

BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia merupakan Negara kepulauan dengan perbandingan lautan 38% : 62%, memiliki ±17.508 pulau, dimana 6.000 diantaranya bernama dan 1.000 pulau telah didiami. Untuk itulah diperlukan sarana yang dapat menghubungkan setiap pulau di Indonesia. Perangkutan air, khususnya laut, sangat penting karena Indonesia adalah Negara kepulauan. Perangkutan laut semakin penting bagi Indonesia karena Indonesia menganut konsep wawasan nusantara yang memandang pulau dan laut yang ada diantaranya sebagai satu kesatuan yang utuh. Angkutan air khususnya cocok dan efisien bagi lalu - lintas penghubung, antara pelabuhan dengan system angkutan lain, yang menggunakan perahu untuk membongkar muat barang dari dan ke kapal. Juga cocok bagi lalu – lintas penghubung antar tempat (misalnya permukiman) yang tidak dihubungkan oleh system jaringan jalan darat, untuk lalu – lintas penyeberangan antar pulau atau penyeberangan sungai, serta untuk pengangkutan air inilah dibutuhkan pelabuhan yang merupakan simpul system perangkutan laut dengan darat.

Kota Surabaya seperti kota-kota lain di Indonesia pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda.

Dalam perkembangannya kota Surabaya yang merupakan kota terbesar kedua di Indonesia mengalami kenaikan jumlah populasi penduduk yang relatif cepat dari tahun ke tahun. Baik yang merupakan penduduk asli kota Surabaya maupun para pendatang di kota Surabaya. Kenaikan jumlah populasi ini menyebabkan meningkatnya pertumbuhan ekonomi dan meningkatnya arus urbanisasi di kota Surabaya. Lebih dari itu banyak faktor yang menyebabkan kondisi seperti tersebut di atas, diantaranya adalah Kota Surabaya merupakan kota bisnis. Kota Surabaya merupakan juga kota yang memiliki potensi pariwisata yang cukup menarik dan beragam. Mulai dari potensi pariwisata yang mengacu pada perkembangan kota Surabaya sendiri sampai dengan potensi pariwisata

rekreatif misalnya wisata pantai yang terletak di daerah Surabaya Utara serta banyak potensi lain yang dimiliki oleh kota Surabaya.

Peningkatan populasi akan menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan lahan oleh masyarakat kota karena lahan yang ada di daerah kota semakin terbatas dan secara tidak langsung akan diikuti oleh meningkatnya kebutuhan akan sarana dan prasarana. Selain peningkatan populasi juga akan terjadi peningkatan mobilitas masyarakat kota yang ditandai dengan meningkatnya kebutuhan akan jasa dan pelayanan. Masalah yang muncul akan menjadi semakin kompleks, khususnya fasilitas dan pelayanan di bidang transportasi dan masalah trafik yang membebani masyarakat dan kotanya. Tidak hanya masalah transportasi yang ada di dalam kota tetapi juga masalah transportasi keluar yang menghubungkan dengan pulau – pulau lain di Indonesia, bahkan antar Negara.

PERKEMBANG JUMLAH PENDUDUK SURABAYA

Tahun	Jiwa
1905	150.200
1920	192.200
1930	343.700
1961	1.007.950
1971	1.308.600
1980	2.017.527
1990	2.473.272
2000	2.599.796

Tabel 1.1 PERKEMBANG JUMLAH PENDUDUK
SURABAYA

Sumber Pemerintah Kotamadya Surabaya

Pertumbuhan terbesar tercapai pada perioda 71-80 dimana industrisialisasi berjalan cepat dan masih terkonsentrasi di Surabaya. Momentum investasi dan

pembangunan masih berlanjut hingga perioda 80-89 sehingga penambahan penduduk melalui kehadiran migran-pekerja dan keluarganya masih cukup tinggi. Dekade terakhir menunjukkan adanya kelambatan pertumbuhan penduduk dan kota. Pembangunan menyebar ke wilayah sekitar/ Gerbang Kertosusilo dan koridor Surabaya- Malang.

