

BAB V

KAWASAN PERANCANGAN TERMINAL PELABUHAN KAPAL FERI DI BATAM

5.1. Kondisi Umum Wilayah Pulau Batam

5.1.1. Kondisi Geografis

Secara geografis Kota Batam terletak pada posisi yang menguntungkan dalam jalur perdagangan Internasional. Wilayah yang terletak pada kepulauan ini menempati posisi sangat dekat dengan Selat Singapura yang merupakan jalur pelayaran Internasional, dimana setiap harinya selalu dipadati oleh aktivitas pelayaran Internasional. Kondisi Batam sendiri merupakan wilayah yang terdiri dari kumpulan pulau-pulau besar dan kecil yang dihubungkan satu dengan lainnya dengan perairan. Secara keseluruhan jumlah pulau yang termasuk dalam wilayah Kota Batam ini mencapai 329 pulau, diantaranya telah bernama, termasuk di dalamnya pulau-pulau terluar di wilayah perbatasan negara. Berdasarkan undang-undang No 53 tahun 1999 luas keseluruhan wilayah Kota Batam mencapai 1.570,35 km². Luas tersebut meliputi

Pulau Batam dan pulau-pulau disekitarnya yang masuk kedalam wilayah Kota Batam. Letak kota Batam secara administratif masuk ke dalam wilayah Provinsi Kepulauan Riau.

- Sebelah utara : Selat Singapura
- Sebelah selatan : Kecamatan Senayang
- Sebelah barat : Kec. Karimun, Moro Kabupaten Karimun
- Sebelah timur : Kecamatan Bintan Utara

5.1.2. Kondisi Topografi

Elevasi 0 – 5 meter di atas permukaan laut banyak terdapat di pantai utara dan selatan. Dari total luas Pulau Batam lebih dari setengahnya berada pada ketinggian 5 – 25 meter di atas permukaan laut. Ketinggian 25 – 100 meter meliputi 32% luas wilayah Pulau Batam dan ketinggian di atas 100 meter hanya 1%. Kemiringan lahan datar antara 0 – 2%, kemiringan lahan curam antara 10 – 30%, dan kemiringan sangat curam sekitar 20%. Secara umum, topografi pada beberapa bagian merupakan daerah dataran rendah dan agak bergelombang dengan ketinggian 2 – 91 meter.

5.1.3. Kondisi Klimatologis

a. Temperatur

Iklim di wilayah ini merupakan iklim tropis dengan suhu minimum berkisar antara 20°C – 23°C dan suhu maksimum berkisar antara 30°C – 33°C

b. Kelembaban udara

Kelembaban udara berkisar antara maksimum 97,0% dan minimum 65,1% dengan rata-rata sebesar 77%.

c. Tekanan udara

Tekanan udara minimum 1005,6 MBS dan maksimum 1013,8 MBS.

d. Curah hujan

Curah hujan yang terjadi setiap bulannya kurang lebih 154,4 mm.

e. Angin

Terdapat dua musim angin yaitu angin barat daya yang berlangsung bulan Mei – September dan angin timur laut yang berlangsung November – Maret dengan kecepatan rata-rata 19,9 sampai 25,9 km/jam.

5.1.4. Kondisi Transportasi Laut dan Darat di Batam

a. Sub Sistem Transportasi Laut

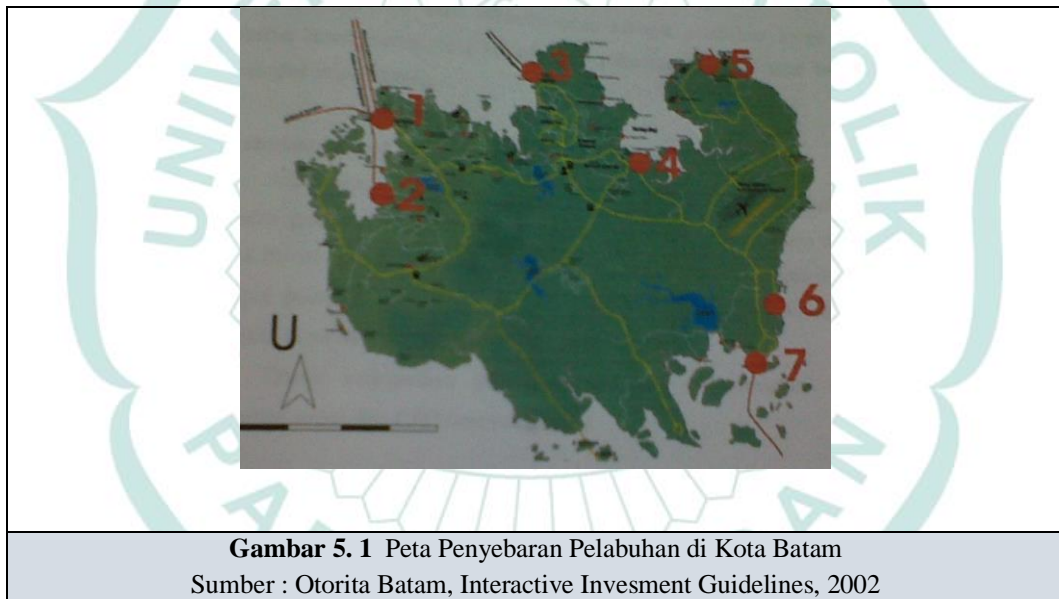
Keadaan geografis Kota Batam, yang terdiri dari pulau-pulau, telah menjadikan angkutan laut sebagai sarana transportasi yang sangat penting di wilayah Kota Batam. Untuk keluar dari wilayah Pulau Batam, hanya tersedia dua pilihan sistem transportasi yaitu; laut dan udara. Angkutan laut tampaknya masih menjadi pilihan karena tidak semua daerah terjangkau oleh transportasi udara. Terutama untuk menuju pulau-pulau disekitar wilayah Kota Batam. Untuk pelayaran Internasional, Singapura masih menjadi tujuan utama kapal-kapal penumpang yang berlayar dari pelabuhan-pelabuhan di Batam.

b. Sub Sistem Transportasi Darat

Tersedianya prasarana yang terdiri dari jalan-jalan yang memadai, jembatan antar pulau serta tersedianya sarana transportasi darat yang memadai, telah menunjang kelancaran transportasi darat di wilayah Batam. Sedangkan sarana transportasi darat yang digunakan sebagai kendaraan umum penumpang di wilayah Pulau Batam didominasi oleh taxi. Sebagian taxi yang berpangkalan di Bandara Hang Nadim dan Pelabuhan Sekupang telah dilengkapi oleh system argometer. Namun sebagian lainnya masih menggunakan sistem angkutan masal (oplet) walaupun kendaraan tersebut berbentuk taxi. Transportasi penumpang lainnya berupa bus-bus yang melayani trayek dengan jalur-jalur tertentu. Untuk transportasi barang digunakan truk-truk baik dalam bentuk bak terbuka maupun container.

