
TINJAUAN TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT, ARSITEKTUR KALIMANTAN TIMUR DAN REGIONALISME ARSITEKTUR

2.1 Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL)

Dalam melakukan perpindahan, baik manusia maupun barang, biasanya didukung satu atau lebih sarana transportasi, di mana ketika terjadi perpindahan sarana transportasi tersebut, perjalanan akan berhenti. Di tempat pergantian moda (breaktransport) tersebut atau yang disebut juga simpul sirkulasi, akan menjadi daerah pusat perkembangan kegiatan. (Paul B. Horton)

2.1.1 Pengertian TPKL

Definisi Terminal

- Terminal adalah tempat alat-alat pengangkutan, dapat berhenti, memuat dan membongkar, misalnya untuk angkutan kapal laut adalah TPKL sedangkan untuk angkutan udara adalah lapangan terbang / bandara.⁸⁾
- Terminal adalah tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas kendaraan umum.⁹⁾
- Suatu pusat yang mempunyai daerah yang luas untuk menampung kegiatan penumpang dan barang serta merupakan stasiun penghubung bagi suatu jasa angkutan.¹⁰⁾
- Terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.¹¹⁾

⁸⁾ Prof. AG. Pringgoda, *Ensiklopedia Umum*, Kanisius, Yogyakarta, 1997, hal.1096

⁹⁾ Ditjen Perhubungan Darat, *Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan dan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang dan Barang*, Dephub, 1993

¹⁰⁾ G. G. Merriem, 1959

¹¹⁾ UURI No. 14 Tahun 1992, *Lalu lintas dan Angkutan Jalan Raya*, Bab I, Pasal I, Ayat I, Jakarta, 1992

Definisi Penumpang

~~Penumpang adalah manusia/sekelompok manusia pengguna jasa angkutan.~~

Definisi TPKL

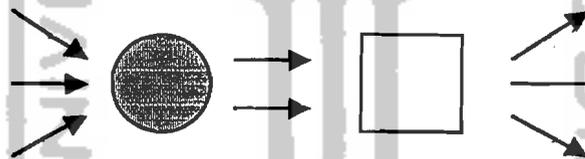
TPKL merupakan fasilitas publik sebagai wadah / tempat mulainya atau berakhirnya suatu kegiatan pengangkutan penumpang beserta barang pengguna jasa angkutan laut. Dengan kata lain TPKL merupakan stasiun penumpang untuk melayani semua kegiatan yang berhubungan dengan proses embarkasi dan debarkasi.

2.1.2 Fungsi TPKL

Terminal penumpang mempunyai 3 (tiga) fungsi utama, yaitu:

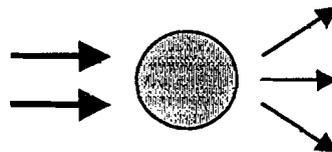
1) *Change of mode*

Sifat perjalanan adalah gabungan ragam perjalanan dari suatu mata rantai perjalanan laut. Pada perubahan dari suatu moda transportasi ke moda transportasi yang lain, penumpang bergerak melintasi terminal penumpang sesuai dengan pola pergerakan yang diatur dalam area sirkulasi.

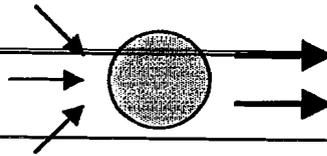


2) *Change of movement type*

Meskipun penumpang dari kelompok-kelompok yang berbeda kepentingan dari apa yang menjadi tujuan akhir, penumpang bersama-sama mendatangi dan meninggalkan dalam kelompok kecil-kecil dengan mobil, bis, taxi dan lain-lain.



Karena itu terminal berfungsi sebagai penampung yang mengumpulkan penumpang dan memroses mereka pada kelompok-kelompoknya.

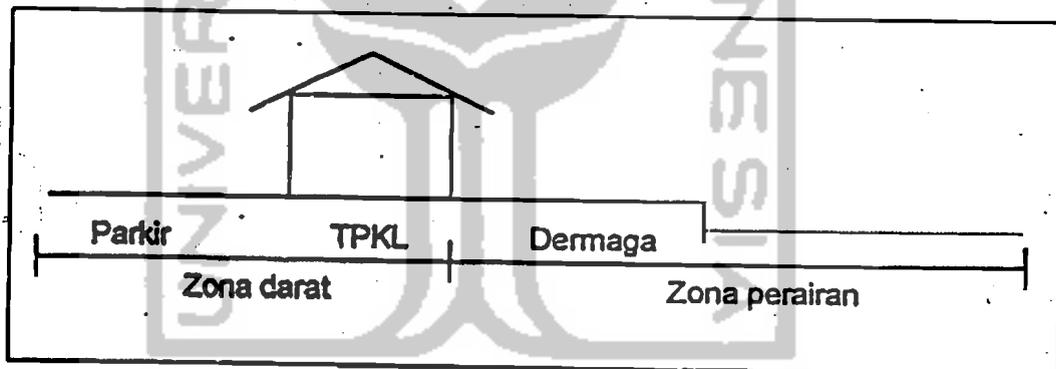


3) *The processing of passenger and baggage*

Terminal adalah tempat dimana terjadi rangkaian proses yang berkaitan dengan perjalanan, antara lain pembelian tiket, *checking* penumpang, memisahkan dan menyatukan *baggage*, dan lain-lain.

Dari ketiga fungsi tersebut, terminal penumpang dirancang dengan prinsip-prinsip arsitektur yang spesifik, sebagai jawaban terhadap fungsi yang ada dengan mempertimbangkan faktor-faktor lain dalam perancangan, seperti kemungkinan pengembangan, ekonomi, teknologi, sosial masyarakat dan lain-lain.

2.1.3 Zona pada TPKL



Gambar 2.1 Penzoningan TPKL

Sumber: Perencanaan Pelabuhan, Kramadibroto

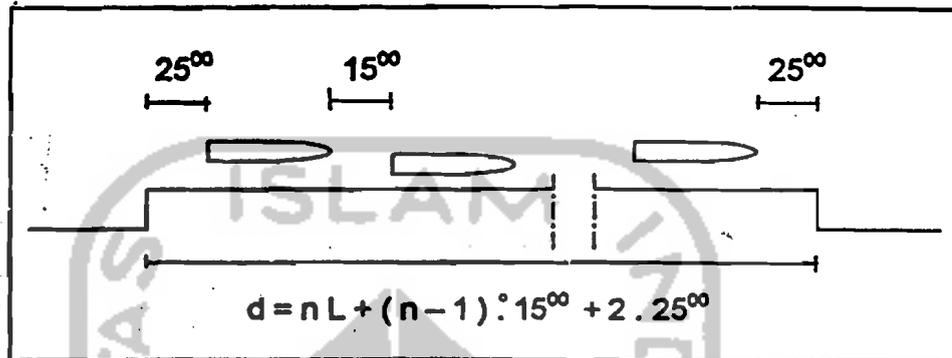
a. Daerah Dermaga

Dermaga adalah struktur pelabuhan yang menjadi wadah sandaran kapal, bongkar muat barang, juga embarkasi dan debarkasi. Ukuran daerah dermaga ditentukan oleh ukuran minimal kapal dapat berlabuh dan meninggalkan dermaga dengan aman. Sedangkan untuk bentuk dermaga ada beberapa macam :

- Memanjang

Dermaga dibuat memanjang bila garis kedalaman kolam pelabuhan hampir merata sejajar dengan garis pantai. Pada umumnya dermaga memanjang dipakai pada pelabuhan peti kemas yang memerlukan lapangan terbuka minimal 60 m.

Contoh : Pelabuhan Tanjung Emas



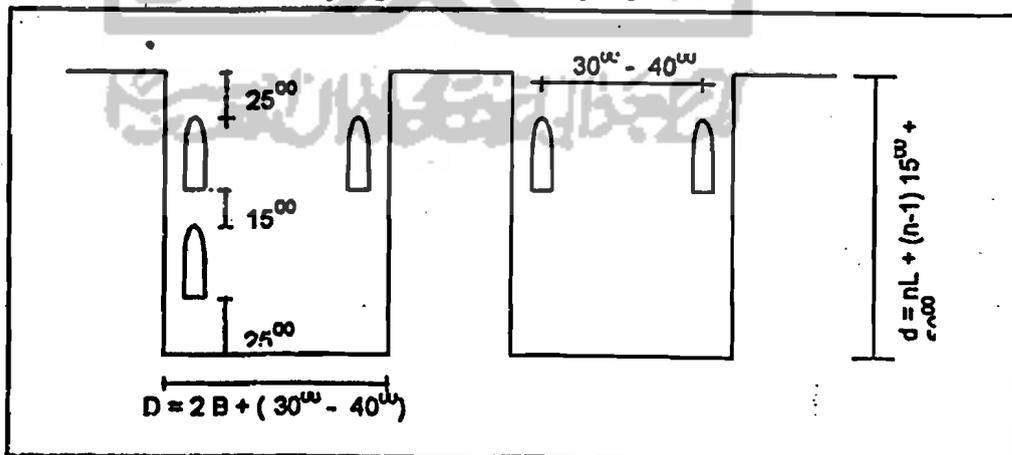
Gambar 2.2 Dermaga Memanjang

Keterangan : d = panjang dermaga
n = jumlah kapal
L = panjang kapal

- Menjari

Dermaga biasanya dibuat menjari bila garis kedalaman terbesar menjorok ke laut dan tidak teratur. Bentuk dermaga ini banyak dipakai pada pelabuhan kapal muatan umum.

Contoh : Pelabuhan Tanjung Priok dan Tanjung Perak



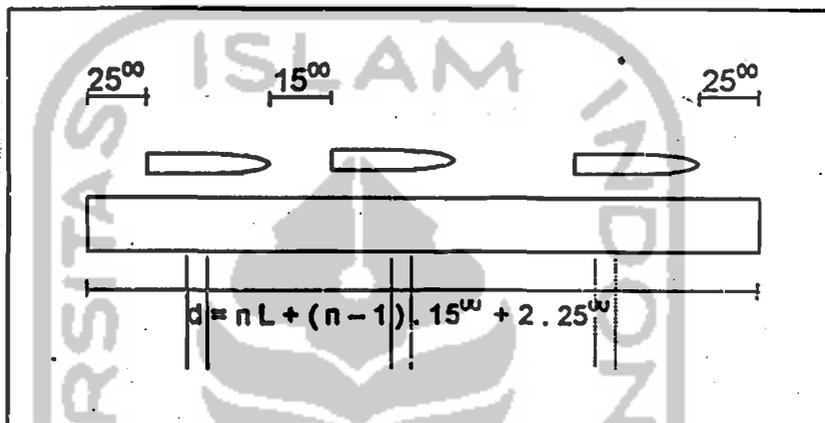
Gambar 2.3 Dermaga Menjari

Keterangan : D = lebar dermaga
d = panjang dermaga
B = lebar kapal
n = jumlah kapal
L = panjang kapal

- Dengan jembatan-penghubung

Dermaga dengan jembatan penghubung biasanya dibuat bila garis kedalaman jauh dari pantai dan perencana tidak ingin mengeruk kolam pelabuhan yang besar.

Contoh : Pelabuhan Ambon



Gambar 2.4. Pelabuhan dengan Jembatan Penghubung

Keterangan : d = panjang dermaga
n = jumlah kapal
L = panjang kapal

b. Bangunan TPKL

- Zona umum
- Zona embarkasi
- Zona debarkasi
- Zona pelayanan

c. Tempat Parkir

- Parkir kendaraan pengunjung
- Parkir kendaraan yang akan naik kapal
- Parkir kendaraan pengelola
- Parkir kendaraan umum

2.1.4 Pelaku dan Kegiatan di TPKL

a. Pelaku (variabel) di TPKL

- 1) *Manusia*, meliputi penumpang, pengunjung, pengelola, perusahaan pelayaran dan *concessionaire* (penyewa area retail di terminal).
- 2) *Kendaraan*, meliputi kapal laut, sebagai sarana transportasi utama, kendaraan roda empat (kendaraan berat, kendaraan umum dan kendaraan pribadi) dan kendaraan roda dua.
- 3) *Barang*, meliputi barang bawaan penumpang (*baggage*) dan barang pos.

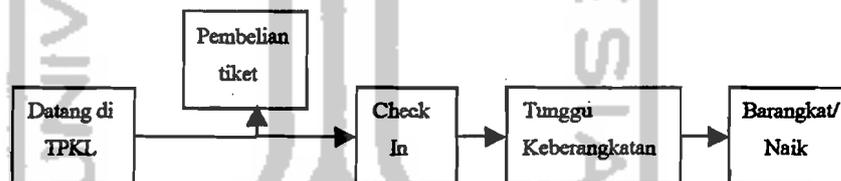
b. Kegiatan di TPKL

Kegiatan yang ada di TPKL dapat dikelompokkan menurut pelaku (variabel) yang ada, yaitu:

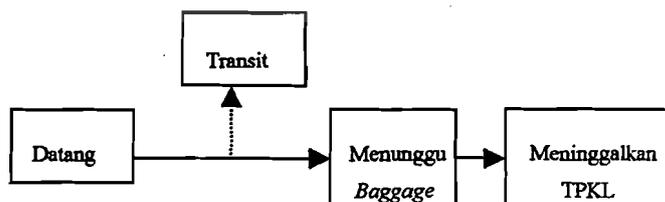
• Variabel yang dilayani

- 1) Penumpang, penumpang disini dapat dikelompokkan dalam dua kegiatan yaitu embarkasi dan debarkasi.

