

ABSTRAKSI

Propinsi Maluku wilayahnya terdiri atas ratusan pulau, sebagian diantara pulau-pulau itu sudah didiami dan sebagian lainnya belum ditempati. Untuk menjalin hubungan antar pulau di Maluku diperlukan suatu moda sebagai perantara yang dapat menghubungkan pulau-pulau tersebut. Moda yang digunakan adalah transportasi laut (kapal) dan udara (pesawat). Transportasi laut merupakan alat transportasi yang paling efektif karena ada banyak pulau di antara ratusan pulau di Maluku tidak dapat disinggahi oleh pesawat.

Pulau Seram adalah salah satu pulau terbesar di Maluku, sering didatangi oleh pengunjung dari berbagai pulau di dalam dan luar Maluku dengan menggunakan kapal laut sebagai transportasi utama.

Kapal laut sebagai transportasi utama memerlukan suatu wadah untuk menerima dan menampung kapal yang datang dan pergi. Wadah yang dimaksud adalah pelabuhan laut. Pelabuhan laut Amahai merupakan satu-satunya pelabuhan penumpang dan barang yang ada di pulau Seram dan yang terdekat dari ibu kota Kabupaten Masohi. Pelabuhan ini awalnya hanya disinggahi oleh kapal penumpang antar pulau Maluku dan kapal ikan, namun sejak tahun 1998 sudah disinggahi pula oleh kapal yang melayani rute antar propinsi. Kondisi ini pada akhirnya dapat menjadikan pelabuhan Amahai sebagai pelabuhan Nusantara.

Sebagai pelabuhan Nusantara yang melayani rute antar propinsi, pelabuhan Amahai belum bisa memberikan pelayanan fasilitas yang memadai sesuai kebutuhan, dikarenakan kurangnya prasarana pelabuhan. Disamping kurangnya prasarana yang memberikan nilai minus untuk pelabuhan Amahai, pelabuhan ini juga memiliki kelebihan. Kelebihan ini terdapat pada keindahan alam (potensi alam) yang ada pada wilayah sekitar lokasi pelabuhan.

Melihat latar belakang pulau Maluku dan kondisi wilayah serta prasarana pelabuhan Amahai, maka diadakanlah suatu perencanaan prasarana pelabuhan yang dapat memfasilitasi kebutuhan akan datang. Kondisi lingkungan dimana bukit sebagai latar belakang dan pantai berpasir putih melatar depan site pelabuhan, menjadi dasar pertimbangan dalam perancangan Terminal Penumpang Kapal Laut Amahai.

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah AWT, atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan tahap pertama dari rangkaian tugas akhir yang hasilnya terwujud dalam tulisan Konsep Perencanaan dan Perancangan dengan judul:

Terminal Penumpang Kapal Laut Amahai Kabupaten Maluku Tengah Landscape Sebagai Penentu Perancangan

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa penulisan ini jauh dari kata sempurna dan masih banyak kekurangan akibat keterbatasan kemampuan dan waktu yang dimiliki. Meskipun banyak hambatan yang dialami dalam penulisan, akhirnya dapat teratasi berkat bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada:

1. **Bapak Ir. Djatmika Adi S, Msc, PhD**, selaku dosen pembimbing utama yang telah banyak membantu membimbing dan mengarahkan penulis dengan kesabaran dan pengertian yang besar hingga terselesainya penulisan ini.
2. **Bapak Ir. Ilya F. Maharika, MA**, selaku dosen pendamping utama yang juga banyak membantu membimbing, mengarahkan serta memberikan dorongan moral dengan kesabaran dan pengertian penuh hingga selesainya penulisan ini.
3. **Bapak Ir. Wiryono Raharjao, M.Arch**, selaku dosen wali .
4. **Bapak Ir. Munichy BE, M.Arch**, selaku Ketua Jurusan Teknik Arsitektur, FTSP, UII.
5. Segenap karyawan bagian pengajaran dan perpustakaan FTSP, UII.
6. **Papa, Mama, Kakak dan Keluarga** yang telah banyak membantu dan memberikan dorongan serta do'a hingga akhir penulisan.
7. **Adik-adikku (Anna, Ucan dan Rini)**, yang setia menemani dan membantu hingga selesai penulisan.
8. **Winter dan Epen**, bantuan kalian sangat berarti bagiku hingga akhir penulisan ini.
9. **Joko, Sam, Iqbal dan Amrin**, yang membantu dengan dorongan moral dan pengertiannya.
10. Semua teman-teman yang sering datang ke rumah, serta semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu. Semoga Allah SWT membalas budi baik mereka semua.

Akhir kata semoga tulisan ini mempunyai manfaat bagi penulis dan pembaca yang memerlukannya.

