

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Permasalahan.

Peningkatan kegiatan perekonomian disatu pihak akan memacu peningkatan kegiatan disektor lain, termasuk pengadaan sarana pendukung kegiatan tersebut, sebagai contoh dengan padatnya lalu lintas akibat pertumbuhan ekonomi makin pesat menuntut pemenuhan prasarana transportasi berupa pengadaan alat-alat transportasi darat, udara maupun laut.

Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar di dunia memiliki daerah seluas 1,92 juta km<sup>2</sup> yang terdiri dari 13.000 pulau tersebar sampai lebih dari 6000 km.

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

Dari berbagai upaya pemerintah untuk memperlancar kegiatan perekonomian yang merata diseluruh pelosok Nusantara salah satunya yaitu dengan pengadaan suatu wadah

yang berfungsi sebagai sistem, artinya suatu sistem yang dapat menerima benda yang akan dipindahkan kedalam sistem dan mengeluarkan benda tersebut dari sistem pada akhir perjalanan.

Terminal Kapal Laut Tanjung Emas Semarang merupakan salah satu komponen dari sistem transportasi kapal laut yang sebagaimana fungsi dari terminal adalah suatu titik dimana barang atau orang masuk keluar dari sistem dan melanjutkan kesistem lain.

Dipandang dari sudut geografis, kedudukan pelabuhan Tanjung Emas Semarang sangat menguntungkan karena terletak dipusat pantai Pulau Jawa, pulau-pulau utama lainnya seperti pulau Sumatra, Kalimantan, Sulawesi berada dalam kawasan sekitar 1000 km dari pelabuhan ini. Dapat dikatakan bahwa pelabuhan Tanjung Emas Semarang merupakan poros kipas yang melingkupi pulau-pulau utama itu.

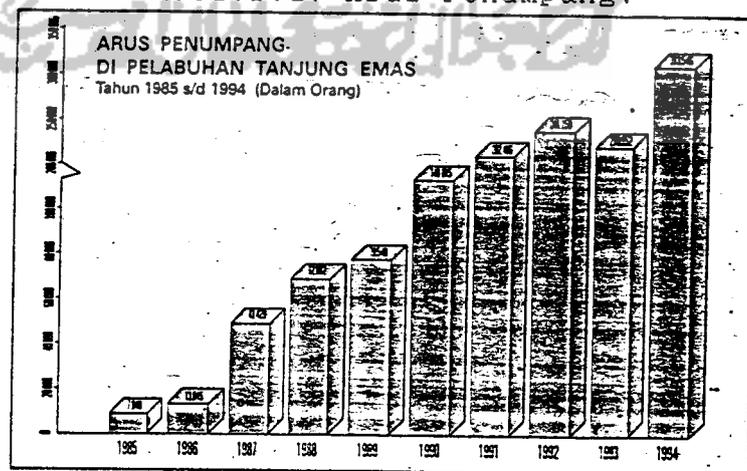
Nama pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebelumnya dinamakan pelabuhan Rede, karena pada waktu sebelum pengembangan pelabuhan kapal-kapal dengan draf > 5m masih harus berlabuh diluar pelabuhan atau dilepas pantai yang jaraknya + 3 mil dari dermaga. Sesuai rencana induk (Master Plan) pengembangan pelabuhan Semarang dikerjakan dalam 3 tahap, dari tahun 1982 dan berakhir tahun 2005. Tahap pertama diselesaikan tahun 1985 bersamaan dengan itu nama pelabuhan Rede diganti menjadi pelabuhan Tanjung Emas

Semarang yang diresmikan oleh Bapak Presiden Soeharto. Semenjak pengembangannya arus kapal dan bongkar muat barang dan kontainer makin meningkat dengan kenaikan rata-rata 10%.

Pemerintah dalam memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi laut yang relatif murah khususnya kapal penumpang melalui PT. PELNI menyediakan sebanyak 16 buah dengan kapasitas penumpang 900 - 2000 orang perkapal, 5 buah kapal diantaranya beroperasi dipelabuhan Tanjung Emas Semarang Trayek perbulan tiap kapal 2-4 kali, yaitu dengan tujuan Banjar Masin, Pontianak, Kumai, Sampit, dan Cirebon. (PT. PELNI, cabang Semarang).

Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sebagai pintu gerbang masuknya kapal penumpang maupun barang dari tahun ketahun jumlahnya makin melonjak khususnya penumpang yang Embarkasi dan Debarkasi dengan kenaikan rata-rata 7% pertahun, pada tahun 1994 jumlah penumpang mencapai 313.546 jiwa.

Tabel.I.1. Arus Penumpang.



