BAB IV

PENGGABUNGAN AKTIVITAS MASYARAKAT DENGAN OPERASIONAL PELABUHANAN

Isi dari bab ini adalah tentang langkah-langkah penataan ulang kawasan pelabuhan yang telah ada pada saat ini, dikarenakan oleh adanya aktivitas masyarakat. Bertujuan untuk menjadikan area pelabuhan bukan hanya sebagai kepentingan operasional kepelabuhanan/tempat turun naik penumpang akan tetapi juga sebagai kawasan rekreasi bagi masyarakat setempat maupun pendatang. Langkah-langkah tersebut dapat dibagi dengan cara sebagai berikut: yaitu dengan komposisi masa, tata ruang dalam, tata ruang luar, dan sirkulasi.

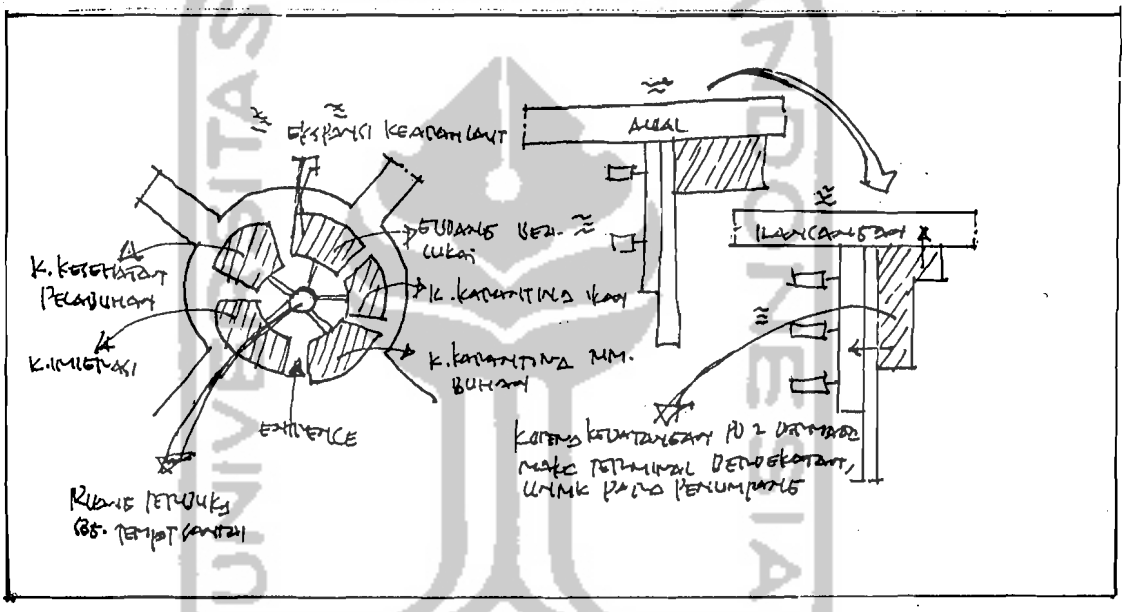
4.1. Komposisi Masa dan Bentuk

Yang dimaksud masa di sini adalah perkantoran/instansi pemerintah (pengelola pelabuhan) dan swasta (penjulan tiket kapal, akomodasi dan transportasi) untuk pengguna jasa pelabuhan. Komposisi yang ada saat ini (dapat dilihat pada bab II), penempatan sebaran perkantoran tidak teratur yang mengakibatkan pemanfaatan lahan atau site tidak maksimal. Dengan melihat site yang tidak begitu besar maka pihak pelabuhan telah melakukan rencana pengembangan pelabuhan (dapat dilihat pada bab II), namun baru pada tahap penambahan area parkir, pengelompokan perkantoran yang berada pada jembatan penghubung dan penambahan dermaga dan ponton (dapat dilihat pada lampiran). Namun ada beberapa perubahan dan penambahan yang akan dilakukan penulis dengan berdasarkan pengamatan, yaitu pengelompokan perkantoran pada jembatan penghubung serta perkantoran yang di darat.

4.1.1. Pengelompokkan Perkantoran Pada Jembatan Penghubung

yaitu terlihat pada gambar bahwa pola pengelompokkannya adalah melingkar dalam satu bangunan dengan menjadi satukan kepentingan perkantoran yang berbeda. Pola melingkar yang dirancang oleh pihak pelabuhan sudah cukup baik, namun bila masih menjadi satu bangunan dengan fungsi perkantoran yang berbeda hal ini kurang baik bagi para pengguna jasa yang akan mencari atau berkepentingan mendatangi salah satu kantor akan mengalami kesulitan dan tidak efisien. Akan lebih bak lagi jika perkantoran dibuat terpisah namun masih menggunakan pola melingkar, hal ini berhubungan dengan sistem sirkulasi yang akan dibahas nanti. Sehingga bila pengguna jasa/masyarakat yang akan mencari salah satu

perkantoran tersebut mereka akan memasuki tengah lingkaran dan akan menemui kantor yang dicari dan juga kebebasan akan menikmati alam akan terasa karena tengah lingkaran merupakan tempat terbuka. Sedangkan untuk terminal penumpang perubahan terjadi pada terminal penumpang dalam negeri, hal ini berdasarkan pada penambahan dermaga antar pulau yang direncanakan oleh pihak pelabuhan. Dengan kondisi yang seperti semula dikuatirkan penumpang akan langsung berada pada dermaga karena posisinya berada lebih dulu dari terminal penumpang, sehingga penulis merancang bangunan terminal dengan posisi memanjang pada jembatan penghubung dan melebar pada dermaga besar sedangkan ukuran mengikuti pihak pelabuhan. Kejelasan pemikiran penulis dapat terlihat pada sketsa di bawah ini:

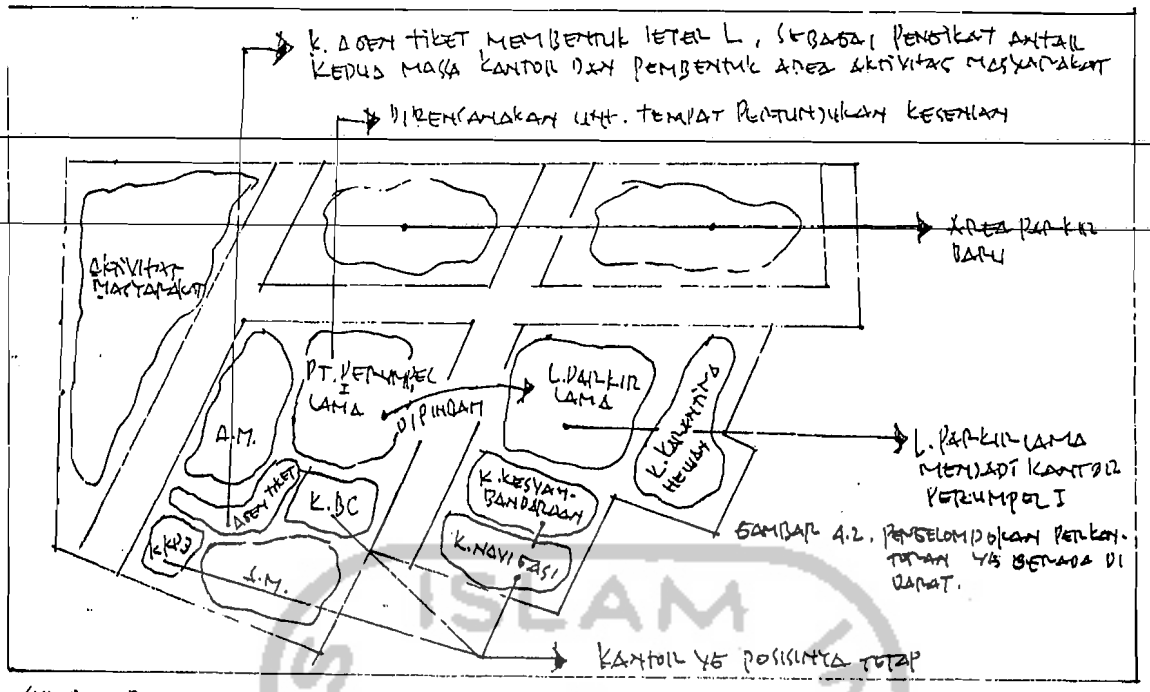


GAMBAR 4.1. PENGELOMPOKAN PERKANTORAN PADA JEMBATAN PENGHUBUNG
SUMBER: - PEMIKIRAN
- DEVISI TEKNIK

Pola ini adalah organisasi bersifat terpusat, yang mana bila organisasi terpusat adalah terdiri dari sejumlah bentuk skunder yang mengitari bentuk dominan yang berada di tengah-tengah (sumber: bentuk,ruang dan susunannya, Francis Dk. Ching). Karena bentuk organisasi terpusat dengan sendirinya tidak berarah, kondisi-kondisi untuk menuju dan cara memasukinya harus dikhususkan oleh tapak dengan menegaskan satu dari ruang–ruang skunder sebagai bentuk tempat masuk maka diperlukan penanda berupa gerbang seperti pada sketsa diatas. Kerugian susunan memusat adalah sulit untuk ekspansi keruangan, dengan itu penulis menempatkan gudang bea cukai (diperkirakan akan mengalami ekspansi) berada di belakang/kearah laut sehingga bila nantinya akan diperluas dapat memperluas kearah laut.

