



## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang Permasalahan

#### 1.1.1. Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Teluk Bayur

Kegiatan pelayaran sangat diperlukan untuk menghubungkan antar pulau dan pelayaran niaga. Maka, pelabuhan sebagai prasarana angkutan laut harus dilengkapi dengan bangunan-bangunan untuk pelayanan muatan dan penumpang seperti dermaga, tambatan, station, gudang, lapangan parkir dan lain-lain.<sup>1</sup>

Saat ini pelabuhan Teluk Bayur merupakan satu-satunya pelabuhan laut yang terletak di pantai Barat Sumatera yang ramai dan terbesar yang dikunjungi oleh kapal samudera dan antar pulau. Sebagai akibatnya pelabuhan ini mempunyai kedudukan dan peranan yang sangat penting bukan saja untuk propinsi Sumatera Barat tetapi juga untuk propinsi disekitarnya dan salah satu pintu gerbang perekonomian dan pariwisata Indonesia Bagian Barat.<sup>2</sup>

Dengan adanya kemudahan dalam usaha di pelabuhan Teluk Bayur dewasa ini, menjadikan transportasi angkutan laut sebagai alternatif sarana angkutan mengalami kemajuan yang cukup pesat, dimana tingkat kenaikan arus penumpang Internasional, domestik dan barang mencapai kenaikan yang cukup tinggi setiap tahunnya. Ini menandakan pergerakan arus transportasi laut semakin menuntut fasilitas yang dapat mawadahi perkembangan ke depan seperti terlihat pada tabel I.1 dan tabel I.2 berikut ini:

Tabel I.1 Lalu Lintas Penumpang

No	Uraian	1996	1997	1998	1999	2000
1	Luar Negeri					
	Turun	1.111	1.350	245	565	450
	Naik	1.113	1.356	245	565	450
2	Dalam Negeri					
	Turun	6.279	7.588	15.767	37.180	38.962
	Naik	8.233	11.113	23.629	49.200	45.868
	Jumlah (I+II)	16.736	21.407	39.886	87.510	85.730

Sumber : PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur

<sup>1</sup> Bambang, Triadmojo. 1996. Pelabuhan

<sup>2</sup> PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur Padang



## Re-Design Terminal Terpadu Pelabuhan Teluk Bayur Padang

Tabel I.2 Lalu Lintas Kapal

Tahun	1997	1998	1999	2000
Jumlah Kapal	2.769	2.486	2.622	2.823

Sumber PT. (PERSERO) Pelabuhan Indonesia II Cabang Teluk Bayur

Dari tabel data perkembangan arus pelayaran penumpang di atas dapat dirinci kenaikan rata-rata pertahun jumlah kapal yang singgah dan arus penumpang yang ada pada terminal penumpang kapal laut prediksi 20 tahun mendatang seperti terlihat pada tabel I.3 berikut ini:

Tabel I.3 Prediksi arus penumpang tahun 2000

Rumus	Perkembangan Arus Penumpang	Domestik		Internasional	
		Debarkasi	Embarkasi	Debarkasi	Embarkasi
A	Rata-rata kenaikan / tahun	21.155,2	27.608,6	744,2	745,8
B	Prediksi penumpang th 2020	462.066	598.040	15.334	15.546
C	Jumlah penumpang / hari	1.283,5	1661,2	511,16	518,2

Sumber : Analisa Penulis

Keterangan Rumus :

A = Jumlah kenaikan penumpang tahun 1996-2000 : 5

B = Jumlah penumpang data tahun terakhir + A ( 2020 – 2000 )

C = B : 360 (hari)

Terminal merupakan tempat perpindahan moda angkutan, maka pada umumnya sebuah terminal adalah gabungan dari dua atau lebih moda angkutan, misalnya bandara, terminal taksi, terminal bis dan terminal kereta api berada dalam satu kesatuan terpadu.<sup>3</sup>

Pada dasarnya masing-masing moda angkutan saling berkaitan dan saling membutuhkan, misalnya pada terminal kapal laut yang merupakan terminal akhir dan awal perjalanan kapal laut, bukan merupakan tujuan atau awal yang sebenarnya. Dari pelabuhan masih diperlukan moda angkutan lain untuk sampai tujuan akhir, maka disekitarnya harus ada terminal antara sebagai moda terakhir yang digunakan oleh penumpang.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Warpani, S. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan.