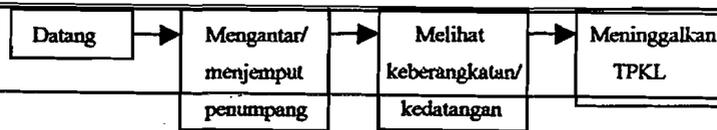
a) Kegiatan embarkasi



b) Kegiatan Debarkasi

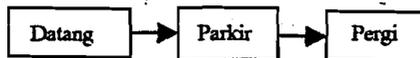


2) Pengunjung



3) Kendaraan bermotor:

a) Kendaraan pengunjung



b) Kendaraan yang akan naik kapal



c) Kendaraan yang turun dari kapal



4) Kapal laut



• Variabel yang melayani

1) Pengelola

Pengelolaan sebuah TPKL di Indonesia, biasanya dilakukan oleh PT (Persero) Pelabuhan Indonesia. Dimana kegiatan yang dilakukan adalah pengawasan terhadap segala aktivitas di pelabuhan. Selain itu, juga terdapat dinas bea cukai, perhubungan dan pariwisata.

2) Perusahaan Pelayaran

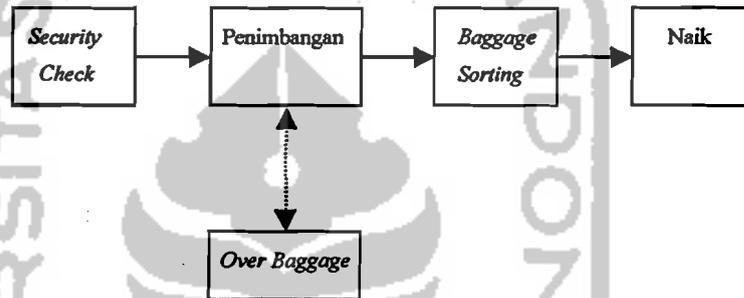
Perusahaan pelayaran disini merupakan motor dari kegiatan TPKL, dimana aktivitasnya meliputi:

a) *Administrasi*, meliputi kegiatan pengaturan administrasi perusahaan, ~~menyiapkan bahan-bahan keperluan untuk operasional ;~~ menyiapkan dan mengatur jadwal pelayaran.

a. *Operasional*, meliputi kegiatan melayani pesanan dan penjualan tiket, melayani kegiatan infrastruktur pelayaran, melayani penumpang yang melapor (check in), menyiapkan kebutuhan penumpang dan barang dari / ke terminal ke / dari kapal, melayani kegiatan dan kebutuhan awak kapal selama dalam terminal.

Pemrosesan *baggage* hanya dilakukan oleh perusahaan pelayaran swasta, dan tidak dilakukan oleh PT Peln.

• **Embarkasi**



• **Debarkasi**



c) *Teknis*, meliputi kegiatan mengatur / menjalankan / memelihara / merawat perlengkapan dan peralatan operasional baik untuk penumpang maupun untuk kapal laut.

3) Pengusaha Pelabuhan

2.1.5 Sistem Peruangan

Sistem peruangan yang berlaku di TPKL biasanya sesuai dengan alur kegiatan yang merupakan suatu proses yang mengalir. Jadi sistem peruangan yang nampak adalah ruang-ruang yang mengalir mulai dari kedatangan di TPKL sampai keberangkatan dan sebaliknya.

a. Kebutuhan Ruang

1) Ruang Tunggu : keberangkatan penumpang (embarkasi)

- pengantar dan penjemput → anjungan

2) Ruang kedatangan penumpang (debarkasi)

3) Ruang pelayanan :

- informasi
- loket tiket
- mushola
- wartel
- pelengkap (kantin, toko souvenir, dll)
- kamar mandi / WC

4) Tempat parkir kendaraan

5) Ruang pengelola

6) Tempat penyimpanan (gudang)

7) Ruang keamanan (security)

Dalam memperhitungkan kebutuhan ruang, harus diperhatikan besaran ruang yang dibutuhkan agar tidak terjadi konsentrasi pengunjung di tempat-tempat tertentu. Adapun faktor-faktor yang mempengaruhi besaran ruang :

- Kapasitas ruang
- Alat dan furniture yang dipakai
- Ruang gerak manusia pemakai

Contoh : penjemput umumnya memakai ruang yang lebih besar daripada penumpang, karena menunggu cenderung gelisah dan selalu bergerak.

- Kecepatan gerak terhadap waktu

Contoh : penumpang debarkasi umumnya lebih cepat bergerak dibanding dengan penumpang embarkasi yang cenderung menunggu.

Dari standar *The Standart of Interior Circulation*, kecepatan gerak rata-rata manusia :

- Anak-anak (6 - 10 tahun) : 1,1 m/dt
- Remaja : 1,8 m/dt

- Laki-laki < 40 tahun : 1,7 m/dt

~~- Laki-laki > 40 tahun : 1,5 m/dt~~

- Perempuan < 40 tahun : 1,4 m/dt

- Perempuan > 40 tahun : 1,3 m/dt

Jadi kecepatan rata-rata manusia : 1,45 m/dt

b. Organisasi Ruang

Dalam menyusun organisasi ruang dilakukan pendekatan yang mempertimbangkan hal-hal :

- erat tidaknya hubungan antar ruang
- arah masing-masing sirkulasi kegiatan
- jarak pencapaian tersingkat antar ruang
- pertimbangan keamanan dan kenyamanan : adanya hirarki ruang publik dan semi publik
- Adanya *buffer* atau ruang perantara yang bisa mengakses semua ruang yang ada.

2.1.6 Sirkulasi

a. Sirkulasi TPKL

Sirkulasi pada TPKL secara umum sama dengan sirkulasi pada terminal yang lain, hanya dibedakan oleh beberapa faktor:

- Penumpang kapal pada umumnya adalah golongan menengah ke bawah. Hal ini membuat sirkulasi TPKL berbeda dengan simpul sirkulasi lain, misalnya: sirkulasi bandara. Ruang sirkulasi pada TPKL tidak terlalu mementingkan privasi yang dituntut golongan atas, sehingga biasanya ruang yang diperlukan untuk pergerakan per orang tidak terlalu luas.
- Waktu menunggu kapal yang lama, membuat penumpang memerlukan kenyamanan dan keamanan sirkulasi. Berbeda dengan sirkulasi pada bandara, yang begitu datang langsung mengurus segala sesuatu dan langsung masuk pesawat untuk berangkat, penumpang embarkasi kapal laut biasanya menunggu untuk masuk kapal dan berangkat dalam waktu

relatif lama, sehingga ruang embarkasi memerlukan dimensi ruang tunggu yang lebih luas dan dikondisikan untuk menunggu lama

- Kapasitas kapal sekali angkut sangat besar sehingga perlu diperhatikan agar tidak terjadi konsentrasi penumpang pada ruang-ruang sirkulasi ketika penaikkan dan penurunan penumpang. Hal ini berbeda dengan bandara, dimana penumpang embarkasi dan debarkasi harus melalui proses panjang dan satu per satu.
- Waktu perjalanan yang lama membuat penumpang sangat memerlukan kemudahan dan keleluasaan sirkulasi. Untuk penumpang debarkasi yang cenderung lebih cepat diperlukan ruang yang tidak terlalu luas tetapi bebas dan tidak banyak ruang yang dilalui.

b. Macam-macam Sirkulasi pada TPKL

1. Menurut lokasinya:

- Sirkulasi ruang luar : sirkulasi di luar bangunan TPKL
- Sirkulasi ruang dalam : sirkulasi dalam TPKL, terdiri dari:
 - sirkulasi dari darat ke laut (embarkasi)
 - sirkulasi dari laut ke darat (debarkasi)

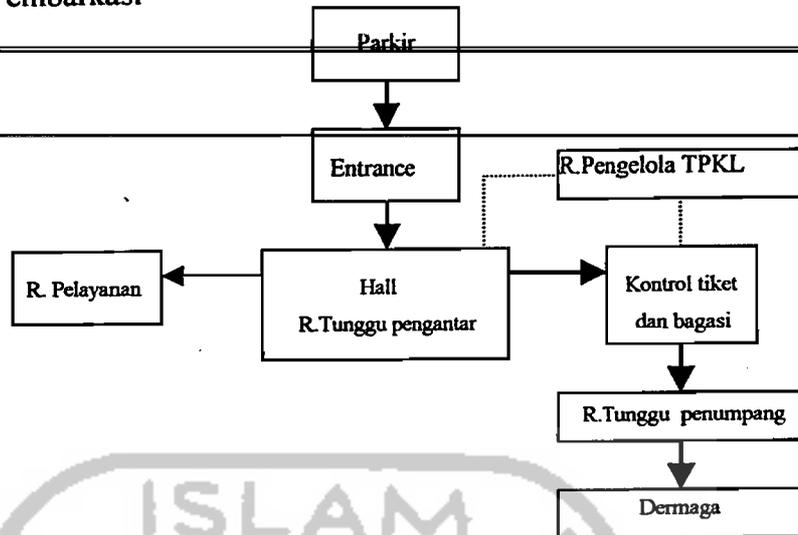
2. Menurut pelakunya:

- Sirkulasi manusia, meliputi: penumpang, pengunjung dan pengelola
- Sirkulasi barang
- Sirkulasi kendaraan

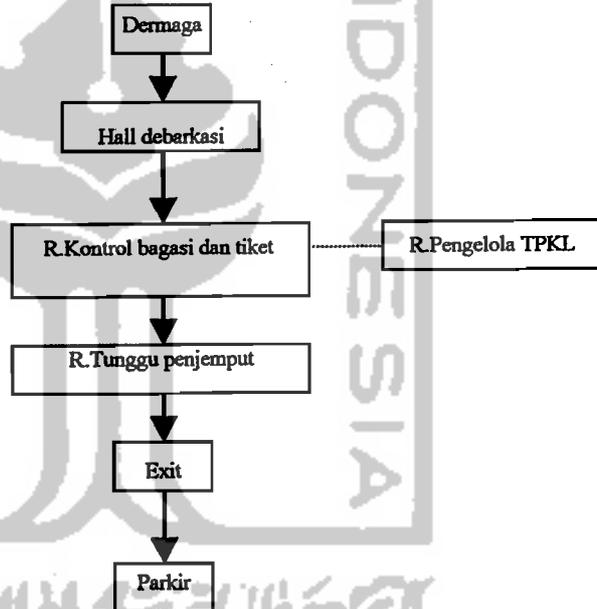
c. Sirkulasi pada TPKL

Sirkulasi pada TPKL dapat dilihat dari macam kegiatan yang ada di dalamnya, yaitu:

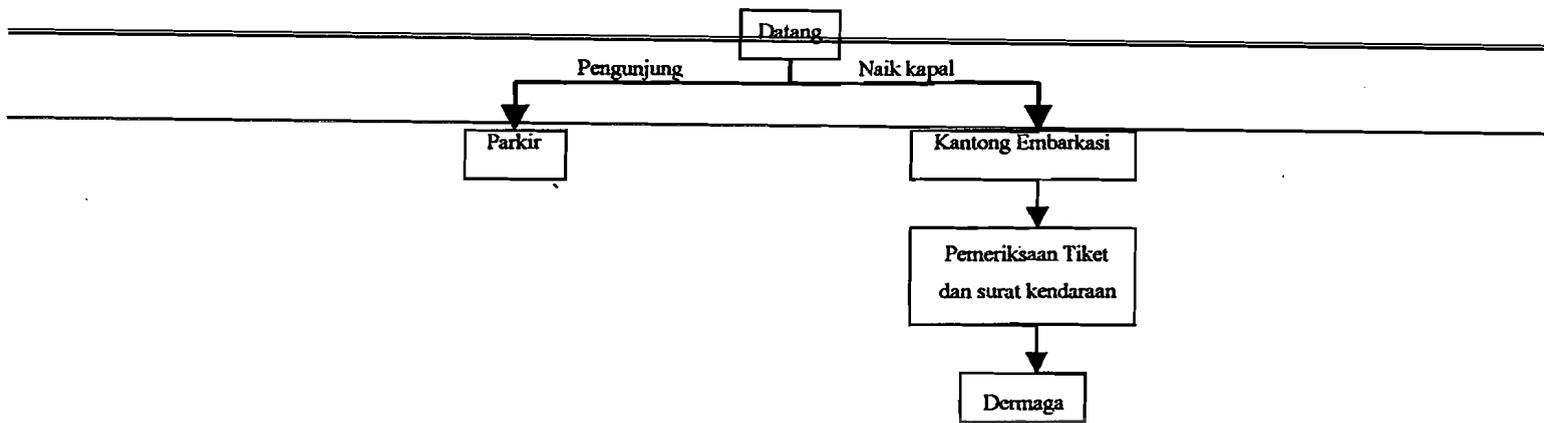
1. Sirkulasi embarkasi



2. Sirkulasi debarkasi



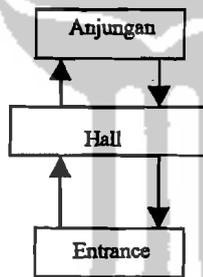
3. Sirkulasi kendaraan



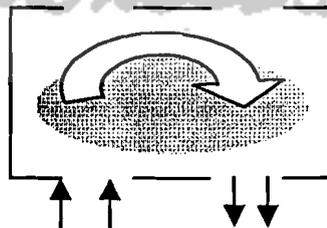
d. Ruang Sirkulasi

Pembentukan ruang sirkulasi tergantung pada:

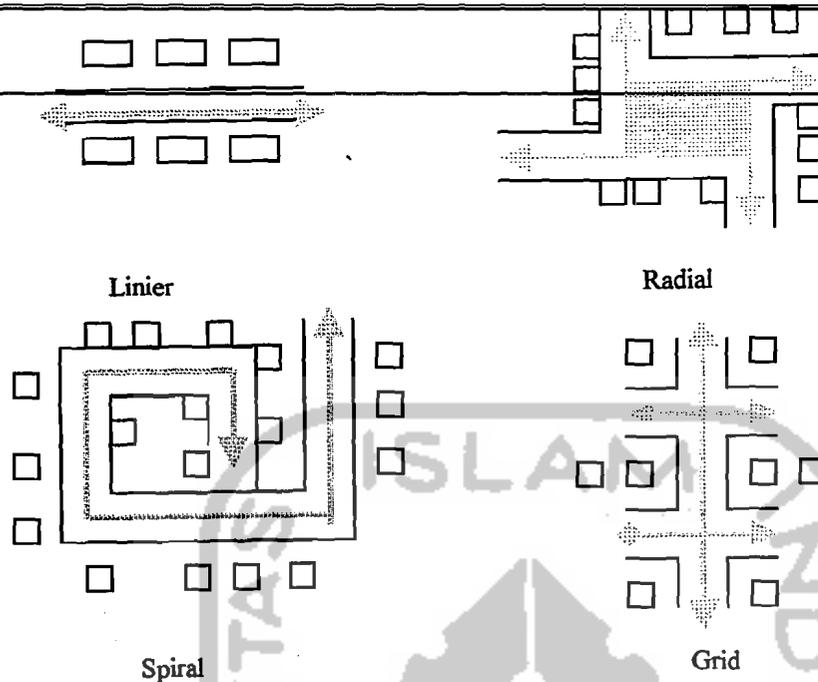
- Bentuk tata ruang : perletakan ruang-ruang akan menyisakan jalur sirkulasi yang akan dibahas pada point selanjutnya.
- Kaitan kegiatan : aktivitas-aktivitas yang berhubungan akan menciptakan ruang sirkulasi bersama. Misalnya aktivitas pengantar dan penjemput.



- Perletakan pintu : pemisahan antara pintu masuk dan keluar akan membentuk ruang sirkulasi yang berbeda.



e. Jalur Sirkulasi



f. Pemisahan Sirkulasi pada TPKL

Kondisi sirkulasi TPKL yang ideal (*Passenger Handling System*) adalah sirkulasi yang dipisah menurut hirarkinya.

1. Sirkulasi kedatangan

- sirkulasi entrance dan exit
- sirkulasi parkir penumpang dan barang
- sirkulasi kendaraan dan manusia

2. Sirkulasi proses

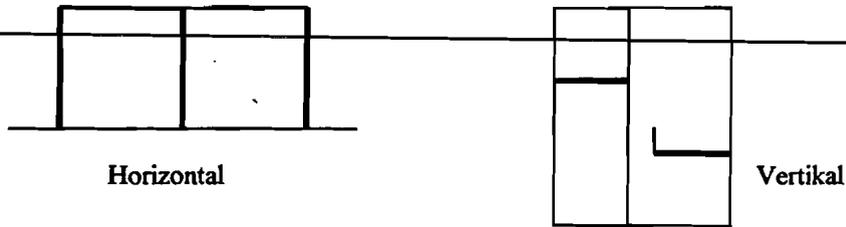
- sirkulasi penumpang embarkasi dan debarkasi
- sirkulasi penumpang, pengantar dan penjemput
- sirkulasi penumpang, pengunjung dan pengelola
- sirkulasi penumpang dan barang

3. Sirkulasi ke kapal

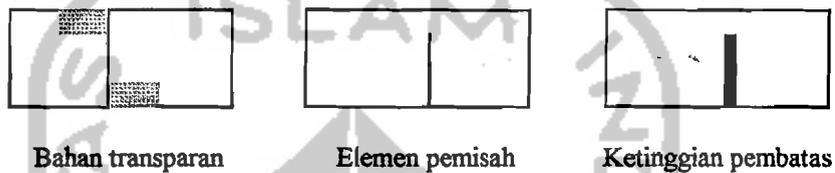
- pintu masuk dermaga dekat dengan TPKL
- fasilitas penghubung dermaga dan TPKL aman dan nyaman

Alternatif pemisahan pergerakan (*Edward T. White*):

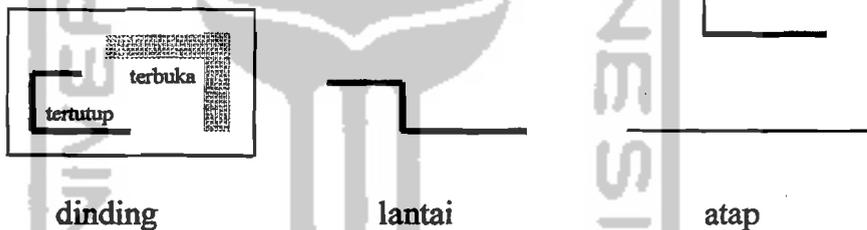
- Dengan elemen massif / fisik



- Dengan akses visual



- Perbedaan karakter ruang



2.1.7 Perencanaan TPKL

Kegiatan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri di terminal dengan melibatkan beberapa variable seperti manusia, barang, kendaraan, pengangkut, pola pergerakan dan lain-lain. Banyaknya kegiatan yang harus diwadahi mengakibatkan kebutuhan ruang yang cukup luas serta pengaturan yang aman, nyaman, teratur dan mudah dicapai, sehingga perlu langkah perencanaan yang komprehensif, menyangkut:

- penentuan lokasi
- penentuan luas area yang dibutuhkan
- tata letak bangunan

- pola pergerakan kendaraan, orang dan barang
- pengolahan terminal

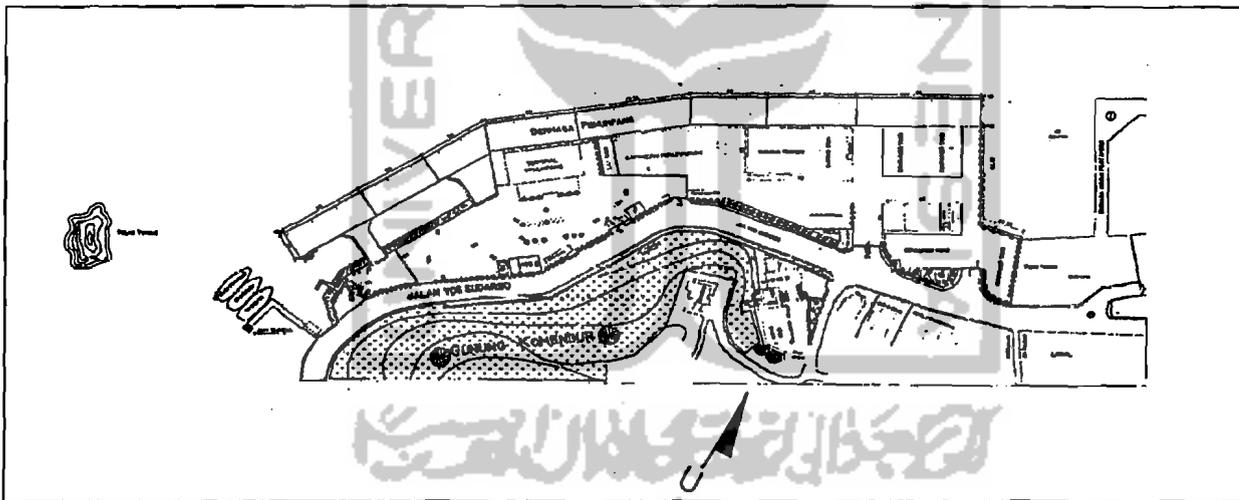
2.2 Kondisi TPKL Semayang

2.2.1 Tinjauan Wilayah Kawasan

TPKL Semayang terletak di tengah kota, yang secara administrasi masuk dalam Kelurahan Prapatan, Kecamatan Balikpapan Tengah. Termasuk dalam wilayah pengembangan pusat kota dikhususkan untuk melayani kegiatan pemerintahan regional, perdagangan, perkantoran, jasa dan fasilitas umum.

Batas-batas wilayah pengembangan:

- Utara : Perairan Teluk Balikpapan
- Selatan : Jalan Yos Sudarso
- Barat : Jetty TB Unocal
- Timur : Pelabuhan barang



Gambar 2.5 Kawasan TPKL Semayang dalam Pelabuhan Balikpapan

Sumber : Perum Pelabuhan IV, Balikpapan

2.2.2 Kondisi Existing TPKL Semayang

Luasan total area TPKL Semayang adalah ± 34.498 meter² dengan perhitungan panjang site pada sisi dermaga adalah 297,54 meter dan lebar site 81,54. Panjang dermaga 297,54 meter dan lebar 21 meter. Sedangkan luasan terminal 1896,56

meter² (7,8 % dari luas area) adalah dengan panjang 60,4 meter dan lebar 31,4 meter.

- **Topografi**

Wilayah perencanaan berada di daerah pantai Teluk Balikpapan, dimana keadaan pantai landai berpasir. Pelabuhan Balikpapan termasuk dalam satuan morfologi berelief rendah, dimana daerah sekitar pantai mempunyai ketinggian 8 – 25 meter dari permukaan laut dengan kemiringan 2 – 15 %. Daratan daerah kerja pelabuhan 100 meter dari pantai hingga masuk.

- **Kondisi Geologi**

Pelabuhan Balikpapan berada pada formasi pantai Balikpapan yang meliputi Pulau Tukung sampai sungai Klandasan. Formasi Balikpapan merupakan perselingan batu pasir dan lempung dengan sisipan lanau, serpih, batu gamping dan batu bara. Berdasarkan sifat fisiknya lebih keras, batuan ini dibedakan dari batuan yang lebih muda.

- **Klimatologi**

Pengaruh dekat dengan katulistiwa, serta daerah yang sebagian besar berbatasan dengan perairan (laut) serta adanya industri pengolahan minyak bumi menjadikan alam kota Balikpapan menjadi daerah tropis dengan angin panas yang lembab dengan suhu berkisar antara 22,5°C – 35,5°C. Curah hujan paling banyak terjadi pada bulan Agustus dan sedikit pada bulan April, dimana hampir tidak terlihat batas yang jelas antara musim kemarau dan musim penghujan.

- **Hidrologi**

Laut di pantai Balikpapan merupakan bagian dari Selat Makasar, sehingga pantainya tidak terlepas ke arah Timur, tetapi terlindung oleh Pulau Sulawesi. Oleh karena itu ombak yang besar berasal dari arah Selatan dan Timur Laut. Disamping itu pengaruh Teluk Balikpapan menyebabkan difraksi gelombang di

daerah Klandasan dan Sepinggan. Berikut ini merupakan data-data hidrologi di pantai Balikpapan :

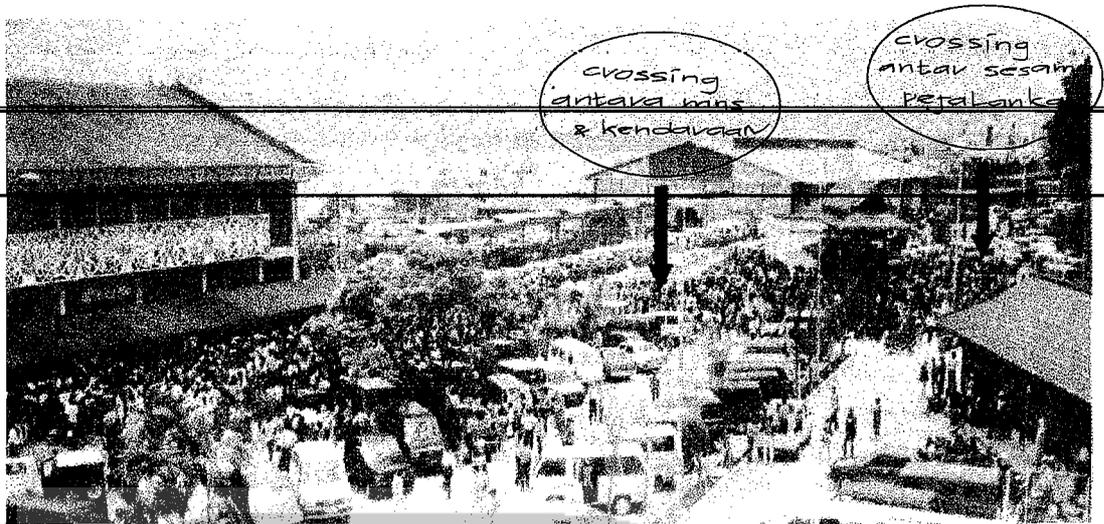
- Air tinggi tertinggi (HHWS) adalah 2,70 meter LWS
- Air tinggi rata-rata (MHWS) adalah 1,40 meter LWS
- Air duduk tengah (MLWS) adalah 1,40 meter LWS
- Air terendah (MLWS) adalah 1,20 meter LWS
- Chart datum adalah 0,00 meter LWS
- Air rendah terendah (LLWS) adalah 0,40 meter LWS
- Muka surut (ZO) adalah 1,40 meter LWS

- **Kedalaman Alur Sungai**

Kedalaman rata-rata adalah 13 meter, sedangkan untuk di daerah sekitar dermaga adalah 11,5 meter. Pasang surut rata-rata adalah 3 meter, ini kurang dari ketentuan maksimal yaitu 5 meter.

