

# REDESAIN PELABUHAN ASDP KETAPANG BANYUWANGI DENGAN PENDEKATAN DESAIN INKLUSIF

RANIA NUR AZIZAH\*,  
BHAROTO

Departemen Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang, Indonesia

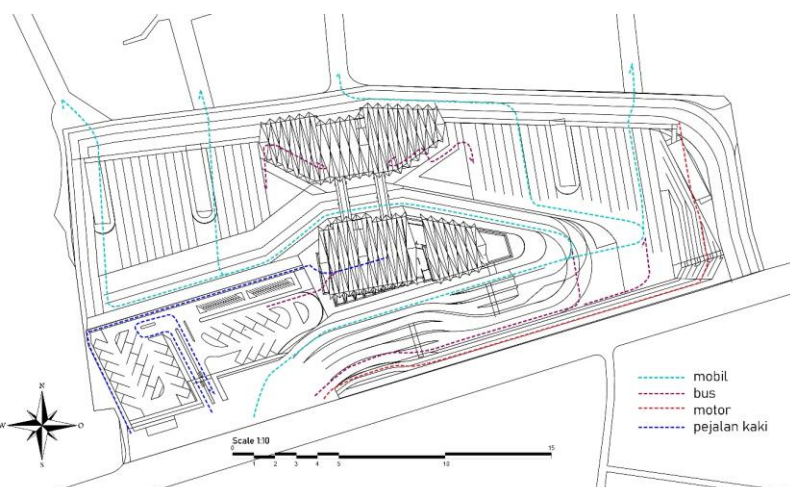
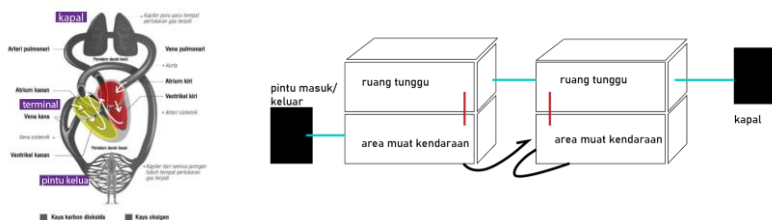
\*[ranianurazizah@student.undip.ac.id](mailto:ranianurazizah@student.undip.ac.id)

## PENDAHULUAN

Kecepatan layanan dan kebebasan dari konflik menjadi kunci performa bangunan Pelabuhan ASDP Ketapang Banyuwangi yang melayani bongkar muat kendaraan dengan frekuensi pelayanan yang tinggi. Namun realitanya, terdapat sistem sirkulasi yang belum optimal (Azizah, 2021) pada bangunan eksisting, yaitu jarak tempuh pejalan kaki yang terlalu jauh dan potensi kemacetan. Klasifikasi pelabuhan dari pihak yang dilayani, yaitu melayani penumpang dan kendaraan secara bersamaan menyebabkan ditemukannya konflik di ruang sirkulasi. Kedua poin keadaan eksisting tersebut tidak sesuai dengan kualitas kinerja pelabuhan feri sesuai *The World Ports Sustainability Program* (WPSP) yaitu memiliki layanan yang inklusif. Bangunan publik di Indonesia juga diharuskan untuk memiliki layanan yang memadai dan inklusif untuk mewujudkan kesetaraan hak dan kewajiban penggunaannya termasuk penyandang cacat dan lansia (Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 30 Tahun 2006 Tentang Pedoman Teknis Fasilitas Dan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung Dan Lingkungan). Agar tidak mengesampingkan kebutuhan layanan untuk pejalan kaki sebagai kelompok pengguna, maka diperlukan pemetaan sirkulasi pengguna pejalan kaki yang baik. Di sisi lain, Pelabuhan ASDP Ketapang memiliki dermaga-dermaga yang tersebar karena diperlukan ruang gerak kapal yang cukup serta bentuk lahan yang memanjang. Hal ini menjadikan perlunya penataan ulang fasilitas. Penataan ulang fasilitas ini tentu juga perlu mempertimbangkan adanya kebutuhan lahan untuk sirkulasi kendaraan.

