TUGAS AKHIR

RELOKASI
TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT (TPKL)
SOEKARNO HATTA

TPKL SEBAGAI 'LANDMARK' KOTA UJUNG PANDANG

LANDASAN KONSEPTUAL
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Disusun Oleh :

RIDWAN DUSE

93340032
9330051013116120031

JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA

1997

RELOKASI
TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT (TPKL)
SOEKARNO HATTA
TPKL SEBAGAI 'LANDMARK' KOTA UJUNG PANDANG

LANDASAN KONSEPTUAL
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

TUGAS AKHIR

Tugas Akhir ini diajukan guna memenuhi salah satu syarat
untuk mencapai derajat Sarjana S1 pada
Jurusan Arsitektur,
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan,
Universitas Islam Indonesia

DISUSUN OLEH :

RIDWAN DUSE
93340032
9330051013116120031

JURUSAN ARSITEKTUR
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA

1997

RELOKASI
TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT (TPKL)
SOEKARNO HATTA
TPKL SEBAGAI 'LANDMARK' KOTA UJUNG PANDANG

LANDASAN KONSEPTUAL
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

TUGAS AKHIR

DISUSUN OLEH :

RIDWAN DUSE
93340032
9330051013116120031

Yogyakarta, Desember 1997

Telah Disetujui dan Disyahkan Oleh :

Pembimbing Utama	Pembimbing Pembantu
(Ir. H. Munichy B. Edrees, M.Arch)	**(Ir. Hastuti Saptorini, M.A)**

Mengetahui
Ketua Jurusan Arsitektur
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Universitas Islam Indonesia

(Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch)

PERSEMBAHAN

Karya Mungil Ini
Kupersembahkan Untuk Ke "Dua Mutiaraku".
Serta untuk Emma Icha dan Bapa' Haji.
Semoga Allah SWT Mencatatkan Karya Ini Sebagai Amal Ibadahnya.
Amin

KATA PENGANTAR

Bismillahirrohmaanirrohiim
Assalamu'alaikum Wr. Wb

SUNGGUH. Meniti liku pengerjaan skripsi ini adalah patrian nuansa yang paling bermakna dalam pengembaraan ilmu penyusun. Banyak yang akhirnya terurai. Tentang kesabaran, keuletan, keyakinan dan segenap substansi hidup. Ia lahir dari renung sejenak ketika penyusun sesekali harus lapar di hening malam atau ketika komputer, mau tak mau, harus di "sekolahkan". Kepada Allah Sang Khaliq, 'selanjutnya' kepada kedua orang tua sekaligus "Malaikat Penghuni Jiwa" penulis, sujud syukur mengakhiri segalanya.

Mengakhiri, tentu saja tegak bukan mewakili makna leksikal. Karena proses perjalanan waktu sesungguhnya menuntut goresan karya di segenap tapak-tapaknya. Ya, skripsi ini barangkali hanyalah sebuah tapak kecil untuk sejumlah langkah besar di belakangnya. Meskipun dengan jujur harus penulis akui juga, ia merupakan buku "mungil" dari rentetan kisah suka-duka yang panjang; mencari data ke Ujung Pandang, menyusun, menguji, membenturkannya dengan landasan teoritis, lalu mengolahnya ke dalam suatu landasan konseptual perencanaan dan perancangan dengan judul **Relokasi Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Soekarno Hatta**, hingga kepada proses penjilidan --yang secara keseluruhan harus berpapasan dengan kalkulasi wesel yang "tiba-tiba" terasa sangat terbatas.

Tema sentral yang dikedepankan lebih pada penampilan bangunan untuk mewujudkan *TPKL Soekarno Hatta sebagai 'landmark' kota Ujung Pandang* tanpa mengesampingkan kemudahan dan kenyamanan

processing embarkasi dan debarkasi, dengan mengacu pada sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar.

Penyusun sadari sepenuhnya bahwa Tugas Akhir ini tidak akan sampai ke tangan pembaca tanpa bantuan dari berbagai pihak. Melalui kata pengantar ini penyusun menghaturkan terima kasih yang sebanyak-banyaknya kepada :

1. **Ir. Wiryono Raharjo, M.Arch**., selaku Ketua Jurusan Arsitektur UII. Melalui Beliaulah awal dari penulisan ini, yang atas segala pertimbangannya dalam memberikan ijin untuk memulai penulisan ini.
2. **Ir. H. Munichy. B. Edrees, M.Arch**., selaku Dosen Pembimbing Utama, yang telah membimbing penyusun diluar dari batas-batas yang diharapkan dari seorang dosen pembimbing.
3. **Ir. Hastuti Saptorini, M.A**,. selaku Dosen Pembimbing Pembantu, juga telah banyak menyisihkan waktunya untuk penyusun dalam penyempurnaan skripsi ini.
4. **Ir. H. Sudarmadji**, Kepala Cabang Pelabuhan Makassar, Ujung Pandang., yang telah memberikan ijin dalam pengambilan data/penelitian di Pelabuhan Makassar, Ujung Pandang.
5. **Ir. M. Fausy Azis**, Staf Bappeda Ujung Pandang, yang telah banyak menolong penyusun dalam mengejar berbagai data yang berhubungan dengan judul skripsi ini.
6. **Dr. Ir. Budimawan, DEA**., dan keluarga. Mereka telah banyak membantu penyusun, terutama sewaktu mencari berbagai data di Ujung Pandang.
7. Kepada Abangku **Imran Ds** dan **Irwan DS**, terima kasih atas segala masukan dan nasihatnya. Untuk Bang Imran, selamat wisuda.
8. Teman-teman satu bimbingan tugas akhir, **Sobirin, Deny, Mashudi** dan **Hery**, terima kasih atas persahabatan yang selama ini tercipta.
9. *'Rombongan Si Berat'*, serta teman-teman angkatan '93. Terima kasih atas bantuan dan dukungannya.

Terima kasih juga penyusun haturkan kepada pihak-pihak –karena keterbatasan halaman penyusun tidak bisa mencantumkan satu persatu pada halaman ini– yang telah memberikan bantuannya ,baik langsung maupun tidak langsung dalam proses penulisan tugas akhir ini.

Selanjutnya penyusun menyadari pula bahwa dalam penulisan dan penyusunan skripsi ini masih ada kekurangannya. Untuk itu dengan segala kerendahan hati penyusun mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca, guna kesempurnaan skripsi ini, serta dalam penulisan-penulisan selanjutnya.

Demikianlah. Penyusun berharap semoga buku ini ada gunanya. Kalaupun tidak ada, maka, mudah-mudahan dari ketidak-adaan itu, juga dapat memberikan manfaat. Amin.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb

Yogyayakarta, Awal Desember 1997

Penyusun,

Ridwan Duce

ABSTRAKSI

Untuk sebuah negara yang sedang berkembang, seperti Indonesia, pembangunan sangat dirasakan perkembangannya. Perkembangan tersebut memiliki hubungan timbal balik terhadap masyarakatnya, yakni terbentuknya masyarakat modern. Salah satu ciri dari masyarakat modern tersebut yakni adanya tuntutan dalam efesiensi dan efektifitas di lingkungan kerja. Dalam hubungannya dengan sistem transportasi, masyarakat menuntut keberadaan sebuah sistem transportasi yang menawarkan kemudahan serta kenyamanan.

Dalam tugas akhir ini, penyusun menekankan pada prosessing embarkasi dan debarkasi pada sebuah Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL), khususnya TPKL Soekarno Hatta, Ujung Pandang sampai tahun 2003. Pada prosessing tersebut penyusun mencoba memberikan alternatif desain untuk meminimalkan terjadinya crossing pada sebuah TPKL. Diantaranya dengan memisahkan area masing-masing proses aktifitas pada embarkasi dan debarkasi.

Selain permasalahan sirkulasi di atas, juga penyusun memberikan nilai tambah terhadap bangunan sebagai sebuah landmark kota Ujung Pandang. Sebagai sebuah landmark untuk sebuah kota yang menuju metropolis, maka kehadiran bangunan tersebut dapat berkomunikasi secara visual. Komunikasi yang diangkat di sini adalah bagaimana mempertahankan semangat kebaharian Suku Bugis-Makassar kedalam kehidupan bermasyarakat.

Semangat kebaharian tersebut ditransformasikan secara metafora melalui perahu phinisi dengan perpaduan antara bangunan modern dengan tradisional. Sehingga penampilan bangunan memberikan kesan postmodern melalui bahasa loncatan zaman, yakni dahulu, sekarang dan akan datang.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL
HALAMAN PENGESAHAN
KATA PENGANTAR
ABSTRAKSI
DAFTAR ISI
DAFTAR GAMBAR
DAFTAR TABEL
DAFTAR SKEMA

BAB I. PENDAHULUAN 1
A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN 1
B. RUMUSAN MASALAH 6
C. TUJUAN DAN SASARAN 7
1. Tujuan 7
2. Sasaran 7
D. LINGKUP PEMBAHASAN 7
E. METODOLOGI DAN KERANGKA POLA PIKIR 8
1. Metodologi 8
2. Kerangka Pola Pikir 10
F. SISTEMATIKA PENULISAN 11
G. KEASLIAN PENULISAN 12

BAB II. TINJAUAN UMUM SISTEM TRANSPORTASI 13
A. PENGANTAR 13
B. SISTEM TRANSPORTASI LAUT 14
1. Pengertian 14
2. Komponen Sistem Transportasi Laut 14
3. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut 14
C. TERMINAL PENUMPANG 15
1. Pengertian 15
2. Fungsi Terminal 16
3. Perencanaan Terminal 17
D. TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT 17
1. Pengertian 17
2. Kedudukan, Fungsi, dan Peranan TPKL 18
3. Unsur-unsur Kegiatan Pada TPKL 18
a) Kedudukan 18
b) Fungsi 18
c) Peranan 18
E. PELABUHAN MAKASSAR 19
1. Peran dan Fungsi Pelabuhan Makassar 19
2. Pertumbuhan Transportasi Laut Melalui Pelabuhan Makassar 20
a) Arus Kunjungan Kapal 20
b) Arus Barang 20
c) Arus Peti Kemas 21
d) Arus Penumpang 21

3. Kondisi Operasional Pelabuhan Makassar..... 22
a) Daerah Lingkungan Kerja dan Kepentingan Pelabuhan..... 22
b) Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan..... 23
c) Kinerja Pelabuhan..... 23
4. Kondisi Teknis Pelabuhan Makassar..... 24
5. Pengembangan Pelabuhan Makassar..... 26

BAB III. EVALUASI EKSISTING TPKL SOEKARNO-HATTA SEBAGAI INPUT BAGI RELOKASI..... 28
A. LOKASI DAN SITE..... 28
B. POLA SIRKULASI PELAKU KEGIATAN..... 28
1. Pola Sirkulasi Ruang Luar..... 29
2. Pola Sirkulasi Ruang Dalam..... 30
C. FASILITAS UTAMA DAN PENUNJANG..... 38
1. Jenis Fasilitas..... 38
2. Dimensi Fasilitas..... 39
D. PENAMPILAN BANGUNAN..... 40
1. Arsitektur Bangunan Eksisting..... 40
2. Arsitektur Tradisional Bugis-Makassar..... 41
3. Arsitektur Modern..... 44
4. Penampilan Bangunan Sebagai Ungkapan Visual Sistem Sosial Budaya Masyarakat Bugis Makassar..... 51
5. Landmark Sebagai Nilai Tambah Terhadap Kwalitas Bangunan... 53

BAB IV. TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI 55
A. LOKASI DAN SITE TERPILIH..... 55
B. POLA SIRKULASI PELAKU DALAM KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI..... 57
1. Jenis Sirkulasi..... 60
2. Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luaratan Ruang..... 61
a) Sirkulasi Ruang Dalam..... 61
b) Sirkulasi Ruang Luar..... 67
3. Karakter Aktifitas Pelaku..... 68
C. KEBUTUHAN RUANG SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI..... 71
1. Kebutuhan Ruang Dalam..... 72
2. Kebutuhan Ruang Luar..... 73
3. Kebutuhan Fasilitas..... 73
a) Fasilitas Utama..... 74
b) Fasilitas Penunjang..... 74
4. Daya Tampung Fasilitas Utama dan Penunjang..... 74
D. PENAMPILAN BANGUNAN SEBAGAI UNGKAPAN VISUAL SISTEM SOSIAL BUDAYA MANUSIA BUGIS-MAKASSAR..... 80
E. PENERAPAN ARSITEKTUR BUGIS-MAKASSAR DAN ARSITEKTUR POST-MODERN..... 81
1. Penerapan Arsitektur Bugis-Makassar sebagai Preseden..... 82
2. Penerapan Arsitektur Modern..... 84
F. POTENSI LOKASI TERHADAP PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR SEBAGAI LANDMARK KAWASAN..... 86
G. POTENSI LOKASI DAN SITE TERHADAP KOTA UJUNG PANDANG SEBAGAI LANDMARK KOTA..... 87
H. REKOMENDASI..... 91
1. Rekomendasi Sirkulasi..... 91

2. Rekomendasi Fasilitas Utama dan Penunjang..... 93
3. Rekomendasi Penampilan bangunan..... 94

BAB V. KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN..... 96

A. KONSEP DASAR PERENCANAAN..... 96
1. Konsep Dasar Lokasi dan Site..... 96
2. Konsep Dasar Penzoningan..... 96
B. KONSEP DASAR PERANCANGAN..... 97
1. Konsep Dasar Kebutuhan Ruang..... 97
2. Konsep dasar Karakter dan Persyaratan Ruang..... 98
3. Konsep Dasar Besaran Ruang..... 99
4. Konsep Dasar Hubungan Sinergi Fasilitas..... 100
5. Konsep Dasar Sirkulasi dan Organisasi Ruang..... 101
6. Konsep Dasar Tata Ruang Luar dan Tata Ruang Dalam..... 103
7. Konsep Dasar Struktur dan Utilitas..... 105
8. Konsep Dasar Penampilan Bangunan..... 106

DAFTAR PUSTAKA
LAMPIRAN

Daftar Gambar

Gambar II.1 : Arah Pengembangan Pelabuhan Makassar
Gambar III.1 : Lokasi dan Site TPKL Soekarno Hatta
Gambar III.2 : Gambaran pola Sirkulasi Kendaraan Umum
Gambar III.3 : Gambaran Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi
Gambar III.4 : Antrian yang memenuhi depan Ruang Embarkasi
Gambar III.5 : Suasana di Ruang Embarkasi
Gambar III.6 : Gambaran Pola Sirkulasi Embarkasi
Gambar III.7 : Arus Penumpang Embarkasi
Gambar III.8 : Aktifitas menunggu di bahu jalan
Gambar III.9 : Penumpang Debarkasi yang baru turun dari kapal
Gambar III.10 : Gambaran Pola Sirkulasi Debarkasi
Gambar III.11 : Gambaran Pola Sirkulasi Pengantar
Gambar III.12 : Gambaran Pola Sirkulasi Penjemput
Gambar III.13 : Bentuk Penampilan Bangunan
Gambar III.14 : Bentuk Rumah Tradisional Bugis-Makassar
Gambar III.15 : Struktur dan detail struktur lantai rumah Bugis-Makassar
Gambar III.16 : Bagian-bagian Ruang Rumah Bugis-Makassar
Gambar III.17 : Bagian-bagian dari Rumah Adat Bugis-Makassar
Gambar III.18 : Salah satu contoh pemakaian ornamen pada bangunan modern
Gambar III.19 : Contoh Bangunan Post-Modern [1]
Gambar III.20 : Contoh Bangunan Post-Modern [2]
Gambar III.21 : Contoh Bangunan Post-Modern [3]
Gambar III.22 : Contoh Bangunan Post-Modern [4]
Gambar III.23 : Denah Perahu Phinisi
Gambar III.24 : Tampak Perahu Phinisi
Gambar III.25 : Ciri fisik sebagai gambaran terhadap suatu kawasan
Gambar IV.1 : Site Terpilih TPKL Soekarno Hatta
Gambar IV.2 : Peta Kawasan Sekitar Lokasi Terpilih
Gambar IV.3 : Pelabuhan Makassar dan Kota Ujung Pandang
Gambar IV.4 : Lokasi dan Site Terpilih
Gambar IV.5 : Menghindari adanya crossing
Gambar IV.6 : Sirkulasi yang singkat

Gambar IV.7 : Penyederhanaan Prosessing
Gambar IV.8 : Kejelasan
Gambar IV.9 : Penerapan Arsitektur Tradisional
Gambar IV.10 : Penerapan Unsur Modern
Gambar IV.11 : Paduan Arsitektur Tradisional dan Modern
Gambar IV.12 : Arah Pengembangan Pelabuhan Makassar
Gambar IV.13 : Analisis Site Terpilih
Gambar IV.14 : Analisis Lokasi Terhadap Pelabuhan Makassar
Gambar IV.15 : Analisis Lokasi Terhadap Kota Ujung Pandang
Gambar IV.16 : Rekomendasi Ruang Dalam
Gambar IV.17 : Rekomendasi Ruang Domestik dan Internasional
Gambar IV.18 : Rekomendasi Ruang Luar
Gambar IV.19 : Rekomendasi Penampilan Bangunan
Gambar V.1 : Konsep Dasar Pengzoningan
Gambar V.2 : Konsep Dasar Penampilan Bangunan

Daftar Skema

Skema II : Siklus Transportasi
Skema IV.1 : Pola Sirkulasi Ruang Dalam TPKL
Skema IV.2 : Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi
Skema IV.3 : Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi
Skema IV.4 : Pola Sirkulasi Pengantar
Skema IV.5 : Pola Sirkulasi Penjemput
Skema IV.6 : Pola Sirkulasi Ruang Luar TPKL
Skema IV.7 : Pola Sirkulasi Kendaraan Umum
Skema IV.8 : Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi
Skema IV.9 : Karakter Kegiatan Penumpang Embarkasi
Skema IV.10 : Karakter Kegiatan Penumpang Debarakasi
Skema IV.11 : Karakter Kegiatan Penumpang Transit
Skema IV.12 : Karakter Kegiatan Pengantar
Skema IV.13 : Karakter Kegiatan Penjemput
Skema IV.14 : Karakter Kegiatan Pengelola
Skema IV.15 : Karakter Kegiatan Pengelola
Skema V.1 : Organisasi Ruang
Skema V.2 : Konsep Tata Ruang Luar TPKL Soekarno Hatta
Skema V.3 : Konsep Tata Ruang Dalam TPKL

Daftar Tabel

Tabel II.1 : Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

Tabel II.2 : Arus Barang Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

Tabel II.3 : Arus Peti Kemas Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

Tabel II.4 : Arus Kapal dan Penumpang Pelabuhan Makassar (1991 - 1996)

Tabel II.5 : Kinerja Pelayanan Kapal di Pelabuhan Makassar (1993 - 1995)

Tabel II.6 : Produktivitas Bongkar Muat Barang Menurut Kemasan (1993 - 1995)

Tabel II.7 : Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan Makassar (1993 -1995)

Tabel IV : Proyeksi Arus Penumpang 1997 - 2018

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Pembangunan yang berhasil dicapai sampai saat ini sangat berpengaruh pada pembentukan mental masyarakatnya, yaitu dengan terbentuknya masyarakat modern. *Sebab, makin majunya pembangunan dan makin baik tingkat kesejahteraan masyarakat, makin besar pula tuntutannya dengan pelayanan.*[1] Peningkatan tuntutan efesiensi dan efektifitas di lingkungan kerja mengakibatkan waktu semakin berharga, maka masyarakat modern ini memiliki *karakter mobilitas yang sangat tinggi.* Dalam hal ini pergerakan dari satu tempat ke tempat lain menuntut *persyaratan kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas.*

Menangkap fenomena tersebut, *sistem-sistem jaringan dan alat transportasi dikaji ulang kelayakan fungsinya.* Dengan maksud memperoleh sistem transportasi yang tepat untuk jangka waktu tertentu. Dari suatu aktifitas akan timbul wadah dan layanan kebutuhan aktifitas. Perwujudannya dengan sarana dan prasarana yang sesuai dengan tuntutan kebutuhan pada saat itu atau bahkan diproyeksikan untuk masa mendatang.

Dalam sistem transportasi, perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dapat melibatkan beberapa alat/moda angkutan dan sistem perpindahannya dari satu angkutan keangkutan lainnya. Fungsi perpindahan tersebut dilakukan oleh suatu elemen prasarana yang disebut *terminal.*[2]

---

[1] Sebagaimana dikemukakan oleh Presiden Soeharto pada pemberian penghargaan Abdisatyabakti di Istana Negara, *Media Indonesia,* 10 September 1997.

[2] Morlok, Edward & Hanim JR., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi,* Erlangga, Jakarta Pusat, 1985, hal 588.

Salah satu jenis terminal yaitu Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL). Fungsi TPKL secara umum adalah *sebagai suatu titik simpul pusat hubungan (sentral) dari suatu daerah penghubung dengan daerah lainnya, yang menampung kegiatan proses perpindahan penumpang dan barang dari angkutan darat keangkutan laut dan sebaliknya.*[3] Untuk dapat menemukan fungsi yang lebih khusus harus mengetahui jenis/ukuran kapal yang singgah/berlabuh di pelabuhan dan tingkat perkembangan suatu daerah.[4]

Pada saat ini pelabuhan Makassar mengakomodasi berbagai jenis tambatan/pangkalan, baik untuk palayaran kapal Samudra, Nusantara, Lokal, Penumpang maupun kapal Rakyat (khusus di kawasan Paotere). Ditinjau dari sisi pelayanan kapal dan barang, pelabuhan Makassar memiliki berbagai jenis terminal, antara lain *terminal penumpang*, terminal peti kemas, terminal curah kering untuk kegiatan bongkar muat tepung terigu dan semen curah cair yang dibangun dan dioperasikan oleh PT. Pertamina.[5]

Pada TPKL Soekarno Hatta sejak pengoperasian kapal penumpang PT. PELNI yang menyinggahi pelabuhan Makassar dengan rata-rata kunjungan 40 kali dalam sebulan,[6] arus penumpang di pelabuhan Makassar dalam kurun enam tahun menunjukkan peningkatan rata-rata 5 % pertahun dengan volume arus penumpang di atas 800 ribu pertahun. Selain itu jumlah penumpang kapal turis yang menyinggahi pelabuhan Makassar mengalami juga peningkatan, walaupun porsinya relatif sangat kecil (±1%) dibandingkan penumpang bukan turis.

Secara khusus, ditinjau dari segi pewadahan aktifitas hubungannya dengan laju peningkatan arus penumpang, bila dibanding dari tingkat pelayanannya yang tersedia sekarang, *TPKL Soekarno Hatta sudah tidak*

---

[3] Soejono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung, 1987.
[4] Kebijakan pemerintah dalam pengembangan jaringan sistem pelayanan angkutan dan kepelabuhan dengan penilaian yang didasari pada *4th Gate Way Ports System.*
[5] Dapat dibaca dalam Anonim, *Pelabuhan Makassar 1997: Pelabuhan Terbesar di Kawasan Timur Indonesia*, Kantor Cabang Pelabuhan Makassar, 1997.
[6] Sebagaimana ditulis Ir. H. Sudarmadji, Kepala Cabang Pelabuhan Makassar, ibid, hal. Prakata.

dapat mencapai keseimbangan. Untuk diadakan pengembangan lebih lanjut, sudah tidak memungkinkan, mengingat lahan untuk terminal yang ada sekarang sangat minim untuk dikembangkan serta padatnya lingkungan di sekitar site *(sepanjang dermaga soekarno).*

Akibat dari keadaan di atas, pada saat puncak kegiatan operasional, terjadi *kesemrawutan dan kemacetan pola sirkulasi para pelaku kegiatan* , baik itu pada ruang dalam maupun ruang luar.

Pada prinsipnya, kemacetan dan kesemrawutan tersebut disebabkan --ditinjau dari segi pemenuhan kebutuhan aktifitas-- karena fasilitas utama maupun fasilitas penunjang di TPKL Soekarno Hatta belum lengkap sepenuhnya. Sehingga pola sirkulasi yang terbentuk akan mengikuti wadah yang tersedia. Lebin lanjut, ada beberapa mata rantai sirkulasi yang putus kemudian difungsikan oleh fasilitas yang lain, yang belum tentu dapat mewadahi dengan baik.

Berangkat dari hal di atas, maka kilas balik terhadap TPKL Soekarno Hatta masih terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi, diantaranya :

- Sebagai fasilitas publik, TPKL Soekarno Hatta belum mampu menjawab tuntutan pewadahan aktifitas di dalamnya.
- Berbagai fasilitas di dalamnya digunakan secara bersama dalam satu unit bangunan, tanpa pemisahan area sesuai dengan aktifitas masing-masing pelaku.
- Lokasi dan site berada diantara dermaga general cargo dan curah kering, sehingga secara umum terjadi crossing antara pemakai di dalam Pelabuhan Makassar.
- Luas lahan yang ada masih sangat kurang, jika ditinjau dari tuntutan persyaratan sebuah terminal. Sehingga untuk pengembangan pada site tersebut tidak memungkinkan.

Melihat perkembangan propinsi Sulawesi Selatan yang semakin pesat, khususnya kotamadya Ujung Pandang, kota yang sedang berbenah diri munuju megapolis, maka *perlu diadakan peninjauan kembali*

sarana fasilitas kota ini. Peninjauan untuk memenuhi tuntutan adanya suatu angkutan yang efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur, dan sebarapa mungkin nyaman. Hal ini dilatar-belakangi TPKL Soekarno Hatta sejak pengoperasiannya pada tahun 1984 sampai sekarang belum pernah diadakan perubahan yang menyangkut fasilitas utama ataupun penunjang untuk mengantisipasi laju pertumbuhan penumpang dan barang melalui terminal ini.[7]

Namun untuk pengembangan ini, *hanya dimungkinkan melalui reklamasi pantai sekitar pelabuhan Makassar*, yang alternatif site-nya berada di dermaga Hatta.

Pengembangan ini sendiri didasari oleh tuntutan kapasitas dan kebutuhan daya tampung untuk mengantisipasi perkembangan sampai tahun 2018.[8] Pengembangan tersebut disesuaikan dengan proyeksi arus penumpang yang melalui Pelabuhan Soekarno Hatta sampai tahun 2018. Dimana mengalami pertumbuhan sekitar 3% pertahun, terutama didominasi oleh 98,5% penumpang dalam negeri.

Sebagai terminal penumpang yang tergolong dalam kategori A, sudah selayaknyalah *relokasi* untuk pengembangan TPKL direalisikan. Selain untuk mengantisipasi arus penumpang juga untuk mendukung laju pertumbuhan ekonomi propinsi Sulawesi Selatan.

Pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan dalam PELITA V sebesar 7,93%, relatif lebih besar dari pertumbuhan rata-rata nasional selama PELITA V sebesar 6,81% pertahun. Dengan tingkat populasi penduduk sekitar 7.310.000 dan pendapatan perkapita sebesar ± Rp 974.017 (menurut harga konstan), propinsi Sulawesi Selatan sangat potensial dalam menunjang pembangunan nasional, khususnya Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI).

---

[7] Wawancara via telepon dengan Bapak Ir. M. Fauzi Azis, Staf. Bappeda Kotamadya Dati II Ujung Pandang.

[8] Lebih jelasnya mengenai arah pengembangan Pelabuhan Makassar, lihat master plan Pelabuhan Makassar tahun 2018.

Proyeksi laju pertumbuhan ekonomi propinsi Sulawesi Selatan menurut data rencana PELITA VI, adalah minimal 7,13% pertahun. Untuk mencapai laju pertumbuhan ekonomi tersebut, diperkirakan akan membutuhkan biaya investasi sebesar ± Rp 15,776 trilyun berdasarkan harga berlaku atau meningkat rata-rata 18,45%.

Untuk mendukung laju pertunbuhan ekonomi pada PELITA VI, maka pertumbuhan sektor industri pengolahan sekitar 12,24% pertahun, sektor perdagangan 7,12% pertahun dan sektor angkutan dan komunikasi sekitar 6,81%. Diharapkan pada akhir PELITA VI konstribusi sektor industri pengolahan menjadi 12,11%, kontribusi sektor perdagangan 18,24%, dan kontribusi sektor angkutan dan komunikasi adalah 8,6%.

Dalam konteks sistem perwilayahan pembangunan nasional, pelabuhan Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan pintu gerbang *("gateway port")*.[9] Sebagai pelabuhan pintu gerbang untuk Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI) pelabuhan Makassar mempunyai peran yang sangat penting, yaitu secara fungsional mendorong perkembangan pelabuhan-pelabuhan yang berukuran relatif lebih kecil yang berada disekitarnya dan secara operasional meningkatkan kinerja dibidang kepelabuhanan agar lebih efektif dan efisien.[10] Selain itu Pelabuhan Makassar juga ditetapkan sebagai pelabuhan kelas utama berada di bawah pengelolahan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV.[11]

Apa yang disebutkan di atas menjadi acuan untuk memberikan nilai tambah terhadap bangunan. Nilai tambah tersebut yakni mewujudkan bangunan TPKL Soekarno Hatta sebagai "Landmark" kota Ujung Pandang. Kehadiran bangunan ini sendiri dapat memberikan kebanggan bagi masyarakat kota Ujung Pandang khususnya dan masyarakat Sulawesi Selatan umumnya.

---

[9] Dr. Ir. Bambang Triatmojo, CES. DEA., *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, 1996, hal. 5.
[10] Dapat dibaca dalam Anonim, *"Rencana Induk Kota" (RIK) Kotamadya Ujung Pandang,* Ujung Pandang: Dinas Tata Kota.
[11] Peraturan Pemerintah-PP No 59 / 1991 dalam upaya meningkatkan efesiensi dan efektifitas pengelolahan pengusahaan pelabuhan.

Sebagai sebuah *landmark* dan juga kebanggaan, maka sosok keberadaannya sarat akan aspek-aspek kehidupan sosial budaya masyarakatnya, yakni masyarakat Bugis-Makassar.

B. RUMUSAN MASALAH

Dari paparan-paparan di atas, maka rumusan masalah yang ingin ditelaah secara umum dapat dikelompokkan menjadi permasalahan umum dan permasalahan khusus.

1. Permasalahan Umum

Bagaimana merencanakan tata ruang yang dapat mewadahi aktifitas pelaku dalam TPKL sampai tahun 2003 serta pengaturan *pola sirkulasi* pada proses kedatangan dan keberangkatan dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat atau sebaliknya, untuk memberikan *kenyamanan dan kemudahan aksesibilitas.*

2. Permasalahan Khusus

Bagaimana *memadukan unsur modern dan tradisional* pada bangunan TPKL Soekarno Hatta sebagai sebuah *landmark* dengan *mengacu pada sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar*, selain memepertimbangkan fungsi bangunan itu sendiri serta program pengembangan Pelabuhan Makassar tahun 2003 - 2018.

C. TUJUAN DAN SASARAN

1. Tujuan

Merumuskan landasan konsep perencanaan dan perancangan TPKL yang dapat mewadahi aktifitas di dalamnya sampai tahun 2003 dan dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan proses embarkasi dan debarkasi serta kaitannya terhadap perpindahan dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat dan sebaliknya.

2. Sasaran

Mendapatkan landasan perencanaan dan perancangan TPKL Soekarno Hatta sebagai *landmark* kota Ujung Pandang dengan tinjauan

khusus terhadap penampilan bangunan yang memadukan unsur modern dan tradisional dengan mengacu pada sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar.

D. LINGKUP PEMBAHASAN

Lingkup pembahasan digunakan untuk membatasi pembahasan agar dalam penganalisaannya lebih terarah dan tajam, yaitu:

1. Lokasi dan Site Terpilih

Pada lokasi dan Site ini, dibahas mengenai kelayakan bangunan TPKL itu sendiri terhadap lingkungan sekitar --dalam hal ini keuntungan yang memperkuat penampilan bangunan sebagai landmark kota Ujung Pandang.

2. Tatanan Sirkulasi

Pada point ini, akan dibahas mengenai tatanan sirkulasi guna kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas. Pola-pola sirkulasi para pemakai yang terbentuk di dalam TPKL dibahas dan ditentukan dengan melihat hirarki aktifitasnya. Dengan mengetahui hirarki dan aktifitas masing-masing pemakai, maka dapat diprediksi arah arus sirkulasinya dan kecenderungan waktu yang dipergunakan dalam proses aktifitasnya. Sistematika pola aktifitas pemakai dirinci lebih lanjut dengan diagram pola aktifitas yang menunjukkan arah sirkulasi dan keterkaitan antar fasilitas. Setelah diketahui rinciannya kemudian dibuat diagram pola aktifitas di dalam TPKL secara umum.

3. Fasilitas Utama dan Penunjang

Yaitu membahas tentang sinergitas fasilitas-fasilitas yang ada di dalam TPKL yang berfungsi untuk mewadahi aktifitas dalam proses embarkasi dan debarkasi. Untuk mengetahui kebutuhan fasilitas-fasilitas tersebut, langkah pertama adalah mengetahui jenis pemakai, sifat kegiatan dan kebutuhan pewadahan masing-masing pemakai secara umum selanjutnya memprediksikan kebutuhan fasilitasnya. Dimensi ruang-ruang yang direncanakan berdasarkan pada satuan unit pemakai,

kebutuhan fungsional aktifitas dan sirkulasinya. Kemudian dengan melihat pada efek sinergis perilaku para pemakai direncanakan hubungan sinergis antar fasilitas-fasilitasnya.

4. Penampilan Bangunan

Yaitu membahas mengenai penampilan bangunan dalam hubungannya dengan paduan unsur modern dan tradisional yang dapat menunjang keberadaan bangunan sebagai *landmark* kota Ujung Pandang. Penampilan bangunan tersebut --baik dari segi tatanan sirkulasi, sinergitas fasilitas utama dan penunjang maupun bentuk bangunan sampai pada finishing bangunan-- merupakan hasil transformasi dari sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar.

E. METODOLOGI DAN KERANGKA POLA PIKIR

1. Metodologi

- ***Observasi Langsung***

Adalah metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer melalui survey pada obyek yang sangat berkaitan dengan TPKL Soekarno Hatta. Metode ini dilakukan langsung ke lapangan dengan mengumpulkan data existing serta wawancara dengan pihak terkait.

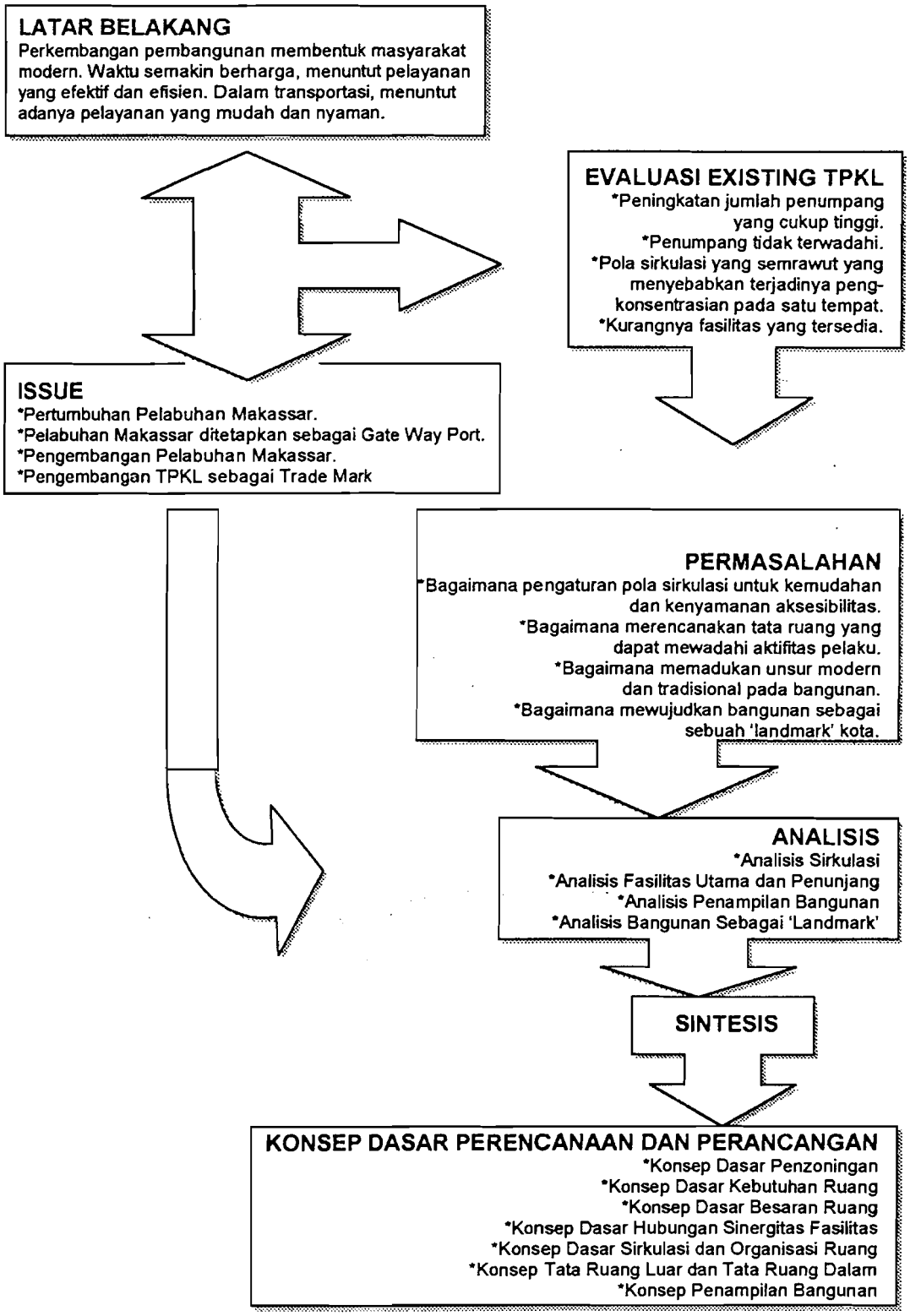
- ***Observasi Tidak Langsung***

Adalah metode yang digunakan untuk mendapatkan data sekunder melalui studi literatur yang berkaitan dengan topik dalam tesis ini.

- ***Analisis***

Adalah menguraikan dan mengkaji data yang didapatkan serta dari hasil amatan dipadukan dengan literatur yang ada untuk mendapatkan konsep perencanaan dan perancangan.

