BAB V

KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

BAB V
KONSEP DASAR
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

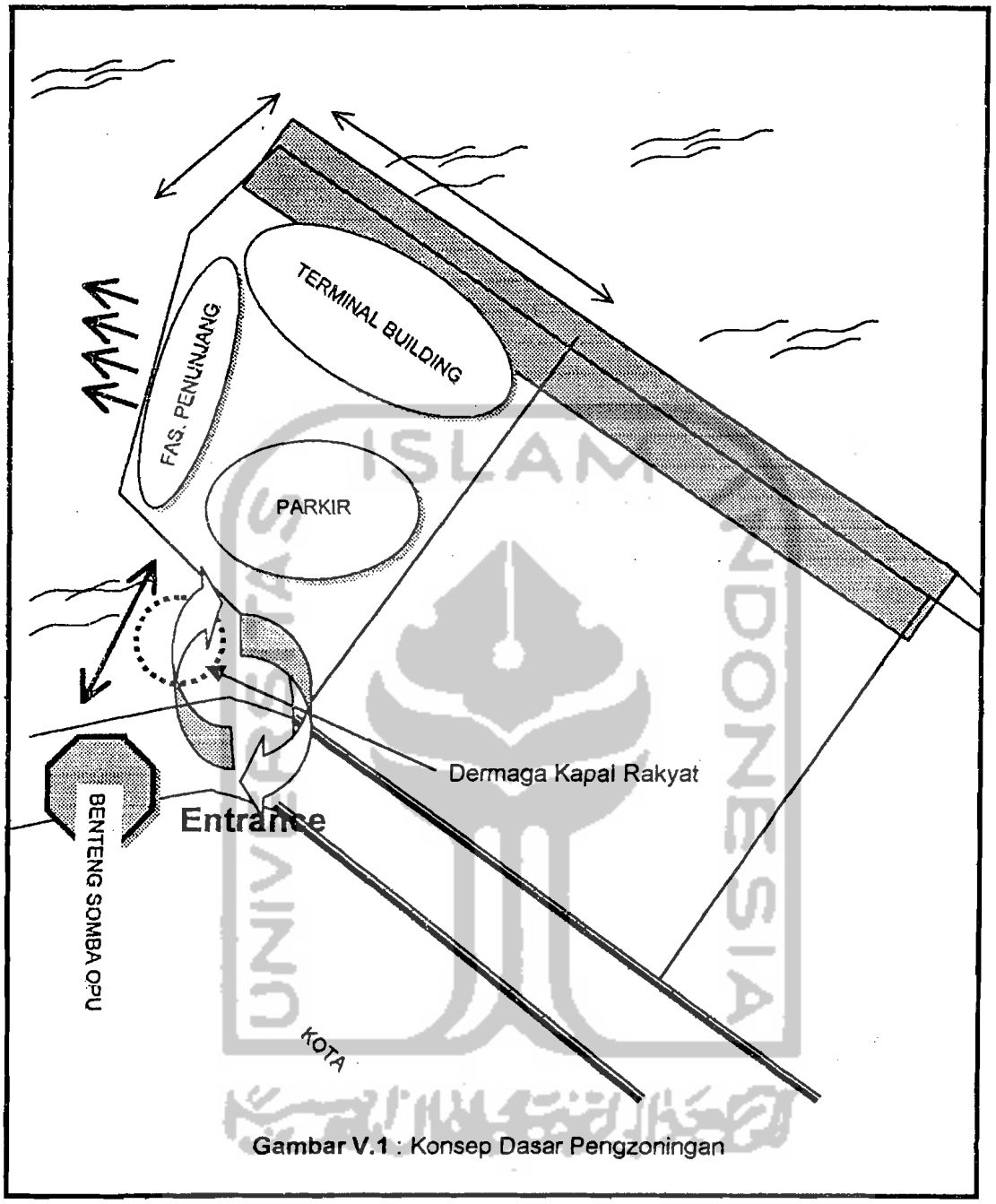
A. KONSEP DASAR PERENCANAAN

1. Konsep Dasar Lokasi dan Site Terpilih

Sejalan dengan arah pengembangan Pelabuhan Makassar, lokasi dan site TPKL Soekarno Hatta berada di Dermaga Hatta, dengan pertimbangan wilayah tersebut memiliki akses ke transportasi darat lebih dekat serta lokasinya tidak bercampur dengan terminal lainnya. Sehingga dapat dihindari adanya pemakaian fasilitas secara bersama yang dapat memberikan kemacetan dan kesemrawutan dalam sirkulasi. Selain itu, dengan melihat arah pengembangan pelabuhan Makassar itu sendiri, lokasi ini merupakan garis tengah antara dermaga Soekarno Hatta dengan area pengembangan yang baru (2003 - 2018). Keuntungan tersebut dapat memperkuat posisi TPKL sebagai landmark. Dalam hubungannya dengan landmark, lokasi terpilih TPKL Soekarno Hatta sangat berdekatan dengan pusat kota dan beberapa tempat wisata lainnya. Sehingga dengan sendirinya, didukung dengan penampilan bangunan yang bernuansa *hi-tech*, TPKL dapat mewujudkan dirinya sebagai sebuah landmark kota Ujung Pandang.

2. Konsep Dasar Penzoningan

Sebagai sebuah fasilitas publik yang didedikasikan untuk memberikan fasilitas pelayanan yang memuaskan bagi pemakai jasa TPKL, maka site dibagi ke dalam zone-zone yang mengelompokan fungsi fasilitas layanan dengan mempertimbangkan kebutuhan fasilitas secara makro.



Gambar V.1 : Konsep Dasar Pengzoningan

B. KONSEP DASAR PERANCANGAN

1. Konsep Dasar Kebutuhan Ruang

Kebutuhan ruang pada TPKL Soekarno Hatta 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 tahun 2003. 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

