

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. Batasan dan pengertian judul

“Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Di Pulau Belitung”

Penekanan pada pola tata ruang bangunan yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang

1.1.1 Batasan Pengertian TPKL :

TPKL adalah suatu wadah atau bangunan umum yang berfungsi untuk menampung dan melayani proses perpindahan penumpang yang akan dan telah menggunakan jasa transportasi laut.

1.1.2 Batasan Pengertian Kenyamanan psikis :

- Kenyamanan adalah sesuatu yang dapat membuat nyaman ¹
- Kenyamanan adalah Segala sesuatu yang memperlihatkan dirinya dan harmonis dengan pengguna suatu ruang, baik dengan ruang itu sendiri maupun dengan berbagai bentuk, tekstur, warna, simbol, maupun tanda, suara dan bunyi kesan, intensitas dan warna cahaya maupun bau, atau apapun juga. ²
- Kenyamanan adalah kenikmatan atau kepuasan manusia di dalam melaksanakan aktifitasnya. ³

sedangkan psikis lebih ditekankan pada diri/perasaan manusia, maka kenyamanan psikis adalah sesuatu yang dapat membuat seseorang merasa nyaman/harmonis berada didalam suatu lingkungan/lingkup suatu bangunan atau yang dapat memberikan perasaan nyaman/harmonis kepada manusia pada saat melakukan suatu kegiatan/aktifitas

¹ Kamus Besar Indonesia

² J.O. Simonds, Landscape Architecture

³ Albert J. Rutledge, Anatomy of a park

1.1.3 Batasan Pengertian Kemudahan sirkulasi :

Kemudahan mempunyai kata dasar mudah yang berarti gampang, sedangkan sirkulasi adalah alur pergerakan, maka kemudahan sirkulasi adalah kemudahan alur pergerakan manusia maupun kendaraan dalam pencapaian suatu kegiatan/aktifitas atau pencapaian ketitik akhir dari alur pergerakan tersebut ⁴

1.1.4 Kesimpulan

TPKL merupakan suatu bangunan yang berfungsi untuk menampung dan melayani penumpang yang menggunakan jasa transportasi laut baik penumpang embarkasi maupun penumpang debarkasi, yang diwadahi dengan fasilitas maupun ruang yang menunjang aktifitas/kegiatan didalam maupun diluar TPKL, dengan penekanan pada kemudahan alur pergerakan dan kenyamanan manusia pada saat melakukan suatu kegiatan/aktifitas didalam dan diluar TPKL.

1.2 Latar Belakang Proyek

Salah satu indikator keberhasilan pembangunan adalah tercapai atau tidaknya tujuan/target pembangunan yang telah ditetapkan. Untuk itu diperlukan suatu bentuk rencana yang mampu mengarahkan pembangunan agar mencapai tujuan/target yang telah ditetapkan.

Oleh sebab itu, untuk menghasilkan rencana pembangunan Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Belitung diperlukan rangkaian proses perencanaan yang simultan dan berkesinambungan mulai dari Analisa data, skematik desain, hingga penyusunan draft rencana. Penyusunan proses perencanaan ini adalah tahapan yang signifikan dalam proses keseluruhan pendesainan TPKL.

⁴ Kamus Besar Indonesia

1.2.1 Tinjauan Wilayah Belitung

Pulau Belitung merupakan pulau yang dikelilingi lautan dengan luas 480.000 ha dengan jumlah penduduk 215.859 jiwa dimana jumlah penduduk tersebut setiap tahunnya mengalami kenaikan 1.000-2000 jiwa pertahun Sejak 21 November 2000 pulau Belitung bersama dengan pulau Bangka resmi menjadi propinsi ke-31 Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sarana perhubungan menuju atau keluar dari pulau belitung adalah Pelabuhan laut, sehingga infrastrukturnya berupa pelabuhan laut dan dermaga adalah sangat vital sehingga dalam hal ini pelabuhan laut merupakan sarana perhubungan yang diutamakan didaerah ini. Pulau Belitung selama ini telah memiliki pelabuhan yang ada di *Tanjung Pandan, Tanjung Manggar dan Tanjung Ruk*, tetapi tidak lagi memenuhi syarat secara teknis maupun kapasitas.⁵

Pelabuhan utama sekarang ini hanya memiliki kedalaman $\pm -2,5$ meter pada saat LWS yang berarti tidak dapat lagi disinggahi oleh kapal berbobot 200 DWT. Kapal barang maupun kapal tanki pertamina berbobot 2500 DWT akan bongkar muatan dilaut yang selanjutnya diturunkan dengan memakai tongkang-tongkang yang ditarik oleh Tug Boat sehingga tidak efisien serta menimbulkan biaya tambahan atas muatan kapal, begitu juga pada kapal penumpang, pada kapal penumpang juga tidak dapat berlabuh didermaga karena kedalamannya yang sangat rendah sehingga kapal penumpang hanya dapat berlabuh ditengah laut yang ± 6 mil jarak dengan dermaga yang kemudian penumpang diangkat dengan kapal roro menuju kedermaga. Sehingga sangat beralasan apabila pihak pemerintah Daerah Tingkat II Belitung maupun kantor wilayah departemen perhubungan propinsi Bangka Belitung ingin membangun pelabuhan setingkat “Pelabuhan Laut” di Pulau Belitung.

⁵ [www. BelitungIsland.com](http://www.BelitungIsland.com) & [www. Hinz-art.de/belitung/belitung-karte/split.html](http://www.Hinz-art.de/belitung/belitung-karte/split.html)

1.2.1.1 Letak Geografi ⁶

Secara geografi pulau belitung terletak antara 106°36' BT – 108°18 BT dan 02°30' LS sampai 03°15' LS.

- Sebelah Utara berbatasan dengan Laut Cina Selatan
- Sebelah Timur berbatasan dengan Selat Karimata
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Laut Jawa
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Gespar

Pulau Belitung memiliki areal seluas 480.000 ha, dengan garis tengah Timur Barat ± 79 km dan garis tengah Utara Selatan ± 77 km 5,5725 Latitude; 104,9305 Longitude. Kabupaten Belitung terdiri dari 189 pulau besar dan kecil. Pulau terbesar adalah Pulau belitung diikuti dengan Pulau Mendanau, Pulau Nadu dan Pulau Dendang.

1.2.1.2 Letak Topografi ⁷

Pulau Belitung pada daerah pedalamannya merupakan daerah perbukitan yang mencapai ketinggian 500 m dari permukaan laut dengan puncak tertinggi pada Gunung Tanjan. Hal ini menjadikan areal pedalaman subur untuk perkebunan karet, kelapa sawit, cengkeh yang merupakan komoditi ekspor di kabupaten Belitung.

Untuk daerah hilir terdiri dari aliran sungai yang terutama adalah :

- Sebelah Utara oleh daerah aliran Sungai Buding
- Sebelah Timur oleh daerah aliran Sungai Manggar
- Sebelah Selatan oleh daerah aliran Sungai Pala dan Kemiri
- Sebelah Barat oleh daerah aliran Sungai Brang dan Camak

1.2.1.3 Morfologi ⁸

Kondisi morfologi Pulau Belitung di golongan menjadi 3 (tiga) golongan antara lain :

⁵ RIPDA (Rencana Induk Pengembangan Parawisata) Pulau Belitung & [www. Sumpahpalapa.com](http://www.Sumpahpalapa.com)

^{7, 8} RIPDA (Rencana Induk Pengembangan Parawisata) Pulau Belitung

a. Daerah Muka Pantai

Kondisi Hidrografi perairan di sekitar pulau Belitung umumnya tidak terlalu dalam, berkisar antara 1 – 10 m, sedangkan yang agak jauh mencapai 10 – 15m.

b. Daerah Pantai

Keadaan lereng pantai pada umumnya landai dengan tingkat kelandaian sekitar 5° samapai dengan 10°.

c. Daerah Belakang Pantai

Bentangan alam/relief belakang pantai adalah permukaan tanah dengan dataran tinggi yang berbukit – bukit dengan ketinggian maksimum 500 m diatas.

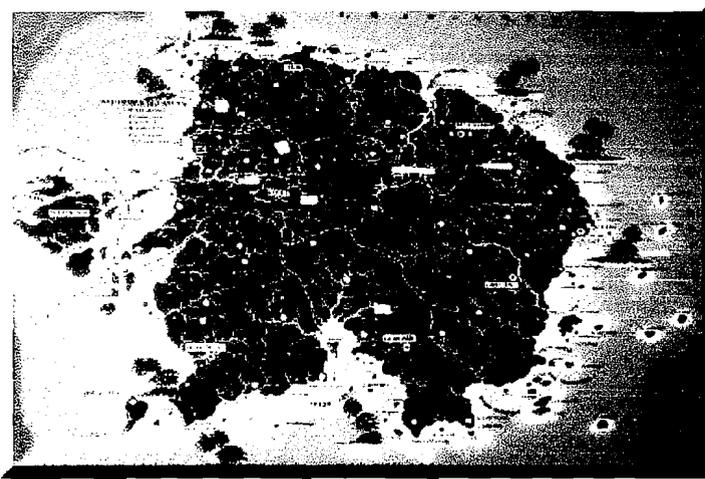
1.2.1.4 Iklim⁹

Ada beberapa hal yang dapat mempengaruhi iklim di Indonesia yaitu Curah hujan, suhu dan kelembaban. Kabupaten Belitung memiliki iklim tropis dan basah, dimana mempunyai suhu rata-rata berkisar antara 25,7°C - 26,3°C dengan rata-rata curah hujan dalam satu tahun adalah 3.307,6 mm.

1.2.1.5 Keadaan Parameter Fisika¹⁰

Keadaan parameter fisika perairan sangat berpengaruh terutama terhadap dinamika wilayah daerah pesisir dan pantai. Sejumlah perencanaan pembangunan di daerah pesisir dan pantai harus mampu mengikuti proses dinamika pantainya yang terjadi setiap saat. Ada beberapa parameter perairan laut yang sangat berpengaruh terhadap dinamika pantai, yaitu : ombak, suhu dan salinitas, kecerahan arus dan kecepatan. Dengan melihat dinamika pantai yang terjadi di pulau Belitung pembangunan dipesisir pantai dianggap tidak mengalami kendala yang terlalu sulit (dapat dilihat dari data-data yang terlampir).