Gambar 5.12. Sistem Sirkulasi TPKL	52
Gambar 5.13. Struktur Bangunan TPKL	54

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Pertumbuhan Volume Angkutan Penumpang Dan Barang Di Pelabuhan Laut Amahai	1
Tabel 3.1. Perkiraan Frekuensi Kapal, Penumpang dan Barang Untuk 5 Tahun Akan Datang	24
Tabel 3.2. Perkiraan Fasilitas Pelabuhan yang Dibutuhkan Untuk 5 Tahun Mendatang	27
Tabel 5.1. Hubungan Ruang	50

Selanjutnya teori-teori umum menyangkut Fasilitas Pelabuhan dan hubungannya dengan trend, serta studi tipologi bangunan Terminal Penumpang Kapal Laut dirangkum ke dalam Bab II.

Untuk mencari pemecahan masalah serta membuat perbandingan, perlu diketahui data-data mengenai pelabuhan Laut Amahai. Data-data tersebut dan analisisnya dipaparkan dalam Bab III.

Untuk bisa menghasilkan rancangan yang sesuai dengan tampak alam Amahai, maka potensi-potensi yang dimiliki Amahai digali lebih mendalam, juga tanggapan bentuk bangunan terhadap kondisi tersebut, yang dimasukkan kedalam Bab IV.

Selanjutnya dari seluruh analisis yang ada ditariklah kesimpulan dan dibuat suatu konsep perencanaan dan perancangan bangunan pelabuhan laut Amahai yang seluruhnya dituangkan dalam Bab V.

Bangunan terminal berukuran 60 - 300 kaki merupakan dua rangkaian kerangka baja dan konstruksi bangunan pertukangan. Gundukan-gundukan pondasi bangunan lama digunakan untuk bangunan baru. (Quinn, D. A, 1972 : 488).

4. Terminal Penumpang La Guaira, Venezuela

Bangunan ini terdiri dari tiga tingkat, berisi sarana yang menyenangkan dan membahagiakan bagi para pengarang laut serta bagi kecepatan dan penanganan kegiatan bongkar-muat secara efisien.

Bangunannya memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi para penumpang dan pengantar juga memberikan kemudahan bagi proses bongkar-muat barang dan parkir dengan kapasitas untuk 46 buah kendaraan yang diatur seefisien mungkin agar memperlancar proses pelaksanaannya.

Struktur bangunan menggunakan konstruksi *rigid-frame reinforced-concrete*. Beton bertulang setinggi 13 kaki berfungsi menunjang lantai kedua dan ketiga, tiang-tiang ini berjangka 26 kaki diantara kerangka beton bertulang yang kuat. Dasar dari tiap kolom ketinggian yang pertama didukung pada suatu balutan kerangka baja sehingga tidak menyebabkan pembelokan ke dek dermaga. (Quinn, D. A, 1972 : 489).

Keempat terminal ini merupakan bangunan komersial dengan penataan ruang yang seefisien mungkin untuk melayani penumpang, pengunjung dan pengelola sehingga dalam pelaksanaan kegiatan tidak terjadi kekacauan sirkulasi serta mengganggu proses kegiatan lainnya.

Konsep yang digunakan dalam merancang bangunannya sama, yaitu dengan memanfaatkan kondisi lingkungannya berada. Macau Ferry Terminal dan Hamburg Ferry terminal misalnya, berusaha menyatukan bangunan dan lingkungan sebagai satu bagian yang terpadu. Tim rancangan Macau Ferry terminal melihat terminal ini sebagai suatu stasiun ruang masa depan dengan pelayanan jetfoil-jetfoil sebagai kapal-kapal yang cepat. Hamburg Ferry Terminal dibangun dengan selera kelautan, terlihat pada bentuk kurva dari bangunan utama yang memberi kesan bentuk-bentuk kapal dan struktur kelautan. Terminal penumpang Pier San Juan dan terminal penumpang La Guaira juga tidak jauh berbeda, terminal Pier San Juan misalnya memanfaatkan dermaga tua sebagai bangunan baru.

Sistim konstruksi yang digunakan pada bangunan-bangunan ini berbeda, masing-masing terminal memiliki konstruksi yang khusus serta sesuai dengan kebutuhan, fungsi dan bentuk bangunannya.

Sheraton Grande Tokyo Bay Hotel & Towers, Jepang menonjolkan ciri bangunan dengan memanfaatkan penataan lingkungan alami di sekitar bangunan, di sini tapak dimanfaatkan semaksimal mungkin untuk memberi karakter pada bangunan, sedangkan *Terminal Penumpang Harumi* melakukannya dengan memanfaatkan pola-pola unik pada ubin dan struktur bangunannya yang futuristik dengan sentuhan teknologi moderen. Kedua cara yang berbeda dalam menciptakan karakter bangunan di atas akan dipakai sebagai acuan untuk memberikan karakter bagi Terminal Penumpang Amahai.