5.1.5. Kondisi Pelabuhan di Wilayah Batam

Keadaan geografis wilayah Kota Batam yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil dan dihubungkan oleh wilayah perairan menyebabkan tingginya aktivitas transportasi laut di wilayah tersebut. Tidak hanya pelayaran dalam skop regional, tetapi juga dalam skop nasional bahkan internasional, terutama dalam kaitannya dengan kedekatan perairan batam dengan lalu lintas pelayaran internasional dan negara singapura. Kondisi tersebut berpengaruh pada keberadaan pelabuhan di wilayah batam. Ada beberapa pelabuhan umum dan pelabuhan khusus penumpang yang saat ini beroperasi di Batam.



Keterangan :

1. Pelabuhan dan Terminal Penumpang Pelabuhan Sekupang
2. Terminal Penumpang Internasional Teluk Senimba
3. Pelabuhan Batu Ampar
4. Terminal Penumpang Internasional Batam Center
5. Terminal Penumpang Internasional Nongsa Bahari

6. Pelabuhan Kabil
7. Terminal Penumpang Domestic Telaga Pungkur

5.2. Analisa Tapak Perancangan

5.2.1. Lokasi Tapak

Lokasi tapak perancangan berada di wilayah Batam Center, Kota Batam, yang merupakan salah satu sektor unggulan pariwisata di Indonesia. Terminal Ferry Batam Center merupakan salah satu pintu gerbang Internasional yang cukup sibuk di Batam. Pelabuhan yang berada di lokasi strategis yakni kawasan Batam Center ini melayani kapal dengan tujuan Singapura dan Malaysia. Pintu masuk pelabuhan ini juga dapat diakses melalui Mega Mall Batam Center, sehingga tak jarang kita dapati wisatawan mancanegara asal Singapura maupun Malaysia mengunjungi pusat perbelanjaan tersebut. Untuk pengelolannya, BP Batam melakukan kerja sama operasi (KSO) dengan PT. Synergi Tharada.

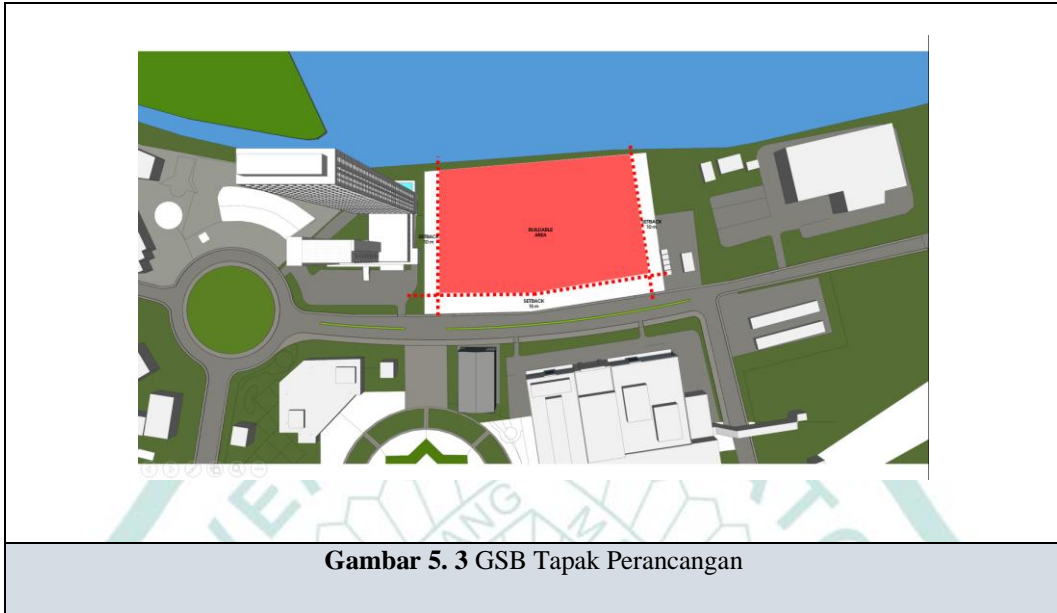


Tapak terminal Terminal Feri Batam Center memiliki batas-batas sebagai berikut:

- Utara : Perairan Batam Center
- Selatan: Megamall Batam Center

- Timur : Sumatera Convention Hall
- Barat : Harris Hotel

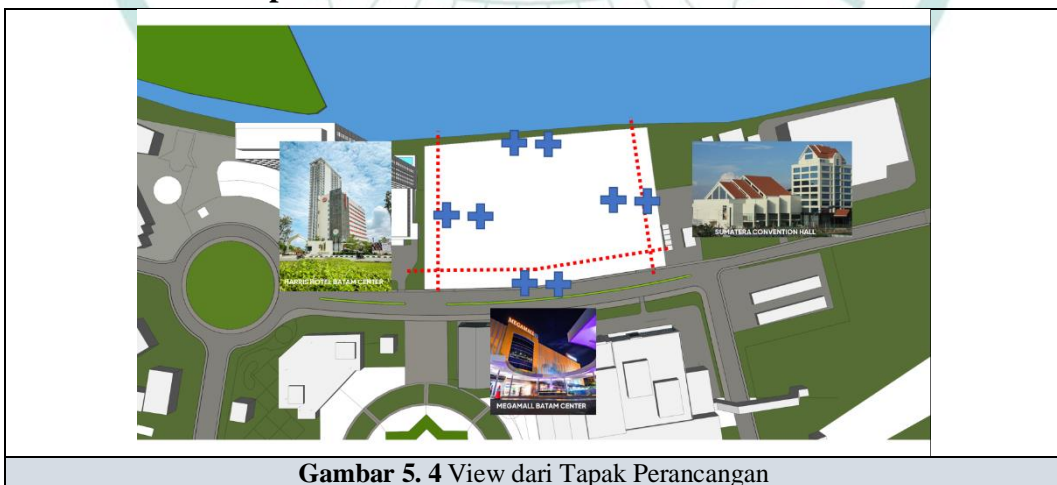
5.2.2. GSB Tapak



Gambar 5. 3 GSB Tapak Perancangan

- Luas : 12486 m²
- Gsb Selatan : 15 m²
- Gsb Barat : 10 m²
- Gsb Timur : 10 m²

5.2.3. View Dari Tapak

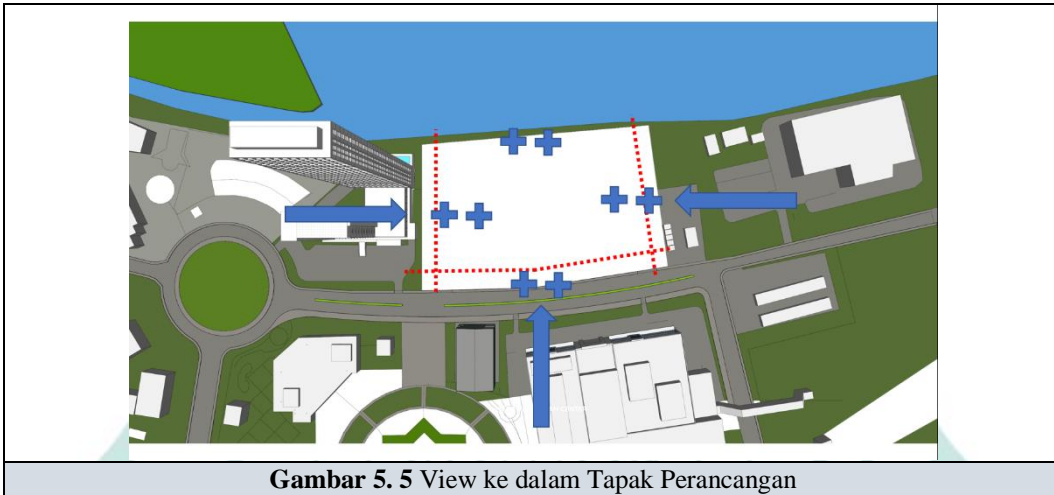


Gambar 5. 4 View dari Tapak Perancangan

Penataan kembali vegetasi disisi selatan site terminal feri untuk memaksimalkan view dari luar site agar dapat terlihat dengan baik dan jelas. Orientasi bangunan