2. Kerangka / Pola Pikir



F. SISTEMATIKA PENULISAN

⇒ **Bab I. Pendahuluan.**

Bagian ini akan memaparkan hal-hal yang berhubungan dengan latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan, serta secara singkat akan mengemukakan kerangka pola pikir.

⇒ **Bab II. Tinjauan Umum Sistem Transportasi**

Dalam bagian ini, berisikan tentang tinjauan terhadap :

- *Tinjauan Sistem Transportasi*

Merupakan tujuan dasar teoritis umum yang dikutip dari beberapa referensi dan data yang terkait yang dipergunakan untuk mendukung analisis permasalahan.

- *Tinjauan Kondisi Pelabuhan Makassar*

Merupakan tinjauan kondisi Pelabuhan Makassar terhadap : peran dan fungsi, pertumbuhan, kondisi operasional, kondisi teknis potensi, serta konsep rencana pengembangannya.

⇒ **Bab III. Evaluasi Eksisting TPKL sebagai Input Relokasi**

Bagian ini berisi tentang analisis permasalahan pada TPKL Soekarno Hatta sebagai bahan komperatif terhadap perancangan ulang TPKL pada lokasi dan site terpilih.

⇒ **BAB IV. TPKL sebagai Wadah Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi**

Berisi tentang analisis permasalahan, baik pada permasalahan umum maupun pada permasalahan khusus, untuk mendapatkan kriteria-kriteria terukur terhadap perancangan ulang TPKL Soekarno Hatta.

⇒ **BAB V. Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan**

Berisi tentang konsep dasar perencanaan dan perancangan yang menjelaskan tentang lokasi dan site terpillih, konsep sirkulasi dan efek sinerginya, konsep penentuan jenis fasilitas utama dan penunjangnya

yang didasarkan pada kebutuhan para pemakai di TPKL, serta konsep penampilan bamgunan.

G. KEASLIAN PENULISAN

1) Judul : PERANCANGAN ULANG TPKL DI PELABUHAN BELAWAN MEDAN, *dengan penekanan pada optimalisasi penataan ruang pada site yang minim untuk mendukung pengembangan TPKL sebagai fungsi tunggal yang merupakan wadah aktifitas dari pelaku kegiatan yang ada.*
   Tahun : 1996
   Penulis : Udi Kartono Sud
   Univ. : Universitas Islam Indonesia

2) Judul : TERMINAL KAPAL LAUT TANJUNG EMAS DI SEMARANG, *dengan penekanan pada penentuan site yang memungkinkan untuk pengembangan serta pemilihan bentuk tata ruang bagi karakter-karakter pelakunya untuk memberikan kemudahan dan kelancaran.*
   Tahun : 1996
   Penulis : Laode M Mizan S.
   Univ. : Universitas Islam Indonesia

BAB II

TINJAUAN UMUM SISTEM TRANSPORTASI

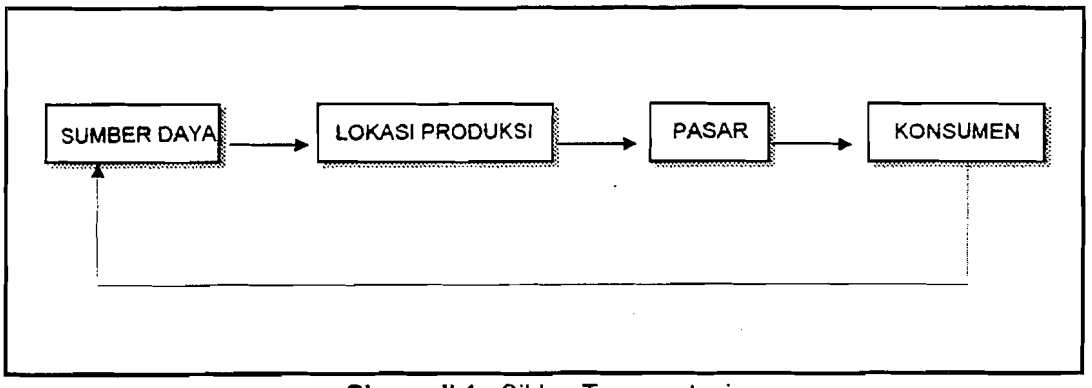
BAB II

TINJAUAN UMUM

SISTEM TRANSPORTASI

A. PENGANTAR

Salah satu bentuk hubungan (komunikasi) guna menunjang terjadinya suatu perdagangan adalah angkutan (transport). Angkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Selain itu, sumber yang berupa bahan baku tersebut melalui tahapan produksi hingga dapat digunakan. Tahapan produksi tersebut tidak selalu berada dekat dengan konsumen. Kesenjangan jarak antara sumber, lokasi produksi dan lokasi konsumen itulah yang melahirkan angkutan. Sehingga angkutan adalah usaha memindahkan orang/barang, dengan sarananya yaitu kendaraan, dari satu tempat ke tempat lain. Usaha pemindahan ini hampir selalu menimbulkan lalu lintas. Jadi lalu lintas adalah kegiatan lalu lalangnya orang/barang atau kendaraan. Lalu lintas juga merupakan suatu medium kegiatan, akibat dari gabungan potensi guna lahan dan kemampuan pengangkutan.



Skema II.1 : Siklus Transportasi

B. SISTEM TRANSPORTASI LAUT

1. Pengertian

Guna menunjang perdagangan lalu lintas muatan, maka pelabuhan diciptakan sebagai titik sentra (simpul) yang memungkinkan perpindahan muatan dan penumpang, di mana kapal-kapal dapat berlabuh dan bersandar untuk kemudian melakukan bongkar muat dan/atau penerusan kedaerah lainnya.

2. Komponen Sistem Transportasi Laut

Komponen sistem transportasi laut, terdiri dari :

- *Manusia dan Barang*, yang membutuhkan angkutan.
- *Kapal*, sebagai alat angkut.
- *Pelabuhan*, sebagai prasarana angkutan.
- *Organisasi*, yaitu pengelola angkutan.

3. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut

Dalam sub sistem angkutan laut *(sea transport sub system)*, dibedakan dua hal pokok, yaitu berupa sarana dan prasarana di mana keduanya saling bergantung satu dengan yang lainnya *(interdependency)*.

Sarana, kapal Laut

Sesuai dengan fungsinya, kapal dapat dibedakan menjadi beberapa tipe sebagai berikut :

- Kapal Penumpang

  Di Indonesia yang merupakan negara kepulauan dan taraf hidup sebagian penduduk relatif masih rendah, kapal penumpang masih mempunyai peran yang cukup besar. Jarak antara pulau yang relatif dekat masih bisa dilayani oleh kapal-kapal penumpang. Selain itu dengan semakin mudahnya hubungan antara pulau (Sumatera-Jawa-Bali), semakin banyak beroperasi ferri-ferri yang memungkinkan mengangkut mobil, bis dan truk bersama-sama dengan penumpangnya.

- Kapal Barang

  Kapal barang khusus dibuat untuk mengangkut barang. Pada umumnya kapal barang mempunyai ukuran yang relatif lebih besar daripada kapal penumpang. Bongkar muat barang bisa dilakukan dengan dua cara yaitu secara vertikal dan secara horizontal. Bongkar muat barang secara vertikal yang biasa disebut *lift on/lift off (Lo/Lo)* dilakukan dengan keran kapal, keran mobil dan/atau keran tetap yang ada di dermaga. Pada bongkar muat secara horisontal yang juga disebut *Roll on/Roll off (Ro/Ro)* barang-barang diangkut dengan menggunakan truk.

Prsarana, fasilitas pelabuhan

Pelabuhan merupakan suatu pintu gerbang dan pemelancar hubungan antar daerah, pulau atau bahkan antar benua dan bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya (daerah pengaruh). Daerah belakang ini adalah daerah yang mempunyai kepentingan hubungan ekonomi, sosial dan lain-lain dengan pelabuhan tersebut. Misalnya Jawa barat merupakan daerah belakang dari pelabuhan Tanjung Priok, atau pelabuhan Makassar mempunyai daerah pengaruh yang berupa pulau-pulau dan laut-laut disekitarnya.

C. TERMINAL PENUMPANG

1. Pengertian

Pengertian Terminal adalah:

- Terminal adalah tempat alat-alat pengangkutan berhenti untuk melakukan aktifitas memuat atau menurunkan barang dan manusia.[1]
- Terminal adalah tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian lalu lintas kendaraan umum.[2]

---

[1] Prof. AG. Pringgoda, *Eksilopedia Umum*, Kanisius, Yogyakarta, 1997, Hal 1096.
[2] Ditjen Perhubungan Darat, *Rancangan Pedoman Teknis Pembangunan Dan Penyelenggaran Angkutan Penumpang dan Barang*, Dephub 1993.

- Prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang.[3]
- Terminal adalah tempat berhenti, tempat kedudukan, tempat tinggal, dan tempat kediaman.[4]
- Terminal adalah prasarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan pemberangkatan dan kedatangan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.[5]

2. Fungsi Terminal

Terminal adalah suatu titik dimana penumpang dan angkutan barang memasuki dan meninggalkan sistem transportasi. Terminal selain merupakan komponen fungsional utama dari suatu sistem transportasi juga merupakan prasarana yang mahal yang jika tidak direncanakan dengan baik bisa mengurangi efisiensi suatu sistem transportasi, misalnya menjadi kurang/tidak berfungsi atau malah menjadi titik rawan kemacetan. Dalam perencanaan terminal hal yang pokok adalah menyangkut lokasi dan fungsi, jika salah satu atau keduanya tidak direncanakan dengan baik maka upaya untuk memperbaiki atau memindahkan biasanya sangat sulit, lama dan mahal.

Fungsi terminal yang paling utama adalah menyediakan fasilitas untuk masuk dan keluarnya orang/barang yang akan diangkut menuju dan meninggalkan sistem transportasi.

Secara umum fungsi terminal adalah:

- Memuat dan membongkar penumpang dan barang ke atau dari dalam kendaraan pengangkut, termasuk *transfer* dari satu kendaraan ke kendaraan lain.
- Menyediakan fasilitas menunggu sementara penumpang dan barang dari waktu kedatangan hingga waktu keberangkatan. Termasuk disini

---

[3] *Ditjen Perhubungan Darat, Op.cit*
[4] Drs. KM Pretem, Drs. Jadi Subrata, Kanisius, Yogyakarta, 1969.
[5] UURI No 14. Tahun 1992, *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya*, Bab I, Pasal I, Ayat I, Jakarta, 1992.

misalnya pemprosesan atau pengepakan barang serta fasilitas kenyamanan penumpang.

- Dokumentasi pencatatan pergerakan, termasuk penghitungan penumpang, pembagian barang, pemilihan trayek, penjualan tiket, dan sebagainya.
- Tempat menunggu sementara, pemeliharaan singkat serta persiapan pemberangkatan dari kendaraan-kendaraan angkut.
- Tempat penumpang dan barang mengumpul dan berkelompok dalam ukuran yang ekonomis untuk suatu perjalanan serta sebagai tempat menyebar penumpang yang datang atau mengakhiri perjalanan.

3. Perencanaan Terminal

Kegiatan angkutan umum selalu diawali dan diakhiri di terminal dengan melibatkan berbagai faktor 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 perlu selalu langkah perencanaan yang komprehensif, menyangkut :

- penentuan lokasi,
- penentuan luas area yang dibutuhkan,
- tata letak bangunan,
- pola pergerakan kendaraan, orang dan barang,
- pengelolahan terminal.

D. TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT (TPKL)

1. Pengertian

Terminal Penumpang Kapal Laut adalah sebuah fasilitas publik yang berfungsi sebagai stasiun penumpang untuk melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan proses embarkasi dan debarkasi. Untuk memberikan pelayanan yang memadahi kepada para pelaku di dalamnya, TPKL dilengkapi oleh fasilitas-fasilitas penunjang.

2. Kedudukan, Fungsi dan Peranan TPKL

a. Kedudukan

Kedudukan TPKL adalah sebagai pintu gerbang daerah, juga sebagai suatu fasilitas publik yang berfungsi sebagai wadah perpindahan penumpang dan barang.

b. Fungsi

Fungsi TPKL adalah :

- Sebagai wadah layanan, yang memberikan pelayanan kepada penumpang dalam melakukan perjalanannya.
- Sebagai titik pertemuan dan perpindahan dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat, dan sebaliknya.

c. Peranan

Peranannya adalah untuk meningkatkan kelancaran perpindahan penumpang dan barang dari satu tempat tertentu ke tempat tujuan lainnya.

3. Unsur-unsur Kegiatan pada TPKL

Unsur-unsur kegiatan merupakan unsur yang membentuk terjadinya suatu aktifitas oleh pelaku kegiatan. Unsur-unsur kegiatan secara garis besar dibagi ke dalam 2 (dua) unsur utama, yaitu :

a. Unsur yang dilayani

- Penumpang; yaitu penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit.
- Pengantar / Penjemput
- Pihak lain pengguna jasa TPKL

b. Unsur yang melayani

Unsur yang melayani adalah pihak-pihak yang melakukan pelayanan terhadap pihak yang membutuhkan pelayanan. Unsur tersebut dibedakan atas:

***1) Unsur Pengelola**, terdiri dari :*

- Pengusaha Pelabuhan, adalah pihak yang bertanggung jawab terhadap kelancaran operasional pelabuhan laut. Dalam hal ini

Perumpel yang bertanggung jawab pada Adpel lalu Dirjen Pelabuhan Laut.

- Pemerintahan, adalah pihak yang bertanggung jawab terahadap keamanan dan keselamatan penumpang serta hal-hal yang bersifat politis.

2) Unsur Penyewa

Pihak yang menyewa tempat di dalam terminal ataupun pelabuhan dengan tujuan untuk memberikan pelayanan terhadap pemakai jasa pelabuhan dan jasa angkutan. Unsur penyewa terdiri dari :

- Perusahaan Pelayaran, yang bertugas memberikan pelayanan langsung terhadap penumpang dan barang (baggage).
- Pengusaha Komersil, ialah pihak yang biasanya menyediakan barang-barang kebutuhan untuk para pemakai jasa TPKL.

E. PELABUHAN MAKASSAR

1. Peran dan Fungsi Pelabuhan Makassar

Dalam konteks sistem perwilayahan pembangunan nasional, Pelabuhan Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan pintu gerbang (gateway port). Sebagai pelabuhan pintu gerbang untuk Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI) pelabuhan Makassar mempunyai peran yang sangat penting, yaitu secara fungsional mendorong perkembangan pelabuhan-pelabuhan relatif kecil yang berada disekitarnya dan secara operasional meningkatkan kinerja dibidang kepelabuhanan agar lebih efektif dan efisien.

Pelabuhan Makassar terletak di pesisir barat kota Ujung Pandang, ibukota Sulawesi Selatan. Pelabuhan Makassar berada di tengah bentangan Nusantara yakni pada posisi 05°. 08'. 08" S dan 119°. 24'. 02" E. Lokasi ini sangat strategis ditinjau dari jalur pelayaran dalam negeri karena menghubungkan Bagian Barat Kawasan Indonesia (BBKI) dan Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI). Di masa yang akan datang Pelabuhan Makassar mempunyai kedudukan yang sangat prospektif pada

jalur pelayaran luar negeri karena terletak di ujung selatan selat Makassar yang merupakan jalur alternatif pelayaran internasional malalui selat Malaka.

Pada saat ini pelabuhan Makassar merupakan pelabuhan Samudra yang melayani kegiatan pelayaran Dalam Negeri dan pelayaran Luar Negeri. Khusus untuk pelayaran luar negeri, terutama didominasi oleh kapal-kapal yang mengangkut barang curah kering dan bag cargo.

2. Pertumbuhan Transportasi Laut Melalui Pelabuhan Makassar

a. Arus Kunjungan Kapal

Kunjungan kapal luar negeri mengalami pertumbuhan 4,30%, dari pertumbuhan tersebut mengalami peningkatan 25,40%. Di lain pihak kunjungan kapal dalam negeri mengalami penurunan, namun total GRT (Gross Register Tons) mangalami peningkatan sekitar 4,20%. Hal ini menunjukkan terjadinya pergeseran bobot kapal yang lebih besar untuk kapal-kapal yang mengunjungi pelabuhan Makassar.

NO	URAIAN	SAT.	1991	1992	1993	1994	1995
1	Menurut Pelayaran						
	a. Luar Negeri	Call	328	280	330	372	388
		Grt	1,230,523	1,004,663	1,919,998	2,353,805	3,043,821
	b. Dalam Negeri	Call	4,757	4,911	4,609	4,171	4,254
		Grt	6,832,399	7,151,011	7,471,748	7,471,748	8,499,361
	Total	Call	5,085	5,191	4,543	4,543	4,642
		Grt	8,063,022	8,155,674	9,825,553	9,825,553	11,543,182
2	Dermaga Umum	Call	5,085	5,191	4,543	4,543	4,642
		Grt	1,726,368	1.294,528	1,451,286	1,451,286	1,578,116

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.1 : Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

b. Arus Barang

Secara total arus barang perdagangan luar negeri yang melalui pelabuhan Makassar dalam kurun lima tahun terakhir mengalami peningkatan rata-rata 7,80% pertahun. Sementara itu untuk barang perdagangan dalam negeri mempunyai tingkat pertumbuhan yang relatif

tinggi, yakni 10,50% pertahun. Demikian juga total arus barang melalui dermaga umum mengalami peningkatan rata-rata 10% pertahun.

NO	URAIAN	SAT.	1991	1992	1993	1994	1995
1	Menurut Perdagangan						
	a. Luar Negeri	T-M3	637,728	668,361	792,237	851,471	862,364
	b. Dalam Negeri	T-M3	30,964,399	3,230,229	3,287,125	3,281,889	3,968,941
2	Total	T-M3	3,734,167	3,898,590	4,079,362	4,133,360	4,831,305
	Dermaga Umum	T-M3	2,554,013	2,769,586	2,819,680	2,945,676	3,706,954

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.2 : Arus Barang Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

c. Arus Peti Kemas

Pertumbuhan arus peti kemas yang melalui Pelabuhan Makassar menunjukkan peningkatan yang sangat tinggi, yakni dari 15.140 Teu's pada tahun 1991 menjadi 90.014 Teu's pada tahun 1995, atau mengalami pertumbuhan sebesar 56% pertahun. Sekalipun demikian porsi peti kemas ekspor-impor relatif masih rendah, yakni sekitar 5% dari total arus peti kemas.

NO	URAIAN	SAT.	1991	1992	1993	1994	1995
1	Luar Negeri	Teu's	114	199	365	1,311	4,419
2	Dalam Negeri	Teu's	15,026	24,686	46,987	68,173	85,595
	Total		15,140	24,885	47,352	69,484	90,014

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.3 : Arus Barang Pelabuhan Makassar (1991 - 1995)

d. Arus Penumpang

Sejak pengoperasian kapal penumpang PELNI yang menyinggahi pelabuhan Makassar dengan rata-rata kunjungan 40 kali sebulan, arus penumpang di Pelabuhan Makassar dalam kurun enam tahun terakhir menunjukkan peningkatan rata-rata 5% pertahun. Selain itu jumlah penumpang kapal turis yang menyinggahi pelabuhan Makassar juga

mengalami peningkatan, walaupun porsinya relatif sangat kecil (± 1%) dibandingkan penumpang non turis.

URAIAN	SAT.	1991	1992	1993	1994	1995	1996
KAPAL							
a. Kap. Tourist	Call	11	9	14	17	14	6
	Grt	93,802	91,429	125,439	175,644	151,673	114,963
b. Kap. N. Tourist							
1. Kapal Pelni	Call	434	402	428	436	452	459
	Grt	4,725,624	4,212,360	5,015,980	5,090,505	5,491,861	5,639,831
2. Kapal N.Pelni	Call	5,109	5,122	4,211	4,457	4,527	4,634
	Grt	4,543	5,146,413	3,117,865	6,010,690	7,477,764	7,695,977
Jumlah (b)	Call	5,543	5,524	4,639	4,893	4,979	5,112
	Grt	9,695,588	9,358,773	8,133,845	11,101,195	12,969,625	13,207,132
Jumlah 1(a + b)	**Call**	**5,554**	**5,533**	**4,653**	**4,910**	**4,993**	**5,666**
	Grt	**9,789,390**	**9,450,202**	**8,259,284**	**11,276,839**	**13,121,298**	**13,322,095**
PENUMPANG							
a. Tourist							
1. Naik	Org	2,115	2,904	3,382	4,589	4,366	2,543
2. Turun	Org	2,115	2,904	3,382	4,589	4,366	2,543
Jumlah (a)	Org	4,230	5,808	6,764	9,176	8,732	5,086
b. Bukan Tourist							
1. Naik	Org	344,629	346,445	413,286	405,975	470,968	425,943
2. Turun	Org	355,718	386,107	386,627	393,819	380,798	368,621
Jumlah (b)	Org	700,347	732,552	799,913	799,794	851,766	794,564
Jumlah (a + b)	**Org**	**704,577**	**738,360**	**806,677**	**808,496**	**860,498**	**799,650**

Sumber : PT.(Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.4 : Arus Kapal dan Penumpang Pelabuhan Makassar (1991-1996)

3. Kondisi Operasional Pelabuhan Makassar

a. Daerah Lingkungan Kerja dan Kepentingan Pelabuhan

Pelabuhan Makassar didukung oleh tersedianya lahan daratan dan perairan yang ditentukan berdasarkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Sulewesi Selatan, No : 27/KPPS/VIII/BKPMD/93, yang menetapkan bahwa :

- Luas wilayah perairan Pelabuhan Makassar sebesar 1.467,20 Ha.
- Luas daerah kerja Pelabuhan Makassar sebesar 50,78 Ha.

b. Fasilitas dan Peralatan Pelabuhan

Pelabuhan Makassar mengelola dua dermaga/pangkalan, yakni Dermaga Soekarno dan Dermaga Hatta. Dermaga Soekarno untuk terminal serba guna, general cargo, curah dan terminal penumpang. Sedangkan Dermaga Hatta untuk terminal peti kemas dan terminal serba guna. Untuk pelayanan kapal-kapal lokal dan rakyat melalui kawasan Paotere.

Disamping menyediakan kelengkapan fasilitas pelabuhan, pelabuhan Makassar memiliki peralatan pelayanan kapal dan peralatan bongkar muat terminal konvensional yang cukup memadahi serta terminal penumpang pelabuhan makassar yang tergolong dalam kategori 'A'. Sedangkan peralatan bongkar muat terminal peti kemas masih dalam taraf persiapan dan pengembangan berupa penyediaan peralatan bongkar muat modern pada akhir tahun ini (1997).

c. Kinerja Pelabuhan

Secara garis besar kinerja pelayanan pada Pelabuhan Makassar meliputi pelayanan barang dan tingkat pemanfaatan fasilitas pelabuhan.

1) Kinerja Pelayanan Kapal

Kinerja pelayanan kapal di pelabuhan Makassar dalam tiga tahun terakhir ditunjukkan pada tabel dibawah ini.

NO	URAIAN	SAT.	1993	1994	1995
1	**Kapal Samudra**				
	a. Waiting Time	Jam	26,88	9,35	12,35
	b. Berthing Time	Jam	79,51	61,30	66,29
	c. Turn Round Time	Jam	106,39	71,05	79,04
2	**Kapal Samudra**				
	a. Waiting Time	Jam	7,38	10,49	9,57
	b. Berthing Time	Jam	56,08	48,08	41,45
	c. Turn Round Time	Jam	63,46	58,57	51,42

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.5 : Kinerja Pelayanan Kapal di Pelabuhan Makassar (1993 - 1995)

2) Produktifitas Bongkar Muat

Produktifitas bongkar muat barang dipelabuhan Makassar dalam tiga tahun terakhir disajikan pada tabel berikut ini.

NO	URAIAN	SAT.	1993	1994	1995
1	General Cargo	T/G/J	14	14,25	14,32
2	Bag Cargo	T/G/J	19	19,05	21,05

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.6 : Produktivittas Bongkar Muat Barang Menurut Kemasan di Pelabuhan Makassar (1993 - 1995)

3) Kinerja Pemakaian Fasilitas

Tingkat pemakaian fasilitas di pelabuhan Makassar dalam tiga tahun terakhir dapat dilihat pada tabel berikut.

NO	URAIAN	SATUAN	1993	1994	1995
1	**Tambatan**				
	a. BOR	%	52,84	86,64	71,30
	b. BTP	T/m2/Thn	1.219	1.837	2.386
2	**Gudang**				
	a. SOR	%	48,53	50,87	29,38
	b. STP	T/m2/Thn	39	49,15	53,12
3	**Lapangan**				
	a. OSOR	%	35,83	39,39	23,52
	b. OSTP	T/m2/Thn	74	74,51	78,70

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel II.7 : Kinerja Pemakaian Fasilitas Pelabuhan Makassar (1993 - 1995)

4. Kondisi Teknis Pelabuhan Makassar

a. Tanah Daratan, Jalan Akses, Perairan dan Kolam Pelabuhan

Pelabuhan Makassar memiliki fasilitas daerah kerja seluas 50,78 Ha dengan jalan akses yang cukup memadahi yaitu Jl. Satando dengan lebar ± 20 m. Memiliki daerah perairan seluas 1.467,20 Ha dan kolam pelabuhannya seluas 319,38 Ha dengan kedalaman minimum 9,7 m dan maximum 16,25 m *(LWS)* dengan kondisi dasar berupa lapisan pasir.

b. Alur Pelayaran

Panjang alur pelayaran adalah 2 mil dengan lebar ± 400 m dan kedalaman berkisar 16 m. Pintu masuk kolam pelabuhan Makassar sebanyak satu buah dengan lebar 200 m dan kedalaman dari 11 meter - 12,8 meter *(LWS)*.

c. Gelombang, Pasang Surut dan Arus

Tinggi maksimum gelombang rata-rata *(Ho)* adalah sebesar ± 1,3 meter, tinggi gelombang ini berdasarkan asumsi dari kecepatan angin 20 knots selama 1 jam, kemudian diikuti oleh angin dengan kecepatan 45 knots selama 30 menit dan 20 knots selama 2 jam, sehingga total lama waktu angin bertiup adalah 3,5 jam. Pelabuhan Makassar terlindung dari gelombang oleh karang dan *break water* sehingga tinggi gelombang yang menjadi kriteria desain sebesar 1,1 m.

Pasang surut di pelabuhan ini adalah sebesar 1,80 m dengan tinggi muka air laut rata-rata *(MSL)* 0,90 m, LWS sebesar 0,00 m dan tinggi muka air terendah adalah 0,00 m. Karakteristik dari pasang surut di pelabuhan Makassar adalah semi diurnal/diurnal.

Kecepatan arus kurang dari 1 knot (0,5 m/dt) dengan perkiraan kecepatan maksimum pada saat pasang sebesar 0,6 m/dt.

d. Angin dan Gempa

Angin dengan kecepatan 20 knots (10 m/dt) bertiup selama 11 hari sampai 36 hari pertahun dan kecepatan lebih dari 30 knots (15 m/dt) bertiup selama 4 hari pada tahun 1986. Sebagian besar angin dengan kecepatan yang tinggi bertiup pada musim hujan. Selama 6 tahun terakhir kecepatan angin yang bertiup adalah sebesar 38 knots (19 m/dt) pada bulan Juni 1986 selama 3 hari tanpa henti, sedangkan kecepatan angin maksimum yang pernah tercatat adalah 45 knots (23 m/dt) ke arah timur yang terjadi pada bulan November 1980.

Sesuai dengan posisi Pelabuhan Makassar yang terletak pada 119°, 08', 08" S dan 119°, 24', 02" E, maka menurut peta gempa Indonesia pelabuhan Makassar terletak pada zona IV.

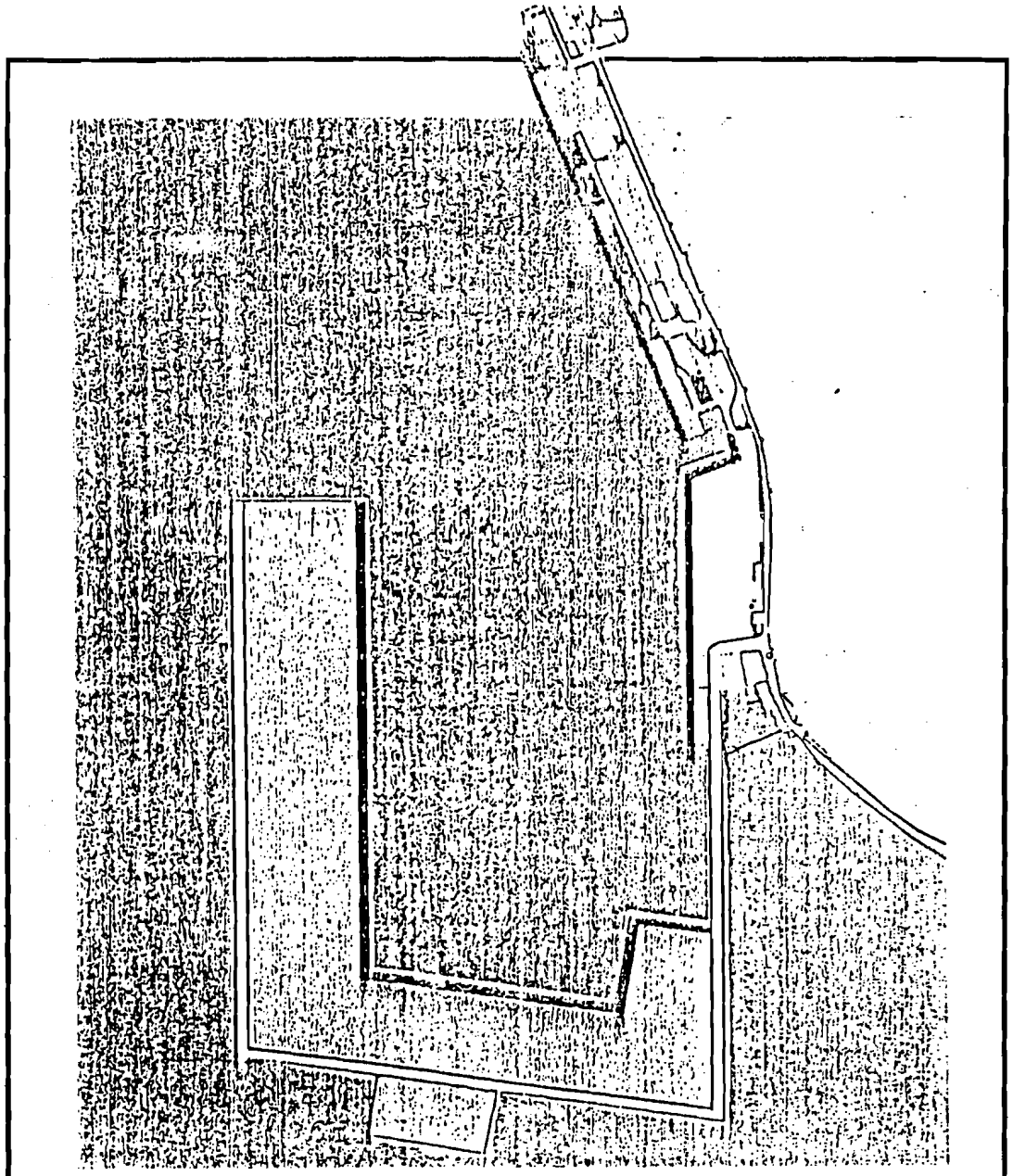
5. Pengembangan Pelabuhan Makassar

Melihat kebutuhan areal pengembangan pelabuhan Makassar secara keseluruhan yang mencapai 196 Ha sampai dengan tahun 2018 (termasuk penyediaan lahan untuk industrial zone) dan dengan adanya keterbatasan panjang tepi air yang dapat dimanfaatkan maka harus dicari lokasi pengembangan baru yang memadahi.

Konsep rencana pengembangan pelabuhan Makassar mengacu pada Rencana Strategis Jangka Panjang Perusahaan (Corporate Plan) PT. Pelabuhan Indonesia IV, yang meliputi :

- Pengembangan fasilitas dan peralatan pelabuhan Makassar dalam mendukung pelayanan jasa kepelabuhanan berupa pelayanan kapal, barang dan penumpang yang dapat memenuhi kepuasan pelanggan, termasuk penyediaan fasilitas tambatan dan areal pendukung untuk mengantisipasi perkembangan angkutan *(Ro-Ro)* yang semakin meningkat dari tahun ke tahun.
- Meningkatkan peran dan fungsi pelabuhan Makassar sebagai pusat kegiatan ekonomi, yang menjamin kelancaran proses pengumpulan, distribusi barang dan transhipment untuk Bagian Timur Kawasan Indonesia, baik untuk muatan konvensional maupun muatan peti kemas.
- Pengembangan pelabuhan Makassar menjadi pelabuhan modern yang bertaraf internasional, yang mampu mengakomodasi terselenggaranya jasa transportasi laut yang optimal melalui penyediaan dan penggunaan teknologi tinggi untuk meningkatkan produktivitas dan kualitas pelayanan.
- Pengembangan palayanan penumpang melalui pengembangan terminal penumpang secara terpadu yang sekaligus berfungsi sebagai *trade centre* (untuk tahun 2003 - 2008).
- Pengembangan dan peningkatan sistem informasi terpadu dalam lingkup pelayanan kepelabuhanan yang melibatkan peran serta pengelola pelabuhan dengan pengguna jasa pelabuhan.

- Mendayagunakan lahan maupun aset yang kurang produktif agar dapat dioptimalkan dari segi ekonomis untuk menunjang kelancaran kegiatan pelayanan palabuhan.
- Meningkatkan aksessibilitas perekonomian antara kawasan industri dengan pelabuhan, dengan menyediakan zona industri primer pada daerah lingkungan kerja pelabuhan / dukungan kawasan berikat.



Gambar II. : Arah Pengembangan Pelabuhan Makassar

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

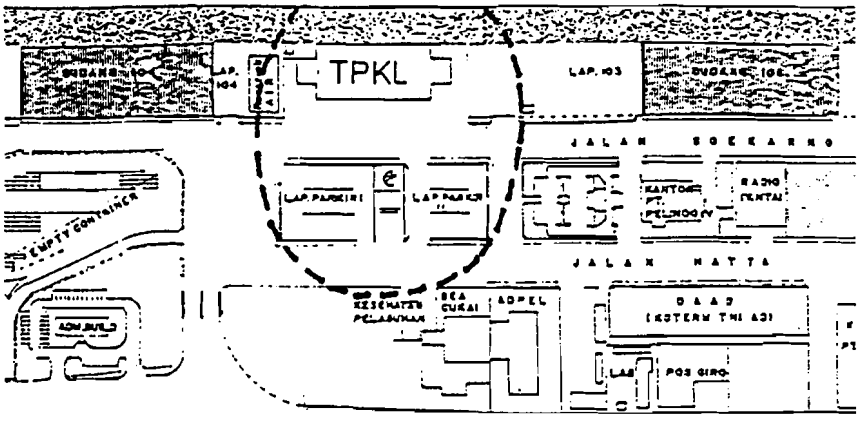
BAB III

EVALUASI EKSISTING TPKL SOEKARNO HATTA SEBAGAI INPUT BAGI RELOKASI

BAB III
EVALUASI EKSISTING TPKL SOEKARNO HATTA SEBAGAI INPUT BAGI RELOKASI

A. LOKASI DAN SITE

Lokasi dan site yang ada sekarang berada diantara lapangan penumpukan untuk cargo dan curah, *lihat gambar III.1.* Luas bangunan terminal itu sendiri adalah 3.619 m² *(terdiri dari 2 lantai)*



Gambar III.1 : Lokasi dan Site TPKL Soekarno Hatta

Sumber : Pemikiran

B. POLA SIRKULASI PELAKU KEGIATAN

Pola sirkulasi yang terbentuk pada TPKL Soekarno Hatta, dari hasil amatan, sesuai dengan wadah (baca: site) dan kebutuhannya. Dari segi pemenuhan kebutuhan aktifitas, di TPKL Soekarno Hatta masih belum lengkap sepenuhnya akan berbagai fasilitas, baik itu fasilitas utama maupun fasilitas penunjang. Sehingga pola sirkulasi yang terbentuk akan mengikuti wadah yang ada. Lebih lanjut, didapatkan beberapa mata rantai

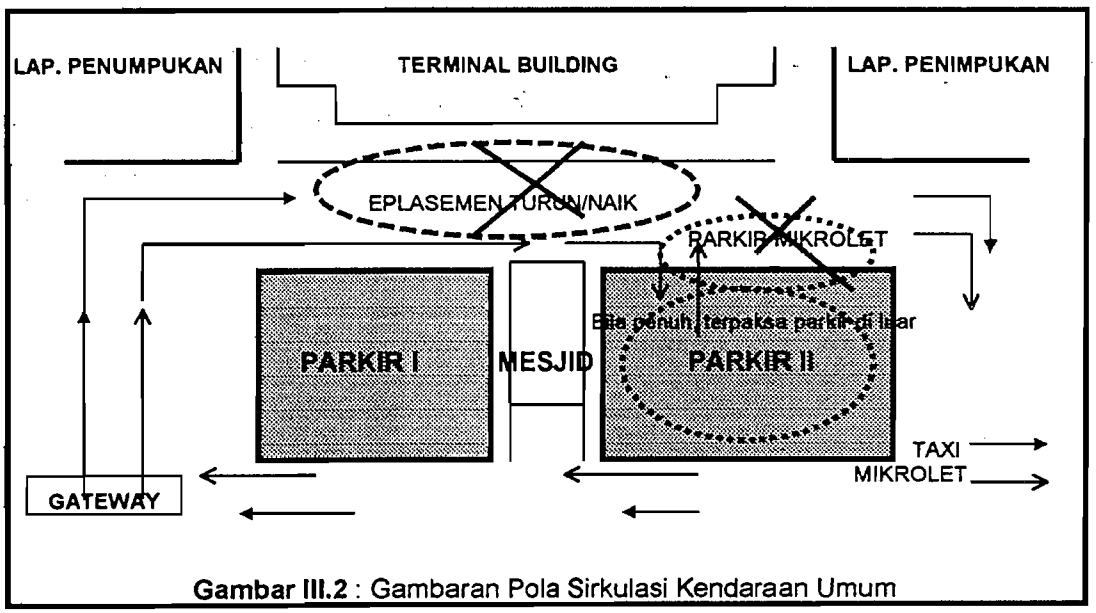
sirkulasi yang terputus, kemudian difungsikan oleh aktifitas yang lain. Alih fungsi tersebut belum tentu dapat mewadahi dengan baik, bahkan dapat mengganggu sirkulasi yang lain.

