

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

1.1.1 Kondisi Kota Bontang

Kota Bontang merupakan kota pesisir yang mengandalkan sumberdaya pesisir dan kelautan sebagai masa depan. Kawasan pesisir Kota Bontang sebagai lokasi industri pengolahan gas dan industri petro kimia merupakan andalan ekonomi nasional. Letak Kota Bontang yang berada pada perbatasan antara Kota Sangatta (Kutai Timur) dan Kabupaten Kutai Kertanegara, memungkinkan terjadinya interaksi secara ekonomi maupun pelayanan, dalam lingkup wilayah yang lebih luas. Kedudukan Kota Bontang yang menghadap selat Makassar juga diharapkan menjadi simpul keluar/masuk kegiatan transportasi dalam lingkup wilayah pantai timur Kalimantan Timur. Kota ini telah menjadi salah satu kota penting di Indonesia, hal tersebut tentunya menuntut pengembangan prasarana pelabuhan, terminal regional dan bandar udara di Kota Bontang (RTRW 2010).

Kondisi alam Pulau Kalimantan, terutama akses menuju Kota Bontang, memiliki ketinggian kontur yang variatif dan sulit ditempuh. Akses jalur darat menuju kota Bontang didominasi jalan yang berliku-liku serta naik turun bukit. Jarak tempuhnya pun cukup lama, yaitu kurang lebih 5-6 jam dari kota Balikpapan, atau kurang lebih 2-3 jam dari kota Samarinda. Lamanya jarak tempuh dan sulitnya akses jalur darat merupakan hal yang dapat mengurangi efektifitas dalam meningkatkan perekonomian Kota Bontang. Salah satu solusi untuk permasalahan tersebut adalah dengan memanfaatkan jalur perairan, sehingga keberadaan pelabuhan di Kota Bontang sangat dibutuhkan.

Menurut RTRW Kota Bontang tahun 2010, pemerintah berencana membangun beberapa pelabuhan di Kota Bontang, yaitu 3 (tiga) pelabuhan umum, 3(tiga) pelabuhan khusus, serta 2 pelabuhan perikanan terpadu. Saat ini di Kota Bontang telah terdapat terdapat 2 (dua) pelabuhan umum, 1 (satu) pelabuhan ikan terpadu, serta 3 (tiga) pelabuhan khusus. Pelabuhan umum yang telah terbangun adalah Pelabuhan Tanjung Laut dan Pelabuhan Loktuan yang terletak

pada Bagian Wilayah Kota A (BWK A). Kedua Pelabuhan tersebut terletak berdekatan dan lebih banyak melayani transportasi jalur perairan arah utara.

Pemerintah Kota Bontang memiliki rencana memindahkan pusat pemerintahan ke Bagian Wilayah Kota B (BWK B). Pemindahan tersebut tentunya perlu didukung dengan akses transportasi yang memadai. Saat ini kondisi jalur darat menuju Bagian Wilayah Kota B (BWK B) sulit ditempuh dan belum memadai. Akses menuju daerah tersebut akan lebih mudah jika ditempuh melalui jalur perairan, namun transportasi jalur perairan justru belum ada. Pelabuhan umum untuk Bagian Wilayah Kota B (BWK B) juga belum terbangun, sehingga dalam rencana jangka panjang pemerintah disebutkan adanya pembangunan pelabuhan di bagian selatan Kota Bontang. Pelabuhan tersebut akan diberi nama pelabuhan Bontang Lestari dan direncanakan sebagai pelabuhan umum kelas A.



Gambar 1.1. Peta Indonesia
Sumber: Google Earth

1.1.2 Peranan Pelabuhan Dalam Pembangunan Nasional

Dewasa ini pelabuhan memiliki peranan dalam menunjang pembangunan nasional dan peningkatan perdagangan di dalam dan luar negeri. Pelabuhan dalam pembangunan nasional merupakan urat nadi yang harus terus mengembangkan diri dan meningkatkan peranannya agar mampu menjawab tantangan yang semakin hari semakin berat. Rencana Jangka Panjang Pemerintah Kota Bontang

akan menjawab hal tersebut dalam pembangunan Pelabuhan Bontang Lestari. Pelabuhan tersebut diharapkan dapat menjadi salah satu pelabuhan di Indonesia yang selalu meningkatkan peranannya dalam memberikan pelayanan sebaik mungkin kepada masyarakat.

