

- 1.1 LATAR BELAKANG PROYEK
- 1.2 LATAR BELAKANG PERMASALAHAN
- 1.3 RUMUSAN PERMASALAHAN
- 1.4 TUJUAN DAN SASARAN
- 1.5 LINGKUP PEMBAHASAN
- 1.6 METODE PEMBAHASAN
- 1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

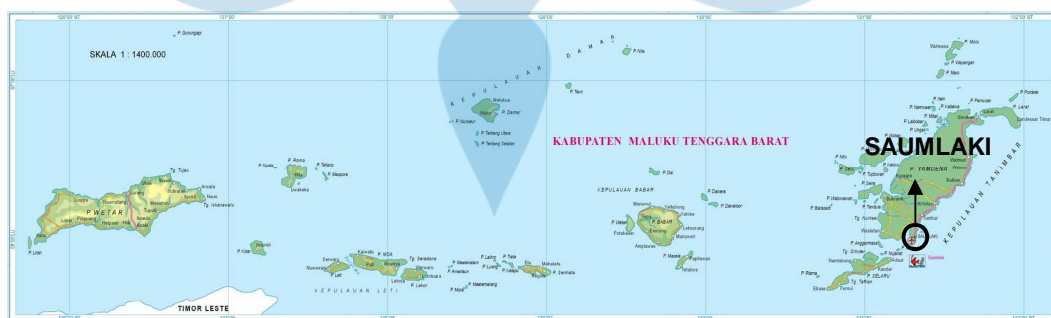
**1.1 LATAR BELAKANG PROYEK**

Sebagai salah satu provinsi kepulauan di Indonesia, sebagian besar wilayah Provinsi Maluku merupakan perairan. Dengan luas 581.376 km<sup>2</sup>, 90%-nya (527.191 km<sup>2</sup>) adalah lautan sedangkan 10% (54.185 km<sup>2</sup>) dari luas wilayahnya berupa darat (*BPS Provinsi Maluku, 2006*). Keadaan ini membuat transportasi terutama transportasi laut menjadi sangat penting dalam upaya pembangunan daerah ini. Transportasi laut dibutuhkan untuk membuka keterisolasian dan menjangkau semua masyarakat yang berada di kepulauan ini.

Bagi Maluku Tenggara Barat yang resmi memisahkan diri dari Kabupaten Maluku Tenggara dan menjadi daerah otonom baru pada tahun 1999, transportasi laut merupakan sarana transportasi yang paling efektif karena luas wilayah yang didominasi lautan. Selain sebagai sarana paling efektif bagi upaya melepaskan diri dari keterisolasian, transportasi laut juga berfungsi sebagai sarana untuk memindahkan hasil produksi daerah baik antar pulau dalam maupun keluar wilayah Maluku Tenggara Barat. Namun dengan rentang kendali yang cukup luas, Maluku Tenggara Barat dihadapkan pada permasalahan sistem transportasi laut yang cukup rumit. Permasalahan transportasi laut di Maluku Tenggara Barat tidak saja terkait ketersediaan sarana angkutan laut yang melayani wilayah ini, tetapi seperti umumnya wilayah lain di Kawasan

Timur Indonesia (KTI), kendala umum yang dihadapi adalah minimnya prasarana transportasi.