Dengan kenaikan yang cukup besar itu kapasitas TPKL yang ada sekarang tidak mampu menampung ledakan penumpang yang setiap tahunnya meningkat, kapasitas saat ini adalah 600 orang sedang jumlah penumpang yang akan naik antara 700 - 1250 orang sedan sisapenumpang yang tidak tertampung sebahagian menunggu diruang lobby. Pengantar Embarkasi disediakan ruang sebesar 1503 m<sup>2</sup>, ruang tersebut belum difungsikan sebagaimana mestinya karena bukaan-bukaan untuk pandangan keluar sangat kurang, ruang yang tersedia 2 x 10 m yang hanya dapat menampung ± 32 orang sehingga cenderung pengantar berkelompok diruang Lobby bersama para penumpang Embarkasi. Ruang lobby yang kapasitasnya hanya 600 orang menjadi padat dan tidak tertampung oleh pengantar yang jumlahnya 1/2 dari jumlah penumpang Embarkasi, ditambah penumpang Embarkasi yang tidak dapat tempat sebanyak 100 - 600 orang sehingga banyak penumpang yang menunggu diluar bangunan.

Belum adanya pemisahan antara ruang lobby dan ruang penumpang cenderung penumpang Embarkasi dan pengantar menjadi satu, kelompok ini selalu terlihat berdesakan didepan pintu keluar, kericuhan-kericuhan pun sering terjadi sehingga menyulitkan para petugas dalam pengecekan tiket.

Sarana parkir yang ada kurang mencukupi, kapasitas mobil yang dibutuhkan 1,5 kali jumlah yang ada sekarang, belum ada pemisahan tempat parkir jenis mobil umum dan

pribadi, pada bulan-bulan padat penumpang (saat libur sekolah dan hari-hari besar seperti hari Raya Idul Fitri dan Tahun Baru) sarana parkir memakai jalan yang digunakan untuk sirkulasi angkutan peti kemas sehingga keamanannya kurang terjamin.

Disamping kapal dalam negeri ada juga kapal berbendera luar negeri antara lain berasal dari Panama, Singapura, Bangkok dll. Kapal ini khusus melayani para Turis asing yang ingin berpergian melalui laut ke daerah-daerah tujuan wisata di Indonesia. Khusus untuk daerah Jawa Tengah, tujuan wisata yang utama adalah Daerah Istimewa Yogyakarta. Arus penumpang wisata yang singgah dipelabuhan ini cukup banyak dapat mencapai 17 buah kapal perbulannya dengan rata-rata penumpang  $\pm$  300 orang perkapal. (Wawancara Bapak Suko, Bagian Administrasi TPKL).

Kapal-kapal tersebut bila berlabuh dipelabuhan Tanjung Emas belum memakai TPKL yang ada karena belum ada ruang fasilitas penjemputan, pelabuhan yang dipakai sementara adalah Dermaga Samudra yang berada disamping utara bangunan, walaupun kapal ini berlabuh satu sampai dua jam dan sebulannya 17 kali kedatangan hal ini merupakan permasalahan yang mengakibatkan terhentinya kegiatan bongkar muat barang.

Penjemputan Wisatawan tersebut dilakukan langsung oleh bus-bus wisatawan yang langsung mendekati kapal, dengan



demikian para wisatawan tidak mempunyai sesuatu kesan terhadap daerah yang baru saja didatanginya.

Para Wisatawan merupakan suatu fenomena universal yang berkembang sangat pesat, baik dari jumlah kunjungan maupun jumlah uang yang dibelanjakan oleh wisatawan selama perjalanan. (Perkiraan Penerimaan Jumlah Sektor Pariwisata Jawa Tengah, tahun 1990, hal.1).

Dalam dunia kepariwisataan "Objek Wisata" mempunyai pengertian sebagai sesuatu yang dapat menjadi "daya tarik bagi seseorang untuk mau berkunjung kesuatu daerah" dimana sumber daya tarik itu meliputi "daya tarik Alami, daya tarik Buatan Manusia, dan daya tarik yang bersifat Manusiawi". (A.Yuti Oka, Drs, Pengantar Ilmu Pariwisata, Angkasa Bandung, hal.87).

TPKL Tanjung Emas sebagai pintu gerbang utama Jawa Tengah khususnya, mampu menjawab daya tarik wisatawan, yaitu bisa dalam bentuk yang bersifat manusiawi seperti pemberian tontonan pagelaran-pagelaran penjemputan yang hanya memakan waktu 1/4 - 1/2 jam contohnya atraksi-atraksi kesenian Jawa Tengah yang beraneka ragam dan dapat dijual kepada wisatawan. Hal ini bukan hanya dapat menambah atau membuka lapangan pekerjaan baru bagi para penyaji kesenian atraksi tetapi juga akan memberi nilai plus terhadap Jawa tengah sehingga wisatawan yang melalui pelabuhan Tanjung Emas menjadi laebih meningkat.

