

BAB IV

PENDEKATAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

4.1. Alternatif Perancangan Ulang (Re Design)

4.1.1. Pindah Lokasi

Dalam melakukan Perancangan ulang (Re Design) ini, setelah mengajukan alternatif lokasi untuk tapak bangunan, dipilih lokasi yang lama karena ditinjau dari letaknya, tidak ada yang lebih strategis dari lokasi yang sudah ada, sehingga dalam melakukan perancangan ulang ini (Re Design) ini pindah lokasi tidak dilakukan.

4.1.2. Modifikasi

Modifikasi merupakan suatu perbaikan pada sebagian bangunan saja. Melihat dari banyaknya kesenjangan akan ruang maupun sirkulasi pada bangunan, alternatif modifikasi tidak dilakukan karena tidak akan menyelesaikan permasalahan secara keseluruhan.

4.1.3. Perubahan Total

Ruang-ruang pada bangunan merupakan unsur dari suatu sistem dan sistem adalah himpunan dari unsur-unsur tersebut, bila satu unsur harus dirubah atas dasar pertimbangan untuk menciptakan suatu yang lebih baik maka seluruh sistem akan berubah. Mengingat hal itu maka dalam melakukan Perancangan ulang (Re Design) ini dilakukan *perubahan*

total pada bangunan guna mewujudkan bangunan yang lebih baik dari sebelumnya.

4.2. Pendekatan pengelolaan site

4.2.1. Area pengembangan

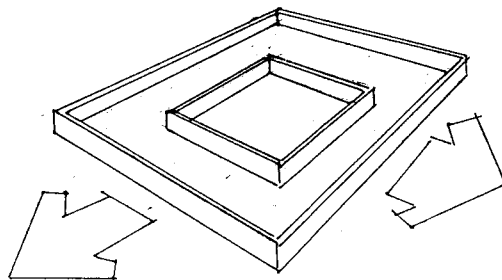
Area pengembangan bangunan di tapak diusahakan penggunaan lahannya semaksimal mungkin dengan mengindahkan batas - batas tapak yang telah ditentukan.

1. Pola pengembangan bangunan

Pola pengembangan bangunan dapat berorientasi dalam dua arah yaitu :

- Orientasi ke samping (horizontal)
- Orientasi ke atas (vertikal)
- *Orientasi ke samping (Horizontal)*

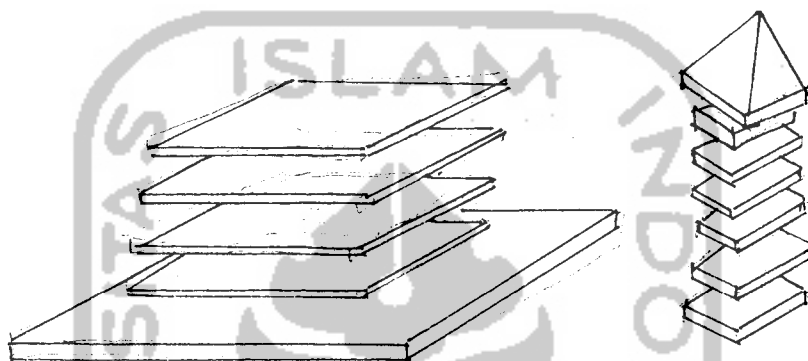
Pola pengembangan bangunan secara horizontal pada kondisi tapak yang ada dirasakan kurang efektif, karena dalam pengembangannya nanti akan terbentur dengan luasan tapak yang tidak mencukupi sehingga tidak akan dapat memenuhi tuntutan akan kapasitas dan kebutuhan ruang.



gambar 4.1. orientasi pengembangan

- *Orientasi ke atas (vertikal)*

Melihat dari kondisi luasan tapak yang minim pola pengembangan secara vertikal dirasakan efektif dan dapat memecahkan masalah akan tuntutan kapasitas dan kebutuhan ruang.



gambar 4.2. orientasi pengembangan

2. Pola pengembangan area parkir

Pola pengembangan area parkir didasarkan pada :