akan berorientasi ke arah selatan karena sisi utara terminal feri dilintasi jalan provinsi sebagai akses utama. Menuju bandar udara dan memaksimalkan *view* dari luar site ke dalam site.

5.2.4. View Ke Tapak



Gambar 5. 5 View ke dalam Tapak Perancangan

Orientasi massa bangunan akan mengarah ke sisi selatan namun bukaan di sisi timur akan dioptimalkan dengan meletakkan bukaan-bukaan untuk memaksimalkan pencahayaan alami di pagi hari. Penggunaan bukaan dan vegetasi pada sisi-sisi site untuk menyaring cahaya yang masuk agar bangunan tidak terlalu silau. Peletakan vegetasi dan bukaan yang sedikit pada sisi barat untuk menghalangi panas matahari di sore hari.

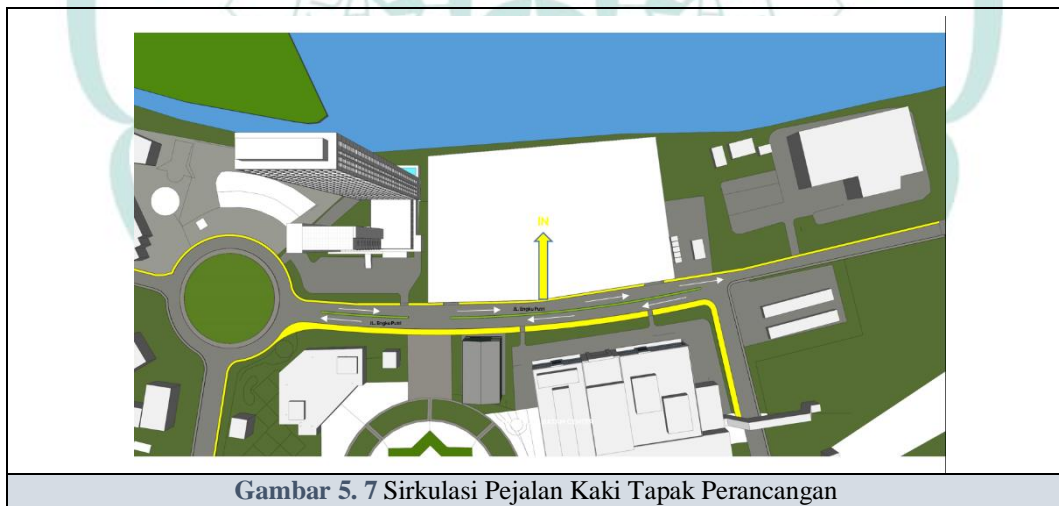
5.2.5. Sirkulasi Kendaraan



Gambar 5. 6 Sirkulasi Kendaraan Tapak Perancangan

Jalan utama yang berada pada Jl. Engku Putri Utara memiliki lebar ± 10 m, membuat sirkulasi di jalan utama tidak terjadi kemacetan. Hanya saja pada jam tertentu, intensitas kendaraan lebih ramai.