## KONSEP DAN TEORI PERANCANGAN

Pelayanan untuk manusia dan kendaraan membutuhkan sirkulasi gabungan yang baik. Sistem konfigurasi jalur yang ideal pada kedua pelabuhan feri menurut Habib & Roess (1981) adalah radial, yaitu jalur-jalur linear yang memanjang dan berakhir di sebuah titik pusat bersama. Namun, dari kedua jenis pengguna di Pelabuhan ASDP Ketapang Banyuwangi, muncul satu jenis kelompok pengguna yang tumpang tindih dalam kedua zona manusia dan kendaraan yaitu pejalan kaki yang berangkat menggunakan bus karena mereka membutuhkan akses dari kendaraan ke jalur pedestrian. Umumnya jalur pejalan kaki ke kendaraan pada pelabuhan difasilitasi dengan jembatan penumpang atau garbarata, namun transportasi vertikal yang inklusif membutuhkan fasilitas yang lebih dari tangga. Pada perancangan ini digunakan konsep desain analogi bilik jantung manusia. Prinsip yang diambil adalah membuat sirkulasi khusus untuk masing-masing pengguna pejalan kaki dan kendaraan untuk masuk dan keluar, sama seperti bilik jantung manusia. Dengan jalur yang dikhususkan untuk tiap sirkulasi, maka aliran darah dapat mengalir kemana saja dan memungkinkan sirkulasi untuk tumpang tindih. Penyelesaian yaitu dengan membagi bangunan menjadi 2 bagian dapat menciptakan ruang untuk sirkulasi kendaraan. Transportasi vertikal menggunakan travelator miring agar pengguna dengan kemampuan berpindah tempat yang relatif rendah seperti manula atau difabel dapat menggunakannya dengan mudah.



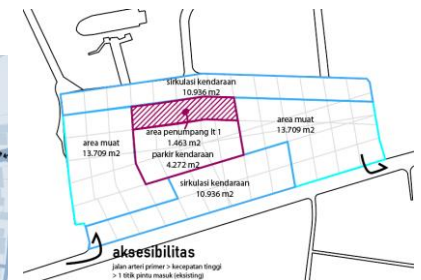
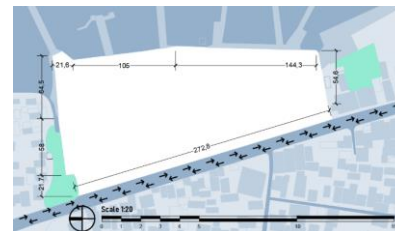
## KAJIAN PERENCANAAN

Lahan perancangan adalah lahan eksisting Pelabuhan ASDP Ketapang Banyuwangi, yaitu di Jalan Gatot Subroto, Kelurahan Kalipuro, Kecamatan Banyuwangi, Kabupaten Banyuwangi, Provinsi Jawa Timur. Luas lahan adalah sebesar 29.797 meter persegi. Akses menuju tapak dapat ditempuh satu-satunya dari Jalan Gatot Subroto yang merupakan jalan arteri primer dua arah.

KDB: maksimal 40%  
 KLB: maksimal 2 atau ketinggian bangunan = maksimal 5 lantai kecuali tower mercu suar  
 KDH: minimal 60%  
 GSB: ½ ROW jalan umum di depan bangunan  
 GSP: 0-100 meter dengan rekayasa teknis profesional  
 Perancangan dilakukan dengan merujuk pada pembagian zona A (manusia), B (kendaraan), dan C (servis) sesuai SNI 10-4898-1998 tentang Terminal Penumpang Pelabuhan, Standar Pelayanan Pelabuhan Ketapang, dan Juknis Penyusunan Rencana Induk Pelabuhan.