2.2.3 Sarana dan Prasarana

- a. Fasilitas Penunjang, berupa alur dan kolam yang memiliki kedalaman 11,5 meter.
- b. Fasilitas Dermaga, dengan panjang dermaga 297,54 meter dan lebar 21 meter.
- c. Fasilitas TPKL, yang terdiri atas :
 - 1) Ruang Luar
 - a) Parkir kendaraan sebagai area penerima. Area parkir yang disediakan hampir 50 % dari luasan area TPKL. Namun terdapat kelemahan perancangan dimana kurang adanya pengarah mulai dari pintu masuk (*gate*) sampai konfigurasi pola parkir, yang mengakibatkan kendaraan yang parkir kurang terarah dan efisien.
 - b) Tidak adanya fasilitas pengarah bagi pejalan kaki yang datang mulai dari pintu masuk (*gate*) ke terminal, sehingga arus kendaraan dan manusia sering bercampur.



Gambar 2.6 Kondisi Area Parkir TPKL Semarang

Sumber: Balikpapan Port Information

- c) Terdapat kegiatan bongkar muat barang (*cargo*) yang bercampur dengan aktifitas TPKL.



Gambar 2.7 Tumpukan container di area TPKL

Sumber: Dokumentasi

- d) Belum adanya jembatan pada dermaga untuk memfasilitasi kendaraan yang akan naik/turun kapal. Sehingga proses ini dilakukan pada saat air laut pasang tinggi. Hal ini menimbulkan kerugian waktu dan biaya.



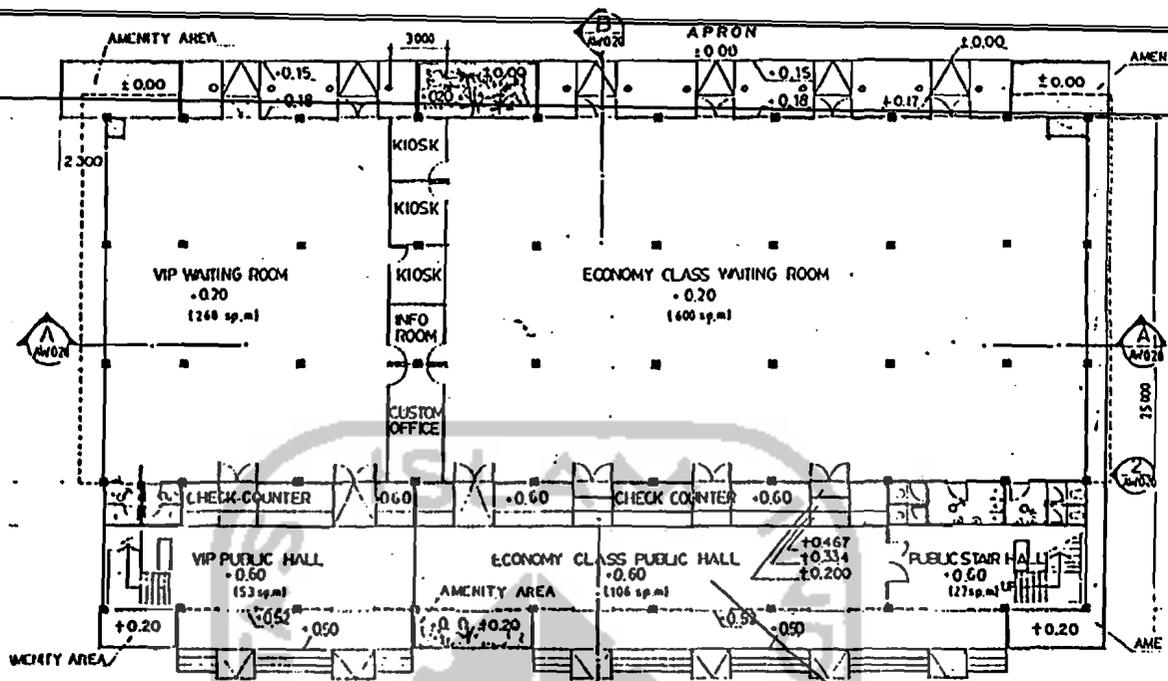
Gambar 2.8 Proses Naik/Turun Kendaraan ke/dari Saat Ini

Sumber: Dokumentasi

2) Ruang Dalam

Kurang mampu menjadi *public facilities*, karena orientasi bangunan lebih kepada fungsi sebagai terminal. Sehingga obyek manusia sebagai pengguna utama tidak diperhatikan kenyamanannya. Ini terlihat pada :

- a) Hall penerima baik untuk VIP terlebih ekonomi kurang mampu menampung penumpang yang datang, karena letak dari hall menyatu dengan area *check in*. Sehingga pada saat-saat embarkasi sering terjadi antrian panjang penumpang *check in* dan penumpang masuk TPKL.
- b) Tidak adanya area pemeriksaan *baggage* penumpang, sehingga pemeriksaan dilakukan di pintu masuk ruang tunggu yang menimbulkan antrian di pintu masuk.
- c) Tidak adanya pemisah antara ruang keberangkatan dan ruang kedatangan, sehingga terjadi *crossing* antara penumpang debarkasi dan embarkasi. Hal ini akan makin parah terjadi pada saat-saat libur anak sekolah dan Idul Fithri, karena terkadang penumpang embarkasi sampai memenuhi dermaga, sehingga saat kapal merapat, penumpang debarkasi tidak dapat turun dengan leluasa.

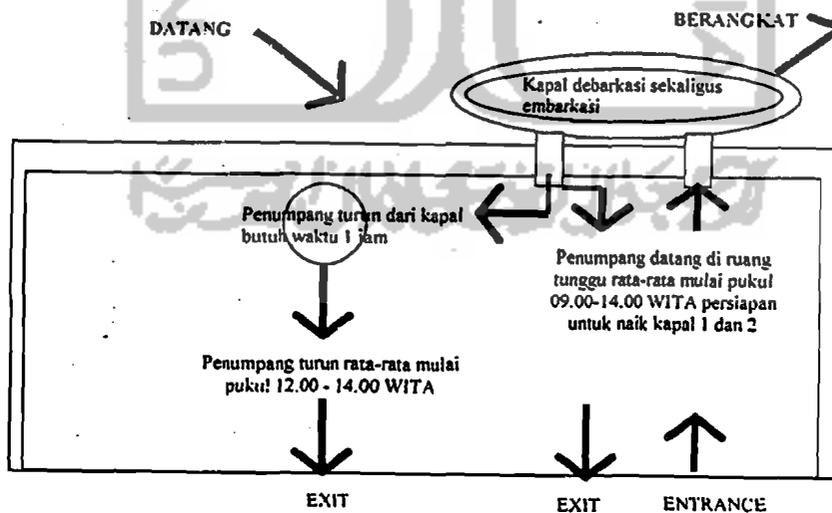


Gambar 2.9 Denah Lantai 1 TPCL Semarang

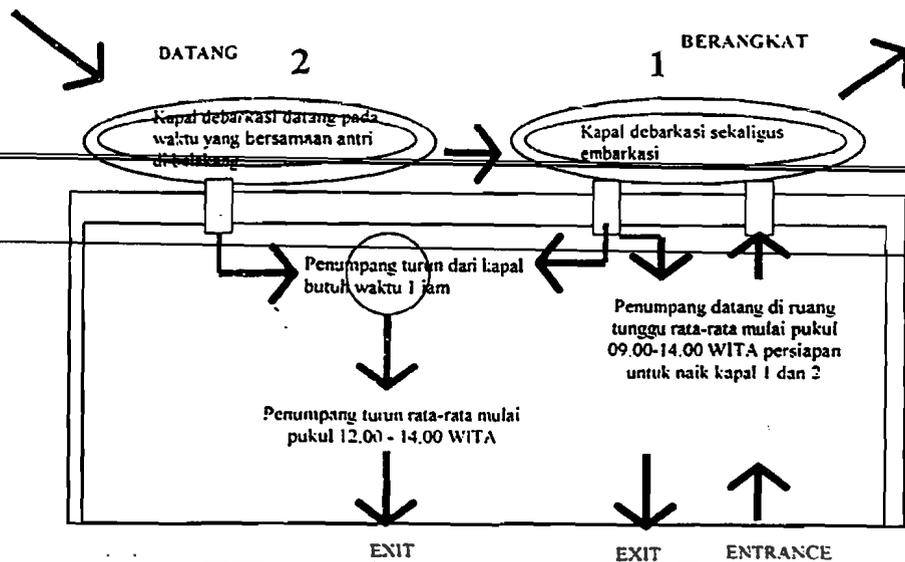
Sumber: Perum Pelabuhan IV Balikpapan

tagasi penumpukkan penumpang karena panjangnya antrian

- d) Tidak adanya ruang tunggu untuk penumpang transit.
- e) Tidak adanya area pengambilan *baggage*, sehingga pengambilan *baggage* oleh penumpang debarkasi dilakukan di atas dermaga.



Gambar 2.10 Debarkasi dan Embarkasi untuk Kedatangan 1 Kapal Penumpang



Gambar 2.11 Debarkasi dan Embarkasi untuk Kedatangan Dua Kapal Penumpang

2.2.4 Tinjauan Pencapaian ke Terminal Penumpang Kapal Laut

TPKL Semayang terletak di bagian barat kota Balikpapan tepatnya berada di kawasan teluk Balikpapan, dan berada pada jalan arteri primer. Pencapaian ke lokasi terminal ini dilalui oleh jalur transportasi umum (angkutan kota). Pada kawasan terminal ini dibatasi oleh daerah industri kilang minyak dan daerah perkantoran serta perdagangan, hal ini menyebabkan sirkulasi kendaraan maupun manusia cukup ramai. Maka apabila ada kapal yang berlabuh maka kawasan ini akan mengalami kemacetan.

a. Sirkulasi Dalam Terminal

Sirkulasi di dalam terminal erat kaitannya dengan aktivitas yang berlangsung yaitu proses embarkasi dan debarkasi. Sirkulasi manusia yang terjadi adalah calon penumpang yang menuju ke terminal penumpang (ruang tunggu) sebelum menuju ke kapal, dan proses penumpang debarkasi biasanya langsung menuju area parkir tanpa masuk ruang tunggu atau sebagian ada yang melalui ruang tunggu baru keluar melalui entrance.

