BAB IV

TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

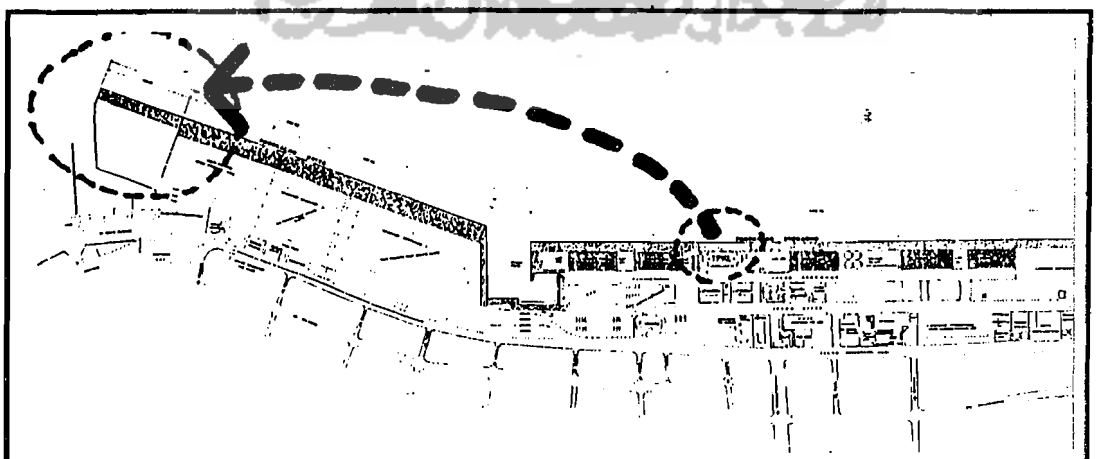
BAB IV

TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

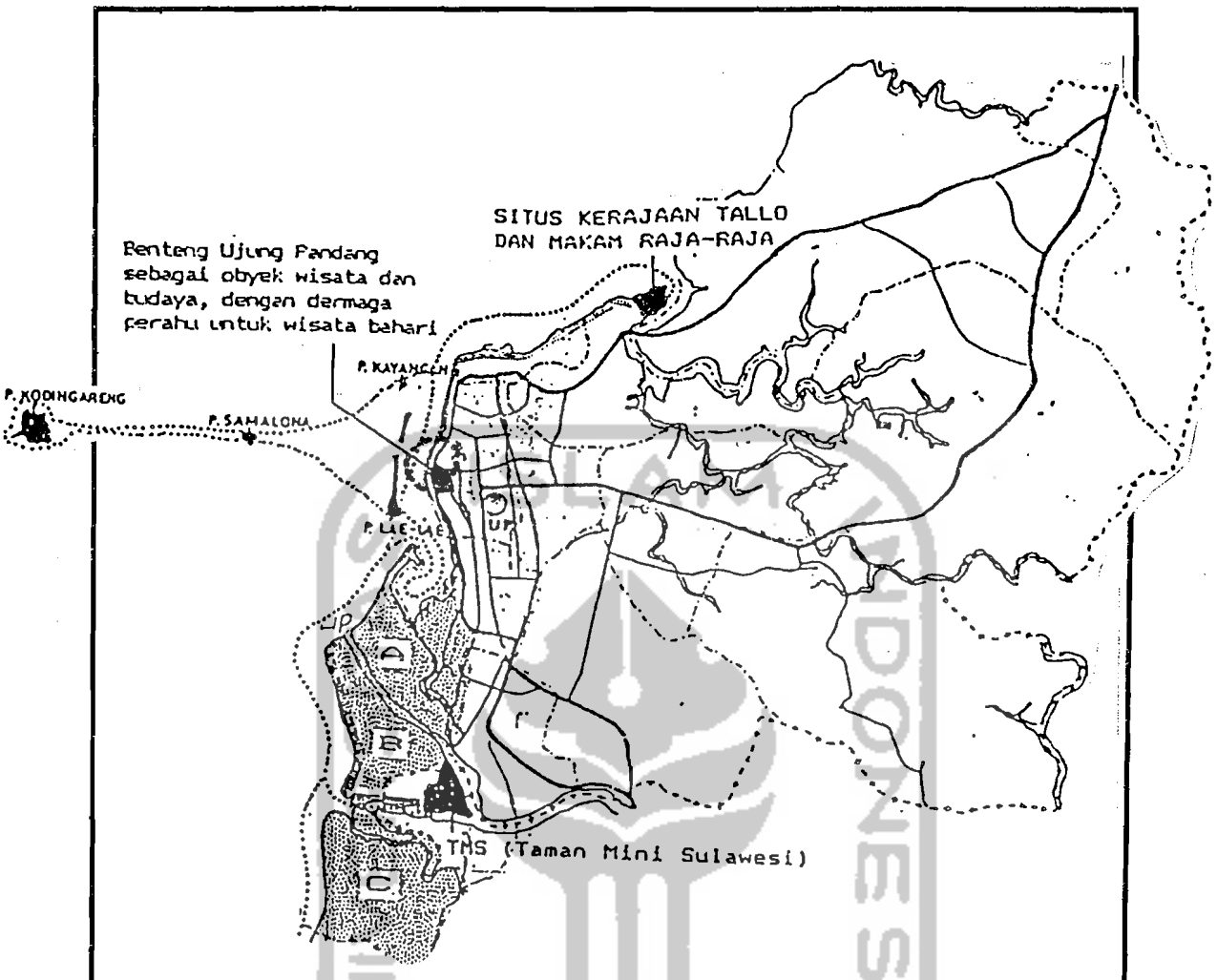
A. LOKASI DAN SITE TERPILIH

Melihat kondisi TPKL, dimana TPKL Soekarno Hatta sudah tidak dapat mewadahi laju peningkatan penumpang serta tidak memungkinkan untuk diadakan pengembangan pada lahan yang ada sekarang ini. Maka searah dengan program pengembangan pelabuhan makassar, alternatif lokasi terpilih untuk diadakan pengembangan (relokasi) berada di dermaga Hatta. Adapun pengembangan tersebut yaitu dengan jalan reklamasi pantai.

Site terpilih TPKL Soekarno Hatta berada di ujung dermaga Hatta, bersebelahan dengan dermaga multi purpose dan berdekatan dengan daerah tujuan wisata, diantaranya Benteng Somba Opu dengan dermaga perahu untuk wisata bahari, Pantai Losari, Pulau Lae-Lae, Tanjung Bunga, serta Pulau Samalona, *(lihat gambar IV.2)*. Luas site TPKl itu sendiri adalah adalah 25.680 m².



Gambar IV.1 : Site Terpilih TPKL Soekarno Hatta

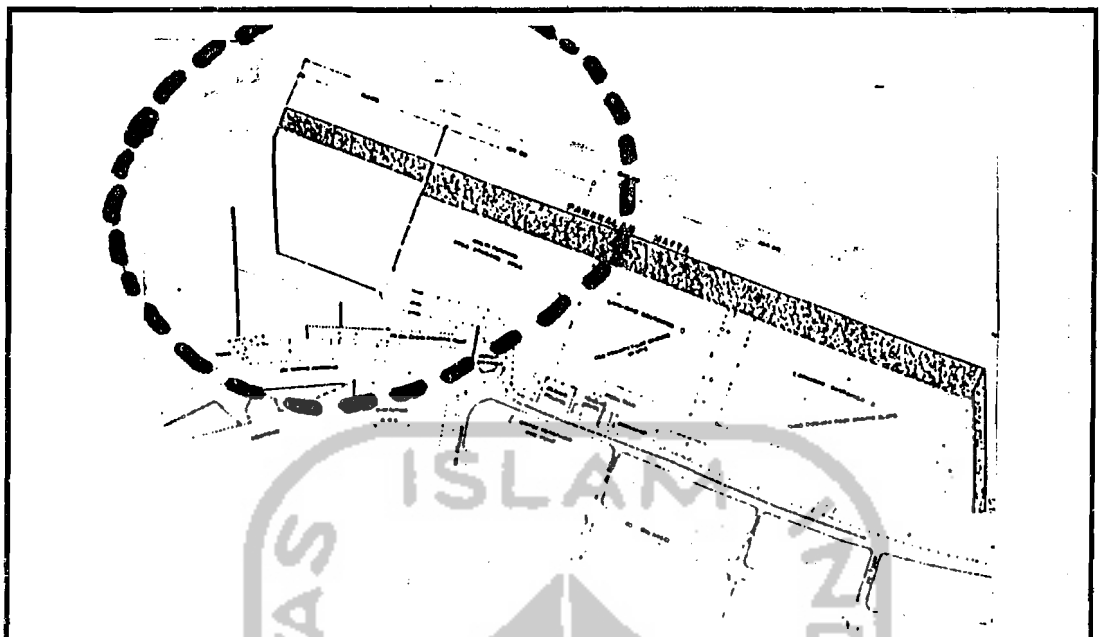


Gambar IV.2 : Peta Kawasan Sekitar Lokasi Terpilih TPKL

Sumber : Dinas Pariwisata Kotamadya Ujung Pandang

Gambar IV.3 : Pelabuhan Makassar dan Kota Ujung Pandang

Doc : duce



Gambar IV.4: Lokasi dan Site Terpilih

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

B. POLA SIRKULASI PELAKU DALAM PROSESSING KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

Sebagai suatu titik simpul perpindahan penumpang dan barang dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat atau sebaliknya, TPKL harus dapat memberikan kelancaran prosessing, baik pada kegiatan embarkasi maupun pada kegiatan debarkasi. Sebagai sebuah fasilitas publik, TPKL merupakan titik dimana kongesti dapat terjadi diantara dua macam aktifitas yang saling berlawanan arah pada peak hour yang bersamaan antara proses kedatangan penumpang dan keberangkatan penumpang. Untuk menghindari sekecil mungkin terjadinya kongesti akibat tingkat kepadatan yang tinggi, pola ruang direncanakan dengan pertimbangan terhadap kriteria-kriteria yang dapat mendukung kelancaran dan kemudahan aksessibilitas. Kelancaran dapat dibentuk melalui :

- **Penataan alur gerak**

  Jalan merupakan sarana untuk memudahkan aksessibilitas. Semua jalan mempunyai titik awal yang membawa kita menyusuri ruang-ruang tertentu sebelum sampai ke tujuan. Titik simpul pertemuan

jalan (baca : sirkulasi) merupakan titik pengambilan keputusan bagi pengunjung untuk menentukan pilihannya terhadap akses yang ingin dilaluinya untuk sampai ke tujuan. Sifat konfigurasi alur gerak dapat mempengaruhi atau dipengaruhi oleh pola ruang yang dihubungkan.

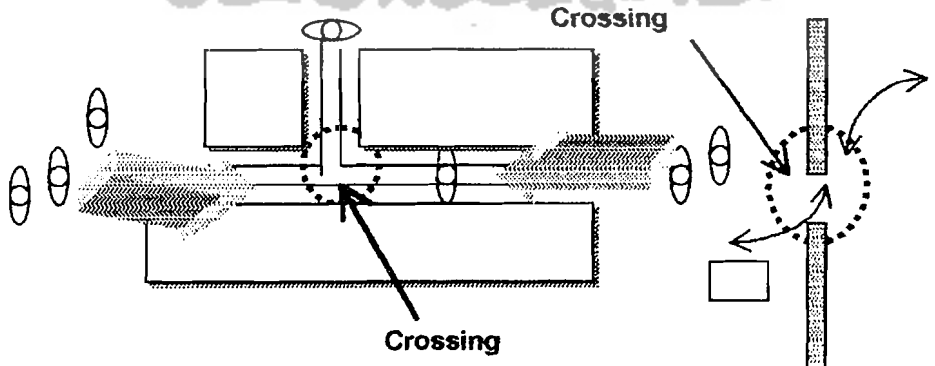
- **Bentuk ruang dan sirkulasi**

  Bentuk dan skala ruang sirkulasi harus dapat mewadahi pola gerak manusia pada saat melakukan aktifitasnya, seperti berkeliling, berhenti, beristirahat, dan sebagainya.

Bangunan terminal dalam fungsinya sebagai wadah aktifitas penumpang dan transportasi harus mampu mendapatkan *efisiensi sirkulasi dan efektifitas sistem pelayanan.* Oleh karena itu, manusia sebagai pengguna jasa transportasi menuntut adanya pelayanan yang memuaskan. Alur sirkulasi merupakan ungkapan fisik yang dapat mewujudkan kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas. Garis-bawah pada kata kemudahan dan kenyamanan menuntut adanya syarat yang harus dipenuhi untuk aksesibilitas.

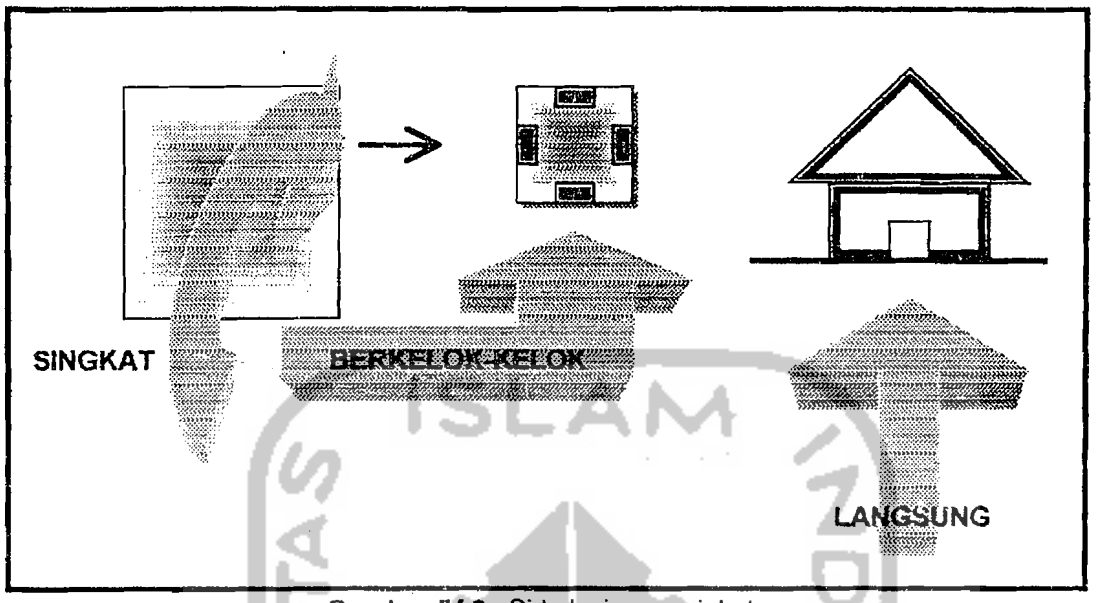
Agar sirkulasi dapat berjalan dengan baik (baca: memberikan kemudahan aksesibilitas), maka hal-hal yang harus diperhatikan adalah:

- Tidak ada *crossing* antara sesama pengguna jasa maupun antar jenis kendaraan.



