

BAB II

Tinjauan Teori dan Data Perancangan Terminal Penumpang ‘Anging Mamiri Port’ Dengan Konsep Kapal Phinisi Di Makassar

2.1. Tinjauan Pelabuhan

2.1.1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan merupakan salah satu sarana publik yang digunakan untuk oleh masyarakat, dalam hal transportasi untuk menuju ke suatu daerah maupun transportasi barang. Di dalam artikel Pertimbangan Dasar Perencanaan Pelabuhan (Donproconsultant, 2015) Pelabuhan merupakan suatu tempat bongkar muat barang atau naik turunnya penumpang, dan sebagai pintu gerbang bagi keluar masuknya barang atau penumpang dari daerah pulau satu ke pulau yang lain, yang terpisah oleh lautan. Sedangkan menurut Departemen Perhubungan Laut, pelabuhan merupakan suatu daerah tempat berlabuh atau tempat bertambatnya kapal laut dan kendaraan lainnya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bongkar muat barang, dengan lingkup kerja aktivitas ekonomis.

Pelabuhan sendiri di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Indonesia Nomor PM 51/2015 merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi.

Dalam perancangan pelabuhan, ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, yakni, jenis dari pelabuhan, kebutuhan fasilitas untuk pelabuhan, kondisi geografis, sirkulasi alur kerja dan studi kelayakan bangunan. Dari definisi diatas, terdapat pendekatan antara spasial daratan dan lautan. Berikut merupakan pendekatan tersebut:

- a. Pelabuhan merupakan spasial yang dapat diorganisir
- b. Pelabuhan mempunyai pusat-pusat penggerak
- c. Pelabuhan dijiwai oleh grup/kelompok sosio-profesional
- d. Pelabuhan mempunyai wewenang pengelolaan
- e. Pelabuhan berhubungan erat dengan lingkungan sekitarnya.

Perancangan pelabuhan juga memiliki pertimbangan untuk pengukurannya, yaitu:

- a. Jumlah maksimal kapal yang akan dilayani
- b. Ukuran kapal yang akan dilayani
- c. Metode tambatan yang akan digunakan
- d. Persyaratan pergerakan kapal yang akan dilayani
- e. Kondisi topografi lokasi radius minimal kapal berputar sama dengan ± 2 panjang kapal, untuk kapal yg membawa barang2 khusus butuh tambahan 30-35 Acre untuk berputarnya kapal.

2.1.2. Fungsi, Peran, dan Tujuan Pelabuhan

Dalam artikel “Penguatan Peran dan Fungsi Pelabuhan” (Nirmala, 2017), menurut UU No.17 Tahun 2008 mengenai pelayaran, pelabuhan merupakan tempat yang terdiri atas daratan dan atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat berkegiatan pemerintah dan perusahaan. Secara fisik, pelabuhan dipergunakan sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang. Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya akan dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain. Fungsi pelabuhan, antara lain:

- a. Pelabuhan merupakan sarana transportasi, baik itu sebagai tempat kapal berlabuh, naik turun penumpang, ataupun bongkar muat barang
- b. Pelabuhan merupakan tempat kegiatan ekonomi berlangsung
- c. Pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak roda perekonomian karena menjadi fasilitas yang memudahkan distribusi hasil-hasil produksi
- d. Pelabuhan sebagai fasilitas publik tempat berlangsungnya interaksi antar pengguna (masyarakat)
- e. Pelabuhan sebagai sektor wisata dan juga pendukung kegiatan ekspor impor antar negara

Pelabuhan memiliki beberapa peran, antara lain:

- a. Pelabuhan berperan sebagai *link* atau mata rantai, dimana pelabuhan merupakan mata rantai dari proses transportasi dari tempat asal barang/orang ke tempat tujuan
- b. Pelabuhan berperan sebagai *interface* (titik temu) antara dua moda transportasi
- c. Pelabuhan berperan sebagai *gateway* (pintu gerbang), yaitu pelabuhan sebagai pintu gerbang untuk suatu daerah/negara, dimana setiap kapal yang ingin berkunjung ke wilayah tersebut, harus mematuhi peraturan dan prosedur yang berlaku.

Sedangkan untuk tujuan, pelabuhan memiliki tujuan sebagai berikut:

- a. Membantu kelancaran untuk perekonomian antar pulau
- b. Meningkatkan dan mendorong pertumbuhan ekonomi negara
- c. Menjadi jalur utama dalam proses perdagangan (bongkar-muat barang) antar pulau.
- d. Membuka lapangan pekerjaan bagi masyarakat, khususnya yang

bertempat tinggal disekitarnya.

2.1.3. Jenis jenis Pelabuhan

Pelabuhan terbagi kedalam beberapa jenis sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (PM 51 Tahun 2015) tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, antara lain:

1. Pelabuhan Laut adalah pelabuhan yang dapat digunakan untuk melayani kegiatan angkutan laut dan/atau angkutan penyeberangan yang terletak di laut atau di sungai.
2. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muât angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
3. Pelabuhan Pengumpul adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muât angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
4. Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muât angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.

