangkalpinang khususnya sebagai logo (*landmark*) menjadikan fasilitas tersebut dimanfaatkan sebagai tempat untuk melepas kepenatan pada sore dengan memancing disekitar kolam pelabuhan, melihat kapal. Walaupun kegiatan tersebut dapat mengganggu kegiatan pelabuhan.

Mengingat banyaknya kekurangan yang dimiliki TPKL pelabuhan Pangkalbalam diatas, maka sangatlah **diperlukan merancang ulang (*redisain*) pelabuhan sehingga memenuhi kebutuhan fungsionalnya.**

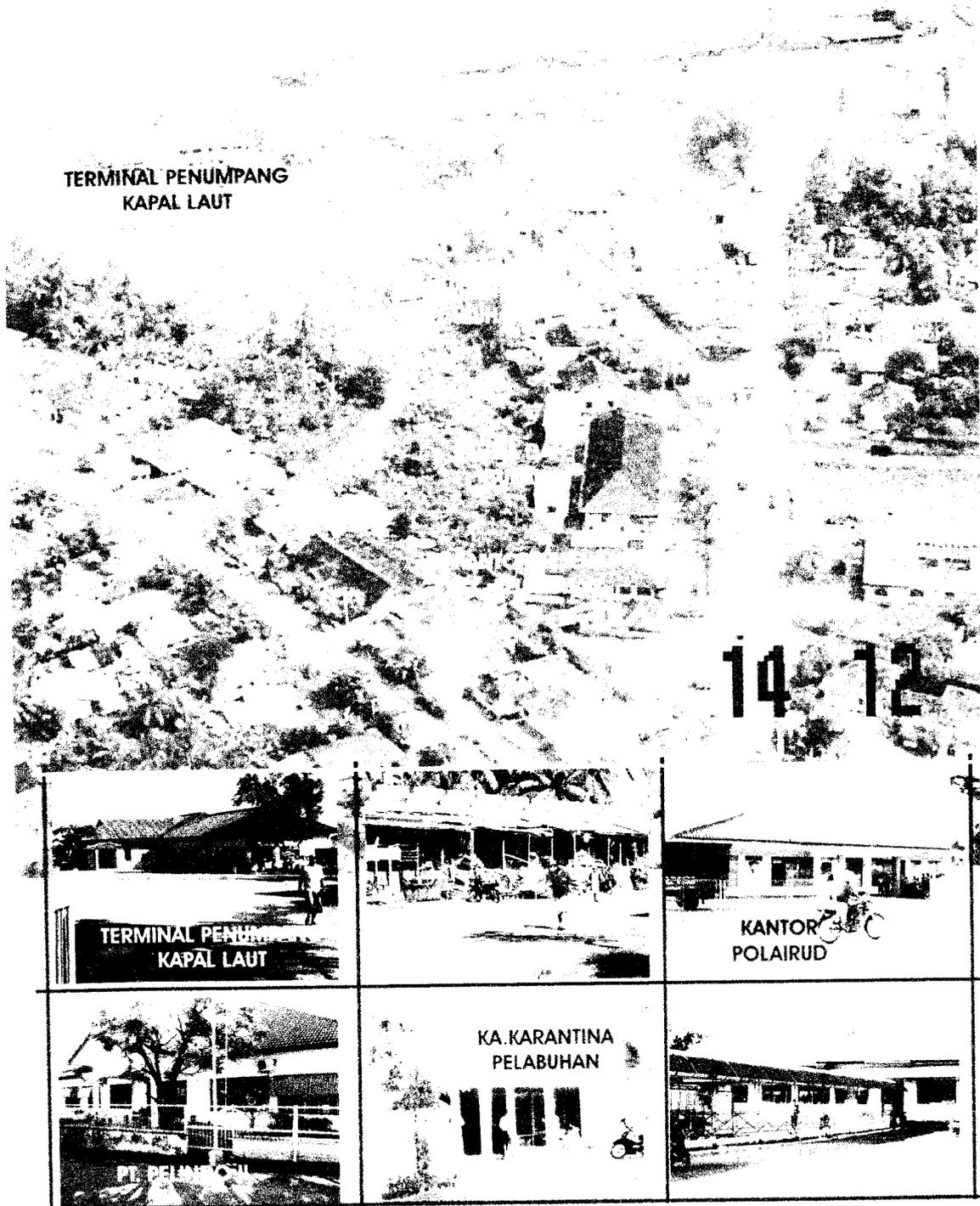
I.1.2 LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Pelabuhan Pangkalbalam sebagai *landmark* kota Pangkalpinang, menjadikan fasilitas tersebut harus dapat menyesuaikan diri dengan status yang dimilikinya.

Menurut Y.B. Mangunwijaya (1995) sesuatu dapat dikatakan *landmark* kota apabila ia memberikan kesan penghayatan atau mengesankan kenang-kenangan (mudah diingat / dikenal), sedangkan menurut D.K Ching (1994) mempunyai titik orientasi yang jelas (jelasnya hubungan titik yang satu dengan titik yang lain, contoh Keraton Yogyakarta dengan gunung merapi) dan skala yang monumental (pengaruh yang kuat terhadap suatu kawasan).

Lain halnya dengan Erber Peets (1972) yang memberikan ciri-ciri *landmark* yaitu kontras yang menyolok antara bangunan-bangunan sekitar baik dari segi warna, tekstur, bentuk dan skala, atau menurut Zucker (1959) *Landmark* kota adalah *Dominate Square* (datum) atau daerah yang mendominasi pada suatu kawasan.

Kondisi eksisting pelabuhan pangkalbalam



Dari keadaan pelabuhan yang ada, tidak banyak mempunyai ciri-ciri yang disebutkan diatas.

Pangkalpinang sebagai ibukota propinsi, Bangka Belitung memiliki beragam kebudayaan yang dapat diambil sebagai cerminan landmark kota pada bangunan TPKL, mulai dari upacara religius misalnya upacara Sepintu Sedulang, upacara Rebo Kasan, Buang Jong, Mandi Belimau dan lain sebagainya. Adat istiadat dan kesenian misalnya adat pernikahan massal, kesenian tari–tarian rakyat dan lain sebagainya.

Upacara Sepintu Sedulang. Kata Sepintu Sedulang adalah semboyan dan motto masyarakat Bangka yang bermakna adanya persatuan dan kesatuan serta gotong royong, ritual ini disebut juga **Nganggung** yang merupakan salah satu kegiatan penduduk pulau Bangka dengan membawa dulang berisi makanan dari nasi, lauk, buah dan hidangan penutup berupa bubur dari setiap pintu rumah (kepala keluarga) yang merupakan ungkapan rasa syukur masyarakat untuk dimakan tamu atau siapa saja di balai adat / masjid.

Upacara sepintu sedulang biasanya dilakukan pada hari–hari besar islam seperti Isra' Mi'raj, Maulid Nabi, Hari Raya Idul Fitri, Idul Adha. Pada hari tersebut kaum perempuan sibuk dengan urusan di dapur untuk memasak dan menyiapkan hidangan didulang, terlihat keikhlasan dan rasa bangga masyarakat dengan membawa sedulang makanan dari rumah ke masjid untuk dimakan bersama–sama setelah sampai dimasjid dulang masing–masing ditukar dengan yang lain.

Selain sebagai ungkapan rasa syukur dan kegotong-royongan Sepintu Sedulang juga merupakan tarian adat Bangka yaitu tari Nganggung yang merupakan tarian untuk menyambut tamu–tamu dari luar daerah dan menyambut pejabat-pejabat pemerintahan.

Upacara Rebo Kasan, Inilah upacara yang sudah menjadi tradisi bagi masyarakat Bangka khususnya nelayan. Upacara ini dilaksanakan sebagai gambaran dari harapan para nelayan agar hasil tangkapan ikan mereka melimpah dan permohonan doa restu kepada Tuhan Yang Maha Esa agar terhindar dari bala (bencana) sebelum mereka turun ke laut untuk mencari ikan.

Upacara Buang Jong, Mirip dengan upacara Rebo Kesan, upacara buang jong juga dilakukan masyarakat nelayan sebelum pergi ke laut. Dalam ritual ini para nelayan menyampaikan permohonan dan doa kepada Tuhan Yang Maha Esa agar saat mencari ikan tidak mengalami musibah atau terkena bencana di laut, serta semoga mendapatkan penghasilan ikan yang banyak. Upacara ini bisa dilakukan oleh masyarakat di pantai.

Upacara Mandi Belimau, Upacara mandi belimau ini merupakan tradisi yang sudah jadi turun temurun. Kegiatan ini dilakukan dalam rangka menyambut bulan suci Ramadhan yang biasanya dilaksanakan seminggu sebelum awal puasa. Upacara adat mandi belimau di laksanakan di pinggir sungai. Menurut pemaham mereka, melalui upacara Mandi Belimau ini, maka segala apa yang kita inginkan dan apa yang kita doakan akan terkabul asalkan sesuai dengan tatacara yang telah ditentukan.

Barongsai, Seperti di tanah leluhurnya, Cina, pertunjukan kesenian Barongsai di pulau Bangka juga selalu menarik minat pengunjung. Kendati merupakan budaya import, masyarakat Bangka telah menganggap Barongsai sebagai budaya mereka. Seperti halnya kebudayaan-kebudayaan lokalnya. Upacara ini biasanya disajikan pada waktu bulan purnama atau hajatan, khususnya dikalangan masyarakat keturunan Tionghoa.

Pek Cun, yang dilakukan oleh masyarakat Cina masih terus terpelihara, dimana pada hari-hari itu masyarakat Cina beramai-ramai pesiar ke pantai dan membawa saji-sajian dalam rangka menjalankan kepercayaannya.

Peristiwa yang penting dipandang paling ramai adalah pada saat diadakannya "**Sedekah Kampung**" (**Sedekah Ngetam Padi**) pada peristiwa ini boleh dikatakan tidak sebuah bubung rumahpun miskin atau kaya, yang tidak ikut serta meramaikannya.

Malah didaerah Bangka bagian Selatan peristiwa ini diikuti dan dimeriahkan dengan "**Pernikahan Massal**" atau **Sunatan (Khitanan) Massal**. Kadang-kadang sampai belasan pasangan pengantin dan puluhan anak yang disunat.

Menurut catatan, pernah terjadi sebuah kampung terdapat 25 pasang pengantin sekaligus, hal ini diiringi pula dengan musik/band yang didatangkan

dari kota dan malahan dari luar pulau Bangka. Pintu-pintu gerbang didirikan, rumah-rumah dihias, ketupat, kue dan telur dibuat dengan warna-warni, sehingga terjadilah suasana yang riang gembira di kampung/desa tersebut. Tamu-tamu boleh saja singgah di rumah manapun, meskipun tidak ada pengantinnya atau anaknya yang disunat. Bahkan kadang-kadang para tamulah yang kewalahan menerima undangan makan dari kiri kanan.

Disinilah adat gotong-royong masyarakat Bangka yang tampak menonjol. Setelah melakukan upacara pernikahan, masing-masing pengantin diarak bersama-sama keliling kampung, diiringi dengan bunyi tetabuhan (rebana/musik/band). Anak-anak yang disunatkan kadang-kadang diarak juga, ditandu diatas kursi yang khusus dibuat untuk maksud tersebut (di Pongok Pengantinlah yang di tandu). Meskipun peralatan dan keramaiannya dilakukan bersama-sama, namun adat-istiadat perkawinan, yang lazim berlaku didaerah-daerah lain, tetap dijalankan.

Dan upacara akad nikahpun kadang-kadang dilakukan beberapa hari sebelumnya diadakan keramaian. Penentuan hari perkawinan tergantung mufakat sekampung, yang biasanya bertepatan dengan hari sedekah kampung. Keramaian dan kemeriahan berlangsung semalam suntuk.

Pada malam hari diadakan pertunjukan kesenian rakyat misalnya **“Campak” pencak silat atau tari-tarian lainnya. Seperti tari Kecupus, tari Daik, tari Serimbang, tari Tigel dan sebagainya.** Tarian Campak digemari masyarakat didesa-desa, dilakukan oleh lelaki dan perempuan dengan cara berpantun bersahut-sahutan, sambil menari, diiringi biola dan tawak-tawak (gong).

Tari rakyat ini sangat mengasyikkan, sehingga berlangsung sampai jauh malam. Tari Kecupus tari Rakyat yang indah, dilakukan oleh muda-mudi (bujang-gadis) dengan menari berpasang-pasangan menurut irama nyanyian seorang biduan/biduanita ditingkahi bunyi gendang panjang dan tawak-tawak.

Pakaian yang digunakan biasanya pakaian adat baju kurung berwarna biru dan kain songket bagi wanita, baju teluk belanga dan ketokong (semacam daster dengan ujungnya mencuat kemuka seperti paruh burung), atau dengan kopiah resam bagi sang pria. Adat lain yang patut dicatat adalah

“**Berumbul**” yang dilakukan oleh bujang-gadis, dimana bujang dan gadis sambil duduk bersila berhadap-hadapan saling bersuap-suap baik panganan maupun buah-buahan.

Dalam peristiwa seperti inilah bujang-gadis menemukan jodohnya. Tarian lainnya, yaitu tari Rodat dikenal untuk memberikan penghormatan kepada para tamu.

Sedangkan di Kabupaten Bangka juga melaksanakan adat istiadat diantaranya adat kawin Massal, Migo, Rebo Kasan, Perang Ketupat dan Peringatan Maulud Nabi Muhammad SAW serta Cerak Nerang.

Beberapa tarian khas Bangka diantaranya Tari Sepintu Sedulang, Campak, Kedidi, Tari Taber, Tari Cual, Tari Mutik Sahang, Tari Abuk Wangka, Tari Zapin, Tari Melimbang Timah, Tari Gajah Menunggang, Gambus Tunggal dan Gambus Pasangan.

Dari beragam budaya yang dimiliki maka dapat diambil salah satu untuk dijadikan sebagai *landmark* kota dan identitas Pangkalpinang dimata nasional, maupun internasional, karena pelabuhan khususnya TPKL merupakan gerbang / pintu masuk suatu kota kepulauan dan merupakan ungkapan rasa syukur orang yang pulang dengan selamat. Disini yang paling tepat adalah **Sepintu Sedulang**.

Menurut Y.B. Mangunwijaya citra merupakan pantulan cahaya jiwa dan cita-cita dari tingkat kebudayaan suatu daerah. Citra hanya merupakan gambaran atau yang memberi kesan akan kenang – kenangan.

Untuk itu dibutuhkan suatu citra pada bangunan yang mencerminkan Sepintu Sedulang sebagai *landmark* kota dan identitas kota Pangkalpinang.

I. 2 PERUMUSAN MASALAH

Dengan melihat berbagai permasalahan yang ada pada pelabuhan Pangkalbalam Khususnya terminal penumpang kapal lautnya dapatlah disimpulkan sebagai berikut :

1.2.1 PERMASALAHAN UMUM

Bagaimana merancang Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) pelabuhan Pangkalbalam agar mampu menampung seluruh kegiatan secara terpadu baik kegiatan pokok maupun kegiatan penunjang melalui fasilitas-fasilitas yang ada pada TPKL serta menciptakan bentuk bangunan yang memberikan citra *landmark* kota Pangkalpinang sekaligus berfungsi ganda (*rekreasi*) melalui karakter tapaknya.

1.2.2 PERMASALAHAN KHUSUS

Bagaimana merancang bangunan TPKL yang memberikan citra *landmark* kota melalui filosofi Sepintu Sedulang yang mengungkapkan rasa syukur.

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 TUJUAN

Mendapatkan suatu rancangan bangunan TPKL pelabuhan Pangkalbalam yang dapat menampung seluruh kegiatan secara terpadu dan memperoleh kondisi tapak yang dapat berfungsi ganda serta penampilan bangunan yang mencerminkan filosofi sepintu sedulang sebagai *landmark* kota.

1.3.2 SASARAN

- Menciptakan fasilitas-fasilitas baru melalui tata ruang-ruang baru yang dapat menampung seluruh kegiatan yang terpadu secara fungsional.
- Menciptakan bentuk dan penampilan bangunan yang memberikan citra *landmark* kota dengan pencerminan "Sepintu Sedulang".
- Menciptakan tata ruang luar / tapak yang berciri "Sepintu Sedulang".
- Menciptakan kenyamanan pada ruang-ruang publik melalui pola sirkulasi.

I. 4 LINGKUP PEMBAHASAN

Ruang lingkup materi yang akan dibahas yaitu hanya pada masalah arsitektural seperti kebutuhan fungsional yang meliputi : kebutuhan ruang, dimensi ruang, program ruang, hubungan ruang-ruang dan citra bangunan yang meliputi : bentuk, fasade, tata ruang dalam dan luar pada bangunan.

I. 5 METODE PERANCANGAN

Metode yang digunakan dalam menyusun pendekatan pemecahan masalah dan konsep dalam perancangan TPKL pelabuhan pangkalbalam ini adalah :

1. Tahap identifikasi masalah

Tahap ini mengurai masalah – masalah yang ada pada kondisi existing, awal untuk menemukan permasalahan utama dan issue yang dapat dimanfaatkan untuk konsep perancangan.

2. Tahap pengumpulan data

Tahap pengumpulan data dibagi menjadi 3 yaitu :

(a) Pengamatan Fisik

- Pengamatan potensi pelabuhan Pangkalbalam dan Sungai baturusa
- Pengamatan kondisi kota Pangkalpinang
- Foto-foto sebagai data pelengkap

(b) Pengamatan Non Fisik

Kajian data yang diperoleh dari BAPPEDA, data dari PT. PELINDO II cabang Pangkalbalam, internet

(c) Studi Literatur

- Tinjauan fasilitas TPKL pelabuhan
- Tinjauan upacara sepintu sedulang
- Tinjauan citra bangunan dalam arsitektur

3. Tahap analisa dan pendekatan konsep

- (a) Membuat perincian tentang fasilitas–fasilitas dan ruang-ruang apa saja yang dibutuhkan oleh TPKL pelabuhan.
- (b) Membuat analisis terhadap citra kota Pangkalpinang melalui upacara Sepintu Sedulang .
- (c) Membuat sintesis dari hasil perincian dan analisis diatas yang digunakan sebagai acuan untuk pendekatan konsep.

1.6 METODA TRANSFORMASI DESAIN

Metoda yang dipakai dalam mentransformasikan ide–ide atau gagasan menggunakan metoda Jones dalam bukunya *design methods*, yaitu *metaphor* (metafora, persamaan / perbandingan).

Menurut Jones metafora terbagi menjadi 3 yaitu :

1. *Intangible metaphor* (metafora yang tidak nyata), yang meliputi konsep, ide, kondisi manusia, atau bagian dari kualitas (*individuality, naturalness, community, tradition, culture*).
2. *tangible metaphor* (metafora yang nyata), yang meliputi vista, visual dan karakter dari material.
3. *combine metaphor* (gabungan metafora yang nyata dengan tidak nyata).

Karena sumber ide–ide atau gagasan yang ada berasal dari filosofi budaya yaitu Sepintu Sedulang, maka sangatlah cocok menggunakan metoda jenis metafora ini,

1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

Pemaparan final ini akan dibahas melalui sistematika sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang proyek dan permasalahan, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran

perancangan, ruang lingkup pembahasan, metode perancangan dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN TEORITIS

Berisikan tentang beberapa tinjauan teori yaitu :

- Tinjauan pelabuhan
yang berhubungan dengan kepelabuhanan, jenis pelabuhan, fasilitas–fasilitas yang ada pada pelabuhan dan TPKL,serta pelaksana kegiatan di pelabuhan.
- Tinjauan upacara Sepintu Sedulang
Melingkupi tatacara dan prosesi dalam upacara Sepintu Sedulang.
- Tinjauan citra bangunan yang memuat tentang pengertian.

BAB III ANALISA PERANCANGAN

Bab ini memuat beberapa analisa yaitu :

- Analisa fungsional
Memuat analisa tentang kondisi eksisting, kegiatan pengguna, kebutuhan ruang , besaran ruang, program ruang dan organisasi ruang, serta sistem sirkulasi
- Analisa citra bangunan
Memuat analisa tentang citra bangunan melalui bentuk , fasade, elemen–elemen bangunan, serta tapak pada bangunan.

BAB IV KONSEP PERANCANGAN TPKL PELABUHAN

Merupakan kesimpulan akhir dari semua proses deskriptif perancangan yang merupakan acuan pengembangan rancangan.

1.8 SPESIFIKASI UMUM PROYEK

1.8.1 JUDUL PROYEK

Redisain Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) pelabuhan Pangkalbalam.

Pengertian

Redisain : Merancang ulang untuk mendapatkan hasil yang lebih baik.

Terminal : Suatu wadah yang digunakan untuk melakukan perpindahan suatu aktivitas dalam beberapa moda angkutan³.

Terminal penumpang : suatu wadah yang digunakan untuk melakukan fungsi perpindahan penumpang dalam beberapa moda angkutan.

TPKL : Suatu wadah yang digunakan untuk melakukan suatu aktivitas penumpang dari moda angkutan laut ke angkutan darat atau sebaliknya⁴.

Redisain Terminal Penumpang Kapal Laut berarti merancang ulang wadah yang digunakan untuk melakukan fungsi perpindahan penumpang dari moda angkutan laut atau sebaliknya.

1.8.2 FUNGSI BANGUNAN

TPKL secara fungsional menampung segala kegiatan yang berhubungan dengan aktivitas perpindahan penumpang dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat atau sebaliknya.

1.8.3 PROFIL PENGGUNA BANGUNAN

Secara umum ada 2 pihak yang akan menggunakan fasilitas pelabuhan ini yaitu pengunjung dan pengelola, meliputi :

³ Perencanaan pelabuhan, Soedjono karmadibrata. Penerbit Ganeca Exact Bandung, 1985

⁴ Ibid

1. Pengunjung
 - a. Pengunjung TPKL, terdiri atas penumpang, pengantar dan penjemput.
 - b. Pengunjung pelayanan umum, seperti pengunjung administrator pelabuhan, bea cukai, imigrasi, dan lain sebagainya.
2. Pengelola
 - a. Pengelola TPKL
 - b. Pengelola pelayanan umum

1.8.4 FASILITAS YANG DIWADAH

Ada beberapa fasilitas yang diwadahi yang terdiri dari :

1. Fasilitas TPKL, yang meliputi debarkasi dan embarkasi serta pengelola TPKL.
2. Fasilitas pelayanan umum, yang meliputi Administrator pelabuhan, Bea dan cukai, kesehatan pelabuhan, karantina pelabuhan, KPLP.
3. Fasilitas penunjang, yang meliputi biro jasa perjalanan, pos dan telekomunikasi, kepariwisataan (restoran, jasa informasi penginapan, shopping), jasa pengiriman logistik, dan fasilitas taman pemancingan.

1.8.5 LOKASI DAN TAPAK PROYEK

Site Existing :

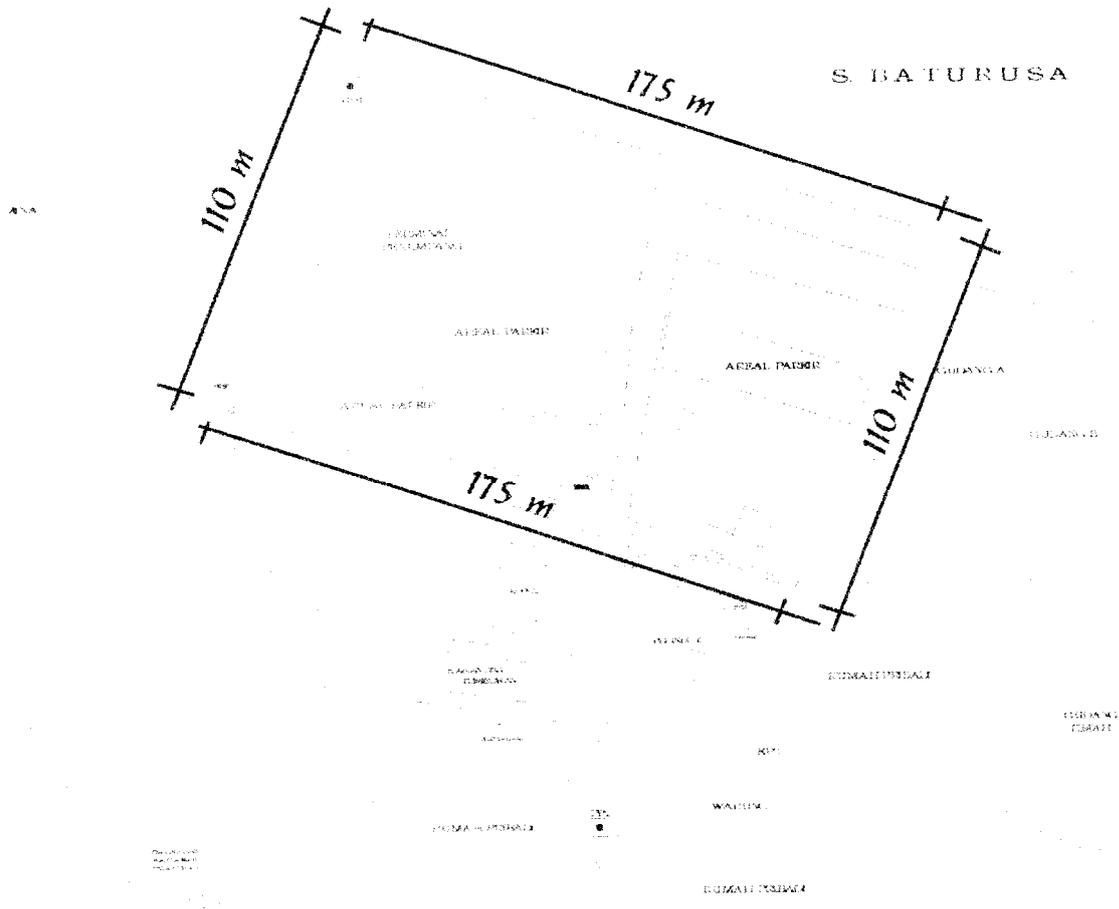
Pelabuhan pangkalbalam merupakan pelabuhan kelas III atau pelabuhan nasional yang berstatus pelabuhan umum, memiliki alur pelayaran sepanjang 6 mil, lebar 40 meter, kedalaman -3,5 LWS dan kolam pelabuhan yang ada dengan luas 3 Ha yang mempunyai kedalaman maksimal -7 LWS

Pelabuhan Pangkalbalam memiliki batas-batas site sebagai berikut : sebelah utara Sungai Baturusa yang merupakan jalur masuk dan keluar kapal, sebelah selatan merupakan pintu masuk utama pelabuhan, sebelah timur berbatasan dengan gudang PT.Timah, sebelah barat berbatasan dengan Pelabuhan Pertamina.

