

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Pengembangan pembangunan masyarakat melalui otonomi daerah memacu peningkatan perekonomian masyarakat dengan kemampuan sumber daya alam (SDA) dan manusia (SDM) daerah tersebut sehingga dibutuhkan pengoptimalan berbagai sektor pertumbuhan ekonomi dan juga sarana pendukungnya .

Perdagangan, industri dan pariwisata merupakan sektor pertumbuhan ekonomi dan salah satu prasarana pendukung yang sangat menuntut pemenuhan adalah transportasi berupa pengadaan alat-alat transportasi darat, udara maupun laut.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki daerah seluas 1,92 juta km² yang terdiri dari 13.000 pulau tersebar lebih sepanjang lebih dari 6000 km)¹.

Sebagai negara kepulauan dengan daerah yang sangat luas sangat dirasakan kebutuhan akan adanya transportasi untuk menghubungkan ketiap pulau di seluruh Indonesia yang efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah dan seberapa mungkin teratur, sub sektor angkutan laut adalah salah satu pendukung angkutan ini sebab coraknya didukung oleh motifasi jarak pencapaian yang jauh dan kemampuan daya muat yang besar)².

Untuk mendukung otonomi daerah guna memperlancar sektor pertumbuhan ekonomi yaitu dengan pengadaan suatu wadah yang berfungsi sebagai sistem, yang dapat menerima benda dan mengeluarkan benda pada akhir perjalanan.

Terminal penumpang kapal laut Kendari Merupakan terminal utama yang ada di Kotamadya Kendari Sulawesi Tenggara yang sebagaimaria

1. Informasi buku pelabuhan Indonesia.
2. Triatmodjo, pelabuhan, beta offset yogyakarta, 1996

fungsi terminal kapal laut adalah suatu sarana barang dan orang masuk keluar dari sistem dan melanjutkan kesistem lain)³.

Pemerintah daerah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi laut yang relatif murah khususnya kapal penumpang PT.Pelni kapasitas penumpang lebih dari 1500 orang perkapal 4 buah diantaranya singgah di propinsi Sulawesi Tenggara

Dilihat dari segi kapasitasnya TPKL Kendari sudah tidak memungkinkan karena fasilitas lobby dan ruang tunggu yang hanya menampung penumpang berjumlah 150 orang sedangkan pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun semakin meningkat apalagi pada masa liburan sekolah atau pada Hari Raya Idul Fitri dan Tahun Baru penumpang membludak)⁴.

Oleh karena itu TPKL Kendari harus dikembangkan untuk memenuhi kegiatan dan site dapat di mungkin untuk pengembangan TPKL dengan penataan sedemikian rupa terhadap sirkulasi dan pola tata ruang dengan melihat karakteristik pelaku kegiatan yang mewadahnya

PT (Persero) pelabuhan Indonesia sebagai pengelola sekaligus pemilik, dalam mengelola perusahaan jasa pelabuhan Indonesia termasuk didalamnya jasa angkutan penumpang laut. pelabuhan diseluruh Indonesia melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No 59 tahun 1991 tentang pengalihan bentuk perusahaan umum menjadi perusahaan perseroan)⁵

Pelabuhan Kendari yang termasuk dalam pengelolaan PT (persero) pelindo wilayah IV cabang Kendari dalam usaha meningkatkan pelayanan jasa angkutan pelabuhan mempunyai rencana pengembangan

Pelabuhan kendari yang berada di sebelah timur Kotamadya Kendari merupakan pintu gerbang dari arah laut, yaitu sebagai pelabuhan bagi kapal-kapal kecil atau besar dari berbagai jurusan yang ada dikepulauan