4.1.2. Pengelompokkan Perkantoran yang Berada di Darat

Pada site terdapat dua sisi, yaitu sisi sebelah kanan dan sisi sebelah kiri yang dipisahkan oleh sirkulsi kendaraan dan pada saat ini perkantoran berada pada kedua sisi tersebut. Karena pada penulisan ini telah memasukan aktivitas masyarakat, maka sebaiknya perkantoran lebih dominan pada sisi sebelah kanan. Hal ini berdasarkan pertimbangan bahwa sisi sebelah kiri dari site akan dijadikan tempat aktivitas keseharian masyarakat, karena dari hasil pengamatan didapatkan bahwa aktivitas keseharian masyarakat pada pelabuhan karena berada di kota, mengarah dan dekat dengan laut serta merasakan anginnya. Pemisahan perkantoran ini juga dimaksudkan untuk menjaga privasi dari pihak pelabuhan, sehingga aktivitas masyarakat tidak mejalar ke area perkantoran. Karena area pelabuhan yang mempunyai lokasi/site yang tidak begitu besar, maka pengelompokkan perkantoran tidak dapat semuannya berada pada sisi sebelah kanan. Yang dipindahkan posisinya adalah hanya kantor PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia I yang akan menempati area parkir yang lama. Sedangkan yang menempati tempat lama PT. Pelabuhan Indonesia I adalah untuk ruang aktivitas mingguan masyarakat (seperti pentas kesenian) yang akan dibahas pada penataan ruang luar. Sedangkan untuk kantor KP3, dengan posisi yang berada pada jalur masuk dan dominan merupakan tempat aktivitas masyarakat maka akan terpantau, karena lokasi pelabuhan merupakan tanggung jawab pihak KP3 yaitu melaksanakan pengamanan di pelabuhan (sumber: Informasi Pelabuhan, Adpel). Yang juga tidak dipindahkan tempatnya adalah kantor-kantor swasta yang bergerak dalam bidang pelayaran, termasuk menjual tiket kapal. Penempatannya sudah dipandang baik yaitu pda jalur masuk sehingga masyarakat yang akan berangkat akan lebih mudah untuk menuju tempat pembelian tiket dan langsung menuju terminal penumpang. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa pengelompokkan masa di bawah ini:

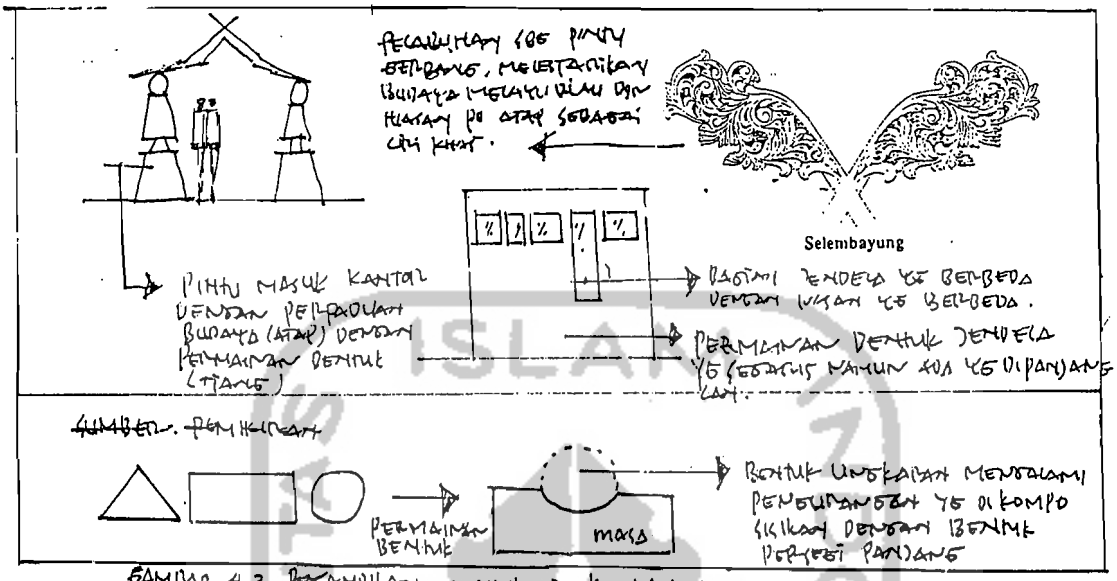


GAMBAR 4.2. PENGELOMPOKAN PERKANTORAN YG BERADA DI KAWASAN.

(SUMBER - PENULIS
- REVISI TEKNIK

Sedangkan yang dimaksud dengan bentuk dari masa adalah penampilan bangunan atau kantor. Pada saat ini penampilan dari perkantoran maupun terminal penumpangnya adalah dengan bentukan yang formal atau resmi , sehingga bila kita mengamati perkantoran baik itu berada di pelabuhan maupun di luar dari pelabuhan dengan penampilan pelabuhan/fasade adalah sama. Dengan berdasarkan bentuk yang monoton/seragam inilah penulis menganggap perlu membahas bentuk/bagian-bagian mana saja yang perlu dipertimbangkan kebersamaan/keseragaman bentuk untuk masa di pelabuhan. Dengan berdasarkan pelabuhan sebagai pintu gerbang kepulauan tanjung pinang yang berbudaya melayu maka untuk melestarikan kebudayaan melayu inilah penulis mempertahankan bentuk hiasan pada atap yang terletak bersilang pada kedua ujung perabung bangunan belah bubung yang dinamakan "selembayung" denga motif ukiran yang berbeda-beda dan mengandung berbagai arti, salah satunya adalah berarti melambangkan perwujudan kasih sayang, tahu adad dan tahu diri (sumber, Lambang dan Falsafah dalam Arsitektur dan Ragam Hias Tradisional Melayu Riau). Sehingga bagi mereka yang baru datang dan memasuki pelabuhan akan lebih mudah terlihat/ menemukan salah satu ciri khas dari kota tanjung pinang. Dan juga dalam tampilan bentuk masa diupayakan agar mengurangi celah-celah yang relatif kecil yang tercipta oleh jarak antar masa maupun lekukan/sudut-sudut yang banyak pada bangunan sehingga akan terlihat gelap pada malam hari dan tidak terpantau oleh orang umum, yang akan menjadi tempat tindak kejahatan. Karena kawasan pelabuhan telah dimasukkan aktivitas masyarakat yang bernuansa santai namun masih menjaga dari imej perkantoran yang mempunyai fungsi yang berbeda dari aktivitas keseharian masyarakat, maka akan lebih baik jika pelabuhan menampilkan keselarasan/keserasian akan terlihat walaupun dalam satu site mempunyai dua aktivitas yang

berbeda, yaitu dapat dilakukakan dengan permainan ukuran maupun bentuk jendela yang berbeda. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa penampilan dari bentuk kantor dibawah ini:



GAMBAR 4.3. PENAMPILAN BENTUK PERKANTORAN.
SUMBER - PEMIKIRAN
- DK. CHING
- ARSITEKTUR TRADISIONAL MELAYU RIAU

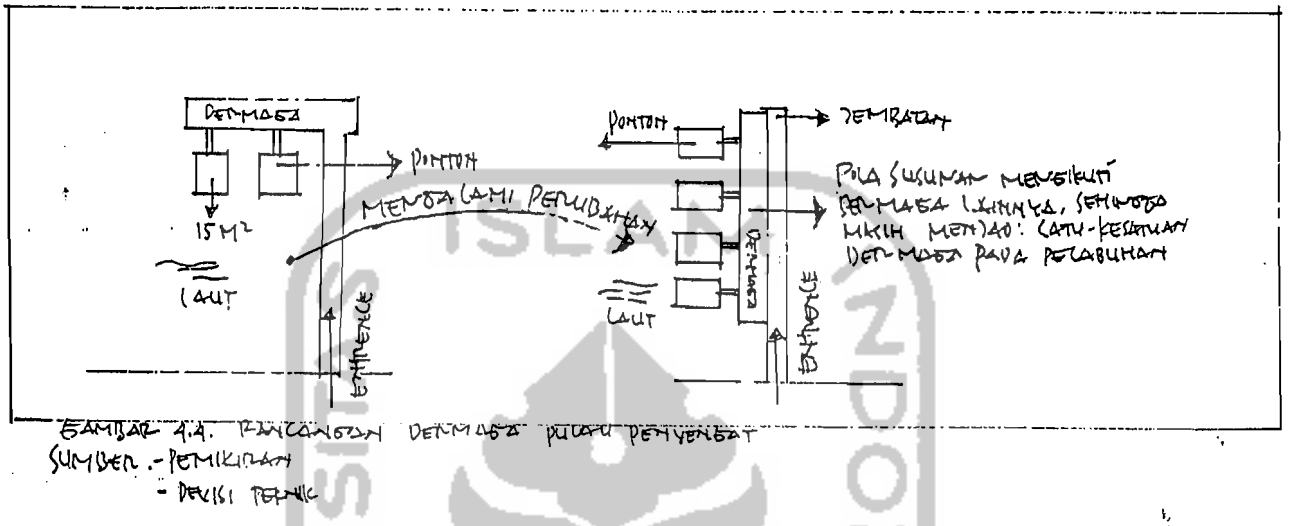
4.2. Penataan Ruang Luar

Pada penatan ruang luar ini dibagi atas dua kepentingan yang berbeda yaitu untuk kepentingan pihak pelabuhan dan pihak aktivitas masyarakat, untuk kepentingan pihak pelabuhan adalah pada dermaga ponton untuk tujuan pulau penyengat sedangkan untuk aktivitas masyarakat adalah penataan dan penempatan ruang berdasarkan usia.