1. Pola Sirkulasi Ruang Luar

a. Sirkulasi Kendaraan Umum

Pola sirkulasi kendaraan umum, yang terdiri dari kendaraan taxi dan kendaraan angkutan kota khusus pelabuhan (mikrolet), terlihat semrawut/ruwet. Penyebabnya adalah tidak berfungsinya area parkir seperti rencana semula. Dimana angkutan umum mikrolet, menempati area parkir yang seharusnya diperuntukan bagi parkir kendaraan pribadi. Hal ini menyebabkan pola sirkulasi mengikuti wadah yang ada, tidak menurut jalur. Dalam melayani penumpang ke dan dari TPKL, angkutan umum mikrolet memakai sistem *carteran*, sehingga terkesan terburu-buru karena mengejar target dan penumpang bersifat massal.

Untuk angkutan umum taxi, emplasemen penurunan/pemberangkatan memakai bahu jalan di depan terminal, karena tidak ada kejelasan sirkulasi yang khusus untuk taxi. Sehingga menyebabkan sirkulasi di depan TPKL semakin semrawut, *(lihat gambar III.2)*.

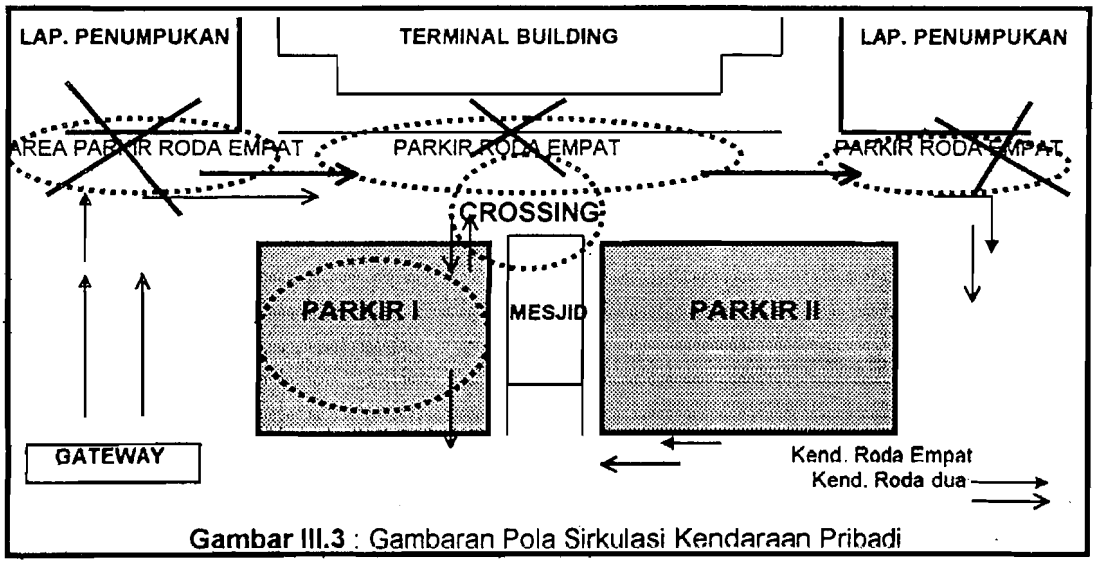


Gambar III.2 : Gambaran Pola Sirkulasi Kendaraan Umum

Sumber : Pemikiran

b. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Seperti pada permasalahan di atas, bahwa fasilitas parkir yang seharusnya diperuntukkan bagi kendaraan pribadi, tetapi difungsikan oleh kendaraan umum mikrolet, menyebabkan kendaraan pribadi tidak disiplin dalam memarkir kendaraannya di sekitar lingkungan TPKL. Bahkan ada yang bercampur dengan kendaran umum mikrolet pada area parkir II, menyebabkan pada pintu masuk terjadi kesulitan dalam manuver kendaraan. Kebebasan ini juga disebabkan oleh tidak adanya kejelasan yang khusus bagi sirkulasi kendaraan pribadi. Untuk kendaraan pribadi roda dua menempati lokasi parkir I berbaur dengan pedagang kaki lima. *(lihat gambar III.3 dan Skema III.4).*



Gambar III.3 : Gambaran Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sumber : Pemikiran

2. Pola Sirkulasi Ruang Dalam

a. Sirkulasi Penumpang

Sirkulasi penumpang pada TPKL Soekarno Hatta dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pola sirkulasi. Pola sirkulasi tersebut terbentuk karena adanya perbedaan karakter dari aktifitas diantara jenis penumpang. Yakni adanya penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit. Secara umum, pola sirkulasi tersebut belum tersusun rapi, terlihat adanya tempat-tempat pengkonsentrasian kegiatan

yang berdampak terjadinya *crossing* pada simpul-simpul sistem sirkulasinya.

1) Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

Pola sirkulasi untuk penumpang embarkasi di TPKL sangat terbatas ruang geraknya, ini disebabkan karena kegiatan (baca: sirkulasi) mereka terbatas pada ruang embarkasi. Pada ruangan tersebut, ada tiga tahapan kegiatan penumpang yang mempunyai waktu-waktu tertentu, yaitu:

Tahap Pertama (sifat kegiatan aktif) : Menuju ke ruang embarkasi

Penumpang masuk berangsur-angsur secara kontiniu, dimana volume penumpang ekonomi lebih besar dibanding penumpang kelas (kelas 1,2,3 dan 4). Disini hanya terdapat 2 (dua) pintu masuk ke ruang embarkasi, yang dipergunakan masing-masing untuk penumpang ekonomi dan kelas. Sehingga menyebabkan antrian yang panjang, baik itu di pintu masuk penumpang kelas maupun pada pintu masuk penumpang ekonomi. Disamping itu, karena volume penumpang yang besar maka tidak dapat dihindari adanya antrian yang panjang, yang menyebabkan sebagian penumpang (bersama pengantar) mempergunakan foyer untuk kegiatan menunggu (processing)., *Lihat gambar III.4.*

Tahap kedua (sifat kegiatan pasif): Proses menunggu

Disini penumpang telah masuk ke dalam ruangan embarkasi untuk menunggu persiapan kapal guna keberangkatan --walaupun sebagian masih berada di luar karena kondisi ruang embarkasi tidak dapat mewadahi jumlah penumpang dengan leluasa, *(lihat gambar III.5).* Penumpang pada umumnya berdiri berdesakan sehingga ruang gerak penumpang itu sendiri menjadi sangat terbatas. Kondisi ini menyebabkan sirkulasi dalam ruang menjadi mati (hubungannya dengan penumpang keluar masuk).

Tahap ketiga (sifat kegiatan aktif): Menuju ke kapal

Tahap ini, pola gerak penumpang menjadi aktif. Pada saat ini terjadi penggerombolan penumpang yang tidak teratur di pintu keluar menuju ke

kapal. Kondisi ini mengakibatkan alur sirkulasi penumpang di dalam ruang menuju ke kapal menjadi macet dan semrawut.



Gambar III.4 : Antrian yang memenuhi depan Ruang Embarkasi

Doc. Duce

2) Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi

Pola sirkulasi penumpang debarkasi yang turun dari kapal terdiri dari satu garis sirkulasi, berhubung hanya ada 1 (satu) pintu keluar melalui bangunan TPKL. Di sini penumpang debarkasi hanya melewati bangunan TPKL tanpa ditampung pada ruang tertentu (fasilitas untuk ruang debarkasi tidak tersedia), *lihat gambar III.7*. Kondisi ini mengakibatkan sirkulasi luar bangunan menjadi macet dan timbul pengkonsentrasian kegiatan di luar banguanan, (lihat pola sirkulasi ruang luar). Pada saat penumpang telah berada di luar TPKL, kebanyakan dari mereka mempergunakan waktunya menunggu pada bahu jalan, yang menyebabkan sirkulasi bertambah macet dan semrawut, *(lihat gambar III.8)*. Aktifitas tersebut dilakukan oleh sebagian penumpang karena tidak adanya kejelasan identitas arah.

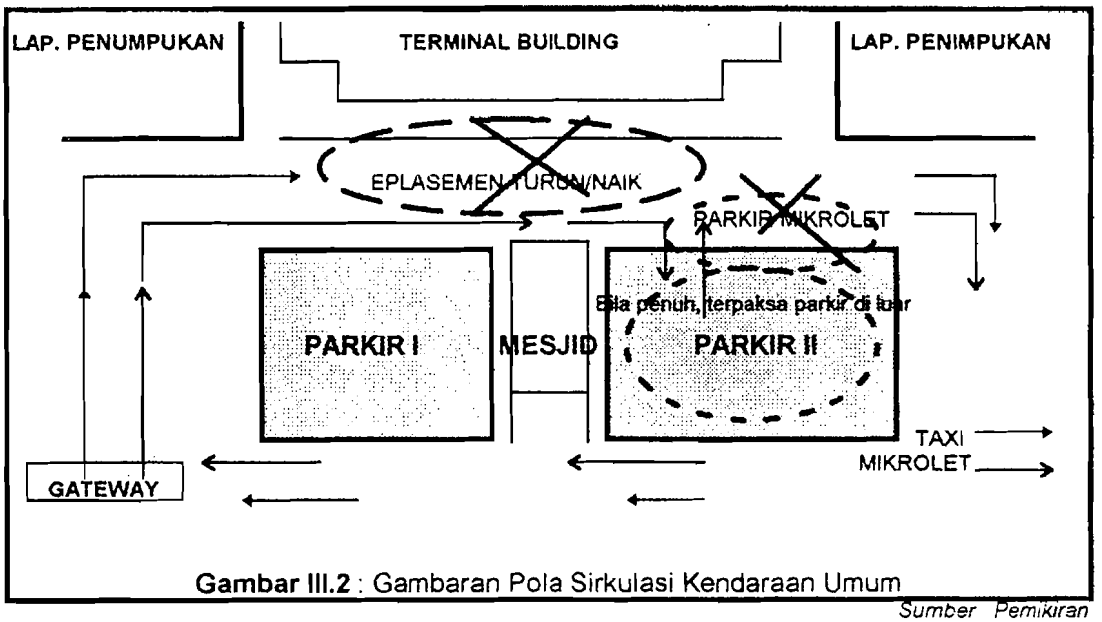
mengikuti wadah yang ada. Lebih lanjut, didapatkan beberapa mata rantai sirkulasi yang terputus, kemudian difungsikan oleh aktifitas yang lain. Alih fungsi tersebut belum tentu dapat mewadahi dengan baik, bahkan dapat mengganggu sirkulasi yang lain.

1. Pola Sirkulasi Ruang Luar

a. Sirkulasi Kendaraan Umum

Pola sirkulasi kendaraan umum, yang terdiri dari kendaraan taxi dan kendaraan angkutan kota khusus pelabuhan (mikrolet), terlihat semrawut/ruwet. Penyebabnya adalah tidak berfungsinya area parkir seperti rencana semula. Dimana angkutan umum mikrolet, menempati area parkir yang seharusnya diperuntukan bagi parkir kendaraan pribadi. Hal ini menyebabkan pola sirkulasi mengikuti wadah yang ada, tidak menurut jalur. Dalam melayani penumpang ke dan dari TPKL, angkutan umum mikrolet memakai sistem *carteran*, sehingga terkesan terburu-buru karena mengejar target dan penumpang bersifat massal.

Untuk angkutan umum taxi, emplasemen penurunan/pemberangkatan memakai bahu jalan di depan terminal, karena tidak ada kejelasan sirkulasi yang khusus untuk taxi. Sehingga menyebabkan sirkulasi di depan TPKL semakin semrawut, *(lihat gambar III.2)*.

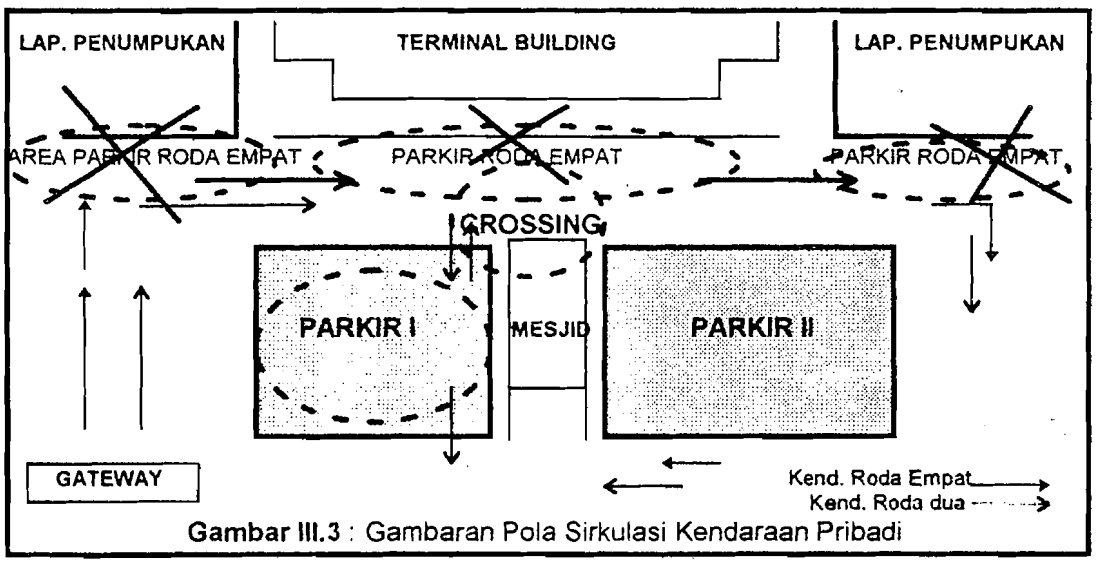


Gambar III.2 : Gambaran Pola Sirkulasi Kendaraan Umum

Sumber Pemikiran

b. Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Seperti pada permasalahan di atas, bahwa fasilitas parkir yang seharusnya diperuntukkan bagi kendaraan pribadi, tetapi difungsikan oleh kendaraan umum mikrolet, menyebabkan kendaraan pribadi tidak disiplin dalam memarkir kendaraannya di sekitar lingkungan TPKL. Bahkan ada yang bercampur dengan kendaran umum mikrolet pada area parkir II, menyebabkan pada pintu masuk terjadi kesulitan dalam manuver kendaraan. Kebebasan ini juga disebabkan oleh tidak adanya kejelasan yang khusus bagi sirkulasi kendaraan pribadi. Untuk kendaraan pribadi roda dua menempati lokasi parkir I berbaur dengan pedagang kaki lima. *(lihat gambar III.3 dan Skema III.4).*



Gambar III.3 : Gambaran Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

Sumber : Pemikiran

2. Pola Sirkulasi Ruang Dalam

a. Sirkulasi Penumpang

Sirkulasi penumpang pada TPKL Soekarno Hatta dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pola sirkulasi. Pola sirkulasi tersebut terbentuk karena adanya perbedaan karakter dari aktifitas diantara jenis penumpang. Yakni adanya penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit. Secara umum, pola sirkulasi tersebut belum tersusun

rapi, terlihat adanya tempat-tempat pengkonsentrasian kegiatan yang berdampak terjadinya *crossing* pada simpul-simpul sistem sirkulasinya.

1) Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

Pola sirkulasi untuk penumpang embarkasi di TPKL sangat terbatas ruang geraknya, ini disebabkan karena kegiatan (baca: sirkulasi) mereka terbatas pada ruang embarkasi. Pada ruangan tersebut, ada tiga tahapan kegiatan penumpang yang mempunyai waktu-waktu tertentu, yaitu:

Tahap Pertama (sifat kegiatan aktif) : Menuju ke ruang embarkasi

Penumpang masuk berangsur-angsur secara kontiniu, dimana volume penumpang ekonomi lebih besar dibanding penumpang kelas (kelas 1,2,3 dan 4). Disini hanya terdapat 2 (dua) pintu masuk ke ruang embarkasi, yang dipergunakan masing-masing untuk penumpang ekonomi dan kelas. Sehingga menyebabkan antrian yang panjang, baik itu di pintu masuk penumpang kelas maupun pada pintu masuk penumpang ekonomi. Disamping itu, karena volume penumpang yang besar maka tidak dapat dihindari adanya antrian yang panjang, yang menyebabkan sebagian penumpang (bersama pengantar) mempergunakan foyer untuk kegiatan menunggu (processing)., *Lihat gambar III.4.*

Tahap kedua (sifat kegiatan pasif): Proses menunggu

Disini penumpang telah masuk ke dalam ruangan embarkasi untuk menunggu persiapan kapal guna keberangkatan --walaupun sebagian masih berada di luar karena kondisi ruang embarkasi tidak dapat mewadahi jumlah penumpang dengan leluasa, *(lihat gambar III.5).* Penumpang pada umumnya berdiri berdesakan sehingga ruang gerak penumpang itu sendiri menjadi sangat terbatas. Kondisi ini menyebabkan sirkulasi dalam ruang menjadi mati (hubungannya dengan penumpang keluar masuk).

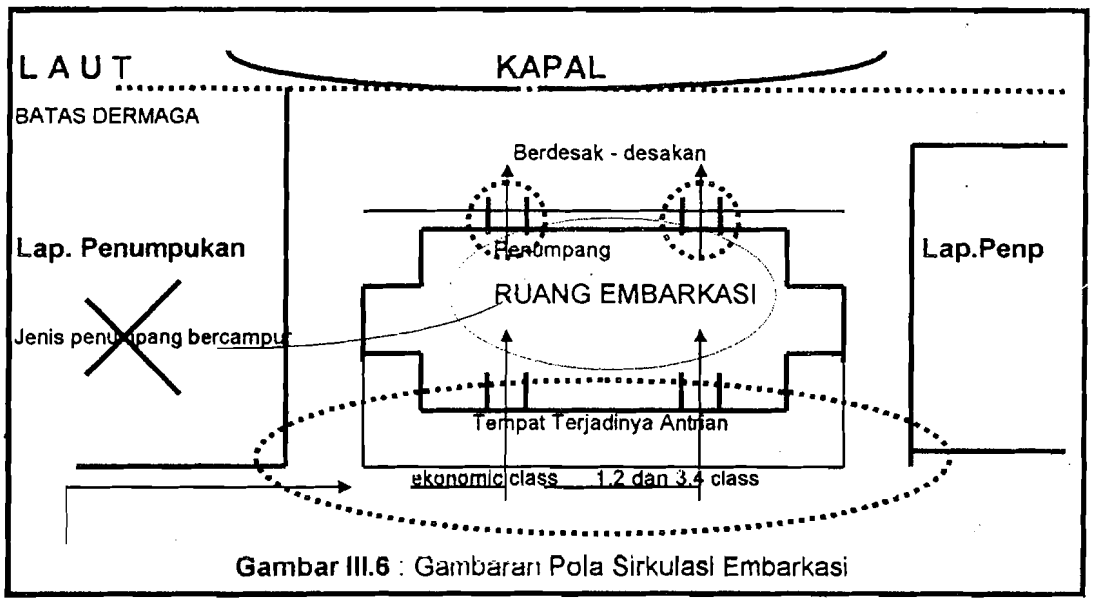
Tahap ketiga (sifat kegiatan aktif): Menuju ke kapal

Tahap ini, pola gerak penumpang menjadi aktif. Pada saat ini terjadi penggerombolan penumpang yang tidak teratur di pintu keluar menuju ke



Gambar III.5 : Suasana di dalam Ruang Embarkasi

Doc. Duce



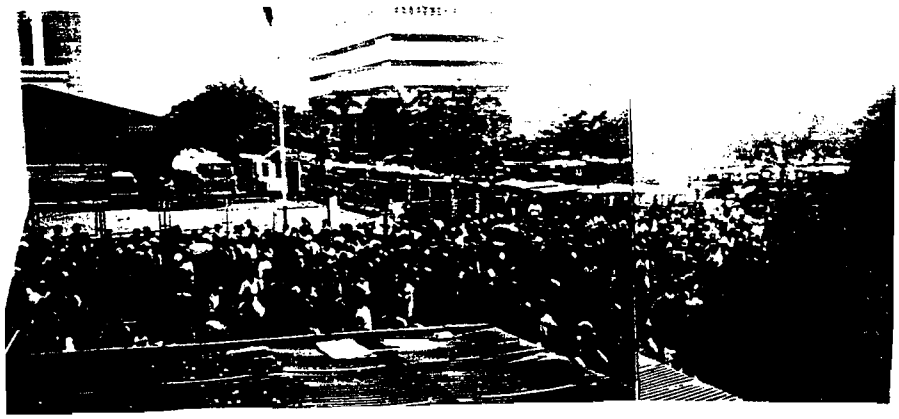
Gambar III.6 : Gambaran Pola Sirkulasi Embarkasi

Sumber : Pemikiran

3) Pola Sirkulasi Penumpang Transit

Penumpang transit adalah penumpang yang ikut singgah bersama dengan berlabuhnya kapal pada pelabuhan tertentu sebelum sampai ke pelabuhan tempat tujuannya. Waktu tersebut dipergunakan oleh sebagian penumpang turun dari kapal untuk kepentingan berbelanja (pada umumnya). Di TPKL Soekarno Hatta, sebagian besar penumpang memanfaatkan waktu tersebut untuk berbelanja cindera mata dan makanan --harga makanan dan minuman di atas kapal mencapai 2 - 3 kali

lipat dari harga sebenarnya. Penumpang transit tersebut turun berbarengan dengan penumpang debarkasi (walaupun dengan pintu yang berbeda), dan kecenderungan gerak penumpang transit ini aktif. Aktif, karena mereka memanfatkan waktu tersebut untuk berbelanja, yang tentunya mencari-cari kios yang cocok. Arus gerak inilah yang membuat sirkulasi menjadi semakin macet dan semrawut.



Gambar III.7 : Arus Penumpang Embarkasi

Doc. Duce



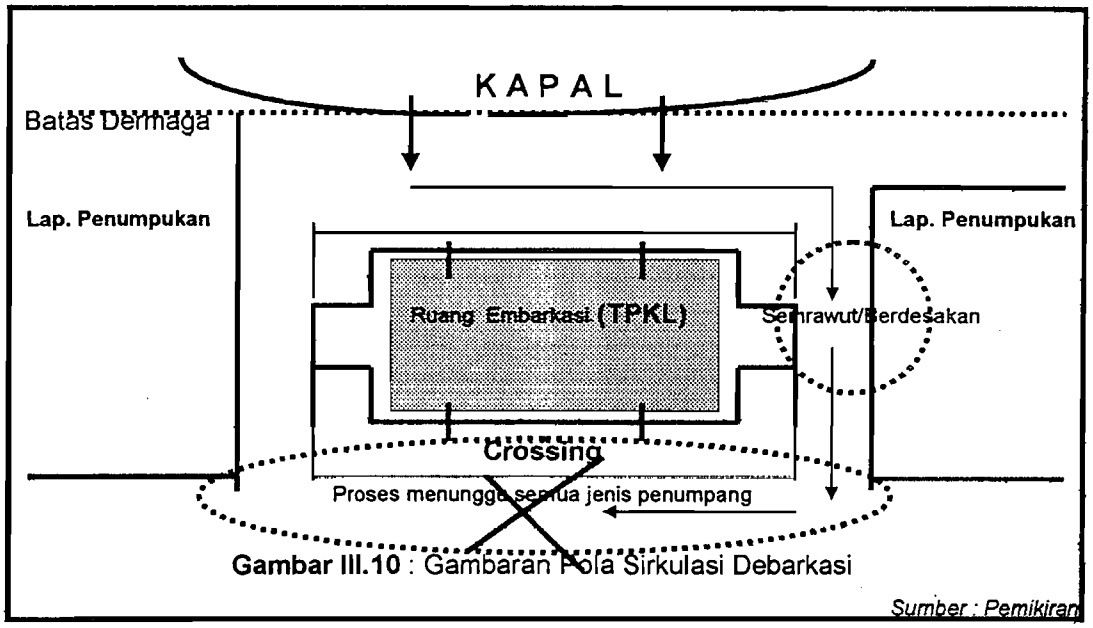
Gambar III.8 : Aktifitas menunggu yang memanfaatkan bahu jalan.

Doc. Duce



Gambar III.9 : Penumpang Debarkasi yang baru turun dari kapal

Doc. Duce



Gambar III.10 : Gambaran Pola Sirkulasi Debarkasi

Sumber : Pemikiran

b. Sirkulasi Barang

- Bagasi bawaan (baggage)

  Sirkulasi *baggage* ini pola geraknya mengikuti penumpang, karena baggage tersebut dapat dibawa-bawa oleh penumpang. Dampak baggage terhadap sirkulasi penumpang tidak begitu besar karena ukuran dan bobotnya tidak besar. Hanya saja berpengaruh terhadap kepadatan/daya tampung luasan ruang embarkasi yang ada sekarang.

- Bagasi lebih (over baggage)

  Over baggage memerlukan perlakuan yang khusus dikarenakan ukuran dan bobotnya. Pola sirkulasi yang ada sekarang meliputi; penumpukan barang dan kemudian ditransfer ke kapal melalui sisi luar bangunan. Namun pada tahap penumpukan barang tersebut tidak disediakan ruangan khusus, bahkan --setelah bagasi dinyatakan over dari segi bobot dan berat-- penumpang diberi pilihan, bagasi tersebut dibawa sendiri atau oleh portir. Yang terakhir ini tentu dengan imbalan jasa. Kemudian, setelah melewati bangunan, sirkulasi bagasi menuju kapal tidak diberikan jalur khusus sehingga menimbulkan crossing antara penumpang dan barang.

c. Sirkulasi Petugas

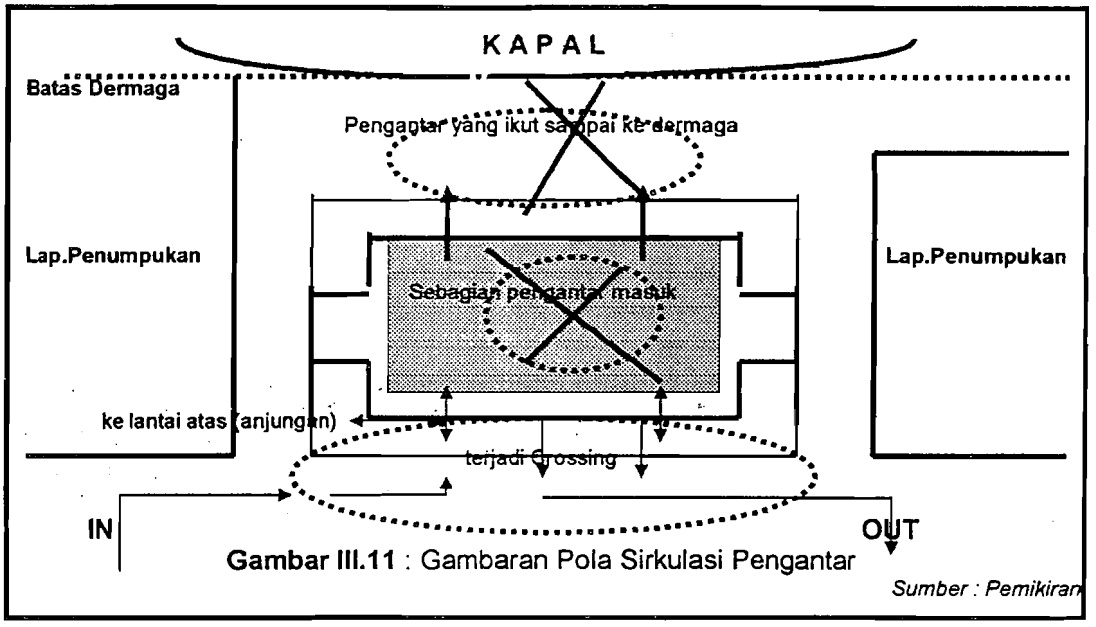
Pola sirkulasi petugas pada TPKL Soekarno Hatta mengikuti akses pencapaian dan bentuk ruang petugas yang ada. Khusus petugas yang melayani secara langsung penumpang (pengelola) pola sirkulasi tidak menuntut banyak gerakan. Sedangkan ruang-ruang untuk petugas yang lainnya berada dilantai dua, bersama ruang-ruang yang disewakan.

d. Pola Sirkulasi Pengantar dan Penjemput

1) Pola Sirkulasi Pengantar

Pola sirkulasi pengantar di TPKL Soekarno Hatta terbentuk mengikuti pola aktifitas penumpang embarkasi, karena pengantar dengan yang diantar (penumpang embarkasi) memiliki pola sirkulasi yang sama sampai pada batas tertentu yaitu saat penumpang masuk ke ruang embarkasi. Namun pada kenyataannya, pengantar lebih cenderung menemani penumpang embarkasi di depan ruang embarkasi (foyer), bahkan ada yang ikut masuk ke dalam ruang embarkasi --sebenarnya ruang tunggu untuk pengantar telah disediakan pada lantai 2 (dua) yaitu ruang anjungan, namun ruang tersebut hanya dimanfatkan sesaat setelah kapal mulai berangkat--, membuat sirkulasi pada TPKL Soekarno Hatta menjadi tidak terkendali. Dimana para pengantar bergabung dalam satu tempat bersama para penumpang (baik itu penumpang embarkasi,

debarkasi, maupun Penumpang transit) yang memiliki kegiatan yang berbeda-beda. Sehingga area ini menjadi titik konsentrasi aktifitas.

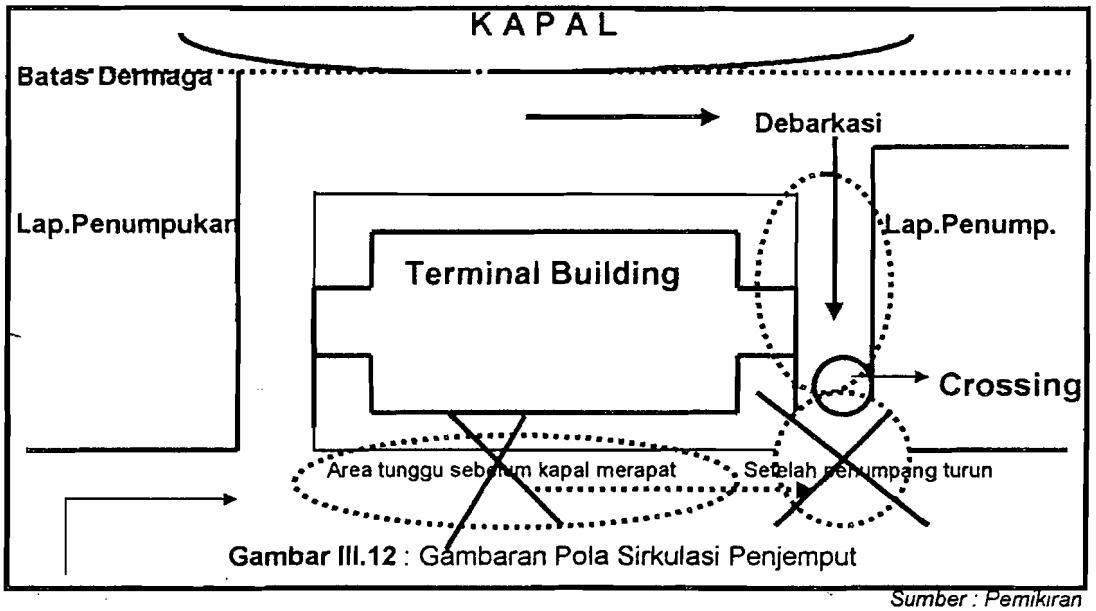


Gambar III.11 : Gambaran Pola Sirkulasi Pengantar

Sumber : Pemikiran

2) Pola Sirkulasi Penjemput

Seperti pada kasus di atas, penjemput juga memanfaatkan area tersebut untuk proses menunggu. Dari pengamatan, penjemput biasanya datang sebelum kapal mulai merapat di dermaga. Mereka tidak disediakan ruangan khusus untuk proses kegiatannya, menyebabkan para penjemput menunggu dengan memanfaatkan badan jalan yang ada di depan TPKL. Hal ini menyebabkan sirkulasi jalan keluar penumpang debarkasi menjadi terhalau oleh para penjemput. *(Lihat gambar III.12)*



Gambar III.12 : Gambaran Pola Sirkulasi Penjemput

Sumber : Pemikiran

C. FASILITAS UTAMA DAN PENUNJANG

1. Jenis Fasilitas

Fasilitas-fasilitas yang tersedia pada TPKL Soekarno Hatta adalah sebagai berikut :

a. Fasilitas Utama, terdiri dari:

- Dermaga
- Ruang Embarkasi
- Ruang Anjungan
- Loket Informasi
- Ruang Baggage
- Area Parkir Pengantar/Penjemput
- Ruang Petugas
- Ruang Penimbangan Baggage
- Rental Room

b. Fasilitas Penunjang, terdiri dari:

- Mesjid
- Area Pedagang Kaki Lima
- Lavatory

- Cafetaria
- Telepon Umum

2. Dimensi Fasilitas

Adapun luasan/besaran masing-masing fasilitas tersebut adalah sebagai berikut :

a. Fasilitas Utama :

- Dermaga, dengan luasan ***2000 m²***
- Ruang Embarkasi, dengan luasan ***490 m²***
- Ruang Pengantar (Anjungan), dengan luasan ***210 m²***
- Loket Informasi + foyer, dengan luasan ***58,5 m²***
- Ruang Bagasi (baggage) + Penimbangan, dengan luasan ***24,5 m²***
- Ruang Petugas/Pengelola, dengan luasan ***140 m²***
- Ruang yang disewakan (Rental Room), dengan luasan ***210 m²***
- Area Parkir, dengan luasan ***192 m²*** (P.I) + ***160 m²*** (P.II) = ***352 m²***

b. Fasilitas Penunjang :

- Mesjid, adalah fasilitas yang dipergunakan di dalam Pelabuhan Makassar (berdiri sendiri)
- Lavatory, (Lt 1 + Lt 2) dengan luasan ***64 m²***
- Cafetaria, dengan luasan ***70 m²***
- Telepon Umum, disediakan 4 buah box telepon coin.

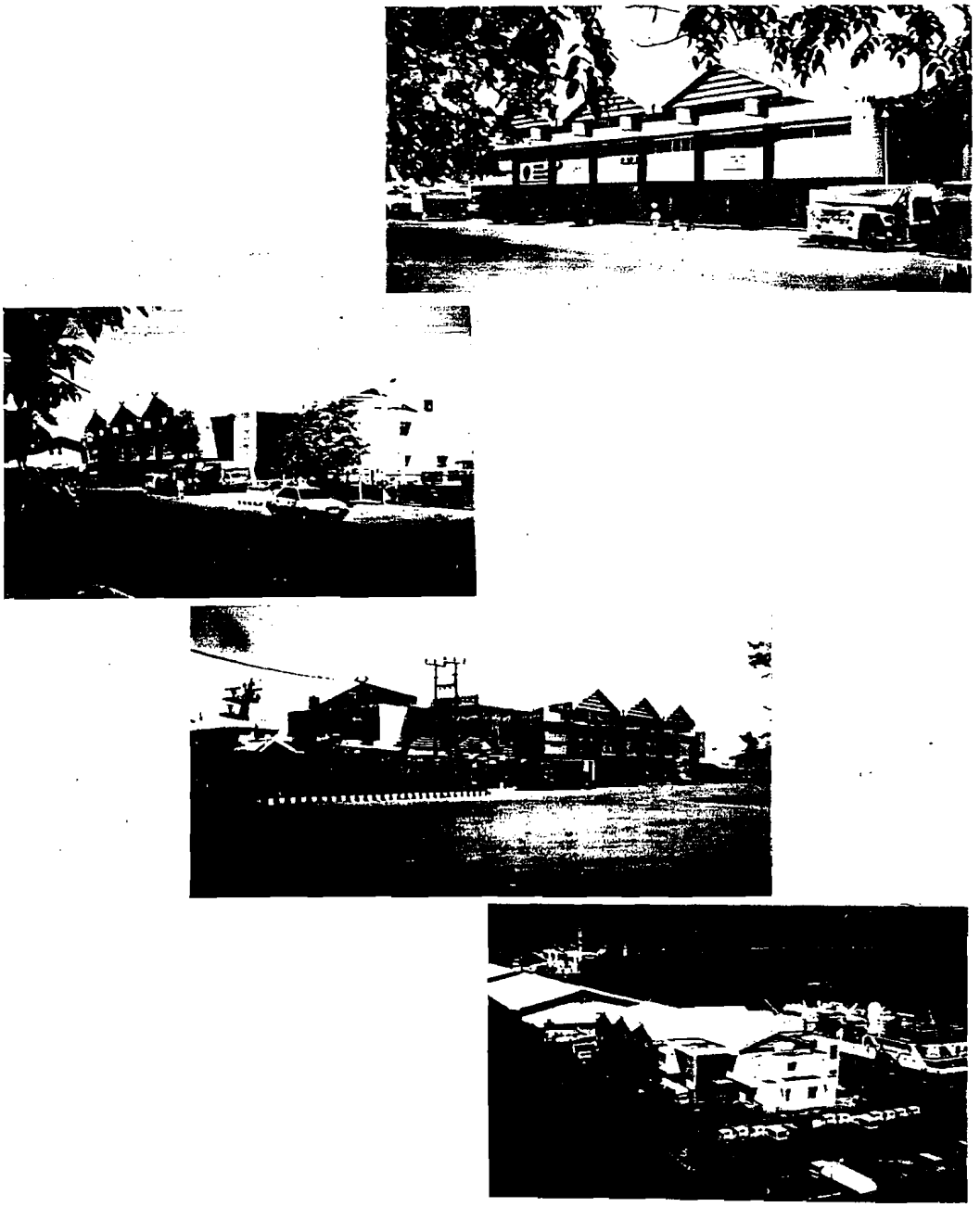
Total luasan keseluruhan adalah *3619 m²*

Bila dilihat dari pelaku yang beraktifitas di TPKL Soekarno Hatta -- dalam hubungannya dengan fasilitas yang tersedia--, terdapat beberapa kegiatan yang tumbuh di luar bangunan TPKL itu sendiri (masih dalam area pelabuhan Makassar) sebagai dampak dari keterbatasan pelayanan fasilitas yang tersedia. Kegiatan-kegiatan tersebut mengakibatkan tumbuhnya fasilitas-fasilitas umum yang melayani kegiatan para pemakai TPKL. Dari keadaan ini dapat terlihat bahwa terdapat beberapa kegiatan yang tidak dapat diwadahi dan dilayani oleh fasilitas-fasilitas yang ada dalam TPKL.