Sedangkan apabila ditinjau dari kebutuhannya, pelabuhan terbagi kedalam beberapa jenis, yaitu:

1. Pelabuhan niaga/perdagangan, merupakan pelabuhan yang berfungsi untuk bongkar muat atau menampung dan meneruskan barang dagangan.

2. Pelabuhan penumpang, merupakan pelabuhan yang berfungsi sebagai alat transportasi penumpang yang menempuh jalur laut
3. Pelabuhan wisata, merupakan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat berlabuh dan bertambatnya kapal, dan juga sebagai tempat wisata yg berhubungan dengan olahraga air
4. Pelabuhan perikanan, merupakan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat berlabuh dan bertambatnya kapal penangkap ikan yang hendak bongkar muat
5. Pelabuhan militer, merupakan pelabuhan yang berfungsi sebagai tempat berlabuh dan bertambatnya kapal-kapal militer yang hendak melakukan aktivitas kemiliteran

Dari penjelasan diatas, pelabuhan Anging Mamiri termasuk kedalam jenis pelabuhan laut, sedangkan berdasarkan dari kebutuhannya, pelabuhan ini termasuk kedalam jenis pelabuhan penumpang dan juga perikanan.

2.2. Tinjauan Terminal

Terminal penumpang pelabuhan merupakan bagian dari sistem transportasi sekaligus sarana penghubung yang berfungsi sebagai tempat alih/muat penumpang ataupun barang. Terminal penumpang pelabuhan adalah tempat peralihan manusia dari darat menuju ke kapal (laut) dengan segala proses yang dialuinya. Dari segi arsitektural, terminal ini bukan hanya sebagai tempat transisi, melainkan juga berfungsi sebagai pintu gerbang. Pelabuhan memberangkatkan penumpang 100-800 orang perharinya dalam jangka waktu tiap 2 jam.

Terdapat beberapa standar yang harus dipenuhi dalam terminal penumpang pelabuhan diantaranya adalah:

- Area dermaga, sebagai tempat bersandarnya kapal (tambatan) untuk menaikkan/menurunkan penumpang.

- Area Pelayanan, terbagi menjadi dua bagian, yaitu untuk area penumpang, seperti pelayanan untuk perjalanan penumpang (embarkasi dan debarkasi), informasi dan penjualan tiket, perpindahan ruang dan barang (bagasi); dan area untuk parkir kendaraan.
- Area Operasional, yaitu area yang dikhususkan oleh pengelola dan perusahaan pelayaran di area kepelabuhanan. Biasanya terletak di sekitar area lingkungan pelabuhan.

Untuk kapal yang me, umumnya memiliki jenis sebagai berikut:

- Kapal Roll on-Roll off yaitu jenis kapal ferry yang lintas pelayarannya menghubungkan antara dua pelabuhan dengan jadwal yang teratur.
- Kapal wisata yaitu jenis kapal penumpang khusus wisatawan.
- Kapal Hidrofoil/jet atau Hovercraft yaitu jenis kapal lincih yang dapat melaju ± 80 km/jam dengan tempat duduk 80-200 seat dan sifatnya "ferry" (perjalanan setiap hari).
- Kapal penumpang-barang yaitu jenis kapal yang dapat memuat penumpang dan barang.
- Kapal khusus penumpang yaitu jenis kapal penumpang yang muatannya hanya untuk angkutan penumpang, dan biasanya memiliki kelas yang berbeda bergantung fungsinya.

Terminal penumpang pelabuhan yang dipilih merupakan Terminal Penumpang Pelabuhan Makassar “Anging Mammiri”, yang di bawahi oleh PT. Pelindo IV, dan merupakan pelabuhan dengan predikat kelas utama. Terminal ini merupakan terminal penumpang kelas eksklusif yang beroperasi khusus dengan 3 jenis kelas, untuk penumpang regular, VIP, dan kapal ferry, untuk bagian Indonesia Timur sekaligus merupakan pelabuhan tersibuk di wilayah ini.