^{9, 10} RIPDA (Rencana Induk Pengembangan Parawisata) Pulau Belitung



Gambar 1.1 : Pulau Belitung

1.2.2 Arti Penting Pelabuhan¹¹

Indonesia sebagai negara kepulauan/maritim, peranan pelabuhan sangatlah penting bagi kehidupan sosial, ekonomi, pemerintahan, pertahanan/keamanan, dan lain sebagainya. Dengan demikian pelabuhan sebagai sarana sistem angkutan laut yang dapat memberikan pelayanan sesuai dengan kebutuhan.

Kapal sebagai sarana pelabuhan mempunyai peran yang sangat penting dalam sistem angkutan laut. Hampir semua barang impor, ekspor dan muatan dalam jumlah sangat besar diangkut dengan kapal laut ini disebabkan karena angkutan dengan kapal memerlukan waktu lebih singkat, tenaga kerja lebih sedikit dan biaya lebih murah.

1.2.4 Tinjauan Pelabuhan Belitung

Transportasi laut di Pulau Belitung lebih banyak digunakan dibandingkan dengan perhubungan udara, perhubungan dari dan ke pulau Belitung, frekuensinya relatif lebih tinggi. Hal ini disebabkan karena daerah ini dikelilingi oleh laut dan juga biaya transportasi laut yang relatif lebih murah.

Untuk keluar masuk melalui laut tentunya dibutuhkan sarana pelabuhan. Pelabuhan laut yang ada di kabupaten Belitung dikelompokkan menjadi dua yaitu

¹¹ Bambang Triatmojo, Pelabuhan

Pelabuhan Khusus dan Pelabuhan umum. Selain itu keluar masuknya barang dapat juga melalui daerah-daerah pantai yang bukan termasuk dua kelompok pelabuhan tersebut diatas.

Pelabuhan khusus adalah pelabuhan yang hanya untuk angkutan barang-barang tertentu, seperti : angkutan pasir, angkutan bahan bakar dan angkutan kelapa sawit. Sementara itu Pelabuhan Umum merupakan pelabuhan angkutan penumpang dan angkutan barang perdagangan umum. Di Kabupaten Belitung ini terdapat tiga pelabuhan umum yaitu *Pelabuhan Tanjung Pandan, Pelabuhan Manggar dan Pelabuhan Tanjung Ruk*

1.3 Latar Belakang Permasalahan

TPKL (Terminal Penumpang Kapal Laut) merupakan suatu wadah/tempat yang dijadikan sebagai tempat orang melakukan suatu kegiatan/aktifitas, memanfaatkan fasilitas dan tempat menunggu. Dengan dijadikannya TPKL sebagai tempat melakukan aktifitas/kegiatan, memanfaatkan fasilitas dan tempat menunggu sehingga diperlukan suatu sistem dan perencanaan yang baik agar dapat memberikan kepuasan bagi penumpang.

Ada beberapa faktor yang dapat memberikan kepuasan kepada penumpang yang diantaranya adalah kenyamanan dan kemudahan. Kenyamanan dan kemudahan merupakan hal yang dianggap sangat penting karena dengan terciptanya kenyamanan dan kemudahan didalam maupun diluar bangunan maka akan memberikan suatu image/citra yang baik terhadap bangunan itu sendiri. Sehingga dengan melihat hal tersebut penulis mencoba membahas latar belakang arsitektur yang lebih ditekankan kepada kenyamanan dan kemudahan. Permasalahan-permasalahan yang sering terjadi pada TPKL saat ini lebih dikarenakan tidak terciptanya kenyamanan dan kemudahan di TPKL, ini disebabkan karena keterbatasan fasilitas yang dimiliki TPKL, Tidak cukupnya kapasitas ruang yang dimiliki TPKL untuk menampung semua penumpang dan perencanaan sirkulasi di TPKL yang belum dapat memberikan kemudahan dalam melakukan kegiatan/aktifitas baik diluar maupun didalam bangunan TPKL.

Berikut beberapa permasalahan-permasalahan yang terjadi di beberapa TPKL yang dikutip oleh penulis dari TA sebelumnya dan tinjauan secara langsung ke salah satu TPKL (Pelabuhan Tanjung Ruk)

1.3.1 Identifikasi permasalahan TPKL

➤ TPKL Tanjung Ruk

Pelabuhan Ruk adalah salah satu Pelabuhan di pulau Belitung yang digunakan sebagai pelabuhan penumpang yang dibangun sejak bulan April 1995 dan pengoperasian pertama kali pada bulan November 1997, TPKL Tanjung Ruk merupakan pelabuhan yang melayani rute Belitung – Jakarta dengan menggunakan kapal Lawit dan Louser yang frekuensi kedatangannya setiap 2 minggu sekali dan setiap bulannya terdapat \pm 1300 penumpang.

Luas bangunan TPKL Tanjung Ruk \pm 600 m², yang luas bangunan tersebut terbagi menjadi 2 fungsi yang berbeda, dimana luas bangunan \pm 400 m² digunakan untuk fungsi embarkasi dan debarkasi penumpang yang terdiri dari ruang tunggu, loket, ruang vip, toilet dan kantin dan \pm 200 m² digunakan untuk fungsi kegiatan perkantoran yang terdiri dari ruang kepala, ruang staf, ruang rapat gudang dalam, gudang luar dan toilet. TPKL Tanjung Ruk merupakan salah satu TPKL yang sangat penting karena mawadahi pelayaran ke Jakarta maupun kedatangan dari Jakarta, dan mempunyai beberapa fungsi ruang dan fasilitas untuk mawadahi semua aktifitas didalam maupun diluar bangunan, dengan fasilitas dan ruang-ruang yang dimiliki TPKL Tanjung Ruk belum dapat mawadahi semua aktifitas yang terjadi di TPKL baik untuk embarkasi dan debarkasi penumpang, maupun sebagai dermaga penyeberangan. Ruang yang dimiliki maupun fasilitas penunjang yang dimiliki TPKL Tanjung Ruk sangat terbatas, ini dapat dilihat dengan ruang embarkasi dan debarkasi yang tidak dapat menampung semua penumpang sehingga terlihat keramaian penumpang yang saling berdesakan di dalam bangunan baik itu di ruang embarkasi dan debarkasi maupun

diluar ruang embarkasi dan debarkasi, bahkan banyak juga penumpang yang menunggu diluar bangunan karena tidak cukupnya ruang didalam bangunan untuk menampung semua penumpang yang ada, begitu juga pada dermaga TPKL tidak ada fasilitas yang memadai maupun ruang khusus untuk menampung penumpang untuk mengantri menaiki kapal yang mengantar (kapal ro-ro) mereka ke kapal Lawit maupun Louser sehingga banyaknya penumpang yang mengantri didepan pintu gerbang dermaga tanpa ada perlindungan khusus yang melindungi penumpang dari hujan dan panasnya sinar matahari. Persoalan lain juga muncul pada saat penumpang menaiki kapal lawit maupun louser dari kapal pengantar, kenyamanan maupun keamanan penumpang sangat terabaikan, dimana penyebrangan penumpang dari kapal pengantar ke kapal lawit hanya menggunakan tangga yang menghubungkan kapal pengantar dengan kapal lawit tanpa ada kekuatan yang mendukung dari tangga tersebut sehingga jika terdapat ombak akan menggoyangkan kapal dan membuat kenyamanan penumpang tidak terjamin. Pada parkir kendaraan, parkir tidak dapat menampung semua kendaraan dan tidak adanya pemisah yang jelas antara tempat parkir mobil dengan parkir motor sehingga banyak kendaraan mobil dan motor yang bercampur menjadi satu dan parkir disembarang tempat, hal lain juga muncul dengan adanya kegiatan lain diluar bangunan yaitu dengan adanya warung makan di daerah pelabuhan yang tidak terwadahi dan berdiri sendiri sehingga keindahan di daerah TPKL menjadi berkurang, Fasilitas yang dimiliki TPKL Tanjung Ruk juga tidak dapat digunakan secara maksimal salah satunya adalah mushola, mushola yang terdapat di Tanjung Ruk terlihat tidak terawat dan jarang digunakan oleh penumpang ini dikarenakan letak mushola yang jauh dari tempat embarkasi dan debarkasi dan juga tidak ada perawatan di daerah mushola sehingga banyak rumput – rumput tinggi yang menghalangi entrance ke mushola

Beberapa persoalan – persoalan yang terjadi di TPKL Tanjung Ruk yang berkaitan dengan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi :

▪ **Kemudahan sirkulasi :**

- Belum terpenuhinya kemudahan dalam sirkulasi parkir dimana tidak adanya pemisah yang jelas antara tempat parkir motor dengan parkir mobil
- Belum terpenuhinya kemudahan penumpang dalam sirkulasi menuju ke kapal lawit
- Belum terpenuhinya kemudahan sirkulasi penumpang dalam memanfaatkan fasilitas yang ada di TPKL

▪ **Kenyamanan psikis :**

- Belum terpenuhinya kenyamanan penumpang pada saat menunggu kapal lawit datang, dimana ruang embarkasi penumpang hanya dapat menampung \pm 300 penumpang sedangkan rata-rata penumpang \pm 450 penumpang sehingga terlihat keramaian penumpang yang saling berdesakan baik di ruang embarkasi maupun di luar ruang embarkasi bahkan ada penumpang yang menunggu di luar bangunan
- Tidak adanya pemisah yang jelas ruang khusus penumpang dengan ruang untuk pengantar sehingga cenderung penumpang dan pengantar menjadi satu
- Tidak adanya pengamanan yang khusus untuk masalah parkir

Persoalan-persoalan tersebut yang menjadikan latar belakang belum terpenuhinya kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi di TPKL Tanjung Ruk.

➤ **TPKL Dumai¹²**

Pelabuhan Dumai adalah pelabuhan samudra yang berada di pantai Timur Sumatera, kabupaten Riau yang mulai dibangun pada tahun 1957. Pelabuhan Dumai adalah pelabuhan besar yang tidak hanya

¹² Kutipan Dari TA Regina A. Widatie

melayani penumpang dalam negeri tetapi juga penumpang luar negeri yang setiap tahunnya terdapat \pm 835.521 penumpang.