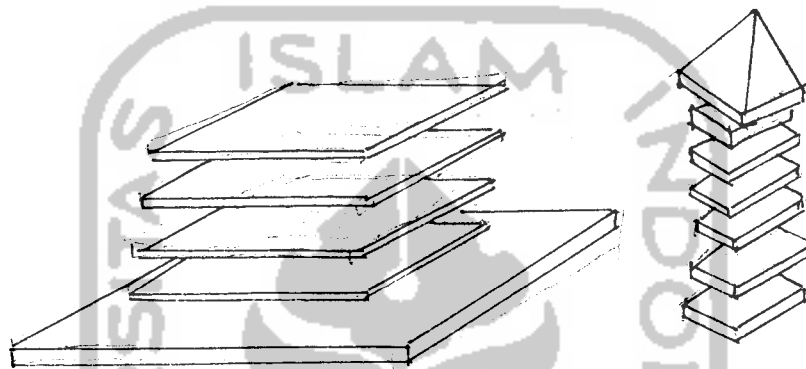
- Kebutuhan akan luasan ruang
- Jarak pencapaian ke bangunan
- Korelasi yang kuat antara bangunan dengan area parkir
- Menghindari persilangan-persilangan sirkulasi yang dapat membahayakan

penbobotan

alternatif penataan	korelasi	korelasi	berdiri
_____	secara	secara tdk	sendiri
kriteria penilaian	langsung	langsung	

- *Orientasi ke atas (vertikal)*

Melihat dari kondisi luasan tapak yang minim pola pengembangan secara vertikal dirasakan efektif dan dapat memecahkan masalah akan tuntutan kapasitas dan kebutuhan ruang.



gambar 4.2. orientasi pengembangan

2. Pola pengembangan area parkir

Pola pengembangan area parkir didasarkan pada :

- Kebutuhan akan luasan ruang
- Jarak pencapaian ke bangunan
- Korelasi yang kuat antara bangunan dengan area parkir
- Menghindari persilangan-persilangan sirkulasi yang dapat membahayakan

penbobotan

alternatif penataan	korelasi	korelasi	berdiri
	secara	secara tdk	sendiri
kriteria penilaian	langsung	langsung	

1. jarak pencapaian



nilai

2

1

3

2. hubungan antara
parkir dengan
bangunan

nilai

2

1

3

3. penghindaran
persilangan

nilai

2

1

3

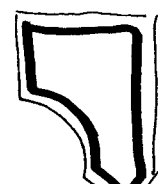
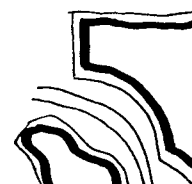
4. penanggulangan
kebutuhan
luasan
ruang

nilai

3

3

3

5. penghindaran
perubahan
dari elemen
sekitar

nilai

1

2

3

total nilai

10

8

15

Sumber : pemikiran

4.2.2. Pendekatan pola sirkulasi dan sistem sirkulasi

1. Pola sirkulasi dalam tapak

Sasaran utama perencanaan pola dan sistem sirkulasi pada tapak adalah :

- Kemudahan dalam pencapaian ke bangunan
- Pergerakan dalam area parkir yang teratur dan menghindari persilangan-persilangan
- Adanya perbedaan sirkulasi antara kendaraan barang dengan kendaraan bukan barang, kendaraan roda dua dan manusia

2. Sirkulasi dalam bangunan

Sasaran perencanaan sirkulasi dalam bangunan adalah :

- Kelancaran dan kecepatan sirkulasi dalam kegiatan utama yaitu embarkasi dan debarkasi
- Adanya perbedaan yang jelas antara sirkulasi penumpang dan bagasi lebih (over baggage)

4.2.3. Penzonningan tapak

Berdasarkan fungsi dan kegiatan pada tapak terjadi zone-zone sebagai berikut :

1. Zone penerima

Yang terdiri dari :

- Entrance
- Area parkir
- Plaza

2. Zone Utama

Yang terdiri dari :

- Bangunan terminal penumpang kapal laut
- Ruang embarkasi dan debarkasi

4.3. Pendekatan Tata Ruang Dalam Bangunan

4.3.1. fleksibilitas ruang embarkasi dan debarkasi

Dalam mengantisipasi jumlah penumpang pada keadaan maksimum dan minimum dilakukan suatu usaha pendekatan perencanaan dan perancangan ruang embarkasi dan debarkasi yang fleksibel, dalam arti kata dalam tingkat maksimum ruang embarkasi masih dapat menampung penumpang dan dalam keadaan minimum luasan ruang tidak banyak yang terbuang.