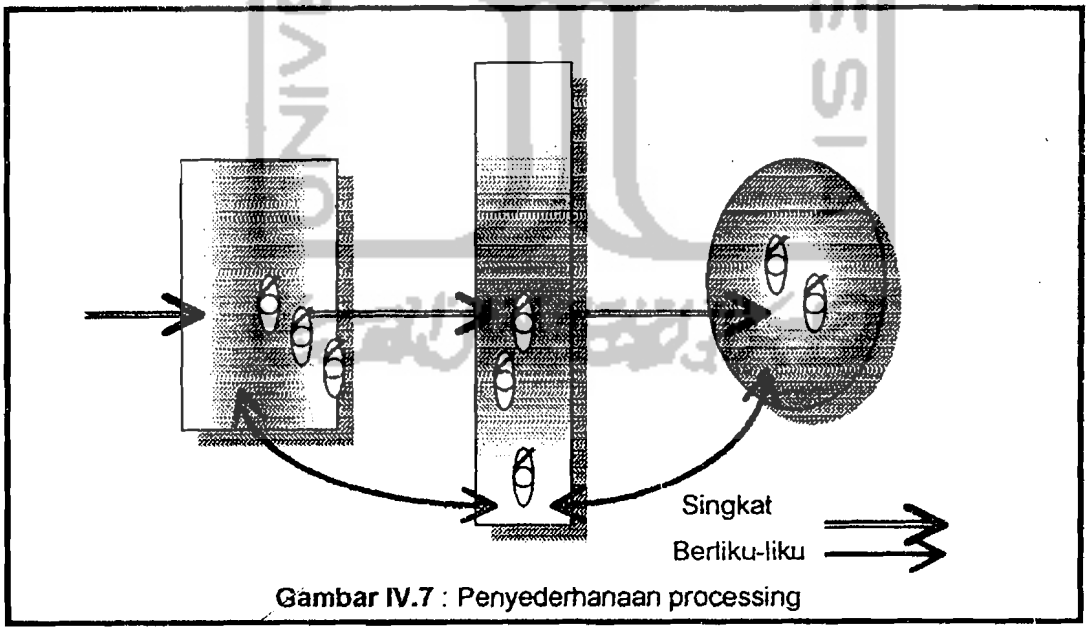
Gambar IV.5 : Menghindari adanya crossing

- Singkat tanpa mengalami hambatan.



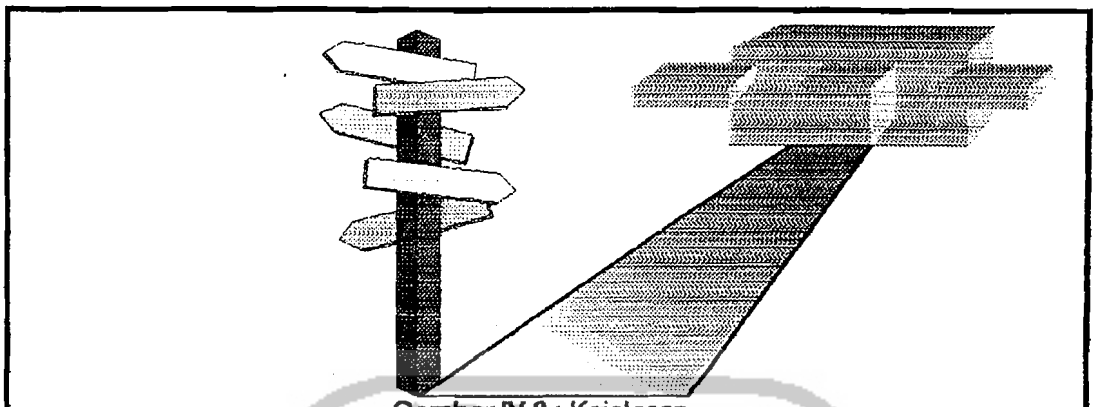
Gambar IV.6 : Sirkulasi yang sigkat

- Penyederhanaan *processing* tanpa harus berliku-liku mengurus persyaratan perjalanan.



Gambar IV.7 : Penyederhanaan processing

- Informasi yang jelas dalam pemberian arah yang harus dituju.



Gambar IV.8 : Kejelasan

Dari pengertian diatas, maka timbul kecenderungan-kecenderungan arah gerak lintasan yang diinginkan untuk memberikan kenyamanan aksesibilitas yaitu:

- *Kedekatan*, tidak perlu menempuh jarak yang jauh untuk mencapai suatu tempat.
- *Kejelasan*, mudah mengenali area yang akan dituju.
- *Keleluasaan*, luasan ruang gerak yang mencukupi dan tanpa berbelit-belit/minggir menghindar.
- *Keringanan*, tanpa harus merasa keberatan akibat pengaturan sirkulasi sesuai dengan hierarki aktifitas pengguna jasa.

1. Jenis Sirkulasi

Pertama kali yang harus diketahui untuk menentukan jenis sirkulasi adalah *mengetahui dan mengindetifikasi para pelaku yang beraktifitas.* Dalam hal ini adalah pelaku kegiatan yang beraktifitas dalam sebuah TPKL. Aktifitas yang mereka lakukan akan membentuk pola arus sirkulasi pada tempat tertentu yang masing-masing berbeda dengan yang lain. Sebab masing-masing pelaku mempunyai spesifikasi kepentingan aktifitas yang berbeda pula.

Secara umum kegiatan pelayanan di dalam TPKL dikelompokkan sebagai berikut :

- Kelompok kegiatan pelayanan utama
- kelompok kegiatan perusahaan pelayaran
- Kelompok kegiatan pengelola
- Kelompok kegiatan servis
- Kelompok kegiatan penunjang operasional

Dari gambaran kelompok kegiatan di atas, maka para pelaku sebagai unsur yang dilayani di dalam TPKL dikelompokkan sesuai dengan aktifitasnya masing-masing, sebagai berikut : kelompok penumpang dan barang, kelompok petugas/pengelola, kelompok pengantar dan penjemput, kelompok pedagang, dan kelompok kendaraan umum dan pribadi.

Kemudian dari pengelompokan tersebut akan diketahui jenis sirkulasi yang dibutuhkan di dalam TPKL, diantaranya :

- Sirkulasi penumpang, yang terdiri atas penumpang embarkasi dan debarkasi.
- Sirkulasi barang, yang terdiri atas *baggage* dan over *baggage*.
- Sirkulasi petugas/pengelola.
- Sirkulasi kendaraan umum dan pribadi.
- Sirkulasi pedagang.

2. Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luar

Sirkulasi-sirkulasi seperti yang disebutkan di atas hendaknya tidak menimbulkan persilangan-persilangan (crossing), baik itu pada ruang dalam maupun yang terjadi pada ruang luar. Untuk memberikan kelancaran pada arus sirkulasi masing-masing pelaku yang beraktifitas di dalam TPKL, perlu dipertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

a. Sirkulasi Ruang Dalam

Pola dasar sirkulasi ruang dalam dapat digolongkan dalam 2 golongan yaitu:

Pola sirkulasi primer, yaitu pola sirkulasi yang terjadi akibat adanya pergerakan ke seluruh sistem sirkulasi.

Pola sirkulasi sekunder, yaitu pola sirkulasi yang terjadi akibat adanya pola sirkulasi primer. Sifat dari pola sirkulasi sekunder adalah membantu atau menunjang pola sirkulasi primer.

Pada TPKL, hal-hal yang harus dipertimbangkan diantaranya :

- Perbedaan sirkulasi antara kegiatan embarkasi dan debarkasi.
- Pemisahan area sirkulasi yang didasari oleh karakteristik pelaku kegiatan.
- Pemisahan yang jelas antara sirkulasi kegiatan manusia dan barang khususnya bagasi lebih (over baggage).

Dalam menentukan pola sirkulasi ruang dalam, variabel yang harus diperhitungkan adalah:

- Penumpang, yang terdiri dari penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit.
- Barang, yang terdiri dari bagasi bawaan (*baggage)* dan bagasi lebih *(over baggage)*.
- Petugas, yang terdiri dari Bea Cukai, PT PELNI, Imigrasi, Pengelola (PT. Pelindo IV).
- Pengantar dan penjemput.

Agar sirkulasi ruang dalam dapat berjalan dengan lancar, maka sirkulasi antar variabel perlu diperhitungkan dengan melakukan pemisahan guna menghindari adanya *crossing* antar variabel. Perhitungan tersebut diantaranya :

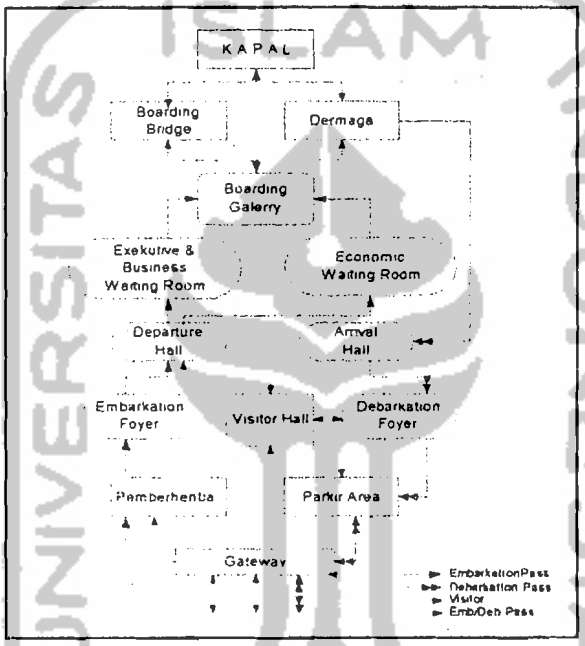
◊ *Variabel penumpang*, persyaratan *processing* membentuk jalur sirkulasi sebagai lintasan dan simpul interaksi (berhadapan dengan petugas).

◊ *Variabel barang*, khususnya barang bawaan yang melebihi batas maksimum dari yang ditetapkan dikenakan *over baggage*. Pemuatan dan penurunan barang dilakukan portir pelabuhan.

◊ *Variabel petugas*, sebagai pemeriksa, pengatur dan penjaga menuntut posisi yang tetap dan tidak terlalu menuntut gerakan (terutama untuk

petugas yang berinteraksi langsung dengan penumpang), sehingga sirkulasi yang terjadi adalah sirkulasi sekunder.

◊ *Variabel pengantar dan penjemput*, kegiatan pengantar dan penjemput dibatasi ruang geraknya hanya disekitar foyer dan hall. Pembatasan ini bertujuan agar beban pelayanan berkurang, utamanya pada saat *processing*, untuk kepentingan efisiensi pelayanan, dan untuk memperjelas identitas antara penumpang dan barang.



Sumber : Pemikiran

Skema IV.1 : Pola Sirkulasi 'Ruang Dalam' TPKL

1) Sirkulasi Penumpang

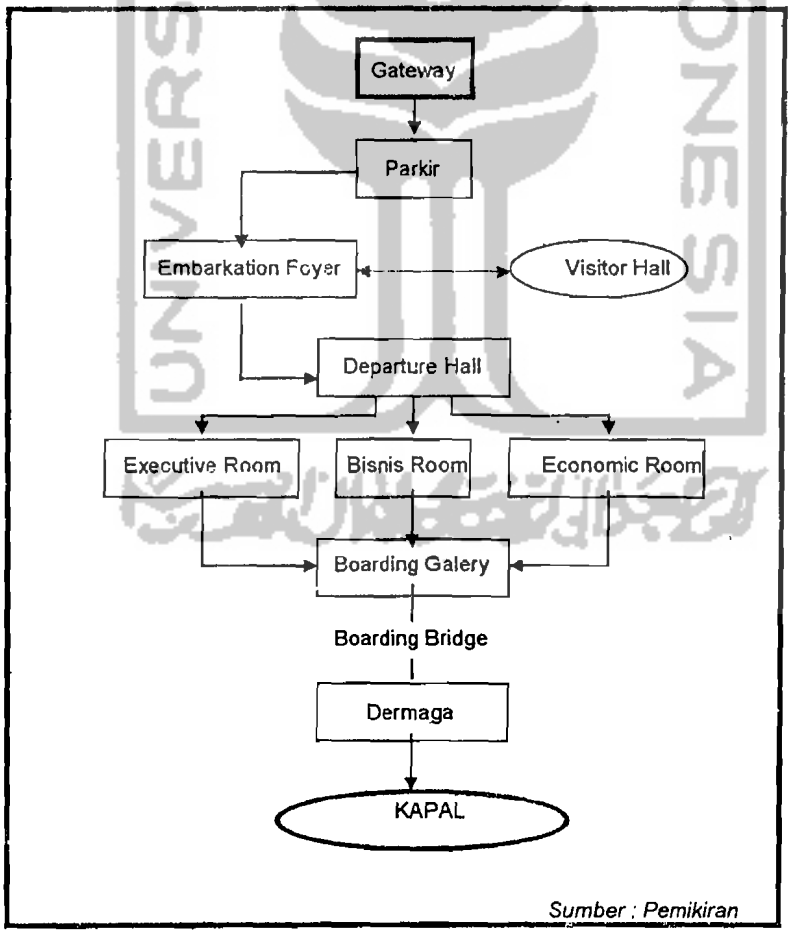
Sirkulasi penumpang pada TPKL Soekarno Hatta dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pola sirkulasi. Pola sirkulasi tersebut terbentuk karena adanya perbedaan karakter dari aktifitas diantara jenis penumpang. Sebagai pelabuhan internasional, pola sirkulasi di dalam TPKL Soekarno Hatta harus dapat memberikan perbedaan diantara kegiatan penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit, baik itu penumpang domestik maupun penumpang internasional. Perbedaan yang mencolok dari penumpang domestik dan penumpang

internasional yaitu adanya penambahan prosessing dalam proses embarkasi dan debarkasi. Untuk penumpang internasional, memerlukan pemisahan area atau ruang gerak dengan penumpang domestik. Hal ini dikarenakan perlunya pemeriksaan yang ketat atas barang bawahan serta pengurusan surat-surat imigrasi dari/ke luar negeri.

a) Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

Pola sirkulasi untuk penumpang embarkasi di TPKL ada tiga tahapan kegiatan penumpang yang mempunyai waktu-waktu tertentu, yaitu:

- Tahap Pertama (sifat kegiatan aktif) : Menuju ke ruang embarkasi
- Tahap kedua (sifat kegiatan pasif): Proses menunggu
- Tahap ketiga (sifat kegiatan aktif): Menuju ke kapal

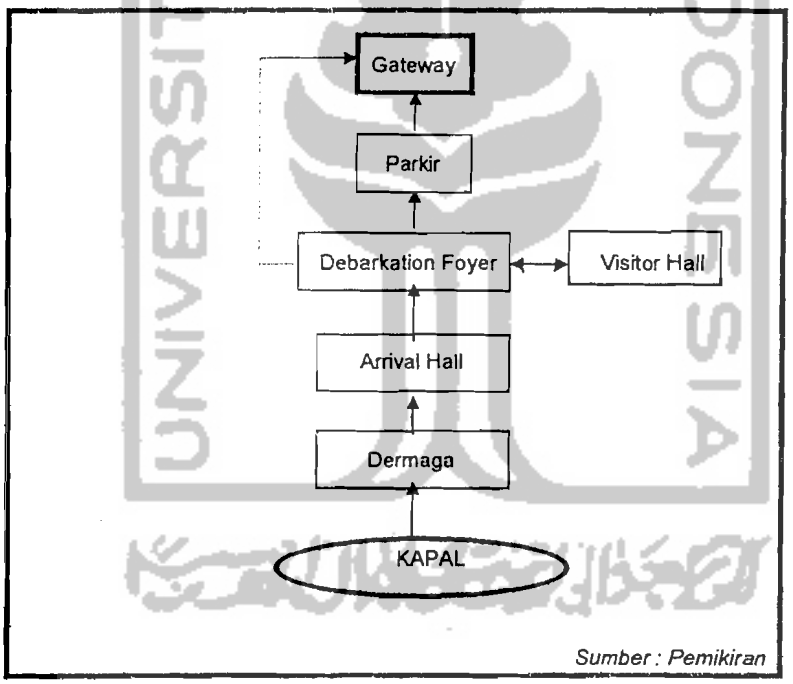


Skema IV.2 : Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

b) Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi

Pola gerak penumpang yang turun dari kapal memiliki kecenderungan pola sirkulasinya lebih dari satu garis sirkulasi. Ini dikarenakan akses dari kapal ke daratan (dermaga) terdapat lebih dari satu pintu keluar. Kecenderungan tersebut berakibat saat pencapaian ke bangunan akan terjadi penggerombolan penumpang. Penggerombolan penumpang tersebut sangat dimungkinkan juga karena adanya penumpant transit yang ikut singgah pada saat kapal berlabuh.

Untuk itu perlu suatu wadah kegiatan bagi prosessing debarkasi. Wadah tersebut nantinya dapat menjadi titik simpul pergerakan penumpang.



Skema IV.3 : Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi

2) Sirkulasi Barang

- Bagasi bawaan (baggage)

  Sirkulasi *baggage* ini pola geraknya mengikuti penumpang, karena baggage tersebut dapat dibawa-bawa oleh penumpang. Dampak baggage terhadap sirkulasi penumpang tidak begitu besar karena

ukuran dan bobotnya tidak besar. Hanya saja berpengaruh terhadap kepadatan/daya tampung luasan ruang embarkasi yang ada sekarang.

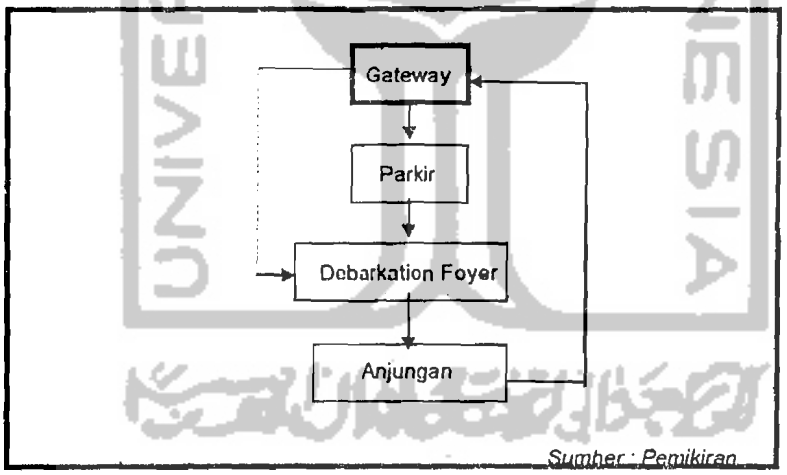
- Bagasi lebih (over baggage)

  Over baggage memerlukan perlakuan yang khusus dikarenakan ukuran dan bobotnya. Pola sirkulasi untuk over baggage meliputi: penumpukan barang dan kemudian ditransfer ke kapal melalui sisi luar bangunan.

3) Pola Sirkulasi Pengantar dan Penjemput

a) Pola Sirkulasi Pengantar

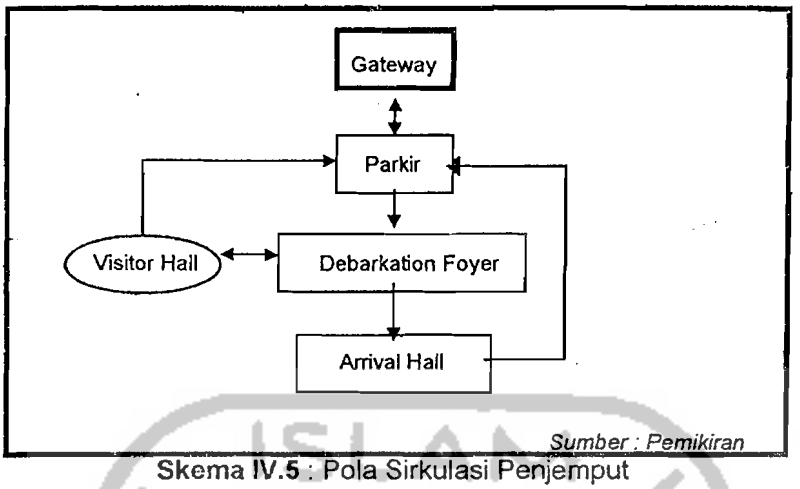
Pola sirkulasi pengantar terbentuk mengikuti pola aktifitas penumpang embarkasi, karena pengantar dengan yang diantar (penumpang embarkasi) memiliki pola sirkulasi yang sama sampai pada batas tertentu yaitu saat penumpang masuk ke ruang embarkasi.



Skema IV.4 : Pola Sirkulasi Pengantar

b) Pola Sirkulasi Penjemput

Untuk pola sirkulasi penjemput, pola geraknya terbatas hanya sampai pada ruang tunggu saja, hal ini dilakukan untuk menghindari kepadatan dalam ruang dan keruwetan pada sirkulasi di dalam ruang.

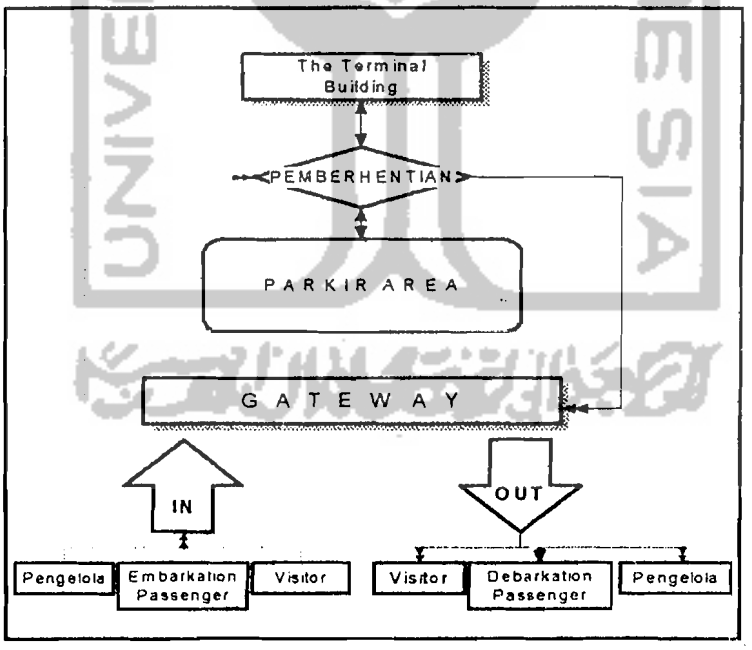


Sumber : Pemikiran

Skema IV.5 : Pola Sirkulasi Penjemput

b. Sirkulasi Ruang Luar

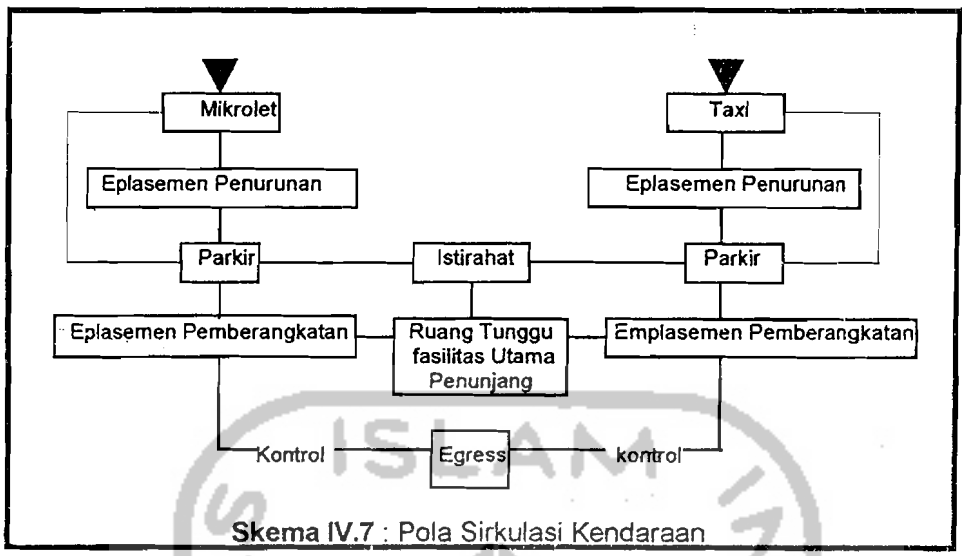
- Penataan sirkulasi kendaraan dalam pencapaian ke bangunan.
- Arus sirkulasi keluar dan masuk ke dalam area parkir yang teratur.
- Pemisahan sirkulasi berdasarkan karakter kendaraan.



Sumber : Pemikiran

Skema IV.6 : Pola Sirkulasi 'Ruang Luar' TPKL'

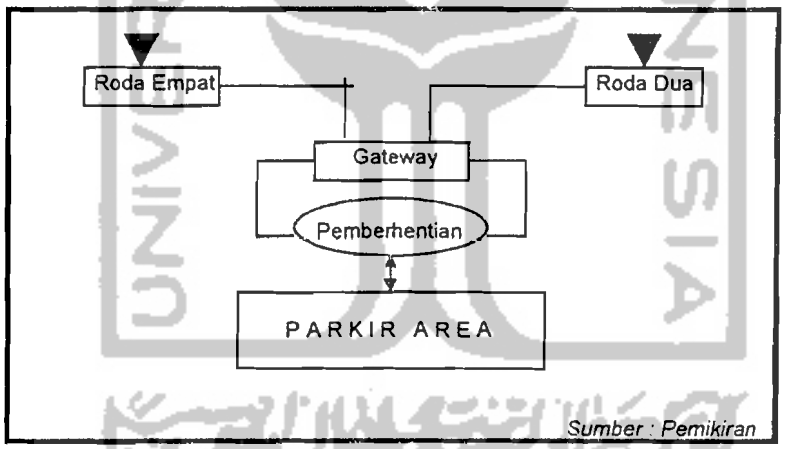
1) Sirkulasi Kendaraan Umum



Skema IV.7 : Pola Sirkulasi Kendaraan

Sumber : Pemikiran

2) Sirkulasi Kendaraan Pribadi



Sumber : Pemikiran

Skema IV.8 : Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

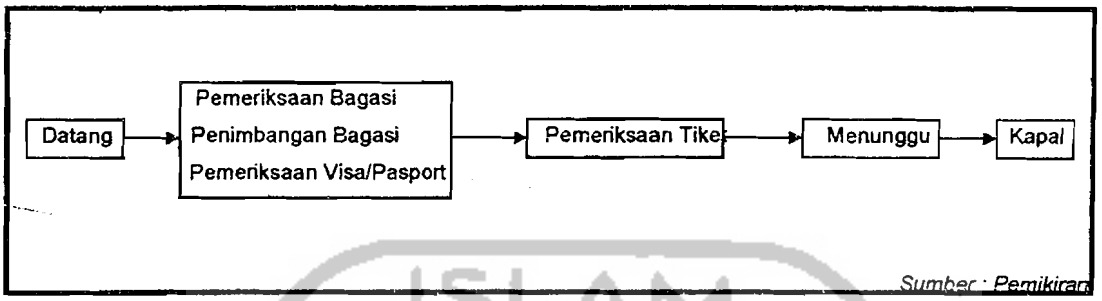
3. Karakter Aktifitas Pelaku

Para pelaku yang beraktifitas di dalam TPKL memiliki karakter kegiatan yang berbeda-beda. Perbedaan tersebut disebabkan adanya perbedaan kepentingan di antara pelaku itu sendiri.

