

## 1.1 LATAR BELAKANG

### 1.1.1 Transportasi Laut dan Prasarananya

Indonesia merupakan negara kepulauan yang terdiri dari 13.677 pulau dan wilayah perairan seluas  $\pm 5.193 \text{ km}^2$ , sangat dirasakan adanya kebutuhan sarana transportasi yang efektif. Karena fungsi utama dari transportasi adalah memperpendek jarak, melancarkan komunikasi antar dua lokasi atau lebih.<sup>1)</sup> Sehingga sangat potensial sekali dikembangkannya transportasi yang memiliki jarak tempuh yang jauh serta kemampuan angkut manusia dan barang sehingga dapat bergerak/berpindah tempat dengan aman, cepat, aman dan murah.<sup>2)</sup>

Oleh karena itu kapal laut sebagai sarana transportasi banyak dipilih oleh masyarakat, terutama pada masa krisis moneter. Untuk mendukung sarana angkutan ini diperlukan tempat singgah/pemberhentian berupa pelabuhan. Di pelabuhan ini kapal dapat melakukan aktifitas bongkar muat barang, pengisian bahan bakar dan air bersih, embarkasi-debarkasi, perbaikan, mengadakan perbekalan dan sebagainya. Untuk bisa melaksanakan berbagai kegiatan tersebut pelabuhan harus dilengkapi dengan fasilitas seperti pemecah gelombang, dermaga, peralatan tambatan (*dolphin*), peralatan hongkar muat barang, gudang, halaman, kantor pengelola dan maskapai pelayaran, ruang tunggu, perlengkapan pengisian bahan bakar dan air bersih, parkir dan sebagainya<sup>3)</sup>

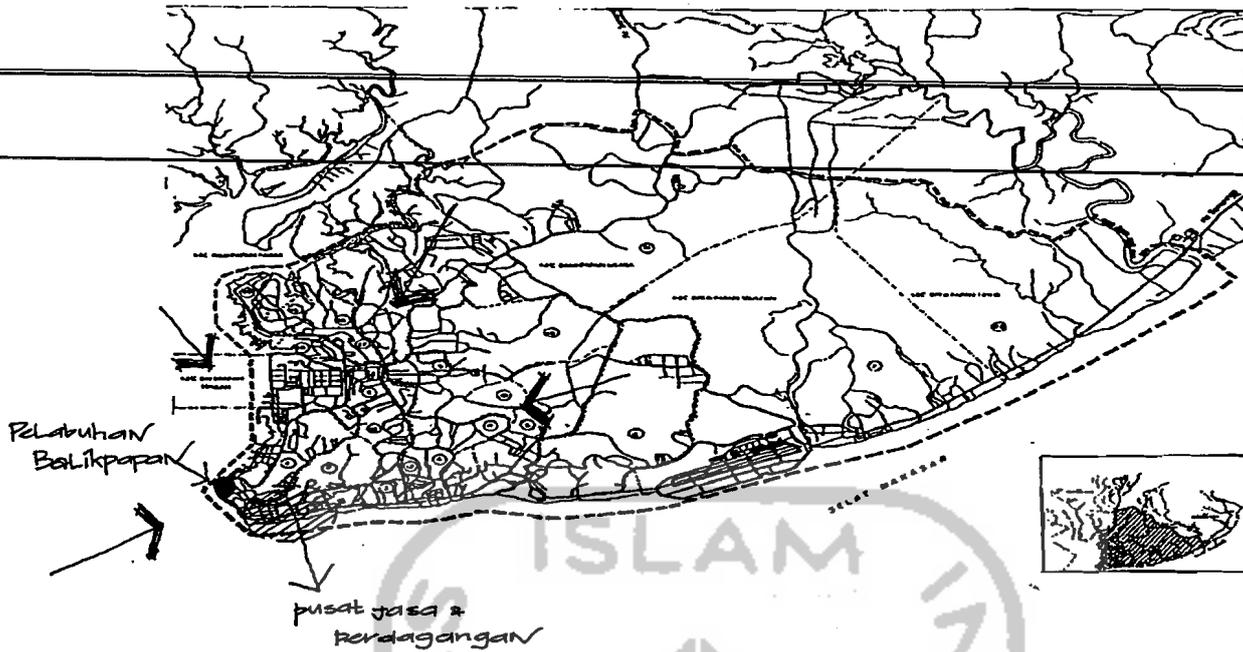
### 1.1.2 Balikpapan dalam propinsi Kalimantan Timur

Secara geografis Balikpapan terletak pada  $116,5^\circ$ - $117^\circ$  BT dan  $1^\circ$  LU –  $1,5^\circ$  LS dan berbatasan dengan Kabupaten Kutai (Utara), Selat Makasar (Timur dan Selatan) dan Kabupaten Pasir (Barat).

<sup>1)</sup> Kramadibrata, Soedjono, Perencanaan Pelabuhan, 1985

<sup>2)</sup> Pignataro, 1973

<sup>3)</sup> Triatmodjo, Bambang, Pelabuhan, 1996



**Gambar 1.1 Peta Balikpapan**

Sumber: RDTRK Balikpapan

Balikpapan memiliki potensi sumber penghasilan terbesar dari sektor migas dan non migas, seperti kayu, sehingga Balikpapan mempunyai daya tarik terutama bagi pencari kerja dari wilayah sekitarnya (Indonesia) bahkan sampai ke luar negeri. Ini mengakibatkan adanya migrasi dalam jumlah besar yang dapat dilihat dalam tabel berikut :

**Tabel 1.1 Presentase Migrasi ke Kotamadya Balikpapan**

Asal Propinsi	Migrasi (%)
(1)	(2)
Dalam Propinsi (Kaltim)	3,65
Luar Propinsi	41,10
Luar Negeri	1,26
Jumlah	46,01

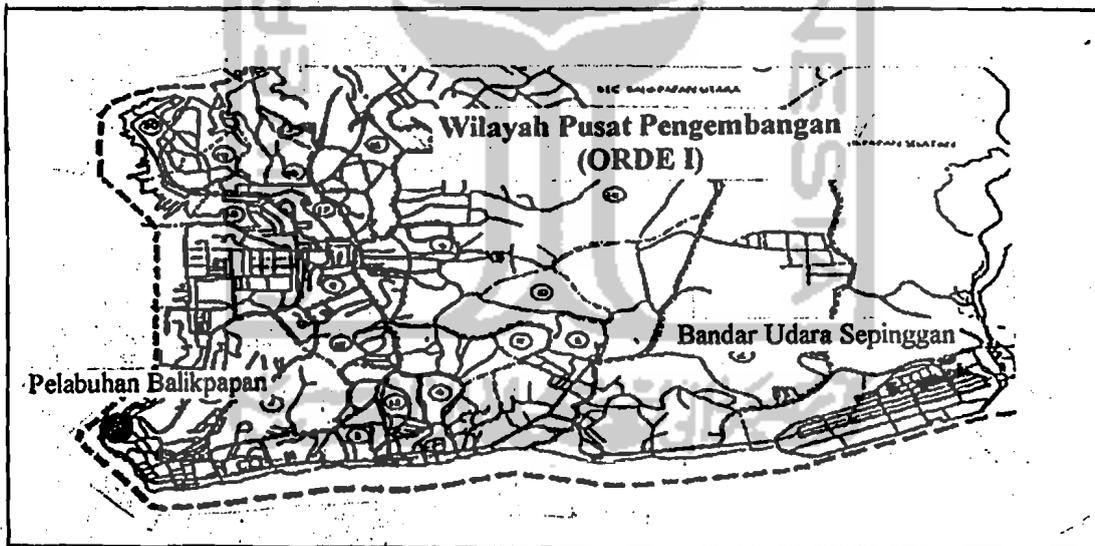
Sumber: BPS Kotamadya Balikpapan, 1998

Kota Balikpapan juga merupakan pusat industri, pusat transit kegiatan perdagangan, pusat kegiatan jasa, pusat pariwisata, pusat pengembangan wilayah

utama Kalimantan Timur, pintu gerbang Propinsi Kalimantan Timur dan salah satu pusat pengembangan wilayah Indonesia Bagian Timur. Oleh karena itu, perkembangan daerah hinterland-nya membuka simpul transportasi dan pelayanan.

Sebagai pintu gerbang Kalimantan Timur, Balikpapan ditetapkan sebagai pusat satuan wilayah pembangunan (SWP) selatan Kalimantan Timur, termasuk dalam orde I. Dimana wilayah pengembangan pusat, difokuskan pada pusat utama pengembangan terpadu meliputi wilayah Klandasan, sub pusat Prapatan dan Pandan Sari. Dimana arah kegiatan utama pengembangan adalah sebagai perkantoran, perdagangan dan jasa.<sup>4)</sup>

Kota Balikpapan sebagai pintu gerbang Kalimantan Timur, tentu dituntut dapat mengekspresikan bagaimana kondisi Kalimantan Timur. Biasanya ekspresi tersebut sering diterjemahkan dalam konteks budaya, terutama bentuk, baik dari arsitektur tradisional dan elemen-elemen dekoratifnya. Karena arsitektur tradisional merupakan penjelasan konteks budaya yang menjadi pertimbangan dalam perencanaan dan perancangan.



**Gambar 1.2 Wilayah Pusat Pengembangan**

Sumber: RDTRK Balikpapan

<sup>4)</sup> Konsep Dasar pertimbangan RTDR Kota Balikpapan, 1995-2004

### 1.1.3 Pelabuhan Semayang

Pelabuhan Balikpapan terletak di Teluk Balikpapan dimana *hinterland*-nya meliputi Kalimantan Timur (10,66 % dari luas daerah), sehingga sering disebut sebagai pintu gerbang Kalimantan Timur, yang mendorong pertumbuhan dan perkembangan wilayah.<sup>5)</sup>

Pengembangan TPKL di pelabuhan Balikpapan, sesuai dengan kebijaksanaan pemerintah yang termuat dalam Keputusan Bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Keuangan Nomor 885/Kpb/VII/1985, Nomor KM.139/MK/Phb-85 dan Nomor 667/KMK.05/1985 tanggal 26 Juli 1985, pelabuhan Balikpapan dinyatakan sebagai salah satu pelabuhan laut yang terbuka untuk perdagangan luar negeri. Selain itu arus kunjungan kapal terus meningkat, sebagai contoh tahun 1998 arus kunjungan kapal penumpang 165 call, sedangkan pada tahun 1999 jumlah kunjungan kapal 252 call. Oleh sebab itu pelabuhan Balikpapan sangat berpotensi untuk pengembangan lebih lanjut, dan menurut kebijaksanaan yang ada akan dibuat pemisahan antara pelabuhan kapal peti kemas (barang) dengan pelabuhan kapal penumpang.

TPKL Semayang merupakan perluasan dari pelabuhan Balikpapan. Merupakan pintu keluar dan masuknya manusia di wilayah Kalimantan Timur selain Bandara Sepinggan. Diawali dengan pelabuhan bongkar muat barang, yang kemudian karena tuntutan kebutuhan berdasarkan banyaknya mobilitas manusia dari dan ke Balikpapan (disebutkan dalam I.2) maka diperlukan sebuah Terminal Penumpang Kapal Laut untuk melayani kebutuhan akan tempat embarkasi dan debarkasi yang menuntut kualitas dan kuantitasnya.

**Tabel 1.2 Arus Penumpang dan Kunjungan Kapal Penumpang**

Tahun	Penumpang (orang)	Kapal (call)
1993	208671	290
1994	334069	307
1995	485535	323
1996	531922	392
1997	694.991	326
1998	665.537	241
1999	744.337	367

Sumber: Balikpapan Port Information, 1997

Catatan: - Call = satuan kedatangan kapal

<sup>5)</sup> Balikpapan Port Information, 1997

Karena aktifitasnya, kebanyakan pelabuhan yang ada di Indonesia sekarang ini ~~hanya berorientasi pada bagaimana pelabuhan dapat berfungsi secara maksimal, yang~~ pada akhirnya akan memberi nilai tambah pada perekonomian regional maupun nasional. Akibatnya kurang dipertimbangkan aspek manusiawi bagi para penumpang atau pengunjung lainnya. Ini dikarenakan fasilitas yang tersedia kurang memadai. Semua itu terlihat dari suasana pelabuhan yang kurang bahkan tidak dapat memberikan suatu kenyamanan, dimana biasanya ditemui suasana pelabuhan yang serba keras dan panas dengan dikelilingi segala macam *hardedges*. *Softedges* yang dipakai biasanya hanya sebagai simbol atau syarat yang tidak diperhatikan atau didesain secara khusus.

Menurut Robert Venturi, "*Arsitektur modern telah gagal menciptakan tempat yang sehat dan manusiawi*". Dalam *complexity and contradiction* ia membicarakan bagaimana pentingnya nilai kesejarahan dan simbolik bagi kehidupan manusia, yang dalam arsitektur modern sengaja telah diabaikan. Karena itu ia menganjurkan agar arsitek kembali menggunakan simbolik atau asosiasional, akomodasi dan estetika agar hasil rancangan sesuai dengan apa yang dibutuhkan masyarakat.

#### 1.1.4 Arsitektur Tradisional

##### 1.1.4.1 Tinjauan Umum

Arsitektur tradisional merupakan penjelasan konteks budaya yang menjadi pertimbangan dalam perencanaan dan perancangan.

*"Sebagai suatu proses yang menerus, jati diri arsitektur, tidak bisa sekedar direncanakan, dirancang dan dibuat dari luar, semata-mata dengan maksud membentuk identitas itu sendiri."*(Powell R.)

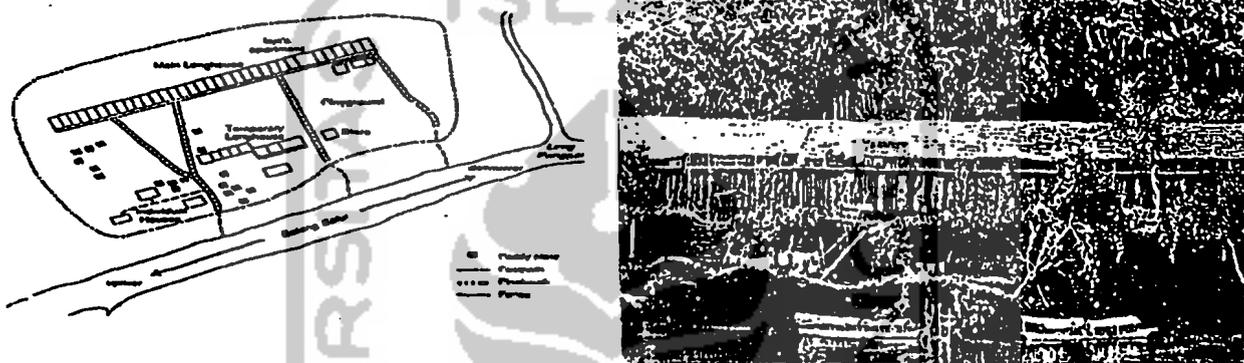
Jati diri dalam bidang arsitektur bukanlah merupakan obyek mati atau sasaran yang statis semata, melainkan lebih berupa proses yang dinamis. Mengungkap dan menggali jati diri arsitektur sama halnya dengan mempelajari budaya dan peradaban masyarakatnya.

Untuk membentuk identitas dalam arsitektur juga diperlukan kesatuan bahasa dalam teori estetika dan arsitektur. Oleh karena itu diperlukan adanya suatu kesamaan (meskipun dengan perbedaan-perbedaan) agar pernyataan identitas dalam karya-karya arsitektur tercapai.

### 1.1.4.2 Arsitektur Tradisional Kalimantan Timur

Bangunan arsitektur tradisional yang ada di Kalimantan Timur terutama berasal dari suku Dayak, yang disebut Rumah Panjang (Lamin). Rumah panjang ini didiami oleh keluarga jamak ( $\pm$  10-15 keluarga) dengan panjang bangunan 200-300 meter.<sup>6)</sup> Sehingga menurut Kelbling, 1983, Lamin merupakan rumah yang memiliki panjang (*length*) namun merupakan satu kesatuan (*unity*).

Rumah panjang ini memiliki bentuk keseluruhan bangunan empat persegi panjang. Tersusun atas unit-unit rumah yang memanjang dari kanan ke kiri. Untuk per unitnya juga memiliki bentuk empat persegi panjang yang memanjang dari muka ke belakang.



Gambar 1.3 Tipikal bentuk perkampungan Suku Dayak dengan Laminnya

Sumber: Inside Austronesian Houses, 1993

Terdapat beberapa tipe dari Lamin, menurut karakteristik dari masing-masing suku yang ada di Kalimantan, diantaranya:<sup>7)</sup>

- a. Lamin suku Dayak Lahanan
  - b. Lamin suku Dayak Iban
  - c. Lamin suku Dayak Tunjung
  - d. Lamin suku Dayak Kenyah
  - e. Lamin suku Dayak Punan
  - f. Lamin suku Dayak Bingkawang
  - g. Lamin suku Dayak Kendangan
- Bentuk memanjang (linier)
- Bentuk memusat (pengaruh Budaya Jawa, rumah Joglo)

<sup>6)</sup> Sumitardja, Djauhari, Kompendium Sejarah Arsitektur, Bandung, 1966

<sup>7)</sup> idem & Fox, James J., Inside Austronesian Houses, Canberra, 1993

### 1.1.4.3 Pengembangan Arsitektur Tradisional dengan Regionalisme Arsitektur

~~Pengembangan arsitektur tradisional bukanlah berarti usaha menghidupkan kembali arsitektur masa lalu. Arsitektur Indonesia akan mati jika berusaha menghidupkan arsitektur masa lalu, Suwondo, 1988. Pengembangan yang dimaksud disini adalah usaha penggalian nilai-nilai yang terkandung dalam arsitektur tradisional tanpa harus meniru. Jika arsitektur tradisional sangat dikendalikan oleh bahan yang tersedia dan arsitektur modern oleh rekayasa, maka pengembangan arsitektur tradisional adalah memadukan nilai-nilai yang terkandung dalam arsitektur tradisional dengan kemajuan rekayasa.~~

Usaha pengembangan arsitektur tradisional lebih tepat jika dikatakan sebagai penggalian jiwa dari segala keunikan yang dikandung arsitektur tradisional dan diterjemahkan kembali secara kreatif ke dalam hasil karya yang sesuai dengan konteks ilmu pengetahuan dan teknologi saat ini.

Hal ini sejalan dengan pendapat **Eko Budiharjo, 1989**, "*Identitas bukan berarti absolut atau keserupaan yang eksak, melainkan justru keunikan atau individualitas pribadi yang membedakan dari yang lain. Instruksi-instruksi yang bernada militeristik, yang terlalu tegar memaksakan suatu wadag bentuk fisik tertentu yang tunggal rupanya (monoton) entah itu berupa pagar, lisplang, tritisan, atap atau perabot, sebetulnya justru bertolak belakang dengan wawasan identitas.*"

Regionalisme melalui usaha pengembangan arsitektur tradisional adalah salah satu cara pembentuk identitas arsitektur. Ada dua hal yang dapat dicapai melalui pengembangan arsitektur tradisional, pertama adalah kepastian tercapainya tujuan pembentuk identitas dan kedua hasil karya tidak akan terlepas dari nilai-nilai yang tertanam dalam masyarakat.

Dengan demikian pengembangan arsitektur tradisional Kalimantan Timur dapat diartikan sebagai penggalian arsitektur tradisional Kalimantan Timur dan mencari penyesuaian dengan masyarakat Kalimantan Timur saat ini.

## **1.2 PERMASALAHAN**

### **1.2.1 Permasalahan Umum**

Bertolak dari segi non arsitektural terhadap adanya suatu kebutuhan terhadap sub sistem transportasi laut dan statusnya menyangkut segi ekonomi, politik, sosial dan budaya bagi daerah Kalimantan Timur, khususnya Balikpapan:

1. Bagaimana merencanakan kawasan TPKL sebagai pintu gerbang Kalimantan Timur yang komunikatif dan manusiawi.
2. Bagaimana menata TPKL yang mengacu pada masa mendatang dengan memperhatikan pola dan karakteristik kegiatan dan pengembangannya.

### **1.2.2 Permasalahan Khusus**

1. Bagaimana mentransformasikan pola ruang arsitektur tradisional ke dalam tata ruang TPKL
2. Bagaimana mentransformasikan bentuk arsitektur tradisional ke dalam terminal penumpang

## **1.3 TUJUAN DAN SASARAN**

### **1.3.1 Tujuan**

Mentransformasikan arsitektur tradisional ke dalam TPKL terutama pada tata ruangnya dengan konsep TPKL yang komunikatif dan manusiawi sehingga memberi kemudahan bagi pengguna.

### **1.3.2 Sasaran**

TPKL yang komunikatif dan manusiawi yang merupakan hasil transformasi arsitektur tradisional Kalimantan Timur, pada pola peruangan.

## **1.4 LINGKUP BAHASAN**

Lingkup pembahasan akan dibatasi pada hal-hal yang terkait dengan perencanaan fisik TPKL Semayang berdasarkan regionalisme arsitektur tradisional Kalimantan Timur yang dijadikan tipologi untuk penataan ruang luar dan ruang dalam yang memudahkan konfigurasi alur gerak variabel.

## 1.5 METODE PEMBAHASAN

### 1. Observasi

#### a. Observasi Langsung

Bertujuan mendapatkan data yang berkaitan dengan TPKL, meliputi pengamatan terhadap:

- Bangunan lama
- Kebutuhan ruang dan fasilitas TPKL
- Kondisi kawasan sekitar TPKL

#### b. Observasi tidak langsung

Merupakan observasi dengan kajian literatur berupa:

- Buku-buku Tugas Akhir menyangkut perencanaan TPKL dan regionalisme arsitektur
- Buku referensi tentang perencanaan TPKL, arsitektur tradisional Kalimantan Timur dan regionalisme arsitektur
- RUTRK/RDTRK Kodya Balikpapan
- Data Kunjungan kapal
- Buku Informasi TPKL Semayang

### 2. Analisis

Merupakan tahap penguraian data dan pengkajian data serta informasi lain untuk mendapatkan konsep yang relevan dengan perencanaan dan perancangan re-desain TPKL Semayang.

## 1.6 SISTEMATIKA PENULISAN

### BAB I PENDAHULUAN

Berisi gambaran umum tentang transportasi laut dan wilayah pengamatan mulai dari latar belakang, permasalahan umum dan khusus, tujuan dan sasaran, penjelasan teori yang terkait dengan konsep, keaslian tugas akhir, lingkup batasan, metode pemecahan

masalah, pola pikir dan sistematika penulisan tentang perencanaan dan perancangan re-desain TPKL Semayang.

**BAB II TINJAUAN TEORI TENTANG TPKL, ARSITEKTUR KALIMANTAN TIMUR DAN REGIONALISME ARSITEKTUR**

Berisikan penjelasan tentang pengertian pola ruang yang ada dalam TPKL terutama yang spesifik, pola pergerakan variabel yang ada di dalam TPKL beserta karakteristik masing-masing, dikaitkan dengan teori yang baku tentang peruangan dan jalur sirkulasi. Tinjauan arsitektur tradisional yang dapat menjadi acuan bagi perencanaan dan perancangan re-desain TPKL dengan konsep regionalisme arsitektur.

**BAB III ANALISIS**

Analisis terhadap kondisi eksisting yang dikaitkan dengan teori yang berlaku dan dicari pendekatannya, sehingga dapat ditemukan sintesa tentang pola ruang dan jalur sirkulasi yang memudahkan untuk dituangkan dalam konsep perencanaan dan perancangan re-desain TPKL Semayang.

**BAB IV KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN**

Membuat landasan dasar konseptual perencanaan dan perancangan sebagai dasar transformasi desain dan perancangan fisik TPKL di Pelabuhan Balikpapan.

**1.7 KEASLIAN PENULISAN**

1. Udi Kartono, UII, 1996

Perancangan Ulang TPKL di Pelabuhan Belawan Medan

Penekanan pada bagaimana mewujudkan ruang embarkasi dan debarkasi penumpang yang optimal dengan keterbatasan lahan yang ada.

2. Nanik Indira Tri Qadarsih 16193/TK

~~TPKL Tanjung Emas di Semarang~~

Pendekatan Regionalisme pada Perancangan TPKL

3. Agus Supriyanto 14905/TA

Taman Budaya Kalimantan Timur di Samarinda

Sebagai Citra Budaya Kalimantan Timur

4. Aldrin Dantos 89/72731/TK/15985

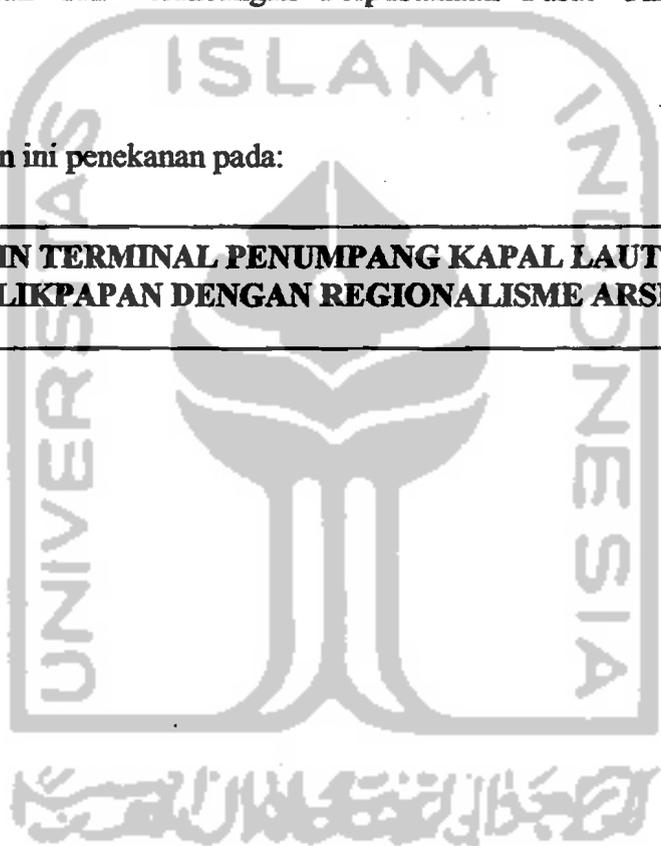
Pengembangan Arsitektur Tradisional Minangkabau Sebagai Landasan

Perencanaan dan Perancangan Perpustakaan Pusat Universitas Andalas

Padang

Pada penulisan ini penekanan pada:

**RE-DESAIN TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT SEMAYANG  
DI BALIKPAPAN DENGAN REGIONALISME ARSITEKTUR**



# I.8 POLA PIKIR