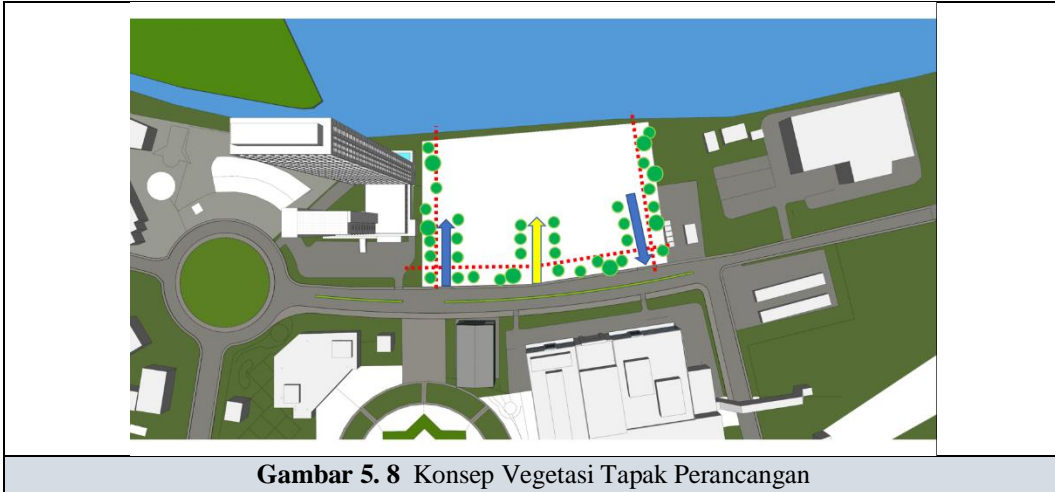
5.2.6. Sirkulasi Pejalan Kaki



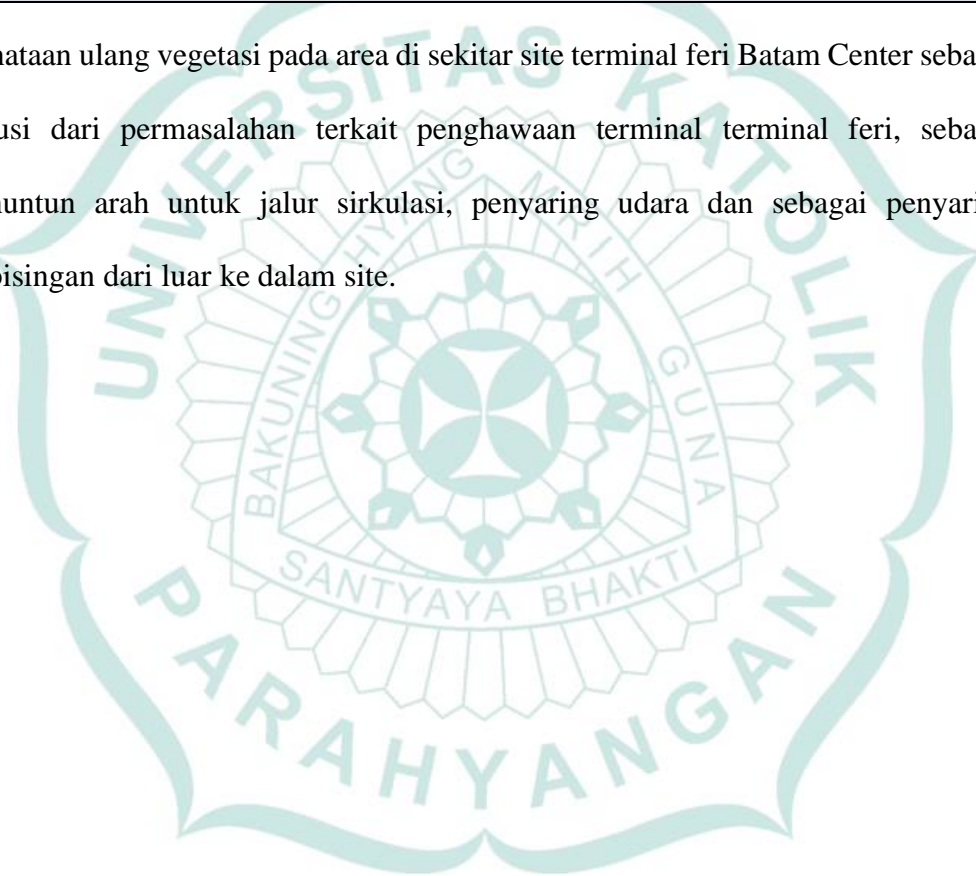
Gambar 5. 7 Sirkulasi Pejalan Kaki Tapak Perancangan

Jalur pejalan kaki telah ada berupa trotoar dengan lebar ± 1.5 m yang terletak di depan site sepanjang Jl. Engku Putri Utara. Serta sirkulasi pejalan kaki sudah terhubung dengan Hotel Harris pada sisi barat tapak dan juga Mega Mall pada sisi selatan tapak sehingga memudahkan pengunjung.

5.2.7. Konsep Vegetasi



Penataan ulang vegetasi pada area di sekitar site terminal feri Batam Center sebagai solusi dari permasalahan terkait penghawaan terminal terminal feri, sebagai penuntun arah untuk jalur sirkulasi, penyangkutan udara dan sebagai penyangkutan kebisingan dari luar ke dalam site.



BAB VI

KAWASAN IMPLEMENTASI DESAIN PERANCANGAN TERMINAL KAPAL FERI DI BATAM

6.1. Konsep Perancangan

6.1.1. Implementasi Pemasalahan

Pada analisis yang sudah ada pada bab IV dan V, sudah diketahui permasalahan yang harus diselesaikan pada perancangan Terminal Kapal Feri di Batam. Permasalahan yang dihadapi adalah Terminal Kapal Feri di Batam harus memperhatikan masalah-masalah terkait permasalahan akulturasi terhadap konteks nilai kelokalan pada visualisasi bentuk arsitektur lokalnya dan sirkulasi dan penataan letak ruang pada tata ruang dalam dan tata ruang luar serta menciptakan Terminal Kapal Feri yang aman, nyaman, dan sehat.

Pendekatan secara akulturasi arsitektur sebagai pendekatan yang tepat untuk menyatukan segala kriteria dan kebutuhan bangunan tanpa kehilangan identitas daerahnya sehingga akulturasi yang terlihat secara visual dapat dicapai. Koentjaraningrat (1977) mengemukakan bahwa: akulturasi adalah proses sosial yang timbul bila suatu kelompok manusia dengan suatu kebudayaan tertentu dihadapkan dengan unsur-unsur dari suatu kebudayaan asing dengan sedemikian rupa, sehingga unsur-unsur kebudayaan asing tersebut lambat laun diterima dan diolah kedalam kebudayaan sendiri tanpa menyebabkan hilangnya kepribadian budaya itu sendiri. Pada penelitian ini akan mengemukakan tentang perpaduan arsitektur modern sebagai perwujudan dari budaya pendatang yang mempengaruhi arsitektur lokal sebagai budaya masyarakat setempat untuk mempengaruhi wujud arsitektur pada bangunan Terminal Kapal Feri Batam Center.

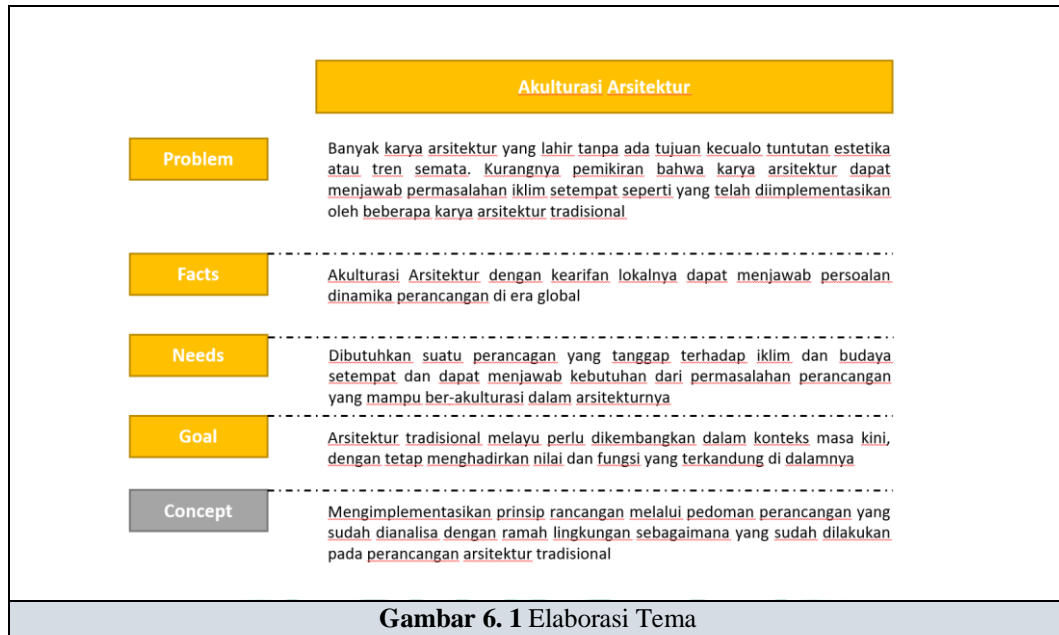
Terminal Kapal Feri Batam Center dipilih menjadi objek-redesain dengan pertimbangan bahwa saat ini terminal kapal feri berada dalam proses pengembangan dan berdasarkan analisis yang telah dilakukan, masih terdapat beberapa kekurangan di pada desain Terminal Kapal Feri Batam Center di dalam mengaplikasikan prinsip akulturasi arsitektur atau terhadap nilai lokal setempat.

6.1.2. Elaborasi Tema

Tema yang diambil adalah *Local Wisdom in Modern Architecture*, seperti yang telah dijelaskan di Bab II. Pemilihan tema berdasarkan konversi judul tesis yang menghasilkan tema yang diharapkan mampu memberikan solusi bagi masalah-masalah desain yang ada di lingkungan sekitar.