Luasan tapak yang diambil untuk perancangan sekitar 175 m x 110 m atau sama dengan 19250 m².

KDB (koefisien Dasar bangunan) berdasarkan RTRW kota pangkalpinang diarahkan 60 % - 70 % pada kawasan pusat kota.

KLB (Koefisien Lantai Bangunan) diarahkan 5 - 3 lantai.



1.9 KEASLIAN PENULISAN

1. RELOKASI TPKL DI PELABUHAN DUMAI, oleh Regina Ari Widati
TA Ull tahun 2002
Bagaimana tata ruang bangunan dapat menjamin rasa aman bagi penumpang.
2. TPKL TANJUNG EMAS DI SEMARANG, oleh Laode M. Mizan S
TA Ull tahun 1996

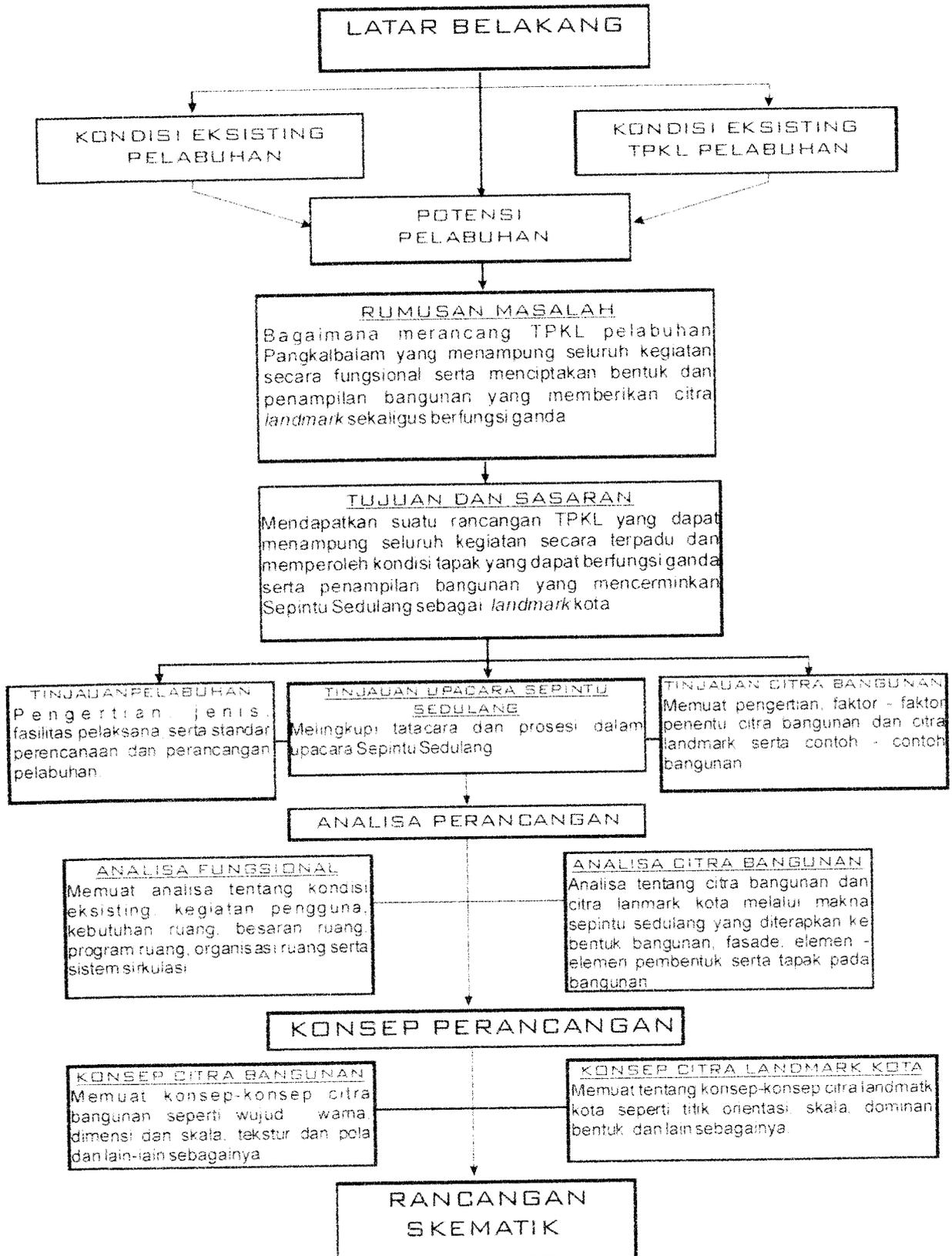
Penataan pola ruang pada pengembangan bangunan agar pelaku kegiatan yang berbeda karakter dapat terkontrol secara intensif.

3. REDISAIN TPKL SEMAYANG BALIKPAPAN, oleh Sarjono
TA UII tahun 2001
Penciptaan ruang embarkasi dan debarkasi penumpang yang mewadahi baik kuantitas maupun kualitas dengan memanfaatkan sirkulasi yang lancar.
4. TPKL AMAHAI KABUPATEN MALUKU TENGAH, oleh Nurul Hidayati Sopa Lauw
TA UII tahun 1999
Merancang TPKL yang menyatu dengan kondisi alamnya (memanfaatkan alam sebagai bagian dari rancangan).
5. REDISAIN TPKL DI PELABUHAN BELAWAN MEDAN, oleh Udi Kartono sud
TA UII tahun 1996
Menciptakan penampilan bangunan yang bercitra tradisional sumatra utara.

Perbedaan yang mendasar antara rancangan diatas dengan rancangan penulis adalah :

- Lokasi yang terdapat di pelabuhan Pangkalbalam - Pangkalpinang.
- Penekanan pada judul yaitu *Pencerminan upacara Sepintu Sedulang pada citra bangunan sebagai landmark kota.*
- Konsep yang dipakai dalam perancangan.

I.10 DIAGRAM POLA PIKIR



BAB II

TINJAUAN TEORITIS

II.1 TINJAUAN PELABUHAN

II.1.1 PENGERTIAN PELABUHAN

Pengertian pelabuhan sangat banyak sekali, misalnya UU-1962-001 tentang kepabeuan, **pelabuhan** adalah suatu daerah yang telah ditetapkan oleh pemerintah sebagai tempat berlabuh.

Sementara berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 memberikan pengertian bahwa **pelabuhan** adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan disekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik / turun penumpang, dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi. Dijelaskan pula bahwa kepelabuhanan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban lalu lintas kapal , penumpang dan atau barang, keselamatan berlayar, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Dari beberapa penjelasan diatas, didapat pengertian **pelabuhan** adalah salah satu sarana transportasi yang turut juga menunjang dan memberikan kontribusi didalam perkembangan perekonomian kawasan baik skala nasional maupun daerah/ lokal.

Mengingat **pelabuhan sebagai suatu wadah penyelenggaraan kegiatan kepelabuhanan**, maka wadah tersebut perlu ditata secara terpadu guna mendapatkan penyediaan jasa kepelabuhanan yang memenuhi kebutuhan fungsional dan citranya dengan memperhatikan tata kepelabuhanan nasional yang telah ditetapkan oleh menteri perhubungan melalui peraturan pemerintah.

II.1.2 JENIS PELABUHAN

Jenis – jenis pelabuhan dapat dibagi lagi menurut beberapa aspek tinjauannya yaitu :

1. Dari aspek penyelenggaraannya
 - Pelabuhan umum, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat umum yang dilimpahkan pelaksanaannya kepada BUMN pelabuhan umum biasa disebut juga pelabuhan niaga.
 - Pelabuhan khusus, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu yang oleh pemerintah maupun swasta, misalnya pelabuhan LNG Arun di Aceh untuk mengirim hasil produksi gas alam cair ke daerah atau negara lain.
2. Dari aspek pengusahaannya
 - Pelabuhan yang diusahakan, yaitu pelabuhan yang sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas–fasilitas yang diperlukan oleh kapal untuk berniaga, biasanya pemakaian pelabuhan dikenakan biaya jasa–jasa tertentu.
 - Pelabuhan yang tidak di usahakan, yaitu pelabuhan kecil sebagai tempat singgah tanpa fasilitas bongkar muat dan administrasi, yang diadakan oleh pemerintah.
3. Dari aspek fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional
 - Pelabuhan laut, yaitu pelabuhan yang bebas dimasuki kapal–kapal berbendera asing, karena merupakan pelabuhan besar dan ramai dikunjungi kapal–kapal samudera.
 - Pelabuhan pantai, yaitu pelabuhan yang disediakan untuk perdagangan dalam negeri, kapal asing dapat masuk dengan izin terlebih dahulu.
4. Dari aspek penggunaannya
 - Pelabuhan ikan, yaitu pelabuhan yang digunakan untuk perusahaan ikan, dari penangkapan ikan sampai pelelangan dan dilengkapi dengan beberapa fasilitas penunjang.

- Pelabuhan minyak, yaitu pelabuhan yang digunakan untuk bongkar muat minyak ,biasanya dibedakan menjadi : pelabuhan ekspedisi dan pelabuhan penyulingan minyak.
- Pelabuhan barang, yaitu pelabuhan dengan dermaga yang dilengkapi fasilitas bongkar muat barang dan dapat memenuhi kebutuhan bongkar, muat, dan sandar kapal.
- **Pelabuhan penumpang**, pelabuhan penumpang tidak banyak berbeda dengan pelabuhan barang. Pelabuhan barang harus menyediakan fasilitas bongkar muat dan gudang, sedangkan pada pelabuhan penumpang harus menyediakan terminal penumpang dan fasilitas–fasilitas bagi kebutuhan penumpang.
- Pelabuhan campuran, yaitu pada umumnya pencampuran pemakaian hanya terbatas untuk penumpang dan barang.
- Pelabuhan militer, pada pelabuhan militer letak bangunan–bangunan terpisah agak berjauhan dan mempunyai daerah perairan yang cukup luas. Pelabuhan ini di lengkapi dengan fasilitas militer.

5. Dari aspek geografis

- Pelabuhan alam, yaitu pelabuhan yang terletak didaerah yang terlindungi dari badai dan gelombang secara alam.
- Pelabuhan buatan, pelabuhan yang terlindungi dari badai dan gelombang dengan membuat pemecah gelombang.
- Pelabuhan semi alam., yaitu gabungan antara pelabuhan alam dengan pelabuhan buatan.

II.1.3 FASILITAS PELABUHAN

Adapun fasilitas–fasilitas yang harus tersedia dalam pembangunan pelabuhan meliputi :

1. FASILITAS POKOK

➤ Dari sisi daratan :

- **Dermaga**, yaitu suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan

kegiatan bongkar muat barang dan naik turun penumpang. Pada dermaga terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu *warf / quai* (dermaga yang dibuat sejajar pantai), dan *pier / jett* (dermaga yang menjorok ke pantai padanya bisa dipakai 2 sisi)

- **Lapangan penumpukan (Apron)**, yaitu tempat pengalihan kegiatan yang berada disisi dermaga dan sisi depan gudang,
- **Gudang**, gudang terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu gudang transit dan gudang penyimpanan.
- **Terminal penumpang**, Pada dasarnya terminal penumpang merupakan fasilitas yang berdiri sendiri dalam pelabuhan, karena pada terminal penumpang terdapat kegiatan yang sangat kompleks dan banyak fasilitas–fasilitas penunjang yang harus ada untuk memenuhi kebutuhan keluar masuk penumpang, fasilitas tersebut meliputi :
 - fasilitas adminitrasi pelabuhan dan biro perjalanan
 - fasilitas keimigrasian
 - fasilitas keamanan, yang biasa diatur oleh Kesatuan Polisi Pelabuhan dan Laut (KP3)
 - fasilitas lalu lintas laut (La La)
 - fasilitas kesehatan
 - fasilitas telekomunikasi
 - fasilitas kepariwisataan dan fasilitas penunjang lainnya.

Mengingat terminal penumpang berdiri sendiri maka dapat direncanakan / dirancang secara terpadu dengan fasilitas pelabuhan.

- Terminal peti kemas
- Terminal roll on / roll off
- Fasilitas alat bongkar muat
- Fasilitas penampungan dan pengolahan limbah
- Fasilitas bunker
- Fasilitas pemadam kebakaran

- Fasilitas gudang untuk B3
- Fasilitas pemeliharaan dan perbaikan

Pada pelabuhan pengumpan biasanya tidak semua fasilitas ini tersedia.

- Dari sisi perairan
 - Alur pelayaran
 - Perairan tempat berlabuh
 - Kolam pelabuhan (*turning basin*)
 - Perairan tempat alih muat kapal
 - Perairan untuk kapal yang mengangkut B3
 - Perairan untuk kegiatan karantina
 - Perairan pandu

Setiap pelabuhan tidak harus selalu mempunyai fasilitas pokok perairan ini, tetapi yang paling pokok harus yaitu : alur pelayaran kolam pelabuhan, dan perairan tempat labuh.

2. FASILITAS PENUNJANG

- Dari sisi daratan
 - Kawasan perkantoran
 - Kawasan perdagangan
 - Kawasan perindustrian
 - Kawasan pariwisata dan perhotelan
 - Fasilitas jaringan transportasi dan lain sebagainya
- Dari sisi perairan
 - Perairan untuk fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal
 - Perairan untuk keperluan darurat dan lain sebagainya.

3. FASILITAS KESELAMATAN

- Menara suar, sebagai tanda bagi pelabuhan berguna bagi kapal yang bernavigasi dari lepas pantai menuju pelabuhan.

- Rambu suar, sebagai alat bantu navigasi yang berfungsi untuk memberikan informasi tentang posisi alur masuk dan keluar pelabuhan.
- Kapal pandu
- Kapal tunda

II.1.4 PELAKSANA KEGIATAN DI PELABUHAN

Ada beberapa pelaksana kegiatan di pelabuhan umum yang terdiri dari

1. Instansi pemerintah, yang terdiri atas beberapa pelaksana :
 - Pelaksana fungsi keselamatan pelayaran, yang mengatur segala kegiatan yang berhubungan dengan keselamatan pengguna di lingkungan pelabuhan
 - Pelaksana fungsi bea dan cukai, yang melakukan pengawasan dan pengamanan terhadap pelaksanaan peraturan perundang-undangan tentang kepabeanan serta peraturan lain yang dibebankan kepadanya.
 - Pelaksana fungsi imigrasi
 - Pelaksana fungsi karantina, yang melakukan pengawasan atas orang, tumbuh-tumbuhan, hewan dan ikan yang berkaitan dengan hal kekarantinaan.
 - Pelaksana fungsi keamanan dan ketertiban umum di pelabuhan
2. Penyelenggara pelabuhan, dalam hal ini biasanya dikelola oleh swasta, dan diawasi oleh BUMN contohnya PT. PELINDO
3. Badan hukum indonesia yang bergerak dibidang pelayanan jasa pelabuhan, misal perusahaan jasa pengiriman logistik dan sebagainya.

II.2 TINJAUAN UPACARA SEPINTU SEDULANG

II.2.1 JENIS WADAH HIDANGAN

Dalam upacara sepintu sedulang ada beberapa jenis wadah yang digunakan sebagai tempat hidangan dengan beragam tutup saji yang digunakan yaitu :

1. Dulang

Dulang yang digunakan biasanya terbuat dari **seng** dengan cat **berwarna putih**, ukuran dulang yang digunakan juga beragam mulai dari yang kecil sampai yang besar.

Dulang sebagai wadah hidangan ini biasanya tidak lepas dari tutup dulang, **tutup dulang** yang digunakan juga beragam bentuknya yang terdiri dari :

1

2

3

- **Nomor satu** biasanya dipakai oleh masyarakat perkotaan, jenis tutup dulang ini umum dipakai, yang terbuat dari daun sejenis pandan yang **dirakit tumpang tindih**, kemudian dijahit. **warna** yang dipakai biasanya **kuning berselang merah**.
- Sedangkan **nomor dua dan tiga**, biasanya hanya dijumpai di pedesaan dan tidak umum digunakan karena terlalu mahal, tutup dulang ini terbuat dari rotan yang dijalin sehingga menciptakan suatu **pola anyaman**. Warna yang ada biasanya **alami warna rotan**.

2. Rantang



Rantang ini sering dipakai sebagai wadah dalam acara sepintu sedulang (nganggung) tapi ini bukan suatu wadah yang asli tapi karena sudah mengalami pergeseran

Dari keadaan diatas disimpulkan bahwa tutup dulang yang akan dijadikan sebagai kiasan adalah nomor 1 karena selain merupakan jenis yang sangat umum dipakai.

II.2.2 PROSESI SEPINTU SEDULANG

Prosesi sepintu sedulang (nganggung) terbagi dalam beberapa tahap, yang meliputi :

1. Tahap menyiapkan hidangan ke dalam dulang

- Hidangan yang akan disajikan disiapkan di rumah masing-masing warga oleh para kaum wanita.
- Hidangan yang disiapkan jenisnya beragam, yang terdiri dari nasi, lauk, pauk, buah-buahan, dan hidangan penutup berupa bubur.
- Tetapi pada waktu Hari Raya Idul Fitri dan Idul Adha hidangan yang ada berupa ketupat, lepat (lemper), daging ayam dan sapi / kambing rendang / sop / semur, sambel goreng dan makanan laut serta lain-lain sebagainya.
- Terkadang hidangan yang disajikan hanya berupa kue-kue atau jika waktu musim buah-buahan hidangan yang disajikan hanya buah-buahan, tetapi hidang bermacam ini hanya disajikan pada Hari Besar Isra' Mi'raj dan Maulid Nabi Besar Muhammad SAW.
- Hidangan yang ada diletakkan di piring-piring kemudian ditempatkan didalam dulang selanjut hidangan didulang ditutup dengan tutup dulang yang khas yaitu berbentuk bundar hampir setengah bola dengan corak tutup dulang beragam warnanya.
- Hidangan yang sudah siap selanjutnya dibawa ke masjid atau ke rumah antar warga masyarakat.

2. Tahap membawa dulang yang berisi hidangan

Dulang yang akan dibawa dibagi menjadi 2 (dua) berdasarkan hari besar islam yang ada yaitu dulang yang dibawa ke masjid dengan dulang yang dibawa ke rumah antar warga, adapun tahapan dalam membawa dulang meliputi :

- Dulang yang berisi hidangan dibawa dari rumah setiap warga sampai ke masjid rumah warga yang lainnya oleh kaum pria dengan cara memanggul dulang setinggi pundak yang membawa.
- Terkadang dulang sebagai tempat hidangan diganti dengan rantang sebagai tempat hidangan.
- Orang yang membawa dulang biasanya berpakaian selengkap orang akan melakukan sholat, yaitu dengan memakai kain sarung, baju koko dan memakai kopiah (songkok).
- Terkadang karena masyarakat Bangka Belitung termasuk kedalam suku melayu maka pakaian yang ada memakai pakaian “telok belanga”, yaitu bawah memakai celana panjang dan atas memakai kemeja (baju koko) ditambah dengan bagian bawah yang ditutupi dengan kain sarung yang dipakai sebatas lutut.

3. Tahap saat akan menyantap hidangan dalam dulang

- Dalam menyantap hidangan, setelah sampai di masjid / di langgar dulang yang dibawa dari rumah ditukar dengan milik yang lain.
- Waktu untuk menyantap hidangan ditentukan yaitu setelah dibacakan doa oleh imam di masjid / langgar pertemuan.
- Tapi untuk dulang yang di bawa kerumah antar warga biasanya hanya ditukar hidangannya saja.

II.2.3 SEPINTU SEDULANG YANG BERMAKNA GOTONG ROYONG

Masyarakat kepulauan Bangka Belitung berciri heterogen yang berarti berbagai macam suku dari bangsa Indonesia ini yang menempati dan bekerja bersama-sama (gotong royong) dalam membangun kepulauan Bangka Belitung.

Rasa gotong royong ini diungkapkan kedalam upacara Sepintu sedulang yang tercermin melalui :

- Beragam makanan yang dihidangkan dalam satu wadah (dulang / rantang) menunjukkan ragam suku dari bangsa Indonesia yang bekerja bersama dalam satu wadah (kepulauan Bangka Belitung).
- Berkumpulnya warga dalam melakukan upacara Sepintu Sedulang baik penduduk asli maupun pendatang yang memperlihatkan keeratan hubungan antar warga yang senang untuk berkumpul dan bersilahturahmi.

II.2.4 SEPINTU SEDULANG SEBAGAI UNGKAPAN RASA SYUKUR

Berbagai macam ungkapan rasa syukur yang tercermin dari upacara sepintu sedulang ini yaitu :

- **rasa ikhlas dan rasa bangga**, untuk saling memberikan sedulang makanan dan minuman yang dibawa ke masjid atau ke Balai Pertemuan untuk dinikmati bersama.
- **Kerelaan untuk saling tukar menukar makan** dengan orang lain tanpa mengenal derajat di masyarakat.
- **Isi hidangan yang ada dalam dulang**, yang berasal dari hasil bumi yang merupakan anugerah dan rahmat Tuhan Yang Maha Esa
- **Doa yang dipanjat sebelum menyantap hidangan** oleh ketua masjid atau pemuka adat.
- **Tempat untuk melakukan upacara yaitu masjid**, yang merupakan tempat untuk beribadah kepada Tuhan Yang Maha Esa.

Dari keadaan diatas terdapat beberapa point yang dapat diambil untuk sumber transformasi desain, meliputi :

- ✓ **Prosesi upacara sepintu sedulang**, akan ditransformasikan dengan metoda metafora *intangibile* mulai dari tahap menyiapkan hidangan kedalam dulang, tahap membawa dulang dulang yang berisi hidangan, tahap akan menyantap hidangan **kedalam tata ruang dalam tapak dan bangunan.**

- ✓ Citra sepintu sedulang dikiaskan dari bentukan dulang dan tutup dulang, yang akan ditransformasikan dengan metoda metafora *tangible* kedalam citra bangunan mulai dari bentuk, gubahan massa, warna, tekstur, pola dan fasad bangunan.

II.3 TINJAUAN CITRA BANGUNAN

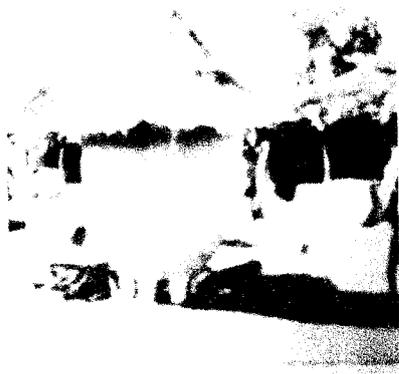
II.3.1 PENGERTIAN CITRA

Menurut Y.B Mangunwijaya citra merupakan **ungkapan jiwa** (*spirit*) terhadap guna, citra hanya menunjukkan suatu gambaran (*image*), suatu



yang memberi kesan penghayatan arti bagi seseorang, citra merupakan cahaya pantulan jiwa dan cita-cita, citra lebih menunjuk pada tingkat kebudayaan.

Contoh lumbung padi dari Minang ini, dari sisi citra laras terhadap alam sekitar, yang bergunung-gunung memuncak seperti atap lumbung. Alas sempit dan tubuh melebar mencitrakan manusia Minang yang tidak berbudi rendah, tetapi bagaikan asap gunung berapi, membumbung dan semakin melebar keatas, seperti pohon-pohon juga. Citra manusia yang tidak tenggelam, tetapi yang dari kodratnya duduk dan berdiri diatas panggung artinya menguasai alam, namun menyelaraskan diri secara ikhlas dengan alam. Lumbung disini tidak hanya merupakan alat, tapi juga merupakan bahasa jiwa Minang karena ia dibentuk luwes dan elegan dengan hiasan.



Sama halnya dengan lumbung yang terbuat dari tanah liat di suatu desa suku Baule Afrika ini, guna bangunan yang sanggup menjawab tantangan iklim yang gersang terik matahari. Walaupun kendaan rumah mereka

sangat miskin, tetapi mereka berusaha untuk mengekspresikan cita-cita kebudayaan mereka melalui lumbung itu.

II.3.2 FAKTOR – FAKTOR PENENTU CITRA BANGUNAN

Menurut D.K. Ching ada beberapa ciri-ciri visual dari bentuk dan faktor yang menentukan kualitas dan estetika citra bangunan, yaitu :

- **Wujud (*shape*), wujud sangat dipengaruhi oleh siluet (*silhouette*)** karena persepsi kita terhadap wujud suatu bentuk sangat tergantung dari derajat ketajaman visual antara bentuk dan latar belakangnya.

Semakin sederhana dan teraturnya suatu wujud maka semakin mudah untuk diterima dan dimengerti, ada beberapa wujud sederhana atau wujud dasar yaitu lingkaran, segitiga dan bujursangkar.

Wujud dasar yang dimodifikasi misalnya dengan cara memutarinya dengan sudut 360 derajat dapat berubah menjadi wujud 3 (tiga) dimensi atau bentuk solid (*form*).

Ada beberapa cara dalam memodifikasi wujud, yaitu dengan melakukan penambahan, pengurangan dan persenyawaan (menggabungkan dua bentuk yang berbeda) bentuk.

- **Dimensi (*size and scale*),** ukuran suatu bentuk sangat menentukan proporsinya dan skala sangat ditentukan oleh perbandingan ukuran relatifnya dan skala terhadap bentuk-bentuk disekelilingnya.
- **Warna (*colour*),** warna dapat berupa corak , intensitas dan nada pada permukaan suatu bentuk.
Warna adalah atribut yang sangat mencolok dalam membedakan suatu bentuk terhadap lingkungannya.
- **tekstur dan pola (*Texture and pattern*),** tekstur adalah karakter permukaan suatu bentuk dan dapat mempengaruhi perasaan baik tersentuh maupun tidak.

Tekstur dapat berupa jenis material dan permukaan, kualitas tekstur sangat berhubungan dengan intensitas cahaya yang menimpa permukaan bentuk tersebut.

- **Posisi (*Position*)**, yaitu letak relatif suatu bentuk terhadap lingkungan atau medan visual.
 - **Arah pandangan (*Orientation*)**, yaitu posisi relatif suatu bentuk terhadap bidang dasar, arah mata angin dan terhadap pemandang.
- Inersia visual**, adalah derajat konsentrasi dan stabilitas suatu bentuk. Inersia juga tergantung pada geometri dan orientasi relatifnya terhadap bidang dasar dan garis pandang kita.

Dalam kenyataan ciri – ciri visual suatu bentuk juga sangat dipengaruhi oleh keadaan pemandang, seperti perspektif / sudut pandang, jarak pandang, pencahayaan dan lingkungan visual yang mengelilingi benda tersebut.