4.2.1. Dermaga Tujuan Pulau Penyengat

Terlihat pada gambar terlihat hanya ada dua ponton/tempat sandar kendaraan laut dengan pola membelakangi dermaga antar pulau-pulau besar dan jauh. Bentuk/posisi ini dinilai kurang baik oleh penulis karena pada site tidak terjadi keselarasan atau kesatuan dalam satu area. Pergantian dapat dilakukan dengan "mengubah/memutar" dermaga menjadi searah sejajar dengan jalur sirkulasinya, sehingga terlihat kekompakkan dan merupakan bagian dari pelabuhan. Jadwal keberangkatan dan kedatangan hanya mempunyai selisih waktu ± 10 menit dan jumlah kendaraan air/lebih dikenal dengan sebutan pompong cukup banyak (berdasarkan pengamatan), karena dominan penduduk pulau penyengat banyak yang sekolah dan bekerja di Tanjung Pinang sehingga arus lalu lintas laut sangat ramai pada saat-saat jam pergi (pagi) dan pulang (siang) sekolah/kantor serta pada waktu-waktu hari libur baik yang datang ke Tanjung Pinang untuk mencari kebutuhan rumah tangga ataupun yang datang ke Pulau Penyengat untuk wisata. Untuk itu diperlukan penambahan dua ponton lagi pada dermaga, untuk ukuran mengikuti pihak pelabuhan, yaitu 15 m^2. Pembayaran pas pelabuhan hanya dikenakan bila

memasuki jembatan penghubung dalam dan luar negeri, sedangkan untuk jembatan menuju dermaga tujuan Pulau Penyengat tidak dikenakan biaya, hal ini sudah merupakan kebijaksanaan dari pihak pelabuhan dengan pertimbangan jarak antara Tanjung Pinang dengan Pulau Penyengat tidak terlalu jauh dan bila dihitung lamanya perjalanan adalah sekitar ± 15 menit. Rancangan ini dijelaskan dengan sketsa gambar di bawah ini:



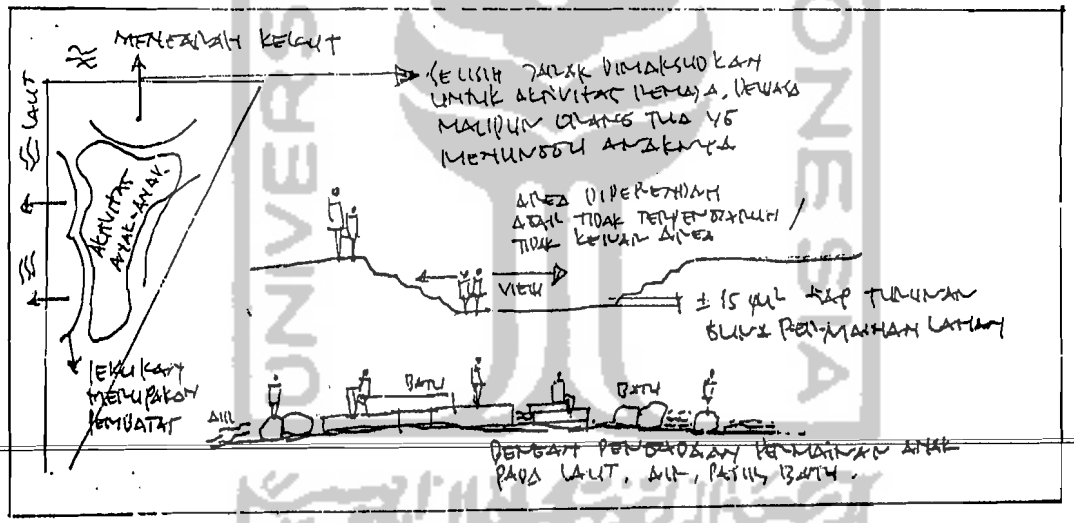
GAMBAR 4.4. RANCANGAN DERMAGA PULAU PENYENGAT
SUMBER. - PEMIKIRAN
- DEVISI PENULIS

4.2.2. Kelompok Usia Anak-anak

Berdasarkan pertimbangan bahwa kelompok usia anak-anak baru hanya memikirkan bermain, maka penulis akan merancang tempat bermain. adapun tempat bermain mereka ditempatkan pada area taman yang direncanakan oleh pihak pelabuhan (dapat dilihat pada site rencana pengembangan pelabuhan). pemilihan tempat tersebut dipertimbangkan berdasarkan faktor keamanan. jika area bermain bagi anak-anak pada tempat semula/pada saat ini, bila mereka bermain lepas dari pengawasan orang tua/yang mendampinginnya maka akan sangat membahayakan karena anak-anak belum mengerti akan bahaya laut yang akan menarik mereka ketengah laut. Walaupun dibuatkan tembok penahan atau pembatas hal ini dinilai kurang efektif, karena pembuatan tembok juga harus mengelilingi laut/area bermain (dari batas tembok penahan ombak sampai di tepi jalan besar). Bila dilihat dari segi arsitektur hal ini kurang menarik dan lagi area yang ada saat ini berada di luar kawasan pelabuhan, sehingga bagi yang mendampingi akan timbul sifat bosan bila anaknya bermain dalam waktu yang cukup lama. Dengan ditempatkannya area bagi anak-anak pada rancangan pengembangan pelabuhan, maka untuk orang tuapun/yang mengawasinya dapat bersantai ditempat yang disediakan bagi usia dewasa (dapat diliohat pada penatan untuk usia dewasa).

Adapun rancangan area bermain bagi anak-anak adalah sebagai berikut, yaitu area dengan luasan 1500 m² berada ditengah-tengah area taman yang direncanakan pihak

pelabuhan dengan bentuk yang tidak teratur/lekukan-lekukan, sehingga terlihat permainan lahannya. Lekukan-lekukan Ini nantinya dimaksudkan juga untuk membatasi area aktivitas kelompok usia remaja dan dewasa yang direncanakan oleh penulis untuk kebutuhan ruang untuk duduk-duduk santai sambil melihat laut, kapal dan matahari terbenam. Area bermain dibikin lebih rendah dari taman/bidang dasar yang diperendah dengan maksud agar anak-anak hanya melihat areanya dan tidak merambat ke tempat lain serta memberi perbedaan yang jelas akan fungsi keruangan. Turunnya kedalaman area secara bertahap dengan membuat kerendahan secara bertangga-tangga dengan jarak 15 cm² sehingga terlihat permainan lahan dan juga menambah permainan anak. Isi dari area bermain anak adalah di rancang dengan menggunakan unsur/elemen yang berhubungan dengan laut, seperti air, batu dan pasir untuk menggambar karena berdasar pengamatan banyak anak-anak yang menggambar dipasir dengan menggunakan kayu ataupun batu dan dapat dihapus lagi dengan mudah. Untuk lebih jelas lagi maka penulis membuat sketsa area bermain anak seperti di bawah ini:



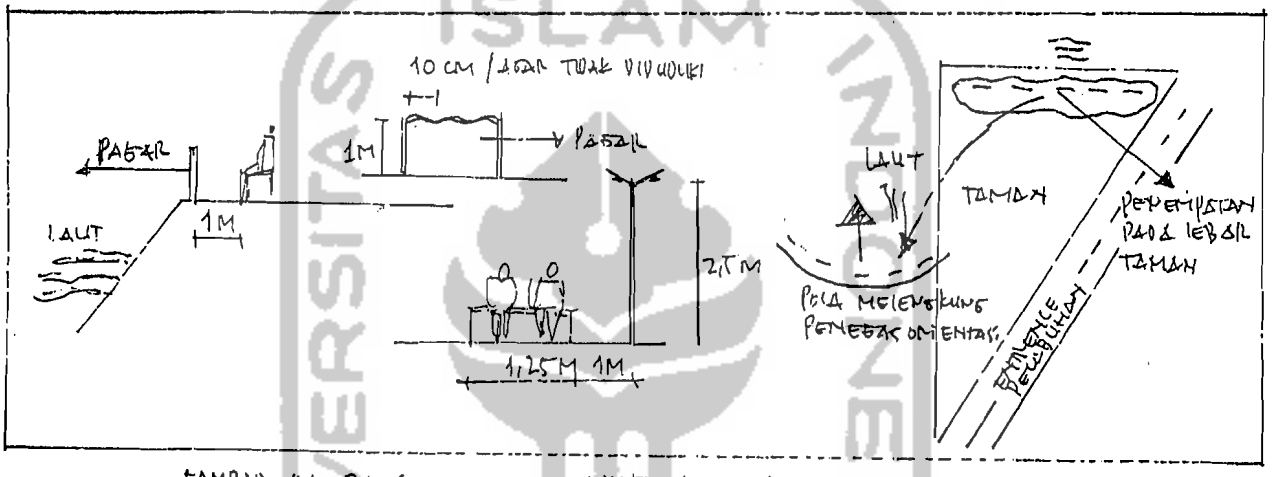
GAMBAR 4.5 RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA ANAK-ANAK
SUMBER, - PENULIS
- DEVISI TEKNIK

4.2.3. Kelompok Usia Remaja

Untuk usia renaja yang kegiatannya lebih banyak berkelompok dengan pola dua orang, empat orang dan juga dalam jumlah yang besar yaitu lebih dari enam orang maka penulis merancang ruang-ruang yang berbeda volumenya. Berikut ini adalah detail rancangan berdasarkan jumlah remaja yang berkelompok:

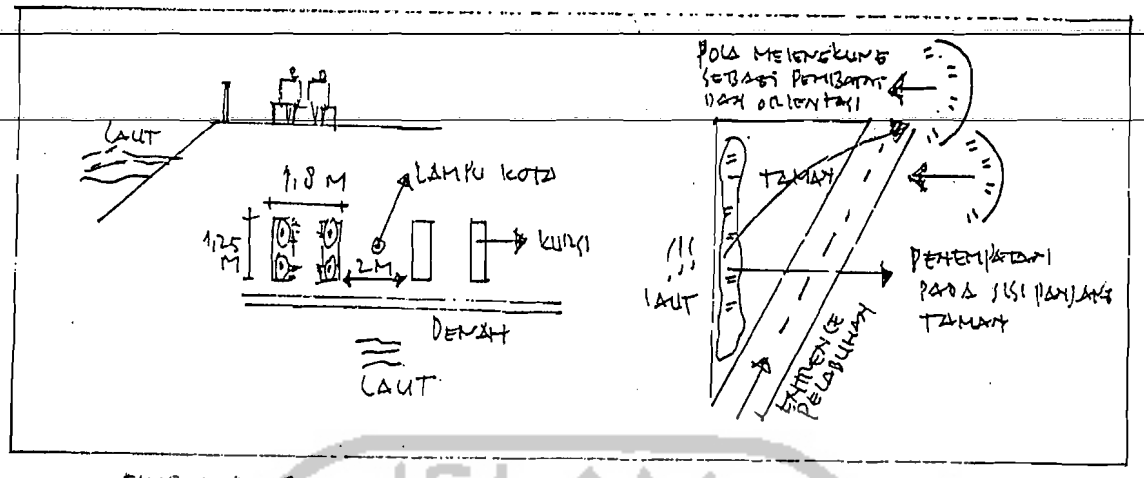
Bagi remaja dengan jumlah dua orang atau dapat dikatakan "pacaran" rancangan tempat duduk dengan bentuk memanjang karena untuk duaorang/berpacaran biasanya posisi badan adalah sejajar atau bersebelahan dan untuk ukurannya yaitu 1.25 cm², penempatannya

pada lebar pinggir tembok penahan tembok dengan jarak mulai dari 1 m dan pada pinggir tembok penahan ombak di buatkan pagar dengan ukuran tinggi 1 m dan pada atas pagar dirancang permukaan tidak rata dengan rancangan bergelombang yang mempunyai selisih gelombang dengan jarak 10 cm (di bawah standar ukuran pantat orang), hal ini dimaksudkan agar tidak ada lagi yang duduk-duduk pada pinggir tembok penahan ombak yang dapat terjadi kecelakaan akibat kelalaiannya. Setiap jarak dari tempat duduk ditempatkan lampu-lampu kota dengan tinggi 2.5 m yang berguna dimalam hari sebagai penerangan dengan maksud mengurangi aktivitas yang bersifat negatif dan terpantau oleh orang umum. Untuk lebih jelasnya lagi dapat dilihat pada sketsa berikut ini:



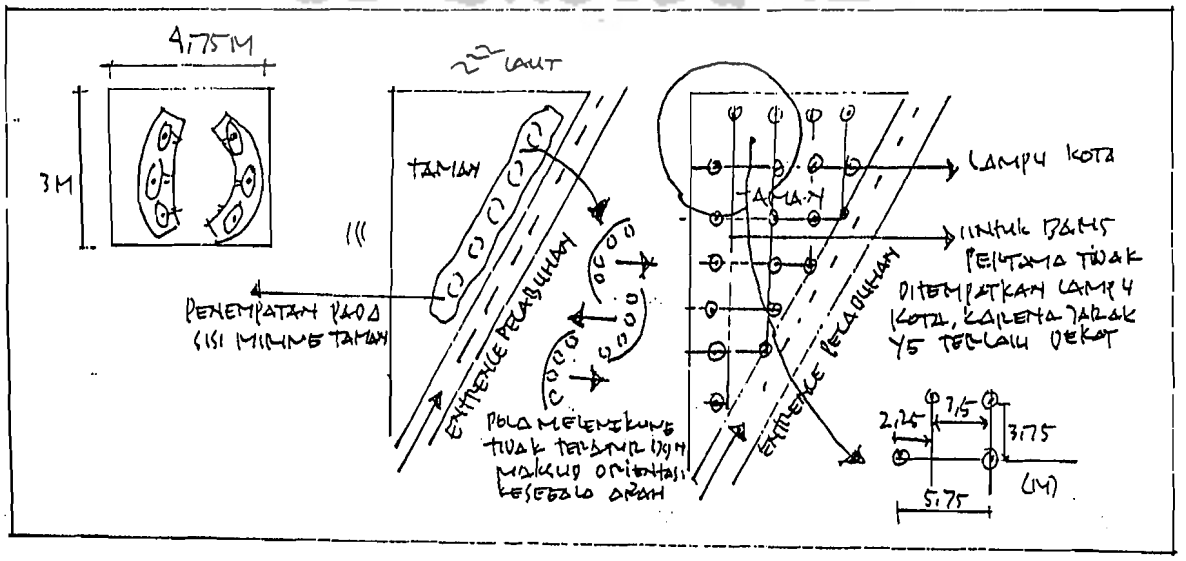
GAMBAR 4.6. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, JUMLAH 2 ORANG
SUMBER, - PEMIKIRAN
- DATA ARSITEK JILID 1
- DESAIN TEKNIK

Untuk kelompok dengan jumlah empat orang, maka penulis merancang tidak lagi dengan bentukan memanjang seperti untuk kelompok dengan jumlah dua orang, karena dengan jumlah kelompok empat orang sudah lain pola komunikasinnya. pola bentukan tempat duduk dapat dirancang dengan bentuk dua persegi panjang yang saling berhadapan, yaitu dengan luas area tempat duduk 13.5 m². Penempatannya yaitu pada sisi memanjang dari taman, karena jumlah dari kelompok ini lebih besar (terlihat pada pengelompokkan aktivitas kegiatan , bab III). jarak antar tempat duduk adalah 2 m dan untuk pembatas, ukuran maupun pagar dan jarak dari tembok penahan ombak sama seperti pada ketentuan kelompok dengan jumlah dua orang. Kejelasan dari uraian ini dapat dilihat pada sketsa di bawah ini:



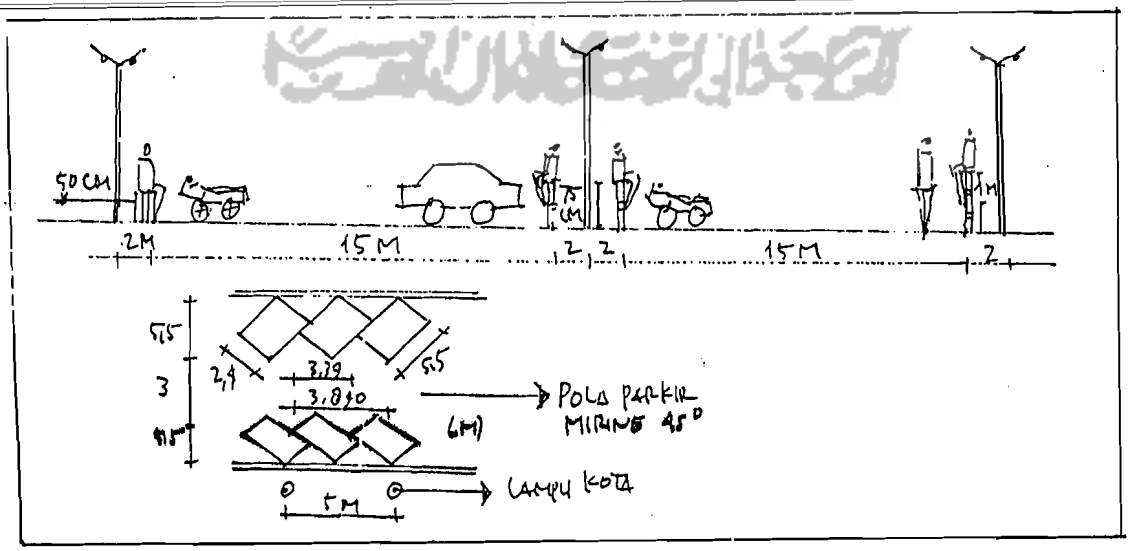
GAMBAR 4.7. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, 4 ORANG
SUMBER, - PENULISAN
- DATA ARSITEK 2010

Untuk kelompok dengan jumlah enam orang, bentukan tempat berkumpulnya adalah dengan pola setengah lingkaran, sehingga antar sesamanya dapat saling terlihat, luasan yang dibutuhkan adalah 14.25 m² dengan ukuran tempat duduk 1.75 m sedangkan untuk penempatannya adalah pada tengah tam,an atau sisi pembatas jalan masuk kendaraan kearah taman dengan jarak 1 m untuk penempatannya berdasarkan alasan bahwa bila sudah lebih dari empat orang maka unsur keinginan akan kedekatan dengan laut mulai berkurang, karena mereka akan lebih banyak berkomuikasi. Untuk penerangan dapat mengikuti ketentuan sebelumnya (uraian di atas) dan untuk pola penempatannya dapat dilakukan dengan sistem Grid yang berpedoman dari penerangan yang berada pada sisi lebar dan panjang dari taman. Dengan hanya menarik garis lurus dari kedua sisi hingga berpotongan dan menjadi satu titik yang akan menjadi tempat penerangannya, sehingga terlihat rapi dan tertata. Agar lebih jelasnya, berikut ini adalah sketsa dari kelompok dengan jumlah empat orang:



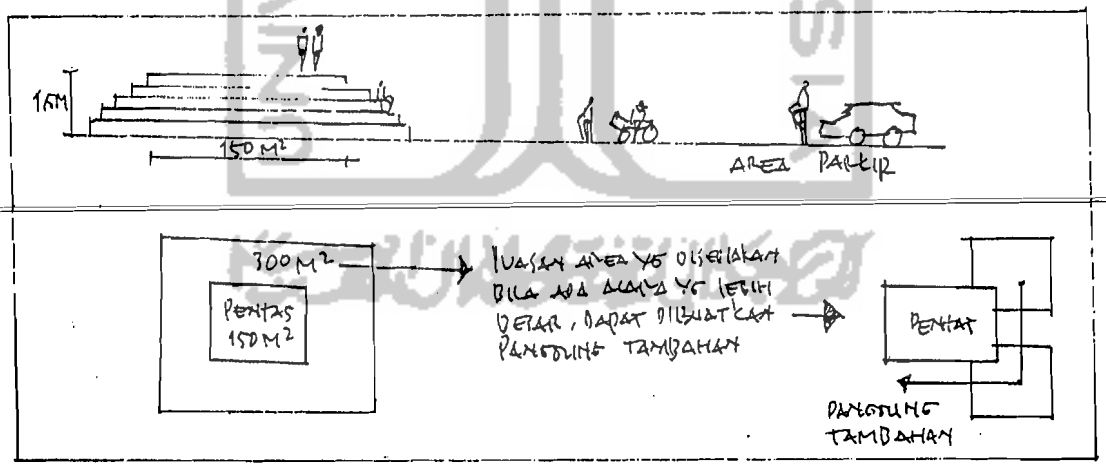
GAMBAR 4.8. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, 6 ORANG
SUMBER, - PENULISAN
- DATA ARSITEK 2010