D. PENAMPILAN BANGUNAN

1. Penampilan Bangunan Eksisting

Penampilan bangunan TPKL Soekarno Hatta dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar III.13 : Bentuk Penampilan Bangunan

Doc : duce

2. Arsitektur Tradisional Bugis-Makassar

Secara umum, arsitektur tradisional Bugis-Makassar berasal dari 2 (dua) suku, yakni suku Bugis dan suku Makassar. Namun karena adanya persamaan-persamaan dalam kehidupan sosial budayanya, maka suku ini melebur menjadi satu. Sehingga sangat berpengaruh pada sisi-sisi kehidupannya, baik itu pada ideologinya maupun terhadap nilai-nlai budayanya.

Rumah tradisonal Bugis-Makassar dibedakan berdasarkan status sosial orang yang mendiaminya, yaitu *Sao Raja (sallasa)* dan *Bola*. Sao *Raja* artinya rumah besar, adalah rumah yang ditempati oleh keturunan raja atau kaum bangsawan. Sedangkan bola artinya rumah, adalah rumah yang ditempati oleh rakyat biasa. Pada dasarnya kedua jenis rumah ini tidak mempunyai perbedaan-perbedaan yang prinsipil dari segi bentuk bangunan, hanya berbeda dalam status penghuninya.

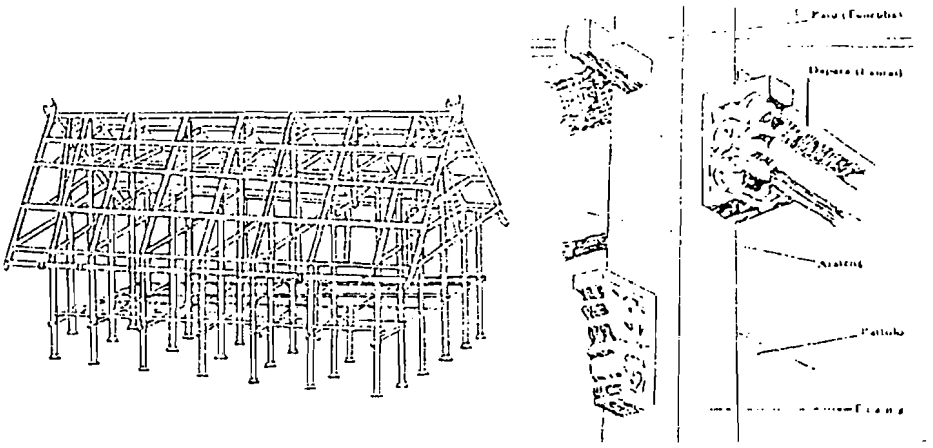
Typologi Rumah Adat Bugis-Makassar

- Berbentuk rumah panggung; *(Lihat gambar III.14)*
- Konstruksi rumah bugis terlihat pada *gambar III.15.*



Gambar III.14 : Bentuk Rumah Tradisional Bugis-Makassar

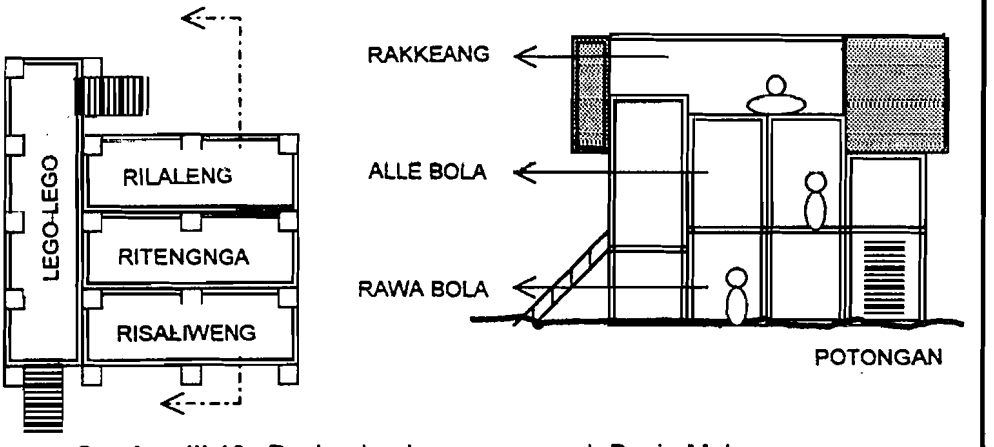
Sumber : Sejarah Perkembangan Arsitektur (SPA 1), Ir Ghuffron. P



Gambar III.15 : Struktur dan detail struktur lantai rumah Bugis-Makassar.

Sumber : Arsitektur Traditional Daerah Sulawesi Selatan, Izarwisma M.

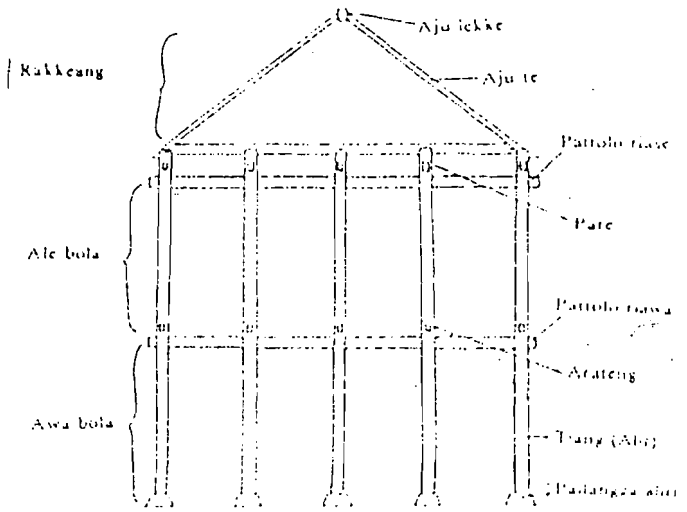
- Susunan ruang terdiri atas *lontang risaliweng* (ruang depan) yang berfungsi sebagai tempat menerima tamu, tempat tidur tamu, tempat bermusyawarah, tempat menyimpan benih padi, dan tempat membaringkan mayat sebelum dibawa ke kuburan. *Lontang retengngah* (ruang tengah) yang berfungsi sebagai tempat tidur kepala keluarga bersama istri dan anak-anak yang belum dewasa. Dan *Lontang rilaleng* yang berfungsi sebagai tempat anak gadis dan para lanjut usia (kakek dan nenek).



Gambar III.16 : Bagian-bagian ruang rumah Bugis-Makassar

Sumber : Sejarah Perkembangan Arsitektur (SPA 1), Ir. Ghuffron. P

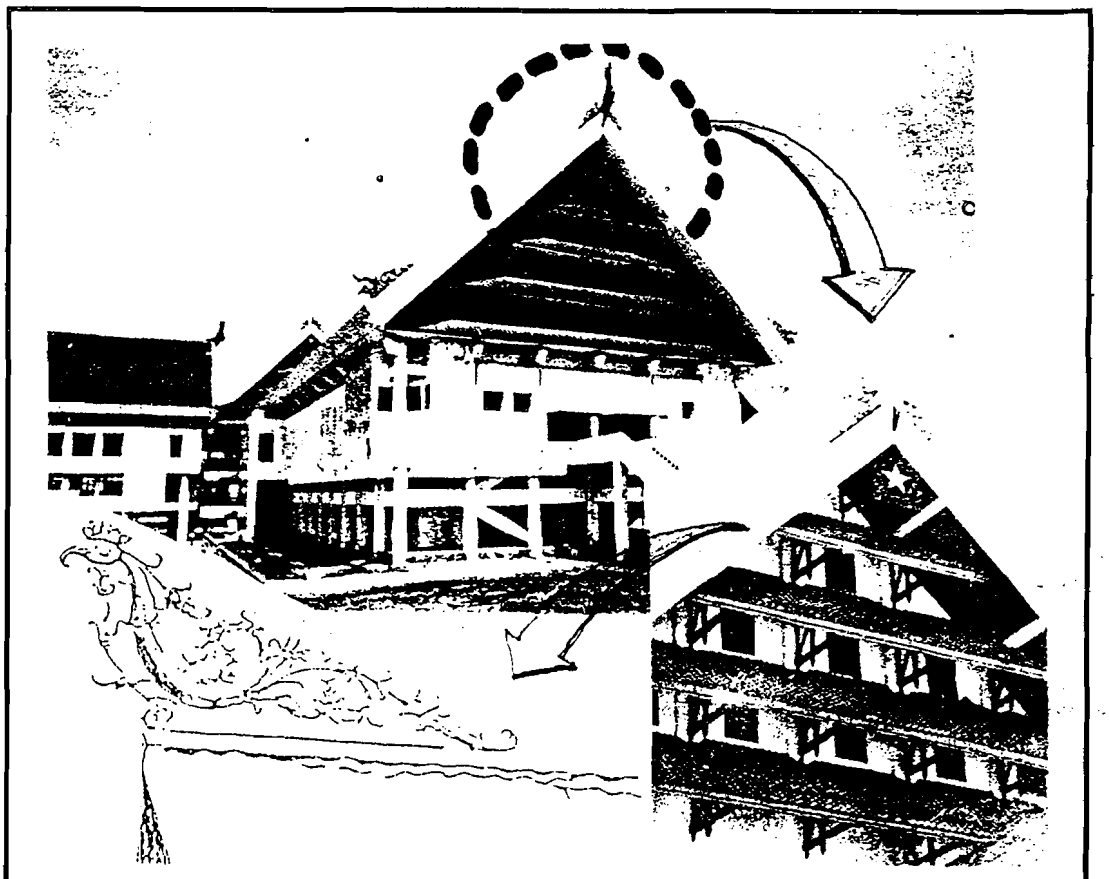
- Bagian-bagian dari rumah terdiri dari atas *rawa bola* (kolong rumah), *alle bola* (badan rumah) dan *rakkeang* (loteng/atap rumah). *Lihat gambar III.17.*



Gambar III.17 : Bagian-bagian dari rumah adat Bugis-Makassar

Sumber : Arsitektur Tradisional Daerah Sulawesi Selatan, Izarwisma M

- Dalam masyarakat Bugis-Makassar, ornamen-ornamen (sebagai aksesoris bangunan) mentrasformasikan flora fauna, alam sekitar dan kaligrafi. Bunga parenreng (flora) ditempatkan pada jendela, induk tangga, atau tutup bubungan. Ayam jantan, ular naga dan kepala sapi (fauna) ditempatkan pada puncak bubungan rumah (bagian depan dan belakang) yang dinamakan *anjong*. Bulan sabit dan bintang (alam sekitar), dapat ditemukan pada bangunan peribadatan agama islam dan khusus bintang biasanya terdapat pada bangunan pemerintah.



Gambar III.18 : Salah satu contoh pemakaian ornamen pada bangunan modern.

Sumber : Majalah Konstruksi no 174, Oktober 1992, ke XVI

3. Arsitektur Modern

Penampilan bangunan TPKL Soekarno Hatta direkomendasikan memberikan tampilan yang bernuansa hi-tech (baca: modern) dengan paduan arsitektur tradisional sebagai preseden, dan mengacu pada sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar. Sehingga pemilihan konsep *Arsitektur Post-Modern* --sebagai salah satu aliran/paham-- sangat memungkinkan untuk diterapkan. Dan perpaduannya dapat memberikan suatu tampilan yang memiliki ciri khas sebagai sebuah *landmark.*

Sebelumnya akan dikupas mengenai latar belakang dan ciri dari Arsitektur Post-Modern itu sendiri untuk mendapatkan gambaran dari bentuk penampilan bangunan yang akan diterapkan.

Sebenarnya istilah *post-modern* sudah masuk dalam pembicaraan kalangan *avant garde* sejak periode tahun 1920-an. Sekitar tahun 1960-an

post-modern mulai dianggap sebagai suatu gerakan yaitu ketika sekelompok arsitek berpaham plural beralih atau berpaling dari aliran/paham modern. *Charles Jenks*, merupakan tokoh atau seorang sastrawan arsitek yang pertama kali mencetuskan sebutan *Arsitektur Post-Modern*. Ia telah mengumpulkan 30 definisi sebelum mencetuskan Arsitektur Post-Modern sebagai suatu aliran atau paham, kebanyakan dari definisi tersebut memperhatikan perbedaan-perbedaan atas simbol ornamen, humor atau hal-hal yang sifatnya jenaka, teknologi dan hubungan arsitek terhadap keadaan yang ada dan kebudayaan di masa lampau.

Istilah Post-Modern oleh Jenks ditujukan pada kelompok arsitektur yang sehaluan, haluannya itu dicirikan atas dasar keyakinan bahwa karya arsitektur itu pada hakekatnya adalah sebuah bahasa yang seharusnya dipakai oleh para arsitek untuk mengkomunikasikan diri dan karya mereka pada masyarakat. Dengan demikian sebuah karya arsitektur, sesuai dengan keyakinan tersebut, adalah suatu jenis karya arsitektur yang ditujukan pada 2 (dua) golongan masyarakat pada saat bersamaan. Golongan masyarakat yang pertama ialah para arsitek sendiri dan mereka yang berminat pada masalah arsitektur, sedangkan golongan masyarakat yang kedua ialah kelompok masyarakat luas yang memakai karya arsitektur, terutama mereka yang sangat berkepentingan pada pelestarian nilai-nilai tradisi dalam masyarakat, khususnya tradisi dalam mendirikan bangunan beserta nilai dan norma yang dikandung dalam proses pembangunannya.

Berdasarkan keyakinan dari dua ciri golongan masyarakat tersebut di atas, karya-karya arsitektur yang disebut Post-Modern ialah yang perancangannya digaris bawahi oleh Jenks *"bahasa arsitektur"*, sehingga menghasilkan karya-karya arsitektur yang penampilan visualnya yang memperlihatkan ciri yang *pluralistik, electrik* dan *multivalens*. Ciri-ciri itu ditandai oleh 4 (empat) karakteristik yang dimiliki oleh komponen-komponen bangunannya yaitu :

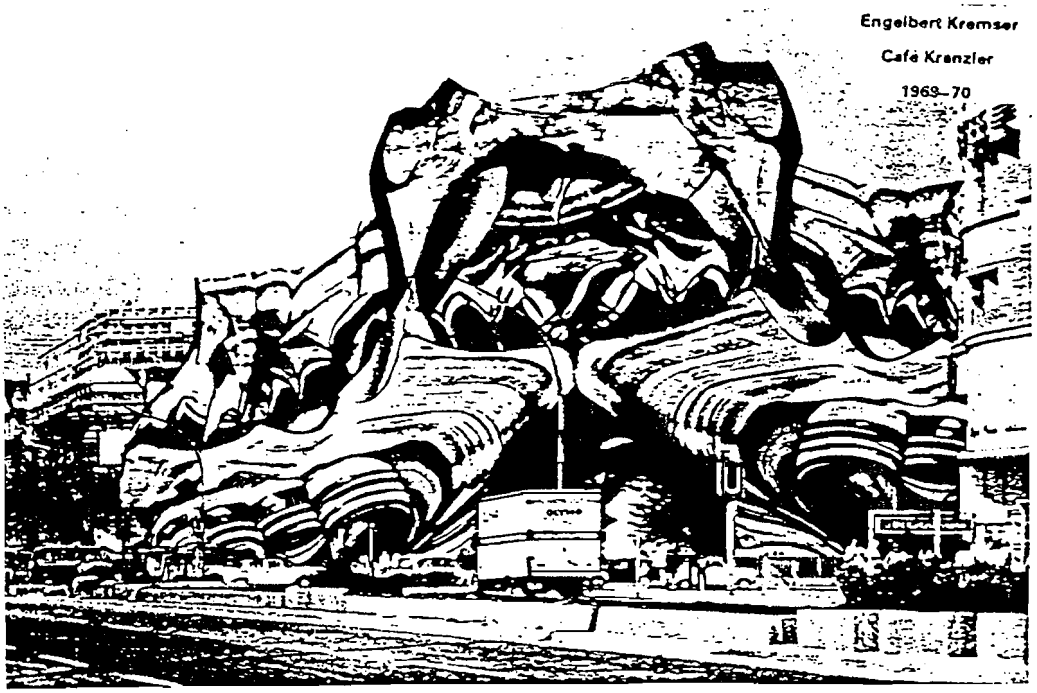
- Mempunyai fungsi lain yang bersifat metafisik, disamping fungsi utamanya yang bersifat fisik.
- Mampu mendorong komponen lain untuk mengandung hal serupa di atas.
- Meliputi sejumlah besar komponen bangunan yang bersangkutan.
- Mempengaruhi penampilan bangunan yang bersangkutan.

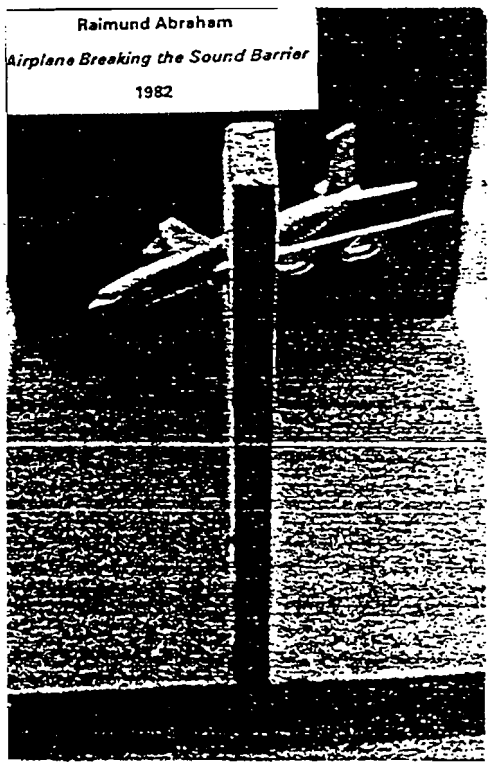
Seperti yang disebutkan terdahulu, penampilan keseluruhan bangunan yang dimaksud ialah : *pluralistik, elektik dan multivalens.* Penampilan ini merupakan bagian utama dari 10 penampilan yang mungkin terjadi pada sebuah bangunan karya Arsitektur Post-Modern, yang terdiri dari : pemakaian komponen bangunan yang populer atau mudah dikenali oleh masyarakat setempat, historik, berkonteks urban, menerapkan kembali teknik ornamentasi, asosiatif, menyesuaikan diri pada kebiasaan yang berlaku setempat dalam proses pendirian sebuah bangunan *(public realm)*, pluralistik, dan elektik. Dikatakan pula oleh Jenks bahwa 6 atau 7 dari antara 10 penampilan di atas sudah cukup untuk menyebut karya arsitektur post-modern.

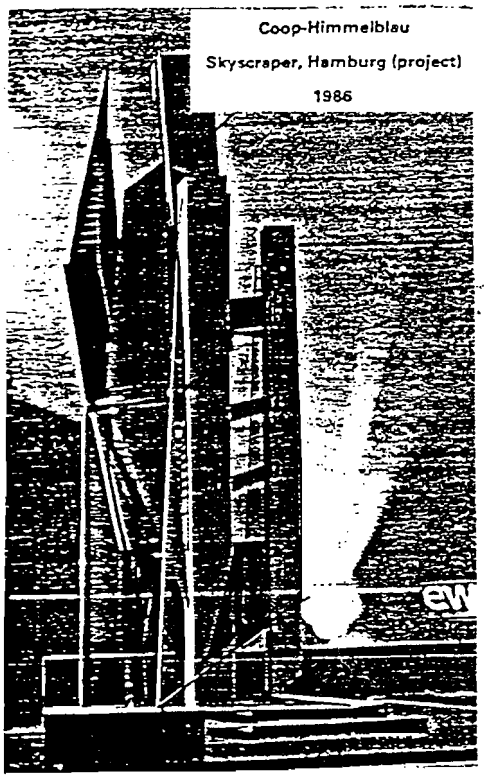
Masih menurut Jenks, dikatakan bahwa secara historik pembentukan jenis karya yang dikategorikan sebagai arsitektur Post-Modern itu berlangsung dalam 6 jalur/aliran, yaitu : *Historicism, Straightrevivalism, Neo - vernacular, Urbanist / AD-Hoc Metaphor / Metaphysical dan Post-Modern Space.* Masing-masing dari jalur tersebut mempunyai keistimewahan sendiri-sendiri.

Contoh-contoh dari bangunan yang tergolong dalam Arsitektur Post-Modern dapat dilihat dari karya tokoh-tokoh Post-Modern, seperti yang disebut Jenks, diantaranya : Michael Graves, Robert Venturi, Hans Hollein, Aldo Rossi, Arata Isozaki, serta beberapa tokoh lainnya.

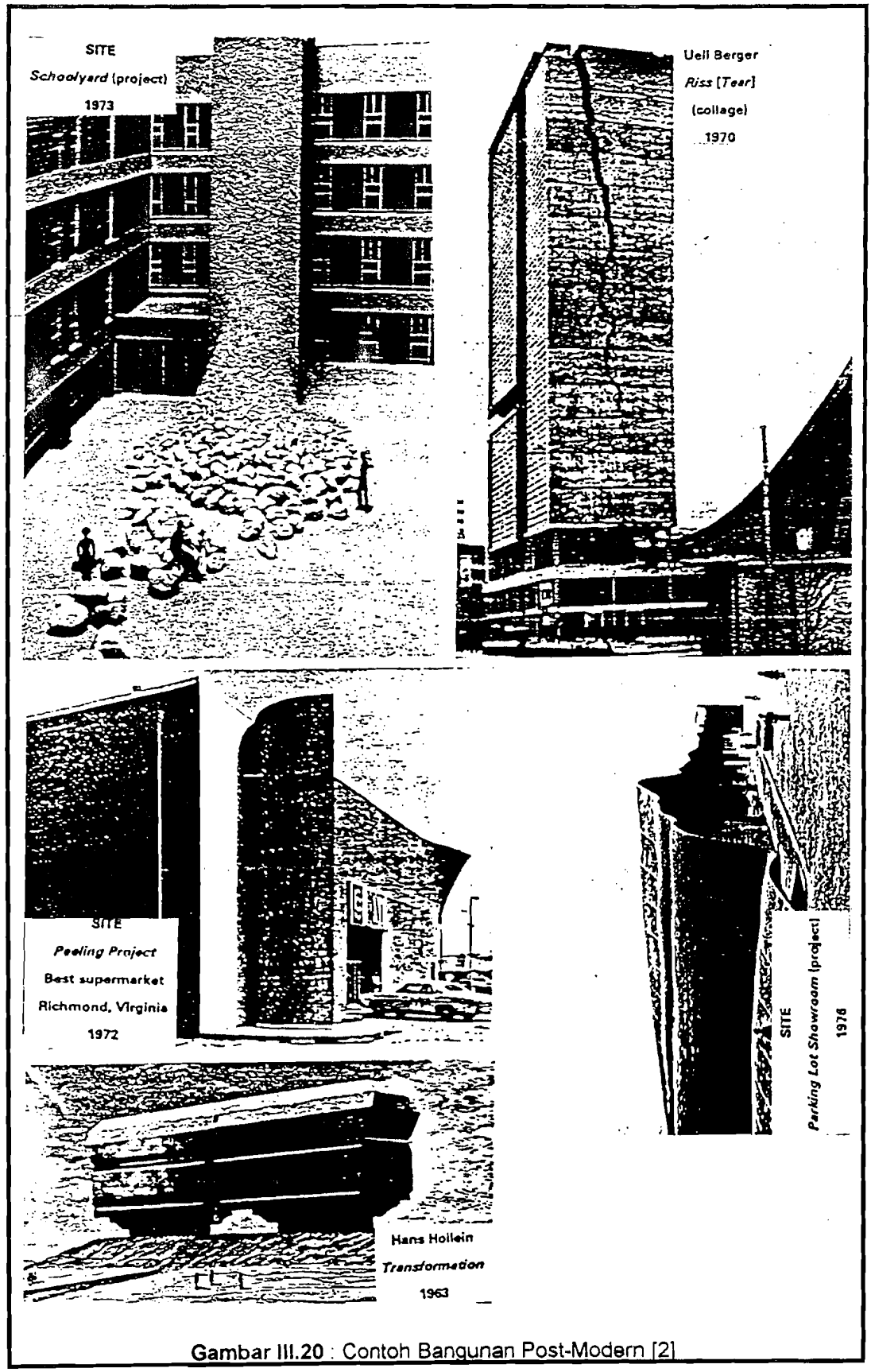
PERPUSTAKAAN
YOGYAKARTA



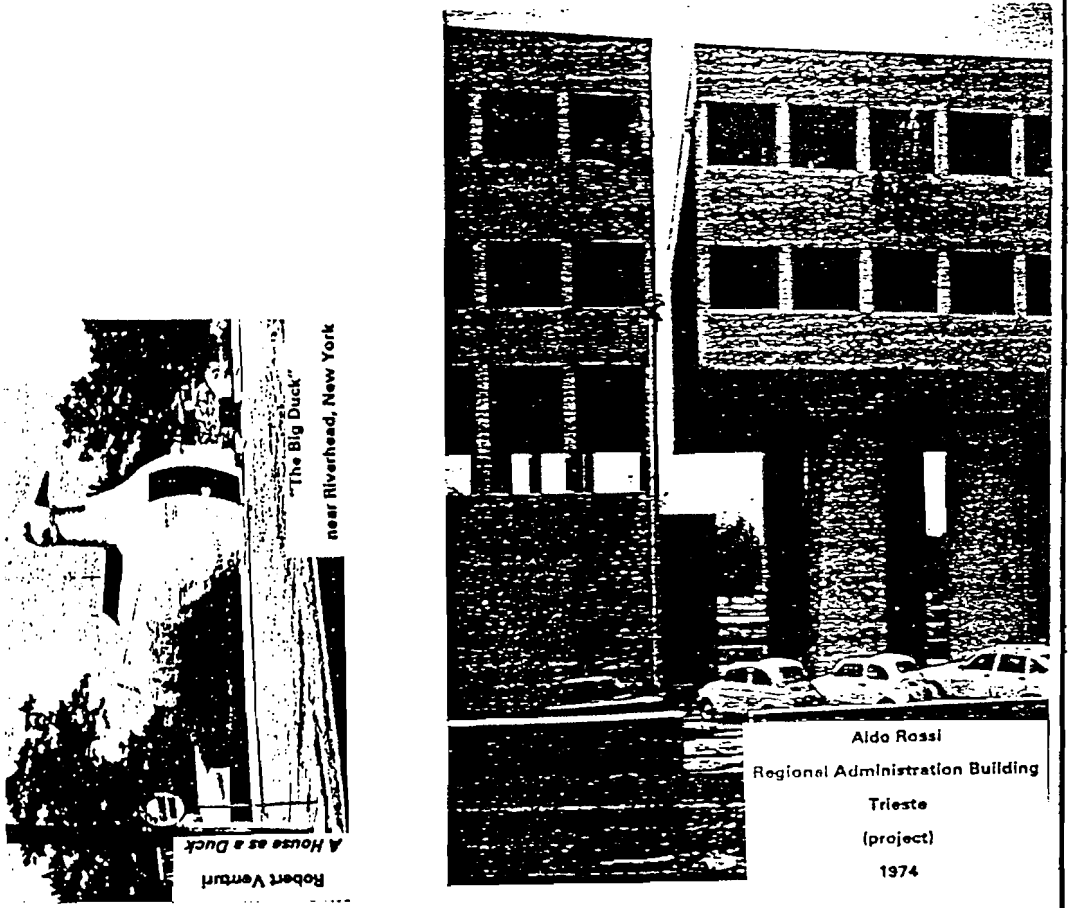




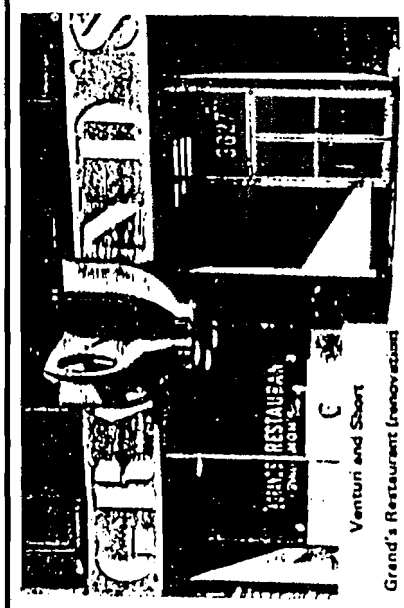
Gambar III.19 : Contoh Bangunan Post-Modern [1]



Gambar III.20 : Contoh Bangunan Post-Modern [2]

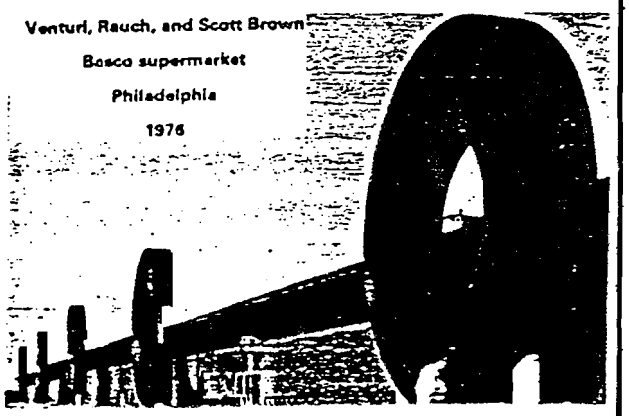


Gambar III.21 : Contoh Bangunan Post-Modern [3]



Venturi and Short

Grand's Restaurant (renovation)

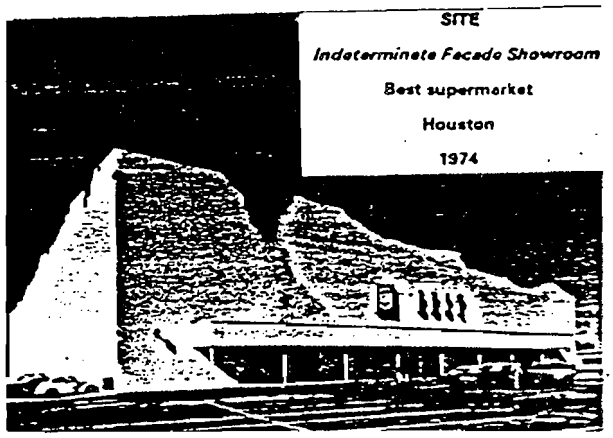


Venturi, Rauch, and Scott Brown

Basco supermarket

Philadelphia

1976



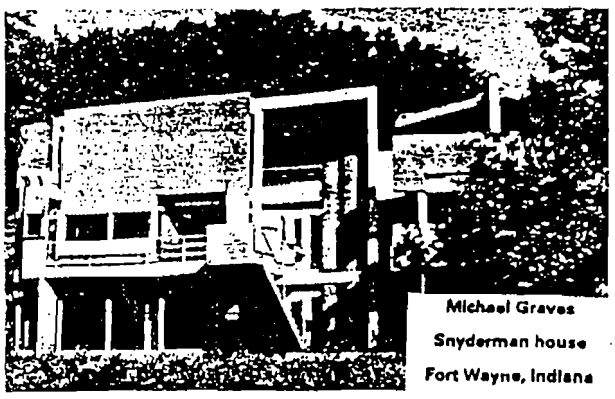
SITE

Indeterminate Facade Showroom

Best supermarket

Houston

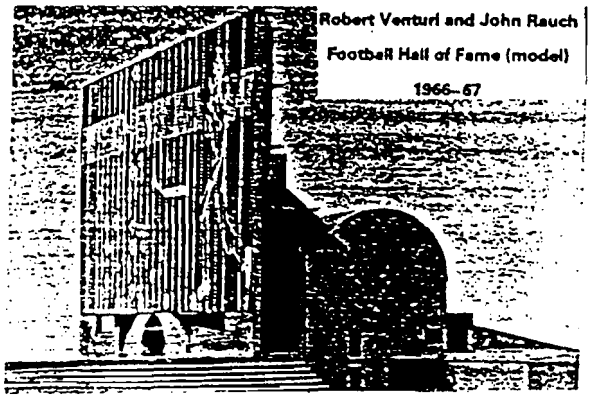
1974



Michael Graves

Snyderman house

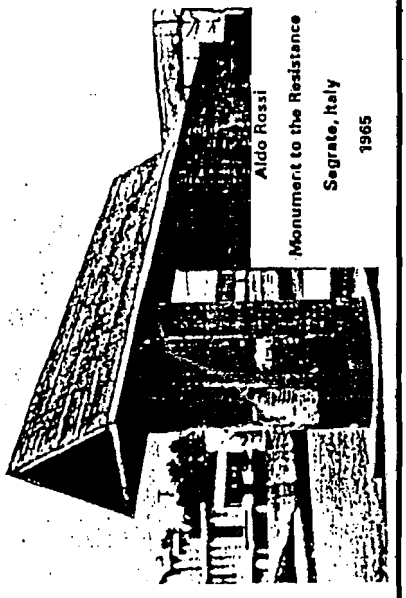
Fort Wayne, Indiana



Robert Venturi and John Rauch

Football Hall of Fame (model)

1966–67



Aldo Rossi

Monument to the Resistance

Segrate, Italy

1965

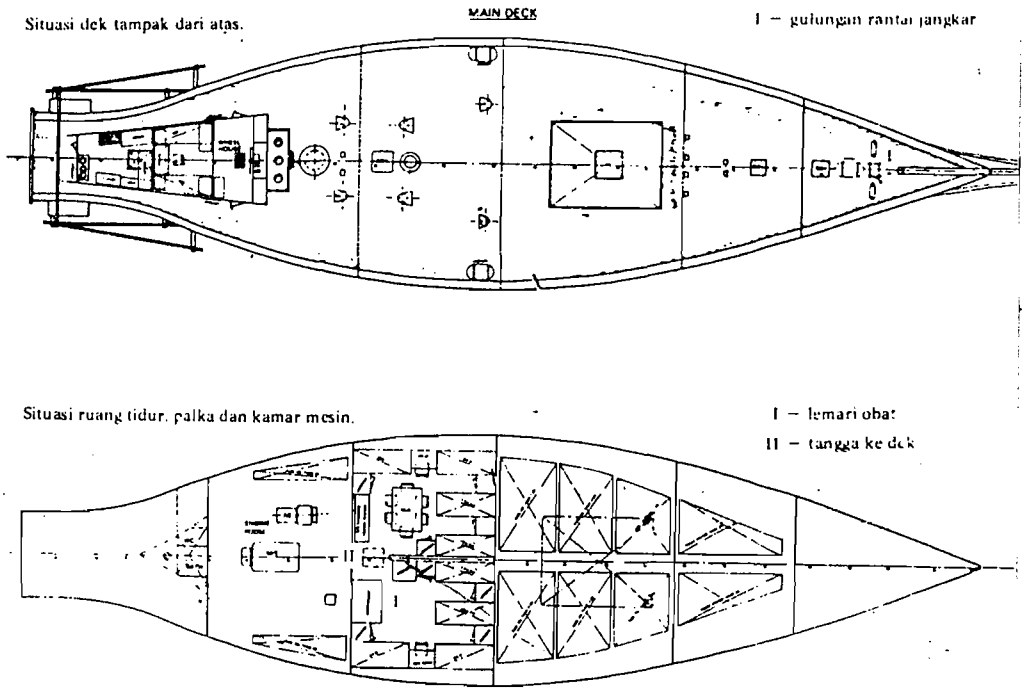
Gambar III.22 : Contoh Bangunan Post-Modern [4]

4. Penampilan Bangunan Sebagai Ungkapan Visual Sistem Sosial Budaya Masyarakat Manusia Bugis-Makassar

Arsitektur tradisional adalah suatu unsur kebudayaan yang tumbuh dan berkembang bersamaan dengan pertumbuhan suatu suku bangsa. Arsitektur tradisional merupakan identitas dari suatu kebudayaan tertentu. Penampilan bangunan akan memadukan unsur modern dan tradisional dengan mengacu pada sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar. Ciri bangunan menonjolkan arsitektur lokal dengan paduan unsur modern (dalam hal ini diambil *Arsitektur Post-Modern*), dan mengacu pada sistem sosial budaya Manusia Bugis-Makassar sebagai landasan perencanaan dan perancangan. Adapun pertimbangan pemilihan konsep transformasi tersebut ke dalam disain bangunan, karena kedudukan bangunan itu sendiri berada di kota Ujung Pandang. Dimana mayoritas masyarakatnya adalah suku Bugis-Makassar. Selain itu, untuk mengekspresikan identitas melalui simbol-simbol dan memiliki makna dari berbagai aspek yang tidak sekedar fungsional tetapi menimbulkan getar-getar budaya *(cultural resonances)* yang menyiratkan kesinambungan dengan keadiluhungan warisan masa silam.

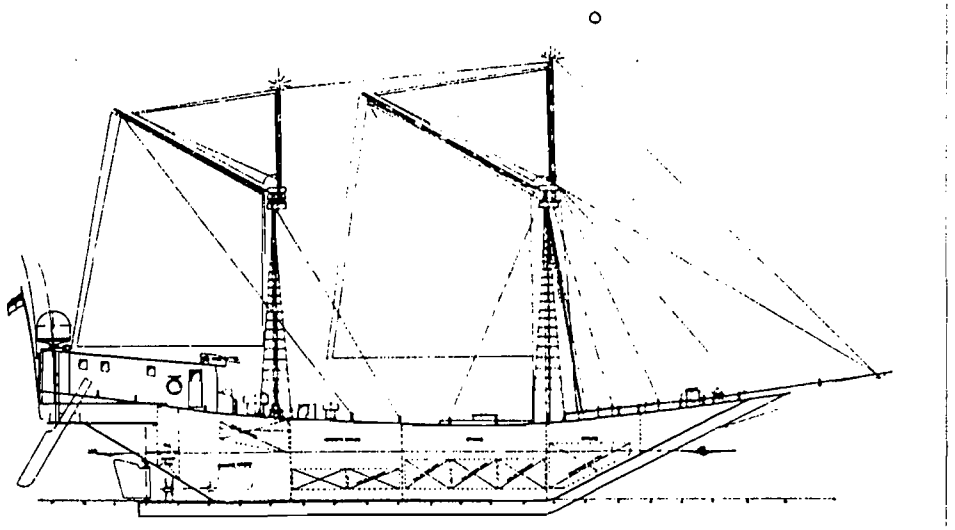
Selain alasan di atas, pemilihan konsep paduan antara unsur modern dan tradisional tersebut untuk memperkuat penampilan bangunan sebagai *landmark* kota. Dengan menjadi *landmark* kota, maka diharapkan masyarakat dapat merasa memilikinya dan menjadikannya sebagai suatu kebanggaan.