Pelabuhan Bontang Lestari direncanakan menjadi pelabuhan umum kelas A berskala nasional, sehingga akan menjadi bagian penting bagi dunia transportasi Indonesia. Pelabuhan ini diharapkan akan menjadi potensi Kota Bontang dan dapat menunjang pembangunan daerah, terutama pada sektor perdagangan dan transportasi. Kemajuan dan kemudahan pada sektor perdagangan, misalnya kemudahan distribusi barang antar wilayah, dapat meningkatkan pendapatan daerah dan kesejahteraan masyarakat. Kemajuan dan kemudahan pada sektor transportasi, dapat meningkatkan dan mendukung pergerakan penduduk dari dan menuju ke wilayah Kota Bontang.

Pembangunan Pelabuhan Bontang Lestari harus diimbangi dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai, sehingga saling mendukung dan terintegrasi dengan baik, untuk memacu pertumbuhan dan perkembangan Kota Bontang. Perencanaan dan perancangan Terminal Penumpang pada Pelabuhan Bontang Lestari nantinya harus dapat menampung dan memenuhi semua aktifitas yang berlangsung didalamnya. Berbagai aktifitas akan diwadahi dalam fasilitas-fasilitas, antara lain fasilitas utama (fasilitas dermaga penumpang, dermaga barang, terminal penumpang, ruang tunggu, fasilitas pengelola); fasilitas penunjang (fasilitas bunker, pemadam kebakaran, musholla, area parkir, poliklinik, jaringan listrik, air bersih, drainase, dll); serta fasilitas pelengkap (kios/took, kantin, KM/WC, wartel, ATM, agen perjalanan, dll).

1.1.3 Kayu Ulin sebagai Ciri Khas Kalimantan

Sejak ratusan tahun lalu suku asli Kalimantan menggunakan kayu ulin sebagai bahan utama pembuatan rumah tradisional, misalnya rumah Betang di Kalimantan Tengah dan rumah Lamin di Kalimantan Timur. Kayu ulin sering disebut kayu besi Borneo karena memiliki sifat kayu yang kuat dan awet (Kelas Kuat I dan Kelas Awet I), serta tahan terhadap serangan rayap dan serangga penggerek. Kayu Ulin juga tahan terhadap perubahan suhu, kelembaban, pengaruh

air laut, bahkan terjangan ombak. Ketahanan tersebut dapat terlihat dari rumah dan jembatan masyarakat Kampung Air di Bontang Kuala yang bertahan puluhan tahun menggunakan kayu ulin. Keistimewaan tersebut membuat kayu ulin banyak digunakan untuk konstruksi jembatan, dermaga, bangunan yang terendam air, bantalan rel kereta api, perkapalan, dll. Ulin juga digunakan sebagai bahan sirap (atap) karena mudah dibelah.

Kayu ulin memiliki kaitan yang erat dengan masyarakat Kalimantan baik secara budaya, religi dan ekonomi, karena merupakan salah satu tumbuhan asli Pulau Kalimantan. Namun saat ini penggunaan kayu ulin di dalam negeri terus menurun, karena kayu ulin lebih banyak diekspor ke luar negeri. Harga kayu ulin yang tinggi serta jumlah permintaan yang terus meningkat dari luar negeri, membuat masyarakat lebih tertarik mengekspor kayu ulin daripada memanfaatkan di negeri sendiri. Hal ini tentu menurunkan nilai kayu ulin sebagai kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan. Pemerintah pun mulai memberi pengawasan ketat berkaitan dengan perdagangan dan pemanfaatan kayu ulin.