Kabupaten Maluku Tenggara Barat yang terletak di bagian selatan Provinsi Maluku yang merupakan wilayah perbatasan karena sebagian besar kecamatannya berbatasan laut dengan negara tetangga Australia dan Timor Leste. Dengan predikat wilayah terluar dari NKRI, Maluku Tenggara Barat yang beribukota di Saumlaki berpotensi menjadi salah satu “gerbang” Kawasan Timur Indonesia di masa depan. Potensi ini dapat ditunjukkan dengan peran Saumlaki sebagai salah satu *entrypoint* dari *Eastern Passage Rally* yang merupakan bagian dari *Sail Indonesia 2008*. Terlebih sesuai Rencana Tata Ruang Kepulauan Maluku, Saumlaki diproyeksikan menjadi PKSN (Pusat Kegiatan Strategis Nasional) yang berperan sebagai Pusat pelayanan administrasi pelintas batas negara, perdagangan-jasa dan *transshipment point*, pertanian, perkebunan, kehutanan, dan perikanan dengan salah satu strategi pengembangannya adalah meningkatkan aksesibilitas menuju sentra-sentra produksi di Ilwaki, Tual, Dobo, Larat, Tefa melalui keterpaduan sistem transportasi darat dan laut (*Rencana Tata Ruang Kepulauan Maluku*, sumber : [www.penataanruang.pu.go.id](http://www.penataanruang.pu.go.id) diakses : 5 Januari 2008). Potensi tersebut seharusnya didukung dengan ketersediaan sarana infrastruktur yang memadai terutama prasarana transportasi laut seperti pelabuhan laut.



Gambar 1.1 : Peta Kabupaten Maluku Tenggara Barat dan Letak Kota Saumlaki

(sumber : [www.bakosurtanal.go.id](http://www.bakosurtanal.go.id), diakses 9 Januari 2009)

Saumlaki sebagai ibukota kabupaten memiliki pelabuhan yang paling padat aktivitasnya dibandingkan dengan pelabuhan lain di Kabupaten Maluku Tenggara Barat.

Sayangnya, dengan tingkat aktivitas pelayaran yang terbilang tinggi, pelabuhan Saumlaki selalu dihadapkan pada permasalahan yang berhubungan dengan fasilitas pelabuhan. Padahal, pelabuhan Saumlaki direncanakan sebagai salah satu dari dua pelabuhan nasional di kawasan perbatasan Indonesia di bagian selatan provinsi Maluku (*Pemutakhiran Data dan Informasi Kawasan Perbatasan III – 19 Dan Pulau-pulau Terluar*. sumber : [www.penataanruang.pu.go.id](http://www.penataanruang.pu.go.id), diakses : 5 Januari 2009).

Pelabuhan Saumlaki yang saat ini berstatus pelabuhan kelas IV hanya memiliki fasilitas yang seadanya. Selain ketersediaan fasilitas, masalah lain yang terdapat di pelabuhan ini adalah penggunaan fasilitas itu sendiri. Salah satu contohnya adalah terminal penumpang yang jarang atau bahkan sama sekali tidak dimanfaatkan sesuai fungsinya. Terminal penumpang Pelabuhan Saumlaki yang dibangun pada tahun 1993, tidak berfungsi optimal bukan karena kondisi konstruksinya yang tidak layak melainkan pola sirkulasi pelabuhan dan daya tampung terminal penumpang yang tidak mampu mengakomodasi aktivitas yang berlangsung di dalamnya.



Gambar 1.2 Terminal Penumpang Pelabuhan Saumlaki

(sumber : koleksi pribadi, Juli 2008)

Kendala lain di area pelabuhan adalah pesebaran fasilitas seperti gudang yang sangat dekat dengan terminal penumpang sehingga aktivitas bongkar muat sering bertabrakan dengan arus penumpang bila keduanya berlangsung dalam waktu yang bersamaan. Selain produktivitas bongkar muat menjadi tidak optimal, kondisi ini juga

mengancam keselamatan penumpang karena baik penumpang dan kendaraan berat seperti truk melintasi area yang sama.

Kedua fenomena ini membuat kapasitas fasilitas pelabuhan seperti terminal penumpang dan fasilitas pergudangan menjadi tidak memadai untuk menampung jumlah bongkar-muat dan penumpang yang turun dan naik di Pelabuhan Saumlaki yang dari tahun ke tahun terus meningkat.