2. Konsep Dasar Karakter dan Persyaratan Ruang

Tinjauan dan penilaian terhadap ruang-ruang yang ada di TPKL Soekarno Hatta, sebagai berikut :

R U A N G	K				C		H		K E T E R A N G A N
	1	2	3	4	A	B	A	B	
Dermaga			√			√		√	Menyesuaikan dengan lahan.
R. Embarkasi		√			√	√		√	Pemisahan jenis penumpang
R. Debarkasi		√			√	√		√	Hub dgn angk. darat langsung.
R. Transit		√			√	√		√	Akses keluar masuk lancar.
R. Karantina dan Imigrasi		√			√	√	√	√	Keterdekatan dgn r. pengelola.
R. Tunggu Pengantar			√		√	√	√		Lantai split level.
R. Tunggu Penjemput			√		√	√	√		keterdekatan dgn r. debarkasi.
R. Penjulan dan Loket Informasi				√	√	√		√	Terpisah dari kegiatan Emb/Deb.
R. Pengelola	√				√	√		√	Butuh keprivasian.
Area Parkir				√	√	√	√		Pemisahan area untuk jenis kend.
R. Sewa	√		√		√	√		√	Menarik bagi pelaku dlm TPKL.
Area Pedagang Kaki Lima			√		√	√	√		Tidak menganggu sirkulasi.
Mushalla		√			√	√	√		Jauh dari kebisingan.
Km/Wc/Lavatory				√	√	√	√	√	Menyesuaikan dgn fasilitas intinya.
Restaurant dan Cafetaria				√		√		√	Bisa mendapatkan view laut.
Warung Pos dan Telekomunikasi			√			√		√	Ruang tersendiri.

Ket :
K = Karakter Ruang
1 = Privat
2 = Semi Publik
3 = Publik
4= Service

C = Pengcahayaan
A = Alami
B = Buatan

H = Penghawaan
A = Alami
B = Buatan

3. Konsep Dasar Besaran Ruang

Untuk mendapatkan besaran fasilitas yang dibutuhkan di dalam TPKL Soekarno Hatta tahun 2018, maka akan diprediksikan jumlah pemakai melalui proyeksi jumlah penumpang tahun 1997 - 2018. Adapun data proyeksi tersebut dapat dilihat pada *tabel I.2*. Dari proyeksi ini diambil jumlah penumpang pada tahun 2003, dengan pertimbangan setelah itu akan diadakan pengembangan selanjutnya. Pengembangan itu sendiri untuk menyesuaikan arah pengembangan pelabuhan Makassar.