Dari uraian di atas dapat disimpulkan bahwa populasi dan mobilisasi penduduk kota Surabaya sebagai kota yang sedang berkembang dihadapkan kepada masalah keterbatasan lahan , meningkatnya kebutuhan akan jasa dan pelayanan yang berpengaruh pada peningkatan mutu jasa dan pelayanan itu sendiri, dan masalah transportasi kota serta transportasi air (laut) yang menghubungkan pulau – pulau lain di Indonesia, atau bahkan dari Negara – Negara lain yang ingin mengunjungi Surabaya.

Kota Surabaya merupakan kota yang sedang berkembang, adapun salah satu permasalahan yang harus diperhatikan oleh kota yang sedang berkembang adalah berkurangnya nilai-nilai sejarah kota yang ada karena terjadinya pengembangan di segala sektor kota sehingga merusak elemen-elemen bersejarah kota bahkan menghilangkannya.

Pada masa awal perkembangan kota, kawasan pantai dan sekitar pelabuhan sering dijadikan kawasan pergudangan dan kawasan industri (Rungkut Surabaya, Waru Sidcarjo) namun kenyataan lain:

1. Desa pantai dan kampung Nelayan yang miskin
2. Desa pantai yang terisolasi kecuali dari laut
3. Kawasan pantai yang sebagian terancam bencana tsunami, badai, dan sebagainya

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya terletak pada posisi 112 32' 22' garis bujur Timur dan 07 11' 54' Lintang Selatan, tepatnya di selat Madura sebelah utara Kotamadya Surabaya. Sebagai Pelabuhan utama, peranan dan fungsi Pelabuhan Tanjung Perak sangat strategis baik bagi kegiatan lalu – lintas transportasi angkutan laut maupun bagi perkembangan perekonomian Jawa Timur pada khususnya dan Indonesia bagian Timur pada umumnya, dimana kedua peran dan fungsi tersebut sangat dominan serta saling melengkapi satu sama lain. Ditinjau dari kegiatan perdagangan, kedua peran dan fungsi tersebut diatas, maka

peranan dari Pelabuhan Tanjung Perak adalah sangat strategis bagi berlangsungnya kegiatan perdagangan Internasional (luar negeri) maupun kegiatan perdagangan domestic (dalam negeri) Sebagai pelabuhan kelas dunia untuk pelayanan pemanduan, penyediaan fasilitas terminal, terminal penumpang, gudang dan pelayanan bongkar muat barang selalu siap 24 jam.

Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya adalah pelabuhan kelas utama dan terbesar di Jawa Timur serta pelabuhan terbesar kedua di Indonesia. Yang merupakan pintu gerbang pelayaran bagian timur Indonesia. Pada saat ini pelabuhan melayani pelayaran nasional dan internasional.

Tanjung Perak merupakan salah satu pintu gerbang di Indonesia. Sebagai kolektor dan distributor barang ke kawasan timur Indonesia, termasuk propinsi Jawa Timur. Karena letaknya yang strategis didukung oleh Hiterland yang potensial yang merupakan salah satu dari Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) yang termasuk ramai dengan pelayaran niaga, tentu bisa menjadi tujuan tidak sukar bagi kapal ocean going dari Eropa, Afrika, maupun dari Australia, Amerika, dan Amerika Latin untuk langsung ke Tanjung Perak, maka pelabuhan Tanjung Perak juga merupakan pusat pelayaran Interinsuleir kawasan Timur Indonesia.