Unsur modern yang ingin ditonjolkan adalah dalam kaitannya paduan *hi-tech* dari segi disain serta mentransformasikannya melalui simbol-simbol kejayaan manusia Bugis-Makassar pada masa lampau, sebagai warisan leluhur. Semangat bahari suku Bugis-Makassar akan ditampilkan melalui transformasi metafora melalui perahu phinisi sebagai ekspresi jati diri dari manusia pelaut.



Gambar III.23 : Denah Perahu Phinisi

Sumber : Pius Caro, Phinisi Nusantara



Gambar III.24 : Tampak Perahu Phinisi

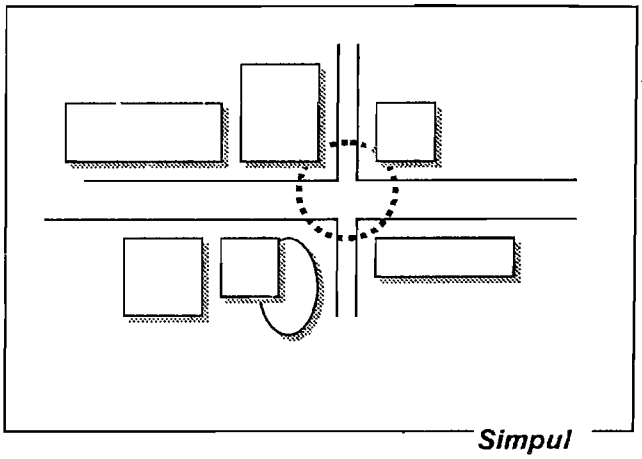
Sumber : Pius Caro, Phinisi Nusantara

5. Landmark Sebagai Nilai Tambah Terhadap Kwalitas Bangunan

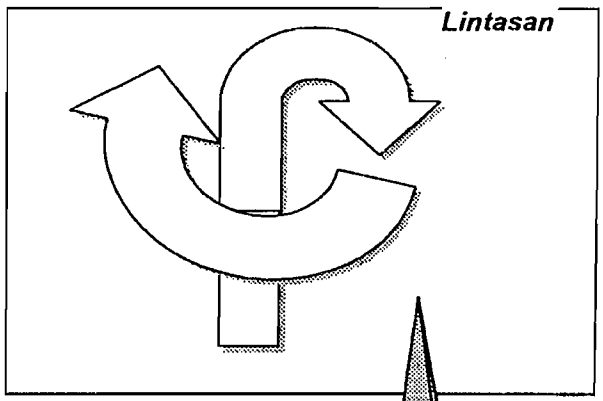
Landmark dapat diartikan sebagai suatu ciri lingkungan atau penanda untuk memperjelas *(legibility)* suatu area atau kawasan. Kejelasan adalah penting pada dua tingkat, yaitu: *bentuk fisik dan pola kegiatan.* Tempat-tempat dapat dibaca pada salah satu tingkat secara terpisah. Contohnya, adalah mungkin untuk mengembangkan suatu arti yang jelas dari bentuk fisik suatu tempat, mungkin menikmatinya hanya pada suatu tingkat estetik. Sama halnya, pola-pola tata guna dapat dipahami tanpa banyak persoalan dengan bentuk. Kecuali untuk menggunakan suatu potensi tempat sampai sepenuhnya, kesadaran akan bentuk fisik dan pola penggunaan harus melengkapi satu sama lain. Ini khususnya penting bagi orang luar, yang perlu memahami tempat tersebut dengan cepat.

Kevin Linch telah menyarankan beberapa ciri fisik tertentu yang memainkan peran kunci pada gambaran terhadap suatu kawasan. Menurutnya, ciri tersebut dikelompokkan menjadi lima elemen kunci, yaitu: *simpul, tepi, lintasan, distrik, dan landmark.*

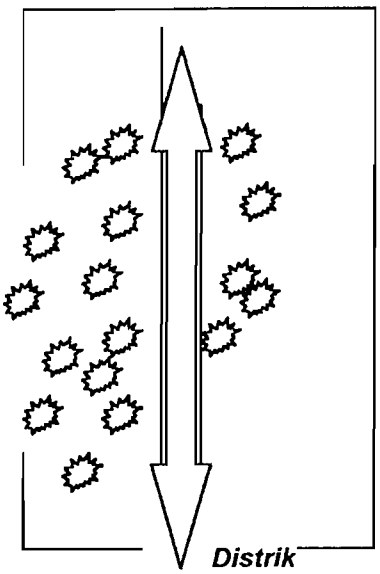
Seperti yang telah diuraikan pada bab pendahuluan, bahwa pelabuhan Makassar adalah pelabuhan pintu gerbang (gateway port) untuk Bagian Timur Kawasan Timur Indonesia (BTKI) serta ditetapkan pelabuhan kelas utama. Keuntungan tersebut akan diangkat sebagai latar belakang untuk memberikan nilai tambah pada bangunan TPKL sebagai sebuah Landmark. Selain itu, lokasi dari site terpilih TPKL Soekarno Hatta terhadap kota Ujung Pandang akan dianalisa lebih lanjut untuk mendapatkan kriteria-kriteria yang mendukung terhadap potensi dari penampilan bangunan sebagai sebuah landmark kota.



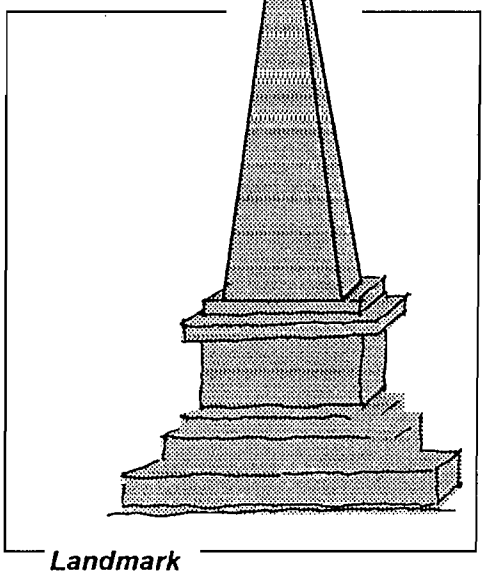
Simpul



Lintasan



Distrik



Landmark

Gambar III.25 : Ciri fisik sebagai gambaran terhadap suatu kawasan

BAB IV

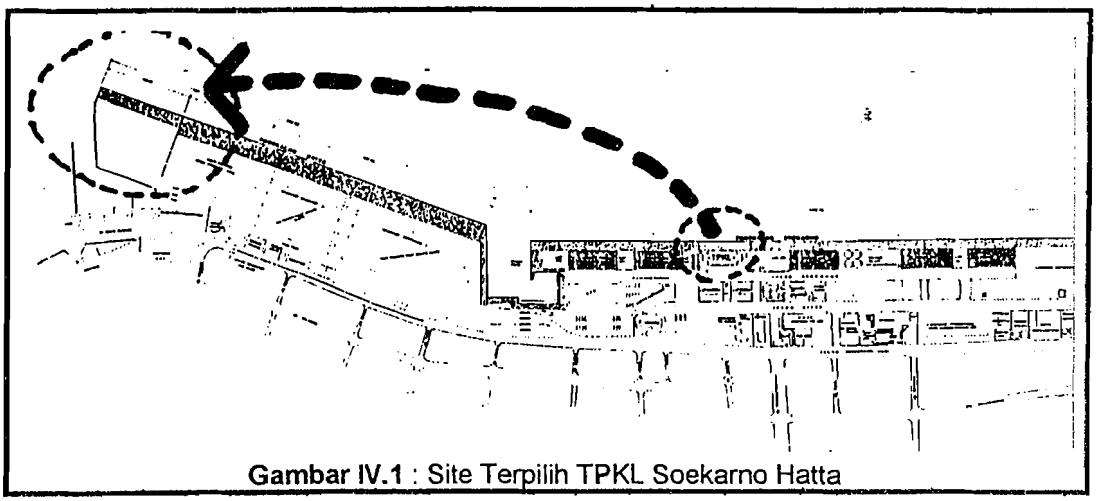
TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

BAB IV
TPKL SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

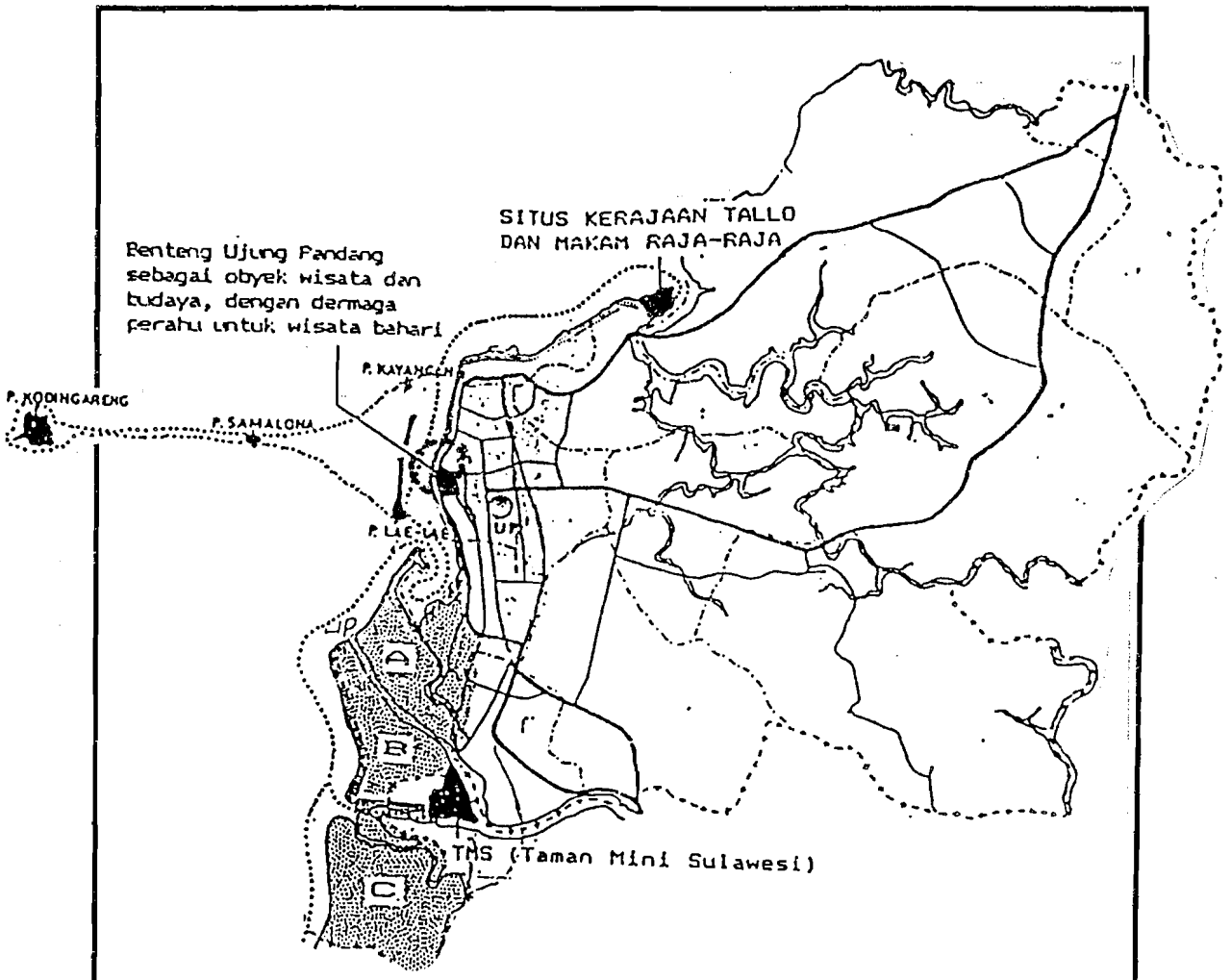
A. LOKASI DAN SITE TERPILIH

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

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



Gambar IV.1 : Site Terpilih TPKL Soekarno Hatta



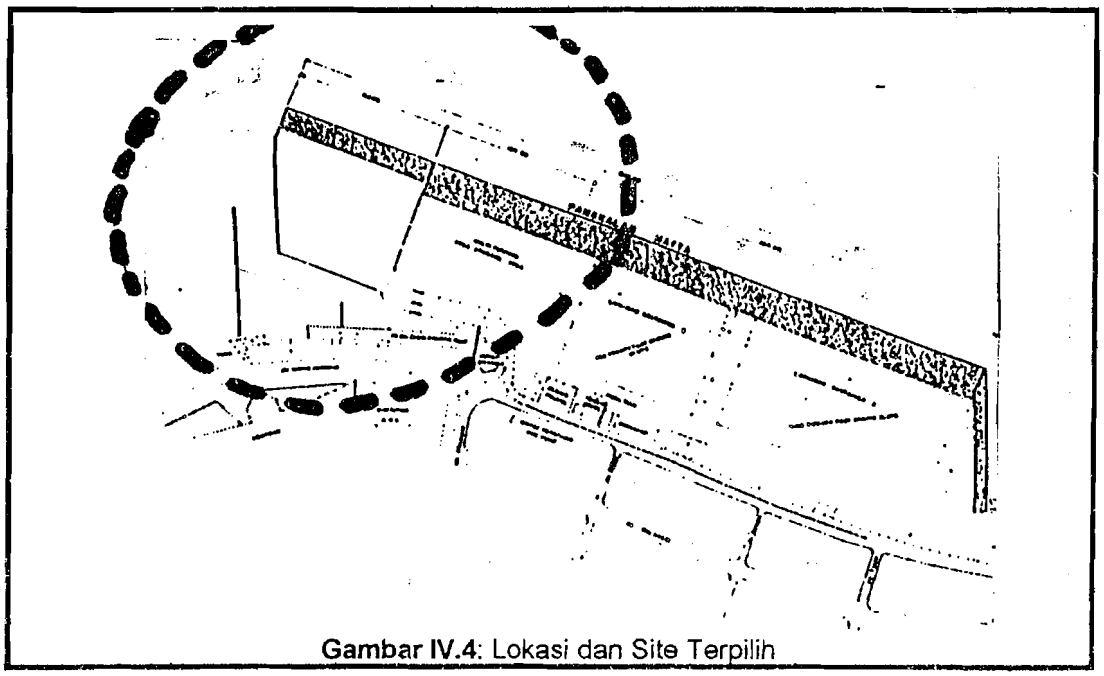
Gambar IV.2 : Peta Kawasan Sekitar Lokasi Terpilih TPKL

Sumber : Dinas Pariwisata Kotamadya Ujung Pandang



Gambar IV.3 : Pelabuhan Makassar dan Kota Ujung Pandang

Doc : duce



Gambar IV.4: Lokasi dan Site Terpilih

Sumber : PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

B. POLA SIRKULASI PELAKU DALAM PROSESSING KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

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

- **Penataan alur gerak**

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

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

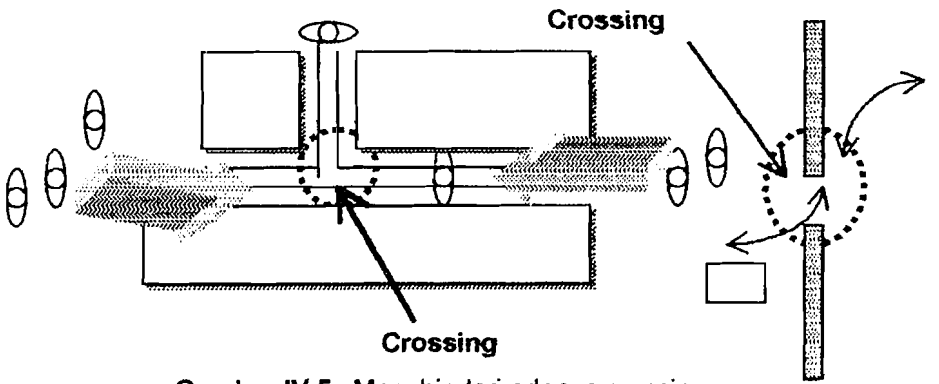
- **Bentuk ruang dan sirkulasi**

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

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

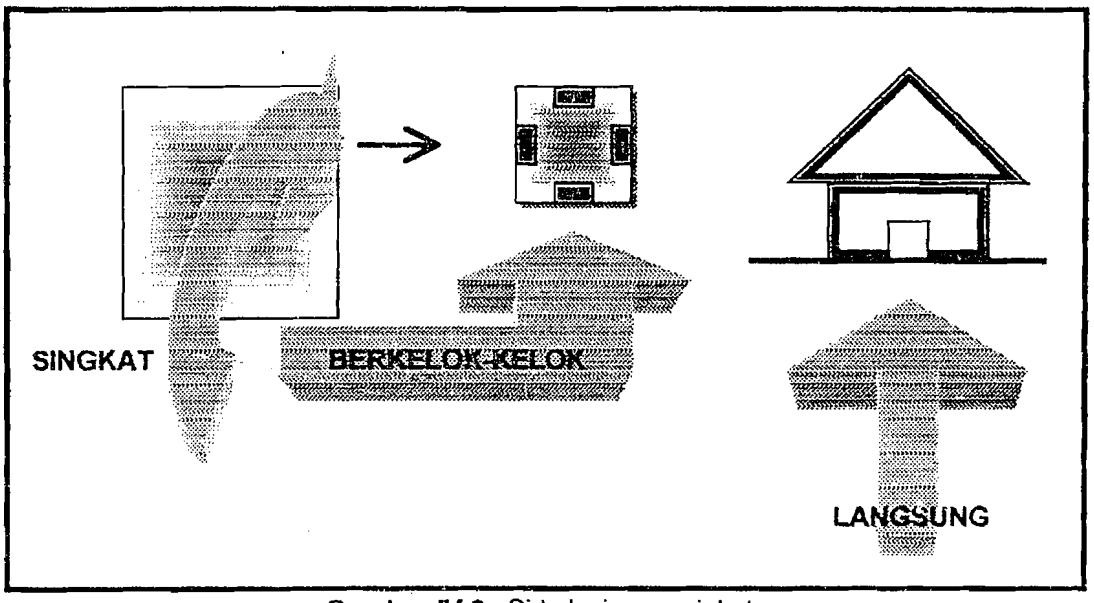
Agar sirkulasi dapat berjalan dengan baik (baca: memberikan kemudahan aksesibilitas), maka hal-hal yang harus diperhatikan adalah:

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



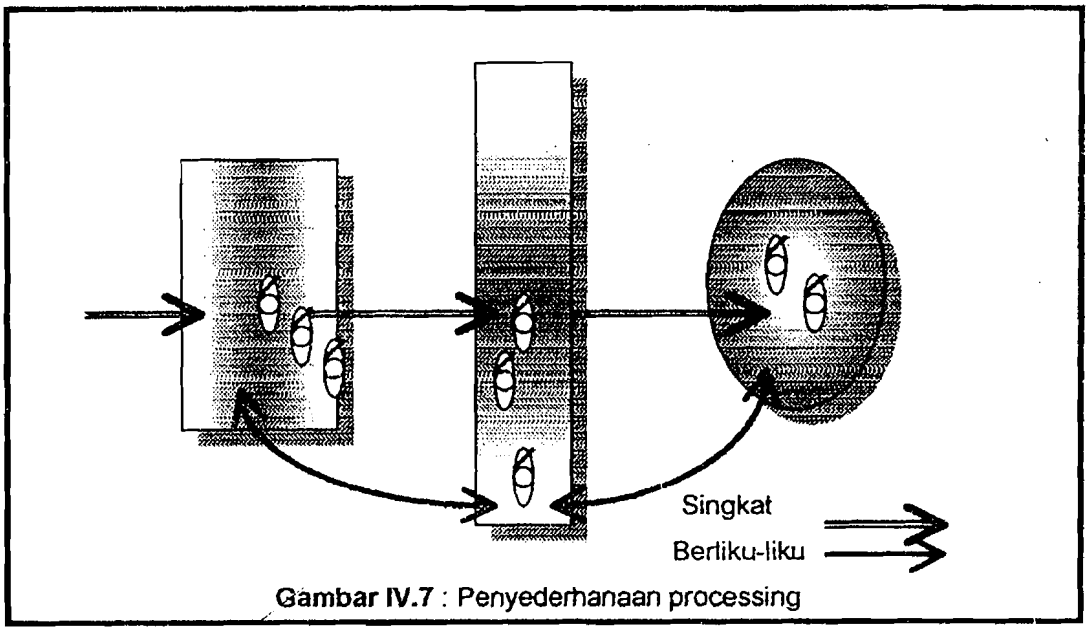
Gambar IV.5 : Menghindari adanya crossing

- Singkat tanpa mengalami hambatan.



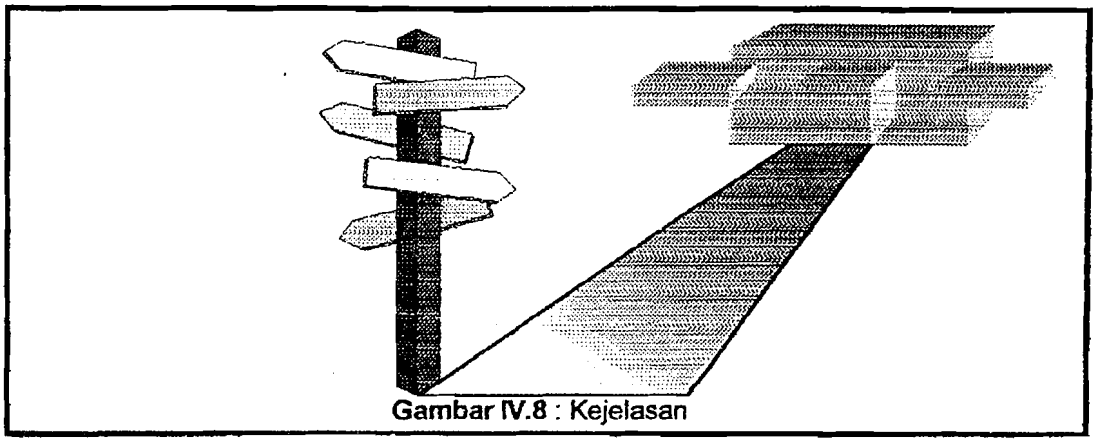
Gambar IV.6 : Sirkulasi yang sigkat

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



Gambar IV.7 : Penyederhanaan processing

- Informasi yang jelas dalam pemberian arah yang harus dituju.



Gambar IV.8 : Kejelasan

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

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

1. Jenis Sirkulasi

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

Secara umum kegiatan pelayanan di dalam TPKL dikelompokkan sebagai berikut :

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

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

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

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

2. Sirkulasi Ruang Dalam dan Ruang Luar

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

a. Sirkulasi Ruang Dalam

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

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

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

Pada TPKL, hal-hal yang harus dipertimbangkan diantaranya :

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

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

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

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

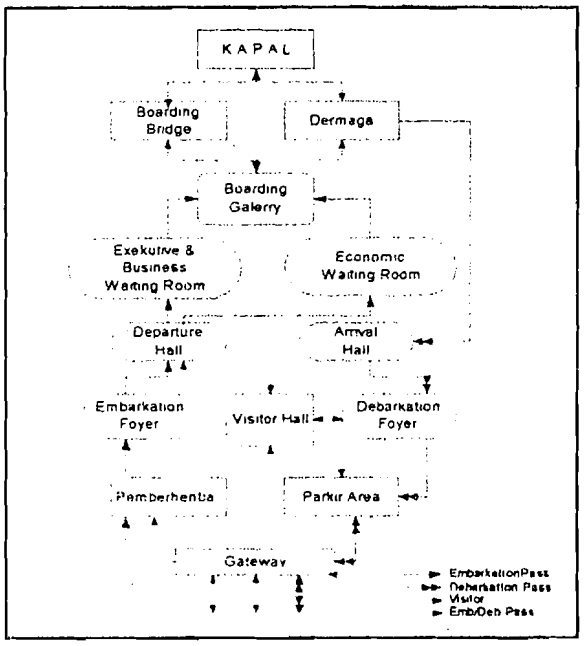
◊ *Variabel penumpang*, persyaratan *processing* membentuk jalur sirkulasi sebagai lintasan dan simpul interaksi (berhadapan dengan petugas).

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

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

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

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



Sumber : Pemikiran

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

1) Sirkulasi Penumpang

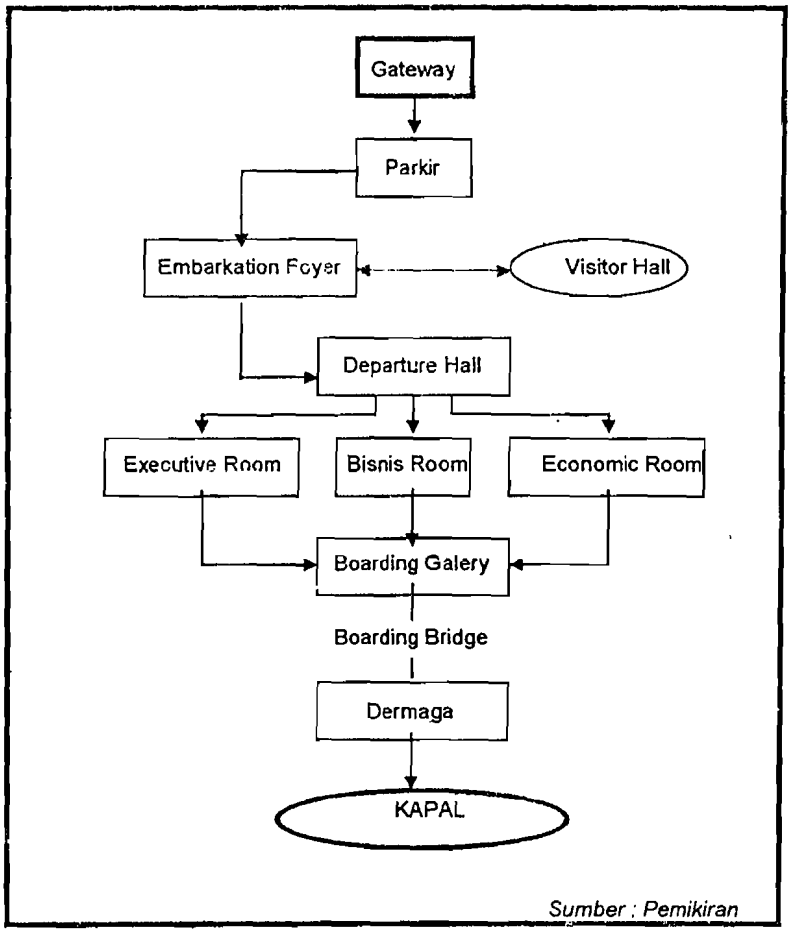
Sirkulasi penumpang pada TPKL Soekarno Hatta dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) jenis pola sirkulasi. Pola sirkulasi tersebut terbentuk karena adanya perbedaan karakter dari aktifitas diantara jenis penumpang. Sebagai pelabuhan internasional, pola sirkulasi di dalam TPKL Soekarno Hatta harus dapat memberikan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

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

a) Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

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

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

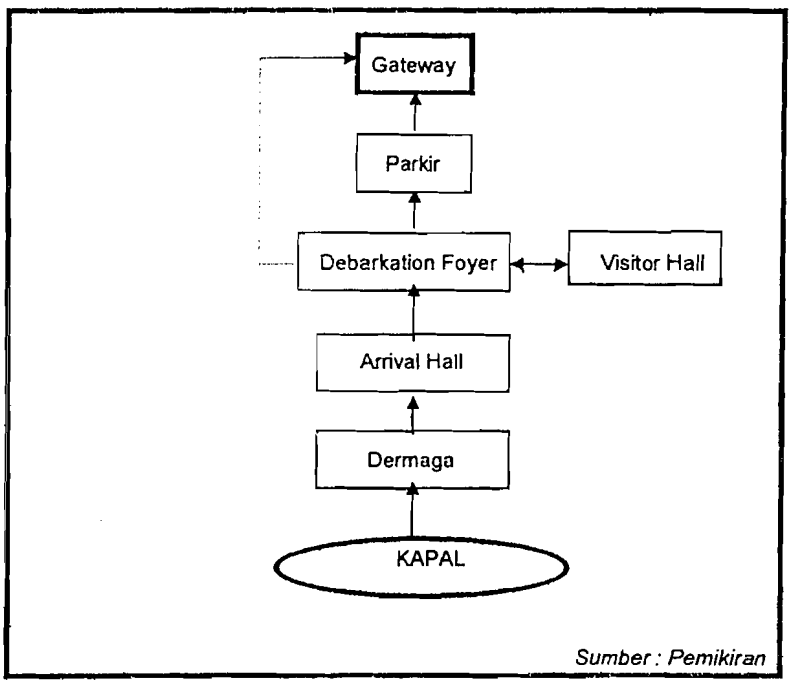


Skema IV.2 : Pola Sirkulasi Penumpang Embarkasi

b) Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi

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

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



Skema IV.3 : Pola Sirkulasi Penumpang Debarkasi

2) Sirkulasi Barang

- Bagasi bawaan (baggage)

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

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

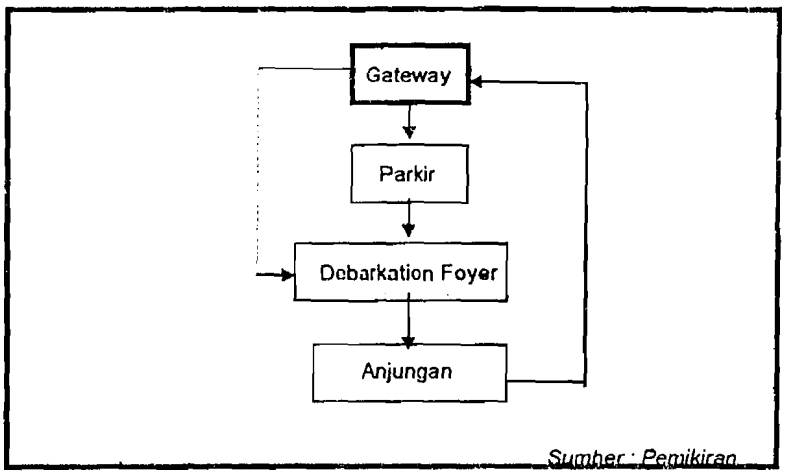
- Bagasi lebih (over baggage)

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

3) Pola Sirkulasi Pengantar dan Penjemput

a) Pola Sirkulasi Pengantar

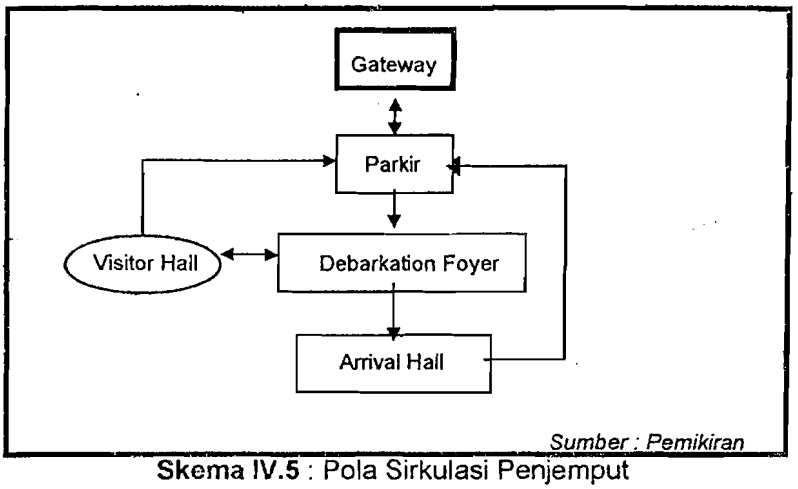
Pola sirkulasi pengantar terbentuk mengikuti pola aktifitas penumpang embarkasi, karena pengantar dengan yang diantar (penumpang embarkasi) memiliki pola sirkulasi yang sama sampai pada batas tertentu yaitu saat penumpang masuk ke ruang embarkasi.



Skema IV.4 : Pola Sirkulasi Pengantar

b) Pola Sirkulasi Penjemput

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

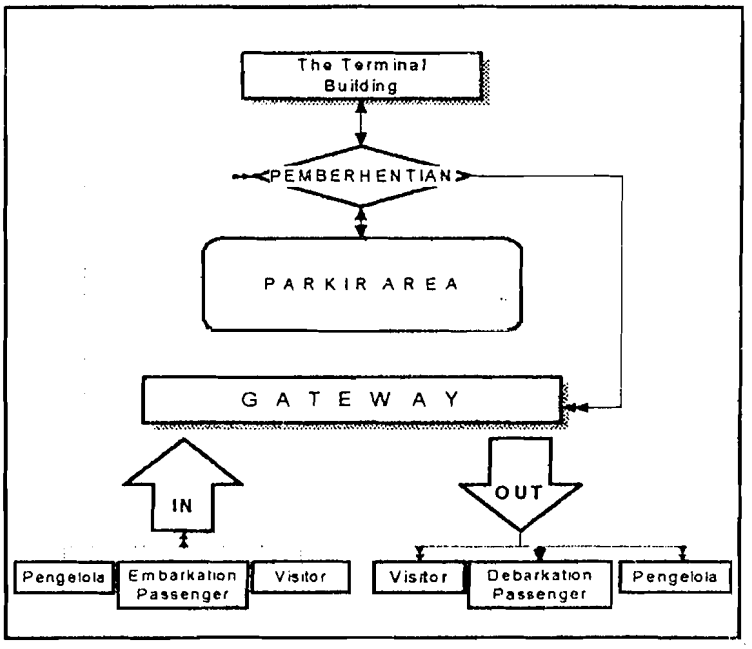


Sumber : Pemikiran

Skema IV.5 : Pola Sirkulasi Penjemput

b. Sirkulasi Ruang Luar

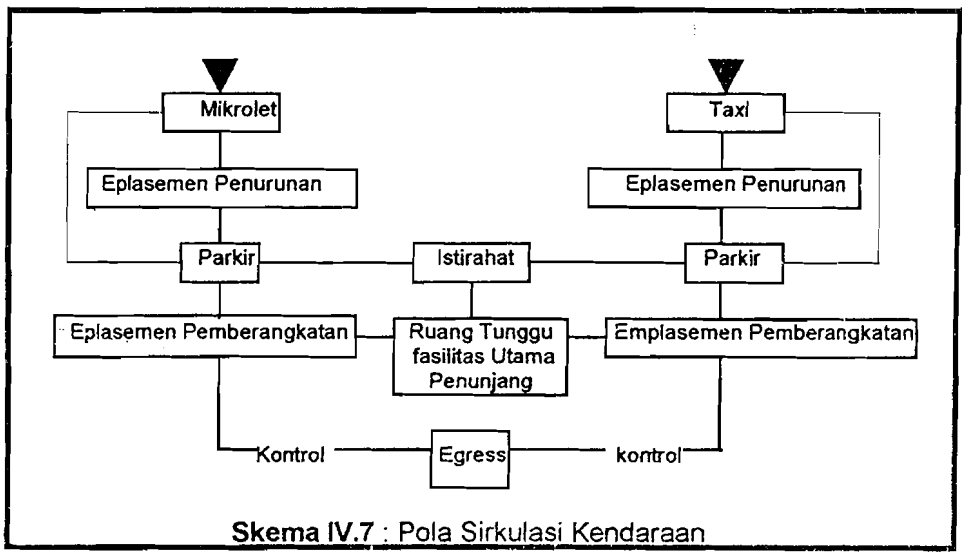
- Penataan sirkulasi kendaraan dalam pencapaian ke bangunan.
- Arus sirkulasi keluar dan masuk ke dalam area parkir yang teratur.
- Pemisahan sirkulasi berdasarkan karakter kendaraan.