Ditinjau dari segi pewadahan aktifitas TPKL Dumai belum dapat mewadahi seluruh aktifitas yang terjadi di TPKL sehingga sering terjadi *crossing* antar berbagai kegiatan yang disebabkan karena kurangnya fasilitas dan tata ruang yang kurang baik sehingga TPKL Dumai tidak mampu menampung seluruh penumpang yang ada. Begitu juga pada pola sirkulasi penumpang debarkasi yang turun dari kapal dimana hanya terdapat satu pintu keluar melalui bangunan TPKL dan tidak adanya ruang khusus untuk menampung sementara penumpang debarkasi sehingga banyaknya penumpang debarkasi yang menunggu pada bahu jalan yang berada diluar TPKL yang menyebabkan sirkulasi bertambah macet dan semrawut. Dengan banyaknya *crossing* yang terjadi menyebabkan seringnya terjadi tindakan kriminal baik pemerasaan maupun pemaksaan yang dilakukan oleh agen bus maupun kendaraan darat sehingga membuat perasaan tidak aman kepada calon penumpang maupun barang bawaan.

Pada pola sirkulasi kendaraan baik kendaraan pribadi, taxi maupun angkutan kota terlihat semrawut ini dikarenakan tidak adanya pemisahan yang jelas antara jalur untuk kendaraan pribadi, taxi maupun angkutan kota.

Beberapa persoalan – persoalan yang terjadi di TPKL Dumai yang berkaitan dengan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi :

▪ **Kemudahan sirkulasi :**

- Belum adanya fasilitas khusus yang memudahkan sirkulasi penumpang debarkasi untuk menaiki kendaraan umum
- Belum terpenuhinya kemudahan penumpang dalam sirkulasi parkir dimana tidak adanya pemisah yang jelas antara tempat parkir taxi, kendaraan pribadi maupun angkutan kota

▪ **Kenyamanan psikis :**

- Belum tercapainya kenyamanan pada penumpang debarkasi pada saat keluar dari TPKL dimana yang hanya terdiri dari satu pintu keluar sehingga terjadinya antrian penumpang yang saling berdesak-desakkan.
- Tidak adanya ruang debarkasi sehingga penumpang banyak yang menunggu pada bahu jalan diluar TPKL, sehingga kenyamanan penumpang pada saat menunggu dijemput atau menunggu angkutan umum belum tercapai
- Belum tercapainya kenyamanan penumpang pada saat akan menaiki kendaraan umum dimana sering terjadinya aksi tarik menarik penumpang oleh agen

Persoalan-persoalan tersebut yang menjadikan latar belakang belum terpenuhinya kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi di TPKL Dumai.

➤ **TPKL Tanjung Emas**¹³

Pelabuhan Tanjung Emas adalah pelabuhan yang berada di Semarang yang dulunya dinamakan pelabuhan Rede, pelabuhan Tanjung Emas dibangun sejak tahun 1982.

TPKL Tanjung Emas merupakan pelabuhan sebagai pintu gerbang masuknya kapal penumpang kedaerah jawa tengah, dimana TPKL tersebut dapat menampung ± 600 penumpang, tetapi kapasitas tersebut belum dapat menampung keseluruhan penumpang yang ada yang kurang lebih terdapat 700– 1250 penumpang sehingga sebagian penumpang yang tidak tertampung menunggu di lobby. Sama halnya dengan pengantar penumpang dimana pada TPKL Tanjung Emas terdapat ruang khusus untuk pengantar yang dapat menampung ± 32 orang, dengan kapasitas yang terlalu sedikit tersebut sehingga cenderung para pengantar bercampur diruang lobby bersama para penumpang. Dengan kapasitas ruang embarkasi penumpang dan

¹³ Kutipan Dari TA Loade M. Mizan S

embarkasi pengantar tersebut yang membuat ruang lobby menjadi padat dan berdesakan bahkan juga banyak para penumpang maupun pengantar yang menunggu diluar bangunan karena kapasitas lobby yang tidak mencukupi lagi. Dengan kondisi tersebut dan juga tidak adanya pemisah antara ruang lobby dan ruang penumpang yang membuat penumpang maupun pengantar yang saling berdesakan di depan pintu masuk sehingga menyulitkan para petugas dalam pengecekan tiket.

Kapal – kapal yang berlabuh dipelabuhan Tanjung Emas belum memakai TPKL yang ada karena belum ada ruang fasilitas penjemputan sehingga pelabuhan yang dipakai sekarang adalah dermaga Samudera yang berada di samping utara bangunan. Pencapaian menuju ke TPKL Tanjung Emas dari jalan raya juga dirasakan sangat jauh dimana pencapaiannya ± 1 km.

Sarana parkir yang ada kurang mencukupi, dimana kapasitas mobil yang dibutuhkan 1,5 kali dari jumlah yang ada sekarang, bahkan pada bulan tertentu (hari raya Idul Fitri dan Tahun Baru) sarana parkir memakai jalan yang digunakan untuk sirkulasi angkutan peti kemas dan juga belum adanya pemisah tempat parkir jenis mobil umum dan pribadi.

Beberapa persoalan – persoalan yang terjadi di TPKL Tanjung Emas yang berkaitan dengan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi :

▪ **Kemudahan sirkulasi :**

- Belum tercapainya kemudahan penumpang untuk menuju ke TPKL Tanjung Emas dimana jarak antara jalan raya menuju ke TPKL ± 1 km
- Belum terpenuhinya kemudahan penumpang dalam sirkulasi parkir dimana tidak adanya pemisah yang jelas antara tempat parkir umum dan pribadi

▪ **Kenyamanan psikis :**

- Belum tercapainya kenyamanan penumpang maupun pengantar karena kapasitas ruang embarkasi penumpang maupun

pengantar tidak mencukupi untuk menampung semua penumpang dan pengantar yang ada

- Tidak adanya pengamanan khusus terhadap parkir

Persoalan-persoalan tersebut yang menjadikan latar belakang belum terpenuhinya kenyamanan dan kemudahan di TPKL Tanjung Emas.

Persoalan-persoalan yang terjadi di Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL) Indonesia sebagian besar mempunyai persoalan yang sama yaitu tidak terciptanya kenyamanan dan kemudahan bagi penumpang khususnya kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi baik bagi penumpang embarkasi maupun penumpang debarkasi, persoalan tersebut terjadi karena sudah tidak memadainya kapasitas ruang TPKL untuk menampung seluruh penumpang yang setiap tahunnya mengalami kenaikan, pola tata ruang yang tidak baik juga melatar belakangi persoalan yang terjadi dimana tidak adanya ruang khusus bagi pengantar penumpang sehingga fungsi ruang yang digunakan untuk embarkasi penumpang tidak dapat difungsikan secara maksimal, tidak adanya ruang sementara untuk debarkasi penumpang dan juga tidak adanya pemisah yang jelas antar ruang.

Pola tata ruang dan sirkulasi yang kurang baik juga dapat menyebabkan tidak tercapainya kemudahan bagi penumpang baik penumpang embarkasi maupun debarkasi dalam pencapaian melakukan suatu kegiatan.

Fasilitas TPKL tidak hanya terbatas pada embarkasi dan debarkasi penumpang tetapi juga pada parkir kendaraan penumpang maupun kendaraan umum dengan pola sirkulasi yang tidak baik dan tidak adanya pemisah yang jelas antara jalur dan parkir kendaraan pribadi dengan kendaraan umum membuat kenyamanan dan kemudahan tidak akan tercapai.

Beberapa hal persoalan yang melatar belakangi belum terciptanya kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi pada TPKL :

▪ **Kenyamanan psikis :**

- Fasilitas dan ruang yang tidak memadai yang tidak dapat memudahi semua kegiatan yang terjadi dan tidak cukupnya kapasitas ruang yang dimiliki yang tidak dapat menampung seluruh penumpang yang ada.
- Tidak adanya pemisah yang jelas ruang khusus penumpang dengan ruang untuk pengantar sehingga cenderung penumpang dan pengantar menjadi satu

▪ **Kemudahan sirkulasi :**

- Pola tata ruang dan sirkulasi yang kurang baik, yang membuat kesulitan bagi penumpang dalam pencapaian suatu kegiatan
- Tidak adanya pemisahan yang jelas terhadap sirkulasi kendaraan

Dengan melihat permasalahan-permasalahan yang terjadi di TPKL, sehingga diperlukan suatu perubahan maupun pengembangan baik pada sistem sirkulasi dan pola tata ruang yang dapat memberikan kemudahan penumpang dalam pencapaian melakukan suatu kegiatan dan memberikan kenyamanan psikis bagi penumpang dengan adanya pemisahan ruang yang jelas dan kapasitas ruang yang dapat menampung semua penumpang maupun pengantar yang ada dan adanya fasilitas maupun ruang khusus untuk embarkasi penumpang, debarkasi penumpang dan ruang pengantar. Sistem sirkulasi parkir juga harus diperhatikan dimana ada pemisahan yang jelas antara kendaraan pribadi, umum dan motor dan kapasitas parkir yang dapat menampung semua kendaraan yang masuk ke area TPKL.

1.3.2 Studi Kasus

Studi kasus dilakukan oleh penulis dari beberapa contoh bangunan yang memiliki tema dan penekanan konsep yang serupa, sehingga dapat dijadikan acuan dan munculnya gagasan-gagasan baru dalam penyelesaian desain bangunan TPKL :

1.3.2.1 Terminal kapal penumpang "Harumi Jepang"

Dibangun tahun 1991 untuk mengantisipasi pertumbuhan penumpang kapal penyebrangan. Terminal *Harumi* menciptakan sesuatu yang unik untuk prasarana transportasi-sebuah nilai roman. Terletak dekat dengan jantung Tokyo (3 km dari distrik Ginza).

Arsitek *Minoru Takeyama* menjelaskan bahwa tujuan utama adalah menciptakan taman dengan nuansa perairan dibagian dasar bangunan, hal mana telah berhasil dilakukan dengan baik, menggunakan ubin-ubin berwarna-warni dalam pola-pola yang mencolok, memberi kesan air dan berhasil memadukan taman untuk umum yang modern. Satu bagian unik dari ruang terbuka di pelabuhan tokyo

Pemandangan pada semua level dari jalan masuk ke arah luar pelabuhan adalah spektakuler. Yang cukup dekat adalah jembatan pelangi, nama yang diberikan berdasarkan lampu warna-warni yang membatasinya. Suatu hal yang lebih menonjol dari terminal adalah lampu pemandu kapal untuk menunjukkan arah lalu lintas penyebrangan.

Desainnya yang mencolok, struktur persegi panjang putih dengan tekanan warna merah terang ditutupi dengan pola berbentuk piramida. Memiliki fungsi menaik dan menurunkan penumpang dengan efisien.