Kondisi alam area lokasi terminal penumpang kapal laut terlihat cukup menguntungkan, akan tetapi kondisi rancangan bangunan, tapak dengan sarana dan prasarananya menunjukkan suasana yang memperhatikan dikarenakan belum adanya pembedaan yang jelas antara jalur penumpang dan jalur kendaraan, sehingga terjadi *crossing* antara penumpang, barang dan kendaraan. Hal ini juga disebabkan karena belum adanya pembedaan yang jelas antara area keberangkatan dan kedatangan yang juga dapat mengganggu kelancaran sirkulasi di dalam area pelabuhan sehingga potensi yang bagus ini tidak dapat dimanfaatkan secara maksimal. Potensi yang ada di kawasan pelabuhan penumpang Tanjung Perak Surabaya sangat banyak, selain difungsikan sebagai terminal penumpang dan perkantoran, kawasan ini dapat pula difungsikan sebagai kawasan wisata yang rekreatif serta perdagangan.

Diharapkan fasilitas yang ada di pelabuhan seperti pada terminal penumpang kapal laut Tanjung Perak dapat mengidentifikasi atau memperjelas

titik kritis dari suatu batas lingkungan juga dapat menjadi pembangkit suasana sehingga peralihan yang terjadi dapat dirasakan oleh orang yang melewatinya. Bahwa sebuah gerbang sangat erat kaitannya dengan jalan menuju ke suatu kawasan yang ditandainya, bahkan wujudnya merupakan cerminan karakter dari kawasan tersebut. Salah satu jasa dan pelayanan transportasi air (laut) publik yang akan menjadi obyek perencanaan dan perancangan adalah terminal penumpang kapal antar pulau di Indonesia. Terminal penumpang kapal antar pulau di Indonesia dan kapal antar Negara merupakan gerbang masuk kawasan yang terletak di Jl. Tanjung perak barat dan sekaligus merupakan salah satu gerbang untuk transportasi darat di kota Surabaya. Data yang tercantum menunjukkan terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Perak saat ini memiliki 1 buah dermaga, dan 1 buah terminal penumpang seluas 5.611 m² dan 1 terminal ferry (MPPTP 2018 : 14). Sedangkan menurut perhitungan PCI pada tahun 2018 (jangka panjang) dibutuhkan bangunan terminal penumpang seluas 14.000 m² yang perlu didukung oleh peralatan parkir seluas 60.000 m² dengan kebutuhan tambatan sebanyak 6 atau 8 berth (MPPTP 2018 : 18). Untuk itu rencana strategis perusahaan perusahaan (Corporate Planning) salah satunya adalah pengembangan terminal penumpang terpadu dan cruise centre di lokasi terminal penumpang existing (MPPTP 2.5.6., 35).

Perkembangan minat penggunaan transportasi kapal di pelabuhan Tanjung Perak pada saat liburan terjadi peningkatan yang sangat signifikan. Total penumpang angkutan domestik dari tahun ke tahun menunjukkan pertumbuhan setiap tahunnya sebesar 12, 65% per tahun, dimana untuk penumpang naik dan turun meningkat setiap tahunnya masing – masing sebesar 14,40% dan 10,87%. Sedangkan untuk penumpang turis dengan pansa sebesar 7,2% terhadap total penumpang (pada tahun 2002) juga menunjukkan pertumbuhan positif setiap tahunnya dengan laju pertumbuhan sebesar 27,90%.

Penumpang	2000	Pertum buan (%)	2001	Pertum buan (%)	2002	Pertum buan (%)
	1	2	3	4	5	6
Embarkasi	869,370	4,60	822,506	5,39	466,974	43,23
Deparkasi	923,138	6,08	917,674	0,59	445,952	51,40
TOTAL	1,792,508	5,36	1,740,180	2,92	912,926	47,54

Tabel 1.2

Arus lalu – lintas penumpang di Terminal Penumpang pelabuhan Tanjung Perak sepanjang tahun 2000 sampai dengan 2003

Sumber P.T Pelabuhan Indonesia III

Dari data tersebut maka proyeksi arus penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak berdasarkan Master Plan 2005, 2010, 2025 dapat digambarkan pada table berikut :