Sedangkan untuk kelompok lebih besar atau lebih dari delapan orang maka dapat di tempatkan pada halaman parkir, karena biasannya mereka berkumpul tidak jauh dari kendaraannya. Dengan berdasarkan hasil pengamatan mereka hanya sekedar singgah untuk berkumpul dan nongkrong untuk membicarakan sekolah, acara jalan-jalan dan juga tentang modifikasi kendaraan. Fasilitas yang ada pada tempat parkir tersebut adalah berupa pagar yang dapat diduduki, hal ini berdasarkan pengamatan kebiasaan anak remaja yang sering duduk pada pagar jembatan penghubung. Dengan adanya pagar pada area parkir diharapkan kebiasaan anak remaja ini dapat tersalurkan dan tidak lagi berkeinginan untuk memasuki jembatan penghubung agar privasi dari pihak pelabuhan tetap terjaga. pagar nongkrong ini ditempatkan pada ujung parkir atau sebagai pembatas parkir kendaraan, pada parkiran baris demi baris dari arah darat menuju laut pagar dibuat dengan tinggi bertahap. Mangkin kearah laut maka mangkin tinggi tangga tersebut, yaitu dengan ukuran sebagai berikut: baris pertama 50 cm baris kedua 75 cm dan baris ketiga 1 m. Perbedan ketinggian ini dimaksudkan bila ada acara pada pangung (penataan ruang untuk kelompok yang lebih besar) mereka yang berada di belakang/kelaut dapat melihat dari pagar. Penerangan juga diperlukan pada area ini dengan maksud agar meredam tindak kejahatan. Dengan penerangan maka akan terpantau kegiatan mereka di lapangan parkir dan juga bagi orang lain yang memarkirkan kendaraannya dan berada disekitar pelabuhan. Ukuran penempatan penerangan adalah dengan jarak memanjang 5 m, uraian ini dapat diperjelas denga sketsa di bawah ini:



GAMBAR 4.9. RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA REMAJA, LEBIH 8 ORANG
SUMBER, - PENGAMATAN
- DATA ANALISA PENULIS

Untuk kelompok dengan jumlah yang lebih besar lagi, dapat dikategorikan kedalam suatu acara spontanitas, mingguan, bulanan, maupun acara tahunan berupa pentas kesenian maupun acara kedaerhan/budaya. Untuk itu diperlukan suatu ruang atau pentas untuk mewadahi kegiatan tersebut, yang akan ditempatkan oleh penulis pada area bekas tempat kantor PT (persero) pelabuhan Indonesia I (sesudah analisa pemindahan masa perkantoran, komposisi masa dan bentuk). Penempatan pada area ini berdasarkan pertimbangan untuk penonton, sehingga pentas dapat terlihat dari segala penjuru/dari tempat aktivitas masyarakat. Pentas ditempatkan berhadapan dengan lapangan parkir, sehingga untuk yang menyaksikan/penonton dapat langsung memarkir kendaraannya dan tidak perlu turun dari kendaraan. Pentas dibuat lebih tinggi dengan ketinggian/bidang dasar yang dipertinggi 1.5 m dari permukaan tanah dengan maksud mengangkat dan menghargai yang mengisi acara serta memperjelas perbedaan fungsi dari ruangan yang lain/di sekitarnya. Ukuran dari pentas adalah 150 m² dari luasan yang tersedia sebesar 300 m², sehingga bila memerlukan panggung yang lebih besar dapat dilakukan penambahan, karena sifat dari kegiatan/acaranya adalah sementara. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada sketsa berikut ini:



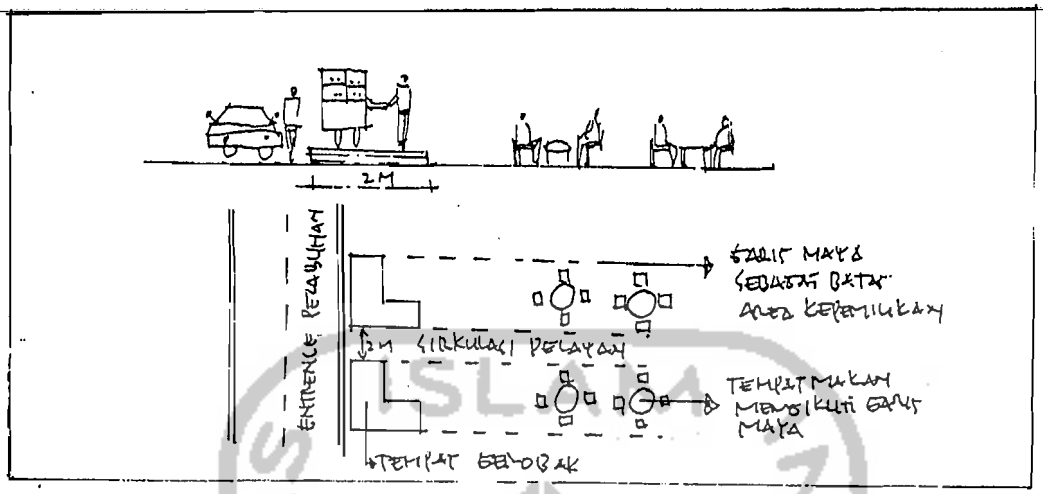
GAMBAR 4.10. PERANCANGAN AREA ACARA SPONTANITAS DAN BUDAYA
SUMBER, - PENULISAN
- DK. CHING

4.2.4. Kelompok Usia Dewasa

Kelompok usia dewasa dapat dibagi menjadi dua, yaitu yang sudah berkeluarga dan yang belum berkeluarga. Untuk itu analisis akan dibedakan karena kebutuhan mereka ada yang mendominasi tempat kegiatan. Kelompok usia dewasa yang sudah berkeluarga penempatannya adalah pada sekitas area bermain, dengan maksud agar dengan mudah mengawasi anaknya bermain hal ini juga berguna bagi si anak yang mempunyai sifat kemanjaan agar dapat melihat orang tuannya sehingga tidak takut dan menangis dalam bermain. Untuk area tempat orang tua yang menunggu anaknya bermain, yaitu pada rancangan area bermain anak yang menyediakan tumpukan-tumpukan bidang persegi panjang (untuk ukuran dan bentuknya telah dibahas pada kelompok usia anak). Kegiatan kelompok usia dewasa yang sudah berkeluarga ini juga berlangsung pada tempat makan/jajan.

Untuk kelompok usia dewasa yang belum berkeluarga biasanya mereka lebih dominan menempati area tempat makan/jajan terbuka, walaupun kegiatannya menyebar pada pelabuhan namun masih dalam hitungan yang kecil (berdasarkan peta aktivitas, bab III). Penempatan area pusat jajan masih berada pada tempat lama, hal ini guna mempertahankan kebiasaan masyarakat yang senang makan/minum ditempat terbuka dan menghadap laut sambil ngobrol bersama teman. Dari tempat pusat jajan dapat melihat kearah laut, taman dan juga panggung serta ukuran dari area ini adalah 1500 m^2 dengan membuat perbedaan ketinggian pada pinggir jalan yaitu 15 cm membentuk huruf L dengan ukuran sisi panjang 2m serta jarak antar tiap huruf L adalah 2 m yang akan digunakan sebagai tempat yang berjualan/gerobak, hal ini juga betujuan untuk menghargai keberadan pedagang pada area pelabuhan. Untuk ruangan tempat jajan tidak disediakan seperti tempat duduk dan meja permanen untuk pengunjung, karena perlatan tersebut disediakan oleh pedagang dengan membawanya sendiri dari rumah. Ini bertujuan melestarikan budaya tradisional masyarakat yang berjualan dan dapat menjadi ciri khas kota Tanjung Pinang. Bagi area pengunjung/tempat meja makan dibuatkan pola yang mengikuti sisi lebar dari bentuk L, sehingga bila bentukkan L telah tersusun memanjang, maka secara otomatis akan ada batasan maya yang ditimbulkan hingga membentuk ruang. Sehingga meja-meja dapat disusun mengikuti garis maya tersebut dan berguna untuk membagi area untuk pedagang agar tidak terjadi saling "cemburu" dalam luasan area usaha/menyusun meja. Untuk pedagang kecil yang keliling tidak dibuatkan ruang tersendiri, hal ini beralasan karena biasanya mereka akan

mencari tempat-tempat yang ramai/banyak pengunjungnya sehingga akan berganti-ganti tempat. Agar lebih jelasnya berikut ini adalah sketsa uraian di atas:



GAMBAR 4.11 RANCANGAN AREA AKTIVITAS KELOMPOK USIA DEWASA
SUMBER : - PENGIKIRAN
- DATA ARSITEK PRIBADI

4.3. Sirkulsi Ruang Luar

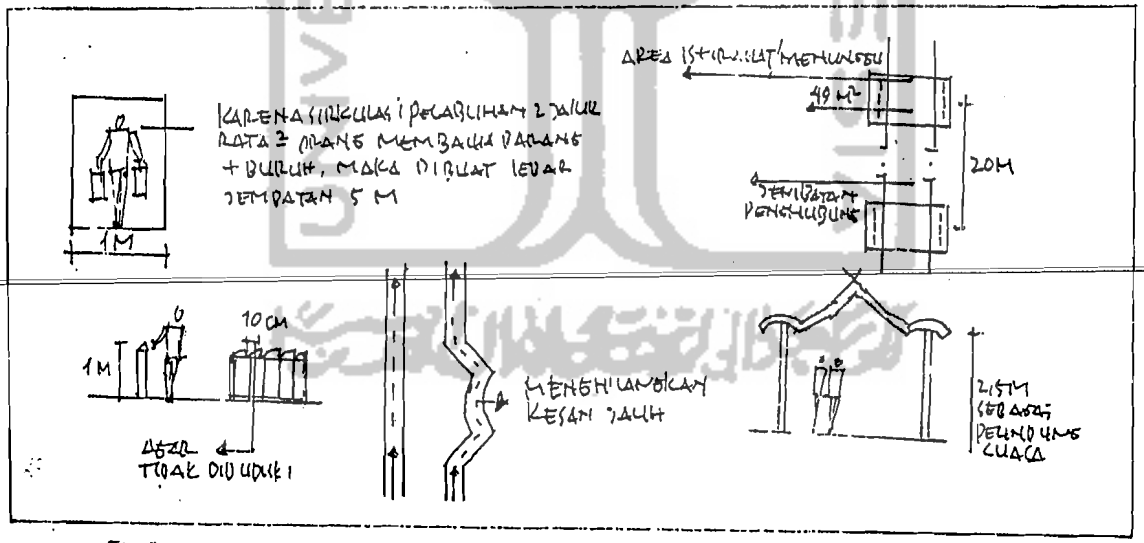
pembahasan pada tema sirkulasi agar lebih mudah dapat dibagi menjadi per area laut dan area darat dari pelabuhan. Hal ini dengan berdasarkan pertimbangan karena ada yang mengikuti pola sirkulsi pihak pelabuhan dan ada juga penambahan pola maupun bahan dari sirlulasi yang dilakukan penulis dengan berbagai pertimbangan aktivitas masyarakat.