Keeratan kayu ulin dengan masyarakat Kalimantan harus dipertahankan sebagai salah satu upaya pelestarian sumber daya bangsa. Nilai kayu ulin sebagai kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan harus ditingkatkan, terutama citra kayu ulin sebagai kayu besi Borneo. Citra tersebut dapat diwujudkan dalam penggunaan kayu ulin sebagai material utama bangunan, terutama struktur bangunan. Penggunaan kayu ulin dalam struktur bangunan dapat mencitrakan kekuatan, kokohan, dan keawetan kayu ulin hingga mendapat sebutan kayu besi Borneo.

Perencanaan dan perancangan Terminal Penumpang pada Pelabuhan Bontang Lestari nantinya dapat menggunakan kayu ulin sebagai material struktur utama bangunan. Hal ini merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan nilai kayu ulin sebagai kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan. Kayu ulin terutama dapat digunakan pada struktur bangunan sebagai pencitraan sebutan kayu besi Borneo, agar sebutan tersebut tidak hanya terkenal di luar negeri, namun lebih ke masyarakat Indonesia sendiri. Bersama dengan penggunaan kayu ulin ini diharapkan kesadaran masyarakat akan pentingnya menjaga dan melestarikan pohon purba ini akan meningkat. Selain itu diharapkan

nantinya bangunan dengan kayu ulin dapat menjadi ciri khas Negara Indonesia pada umumnya, dan Pulau Kalimantan pada khususnya.

1.2 Identifikasi Masalah

Permasalahan yang timbul dari latar belakang diatas, adalah:

- Kota Bontang sebagai salah satu kota penting di Indonesia dituntut mengembangkan prasarana pelabuhan, terminal regional dan bandar udara, guna dapat menjadi simpul keluar/masuk kegiatan transportasi dalam lingkup wilayah pantai timur Kalimantan Timur.
- Lamanya jarak tempuh dan sulitnya akses jalur darat dapat mengurangi efektifitas dalam meningkatkan perekonomian Kota Bontang.
- Kedua pelabuhan umum yang telah terbangun terletak berdekatan pada Bagian Wilayah Kota A (BWK A) sehingga lebih banyak melayani transportasi jalur perairan arah utara.
- Rencana pemindahan pusat pemerintahan ke Bagian Wilayah Kota B (BWK B) menuntut dukungan akses transportasi yang memadai.
- Saat ini akses jalur darat menuju Bagian Wilayah Kota B (BWK B) sulit ditempuh sedangkan akses jalur perairan lebih mudah, namun transportasi jalur perairan justru belum ada.
- Pembangunan Pelabuhan Bontang Lestari dituntut meliputi sarana dan prasarana transportasi yang memadai, sehingga saling mendukung dan terintegrasi serta dapat mewadahi berbagai aktifitas di dalamnya.
- Kayu ulin memiliki kaitan yang erat dengan masyarakat Kalimantan, namun saat ini kayu ulin lebih banyak di ekspor daripada digunakan di negara sendiri.
- Nilai kayu ulin sebagai kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan harus ditingkatkan di mata masyarakat Indonesia pada umumnya, dan masyarakat Kalimantan pada khususnya.
- Citra kayu ulin sebagai kayu besi Borneo karena memiliki sifat kayu yang kuat dan awet harus ditingkatkan agar tidak hanya terkenal di luar negeri namun lebih ke negeri sendiri.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah ditelaah, maka rumusan masalah pada perancangan pelabuhan Kota Bontang adalah:

Bagaimana merancang Terminal Penumpang Kapal Laut pada Pelabuhan Bontang Lestari dengan penggunaan kayu ulin secara efektif sebagai material struktur utama bangunan guna menjaga kelestarian kayu ulin sebagai kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan?