PENUMPANG	2000	2005	PERTUM BUHAN (%)	2010	PERTUM BUHAN (%)	2025
	1	2	3	4	5	6
DEPARKASI	725.071	840.556	3.00	974.434	3.00	1.754.901
EMBARKASI	676.577	765.485	2.50	866.076	2.50	1.450.979
TOTAL	1.401.648	1.606.041	2.77	1.840.511	2.77	3.205.880

Tabel 1.3

Proyeksi arus penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak berdasarkan Master Plan 2005, 2010, 2025

Sumber P.T Pelabuhan Indonesia III

Pada system aksesibilitas dibagi terbagi menjadi dalam beberapa macam system, yaitu :

1. Pencapaian saat berlabuh (datang dari perjalanan)
2. Pencapaian saat berlayar (berangkat keluar dari kota)

Sistem ini adalah sebagai tanda yang mengidentifikasi atau memperjelas batas suatu lingkungan sehingga peralihan yang terjadi dapat dirasakan oleh orang melewatinya dengan jelas, selain itu adalah jalan yang menuju ke suatu kawasan yang ditandainya, bahkan wujudnya merupakan cerminan karakter dari kawasan tersebut.

Tetapi pada Terminal Penumpang Tanjung Perak Surabaya, bila orang melewati titik kritis ini tidak merasakan sama sekali keberadaan titik ini, ini disebabkan belum tersedianya fasilitas pelabuhan yang memadai dan sesuai dengan fungsi dan aktifitasnya, baik untuk penumpang maupun untuk kendaraan dan barang, oleh karena itu keberadaan batas tadi tidak dapat dirasakan, maka titik kritis ini harus ditandai. Seperti pada sistem Pencapaian saat berlabuh (datang dari perjalanan) Pencapaian saat berlayar (berangkat keluar dari kota)

1.2 Identifikasi dan Batasan Masalah

Menurut master plan Pelabuhan Tanjung perak – Gresik sampai dengan tahun 2018 :

1.1.1 Data yang tercantum menunjukkan terminal penumpang Pelabuhan Tanjung Perak saat ini memiliki 1 buah dermaga, dan 1 buah terminal penumpang seluas 5.611 m² dan 1 terminal ferry (MPPTP 2018 : 14). Sedangkan menurut perhitungan PCI pada tahun 2018 (jangka panjang) dibutuhkan bangunan terminal penumpang seluas 14.000 m² yang perlu didukung oleh peralatan parkir seluas 60.000 m² dengan kebutuhan tambatan sebanyak 6 atau 8 berth (MPPTP 2018 : 18). Untuk itu rencana strategis perusahaan perusahaan (Corporate Planning) salah satunya adalah pengembangan terminal penumpang terpadu dan cruise centre di lokasi terminal penumpang existing (MPPTP 2.5.6., 35).

1.1.2 Sebagai pelabuhan utama, peranan dan fungsi Pelabuhan Tanjung Perak sangat strategis, baik bagi kegiatan lalu – lintas transportasi angkutan laut maupun bagi perkembangan perekonomian Jawa Timur pada khususnya dan Indonesia bagian Timur pada umumnya. Terminal penumpang merupakan merupakan salah satu sarana pendukung kegiatan perdagangan

dan jasa bersama – sama sarana yang lainnya seperti terminal peti kemas, terminal urah Kering, dan lain sebagainya. Khusus terminal penumpang berfungsi sebagai wadah yang menampung penumpang yang datang untuk melakukan transaksi bisnis di Surabaya. Apalagi letaknya berdekatan dengan Central Business distric (CBD) seperti yang tercantum dalam master plan kota Surabaya 2000 yaitu daerah Kembang Jepun, Pabean, Selompretan, dan Kapasan.