Dengan melihat fenomena yang terjadi di TPKL Tanjung Emas sebagai akibat adanya kenaikan jumlah penumpang yang cukup besar sedang wadah kegiatan yang kurang mencukupi dan tidak adanya pengontrolan atau pengawasan yang intensif terhadap pelaku kegiatan yang beraneka macam karakter, hal ini merupakan penyebab yang sangat dominan terhadap terjadinya kongesti dan kekacauan sirkulasi. Dilihat dari luas site, TPKL yang ada sekarang dirasakan tidak memungkinkan untuk penambahan fasilitas-fasilitas, selain luas site yang sempit juga jarak pencapaiannya  $\pm$  1 kilo meter dari jalan raya dirasakan sangat jauh.

Oleh karena itu dibutuhkan suatu wadah TPKL baru yang diharapkan site dapat memungkinkan untuk pengembangan TPKL dengan penataan sedemikian rupa terhadap sirkulasi dan pola tata ruang dengan melihat karakteristik pelaku kegiatan yang mewadahnya.

#### 1.2. Rumusan Masalah.

- 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.

### 1.3. Tujuan dan Sasaran.

- Tujuan :

Untuk mendapatkan konsep-konsep perencanaan dan perancangan sebagai usaha untuk mewujudkan rencana TPKL Tanjung Emas yang sesuai dengan tuntutan dalam topik pembahasan.

- Sasaran :

Untuk mewujudkan wadah TPKL Tanjung Emas Semarang dengan penekanan pada penentuan site yang memungkinkan untuk pengembangan, bentuk pola tata ruang bagi karakter-karakter pelakunya sehingga memberikan kemudahan dan kelancaran.

### 1.4. Lingkup Pembahasan.

Pembahasan dibatasi pada lingkup Arsitektur, sedangkan non Arsitektur hanya sejauh dapat mendukung dalam memecahkan permasalahan.

Topik pembahasan yang dimaksud, yaitu :

- Penentuan site yang memungkinkan untuk pengembangan.

Hal ini dimaksudkan agar site atau lahan untuk pengembangan bangunan baru dapat terpenuhi sesuai dengan kebutuhan sekarang dan mengantisipasi pengembangan masa depan.

- Pola tata ruang.

Dalam pembahasan penulisan ini diharapkan TPKL

Tanjung Emas dapat menampung kegiatan terminal, dilihat dari hubungan ruang-ruang dan bentuk sirkulasi dalam terminal agar dapat terorganisir menjadi pola-pola bentuk yang sesuai dengan karakter pelakunya.

Batasan TPKL yang dimaksud yaitu terminal yang difungsikan khusus untuk angkutan penumpang kapal laut yang beroperasi kebeberapa terminal-terminal Nusantara dan kapal-kapal wisata yang mengangkut penumpang pelancong dari luar negeri.

Moda yang beroperasi dilingkungan terminal sebatas moda transportasi laut dan moda transportasi darat.

Perencanaan dan perancangan diproyeksikan untuk lima tahun mendatang dan bila dikembangkan untuk lima tahun berikutnya perencanaan dan perancangannya dapat fleksibel untuk mengatasi akan kebutuhan yang diharapkan.

#### 1.5. Metode Pembahasan.

Pembahasan dilakukan dengan beberapa tahapan, yaitu :

Tahap pertama Pengumpulan Data :

- Dilakukan dengan pengamatan langsung ke objek amatan yaitu Terminal Penumpang Kapal Laut Tanjung Emas di Semarang.
- Studi literatur = Peta Existing Pelabuhan Tanjung Emas Semarang.
- Wawancara = Wawancara dilakukan oleh beberapa pegawai P.T.

Pelabuhan Indonesia III, cabang Semarang.

Bapak-bapak yang berhasil diwawancarai :

- . Bapak Suko, selaku pengawas TPKL.
- . Bapak Setijadi, selaku Kepala Bagian Teknisi.
- . Bapak Wahyudi, sebagai karyawan Tata Usaha yang menangani mahasiswa-mahasiswa TGA dan KP.

Tahap kedua Penganalisaan Data :

Metode yang digunakan 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 digunakan sebagai acuan untuk penyusunan konsep perencanaan nantinya.

#### 1.6. Sistematika Penulisan.

##### Bab I. Pendahuluan.

Berisi latar belakang, permasalahan, tujuandan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, dan sistematika penulisan.

##### Bab II. Tinjauan Umum.

Berisi data-data umum tentang pelabuhan Tanjung Emas Semarang.

##### Bab III. Analisa Masalah.

Berisi penganalisaan site yang memungkinkan untuk pengembangan, penataan pola ruang yang sesuai

terhadap karakter pelaku kegiatan.

Bab IV. Pendekatan konsep perencanaan dan perancangan.

Bab V. Konsep dasar perencanaan dan perancangan.