<sup>4</sup> Bambang, Triadmojo. 1996. Pelabuhan



### 1.1.2. Terminal Angkutan Darat Penunjang Pelabuhan Teluk Bayur

Perkembangan pelabuhan Teluk Bayur sebagai pintu gerbang perekonomian dan pariwisata di Padang, mengakibatkan transportasi menjadi salah satu sektor terpenting. Kondisi terminal angkutan darat yang ada di pelabuhan Teluk Bayur belum memadai karena hanya bersifat sebagai terminal persimpangan/titik simpul berjarak  $\pm 4$  km dari pelabuhan Teluk Bayur.

Dilihat dari segi jumlah pengguna yang semakin meningkat, maka angkutan yang dipergunakan juga semakin bertambah. Seperti terlihat pada tabel I.4 dan tabel I.5 berikut ini :

Tabel I.4 Perkembangan Jumlah Kendaraan Penumpang Umum

Tahun	1997	1998	1999
Mikrolet	1.493	1.494	1.606
Taksi	387	387	559

Sumber : Dinas LLAJR Kota Padang

Tabel I.5 Perkembangan Jumlah Penumpang Umum

Tahun	1997	1998	1999
Penumpang	1.761	2.025	2.117

Sumber : Dinas LLAJR Kota Padang

Pada daerah terminal penumpang kapal laut pelabuhan Teluk Bayur dimana beban penumpang sudah padat, diperlukan suatu alternatif terminal untuk menyalurkan penumpang, karena tidak adanya terminal angkutan darat sebagai pendukung kegiatan di pelabuhan Teluk Bayur.

Hal ini untuk menghindari terganggunya kegiatan di kawasan pelabuhan, namun tetap memperhatikan segi pelayanan kepada pengguna transportasi. Oleh karena itu transportasi akan semakin dituntut pelayanannya, baik dari segi kualitas seperti kelancaran, kecepatan, kenyamanan dan keamanannya maupun dari segi kuantitasnya seperti volume, prasarana, dan sarana.

Adapun fungsi utama angkutan darat adalah memperpendek jarak, memindahkan penumpang, barang serta suatu hasil produksi dan melancarkan hubungan dua moda atau lebih ke lokasi-lokasi yang dituju, sehingga terminal angkutan darat merupakan media untuk mencapai tujuan.



### **1.1.3.Optimasi Ruang, Aksesibilitas Dan Sirkulasi Pada Terminal Penumpang Kapal Laut Teluk Bayur**

Terminal penumpang pelabuhan Teluk Bayur merupakan terminal penumpang kapal laut utama bagi kota Padang yang diprioritaskan sebagai terminal penumpang.

Kondisi terminal penumpang pelabuhan Teluk Bayur dalam melayani peningkatan kapasitas angkutan penumpang kurang mendukung sebagai wadah berbagai peningkatan kegiatan pelabuhan besar sebuah kota. Kondisi tersebut sangat terasa terutama pada saat kedatangan dan keberangkatan mencapai titik puncak, misalnya pada saat akhir pekan, hari libur dan hari raya.