R U A N G	BESARAN RUANG
Dermaga	5.400 m²
R. Embarkasi	2.578,095 m²
R. Debarkasi	849,42 m²
Hall Embarkasi	1.051,05 m²
Hall Debarkasi	943,8 m²
R. Transit	212,335 m²
R. Karantina dan Imigrasi	470,34 m²
R. Tunggu Pengantar	564,48 m²
R. Tunggu Penjemput	232,32 m²
R. Penjulan Tiket dan Loket Informasi	228,8 m²
R. Pengelola	688,74 m²
Area Parkir	5.140,30 m²
R. Sewa	1.970 m²
Mushalla	100 m²
Km/Wc/Lavatory	50 m²
Restaurant dan Cafetaria	753,75 m²
Warung Pos dan Telekomunikasi	23 m²
TOTAL LUASAN	21.296,15 m²

4. Konsep Hubungan Sinergi Fasilitas

Hubungan sinergi fasilitas dalam TPKL Soekarno Hatta diperoleh dari adanya kecenderungan pelaku untuk selalu berkomunikasi –baik langsung maupun tidak langsung-- dengan pelaku yang lain. Dimana para pelaku tersebut membutuhkan pewadahan (baca: fasilitas) sesuai dengan kepentingan dan skala kebutuhannya masing-masing. Sehingga dalam peletakan fasilitas-fasilitas tersebut perlu dipertimbangkan ikatan sinerginya. Dalam hal ini, ruang-ruang yang memiliki ikatan sinergi kuat, diuasahakan diletakkan berdekatan, sedangkan untuk ruang-ruang yang memiliki ikatan sinergi lemah tidak memerlukan keterdekatan. Skala keterkaitan dan keterdekatan fasilitas tersebut dilihat dari pencapaiannya (aksesibilitas), semakin erat hubungan sinerginya, maka semakin mudah juga dalam pencapaiannya, sehingga waktu yang dibutuhkanpun sedikit.

5. Konsep Dasar Sirkulasi dan Organisasi Ruang

a. Konsep Dasar Sirkulasi

Sirkulasi pada TPKL meminimalkan adanya *crossing*, karena pada saat-saat peak time keadaan ini dapat menambah ruwet arus sirkulasi, baik di dalam maupun di luar bangunan.

1) Sirkulasi Ruang Dalam

Mengingat besaran jumlahnya, dalam menentukan sirkulasi ruang dalam, variabel yang sangat diperhitungkan adalah jenis penumpang, pengantar serta penjemput. Konsep sirkulasi ruang dalam memiliki pola yang linier, dengan batasan :

- Memisahkan alur sirkulasi antara penumpang dan barang.
- Mengutamakan kemudahan dan kenyamanan.
- Menghindari adanya pertemuan sirkulasi yang berlawanan, untuk menghindari terjadinya *crossing*.

a) Ruang Embarkasi

- Membedakan pintu masuk dan keluar, dengan maksud mengcegah terjadinya *crossing* antara penumpang yang masuk dan yang keluar.
- Pemeriksaan tiket dilakukan pada pintu masuk. Untuk mencegah antrian yang panjang pada saat memasuki ruangan, pintu masuk diperbanyak dan mengarahkan antrian ke samping.
- Pintu masuk ke ruang embarkasi dibedakan berdasarkan pengelompokan kelas penumpang. Pengelompokan tersebut dibagi menjadi tiga, yakni kelas 1 dan 2 *(VIP Class)*, kelas 3 dan 4 *(Business Class)*, dan kelas ekonomi *(Economic Class)*.
- Memberikan batasan ruang gerak antara pengantar dan penumpang embarkasi melalui kejelasan area pergerakan, yakni aktifitas pengantar terbatas hanya sampai pada pintu masuk ke ruang embarkasi (foyer).

b) Ruang Debarkasi

Ruang debarkasi diusahakan berdekatan dengan ruang tunggu penjemput dan sedapat mungkin tidak berbaur dengan penumpang embarkasi. Hal ini untuk mencegah terjadinya pengkonsentrasian kegiatan

pada satu tempat serta dapat memberikan kelancaran *processing* debarkasi keluar dari lokasi TPKL.

c) Ruang Transit

Pada saat kapal merapat, sebagian penumpang transit cenderung tidak memberikan kesempatan kepada penumpang debarkasi untuk turun lebih awal, sehingga mengakibatkan sirkulasi menjadi semrawut. Untuk itu sirkulasi penumpang transit akan diarahkan ke sisi yang berlawanan dari sirkulasi penumpang debarkasi.