Sedangkan sirkulasi barang bawaan biasanya langsung dibawa sendiri oleh para penumpang tanpa melalui proses tersendiri untuk penumpang kapal PELNI, sedangkan untuk penumpang kapal swasta pemrosesan dilakukan di atas dermaga.

b. Sirkulasi Kendaraan

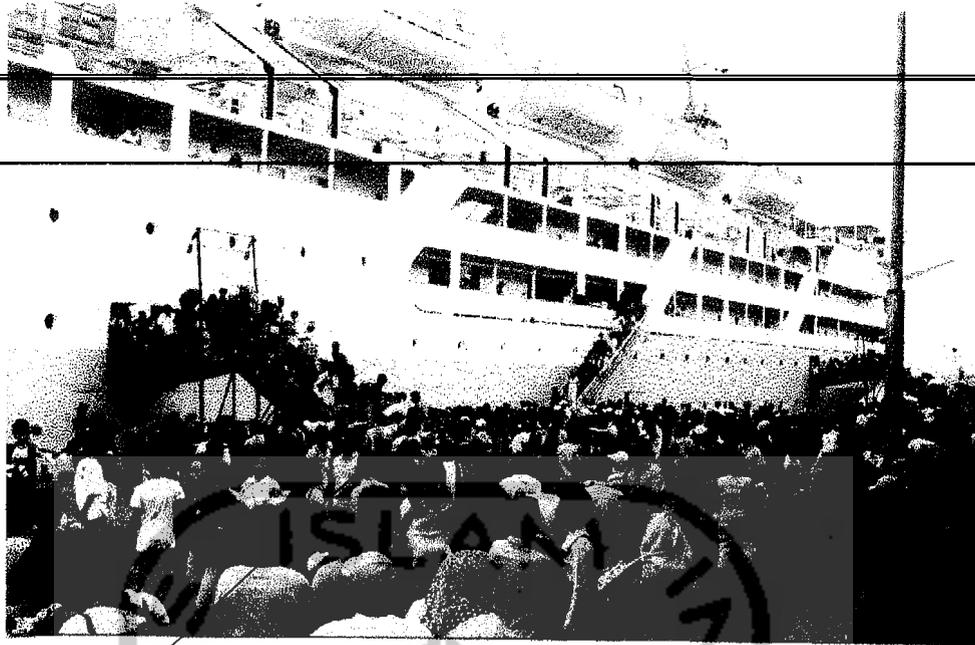
~~Kendaraan masuk dan keluar melalui gate sebelah Selatan. Ini mengakibatkan sering terjadinya antrian panjang (masuk / keluar) jika ada kedatangan kapal. Kurang / hampir tidak adanya pengarah parkir sehingga kendaraan akan berjalan dan parkir sembarangan, yang mengakibatkan terjadinya *crowded*.~~

2.2.5 Tinjauan Aktivitas di TPKL Semayang

a. Aktivitas Penumpang

1. Aktivitas Penumpang Embarkasi

Penumpang yang akan berangkat sebelumnya sudah memiliki tiket keberangkatan yang bisa dibeli di kantor PELNI atau di agen-agen perjalanan resmi. Pada hari yang telah ditentukan penumpang diharuskan datang minimal 2-3 jam sebelum jam keberangkatan dan biasanya menunggu di luar bangunan TPKL. Kemudian setelah dilakukan pemeriksaan tiket dan barang bawaan (beban tidak melebihi batas maksimal 50 kg dengan volume 0,25 m³), jika barang bawaan melebihi ketentuan maka akan dikenakan tarif kelebihan muatan (*over baggage*) lalu penumpang menunggu di ruang tunggu sebelum 30 menit kemudian baru boleh memasuki kapal dengan kembali menunjukkan tiket. Sebelum menuju dermaga dilakukan pemeriksaan dengan detector secara manual, setelah itu penumpang dapat menuju dermaga untuk menaiki kapal. Jarak antara pintu embarkasi dengan kapal bisa mencapai 100 m, sedangkan tangga untuk naik ke atas kapal tingginya 6-7 m dari atas dermaga dan ada pula tangga kapal dengan lebar 1,2 m dengan kemiringan 35°. Penumpang membawa sendiri barang bawannya atau menggunakan jasa portir.



- crossing penumpang & pengempul
- crowded

Gambar 2.12 Kondisi Saat Embarkasi / Debarkasi

Sumber: Dokumentasi

2. Aktivitas Penumpang Debarkasi

Penumpang turun dari kapal ke dermaga melalui tangga yang telah disediakan. Proses penumpang debarkasi juga hampir sama dengan penumpang embarkasi. Dari dermaga penumpang debarkasi langsung melalui pintu keluar tanpa melalui terminal, karena tidak adanya ruang khusus bagi penumpang debarkasi, sedangkan pintu keluar disediakan di luar bangunan terminal yang langsung mengakses ke arah area parkir.

No	Nama Kapal	Frekuensi kedatangan				Jml	Asal
		Mng I	Mng II	Mng III	Mng IV		
1	Tilian Nusantara/ Kirana Nusantara/ Senopati Nusantara	X	X	X	X	4	Surabaya & Jakarta
2	Ambulu	X	X	X	X	4	Surabaya
3	Serayu	X	X	X	X	4	Surabaya
4	Tidar (langsung)	X		X		2	surabaya
5	Tidar (translit)		X		X	2	Surabaya/ U.Pandang
6	Kerinci	X		X		2	Sumatera (sibolga)
7	Pudi		X		X	2	Surabaya U.Pandang
8	Umsini (Bitung)	X		X		2	Bitung
9	Umsini (Papua)		X		X	2	Papua

Tabel 2.1 Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan Kapal Penumpang di TPKL Semayang

Sumber: PT PELNI dan pengamatan

Sesuai dengan jadwal route kapal yang telah ditentukan, banyaknya kapal yang merapat ke dermaga setiap harinya adalah 1-2 kapal.

3. Aktivitas Penumpang Transit

Penumpang transit diberi kesempatan selama kurang lebih 4 jam atau selama kapal sandar. Penumpang transit yang turun dari kapal dilakukan bersama-sama dengan penumpang debarkasi dan naik bersama penumpang embarkasi. Hal ini dikarenakan di TPKL Semayang tidak disediakan ruang dan fasilitas untuk sarana transit.

4. Aktivitas pengantar/penjemput (pengunjung)

Aktivitas pengantar biasanya datang bersama-sama dengan calon penumpang menuju bangunan terminal, selanjutnya pengantar tidak dapat masuk ke ruang tunggu bersama dengan calon penumpang. Sebagai gantinya pengantar

disediakan ruang berupa anjungan yang terletak di lantai dua TPKL Semayang.

Sedangkan aktivitas penjemput, setelah sampai di terminal biasanya langsung menuju pintu keluar penumpang debarkasi, menuju ruang informasi untuk melakukan pengumuman panggilan atau dapat juga menuju anjungan.

5. Aktivitas Pengelola

Pengelola merupakan unsur yang penting dalam mengusahakan kelangsungan aktivitas dalam terminal agar tertib, lancar dan aman. Secara umum aktivitas pengelola dapat digolongkan ke dalam aktivitas perusahaan, pengelolaan, pemeliharaan, keamanan, ketertiban, pengawasan, administrasi dan keuangan serta kerumah tanggaan. Aktivitas tersebut ada yang langsung berhubungan dengan proses naik-turunnya penumpang ada yang tidak berhubungan langsung. Kegiatan administrasi, keuangan dan kerumah tanggaan merupakan kegiatan yang tidak langsung berhubungan dan dilakukan di area kantor. Bagi pengelola, aktivitas utama adalah bekerja sesuai dengan bidangnya.

6. Aktivitas Kapal

Kapal penumpang yang merapat di dermaga mempunyai waktu tambat 4-6 jam, untuk melakukan aktivitas sebagai berikut:

- 1-1,5 jam untuk aktivitas menurunkan penumpang debarkasi dan penumpang transit
- 2-3 jam untuk aktivitas pengisian bahan bakar (bunkering) penambahan air bersih dan air minum, penyediaan bahan makanan, pembersihan kapal, dan sebagainya.
- 1-1,5 jam untuk aktivitas menaikkan penumpang embarkasi dan penumpang transit.



Gambar 2.13 Kondisi Saat Kapal Merapat di Dermaga

Sumber: Balikpapan Port Information

2.2.6 Tinjauan Fisik Bangunan

a. Bentuk Bangunan

Bangunan TPKL berarsitektur modern dengan atap pelana yang didominasi oleh ragam hias khas Dayak. Bangunan ini memiliki bentuk dasar persegi panjang dan berkesan formal. Terdapat dua lantai dimaksudkan untuk mengoptimalkan ruang dalam mewadahi kegiatan. Pada bagian depan terdapat tambahan bangunan, yang dipergunakan untuk menampung

penumpang sebelum masuk ke dalam ruang tunggu dan untuk mengantisipasi apabila terjadi ledakan penumpang.



Gambar 2.14 Bangunan TPKL Semayang

Sumber: Dokumentasi

b. Pola Bangunan

Bangunan terminal penumpang kapal laut ini menggunakan pola linier murni yang berkesan formal.

c. Sistem Struktur

Sistem struktur yang digunakan pada bangunan terminal penumpang ini adalah rangka beton dan konstruksi atap menggunakan rangka baja yang dikombinasi dengan kayu.

d. Bukaan, Penghawaan dan Pencahayaan

Bangunan terminal penumpang kapal laut ini memiliki bukaan yang berkesan monoton dan seragam, sehingga berkesan formal. Bukaan yang ada berupa kaca-kaca mati, sehingga penghawaan di dalam terminal kurang nyaman akibat sirkulasi udara tidak lancar. Selain itu terdapat bukaan yang ditutupi oleh ornamentasi, sehingga bukaan kurang mampu memasukkan cahaya. Sehingga pencahayaan alami yang masuk kurang mencukupi.

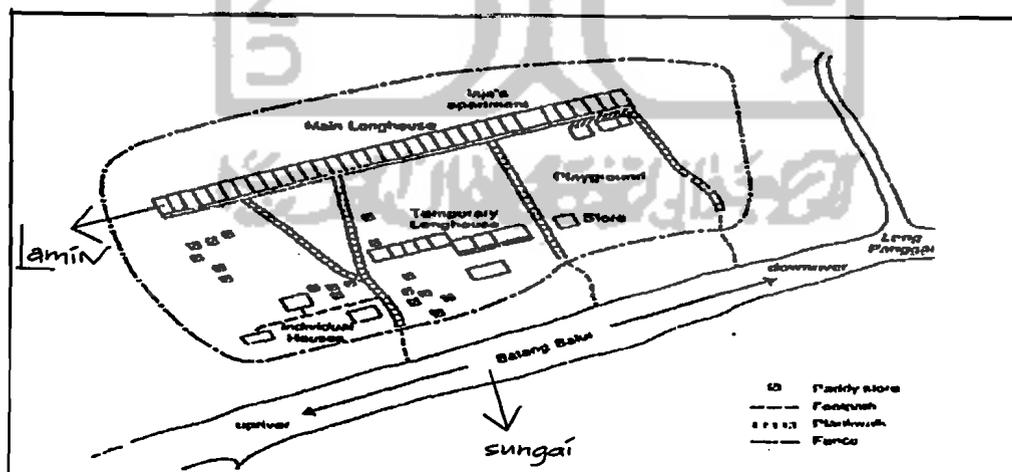
2.3 Arsitektur Tradisional di Kalimantan Timur

2.3.1 Arsitektur Tradisional

Arsitektur tradisional adalah suatu bangunan yang bentuk, struktur, fungsi, ragam hias dan cara pembuatannya diwariskan secara turun-temurun, serta dapat dipakai untuk melakukan aktivitas kehidupan dengan sebaik-baiknya.¹²⁾

Arsitektur tradisional yang ada di Kalimantan Timur kebanyakan berasal dari suku Dayak. Suku Dayak dikenal dengan kepercayaannya yaitu Ungan, yang didasarkan atas roh, makhluk halus, mimpi dan alam gaib yang bersifat animistik. Oleh karena itu, adanya persepsi bagi orang Dayak dimana adanya persamaan ruang tertentu dan tata ruang, antara yang ada di alam gaib dan alam fana ini. Di alam gaib dikenal unsur bagian kanan dan bagian kiri, bagian timur dan bagian barat, yang diklasifikasikan sebagai simbol dari dewa, makhluk halus (*bali*) yang baik dan yang jahat.

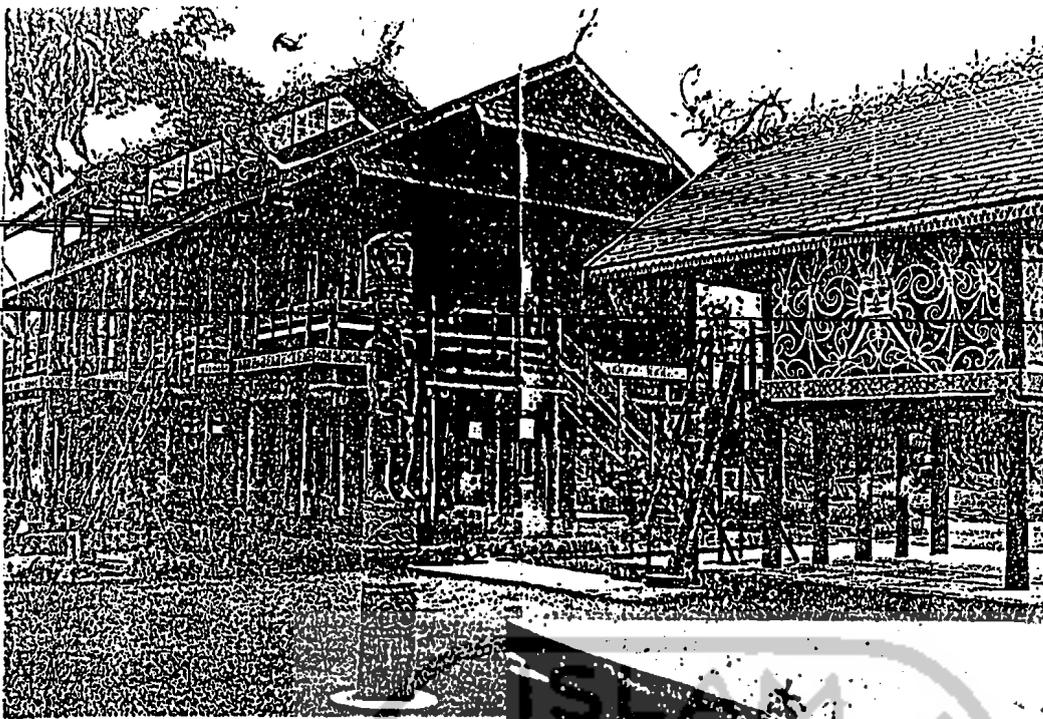
Bentuk arsitektur Dayak dikenal dengan bentuk rumah panjang yang disebut Lamin. Lamin ini mempunyai keistimewaan dimana panjang bangunan dapat mencapai 250 meter, dengan penghuni terdiri atas keluarga jamak, \pm 15-40 keluarga, yang dapat dilihat dari jumlah pintu yang ada pada bangunan. Satu bangunan rumah Lamin dapat dikatakan sebagai satu desa, dengan kepala desa (ketua *amin*). Sehingga oleh Kelbling, 1983, Lamin disebut sebagai rumah yang memiliki panjang (*length*) tetapi juga memiliki kesatuan (*unity*).