- 1.1.3 Pelabuhan Tanjung Perak juga berfungsi sebagai sarana pendukung wisata bahari Surabaya (Kalimas, PT. PAL, Monumen Jalsveva Jayamahe, Monumen Kapal Selam), perjalan wisata air ke Bali, Lombok, dan pulau – pulau lain, serta perjalanan wisata dengan kapal pesiar. Khusus dengan kapal pesiar, Pelabuhan Tanjung Perak dpat menyaingi keberadaan Singapore Cruise Centre yang menghantarkan penumpangnya ke 50 tempat lebih di Asia Pasifik termasuk Indonesia, mengingat letak Pelabuhan tanjung Perak amat dekat dengan bali, Lombok, dan pulau – pulau lainnya, sehingga diharpkan turis – turis yang datag dari Singapore Cruise Centre tertarik untuk mengunjungi obyek – obyek isata di Surabaya.
- 1.1.4 Banyaknya jenis usaha yang terkait dengan kegiatan kepelabuhan. Masing – masing usaha tersebut letaknya berjauhan dan tersebar, terutama di Central Business Distric yang padat sehingga membuang waktu dan biaya transportasi pihak yang membutuhkan jasanya.
- 1.1.5 Meningkatnya minat masyarakat terhadap kegiatan wisata air. Wisata ir seperti menyelam dan perjalanan dengan kapal pesiar mulai diminati masyarakat Surabaya belakangan ini, terutama dari golongan menengah keatas yang menganggap kegiatan ini menunjukkan status atau kelas sosial tertentu. Selama ini alternatif utama perjalanan menuju Bali, Lombok dan pulau – pulau lainnya adalah dengan menggunakan pesawat terbang karena kenyamana dankemewahan yang di tawarkan oleh

perusahaan penerbangan. Perjalanan wisata air yang dimulai dari Surabaya menawarkan alternatif lain seperti pesona laut sehingga membuat para penumpang lebih leluasa menikmati perjalanannya.

- 1.1.6 Berdasarkan pengamatan di media massa serta wawancara dengan pihak – pihak terkait diperoleh data – data yang menunjukkan kebutuhan adanya proyek ini, yaitu suatu fasilitas yang menampung semua kegiatan yang berhubungan dengan penumpang kapal serta turis yang datang/transit di Surabaya.

Dengan kondisi yang ada pada latar belakang maka permasalahan – permasalahan yang dapat teridentifikasi sebagai berikut :

1. Masih belum dimanfaatkannya potensi site yang ada di Pelabuhan, khususnya kawasan terminal penumpang :
 - a. Belum adanya pembedaan yang jelas antara jalur penumpang dan jalur kendaraan, sehingga terjadi *crossing* antara penumpang, barang dan kendaraan. Hal ini juga disebabkan karena belum adanya pembedaan yang jelas antara area keberangkatan dan kedatangan yang juga dapat mengganggu kelancaran sirkulasi di dalam area pelabuhan
 - b. Belum tersedianya fasilitas pelabuhan yang memadai dan sesuai dengan fungsi dan aktifitasnya, baik untuk penumpang maupun untuk kendaraan dan barang.
2. Menyediakan dan memberikan jasa kepelabuhan yang bermutu tinggi dan berdaya saing bagi kepentingan pelayanan masyarakat umum serta memupuk keuntungan melalui pengelolaan perusahaan yang profesional serta pemanfaatan ilmu pengetahuan dan teknologi.

1.3 Batasan Masalah

1. Obyek kajian dikhususkan pada permasalahan-permasalahan arsitektural yang sudah ada maupun yang kemungkinan akan timbul dalam proses perancangan.
2. Perencanaan pengembangan pada proyek ini dibatasi pada :
 - a. zona bangunan kompleks pelabuhan terminal penumpang kapal laut berikut zona parkir dan sarana penunjang lainnya
 - b. zona jaringan darat / sirkulasi
 - c. zona dermaga, mengikuti rencana pengembangan yang sudah ada.
3. Tapak yang digunakan merupakan tapak Terminal Penumpang kapal laut Tanjung Perak yang telah ada.