Dalam perancangan Terminal Kapal Penumpang "Harumi Jepang" arsitek *Minoru Takeyama* mencoba menciptakan suatu bagian unik dari ruang terbuka dengan memainkan warna-warni ubin dengan pola mencolok. Dalam pendesaianan terminal penumpang kapal Harumi Jepang dapat dijadikan sebagai gagasan dalam pendesaianan TPKL di Pulau Belitung, dengan permainan warna ubin yang dapat dijadikan sebagai pengarah

untuk memudahkan sirkulasi dan dapat memberikan kesan unik pada TPKL tersebut

1.3.2.2 Teater Nasional di Guatemala City

Teater Nasional di Guatemala City merupakan salah satu contoh termuka dari teater, teater nasional guatemala city terletak di puncak bukit dan bentuknya mencerminkan jajaran pegunungan berapi di dekatnya. Penggunaan warna yang berani pada teater nasional guatemala city merupakan suatu usaha oleh perancang untuk menyamakan atau mengubah skala teater, guna membuat masda bangunan terlihat mengapung di atas puncak bukit dan menyurut kejauhan, meningkatkan efek dramatik yang dimiliki bangunan.

Dalam perancangan Teater Nasional di Guatemala City, arsitek mencoba menggunakan warna yang berani pada bangunan teater untuk menyamakan atau mengubah skala teater tersebut. Perancangan pada teater dapat dijadikan sebagai gagasan dalam pemakaian warna yang berani pada TPKL untuk menyamakan atau mengubah skala TPKL tersebut.

1.3.2.3 Gereja Episkopus, Asheville, California Utara

Gereja Episkopus menunjukkan suatu rangkaian bentuk geometrik yang agak luas di dalam bagian-bagian utamanya. Melalui pilihan yang bijaksana atas bahan-bahan, masing-masing memberikan sekumpulan nilai skalanya sendiri, penggabungan diambil bersama secara mengagumkan dalam suatu ekspresi kesesuaian yang mudah dilihat. Pembentukan massa, bentuk dan tekstur yang berbeda-beda semuanya bekerjasama untuk menghasilkan suatu gambaran skala yang lebih tepat ketimbang yang dilakukan bahan-bahan secara terpisah.

Pada Gereja Episkopus perancang mencoba adanya pembentukan massa, bentuk dan tekstur yang berbeda-beda yang dapat menghasilkan suatu gambaran skala yang lebih tepat. Dalam perancangan gereja Episkopus dapat dijadikan gagasan dalam perancangan TPKL dengan pembentukan massa, bentuk dan tekstur yang berbeda-beda yang dapat menghasilkan suatu gambaran skala.

1.3.3 Kegiatan TPKL Belitung

TPKL akan mewadahi aktifitas embarkasi dan debarkasi dengan menyediakan ruang dan fasilitas yang saling berkaitan satu sama lain. Aktifitas akan diarahkan dengan memberikan kepuasan kepada penumpang dengan melalui penekanan pada kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi

Adapun aktifitas dan fasilitas yang mewadahi tersebut adalah :

1.3.3.1 Embarkasi

Aktifitas yang ditujukan bagi penumpang yang akan berangkat dengan menggunakan transportasi kapal laut, aktivitas embarkasi lebih kepada administrasi penumpang (permasalahan tiket), kemanan (barang bawaan), pemanfaatan fasilitas oleh penumpang dan kegiatan menunggu keberangkatan

Ruang-ruang yang akan mewadahi aktivitas tersebut antara lain adalah loby embarkasi, fasilitas penunjang, ruang check in, loket, ruang embarkasi dan ruang pengantar

1.3.3.2 Debarkasi

Aktifitas yang ditujukan bagi penumpang yang datang/turun dari kapal, aktifitas tersebut lebih kepada penerimaan penumpang yang dianggap sebagai wisata yang bertamu kedaerah tersebut sehingga diperlukan fasilitas penunjang yang dapat memberikan informasi yang lebih terhadap tempat parawisata dan fasilitas penunjang parawisata tersebut. Ruang-ruang yang akan mewadahi aktifitas tersebut antara lain adalah ruang debarkasi, ruang informasi keparawisataan, loby debarkasi, dan fasilitas penunjang

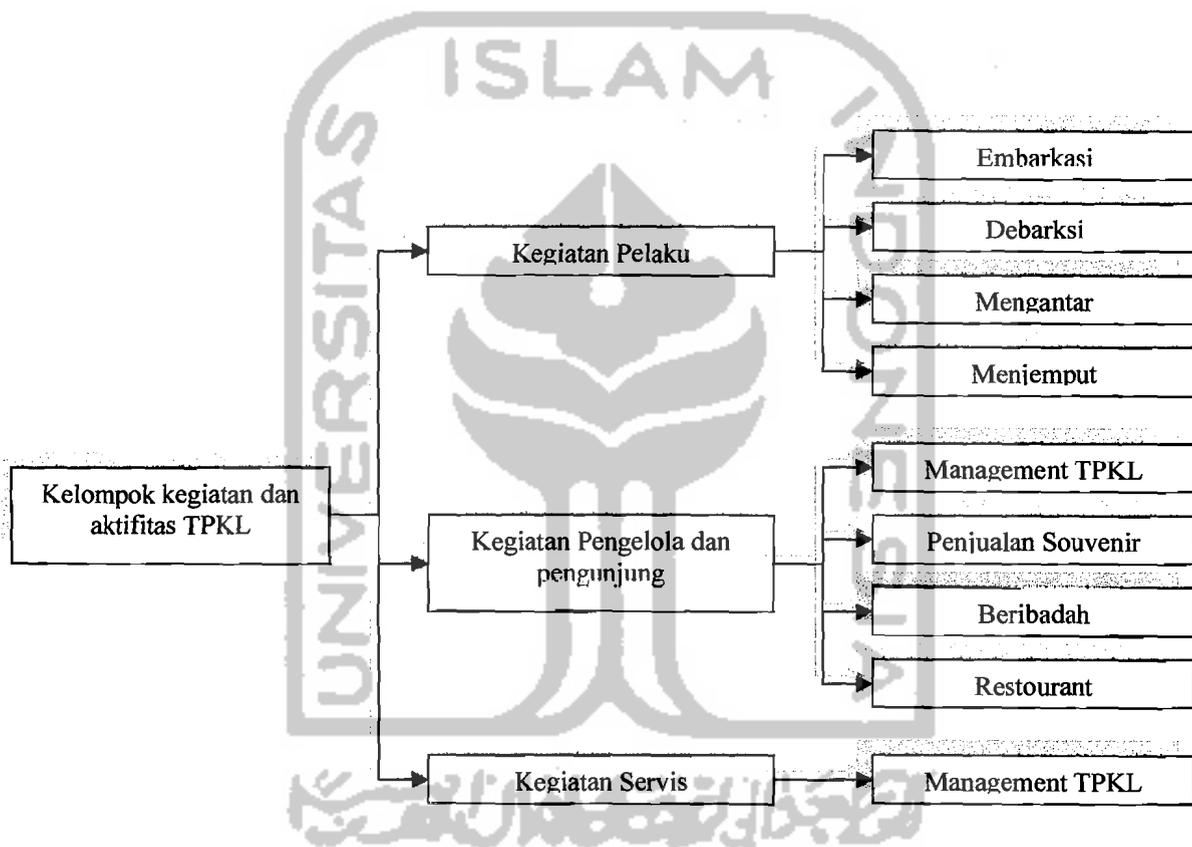
1.3.3.3 Pengantar

Aktifitas mengantar penumpang yang akan melakukan perjalanan dengan menggunakan transportasi laut dimana aktifitas tersebut lebih kepada mengantarkan dan menunggu penumpang yang diantar hingga naik kekapal dan berangkat. Ruang-ruang yang akan mewadahi aktifitas

tersebut antara lain adalah lobby, fasilitas penunjang dan ruang pengantar

1.3.3.4 Penjemput

Aktivitas menjemput penumpang yang datang dari daerah lain menuju daerah tersebut yang menggunakan transportasi laut, aktivitas tersebut lebih kepada menunggu hingga penumpang yang akan dijemput tiba/datang. Ruang-ruang yang akan mewadahi aktivitas tersebut antara lain adalah Lobby dan fasilitas penunjang



Gambar 1.2 Skema kelompok kegiatan dan aktifitas TPKL

1.4 Kajian Pustaka

1.4.1 Kenyamanan Psikis

Kenyamanan psikis merupakan kenyamanan yang lebih ditekankan kepada kenyamanan psikologi manusia dimana kenyamanan psikis hanya dapat dirasakan oleh pengguna bangunan tersebut, ada beberapa cara pengguna dapat merasakan kenyamanan psikis, antara lain dengan cara :¹⁴

- Penglihatan (Visual system)
- Perasaan (Feeling)
- Penginderaan oleh tubuh (Basic orienting system)
- Pendengaran (Auditory system)
- Penciuman (Taste-smell system)

Dari beberapa cara tersebut pengguna dapat menelaah dan merasakan kenyamanan psikis dari suatu bangunan yang dapat memberikan kepuasan dan ketenangan didalam bangunan.

Ada beberapa cara dalam mewujudkan kenyamanan psikis didalam suatu bangunan antara lain :

- **Warna**

Penggunaan material, tekstur didalam suatu bangunan/ruangan juga harus memperhatikan warna dari material/tektur tersebut, karena tanpa adanya kecocokan dalam warna material/tekstur tersebut pemaknaan dari material/tektur tersebut tidak dapat dirasakan dengan baik, warna juga dapat mewujudkan kenyamanan psikis didalam suatu ruang, dimana setiap warna mempunyai arti yang berbeda, warna-warna yang gelap akan memberikan kesan sempit terhadap suatu ruangan sedangkan warna-warna cerah akan memberikan kesan lega terhadap suatu ruangan, kombinasi warna juga dapat memberikan kesan ruangan yang artistik dan menarik, sehingga dengan pemilihan dan perpaduan jenis warna akan memberikan perasaan yang berbeda dalam suatu ruangan yang dapat memberikan kenyamanan psikis terhadap orang yang ada di dalam ruangan tersebut

¹⁴ Lang Jon, Op Cit.