1.4 Batasan Masalah

Guna mencegah pembahasan terlalu meluas, sehingga dibutuhkan suatu pembatas masalah. Masalah-masalah yang akan di batasi dalam perancangan pelabuhan Kota Bontang antara lain:

- Pelabuhan ini merupakan pelabuhan umum kelas A, yang telah direncanakan pemerintah.
- Pelabuhan ini akan menggunakan kayu ulin sebagai material struktur utama bangunan, sehingga yang akan digunakan adalah kontruksi kayu.
- Perancangan akan dititik beratkan pada bagian terminal penumpang.
- Perancangan struktur utama lebih ditonjolkan menjadi estetika keindahan struktur.
- Tapak berada di kota Bontang yang mana telah ditetapkan dalam RTRW 2010 Kota Bontang.

1.5 Tujuan

Berdasarkan rumusan dan batasan masalah yang dikemukakan sebelumnya, kajian ini dilakukan dengan tujuan, yaitu:

Melalui perancangan Terminal Penumpang Kapal Laut pada Pelabuhan Bontang Lestari dengan menggunakan kayu ulin sebagai material struktur utama bangunan secara efektif, diharapkan mengurangi eksploitasi yang berlebihan terhadap kayu ulin serta dapat menunjukkan bahwa kayu ulin merupakan kekayaan dan keistimewaan sumber daya Pulau Kalimantan.

1.6 Manfaat

Berdasarkan tujuan di atas, hasil kajian ini diharapkan dapat membawa manfaat antara lain :

1. Bagi akademisi

- Dapat menambah pengetahuan dibidang struktur dan konstruksi bangunan kayu.
- Sebagai referensi sekaligus informasi bagi para pembaca khususnya mahasiswa arsitektur dalam merancang sebuah bangunan terminal penumpang pelabuhan yang menggunakan kayu ulin sebagai material struktur utama bangunan.

2. Bagi institusi

- Perancangan pelabuhan Kota Bontang diharapkan dapat mendukung perencanaan Kota Bontang.
- Dengan adanya pelabuhan ini diharapkan dapat meningkatkan perekonomian daerah, serta dapat meningkatkan devisa Negara karena menggunakan bahan lokal sebagai bahan utama bangunan
- Dengan menggunakan kayu ulin diharapkan agar pemerintah lebih memperketat penjagaan dan pelestarian kayu ulin, serta jumlah ekspor.

3. Bagi masyarakat umum

- Menambah wawasan yang dapat memperluas pemahaman dalam dunia arsitektur mengenai struktur pelabuhan yang dapat menyelaraskan dengan alam.
- Mewadahi kebutuhan masyarakat akan transportasi laut.
- Mengajak masyarakat menjaga dan melestarikan kayu ulin dan hasil hutan Kalimantan lainnya.

1.7 Sistematika Penulisan

Agar dihasilkan laporan penyajian yang sistematis dan terperinci, maka kajian laporan ini akan disusun berdasarkan bab dengan rincian sebagai berikut :

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini membahas mengenai latar belakang dari permasalahan pelabuhan di Indonesia pada umumnya dan permasalahan di terminal penumpang

pelabuhan Kota Bontang pada khususnya yang ingin diselesaikan berserta sasaran dari penyelesaian permasalahan tersebut hingga tujuan dan manfaat yang akan didapat setelah permasalahan tersebut dapat diselesaikan.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai dasar pertimbangan dan dasar kajian guna menyelesaikan permasalahan dari umum ke khusus yang berkaitan dengan objek yang akan dirancang. Data-data tersebut berupa tinjauan umum tentang pelabuhan dan tinjauan khusus mengenai struktur dan bahan-bahan lokal yang dapat digunakan dalam perancangan pelabuhan.

BAB III. METODE PERANCANGAN

Bab ini menjelaskan tentang strategi dan langkah-langkah yang ditempuh guna menyelesaikan permasalahan pelabuhan yang melingkupi struktur dan bahan kayu, beserta cara dan upaya dalam upaya menjawab penyelesaian permasalahan yang ada.