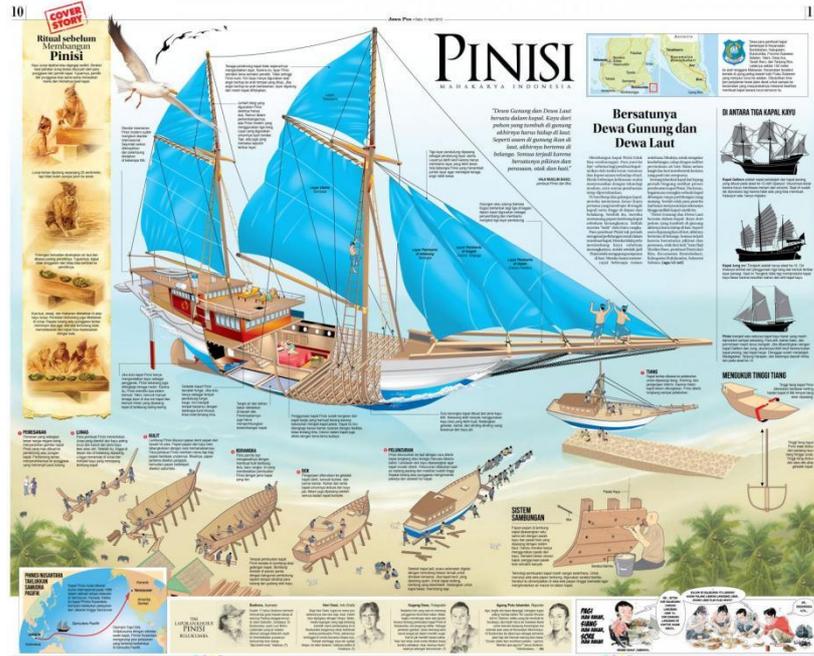
2.3. Tinjauan Kapal Pinisi

2.3.1. Sejarah Singkat dan Arti Pinisi

Pinisi, merupakan kapal tradisional yang berasal dari Suku Bugis dan Suku Makassar di Sulawesi Selatan yang pembuatannya sendiri membutuhkan suatu keterampilan dan kemampuan khusus dan diperkirakan muncul sekitar tahun 1500-an, seperti yang dituliskan dalam naskah Lontarak I Babad La Lagaligo pada abad ke-14. Pinisi pertama kali dibuat oleh Sawerigading, Putera Mahkota Kerajaan Luwu untuk berlayar menuju negeri Tiongkok hendak meminang Putri Tiongkok yang bernama We Cudai.

Sawerigading berhasil ke negeri Tiongkok dan memperistri Putri We Cudai. Setelah beberapa lama tinggal di negeri Tiongkok, Sawerigading kembali ke kampung halamannya dengan menggunakan Pinisinya ke Luwu.

Menjelang masuk perairan Luwu kapal diterjang gelombang besar dan Pinisi terbelah tiga yang terdampar di desa Ara, Tanah Lemo dan Bira. Masyarakat ketiga desa tersebut kemudian merakit pecahan kapal tersebut menjadi perahu yang kemudian dinamakan Pinisi. Orang Ara adalah pembuat badan kapal, di Tana Lemo kapal tersebut dirakit dan orang Bira yang merancang kapal tersebut menjadi Pinisi dan ketujuh layar tersebut lahir dari pemikiran orang-orang Bira.



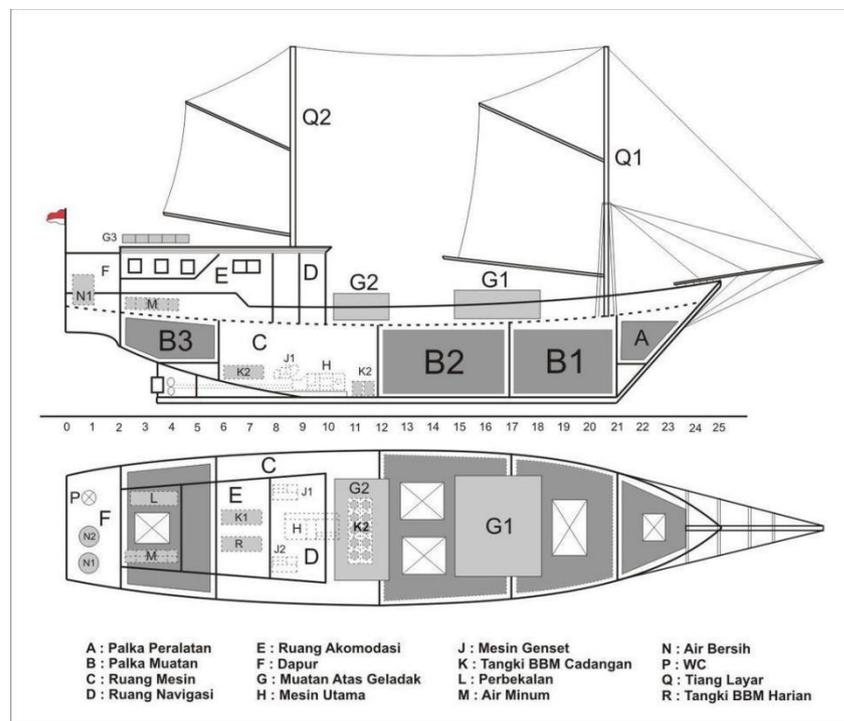
Gambar 2.1 Ilustrasi Kapal Pinisi

(Sumber: <https://visual.ly/community/Infographics/how/phinisi-mahakarya-indonesia>)

Konon, nama Pinisi ini diambil dari nama seseorang yang bernama *Pinisi* itu sendiri. Suatu ketika beliau berlayar melewati pesisir pantai Bira. Beliau melihat rentetan kapal sekitar laut sana, dia kemudian menegur salah seorang nahkoda kapal tersebut bahwasanya layar yang digunakannya masih perlu diperbaiki. Sejak saat itu orang Bira berpikir dan mendesain layar sedemikian rupa dan akhirnya berbentuk layar Pinisi yang seperti sekarang ini. Atas teguran orang tersebut maka orang-orang Bira memberi layar itu dengan nama Pinisi.