Beberapa permasalahan pokok yang terjadi di terminal penumpang kapal laut pelabuhan Teluk Bayur antara lain :

- a. Bercampurnya sirkulasi dan parkir antara kendaraan umum, pengelola stasiun dan kendaraan pribadi.
- b. Hall kedatangan dan keberangkatan tidak dipisah, sehingga terjadi overlapping antara penumpang dan juga penjemput.
- c. Pintu masuk menuju bangunan Terminal penumpang kapal laut berfungsi juga sebagai pintu keluar.
- d. Tidak adanya orientasi/alur gerak yang jelas yang harus dituju oleh pengguna.
- e. Crossing antara manusia dengan kendaraan karena para penumpang dan pengantar memaksa langsung ke dermaga.
- f. Letak terminal penumpang kapal laut berada diantara dermaga-dermaga labuh kapal cargo. Keadaan ini tidak mendukung faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan penumpang. Karena banyaknya para pengantar dan penjemput memarkir kendaraan di lapangan konvensional.
- g. Luasan tapak sangat tidak mungkin untuk dikembangkan, karena dalam jarak yang dekat disekitarnya telah terbangun gudang-gudang/penimbunan cargo.
- h. Pencapaian ke terminal penumpang kapal laut harus menggunakan angkutan sekunder (taksi) atau berjalan kaki  $\pm 400$  m, karena tidak ada jalur bus umum langsung/mikrolet.

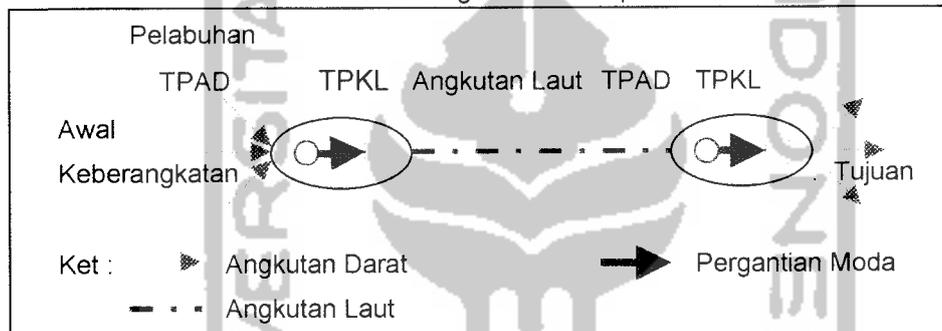


Melihat kondisi demikian, maka dimungkinkan untuk dilakukan penataan untuk meningkatkan pelayanan yang optimal serta diperoleh kelancaran, keamanan dan kenyamanan pergerakan baik di dalam maupun di luar terminal.

#### 1.1.4. Hubungan Angkutan Darat Dan Angkutan Laut

Hubungan kedua moda transportasi di atas dapat dikaitkan sangat erat, terutama dalam kaitannya terhadap kontinuitas alur transportasi yang bermula dari moda transportasi laut, hal ini dapat dilihat pada bagan sebagai berikut:

Gambar. I.1 Hubungan Antar Perpindahan Moda



Berhubungan dengan masalah perpindahan dari moda transportasi yang satu ke moda transportasi lain, maka terminal transportasi angkutan darat berkedudukan sebagai fasilitas penunjang pelayanan transportasi laut, dalam hal ini menunjang terminal penumpang kapal laut. Karena wilayah pelabuhan merupakan terminal point atau wilayah titik temu antara moda transportasi laut dan moda transportasi darat, maka keterkaitan antara kedua moda tersebut sangat erat.

Dalam kaitan ini tidak dapat dihindarkan keharusan terpadu antara pelabuhan dengan terminal. Ketersediaan pelataran terminal taksi, bis atau jenis moda angkutan lainnya adalah suatu tuntutan mutlak, karena satu dengan yang lainnya saling mendukung.

#### 1.2. Rumusan Masalah

- Kenyamanan aksesibilitas pada aktivitas ruang publik guna mendapatkan optimasi pelayanan pada terminal terpadu.



- b. Cross circulation pada sirkulasi manusia, barang, dan kendaraan, Embarkasi dan Debarkasi.
- c. Optimasi ruang publik terminal penumpang kapal laut terpadu.