3.Buku pelindo IV

4.Data jumlah penumpang dan barang

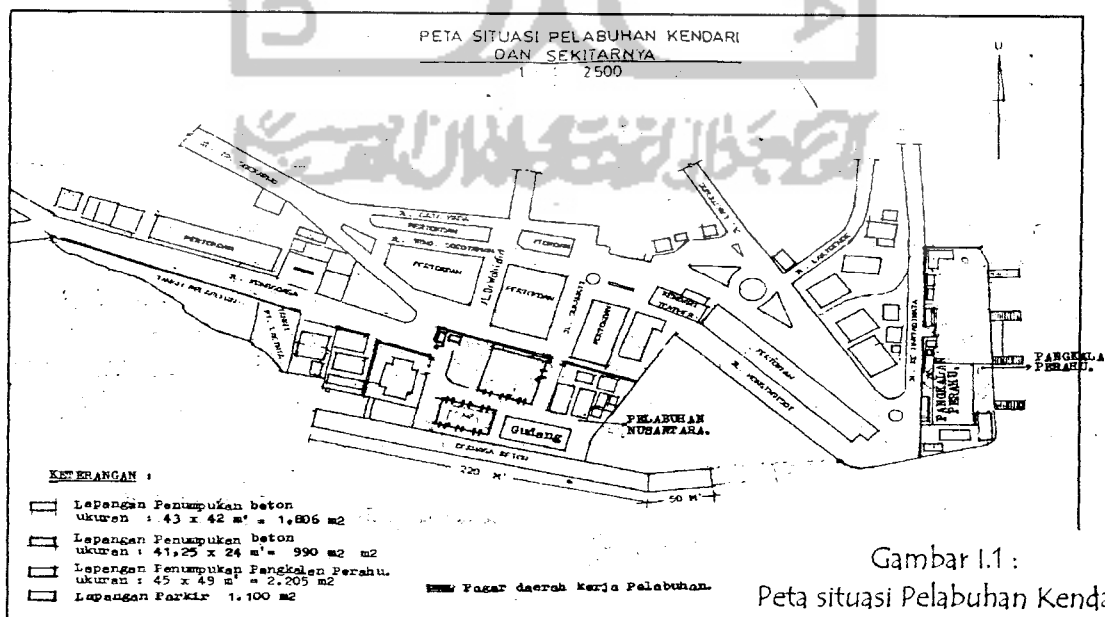
5.PP no 59/thn 1991

di Indonesia maupun yang datang dari negara lain untuk menaik atau menurunkan penumpang atau bongkar muat barang dagang dan industri.

Menurut Ka.Datin PT. Pelindo IV Kotamadya Kendari (data dari tahun 1994-2000) Perkembangan penumpang yang melalui pelabuhan kendari terus meningkat dari tahun ke tahun sejak tahun 1994, jumlah penumpang rata-rata tiap hari adalah 473 orang. Pada saat liburan /hari besar atau pada puncak kegiatan dapat meningkat hingga 100% per hari.

Kemudian berdasarkan hasil pengamatan dan data tercatat pada kantor wilayah IV Badan dan Pengusahaan Pelabuhan Kendari, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kendari, tentang rencana pengembangan pelabuhan yang terbagi atas tiga pewadahan, yaitu :

1. Pewadahan pelayanan penumpang.
2. Pewadahan pelayanan barang campuran (barang dagangan, hewan dan kendaraan)/cargo.
3. pewadahan pelayanan khusus barang yang dapat di peti kemas (peralatan/bahan : kendaraan, perabotan, elektronik, mekanikal) / peti kemas.



Gambar I.1 :
Peta situasi Pelabuhan Kendari
Sumber : PT. Pelindo IV



Gambar 1.2 :
Tampak Utara TPKL pelabuhan Kendari



Gambar 1.3 :

Kondisi parkir kendaraan yang di gunakan sebagai tempat peti kemas

Berdasarkan data dan pengamatan sebagai evaluasi persyaratan populasi dan teknis pelayanan terminal penumpang kapal laut di Pelabuhan Kendari diketahui bahwa :

- Bangunan terminal penumpang kapal laut (TPKL) yang sekarang terletak berhimpitan dengan tempat bongkar muat peti kemas sehingga terjadi crossing antara keduanya .
- Bangunan TPKL yang mempunyai luas hanya seluas 717 m² dan satu lantai yang mempunyai fungsi sebagai debarkasi

sekaligus juga sebagai embarkasi sehingga terjadi crossing dan juga tidak terdapatnya ruang istirahat dan fasilitas pelayanan.

- Dermaga hanya dapat disandari oleh satu kapal penumpang PT Pelni karena panjang dermaga 97 m sehingga pada saat tertentu di gunakan juga dermaga bongkar muat (panjang kapal PT. Pelni 114 X 25 m)
- Parkir kendaraan tidak dapat lagi menampung kendaraan karena sebagian tempat parkir juga digunakan untuk menampung peti kemas.
- Sesuai dengan kenyataan kondisi TPKL tersebut yang mana peningkatan penumpang yang sangat cepat dan kurangnya fasilitas yang dimiliki sekarang sudah tidak memenuhi fungsi dan persyaratan yang maksimal.

Adapun gagasan untuk merencanakan terminal kapal laut di Pelabuhan Kendari bertujuan untuk :

- Meningkatkan fasilitas pelayanan terminal.
- Meningkatkan harkat manusia.
- Meningkatkan sarana pengenalan atau memberi kesan awal dan akhir suatu wilayah yang menggunakan jasa transportasi laut.

