

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Deskripsi

- West Borneo / Kalimantan Barat* : sebuah provinsi di Pulau Kalimantan.
- International / Internasional* : menyangkut bangsa atau negeri seluruh dunia, antarbangsa. (<http://kbbi.web.id/internasional>, 18 Februari 2016)
- Harbour / Kapal Laut* : kendaraan pengangkut penumpang dan barang di laut, sungai, dan sebagainya. (<http://kbbi.web.id/kapal>, 18 Februari 2016).
- Passanger / Penumpang* : orang yang menumpang atau orang yang naik kereta, kapal, dan sebagainya. (<http://kbbi.web.id/tumpang> , 18 Februari 2016)
- Terminal / Terminal* : perhentian penghabisan (untuk kendaraan bis, kereta api, dan sebagainya); stasiun(<http://kbbi.web.id/terminal>, 18 Februari 2016)

Dari pengertian di atas, dapat disimpulkan bahwa *West Borneo International Harbour Passenger Terminal* merupakan sebuah tempat perhentian penumpang kapal laut di Pelabuhan Utama Kalimantan Barat.

1.2. Latar Belakang

1.2.1. Indonesia sebagai Negara Kepulauan

Indonesia merupakan negara kepulauan dimana masing-masing pulau dipisahkan oleh lautan. Oleh karena itu kapal laut merupakan salah satu pilihan alat transportasi antar pulau baik untuk mengangkut kendaraan, barang maupun penumpang. Sarana transportasi kapal laut banyak diminati oleh masyarakat karena biaya tiketnya yang lebih murah dan dapat membawa barang dalam jumlah yang lebih banyak. Sarana transportasi laut difasilitasi oleh prasarana berupa pelabuhan, dimana di dalam sebuah pelabuhan terdapat terminal penumpang yang khusus untuk memfasilitasi penumpang kapal laut. Fakta terbaru, para pengguna jasa pelabuhan mengeluhkan bahwa dari 114 pelabuhan umum di Indonesia, tidak ada satu pun yang memenuhi standar pelayanan. Ada dua pelabuhan yang cukup baik, yakni Jakarta dan Surabaya. Tetapi keduanya masih belum memenuhi standar yang mengacu ke peraturan *International Maritime Organization (IMO)* dan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. Standar itu terkait dengan kelengkapan peralatan, kecepatan bongkar muat, ketersediaan infrastruktur, lapangan penumpukan, dan kedalaman laut bagi bersandarnya kapal-kapal besar.

Semestinya, Indonesia mampu menggunakan keunggulan geografis karena wilayah lautan yang luas dan letaknya yang amat strategis untuk mendapatkan keuntungan ekonomis yang jauh lebih besar daripada yang dihasilkan sekarang.

1.2.2. Pelabuhan Dwikora sebagai Moda Transportasi

Kota Pontianak menjadi Ibu Kota Kalimantan Barat pada tanggal 23 Oktober 1771 yang diresmikan oleh Sy. Abdurrahman Alkadrie sebagai Raja Pontianak masa itu. Dua tahun setelah berdirinya Kota Pontianak, pemerintah Kolonial Belanda mengirim utusannya bernama William Ardi Polm sehingga perdagangan melalui Sungai Kapuas semakin ramai. Pada tahun 1939 dibangunlah tambatan atau *striger* yang terbuat dari kayu yang

panjangnya 298 m, serta dibuat juga gudang untuk menimbun barang-barang seluas 230 m².

Pada tahun 1940, tepatnya tanggal 16 Juni, ditetapkan Pelabuhan Dwikora Pontianak sebagai pelabuhan yang diusahakan (*Bedrijthea*) oleh Gubernur Jendral Hindia Belanda yang tercantum dalam *Vender Gouvensur Vannerja*.

Sesuai data IPC. Pelabuhan Indonesia (Persero) II Cabang Pontianak, perkembangan Pelabuhan Dwikora Pontianak dapat dibagi menjadi 4 Periode :

1. Periode sebelum tahun 1960

Pada periode ini perusahaan besar diatur berdasarkan IBW (*Indische Bedrijhvent Wet*). Sementara itu, untuk perusahaan kecil berdasarkan ICW (*Indische Comtabilitie Wet*).

2. Periode tahun 1960 s/d 1969

Pada periode ini, dengan keluarnya undang-undang nomor 19 tahun 1960, perusahaan Indonesia mengalami perubahan status dalam bentuk Perusahaan yang baru. Pelabuhan-pelabuhan besar yang ditetapkan pada ICW dilebur ke dalam bentuk perusahaan baru yang disebut Perusahaan Negara Pelabuhan (PN. Pelabuhan) dan dibagi menjadi tujuh Perusahaan Negara Pelabuhan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 15/16 tahun 1965.

3. Periode tahun 1969 s/d 1983

Pada periode ini, dikeluarkan Peraturan Pemerintah No. 1 tahun 1969, tentang susunan organisasi dan tata cara kerja untuk menertibkan mekanisme kerja antar instansi Pelabuhan yang di sebut Badan Pengelolaan Pengusaha Pelabuhan. Badan ini memiliki fungsi sebagai administrator pelabuhan sekaligus sebagai pelaksana fungsi pemerintah dan fungsi pelabuhan.

4. Periode tahun 1983 s/d 1991

Pada periode ini, perkembangan pelabuhan yang kian pesat pemerintah mengeluarkan PP No. 11 tahun 1983 untuk mengatur

pembinaan kepelabuhanan. Hal ini dilakukan untuk lebih meningkatkan peran pelabuhan sebagai pendukung kelancaran angkutan laut. Kemudian PP No. 15 tahun 1983 jo PP. No. 5 tahun 1985 di jadikan PT (persero) Pelabuhan Indonesia II dan mulai ditetapkan dengan PP RI No. 57 tahun 1991 tanggal 19 Oktober 1991 menjadi PT (Persero).

Pelabuhan tidak bisa dipisahkan dengan daerah *hinterland*nya. yang dimaksud dengan *hinterland* pelabuhan adalah daerah-daerah yang terletak di sekitar (belakang) pelabuhan, termasuk di dalamnya adalah kota pelabuhan itu sendiri dan kota-kota serta daerah-daerah pedalaman di luar kota pelabuhan yang saling memiliki hubungan ekonomi dengan pelabuhan. *Hinterland* Pelabuhan Dwikora adalah Provinsi Kalimantan Barat dengan luas wilayah ± 146.897 km. Pelabuhan Dwikora Pontianak dikelola oleh IPC. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pontianak. Pelabuhan ini terletak di pinggir Sungai Kapuas Kecil dengan jarak 31 km dari muara sungai yang dapat ditempuh selama ± 2 jam pelayaran. Pelabuhan ini berfungsi melayani arus kapal, arus barang dan penumpang baik antar pulau maupun antar negara.

Daerah lingkup kerja Pelabuhan Dwikora Pontianak dibedakan menjadi dua, yaitu Daerah Perairan yang mempunyai wilayah seluas 9,25 Ha dan Daerah Daratan dengan luas 128.644 m² (yang dikuasai) dan Daerah Lingkungan Kepentingan Perairan Pelabuhan seluas 380.000 m². Batas-batas Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan ditetapkan mulai dari ambang luar sampai jembatan tol terletak pada 0° 05' LS dan 109°16' - 109°23' BT, ditetapkan berdasarkan Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri dan Menteri Perhubungan No.46 Tahun 1998 dan KM. 73 Tahun 1998 pada tanggal 10 Oktober 1998.

Tabel 1.1. Arus Penumpang Pelabuhan Pontianak Tahun 2010-2014

NO	URAIAN	TAHUN				
		2010	2011	2012	2013	2014
1.	Luar Negeri					
	A. embarkasi	0	0	0	0	0

NO	URAIAN	TAHUN				
		2010	2011	2012	2013	2014
	B. debarkasi	0	0	0	0	0
2.	Dalam Negeri					
	A. embarkasi	193.538	156.077	151.121	173.833	109.934
	B. debarkasi	197.865	215.618	174.783	194.603	152.249
	TOTAL	391.403	371.695	325.904	368.436	262.183

Sumber : Data IPC. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pontianak, 2016

Dari tabel 1.1. di atas dapat dilihat bahwa setiap tahun terjadi perubahan arus penumpang di Pelabuhan Dwikora Pontianak. Perubahan yang terjadi pada hal tersebut dipengaruhi oleh kondisi kapal yang datang dan pergi, selain itu dipengaruhi oleh kondisi pelabuhan yang mengalami pegerukan sedimentasi setiap dua tahun, sehingga jumlah penumpang kapal menurun.

Tabel 1.2. Arus Kunjungan Kapal Pelabuhan Pontianak Tahun 2010-2014

No	Uraian	Satuan	Tahun				
			2010	2011	2012	2013	2014
1.	Pelayaran Luar Negeri						
	A. Liner	Unit	0	0	0	0	0
		GT	0	0	0	0	0
	B. Tramper	Unit	255	269	331	306	319
		GT	1.147.423	1.122.048	1.120.132	1.136.565	1.279.776
	Sub Jumlah	Unit	255	269	331	306	319
		GT	1.147.423	1.122.048	1.120.132	1.136.565	1.279.776
2.	Pelayaran Dalam Negeri	Unit	3.445	4.029	4.149	3.802	3.724
		GT	5.436.886	6.128.574	6.958.726	7.154.497	7.469.867
3.	Pelayaran Rakyat	Unit	827	926	880	794	845
		GT	120.644	189.728	161.597	109.016	123.625
4.	Pelayaran Perintis	Unit	157	141	112	84	84
		GT	82.128	74.740	69.391	33.733	32.619
5.	Kapal Negara	Unit	38	30	22	27	45
		GT	46.015	21.209	31.341	23.433	38.794
	Sub Jumlah	Unit	4.467	5.126	5.163	4.707	4.698
		GT	5.685.673	6.414.251	7.221.055	7.320.679	7.664.905
	Jumlah	Unit	4.722	5.395	5.494	5.013	5.017
		GT	6.833,096	7,536,299	8,341,187	8,457,244	8,944,681

Sumber : Data IPC. Pelabuhan Indonesia II (Persero) Cabang Pontianak, 2016

Perkembangan pembangunan bidang transportasi laut yang semakin pesat menuntut adanya sistem penunjang sarana dan prasarana transportasi laut yang memadai, sehingga dapat mewujudkan sistem pelayaran yang aman dan layak. Cakupan bidang pelayaran meliputi angkutan penumpang dan barang, pelabuhan dan rute pelayaran.

Salah satu sarana dan prasarana yang melengkapi fasilitas-fasilitas yang ada di pelabuhan adalah Terminal Penumpang Kapal Laut. Sebagai

salah satu bangunan sarana publik, keberadaan Terminal Penumpang tentunya harus memperhatikan kenyamanan publik sebagai pemakainya. Kenyamanan yang dimaksud merupakan kenyamanan dari segi kemudahan akses serta kemudahan pencapaian terhadap sarana transportasi darat dan jalan raya. Faktor tersebut akan mempengaruhi kelancaran perpindahan transportasi dari laut ke darat.

1.2.3. Rencana Relokasi Pelabuhan Utama Kalimantan Barat

Pelabuhan Dwikora Pontianak selain melayani kegiatan terminal penumpang, juga melayani kegiatan bongkar muat barang yang terjadi setiap harinya dimana semakin hari kegiatan ini semakin padat. Kondisi ini tidak didukung dengan pengembangan prasarana pada pelabuhan. Kemacetan terjadi pada jalur sirkulasi ketika penumpang melakukan proses embarkasi dan debarkasi serta alur keluar masuk truk dan *container* yang membahayakan pengguna jalan lainnya. Selain kemacetan tersebut, desak-desakan terjadi antara pengantar, penjemput, dan penumpang akibat ketidakjelasan alur sirkulasi pada terminal penumpang Pelabuhan Dwikora. Akibatnya, area khusus penumpang dapat dimasuki oleh pengantar atau penjemput dan sehingga mengganggu dari segi keamanan.

Pelabuhan Dwikora saat ini juga belum dilengkapi dengan fasilitas pendukung seperti : hotel atau penginapan, agen travel, taksi atau ojek, jasa penyewaan porter sehingga saat kapal datang para porter sering berdesak-desakan untuk memasuki kapal. Begitu pula dengan para penyedia jasa taksi atau ojek, mereka dapat dengan leluasa memasuki area lapangan dermaga yang seharusnya hanya boleh diakses oleh petugas yang berkepentingan dan para penumpang. Selain itu, tidak ada pemisah antara ruang tunggu bagi penumpang yang akan menunggu keberangkatan dan penumpang yang menunggu jemputan yang mengakibatkan penumpukan penumpang di ruang tunggu hingga ke selasar terminal penumpang.

Masalah yang terjadi pada ruang luar adalah hanya ada satu pintu untuk akses keluar masuk kendaraan dari area terminal pelabuhan, satu pintu yang ukurannya relatif kecil untuk digunakan untuk akses keluar

masuk kendaraan mengakibatkan kemacetan saat adanya jadwal kedatangan kapal, mengingat penumpang kapal laut adalah penumpang moda transportasi dengan kapasitas yang cukup besar dibanding moda transportasi lainnya. Area parkir yang kurang luas untuk menampung jumlah kendaraan juga menjadi masalah di Terminal Penumpang Pelabuhan Dwikora. Tidak adanya penunjuk arah mengakibatkan para pengunjung memarkirkan kendaraan seenaknya sehingga parkir menjadi tidak teratur.

Dari beberapa masalah yang telah dijabarkan di atas, keterbatasan pelayanan Pelabuhan Dwikora Pontianak menuntut adanya pengembangan pelabuhan untuk menyelesaikan masalah-masalah yang terjadi di pelabuhan. Ditambah lagi, masalah teknis seperti sedimentasi dari hulu Sungai Landak dan Kapuas yang tinggi, pada muara Sungai Kapuas terjadi pendangkalan (1,5m – 3m) dan harus dikeruk 2 kali dalam jangka waktu 1 tahun. Hal ini mengakibatkan biaya operasional pelabuhan menjadi semakin tinggi. Perluasan lahan pelabuhan menjadi sulit untuk dilakukan akibat lokasi pelabuhan yang berada di wilayah perkotaan yang telah padat dengan bangunan di sekitarnya. Pengembangan Pelabuhan Dwikora diharapkan dapat mencapai tujuan pemerintah dalam mewujudkan kenyamanan, keamanan dan ketertiban di pelabuhan dan sekitarnya.

Pembangunan pelabuhan baru yang dicanangkan pemerintah menjadi cukup penting sebagai alternatif untuk mengatasi berbagai keterbatasan pelabuhan yang ada di Kalimantan Barat. Pelabuhan internasional merupakan alternatif yang dapat menjadi pilihan dalam pengembangan pelabuhan yang telah ada. Sesuai dengan fakta yang ada saat ini pelabuhan internasional mempunyai arti yang sangat penting untuk mendorong roda perekonomian di Kalimantan Barat, mengingat Kalimantan Barat berada di persilangan rute perdagangan dunia.

Pantai Kijing di Kecamatan Sungai Kuyit, Kabupaten Pontianak merupakan lokasi pembangunan pelabuhan internasional baru sebagai pengembangan dari Pelabuhan Dwikora Pontianak yang dianggap paling layak berdasarkan studi kelayakan yang telah dilakukan oleh Menteri

Perhubungan, Direktorat Perhubungan Laut Indonesia pada tahun 2010. Dengan adanya pengembangan Pelabuhan Dwikora ke lokasi pelabuhan yang baru. Segala aktifitas pelabuhan yang ada di Pelabuhan Dwikora termasuk aktifitas terminal penumpang akan dipindahkan ke lokasi pelabuhan yang baru.

Pemindahan aktifitas tersebut mengakibatkan pembangunan terminal penumpang yang baru di kawasan yang baru pula. Dalam pembangunan terminal penumpang yang baru banyak hal harus diperhatikan agar perencanaan pembangunannya dapat menghasilkan rancangan yang berfungsi secara maksimal. Selain dapat memberikan kenyamanan serta kemudahan bagi penggunanya, pelabuhan baru diharapkan dapat menyelesaikan masalah di terminal penumpang yang lama agar tidak terulang lagi pada bangunan yang baru. Sehingga perencanaan terminal penumpang pelabuhan merupakan suatu hal yang penting untuk diperhatikan. Dalam perancangannya, faktor pelayanan dan keamanan dapat dicapai dengan memenuhi standar-standar perancangan pelabuhan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Sedangkan untuk mencapai faktor kenyamanan, dibutuhkan perancangan yang lebih arsitektural karena faktor kenyamanan itu sendiri mencakup banyak unsur. Salah satunya yaitu kemudahan akses dan sistem sirkulasi, kesesuaian suasana, yang dihadirkan dalam kawasan terminal penumpang maupun di dalam masing-masing bangunannya serta gaya arsitektur yang sesuai dengan budaya dan iklim setempat. Hal-hal diatas harus dipenuhi dalam perancangan sebuah terminal penumpang pelabuhan agar dapat memberikan kenyamanan bagi penggunanya.

Mengingat pentingnya pengembangan Pelabuhan Dwikora ke kawasan yang baru, maka sudah selayaknya dilakukan perancangan terminal penumpang pelabuhan di kawasan Pelabuhan Utama Kalimantan Barat. Hal ini dilakukan agar dapat mengikuti standar pelabuhan yang lebih baik dari terminal yang telah ada sebelumnya, serta memenuhi faktor kenyamanan

bagi para penggunanya agar terwujud sistem transportasi laut yang aman, nyaman, dan efisien di daerah tersebut.

1.3. Rumusan Permasalahan

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka dapat dirumuskan permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

- a. Bagaimana desain tata ruang dalam terminal penumpang di Pelabuhan Internasional Kalimantan Barat?
- b. Bagaimana desain tata ruang luar terminal penumpang di Pelabuhan Internasional Kalimantan Barat sebagai perpindahan moda transportasi dari laut ke darat?

1.4. Tujuan dan Sasaran

1.4.1. Tujuan

- a. Terwujudnya rancangan Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Utama Kalimantan Barat yang mampu menampung aktifitas yang berlangsung.
- b. Menjadikan Pelabuhan Utama Kalimantan Barat sebagai ikon wisata.

1.4.2. Sasaran

- a. Rancangan tata ruang dalam Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Utama Kalimantan Barat.
- b. Rancangan tata ruang luar Terminal Penumpang Kapal Laut Pelabuhan Utama Kalimantan Barat yang memberikan tampilan perpindahan moda transportasi laut ke darat.

1.5. Lingkup Pembahasan

- a. Pembahasan dititikberatkan pada disiplin ilmu arsitektur, sedangkan untuk disiplin ilmu yang lain sebagai pendukung akan dibahas sesuai dengan porsi keterlibatannya.
- b. Pembahasan berdasarkan analisa data yang relevan pada perencanaan terminal penumpang kapal laut yang bersumber dari survey lapangan, regulasi, serta literatur yang relevan.

1.6. Metode Pembahasan

Metode pembahasan menggunakan tahap sebagai berikut :

Berisi tentang lokasi atau data fisik sesuai dengan regulasi, data sebaran aktifitas, penduduk, lingkungan, atau data non fisik lainnya, serta gagasan perancangan.

BAB 1V ANALISIS PENDEKATAN DAN KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN

Berisi tentang analisa dan konsep makro serta analisa dan konsep mikro yang berhubungan dengan site, ruang, massa, tampilan arsitektur, struktur dan utilitas, serta penekanan arsitektur.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi informasi tentang sumber pustaka yang telah dirujuk dalam tubuh tulisan.