a. Penumpang

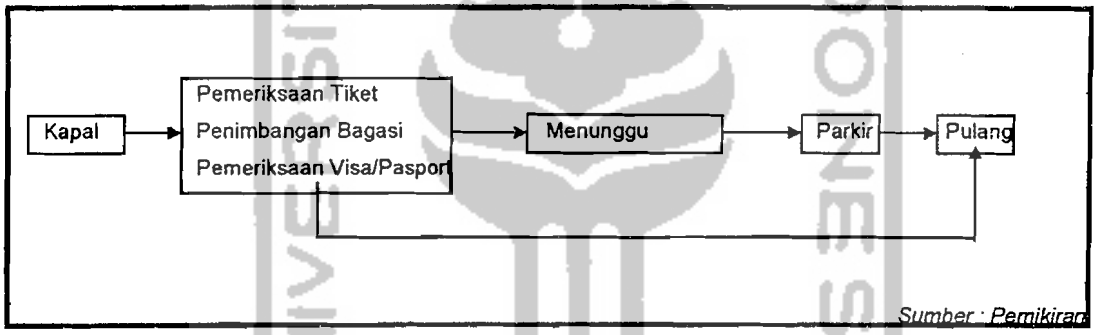
Sesuai dengan kepentingannya penumpang dibedakan, sbb :

1) Penumpang Embarkasi



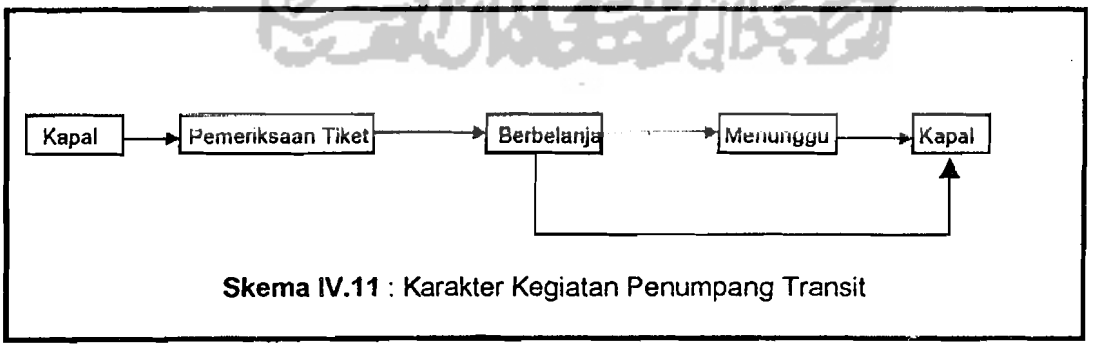
Skema IV.9 : Karakter kegiatan Penumpang Embarkasi

2) Penumpang Debarkasi



Skema IV.10 : Karakter kegiatan Penumpang Debarkasi

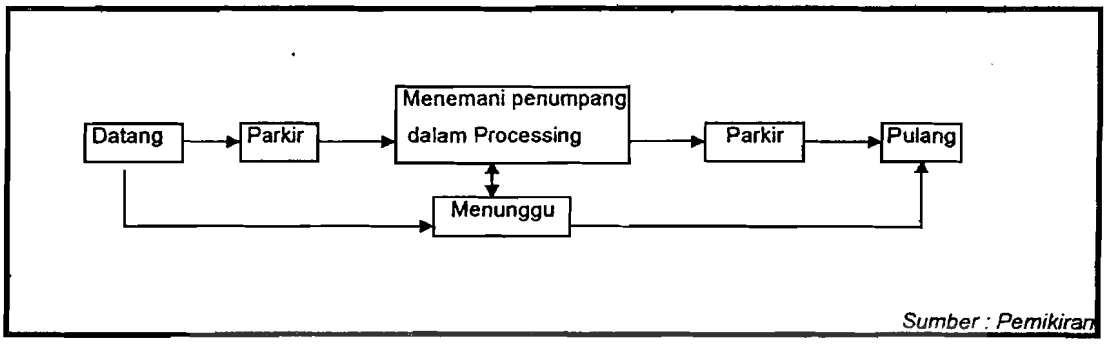
3) Penumpang Transit



Skema IV.11 : Karakter Kegiatan Penumpang Transit

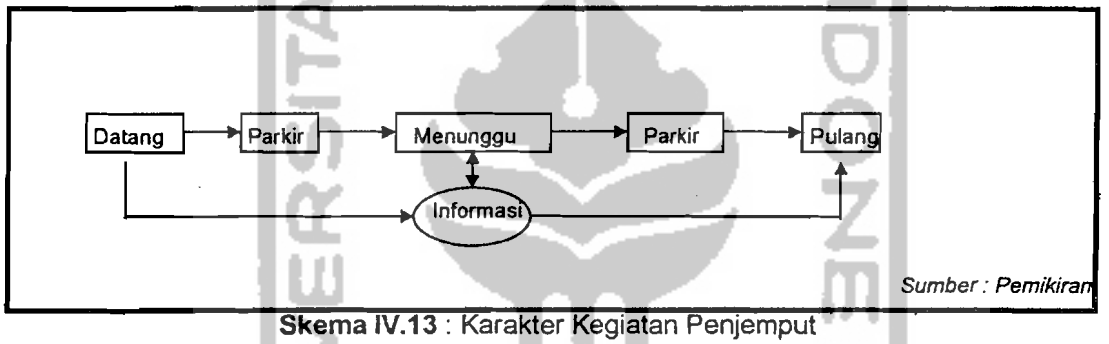
Sumber : Pemikiran

b. Pengantar



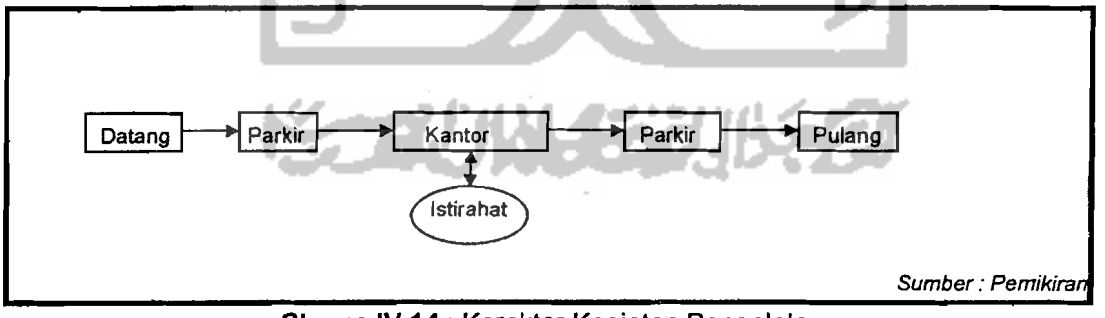
Skema IV.12 : Karakter Kegiatan Pengantar

c. Penjemput



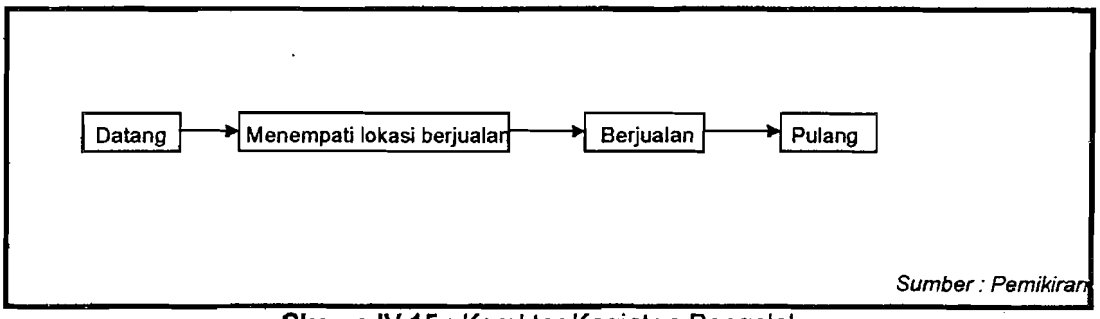
Skema IV.13 : Karakter Kegiatan Penjemput

d. Pengelola



Skema IV.14 : Karakter Kegiatan Pengelola

e. Pedagang Kaki Lima



Skema IV.15 : Karakter Kegiatan Pengelola

C. KEBUTUHAN RUANG SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

Aktifitas yang dilakukan oleh manusia membutuhkan suatu wadah, yang antara satu aktifitas dengan aktifitas lainnya memiliki tuntutan akan suatu wadah (baca : ruang) yang berbeda pula. Perbedaan itu dikarenakan adanya perbedaan kepentingan diantara pelaku sebagai unsur yang diwadahi.

Ruang adalah sebuah bidang yang dikembangkan menurut arah sifat yang telah ada dan selalu melingkupi keberadaan kita, meskipun sifatnya tak terbentuk. Pada ruang, bentuk visual, kwalitas cahaya ditentukan oleh unsur-unsur bentuk. Jika ruang telah ditetapkan, dilingkupi, dibentuk dan diorganisir oleh unsur-unsur bentuk, maka arsitektur akan menjadi nyata.[1]

Pola ruang yang terbentuk di dalam terminal tidak terlepas dari proses kegiatan di dalamnya, karena terminal merupakan suatu fasilitas publik yang di dalamnya terdiri dari berbagai aktifitas dari pelaku kegiatan, baik itu yang terjadi pada ruang luar maupun ruang dalam. Pola pembentukan ruang tersebut disesuaikan dengan fungsi ruang itu sendiri. Dimana pola hubungan masing-masing ruang akan menunjukkan sinergitas antara fasilitas (baca : ruang) yang ada di dalam TPKL.

---

[1] D.K Ching, *Bentuk dan Ruang*, Hal. 108

Ada beberapa macam pola pembentukan ruang yang dapat diterapkan pada TPKL dengan mempertimbangkan fungsi ruang terhadap kegiatan yang diwadahinya, diantaranya :

Ruang Bersebelahan

Pola ruang untuk ruang yang bersebelahan akan menunjukkan identitas dirinya serta akan berinteraksi satu sama lain sesuai dengan fungsi dan tuntutannya.

Ruang yang bersebelahan dapat dibentuk dengan bidang-bidang pembatas / pemisah secara :

- Fungsional, ruang-ruang dapat terpisah secara keseluruhan sehingga ruang ini akan berdiri secara individual.
- Masif, ruang-ruang yang mempunyai fungsi dan tuntutan yang sama atau masih berkaitan dapat saja terpisah secara visual, sehingga bidang-bidang masif akan memberikan karakter individualitas terhadap ruang-ruang tersebut serta dapat memberikan batas perbedaan dari aktifitas yang diwadahinya.
- Transparan, kesan peruangan dapat terjadi tanpa adanya batas yang jelas, misalnya kesan yang ditimbulkan dengan adanya perbedaan terhadap ketinggian lantai, warna lantai dan lain-lain untuk memberikan batasan area terhadap aktifitas secara tersamar. Walaupun secara nyata ruang tersebut tidak dipisahkan, namun kesan pemisahan akan kuat terlihat dan terjadi dengan sendirinya.

Ruang Saling Berkaitan

Pola ruang semacam ini terdiri dari dua ruang atau lebih yang sebagian sisinya membentuk ruang bersama (identitas ruang masih dapat dipertahankan).

Jenis ruang yang saling berkaitan diantaranya :

- Bagian ruang yang saling berkaitan tersebut dapat digunakan bersama oleh masing-masing ruang.
- Salah satu sisi ruang dapat menyatu dengan ruang yang lebih dominan membentuk suatu kaitan.

- Ruang yang terjadi karena keterkaitan antara dua ruang yang memiliki fungsi berbeda, namun secara fisik ruang tersebut berdiri sendiri.

1. Kebutuhan Ruang Dalam

Ruang merupakan sesuatu yang mutlak guna mewadahi kegiatan yang ada di dalam bangunan. Agar kegiatan dapat berjalan dengan lancar dan aman pengadaan ruang ditentukan oleh :

- Faktor manusia dan barang sebagai kriteria standart batasan perencanaan.
- Jenis dan pola kegiatan dari manusia dan barang merupakan dasar dari penyediaan ruang dalam bangunan, yang berhubungan dengan :
  - ◊ Pemisahan ruang antara penumpang domestik dan penumpang internasional. Pemisahan ruang tersebut untuk menghindari terjadinya crossing serta memberikan kejelasan dalam prosessing embarkasi dan debarkasi.
  - ◊ Penyediaan ruang embarkasi yang mempunyai klasifikasi sesuai dengan jenis penumpang embarkasi *(economic class, business class dan executive class).*
  - ◊ Penyediaan ruang debarkasi yang dapat menampung ± 30% - 40% dari jumlah penumpang.
  - ◊ Penyediaan ruang guna penampungan bagasi lebih *(over baggage)* yang bersifat sementara.
  - ◊ Penyediaan ruang-ruang operasional yang mendukung kegiatan embarkasi dan debarkasi manusia/barang, seperti: loket tiket; loket pengurusan bagasi; tempat pemerikasaan bagasi; tempat penimbangan bagasi; tempat pemerikasaan tiket, imigrasi dan bea cukai; ruang operator komunikasi; kantor pengelola; serta menara pantau/pandu.

2. Kebutuhan Ruang Luar

Selain *ruang dalam*, *ruang luar* merupakan faktor yang mendukung keberadaan dan fungsi dari ruang dalam itu sendiri, seperti area parkir untuk kendaraan para pemakai jasa TPKL, yang merupakan persyaratan

vital untuk memberikan wadah pelayanan yang optimal bagi pengguna jasa TPKL. Hubungan antara *ruang dalam* dan *ruang luar* harus dapat memberikan kemudahan dalam pencapaian, serta memberikan kejelasan sirkulasi bagi para pemakai sehingga tidak terjadi crossing dalam aktifitasnya.

3. Kebutuhan Fasilitas Pada TPKL

Dengan mengetahui para pelaku yang beraktifitas di dalam TPKL dan pola sirkulasinya, seperti pada pembahasan sub judul sebelumnya, selanjutnya dapat diketahui kebutuhan-kebutuhan mereka guna menunjang aktifitasnya.