Tabel 1.1  
**Jumlah Penumpang (Naik-Turun) di Pelabuhan Saumlaki**  
 (Tahun 2005 – 2008)

| Tahun | Jumlah Penumpang ( <i>jiwa</i> ) |        |        |
|-------|----------------------------------|--------|--------|
|       | Naik                             | Turun  | Jumlah |
| 2005  | 12.084                           | 10.897 | 23.981 |
| 2006  | 17.804                           | 11.215 | 29.019 |
| 2007  | 19.913                           | 11.320 | 31.233 |
| 2008  | 12.335                           | 27.517 | 39.852 |

Sumber : Administrasi Pelabuhan Saumlaki

Tabel 1.2  
**Jumlah Barang (Bongkar-Muat) di Pelabuhan Saumlaki**  
 (Tahun 2005 – 2008)

| Tahun | Jumlah Barang ( <i>ton</i> ) |       |
|-------|------------------------------|-------|
|       | Bongkar                      | Muat  |
| 2005  | 25.715                       | 1.563 |
| 2006  | 27.319                       | 2.237 |
| 2007  | 32.907                       | 3.880 |
| 2008  | 34.943                       | 2.636 |

Keterangan : data tahun 2008 hanya sampai bulan Juni

Sumber : Administrasi Pelabuhan Saumlaki



Gambar 1.3 Foto udara kawasan pelabuhan Saumlaki

(sumber : google earth, update : 2007)

Sistem transportasi laut selau berkaitan erat dengan transportasi darat karena arus penumpang membutuhkan sarana transportasi darat untuk berpindah dari dan ke pelabuhan. Keterkaitan ini ditunjukkan dengan keterpaduan kawasan dimana pelabuhan kapal laut Saumlaki terintegrasi dengan fasilitas transportasi lain seperti terminal angkutan darat. Selama ini angkutan kota yang beroperasi menggunakan sebagian kawasan perdagangan yang berada di sekitar area pelabuhan sebagai pengganti fungsi terminal. Kondisi perairan yang dangkal membuat pelabuhan Saumlaki dibangun dengan cara reklamasi sehingga jarak antara area terminal penumpang ke kawasan perdagangan agak jauh. Jarak tersebut menyebabkan akses menuju sarana transportasi darat (angkutan umum) menjadi sulit.



Gambar 1. 4 Kawasan perdagangan yang menggantikan fungsi terminal angkutan kota  
(sumber : [www.schionningdesigns.com.au](http://www.schionningdesigns.com.au), diakses : 9 Januari 2009)

Kabupaten Maluku Tenggara Barat saat ini sedang berbenah menyambut masa depan yang lebih baik. Berbagai infrastruktur sedang dibangun dan semoga saja pemerintah daerah tidak melupakan pembangunan prasarana transportasi. Saumlaki khususnya dan Maluku Tenggara Barat pada umumnya membutuhkan prasarana transportasi terutama pelabuhan yang memadai untuk mendukung aktivitas perekonomian dan pariwisata yang secara langsung berdampak pada kesejahteraan masyarakat Maluku Tenggara Barat sendiri.



## 1.2 LATAR BELAKANG PERMASALAHAN

Sebagai sebuah kawasan transportasi, pelabuhan mewadahi sebagian besar aktivitas yang berhubungan dengan transportasi. Aktivitas-aktivitas yang terdapat di kawasan pelabuhan umumnya tidak hanya transportasi laut melainkan juga aktivitas lainnya (Aktivitas lain diantaranya adalah aktivitas transportasi darat seperti terminal angkutan kota dsb). Peran multifungsi ini menimbulkan kompleksitas kebutuhan yang harus dipenuhi oleh kawasan pelabuhan sebagai “wadah” dari aktivitas-aktivitas tersebut.