2.3.2. Tinjauan Bentuk Kapal Pinisi

Kapal Pinisi didominasi oleh bentukan garis; tali dan bidang, dan biasanya mempunyai 7 layar, jumlah layar 7 (*tuju* di dalam bahasa Bugis) bermakna agar pelayarannya selalu *situju'* (pas, cocok, sesuai). Tiga helai layar segitiga dipasang pada laberang depan tiang haluan, masing-masing tiang terdapat sehelai layar besar yang berbentuk persegi dengan satu layar topser yang berbentuk segitiga pada bagian atasnya. Disamping kanan kiri bagian belakang terdapat alat kemudi atau guling untuk mengarahkan kemudi kapal, dan terdapat dua tiang layar. Tiang layar ini merupakan alat penyangga dari layar yang menjadi penentu kekuatan terhadap layar dalam menerima tekanan angin. Tali temali serta kawat dalam kapal Pinisi berfungsi sebagai pembentang dan pengguling layar kapal. Apabila kapal pinisi melaut maka terdengar bunyi gesekan antara angin dengan tali sehingga menghasilkan bunyi-bunyian yang menarik.



Gambar 2.2 Konstruksi Kapal Pinisi yang sudah di evolusi

(Sumber: <https://simakterus.com/>)

Bentuk kapal Pinisi yang memanjang serta melengkung. Bagian depan (lunas) meruncing ke depan yang disimbolkan sebagai lelaki yang siap melaut dan pada bagian belakang lunas disimbolkan sebagai istri yang menunggu setia sang suami di rumah. Kapal Pinisi merupakan satu kesatuan yang utuh (satu massa) dimana semua bagian kapal saling mendukung agar kapal Pinisi tersebut dapat berlayar menuju lautan.

Selain itu, dalam pembuatan kapal pinisi terdapat banyak nilai dan makna filosofis. Terdapat rangkaian upacara khusus yang dilakukan seperti, kapal hanya boleh di kerjakan oleh 5 orang saja agar nilai seni di dalamnya tidak berkurang, pencarian kayu dilakukan pada hari ke-5 atau ke-7 dibulan tersebut karna dianggap hari baik (angka 5 melambangkan rezeki, angka 7 melambangkan hoki). Kemudian terdapat nilai-nilai religius, yaitu dua tiang layar kapal yang bermakna dua kalimat syahadat, dengan tujuh buah layar yang sejumlah dengan ayat surah dari Al-Fatihah dalam Al-Qur'an. Tujuh juga melambangkan jumlah samudera besar di dunia.

2.4. Tinjauan Neo Vernakular

Neo Vernakular merupakan peng gayaan dimana unsur-unsur nilai dari kebudayaan, lingkungan nantinya akan diterapkan kedalam bagian bangunan.

Peng gayaan ini dipilih dengan mempertimbangkan konsep dan tema yang ingin dibawa kedalam perancangan, yaitu *Kapal Phinisi* dimana unsur unsur kebudayaan tradisional dari Kapal ini nantinya akan diterapkan kedalam bagian dalam ruangan dengan cara membuat suasana ruangan yang dapat menyatu dengan landscape dari area terminal pelabuhan, seperti dengan penggunaan kaca yang besar sehingga dapat memberi impresi ruangan yang luas dan menyatu antara *interior* dan *outdoor* pada terminal.

Dari pernyataan *Charles Jencks* dalam bukunya "*Language of Post-Modern Architecture*" maka dapat dipaparkan ciri-ciri Arsitektur Neo-Vernacular sebagai berikut :

- Atap bumbungan menutupi tingkat bagian tembok sampai hampir ke tanah sehingga lebih banyak atap yang di ibaratkan sebagai elemen pelindung dan penyambut dari pada tembok yang digambarkan sebagai elemen pertahanan yang menyimbolkan permusuhan.
- Batu bata (dalam hal ini merupakan elemen konstruksi lokal)
- Bangunan didominasi penggunaan batu bata abad 19 gaya Victorian yang merupakan budaya dari arsitektur barat.
- Mengembalikan bentuk-bentuk tradisional yang ramah lingkungan dengan proporsi yang lebih vertikal.
- Kesatuan antara interior yang terbuka melalui elemen yang modern dengan ruang terbuka di luar bangunan.
- Warna-warna yang kuat dan kontras.

Peng gayaan Neo-Vernacular merupakan gabungan antara peng gayaan modern dan tradisional dengan melalui trend yang diangkat dan digunakan kembali. Hal ini dapat dilihat dari beberapa poin seperti pemakaian atap yang miring, penggunaan batu bata, hingga dapat

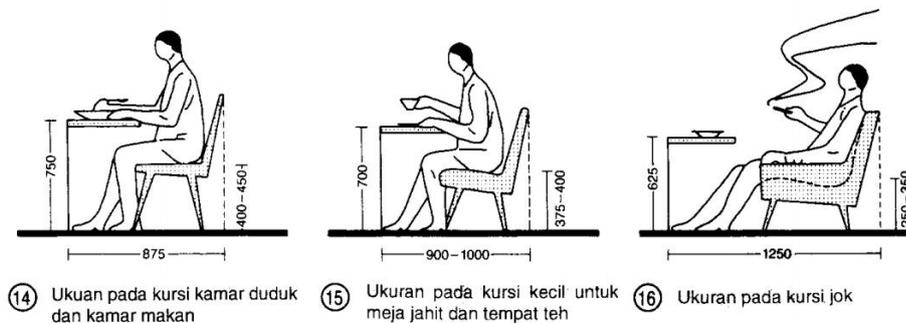
menghasilkan unsur baru dari pencampuran budaya setempat tanpa menghilangkan maknanya dengan teknologi yang telah modern. Makna yang dimaksud seperti, iklim, ornamen, pola pikir, kepercayaan, menjadi kedalam suatu perancangan.