II.3.3 FAKTOR-FAKTOR PENENTU CITRA LANDMARK KOTA

Menurut Kevin Lynch citra kota merupakan orientasi yang sangat kuat terhadap suatu tempat dan merupakan gambaran mental dari sebuah kota.

Juga ada lima elemen pembentuk citra kota yaitu : *path* (jalur), *edge* (tepian), *district* (kawasan), *node* (simpul), dan *landmark* (tenggeran). Menurut Kevin Lynch citra kota tidak dapat hanya dilihat dari salah satu elemen pembentuk diatas tapi harus dilihat dari interaksi semua elemen.

Landmark terbagi atas 2 (dua) kategori (Cliff Moughtin, 1992) yaitu : *landmark* yang terbentuk oleh alam seperti sungai–sungai , pohon–pohon, bukit–bukit. *Landmark* yang terbentuk oleh bangunan, elemen bangunan, maupun *street furniture/ civic furniture*.

Terciptanya *landmark* suatu kota karena adanya :

- Titik orientasi yang jelas, jelasnya hubungan antara titik satu dengan titik yang lainnya, sehingga kadang–kadang membentuk

satu garis hayal, contoh Keraton Yogyakarta dengan Gunung Merapi¹.

- Skala yang monumental, proporsi dimensi vertikal lebih besar daripada dimensi horizontal atau sebaliknya, sehingga mempunyai pengaruh yang lebih kuat terhadap kawasan sekitar².
- Kontras yang menyolok antara bangunan–bangunan disekitarnya, kontras atau dominan baik dilihat dari warna, tekstur, bentuk, skalanya (Erber Peets, 1972).
- Kesan penghayatan atau mengesankan kenang–kenangan, mudah diingat atau dikenal³,
- Datum atau *dominate square* , daerah yang mendominasi pada suatu kawasan (Zucker, 1959).

¹ D.K.Ching, bentuk ruang dan susunannya, 1994

² Ibid

³ Y.B.mangunwijaya. Wastu citra 1995

BAB III

ANALISA PERANCANGAN

III.1 ANALISA CITRA BANGUNAN

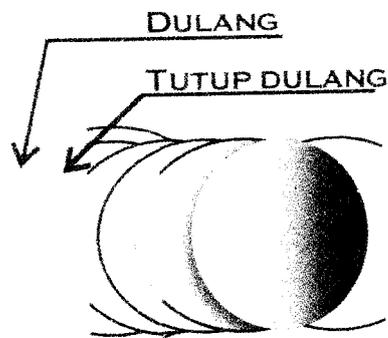
Citra pada bangunan seluruhnya diambil atau dikiaskan dari dulang dan apa-apa yang terdapat padanya, mulai dari bentuk dulang dan tutup dulang, warna dulang dan tutup dulang, tekstur dan pola tutup dulang, proses dan membukanya tutup dulang.

1. Analisa bentuk bangunan (*shape*)

➤ Bentuk dasar bangunan (*form*)

bentuk dasar bangunan diambil dari bentuk dulang dan tutup dulang yang ada yaitu lingkaran.

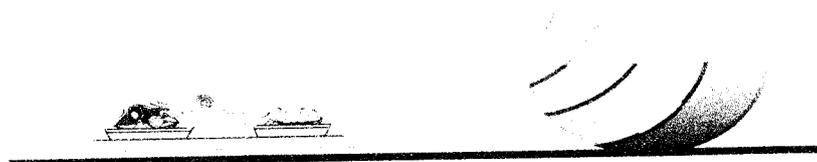
Pada saat membuka tutup dulang terjadi pergeseran sehingga lingkaran tersebut terjadi pergeseran juga.



BENTUK DASAR BANGUNAN

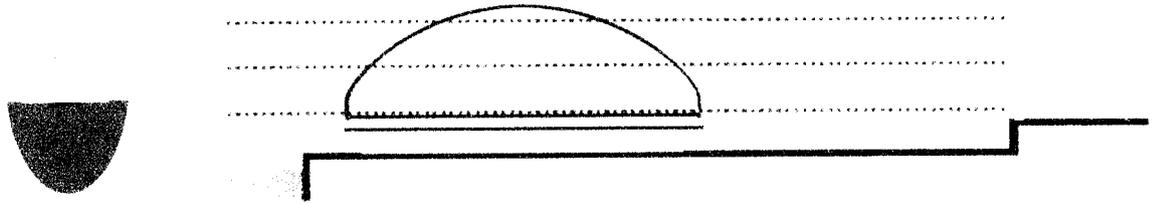
➤ Fasad bangunan (*fasade*)

fasad bangunan dikiaskan dari apa yang ada pada dulang yang meliputi piring-piring yang berisi makanan yang ditumpang dan penutup sajian didulang, hingga tutup dulang yang dibuka saat akan menyantap hidangan.



2. Ukuran dan skala (*size and scale*)

Ukuran dan skala bangunan dibuat agar dapat menampakkan citra bangunan secara keseluruhan baik dilihat dari darat maupun dari sungai.



bangunan dapat terlihat keseluruhan dari tanah yang ditinggikan dengan sudut pandang kurang dari 60° , dan ketinggian bangunan 4- 5 lantai.

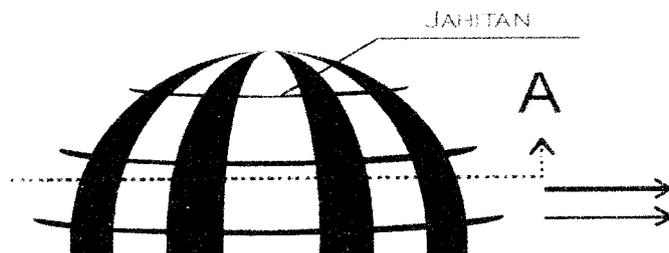
3. Warna (*colour*)

Karena warna merupakan atribut yang paling mencolok untuk membedakan bangunan satu dengan yang lain, maka untuk bagian alas bangunan warna diambil dari warna dulang sebagai alas dan wadah yaitu putih, sedangkan bangunan yang dikiaskan dari tutup dulang menggunakan warna kuning berselang merah.



4. Tekstur dan pola (*texture and pattern*)

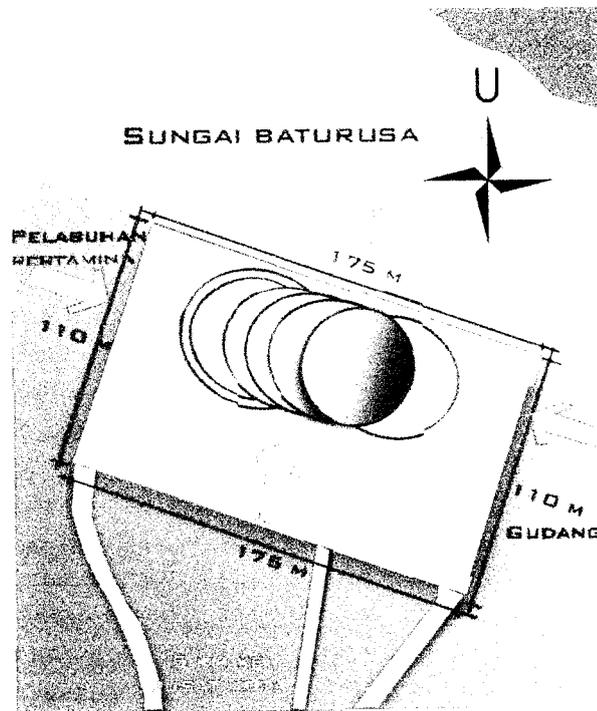
Tekstur yang terdapat pada dulang polos dan tutup dulang sederhana, yaitu hanya tumpang tindih dari pola penjahitannya.



POTONGAN A - A

5. posisi bangunan terhadap tapak (*position*)

Posisi bangunan terhadap tapak sangat mempengaruhi citra bangunan, baik bila dipandang pada sudut lingkungannya.



Diatas adalah letak relative terhadap pelabuhan pertamina sungai .
gudang dan pintu masuk utama.

6. Arah pandangan terhadap bangunan (*orientation*)

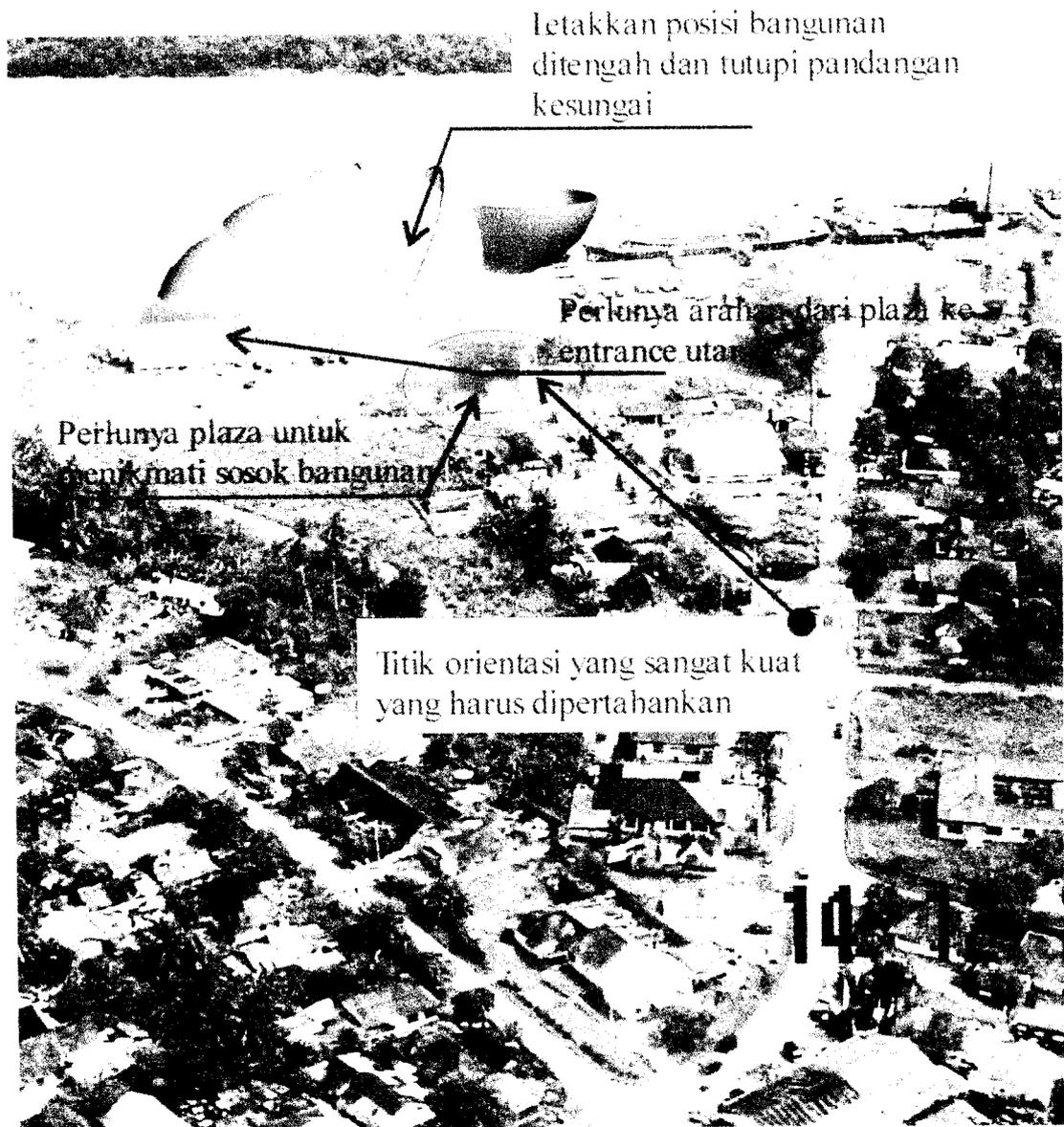
Arah pandangan dari dan ke bangunan ada 2 yaitu dari sungai dan dari pintu masuk utama, sehingga arah bukaan akan ada pada arah tersebut. Arah pandangan dari pelabuhan pertamina dan gudang akan ditutup dengan vegetasi.

7. inersia visual bangunan (*point of interest*)

titik perhatian terhadap bangunan ada pada bentuk yang meyerupai makanan di piring yang ditumpuk.

III.2 ANALISA BANGUNAN SEBAGAI LANDMARK KOTA

Bangunan sebagai *landmark* kota mempunyai ciri-ciri salah satunya yaitu mempunyai titik orientasi yang jelas dan sosok bangunan terlihat jelas serta kontras dengan bangunan disekelilingnya.



III.3 ANALISA FUNGSIONAL

III.3.1 ANALISA KEBUTUHAN RUANG

III.3.1.1 KARAKTER DAN PERILAKU PENGGUNA

Untuk melihat karakter dan perilaku pengguna akan dibagi kedalam beberapa kategori yaitu :

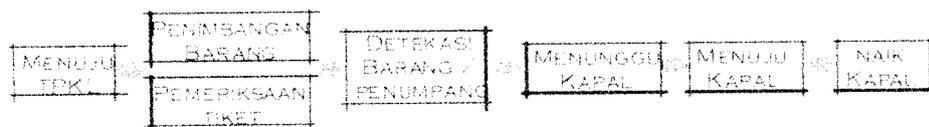
1. Pengunjung, yang terdiri atas pengunjung TPKL dan pengunjung fasilitas pelayanan umum.

➤ Pengunjung TPKL, terdiri dari :

○ **Penumpang**, yang merupakan pengguna utama dalam bangunan TPKL dibedakan atas 3 (tiga) jenis yaitu :

▪ Embarkasi (penumpang berangkat) kegiatannya meliputi :

Kegiatan pokok :



Kemungkinan lain :

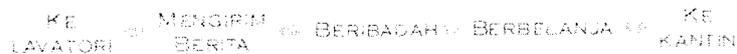


▪ Debarkasi (penumpang datang)

Kegiatan pokoknya :



Kemungkinan lain



▪ Penumpang Transit

Pada dasarnya kegiatan yang dilakukan sama dengan penumpang berangkat dan turun, bedanya hanya penumpang transit menunggu untuk keberangkatannya yang berikut.

- **Penjemput / pengantar**, biasanya hanya diperbolehkan mengantar sampai pintu masuk ruang tunggu.
bagi penjemput / pengantar ada ruangan khusus untuk melihat penumpang yang dijemput / diantar.

Adapun kegiatannya :



- Pengunjung fasilitas penunjang dan pelayanan umum, pada dasarnya hanya merupakan pengunjung yang mempunyai kegiatan untuk mengurus akomodasi perjalanan, izin jalan / keimigrasian, pelanggan jasa pengiriman logistik, dan lain sebagainya.

2. Pengelola, yang terdiri atas pengelola TPKL, pengelola fasilitas pelayanan umum dan pengelola fasilitas penunjang

- Pengelola TPKL, yang terdiri dari :

- Bagian manajerial, yang meliputi jenderal manajer, advisor pengembangan mutu, manager pelayanan jasa pelabuhan, manajer teknik, manajer keuangan dan umum.
- Bagian *supervisor* (pengawas), yang meliputi pengawas rencana dan pengendalian, pengawas pelayanan kapal dan barang, pengawas teknik, pengawas keuangan, pengawas sistem informasi, pengawas SDM dan umum, pengawas pelayanan umum dan urusan terminal.
- Bagian koordinator pelabuhan.

Karena bekerja dalam satu wadah maka kegiatan masing – masing tidak jauh berbeda.

Kegiatan pokoknya :



Kemungkinan lainnya :



➤ Pengelola fasilitas pelayanan umum, yang terdiri dari :

- AdPel (Administrator Pelabuhan)
- Bea dan cukai

Kegiatan pokoknya :

DATANG → MENGELOLA → PULANG

- Kesehatan pelabuhan
- Karantina pelabuhan

Kegiatan pokoknya :

DATANG → MENGAWAS KESEHATAN PELABUHAN → PULANG

Kemungkinan lainnya :

KE LAVATORIUM BERIBADAH → RAPAT → ISTIRAHAT MAKAN / MINUM

- KPLP / KP3 (Kesatuan Polisi Laut dan Pantai)

Kegiatannya : menanggulangi kemungkinan terjadinya tindak kriminal, menjaga keamanan dan ketertiban laut dan pantai,

➤ Pengelola fasilitas penunjang, yang terdiri dari :

- Biro jasa perjalanan, yang meliputi jasa penjualan tiket, *tour and travel*.
- Pos dan telekomunikasi
- Ke pariwisata, yang meliputi penyediaan restoran, jasa informasi penginapan, *shopping*, dan lain sebagainya.
- Jasa pengiriman logistik.
- Fasilitas taman pemancingan, yang meliputi penyewaan perahu kecil, tempat memancing.

Kegiatan pokok fasilitas taman pemancingan yaitu :

DATANG → BELI TIKET MASUK → MENYEWAKAN PERAHU → MEMANONG → PULANG

Kemungkinan lainnya :

KE LAVATORIUM BERIBADAH → ISTIRAHAT MAKAN / MINUM

III.3.1.2 AKTIVITAS YANG DIWADAHAI

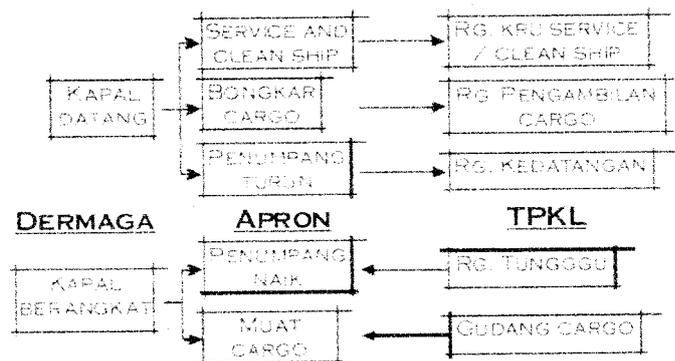
Ada beberapa kelompok aktivitas yang akan diwadahi dalam fasilitas Terminal Penumpang Kapal Laut di pelabuhan yaitu :

1. Aktivitas dermaga, meliputi aktivitas menaik / menurunkan penumpang dan barang, aktivitas membersihkan kapal, aktivitas pengisian bahan bakar,
2. Aktivitas terminal, meliputi aktivitas menunggu kedatangan dan keberangkatan, dan aktivitas-aktivitas tambahan seperti mengambil bagasi, menelpon, makan, dan lain sebagainya.
3. Aktivitas mengelola, meliputi aktivitas mengatur naik dan turun penumpang, menyediakan kenyamanan dan pelayanan.
4. Aktivitas pelayanan umum, meliputi aktivitas melayani dalam pengurusan masalah akomodasi perjalanan.

III.3.1.3 ANALISA KEGIATAN DAN POLA SIRKULASI

Adapun kegiatan – kegiatan yang ada di areal TPKL terdiri dari beberapa jenis yaitu :

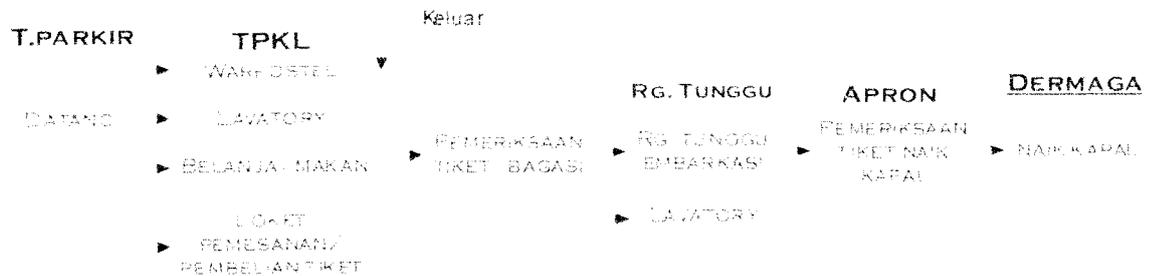
1. Kegiatan di dermaga, yang meliputi :
 - Kegiatan menaik / menurunkan penumpang
 - Kegiatan bongkar / muat barang yang dilakukan oleh kuli dan kendaraan.
 - Kegiatan pengisian bahan bakar untuk kapal dan pembersihan kapal (*ship service*),



2. Kegiatan penumpang, yang terdiri dari :

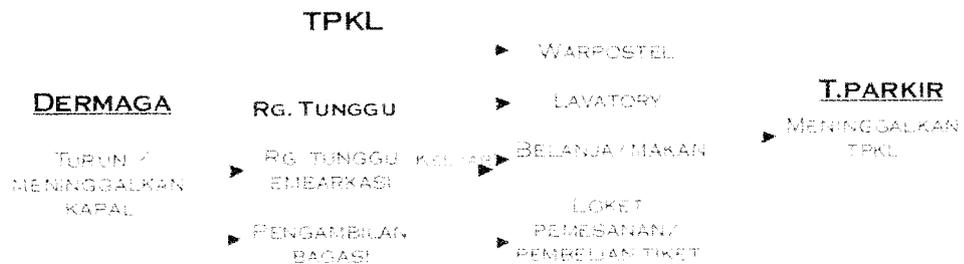
- Penumpang embarkasi, yang meliputi :

- o Datang
- o Kegiatan lain – lain : membeli tiket, belanja, makan, *lavatory*, wartel dan pos.
- o Pemeriksaan tiket dan bagasi (pintu masuk TPKL)
- o Ruang tunggu embarkasi
- o Apron
- o Pemeriksaan tiket (pintu masuk kapal)
- o Naik kapal



➤ Penumpang debarkasi, yang meliputi :

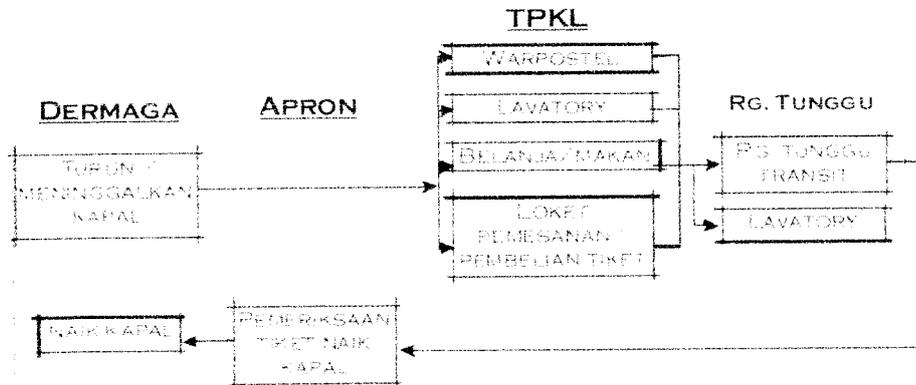
- o Turun dan meninggalkan kapal
- o Ruang tunggu debarkasi
- o Mengambil bagasi
- o Kegiatan lain : belanja, makan, *lavatory*, warpostel
- o Keluar TPKL
- o Meninggalkan TPKL



➤ Penumpang transit, yang meliputi :

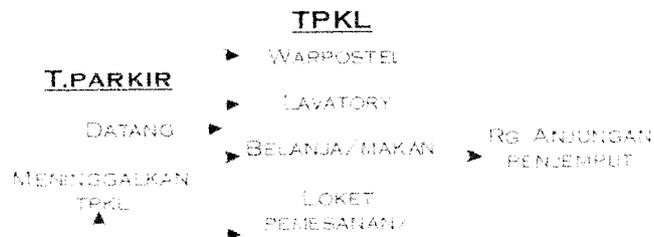
- o Turun / meninggalkan kapal
- o Ruang tunggu transit
- o Kegiatan lain : belanja, makan, *lavatory*, warpostel

- Apron
- Pemeriksaan tiket (pintu masuk kapal)
- Naik kapal



3. kegiatan penjemput / pengantar, yang meliputi :

- Datang / parkir
- Melepas kepergian penumpang diruang anjungan
- Menunggu kedatangan penumpang diruang anjungan
- Meninggalkan TPKL



4. kegiatan pengelola yang terdiri dari :

- Kegiatan pengelola TPKL, yang meliputi
 - Datang / parkir
 - Masuk kantor
 - Mengawas dermaga

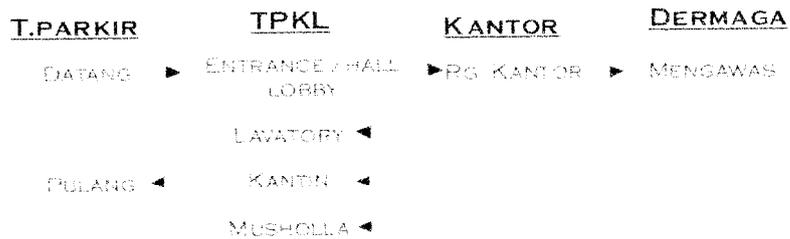
- Istirahat (beribadah, makan / minum, lavatory)
- Pulang



➤ Pengelola fasilitas pelayanan umum yang terdiri atas :

- Admistrator pelabuhan
- Bea dan cukai

Kegiatannya meliputi :



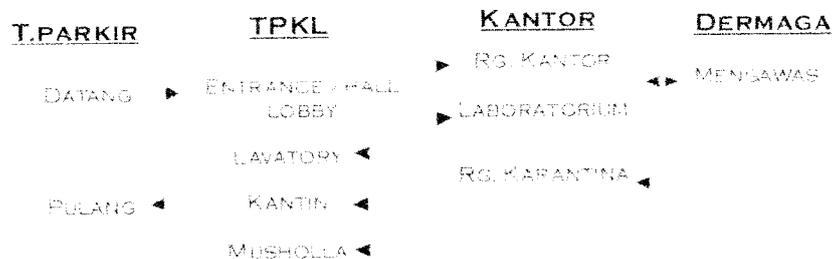
- Kesehatan pelabuhan

Kegiatannya meliputi :



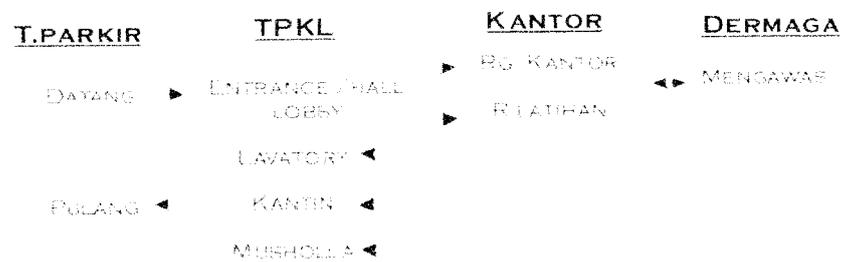
- Karantina pelabuhan

Kegiatannya meliputi :



o KPLP / KP3

Kegiatannya meliputi :



➤ Pengelola fasilitas penunjang yang terdiri atas :