1.4 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas diperoleh beberapa permasalahan yang akan menjadi bahasan utama yang harus dipecahkan dalam proses perancangan kembali Terminal Penumpang Kapal Laut sebagai “Gerbang Kota“ di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya yaitu:

1. Bagaimana menampilkan bangunan terminal sebagai gerbang kota di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

1.5 Tujuan dan Kegunaan

1.5.1 Tujuan

Adapun tujuan yang ingin dicapai dalam kajian perencanaan dan perancangan *Terminal Penumpang sebagai “gerbang kota” di Pelabuhan Tanjung Perak* ini diantaranya adalah :

1. Merencana dan merancang kawasan Terminal Penumpang sebagai Gerbang kota Surabaya yang berperan sebagai tanda yang meindetifikasikan atau memperjelas batas suatu lingkungan sehingga peralihan yang terjadi dapat dirasakan oleh orang yang melewatinya serta Merencana dan merancang bangunan terminal penumpang kapal laut.

1.5.2 Kegunaan

Adapun kegunaan dari perancangan ini adalah :

Bagi investor/pengembang, dapat memberikan salah satu gambaran tentang konsep perancangan sebuah Terminal Penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya.

Bagi Pemerintah Kota Surabaya, diharapkan dapat meningkatkan pendapatan daerah dan kesejahteraan masyarakat sekitar kawasan Pelabuhan serta memberi pandangan terhadap pengembangan kawasan Terminal Penumpang di Pelabuhan Tanjung Perak sebagai aset ekonomi daerah Kota Surabaya yang menjadi kota sentra bisnis.

Bagi kalangan akademik, diharapkan dapat menambah pembendaharaan jenis perancangan Terminal Penumpang dan Pusat Rekreasi di kawasan Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai obyek perbandingan untuk menyempurnakan perancangan pembangunan selanjutnya.

Bagi kalangan pengguna jasa atau penumpang kapal laut dapat merasakan adanya titik kritis yaitu suasana kegiatan berlabuh dan berlayar yang jelas, sehingga tidak membingungkan.

1.6 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang dilakukan adalah :

Bab I Pendahuluan

Merupakan bab pendahuluan dimana menjelaskan tentang latar belakang yang mendasari perancangan kembali Terminal Penumpang Kapal Laut di pelabuhan Tanjung Perak Surabaya sebagai “pintu gerbang kota” Surabaya secara garis besar, mengungkapkan identifikasi, batasan, rumusan masalah, tujuan serta kegunaan serta sistematika kajian.

Bab II Tinjauan Pustaka

Merupakan tinjauan pustaka umum (non-Arsitektural) tentang tinjauan terminal penumpang kapal laut secara umum, serta perencanaan dan perancangan bangunan terminal penumpang khususnya terminal penumpang yang

internasional. Ditinjau pula penjelasan tentang teori arsitektural yang membantu proses analisa dan sintesa.

Bab III Metode Kajian

Bab ini merupakan proses studi, analisa dan sintesa, konsep programatik dan metode pembahasan.

Bab IV Tinjauan Observasi Awal

Bab ini menjelaskan proses hasil analisa dari tinjauan-tinjauan umum yang berkenaan dengan kondisi fisik dan non fisik Kota Surabaya dari segi peraturan dan arahan pemerintah daerah serta kondisi eksisting tapak kawasan perencanaan proyek, kemudian pendekatan-pendekatan konsep dasar perencanaan dan perancangan melalui analisa data-data dan pola skematik yang kemudian hasil analisa-sintesa yang dipilih atau diambil menjadi dasar konsep dalam proses perancangan selanjutnya.

Pada bab ini juga terdapat data-data primer bangunan yang sejenis sebagai studi komparasi / studi banding.

Bab V Penutup

Pada bab ini berisi simpulan-simpulan dari hasil perencanaan dan perancangan.