Gambar 2.15 Tipologi Perkampungan Suku Dayak

Sumber: The Austronesian Houses

¹²⁾ Proyek Inventarisasi dan Dokumentasi Kebudayaan Daerah, Arsitektur Tradisional Kalimantan Barat, Jakarta, 1986



rumah tradisional
dengan pengem-
bangan



rumah tradi-
sional di
daerah peda-
lamau

Gambar 2.16 Bentuk dari Lamin

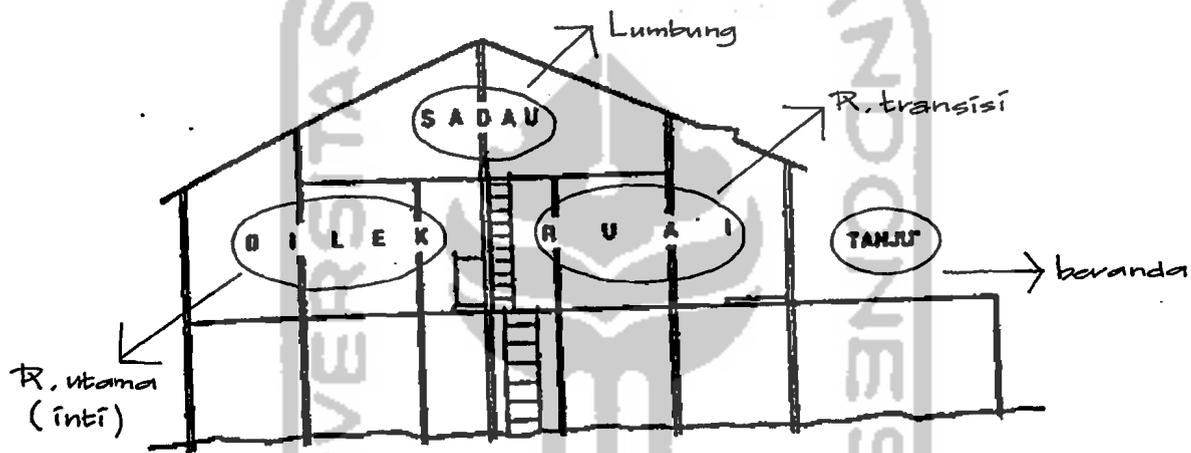
Sumber: Kalimantan Timur, Profil Propinsi RI

2.3.2 Bentuk Bangunan

Lamin biasanya berbentuk rumah panggung. Ini dimaksudkan untuk melindungi dari gangguan hewan buas dan banjir, karena biasanya lamin dibangun di pinggir aliran sungai (batang). Bentuk Lamin adalah empat persegi panjang. Pembangunan Lamin biasanya berorientasi ke arah sungai, karena sungai merupakan jiwa dari kehidupan masyarakat Dayak, selain itu juga berorientasi pada matahari, dimana rumah menghadap ke Timur (matahari tumbuh) dan membelakangi barat (matahari padam). Esensi dari masing-masing lamin berbeda satu sama lain, menurut adat dan tradisi yang berlaku disetiap suku dayak yang ada di Kalimantan Timur.

b) Lamin Suku Dayak Iban

Lamin suku dayak Iban dikenal dengan 3 elemen utama yaitu dapur, tonggak dan ambang pintu. Dimana tonggak sebagai elemen utama yang berfungsi sebagai penyangga. Dimana terdapat tonggak yang paling tinggi yang merupakan pusat dari lamin dan merupakan orientasi dari setiap bilik yang dipercaya sebagai penolak bala yang disebut *tiang pemun*. Sedangkan ambang pintu merupakan daerah transisi dunia luar dengan dalam, pembatas area publik dan privat, pemisah antara dalam bilik dan beranda (*ruai*). Dapur berada di pojok depan bilik dilengkapi dengan perapian/tungku (entilang).



Gambar 2.19 Potongan Lamin Dayak Iban

Sumber: The Austronesian Houses

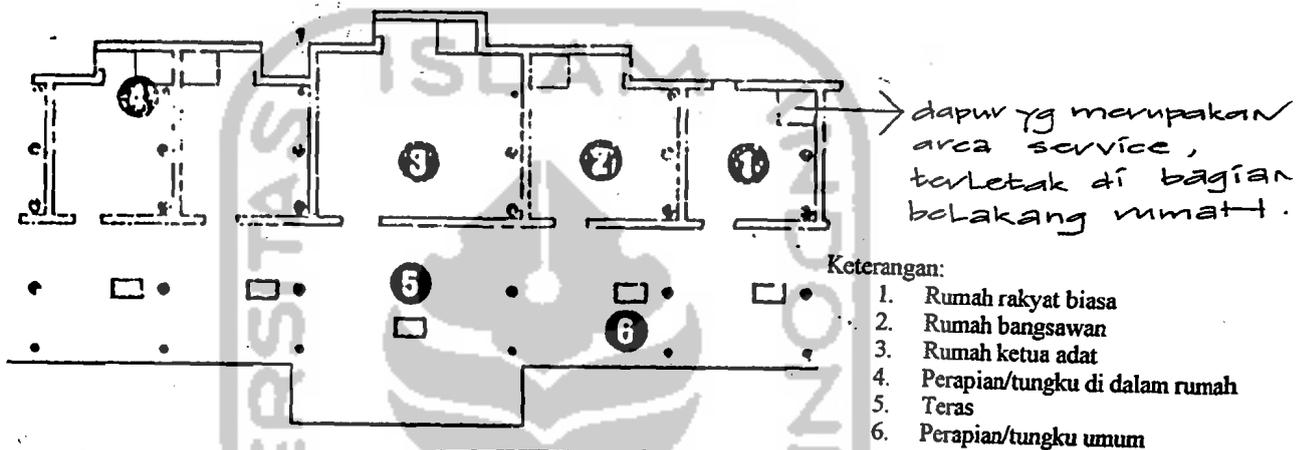
2.3.3 Pola Peruangan

Manusia menata lingkungannya sesuai konsep yang terbentuk melalui proses persepsi dan imaginasi. Demikian pula dengan suku Dayak, mereka memiliki konsep penataan ruang yang mendasari wujud, susunan dan pengelompokkan suku bangsa.

a) Pola Ruang Dalam Suku Dayak Kenyah

Sebagaimana yang telah diuraikan bahwa *umah dadoq* ini dihuni oleh suatu keluarga *batih* yang satu sama lain terikat dalam hubungan genealogi (sedarah) dan affinal (perkawinan). Satu keluarga

menempati satu petak bilik (*cacalubang amin*) dengan satu pintu depan (*pamen usei*) dan pintu belakang (*pamen likut*), dan dapur (*dapun*) dibangun disudut belakang bilik. Ruang dalam (*sinong*) merupakan tempat dimana segala macam kegiatan keluarga diadakan. Sehingga didalam *sinong* terdapat tempat tidur (*tilong*) dengan ruang diwawah ranjang (*kentak tilong*) sebagai tempat menyimpan pakaian. Umah dadoq ini juga dilengkapi dengan perapian yang dekat dengan ranjang.

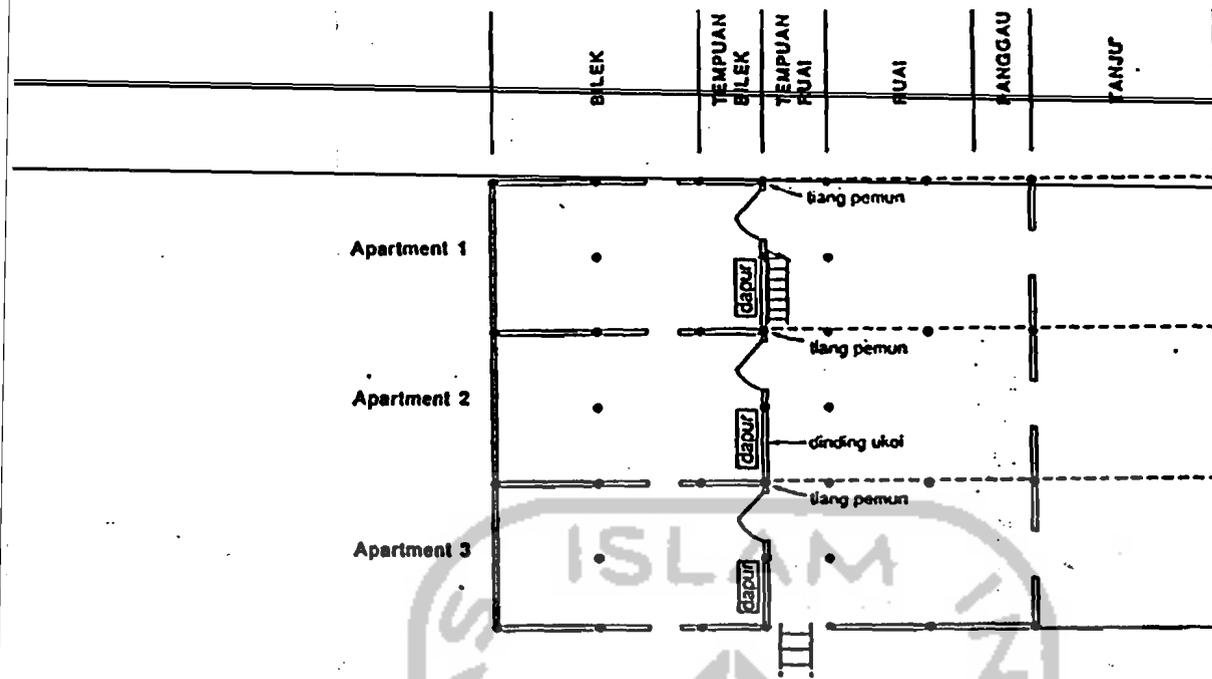


Gambar 2.20 Denah Lamin Suku Dayak Kenyah

Sumber: Traditional Architecture

b) Pola Ruang Dalam Suku Dayak Iban

Pola peruangan terdiri atas 3 bagian, yaitu *tanju'*, *ruai* dan *bilek*. *Tanju'* merupakan bagian paling depan dari rumah yang menyerupai panggung. *Ruai* adalah beranda dari lamin yang terdiri atas 3 bagian, yaitu *panggau* (dekat *tanju'*), *ruai* dan *tempuan ruai* yang dipergunakan sebagi area sirkulasi. Sedang *bilek* terdiri atas 2 bagian, yaitu *tempuan bilek* (dekat dengan *tempuan ruai*) dan *bilek*. *Tempuan bilek* dipergunakan sebagai dapur sedangkan *bilek* untuk tidur.