2) Sirkulasi Ruang Luar

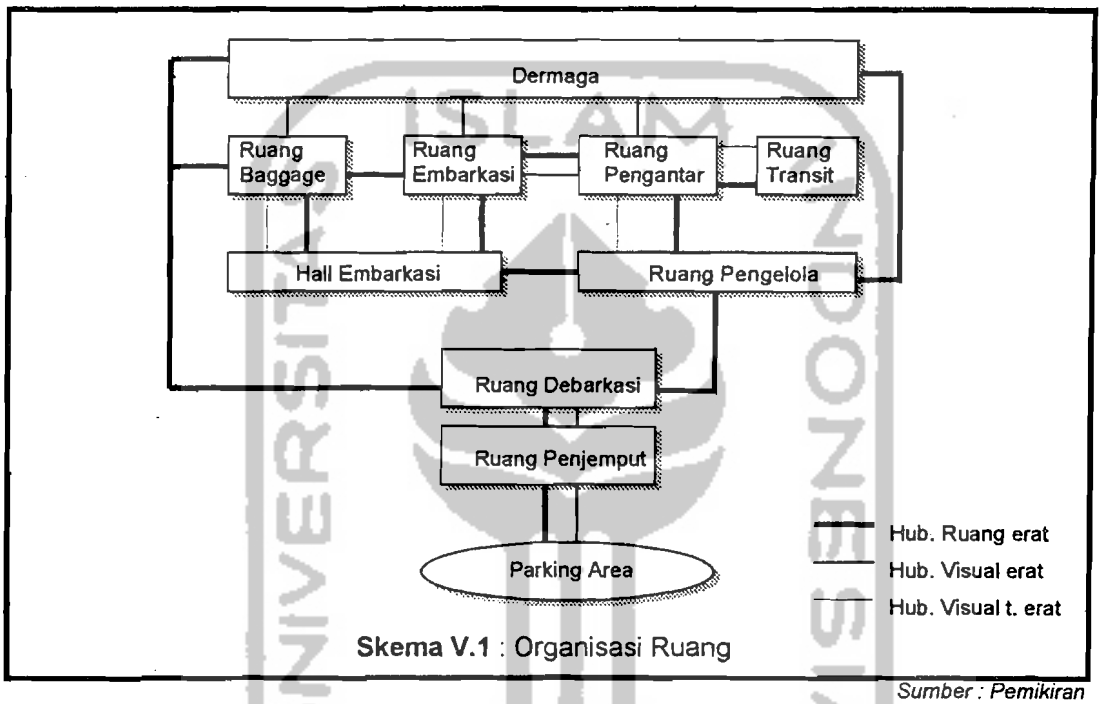
Untuk sirkulasi ruang luar, variabel yang harus diperhitungkan adalah sirkulasi kendaraan. Untuk memberikan kelancaran pada sirkulasi ruang luar ini, maka :

- Area parkir untuk kendaraan pengantar/penjemput dibedakan dengan area parkir untuk kendaraan pengelola dan kendaraan umum. Ini dimaksudkan supaya tidak terjadi adanya pemakaian fasilitas yang saling tumpang tindih, sehingga dapat memberikan kelancaran dalam keluar- masuknya kendaraan ke area parkir.
- Bentuk sirkulasi untuk angkutan umum mikrolet dan taxi melalui emplasemen pemberangkatan dan penurunan dengan menempatkannya di tempat yang aman bagi sirkulasi kendaraan lainnya.
- Untuk mencegah terjadinya crossing pada entrance, maka dipisahkan area masuk dan keluarnya kendaraan. Serta memberikan area khusus untuk pejalan kaki.

b. Konsep Organisasi Ruang

Organisasi ruang diatur dengan mempertimbangkan sirkulasi para pemakai secara umum. Dengan pengorganisasian yang baik akan mendapatkan arah sirkulasi yang jelas dan memberikan kemudahan dalam pencapaiannya. Secara mikro pengorganisasian ruang dapat mengarahkan dan mendistribusikan pemakai ke tempatnya masing-masing melalui sirkulasi yang ada di dalam bangunan. Untuk

mengantisipasi adanya peningkatan arus penumpang internasional, maka akan dipisahkan antara ruang embarkasi/debarkasi domestik dan internasional secara vertikal. Skema di bawah ini menunjukkan hubungan keterdekatan/erat antar fasilitas dengan melihat aktifitas pelaku secara makro.