Tema yang diterapkan yaitu berupa pendekatan kearifan lokal arsitektur melayu mencakup aspek bentuk dan aspek makna dari arsitektur tersebut. Seperti yang dikatakan oleh Zarzar, (2008); Berry, (2008) dalam Dahliani (2015) *the process of globalization causes cultural homogeneity*, ketika budaya sudah homogen bisa dipastikan arsitekturanya akan menjadi homogen juga karena arsitektur merupakan produk dari budaya. Dari pendekatan kearifan lokal tersebut perancangan terminal kapal feri dikemas lebih modern seiring dengan perkembangan zaman dan konteks masa kini.

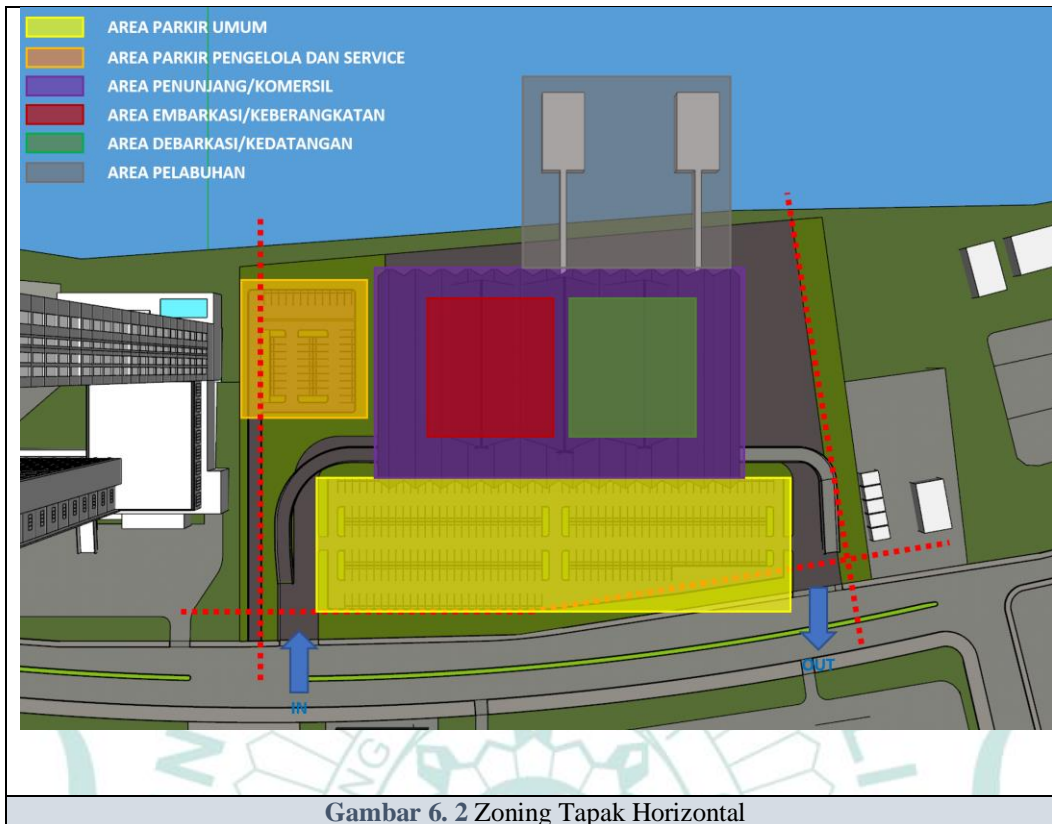
Kontekstual dihadirkan dalam perancangan mencakup konteks sosial budaya Kepulauan Riau khususnya Kota Batam, mencakup kondisi lingkungan/iklim Kota Batam, social budaya Masyarakat dan mencakup kondisi ekonomi atau potensi kawasan Kota Batam.



Kearifan lokal yang dituangkan kepada desain tidak hanya mengenai konsep bentuk. Filosofi yang terkandung dari apa yang biasa dilakukan nenek moyang dalam merancang bangun sebuah bangunan kembali mengingatkan kita akan pentingnya melestarikan alam. Hal ini terkait dengan segala isu yang berkembang di dunia arsitektur mengenai konsep rancangan ruang ramah lingkungan (*green architecture, sustainable development*). Arsitektur Hijau sangat bermanfaat terhadap lingkungan, sosial dan ekonomi (Ragheb, A., El-Shimy, H. & Ghadam R. 2016). Dari berbagai aspek dapat mengurangi polusi, melestarikan sumberdaya alam, dan mencegah dari degradasi lingkungan. Dari segi ekonomi, arsitektur hijau dapat mengurangi biaya operasional dari gedung itu sendiri serta dapat meningkatkan produktivitas penggunanya.

6.2. Konsep Arsitektural

6.2.1. Zoning Tapak



Gambar 6.2 Zoning Tapak Horizontal

Bentuk hubungan makro dan zonasi di atas dipengaruhi pada pertimbangan bahwa fungsi zona embarkasi – debarkasi dan zona penunjang tidak dapat berdiri sendiri. Ketiga zona tersebut dapat saling menempel satu sama lain dalam satu massa atau dapat juga saling lepas namun tetap berhubungan satu sama lain.

Sistem Zonasi membagu wilayah/areal Pelabuhan yang digunakan melayani Angkutan Penyebrangan menjadi 5 (lima) bagian, sebagaimana Pasal 3 ayat (1) meliputi :

1. Zonasi A, untuk orang;
2. Zonasi B, untuk kendaraan;
3. Zonasi C, untuk fasilitas vital;
4. Zonasi D, untuk daerah khusus terbatas; dan
5. Zonasi E untuk kantong parkir di luar Pelabuhan.

6.2.2. Zoning Bangunan



Zoning pada bangunan menerapkan system sirkulasi linier horisontal ataupun vertikal. Untuk sirkulasi vertikal digunakan untuk pengelola sedangkan horisontal digunakan oleh penumpang. Pembagian zona ruang juga terlihat jelas, pada lantai atas terdapat kantor pengelola, bagian bawah merupakan area penumpang dan juga bagian lantai dasar merupakan area servis, parkir dan area perjalanan penumpang menuju kapal feri tersebut.

6.2.3. Orientasi dan Tata Letak Massa Bangunan



Tata letak massa bangunan terminal kapal feri didominasi oleh massa bangunan yang linear dengan elevasi tiap lantai yang berbeda, tetapi bangunan tetap simetris dari satu kesatuan massa di dalam tapak. Efek yang timbul perancangan tata letak massa beserta zoning yang berbeda pada bangunan menghadirkan ruang-ruang terbuka untuk memberi kejelasan sirkulasi dan hirarki di dalam tapak.

Penciptaan massa bangunan utama terminal kapal feri untuk merespon visualisasi dari luar ke dalam tapak, kesan menerus dan transparan timbul berakibat ruang terbuka di antara massa bangunan menjadikan suasana yang ramah karena konsep terbuka pada tapak bangunan terminal kapal feri.