- o Biro jasa perjalanan
- o Biro jasa pengiriman logistik
- o Warpostel
- o Kepariwisataaan yang meliputi :
 - Restoran
 - Shopping
 - Informasi penginapan
- o Fasilitas taman pemancingan

Dari analisa kegiatan diatas maka didapatlah ruang–ruang yang dibutuhkan, yang akan dibagi menjadi beberapa kelompok berdasarkan kegiatan masing–masing yaitu :

DAFTAR KEBUTUHAN RUANG - RUANG

NO	KEBUTUHAN	JENIS RUANG	NO	KEBUTUHAN	JENIS RUANG
1.	KELOMPOK DERMAHA		B.	RUANGAN USA	
A.	APRON	PUBLIC	B1.	RUANG KAWATIR	
B.	RUANG BARAT	SEMI PRIVATE	B2.	RUANG WAKIL DOKTER	
C.	RUANG BERKONFERENSI	PRIVATE	B3.	RUANG KAWATIR	
2.	KELOMPOK TERMINAL PENEMPANG KAPAL LAUT		B4.	RUANG STAF PERAWAT	
A.	RUANG TUNJANG TAMU		B5.	RUANG RAKA	
B.	RUANG TANGGA DEBARKAS		B6.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC
C.	RUANG TUNJANG TAMU		B7.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC
D.	RUANG TUNJANG PENUNJANG PERNYAHTAN SINTAN LAVATORY		B8.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
E.	MELODIA		B9.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
F.	MELODIA				
3.	KELOMPOK PENGELOLA TPKL		C.	KONDISI BELAJARAN	
A.	RUANG JENJANG MANAJER	PRIVATE	C1.	RU. KEPALA KANTOR	
B.	MANAJER		C2.	RU. WAKIL KEPALA	
B1.	RU. MNGK. PELAYANAN JAHAT JAKIHAN	SEMI PRIVATE	C3.	RUANG KAWATIR	
B2.	RU. MANAJER TEKNIK	SEMI PRIVATE	C4.	RU. MANAJER PERALAN	
B3.	RU. MANAJER JENJANG LAIN UMUM	SEMI PRIVATE	C5.	RUANG RAKA	
C.	SUPERVISOR PENYAWAB		C6.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC
C1.	RU. SUPERVISOR RENCANAAN PENGADAAN		C7.	LABORATORIUM	SEMI PRIVATE
C2.	RU. SUPERVISOR PELAYANAN AKAL & BARANG		C8.	KUNCI	PUBLIC
C3.	RU. SUPERVISOR KEJANGAN		C9.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC
C4.	RU. SUPERVISOR SISTEM INFORMAS		C10.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
C5.	RU. SUPERVISOR SISTEM & JASNY		C11.	RU. ARSEP	SEMI PRIVATE
C6.	RU. SUPERVISOR KEJANGAN UMUM		C12.	LAVATORY	SEMI PRIVATE
D.	RU. KECHELOMPOK RELASION	SEMI PRIVATE	D.	KAWATIR BELAJARAN	
E.	RUANG RAKA	PRIVATE	D1.	RU. KEPALA KANTOR	
F.	RUANG BARAT	PRIVATE	D2.	RU. WAKIL KEPALA	
G.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC	D3.	RU. SUPERVISOR	
H.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC	D4.	RU. SUPERVISOR	
I.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE	D5.	RU. SUPERVISOR	
J.	RUANG	SEMI PRIVATE	D6.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC
K.	LAVATORY	SEMI PRIVATE	D7.	LABORATORIUM	SEMI PRIVATE
4.	KELOMPOK FASILITAS PELAYANAN UMUM		D8.	RUANG KAWATIR	SEMI PRIVATE
A.	ADMINISTRATOR PELAYANAN		D9.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC
A1.	RUANG SUPERVISOR		D10.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
A2.	RUANG WAKIL DIREKTUR		D11.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
A3.	RUANG SUPERVISOR		D12.	RUANG	SEMI PRIVATE
A4.	RUANG BARAT		D13.	LAVATORY	SEMI PRIVATE
A5.	RUANG STAF PERAWAT	SEMI PRIVATE	E.	KPLR - KPR	
A6.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC	E1.	RU. KEPALA KANTOR	
A7.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC	E2.	RU. WAKIL KEPALA	
A8.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE	E3.	RUANG SUPERVISOR	
A9.	RUANG	SEMI PRIVATE	E4.	RUANG STAF PERAWAT	
A10.	LAVATORY	SEMI PRIVATE	E5.	RUANG RAKA	
			E6.	RUANG TUNJANG TAMU	PUBLIC
			E7.	LOBBY INFORMAS	PUBLIC
			E8.	RUANG ARSEP	SEMI PRIVATE
			E9.	RUANG	SEMI PRIVATE
			E10.	LAVATORY	SEMI PRIVATE
			E11.	RUANG PELAYANAN RELASION RESK	SEMI PRIVATE

NO.	KEBUTUHAN	JENIS RUANG
5.	KELOMPOK FASILITAS PENUNJANG	
A.	BIRO JASA PERJALANAN A1. RUANG RETAIL	P
B.	BIRO JASA PENGIRIMAN LOGISTIK B1. RUANG RETAIL	U
C.	WARPOSTO C1. RUANG RETAIL	B
D.	KEPARIWISATAAN D1. RETOPAN D2. SHOPPING D3. JASA INFORMASI PENGINAPAN	L
E.	TAMAN MEMANDING E1. POS JAGA E2. LOKET KARCIS E3. RS. PENYEWAAN PERAHU DAN ALAT MEMANCI	C

III.3.1.4 BESARAN RUANG

Besaran ruang akan diuraikan berdasarkan kebutuhan ruang yang telah ada diatas dan akan dijelaskan secara lebih rinci.

Diketahui rata-rata pertumbuhan penumpang dalam setiap tahunnya yaitu : embarkasi 7 % dan debarkasi 3 % sedangkan diketahui juga bahwa pada tahun 2004 jumlah penumpang yaitu : embarkasi sebesar 63.679 dan debarkasi 59.602 penumpang maka akan diproyeksikan dalam jangka panjang jumlah penumpang untuk 20 tahun kedepan yaitu pada tahun 2024 sebagai berikut :

Embarkasi :

$$\begin{aligned}
 P_n &= P_0 (1 + r)^t \\
 P_{2024} &= P_{2004} (1 + 7\%)^{20} \\
 &= 63.679 (1,07)^{20} \\
 &= \mathbf{246.375 \text{ orang}}
 \end{aligned}$$

Debarkasi :

$$\begin{aligned}
 P_n &= P_0 (1 + r)^t \\
 P_{2024} &= P_{2004} (1 + 3\%)^{20} \\
 &= 59.602 (1,03)^{20} \\
 &= \mathbf{136.256 \text{ orang}}
 \end{aligned}$$

Karena diketahui bahwa jadwal kapal penumpang yang datang dan berangkat terjadi setiap minggu sebanyak 3 kali atau 156 kali dalam setahun, maka dalam sekali keberangkatan penumpang sebanyak : $246.375 / 156 = 1580$ orang dan kedatangan penumpang sebanyak : $136.256 / 156 = 874$ orang.

1. Kelompok dermaga

1a. Apron

Karakteristik kapal penumpang yang akan menggunakan fasilitas ini mulai kapal yang berkapasitas daya angkut 700 DWT – 6000 DWT yaitu :

KAPASITAS DAYA ANGKUT (DWT)	LENGTH OVER ALL (LOA) PANJANG (M)	BREATH (B) LEBAR (M)	DRAFT (D) KEDALAMAN (M)
6000	122	15.4	6.8
2000	74	11.7	5.1
700	51	8.5	3.8

Maka panjang apron $122 - 30 \text{ m} = 92 \text{ m}$ dan lebar 7 m jadi luasannya $\pm 644 \text{ m}^2$ untuk satu gang.

122 M



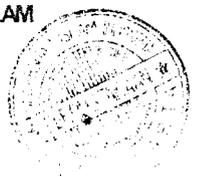
1b. Ruang kargo / bagasi

Barang-barang yang melebihi dari 25 kg maka akan ditimbang, maka diasumsikan 25 % penumpang yang membawa barang-barang dengan berat diatas 25 Kg dan kelebihan barang yang dibawa sekitar 50%, jadi Bagasi untuk satu orang penumpang

$$= 25 \text{ kg} \times 50\%$$

$$= 37,5 \text{ kg} (\pm 0.15 \text{ m}^3)$$

Ruang cargo dibagi 2 yaitu ruang kargo keberangkatan dan ruang kargo kedatangan atau tempat pengambilan bagasi untuk perhitungan selanjutnya dijabarkan sebagai berikut :



Ruang kargo keberangkatan :

$$\begin{aligned}\text{luasan} &= \text{jmlh P. Berangkat} \times 25 \% \times \text{bagasi 1 orang penumpang} \\ &= 1580 \times 0.25 \times 0.15 \text{ m}^3 \\ &= 59,25 \text{ m}^3\end{aligned}$$

Jika diasumsikan tinggi tumpukan barang di ruang kargo sebesar 2 m,
maka luas ruang kargo $= 59.25 \text{ m}^3 / 2\text{m}$
 $= 29,625 \text{ m}^2$ dibulatkan menjadi 30 m^2

Jika ditambah sirkulasi, maka luas keseluruhan menjadi **36 m²**.

Ruang kargo kedatangan / ruang Pengambilan bagasi :

$$\begin{aligned}\text{luasan} &= \text{jmlh P. datang} \times 25 \% \times \text{bagasi 1 orang penumpang} \\ &= 874 \times 0.25 \times 0.15 \text{ m}^3 \\ &= 32,775 \text{ m}^3\end{aligned}$$

Jika diasumsikan tinggi tumpukan barang di ruang kargo sebesar 2 m,
maka luas ruang kargo $= 32,775 \text{ m}^3 / 2\text{m}$
 $= 16,3875 \text{ m}^2$ dibulatkan menjadi 17m^2

Jika ditambah sirkulasi, maka luas keseluruhan menjadi **18 m²**.

1c. R. Ship service

karena ruang *ship service* berbeda dengan ruang *ship service* untuk bagian lalu lintas laut, maka disini hanya merupakan ruang penunjang bagi awak kapal dalam membersihkan kapal misalnya membuang sampah-sampah dikapal, loker pribadi, gudang maka besaran ruang diasumsikan untuk ruang loker sebesar 100 pemakai $= 0.40 \text{ m}^2 \times 100 \text{ Orang} = 40 \text{ m}^2$, gudang sebesar 9 m^2 jadi luas seluruh ruang *ship service* = **49 m²**.

2. KELOMPOK TERMINAL PENUMPANG

2a. Ruang tunggu embarkasi

Untuk ruang tunggu embarkasi diambil 50 % dari penumpang yang akan berangkat yaitu 1580, standar untuk satu orang duduk 0.75 m^2 pada jam puncak ditambah 20% untuk total keseluruhan ditambah dengan sirkulasi sebesar 15 % jadi luasannya sebagai berikut : $(1580 \times 0.5 \times 0.75) + (1580 \times$

$0.2 \times 0.75 = 829,5 \text{ m}^2$ ditambah sirkulasi $0.15 \times 892.5 = 124,425 \text{ m}^2$ jadi luas keseluruhan menjadi **954 m²** .

2b. Ruang tunggu debarkasi

Untuk ruang tunggu debarkasi diambil 25 % dari penumpang yang datang yaitu 874, standar untuk satu orang duduk 0.75 m^2 pada jam puncak ditambah 20% untuk total keseluruhan ditambah dengan sirkulasi sebesar 15 % jadi luasan nya sebagai berikut : $(874 \times 0.25 \times 0.75) + (874 \times 0.2 \times 0.75) = 295 \text{ m}^2$ ditambah sirkulasi $0.15 \times 295 = 44.25 \text{ m}^2$ jadi luas keseluruhan menjadi **340 m²**.

2c. Ruang tunggu transit

Untuk ruang tunggu transit diambil 15 % dari penumpang yang datang yaitu 874, standar untuk satu orang duduk 0.75 m^2 pada jam puncak ditambah 10% untuk total keseluruhan ditambah dengan sirkulasi sebesar 15 % jadi luasan nya sebagai berikut : $(874 \times 0.15 \times 0.75) + (874 \times 0.1 \times 0.75) = 164 \text{ m}^2$ ditambah sirkulasi $0.15 \times 164 = 25 \text{ m}^2$ jadi luas keseluruhan menjadi **189 m²**.

2d. Ruang tunggu pengantar / penjemput (anjungan)

Untuk ruang anjungan diambil 50 % dari penumpang yang berangkat berarti luasan yang didapat sama dengan luasan r. Tunggu embarkasi yaitu **954 m²**.

2e. Lavatori

Besaran lavatori dihitung berdasarkan jumlah pemakai ruang tunggu :

Lavatori embarkasi

Total pemakai 50 % x 1580 penumpang = 790 orang

Diketahui lama waktu dalam menunggu kapal 1-2 jam diambil max 2jam

Diasumsikan lama pemakaian lavatori 1 orang 5 menit jadi dalam waktu 2 jam dapat terjadi sebanyak $120 \text{ menit} / 5 \text{ menit} = 24$ kali

Dalam selang waktu 5 menit penggunaan terdapat $790 \text{ orang} / 24$ kali = 32 pengguna, diambil perbandingan pemakai $\frac{1}{2}$ pria dan $\frac{1}{2}$ wanita jadi 16 pria dan 16 wanita.

Diasumsikan yang menggunakan km/ /wc sebanyak 30 % x 16 = 4,8
(dibulatkan jadi 5)

Diasumsikan yang menggunakan urinoir / bidet sebanyak 70 % x 16 =
11,2 (dibulatkan jadi 11)

Untuk pria

diketahui standar km / wc	3,38 m ² x 5 pengguna	= 16,9 m ²
urinoir	0.6 m ² x 11 pengguna	= 6,6 m ²
wastafel	1,74 m ² x 2 buah	= 3,48 m ²
total		= 26, 98 m ² +sirkulasi 20 % = 32,379 dibulatkan 32 m²

Untuk wanita

diketahui standar km / wc	3,38 m ² x 5 pengguna	= 16,9 m ²
bidet	0.96 m ² x 11 pengguna	= 10,56 m ²
wastafel	1,74 m ² x 2 buah	= 3,48 m ²
total		= 30, 94 m ² +sirkulasi 20 % = 37,128 dibulatkan 37 m²

Jadi luas lavatori embarkasi 32 m² + 37 m² = **69 m²**

Lavatori debarkasi

Jumlah pemakai 25 % x 874 = 218 orang dibagi 24 kali pemakaian =
9,1 dibulatkan menjadi 10 orang, 5 pria dan 5 wanita.

Pengguna km / wc 30 % x 5 = 1,5 dibulatkan 2 orang

Pengguna urinoir / bidet 70 % x 5 = 3,5 dibulatkan 3 orang

Untuk pria

diketahui standar km / wc	3,38 m ² x 2 pengguna	= 6,76 m ²
urinoir	0.6 m ² x 3 pengguna	= 1,8 m ²
wastafel	1,74 m ² x 1 buah	= 1,74 m ²
total		= 10, 3 m ² +sirkulasi 20 % = 12,36 dibulatkan 13 m²

Untuk wanita

diketahui standar km / wc	3,38 m ² x 2 pengguna	= 6,76 m ²
bidet	0.96 m ² x 3 pengguna	= 2,88 m ²

$$\begin{aligned} \text{wastafel} & \quad 1,74 \text{ m}^2 \times 1 \text{ buah} = 1,74 \text{ m}^2 \\ \text{total} & \quad = 11,38 \text{ m}^2 + \text{sirkulasi } 20 \% \\ & \quad = \mathbf{13,65 \text{ dibulatkan } 14 \text{ m}^2} \end{aligned}$$

Jadi luas lavatori embarkasi $13 \text{ m}^2 + 14 \text{ m}^2 = 27 \text{ m}^2$

Lavatori transit

Jumlah pemakai $15 \% \times 874 = 131$ orang dibagi 24 kali pemakaian = 5,5 dibulatkan menjadi 6 orang, 3 pria dan 3 wanita.

Pengguna km / wc $30 \% \times 3 = 0,9$ dibulatkan 1 orang

Pengguna urinoir / bidet $70 \% \times 3 = 2,1$ dibulatkan 2 orang

Untuk pria

diketahui standar km / wc $3,38 \text{ m}^2 \times 1 \text{ pengguna} = 3,38 \text{ m}^2$

urinoir $0,6 \text{ m}^2 \times 2 \text{ pengguna} = 1,2 \text{ m}^2$

wastafel $1,74 \text{ m}^2 \times 1 \text{ buah} = 1,74 \text{ m}^2$

total $= 6,32 \text{ m}^2 + \text{sirkulasi } 20 \%$
 $= \mathbf{7,59 \text{ dibulatkan } 8 \text{ m}^2}$

Untuk wanita

diketahui standar km / wc $3,38 \text{ m}^2 \times 1 \text{ pengguna} = 3,38 \text{ m}^2$

bidet $0,96 \text{ m}^2 \times 2 \text{ pengguna} = 1,92 \text{ m}^2$

wastafel $1,74 \text{ m}^2 \times 1 \text{ buah} = 1,74 \text{ m}^2$

total $= 7,04 \text{ m}^2 + \text{sirkulasi } 20 \%$
 $= \mathbf{8,45 \text{ dibulatkan } 9 \text{ m}^2}$

Jadi luas lavatori embarkasi $8 \text{ m}^2 + 9 \text{ m}^2 = 17 \text{ m}^2$

2f. Musholla

Diasumsikan jumlah pengguna dalam jangka waktu berselang sekitar 250 orang, standar ruang untuk 1 orang yang sholat $0,9\text{m} \times 0,6\text{m} = 0,54\text{m}^2$ jadi luas tempat sholat $250 \times 0,54 = 135 \text{ m}^2$ ditambah tempat wudlu ruang untuk 1 orang wudlu $1,8 \times 0,6 = 1,08 \text{ m}^2$ dalam sekali wudlu ada 8 orang jadi luas tempat wudlu $1,08 \times 8 = 8,64 \text{ m}^2$ jadi luas keseluruhan musholla r. Sholat + t. Wudlu + t. Sepatu = $135 + 8,64 + 4 = \mathbf{147,64 \text{ m}^2}$.

2g. Ruang parkir

Dalam perhitungan ruang parkir dibagi menjadi 2 yaitu parkir pengantar / penjemput dan pengelola, yaitu :

Diketahui standar parkir	1 motor	: 2 m x 1m = 2 m ²
	1 mobil	: 5 m x 2,5 m = 12,5 m ²
	1 bis (40 org)	: 8 m x 3 m = 24 m ²

Untuk mempermudah perhitungan maka parkir untuk penumpang dibagi 2 yaitu pengantar dan penjemput :

Parkir pengantar :

Jumlah penumpang berangkat 1580 org, yang menggunakan kendaraan

motor 10% = 158 Orang x luas standar = 158 x 2 m ²	= 316 m ²
mobil 15% = 237 orang x luas standar = 237 x 12,5 m ²	= 2962,5 m ²
bis kapasitas 40orang 40% = 632/40 jadi = 16 bis x 24m ²	= 384 m ²
lain – lain (angkot, travel) 35% (tidak dihitung)total	= 3662,5 m ²

Parkir penjemput :

Jumlah penumpang datang 874 org yang menggunakan kendaraan,

motor 10% = 158 orang x luas standar = 158 x 2 m ²	= 316 m ²
mobil 10% = 158 orang x luas standar = 158 x 12,5 m ²	= 1975 m ²
bis kapasitas 40orang 40% (tidak dihitung karena masih menggunakan bis yang sama)	
lain – lain (angkot, travel) 40% (tidak dihitung)	total = 2291 m ²

Parkir pengelola :

Asumsi jumlah pengelola keseluruhan 250 org, yang menggunakan kendaraan

motor 70% = 175 orang x luas standar = 175 x 2 m ²	= 350 m ²
mobil 30% = 75 orang x luas standar = 75 x 12,5 m ²	= 937,5 m ²
total	= 1287,5 m ²

Jadi total keseluruhan ruang parkir adalah (P. pengantar + P. Penjemput + P. Pengelola) + sirkulasi 40% = 3662,5 m² + 2291 m² + 1287,5 m² = 7241 m²

Ditambah sirkulasi 40% = 2896,4 m² jadi 7241 + 2896,4 = 10138 m².

III.3.1.5 PROGRAM RUANG

PROGRAM RUANG

JENIS KEGIATAN	KEMERUPAN RUANG	UNIT	KAPASITAS (PEMAKAI)	STANDAR SHOWER	LUAS (M ²)	KEPERLUAN
1. KELOMPOK DERMAGA						
A. AIRBON		2	2000 org	641 M ²	1282 M ²	
B. RUANG KARGO						
M. KARGO (KAWAN PERAH)		1	100 org		100 M ²	
N. KARGO (KAWAN KARGO)		1	200 org		200 M ²	
L. RUANG (KARGO BERKULIT)		1	200 org		200 M ²	
TOTAL					1391 M²	
2. KELOMPOK TERMINAL PENUMPANG						
A. RU. TUNGGU (MABUKAR)		1	600 org	400 M ²	200 M ²	
B. RU. TUNGGU (MABUKAR)		1	200 org	100 M ²	100 M ²	
C. RU. TUNGGU (PANGKAL)		1	100 org	50 M ²	50 M ²	
D. RU. TUNGGU (MABUKAR) (TERBENTUK)		1	100 org	100 M ²	100 M ²	LUAS (DITAMBAH) SIKULASI 100 M ²
E. LAVATORI						
E. LAVATORI (MABUKAR)			200 org		200 M ²	LUAS (DITAMBAH) SIKULASI 200 M ²
E. LAVATORI (MABUKAR)		1	200 org		200 M ²	
E. LAVATORI (PANGKAL)		1	100 org		100 M ²	
E. MUSHOLA (P)		1	250 org		100 M ²	
TOTAL					2697 M²	
E. PARKIR						
PARKIR (PENUNJANG)		1	1024 org		3662 DM	LUAS TOTAL (DITAMBAH) SIKULASI 4712 M ²
PARKIR (PENUNJANG)		1	310 org		2231 M	
PARKIR (PENUNJANG)		1	250 org		1280 DM	
TOTAL					10138 M²	
2. KELOMPOK PENGELOLA TERMINAL PENUMPANG						
A. RU. JENIS MANAJER (A) (P)		1	0 org	138 M ²	40 M ²	LUAS
B. RG. MANAJER						
B.1. STAF MANAJER PELAYANAN JAGA PELU		1	4 org	2,2 M ²	12 M ²	DITAMBAH SIKULASI
B.2. STAF MANAJER (KAWAN)		1	2 org	2,2 M ²	6 M ²	
B.3. STAF MANAJER (KAWAN) (KAWAN DAN JEMUR)		1	5 org	2,2 M ²	6 M ²	40 M ²
C. RG. SUPERVISOR						
C.1. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	4 org	2,2 M ²	12 M ²	
C.2. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	6 org	2,2 M ²	18 M ²	
C.3. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	3 org	2,2 M ²	6 M ²	
C.4. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	3 org	2,2 M ²	6 M ²	
C.5. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	5 org	2,2 M ²	18 M ²	
C.6. STAF SUPERVISOR (KAWAN) (KAWAN)		1	6 org	2,2 M ²	24 M ²	
D. ST. STAF COORDINATOR						
D.1. ST. STAF COORDINATOR (KAWAN)		1	3 org	2,2 M ²	6 M ²	
D.2. ST. STAF COORDINATOR (KAWAN)		1	3 org	4,02 M ²	12 M ²	
E. RU. BARAT		1	20 org	2 M ²	10 M ²	DITAMBAH SIKULASI
G. RU. TUNGGU (KAWAN)		1	10 org	0,75 M ²	12 M ²	
H. RU. NESP		1	10 org	0,3 M ²	20 M ²	
I. RU. LOBBY		1	1 org	4,02 M ²	0 M ²	
J. RUANG		1	10 org		20 M ²	
K. LAVATOR		1	10 org		25 M ²	
TOTAL					334 M²	

2. KELOMPOK FASILITAS PELAYANAN UMUM

A. ADPEL

RS. KEPALA	1	org	13.5 M	13.5 M	
RS. DAKU KEPALA	1	org	13.5 M	13.5 M	
RS. STAF PELAWAN	1	21 org	2.2 M	4.5 M	LUAS BERKAKSI
RS. HARAT	1	10 org	2 M	2.8 M	LUAS BERKAKSI
RS. TUNGGU TAMU	1	8 org	0.75 M	1 M	
RS. AKAP	1	20 org	6.5 M	12 M	
RS. LUBER	1	1 org	4.52 M	6 M	
RUANG	1	40 org	-	21 M	
LUBANG	1	8 org	-	18 M	
TOTAL				191 M²	

B. BEA DAN CUKAI

RS. KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. DAKU KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. STAF PELAWAN	1	21 org	2.2 M	4.5 M	
RS. HARAT	1	10 org	2 M	2.8 M	LUAS BERKAKSI
RS. TUNGGU TAMU	1	8 org	0.75 M	1 M	
RS. AKAP	1	20 org	6.5 M	12 M	
RS. LUBER	1	1 org	4.52 M	6 M	
RUANG	1	40 org	-	21 M	
LUBANG	1	8 org	-	18 M	
TOTAL				221 M²	

C. KESEHATAN PELABUHAN

RS. KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. DAKU KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. STAF PELAWAN	1	21 org	2.2 M	4.5 M	
RS. HARAT	1	10 org	2 M	2.8 M	LUAS BERKAKSI
RS. TUNGGU TAMU	1	8 org	0.75 M	1 M	
LUBANG BERKAKSI	1	40 org	-	21 M	
RUANG	1	40 org	-	18 M	
AKAP	1	20 org	-	12 M	
RS. LUBER	1	1 org	4.52 M	6 M	
RUANG	1	40 org	-	21 M	
LUBANG	1	8 org	-	18 M	
TOTAL				485 M²	

D. KARANTINA PELABUHAN

RS. KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	LUAS BERKAKSI
RS. DAKU KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. STAF PELAWAN	1	21 org	2.2 M	4.5 M	
RS. HARAT	1	10 org	2 M	2.8 M	
RS. TUNGGU TAMU	1	8 org	0.75 M	1 M	
LUBANG BERKAKSI	1	40 org	-	21 M	
RS. KARANTINA	1	40 org	-	18 M	
RS. AKAP	1	20 org	6.5 M	12 M	
RS. LUBER	1	1 org	4.52 M	6 M	
RUANG	1	40 org	-	21 M	
LUBANG	1	8 org	-	18 M	
TOTAL				546 M²	