Selain itu pengayaan Neo-Vernakular memiliki prinsip-prinsip dalam pengaplikasiannya secara terperinci, yaitu :

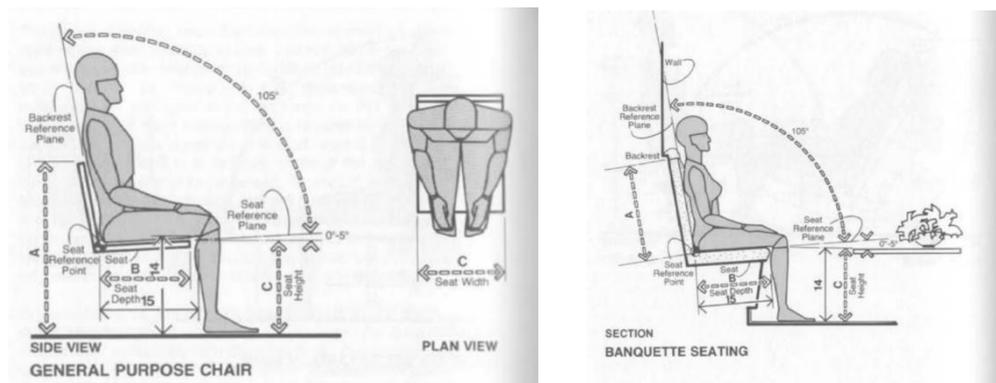
- Hubungan Langsung, merupakan pembangunan yang kreatif dan adaptif terhadap arsitektur setempat disesuaikan dengan nilai-nilai/fungsi dari bangunan sekarang.
- Hubungan Abstrak, meliputi interpretasi ke dalam bentuk bangunan yang dapat dipakai melalui analisa tradisi budaya dan peninggalan arsitektur.
- Hubungan Lansekap, mencerminkan dan menginterpretasikan lingkungan seperti kondisi fisik termasuk topografi dan iklim
- Hubungan Kontemporer, meliputi pemilihan penggunaan teknologi, bentuk ide yang relevan dengan program konsep arsitektur
- Hubungan Masa Depan, merupakan pertimbangan mengantisipasi kondisi yang akan datang

2.5. Studi Antropometri

Pelabuhan memerlukan ruang tunggu untuk penumpang, yang digunakan sebagai tempat beristirahat. Ruang tunggu sendiri terbagi kedalam beberapa kelas, tergantung dari kebutuhan fasilitas dari user nya. Adapun kelasnya terbagi atas kelas reguler, VIP, dan Ferry. Untuk kebutuhan aktifitas di ruang tunggu diperlukan tempat duduk yang nyaman. Sesuai dengan yang dicantumkan pada buku Architect Data, kebutuhan dari sirkulasi untuk duduk pria maupun wanita cukup berbeda. Hal ini dipengaruhi oleh bentuk badan, posisi duduk, dan juga jenis kursi yang digunakan.



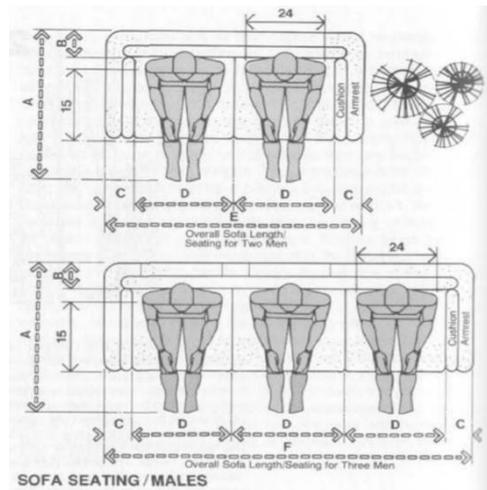
Gambar 2.3 Ilustrasi untuk acuan dimensi yang diperlukan pada saat duduk (satuan milimeter)



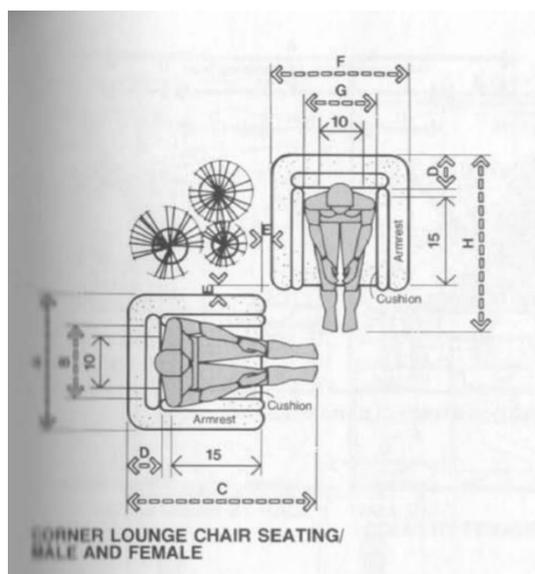
Gambar 2.4 Ilustrasi kebutuhan dimensi pada jenis kursi yang berbeda (Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), *Human Dimension & Interior Space*)

Pada buku *Human Dimension/Anthropometrics*, pria membutuhkan

dimensi sekitar 22.8 inch atau 57.9cm untuk 1 ruang duduk, sedangkan untuk bergerak secara nyaman, pria membutuhkan minimal 28 inch atau 71 cm sedangkan untuk wanita, kebutuhan dari sirkulasi gerak ruangnya hampir mirip dengan pria.