1. Besaran dan tata ruang

Besaran ruang embarkasi berpatokan pada jumlah penumpang dalam kondisi rata-rata. Bila jumlah penumpang dalam kondisi maksimum dilakukan pemecahan kebutuhan besaran ruang dengan cara :

- *Klasifikasi klas ruang yang disatukan*

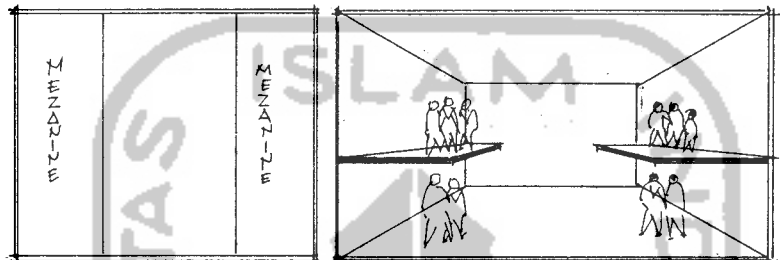
Guna menekan kebutuhan akan besaran ruang dilakukan penggabungan klas-klas dari ruang embarkasi

- *Penggabungan antara ruang embarkasi dan debarkasi dengan ruang lain*

Apabila jumlah penumpang dalam kondisi maksimum antisipasinya adalah penggabungan ruang embarkasi atau debarkasi dengan ruang lain dimana penyekat antara dua ruang bersifat fleksibel.

- *Perencanaan ruang embarkasi dan debarkasi*

Perencanaan ruang di sini dimaksudkan adalah pengadaan ruang tanpa harus mengorbankan luasan tapak yang ada yaitu dengan membuat balkon, lantai mezanine atau bertingkat.



gambar 4.3. optimalisasi ruang

2. Sistem sirkulasi pada ruang embarkasi dan debarkasi

- *Ruang embarkasi*

Pada ruang embarkasi sirkulasi diusahakan tidak memotong ruang dengan cara melintang, dan merencanakan sirkulasi ke luar bangunan yang tidak menimbulkan kemacetan/kerumunan.

- *Ruang debarkasi*

Mengingat pada ruang debarkasi arus penumpang lebih condong bergerak secara kontiniu, direncanakan suatu sistem sirkulasi yang lancar dan terkendali.

4.3.2. Kebutuhan ruang

Pendekatan kebutuhan ruang didasarkan pada :

- Pelaku kegiatan

- Macam kegiatan
- Jenis fasilitas

Adapun kebutuhan ruang adalah : (*lihat Tabel 8*)

2. Fasilitas penunjang

Pengadaan fasilitas dengan tujuan mempermudah dan memperlancar kegiatan yang ada pada Terminal Penumpang Kapal Laut (*lihat Tabel 9*).

4.3.3. Besaran ruang

Sebagai dasar pertimbangan dalam perhitungan besaran ruang adalah :

- Jumlah pelaku kegiatan
- Standart - standart
- Asumsi-asumsi

1. Standart - standart

Perhitungan besaran ruang didasarkan pada standart - standart yang ada.

2. Perhitungan besaran ruang

Perhitungan besaran ruang didasarkan pada standart-standart dan asumsi yang mendekati.

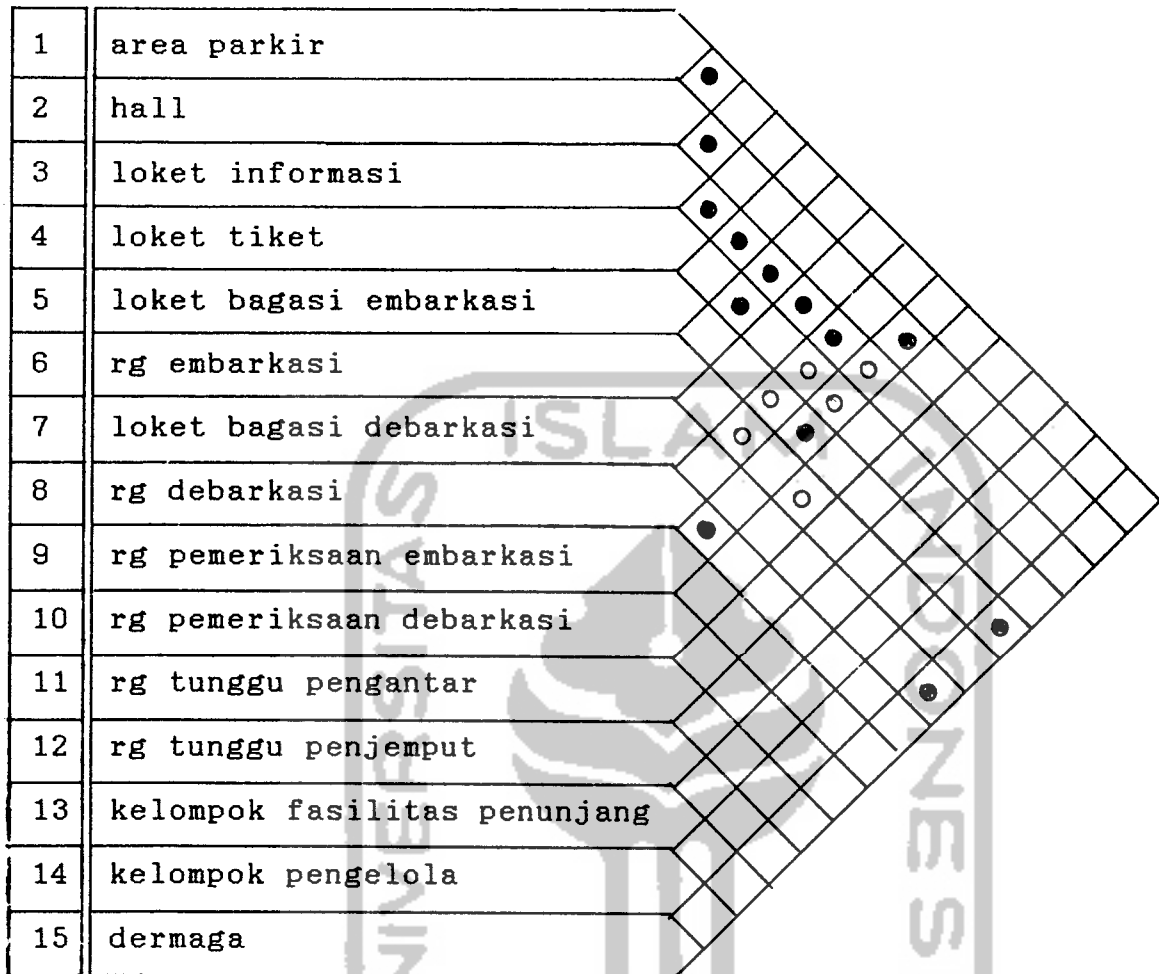
Adapun perhitungan besaran ruang sebagai berikut (*lihat Tabel 10*)

4.3.4. Pendekatan hubungan dan organisasi ruang

Dasar pertimbangan untuk menentukan hubungan dan orgaanisasi ruang adalah :