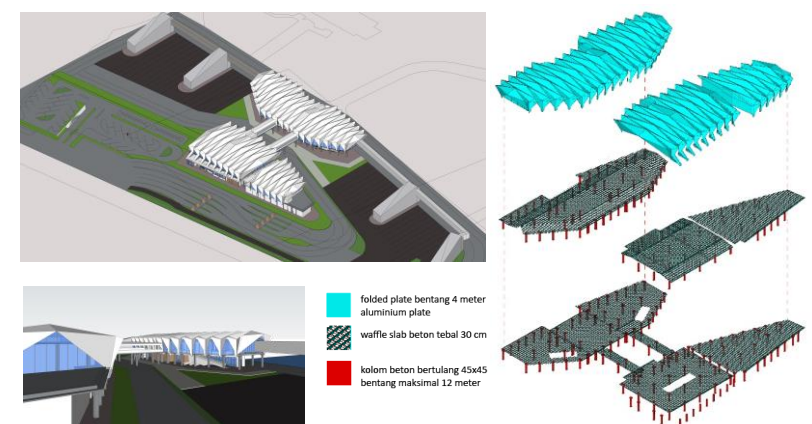
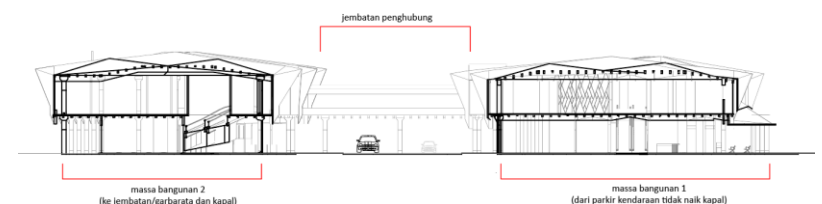
Dari berbagai sumber di atas, kelompok ruang yang didapat adalah sebagai berikut:

- Kelompok ruang sistem eksternal yang mencakup ruang dengan fungsi parkir, loket, dan area komersial
- Kelompok ruang keberangkatan dan kedatangan kendaraan
- Kelompok ruang keberangkatan dan kedatangan penumpang
- Kelompok ruang pengelola
- Kelompok ruang servis sebagai area *maintenance* bangunan



## PENERAPAN PADA DESAIN

Implementasi desain yaitu dua massa bangunan yang dihubungkan dengan jembatan penghubung. Atap menggunakan prinsip folded plate untuk memenuhi kebutuhan bentang ruang yang lebar dan waffle slab untuk mengurangi kebutuhan tinggi balok struktur. Atap tersambung dengan panel untuk pembayangan yang searah dengan arah matahari datang agar mengurangi silau.



Bentuk atap dan adanya pembayangan pada lantai 1

## KESIMPULAN ( dan SARAN jika ada)

Redesain Pelabuhan ASDP Ketapang Banyuwangi bertujuan untuk memperbaiki kecepatan layanan untuk kedua pihak yang dilayani yaitu pejalan kaki dan kendaraan dengan mempertimbangkan aspek inklusivitas untuk pejalan kaki. Perancangan ini memberikan perhatian lebih pada transportasi vertikal dan 2 massa bangunan sebagai kunci agar tidak terjadi konflik antara jalur pejalan kaki dan kendaraan. Kebutuhan ruang dengan bentang lebar diatasi dengan penggunaan atap folded plate dengan bentang 4 meter yang juga memperhatikan konteks lokasi pinggir laut. Saran untuk perbaikan ke depannya adalah pertimbangan desain untuk jembatan penumpang atau garbarata beserta konstruksinya di wilayah air.

## DAFTAR REFERENSI

- ASDP Ferry Indonesia. (2021). *Standar Pelayanan Pelabuhan Ketapang*. [www.indonesiaferry.co.id](http://www.indonesiaferry.co.id)  
 Azizah, Rania N. (2021). *KAJIAN ASPEK SIRKULASI YANG IDEAL PADA PELABUHAN ASDP KETAPANG BANYUWANGI SEBAGAI PELABUHAN FERI PENUMPANG DAN KENDARAAN*. Journal of Architectural Design and Urbanism (JADU).  
 Habib, P. A., & Roess, R. P. (1981). FUNCTIONAL DESIGN ELEMENTS FOR FERRY TERMINALS. *Transportation Research Record*.