“Warna sebagai sifat dasar cahaya. Warna ditentukan dari panjang gelombangnya : mulai dari yang terpanjang gelombangnya Yaitu merah, kita selanjtnya dapat melihat spektrum jingga, kuning, hijau, biru dan ungu sebagai gelomabang cahaya yang terpendek. Ketika cahaya yang berwarna ini hadir pada sumber cahaya dalam kuantitas yang hampir sama, kombinasinya akan menghasilkan cahaya putih-cahaya yang sebenarnya tidak berwarna” ¹⁵

“Bukti dari arti-arti dari warna-warna dalam perbedaan sosial dan kontek budaya adalah dengan tingginya pertentangan” (Hayward 1974, porter and Mikellides 1976)

- **Tekstur**

Keanekaragaman bentuk dan pontensi texture yang besar untuk mengarahkan tanggapan manusia, jika texture suatu permukaan cukup halus, seseorang mungkin untuk merasakannya dalam suatu cara yang intim, mengenali hubungan fisik dari unit texture terhadap tubuh manusia dan tangan dan juga mungkin terhadap rentangan tangan dan tinggi manusia ¹⁶ sehingga dengan adanya suatu cara yang intim dalam merasakan suatu texture akan membuat terwujudnya suatu kenyamanan psikis yang dirasakan oleh manusia didalam suatu ruangan

“Texture merupakan bentuk bahasa yang paling intim yang dipergunakan sebuah bangunan di dalam berkomunikasi dengan kita, tanpa keanekaragaman tekstur, dialog kita akan seperti percakapan dengan robot yang hanya dapat mengatakan satu atau dua kalimat pendek. Keanekaragaman tekstur, digunakan dengan keterampilan perancang yang peka, memungkinkan suatu rangkaian percakapan yang luas “ ¹⁷

- **Material**

Material merupakan suatu elemen yang sangat penting bagi bangunan dimana material sebagai pembentuk suatu bangunan atau ruang,

¹⁵ Francis D.K Ching, Ilustrasi Desain Interior

^{16, 17} Frank Orr, Skala Dalam Arsitekture

sehingga pemilihan jenis material harus benar-benar diperhatikan karena setiap jenis material mempunyai makna yang berbeda, dan material juga dapat memberikan persepsi besaran terhadap suatu ruang sehingga untuk terwujudnya kenyamanan psikis suatu ruangan diperlukan pemilihan jenis material yang disesuaikan dengan fungsi ruangan tersebut sehingga pengguna ruangan dapat merasakan kenyamanan didalam ruangan tersebut

- *Dimensi*

Dimensi merupakan salah satu faktor tercapainya kenyamanan psikis dalam suatu bangunan/ruang tanpa adanya perhitungan dimensi ruang yang baik ruang tidak akan dapat memberikan kenyamanan dan memwadhahi semua aktifitas/kegiatan yang terjadi didalamnya. Dimensi menentukan proporsi dari bentuk, sedangkan skalanya ditentukan oleh ukuran relatif terhadap bentuk-bentuk lain dalam konteksnya sehingga dengan adanya proporsi ruang dan skala ruang, ruang dapat diukur sesuai dengan kapasitas dan kegiatan/aktifitas yang diwadahnya sehingga kenyamanan psikis didalam suatu ruang dapat tercapai

Dari beberapa cara tersebut dalam mewujudkan kenyamanan psikis bagi pengguna khususnya penumpang, penulis mencoba lebih menekankan dengan cara pewarnaan dan dimensi dalam mewujudkan kenyamanan psikis pada desain TPKL di Pulau Belitung

1.4.2 Kemudahan Sirkulasi

Sirkulasi merupakan alur yang membawa manusia menuju dan mencapai suatu kegiatan/aktivitas, sehingga tanpa adanya sirkulasi yang baik pencapaian suatu kegiatan akan sulit untuk dicapai.

".....Hubungan antara lingkup tubuh manusia dengan lingkup tempat tinggal kita selalu berubah-ubah. Kita membuat tempat-tempat yang merupakan ekspresi dari pengalaman mendalam kita bahkan saat pengalaman ini dibangkitkan oleh tempat-tempat yang telah kita buat. Entah kita sadar atau

tidak sadar akan proses ini, tubuh dan pergerakan kita selalu berada dalam keadaan berdiolaog dengan bangunan kita” (Charles Moore dan Robert Yudell –Body, memory and Architecture- 1977)

Alur gerak kita dapat dibayangkan sebagai benang yang menghubungkan ruang-ruang pada suatu bangunan atau suatu rangkaian ruang-ruang interior maupun eksterior, bersama-sama. Karena kita bergerak dalam waktu, melalui suatu *tahapan*, didalam *ruang*. Maka kita merasakan suatu ruang dalam hubungan akan di mana kita berada dan dimana kita menetapkan tempat tujuan. ¹⁸

Pencapaian sirkulasi tidak hanya terjadi didalam bangunan tetapi juga di luar bangunan sehingga diperlukan perencanaan yang baik yang dapat memberikan kemudahan sirkulasi baik kemudahan sirkulasi kendaraan maupun kemudahan sirkulasi penumpang

Kemudahan sirkulasi dapat diwujudkan dengan adanya pemisahan jalur yang jelas antara kendaraan mobil, motor maupun angkutan umum dan adanya perbedaan jalur antara jalur kendaraan dengan jalur pejalan kaki. Kemudahan sirkulasi didalam bangunan dapat diwujudkan dengan penataan pola tata ruang yang baik dan adanya elemen maupun faktor lain (warna) yang dapat dijadikan sebagai pengarah dalam pencapaian suatu kegiatan/aktifitas

1.5 Tinjauan terhadap fungsi

Dengan memperhatikan uraian singkat diatas mengenai fasilitas dan aktivitas yang akan diwadahi dalam TPKL. Dapat disimpulkan jika perancangan proyek memiliki batasan dalam pengembangan terhadap fungsi dan sistem keruangannya.

Kepentingan arsitektur disini adalah menciptakan TPKL yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan dalam mendukung sepenuhnya setiap aktivitas yang akan berlangsung didalmnya

¹⁸ Francis D.K. Ching Bentuk, Ruang dan Tatanan

Upaya perancangan arsitektural untuk terciptanya pola tata ruang yang dapat dicapai dengan mudah dan memberikan kenyamanan dalam pencapaiannya dan terciptanya ruang maupun fasilitas penunjang untuk mewedahi semua kegiatan/aktifitas yang terjadi

1.6 Permasalahan

Permasalahan disini merupakan hal-hal yang dianggap melandasi suatu perancangan, sehingga masih diperlukan pemahaman dan pengkajian yang lebih mendalam dengan tujuan terselesaikannya permasalahan-permasalahan yang ada.

1.6.1 Permasalahan Umum

Bagaimana merancang TPKL yang representif yang dapat memaksimalkan fungsi ruang yang ada di dalamnya dan dapat mewujudkan ruang embarkasi dan ruang debarkasi yang memadai dan memberikan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi bagi penumpang.

1.6.2 Permasalahan Khusus

Bagaimana mengungkapkan suatu ruangan baik didalam maupun diluar bangunan TPKL Belitung yang dapat memberikan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi bagi penumpang.

1.7 Tujuan dan sasaran

1.7.1 Tujuan

1.7.1.1 Tujuan umum

Dapat memaksimalkan fungsi ruang baik ruang dalam maupun ruang luar TPKL melalui penataan dan pemanfaatan lahan secara optimal dan penyediaan sarana pendukung yang lebih memadai sehingga mampu memberikan kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi bagi penggunaanya dan dapat mempelancar arus penumpang, barang dan kendaraan lebih maksimal dimana diharapkan dapat mendorong

peningkatan keparawisataan dan perdagangan sehingga yang dapat mendorong laju perkembangan perekonomian pulau belitung.

1.7.1.2 Tujuan khusus

- Dengan penekanan pada kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi diharapkan dapat memberikan kepuasan bagi penumpang dalam melakukan suatu kegiatan/aktifitas didalam bangunan dan dapat memberikan citra yang baik terhadap TPKL sebagai pintu gerbang wisata
- Memperoleh hasil rancangan terpadu yang berdasarkan pada rumusan konsep perancangan tersebut

1.7.2 Sasaran

1.7.2.1 Sasaran umum

Identifikasi pengguna bangunan dan pelaku kegiatan, identifikasi karakter kegiatan, fungsi ruang, kebutuhan ruang, jenis ruang dan besaran ruang, pola dan karakteristik kegiatan untuk mendapatkan hubungan ruang dan organisasi ruang

1.7.2.2 Sasaran Khusus

- Mengidentifikasi, mengenali dan mempelajari karakter pengguna sehingga yang dapat memberikan gagasan dalam perencanaan TPKL
- Mengidentifikasi bentuk, warna dan skala pada ruang yang dijadikan sebagai salah satu faktor pencapaian kenyamanan psikis dan kemudahan sirkulasi

1.8 Lingkup Pembahasan

1.8.1 Lingkup Non Arsitektural

Pembahasan pada lingkup non arsitektural akan meliputi :

Kajian tentang TPKL, yaitu meliputi :

- Pengertian dan teori-teori TPKL
- Syarat-syarat keruangan

1.11 Sistematika Penulisan

Pembahasan dalam proses perancangan TPKL ini akan disajikan dalam bentuk esai yang disertai gambar-gambar dan sketsa-sketsa penjelas. Pembahasan tersebut akan ditulis secara sistematis yaitu :

BAB. I Pendahuluan

Menjelaskan mengenai batasan dan pengertian judul perancangan, latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran perancangan, peta orientasi kawasan perancangan, fasilitas dan aktifitas pelabuhan, tinjauan pustaka, metode perancangan dan sistematika pembahasan.

BAB. II Tinjauan aktifitas dan kebutuhan ruang di TPKL Pulau Belitung

Menjelaskan mengenai pengertian dan teori-teori TPKL, syarat-syarat keruangan, kebutuhan ruang, penyediaan fasilitas dan besaran ruang

BAB. III Analisis kenyamanan psikis terhadap perancangan TPKL

Menjelaskan pengertian dan gambaran umum mengenai kenyamanan psikis dan faktor-faktor yang dapat menciptakan kenyamanan psikis

BAB IV Analisis kemudahan sirkulasi terhadap perancangan TPKL

Menjelaskan pengertian dan gambaran umum mengenai kemudahan sirkulasi dan faktor-faktor yang dapat menciptakan kemudahan sirkulasi

BAB. V Konsep Rancangan

Menjelaskan mengenai penerapan konsep pola tata ruang dan sirkulasi yang dapat memberikan kenyamanan dan kemudahan.

BAB. VI Schematic Design

Bagian ini akan mengeruakan dalam bentuk desain skematik mengenai penerapan konsep perancangan kedalam bangunan. Dalam penjelasannya akan lebih banyak digunakan bahasa gambar/skema

BAB. VII Pengembangan Rancangan

Merupakan laporan mengenai perjalanan desain yang dilakukan selama masa studio.

BAB. VIII Rancangan Final

Akan memuat gambar-gambar kerja dan presentasi arsitektural yang dihasilkan dari tahap pengembangan design.

Daftar Pustaka

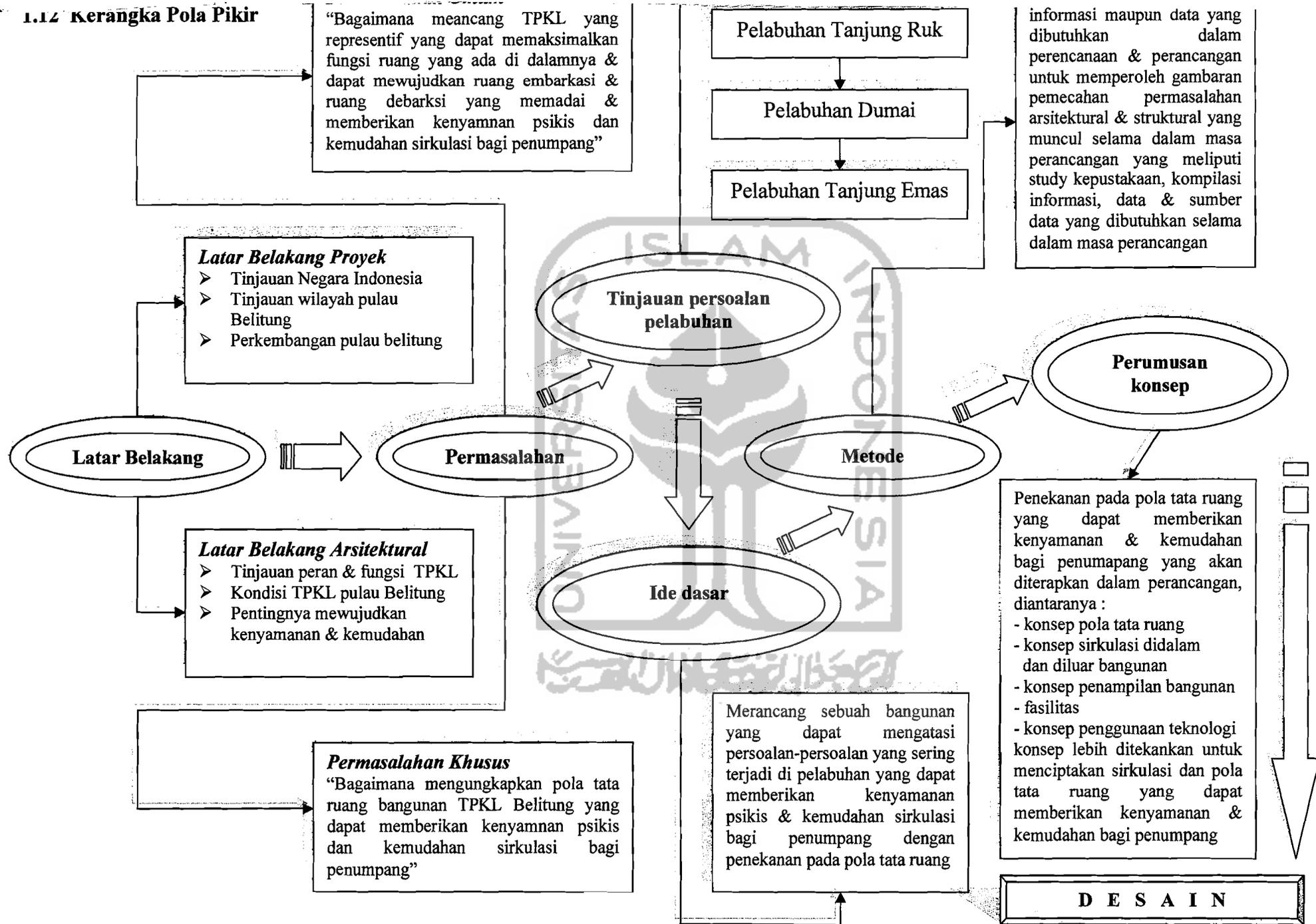
Daftar literatur yang menjadi rujukan atau sumber informasi penulis selama masa perancangan

Lampiran

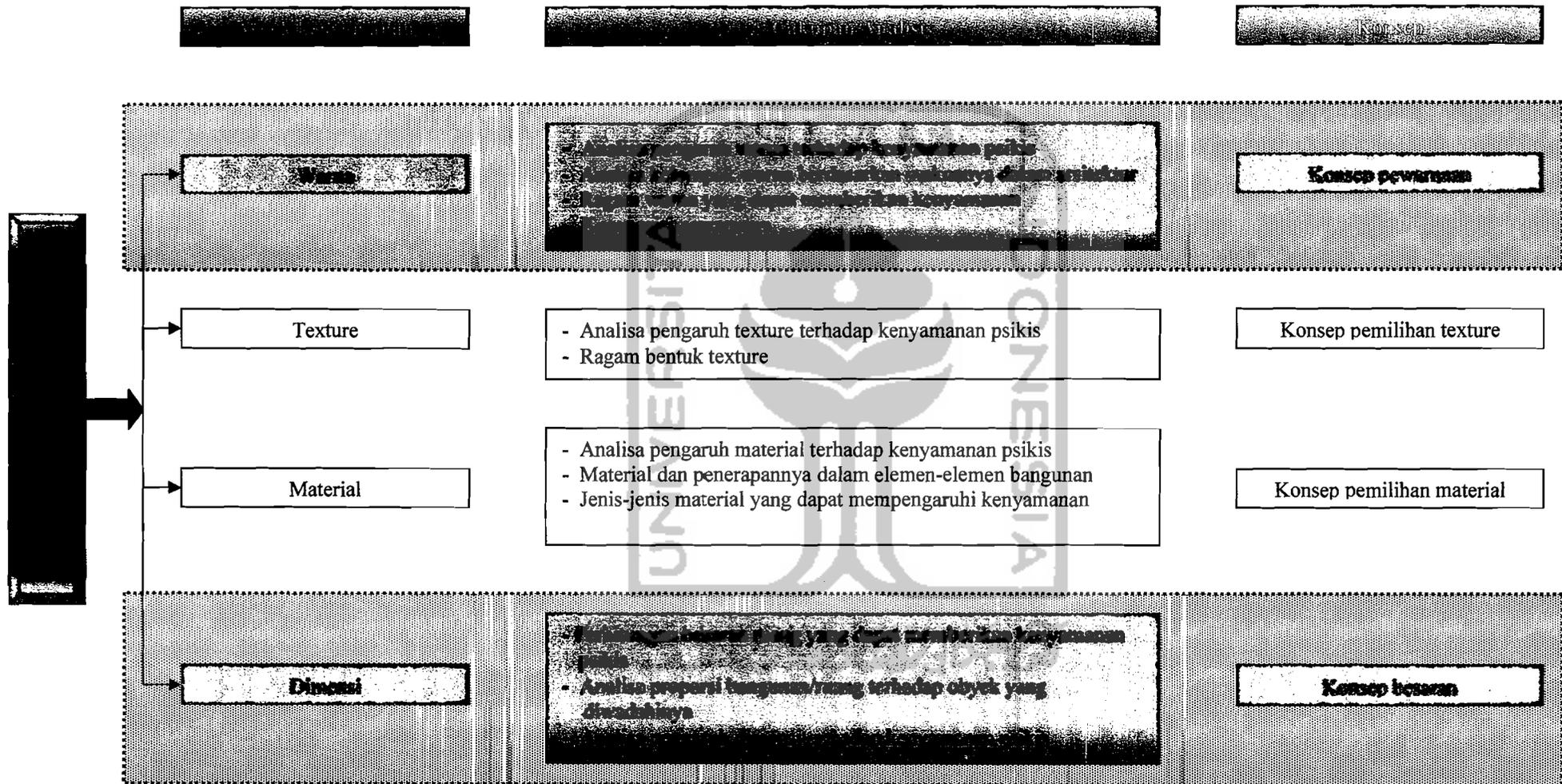
Berisi mengenai data-data penjas yang digunakan selama masa pra perancangan dan perancangan



1.12 Kerangka Pola Pikir



1.13 Kerangka Analisis Kenyamanan Psikis



1.14 Spesifikasi Proyek

1.14.1 Esensial Proyek

Proyek	:	Terminal Penumpang Kapal Laut di Pulau Belitung.
Defenisi Proyek	:	Merupakan suatu wadah atau bangunan umum yang berfungsi untuk menampung dan melayani proses perpindahan penumpang yang akan dan telah menggunakan jasa transportasi laut.
Lokasi	:	Terdapat lima pilihan lokasi di Pulau Belitung, dimana kelimanya sebelum diputuskan untuk dijadikan site perancangan terlebih dahulu akan melalui penilaian dan pertimbangan-pertimbangan khusus untuk mendapatkan hasil rancangan yang maksimal.
Luas Lahan	:	25.000 m ²
Luas Building	:	12.600 m ²
Coverage		
Floor Area Ratio	:	1-3

1.14.2 Pengguna

Pengguna kegiatan yang akan menggunakan TPKL dibedakan menjadi dua yaitu:

1. *Pengguna yang sifatnya tetap yaitu :*

Merupakan orang-orang yang bekerja menjalankan dan menjaga kelangsungan kegiatan dalam TPKL, meliputi :

- *Pengelola* : pengguna yang mengelola, mengatur dan mengorganisasikan pusat perbelanjaan menjadi kesatuan operasi yang terdiri dari pimpinan, staff dan karyawan

➤ **Pedagang** : pengguna yang menyewa retail-retail untuk memasarkan barang dagangannya

2. **Pengguna yang sifatnya tidak tetap** :

Pengguna yang secara khusus ditujukan kepada penumpang, pengantar dan penjemput dimana kegiatan yang dilakukan yaitu embarkasi, debarkasi, mengantar dan menjemput

1.14.3 Kegiatan pada TPKL

1. Sistem kegiatan di luar terminal

Sistem kegiatan di luar terminal meliputi kegiatan yang berhubungan dengan aktivitas terminal baik itu dalam proses pelayanan penunjang maupun pelayanan utama yaitu proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Secara garis besar sistem kegiatan tersebut meliputi :

- Sistem jaringan jalan
- Sistem parkir kendaraan
- Sistem sirkulasi
- Sistem transportasi laut

2. Sistem kegiatan di dalam terminal

Sistem kegiatan di dalam terminal dipengaruhi oleh beberapa kepentingan baik itu mencakup operasional terminal itu sendiri yang merupakan aktivitas utama, kepentingan instansi terkait (pemerintah), serta fasilitas penunjang lainnya.