Prasarana publik yang baik pasti memperhatikan kenyamanan publik sebagai pemakainya. Kenyamanan yang dibutuhkan dalam sebuah kawasan pelabuhan mencakup banyak hal diantaranya kemudahan. Konsep keterpaduan dalam transportasi merupakan salah satu upaya menghadirkan kemudahan bagi pengguna jasa transportasi. Konsep keterpaduan ini erat kaitannya dengan aksesibilitas sehingga akses baik terhadap jasa pelayanan transportasi maupun fungsi-fungsi terkait menjadi kebutuhan yang sangat mendasar. Karena sebagian besar aktivitas di pelabuhan merupakan *mobile activity*, cara pencapaian terhadap fungsi (tujuan) yang ingin dituju menjadi prioritas. Dengan kejelasan visual dan orientasi arah yang jelas, waktu yang dibutuhkan akan lebih sedikit dan tentunya lebih efisien.

Aksesibilitas yang diinginkan dapat dicapai dengan pengolahan ruang (ruang luar dan ruangan dalam) yang optimal sehingga menghasilkan pola sirkulasi yang jelas dan terarah. Pola sirkulasi yang jelas dan terarah menghasilkan sebuah kawasan yang informatif dan komunikatif sehingga memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi pengunjung (pemakai) secara visual. Pengolahan sirkulasi, ruang luar dan ruang dalam akan lebih baik bila ditunjang dengan pengolahan tampilan bangunan yang berciri sehingga mampu mengkomunikasikan arah dengan baik bagi penggunanya.

Disisi lain, pelabuhan sebagai salah satu pintu gerbang sebuah wilayah berperan memberikan gambaran pertama mengenai wilayah itu bagi orang yang baru saja menjejakkan kaki di wilayah tersebut. Apa yang dilihat saat tiba dan saat meninggalkan suatu tempat itulah yang akan menjadi kesan terhadap tempat tersebut. Dengan kata lain

pelabuhan menjadi “sarana komunikasi” wilayah tersebut kepada orang lain. Oleh karena itu kawasan pelabuhan harus memiliki “*sense of place*” yang dapat menimbulkan ketertarikan orang akan tempat itu (Wiendenhoeft, “*Cities For People : Practical Measures for Improving Urban Environments*”. p.30).

Sebagai bagian dari kebudayaan, arsitektur tidak dapat dipisahkan dari konteks budaya. Secara luas, arsitektur bahkan mencakup dalam tiga wujud kebudayaan yaitu *ideas* (ide, gagasan), *activities* (pola aktivitas masyarakat) dan *artifacts/benda* (*Tiga wujud kebudayaan menurut J.J. Honigmann dalam buku Pengantar Ilmu Antropologi karangan Koentjoroningrat. p. 186*).

Oleh karena itu pendekatan budaya dalam perencanaan perancangan arsitektur merupakan sebuah cara khas dan identik karena ide, pola aktivitas dan produk yang terbentuk mengandung nilai-nilai lokal yang spesifik. Seperti halnya masyarakat Maluku Tenggara Barat yang menjadikan laut sebagai pedoman dan orientasi hidupnya.. Oleh karena itu akomodasi aktivitas yang berkaitan dengan budaya bahari diperlukan sebagai upaya menghadirkan “*touch of maritime culture*” .

### 1.3 RUMUSAN PERMASALAHAN

Bagaimana wujud rancangan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki yang **komunikatif** melalui pengolahan **sirkulasi**, **ruang luar** dan **ruang dalam** serta **tampilan bangunan** sebagai **ekspresi budaya bahari**.

### 1.4 TUJUAN DAN SASARAN

#### 1.4.1 Tujuan

Merumuskan konsep dasar pengembangan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki yang mengutamakan integritas fungsi dalam kesatuan aspek bahari.

#### 1.4.2 Sasaran

- Konsep dasar Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki yang mengutamakan integritas fungsi dalam kesatuan aspek bahari.
- Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki yang mampu memenuhi kebutuhan masyarakat setempat dengan mengakomodasi aspek-aspek budaya bahari.

### 1.5 LINGKUP PEMBAHASAN

#### 1.5.1 Lingkup Spasial

Skala pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki mencakup fasilitas terminal penumpang dan beberapa fungsi pendukungnya (administrasi dan komersil) dengan memperhatikan luas lahan terpilih.