Gambar 2.21 Denah Lamin Suku Dayak Iban

Sumber: The Austronesia Houses

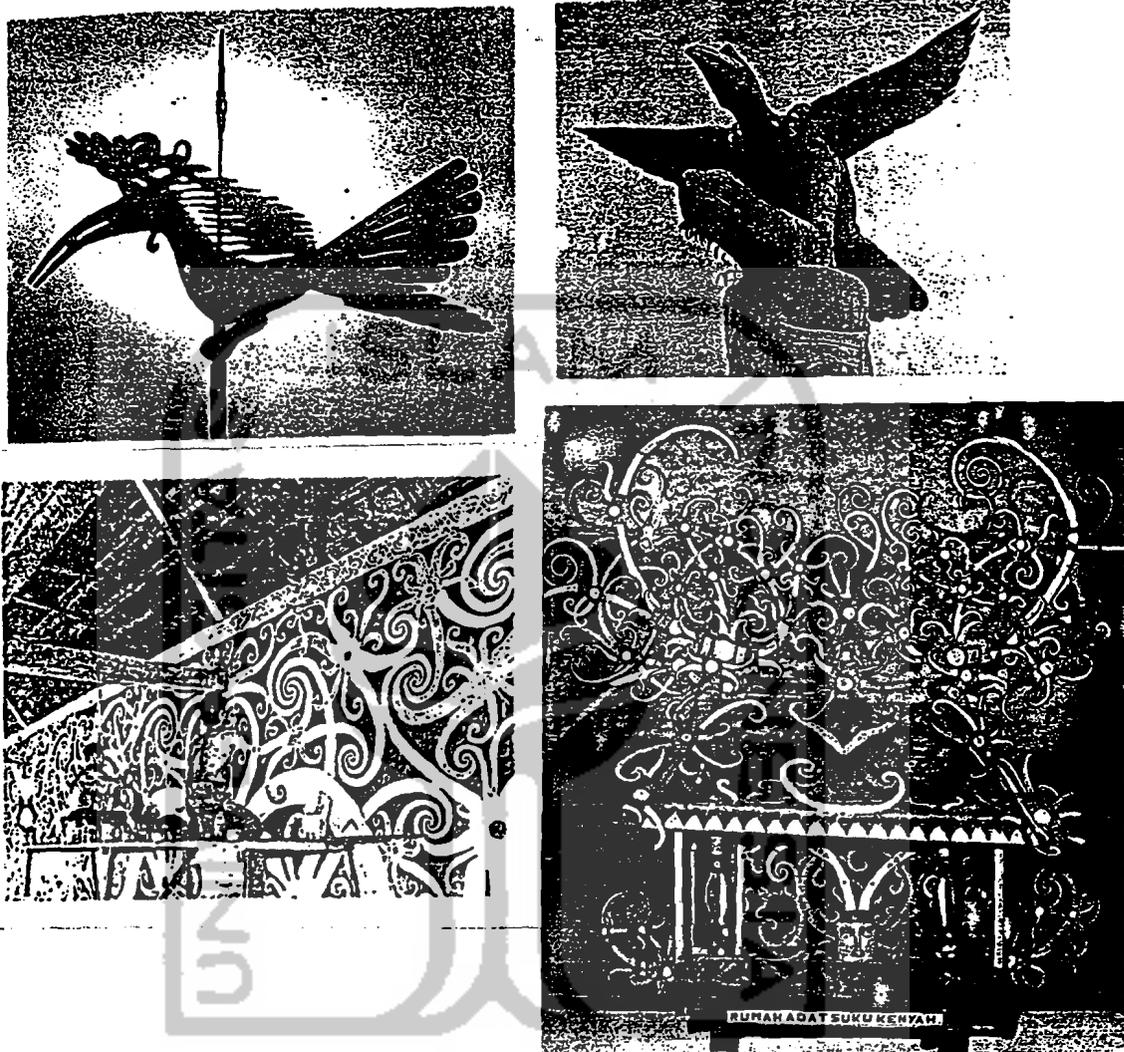
2.3.4 Elemen Dekoratif

Elemen dekoratif yang ditemui pada suku Dayak ini banyak ragamnya. Dimana elemen dekoratif (*kalong*) yang ditemui merupakan suatu ornamen yang simetris bilateral (*go belnak*) yang memiliki pola melingkar atau berliuk-liuk. Kalong tidak pernah ditemui dalam bentuk geometris linier, tetapi rangkaian spiral yang membentuk komposisi, saling melingkupi, saling mencari keselarasan hubungan dan menghindari kekosongan bidang.

Pola kalong ini memiliki tujuh sumber figuratif, yaitu :

- a) Burung enggang, selalu berada di bagian atas suatu komposisi
- b) Wajah manusia (*udo*), berada di bagian tengah komposisi
- c) Harimau
- d) Anjing
- e) Naga, berada paling bawah dari komposisi
- f) Tempayan
- g) Beringin (*munik*)

Warna yang sering dipakai dalam elemen dekoratif ini adalah hitam (sebagai dasar), putih (figur utama), kuning (figur pendukung) dan biru. Warna merah jarang dipergunakan bahkan sama sekali tidak digunakan.



Gambar 2.22 Ragam Hias pada Lamin

Sumber: The Austronesia Houses

2.4 Regionalisme Arsitektur

2.4.1 Pengertian

Ide regionalisme muncul dalam usahanya berkomunikasi dengan masyarakat melalui pengangkatan/pengolahan kembali arsitektur *vernacular*/tradisional yang telah tumbuh dan berkembang di masyarakat, untuk kemudian dilebur/disatukan dengan arsitektur baru. Dalam pandangan regionalisme, arsitektur *vernacular*/

tradisional baik yang adiluhung maupun merakyat dipercaya sebagai arsitektur yang sudah terbukti ideal, sebuah harmoni yang lengkap dari bentuk jadi, budaya, tempat dan iklim.

Ide ini banyak berkembang di dunia ketiga dalam usahanya untuk mengembalikan kontinuitas arsitektur masa kini dengan masa lampau yang ada pada suatu wilayah budaya tertentu dengan mencoba mengimbangi perusakan budaya setempat oleh kekuatan sistem produksi baik rasionalisasi, birokrasi, pengembangan skala besar oleh "*international style*" akibat arsitektur modern yang berasal dari barat.

Menurut Curtis, 1985 "*regionalisme arsitektur merupakan peleburan/ penyatuan yang lama dan yang baru, yang regional dan yang universal dalam menghasilkan bangunan baru yang bersifat abadi*". Adapun ciri kedaerahan yang dimaksud meliputi iklim, budaya setempat dan teknologi. Hal ini bukan hanya pada bentuk-bentuk yang melekat pada bangunan tradisional saja, karena arsitektur juga menuntut adanya "makna" (*meaning*). Jiwa arsitektur tradisional perlu ditangkap dan diejawantahkan kembali ke dalam wajah baru.

Nafas atau jiwa arsitektur tradisional perlu ditangkap dan diejawantahkan kembali ke dalam wadah baru. Dengan berusaha menghindari kekerdilan penalaran kognitif dan kemiskinan penghayatan efektif atas jiwa arsitektur tradisional yang hanya mengakibatkan munculnya bangunan-bangunan yang berkedok arsitektur tradisional pada bentuk fisiknya, bukan sari dari totalitas jiwa raganya.

Regionalisme selalu melihat ke belakang, tetapi tidak sekedar menggunakan karakteristik dasar dalam mendekor tampak bangunan. Namun lebih pada pendekatan regionalisme kritis sebagai berikut :

Pendekatan regionalisme kritis tidak menunjuk pada arsitektur rakyat yang lahir spontan dari interaksi budaya, iklim, mitos dan kerajinan setempat, melainkan untuk menunjuk mahzab-mahzab regional yang bertujuan untuk mengungkap kemungkinan-kemungkinan baru tempat mereka berakar.
(Kenneth Frampton, 1983)

Regionalisme mengacu bukan hanya pada menguatkan karakter suatu tempat, tetapi juga pada penciptaan tempat, dengan kata lain menciptakan tradisi disamping mengacu dan mengembangkannya. Contohnya adalah Prefectural Office of Kagawa karya Kenzo Tange yang merupakan pengembangan dari tradisi perancangan bangunan tradisional Jepang, yang ditampilkan kembali dengan tradisi baru yang lebih "up to date" sehingga bangunan tampak tidak ketinggalan jaman dengan bangunan lain yang ada di sekitarnya.



Gambar 2.23 Prefectural Office of Kagawa

Sumber: Heinrich Klotz, 1979

Pada prinsipnya regionalisme hanya dipandang sebagai :

- 1) Regionalisme sebagai sesuatu yang plural (jamak), bukan singular (tunggal). Dalam kaitannya dengan ini Kalimantan Timur (Dayak) tidak dianggap sebagai ornamen / ragam hias pada bangunan, namun lebih pada kejamakan dari tiap-tiap daerah.
- 2) Regionalisme harus dilihat sebagai suatu proses, dan tidak selayaknya diterapkan sebagai suatu "cap" apalagi yang bersifat politis. Interpretasi dan reinterpretasi terhadap sejarah, region, ataupun jiwa tempat harus senantiasa dilakukan, dalam rangka menghormati sejarah.

- 3) Bukan mengarah pada regionalisme yang restruktif melainkan liberatif, regionalisme yang restruktif berusaha memaksakan ciri-ciri tertentu untuk suatu daerah. Hal ini berakibat negatif karena tidak adanya kebebasan dalam mengungkapkan regionalisme, padahal arsitektur vernacular sejak dahulu ada dan merupakan aset tradisi yang dapat dimanfaatkan.

(Ardi Pardiman P., 1993)

2.4.2 Pendekatan Regionalisme Arsitektur

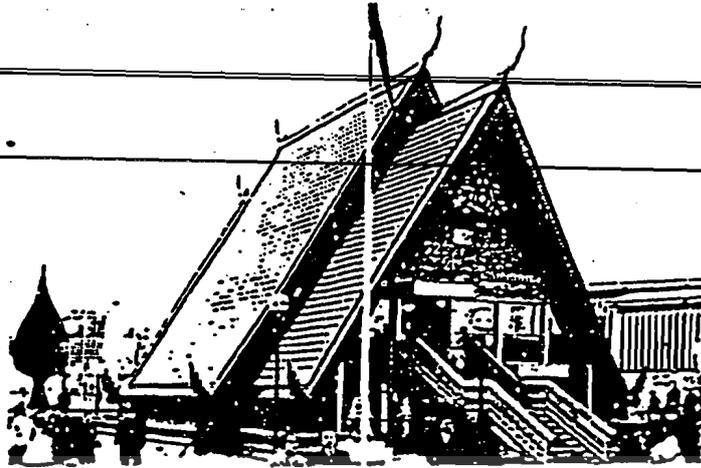
a) Suha Ozkan, 1985

Pada dasarnya pendekatan regionalisme dalam arsitektur terbagi menjadi 2 yaitu :

1) Concrete Regionalism

Pendekatan pada ekspresi daerah/regional yang mencontoh kehebatan bagian-bagian atau seluruh bangunan. Apabila bangunan-bangunan tadi sarat dengan nilai spiritual maupun perlambang, bangunan tersebut akan dapat diterima dalam bentuknya yang baru dengan memperlihatkan nilai-nilai yang melekat pada bentuk aslinya. Hal lain yang terpenting adalah mempertahankan kenyamanan bangunan baru, ditunjang oleh kualitas bangunan lama

Contohnya adalah *Cambodian Pavillion* yang mengangkat kembali ekspresi arsitektur Khmer dan Angkor Wat. Dalam bentuknya yang baru arsitektur Khmer dan Angkor Wat tetap memperlihatkan nilai-nilai yang melekat pada bangunan tersebut.



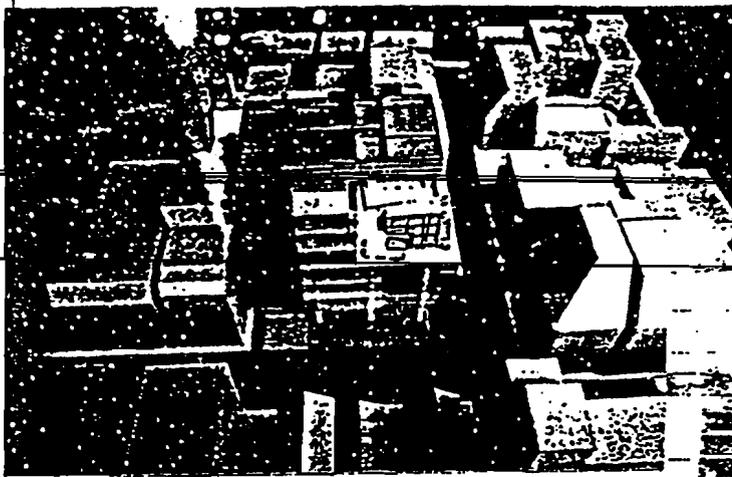
Gambar 2.24 Cambodian Pavillion

Sumber: Charles A. Jecks, 1977

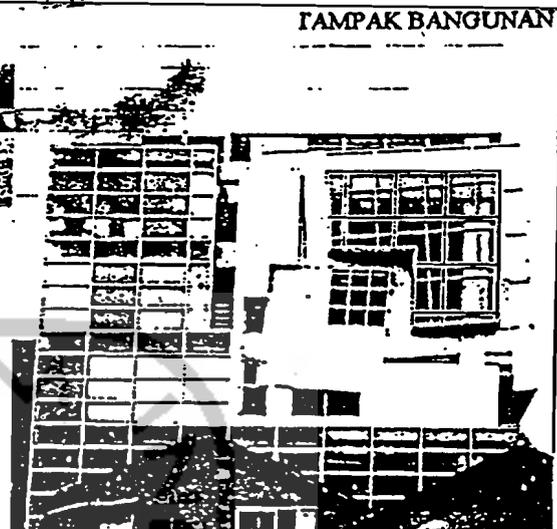
2) Abstract Regionalism

Menggabungkan unsur-unsur kualitas abstrak bangunan (massa, padat dan rongga, proporsi, rasa meruang, dan penggunaan cahaya) dalam bentuk yang diolah kembali.

Contohnya adalah Koisumi Sangyo karya Peter Eisenman yang menggabungkan kualitas abstrak pada bangunan Jepang melalui pangangkatan “ma” (ruang diantara) dan “kuu” (kekosongan) pada ekspresi bangunan Jepang, sehingga bangunan Jepang hanya dapat dirasakan secara abstrak pada bangunan tersebut.