D. KPLP/ KP3

RS. KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. DAKU KEPALA	1	1 org	13.5 M	13.5 M	
RS. STAF PELAWAN	1	21 org	2.2 M	4.5 M	
RS. HARAT	1	10 org	2 M	2.8 M	
RS. TUNGGU TAMU	1	8 org	0.75 M	1 M	
RS. AKAP	1	20 org	6.5 M	12 M	
RS. LUBER	1	1 org	4.52 M	6 M	
RUANG / SELATANAN	1	40 org	-	18 M	
LUBANG	1	8 org	-	12 M	
TOTAL				259 M²	

JENIS KEGIATAN	FUNGSI/LOKASI/REKAMING	UNIT	KAPASITAS	STANDAR	SUMBER	LUAS	KETERANGAN
----------------	------------------------	------	-----------	---------	--------	------	------------

2. KELOMPOK FASILITAS PENUNJANG

A. BIRO JASA PERJALANAN

BP. RETAIL	4	AS/MS	9 M			36 M ²	
TOTAL						36 M²	

B. BIRO JASA PENGIRIMAN LOGISTIK

BL. RETAIL	4	AS/MS	15 M			60 M ²	
REKAMING	4	AS/MS	15 M			24 M ²	
TOTAL						60 M²	

C. WARPOSTEL

BP. RETAIL	1	AS/MS	36 M			36 M ²	
TOTAL						36 M²	

D. KEPARIWISATAAN

RESTORAN

RM. MAKAN	1	10 org	1 M			10 M ²	
DARUJ	1	AS/MS	1			30 M ²	
RAK. SAJIMAHAN M.	1	AS/MS	2 M			2 M ²	
LOKASI PARKIR RESTORAN	1	10 org	6 M			6 M ²	
STUJAN	1	AS/MS	3 M			3 M ²	
RM. GANTY & KANTOR KARYAWAN	1	10 org	0,4 M			0,4 M ²	1000 orang
BP. PENJAJAN & RESTORAN	1	4 org	4,7 M			18 M ²	
BP. LAVATOR	1	10 org	1			18 M ²	

SHOPPING

RETAIL	1	AS/MS	2 M			89 M ²	
--------	---	-------	-----	--	--	-------------------	--

RUANG INFORMASI

PENGINAPAN	1	AS/MS	0 M			6 M ²	
TOTAL						563 M²	

E. TAMAN MEMANCING

R. SAKSI	2	4 org	4 M			16 M ²	
BP. PENYEBARAN PERANGKAT DAN ALAT MEMANCING	1	AS/MS	9 M			9 M ²	
RETAIL PENJAJAN ALAT MEMANCING	2	AS/MS	9 M			18 M ²	
TAMAN MEMANCING	1	AS/MS	1			300 M ²	
LAVATORI	1	10 org	1			18 M ²	
TOTAL						561 M²	

F. SERVIS BANGUNAN

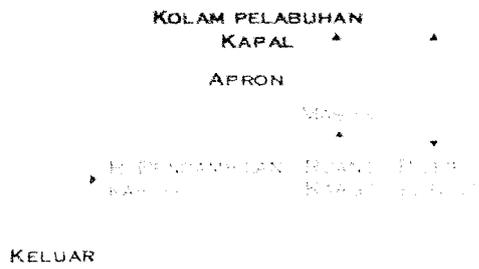
R. MSE	1	AS/MS	1			18 M ²	
R. KONTOR PAPER	5	AS/MS	4 M			20 M ²	
R. ABU	5	AS/MS	9 M			45 M ²	
R. WATER TREATMENT	1	AS/MS	1			38 M ²	
R. GENSET	1	AS/MS	1			24 M ²	
R. TENNIS	1	2,5 org	1			12 M ²	
R. MESIN CHILLER	1	AS/MS	1			45 M ²	
TOTAL						200 M²	

TOTAL LUAS KESELURUHAN BANGUNAN 7580 M²

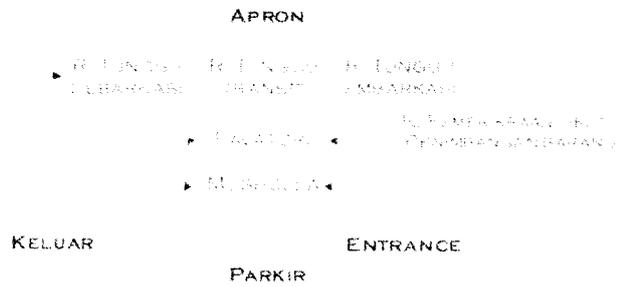
TOTAL LUAS PARKIR 10138 M²

III.3.1.6 ORGANISASI RUANG

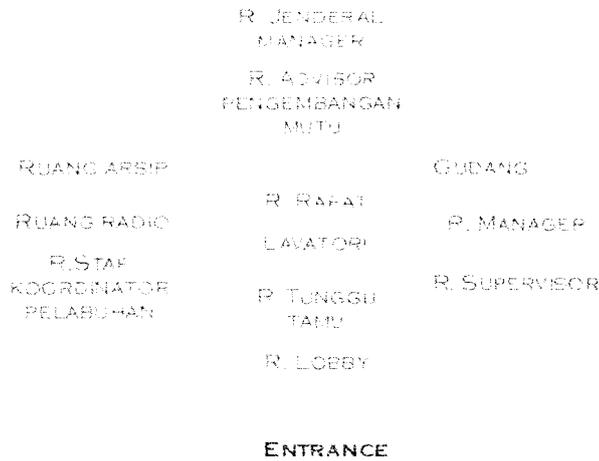
Kelompok dermaga



Kelompok terminal penumpang

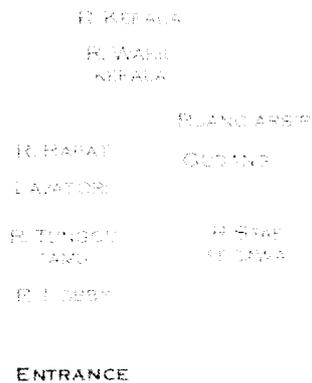


Kelompok pengelola TPKL



Kelompok fasilitas pelayanan umum

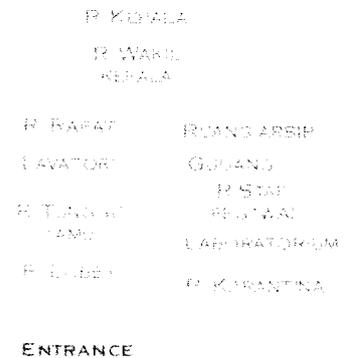
Administrator Pelabuhan Dan Bea cukai



KESEHATAN PELABUHAN



KARANTINA PELABUHAN



KPLP

P. KEPALA

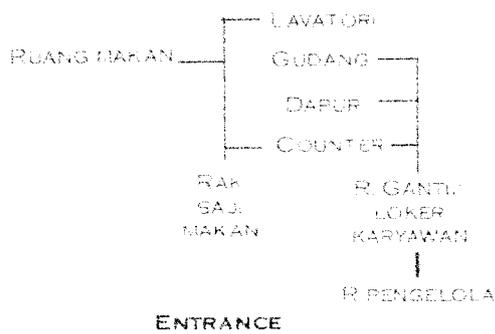
P. WAKIL
KEPALA

R. RAPAT	RUANG ARSIP
LAVATORI	GUDANG
	R. STAF
R. TUNGGU TAMU	PEGAWAI
	R. APREL
R. LOBBY	R. TAHANAN / BEL

ENTRANCE

Kelompok fasilitas penunjang

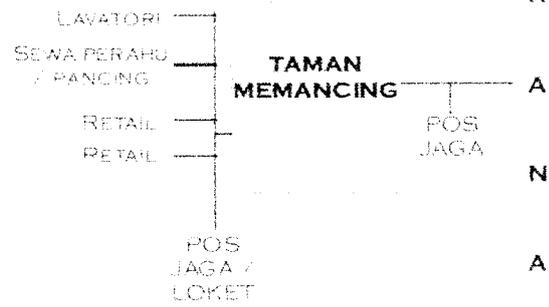
RESTORAN



ENTRANCE

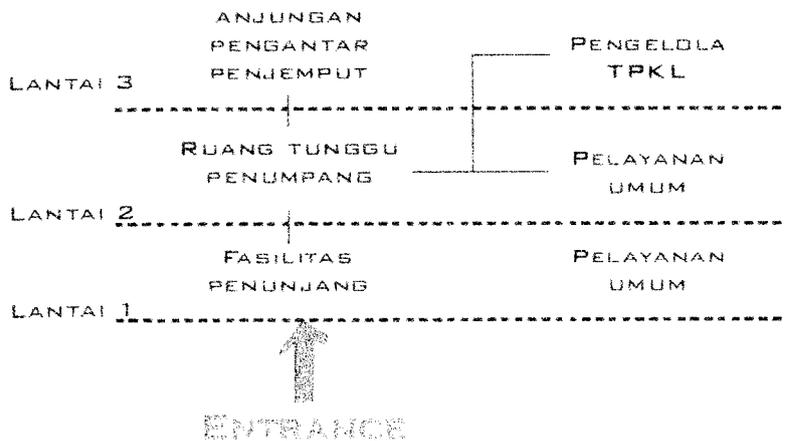
ENTRANCE

TAMAN MEMANCING



ENTRANCE

ORGANISASI RUANG KESELURUHAN

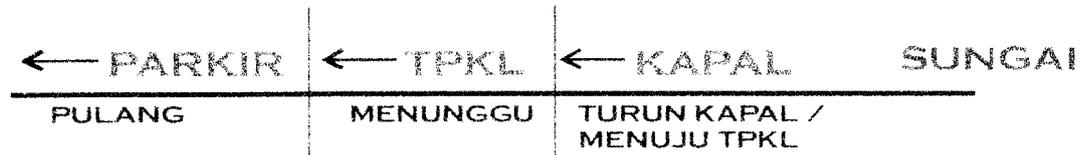


III.3.2 ANALISA TAPAK

Secara garis besar ada tiga tahapan kegiatan kegiatan yang terwadahi pada tapak bangunan meliputi tahap aktif dan pasif yang dilihat dari 2 (dua) orientasi / arah , yaitu :

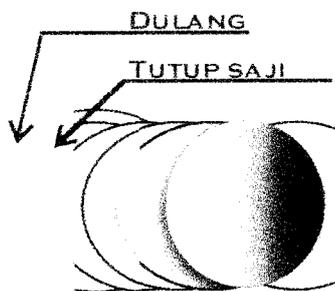
1. Dari sungai

- Tahap pertama (kegiatan aktif) yaitu menuju dermaga
- Tahap kedua (kegiatan pasif) yaitu menunggu di TPKL
- Tahap ketiga (kegiatan aktif) yaitu menuju tempat parkir / pulang



2. Dari darat / entrance darat

- Tahap pertama (kegiatan aktif) yaitu menuju TPKL
- Tahap kedua (kegiatan pasif) yaitu menunggu di TPKL
- Tahap ketiga (kegiatan Aktif) yaitu menuju kapal



BENTUK DASAR BANGUNAN

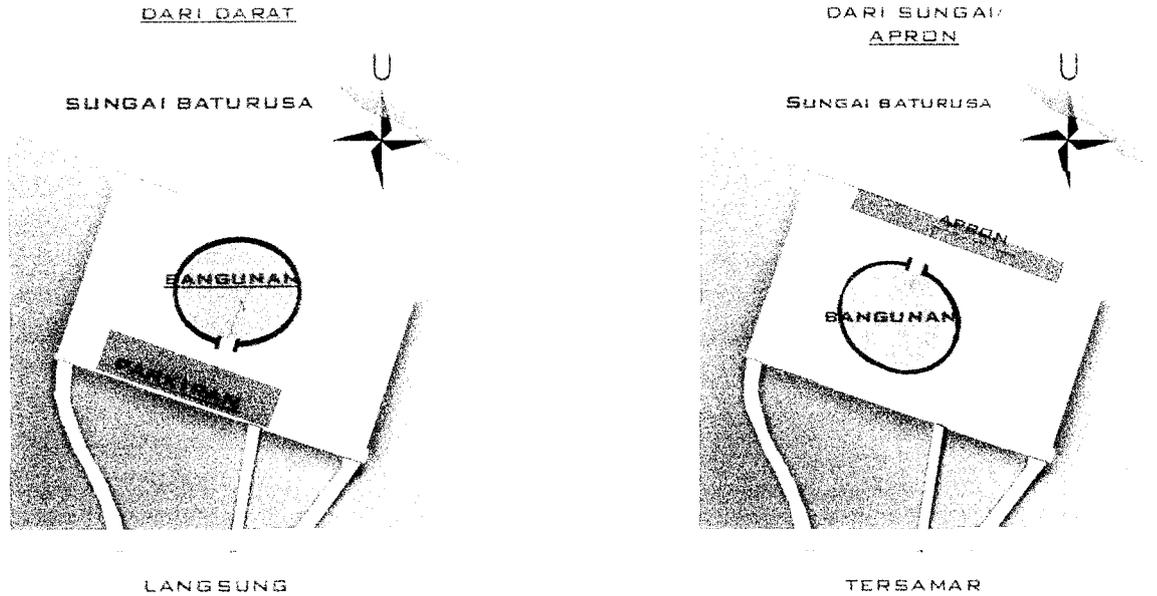
III.3.2.1 ANALISA TATARUANG LUAR

➤ RESPON TERHADAP LINGKUNGAN

Kapal yang akan bersandar di dermaga TPKL pelabuhan Pangkalbalam berukuran maksimum 6000 DWT dengan kebutuhan kedalaman sungai 6.8 m, sedangkan kedalaman

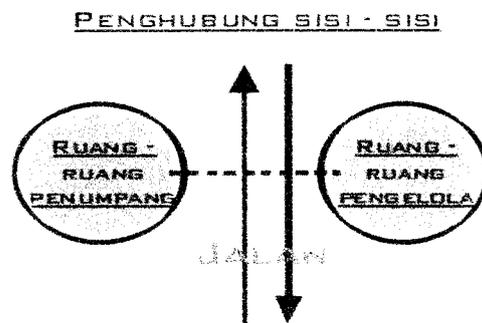
○ **PENCAPAIAN KE BANGUNAN**

Pencapaian kebangunan dibagi dua yaitu dari jalan darat ke bangunan dan dari sungai ke bangunan, dari jalan darat pencapaian diarahkan secara langsung sedangkan dari apron diarahkan secara tersamar.



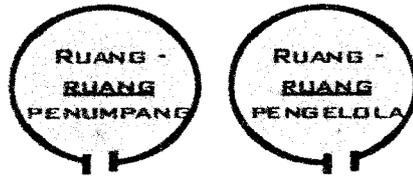
○ **HUBUNGAN RUANG DAN JALAN**

Adanya pemisahan antara ruang – ruang untuk penumpang dengan ruang – ruang pengelola, untuk itu diadakan penanda hubungan keduanya.



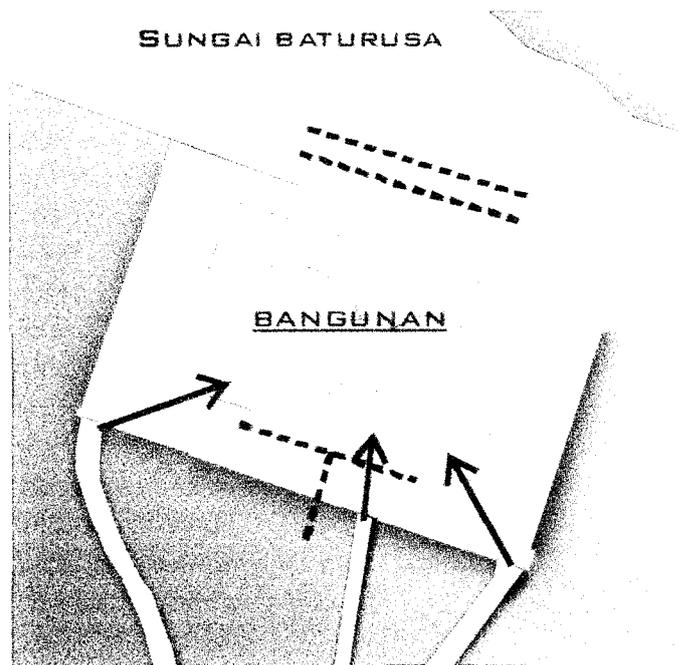
○ **JALAN MASUK KE DALAM / KE LUAR BANGUNAN**

Jalan masuk ke dalam / ke luar bangunan dibedakan antara penumpang dan pengelola.



➤ **POSISI DAN ORIENTASI**

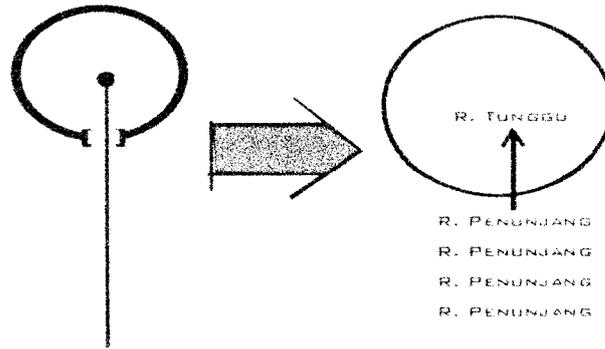
Posisi bangunan ditempatkan ditengah – tengah tapak yaitu tegak lurus dengan tiga jalam masuk ke Pelabuhan dan sejajar dengan sungai Baturusa, untuk mendapatkan orientasi yang jelas ke bangunan.



III.3.2.2 ANALISA TATARUANG DALAM

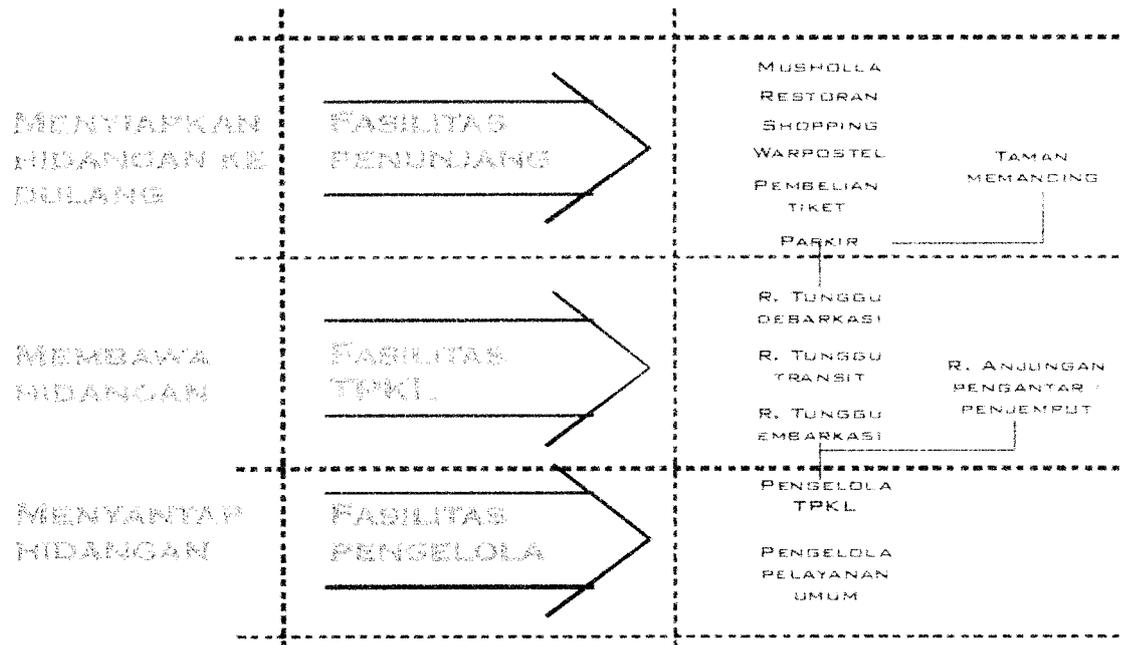
➤ **KOMPOSISI DENAH**

Bentuk dasar denah bangunan mengikuti bentuk dasar dulang yaitu lingkaran dan ruang – ruang sekunder diorganisasikan secara terpusat dengan konfigurasi alur gerak linier.



➤ **KONFIGURASI RUANG**

Ruang – ruang pada bangunan di konfigurasi secara linier mengikuti tahap tahap pada prosesi seperti sedulang yaitu menyiapkan, membawa, dan menyantap hidangan.



- o **proses menyiapkan hidangan ke dalam dulang dikiaskan menjadi kegiatan fasilitas penunjang**, karena kegiatan yang ada di dalamnya meliputi proses penumpang yang akan memasuki wadah (terminal), misalnya parkir, membeli tiket, membeli perbekalan, dan lain sebagainya.
- o **Membawa hidangan dikiaskan menjadi fasilitas TPKL**, karena terminal sebagai wadah penumpang khususnya

ruang tunggu hanya menampung kegiatan menunggu sama halnya dengan piring berisi makanan yang tetap berada pada dulang saat dibawa, sehingga ruang tunggu dikiaskan sebagai ruang pergeseran kegiatan.

- **Sedangkan Proses menyantap hidangan dikiaskan menjadi fasilitas pengelola**, karena didalam menyantap hidangan ada ketua mesjid / pemuka adat yang mendahului kegiatan tersebut dengan membaca doa dan sebagainya sehingga pengelola disini yang mendahului kegiatan sebelum menaiki kapal / berangkat.

➤ STRUKTUR DAN UTILITAS

Untuk struktur bangunan bagian bawah digunakan pondasi tiang pancang, bagian tengah / badan bangunan menggunakan struktur balok dan kolom, sedangkan bagian atas dikiaskan dari bentuk tutup saji yaitu kubah tetapi pada khususnya akan dilakukan pengolahan bentuk misalnya dengan pengurangan, dan penambahan bentuk – bentuk kubus.



STRUKTUR
ATAS
STRUKTUR
TENGAH
STRUKTUR
BAWAH

BAB IV

KONSEP PERANCANGAN

IV.1 KONSEP CITRA BANGUNAN

➤ KONSEP BENTUK

○ BENTUK (*FORM*) DASAR BANGUNAN

Bentuk massa bangunan didominasi oleh bentuk lingkaran dan kubah yang dikiaskan dari bentuk dulang dan tutup dulangnya dengan penambahan bentuk persegi serta kubus yang dikonfigurasi secara linier.

○ FASAD BANGUNAN

Fasad bangunan dikiaskan dari apa yang ada pada dulang yang meliputi piring-piring yang berisi makanan dan ditumpang dan penutup sajian didulang, hingga tutup saji yang dibuka saat akan menyantap hidangan.



➤ KONSEP WARNA, POLA DAN TEKSTUR.

- Warna, mengikuti warna yang terdapat pada tutup dulang yaitu kuning dan merah sehingga menjadi titik pandang (*view point*) kedua pada bangunan.
- Pola, pada pintu masuk utama yaitu terdapat pada bentukan yang menyerupai piring bertumpuk akan terdapat pola ukiran / ornamentasi, sedangkan pada bentukan seperti tutup dulang terbalik pola yang ada diambil dari pola jahitan tutup dulang tersebut.

- o Tekstur, untuk bagian yang bentuk tutup dulang yang mengalami pergeseran dibuat dengan transparan, sedangkan pada tutup dulang terbalik terjadi tekstur tumpang tindih.

IV.2 KONSEP BANGUNAN SEBAGAI LANDMARK

Untuk mendapatkan bangunan sebagai *landmark*, maka sosok bangunan harus terlihat jelas untuk itu diperlukan titik orientasi terhadap bangunan yang jelas. Dengan penambahan plaza pada gerbang utama serta arahan pandangan ke bangunan akan memperkuat citra bangunan sebagai *landmark*.

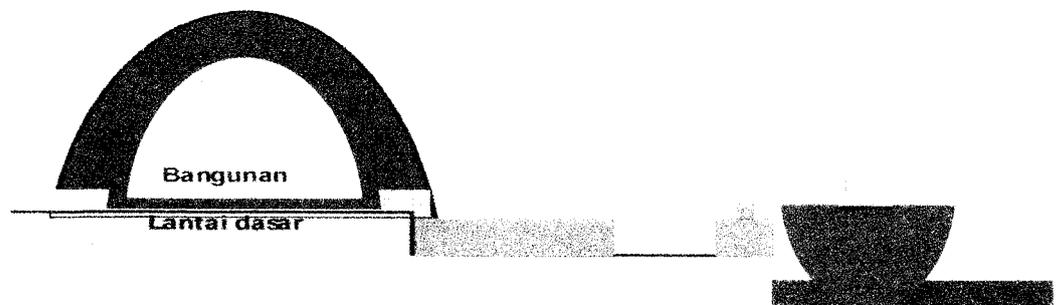
IV.3 KONSEP TAPAK

IV.3.1 KONSEP TATARUANG LUAR

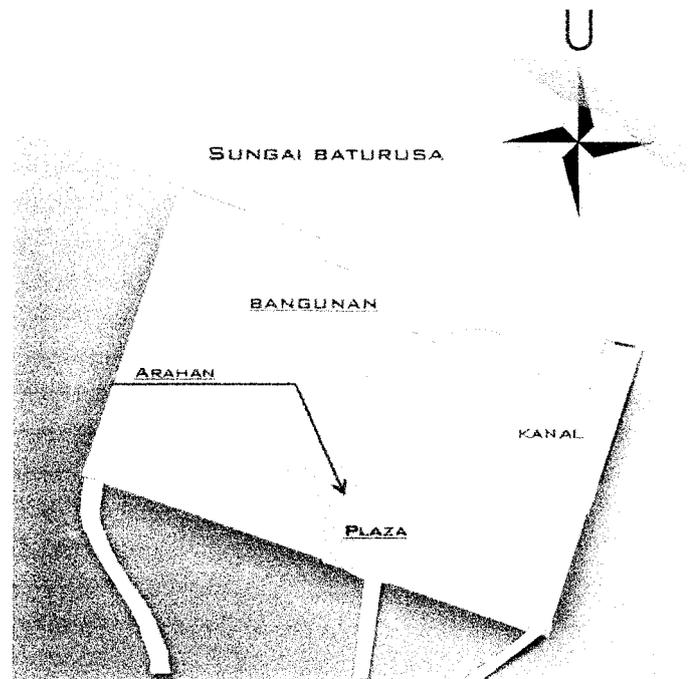
➤ Respon terhadap lingkungan

Ada beberapa konsep terhadap lingkungan misalnya :

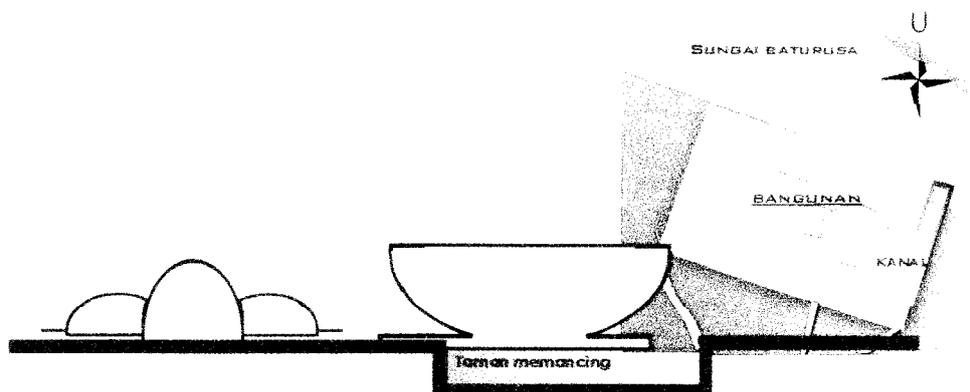
- o Ada bagian apron yang dinaikkan untuk mengantisipasi pergeseran pasang muka air sekaligus untuk mengarahkan penumpang ke kapal.