6.2.4. Sosok Bangunan

Sosok bangunan terminal terbentuk dari satu kesatuan antar kepala, badan, dan kaki. Oleh karena itu dalam pengimplementasikan pedoman desain pada Terminal Kapal Feri Batam Center harus diimplementasikan berdasarkan kepala, badan, kaki, sehingga terdapat beberapa bagian yang diubah adalah penutup atap, bentuk pelingkup serta mengubah tampilan struktur sehingga membentuk sebuah kesatuan.



Gambar 6. 5 Sosok Bangunan

Tema dan konsep *Local Wisdom in Modern Architecture* terdapat makna tempat sebagai identitas, oleh karena kota Batam sebagai Bandar Dunia Madani yang selalu dapat mudah diingat karena identitas kota sebagai kota serumpun melayu dan dikaitkan dengan penggunaan atap rumah adat belah bubung ke dalam desain terminal feri serta warna corak serta ornamen yang terkandung di dalamnya mengandung makna yang tersampaikan dalam memperkenalkan aspek nilai lokal pada pengunjung, pengantar serta pengunjung yang datang.

6.2.5. Elemen Arsitektur



Gambar 6. 6 Elemen Arsitektur

Elemen arsitektur dapat diurai dalam beberapa elemen, menurut pandangan Thomas This Evenson elemen tersebut merupakan bagian atap, dinding dan lantai. Setiap elemen memiliki arti filosofis dan kontribusi yang berbeda-beda dalam menyusun bentuk bangunan. Bentuk dari tiap elemen atap, dinding dan lantai bangunan masjid juga merupakan sebuah perwujudan dari *Local Wisdom in Modern Architecture*. Dalam gaya arsitektur tradisional, bangunan dibagi berdasarkan elemen kepala, badan dan kaki. Teori kepala, badan, dan kaki tidak hanya memiliki makna filosofis, tetapi juga memiliki nilai praktis dalam arsitektur. Dengan memahami teori ini, arsitek dapat merancang bangunan yang kokoh, fungsional, dan estetis. Pembagian ini merupakan analogi bentuk tubuh manusia, pembagian elemen bangunan berupa : atap, dinding dan lantai. Wujud candi kayu hanya dapat dilihat dari gambar-gambar pada relief candi batu yang masih berdiri hingga sekarang.

6.2.6. Atap Bangunan



Jenis atap yang digunakan adalah jenis 'Lipat Pandan. Bentuk yang dinamis dari jenis atap ini ditransformasikan menjadi bentuk atap yang saling berhadapan yang kemudian diberi penambahan (*addition*) berupa teritisan yang mengelilingi 2 bentuk atap tersebut. Penggunaan Atap Lipat Pandan dalam sebuah bangunan memiliki arti dan makna tersendiri dalam pemakaiannya. Atap Lipat Pandan mencirikan keagungan dan ketinggian budaya dengan ukiran selembayung pada pucuk dari atap sebuah bangunan.

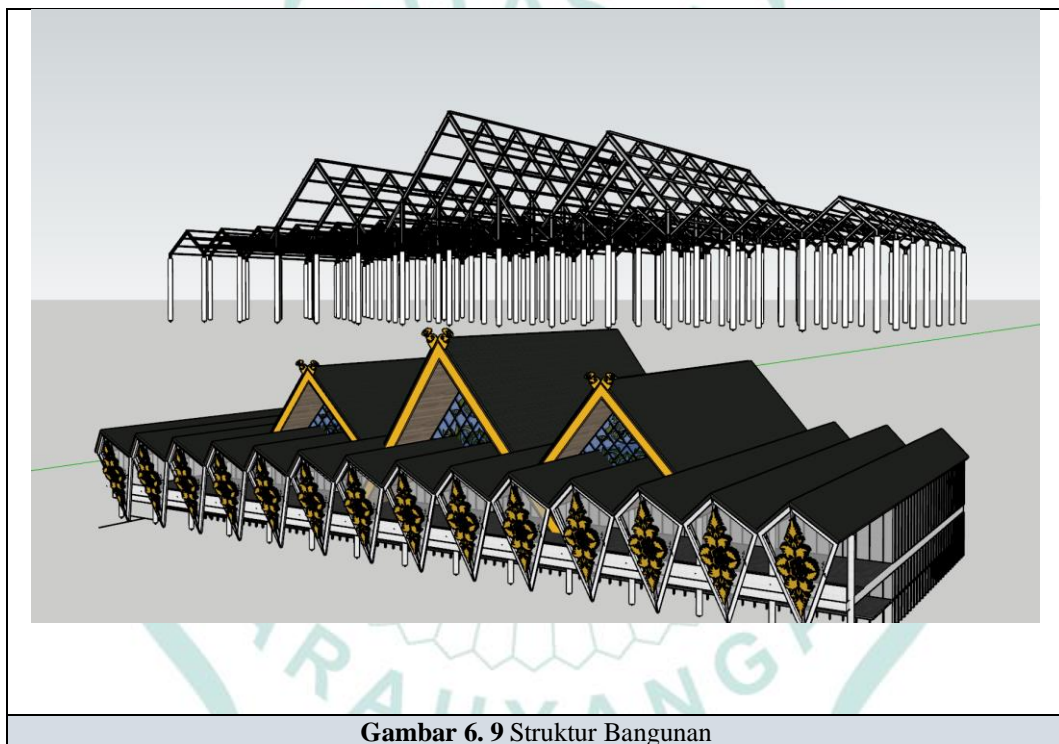


Bentuk atap lipat pandan memberikan bentuk yang lebih dinamis dengan adanya celah di antara kedua bentuk atap yang kemudian dijadikan untuk ventilasi dan cahaya alami (*skylight*). Kesatuan atap yang telah ditransformasikan memiliki kesan monumental.

Arsitektur tradisional melayu mengenal dengan proporsi kepala-badan-kaki tetapi dengan bahasa berbeda. Kepala berupa atap bangunan, badan berupa dinding bangunan, dan kaki berupa bentuk panggung. Proporsi kepala badan kaki juga hadir di setiap bentuk arsitektur tradisional di Indonesia pada umumnya. Konsep rumah panggung atau pilotis dipakai untuk meminimalisir jumlah lahan yang terbangun dan menjadikannya area resapan air hujan. Konsep pilotis juga dapat memberikan penghawaan tambahan di area bawah, karena hawa dingin dominan berasal dari bawah.

Hadirnya *skylight* pada atap dan penambahan teritisan memberikan kontribusi untuk rancangan ramah lingkungan yang pasif. *Skylight* atap dapat memberikan pencahayaan dan penghawaan alami di dalam ruangan. Serta teritisan yang merupakan tambahan dari transformasi atap dapat menaungi kulit bangunan dari cahaya matahari dan tampias hujan. Dengan demikian konsep ramah lingkungan dengan sendirinya dapat seiring dan bersinergi dengan konsep lokalitas yang diangkat.