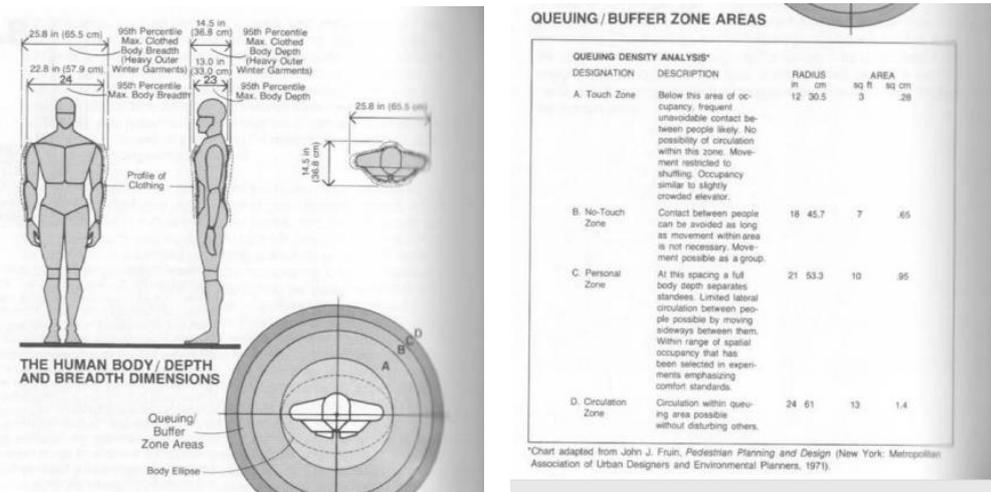
Gambar 2.5 Ilustrasi acuan kebutuhan dimensi sirkulasi untuk duduk pada pria (Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), *Human Dimension & Interior Space*)



Gambar 2.6 Ilustrasi acuan kebutuhan dimensi sirkulasi untuk duduk pada wanita (Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), *Human Dimension & Interior*)

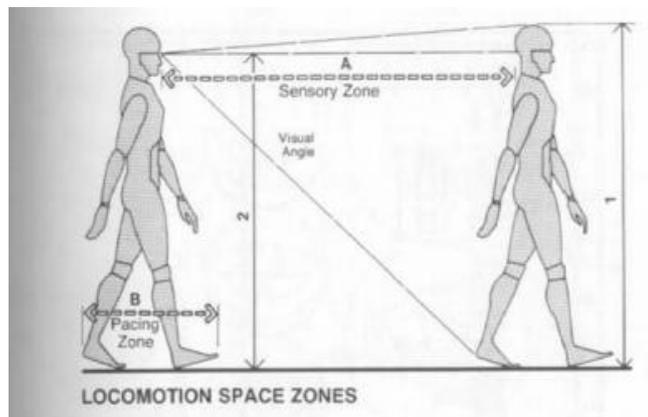
Space)

Selain posisi duduk, jarak pada saat memasuki antrian baik itu pada saat memasuki perahu, memesan tiket, ataupun memesan makanan di restaurant juga sangat penting. Hal ini dikarenakan sirkulasi yang dibutuhkan pada proses aktivitas tersebut akan mempengaruhi alur kerja dari aktivitas yang ada di dalam pelabuhan. Berikut ini merupakan ilustrasi dimensi yang dibutuhkan pada saat melakukan aktivitas-aktivitas tersebut.



Gambar 2.7 Ilustrasi kebutuhan sirkulasi ideal-zone pada individu

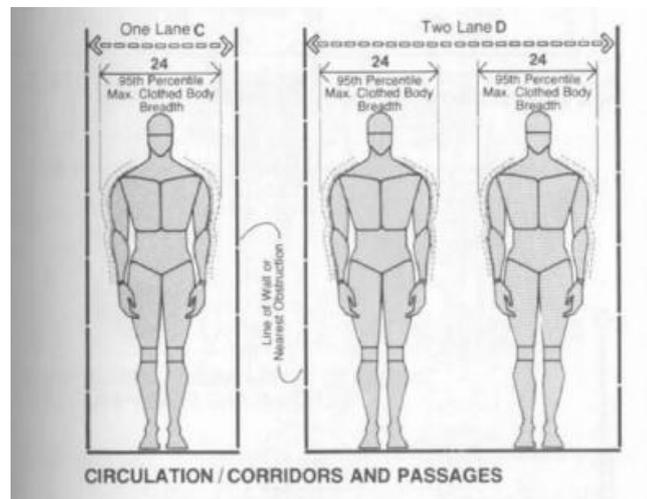
(Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), Human Dimension & Interior Space)