- o Plaza untuk menikmati sosok bangunan dan arahan dari plaza ke entrance utama.



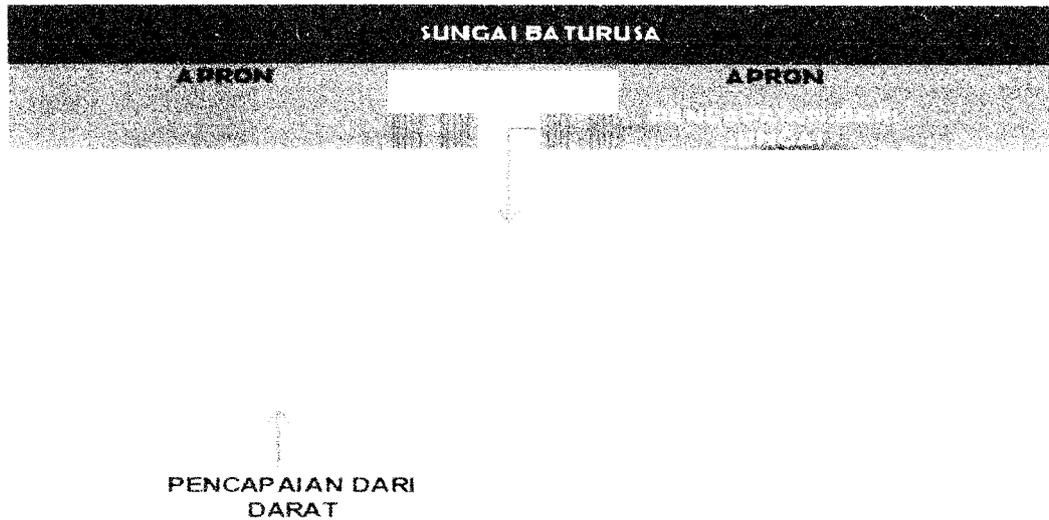
- o Pembuatan kanal untuk memasukkan air kedalam taman memancing. Selain memancing pengunjung juga dapat mandi / berenang pada kolam buatan dengan unsur air yang alami .
- o Dan Taman memancing yang melingkupi sebagian bangunan pengelola merupakan penyatuan unsur alami dengan buatan.



➤ **Sirkulasi dan pencapaian**

Sirkulasi untuk kendaraan dipisahkan dengan pejalan kaki, kendaraan yang masuk dari luar tapak langsung diarahkan ke tempat parkir, sedangkan untuk pejalan kaki langsung dari luar tapak diarahkan ke bangunan.

Pencapaian dibagi dua yaitu dari darat dan dari sungai, dari darat diarahkan langsung sedangkan dari apron tersamar.



➤ **Hubungan ruang dan jalan**

Menghubungkan ruang-ruang pengelola dengan ruang-ruang utama dan penunjang yang berbeda bentuk massa ruang-ruang yaitu dengan cara memberikan akses untuk melewati ruang-ruang.

IV.3.2 KONSEP TATARUANG DALAM

➤ **Konsep denah**

Bentuk dasar denah mengikuti bentuk dulang yaitu lingkaran dengan organisasi ruang dalam terpusat

➤ **Konsep konfigurasi ruang**

Ruang-ruang dikonfigurasi secara linier mengikuti tahapan dalam prosesi seperti sedulang mulai dari menyiapkan, membawa, dan menyantap hidangan.

IV.4 KONSEP STRUKTUR DAN UTILITAS

Untuk struktur bangunan bagian bawah digunakan pondasi tiang pancang, bagian tengah / badan bangunan menggunakan struktur balok dan kolom, sedangkan bagian atas dikiaskan dari bentuk tutup dulang yaitu kubah tetapi pada khususnya akan dilakukan pengolahan bentuk misalnya dengan pengurangan, dan penambahan bentuk-bentuk kubus.

Kubah yang ada tidak menggunakan kubah beton, tetapi menggunakan baja *hollow* lengkung yang ditumpu pada kolom struktur.

BAJA LENGKUNG

KOLOM BETON

V.1 SPESIFIKASI DESAIN

V.1.1 FUNGSI BANGUNAN

Pada dasarnya bangunan Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Pelabuhan Pangkalbalam – Pangkal Pinang berfungsi sebagai wadah kegiatan untuk melakukan fungsi perpindahan penduduk dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat atau sebaliknya. Fungsi redesain dimaksudkan untuk menata kembali tata ruang dalam guna dapat menampung seluruh kegiatan secara terpadu serta tata ruang luar yang dapat berfungsi ganda berupa kegiatan angkutan dan kegiatan rekreatif dengan tak lupa memasukkan unsur budaya yang dimiliki oleh kota Pangkal Pinang, salah satunya adalah upacara Sepintu Sedulang.

Fasilitas utama yang diwadahi untuk menampung kegiatan angkutan adalah terminal embarkasi maupun debarkasi serta terminal transit, lengkap dengan fasilitas penunjangnya seperti restoran dan kantin, retail souvenir, biro jasa dan travel, dan jasa pengiriman barang. Kegiatan angkutan juga didukung oleh fasilitas pengelola dan fasilitas pelayanan umum seperti administrasi pelabuhan, bea dan cukai, kesehatan pelabuhan, dan keamanan pelabuhan yaitu fasilitas karantina dan KPLP. Sementara kegiatan rekreatif difasilitasi oleh taman pemancingan dan penyewaan perahu.

V.1.2 UPACARA SEPINTU SEDULANG SEBAGAI CITRA BANGUNAN

Masyarakat Bangka Belitung percaya bahwa upacara Sepintu Sedulang merupakan ungkapan rasa syukur mereka terhadap Tuhan dan rasa kegotong royongan antar masyarakatnya. Upacara ini diangkat sebagai sumber transformasi desain karena dianggap memiliki ciri yang dapat langsung ditangkap indera manusia. Citra Sepintu Sedulang kedalam desain bangunan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Prosesi upacara Sepintu Sedulang ditransformasikan dengan metode *metafora intangible* ke dalam tata ruang luar dan dalam. Upacara Sepintu Sedulang meliputi tiga tahap prosesi yaitu menyiapkan hidangan ke dalam dulang, membawa dulang berisi makanan ke tempat tujuan, dan menyantap hidangan di dalam dulang.
2. Bentuk dulang yang digunakan pada upacara Sepintu Sedulang ditransformasikan dengan metode *metafora tangible* ke dalam bentuk bangunan, yaitu dapat terlihat pada :
 - Shape (bentuk bangunan)
 - Bentuk dasar bangunan adalah lingkaran menyerupai bentuk dasar dulang dan tutup dulang. Permainan gubahan massa terlihat pada pergeseran lingkaran saat tutup dulang dibuka.
 - Bentuk façade bangunan adalah bentuk dulang lengkap dengan piring-piring yang ditumpang dan tutup dulang. Permainan façade juga terlihat pada pergeseran tutup dulang ketika dibuka.
 - Dimensi (ukuran dan skala)

Bangunan dibuat agar dapat terlihat secara utuh-keseluruhan baik dari darat maupun dari sungai.
 - Warna, tekstur dan pola
 - Warna sebagai view point kedua mengambil warna kuning bersela merah seperti pada tutup dulang.
 - Sebagian besar pola diambil dari pola jahitan pada tutup dulang dengan pemanbahan ornamentasi pada sisi lainnya.
 - Terdapat tekstur tumpang tindih dan transparan.
 - Orientasi

Terdapat dua arah orientasi yaitu dari pintu masuk utama di darat dan dari sungai, sehingga akan terdapat dua entrance utama. Entrance pertama berasal dari area parkir sedangkan entrance kedua berasal dari area apron.

- o Inersia visual

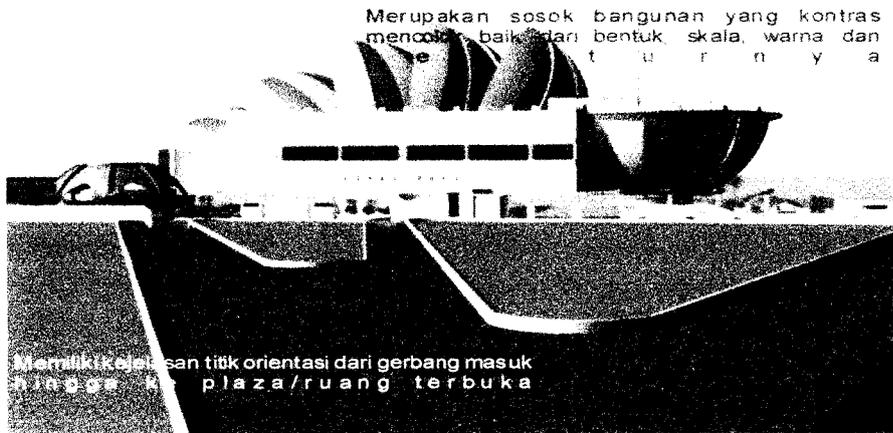
Point of interest akan terlihat pada bentuk tutup dulang.

V.1.3 BANGUNAN TPKL SEBAGAI LANDMARK KOTA

Terciptanya suatu landmark kota disebabkan adanya :

Skala/ proporsi bangunan yang monumental sehingga memiliki pengaruh kuat terhadap bangunan di sekitarnya.

Merupakan sosok bangunan yang kontras mencolok baik dari bentuk, skala, warna dan t u r n y a



Memiliki kejelasan titik orientasi dari gerbang masuk plaza/ruang terbuka

Fasade bangunan (tampak muka) sebagai landmark kota

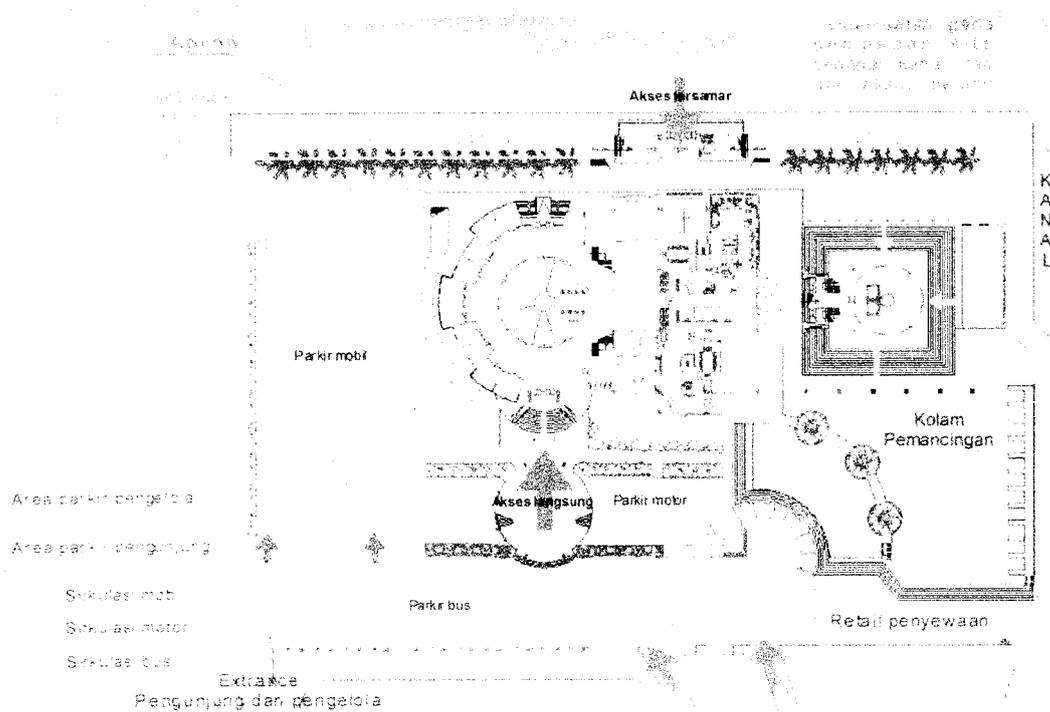
V.2 TRANSFORMASI DESAIN

V.2.1 PERENCANAAN TAPAK

Massa bangunan diletakkan tepat di tengah-tengah tapak yaitu tegak lurus dengan tiga jalan masuk utama ke pelabuhan dan sejajar dengan jalur sungai Baturusa. Hal ini dimaksudkan untuk mendapatkan orientasi atau arah pandang yang jelas dari gerbang masuk pelabuhan.

Secara umum tapak berbatasan langsung dengan Sungai Baturusa di sebelah Utara, pelabuhan Pertamina di sebelah Barat dan gudang PT.Timah di sebelah Timur, sehingga membentuk garis-garis sempadan yang dapat dimanfaatkan sebagai area yang mendukung fungsi pelabuhan. Diantaranya sempadan di sebelah timur tapak dimanfaatkan sebagai kanal dan akses perahu serta menghubungkan antara sungai Baturusa dengan kolam pemancingan. Sedangkan sempadan di sebelah utara dimanfaatkan sebagai

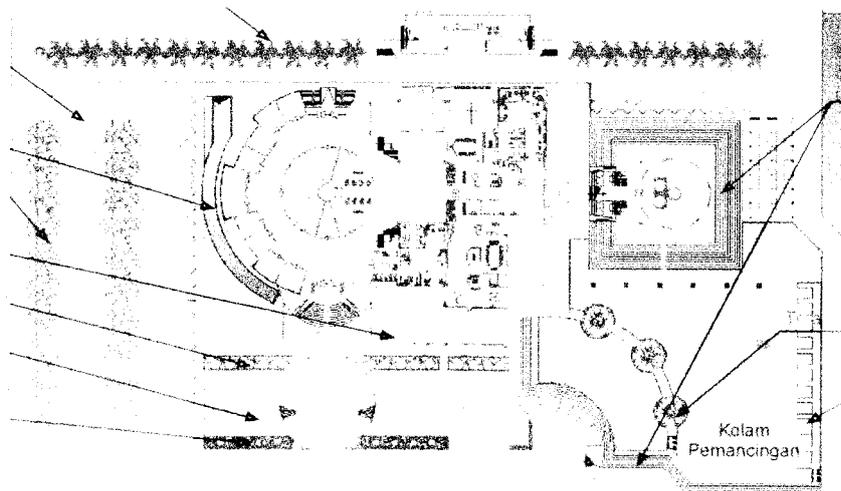
apron atau tempat penumpukan sebagai area pengalihan kegiatan dari dermaga ke bangunan.



Sirkulasi di dalam tapak

Pencapaian ke bangunan dapat dilalui melalui dua cara, yakni jalan darat berupa akses langsung dari gerbang pelabuhan hingga masuk ke area entrance bangunan utama, dan jalan sungai berupa akses tersamar dari apron menuju ke area ruang tunggu di lantai dua.

Area parkir dibagi menjadi area parkir pengunjung terletak di sebelah barat bangunan dan area parkir pengelola terletak di sebelah timur bangunan. Total kebutuhan luasan parkir untuk pengunjung adalah 3690 m² mampu menampung 82 kendaraan beroda empat, 84 kendaraan beroda dua dan 10 bus. Sedangkan kebutuhan luasan parkir pengelola mencapai 530 m² mampu menampung 12 kendaraan beroda empat dan 54 kendaraan beroda dua.



Vegetasi dan Ground Cover Tapak

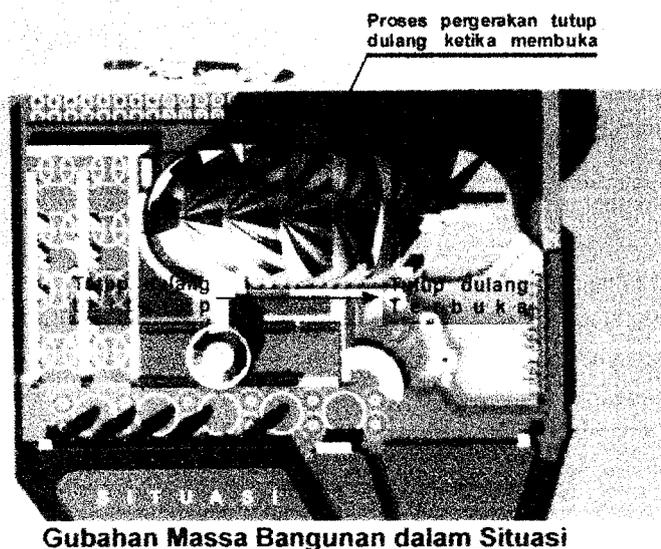
Pemilihan jenis vegetasi disesuaikan dengan fungsi dan kesan yang ingin diciptakan. Untuk daerah parkir diberi pohon peneduh jenis tanjung karena memiliki karakter beranting sederhana dan daunnya berpola menyebar sehingga dapat memberikan kesejukan di area parkir, selain itu dapat pula bermanfaat sebagai pembatas pandangan ke arah pelabuhan Pertamina. Jenis vegetasi lain yang dipilih adalah palem raja dan bambu cina. Bentuknya yang langsing tidak akan menutupi arah pandangan ke bangunan, juga berbagai tanaman hias seperti aster, sutera bombay, krokot dan teh-tehan.

Sementara bahan penutup tanah (ground cover) untuk hampir seluruh tapak bangunan adalah konblok berpola yang dinilai lebih ekonomis. Konblok dipasang pada area entrance hingga ke area parkir dan area apron. Tangga melingkar yang berada di sisi barat bangunan menggunakan terazo dengan pecahan kaca, sementara tangga area pemancingan menggunakan terazo dengan pecahan granit, karena terazo dengan bahan pecahan dapat membuat permukaannya lebih kasar sehingga aman digunakan.

Taman pemancingan sebagai unsur penyatu antara unsur buatan (bangunan) dengan unsur alami (sungai) dibuat dengan model pengerukan. Air sungai dimasukkan melalui kanal yang juga berfungsi sebagai akses perahu. Taman pemancingan memiliki fasilitas penyewaan perahu dan peralatan pancing, sehingga pengunjung tidak hanya dapat memancing pada area yang telah disediakan namun juga dapat dengan menyewa perahu.

V.2.2 GUBAHAN MASSA

Bentuk dasar denah mengambil bentuk dasar dulang yaitu lingkaran dengan permainan pada pergeseran bentuk ketika tutup dulang mengalami proses dari tertutup hingga ke terbuka. Proses pergeseran bentuk ini akan terlihat jelas pada denah lantai teratas.



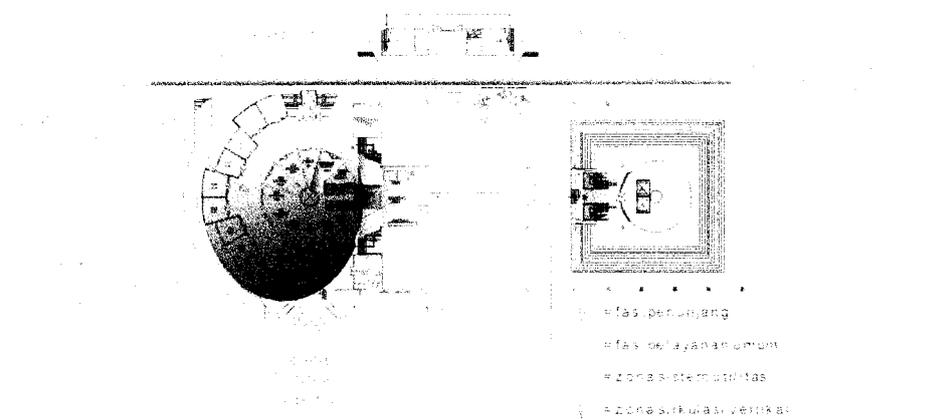
Bangunan terdiri atas lima lantai dengan zoning ruang pada lantai satu sebagai zona penunjang dan pelayanan umum, zona lantai dua sebagai area ruang tunggu penumpang dilengkapi fasilitas restoran, zona lantai tiga dan empat sebagai area rental office dan pengelola, dan zona lantai lima sebagai area pengantar dan penjemput dilengkapi fasilitas café.

1. Tata Ruang Dalam

Tata ruang dalam memiliki pola konfigurasi ruang linear mengikuti tahap-tahap pada prosesi Sepintu Sedulang :

- Menyiapkan hidangan, dikiaskan dengan aktivitas penunjang yakni aktivitas penumpang sebelum memasuki wadah terminal seperti parkir, retail souvenir dan jasa, dan restoran.
- Membawa dulang berisi hidangan ke tempat tujuan, dikiaskan sebagai aktivitas utama penumpang ketika memasuki terminal, seperti ruang tunggu embarkasi maupun debarkasi.
- Menyantap hidangan dimulai oleh pemuka adat dikiaskan dengan aktivitas pengelola sebagai pendahulu segala kegiatan di terminal

➤ Denah Lantai 1



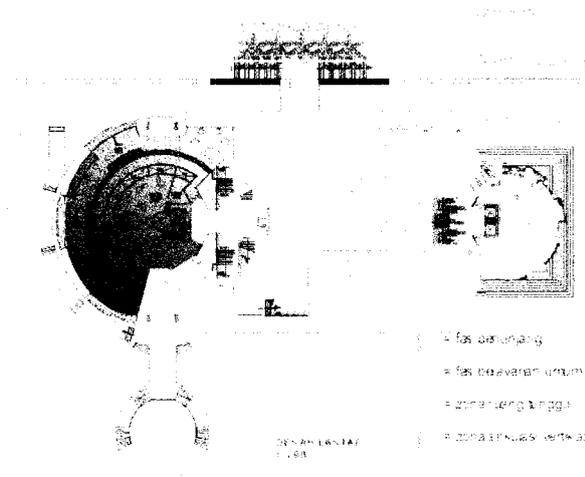
Zonning Ruang Lantai 1

Penzonningan ruang pada lantai satu terpusat dengan fasilitas retail sebagai sentralnya, sehingga memudahkan akses menuju ruang tunggu penumpang di lantai dua, dikarenakan akses menjadi sangat mudah terlihat dari entrance masuk utama.

Jenis Kegiatan	Kebutuhan Ruang	Kapasitas	Luas (m ²)	Unit	Luas total
Fas. Penunjang	Retail souvenir	Asumsi	20.00 m ²	10	200.00 m ²
	Retail biro jasa perjalanan	asumsi	14.00 m ²	4	56.00 m ²
	Retail info penginapan	asumsi	14.00 m ²	1	14.00 m ²
	Tour & travel	asumsi	14.00 m ²	3	42.00 m ²
	Warpostel	asumsi	42.00 m ²	1	42.00 m ²
	Pengiriman logistik	asumsi	42.00 m ²	1	42.00 m ²
					396.00 m ²
Fas. Pelayanan Umum	Kantor karantina	-	579.20 m ²	1	579.20 m ²
	Kantor KPLP	-	417.20 m ²	1	417.20 m ²
					996.40 m ²
Fas. Service Bangunan	rg utilitas	asumsi	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	rg mekanik	asumsi	25.00 m ²	1	25.00 m ²
	rg keamanan	asumsi	14.00 m ²	1	14.00 m ²
					169.00 m ²

Tabel Kebutuhan dan Besaran Ruang Lt.1

➤ **Denah Lantai 2**



Zonning Ruang Lantai 2

Aktivitas utama pada lantai ini terpusat pada fasilitas ruang tunggu dan fasilitas restoran. Kedua fasilitas ini berada pada zoning yang berdekatan guna kemudahan aktivitas penumpang, khususnya penumpang embarkasi. Ruang tunggu penumpang embarkasi sendiri dapat menampung 840 kursi dengan luasan ±870 m², 330 kursi untuk ruang tunggu penumpang debarkasi dan 220 kursi untuk ruang tunggu penumpang transit.

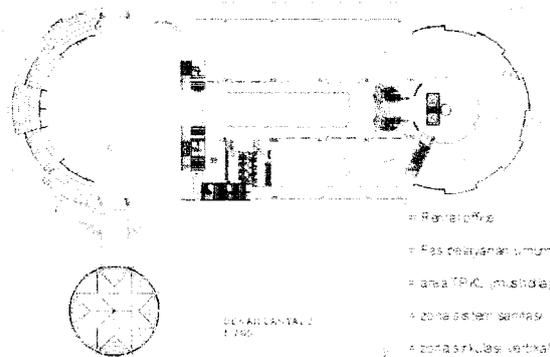
Lavatory disediakan dengan 10 kamar mandi, 14 urinoir dan 10 bidet bagi penumpang embarkasi. Penumpang debarkasi dan

transit dilayani masing-masing dengan 2 kamar mandi, 4 urinoir, dan 3 bidet.

Jenis Kegiatan	Kebutuhan Ruang	Kapasitas	Luas (m ²)	Unit	Luas total
Fas. TPKL	Ruang tunggu Embarkasi	-	873.60 m ²	1	873.60 m ²
	Ruang tunggu Debarkasi	-	160.00 m ²	2	320.00 m ²
	Ruang tunggu Transit	-	205.40 m ²	1	205.40 m ²
	Ruang pengambilan bagasi	-	51.60 m ²	1	51.60 m ²
					1450.60 m ²
Fas. Pelayanan Umum	Klinik	-	73.10 m ²	1	73.10 m ²
	Apotek	-	100.70 m ²	1	100.70 m ²
	Kantor Bea dan Cukai	-			281.00 m ²
					454.80 m ²
Fas. penunjang	Restoran	120 org	468.00 m ²	1	468.00 m ²
	area pengelola dan pelayanan restoran	asumsi	314.00 m ²	1	314.00 m ²

Tabel Kebutuhan dan Besaran Ruang Lt.2

➤ Denah Lantai 3



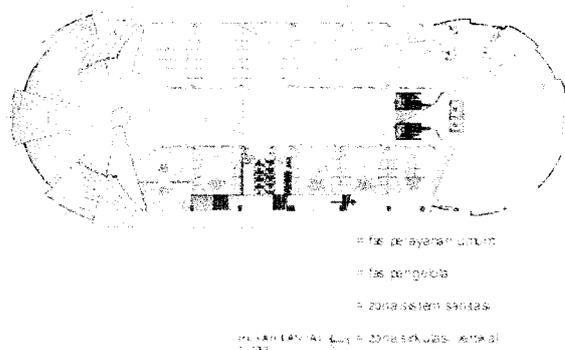
Zonning Ruang Lantai 3

Lantai tiga lebih diperuntukkan sebagai fasilitas rental office dengan berbagai macam type ruang yang tersusun secara linear. Musholla diletakkan pada lantai ini untuk mendapatkan suasana yang private, selain itu mudah diakses baik oleh penumpang maupun oleh pengelola.