### **1.3. Tujuan Dan Sasaran**

#### **1.3.1. Tujuan**

Merencanakan terminal terpadu yang memiliki konsep pelayanan optimal, kemudahan akses bagi pengunjung dengan upaya kemudahan penemuan jalur sirkulasi yang lancar, aman dalam bangunan maupun sirkulasi antar moda ke moda yang lain dan didukung kenyamanan arsitektural pada penataan ruang-ruang yang dapat dikembangkan secara organis dengan memanfaatkan lahan secara maksimal di atas tapak Teluk Bayur.

#### **1.3.2. Sasaran**

- a. Penataan hubungan ruang dan pengaruh sirkulasi terhadap berbagai kegiatan pelayanan umum.
- b. Penataan pola tata ruang layanan publik dengan penekanan pada aspek kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pengguna.
- c. Besaran ruang yang dapat menampung aktivitas manusia dan barang.
- d. Kebutuhan dan fasilitas ruang yang mendukung perilaku dari manusia dan barang yang bertambah setiap waktu.

### **1.4. Batasan Masalah**

Batasan masalah secara arsitektural berorientasi pada penataan hubungan ruang, pengaruh sirkulasi terhadap berbagai kegiatan pelayanan umum untuk keberangkatan dan kedatangan, manusia dan barang.

Adapun perencanaan terminal terpadu ini diproyeksikan untuk jangka waktu 20 tahun mendatang, yaitu mencukupi kebutuhan untuk sampai dengan tahun 2020.



### 1.5. Metoda Penulisan

#### 1. Mengumpulkan Data

Melakukan pengamatan dan wawancara serta studi literature tentang terminal terpadu dan optimasi pelayanannya serta kegiatan, besaran ruang, bentuk ruang, fleksibilitas dan kapabilitas pada terminal terpadu. Sehingga di dapat pengertian optimasi ruang dengan penekanan pada kenyamanan aksesibilitas dan kenyamanan sirkulasi sebagai dasarnya. Hal ini sebagai acuan dalam merencanakan kembali terminal terpadu pelabuhan Teluk Bayur.

Kemudian melakukan studi kasus terhadap beberapa produk arsitektur lainnya yang mempunyai permasalahan sejenis.

#### 2. Analisis Data

Dimulai dengan penguraian defenisi terminal penumpang pelabuhan kapal laut, kaitannya dengan studi optimasi pelayanan pada tata ruang, sirkulasi, area parkir, lobby, ruang tunggu kedatangan dan keberangkatan, cross circulation, antara manusia, kendaraan, dan barang, serta cross circulstion kedatangan dan keberangkatan. Kemudian melakukan analisa dan menyimpulkan tentang hal-hal yang berhubungan dengan optimasi pelayanan pada terminal kaitannya dengan kenyamanan aksesibilitas dan kenyamanan sirkulasi. Sehingga didapatkan rumusan tentang pola ruang, sirkulasi, dan kualitas ruang yang dapat dihadirkan ke dalam RE-Design Terminal Terpadu Pelabuhan Teluk Bayur.

### 1.6. Sistematika Penulisan

#### BAB I Pendahuluan

Membahas latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, batasan masalah, kajian pustaka, metode pembahasan, sistematika penulisan, dan kerangka pola pikir.



**BAB II Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Teluk Bayur Dan Terminal angkutan Darat Penunjang**

Membahas kondisi terminal penumpang kapal laut pelabuhan Teluk Bayur, kondisi terminal angkutan darat penunjang, dan pengembangan terminal penumpang kapal laut pelabuhan Teluk Bayur.

**BAB III Kenyamanan Sirkulasi Dan Aksesibilitas Sebagai Dasar Optimasi Ruang Terminal Terpadu.**

Membahas optimasi ruang, kenyamanan sirkulasi, kenyamanan aksesibilitas dan kesimpulannya.

**BAB IV Konsep Perencanaan dan Perancangan**

Membahas kesimpulan dari analisa permasalahan. Menguraikan pendekatan menuju konsep dan membahas konsep Re-Design yang dipergunakan sebagai dasar dalam perancangan di Studio.





### 1.7. Kerangka Pola Pikir.