Kebutuhan ruang pada TPKL dibentuk dari aktifitas-aktifitas yang berjalan di dalamnya. Pengelompokan aktifitas-aktifitas tersebut diwadahi oleh fasilitas-fasilitas utama dan penunjang. Kemudian, dengan adanya jenis pelaku yang bervariatif sesuai dengan aktifitas tadi, maka diperlukan suatu ruang yang berbeda antara satu dengan yang lainnya. Dimana kebutuhan ruang-ruang tersebut, didasari dari permintaan pewadahan dan pelayanan kepada pemakai serta prediksinya untuk jangka waktu mendatang, yakni sampai tahun 2018 (sesuai dengan rencana program pengembangan pelabuhan makassar sebagai pelabuhan internasional). Kebutuhan tersebut diantaranya :

a. Fasilitas Utama, *terdir dari :*

- Dermaga
- Ruang Embarkasi
- Ruang Debarkasi
- Ruang Transit
- Ruang Karantina dan Imigrasi
- Ruang Tunggu Pengantar/Penjemput
- Ruang Penjualan Tiket dan Loket Informasi
- Ruang Pengelola

b. Fasilitas Penunjang, *terdiri dari* :

- Area Parkir

- Ruang Sewa
- Area Pedagang Kaki Lima
- Mushalla
- Km/Wc dan Lavatory
- Restaurant dan Cafetaria
- Warpostel

4. Daya Tampung Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang

Untuk mendapatkan besaran fasilitas yang dibutuhkan di dalam TPKL Soekarno Hatta tahun 2003, maka akan diprediksikan jumlah pemakai melalui proyeksi jumlah penumpang tahun 1997 - 2018. Adapun data proyeksi tersebut dapat dilihat pada tabel IV.1, yang diambil dari PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV, Pelabuhan Cabang Ujung Pandang.

NO	URAIAN	SAT.	1997	2003	2008	2018
1	Penumpang Naik	Org	504,282	705,070	814,199	943,906
2	Penumpang Turun	Org	408,620	580,571	620,832	704,687
	Total	**Org**	**912,902**	**1,285,641**	**1,435,030**	**1,648,592**

Sumber: PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel IV.1. Proyeksi Arus Penumpang Sampai Tahun 2018

Dari proyeksi ini diambil jumlah penumpang pada tahun 2003, dengan pertimbangan untuk mengantisipasi arus penumpang sampai tahun 2003 dan mempertimbangkan dengan arah pengembangan Pelabuhan Makassar yang dimulai tahun 2003 - 2018. Disamping itu untuk menyesuaikan realisasi arus penumpang dan arah pengembangan pelabuhan Makassar sebagai pelabuhan terbesar bagian timur kawasan Indonesia serta menyesuaikan dengan lahan yang ada (site yang tersedia memiliki panjang dermaga 180 m, sedangkan untuk panjang dermaga yang seharusnya untuk TPKL internasional yaitu 400 m). Selain itu untuk memberikan kemudahan dalam meninjau kelayakan dari sebuah terminal, dimana untuk TPKL akan ditinjau kelayakannya tiap 5 - 10 tahun.

Untuk mendapatkan rata-rata penumpang pertrayeknya, maka akan diperbandingkan dengan total arus kunjungan kapal penumpang pertahunnya, yakni sebesar 40 kali / bulan.

1. Kelompok Pelayanan Umum

Jumlah proyeksi penumpang tahun 2003, sebagai berikut :

- *Penumpang Embarkasi* berjumlah 705.070 Orang.

Rata-rata pertrayek 705.070 : 480 = *1.468,89 ≈ 1.469 Orang.*

- *Penumpang Debarkasi* berjumlah 580.571 Orang.

Rata-rata pertrayek 580.571 : 480 = *1.209,52 ≈ 1.210 Orang.*

a. Ruang Embarkasi

Kelas I

Asumsi = 10 %

= 1.469 x 10 % = 146,9 ≈ ***147 Orang***

Kelas II

Asumsi = 15 %

= 1.469 x 15 % = 220,35 ≈ ***220 Orang***

Kelas III

Asumsi = 20 %

= 1.469 x 20 % = 293,8 ≈ ***294 Orang***

Kelas IV

Asumsi = 25 %

= 1.469 x 25 % = ***367 Orang***

Kelas Ekonomi

Asumsi = 30 %

= 1.469 x 30 % = 440,7 ≈ ***441 Orang***

Total *(Kls I + Kls II + Kls III + Kls IV + Kls Ekonomi)* = ***1.469 Orang***

Kebutuhan ruang dengan standart 1,35 m² / Orang :

⇒ Kelas I = (147 x 1,35) + Flow 30 % = ***257,985 m²***

⇒ Kelas II = (220 x 1,35) + Flow 30 % = ***386,10 m²***

⇒ Kelas III = (294 x 1,35) + Flow 30 % = ***515,97 m²***

⇒ Kelas IV = (367 x 1,35) + Flow 30 % = ***644,085 m²***

⇒ Kelas Ek = (441 x 1,35) + Flow 30 % = ***773,955 m²***

Jumlah total = 2.578,095 m²

b. Ruang Debarkasi

Asumsi = Daya tampung 40 % dari penumpang debarkasi

1.210 x 40 % = ***484 Orang***

Standart = 1,35 m² / Org

Besaran = (484 x 1,35) + Flow 30 % = ***849,42 m²***

c. Ruang Tunggu Pengantar dan Penjemput

- ***Pengantar***

  Asumsi = Jumlah pengantar 40 % dari jumlah penumpang emb.

  = 0,4 x 1.469 = 587,6 ≈ ***588 Orang***

  Standart = 0,80 m² / Org

  Besaran = (588 x 0,80) + Flow 20 % = ***564,48 m²***

- ***Penjemput***

  Asumsi = Jumlah penjemput 20 % dari jumlah penumpang debarkasi.

  = 0,2 x 1.210 = ***242 Orang***

  Standart = 0,80 m² / Org

  Besaran = (242 x 0,80) + Flow 20 % = ***232,32 m²***

d. Ruang Antri Loket

Asumsi = Jumlah calon penumpang yang membeli ticket di box terminal penumpang adalah 15 %.

= 1.469 x 15 % = 220,35 ≈ ***220 Orang***

Standart = 0,8 m² / Org

Besaran = (220 x 0,8) + Flow 30 % = ***228,8 m²***

e. Hall Embarkasi dan Debarkasi

- ***Hall Embarkasi***

  Asumsi = Daya tampung 50 % dari jumlah penumpang embarkasi

  = 1.469 x 50 % = 734,5 ≈ ***735 Orang***

Standart = 1,1 m² / Org

Besaran = (735 x 1,1) + Flow 30 % = ***1.051,05 m²***

- ***Hall Debarkasi***

Asumsi = Daya tampung 50 % dari jumlah penumpang debarkasi

= 1.210 x 50 % = ***605 Orang***

Standart = 1,2 m² / Org

Besaran = (605 x 1,2) + Flow 30 % = ***943,8 m²***

f. Ruang Pengelola

Besaran ruang pengelola yaitu : ***688,74 m²***

2. Fasilitas Penunjang

a. Restaurant

Asumsi = Daya tampung 10 % dari jumlah penumpang

= (1.469 + 1.210) x 10 % = 267,9 ≈ 268 Orang

Standart = 1,5 m² / Org

Besaran = (268 x 1,5) + Flow 25 % = ***502,5 m²***

b. Cafetaria/Bar

Asumsi = Daya tampung 5 % dari jumlah penumpang.

= 2.679 x 5 % = 133,95 ≈ 134 Orang

Standart = 1,5 m² / Org

Besaran = (134 x 1,5) + Flow 25 % = ***251,25 m²***

c. Ruang Sewa

- ***Toko / Kios***

Asumsi = Daya tampung 1 unit = 10 Orang

Pengunjung = 5 % dari jumlah penumpang

= 2.679 x 5 % = 134 Orang

= 134 : 10 = 13,4 ≈ 13 unit

Standart = 9 m² / Org

Besaran = 10 x 9 = ***90 m² x 13 = 1.170 m²***

- ***Kantor***

Asumsi = Disediakan 8 Unit

Standart = 100 m²/Unit

Besaran = 8 x 100 = ***800 m²***

d. Warpostel

Asumsi = Disediakan 15 box

Standart = 1,2 m² / Org

Besaran = (15 x 1,2) + Flow 30% = ***23 m²***

e. Area Parkir

- ***Kendaraan Pribadi***

Asumsi = Penggunaannya 20 % dari jumlah penumpang

= (1.469 x 20 %) + (1.210 x 20 %) = 536 Orang

= Daya tampung 2 - 5 Org / Kdr

= 536 : 5 = 107,2 ≈107 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

Besaran = (107 x 12) + Flow 30 % = ***1.633,2 m²***

- ***Kendaraan Taxi***

Asumsi = Penggunaannya 20 % dari jumlah penumpang = 536 Org

= Daya tampung 2 - 5 Org / Kdr

= 536 : 5 = 107 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

Besaran = (107 x 12) + Flow 30 % = ***1.633,2 m²***

- ***Kendaraan Angkutan Umum (mikrolet)***

Angkutan tersebut memakai sistem carteran.

Asumsi = Penggunaannya 30 % dari jumlah penumpang

= (1.469 x 30 %) + (1.210 x 30 %) = 803,7 ≈ 804 Orang

= Daya tampung 2- 14 Orang / Kdr

= 804 : 14 = 57 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

Besaran = (57 x 12) + Flow 30 % = ***889,2 m²***

- ***Kendaraan Roda Dua***

Asumsi = Penggunaannya 25 % dari jumlah pegawai = ***46,93 m²***

- ***Bus dan Truk***

  Bus

  Biasanya digunakan oleh penumpang embarkasi dan debarkasi keberangkatan dalam bentuk rombongan.

  Asumsi = Masing-masing penggunaannya 10 %

  = (1.469 x 10%) + (1.210 x 10 %) = 267,9 ≈ 268 Orang

  = Daya tampung 20 - 40 Orang / bus

  = 268 : 40 = 7 Kendaraan

  Standart = 42 m²/Kdr

  Besaran = 7 x 42 = ***294 m²***

  Truk Barang

  Asumsi = Kebutuhan 3 Unit

  Standart = 45 m²

  Besaran = 3 x 45 = ***135 m²***

  *Total = (360 + 135) + Flow 30 % = **643,5 m²***

Total luasan area parkir = ***5.140,03 m²***

- ***Ruang Pengobatan/P3K***, diasumsikan seluas = ***40 m²***
- ***Ruang Transit***

  Asumsi = 10% dari jumlah penumpang debarkasi

  1.210 x 10% =121 Orang

  Standart =1,35 m²/Org

  (121 x 1,35) + Flow 30% = ***212,335 m²***

- ***Ruang Karantina dan Imigrasi***

  Asumsi = 10% dari jumlah penumpang (embarkasi + debarkasi)

  (1.469 + 1.210) 10% = 267,9 ≈ 268 Orang

  Standart =1,35m²/Org

  (268 x 1,35) + Flow 30% = ***470,34 m²***

Jadi, luasan keseluruhan fasilitas yaitu = ***15.746,18 m²***

Ditambah luas dermaga180 x 30, sesuai dengan panjang lahan dan peraturan lebar apron untuk pelabuhan samudra = ***5.400 m²***

Total luasan keseluruhan ***15.746,18 + 5.400 = 21.146,18 m²***

Lahan yang tersedia yaitu ***= 25.680 m²***

D. SISTEM SOSIAL BUDAYA MANUSIA BUGIS-MAKASSAR SEBAGAI UNGKAPAN KOMUNIKASI DESAIN

Ber-Arsitektur adalah berbahasa dengan ruang dan gatra, garis dan bidang, serta dengan bahan material dan suasana tempat.[2] *Ruang dan gatra, garis dan bidang, serta bahan material dan tempat* merupakan suatu bahan yang dapat diolah sebagai saran penyampaian. Bentuk penampilan bangunan merupakan wujud bangunan yang tampak langsung secara visual oleh manusia. Dari penampilan bangunan, orang dapat menangkap hal-hal dan pesan-pesan yang akan disampaikan melalui bangunan, baik melalui bentuk secara keseluruhan ataupun bagian-bagian dari bentuk. Berangkat dari argumen-ergumen di atas, penyusun mencoba mengkomunikasikan bangunan dengan transformasi sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar. Komunikasi ini sendiri akan dirasakan setelah bangunan tersebut dilihat dan kemudian melibatkan seluruh emosi pada bangunan itu, yakni TPKL Soekarno Hatta.

Sistem sosial budaya yang berlaku dan dijumpai dalam kehidupan masyarakat Bugir-Makassar, tidak lagi berorientasi kepada *social order* atau adat yang telah diciptakan oleh generasi tua atau leluhurnya ketika menciptakan perjanjian pemerintahan dan kontrak sosial, tetapi orientasi pandangan hidupnya sekarang ini memperlihatkan indikasi pada kehidupan materialistik. Di samping itu, juga terlihat gejala dalam masyarakat di mana unsur individualisme telah berkembang di masyarakat. Demikian pula unsur komersialisasi dalam hubungan sosial

---

[2] Y.B. Mangunwijaya, Wastu Citra, Gramedia, Jakarta, 1995, hal.7.

sudah memperlihatkan bentuknya. Semua gejala negatif ini sangat mempengaruhi sistem kepemimpinan pada masyarakat Bugis-Makassar.[3] Hal inilah yang akan dikomunikasikan lewat filosofi bangunan. Selain itu, faktor historis menyangkut semangat kebaharian dari manusia Bugis-Makassar juga ingin ditampilkan dalam desain bangunan.

E. PENERAPAN ARSITEKTUR BUGIS-MAKASSAR DAN ARSITEKTUR POST-MODERN SEBAGAI LANDMARK KOTA

Penerapan arsitektur tradisional Bugis-Makassar pada bangunan-bangunan modern tidak selamanya harus diterapkan secara penuh. Mengingat adanya batasan-batasan dalam hal proporsi, keseimbangan, layout, dan efektifitas ruangan dari bangunan. Misalnya, arsitektur Bugis-Makassar cenderung kepada bentangan yang tidak terlalu besar, sehingga jika diterapkan pada bentangan yang besar, proporsi/keseimbangan tidak akan tercapai.

Namun, jika proporsi/keseimbangan tidak terpenuhi untuk suatu bentangan yang besar, ciri khas arsitektur Bugis-Makassar dapat direfleksikan pada detail-detail bangunan, misalnya konsul, dan lain-lain. Melihat kenyataan tersebut, maka diperlukan kearifan dan fleksibilitas dalam menerapakan arsitektur tradisional.

Seperti yang telah diuraikan pada point sebelumnya, bahwa arsitektur Bugis-Makassar (sebagai preseden) akan dipadukan dengan arsitektur Post-Modern. Dalam hal ini untuk penampilan bangunan mentransformasikan semangat kebaharian suku Bugis-Makassar (historism) yang diwakili oleh perahu phinisi (metaphora) ke dalam bangunan yang dapat memperkuat penampilannya sebagai sebuah landmark.