6.2.7. Struktur Bangunan



Gambar 6. 9 Struktur Bangunan

Struktur pada Terminal Kapal Feri Batam Center dalam implementasi desain berdasarkan pedoman desain haruslah mengadopsi dari aspek-aspek lokal. Kolom pada area gerbang diberikan *cladding* yang dipadukan dengan motif lokal. Dengan memadukan *cladding* diharapkan pengguna jasa terminal feri tetap merasakan nilai lokalitas di terminal feri yang modern. Struktur atap secara garis besar tidak ada yang berubah dari bentuk asli bentuk atap lokal dari bentuk atap rumah belah

bubung berbentuk limas. Pada area drop-off keberangkatan dan kedatangan menggunakan *cladding aluminium composit* yang ditopang struktur baja *hollow* dengan diperpadukan dengan bentukan atap plana yang terdapat ciri khas selembayung melayunya.

6.2.8. Ornamen



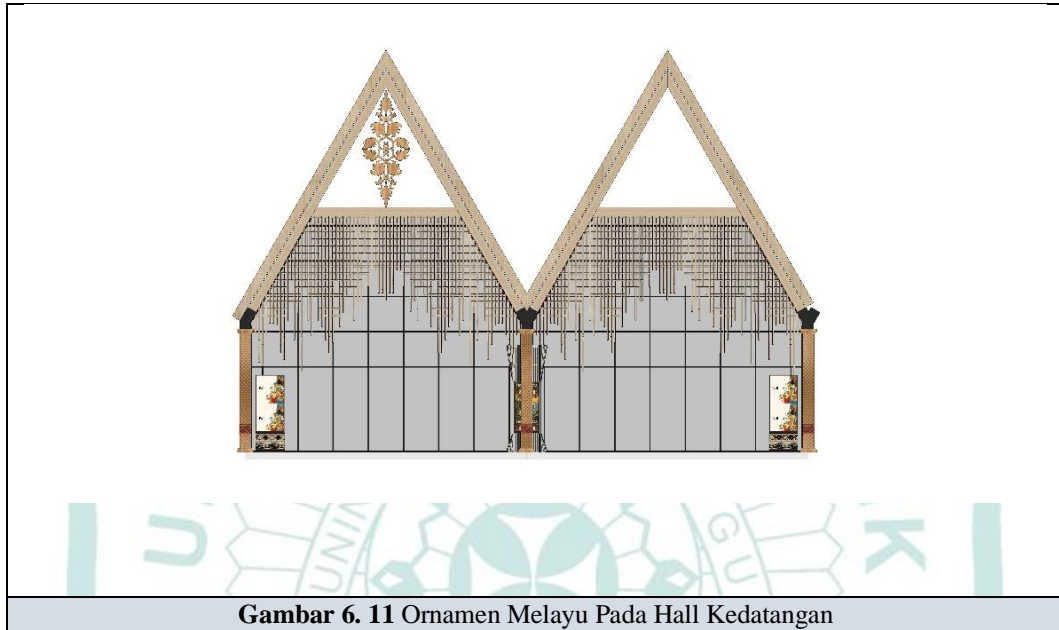
Gambar 6. 10 Ornamen Pucuk Rebung

Ornamen merupakan suatu hiasan yang sengaja dibuat atau ditambahkan guna meningkatkan nilai estetika pada suatu produk (Kholisya, 2019). Penambahan ornamen pada suatu bangunan juga tidak terlepas dari latar belakang budaya masyarakat setempat. Ornamen yang diimplementasikan juga mengandung makna simbolis di dalamnya.

Kota Batam dikenal dengan motif-motif tradisional yang khas dan unik. Motif-motif ini banyak digunakan sebagai kejayaan dan kerukunan. Peran ornamen pada implementasi desain ini penting dan sangat membantu menciptakan suasana lokal

pada bangunan terminal kapal feri yang modern. Ornamen pada ruang-ruang terminal kapal feri Batam Center akan lebih efektif jika tersebar merata dan fungsional.

Hall Kedatangan Sebagai Gerbang



Gambar 6. 11 Ornamen Melayu Pada Hall Kedatangan

Ornamen diimplementasikan pada bagian-bagian yang terlihat dengan motif-motif bunga tradisional melayu. Salah satunya ialah Pucuk Rebung, motif ini memiliki dasar bentuk segitiga sama kaki yang melambangkan suatu kekuatan dalam memegang adat guna mendidik akhlak suatu individu dan rasa saling menghormati antar sesama manusia.

BAB VII KESIMPULAN

7.1. Jawaban Pertanyaan Penelitian

7.1.1. Apa definisi akulturasi dari penelitian ini?

Akulturasi arsitektur pada penelitian ini merupakan percampuran kebudayaan yang tercipta dari elemen-elemen arsitektural bangunan terminal kapal feri yang memiliki percampuran kebudayaan antar aspek lokal dan non lokal yang melekat dalam bentuk fisik maupun non fisiknya dengan tidak menghilangkan kepribadian dari budaya lokal maupun budaya pendatangannya.

Pendekatan teori akulturasi arsitektur Thomas Thiss Evensen yang mengelompokkan elemen arsitektur ke dalam tiga macam yaitu kepala, badan, dan kaki membantu peneliti dalam menggolongkan tiap elemen arsitektur pada kedua kasus studi bangunan terminal feri ke dalam tanda-tanda. Tanpa adanya pendekatan akulturasi arsitektur yang menggolongkan elemen arsitektur terminal feri ke dalam kepala, badan, dan kaki, maka akan sulit untuk mencari elemen mana yang mendukung pembentuk ruang dan ekspresi pada terminal kapal feri.

7.1.2. Elaborasi tema bagaimana prinsip akulturasi arsitektur dalam desain perancangan terminal kapal feri di Batam?

Prinsip akulturasi dalam desain dilakukan sebagai tanda pada citra gerbang pada terminal kapal feri dengan penempatan dan penggunaan beberapa ornamen melayu pada struktur maupun pada bagian elemen konstruksi bangunan. Implementasi pada ornamen yang dipadukan dengan prinsip arsitektur modern akan membuat sebuah citra visual dan merekam makna mendalam dari sisi budaya arsitektur setempat.

Prinsip terhadap aspek-aspek elemen pembentuk dalam proses akulturasi dilihat dalam kaitan fungsi, bentuk dan makna, serta jenis, perletakan, bentuk dan makna ornamen dengan tanda-tanda pada kebudayaan sehingga pedoman perancangan didapatkan dari proses analisis yang dilakukan pada kedua kasus studi. Serta penjelasan aspek-aspek elemen pembentuk dalam proses akulturasi dilihat dalam kaitan fungsi, bentuk dan makna, serta jenis, perletakan, bentuk dan makna ornamen dengan tanda-tanda pada kebudayaan sehingga pedoman perancangan didapatkan dari proses analisis yang dilakukan pada kedua kasus studi.