Sumber : Pemikiran

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

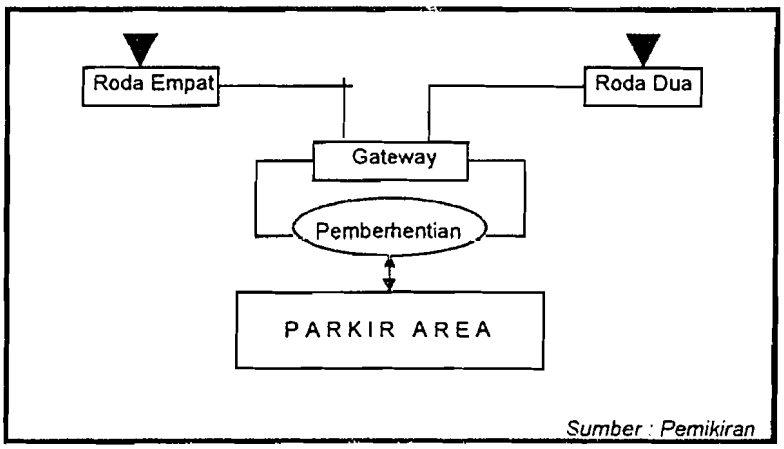
1) Sirkulasi Kendaraan Umum



Skema IV.7 : Pola Sirkulasi Kendaraan

Sumber : Pemikiran

2) Sirkulasi Kendaraan Pribadi



Skema IV.8 : Pola Sirkulasi Kendaraan Pribadi

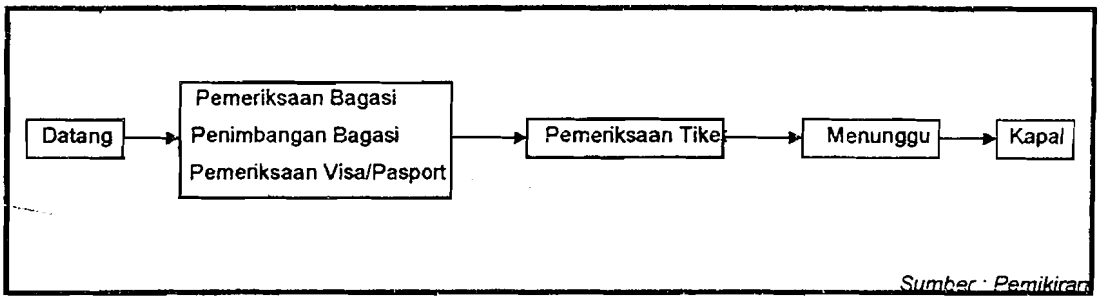
3. Karakter Aktifitas Pelaku

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

a. Penumpang

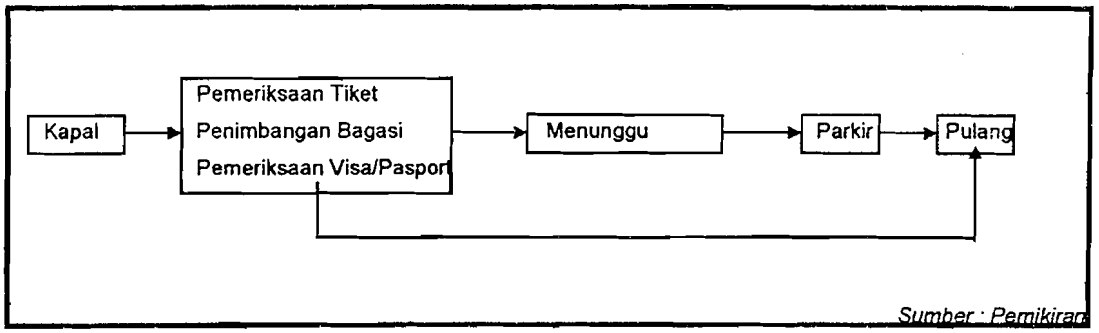
Sesuai dengan kepentingannya penumpang dibedakan, sbb :

1) Penumpang Embarkasi



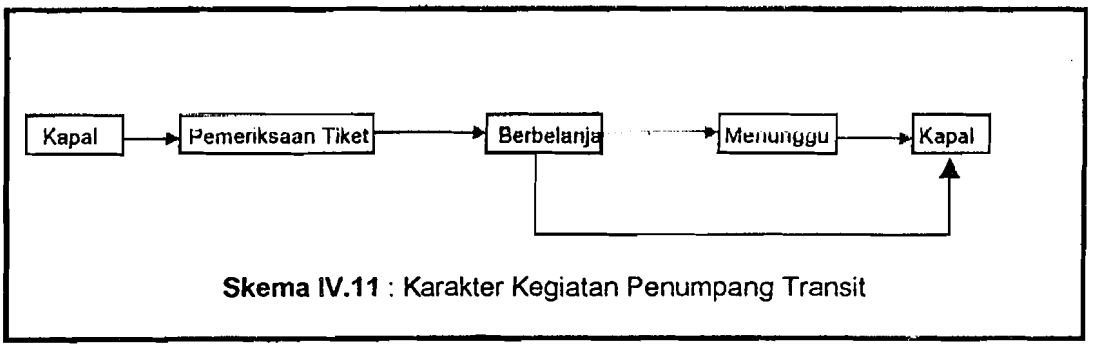
Skema IV.9 : Karakter kegiatan Penumpang Embarkasi

2) Penumpang Debarkasi



Skema IV.10 : Karakter kegiatan Penumpang Debarkasi

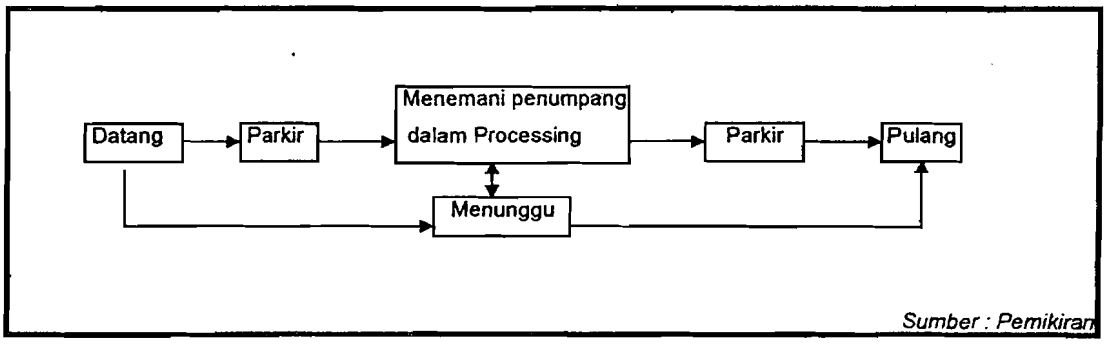
3) Penumpang Transit



Skema IV.11 : Karakter Kegiatan Penumpang Transit

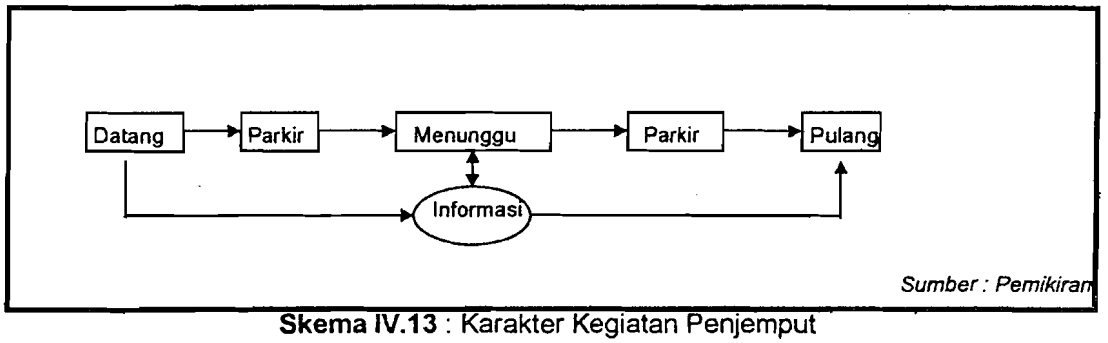
Sumber : Pemikiran

b. Pengantar



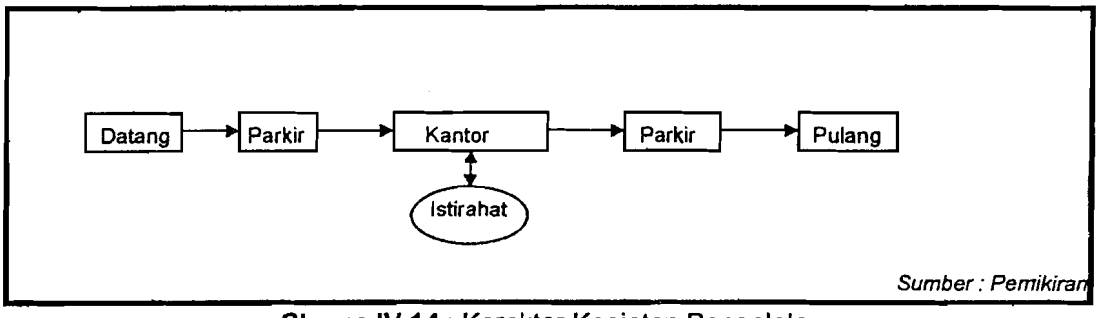
Skema IV.12 : Karakter Kegiatan Pengantar

c. Penjemput



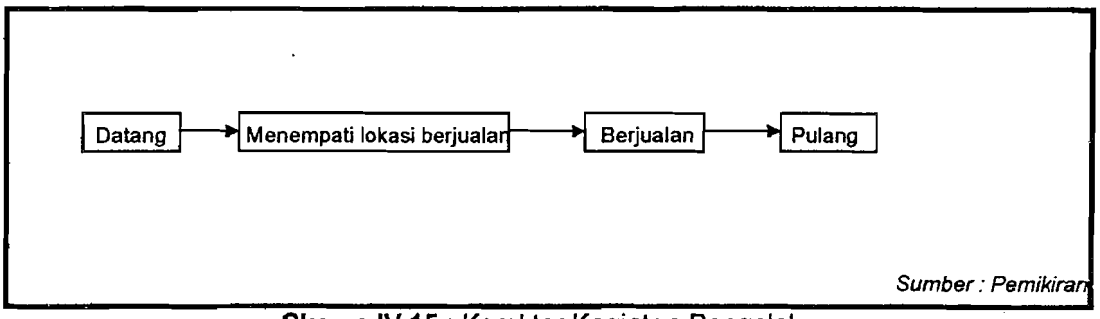
Skema IV.13 : Karakter Kegiatan Penjemput

d. Pengelola



Skema IV.14 : Karakter Kegiatan Pengelola

e. Pedagang Kaki Lima



Skema IV.15 : Karakter Kegiatan Pengelola

C. KEBUTUHAN RUANG SEBAGAI WADAH KEGIATAN EMBARKASI DAN DEBARKASI

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

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

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

---

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

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

Ruang Bersebelahan

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

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

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

Ruang Saling Berkaitan

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

Jenis ruang yang saling berkaitan diantaranya :

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

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

1. Kebutuhan Ruang Dalam

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

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

2. Kebutuhan Ruang Luar

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

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

3. Kebutuhan Fasilitas Pada TPKL

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

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

a. Fasilitas Utama, *terdir dari :*

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

b. Fasilitas Penunjang, *terdiri dari* :

- Area Parkir

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

4. Daya Tampung Fasilitas Utama dan Fasilitas Penunjang

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

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

Sumber: PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV

Tabel IV.1. Proyeksi Arus Penumpang Sampai Tahun 2018

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

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

1. Kelompok Pelayanan Umum

Jumlah proyeksi penumpang tahun 2003, sebagai berikut :

- *Penumpang Embarkasi* berjumlah 705.070 Orang.

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

- *Penumpang Debarkasi* berjumlah 580.571 Orang.

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

a. Ruang Embarkasi

Kelas I

Asumsi = 10 %

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

Kelas II

Asumsi = 15 %

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

Kelas III

Asumsi = 20 %

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

Kelas IV

Asumsi = 25 %

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

Kelas Ekonomi

Asumsi = 30 %

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

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

Kebutuhan ruang dengan standart 1,35 m² / Orang :

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

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

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

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

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

Jumlah total = 2.578,095 m²

b. Ruang Debarkasi

Asumsi = Daya tampung 40 % dari penumpang debarkasi

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

Standart = 1,35 m² / Org

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

c. Ruang Tunggu Pengantar dan Penjemput

- ***Pengantar***

  Asumsi = Jumlah pengantar 40 % dari jumlah penumpang emb.

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

  Standart = 0,80 m² / Org

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

- ***Penjemput***

  Asumsi = Jumlah penjemput 20 % dari jumlah penumpang debarkasi.

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

  Standart = 0,80 m² / Org

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

d. Ruang Antri Loket

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

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

Standart = 0,8 m² / Org

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

e. Hall Embarkasi dan Debarkasi

- ***Hall Embarkasi***

  Asumsi = Daya tampung 50 % dari jumlah penumpang embarkasi

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

Standart = 1,1 m² / Org

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

- ***Hall Debarkasi***

Asumsi = Daya tampung 50 % dari jumlah penumpang debarkasi

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

Standart = 1,2 m² / Org

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

f. Ruang Pengelola

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

2. Fasilitas Penunjang

a. Restaurant

Asumsi = Daya tampung 10 % dari jumlah penumpang

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

Standart = 1,5 m² / Org

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

b. Cafetaria/Bar

Asumsi = Daya tampung 5 % dari jumlah penumpang.

= 2.679 x 5 % = 133,95 ≈ 134 Orang

Standart = 1,5 m² / Org

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

c. Ruang Sewa

- ***Toko / Kios***

Asumsi = Daya tampung 1 unit = 10 Orang

Pengunjung = 5 % dari jumlah penumpang

= 2.679 x 5 % = 134 Orang

= 134 : 10 = 13,4 ≈ 13 unit

Standart = 9 m² / Org

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

- ***Kantor***

Asumsi = Disediakan 8 Unit

Standart = 100 m²/Unit

Besaran = 8 x 100 = ***800 m²***

d. Warpostel

Asumsi = Disediakan 15 box

Standart = 1,2 m² / Org

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

e. Area Parkir

- ***Kendaraan Pribadi***

Asumsi = Penggunaannya 20 % dari jumlah penumpang

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

= Daya tampung 2 - 5 Org / Kdr

= 536 : 5 = 107,2 ≈107 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

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

- ***Kendaraan Taxi***

Asumsi = Penggunaannya 20 % dari jumlah penumpang = 536 Org

= Daya tampung 2 - 5 Org / Kdr

= 536 : 5 = 107 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

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

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

Angkutan tersebut memakai sistem carteran.

Asumsi = Penggunaannya 30 % dari jumlah penumpang

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

= Daya tampung 2- 14 Orang / Kdr

= 804 : 14 = 57 Kendaraan

Standart = 12 m² / Kdr

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

- ***Kendaraan Roda Dua***

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

- ***Bus dan Truk***

  Bus

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

  Asumsi = Masing-masing penggunaannya 10 %

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

  = Daya tampung 20 - 40 Orang / bus

  = 268 : 40 = 7 Kendaraan

  Standart = 42 m²/Kdr

  Besaran = 7 x 42 = ***294 m²***

  Truk Barang

  Asumsi = Kebutuhan 3 Unit

  Standart = 45 m²

  Besaran = 3 x 45 = ***135 m²***

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

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

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

  Asumsi = 10% dari jumlah penumpang debarkasi

  1.210 x 10% =121 Orang

  Standart =1,35 m²/Org

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

- ***Ruang Karantina dan Imigrasi***

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

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

  Standart =1,35m²/Org

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

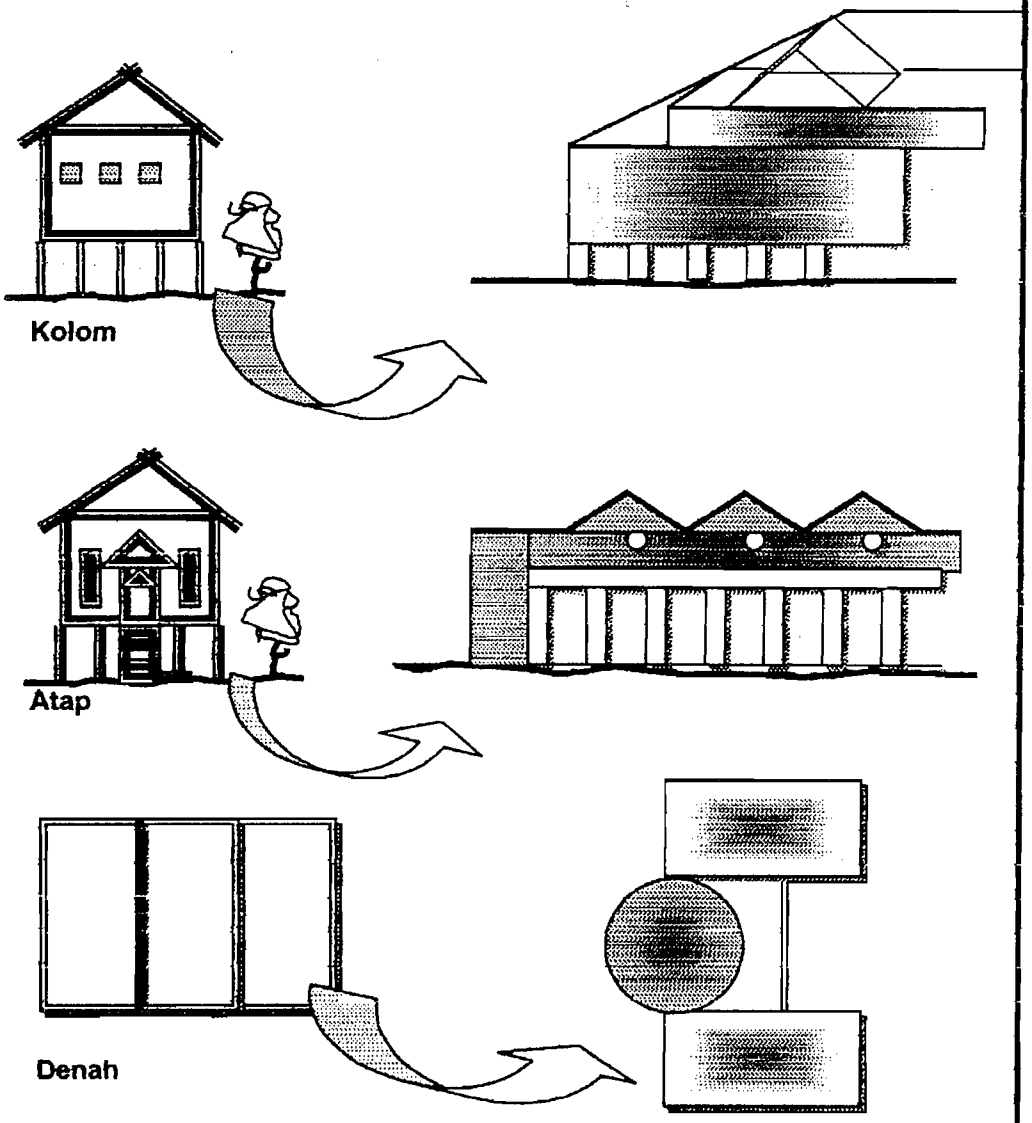
[3] Lihat Prof. Dr. Hamid Abdullah, *Reaktualisasi Etos Budaya Manusia Bugis*, CV.Ramadani, 1990.

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

1. Penerapan Arsitektur Bugis-Makassar sebagai Preseden

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

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

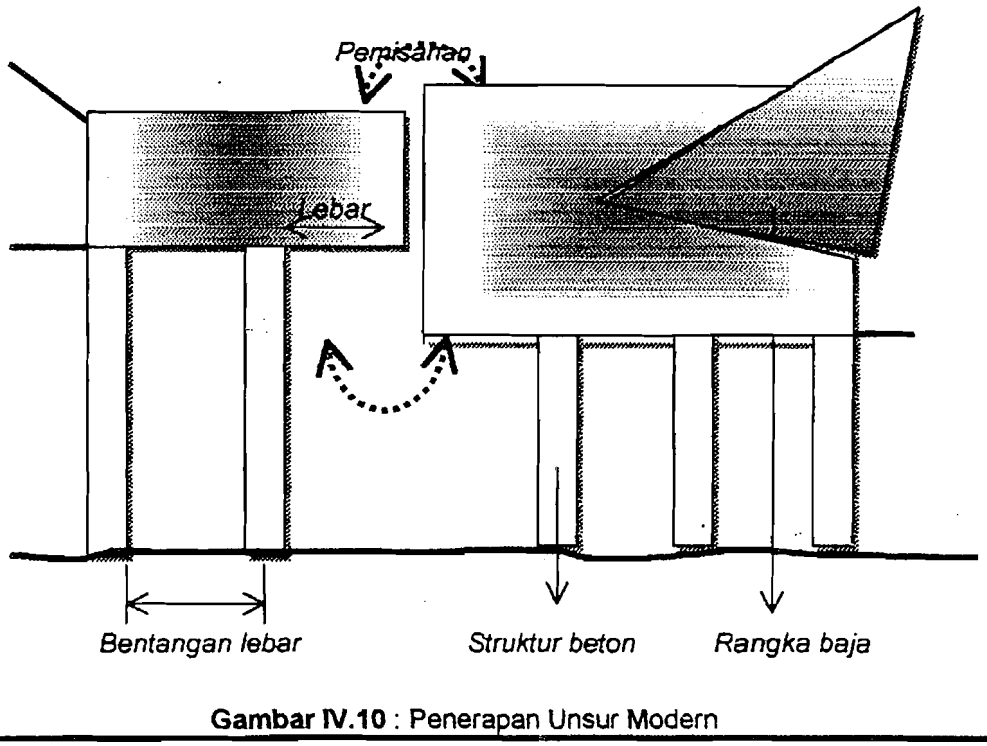


Gambar IV.9 : Penerapan Arsitektur Tradisional

2. Penerapan Arsitektur Modern

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

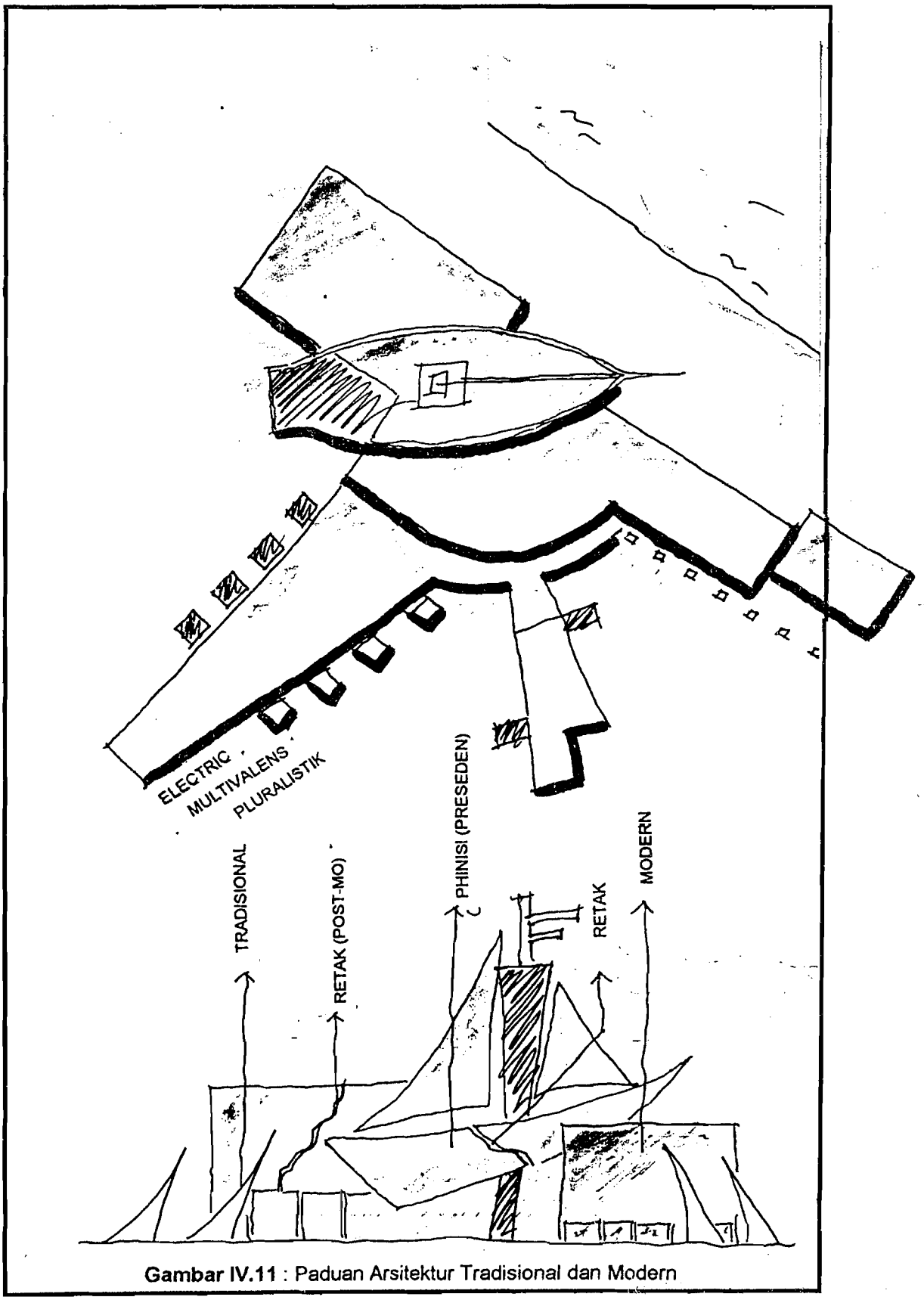
- Pemakaian konstruksi bentang lebar pada bangunan TPKL.
- Pemakaian konstruksi beton bertulang pada atap bangunan utama.
- Serta sistem struktur utama sebagai penyangga bangunan.



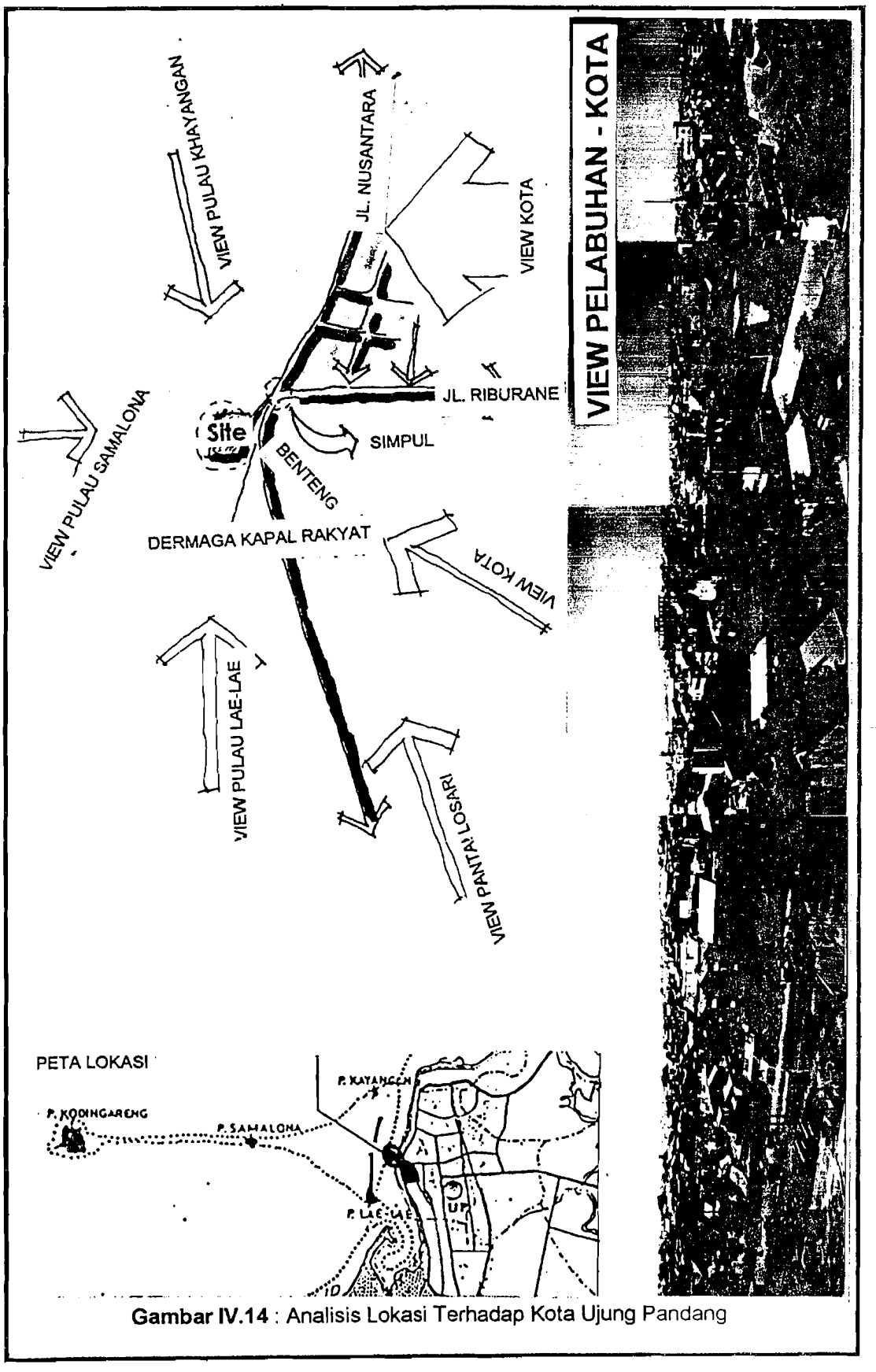
Gambar IV.10 : Penerapan Unsur Modern

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

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



Gambar IV.11 : Paduan Arsitektur Tradisional dan Modern

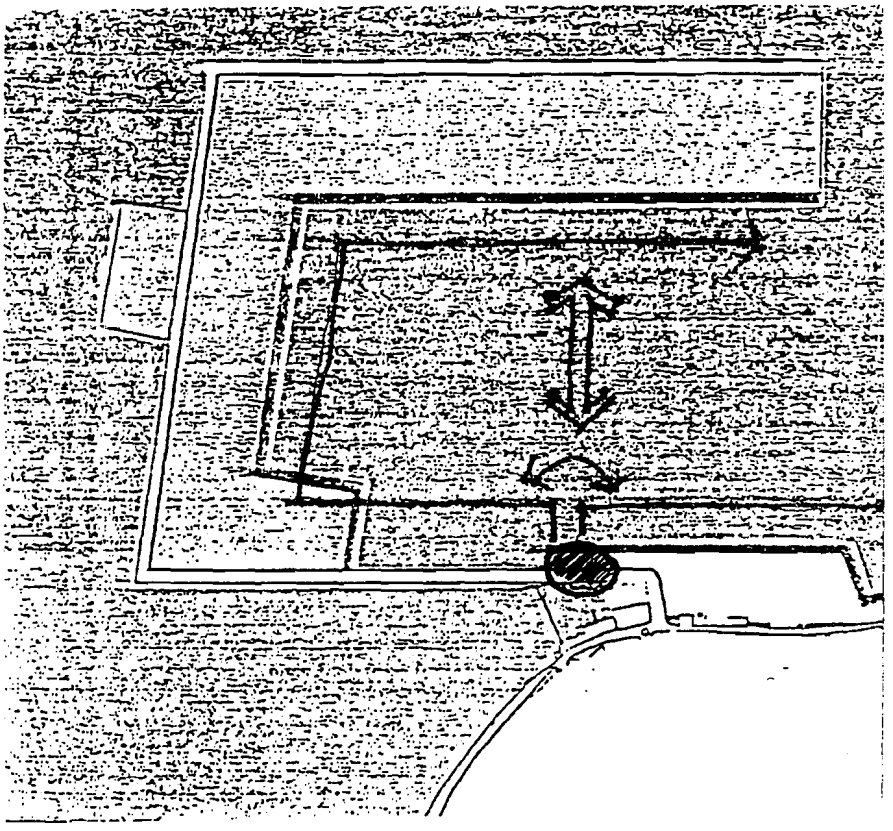


Gambar IV.14 : Analisis Lokasi Terhadap Kota Ujung Pandang

F. POTENSI LOKASI TERHADAP PENGEMBANGAN PELABUHAN MAKASSAR SEBAGAI LANDMARK KAWASAN

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

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

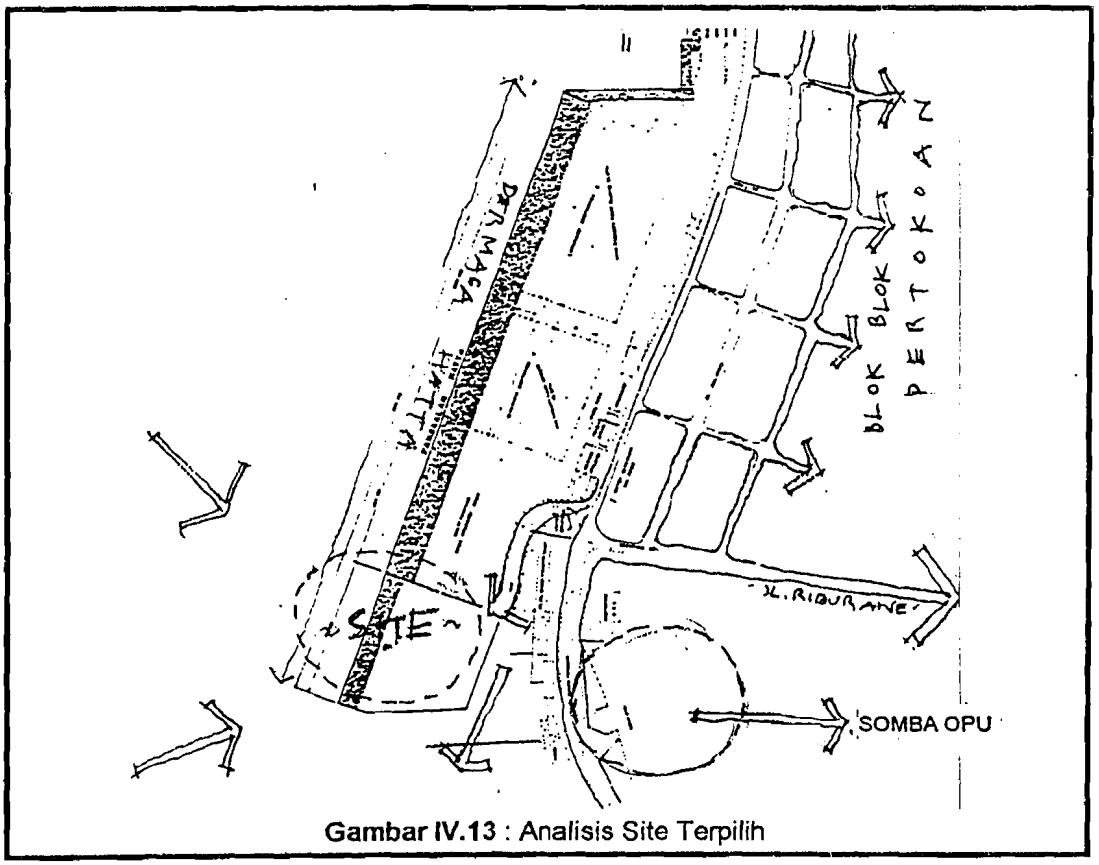


Gambar IV.12 : Arah Pengembangan Pelabuhan Makassar

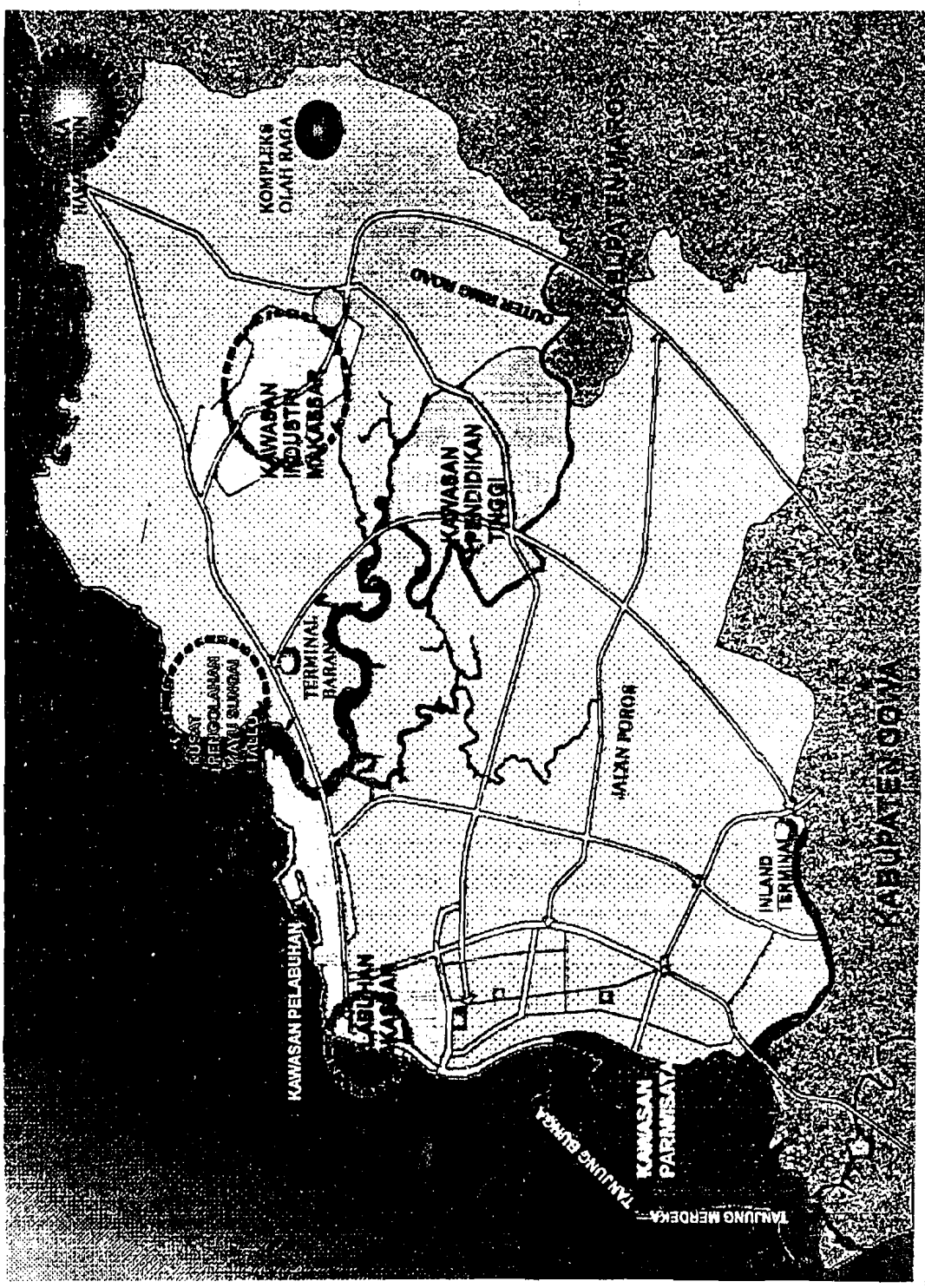
G. POTENSI LOKASI DAN SITE TERHADAP KOTA UJUNG PANDANG SEBAGAI LANDMARK KOTA

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

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



Gambar IV.13 : Analisis Site Terpilih



Gambar IV.15 : Analisis Lokasi Terhadap Kota Ujung Pandang

H. REKOMENDASI

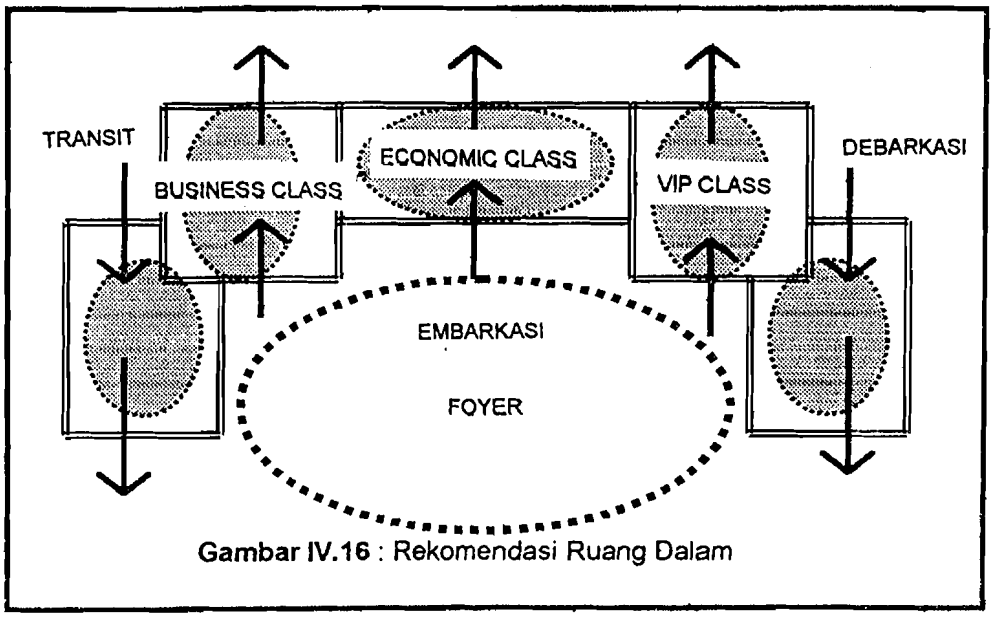
Berbagai analisis permasalahan yang di ungkapkan pada point-point di atas, di coba untuk disimpulkan dan dipecahkan sesuai dengan sasaran dan tujuan (lihat bab I).