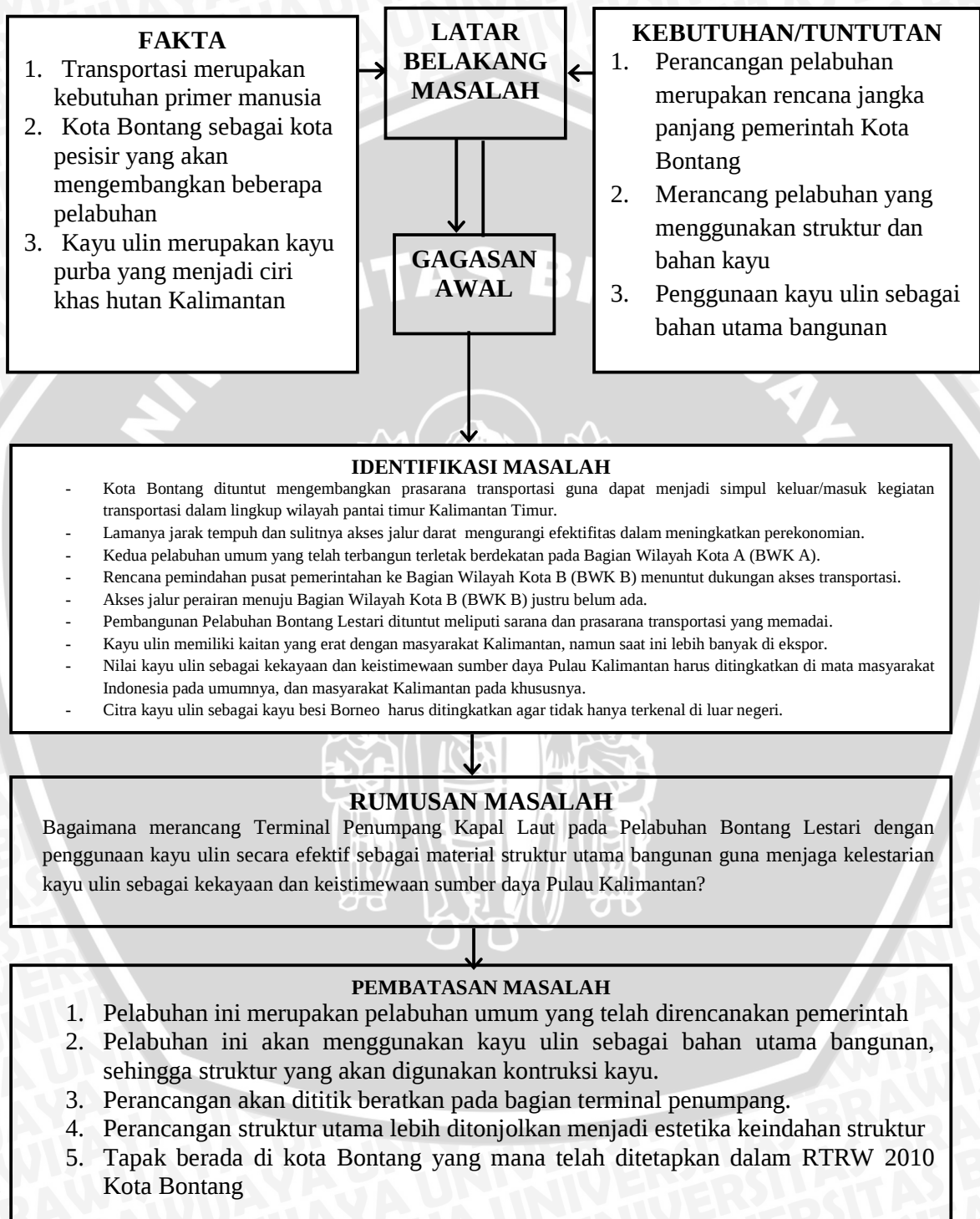
BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan hasil dari pengolahan data-data hingga dapat menjawab permasalahan yang telah ditentukan dalam mencapai tujuan yang hendak dicapai.

BAB V. PENUTUP

Bab ini merupakan simpulan dari hasil upaya penyelesaian permasalahan yang ada hingga saran-saran guna peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan tema yang ada.

1.8 Kerangka Pikiran



Gambar 1.2 Kerangka Pikiran