- Aktivitas pelaku kegiatan
- Karakter ruang
- Jenis kegiatan

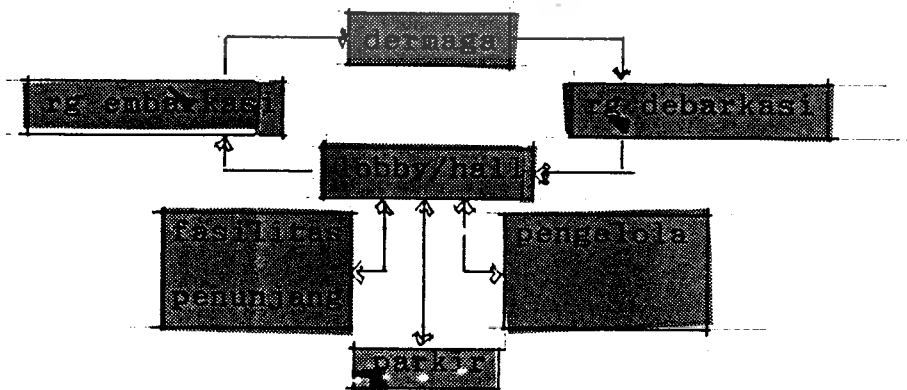
1. Hubungan ruang



= hubungan erat

= hubungan kurang erat

2. Organisasi ruang



sumber: pemikiran

4.4. Pendekatan Penampilan Bangunan

4.4.1. Terminal penumpang kapal laut sebagai tuntutan fungsi

Berdasarkan fungsi terminal penumpang kapal laut sebagai wadah embarkasi dan debarkasi, penerapan ciri arsitektur tradisional tidak dapat dilakukan secara langsung karena adanya perbedaan fungsi yang jelas antara keduanya.

Jadi dalam pelaksanaannya ada komponen-komponen yang sudah pasti tidak dapat diolah dan ada komponen - komponen yang sesuai dan dapat diolah.

komponen	dapat diolah	tdk dapat diolah
Tata ruang		
- macam ruang		x
- organisasi ruang		x
- luas ruang		x
- kondisi ruang		x
- peruntukan ruang		x
- gubahan ruang		x
Tata bangunan		
- penampilan bangunan	x	
- bahan bangunan		x
- struktur bangunan		x
- luas bangunan		x
- gubahan bangunan	x	
- jumlah lantai		x
Sistem Utilitas		x

Jadi komponen yang masih dapat diolah adalah pada penampilan bangunan dan gubahan bangunan.

4.4.2. Kemungkinan penerapan

Dari dua tuntutan di atas dapat diungkapkan kemungkinan-kemungkinan yang masih dapat diolah dan diterapkan ke dalam fungsi bangunan terminal penumpang kapal laut.

tuntutan ciri	dapat diterapkan	tdk dapat diterapkan
Ciri kualitatif		
- sumbu/poros	x	
- hirarki ruang	x	
- orientasi	x	
- simetris	x	
- hubungan ruang		x
Ciri kuantitatif		
- bentuk atap	x	
- skala		x
- sistem struktur	x	
- bahan-bahan bangunan		x
- detail konstruksi	x	

Ciri-ciri kualitatif hanya hubungan ruang yang tidak dapat diterapkan selainnya dapat diterapkan karena ciri-ciri tersebut tidak tergantung dari besaran dan bentuk.

Untuk ciri-ciri kuantitatif pada skala dan jenis bahan bangunan tidak dapat diterapkan karena pada skala sudah jelas berbeda antara fungsi bangunan sedangkan pada jenis bahan bangunan tidak dapat diterapkan karena terbuat dari bahan kayu tidak cocok diterapkan pada bangunan terminal penumpang tetapi dapat dengan solusi yaitu penggantian jenis

bahan misalnya dari kayu diganti dengan beton.

4.4.3. Image terhadap tipe bangunan

Guna mempertegas image terhadap bangunan terminal penumpang kapal laut dicoba mencari elemen-elemen sekitar bangunan yang dapat diterapkan pada penampilan bangunan seperti bentuk kapal dan gelombang air yang dapat dijadikan simbol guna menghindari karakteristik keserupaan.

Hal ini dilakukan hanya untuk *memperkaya khasanah bentuk* yang dapat diterapkan pada penampilan bangunan karena disadari bahwa dari penerapan penampilan yang bercirikan arsitektur tradisional sudah kaya akan simbol dan dapat mewakili dari faktor keserupaan dan lebih dari itu dapat menciptakan jati diri bangunan ataupun landmark.