1. Rekomendasi Sirkulasi

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

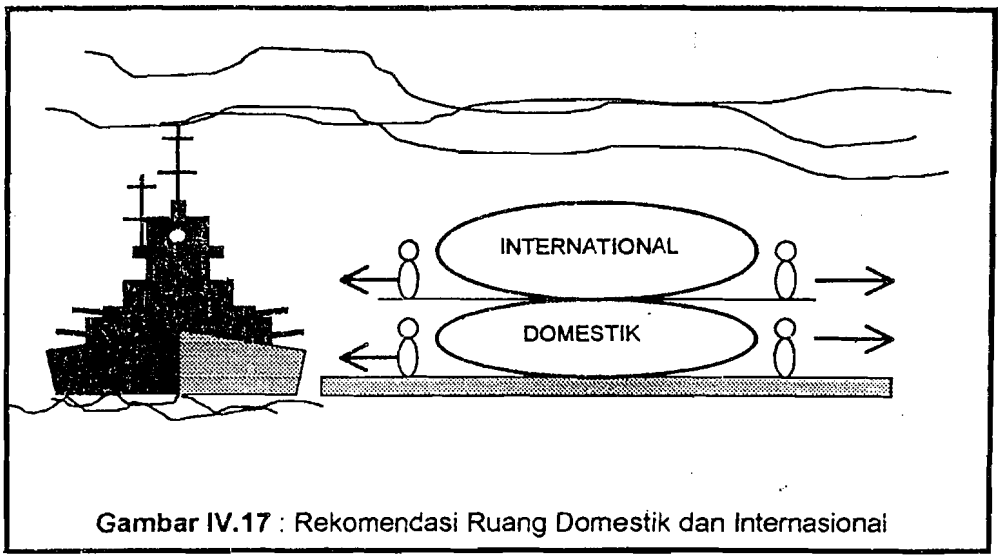
⇒ Agar tidak terjadi kemacetan dan kesemrawutan sebagai akibat adanya crossing antara jenis penumpang (embarkasi, debarkasi, dan transit) yang berada di dalam lingkungan TPKL, maka :

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



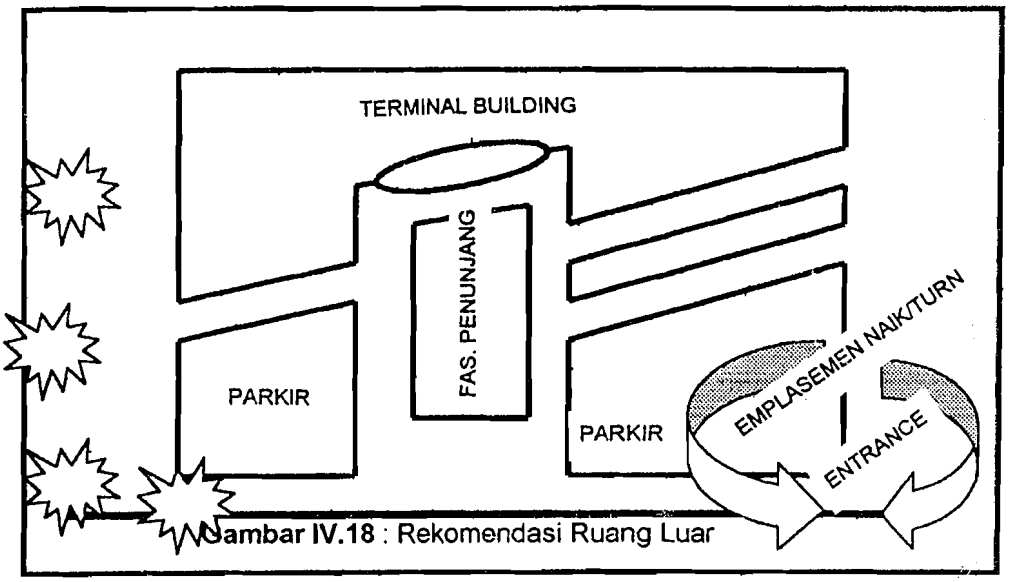
Gambar IV.16 : Rekomendasi Ruang Dalam

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



Gambar IV.17 : Rekomendasi Ruang Domestik dan Internasional

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



Gambar IV.18 : Rekomendasi Ruang Luar

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

2. Rekomendasi Fasilitas Utama dan Penunjang

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

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

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

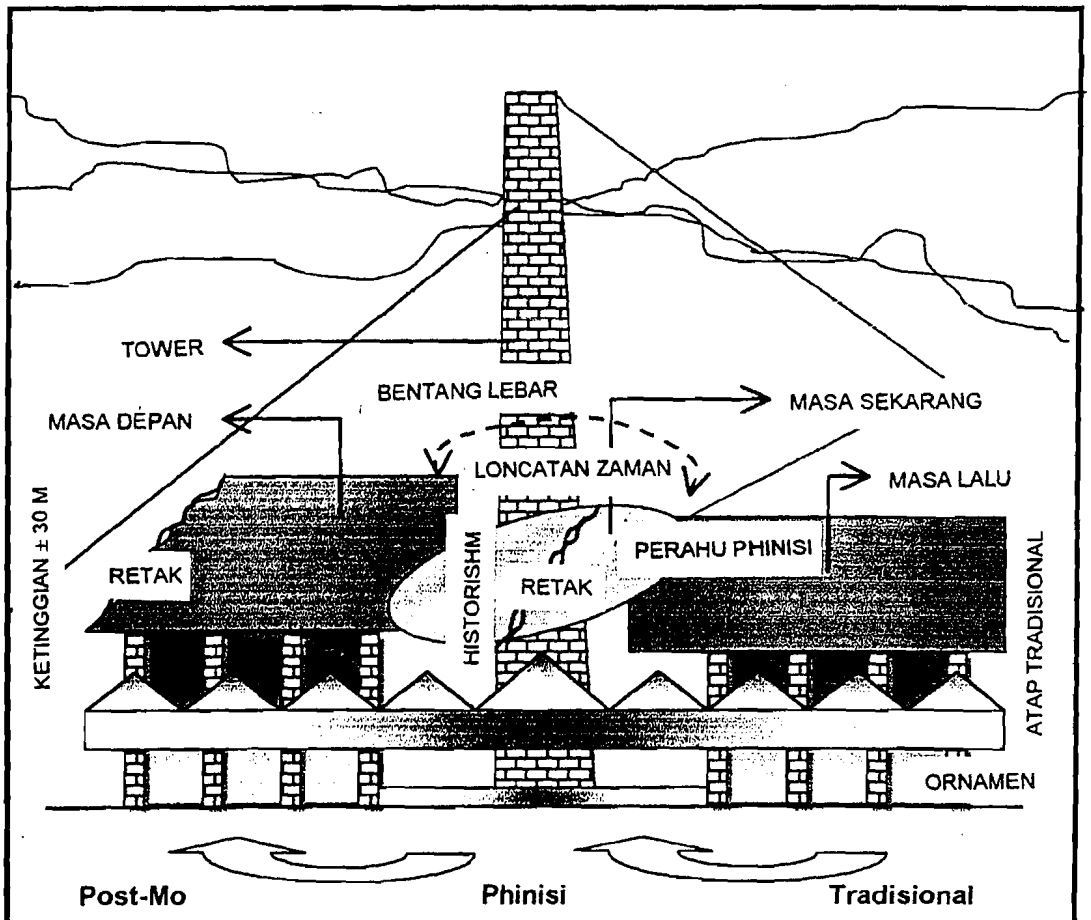
- Keterdekatan (hubungan tidak langsung) antar fasilitas yang berbeda fungsi tetapi memiliki aktifitas yang makro sama (fungsi terkait). Misalnya untuk ruang pengantar dengan ruang embarkasi, sebaiknya harus jelas batas-batas ruang geraknya, tetapi view dari ruang pengantar ke view ruang embarkasi berhubungan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

3. Rekomendasi Penampilan Bangunan

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

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

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



Gambar IV.19 : Rekomendasi Penampilan Bangunan

BAB V

KONSEP DASAR PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

BAB V
KONSEP DASAR
PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

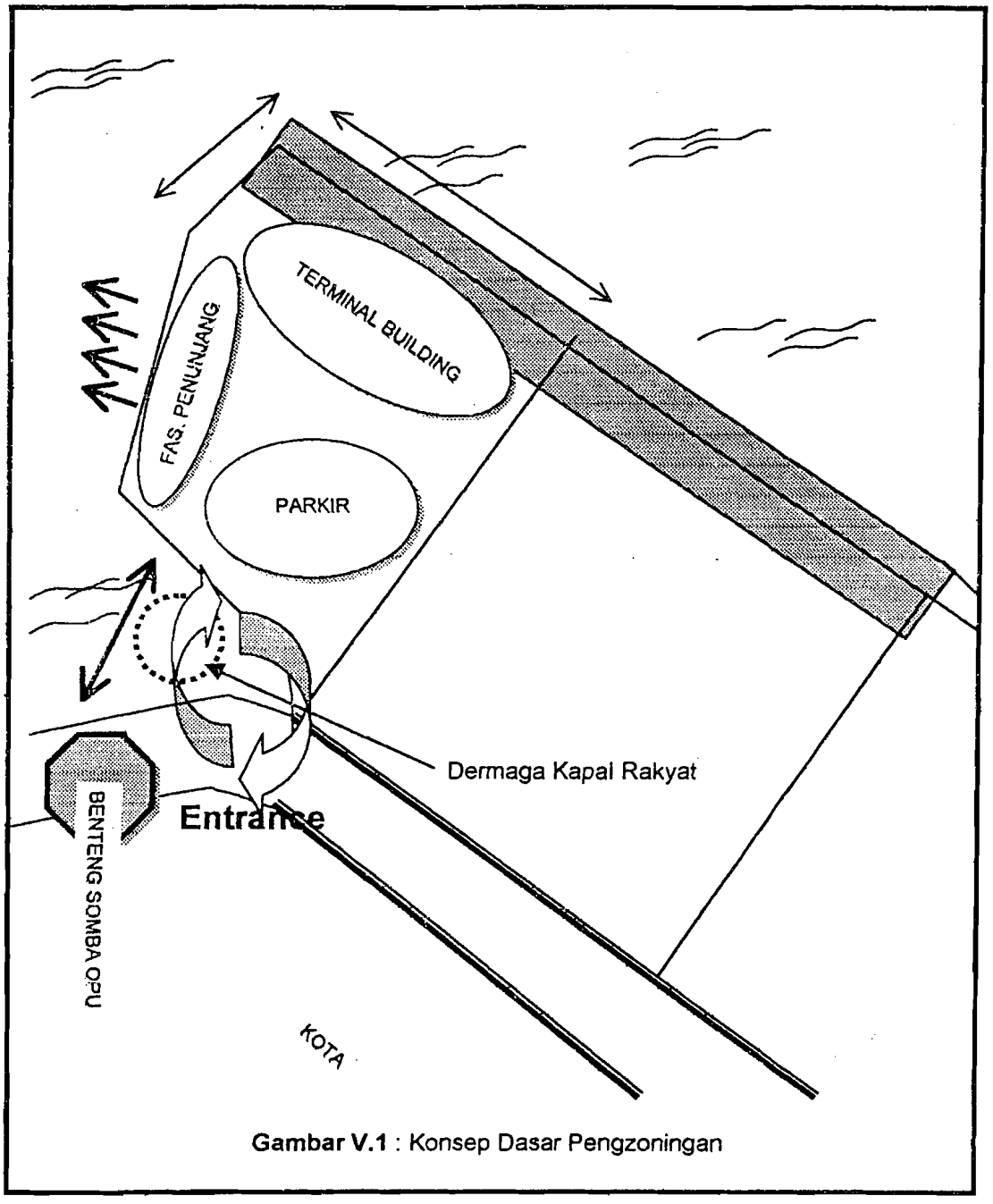
A. KONSEP DASAR PERENCANAAN

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

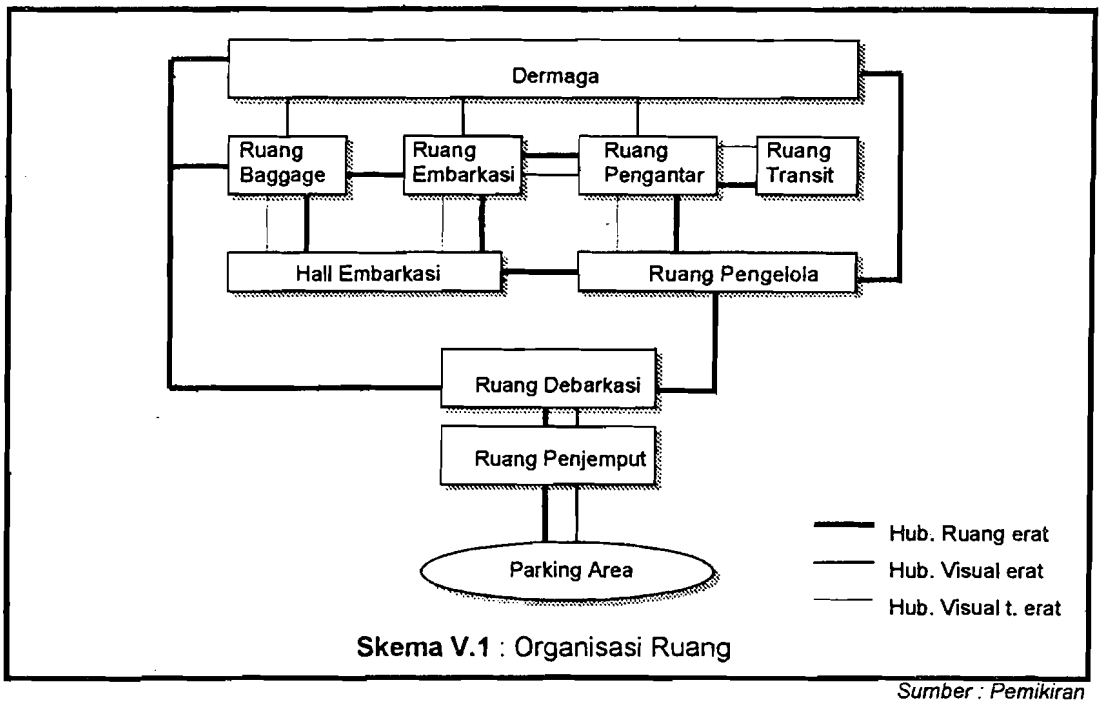
Untuk sirkulasi ruang luar, variabel yang harus diperhitungkan adalah sirkulasi kendaraan. Untuk memberikan kelancaran pada sirkulasi ruang luar ini, maka :

- 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

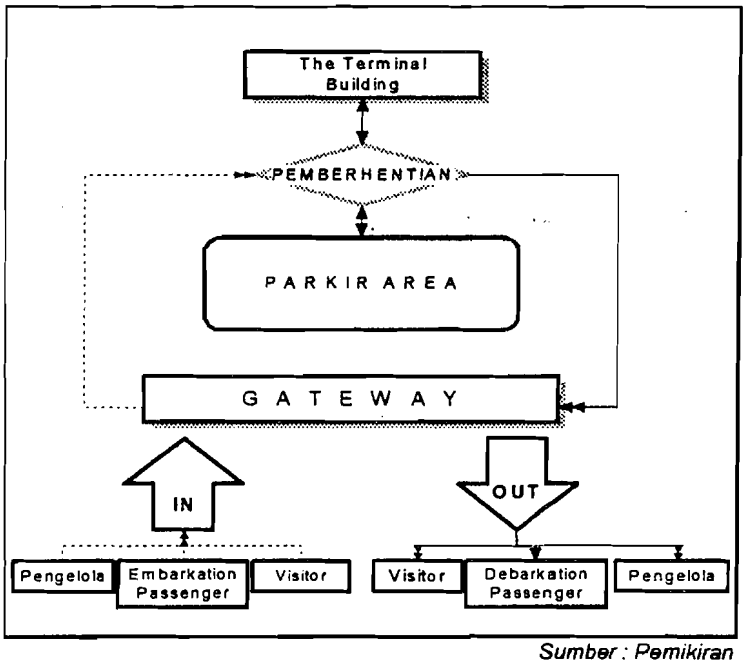
6. Konsep Tata Ruang Luar dan Tata Ruang Dalam

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

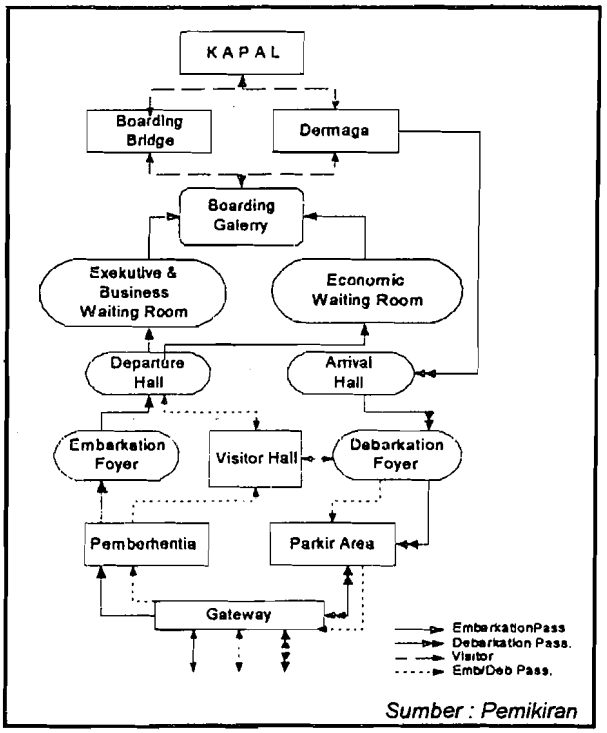
Skema V.2 : Konsep tata 'Ruang Luar' TPKL Soekarno Hatta

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.*

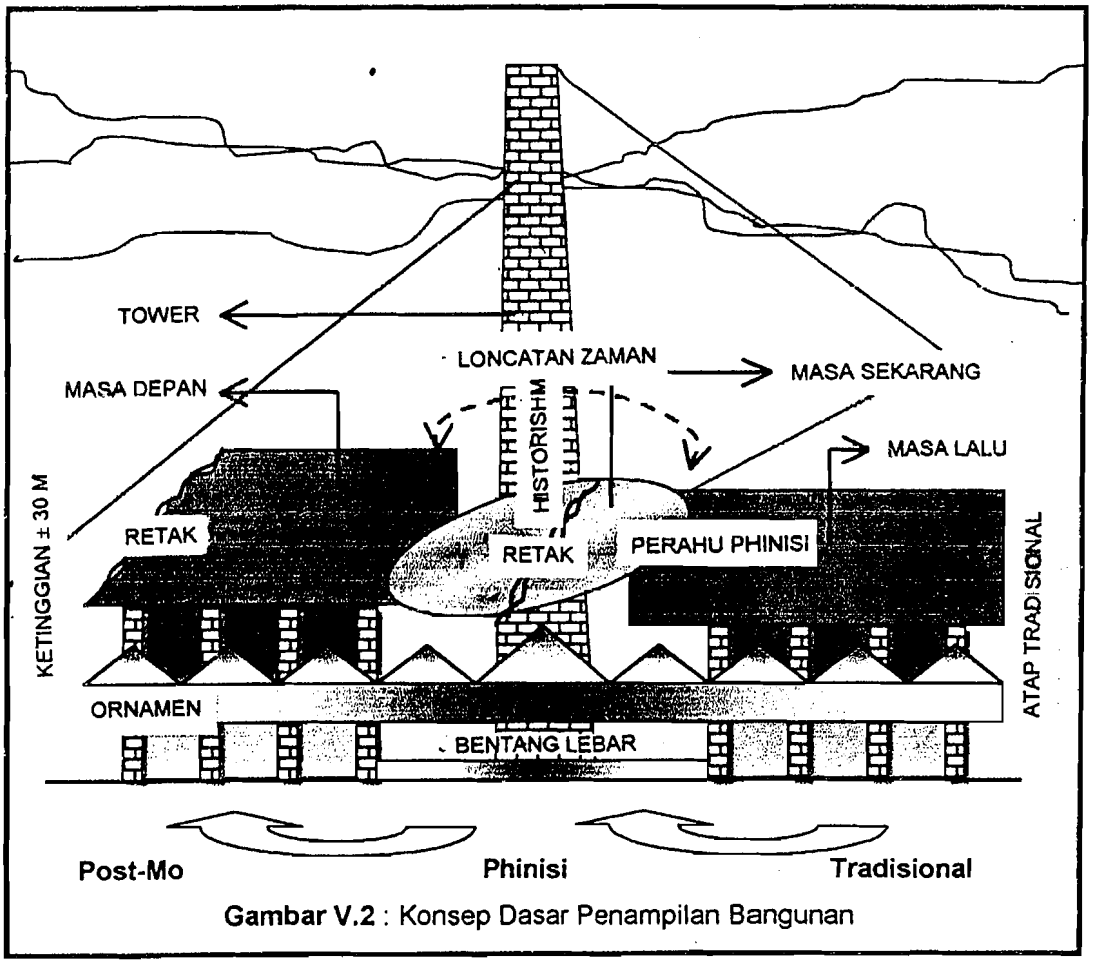
8. Konsep Dasar Penampilan Bangunan

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

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

Anonim , 1994, Rencana Induk Kota (RIK) Kotamadya Ujung Pandang, Dinas Tata Kota, Ujung Pandang.

_____, 1997, Pelabuhan Makassar 1997, PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia IV Cabang Pelabuhan Makassar, Ujung Pandang.

_____, 1995, Rencana Umum Tata Ruang Kota (RUTRK), Dinas Tata Kota, Ujung Pandang.

Cornelis van de Ven, 1991, Ruang dalam Arsitektur, Gramedia, Jakarta.

Ernst Neufert, Cetakan ke IV, 1991, Data Arsitek 1, Erlangga, Jakarta.

_____, Cetakan ke IV, 1993, Data Arsitek 2, Erlangga, Jakarta.

Heinrich Klotz, 1988, The History of Postmodern Architecture, Massachusets Institute of Technology Cambridge, Massachusetts.

Ian Bentley, Alan Alcock, Paul Murrain, Sue McGlynn, Graham Smith., 1987, Lingkungan Yang Tanggap 1 : Pedoman Bagi Perancang, Abdi Widya, Bandung.

_____, Lingkungan Yang Tanggap 2 : Pedoman Bagi Perancang, Abdi Widya, Bandung.

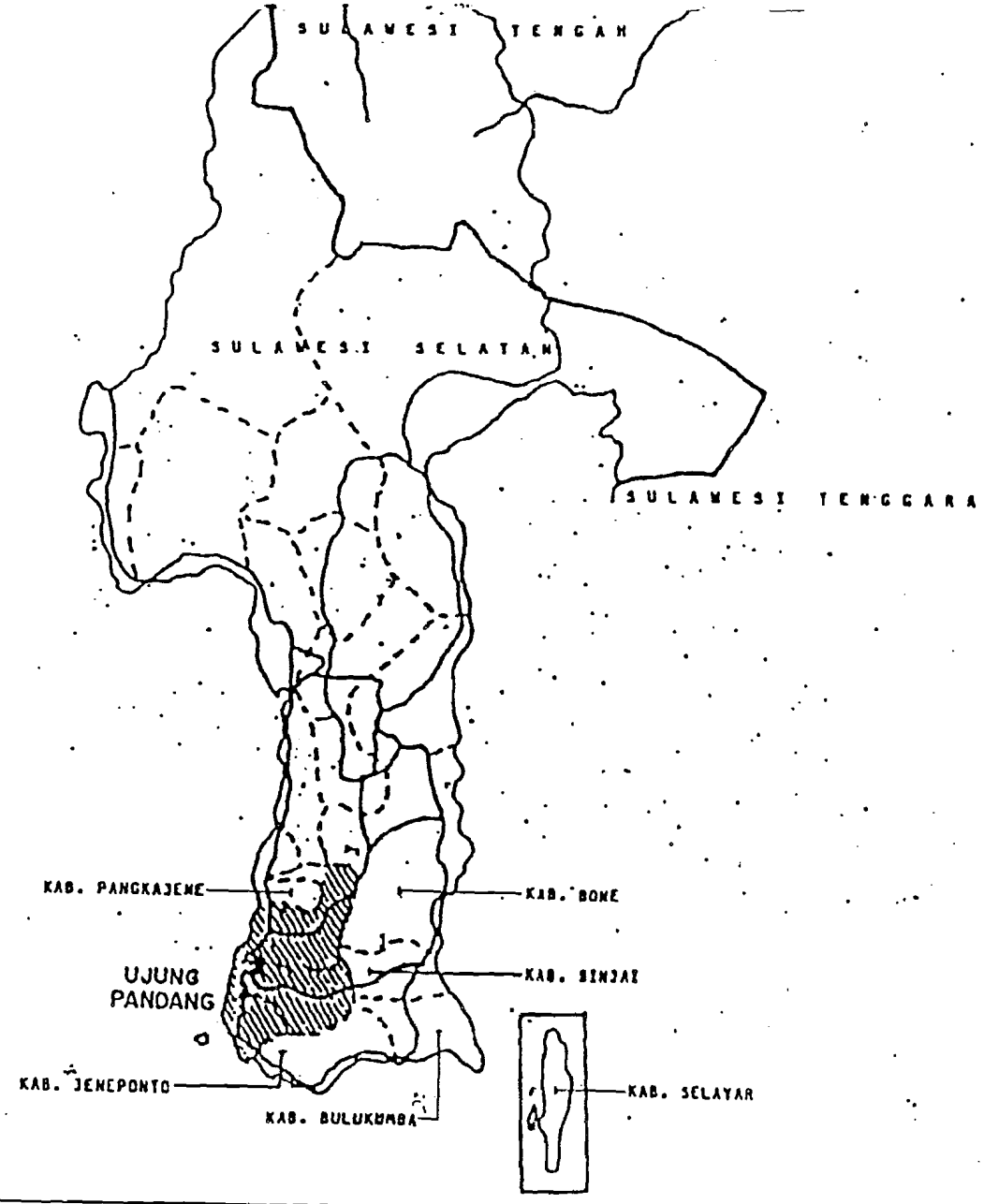
Kramadibroto, S., 1985, Perencanaan Pelabuhan, Ganeca Exact, Bandung.

Morlok, Edward and Hainim, Jhon, 1985, Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta.

Mangunwijaya, Y.B., 1995, Wastu Citra, Gramedia, Jakarta.

Triatmodjo, Bambang., 1996, Pelabuhan, Beta Ofiset, Yogyakarta.

LAMPIRAN



KODYA UJUNG PANDANG

ORIENTASI KAW. PERENCANAAN

KETERANGAN

KAWASAN PERENCANAAN

Sumber : RDK UJUNG PANDANG 1984 – 2004

NOMOR	KETERANGAN	REVISI	PARAF

DIGAMBAR :
DIPERIKSA :
DIKETAHUI :
DISETUJUI :

TANGGAL	JML. LEMB	NO PROYEK	NO LEMBAR
			GAMBAR 3.1

SKALA : 1 : 3.750.000

PEMERINTAH KOTAMADYA DAERAH TINGKAT II

UJUNG PANDANG

FACILITIES AND EQUIPMENTS

Makassar 2000

Soekarno General Cargo Terminal
(Existing 1996)

Facilities		
1	**Multipurpose Berth**	
	Construction	Concrete
	Length	1,360 M
	Width	19.50 M
	Coverred Area	26,520 M2
	Depth	13 MLWS
2	**Warehouse**	19,152 M2
3	**Open Storage**	29,145 M2
4	**Container Yard**	25,431 M2

Equipments			
1	Reach Stacker	2 Unit	42 Ton
2	Top Loader	2 Unit	35 Ton
3	Crane Drott	2 Unit	15 Ton
4	Crane IHI Crane IHI Crane IHI	1 Unit 1 Unit 1 Unit	25 Ton 35 Ton 40 Ton
5	Head Truck	7 Unit	45 Ton
6	Chassis 20' Chassis 40'	4 Unit 2 Unit	20 Ton 40 Ton
7	Telescopic Spreader	1 Unit	35 Ton
8	Fix Spreader 20' Fix Spreader 40'	2 Unit 1 Unit	24 Ton 35 Ton
9	Bottom Lift	1 Unit	15 Ton
10	Forklift Forklift Forklift	5 Unit 3 Unit 2 Unit	2 Ton 3 Ton 5 Ton
11	Fire Figthing	1 Unit	5.000 Liter



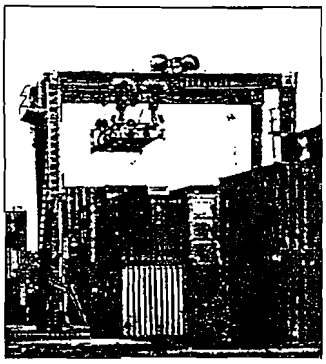
Hatta Container Terminal
(Construction/Procurement 1995- 1997)

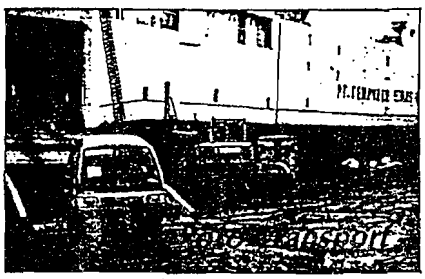
Facilities		
1	**Container Berth**	
	Construction	Concrete
	Length	490 M
	Width	30 M
	Coverred Area	14,700 M2
	Depth	12 MLWS
2	**Multipurpose Berth**	
	Construction	Concrete
	Length	180 M
	Width	30 M
	Coverred Area	5,400 M2
	Depth	12 MLWS
3	**Storage**	
	Container Freight Station (CFS)	1 Unit (4.000 M2)
	Container Yard (CY) - Ground Slot - Capacity	6 Ha 2,010 300,000 TEUS

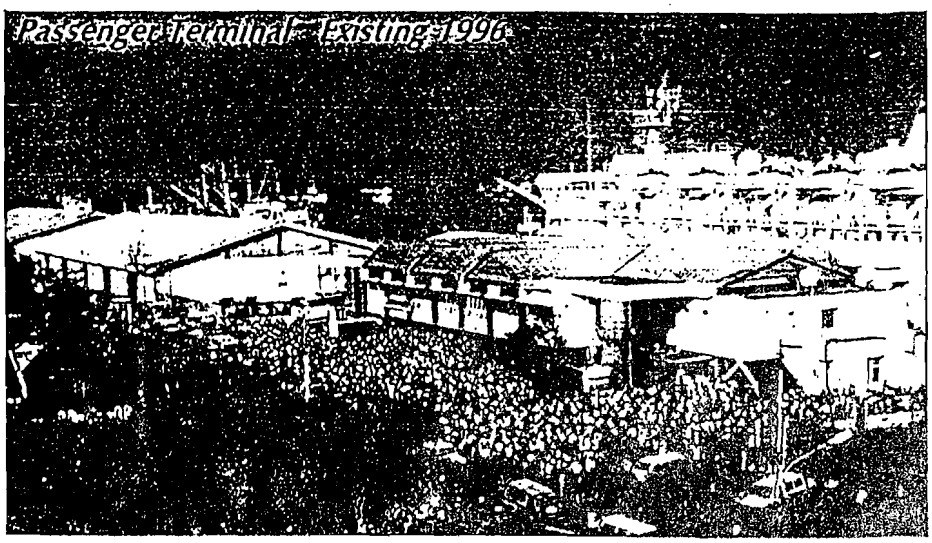
Equipments			
1	Quay Side Gantry Crane	2 Unit	45 Ton
2	Rubber Tired Gantry Crane	5 Unit	40 Ton
3	Head Truck	10 Unit	40 Ton
4	Forklift Battery	10 Unit	2,5 Ton
5	Chassis	20 Unit	40 Ton

Hatta Passenger Terminal
(Construction 1997-1998)

Facilities		
1	**Passenger Berth**	
	Construction	Concrete
	Length	180 M
	Width	30 M
	Coverred Area	5,400 M2
	Depth	12 MLWS
2	**Passenger Building**	
	Main	7 Stories
	Wing	2 of 3 Stories
	Floor	20,000 m2



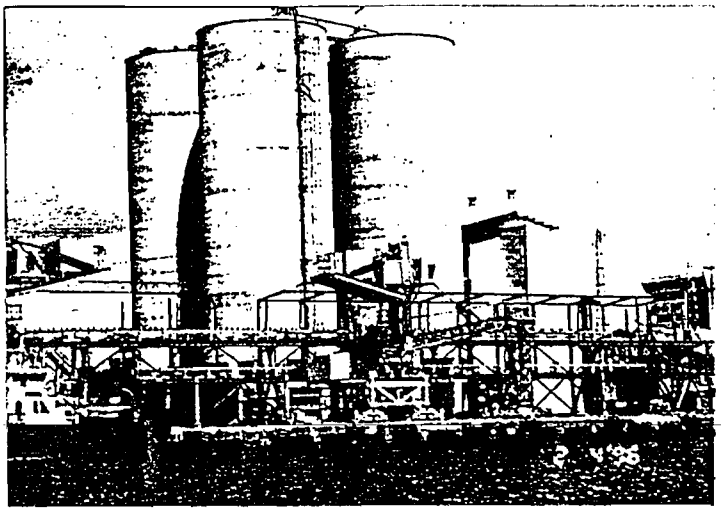




SITE INDUSTRY

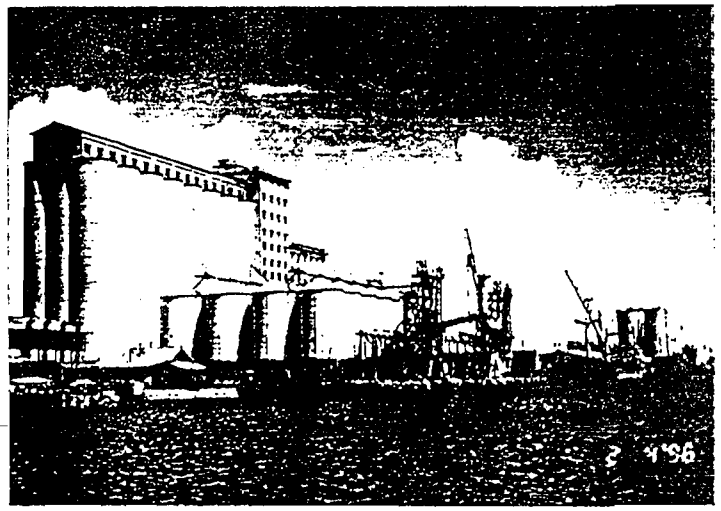
TONASA Cement Packing Plant

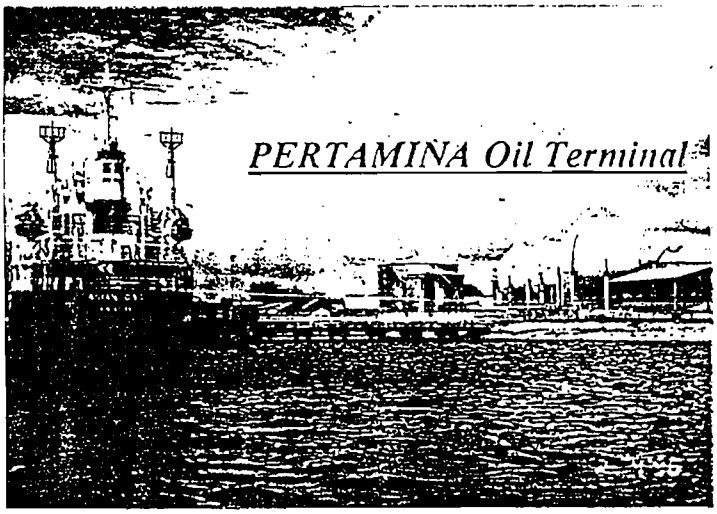
4 Silo : @ 6000 ton
Production : 600,000 ton/year
(will be ready in midle 1996)



BERDIKARI Flour Mill

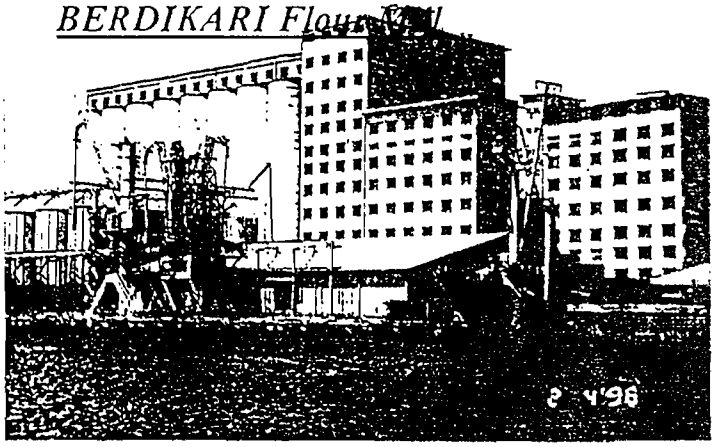
Import Wheat : 325,000 ton
Export/Interisland Flour : 175,000 ton (in 1995)
Double capacity extension in 1998