Jenis Kegiatan	Kebutuhan Ruang	Kapasitas	Luas (m ²)	Unit	Luas total
Fas. Pelayanan Umum	Kantor kesehatan pelabuhan	-	670.60 m ²	1	670.60 m ²
	Rental office	type A	130.00 m ²	5	650.00 m ²
		type B	317.00 m ²	2	634.00 m ²
		type C	100.00 m ²	3	300.00 m ²
					2254.60 m ²
Fas. penunjang	musholla	asumsi	270.00 m ²	1	270.00 m ²

Tabel Kebutuhan dan Besaran Ruang Lt.3

➤ Denah Lantai 4



Zonning Ruang Lantai 4

Ruang-ruang yang membutuhkan tingkat keprivasian yang tinggi seperti kegiatan pengelola pelabuhan diletakkan pada lantai ini. Sama seperti halnya ruang-ruang dilantai 3, ruang-ruang di lantai ini terkonfigurasi secara linear dengan selasar disekitar void sebagai penghubung antar ruang. Void yang menerus hingga ke lantai dua selain sebagai jalur sirkulasi udara juga dapat dimanfaatkan pengelola untuk mengawasi kegiatan terminal.

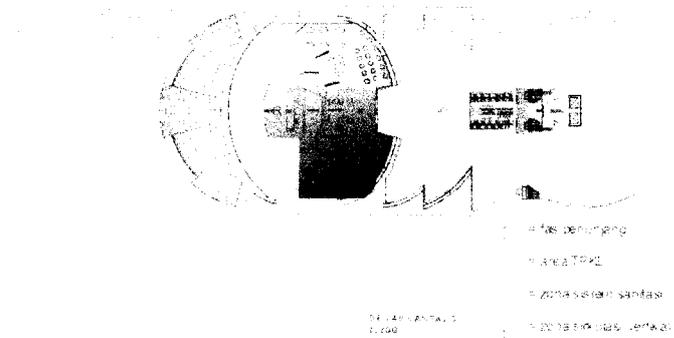
Jenis Kegiatan	Kebutuhan Ruang	Luas (m ²)	Unit	Luas total
Fas Pengelola	jenderal manager	100.00 m ²	1	100.00 m ²
	manager teknik	100.00 m ²	1	100.00 m ²
	supervisor sistem informasi	100.00 m ²	1	100.00 m ²
	supervisor urusan terminal	100.00 m ²	1	100.00 m ²
	koord pelabuhan	100.00 m ²	1	100.00 m ²
	advisor pengembangan mutu	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	manager pelayanan jasa pelayaran	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	supervisor rencana/pengendalian	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	supervisor kapal dan barang	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	ruang rapat	130.00 m ²	1	130.00 m ²
	ruang radio	130.00 m ²	1	130.00 m ²
				1280.00 m ²
Fas Pelayanan Umum	Kantor administrator pelabuhan	671.50 m ²	1	671.50 m ²

Tabel Kebutuhan dan Besaran Ruang Lt.4

➤ Denah Lantai 5

Lantai lima dimanfaatkan sebagai area fasilitas TPKL berupa ruang tunggu bagi pengantar maupun penjemput dilengkapi dengan anjungan pengantar di luar. Memiliki daya tampung lebih dari 280 kursi, dilengkapi dengan sarana lavatory sebanyak 12 kamar mandi, 6 urinoir, dan 5 bidet. Ruang bersifat lebih terbuka karena

terletak pada lantai teratas sehingga sistem sirkulasi berupa pengahawaan alami.



Zonning Ruang Lantai 5

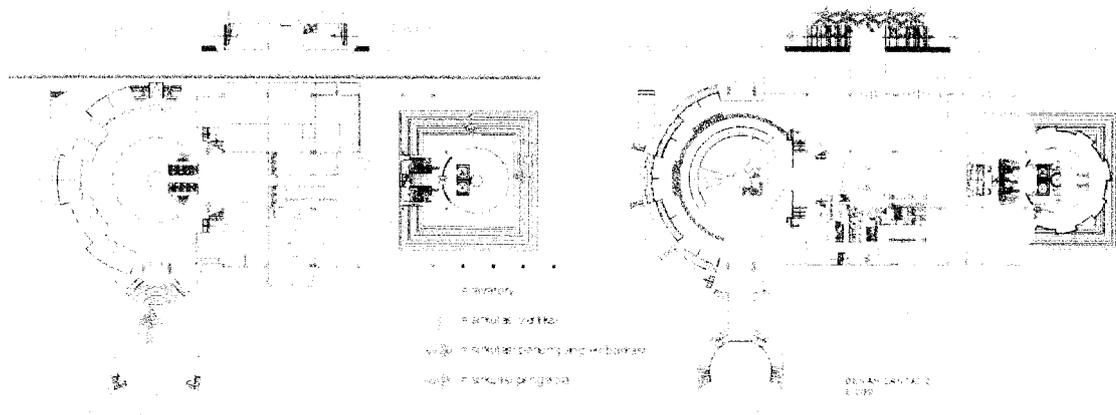
Jenis Kegiatan	Kebutuhan Ruang	Kapasitas	Luas (m ²)	Unit	Luas total
Fas TPKL	Ruang tunggu	-	750.00 m ²	1	750.00 m ²
	Penjemput/Pengantar	-	1384.00m ²	1	1384.00 m ²
	Anjungan pengantar	-			2134.00 m ²
Fas penunjang	café	asumsi	696.00 m ²	1	696.00 m ²

Tabel Kebutuhan dan Besaran Ruang Lt.5

2. Sistem Sirkulasi

Umumnya sistem sirkulasi terdiri atas sirkulasi horisontal dan sirkulasi vertikal. Sirkulasi horisontal dapat dijabarkan sebagai berikut :

- Sirkulasi penumpang embarkasi



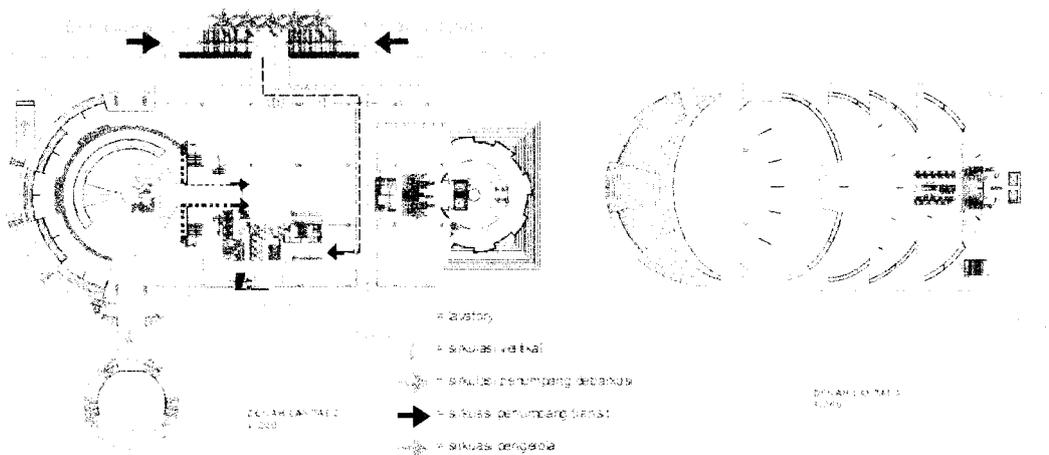
Sirkulasi Horizontal Penumpang pada Lt.1 dan Lt.2

Sirkulasi penumpang embarkasi dimulai dari entrance utama langsung menuju hall utama. Disini sirkulasi terpecah menjadi dua,

yaitu langsung menuju tangga ke lantai dua disisi selatan atau penumpang terlebih dahulu berputar mengitari retail penjualan souvenir dan jasa menuju tangga di sisi utara. Dilantai dua sendiri, penumpang langsung diarahkan menuju ruang tunggu embarkasi untuk kemudian turun menuju apron.

Sirkulasi pengelola dimulai dari tangga entrance di sisi timur bangunan tepat di samping area parkir pengelola. Dari lantai satu pengelola pun langsung diarahkan ke lantai dua, tiga dan empat tanpa berhubungan langsung dengan sirkulasi penumpang.

➤ **Sirkulasi penumpang debarkasi dan transit**



Sirkulasi Horizontal Penumpang pada Lt.2 dan Lt.5

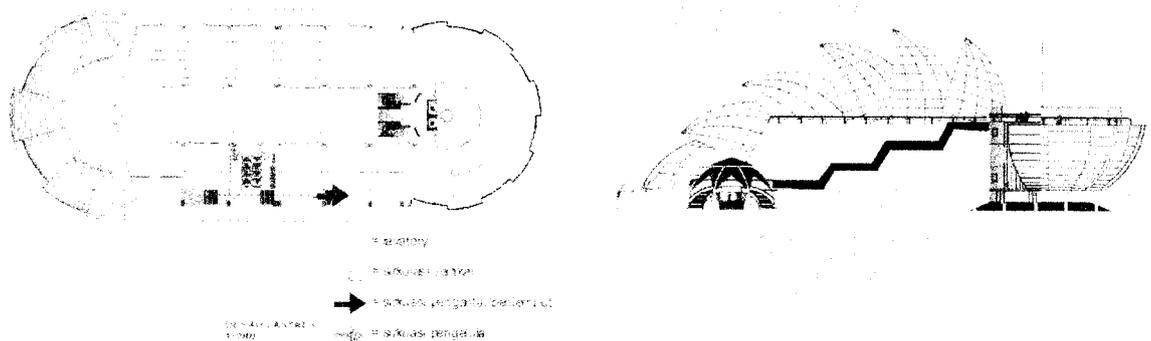
Sirkulasi penumpang debarkasi dan transit berasal dari apron pelabuhan. Penumpang langsung diarahkan melalui tangga menuju ruang tunggu penumpang debarkasi dan transit di lantai dua. Penumpang yang menitipkan barangnya melalui bagasi dapat mengambil di ruang pengambilan bagasi yang berada di ruang tunggu debarkasi.

Pintu keluar bagi penumpang debarkasi langsung diarahkan menuju pintu keluar di sisi selatan kemudian menyusuri balkon. Dari balkon sirkulasi penumpang terpecah menjadi dua. Arah pertama langsung menuju area parkir mobil di sisi barat bangunan,

sedangkan arah kedua melewati tangga di atas entrance utama menuju area parkir bus dan motor.

Sementara sirkulasi bagi pengantar langsung diarahkan menuju tangga di sisi selatan tepatnya dibelakang lavatory. Biasanya pengantar hanya diperbolehkan mengantar sampai di pintu masuk ruang tunggu, sehingga disediakan tempat bagi pengantar di lantai lima berupa anjungan pengantar. Sementara bagi penjemput dapat menunggu penumpang debarkasi juga dilantai lima pada ruang tunggu penjemput dengan sirkulasi yang sama dengan sirkulasi pengantar.

Sistem sirkulasi vertikal utama diletakkan pada bagian timur bangunan berupa ruang tangga darurat dan ruang lift, baik lift untuk pengunjung maupun pengelola dan lift barang. Sistem sirkulasi vertikal yang khusus digunakan oleh pengantar dan penjemput terdapat pada bagian selatan bangunan, berupa tangga menerus dari lantai dua hingga ke lantai lima.

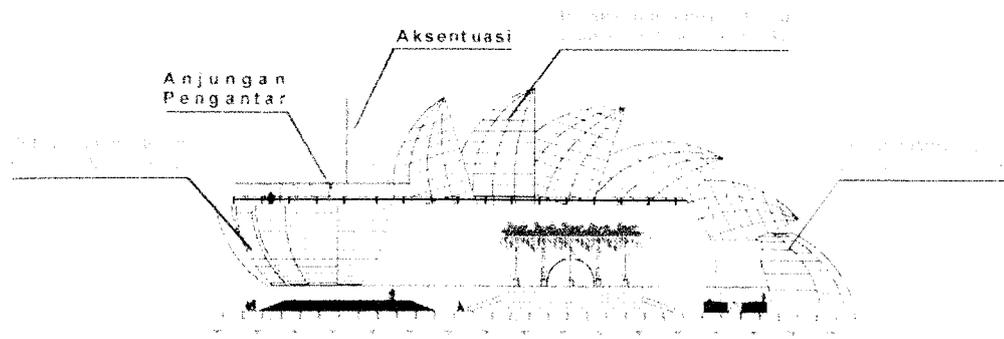


Sirkulasi Vertikal Penumpang/Pengunjung dan Pengelola

V.2.3 PENAMPILAN BANGUNAN

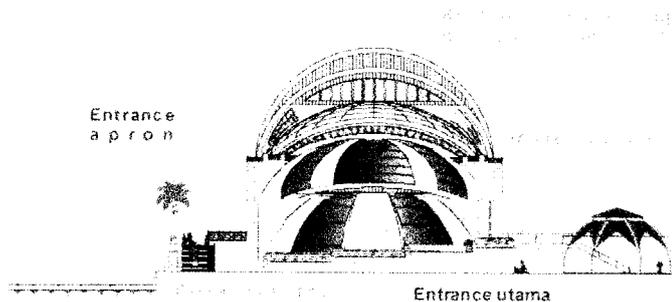
Penampilan bangunan menjadi hal yang paling penting untuk menampilkan citra Sepintu Sedulang. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, citra yang diambil dari Sepintu Sedulang adalah bentuk tutup dulang yang mengalami perubahan bentuk dari keadaan tertutup ke keadaan terbuka, seperti yang terlihat pada tampak depan maupun tampak dari sungai.

Permainan bentuk kubah ini dipertegas dengan aksentuasi di ujung pergeseran agar pergeseran tidak terlihat terputus.



Tampak dari Sungai Baturusa

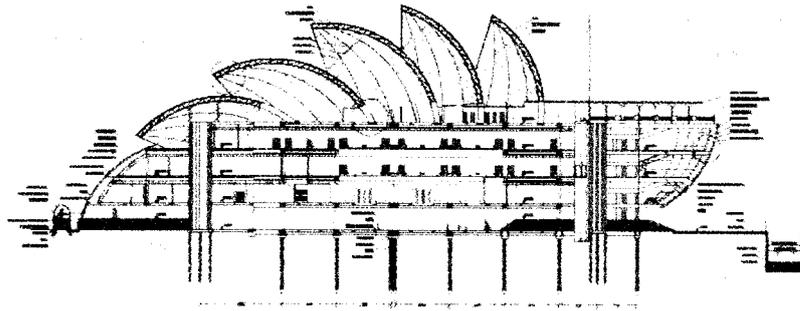
Pada tampak samping kiri, kesan tutup dulang yang bergeser akan kurang tegas, sehingga perlu penegasan lain agar citra yang ingin ditonjolkan tidak hilang, yaitu dengan memberi kontras berupa warna yang diadaptasi langsung dari warna yang biasa digunakan pada dulang dan tutup dulang. Pada dulang atau pada alas bangunan digunakan warna putih, sedangkan pada tutup dulang atau kubah digunakan warna kuning bersela merah. Pemberian pola jahitan pada kubah juga pada kubah entrance guna mempertegas citra.



Tampak dari Pelabuhan Pertamina

V.2.4 SISTEM STRUKTUR DAN KONSTRUKSI

Secara umum sistem struktur bangunan TPKL Pelabuhan Pangkalbalam terbagi atas sub struktur, struktur atas dan struktur atap. Sub strukturnya menggunakan pondasi tiang pancang dengan kedalaman lebih dari 10 m, mengingat kondisi tanahnya yang berada di tepian sungai.



Potongan Membujur Bangunan

Struktur atas atau struktur tengahnya sebagian besar menggunakan struktur kolom dan balok dengan konstruksi beton bertulang. Namun, untuk bagian timur bangunan yaitu bagian mangkokan tidak memiliki kolom namun disangga dengan core, sementara lantai betonnya disangga dengan konstruksi baja I. Finishing lantai sebagian besar menggunakan lantai keramik sementara bagian timur bangunan menggunakan lantai parquette karena lebih ringan.

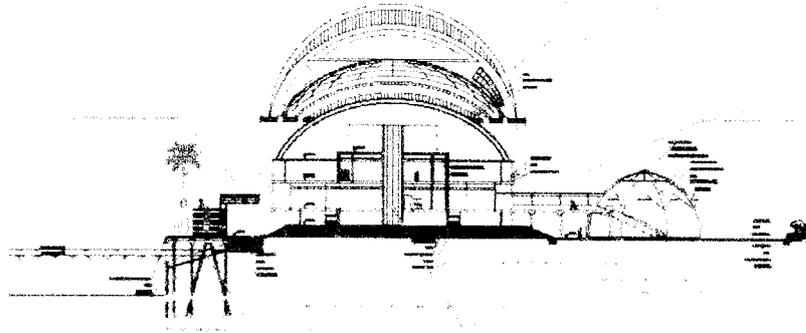
Struktur atap tidak menggunakan kubah beton bertulang, namun diganti dengan rangka-rangka dari baja hollow agar terkesan lebih ringan. Bahan penutup atapnya dipilih jenis GRC untuk setiap kubahnya sedangkan untuk bagian mangkokan baik tertutup maupun terbuka menggunakan tegola milano.



Detail Struktur Atap

Bahan penutup atap untuk area-area entrance dan selasar di sisi barat bangunan menggunakan polykarbonat, demikian pula dengan bahan penutup atap pada area parkir motor pengelola. Untuk menghindari sinar

matahari yang berlebih pada ruang tunggu penjemput di lantai lima, digunakan jenis kaca reflektif.



Potongan Melintang Bangunan

V.2.5 SISTEM UTILITAS

1. Sanitasi dan Air Bersih

Sistem pengaliran air bersih di dalam bangunan menggunakan sistem *down feed* untuk memudahkan dalam perawatan dan operasional pompa dengan penyediaan air bersih utama dari PAM. Pompa dan bak penampungan air sementara diletakkan pada lantai satu untuk kemudian dialirkan ke bak penampungan air di lantai teratas untuk di distribusikan ke fixture-fixture.

Sedangkan sistem sanitasi di dalam bangunan dilakukan dengan memisahkan jenis buangan baik dalam penyaluran maupun dalam pengolahan, yaitu:

- Kotoran padat, yaitu buangan padat dari wc
- Air kotor, yaitu air buangan dari bidet dan urinoir
- Air bekas, yaitu air buangan dari wastafel dan bak mandi

Pembuangan berakhir di sumur peresapan, sementara buangan air hujan ditampung pada sumur peresapan air hujan untuk kemudian dialirkan ke riol kota/sungai.

Sistem pengaliran air sungai ke dalam kolam pemancingan dilakukan dengan pembuatan kanal di sisi timur tapak. Tidak diperlukan pintu air atau tanggul penahan air selain di sisi selatan dan sisi-sisi yang bersinggungan dengan bangunan.

2. Pengkondisian Udara

Sistem pengkondisian udara di dalam bangunan menggunakan sistem udara alami yang didukung dengan bukaan bangunan dan sistem udara buatan yang didukung dengan AC multi dan AC unit. Standard dasar AC unit mampu menghasilkan 1pk hingga 3pk, sedangkan AC multi mampu menghasilkan 12pk hingga 15pk. 1pk adalah satuan udara yang mampu dihasilkan AC untuk dapat membuat udara satu ruangan cukup dingin dan bersih, sedangkan 1pk sendiri mewakili $4m \times 4m \times 3m$ atau $48m^3$.

Berikut daftar kebutuhan pengkondisian udara buatan :

Jenis Ruang	Vol ruang	Vol udara	Std	Keb AC
LT.1 Kantor karantina				
lobby	218.5 m ³	4.5 pk	3 pk	1 ac unit
rg rapat	172.9 m ³	3.6 pk	1 pk	1 ac unit
rg staf	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
rg kepala	57.0 m ³	1.2 pk	1 pk	1 ac unit
rg wakil kepala	57.0 m ³	1.2 pk	1 pk	1 ac unit
Kantor KPLP				
rg rapat	188.1 m ³	4.0 pk	3 pk	1 ac unit
rg staf	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	3 ac unit
rg kepala	66.5 m ³	1.4 pk	1 pk	1 ac unit
rg wakil kepala	66.5 m ³	1.4 pk	1 pk	1 ac unit
LT.2 Ruang tunggu				
embarkasi	3319.7 m ³	69.2 pk	15 pk	5 ac multi
debarkasi	1216.0 m ³	25.3 pk	15 pk	2 ac multi
transit	780.5 m ³	16.3 pk	15 pk	1 ac multi
Restoran				
area makan	1778.4 m ³	37.1 pk	15 pk	2 ac multi
pengelola restoran	298.3 m ³	6.2 pk	3 pk	2 ac unit
LT.3 Rental office				
type A	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
type C	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
LT.4 Pengelola pelabuhan				
jenderal manager	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
manager teknik	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
sopsor sis. informasi	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
spsvsor urs. terminal	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
koord pelabuhan	380.0 m ³	8.0 pk	3 pk	2 ac unit
advs pengemb mutu	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
mnger plyn jasa	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
spsvsor pengendalian	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
spsvsor kapal&barang	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
rg rapat	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit
rg Radio	494.0 m ³	10.3 pk	3 pk	3 ac unit

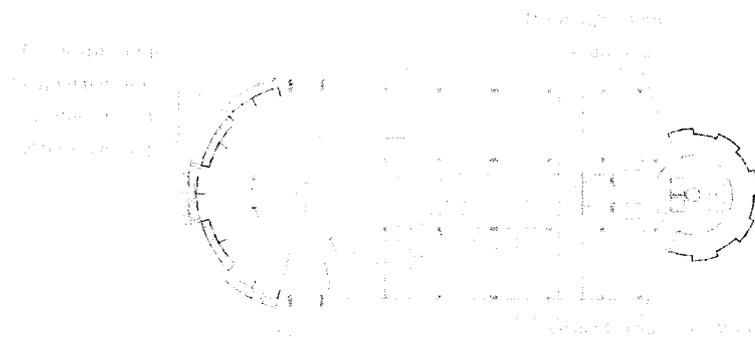
Tabel Kebutuhan AC unit maupun multi

3. Rencana Elektrikal

Sumber listrik utama berasal dari PLN sedangkan generator sebagai sumber listrik cadangan. Generator hanya digunakan untuk mendukung fungsi-fungsi vital seperti area ruang tunggu dan fungsi komunikasi guna memperlancar aktivitas terminal.

Penggunaan lampu tidak hanya sebagai sumber cahaya buatan namun juga sebagai alat memperkuat citra bangunan di malam hari. Jenis lampu yang digunakan tidak saja menerangi bangunan dari luar namun juga dari dalam bangunan :

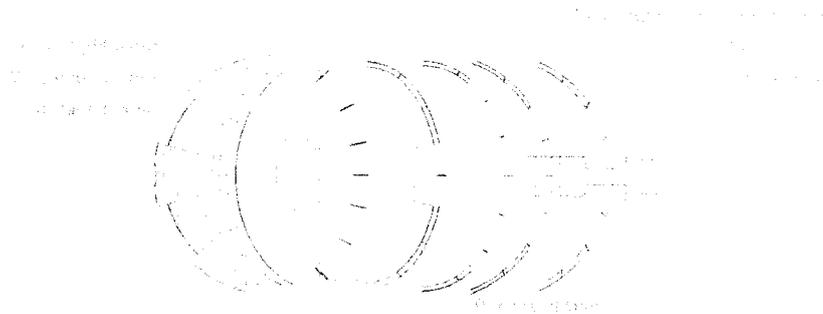
- Lampu di dalam bangunan



Rencana Titik Lampu Lt.2

- Downlight lamp, digunakan hampir di setiap area publik.
- Recessed mounted lamp (lampu dengan bantalan). Cahaya yang dihasilkan besar sehingga mampu menerangi area-area yang luas seperti area ruang tunggu, selain itu cahaya yang dihasilkan dapat terlihat dari luar bangunan sehingga seolah cahaya menembus ke luar bangunan.
- Recessed suspended lamp, hampir sama dengan jenis recessed lamp, namun pemasangan tidak menempel pada plafond tapi tergantung. Digunakan untuk menerangi void.
- Suspended mounted lamp atau lampu gantung, digunakan pada area restoran dan café sebagai unsur estetika.
- Surfaced lamp (lampu yang muncul di permukaan), digunakan pada retail, lavatory dan selasar.