7.1.3. Bagaimana metoda desain akulturasi arsitektur pada terminal kapal feri di Batam?

Indikator-indikator dalam metoda desain merupakan hasil dari analisis kasus studi yang berfungsi sebagai citra gerbang identitas suatu daerah melalui satu fungsi terminal kapal feri dengan tanda-tanda dominan pada elemen arsitektur gedung Port of Benoa Bali dan Putuo Mountain Transportation Center yang dirumuskan kembali untuk mendapatkan pedoman perancangan. Dengan melalui beberapa kriteria seperti pada setiap elemen seperti:

- a) Kepala: Penerapan atap lokal pada massa utama dengan percampuran nilai lokal dengan atap modern serta bisa pada bagian *entrance* atau *drop off*. Dimensi dan jarak harus disesuaikan berdasarkan jarak minimal penglihatan manusia.
- b) Badan: Bentuk bangunan menunjukkan karakter transparan, modern, melayang pada kolom dilapisi dengan ukiran pada kaca diberikan ornamen.
- c) Kaki: Adanya jenis motif pola lantai yang berunsur nilai lokal.

7.1.4. Bagaimana penerapan desain pada perancangan terminal kapal feri di Batam?

Implementasi desain bangunan terminal kapal feri Batam Center mengikuti pedoman-pedoman desain yang telah dijabarkan menjadi sebuah indikator-indikator perancangan melalui akulturasi arsitektur sebagai acuan bahan untuk penjelasan aspek-aspek serta elemen pembentuk dalam proses akulturasi dan elemen-elemen pembentuk bangunan pada studi kasus berdasarkan teori akulturasi arsitektur dan melihatnya dalam kaitan fungsi, bentuk dan makna, serta jenis, perletakan, bentuk dan makna ornamen terhadap suatu karya arsitektur.

7.2. Saran Penelitian

Bangunan terminal feri harus memiliki ekspresi secara konteks akulturasi arsitektur baik secara eksterior maupun interior. Praktek arsitektur saat ini sering melupakan pentingnya akulturasi arsitektur pada bangunan dibandingkan estetikanya, maka pendekatan akulturasi arsitektur ini dilakukan oleh perancang sebelum merancang bangunan terminal feri agar bangunan dapat dimaknai dengan baik oleh penggunanya dan tidak terjadi penyimpangan-penyimpangan yang tidak sesuai dengan topologi bangunannya.

Perspektif bangunan memiliki fungsi, bentuk, dan maknanya, arsitektur terminal kapal feri Batam Center diharapkan menjadi acuan pengembangan fisik dan non-fisik dari berbagai aspek kebudayaan tradisional suatu daerah yang harus terus menerus diterapkan pada pengembangan perancangan dengan sesuai terhadap nilai konteks setempat.

DAFTAR PUSTAKA

Buku dan Jurnal

- 14-Heimsath, C. (1977). Behavioral Architecture Toward An Accountable Design Process, Von Hoffman Press, USA.
- Antariksa Sudikno. (2009). Kearifan Lokal dalam Arsitektur Perkotaan dan Lingkungan Binaan. Seminar Nasional “Kearifan Lokal (Local Wisdom) dalam Perencanaan dan Perancangan Lingkungan Binaan”.
- Antoniades, A. C. (1990). *Poetics of Architecture: Theory of Design*. Van Nostrand Reinhold. <https://books.google.co.id/books?id=ABVQAAAAMAAJ>
- Antoniades, Anthony C. (1990). *Poetics Of Architecture: Theory of Design*. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Aurelia, Nadhira. (2019). Tipologi Fasad Arsitektur Tradisional Melayu. MINTAKAT Jurnal Arsitektur, Volume 20 Nomor 1, Maret 2019, 1-8, e-ISSN 2654-4059. (<https://doi.org/10.26905/mj.v20i1.3240>).
- Azzahra, S. F., & Nurini. (2014). Struktur Dan Pola Ruang Kampung Uma Lengge Berdasarkan Kearifan Lokal Di Desa Maria, Kabupaten Bima Nusa Tenggara Barat. *Jurnal Ruang*, 2(1), 321–330.
- Carmencita, Anita. (1998). Terminal Penumpang Terpadu Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya. Universitas Kristen Petra, Surabaya.
- Ching, D.K. (2000). *Arsitektur: Bentuk, Ruang, dan Tatanan*. Erlangga, Jakarta.
- OCDI, 1991. *Port Planning, Engineering and Administration*, OCDI. Tokyo.

Dwiasta R, A. Y. (2014). Pemanfaatan Tema Arsitektur Tradisional Lokal Terhadap Transformasi Bentuk Dan Fungsi Arsitektur Di Perkotaan Dalam Konteks Kekinian. *Forum Bangunan*, 12(1), 33–39

Hung, K. dan Petrick, J.F. (2011). Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale. *Tourism Management* 32(2), 386 –393.

Jencks, C. (1977). *The Language of Post-modern Architecture*. Rizzoli.
<https://books.google.co.id/books?id=Sz04AQAAIAAJ>

Jencks, C. (1977). *The Language of Post-modern Architecture*. Rizzoli.
<https://books.google.co.id/books?id=Sz04AQAAIAAJ>

Kholisyia, U. K. (2019). Representasi kosmologi Jawa pada gapura kontemporer di desadesa kabupaten Karanganyar. *Cakrawala-Jurnal Humaniora*, 19(1), 113–120.

Koentjaraningrat. (1977). *Antropologi Sosial, Beberapa Pokok*. Jakarta: PT Dian Rakyat.

Levis, L. (2006). *Planning for Cruise Terminals*. American Association of Port Authorities (AAPA).

Mendes, J. dan Guerreiro, M. (2017). Conceptualizing the Cruise Ship Tourist Experience. Di dalam Dowling, Ross dan Weeden, Clare (ed.). *Cruise Ship Tourism 2nd Edition*.

Muhammad Arief Kurniawan. (2019). Kajian Nilai-Nilai Kearifan Lokal Pada Arsitektur Hotel Bintang dan Hunian Vertikal di Kawasan Cagar Budaya Yogyakarta. *INERSIA*, Vol. XV No. 1.

Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), International Transport Forum, Paris

Pallis, T. (2015). Cruise shipping and urban development: State of the art of the industry and cruise ports, International Transport Forum Discussion Paper, No. 2015-14,

Papanikolaou, A., Hamann, R., Lee, B-S., Mains, C., Olufsen, O., Vassalos, D., dan Zaraphonitis, G. (2013): GOALDS - Goal Based Damage Stability for Passenger Ships. *Transactions of the Society of Naval Architects and Marine Engineers (SNAME)*. 10.5957/SMC-2013-T04. 85

Porteous, J.D. (1977). *Environmental and Behavior*. Massachusetts: AddisonWesley Publishing.

Ragheb, A., El-Shimy, H., & Ghada, R. (2016). *Green Architecture : A Concept of Sustainability*. *Procedia – Social and Behavioral Sciences*, 2016, 778-787.

Rapoport, A. (1969). *House form and culture*. Prentice-Hall

Rodrigue, J-P. (2017). *The Geography of Transport Systems FOURTH EDITION*. New York: Routledge, 440 pages. ISBN 978-1138669574 (Daring: <https://transportgeography.org/>)

Sheth, J. (2014). *Consumer Behavior*. Emory University. Salura, Purnama (2010). *Arsitektur Yang Membodohkan*. Cipta Sastra Salura, Bandung.