Ada beberapa hal yang dapat diambil sebagai bahan pelajaran dari kedua bangunan di atas yaitu : penggunaan bahan alami yang diambil dari lokasi di sekitar bangunan untuk membuat kesan menyatu dengan lingkungan sekitar, pemanfaatan aliran air serta air terjun untuk menghasilkan suasana dinamis yang selalu bergerak dan penggunaan ubin untuk menciptakan nuansa perairan.

2.4. Kesimpulan

Kelancaran transportasi barang, penumpang maupun keluar masuknya kapal di sebuah pelabuhan sangat tergantung pada fasilitas yang ada di pelabuhan tersebut. Fasilitas yang ada di pelabuhan harus dapat menyediakan pelayanan yang diinginkan oleh setiap pengguna pelabuhan dan dapat memudahkan kapal yang akan masuk maupun keluar dari pelabuhan.

TPKL sebagai tempat berhenti dan menunggu bagi penumpang, dirancang berdasarkan kebutuhan pengguna dan harus dilengkapi dengan fasilitas yang menunjang kegiatan dalam terminal sehingga dapat memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penggunanya.

Visualisasi yang ditunjukkan oleh setiap bangunan termasuk Terminal Penumpang Kapal Laut turut dipengaruhi oleh keadaan lingkungan disekeliling bangunan tersebut.

Bangunan-bangunan yang dibangun sekarang umumnya memiliki fungsi ganda sebagai tempat berlangsungnya aktivitas sekaligus juga sebagai alat untuk menarik pengunjung terutama yang berhubungan dengan kegiatan wisata.

tetapi dengan potensi wisata yang dimiliki daerah ini dapat mempengaruhi peningkatan jumlah penumpang wisata di tahun-tahun mendatang.

Tanpa perluasan pelabuhan, keadaan ini akan makin buruk di masa yang akan datang.

3.1.2. Kondisi Pelabuhan Amahai

Saat ini prasarana Pelabuhan Laut Amahai tidak dapat lagi menampung lonjakan penumpang dan barang akibat kurangnya fasilitas yang dimiliki.

Dermaga pelabuhan Amahai sekarang hanya memiliki panjang sekitar 45 meter dan lebar sekitar 10 meter dengan kedalaman sekitar 4 meter saat air surut. Dermaga ini berbentuk T, merupakan dermaga tipe *jetty* atau *pier*. Tipe *pier* ini sangat sesuai dengan kondisi perairan di Amahai yang memiliki laut yang dangkal, dasar laut berpasir serta daerah teluk yang sering terjadi pengendapan. Dengan memakai tipe ini, akan diperoleh banyak keuntungan seperti tidak perlu terlalu sering melakukan pengerukan, tidak banyak biaya yang dikeluarkan untuk tiang pancang dan dapat menampung lebih banyak kapal tanpa membutuhkan lahan pantai yang luas.

Pelabuhan Amahai tidak memiliki pemecah gelombang karena berada di dalam teluk yang telah terlindung dari aliran arus dan hempasan gelombang. Alur pelayaran dan kolam pelabuhannya memiliki kedalaman sekitar 15-20 meter, cukup untuk dilalui oleh kapal dengan ukuran 3000-5000 ton.

Gudang yang ada sekarang hanya berukuran 10x30 m dengan dengan daya tampung sekitar 200 metrik ton, lapangan penumpukannya belum ada.

TPKL yang ada saat ini berukuran 10x10 m dan tinggi plafon 3,5 m. Dengan ukuran demikian (100 m²) maka TPKL hanya dapat menampung sekitar 145 calon penumpang dengan asumsi bahwa setiap calon penumpang membutuhkan 0,8 m² ruang terminal. Selain itu fasilitas pendukung dalam TPKL seperti wartel, atau kios saat ini belum ada. Terminal penumpang kapal laut yang ada sekarang masih berupa sebuah ruang tunggu berukuran 10 x 10 m yang hanya dilengkapi dengan kamar mandi dan WC tetapi belum memiliki fasilitas penunjang lainnya seperti kios/toko, restoran/kantin dan wartel.

Untuk mengantisipasi perkembangan pelabuhan Amahai, maka pemerintah daerah Maluku Tengah telah berencana untuk mengembangkan prasarana pelabuhan.

Adapun fasilitas yang akan dikembangkan adalah dermaga, dimana rencananya akan diperpanjang hingga dua kali panjang yang ada sekarang (90 m), kemudian ditambah lagi satu