4.3.1. Area laut Pelabuhan

Pada site rencana pihak pelabuhan terlihat bahwa pola sirkulasi dengan lebar 5 m yang direncanakan sudah cukup baik, yaitu pemotongan jalur sirkulasi dengan merencanakan penyatuan perkantoran yang membentuk lingkaran sehinga sistem sirkulasinya mengikuti bentuk perkantoran tersebut sehingga akan menghilangkan kesan jauh untuk menuju terminal penumpang. Dengan dua buah arah yang tercipta dari bentuk lingkaran tersebut, maka akan lebih mempertegas perbedaan jembatan dalam dan luar negeri juga diperkuat dengan dibiarkannya ruang kosong yang tercipta diantara jembatan dalam dan luar negeri.

Penambahan yang dilakukan oleh penulis adalah pada pagar sirkulasi jembatan dan pada dermaga serta sekitar perkantoran, hal ini didasari oleh aktivitas masyrakat yang duduk-duduk pada pinggir pagar. Untuk menjaga keselamatan pengunjung/pengguna pelabuhan terhadap bahaya alam/laut maka penulis merancang pagar yang tidak dapat diduduki atau tidak nyaman, sehinga tidak ada lagi aktivitas masyarakat pada jembatan penghubung. Ini berguna juga untuk menjaga privasi kepentingan kerja pihak pelabuhan dan membagi area

bahwa aktivitas masyarakat hanya berada di darat. Pagar dirancang dengan tinggi 1 m dan bagian atas dibuat miring sehingga tidak nyaman untuk diduduki yang selisih antar kemiringan dengan jarak 10 cm Untuk rancangan pagar pada jembatan di buat sama, ini dimaksudkan untuk menjaga keserasian disekitarnya atau pada area laut dari pelabuhan. Sirkulasi pada jembatan diberikan atap, dengan alasan bahwa Indonesia adalah negara tropis sehingga akan ada musim panas dan musim hujan dan juga dengan pertimbangan panjangnya jembatan penghubung sehingga akan mempengaruhi kondisi fisik yang melalui jembatan tersebut denan ketinggian atap dari jembatan adalah 2.5 m. Penambahan yang lainnya adalah pad jembatan penghubung yang memerlukan ruang-ruang yang dapat digunakan untuk istirahat bagi penumpang yang membawa barang dengan tidak menggunakan tenaga buruh. Penempatannya disesuaikan dengan panjang dermaga dengan jarak setiap 20 m dan luas dari ruang tersebut adalah 49 m². Sirkulasi perkantoran adalah menyebar dan dari pintu akan ada ruang penerima yang akan mengarahkan ke perkantoran, yang mempunyai lebar sirkulasi 3 m, besarnya sirkulasi perkantoran lebih kecil dari sirkulasi jembatan penghubung terminal penumpang, dengan maksud agar ada perbedaan dan tidak membuat penunjung atau penumpang menjadi bingung. Berikut ini sketsa yang menjelaskan uraian di atas:



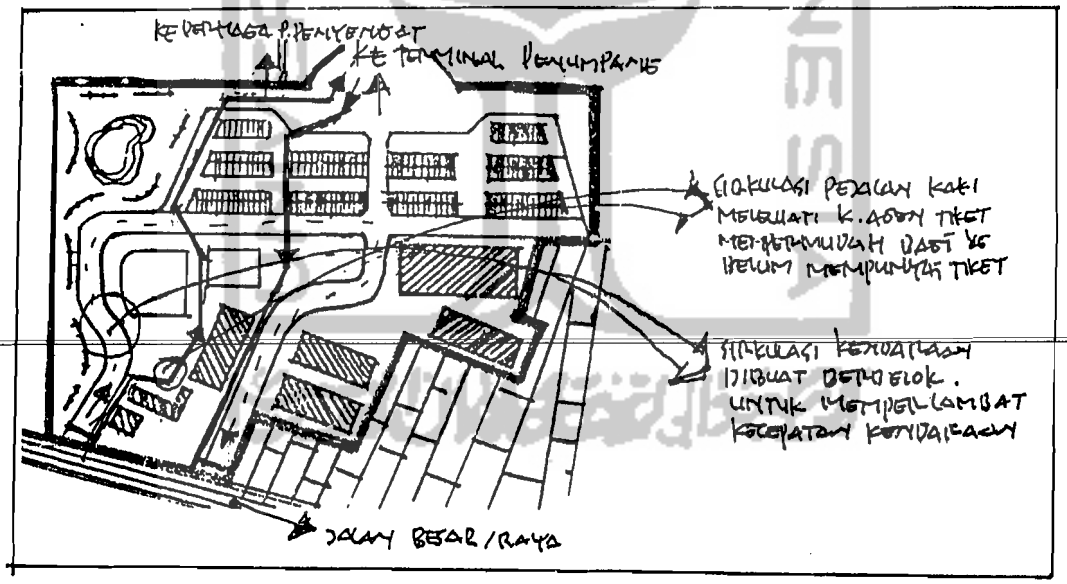
GAMBAR 4.12. RANCANGAN SIRKULASI AREA LAUT PELABUHAN
SUMBER :- PEMIKIRAN
- DATA ARSITEK 1 JILID 1
- REVISI TEKNIK

4.3.2. Area Darat Pelabuhan

Pada area darat pelabuhan, penulis merancang sirkulasi untuk kendaraan dengan "memaksa" pengendara untuk berjalan dengan kecepatan maksimal yag berguna untuk mencegah terjadinya kecelakaan, namun masih memberikan faktor kenyamanan untuk mengurangi sifat emosi pengendara yang ingin cepat. Pola jalan yang diterapkan adalah

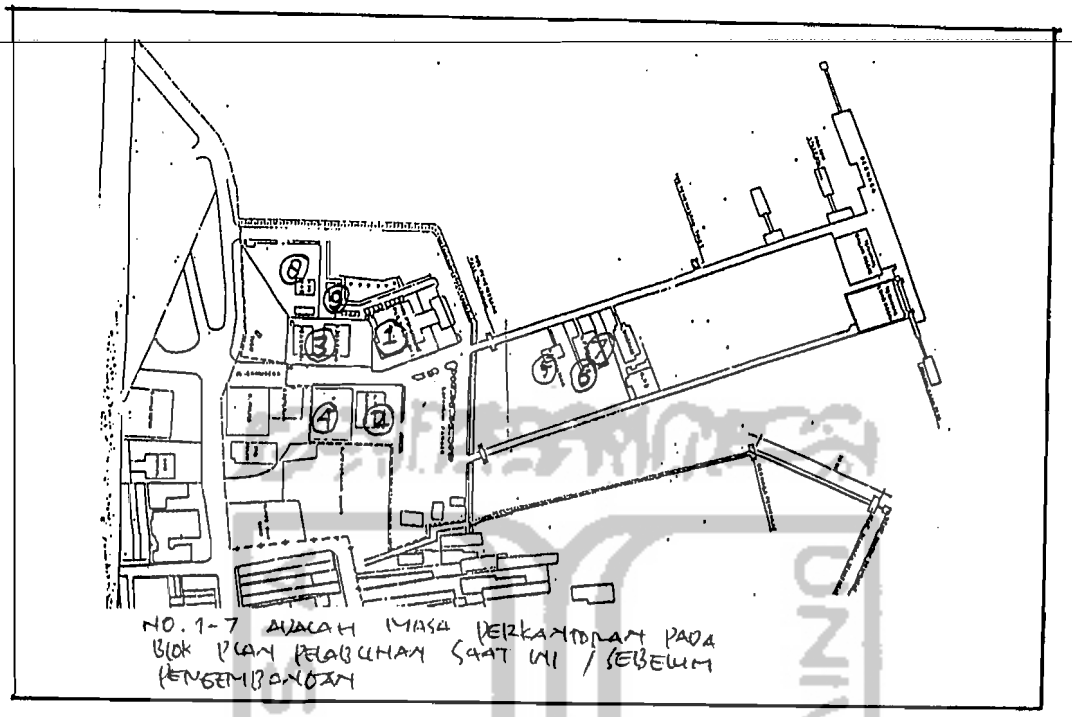
berbelok-belok dengan menempatkan pepohonan pada belokan jalan tersebut untuk tempat nongrong/duduk-duduk, sehingga pengendara merasa diperhatikan oleh pengunung yang duduk. Pola jalan yang berbelok-belok ini juga dimaksudkan untuk memperlihatkan pengendara akan tampilan massa bangunan pelabuhan (telah dibahas pada komposisi massa dan bentuk) sehingga pengendara dapat "terhibur". Belokan jalan ini berjarak dari pintu masuk adalah 20 m dan lebar jalan adalah 5.5 m untuk satu kendaraan/mobil, sedangkan pada tikungan jalan diperlebar menjadi 6.7 m dengan maksud untuk antisipasi orang yang akan menyeberang dari dan akan ketempat parkir maupun taman. Sedangkan untuk jalan keluar pelabuhan belokan hanya terjadi sekali, hal ini berdasarkan pada keramaian penguna jalan yang akan keluar karena waktu penumpang yang akan keluar pelabuhan adalah bersamaan /lebih kecil jarak selisih waktunnya dibandingkan pengunjung yang akan memasuki pelabuhan.