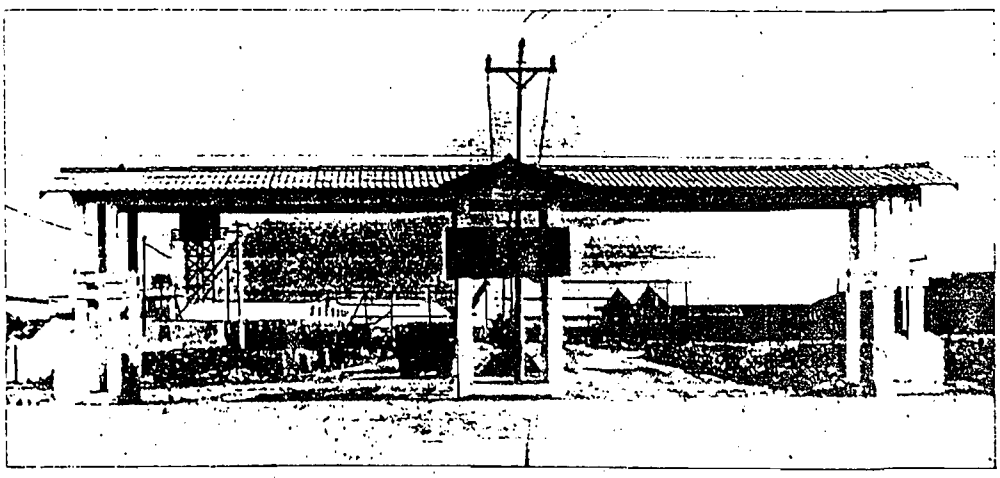
PERTAMINA Oil Terminal

BERDIKARI Flour Mill

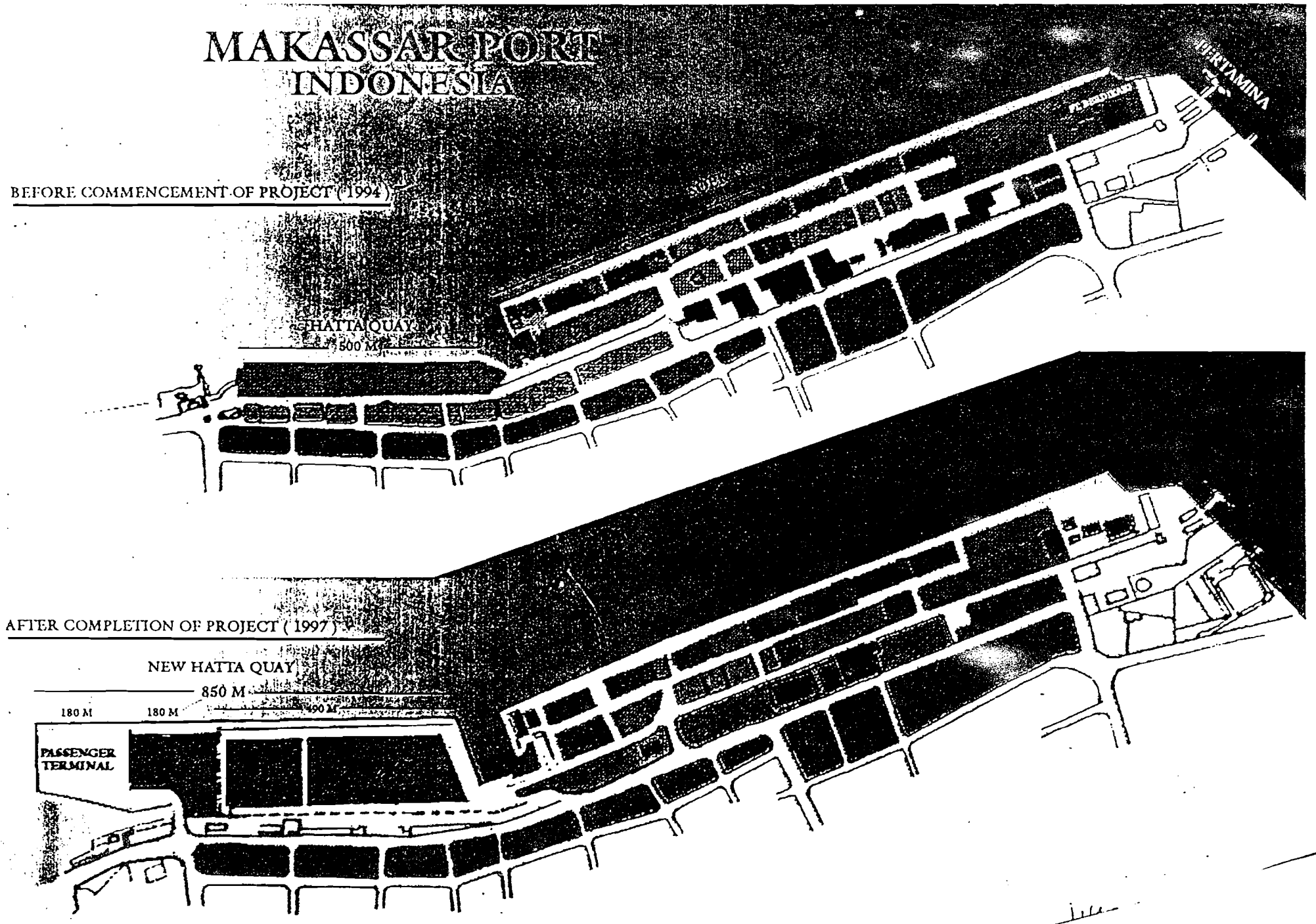


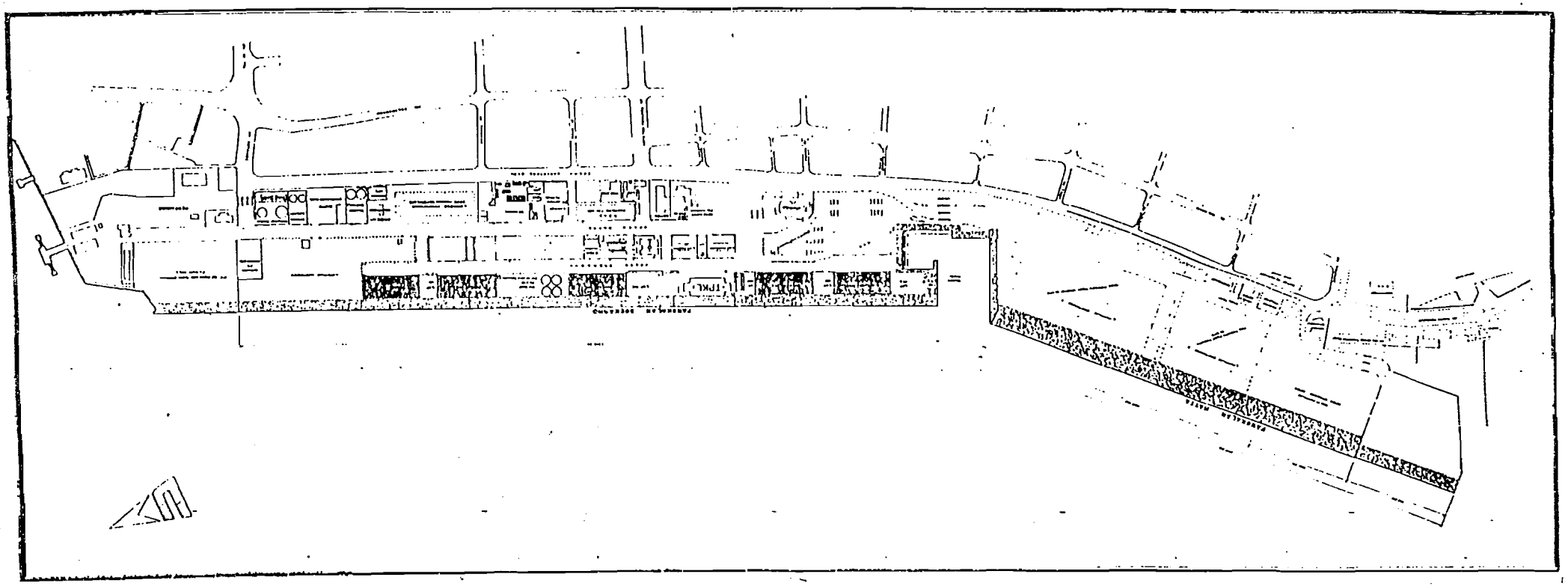
KIMA Industrial Zone

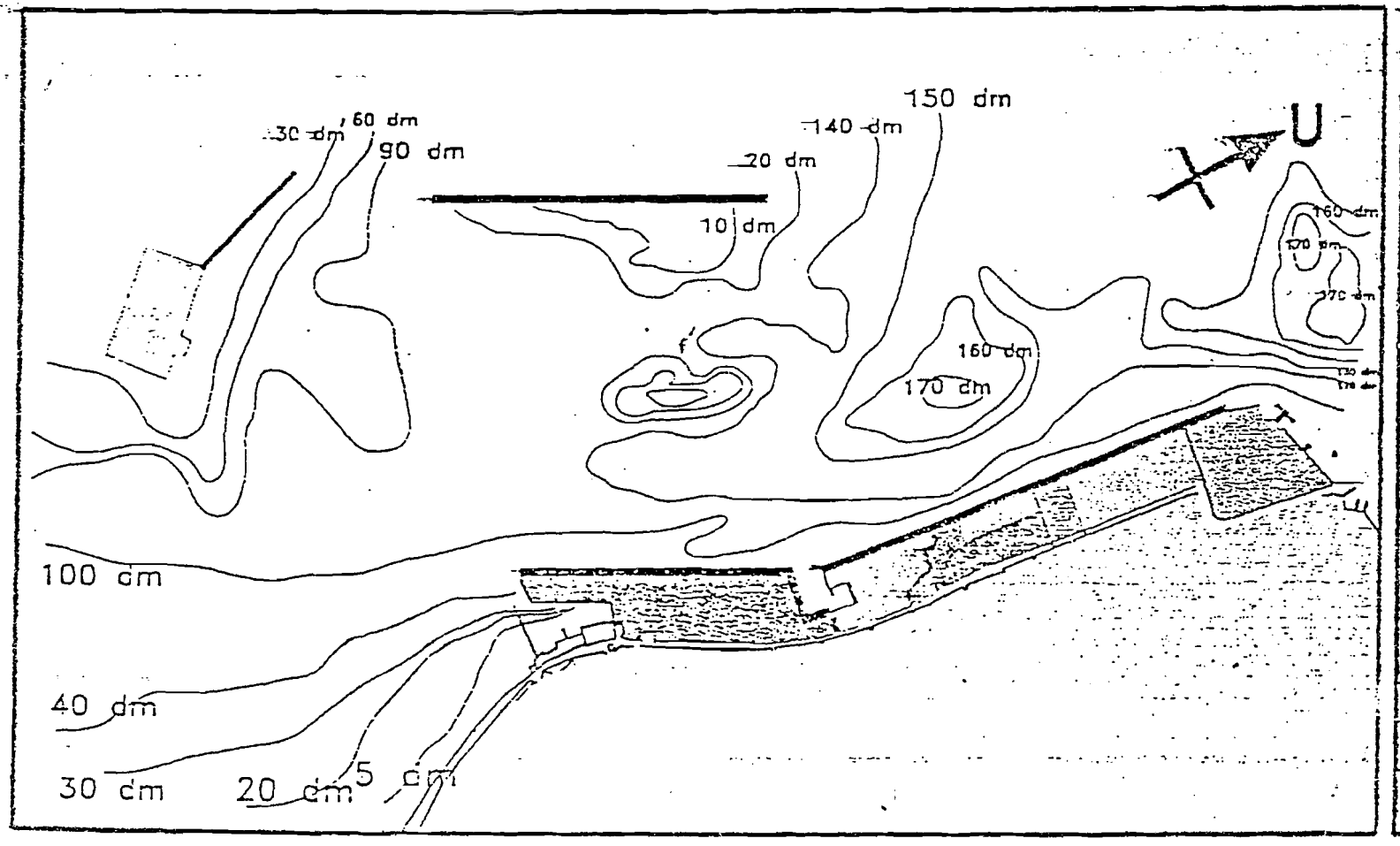
Distance to Port 15 Km
Area 500 Hectares, occupied 85 Hectares
Effective 68 industries
(Cold storage, Cashew, Palm oil, Tyres, Building materials, Furnitures)
Facilities :
- *4,500 m3 fresh water / day/ building*
- *Electricity 25 Megawatt*
- *Telecommunication*



MAKASSAR PORT
INDONESIA







MASTER PLAN
PELABUHAN MAKASSAR
SOUNDING MAP (PD-1955)

- Z. T. PETI KEMAS
- Z. DRY BULK/LIQUID
- Z. MULTIPURPOSE
- Z. KOMERSIAL/BISNIS
- DERMAGA/ BREAKWATER
- D A R A T A N
- Z. TERM. PENUMPANG

DITETAPKAN DI JAKARTA : 1996
MENTERI PERHUBUNGAN

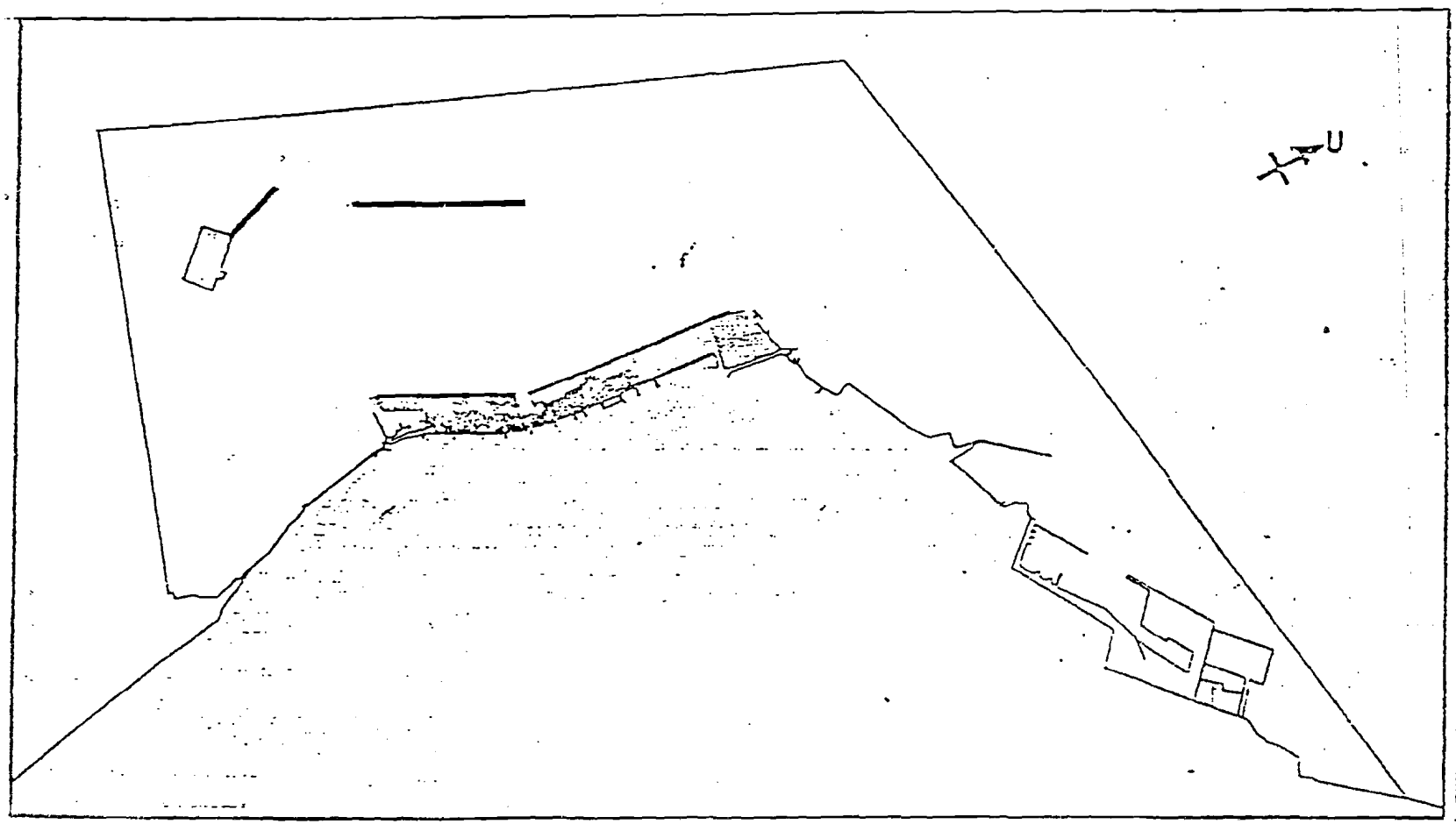
Dr. HARYANTO DHANUTIRTO



LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 200 800

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN
PELABUHAN MAKASSAR (1997)
BATAS LINGKUNGAN KERJA

Legend :

- PERAIRAN
- Z. T. PETI KEMAS
- Z. DRY BULK/LIQUID
- Z. MULTIPURPOSE
- Z. KONVERSIAL/RESMES
- DERMAGA
- DARATAN
- Z. TERM. PENUMPANG
- BATAS WILAYAH KERJA

DITETAPKAN DI JAKARTA : ...1998
MENTERI PERHUBUNGAN

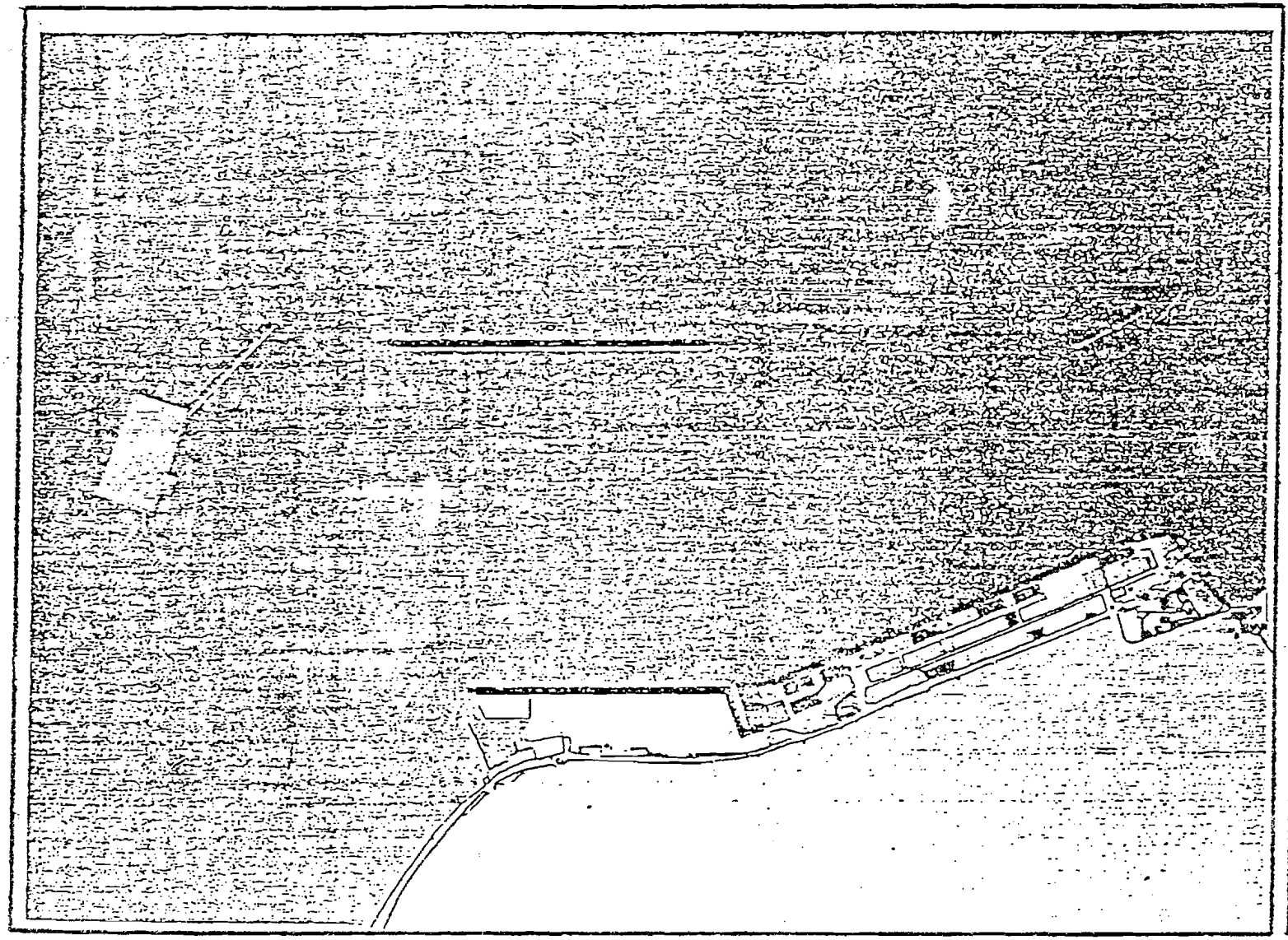
Dr. HARYANTO DHANUTIPTO

UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 300 ...

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN

PELABUHAN MAKASSAR (EXISTING)

1997

Legend :

- PERAIRAN
- GUDANG / C T S
- BAK AIR / TANGKI
- [illegible] / LAP. TERBUKA
- TERMINAL PENUMPANG
- DAERAH HIJAU
- [illegible] / R. WATER
- LAP. PETI KEMAS
- J A L A N
- GEDUNG KANTOR
- P A G A R

DITETAPKAN DI JAKARTA : ___1995

MENTERI PERHUBUNGAN

Dr. HARYANTO DHANUTIRTO

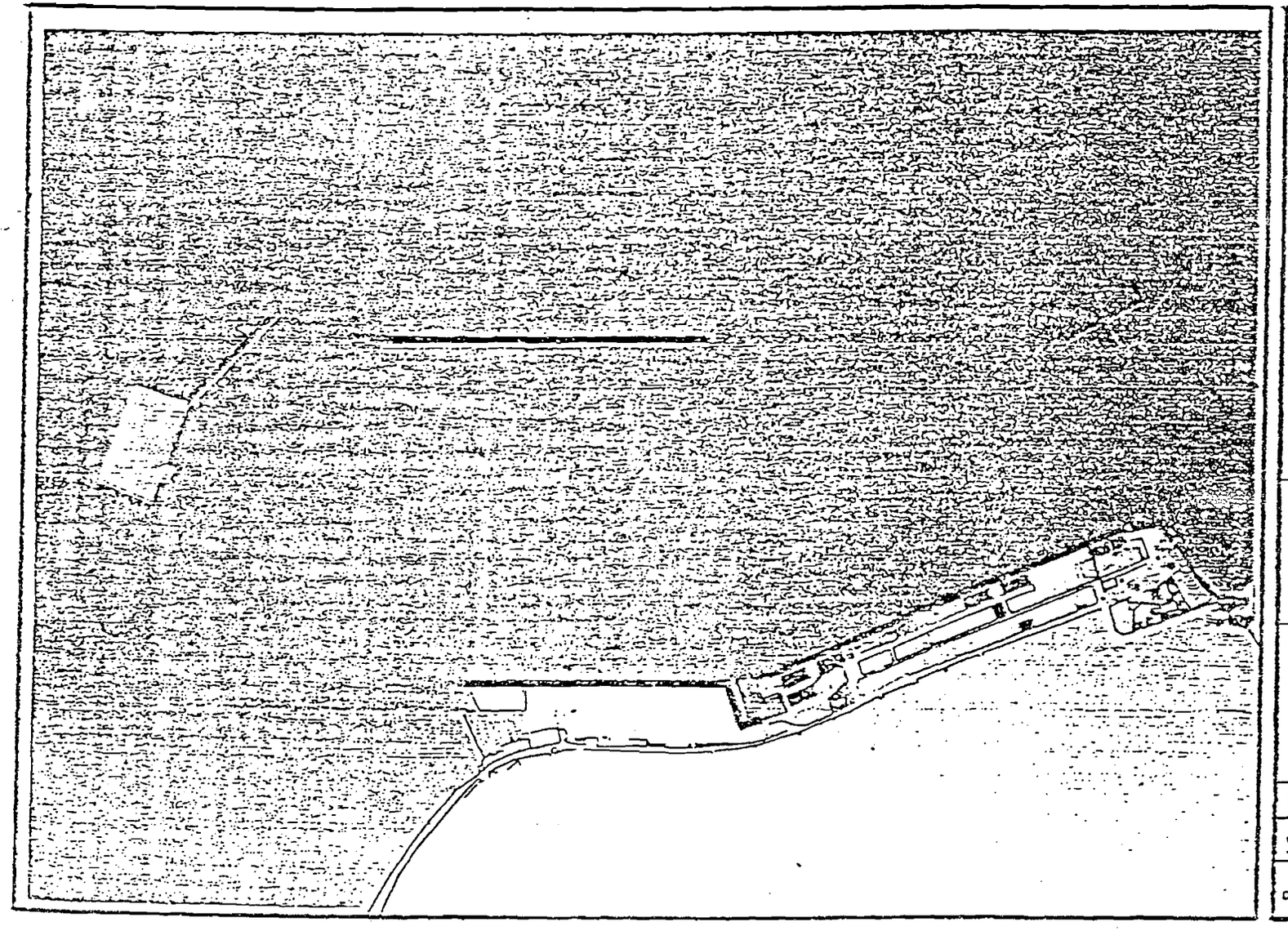
UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 200 [illegible]

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN
PELABUHAN MAKASSAR
2003 (ALTERNATIF – 1)

Legend :

- PERAIRAN
- GUDANG / C F S
- BAK AIR / TANGKI
- [illegible] / LAP. TERBUKA
- TERMINAL PENUMPANG
- DAERAH - HIJAU
- DERMAGA / R. WATER
- LAP. PETI KEMAS
- J A L A N
- GEDUNG KANTOR
- P A G A R

DITETAPKAN DI JAKARTA : ___1996
a.n MENTERI PERHUBUNGAN

Dr. HARYANTO DHANUTIRTO

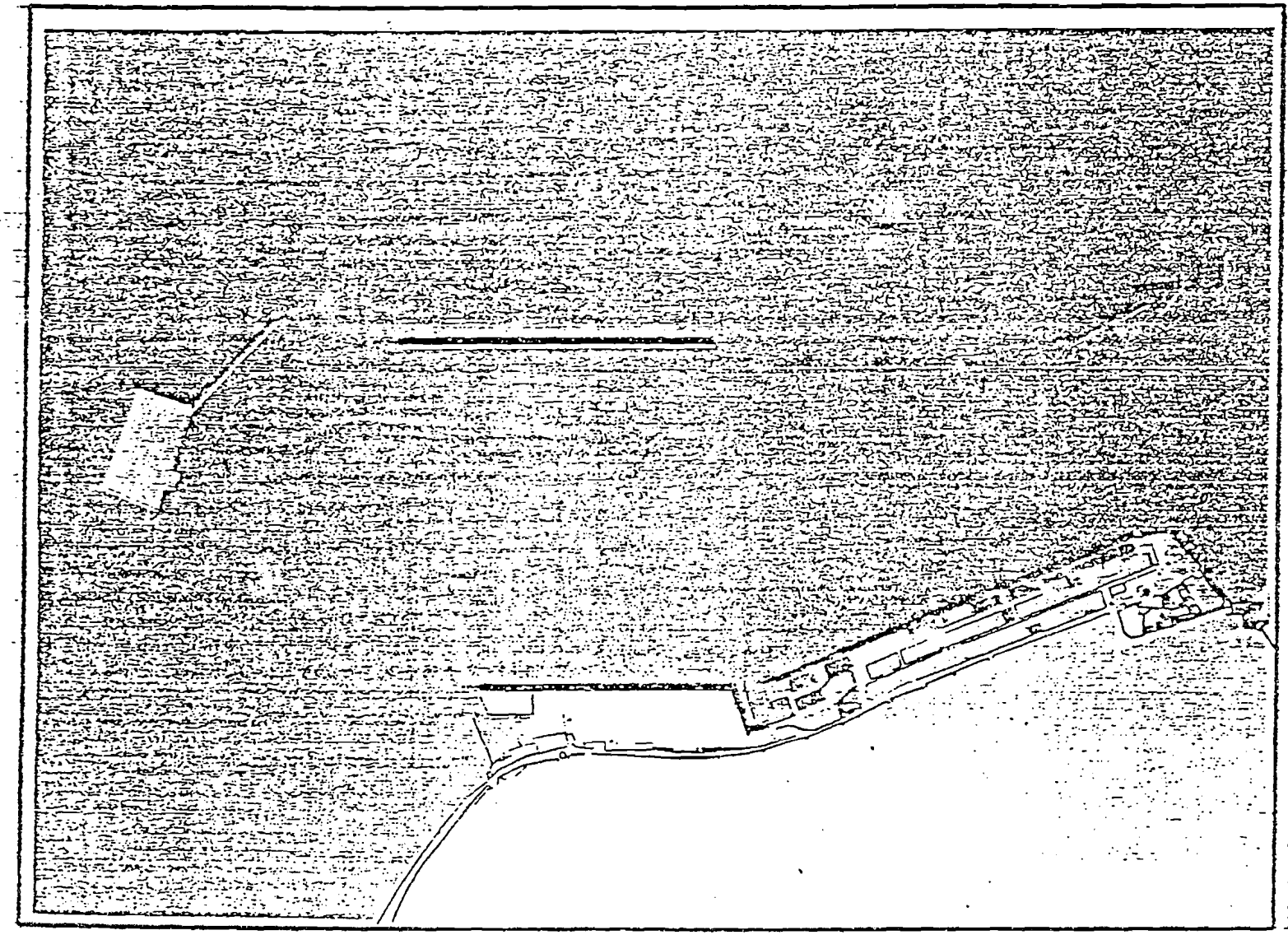


UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 200 300

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN PELABUHAN MAKASSAR 2003 (ALTERNATIF – 2)

Legend :

- PERAIRAN
- GUDANG / C F S
- BAK AIR / TANGKI
- [illegible] / LAP. TERBUKA
- TERMINAL PENUMPANG
- DAERAH HIJAU
- DERMAGA / B. WATER
- LAP. PETI KEMAS
- J A L A N
- GEDUNG KANTOR
- P A G A R

DITETAPKAN DI JAKARTA : ___ 1996
MENTERI PERHUBUNGAN

Dr. HARYANTO DHANUTIRTO

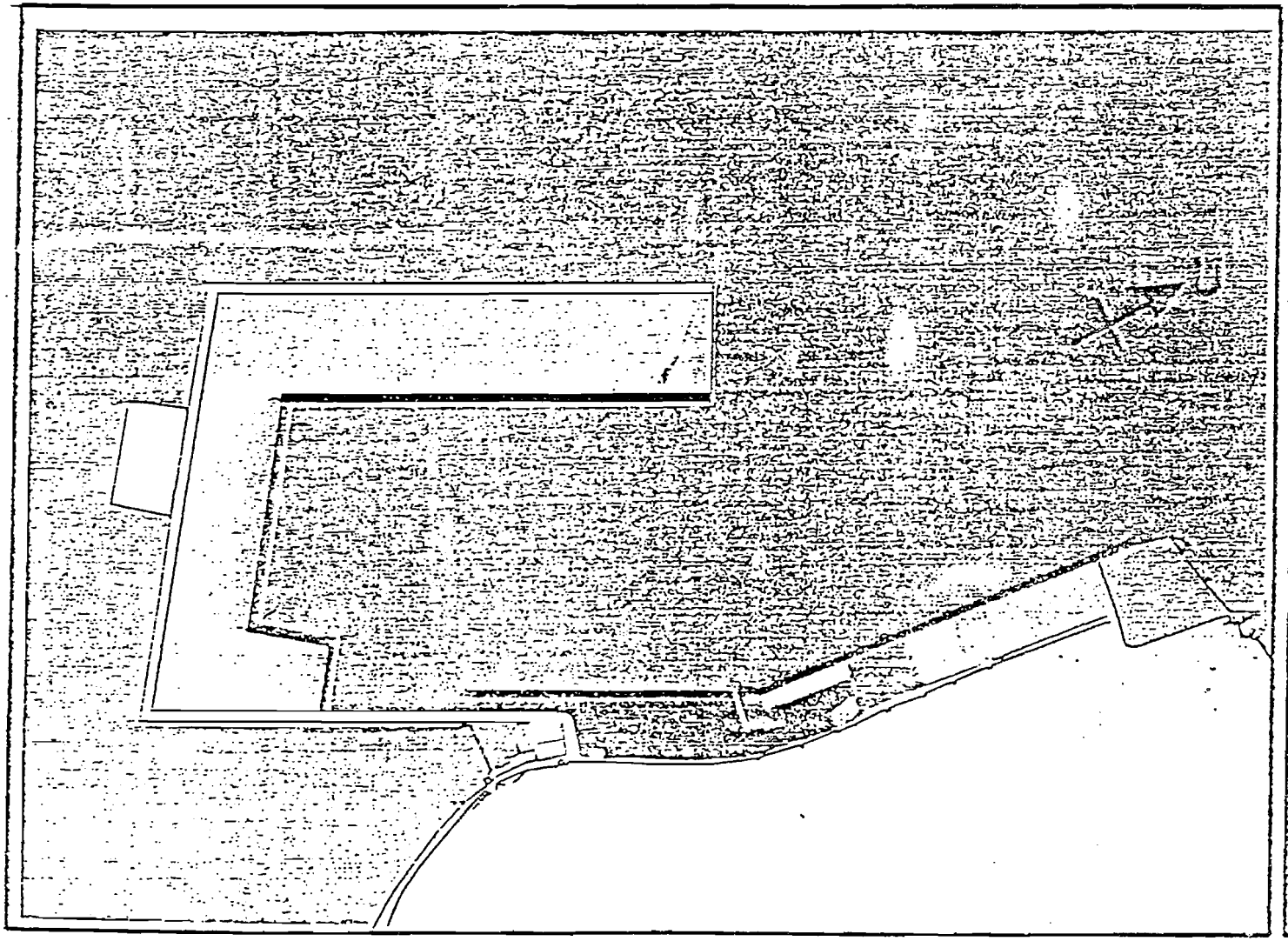


UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 200 300

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN
PELABUHAN MAKASSAR
2018 (ALTERNATIF – 1)

Legend :

- PERAIRAN
- Z. T. PETI KEMAS
- Z. DRY BULK/LIQUID
- Z. MULTIPURPOSE
- Z. KOMERSIL/BISNIS
- DERMAGA
- DARATAN
- Z. TERM. PENUMPANG
- JALAN PENGHUBUNG

DITETAPKAN DI JAKARTA : ___1996
MENTERI PERHUBUNGAN

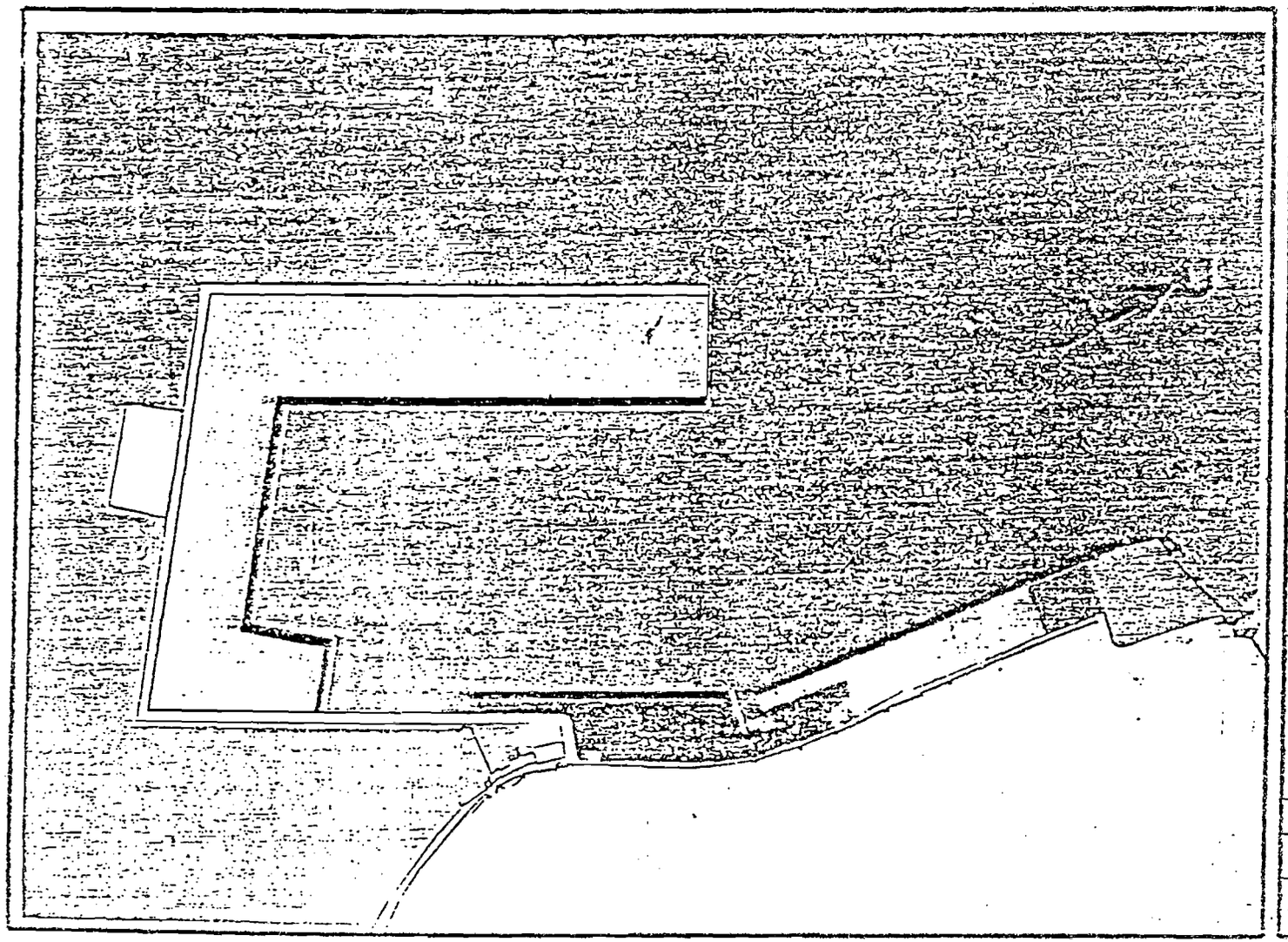
Dr. HARYANTO DHANUTIRTO

UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 500 m

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT



MASTER PLAN PELABUHAN MAKASSAR 2018 (ALTERNATIF – 2)

Legend :

- PERAIRAN
- Z. T. PETI KEMAS
- Z. DRY BULK/LIQUID
- Z. MULTIPURPOSE
- Z. KOMERSIAL/BISNIS
- DERMAGA
- DARATAN
- Z. TERM. PENUMPANG
- JALAN PENGHUBUNG

DITETAPKAN DI JAKARTA : —1996
MENTERI PERHUBUNGAN

Dr. HARYANTO DHANUTIRTO

UJUNG PANDANG

LOKASI : MAKASSAR

SKALA : 0 100 200 500

DEPARTEMEN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT