

PENDAHULUAN

# BAB I



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Pembangunan yang berhasil dicapai sampai saat ini sangat berpengaruh pada pembentukan mental masyarakatnya, yaitu dengan terbentuknya masyarakat modern. *Sebab, makin majunya pembangunan dan makin baik tingkat kesejahteraan masyarakat, makin besar pula tuntutan dengan pelayanan.*<sup>1</sup> Peningkatan tuntutan efesiensi dan efektifitas di lingkungan kerja mengakibatkan waktu semakin berharga, maka masyarakat modern ini memiliki *karakter mobilitas yang sangat tinggi*. Dalam hal ini pergerakan dari satu tempat ke tempat lain menuntut *persyaratan kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas*.

Menangkap fenomena tersebut, *sistem-sistem jaringan dan alat transportasi dikaji ulang kelayakan fungsinya*. Dengan maksud memperoleh sistem transportasi yang tepat untuk jangka waktu tertentu. Dari suatu aktifitas akan timbul wadah dan layanan kebutuhan aktifitas. Perwujudannya dengan sarana dan prasarana yang sesuai dengan tuntutan kebutuhan pada saat itu atau bahkan diproyeksikan untuk masa mendatang.

Dalam sistem transportasi, perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dapat melibatkan beberapa alat/moda angkutan dan sistem perpindahannya dari satu angkutan keangkutan lainnya. Fungsi perpindahan tersebut dilakukan oleh suatu elemen prasarana yang disebut *terminal*.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Sebagaimana dikemukakan oleh Presiden Soeharto pada pemberian penghargaan Abdisatyabakti di Istana Negara, *Media Indonesia*, 10 September 1997.

<sup>2</sup> Morlok, Edward & Hanim JR., *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta Pusat, 1985, hal 588.

Salah satu jenis terminal yaitu Terminal Penumpang Kapal Laut (TPKL). Fungsi TPKL secara umum adalah sebagai suatu titik simpul pusat hubungan (*sentral*) dari suatu daerah penghubung dengan daerah lainnya, yang menampung kegiatan proses perpindahan penumpang dan barang dari angkutan darat keangkutan laut dan sebaliknya.<sup>3</sup> Untuk dapat menemukan fungsi yang lebih khusus harus mengetahui jenis/ukuran kapal yang singgah/berlabuh di pelabuhan dan tingkat perkembangan suatu daerah.<sup>4</sup>

Pada saat ini pelabuhan Makassar mengakomodasi berbagai jenis tambatan/pangkalan, baik untuk pelayaran kapal Samudra, Nusantara, Lokal, Penumpang maupun kapal Rakyat (khusus di kawasan Paotere). Ditinjau dari sisi pelayanan kapal dan barang, pelabuhan Makassar memiliki berbagai jenis terminal, antara lain *terminal penumpang*, terminal peti kemas, terminal curah kering untuk kegiatan bongkar muat tepung terigu dan semen curah cair yang dibangun dan dioperasikan oleh PT. Pertamina.<sup>5</sup>

Pada TPKL Soekarno Hatta sejak pengoperasian kapal penumpang PT. PELNI yang menyinggahi pelabuhan Makassar dengan rata-rata kunjungan 40 kali dalam sebulan,<sup>6</sup> arus penumpang di pelabuhan Makassar dalam kurun enam tahun menunjukkan peningkatan rata-rata 5 % pertahun dengan volume arus penumpang di atas 800 ribu pertahun. Selain itu jumlah penumpang kapal turis yang menyinggahi pelabuhan Makassar mengalami juga peningkatan, walaupun persentasenya relatif sangat kecil ( $\pm 1\%$ ) dibandingkan penumpang bukan turis.

Secara khusus, ditinjau dari segi pewadahan aktifitas hubungannya dengan laju peningkatan arus penumpang, bila dibanding dari tingkat pelayanannya yang tersedia sekarang, TPKL Soekarno Hatta sudah tidak

<sup>3</sup> Soejono Kramadibrata, *Perencanaan Pelabuhan*, Ganeca Exact, Bandung, 1987.

<sup>4</sup> Kebijakan pemerintah dalam pengembangan jaringan sistem pelayanan angkutan dan kepelabuhan dengan penilaian yang didasari pada *4th Gate Way Ports System*.

<sup>5</sup> Dapat dibaca dalam Anonim, *Pelabuhan Makassar 1997: Pelabuhan Terbesar di Kawasan Timur Indonesia*, Kantor Cabang Pelabuhan Makassar, 1997.

<sup>6</sup> Sebagaimana ditulis Ir. H. Sudarmadji, Kepala Cabang Pelabuhan Makassar, *ibid*, hal. Prakata.

dapat mencapai keseimbangan. Untuk diadakan pengembangan lebih lanjut, sudah tidak memungkinkan, mengingat lahan untuk terminal yang ada sekarang sangat minim untuk dikembangkan serta padatnya lingkungan di sekitar site (*sepanjang dermaga soekarno*).

Akibat dari keadaan di atas, pada saat puncak kegiatan operasional, terjadi *kesemrawutan dan kemacetan pola sirkulasi para pelaku kegiatan*, baik itu pada ruang dalam maupun ruang luar.

Pada prinsipnya, kemacetan dan kesemrawutan tersebut disebabkan --ditinjau dari segi pemenuhan kebutuhan aktifitas-- karena fasilitas utama maupun fasilitas penunjang di TPKL Soekarno Hatta belum lengkap sepenuhnya. Sehingga pola sirkulasi yang terbentuk akan mengikuti wadah yang tersedia. Lebih lanjut, ada beberapa mata rantai sirkulasi yang putus kemudian difungsikan oleh fasilitas yang lain, yang belum tentu dapat mewadahi dengan baik.

Berangkat dari hal di atas, maka kilas balik terhadap TPKL Soekarno Hatta masih terdapat beberapa persyaratan yang belum terpenuhi, diantaranya :

- Sebagai fasilitas publik, TPKL Soekarno Hatta belum mampu menjawab tuntutan pewadahan aktifitas di dalamnya.
- Berbagai fasilitas di dalamnya digunakan secara bersama dalam satu unit bangunan, tanpa pemisahan area sesuai dengan aktifitas masing-masing pelaku.
- Lokasi dan site berada diantara dermaga general cargo dan curah kering, sehingga secara umum terjadi crossing antara pemakai di dalam Pelabuhan Makassar.
- Luas lahan yang ada masih sangat kurang, jika ditinjau dari tuntutan persyaratan sebuah terminal. Sehingga untuk pengembangan pada site tersebut tidak memungkinkan.

Melihat perkembangan propinsi Sulawesi Selatan yang semakin pesat, khususnya kotamadya Ujung Pandang, kota yang sedang berbenah diri menuju megapolis, maka *perlu diadakan peninjauan kembali*

sarana fasilitas kota ini. Peninjauan untuk memenuhi tuntutan adanya suatu angkutan yang efektif dalam arti aman, murah, lancar, cepat, mudah, teratur, dan sebarapa mungkin nyaman. Hal ini dilatar-belakangi TPKL Soekarno Hatta sejak pengoperasiannya pada tahun 1984 sampai sekarang belum pernah diadakan perubahan yang menyangkut fasilitas utama ataupun penunjang untuk mengantisipasi laju pertumbuhan penumpang dan barang melalui terminal ini.<sup>7</sup>

Namun untuk pengembangan ini, *hanya dimungkinkan melalui reklamasi pantai sekitar pelabuhan Makassar*, yang alternatif site-nya berada di dermaga Hatta.

Pengembangan ini sendiri didasari oleh tuntutan kapasitas dan kebutuhan daya tampung untuk mengantisipasi perkembangan sampai tahun 2018.<sup>8</sup> Pengembangan tersebut disesuaikan dengan proyeksi arus penumpang yang melalui Pelabuhan Soekarno Hatta sampai tahun 2018. Dimana mengalami pertumbuhan sekitar 3% pertahun, terutama didominasi oleh 98,5% penumpang dalam negeri.

Sebagai terminal penumpang yang tergolong dalam kategori A, sudah selayaknyalah *relokasi* untuk pengembangan TPKL direalisasikan. Selain untuk mengantisipasi arus penumpang juga untuk mendukung laju pertumbuhan ekonomi propinsi Sulawesi Selatan.

Pertumbuhan ekonomi Sulawesi Selatan dalam PELITA V sebesar 7,93%, relatif lebih besar dari pertumbuhan rata-rata nasional selama PELITA V sebesar 6,81% pertahun. Dengan tingkat populasi penduduk sekitar 7.310.000 dan pendapatan perkapita sebesar  $\pm$  Rp 974.017 (menurut harga konstan), propinsi Sulawesi Selatan sangat potensial dalam menunjang pembangunan nasional, khususnya Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI).

---

<sup>7</sup> Wawancara via telepon dengan Bapak Ir. M. Fauzi Azis, Staf. Bappeda Kotamadya Dati II Ujung Pandang.

<sup>8</sup> Lebih jelasnya mengenai arah pengembangan Pelabuhan Makassar, lihat master plan Pelabuhan Makassar tahun 2018.

Proyeksi laju pertumbuhan ekonomi propinsi Sulawesi Selatan menurut data rencana PELITA VI, adalah minimal 7,13% pertahun. Untuk mencapai laju pertumbuhan ekonomi tersebut, diperkirakan akan membutuhkan biaya investasi sebesar  $\pm$  Rp 15,776 trilyun berdasarkan harga berlaku atau meningkat rata-rata 18,45%.

Untuk mendukung laju pertumbuhan ekonomi pada PELITA VI, maka pertumbuhan sektor industri pengolahan sekitar 12,24% pertahun, sektor perdagangan 7,12% pertahun dan sektor angkutan dan komunikasi sekitar 6,81%. Diharapkan pada akhir PELITA VI kontribusi sektor industri pengolahan menjadi 12,11%, kontribusi sektor perdagangan 18,24%, dan kontribusi sektor angkutan dan komunikasi adalah 8,6%.

Dalam konteks sistem perwilayahan pembangunan nasional, pelabuhan Makassar ditetapkan sebagai pelabuhan pintu gerbang ("gateway port").<sup>9</sup> Sebagai pelabuhan pintu gerbang untuk Bagian Timur Kawasan Indonesia (BTKI) pelabuhan Makassar mempunyai peran yang sangat penting, yaitu secara fungsional mendorong perkembangan pelabuhan-pelabuhan yang berukuran relatif lebih kecil yang berada disekitarnya dan secara operasional meningkatkan kinerja dibidang kepelabuhanan agar lebih efektif dan efisien.<sup>10</sup> Selain itu Pelabuhan Makassar juga ditetapkan sebagai pelabuhan kelas utama berada di bawah pengelolaan PT (Persero) Pelabuhan Indonesia IV.<sup>11</sup>

Apa yang disebutkan di atas menjadi acuan untuk memberikan nilai tambah terhadap bangunan. Nilai tambah tersebut yakni mewujudkan bangunan TPKL Soekarno Hatta sebagai "Landmark" kota Ujung Pandang. Kehadiran bangunan ini sendiri dapat memberikan kebanggaan bagi masyarakat kota Ujung Pandang khususnya dan masyarakat Sulawesi Selatan umumnya.

<sup>9</sup> Dr. Ir. Bambang Triatmojo, CES. DEA., *Pelabuhan*, Beta Offset, Yogyakarta, 1996, hal. 5.

<sup>10</sup> Dapat dibaca dalam Anonim, "*Rencana Induk Kota*" (RIK) Kotamadya Ujung Pandang, Ujung Pandang: Dinas Tata Kota.

<sup>11</sup> Peraturan Pemerintah-PP No 59 / 1991 dalam upaya meningkatkan efesiensi dan efektifitas pengelolaan perusahaan pelabuhan.

Sebagai sebuah *landmark* dan juga kebanggaan, maka sosok keberadaannya sarat akan aspek-aspek kehidupan sosial budaya masyarakatnya, yakni masyarakat Bugis-Makassar.

## B. RUMUSAN MASALAH

Dari paparan-paparan di atas, maka rumusan masalah yang ingin ditelaah secara umum dapat dikelompokkan menjadi permasalahan umum dan permasalahan khusus.

### 1. Permasalahan Umum

Bagaimana merencanakan tata ruang yang dapat mewadahi aktifitas pelaku dalam TPKL sampai tahun 2003 serta pengaturan *pola sirkulasi* pada proses kedatangan dan keberangkatan dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat atau sebaliknya, untuk memberikan *kenyamanan dan kemudahan aksesibilitas*.

### 2. Permasalahan Khusus

Bagaimana memadukan unsur *modern dan tradisional* pada bangunan TPKL Soekarno Hatta sebagai sebuah *landmark* dengan *mengacu pada sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar*, selain mempertimbangkan fungsi bangunan itu sendiri serta program pengembangan Pelabuhan Makassar tahun 2003 - 2018.

## C. TUJUAN DAN SASARAN

### 1. Tujuan

Merumuskan landasan konsep perencanaan dan perancangan TPKL yang dapat mewadahi aktifitas di dalamnya sampai tahun 2003 dan dapat memberikan kemudahan dan kenyamanan proses embarkasi dan debarkasi serta kaitannya terhadap perpindahan dari moda angkutan laut ke moda angkutan darat dan sebaliknya.

### 2. Sasaran

Mendapatkan landasan perencanaan dan perancangan TPKL Soekarno Hatta sebagai *landmark* kota Ujung Pandang dengan tinjauan

khusus terhadap penampilan bangunan yang memadukan unsur modern dan tradisional dengan mengacu pada sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar.

#### **D. LINGKUP PEMBAHASAN**

Lingkup pembahasan digunakan untuk membatasi pembahasan agar dalam penganalisaannya lebih terarah dan tajam, yaitu:

##### **1. Lokasi dan Site Terpilih**

Pada lokasi dan Site ini, dibahas mengenai kelayakan bangunan TPKL itu sendiri terhadap lingkungan sekitar --dalam hal ini keuntungan yang memperkuat penampilan bangunan sebagai landmark kota Ujung Pandang.

##### **2. Tataan Sirkulasi**

Pada point ini, akan dibahas mengenai tataan sirkulasi guna kemudahan dan kenyamanan aksesibilitas. Pola-pola sirkulasi para pemakai yang terbentuk di dalam TPKL dibahas dan ditentukan dengan melihat hirarki aktifitasnya. Dengan mengetahui hirarki dan aktifitas masing-masing pemakai, maka dapat diprediksi arah arus sirkulasinya dan kecenderungan waktu yang dipergunakan dalam proses aktifitasnya. Sistematis pola aktifitas pemakai dirinci lebih lanjut dengan diagram pola aktifitas yang menunjukkan arah sirkulasi dan keterkaitan antar fasilitas. Setelah diketahui rinciannya kemudian dibuat diagram pola aktifitas di dalam TPKL secara umum.

##### **3. Fasilitas Utama dan Penunjang**

Yaitu membahas tentang sinergitas fasilitas-fasilitas yang ada di dalam TPKL yang berfungsi untuk memwadah aktivitas dalam proses embarkasi dan debarkasi. Untuk mengetahui kebutuhan fasilitas-fasilitas tersebut, langkah pertama adalah mengetahui jenis pemakai, sifat kegiatan dan kebutuhan pewadahan masing-masing pemakai secara umum selanjutnya memprediksikan kebutuhan fasilitasnya. Dimensi ruang-ruang yang direncanakan berdasarkan pada satuan unit pemakai,

kebutuhan fungsional aktifitas dan sirkulasinya. Kemudian dengan melihat pada efek sinergis perilaku para pemakai direncanakan hubungan sinergis antar fasilitas-fasilitasnya.

#### **4. Penampilan Bangunan**

Yaitu membahas mengenai penampilan bangunan dalam hubungannya dengan paduan unsur modern dan tradisional yang dapat menunjang keberadaan bangunan sebagai *landmark* kota Ujung Pandang. Penampilan bangunan tersebut --baik dari segi tatanan sirkulasi, sinergitas fasilitas utama dan penunjang maupun bentuk bangunan sampai pada finishing bangunan-- merupakan hasil transformasi dari sistem sosial budaya manusia Bugis-Makassar.

### **E. METODOLOGI DAN KERANGKA POLA PIKIR**

#### **1. Metodologi**

- ***Observasi Langsung***

Adalah metode yang digunakan untuk mendapatkan data primer melalui survey pada obyek yang sangat berkaitan dengan TPKL Soekarno Hatta. Metode ini dilakukan langsung ke lapangan dengan mengumpulkan data existing serta wawancara dengan pihak terkait.

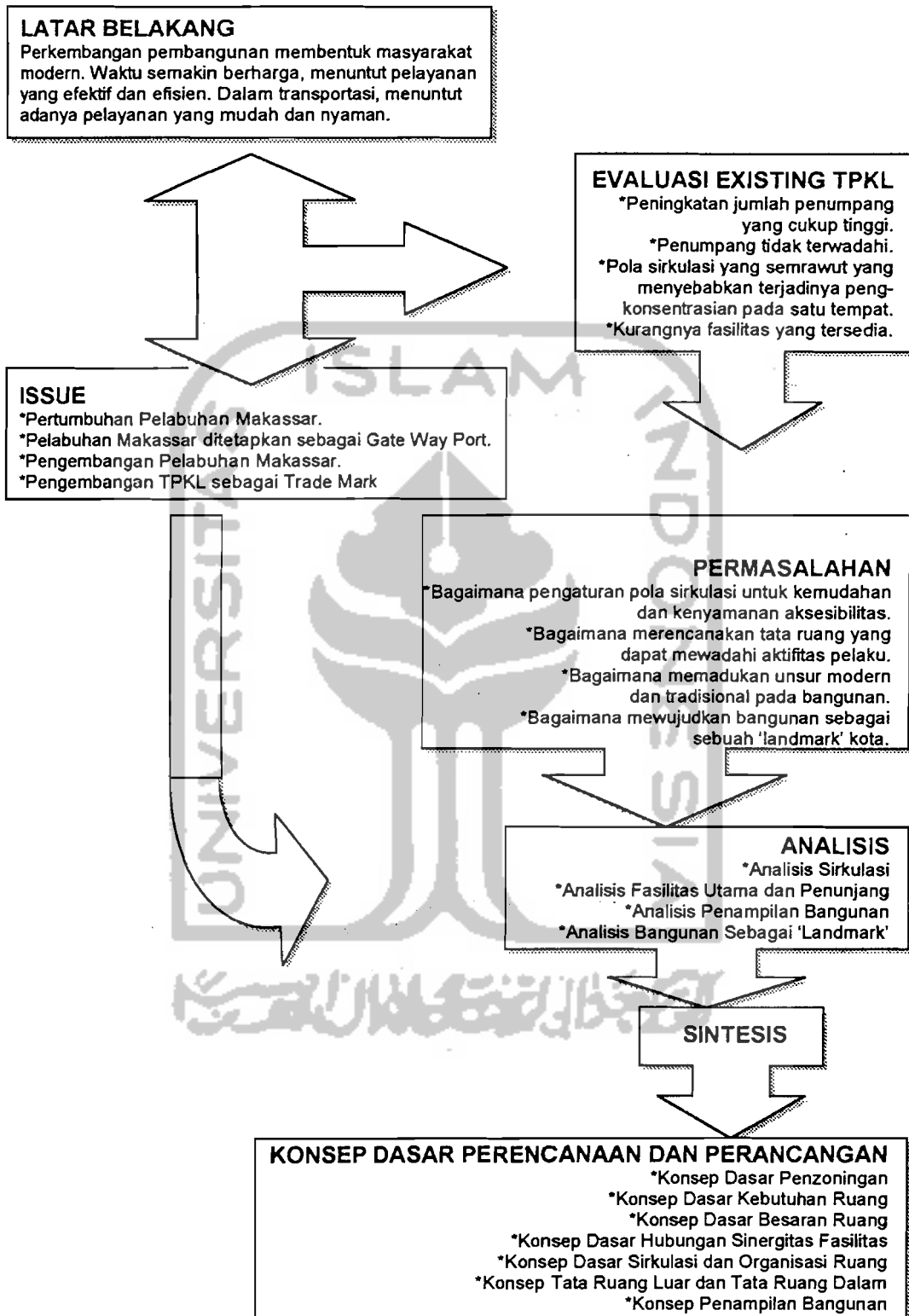
- ***Observasi Tidak Langsung***

Adalah metode yang digunakan untuk mendapatkan data sekunder melalui studi literatur yang berkaitan dengan topik dalam tesis ini.

- ***Anallsis***

Adalah menguraikan dan mengkaji data yang didapatkan serta dari hasil amatan dipadukan dengan literatur yang ada untuk mendapatkan konsep perencanaan dan perancangan.

## 2. Kerangka / Pola Pikir



## **F. SISTEMATIKA PENULISAN**

### **⇒ Bab I. Pendahuluan.**

Bagian ini akan memaparkan hal-hal yang berhubungan dengan latar belakang, permasalahan, tujuan dan sasaran, lingkup pembahasan, metode pembahasan, sistematika penulisan, serta secara singkat akan mengemukakan kerangka pola pikir.

### **⇒ Bab II. Tinjauan Umum Sistem Transportasi**

Dalam bagian ini, berisikan tentang tinjauan terhadap :

- *Tinjauan Sistem Transportasi*

Merupakan tujuan dasar teoritis umum yang dikutip dari beberapa referensi dan data yang terkait yang dipergunakan untuk mendukung analisis permasalahan.

- *Tinjauan Kondisi Pelabuhan Makassar*

Merupakan tinjauan kondisi Pelabuhan Makassar terhadap : peran dan fungsi, pertumbuhan, kondisi operasional, kondisi teknis potensi, serta konsep rencana pengembangannya.

### **⇒ Bab III. Evaluasi Eksisting TPKL sebagai Input Relokasi**

Bagian ini berisi tentang analisis permasalahan pada TPKL Soekarno Hatta sebagai bahan komperatif terhadap perancangan ulang TPKL pada lokasi dan site terpilih.

### **⇒ BAB IV. TPKL sebagai Wadah Kegiatan Embarkasi dan Debarkasi**

Berisi tentang analisis permasalahan, baik pada permasalahan umum maupun pada permasalahan khusus, untuk mendapatkan kriteria-kriteria terukur terhadap perancangan ulang TPKL Soekarno Hatta.

### **⇒ BAB V. Konsep Dasar Perencanaan dan Perancangan**

Berisi tentang konsep dasar perencanaan dan perancangan yang menjelaskan tentang lokasi dan site terpilih, konsep sirkulasi dan efek sinerginya, konsep penentuan jenis fasilitas utama dan penunjangnya

yang didasarkan pada kebutuhan para pemakai di TPKL, serta konsep penampilan bangunan.

## G. KEASLIAN PENULISAN

- 1) Judul : PERANCANGAN ULANG TPKL DI PELABUHAN BELAWAN MEDAN, dengan penekanan pada optimalisasi penataan ruang pada site yang minim untuk mendukung pengembangan TPKL sebagai fungsi tunggal yang merupakan wadah aktifitas dari pelaku kegiatan yang ada.

Tahun : 1996

Penulis : Udi Kartono Sud

Univ. : Universitas Islam Indonesia

- 2) Judul : TERMINAL KAPAL LAUT TANJUNG EMAS DI SEMARANG, dengan penekanan pada penentuan site yang memungkinkan untuk pengembangan serta pemilihan bentuk tata ruang bagi karakter-karakter pelakunya untuk memberikan kemudahan dan kelancaran.

Tahun : 1996

Penulis : Laode M Mizan S.

Univ. : Universitas Islam Indonesia