Penampilan bangunan tersebut bukan untuk mengikuti kaidah masa lalu yang terikat tradisi, malainkan sebuah proses kehadiran suatu wujud

---

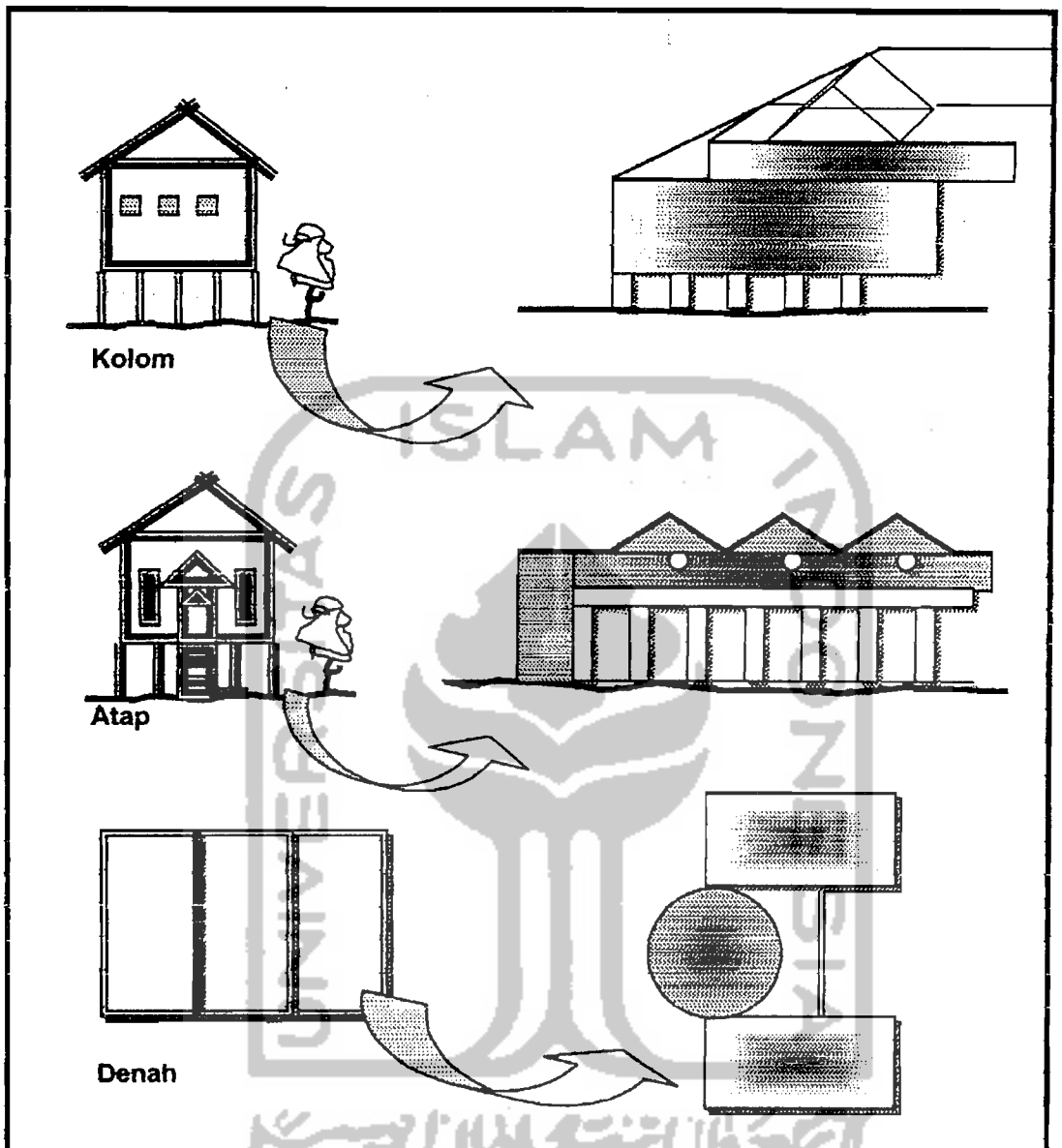
[3] Lihat Prof. Dr. Hamid Abdullah, *Reaktualisasi Etos Budaya Manusia Bugis*, CV.Ramadani, 1990.

yang dapat dikembangkan dalam konteks masa kini dan masa depan. Karena menekankan proses pembentukan dan perubahan suatu ciri, maka kehadirannya dapat memberikan suatu kualitas panampilan sebagai sebuah landmark, yang merupakan refleksi dari ekspresi jati diri manusia Bugis-Makassar. Selain itu, konsep perpaduan tersebut untuk lebih menunjukkan sikap mengamati kembali dan menghargai sejarah. Serta berupaya untuk menemukan/menggali aspek-aspek kultural yang memungkinkan pengejewantahan ekspresi yang ganda dari berbagai subkultur antar kebudayaan dan juga sekaligus sebagai ekspresi identitas yang unik dan khas diantara aneka ragam budaya.

1. Penerapan Arsitektur Bugis-Makassar sebagai Preseden

Untuk memberikan tampilan yang berciri khas tradisional lokal dengan mempertimbangkan fungsi dari TPKL itu sendiri, maka detail-detail/bentuk dari arsitektur tradisional yang akan diambil diantaranya :

- Bentuk rumah panggung, dengan merefleksikannya pada kolom-kolom sebagai ciri khas rumah panggung.
- Bentuk atap rumah tradisional Bugis-Makassar. Diterapkan pada massa bangunan yang bentangannya tidak terlalu lebar.
- Bentuk denah persegi panjang.
- Pemakaian ornamen-ornamen khas, seperti : ornamen yang ada pada bubungan berupa ornamen ayam atau ular, dan ornamen-ornamen lainnya yang berciri khas kedaerahan.

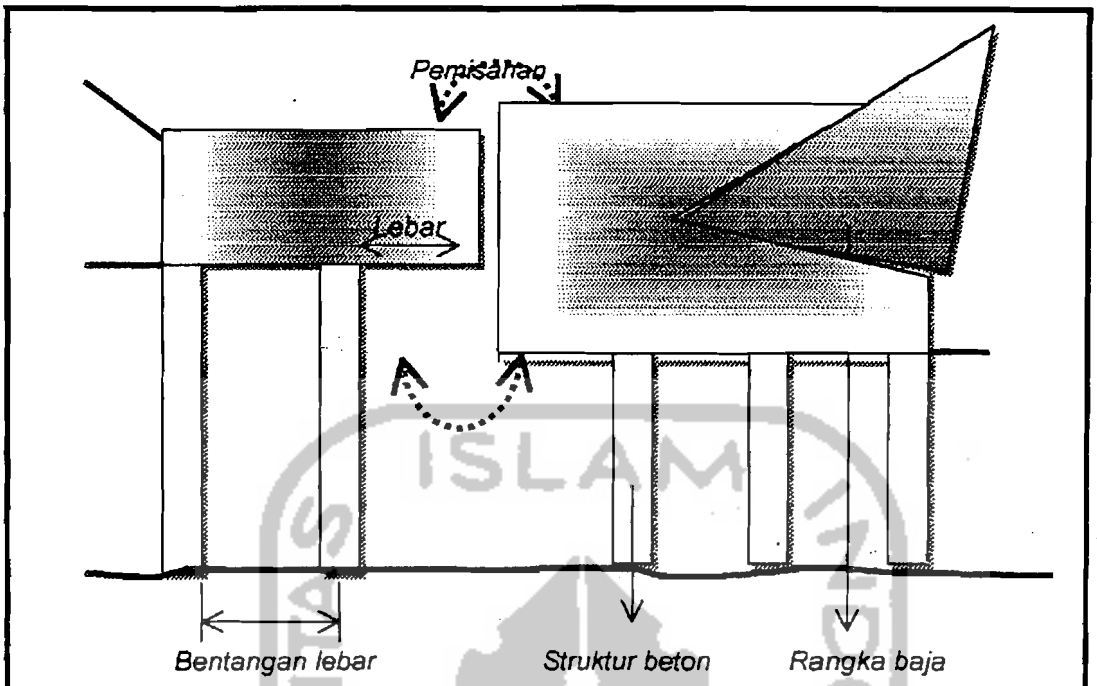


Gambar IV.9 : Penerapan Arsitektur Tradisional

2. Penerapan Arsitektur Modern

Bentuk tampilan bangunan akan memperlihatkan unsur modern melalui kwalitas sistem konstruksi bangunan. Penerapan tersebut diantaranya :

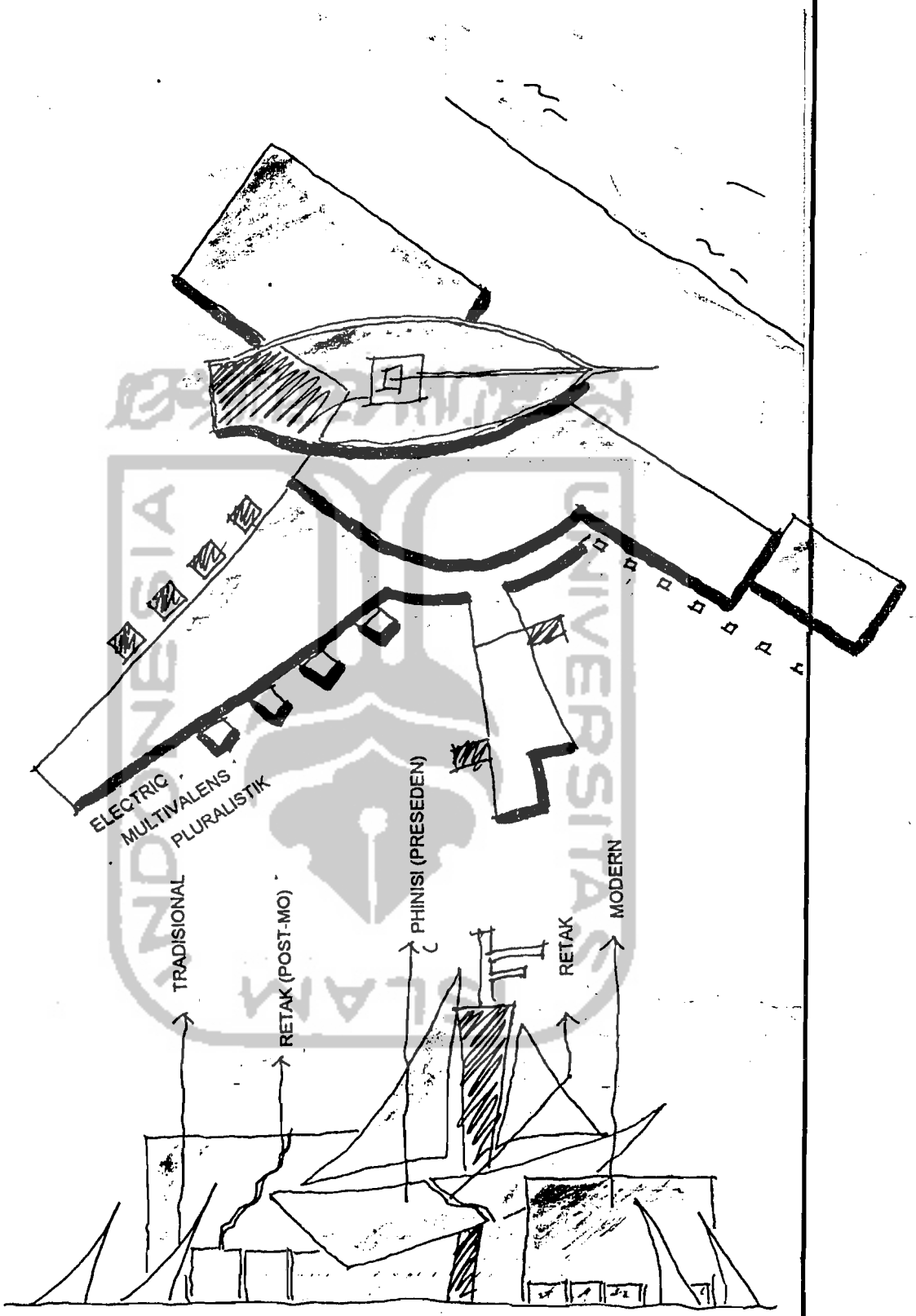
- Pemakaian konstruksi bentang lebar pada bangunan TPKL.
- Pemakaian konstruksi beton bertulang pada atap bangunan utama.
- Serta sistem struktur utama sebagai penyangga bangunan.