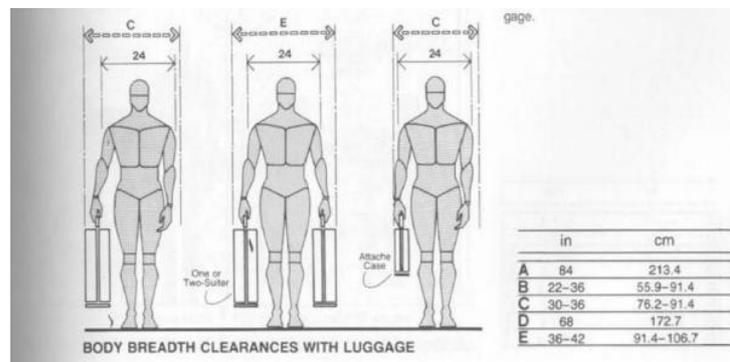
Gambar 2.8 Ilustrasi kebutuhan sirkulasi ideal-zone pada individu

(Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), Human Dimension & Interior Space)

Space)



Gambar 2.9 Ilustrasi kebutuhan sirkulasi pada saat berada di koridor
(Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), Human Dimension & Interior Space)



Gambar 2.10 Ilustrasi kebutuhan sirkulasi pada individu pada saat membawa barang
(Sumber: Panero, Julius & Zelnik, Martin (1979), Human Dimension & Interior Space)

2.6. Data Studi Banding

Judul proyek pada perencanaan dan perancangan interior untuk Tugas Akhir ini adalah “**Perancangan Interior ‘Anging Mammiri Port of Pinisi’ di Makassar**”. Perancangan pelabuhan ini dibuat sebagai sarana yang dibutuhkan oleh dalam bepergian melalui jalur laut, sekaligus mengenalkan budaya dari Makassar yang akan di terapkan ke dalam interior bangunannya. Fasilitas ini bertujuan sebagai sarana transportasi sekaligus rekreasi bagi para user dalam melakukan perpindahan lokasi atau sekedar ingin bersantai untuk menikmati pemandangan sekitar laut. Untuk studi banding mengambil Hakata Port International Terminal,

Jepang sebagai acuan dari perancangan melihat dari segi fasilitas dan perancangan, pelabuhan ini memiliki poin poin yang sesuai dan dibutuhkan untuk kebutuhan dari perancangan.

Berikut merupakan data yang didapatkan dari hasil studi banding fasilitas sejenis:



*Gambar 2.11, Hakata Port International Terminal
(Sumber: <http://www.hakataport.com/english/>)*

Tabel 2.1 Data Analisa Studi Banding

No	Aspek	Data Studi Banding Fasilitas Sejenis	Potensi	Kendala
1	Lokasi	<p>14 Okihamamachi, Hakata Ward, Fukuoka, 812-0031, Japan. Tel: +81(0)92-282-4871</p> 	<p>Lokasi berada di daerah dekat perairan dan sudah memiliki jalur untuk akses untuk berlayar dari Fukuoka-Busan.</p>	
2	Fungsi Bangunan	<p>Terminal penumpang</p> 	<p>Selain sebagai terminal, di dalam gedung tersedia fasilitas yang memudahkan user dalam mengakses keperluan yang dibutuhkan, seperti restoran, retail, ruang tunggu, <i>nursery room</i>, <i>smoking area</i>, dan <i>ticketing</i>.</p>	
3	Kondisi Geografis	<p>Lahan berada langsung berhadapan dengan laut, sekitar bangunan hanya terdapat</p>	<p>Bangunan sudah memiliki jalur berlayar antara perairan Fukuoka-</p>	<p>karena disekitar area bangunan tidak terdapat pepohonan, jika</p>

		bangunan besar dengan seluruh jalanan berupa paving dan aspal, tidak ada pepohonan, menghadap langsung ke laut Hakata-Fukuoka	Busan, sekitar bangunan terdapat bangunan besar dengan seluruh jalanan berupa paving dan aspal, tidak ada pepohonan	siang khususnya pada saat musim panas akan sangat gersang dan panas.
4	Arah Mata Angin	Bagian fasad gedung menghadap ke arah tenggara, dan langsung menghadap ke laut		
5	Pencapaian Akses Masuk Gedung	Terdapat 4 jalur akses untuk memasuki gedung, yaitu: Hakata Station - menggunakan bus (20 menit); Tenjin Station - menggunakan bus (15 menit); Fukuoka Airport - menggunakan bus, menggunakan mobil pribadi	Pihak dari terminal telah menyediakan subway khusus untuk menuju akses ke dalam gedung.	2 dari jalur parkir untuk akses ke dalam gedung berada berjauhan dengan entrance, sehingga kurang efektif apabila user yang menggunakan kendaraan pribadi harus berjalan kaki dari parkir.