#### 1.5.2 Lingkup Substansial

Secara substansial, pembahasan akan dilakukan dengan mengkaji beberapa unsur permasalahan dalam lingkup disiplin ilmu arsitektur.

- Pelabuhan dan fasilitas pelabuhan penumpang,
- Bahasa komunikasi arsitektur
- Kebudayaan dan ekspresi budaya bahari,
- Sirkulasi, ruang dalam, ruang luar dan tampilan bangunan
- Ekspresi budaya bahari dalam sirkulasi, ruang dalam, ruang luar dan tampilan bangunan.

#### 1.5.3 Lingkup Temporal

Sebagai fasilitas publik, hasil dari Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu Saumlaki ini diharapkan dapat



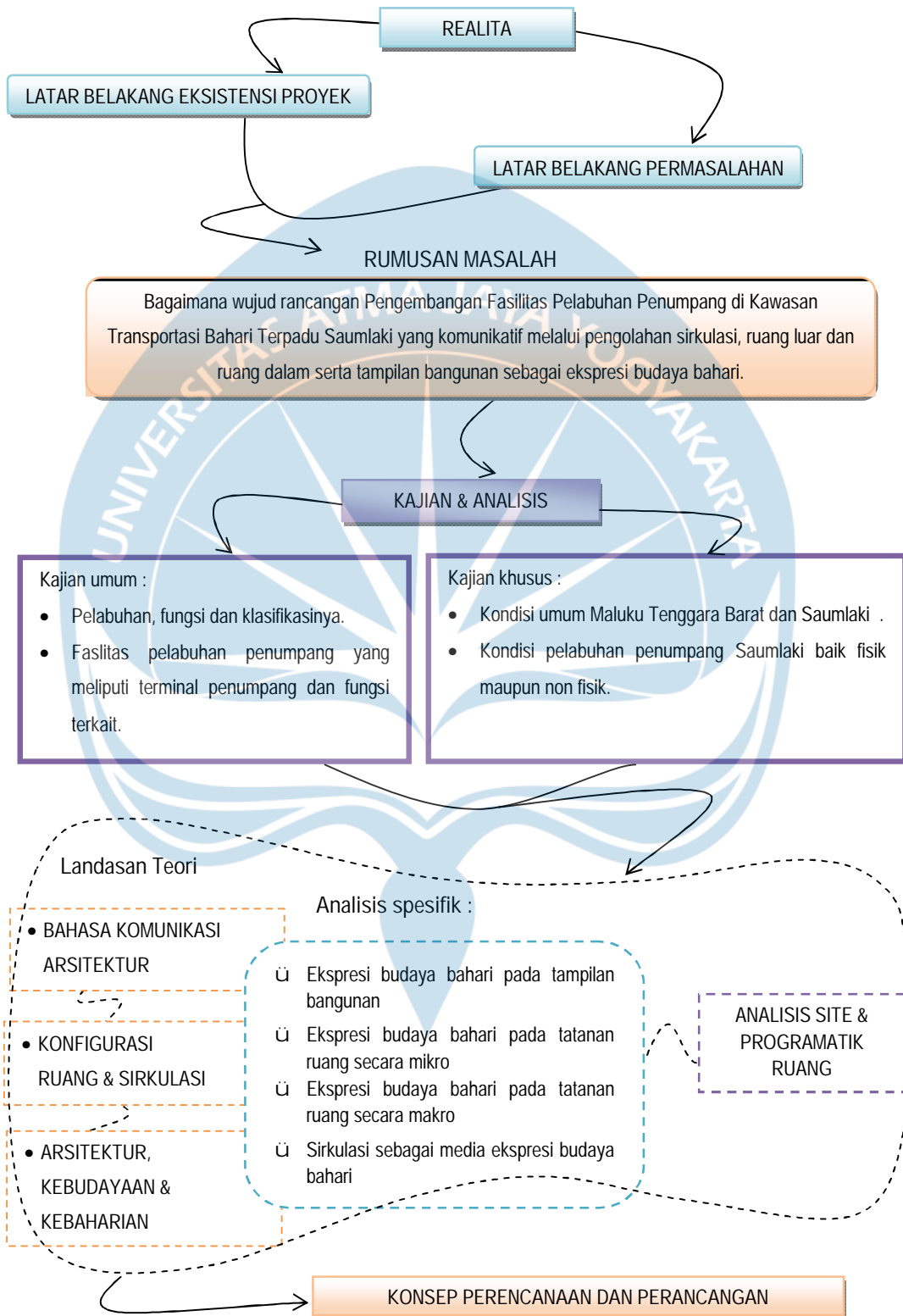
mengakomodasi aktivitas dan kebutuhan masyarakat Maluku Tenggara Barat dalam 10 – 15 tahun kedepan.