Gagasan rencana TPKL pada bagian ketiga menjelaskan tentang kesan awal dan akhir dari arah laut yang dapat menjadi ciri khas Kotamadya Kendari bisa berupa *landmark* agar mudah dikenal dan diingat karena pada Kota Kendari tidak terdapat bangunan yang menjadi ciri khas yang bisa menjadi kebanggaan sehingga diperlukannya landmark tersebut seperti pada kota-kota berkembang lainnya.

Menurut John Orsmbee Simonds (1983) "*...in addition to the local and regional facilities the state or city should provide an expanding system of state park and recreation areas, natural areas, fishing lakes, parkways, scenic and landmark* ". (dalam penambahan fasilitas daerah pada kota hendaknya menyediakan untuk pengembangan system taman kota, tempat

rekreasi, lokasi alami, danau memancing, jalan-jalan taman, pemandangan dan tanda pengenal kota).

Menurut Ralph Walker (1952) “ *every community needs a symbol of its existence because a symbol is the visual meaning and the symbol is a center on which to focus life* “. (setiap komunitas membutuhkan sebuah symbol untuk keberadaannya Karena simbol adalah arti penampakan bentuk dan simbol adalah pusat untuk menfokuskan hidup.)

Sesuai dengan pendapat diatas maka diperlukan landmark pada sebuah kota dan pada kasus ini penulis mengangkat landmark yang merupakan sebuah pelabuhan yang dapat berfungsi sebagai pelayanan masyarakat sekaligus sebagai pengenal atau landmark yang penampakannya lain dari pelabuhan lain.

Pada Kotamadya Kendari belum mempunyai landmark yang dapat menjadi identitas kota tersebut sehingga diperlukan landmark yang dapat mencirikan Kotamadya Kendari sehingga dapat membentuk citra kota.

Landmark tersebut dapat sebagai gerbang pemersatu dan juga dapat dilihat atau dinikmati dari berbagai sudut penting Kotamadya Kendari, gerbang dari arah laut ini diusahakan dapat menggambarkan komunitas masyarakat Kota Kendari

Landmark (kevin lynch, 1969) tersebut dapat membantu masyarakat untuk mengorientasikan diri dalam kota dan membantu masyarakat untuk mengenali suatu tempat dan landmark tersebut akan lebih baik jika bentuknya lebih jelas dan unik dalam lingkungannya.

B. Permasalahan

- Permasalahan Umum

Diperlukannya Re-Design TPKL karena site yang sekarang tidak dapat menjadi tujuan utama sebab tidak dapat mengakomodasi kebutuhan penumpang dan barang dalam TPKL

Maka timbul pertanyaan :

1. Bagaimana mendesign TPKL yang dapat menampung manusia dan barang sesuai kebutuhan.

2. Bagaimana melengkapi TPKL dengan fasilitas yang lengkap sesuai kebutuhan TPKL umumnya untuk masa sekarang dan masa dua puluh tahun (20) kedepan.

- **Permasalahan Khusus**

Bagaimana mewujudkan TPKL yang dapat mengekspresikan pintu gerbang Kotamadya Kendari, dari arah laut berupa landmark yang dapat mencirikan kota Kendari.

C. Tujuan dan Sasaran

- **Tujuan**

Merencanakan bangunan TPKL yang baru yang dapat menjadi landmark Kota Kendari dan dapat memenuhi segala aktifitas dan tersedianya fasilitas-fasilitas yang memadai yang sesuai dengan kebutuhan yang dapat memungkinkan pengembangan .

- **Sasaran**

1. Mendapatkan landmark kota Kendari yang bisa sebagai ciri dan identitas kota dan sekaligus sebagai pintu gerbang kota Kendari dari arah laut .
2. Mendapatkan fasilitas ruang dan sirkulasi yang mendukung kegiatan di TPKL dari manusia dan barang.

D. Lingkup Pembahasan

Pembahasan dibatasi pada lingkup Arsitektural sedangkan non Arsitektural hanya sejauh dapat mendukung memecahkan masalah.

- **Perencanaan dan perancangan kembali TPKL**

Hal ini di maksudkan agar site atau lahan pada lokasi tersebut dapat memenuhi tuntutan sirkulasi, kapasitas, kenyamanan dan keamanan untuk saat sekarang dan masa akan datang.

- **Pelabuhan sebagai Landmark dan gerbang Kota Kendari.**

Penataan pola ruang dan massa bangunan pada pelabuhan diupayakan dapat berfungsi sebagai landmark yang mencirikan kota Kendari.