Skema V.1 : Organisasi Ruang

Sumber : Pemikiran

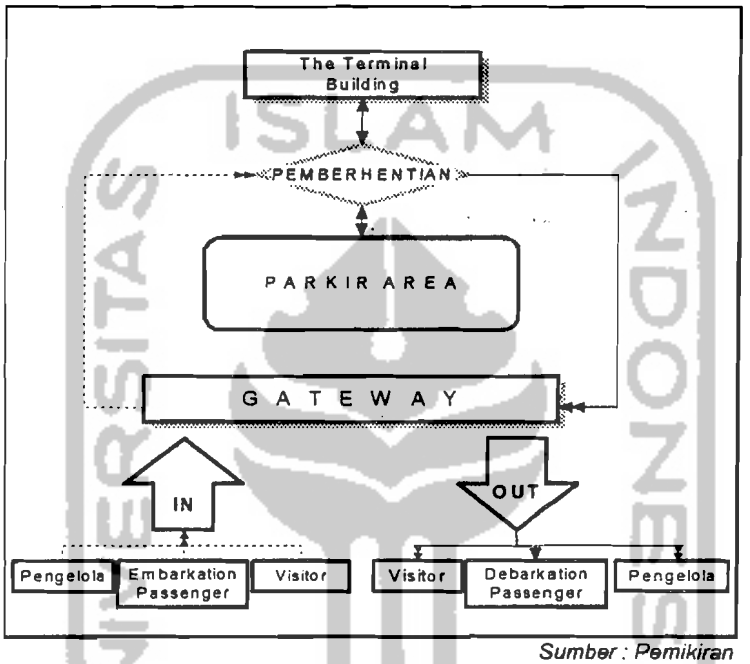
6. Konsep Tata Ruang Luar dan Tata Ruang Dalam

Untuk menentukan tatanan ruang, baik luar maupun dalam bangunan, terlebih dahulu harus dikenali arus sirkulasi pada fasilitasnya. Penataan ruang tersebut direncanakan menurut kebutuhan hubungan antara tata ruang luar dan tata ruang dalam. Adapun konsep panataan tersebut dibagi ke dalam konsep tata ruang luar dan tata ruang luar.

a. Konsep Tata Ruang Luar

Penataan ruang luar pada TPKL Soekarno Hatta yaitu dengan memisahkan area parkir kendaraan pengelola, pribadi dan kendaraan umum. Khusus untuk kendaraan umum hanya diberikan emplasemen naik

dan turun dalam area TPKL Soekarno Hatta. Hal ini dimaksudkan untuk memanfaatkan area tersebut secara optimal, mengingat waktu kedatangan dan keberangkatan/kedatangan kapal antara kapal satu dan berikutnya terjadi kekosongan aktifitas pada kegiatan kendaraan umum. Tabel V.2 menunjukkan pemisahan area ruang luar melalui pemisahan pola sirkulasinya.