## 1.6 METODE PEMBAHASAN

### 1.6.1 Pola Prosedural

- Deduksi : penelusuran data dan teori-teori yang berkaitan dengan fungsi utama pelabuhan dan fungsi-fungsi pendukungnya (studi literatur).
- Komparasi : melakukan peninjauan kemudian membandingkan dengan hasil temuannya dengan studi literatur untuk selanjutnya membuat kesimpulan-kesimpulan yang bersifat sementara (observasi).
- Induksi : membuat sintesa terhadap kesimpulan-kesimpulan sementara yang kemudian dirumuskan sebagai konsep perencanaan dan perancangan.

### 1.6.2 Pola Pikir



## 1.7 SISTEMATIKA PENULISAN

### BAB I PENDAHULUAN

Berisi latar belakang pengadaan proyek, latar belakang permasalahan, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, metode pembahasan serta sistematika penulisan.

### BAB II TINJAUAN UMUM PELABUHAN SEBAGAI PRASARANA TRANSPORTASI

Penjelasan umum mengenai pelabuhan akan dibahas dalam bab ini. Penjelasan tersebut meliputi definisi pelabuhan, jenis pelabuhan, Penjelasan tentang terminal penumpang pelabuhan juga termasuk dalam bab ini.

### BAB II TINJAUAN KHUSUS PELABUHAN DI SAUMLAKI, MALUKU TENGGARA BARAT

Berisi tinjauan umum mengenai Maluku Tenggara Barat dan Saumlaki serta kondisi pelabuhan Saumlaki yang merupakan lokasi terpilih.

### BAB IV LANDASAN TEORI PELABUHAN PENUMPANG SAUMLAKI

Teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan merupakan ini dari bab ini. Proses ini dilakukan dengan mengidentifikasi unsur-unsur substansial dalam rumusan permasalahan yang kemudian dibahas berdasarkan teori yang terkait.

### BAB V ANALISIS PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN PELABUHAN PENUMPANG SAUMLAKI

Mencakup :

- Analisis programatik yang meliputi analisis aktivitas/fungsi, pelaku dan pola aktivitas pada Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu, Saumlaki yang bertujuan mengidentifikasi :
  1. Kebutuhan fungsi

2. Luasan ruang (ruang dalam maupun ruang luar) yang dibutuhkan untuk aktivitas
- Informasi dan analisis tapak terpilih
  - Analisis substantif dari rumusan permasalahan berdasarkan pendekatan teori pada bab sebelumnya.

## BAB VI KONSEP PERENCANAAN DAN PERANCANGAN PENGEMBANGAN PELABUHAN PENUMPANG SAUMLAKI

Berisi hasil analisis pada bab sebelumnya yang berupa pendekatan konseptual terhadap unsur-unsur perencanaan dan perancangan Pengembangan Fasilitas Pelabuhan Penumpang di Kawasan Transportasi Bahari Terpadu, Saumlaki yang merupakan kesimpulan dari keseluruhan pembahasan.