MASSA BANGUNAN



TAMPAK BANGUNAN

Gambar 2.25 Koisumi Sangyo

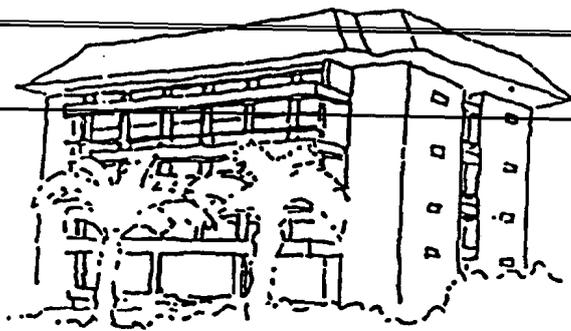
Sumber: Ikaputra, 1992

b) Menurut Ra. Wondoamiseno, 1991

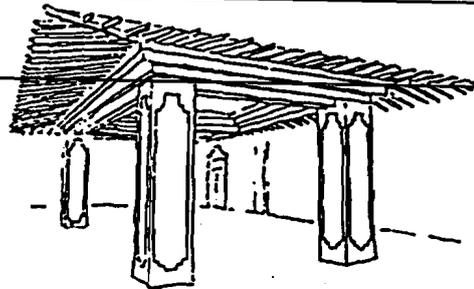
Dalam pendekatan regionalisme, Ra. Wondoamiseno mengaitkan arsitektur masa lampau (AML) dengan arsitektur masa kini (AMK) dengan teorinya:

1) Tempelan elemen AML pada AMK

Tempelan elemen arsitektural lama pada bangunan baru, seperti pada contoh kantor pusat LPP karya Haryadi dan Ra. Wondoamiseno yang menempelkan tiruan elemen tradisional pada hall bangunan yang dirangkai dengan dekorasi menyerupai Tumpangsari pada bangunan Jawa.



KANTOR PUSAT LPP

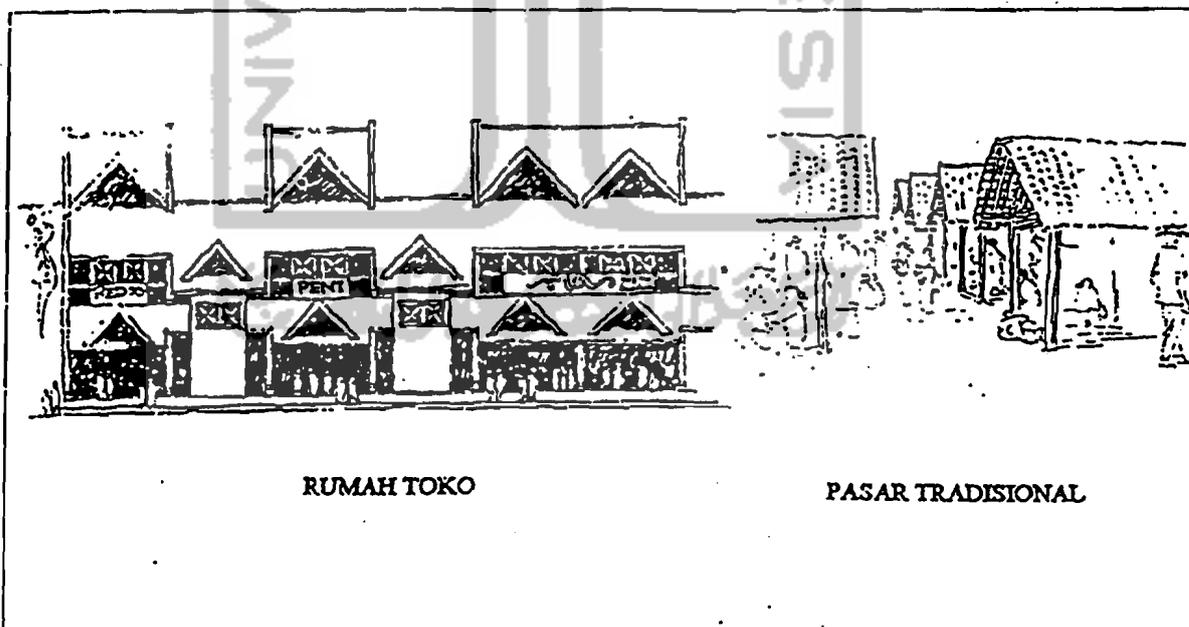


INTERIOR HALL

Gambar 2.26 Gedung LPP

2) Elemen fisik AML menyatu di dalam AMK

Elemen fisik arsitektur lama menyatu pada bangunan baru, seperti pada contoh usulan rumah toko karya Djoko Wuryanto dan Ria Wikantari yang menyatukan elemen-elemen fisual pasar tradisional Jawa dalam bangunan rumah toko yang baru melalui pengulangan elemen tersebut pada bangunan.



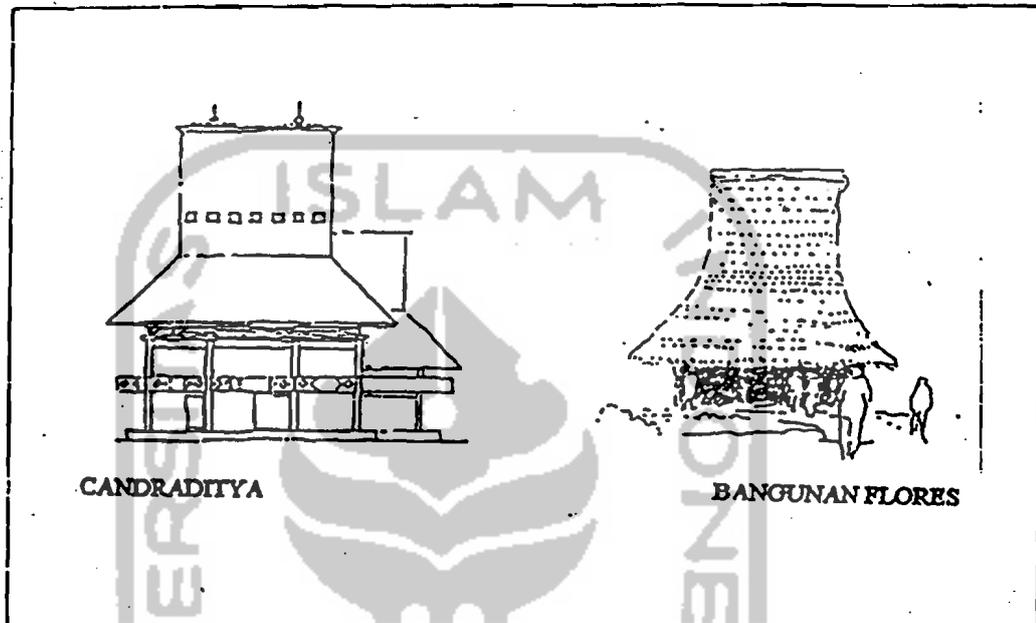
RUMAH TOKO

PASAR TRADISIONAL

Gambar 2.27 Rumah Toko

3) Wujud AML mendominasi AMK

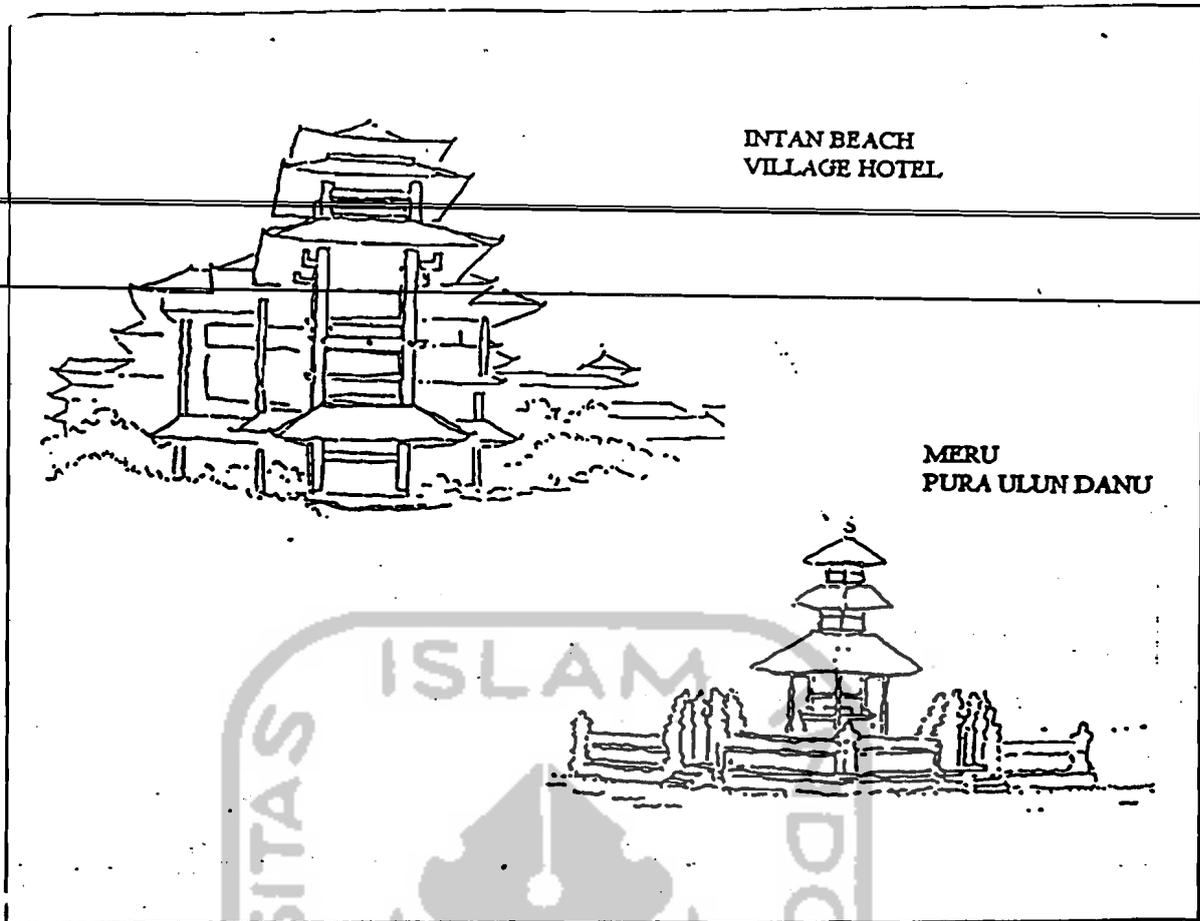
Wujud/bentuk bangunan lama mendominasi pada wujud/bentuk bangunan baru, seperti contoh adalah *Candraditya Missiological Institute* karya Eko Agus Parwoto dan Setyo Darmodjo yang wujud bangunan keseluruhannya merupakan pengulangan bentuk bangunan tradisional Flores dalam skala yang berbeda.



Gambar 2.28 Candraditya Missiological Institute

4) Ekspresi wujud AML menyatu dalam AMK

Ekspresi wujud arsitektur lama menyatu di dalam bangunan baru, seperti pada bangunan *Intan Beach Village Hotel* yang mengangkat kembali ekspresi “meru” pada pura di Bali yang disatukan pada bangunan hotel.



Gambar 2.29 Intan Beach Village Hotel

Selanjutnya diungkapkan bahwa AMK dan AML secara visual harus menyatu (*unity*) yang dicapai dalam kesatuan komposisi arsitektur yang meliputi dominasi, pengulangan, kesinambungan atau kemenerusan.

b) Keneth Frampton

- 1) Sesuatu yang terikat dan terkait dengan tempatnya, daripada yang berdiri sendiri.

Contohnya adalah *Malioboro Mall*, dimana bangunan ini dirancang dengan memperhatikan dan meneruskan kontinuitas visual berupa *facade* dan *arcade* yang telah ada pada tempatnya.

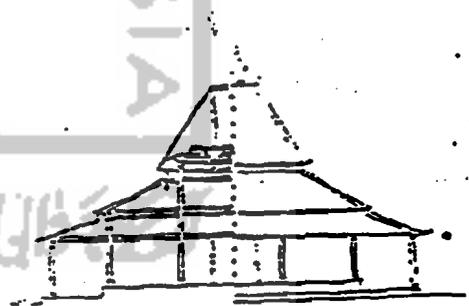


Gambar 2.30 Malioboro Mall

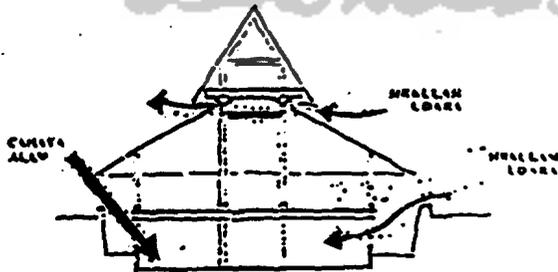
- 2) Tidak sekedar melihat aspek visual, namun juga hal-hal lain, seperti pengalaman, suhu, bau, bunyi dan sebagainya. Contohnya adalah Wisma Kagama, dimana bangunan ini dirancang dengan mempertimbangkan aspek pencahayaan, penghawaan dan kebisingan selain mempertimbangkan aspek visual bangunan.



WISMA KAGAMA UGM



BANGUNAN JOGLO



POTONGAN

Gambar 2.31 Wisma Kagama

Sehingga regionalisme arsitektur merupakan peleburan arsitektur lama dan arsitektur baru yang regional dan universal dalam rangka menghasilkan bangunan baru yang bersifat abadi, namun juga harus memperhatikan nilai-nilai yang melekat pada bentuk aslinya, sehingga bangunan baru yang dihasilkan dapat dihargai.