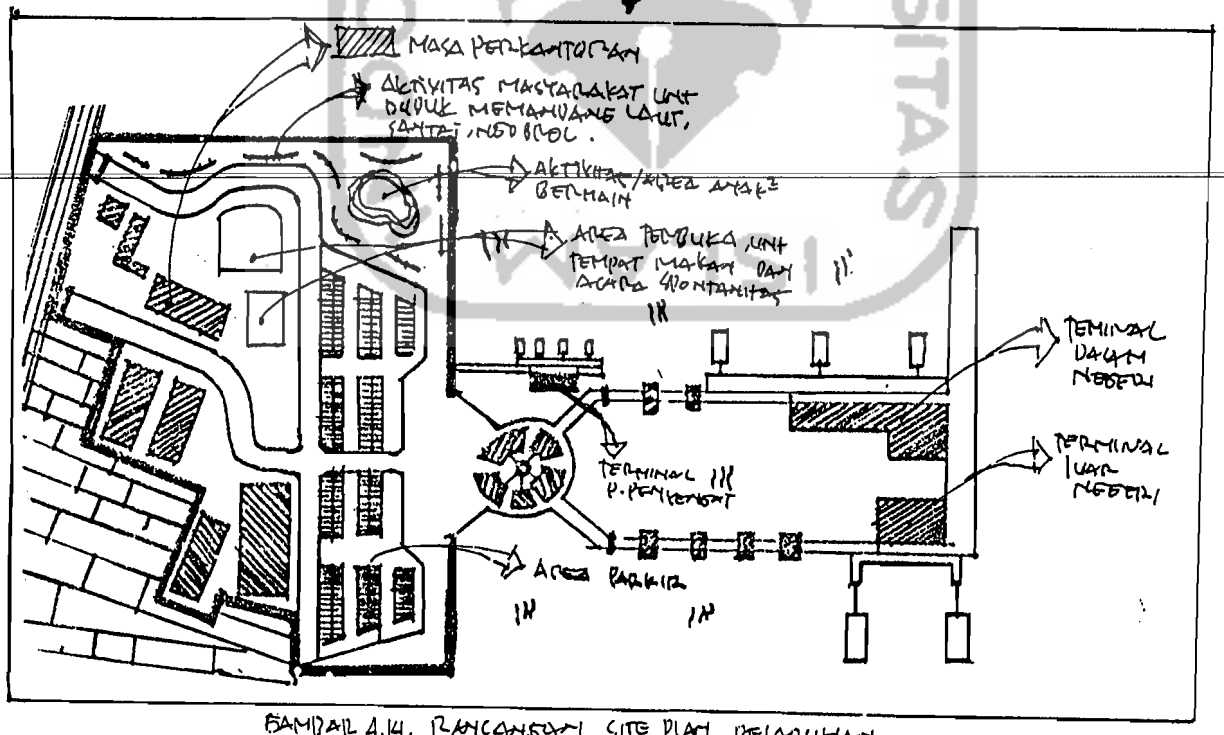
Sedangkan untuk pejalan kaki yang akan berangkat, pola sirkulsinnya adalah dengan melawati agen tiket dan sisi pinggir parkiran dengan lebar jalan adalah 1.5 m. Untuk lebih jelasnya lagi, berikut ini adalah sketsa sirkulasi pelabuhan pada area darat:



GAMBAR 4.13. RANCANGAN SIRKULASI AREA DARAT PELABUHAN
SUMBER, - PEMIKIRAN
- REVISI TEKNIK
- DATA ANSITEK 2000 :

Dari analisa di atas yang berupa potongan-potongan berdasarkan permasalahan yang ada, dapat disimpulkan dengan hasil yang dapat dilihat pada sketsa site plan pelabuhan sehingga keberadaan dari potongan kasus-kasus diatas dapat dilihat keseluruhan penempatannya.

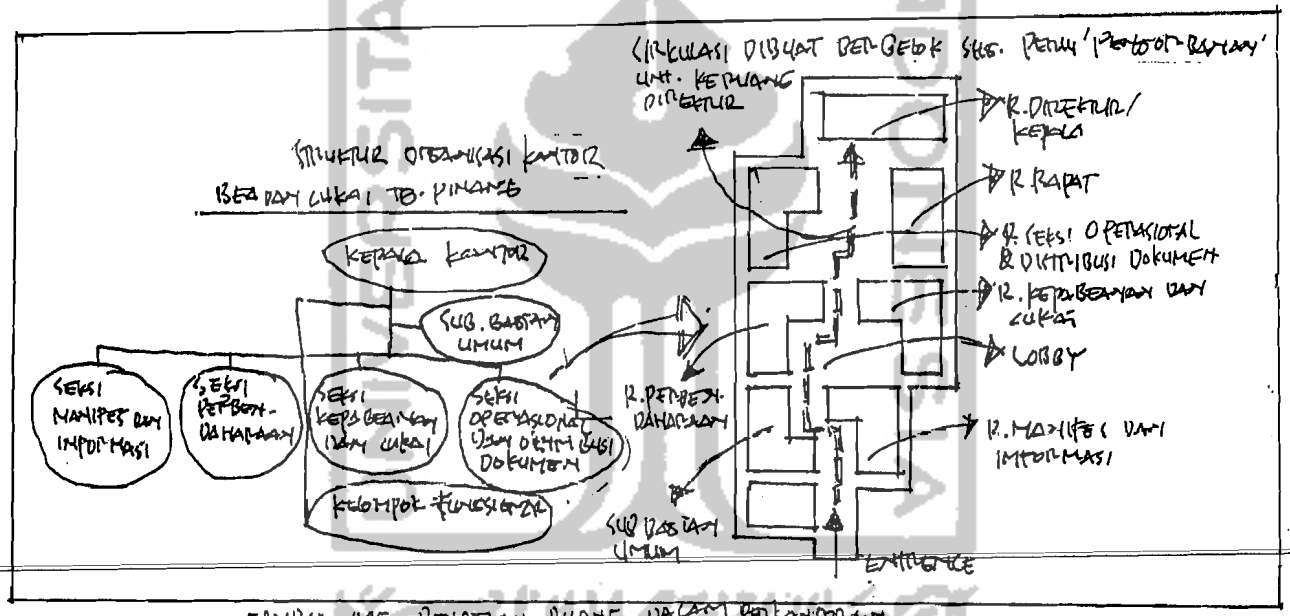




GAMBAR 4.14. RANCANGAN SITE PLAN PELABUHAN
SUMBER, - PENULISAN
- DATA ANALISA SEBELUMNYA
- DESAIN PENULIS

4.4. Penataan Ruang Dalam

Penataan ruang dalam adalah penataan akan kebutuhan ruang-ruang di dalam perkantoran yang dilihat berdasarkan fungsi, pencapaian, dan jarak ruang. Untuk penataan ruang dalam, penulis mengambil pola susunan organisasi perkantoran sehingga pengguna jasa akan lebih mudah dalam mencari kebutuhannya (ruang menurut jabatan) dan juga mengangkat derajad menurut jabatan dengan pola penempatan ruang kantor. Sehingga untuk mencari kepala kantor akan melewati staf-staf dibawahnya terlebih dahulu. Berikut sketsa organisasi ruang perkantoran (dengan mengambil contoh salah satu perkantoran):



GAMBAR 4.15 PENATAAN RUANG DALAM PERKANTORAN
SUMBER. - PEMIKIRAN
- DESAIN TEKNIK

4.5. Sistem Struktur Bangunan

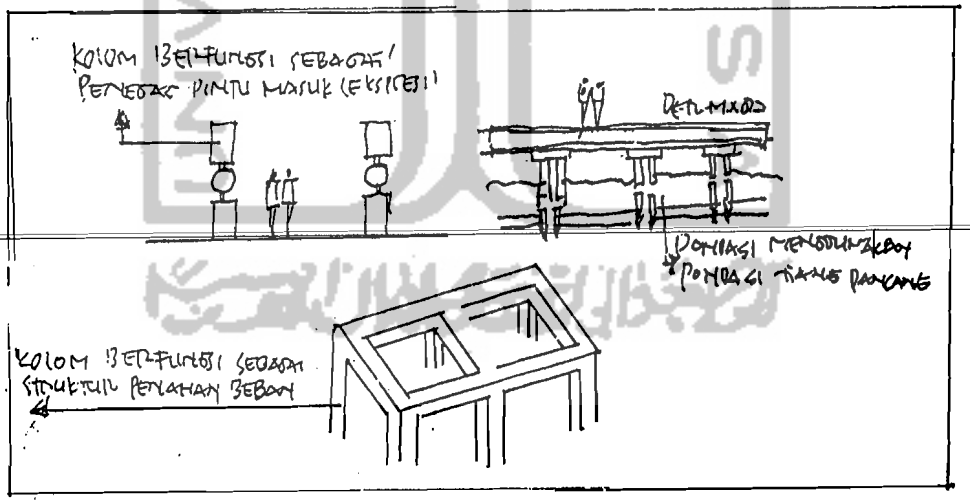
Integrasi seni dan teknologi dalam struktur menjadi syarat mutlak dalam perancangan, sehingga perlu dibahas pada penulisan ini. Struktur dibagi menjadi tiga bagian yaitu atap, kolom dan fondasi.

Untuk atap perancangan pada bangunan dengan menambahkan hiasan pada atap dengan bentuk hiasan pada atap yang terletak bersilang pada kedua ujung perabung bangunan belah bubung yang dinamakan "selembayung" yang merupakan aslah satu ciri dari budaya Melayu Riau.

Sedangkan untuk kolom berdasar pada tinjauan pendekatan kesan tempat yang menjadi fungsi dan ekspresi. Dari segi fungsi yaitu sebagai struktur penakan beban menuju fondasi dan dari segi ekspresi adalah sebagai penekanan suasana ruang melaui bentukan kombinasi dari bentuk dasar (segitiga, lingkaran dan persegi panjang).