6	Vegetasi	Vegetasi hanya terdapat di dalam bagian entrance menuju restoran dan <i>hall</i> untuk penginapan	karena menggunakan tanaman artificial, tanaman ini tidak memerlukan maintenance yang tinggi.	vegetasi tidak ada di pada area luar sekitar bangunan, sehingga apabila kita berjalan ke arah pintu masuk dari parkiran saat siang akan terasa panas.
7	Fasilitas Luar Bangunan	Fasilitas luar bangunan terdapat wilayah untuk parkir.	pembagian area parkir seperti bus, kendaraan pribadi, maupun kendaraan untuk loading barang membuat area ini menjadi teratur	jarak dari parkiran menuju ke dalam gedung cukup jauh jika berjalan kaki
8	Kondisi Bangunan	Bangunan berbentuk persegi panjang, dengan peng gayaan yang modern		
9	Fasad Bangunan		model fasad sangat terlihat modern dan futuristik, memberi kesan yang bersih	

10	Fasilitas Dalam Bangunan	<p>gedung hanya mempunyai 1 pintu masuk pada bagian entrance dan 3 pintu darurat, susunan area di dalam bangunan sudah tertata rapi.</p> 	<p>untuk fasilitas di tiap lantai terbagi secara khusus, seperti untuk lantai dasar dibuat khusus untuk ruang informasi, pembelian tiket, dan bank, pada lantai 2, terdapat ruang tunggu, dan area perbelanjaan, pada lantai 3 terdapat kantor, restaurant, dan wedding hall.</p>	
11	Fasilitas Sirkulasi Vertikal		<p>Untuk fasilitas sirkulasi vertikal terdapat lift dan juga eskalator yang memudahkan pengunjung untuk mengakses ruangan di tiap lantai.</p>	
12	Lantai/ Dinding/ Langit- Langit		<p>Lantai dibuat rata tanpa menggunakan elevasi, hal ini bagus untuk</p>	

			<p>pengunjung yang mempunyai disabilitas, untuk lantai pada bagian area tunggu menggunakan concrete/beton, sisanya menggunakan marmer; pada dinding terdapat monitor tanam yang juga difungsikan untuk memberi sumber informasi dan jadwal keberangkatan; pada ceiling, sistem pencahayaan menggunakan downlight.</p>	
13	Sistem Penghawaan		<p>Penghawaan menggunakan penghawaan buatan (AC) dan alami, penghawaan alami terdapat di lantai 3 untuk bagian kantor,</p>	

			wedding hall, dan restoran.	
14	Sistem Pencahayaan		<p>untuk pencahayaan memanfaatkan pencahayaan alami dan buatan, pencahayaan alami terdapat di bagian wedding hall dan restoran, sisanya pencahayaan buatan terdapat di bagian ceiling, menggunakan downlight, pada bagian hall menggunakan tone warna yang <i>warm</i>, sedangkan untuk bagian ruang tunggu menggunakan tone warna yg <i>cool</i>.</p>	

15	Sistem Keamanan		Akses untuk keluar masuk bangunan mudah didapatkan, di tiap lantai terdapat CCTV, tangga darurat, smoke detector, dan sprinkler.	
----	-----------------	--	--	--

Dari hasil survey studi banding fasilitas sejenis, data yang didapatkan pada bangunan Hakata Port International Terminal, berupa:

- a. Bangunan fasilitas sejenis bertempat di pinggiran laut dan tidak jauh dari wilayah perkotaan sehingga mudah untuk diakses.
- b. Bangunan fasilitas sejenis memiliki ruangan-ruangan yang di khususkan untuk user, bergantung pada kebutuhannya baik secara primer maupun materi (seperti ruang tunggu Regular room, VIP Room; pelayaran domestik dan internasional).
- c. Sirkulasi ruang relatif besar pada tiap ruangan, diperlukan untuk menampung pengunjung dalam jumlah yang besar.
- d. Tiap lantai memiliki area yang di khususkan untuk sumber informasi agar user mudah dalam mengakses fasilitas yang ada. Pada bangunan ini, dinding di tiap lantai diberi monitor untuk memberitahukan jadwal keberangkatan dari kapal dan informasi lainnya.
- e. Bangunan fasilitas sejenis memiliki fasilitas lain yang dapat digunakan oleh user seperti restaurant and wedding, convenience store, dan conference room.
- f. Pencahayaan didalam ruangan memanfaatkan pencahayaan alami dan buatan, pencahayaan alami terdapat di bagian wedding hall dan restoran, sisanya pencahayaan buatan terdapat di bagian ceiling,

menggunakan downlight, pada bagian hall menggunakan tone warna yang warm, sedangkan untuk bagian ruang tunggu menggunakan tone warna yg cool. disesuaikan dengan kebutuhan dari tiap ruangan.

Tiap lantai memiliki fasilitas sirkulasi vertikal seperti lift dan juga eskalator yang memudahkan pengunjung untuk mengakses ruangan di tiap lantai. Untuk sistem keamanan terdapat smoke detector, sprinkler, dan emergency exit.

2.7. Studi Image



Gambar 2.12 Lambung kapal Pinisi

(Sumber:

https://images.kontan.co.id/photo_story/147/Negeri+para+pembuat+Pinisi)

Bagian rangka lambung kapal pinisi ini nantinya akan diterapkan ke dalam interior ruangan, seperti ceiling ataupun wall treatment.



Gambar 2.13. Interior Prana The Most Luxurious Indonesia Pinisi Set Sail.

(Sumber: <https://www.thefolio.co.id/index.php/2018/09/23/sail-away-with-prana/>)