Secara garis besar kegiatan di dalam terminal dapat dikelompokkan sebagai berikut :

- a. **Unit** : penumpang dan barang bawaan diproses oleh perusahaan pelayaran dalam bangunan terminal
- b. **Reguler** : penumpang dan barang bawaan diproses dalam satu bangunan, sedang organisasi pengaturan dilakukan oleh perusahaan

pelayaran

- c. **Konsolidasi** : penumpang dan barang bawaan diproses dalam satu bangunan sedangkan organisasinya diatur oleh satu badan

1.14.4 Unsur-unsur pembentuk kegiatan

➤ **Unsur yang dilayani**

- Penumpang yaitu penumpang embarkasi, penumpang debarkasi dan penumpang transit
- Pengantar/penjemput
- Pihak lain pengguna jasa TPKL

➤ **Unsur yang melayani**

- Unsur pengelola, terdiri dari :
 - *Penguasa pelabuhan*, adalah pihak yang bertanggung jawab terhadap kelancaran operasional pelabuhan laut. Dalam hal ini Perumpel (perusahaan umum pelabuhan) bertanggung jawab terhadap Adpel (administrasi pelabuhan) lalu Dirjen (direktur jenderal pelabuhan laut)
 - *Pemerintah*, adalah pihak yang bertanggung jawab terhadap keamanan dan keselamatan penumpang serta hal-hal yang bersifat politis
- Unsur penyewa, terdiri dari :
 - *Perusahaan pelayaran*, yang bertugas memberikan pelayanan langsung terhadap penumpang dan barang
 - *Pengusaha komersil*, yaitu pihak yang biasanya menyediakan barang-barang kebutuhan untuk para pemakai jasa TPKL

1.14.5 Macam Kegiatan

➤ **Kegiatan embarkasi (keberangkatan penumpang)**

- *Kegiatan utama, meliputi* : kegiatan menuju area TPKL, pemeriksaan tiket, deteksi penumpang dan barang, check in, menunggu, menuju kapal laut dan naik ke kapal laut.

- *Kemungkinan kegiatan lain, meliputi* : Kegiatan ke lavatory, beribadah, mengirim berita (surat, telepon, fax), makan dan minum, berbelanja dan lain-lain.
- ***Kegiatan debarkasi (kedatangan penumpang)***
 - *Kegiatan utama, meliputi* : kegiatan penumpang turun/meninggalkan kapal laut, masuk ke ruang debarkasi, deteksi penumpang dan barang, menemui penjemput, memesan kendaraan dan meninggalkan TPKL.
 - *Kemungkinan kegiatan lain, meliputi* : kegiatan lavatory, mengirim berita (telepon), makan dan minum, belanja, beribadah dan meninggalkan TPKL.
- ***Kegiatan pengantar/penjemput***
 - *Kegiatan utama, meliputi* : memasuki area terminal, mencari informasi pelayaran, menunggu, meninggalkan area terminal penumpang.
 - *Kemungkinan kegiatan lain, meliputi* : kegiatan menunggu saat kedatangan/keberangkatan penumpang yang diantar/dijemput, ke lavatory, mengirim berita, makan dan minum.
- ***Kegiatan lembaga pelayanan umum***
 - *Keparawisataan, meliputi* : memberi layanan informasi keparawisataan, hotel dan biro perjalanan bagi wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik.
 - *Bea cukai, meliputi* : melayani masalah bea cukai/fiskal bagi penumpang dan barang internasional.
 - *Kesehatan, meliputi* : memberikan pelayanan pemeriksaan dan perawatan kesehatan bagi penumpang dan pengunjung.
 - *Pos dan telekomunikasi, meliputi* : melayani penjualan benda-benda pos dan pengiriman surat, melayani kebutuhan akan fasilitas telekomunikasi jarak jauh (telepon umum/lokal, interlokal dan internasional)

- *Aparat keamanan TPKL, meliputi* : mengatur dan menjaga keamanan dan ketertiban kawasan terminal di TPKL, mengontrol keluar-masuk penumpang, barang dan pengunjung, menanggulangi kemungkinan terjadinya tindakan kriminal.

➤ **Kegiatan pengusaha komersil**

Melayani kebutuhan penumpang, pengantar/penjemput, pengunjung maupun pengelola TPKL dan lebih dikembangkan lagi pada kegiatan komersil yang dapat memberikan kontribusi terhadap TPKL. Kegiatan tersebut dapat berupa fasilitas makan dan minum (restourant, cafetaria), fasilitas retail, fasilitas penukaran mata uang, fasilitas transportasi darat (taxi, bus, serta angkutan kota) dan lain sebagainya.

1.14.6 Pola Kegiatan

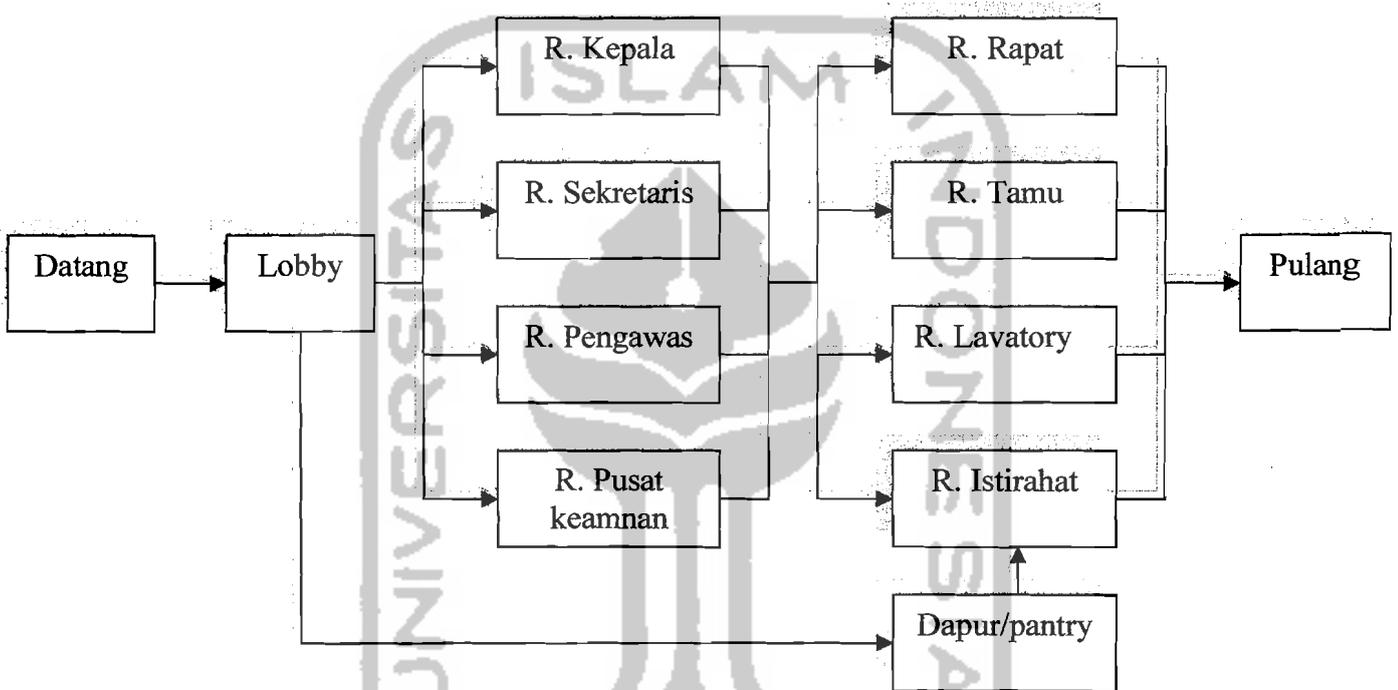
➤ **Pola kegiatan pengelola**

- **Fasilitas utama**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Pengelola	R. Kantor kepala	Memimpin kegiatan TPKL
	R. sekretaris	Mengurus hal-hal yang berkaitan dengan kerja kepala pimpinan
	R. Tamu	Kunjungan
	R. Staff	Mengelola kebutuhan TPKL & administrasi
	R. Pengawas	Mengawasi semua kegiatan di TPKL
	R. Rapat	Rapat
	R. Pusat keamanan	Memantau semua kegiatan di TPKL yang berkaitan dengan tindakan kriminal

• **Fasilitas penunjang**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Pengelola	R. istirahat	Istirahat
	Dapur/pantry	Memasak
	Lavatory	Buang air
	Mushola	Beribadah



➤ **Pola kegiatan embarkasi**

• **Fasilitas utama**

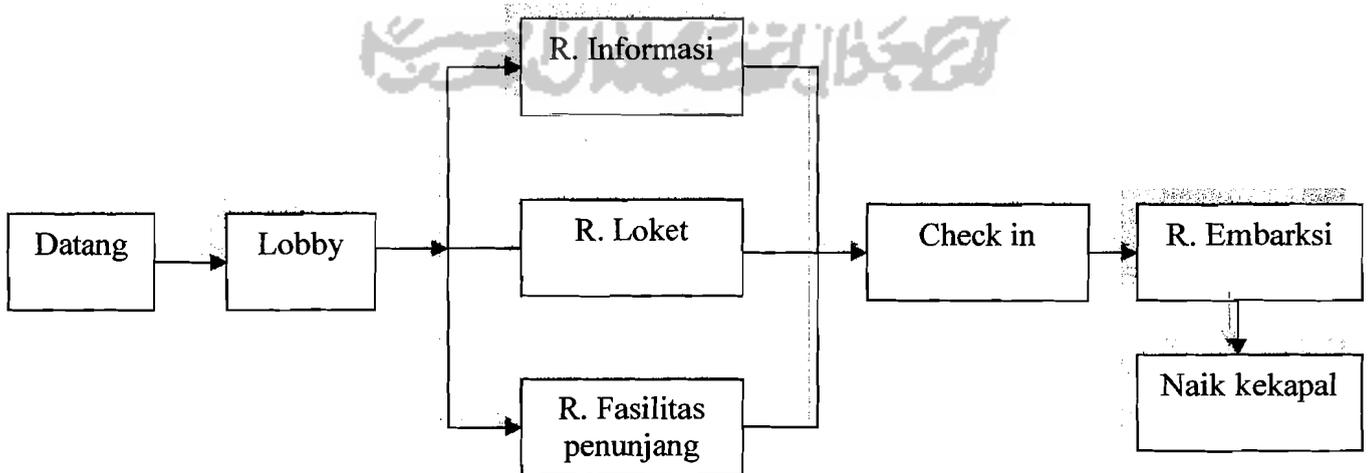
Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Embarkasi	R. Embarkasi	Menunggu
	R. Pengantar	Menunggu
	R. Lobby	Menunggu
	R. Antri Loket	Antri membeli tiket