E. Metode Pembahasan

- **Tahap pertama Pengumpulan data**

1. Pengamatan langsung ke obyek amatan yaitu TPKL Kendari Sulawesi tenggara.
2. Studi literatur yaitu data eksisting TPKL Kendari
3. Wawancara

- **Tahap kedua Penganalisaan Data**

Metode yang di gunakan adalah analisa observasi yaitu dari data-data existing yang terkumpul diamati gejala-gejala apa yang timbul dan dianalisa, penganalisaan tersebut untuk mendapatkan kesimpulan-kesimpulan yang dapat di gunakan sebagai acuan untuk penyusunan konsep perencanaan nantinya.

F. Batasan dan Anggapan Pembahasan

a. Batasan

- Lingkup pembahasan ditekankan pada bidang arsitektural dengan tidak meninggalkan bidang lain yang dapat menunjang pembahasan, dilakukan dengan pendekatan pada perilaku manusia sebagai pengguna sarana TPKL.
- Perencanaan dan perancangan TPKL pelabuhan Kendari diprediksikan untuk jangka waktu dua puluh tahun yang akan datang (Tahun 2021) .
- Kapal penumpang yang di operasikan menggunakan jenis standar kapal penumpang PT. PELNI yang digunakan untuk pelayaran aritar pulau dengan ketentuan type kapal penumpang yang digunakan sampai tahun 2021 tetap sama. Dan khusus hanya melayani penumpang dan barang bawaan / bagasi penumpang.
- Perencanaan dan perancangan dibatasi pada bangunan terminal kapal laut, termasuk fasilitas penunjang berupa tempat parkir , open space dan sarana lainnya.

- Membatasi pada permasalahan-permasalahan yang menyangkut studi penampilan dan sirkulasi sedang untuk permasalahan-permasalahan proyek selanjutnya tidak menjadi bagian dalam pembahasan ini.

b. Anggapan

- Bangunan yang ada sekarang dianggap tidak ada karena tidak sesuai dengan kapasitas dan kebutuhan .
- Jadwal dan route bukan lagi melalui Kabupaten Buton tapi sudah masuk ke kotamadya Kendari sedangkan jenis kapal masih dianggap relevan untuk masa diakan datang.
- Segala aspek di luar disiplin Arsitektur yang dapat mempengaruhi proses perencanaan dan perancangan dipertimbangkan guna dijadikan masukan sesuai dengan tingkat kepentingan, dapat berupa standar – standar ataupun asumsi-asumsi.

G. Keaslian penulisan

Untuk menghindari duplikasi tema dan penekanan penulisan tugas akhir, maka penulis cantumkan tugas-tugas yang pernah ditulis, antara lain :

1. Sud Udi Kartono, perencanaan ulang terminal penumpang kapal laut Pelabuhan Belawan Medan, TA Ull, yogyakarta 1996.

Permasalahannya :

- Bagaimana menampilkan karakteristik bangunan terminal yang bersifat umum dan fungsional dan mempunyai ciri sebagai bangunan daerah setempat.
- Bagaimana mengatur pola lintasan penumpang dan barang agar tidak terjadi kekacauan, dan memperpendek jarak pencapaian dengan penekanan terhadap kenyamanan penumpang.

2. Fevrianto, Beni Salinas, Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Perak Surabaya, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan, UGM, 1989

Permasalahan:

- Bagaimana mewujudkan TPKL yang memiliki kemudahan, kenyamanan dan keamanan bagi aktifitas dalam pelabuhan melalui penataan pola ruang dan jalur pergerakan sirkulasi.

3. Siswanto, Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Emas Semarang, Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan, UGM, 1999

Permasalahan :

- Pemenuhan tuntutan akan pengembangan bangunan TPKL Tanjung Emas Semarang pada site yang memungkinkan untuk pengembangan.
- Perlunya penataan pola ruang pada pengembangan bangunan TPKL agar pelaku kegiatan yang berbeda karakter dapat terkontrol secara intensif sehingga kelancaran pelaku kegiatan dapat mudah dan lancar.

H. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan

Berisikan tentang latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, metode kerja praktek, dan sistematika penulisan. Lebih jelas lagi berisikan tentang proposal teknik penelitian yang diajukan

Bab II : Tinjauan Umum Terminal penumpang kapal laut sebagai wadah kegiatan dan kriteria standart

Berisikan data-data umum tentang TPKL pada umumnya dan Pelabuhan Kendari sebagai gerbang kota dan landmark pada khususnya.

Bab III : Analisis Masalah

Berisikan penganalisaan site yang memungkinkan untuk pengembangan, penataan pola ruang yang sesuai terhadap karakter pelaku kegiatan dan Pelabuhan Kendari sebagai landmark..

Bab IV : Konsep dasar perencanaan dan perancangan.



I. Kerangka Pola Pikir