Sumber : Pemikiran

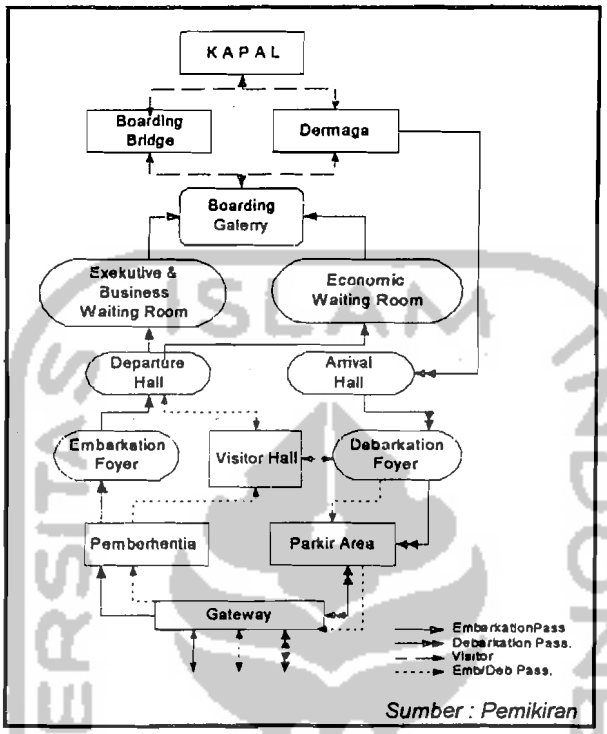
Skema V.2 : Konsep tata 'Ruang Luar' TPKL Soekarno Hatta

b. Konsep Tata Ruang Dalam

Untuk mendapatkan penataan ruang yang dapat memberikan kejelasan dan kemudahan serta kenyamanan dalam prosessing embarkasi dan debarkasi, maka :

- Diadakan pemisahan ruang pada masing-masing jenis penumpang di dalam TPKL Soekarno Hatta.
- Pemisahan ruang secara vertikal antara penumpang domestik dan penumpang internasional.

Pada tabel V.3 di bawah ini, dapat dilihat hubungan antar *ruang dalam* yang dikelompokkan menurut hubungan ketereratan antar ruang (baca : fasilitas) sesuai dengan aktifitas pelaku di dalamnya.



Skema V.3 : Konsep tata 'Ruang Dalam' TPKL Soekarno Hatta

7. Konsep Dasar Struktur dan Utilitas

a. Konsep Struktur

1) Sub Struktur

Memakai pondasi gabungan foot plate dengan sumuran sebagai pendukung kolom, serta pondasi menerus sebagai pendukung dinding dan kolom praktis.

2) Upper Struktur

Sistem struktur yang digunakan adalah struktur rangka dengan bahan beton bertulang, dan penerapannya disesuaikan dengan lebar bentang.

3) Struktur Atap

Struktur atap menggunakan rangka baja untuk bentang lebar.

b. Konsep Dasar Utilitas

Sistem utilitas yang dipakai untuk mendukung aktifitas bangunan adalah :

- Penerangan pada malam hari menggunakan lampu sorot.
- Air bersih dari PAM untuk menyuplai kebutuhan aktifitas TPKL.
- Air kotor dibuang pada sumur peresapan, sedangkan limbah padat disalurkan ke *septictank*.
- Penggunaan *Air Conditioner* untuk ruang-ruang yang bebas polusi.
- *Fire protection.*
- Telekomunikasi.
- *Security system.*