	R. Loket	Pembelian loket
	R. Informasi	Memberikan informasi
	R. Check in	Pemeriksaan tiket
	R. Keamanan	Mengamani kegiatan TPKL
	R. Kesehatan	Melayani kesehatan
	R. Karantina	Tempat barang yang disita
	R. Gudang	Tempay penyimpanan barang

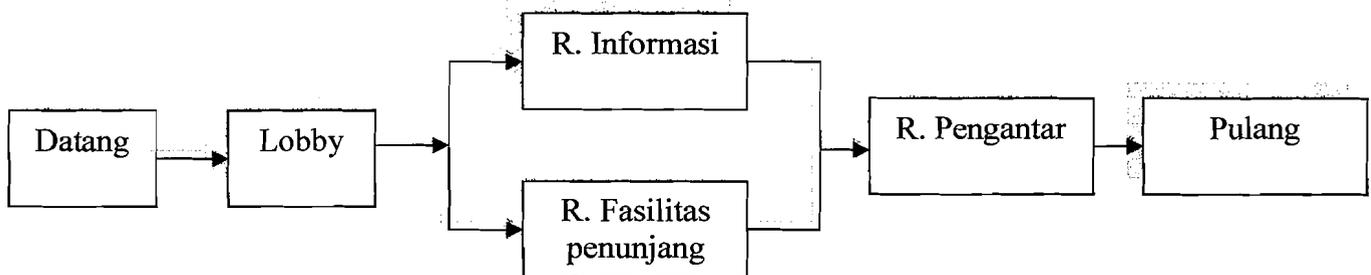
• **Fasilitas penunjang**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Embarkasi	Restourant	Makan dan minum
	Cafeteria	Makan dan minum
	Retail	Menjual barang
	Wartel	Melayani telekomunikasi
	ATM	Pengambilan uang
	Mushola	Beribadah
	Money Charger	Penukaran uang
	Dapur/pantry	Memasak
	Lavatory	Buang air

➤ **Pola kegiatan penumpang embarkasi**



➤ **Pola kegiatan pengantar embarkasi**



➤ **Pola kegiatan debarkasi**

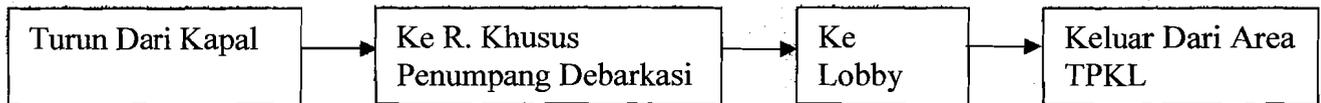
• **Fasilitas utama**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Debarkasi	R. Debarkasi	Menunggu
	R. Lobby	Menunggu
	R. Informasi keparawisataan	Memberikan informasi tentang tempat wisata, hotel & biro perjalanan
	R. Keamanan	Mengamati kegiatan TPKL
	R. Kesehatan	Melayani kesehatan
	R. Karantina	Tempat barang yang disita
	R. Gudang	Tempat penyimpanan barang

• **Fasilitas penunjang**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Debarkasi	Cafeteria	Makan dan minum
	Retail	Menjual barang
	Wartel	Melayani telekomunikasi
	ATM	Pengambilan uang
	R. Pemesanan taxi/A.U	Memesan kendaraan
	Lavatory	Buang air

➤ **Pola kegiatan penumpang debarkasi**



➤ **Pola kegiatan area parkir**

Kelompok kegiatan	Nama Ruang	Pola kegiatan
Area parkir	R. ME	Operasional mesin
	Pos jaga	Menjaga keamanan
	Parkir Mobil	Memarkir mobil
	Parkir motor	Memarkir motor
	Parkir Taxi	Memarkir taxi
	Parkir Angkutan umum	Memarkir angkutan umum
	Parkir bus	Memarkir bus
	Parkir truk	Memarkir truk

1.14.7 Kebutuhan ruang dan besaran ruang

No	Nama Ruang	Besaran Ruang (M ²)
1	R. Embarkasi	2283
2	R. Debarkasi	913
3	R. Lobby embarkasi	2028
4	R. Lobby debarkasi	1622
5	R. Pengantar	842
6	R. Informasi	12
7	R. Informasi keparawisataan	62

8	R. Kantor kepala	36
9	R. Sekretaris	12
10	R. Tunggu	32
11	R. Staff	126
12	R. Pengawas	210
13	R. Rapat	45
14	R. Security central	12
15	R. security (2 unit)	22
16	R. Locket	26
17	R. Antri loket	205
18	R. Check In	1217
19	R. Kesehatan (2 unit)	24
20	R. Karantina (2 unit)	24
21	R. Gudang (4 unit)	96
22	R. Pemesanan taxi / A.U	3
23	Restourant penumpang	200
24	R. istirahat pengelola	65
25	Cafetaria (2 unit)	200
26	Dapur / pantry (2 unit)	20
27	Toko (10 unit)	900
28	Wartel (14 box)	22
29	ATM (8 unit)	16
30	Mushola` penumpang (2 unit)	70
31	Mushola pengelola	24
32	Money charger (2 unit)	30
33	Lavatory (36 unit)	140
34	R. Genset	12
35	Parkir	2630

Tabel 1.5 : Kebutuhan ruang dan besaran ruang



1.15 Pertimbangan Pemilihan Site

Berbagai faktor dijadikan sebagai dasar pemilihan site, dengan melakukan pertimbangan-pertimbangan dan penilaian berikut beberapa dasar pertimbangan dalam pemilihan lokasi suatu TPKL :¹⁹

1. Memiliki kedalaman yang cukup untuk dapat disandari kapal sesuai rencana untuk kapal 6500 DWT yang memerlukan kedalaman minimal 6 meter dari LWS
2. Akses menuju pelabuhan dari lautan maupun darat relatif mudah dijangkau dan memiliki kedalaman alur dan kolam yang cukup dalam
3. Tersedianya lahan yang cukup untuk pelabuhan beserta sarana dan fasilitas pendukung lainnya. Tersedia lahan untuk perluasan dimasa yang akan datang dan memiliki panjang pelabuhan minimum 100 meter.
4. Tanah dan lapisan bawah laut yang dapat mendukung konstruksi bangunan dermaga serta bangunan fasilitasnya dengan biaya yang rasional.
5. Tinggi gelombang ombak dilokasi maksimum 1,2 meter.
6. Tidak berada di daerah aliran air laut/ arus laut.
7. Maksimum arus laut harus 2 knot/dt
8. Kedalaman harus lebih dari 7 meter, serta memiliki alur dengan kedudukan 11 meter
9. Kondisi meteorologi yang memungkinkan untuk operasi kerja pada saat bongkar muat pelabuhan seperti : kecepatan angin maksimal 30 knot/dt.
10. Harus memiliki jembatan yang sangat besar dan mampu melayani arus kendaraan barang/penumpang menuju lokasi pelabuhan, bahkan jika perlu dibangun jalan/jembatan baru dengan ukuran lebih besar.
11. Lokasi tidak berdampak negatif dan berpengaruh negatif terhadap lingkungan/ekologi sekitar pembangunan pelabuhan tersebut.
12. Lokasi harus dapat menampung kemajuan teknologi dan perluasan pelabuhan modern.

¹⁹ Studi Kelayakan & Proposal Teknis Pembangunan Pelabuhan Pulau Belitung

1.15.1 Makro

Pulau Belitung mempunyai potensi yang sangat baik untuk dijadikan sebagai tempat pariwisata karena mempunyai alam yang indah, setelah pulau Belitung menjadi propinsi ke 31 perkembangan setiap sektor terus ditingkatkan termasuk pariwisata sehingga diperlukan fasilitas sebagai pendukung perkembangan tersebut salah satunya yaitu TPKL

1.15.2 Mikro

Ada beberapa lokasi yang dijadikan sebagai alternatif site untuk dibangun TPKL yang diantaranya : Tanjung Keluang, Tanjung Batu, Teluk Puding, Munsang dan sungai padang. Dari kelima alternatif site tersebut terdapat kelemahan dan keunggulan masing-masing site. Dari hasil survey kelima alternatif site tersebut maka dapat disimpulkan²⁰

1. Untuk lokasi Munsang dan S. Padang tidak memenuhi syarat teknis, karena alur kapal menuju lokasi pelabuhan sempit (tidak memenuhi syarat) dan kolam putar kolam terlalu kecil
2. Lokasi Tanjung Keluang dan Teluk Puding memiliki 2 (dua) kelemahan antara lain :
 - a. Tidak dilindungi pulau, sehingga ketinggian ombak dan kecepatan angin cukup besar
 - b. Hal tersebut dapat diatasi dengan membangun break Water untuk itu diperlukan biaya yang relatif besar
 - c. Lokasi tersebut jauh dengan pusat kegiatan ibukota maupun industri
 - d. Memerlukan bangunan infrastruktur baru, berupa jalan, jembatan sehingga akan menimbulkan biaya yang besar pula

3. Lokasi di Tanjung Batu :

Lokasi Tanjung Batu memiliki keunggulan :

- a. Dilindungi oleh Pulau Mendanau dan Pulau Tikus, sehingga terlindung dari angin dan ombak
- b. Memenuhi syarat teknis seperti :

²⁰ Studi Kelayakan & Proposal Teknis Pembangunan Pelabuhan Pulau Belitung

- Dalam kolam dermaga
 - Alur kapal
 - Kolam putar cukup lebar
- c. Relatif dekat dengan daerah penduduk dan industri yaitu ± 25 km
- d. Sudah memiliki bangunan infrastruktur menuju lokasi dan hanya dibutuhkan membangun jalan masuk

Walaupun memiliki resiko harus membangun trestle dan coast way yang relatif mahal tetapi lebih menguntungkan daripada lokasi lainnya.

Dari beberapa kelemahan dan keunggulan yang dimiliki masing-masing site dan melihat dari kesimpulan site maka **Tanjung Batu** dianggap site yang cocok untuk dijadikan TPKL.



Gambar 1.6 : Peta site