Fondasi yang digunakan adalah foot plat dan dan batu kali pada daerah perkantoran yang berada di darat pelabuhan, sedangkan untuk fondasi bangunan yang berada di laut menggunakan fondasi tiang pancang.

Berikut ini adalah sketsa dari sistem struktur bangunan:



GAMBAR. 4.16. SKETSA STRUKTUR BANGUNAN
SUMBER. - PENULIS
- ARSITEKTUR TRADISIONAL MELAYU RIAU

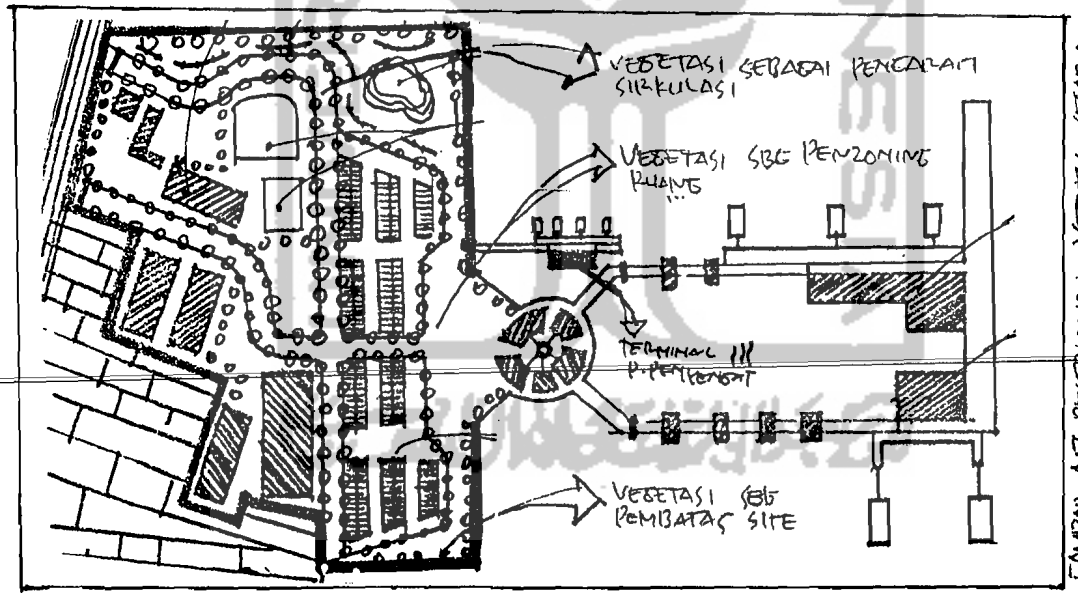
4.6. Sistem Utilitas

Befungsi sebagai pendukung kenyamanan yang dibagi sebagai berikut, yaitu tentang pencahayaan dan penghawaanyang dibahasdalam pengolahan vegetasi pada site, jaringan listrik dan penangkal petir.

4.6.1. Pengolahan Vegetasi

Pengolahan vegetasi pada site di bahas menurut jenis dan fungsi dari macam vegetasi. Untuk mempermudah pembagian dan penerapan fungsi vegetasi dibagi dalam pembahasan secara makro dan secara mikro.

Secara makro vegetasi dapat berfungsi sebagai pembatas area pelabuhan dengan penempatan yang mengelilingi area pelabuhan dan juga untuk menzoning area pelabuhan untuk mendapatkan tingkat kepentingan (privat, semi privat dan publik). Vegetasi juga berfungsi untuk memperjelas dan pengarah pola jalur sirkulasi, dengan menyusunnya sepanjang jalur sirkulasi serta untuk memperkuat konsep site pada pelabuhan. Jenis vegetasi yang digunakan dapat berupa jenis vegetasi meninggi seperti palm, pinus atau cemara. Berikut ini adalah sketsa pengolahan vegetasi secara makro:

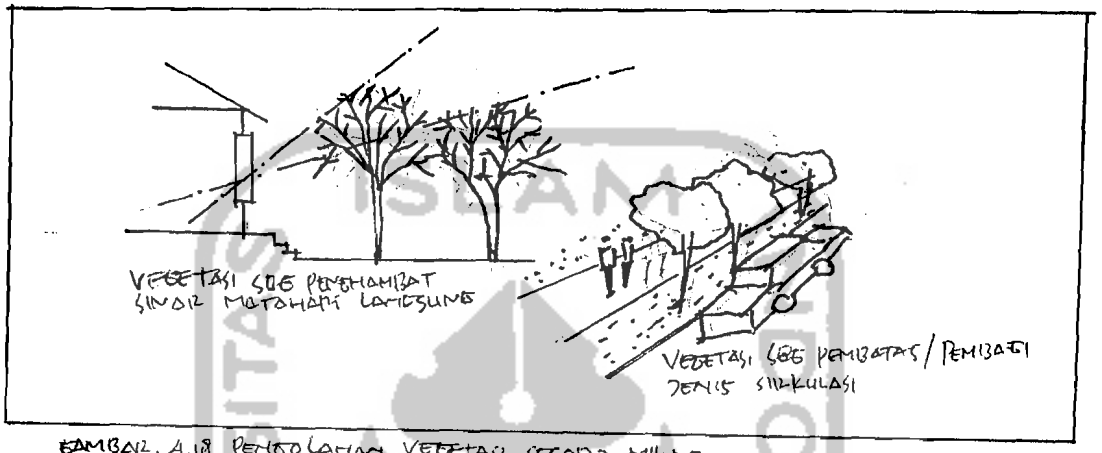


GAMBAR. 4.17. PENGOLAHAN VEGETASI SECARA MAKRO
SUMBER :- THE NEXT AMERICAN METROPOLIS - PETER CALTHORPE - PENULISAN

Secara mikro penggunaan vegetasi adalah sebagai peneduh, penghambat bunyi bising dan pembatas antar masa bangunan serta jenis fungsi yang berbeda pada area publik (area taman dan area pertunjukkan). Untuk mengurangi cahaya matahari langsung yang dapat menyilaukan mata maka dapat menggunakan jenis vegetasi peneduh yang dapat digunakan juga untuk area parkir sebagai peneduh untuk kendaraan, sirkulasi umum sebagai pengarah

UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA ★PERPUSTAKAAN★ YOGYAKARTA

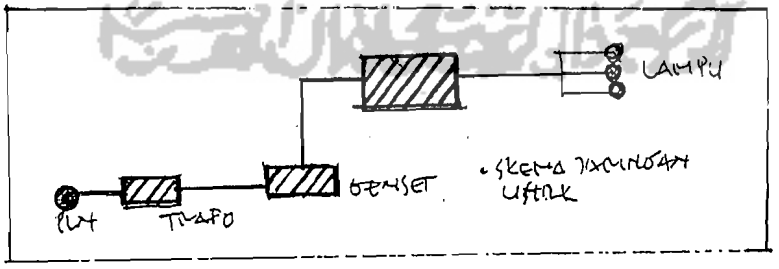
dan juga untuk sirkulasi kendaraan dan sirkulasi untuk pejalan kaki, sebagai penghambat bising kendaraan dan juga laju angin laut serta juga untuk tempat-tempat santai dari pengaruh cuaca (panas dan hujan). Jenis dari vegetasi yang digunakan adalah akasia, tanjung, kembang sepatu ataupun bamboo. Sedangkan untuk pencahayaan dan penghawaan buatan dapat dipergunakan lampu sebagai penerang pada malam hari dan AC untuk masa bangunan/perkantoran. Berikut ini adalah sketsa dari pengolahan vegetasi secara mikro:



GAMBAR. 4.18. PENGOLAHAN VEGETASI SECARA MIKRO
SUMBER - THE NEXT AMERICAN METROPOLIS – PETER CALTHORPE
- PENULIS

4.6.3. Jaringan Listrik

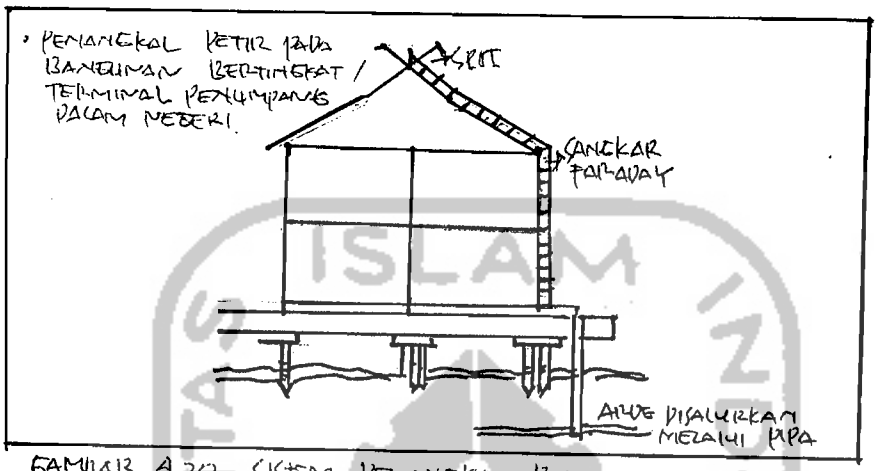
Menggunakan sumber PLN dan generator sebagai cadangan sewaktu listrik PLN padam, sumber listri dari PLN disalurkan ke trasformer dan genset kemudian disalurkan pada armatur lampu. Berikut ini adalah skema jaringan listrik:



GAMBAR 4.19. SKEMA JARINGAN LISTRIK

4.6.4 Penangkal Petir

Penangkal petir berfungsi melindungi bangunan dari bahaya petir, maka menggunakan standar pabrikal berupa jangkar faraday yang berbentuk tiang-tiang besi yang dipasang pada atap kemudian disalurkan ke arde bawah tanah. Berikut ini adalah skema sistem penangkal petir:



GAMBAR. A.20. SISTEM PENANGKAL PETIR