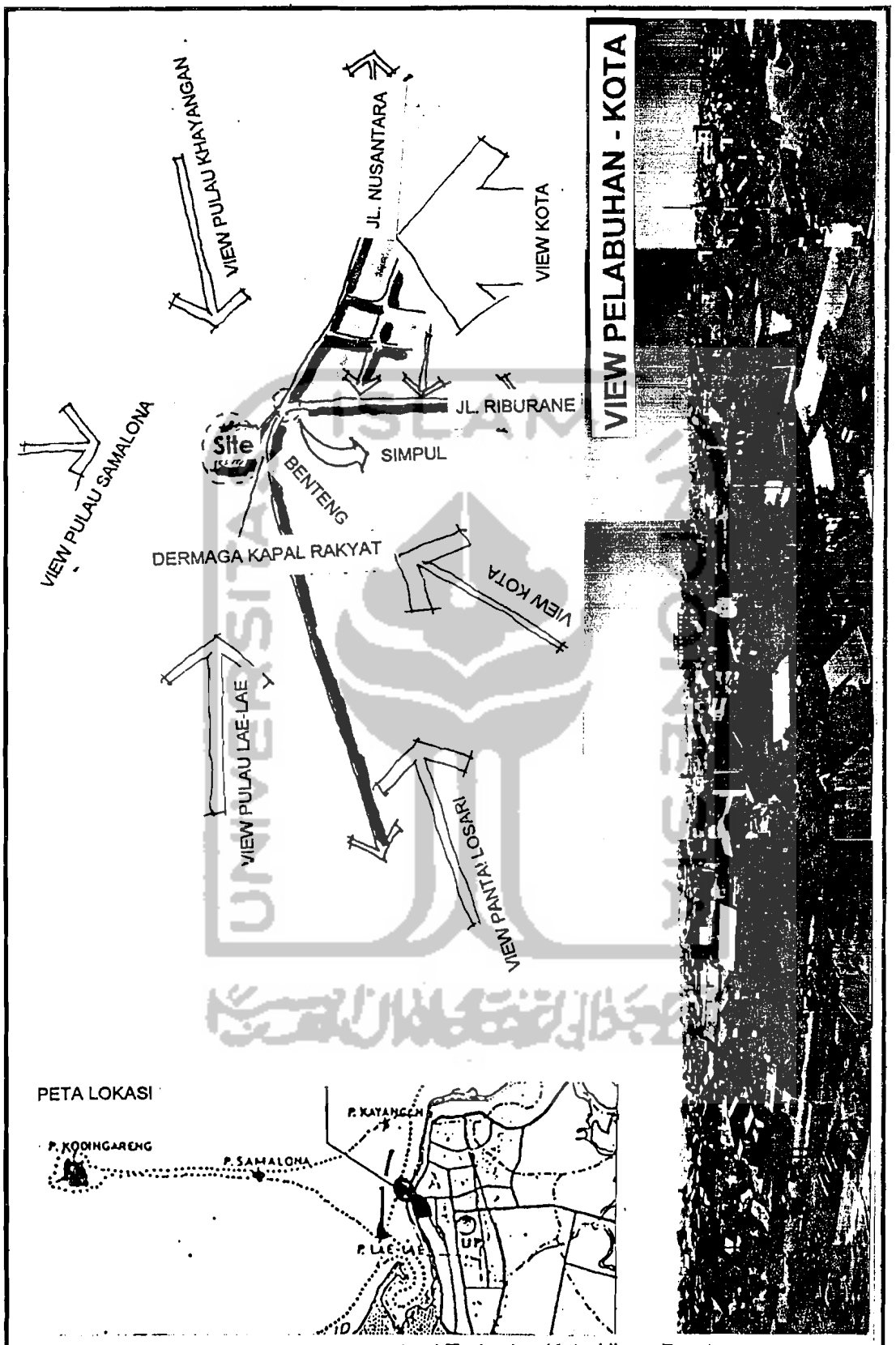
Gambar IV.10 : Penerapan Unsur Modern

3. Paduan Unsur Tradisional dan Unsur Modern dengan Mengacu pada Sistem Sosial Manusia Bugis-Makassar

Paduan dari arsitektur tradisional dan modern akan menampilkan arsitektur dengan gaya post-modern. Penampilan tersebut akan menceritakan proses perjalanan masa lalu ke masa yang akan datang (historism) manusia Bugis-Makassar sebagai suku pelaut yang ulung. Adapun penerapannya melalui perpaduan dengan bentuk perahu phinisi pada bangunan.



Gambar IV.11 : Paduan Arsitektur Tradisional dan Modern

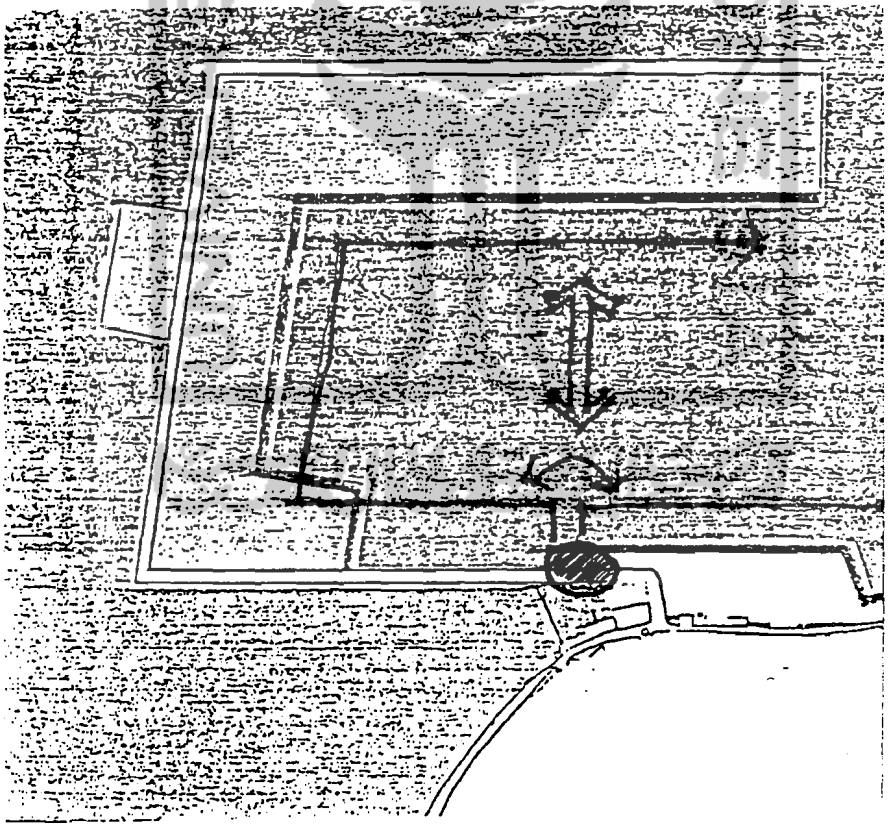


Gambar IV.14 : Analisis Lokasi Terhadap Kota Ujung Pandang

F. POTENSI LOKASI TERHADAP PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR SEBAGAI LANDMARK KAWASAN

Melihat pengembangan pelabuhan Makassar sampai tahun 2018, posisi TPKL akan berada pada pertengahan antara dermaga lama dengan dermaga baru (area pengembangan pelabuhan Makassar). Dengan posisi tersebut maka TPKL dapat menjadi sentral/pusat dari keseluruhan kawasan Pelabuhan Makassar.

Disamping itu, pelabuhan makassar merupakan pelabuhan samudera yang dikunjungi oleh kapal-kapal berbendera asing atau dengan kata lain pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan pintu gerbang bagi Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI).

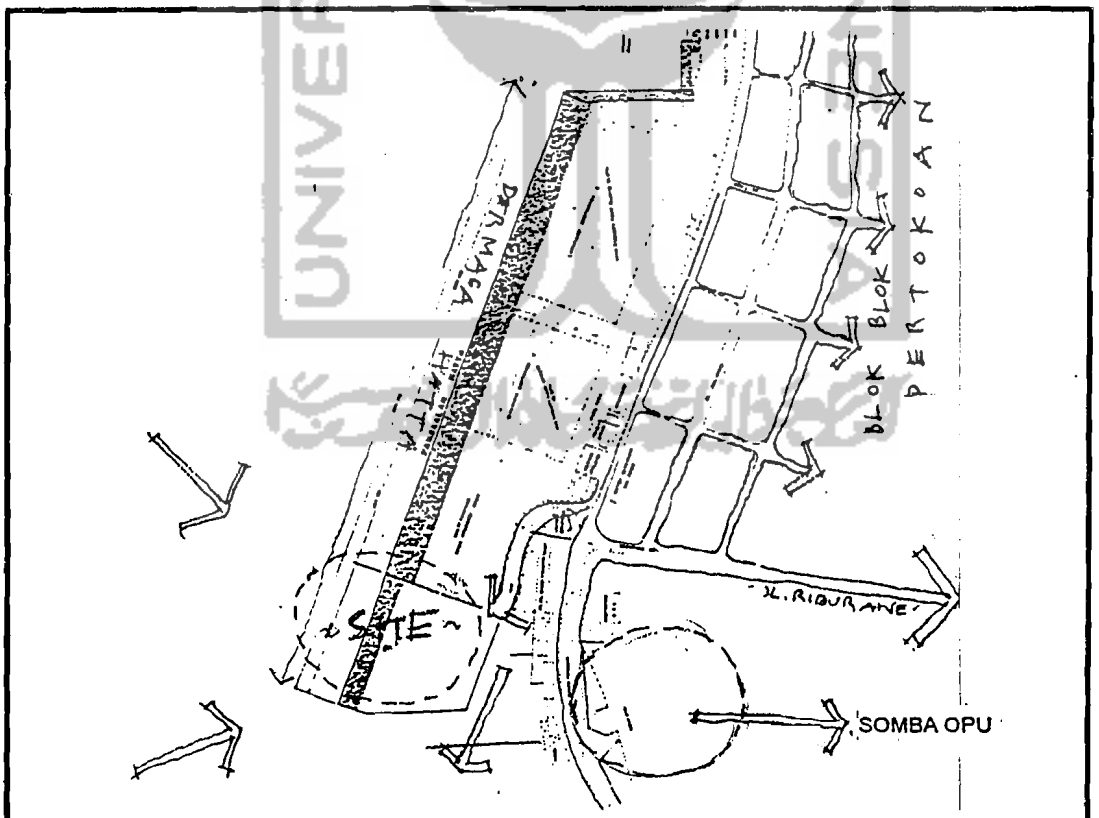


Gambar IV.12 : Arah Pengembangan Pelabuhan Makassar

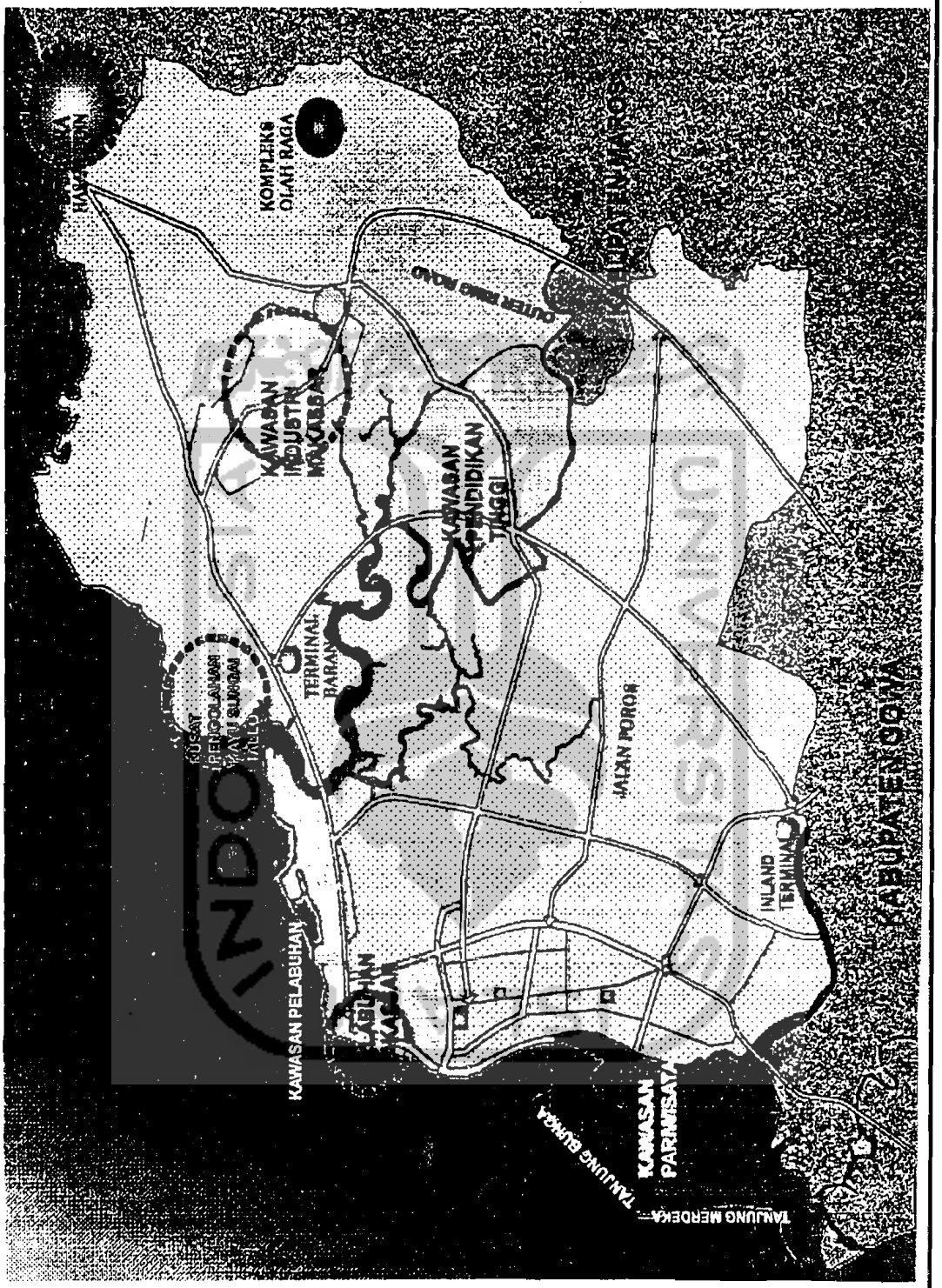
G. POTENSI LOKASI DAN SITE TERHADAP KOTA UJUNG PANDANG SEBAGAI LANDMARK KOTA

Lokasi terpilih untuk pengembangan Pelabuhan Makassar berada pada kawasan kota (bagian dari pusat kota), sehingga posisi tersebut dapat memberikan alternatif tampilan bangunan yang memberikan kejelasan dari kejauhan melalui penonjolan bangunan keatas (vertikal) pada tapak. Disamping itu, lokasi tersebut berada berdekatan dengan kawasan wisata (pusat rekreasi), diantaranya : pulau Lae-Lae, pulau Samalona, pulau kayangan, serta obyek wisata bahari dan pusat rekreasi pantai losari.

Site pengembangan TPKL Soekarno Hatta memiliki potensi untuk memperkuat predikat landmark pada bangunan karena posisi site menjorok keperairan (laut). Posisi tersebut dapat dimanfaatkan pada bentuk desain terhadap arah bangunan.