- Lampu di luar bangunan
 - Street lamp, digunakan di area parkir dan apron.
 - Ground floodlight, lampu sorot yang diletakkan di dalam rumput maupun di dalam pasangan konblok untuk menyorot bangunan.
 - Floodlight for building façade, lampu sorot yang diletakkan pada area balkon lantai lima guna menyoroti kubah bangunan

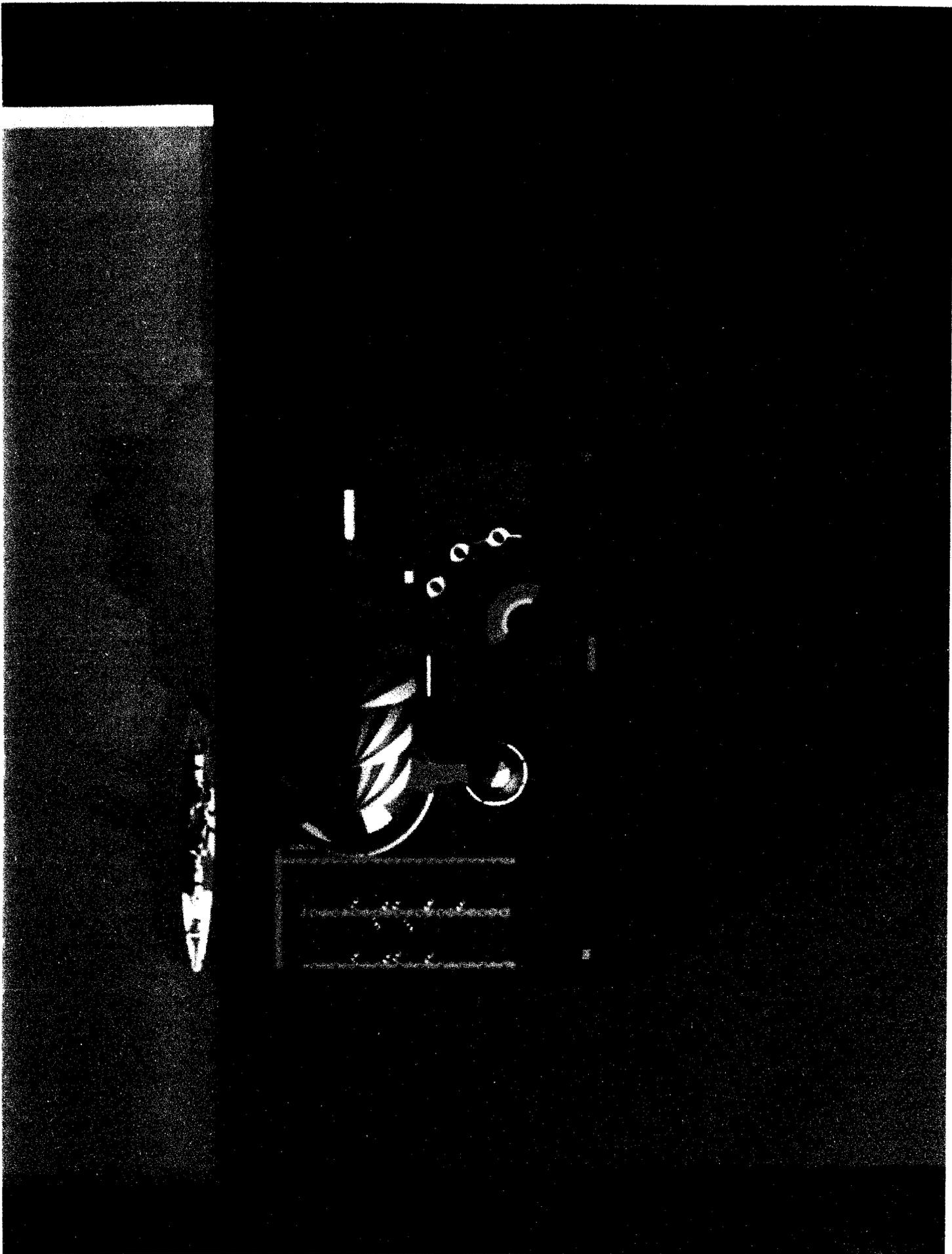


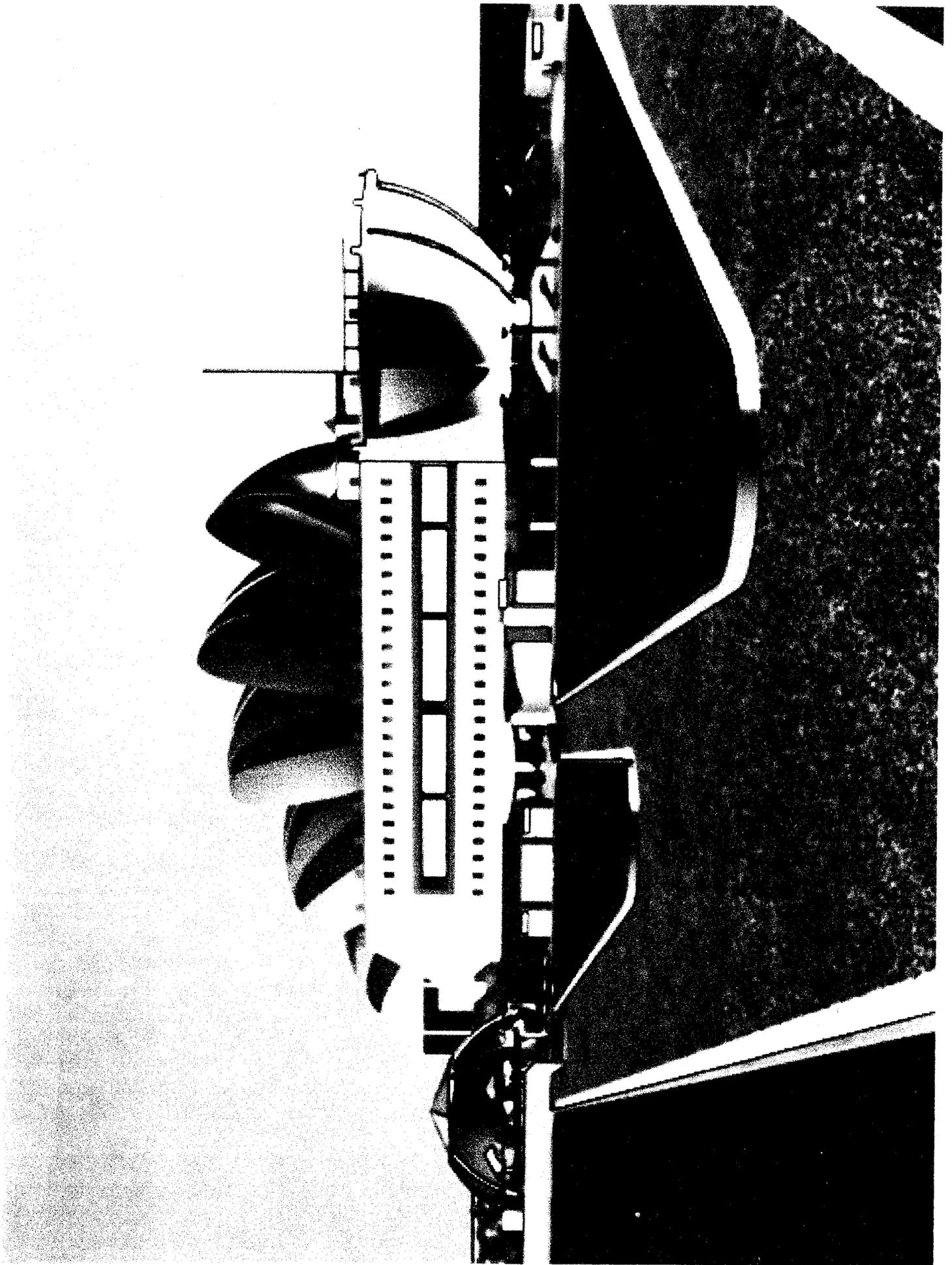
Rencana Titik Lampu Lt.5

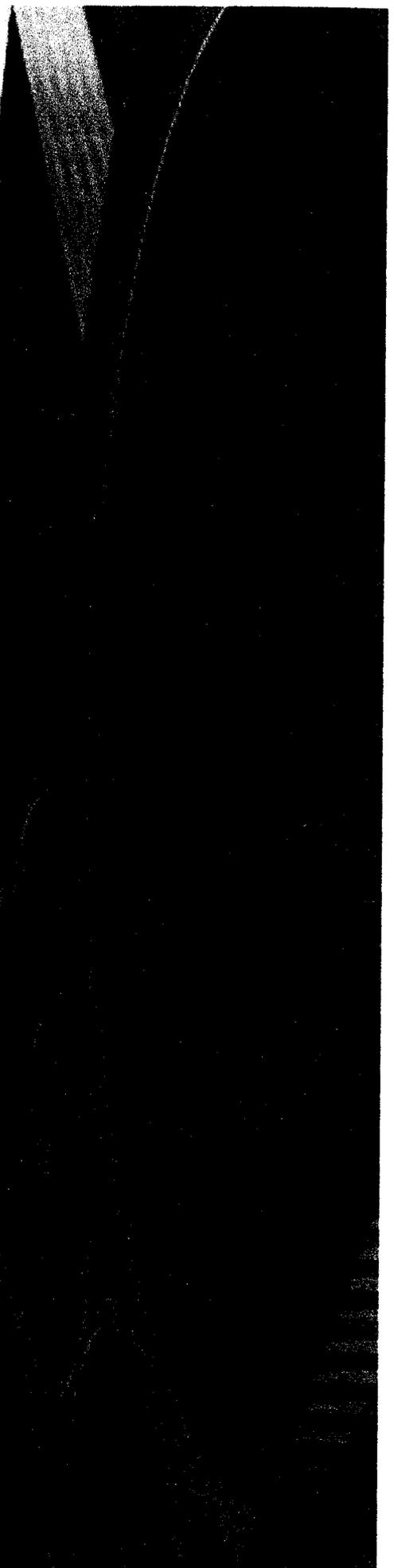
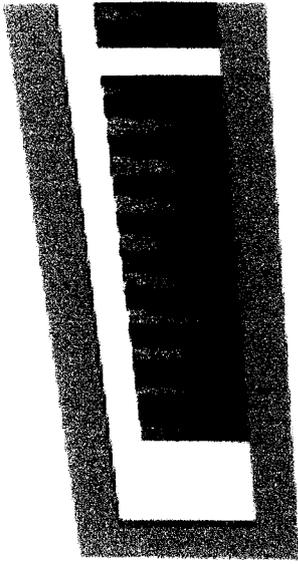
4. Keselamatan dan Keamanan Bangunan

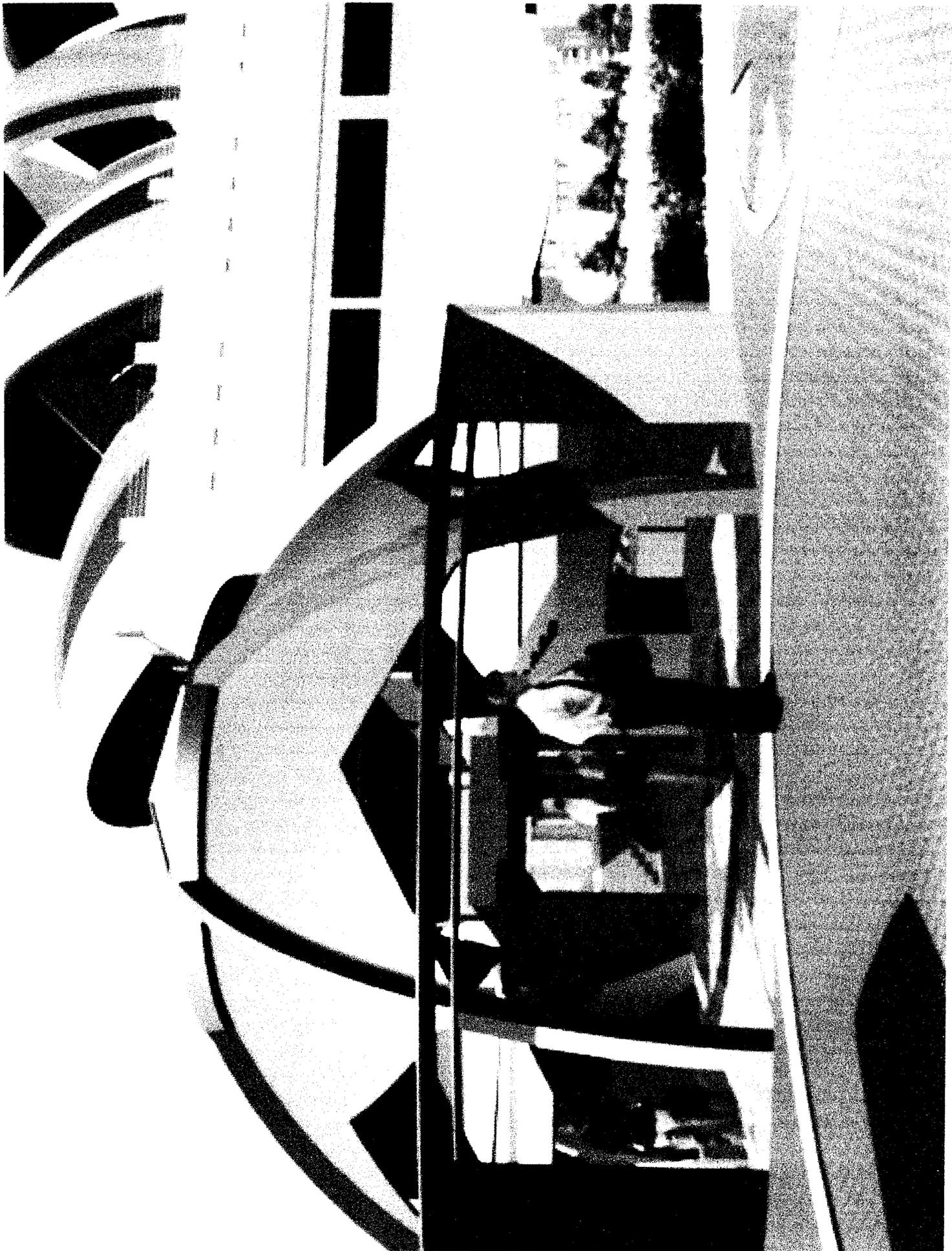
- Perlindungan terhadap bahaya kebakaran
 - Detektor kebakaran berupa smoke detector dan heat detector, dan terhubung pada alarm kebakaran.
 - Springkler dengan sistem wet pipes.
 - Fire extinguisher dan house rack diletakkan tiap jarak 25 m.
 - Tangga darurat, diletakkan di sisi timur bangunan
 - Memiliki area terbuka yang luas sebagai area evakuasi dengan desain tapak curved driveway sehingga memungkinkan kendaraan untuk mengitari bangunan
 - Fire hydrant diletakkan 3 m dari jalan dengan jarak antar hydrant 90 m - 120 m.
- Perlindungan terhadap petir

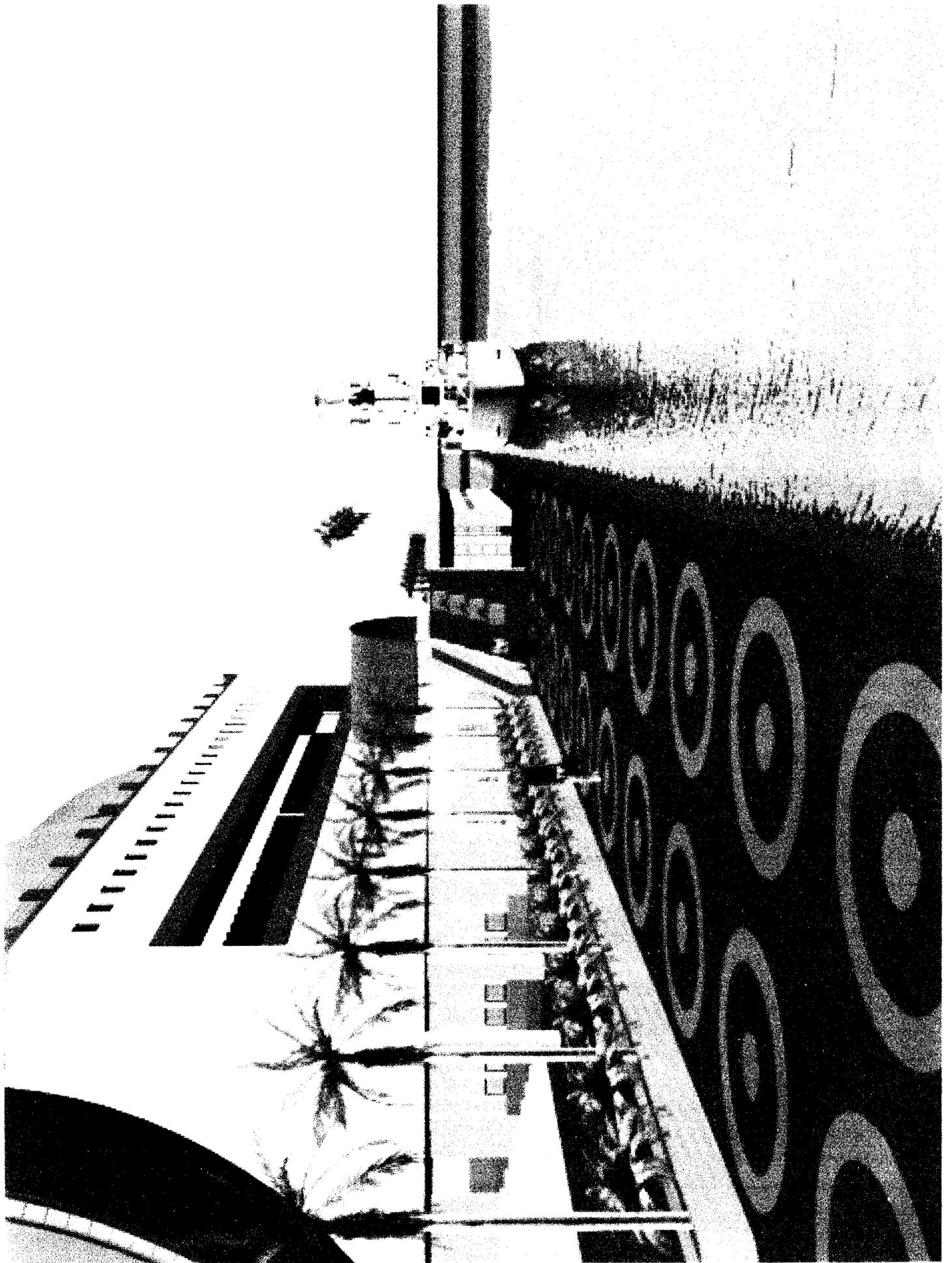
Perlunya penangkal petir mengingat bangunan berupa bangunan tinggi dengan ketinggian lebih dari 40 m

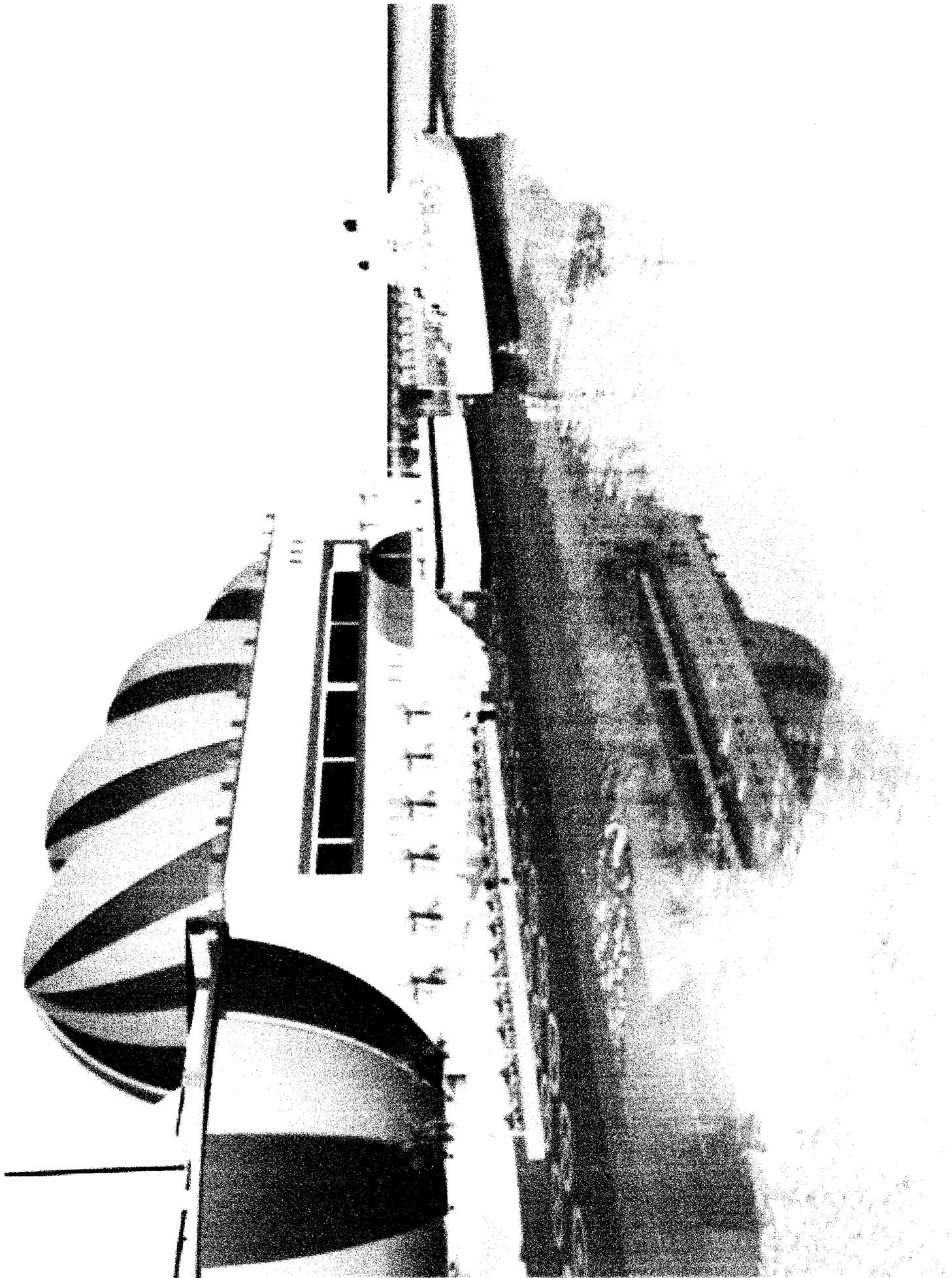


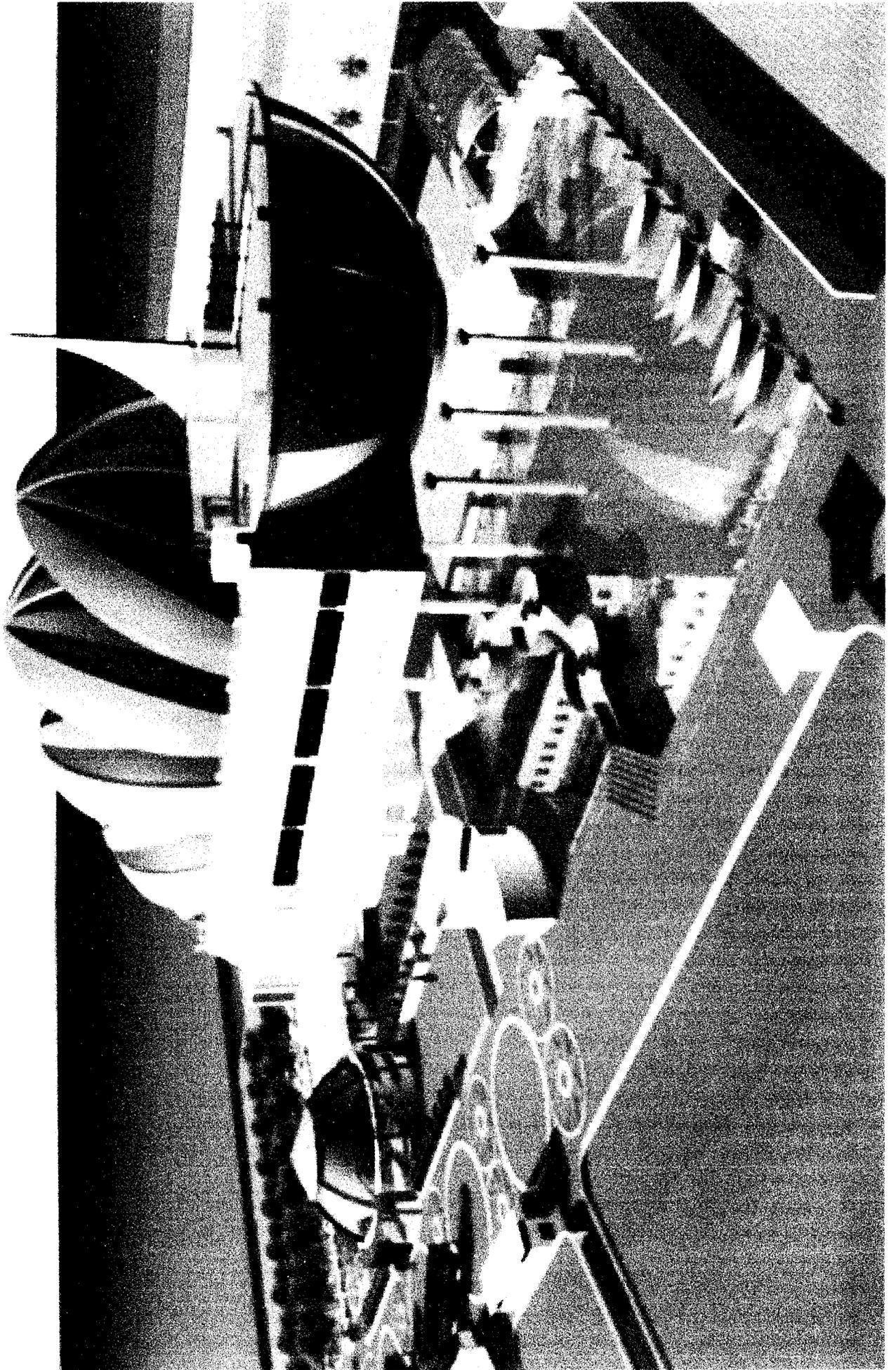












DAFTAR PUSTAKA

- Drs. Peter Salim dan Yenny Salim. *Kamus Bahasa Indonesia Kontemporer*. Balai Pustaka. Jakarta, 1990
- Ernst Neufert. *Data Arsitek Edisi 33 Jilid I dan II*. Erlangga. Bandung, 1990
- Francis D.K. Ching. *Arsitektur . Bentuk, Ruang dan Susunannya*. Erlangga. Jakarta, 1999
- Harvey M. Rubenstein. *Pedestrian malls, Streetscapes and Urban Spaces*. John Wiley & Sons Inc. USA, 1992
- J.Christopher Jones. *Design Methods Seeds of Human Futures*. John Wiley & Sons Inc. USA, 1978
- Poerwadarminta, W.J.S. *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka . Jakarta, 1976
- Soedjono Karmadibrata. *Perencanaan Pelabuhan*. Ganeca Exact. Bandung, 1985
- Y.B. Mangunwijaya. *Wastu Citra : Pengantar ke Ilmu Budaya Bentuk Arsitektur Sendi-sendi Filsafatnya beserta Contoh-contoh Praktis*. PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1995
- Yoseph De Chiara dan John Callender. *Time Saver Standard*. Mc Graw Hill, 1983
- RTRW Kota Pangkalpinang tahun 1995-2005, Bappeda Pangkalpinang
Data-data dari PT. PELINDO II Cabang Pangkalbalam
- Laode M. Mizan S. *TPKL Tanjung Emas Semarang*. TA UII. Yogyakarta, 1996
- Nurul H Sopa Lauw. *TPKL Amahai Kab Maluku Tengah*. TA UII, Yogyakarta, 1999
- Regina Ari Widati. *Relokasi TPKL Pelabuhan Dumai*. TA UII, Yogyakarta, 2002
- Sarjono. *Redesain TPKL Semayang Balikpapan*. TA UII, Yogyakarta, 2001
- Udi Kartono. *Redesain TPKL Pelabuhan Belawan Medan*. TA UII, Yogyakarta, 1996
- www.Pangkalpinang.go.id
- www.Bangkabelitung.go.id
- Pencarian data dan gambar melalui www.google.com