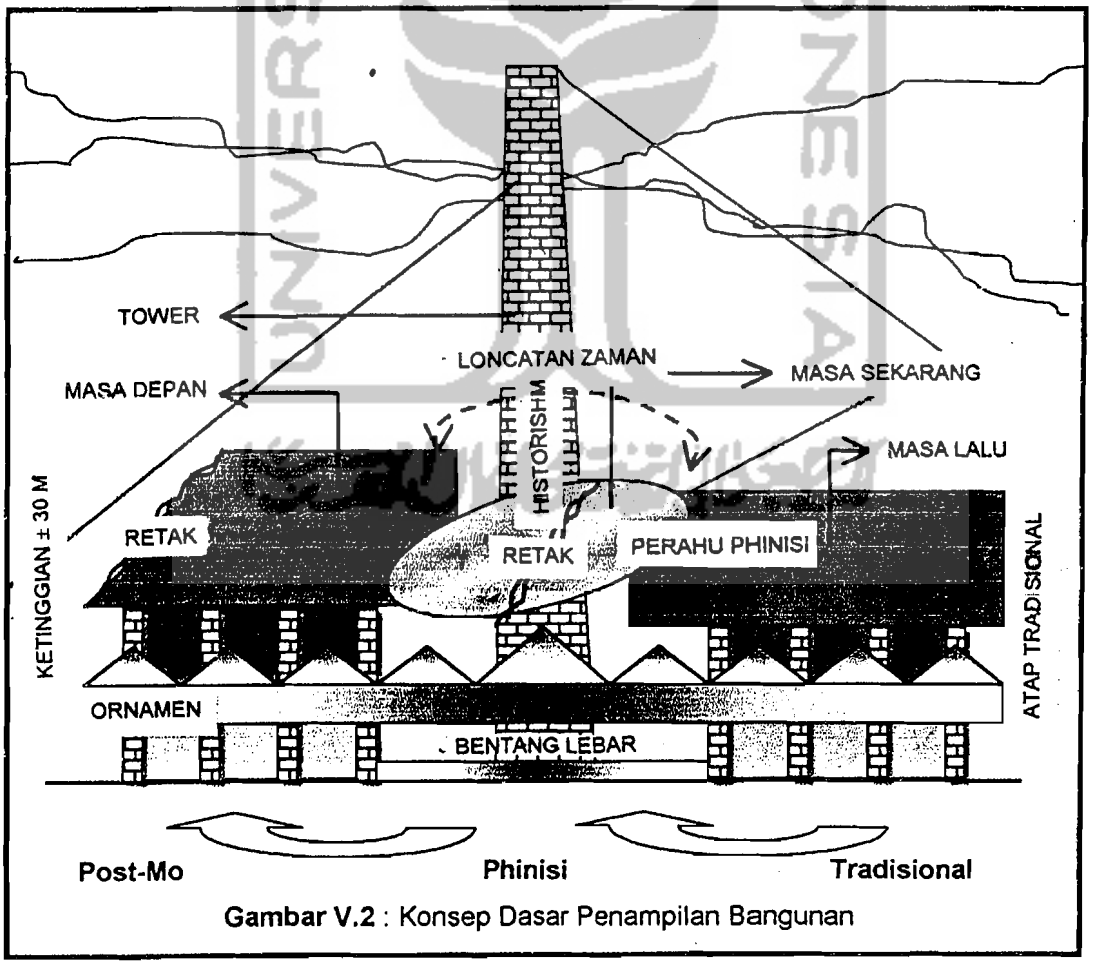
8. Konsep Dasar Penampilan Bangunan

Penampilan bangunan mentransformasikan secara preseden arsitektur lokal Bugis-Makassar dengan mengacu pada sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar. Semangat kebaharian suku Bugis-Makassar merupakan konsep penampilan bangunan untuk mewujudkan nilai tambah sebagai sebuah landmark. Penampilan tersebut diwujudkan melalui transformasi metafora bentuk kapal phinisi pada bagian facade bangunan. Dalam hubungannya dengan landmark, penampilan bangunan ditonjolkan secara vertikal.

Beberapa konsep dasar perancangan untuk penampilan bangunan diantaranya :

- Pemakaian kolom pada bangunan yang diekspos untuk memberikan penampilan rumah panggung sesuai dengan penampilan rumah tradisional Bugis-Makassar.
- Pemakaian bentuk atap arsitektur lokal kedalam bangunan. Bentuk tersebut diterapkan pada bentangan-bentangan yang tidak terlalu lebar.
- Ornamen-ornamen khas pada rumah tradisional Bugis-Makassar yang diterapkan sebagai preseden ke dalam bangunan. Ornamen tersebut diantaranya : bentuk ular dan ayam jantan pada bubungan atap, serta ornamen yang berupa warna-warna tradsional.

- Mentransformasikan secara metafora perahu phinisi pada bangunan sebagai ciri dari arsitektur post-modern. Salah satu ciri dari arsitektur post-modern tersebut direfleksikan pada penampilan perahu phinisi yang terlihat retak. Penampilan ini sebagai wujud rasa terima kasih serta penghargaan terhadap semangat kebaharian manusia Bugis-Makassar.
- Penampilan bangunan mengkomunikasikan perjalanan akan kejayaan pelaut Bugis-Makassar melalui loncatan perjalanan era yang lalu – sekarang – dan masa depan.
- Untuk memperlihatkan kesan monumental sebagai sebuah landmark, maka bangunan memiliki tower yang berfungsi sebagai menara pandu dan satelit komunikasi. Tinggi tower tersebut ± 35 meter.



Gambar V.2 : Konsep Dasar Penampilan Bangunan