Gambar IV.13 : Analisis Site Terpilih



Gambar IV.15 : Analisis Lokasi Terhadap Kota Ujung Pandang

H. REKOMENDASI

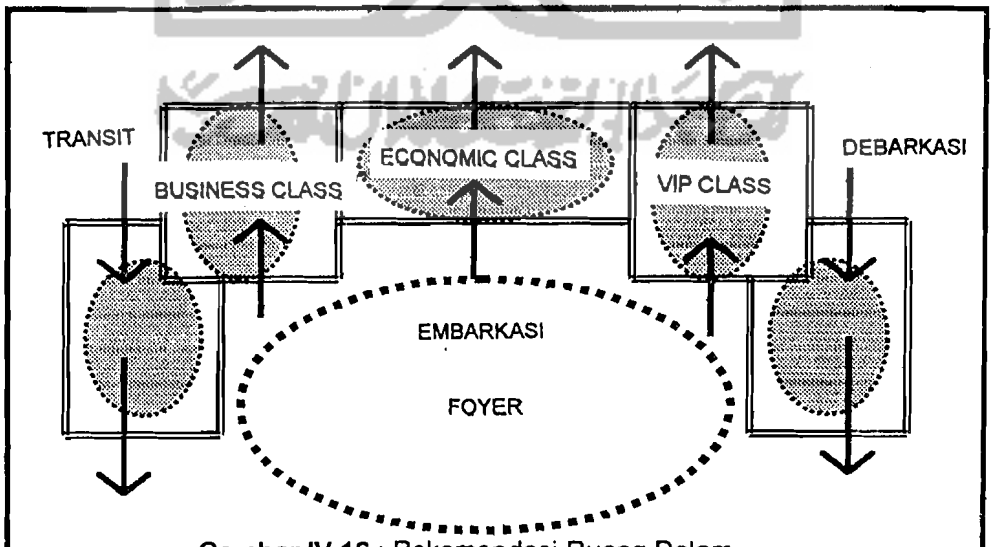
Berbagai analisis permasalahan yang di ungkapkan pada point-point di atas, di coba untuk disimpulkan dan dipecahkan sesuai dengan sasaran dan tujuan (lihat bab I).

1. Rekomendasi Sirkulasi

Menjawab masalah pola sirkulasi sehubungan dengan aktifitas pelaku di dalam TPKL Soekarno Hatta, khususnya untuk memberikan kemudahan dan kenyamanan pada processing embarkasi dan debarkasi dalam kaitannya dengan perpindahan moda angkutan laut ke moda angkutan darat,atau sebaliknya.

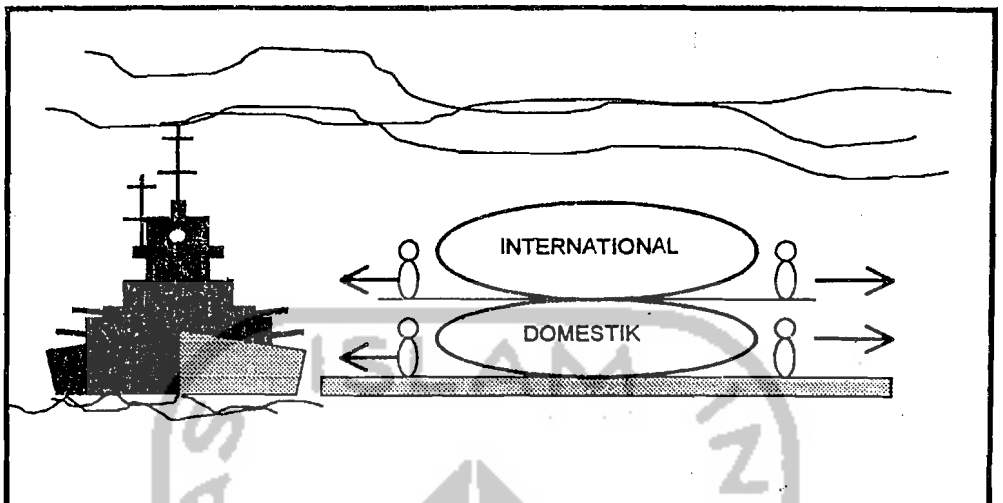
⇒ Agar tidak terjadi kemacetan dan kesemrawutan sebagai akibat adanya crossing antara jenis penumpang (embarkasi, debarkasi, dan transit) yang berada di dalam lingkungan TPKL, maka :

- Untuk ruang dalam, masing-masing jenis penumpang sebaiknya dilakukan pemisahan area aktifitas serta kejelasan jalur sirkulasi. Untuk itu perlu adanya wadah (baca : ruang) yang dapat menunjang kegiatan masing-masing penumpang, baik itu penumpang embarkasi, penumpang debarkasi, maupun penumpang transit.



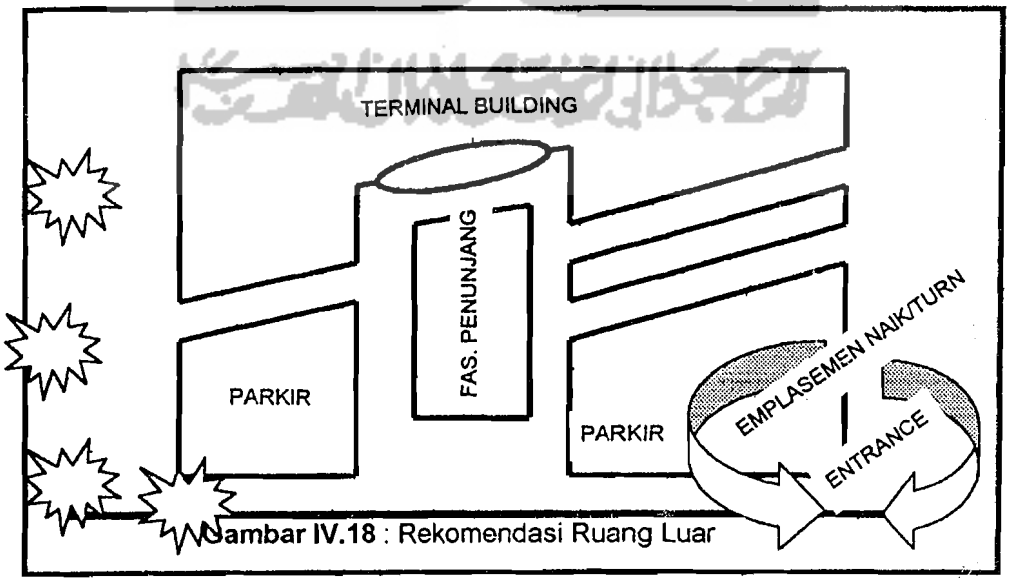
Gambar IV.16 : Rekomendasi Ruang Dalam

- Pemisahan ruang secara vertikal antara penumpang domestik dengan penumpang internasional.



Gambar IV.17 : Rekomendasi Ruang Domestik dan Internasional

- Untuk ruang luar, sebaiknya jalur kendaraan bersifat linier (satu arah) dan singkat dalam pergerakan. Setiap jenis kendaraan diberikan wadah masing-masing supaya tidak terjadi kesemrawutan. Dengan area parkir yang terpisah dan kendaraan dapat terwadahi, maka dapat dicegah adanya pengkonsentrasian kegiatan pada satu tempat sebagai akibat dari penataan parkir yang tidak disiplin.



Gambar IV.18 : Rekomendasi Ruang Luar

- Pola sirkulasi angkutan umum mikrolet tidak diberikan area terminal, karena sifatnya tidak menetap , tetapi dengan menempatkan halte di dalam area TPKL. Jadi, mikrolet hanya melewati (masuk) TPKL dan menurunkan/menaikkan penumpang pada emplasemen (halte). Sehingga pola sirkulasinya menjadi jelas.
- Pedagang kaki lima disediakan kios-kios pada area yang khusus, sehingga pola sirkulasinya tidak mengganggu sirkulasi pemakai umumnya.
- Pola sirkulasi secara umum diarahkan dengan memberikan petunjuk-petunjuk dengan prinsip kedekatan hubungan sinergis antar fasilitas.

2. Rekomendasi Fasilitas Utama dan Penunjang

Menjawab masalah fasilitas-fasilitas (utama dan penunjang) yang ada di TPKL Soekarno Hatta sehubungan dengan efek sinergitas antar fasilitas, khususnya dalam mewadahi aktifitas di dalamnya.

- Fungsi pewadahan dan pelayanan fasilitas-fasilitas utama dan penunjang diturunkan dari aktifitas para pelakunya dengan memberikan gambaran aktifitas yang berjalan dengan berbagai skala pengaruh efek sinergisnya.
- Karakter dan persyaratan ruang pada TPKL mengambarkan ruang-ruang privat, ruang-ruang yang berhubungan dengan publik dan ruang-ruang yang berfungsi melayani. Persyaratan ruang-ruang TPKL dengan memper timbangkan pada kebutuhan dan kemampuan pelayanannya terhadap pemakai.
- Bentuk fasilitas-fasilitas umum dan penunjang diturunkan dari pengambaran persepsi umum bentuk pola sirkulasi dan karakter aktifitas yang komunikatif. Agar diperoleh bentuk-bentuk yang proporsional dan seimbang sehingga penandaan dan persepsi umum terhadap bentuk sebuah fasilitas tercapai dan dapat memberikan kejelasan. Bentuk fisik dan ornamen mengadopsi

arsitektur lokal dengan transformasi filosofi sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar sebagai landasan perencanaan dan perancangan.

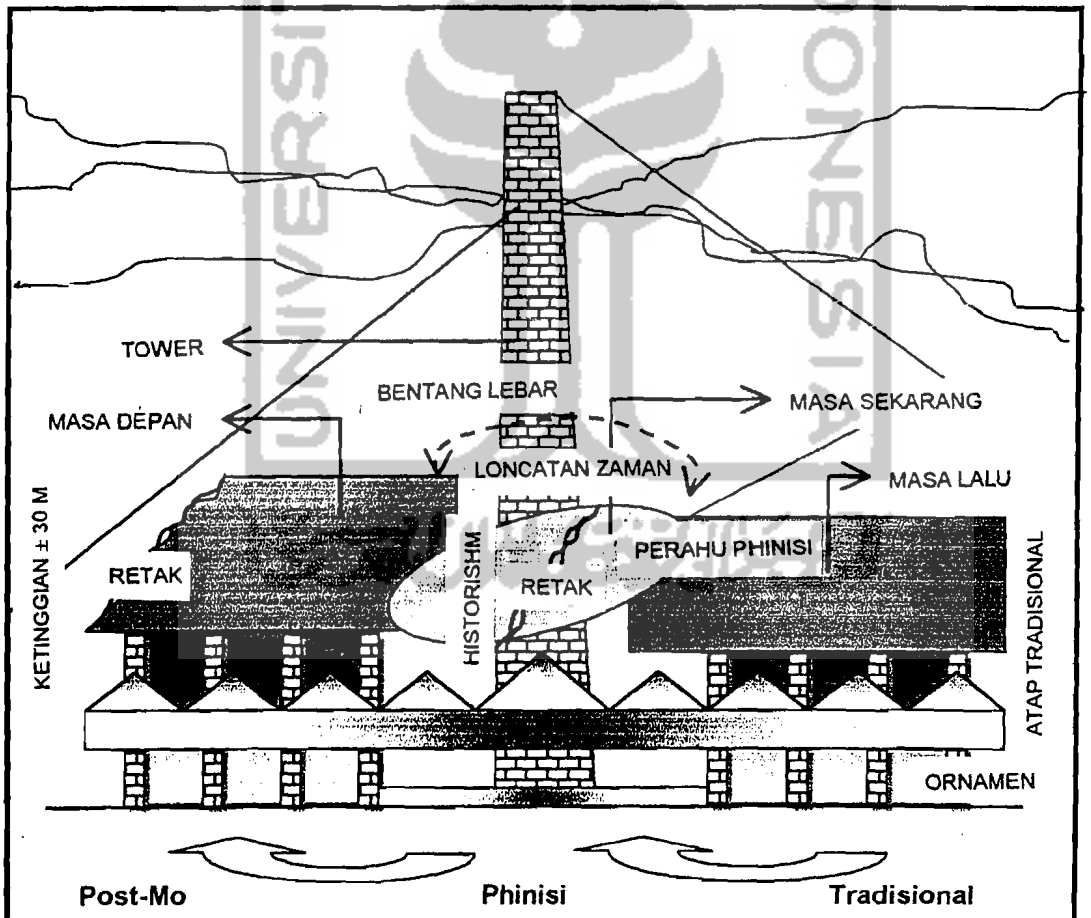
- Keterdekatan (hubungan tidak langsung) antar fasilitas yang berbeda fungsi tetapi memiliki aktifitas yang makro sama (fungsi terkait). Misalnya untuk ruang pengantar dengan ruang embarkasi, sebaiknya harus jelas batas-batas ruang geraknya, tetapi view dari ruang pengantar ke view ruang embarkasi berhubungan secara langsung.
- Besaran ruang-ruang fasilitas disesuaikan dengan kebutuhan para pemakai dalam melakukan aktifitasnya. Masing-masing besaran ruang mempertimbangkan satuan unit pemakai agar perhitungan dimensi ruangnya lebih mudah dan tidak menutup kemungkinan dimensi berkembang karena untuk mengantisipasi arah perkembangan sampai tahun 2018.
- Luasan TPKL secara keseluruhan merupakan penambahan dari luas fasilitas utama/penunjang terminal + luas sirkulasi + luas *open space* + luas wilayah pengembangan.

3. Rekomendasi Penampilan Bangunan

Menjawab masalah bentuk dan ungkapan fisik bangunan TPKL dengan memadukan unsur modern dan tradisional (sebagai preseden) yang mengacu pada sistem sosial budaya masyarakatnya, yakni Bugis-Makassar.

- Bangunan utama direkomendasikan menonjolkan bentuk yang melambangkan semangat kebaharian suku Bugis-Makassar melalui transformasi metafora. Bentuk panampilan ini mentransformasikan perahu phinisi (perhu khas suku Bugis-Makassar) ke dalam desain.
- Ornamen-ornamen diambil dari ornamen khas Bugis-Makassar dengan sangat mempertimbangkan fungsi, proporsional dan kesetimbangan.

- Secara keseluruhan bentuk dan tatanan massa (baca : ruang) mengandung filosofi kehidupan sosial-budaya suku Bugis-Makassar.
- Untuk menetapkan bangunan sebagai landmark kota Ujung Pandang, direkomendasikan bangunan tersebut, dari segi bentuk, dapat mewakili sosok masyarakatnya, sehingga dengan sendirinya dapat memberikan suatu kebanggaan.
- Secara fisik, bangunan TPKL Soekarno Hatta berbentuk kapal phinisi dan monumental. Hal ini untuk memberikan kejelasan pada kawasan pelabuhan Makassar khususnya, dan Kota Ujung Pandang umumnya.



Gambar IV.19 : Rekomendasi Penampilan Bangunan