

BAB II

TINJAUAN FASILITAS TERMINAL PENUMPANG KAPAL LAUT

A. Terminal penumpang kapal laut

1. Pengertian Umum

Beberapa pengertian dari kata terminal :

- a. Pengertian kata terminal menurut kamus bahasa Indonesia (Poerwadarminta, W.J.S , 1982) adalah tempat berhenti, tempat duduk, tempat tinggal dan tempat kegiatan).
- b. Menurut ensiklopedia umum adalah tempat alat-alat pengangkutan, dapat berhenti, memuat dan membongkar misalnya untuk pengangkutan kapal adalah pelabuhan (terminal penumpang kapal laut sedang untuk pengangkutan udara adalah lapangan terbang).
- c. Fasilitas yang merupakan tempat menampung aktivitas peralihan , dari sistem transportasi laut ke sistem transportasi darat maupun sebaliknya, dengan mengutamakan penumpang sebagai pemakai fasilitas.
- d. Fasilitas yang merupakan batas antara dua daerah kegiatan yaitu daerah kegiatan umum dengan daerah kegiatan pelayanan angkutan.
- e. Akhir dari suatu perjalanan (kapal laut, angkutan darat, atau pesawat udara) dengan pembagian wilayah kerja, fasilitas kantor, gudang penyimpanan muatan dan tempat bagi penumpang.
- f. Secara filosofi terminal berarti pintu gerbang yang merupakan pemberi kesan awal dan kesan akhir atau keduanya kepada pengunjung jadi terminal adalah wadah yang dapat memberi kesan awal dan akhir dari wilayah darat / laut kepada pengunjung, pengguna jasa transportasi laut / darat terhadap tempat yang akan ditinggalkan atau yang akan dituju.

2. Fungsi terminal penumpang kapal laut

untuk memperjelas fungsi masing-masing dalam TPKL maka disini akan diuraikan secara satu-persatu (Radiks purba) :

a. Terminal Laut

Fungsinya sebagai tempat untuk permuatan atau pembongkaran barang ke atau dari terminal laut dalam pagar duane.

b. Pelabuhan

Sebagai tempat dimana dimungkinkannya kapal-kapal berlabuh atau bersandar kemudian dilakukan bongkar muat.

c. Dermaga

Sebagai tempat untuk merapat dan menambatkan kapal untuk melakukan bongkar muat barang, kendaraan dan menaik turunkan penumpang.

d. Terminal penumpang kapal laut

Suatu bangunan yang digunakan sebagai wadah untuk penumpang dan barang yang melakukan kegiatan embarkasi dan debarkasi.

Secara menyeluruh fungsi utama adalah untuk menyediakan sarana masuk dan keluar dari objek-objek yang digerakkan, penumpang dan atau barang menuju dan berasal dari system.

Dalam Farris (1976) fungsi lain terminal antara lain:

a. Pemusatan, dimana terminal merupakan tempat berkumpulnya tujuan tertentu.



Bagan 1.terminal sebagai tempat berkumpul tujuan

b. penyebaran, dimana terminal merupakan asal penyebaran pelaku transportasi ke tujuan masing-masing.



Bagan 2. Terminal sebagai asal penyebaran pelaku transportasi

- c. Tempat pelayanan penumpang, dimana terminal merupakan tempat untuk mempermudah perjalanan, misalnya untuk tempat pembelian tiket, pemeriksaan barang dan lain sebagainya.
- d. Tempat pertukaran dan pergantian, dimana terminal merupakan tempat pergantian moda (intermoda) atau pergantian rute dalam satu moda (intramoda).



Bagan 3. terminal sebagai tempat pertukaran dan pergantian

- e. Tempat pelayanan kendaraan, dimana terminal merupakan tempat untuk memelihara kendaraan, bengkel dan tempat kendaraan.

3. Klasifikasi Terminal

klasifikasi terminal (Fevrianto 1989)terbagi berdasarkan :

- a. Dari segi fungsi
 - Terminal induk, yaitu terminal yang merupakan asal mula dan akhir dari tujuan perjalanan .
 - Terminal transit, merupakan tempat perpindahan tujuan, baik dalam kota maupun antar kota.
 - Terminal teknis, merupakan tempat pengoperasian kendaraan , beristirahat setelah melakukan perjalanan.
- b. Dari segi pelayanan
 - Terminal penumpang, merupakan tempat pergantian moda angkutan penumpang dan barang bawaaarnya untuk perjalanan dalam kota maupun antar kota
 - Terminal barang, merupakan tempat untuk memberikan fasilitas untuk pergantian moda angkutan bagi barang, penyimpanan, bongkar muat dan sirkulasi ke tempat tujuan.

4. Jenis transportasi laut

Dalam dunia transportasi laut dikenal jenis-jenis kapal yang menjadi beberapa tipe (Bambang Triatmojo, 1996) antara lain sebagai berikut :

1. Kapal penumpang

Memiliki daya tampung yang besar , jarak jangkauan angkutan yang jauh dan relatif lebih murah.

2. kapal barang

khusus dibuat untuk mengangkut barang tertentu dan umumnya ukurannya lebih besar dari kapal penumpang .

macam-macam kapal barang antara lain :

- a. kapal barang umum (general cargo ship)
- b. kapal barang curah (bulk cargo ship)
- c. kapal tanker
- d. kapal khusus (special designed ship)

B. Pelabuhan Laut

1. Pengertian Pelabuhan

Pelabuhan adalah tepi laut atau sungai tempat kapal berlabuh .

Sementara dalam Quinn(1972) beberapa istilah mengenai pelabuhan adalah:

A harbour is a water partially enclosed and so protected from storm as to provide safe and suitable accommodation for vessel seeking refuge, supplies, refuelling, repairs or the transfer of cargo.

(Bandar adalah bagian perairan yang tertutup dan terlindungi dari badai sehingga memberikan keamanan dan membantu kapal-kapal untuk mencari tempat berlindung, menambah persediaan, mengisi bahan bakar, memperbaiki kapal dan memindahkan muatan.)

A port is a sheltered harbour where marine terminal facilities are provided, consisting of pier or wharves at which ships berth while loading or unloading cargo, transit sheds and

others storage areas where ships may discharge incoming cargo and warehouse where goods may be or sailing. stored for longer periods while awaiting distributing.

(Pelabuhan adalah Bandar yang terlindungi dimana tersedia fasilitas terminal laut dan terdapat dermaga dimana kapal bisa di tambatkan untuk bongkar muat barang, memindahkan ke gudang dan tempat penyimpanan lainnya dimana kapal harus menurunkan barang dan gudang yang bisa menyimpan barang dalam waktu lama sebelum didistribusikan.).

Pengertian pelabuhan sebagai prasarana dan system transportasi adalah lingkungan kerja yang terdiri dari area daratan dan perairan yang dilengkapi dengan fasilitas yang memungkinkan berlabuh dan bertambatnya kapal, untuk terselenggarakannya bongkar muat barang serta turun naiknya penumpang dari moda transportasi laut ke moda transportasi darat atau sebaliknya.

2. Fungsi Pelabuhan.

Secara umum fungsi pelabuhan (seminar TPKL, 2001) :

- a. Yang berhubungan dengan transportasi laut yaitu memberikan tempat berlabuh dan fasilitas pelayanan keluar masuk pelabuhan .
- b. Yang berhubungan dengan transportasi darat yaitu menyediakan fasilitas infrastruktur yang memungkinkan pelabuhan menjadi mata rantai hubungan antara laut dan darat.
- c. Yang berhubungan dengan perpindahan muatan yaitu memberikan fasilitas pelayanan bongkar muat baik barang maupun penumpang.

3. Klasifikasi Pelabuhan

Ditinjau dari segi teknis (Quinn 1972) terbagi atas :

- a. Pelabuhan alam (A Natural Harbour) yaitu teluk kecil atau perairan yang terlindungi dari badai dan gelombang oleh konfigurasi tanah secara alamiah.

- b. Pelabuhan semi alam (A semi Natural Harbour) yaitu teluk atau sungai yang terlindungi pada dua sisinya oleh tanjung dan membutuhkan perlindungan buatan.
- c. Pelabuhan buatan (Artificial harbour) yaitu pelabuhan yang terlindungi dari gelombang oleh tembok laut buatan atau pelabuhan yang merupakan hasil dari pengerukan.

Ditinjau dari system dermaga (Quinn, 1972) pelabuhan terdiri dari :

- a. Sistem dermaga pontoon
Sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan yang kecil.
- b. Sistem Dermaga Hydraulic Movable Bredge
Sistem ini digunakan pada pelabuhan yang memiliki perbedaan pasang surut perairan yang besar

Berdasarkan Jalur Pelayaran

- a. Jalur Luar Negeri
- b. Jalur Dalam Negeri

Ditinjau dari segi penyelenggaraan (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Umum yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan pelayaran masyarakat umum. Penyelenggaraannya dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya dapat dilimpahkan kepada BUMN yang didirikan untuk maksud tersebut
- b. Pelabuhan Khusus yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu. Pelabuhan ini tidak boleh digunakan untuk kepentingan umum kecuali dalam keadaan tertentu dengan ijin pemerintah.

Ditinjau dari segi pengusahaannya (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan yang diusahakan yaitu pelabuhan yang sengaja diusahakan untuk memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh kapal yang memasuki pelabuhan untuk melakukan kegiatan

bongkar muat barang, menaik turunkan penumpang serta kegiatan lainnya.

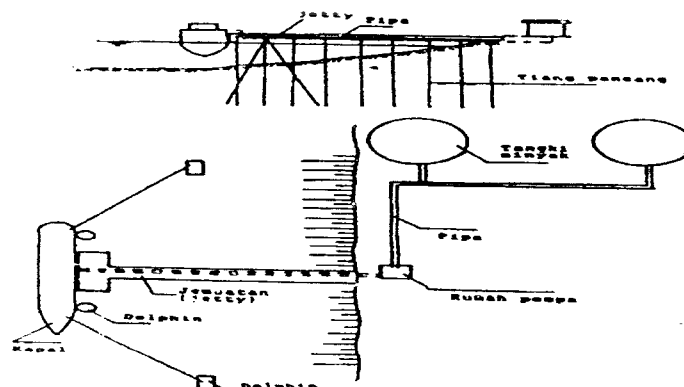
- b. Pelabuhan yang tidak diusahakan yaitu pelabuhan yang hanya merupakan tempat singgah kapal atau perahu tanpa fasilitas bongkar muat barang, bea cukai dan sebagainya.

Ditinjau dari fungsinya dalam perdagangan (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Laut yaitu pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal asing. Biasanya dikenal dengan Pelabuhan Samudra.
- b. Pelabuhan Pantai yaitu pelabuhan yang disediakan untuk pelabuhan dalam negeri dan tidak bebas disinggahi oleh kapal-kapal asing kecuali dengan ijin tertentu.

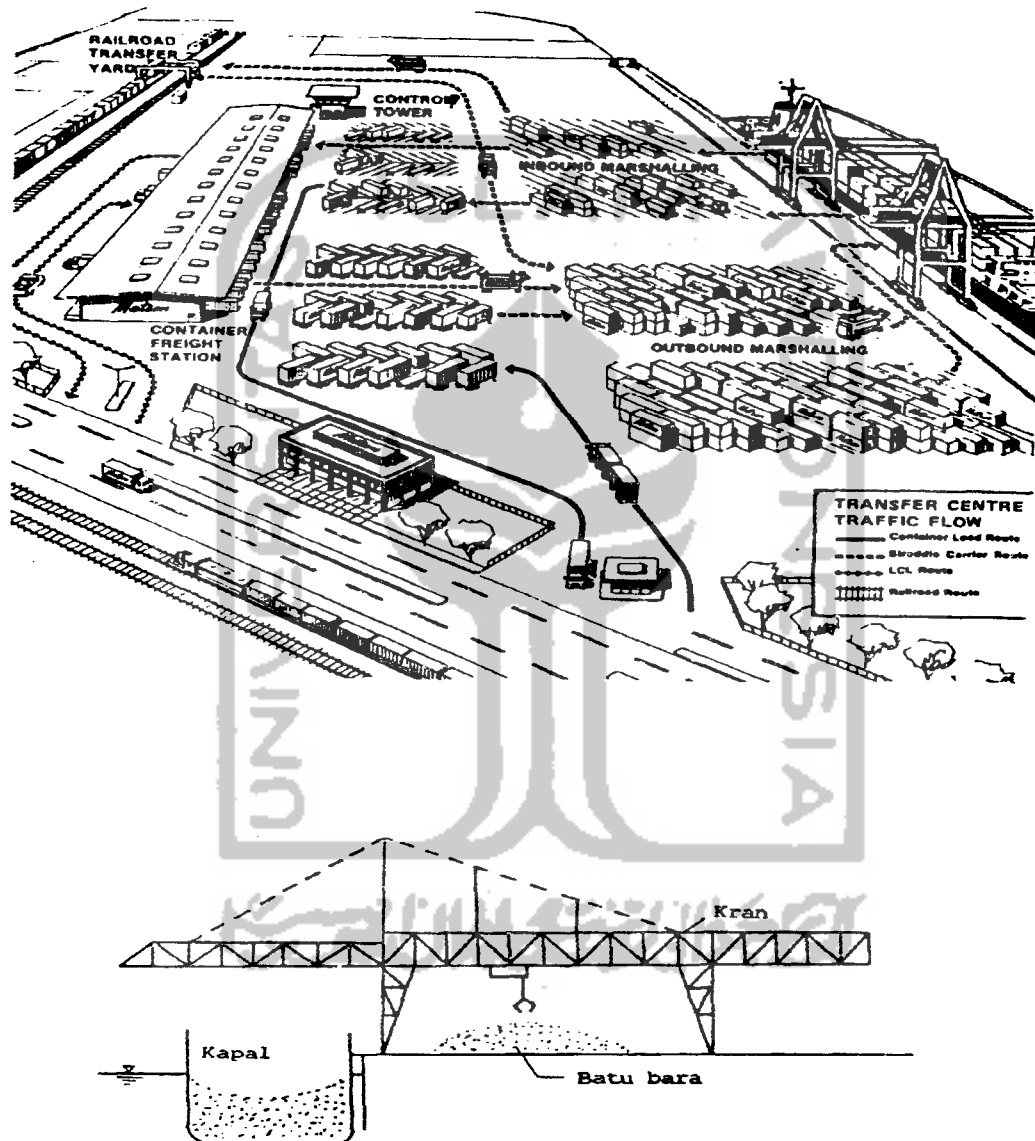
Ditinjau dari segi penggunaannya (Triatmodjo 1996) pelabuhan terdiri dari :

- a. Pelabuhan Ikan, pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan penangkapan yang pada umumnya tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal motor yang digunakan untuk menangkap ikan tidak terlalu besar.
- b. Pelabuhan Minyak, biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertical yang besar, melainkan hanya membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok ke laut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar.



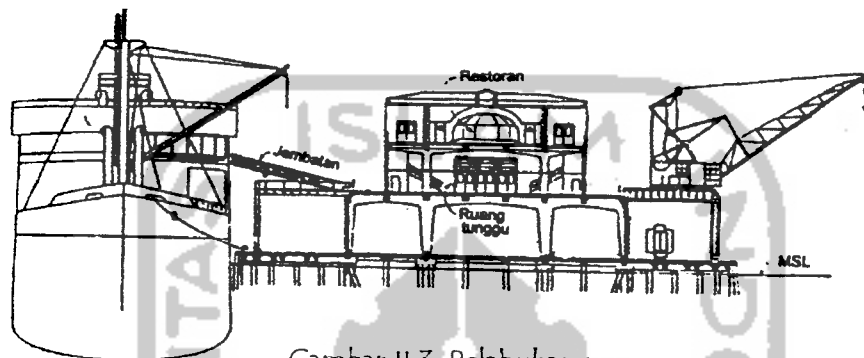
Gambar II.1 : Pelabuhan Minyak
Sumber : Triatmojo, 1996

- c. Pelabuhan Barang, mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas bongkar muat barang . pelabuhan dapat berada di pantai atau estuary dari sungai besar



Gambar II.2 : Pelabuhan Barang
Sumber : Triatmojo, 1996

- d. Pelabuhan Penumpang, hampir sama dengan pelabuhan barang hanya bedanya pada pelabuhan penumpang di bangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan penumpang yang bepergian, seperti kantor imigrasi, duane, keamanan, direksi, pelabuhan dan maskapai pelayaran.



Gambar 11.3: Pelabuhan penumpang
Sumber : Triatmojo, 1996

- e. Pelabuhan Campuran, umumnya hanya pencampuran barang dan penumpang.
- f. Pelabuhan Militer, pelabuhan yang memiliki daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal militer dan agar letak bangunannya cukup terpisah.

4. Dermaga Kapal

Dermaga adalah suatu konstruksi pelabuhan yang di gunakan untuk merapat dan menambatkan kapal yang melakukan bongkar muat barang dan menaik turunkan penumpang .

Dermaga dapat di bedakan menjadi dua type (Triatmojo 1996) :

1. Wharf / Quai

Wharf adalah dermaga yang dibuat sejajar pantai dan dapat dibuat berimpit dengan garis pantai atau agak menjorok ke laut. Wharf dibangun apabila garis kedalaman laut hampir merata dan sejajar dengan garis pantai. Wharf biasanya digunakan untuk pelabuhan barang potongan atau peti kemas dimana dibutuhkan suatu halaman terbuka yang cukup luas untuk menjamin kelancaran

angkutan barang. Menurut strukturnya wharf dapat dibedakan menjadi dua macam yaitu :

- Dermaga konstruksi terbuka dimana lantai dermaga didukung oleh tiang-tiang pancang.
- Dermaga konstruksi tertutup atau solid, seperti dinding massa, kaiso, turap, dan dinding penahan tanah.

2. Pier / jetty

Pier adalah dermaga yang dibangun dengan membentuk sudut terhadap garis pantai. Pier dapat digunakan untuk merapat kapal pada kedua sisinya.

C. Kondisi eksisting Pelabuhan Kendari sebagai sarana Transportasi Laut

1. Gambaran kondisi kawasan Pelabuhan Kendari

Kawasan Pelabuhan Kendari terletak ditengah teluk Kendari pada bagian utara teluk Kendari. Tepatnya pada Kecamatan Sodoha dan terletak hanya 500 m dari pusat kota Kendari sehingga jarak tempuh tidak menjadi masalah pokok karena dapat diakses dengan mudah dan cepat.

Gambaran kawasan Pelabuhan Kendari secara lengkap sebagai berikut :

1. Berdasarkan letak geografis.

Pelabuhan Kendari terletak antara $03^{\circ} - 58' - 25''N$ (utara) dan $125^{\circ} - 11' - 00''E$ (timur). Batasan admistrasi pelabuhan kendari adalah

Sebelah timur : laut Sulawesi

Sebelah selatan : kecamatan Lapulu

Sebelah utara : kecamatan Sodoha

Sebelah barat : kecamatan Mandonga

2. Berdasarkan keadaan topografi.

Kemiringan kawasan pantai pelabuhan Kendari mempunyai kemiringan pantai 0 - 1% dan kemiringan bukit-bukit disekitarnya berkisar 5-50%.letak dikaki bukit-bukit kecil yang mengelilingnya,

dengan demikian maka kawasan Pelabuhan Kendari pada umumnya kurang begitu datar.

3. Hidrografis

- Kecepatan angin : 7 knot
- Kecepatan arus : 2,5 knot
- Tinggi gelombang : 1,01 meter
- Pasang surut : -.High-high water spring : 2,20 meter
-.Low-low water spring : 0,05 meter

2. Gambaran kondisi Terminal Penumpang kapal Laut

Dalam perkembangannya dari tahun ke tahun TPKL Kendari makin tidak mampu menampung derasnya arus penumpang dan barang terutama sejak tahun 1994. sejak tahun tersebut sering terjadi penumpukan penumpang pada ruang tunggu terutama pada saat musim liburan dan Hari Raya Idul Fitri, pelabuhan Kendari merupakan pelabuhan laut yang diperuntukkan untuk kapal penumpang PT PELNI dan bongkar muat barang tapi dalam perkembangannya juga disinggahi oleh kapal penumpang super cepat (jet voil). Karena hal tersebut diatas maka ruang tunggu debarkasi dan embarkasi penumpang menjadi tidak sesuai dengan lingkungan binaan yang ada. Kondisi saat ini menunjukkan kurang adanya fasilitas pendukung serta kurangnya fasilitas pendukung serta kurangnya penataan ruang dan bangunan sehingga yang terkesan adalah tumpang tindih dan kesemrawutan sirkulasi.

NO	URAIAN	2001 (orang)	2006 (orang)	2011 (orang)	2016 (orang)	2021 (orang)
1	Pen. Naik	467534	607794	698963	768859	842846
2	Pen. Turun	432337	612477	796220	875842	963426
	Total	899871	1220271	1495183	1644701	1806272

Sumber : PT (persero) Pelindo IV

Table II.1 : Proyeksi arus penumpang sampai tahun 2021



Gambar II.4 : Kondisi TPKL
Sumber : Foto Eksisting

Berdasarkan data dan pengamatan sebagai evaluasi persyaratan populasi dan teknis pelayanan terminal penumpang kapal laut di pelabuhan Kendari diketahui bahwa :

- Bangunan terminal penumpang kapal laut (TPKL) yang sekarang terletak berhimpitan dengan tempat bongkar muat peti kemas sehingga terjadi crossing antara keduanya .
- Bangunan TPKL yang hanya mempunyai luas 717 m² dan satu lantai mempunyai fungsi sebagai debarkasi sekaligus juga sebagai embarkasi sehingga terjadi crossing
- Dermaga hanya dapat disandari oleh satu kapal penumpang PT Pelni karena panjang dermaga 97 m sehingga pada saat tertentu di gunakan juga dermaga bongkar muat (panjang kapal PT. Pelni 114 X 25 m)
- Parkir kendaraan tidak dapat lagi menampung kendaraan karena sebagian tempat parkir juga digunakan untuk menampung peti kemas.



ISLAM
Gambar II.5 : Kondisi parkir
Sumber : Foto Existing



Gambar II.6: Kondisi parkir
Sumber : Foto Existing

- Sesuai dengan kenyataan kondisi TPKL tersebut yang mana peningkatan penumpang yang sangat cepat dan kurangnya fasilitas yang dimiliki sekarang sudah tidak memenuhi fungsi dan persyaratan yang maksimal.



Gambar II.7 : Kondisi peningkatan Penumpang
Sumber : Foto Existing

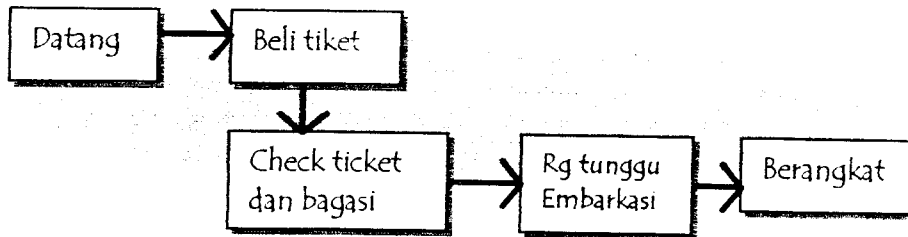
Sebagai salah satu simpul perpindahan penumpang dan barang dari moda angkutan laut dan moda angkutan darat atau sebaliknya maka TPKL harus memberikan kelancaran processing, baik pada kegiatan embarkasi atau kegiatan debarkasi.

Dan pada pelabuhan Kendari terjadi terutama pada ruang luar bangunan TPKI yaitu pada gerbang masuk pelabuhan yang terjadi crossing antara kendaraan penumpang (pengantar dan penjemput) dan kendaraan angkutan barang serta pejalan kaki sehingga kelancaran sirkulasi digerbang terhambat.

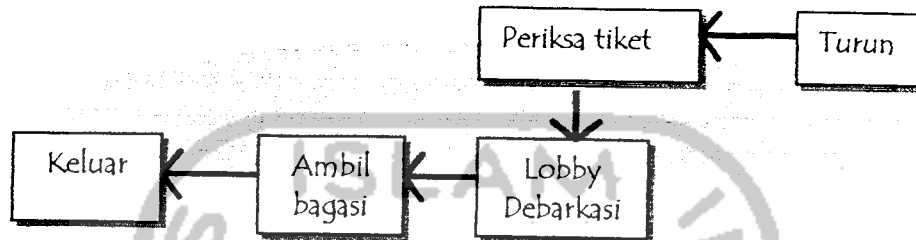
Pada saat embarkasi dan debarkasi penumpang terjadi tabrakan penumpang karena tidak adanya pengaturan keadaan sirkulasi antara debarkasi dan embarkasi sehingga sering terhambatnya proses tersebut.



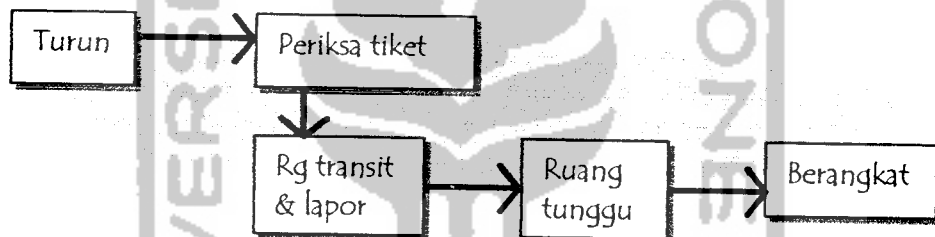
gambar II.8 : kondisi sirkulasi Debarikasi dan Embarkasi
sumber : foto existing



• Kedatangan (Debarikasi)



• Transit



B. Karakter kegiatan pengantar dan penjemput

- Pengantar
 - Mengantar calon penumpang ke TPKL
 - Menunggu calon penumpang sampai berangkat
 - Menuju ke kendaraan umum atau pribadi
- Penjemput
 - Menunggu di ruang debarkasi
 - Menjemput kedatangan penumpang
 - Menuju ke kendaraan umum atau pribadi.
 - Mengantar penumpang sampai tujuan.

D. Pelabuhan Kendari sebagai gerbang dari arah laut yang dapat mencirikan atau Landmark kota Kendari.

Sebelum masuk kedalam teori masalah landmark penulis mencoba membahas mengenai Kota sebagai wadah penampakan landmark tersebut hal ini lebih bermaksud untuk lebih mendalami mengenai landmark tersebut.

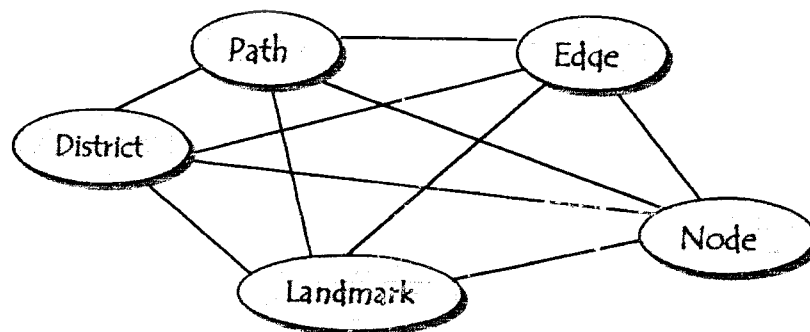
Kota secara definisi klasik (Amos Rapoport) adalah suatu pemukiman yang relatif besar, padat, dan permanen, terdiri dari individu-individu yang heterogen dari segi sosial.

1. Citra pembentuk kota

Menurut Kevin Lynch citra kota sangat penting karena citra yang jelas akan memberikan banyak hal yang akan memberikan banyak hal bagi penduduknya seperti kemampuan untuk berorientasi dengan mudah dan cepat disertai perasaan nyaman karena tidak merasa tersesat, identitas yang kuat terhadap suatu tempat dan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang lain.

Citra kota adalah gambaran mental dari sebuah kota yang sesuai dengan rata-rata pandangan masyarakatnya.

Menurut Kevin Lynch elemen pembentuk citra kota terbagi atas lima elemen yaitu path (jalur), edge (tepian), district (kawasan), node (simpul) dan landmark (tengeran). Dan lima elemen citra tersebut tidak dapat dilihat secara terpisah maka harus diperhatikan interaksi kelimanya.



Bagan 4 : Elemen Citra Kota
Sumber : Kevin Lynch, 1969

2. Landmark sebagai citra pembentuk Kota

Ada Lima elemen pembentuk citra Kota tetapi disini penulis hanya membatasi pada landmark karena merupakan bahasan pokok pada buku ini.

Landmark (kevin lynch, 1969) merupakan titik referensi tetapi untuk mengetahuinya tidak perlu masuk kedalamnya karena dapat dilihat dari luar letaknya. Landmark adalah elemen eksternal dan merupakan bentuk visual yang menonjol dari kota dan mempunyai arti untuk keseluruhan dari kota dan bisa dilihat dari mana-mana. Landmark tersebut dapat membantu masyarakat untuk mengorientasikan diri dalam kota dan membantu masyarakat untuk mengenali suatu tempat dan landmark tersebut akan lebih baik jika bentuknya lebih jelas dan unik dalam lingkungannya.

Menurut John Orsmbee Simonds (1983) "*...in addition to the local and regional facilities the state or city should provide an expanding system of state park and recreation areas, natural areas, fishing lakes, parkways, scenic and landmark*". (dalam penambahan fasilitas daerah pada kota hendaknya menyediakan untuk pengembangan system taman kota, tempat rekreasi, lokasi alami, danau memancing, jalan-jalan taman, pemandangan dan tanda pengenalan kota).

Menurut Ralph Walker (1952) "*every community needs a symbol of its existence because a symbol is the visual meaning and the symbol is a center on which to focus life*". (setiap komunitas membutuhkan sebuah symbol untuk keberadaannya Karena simbol adalah arti penampakan bentuk dan simbol adalah pusat untuk memfokuskan hidup.)

Landmark terbagi atas dua kategori (Cliff Moughtin, 1992) :

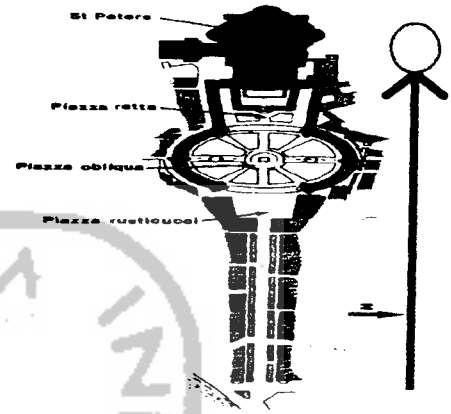
- Landmark yang dibentuk oleh alam, seperti sungai, pohon-pohon, bukit-bukit.

- Landmark yang di bentuk oleh bangunan atau bagian dari bangunan dan bukan bangunan atau dekorasi umum (*civic furniture*).

Sesuatu Yang dapat dapat dikatakan landmark jika (Taner OC):

- Titik orientasi yang berbentuk jelas

Untuk menyatakan letak sebuah titik dalam ruang atau permukaan tanah maka sebuah titik harus diproyeksikan menjadi sebuah unsur linear seperti tiang, obelisk atau menara. Dua buah titik dapat menjelaskan sebuah garis yang menghubungkannya menjadi orientasi terhadap titik lainnya (D.K. Ching, 1994)



Gambar II.10 : titik orientasi
Sumber : Urban Design By cliff Mougtn

- Skala yang proporsional atau dekat dengan kawasan sekitar.

Dimensi sebuah ruang atau bangunan, tingginya mempunyai pengaruh yang kuat pada skala daripada lebarnya atau panjangnya, jika dinding-dinding sebuah ruangan memberikan pembatasan, tingginya langit-langit menentukan kualitas perlindungan dan keintiman (D.K. Ching, 1994).



Gambar II.11 :
skala tinggi dan lebar

Sumber :
Urban Design By Cliff Mougtn

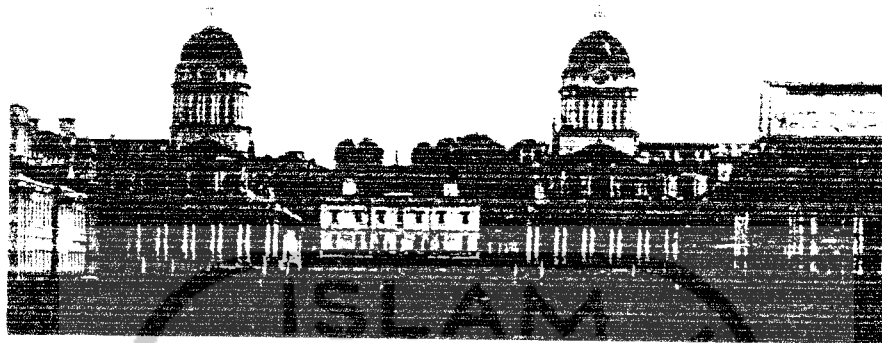
Skema formal monumen, jika mereka m

skala, harus tidak memasukkan pandangan aksial lebih dari 1500 m, Pada jarak yang ekstrim ini pemberhentian poros membutuhkan sebuah bagian terbesar monumen terlalu mendekorasikan isyarat visual atau landmark pada struktur kota (Cliff mougtn, 1992).

- Dominan terhadap bentuk bangunan sekitar dan kontras yang menyolok sekitarnya.

Bangunan dianggap dominan atau kontras terhadap lingkungan sekitar bila bangunan mempunyai keunikan tersendiri baik berupa

warna, bentuk, tinggi dan besarnya atau luas terhadap bangunan di sekitarnya (Erber Peets (1972)).



Gambar II.12 : Dominan Terhadap bangunan sekitarnya
Sumber : Urban Design By cliff Mouglin

- Dapat memberikan kesan kenang-kenangan yang dapat dikenal atau diingat.

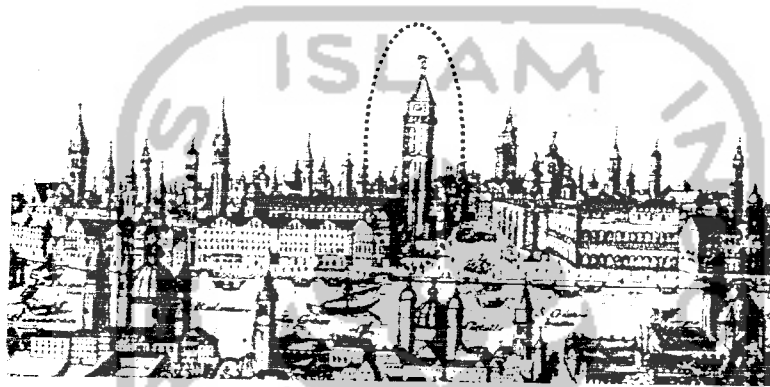
Bangunan yang dapat memberikan kesan yang dapat dikenal biasanya adalah gedung monumen, memiliki dekoratif dan fungsi kota lebih dari sekedar mendekorasi bangunannya tetapi sebagai momen utama kota dan didasari atas kualitasnya, dan juga berlaku sebagai landmark utama

Pada tempat umum gedung monumen yang besar menjadi rambu untuk mendiami atau menggunakan kota. Meskipun perubahan dibuat pada pemandangan kota (Zucker 1959).

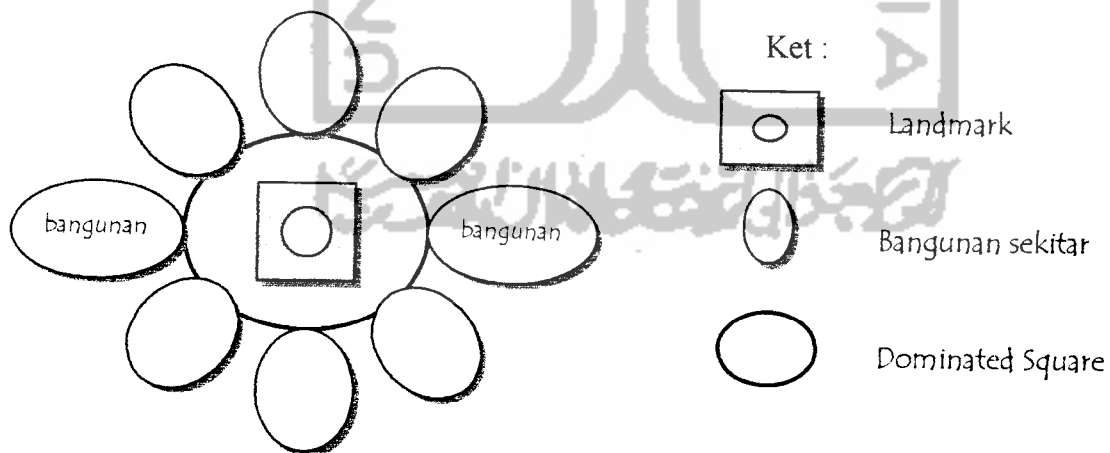
Gambar II.13 :
salah satu bangunan
monumen
Sumber : Urban Design
By cliff Mouglin



Menurut Zucker (1959) ciri landmark adalah dapat diidentifikasi karena menghubungkan bangunan monumen dan ruang kota sebagai pola dasar yang dikategorikan sebagai "dominated square" yaitu Daerah yang mendominasi di kategorikan oleh suatu struktur individu atau sebuah kelompok sebagai tempat terbuka langsung dan semua struktur disekililingnya berhubungan. Bangunan yang dominan mungkin sebuah menara monumen, gereja, istana, aula kota, teater atau stasiun kereta api.



Gambar II.14:
Menara tertinggi pada sketsa kota venezia sebagai landmark menurut
Zucker (1959)
Sumber : : Urban Design By Cliff Mougton



Bagan 5 : Landmark dalam Dominated Square

3. Landmark sebagai gerbang arah laut.

Landmark sebagai salah satu pengenalan lokasi yang memerlukan orientasi, openspace, dominan terhadap sekitarnya menyebabkan banyak landmark dibuat didekat air terutama laut atau pantai yang dapat memenuhi tuntutan ciri landmark.

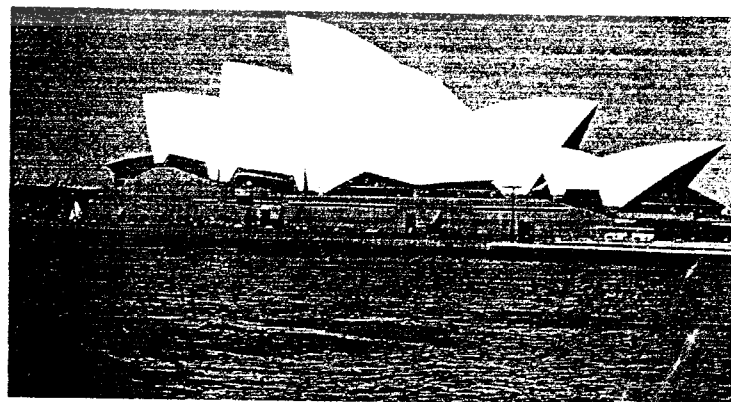


Gambar II.15 :
Landmark kota
Liverpool terletak
didekat laut
Sumber :
Urban design
By Steven Tiesdell



Gambar II.16 :
Kuil di kota Budapest
Sumber :
Urban Design
By cliff Mougntin

Gambar II.17 :
Opera house Sydney
Sumber :
Urban Design
By cliff Mougntin



Gambar-gambar diatas adalah sebagai contoh-contoh bangunan yang berfungsi sebagai landmark sekaligus gerbang dari arah laut.

Membahas masalah arsitektur gerbang dari arah laut tidak terlepas akan penampakan secara menyeluruh akan bangunan terhadap landscape kawasan baik kawasan bangunan ataupun kawasan kota terutama mengenai view atau penampakan bangunan dari berbagai sudut atau salah satu sudut kota. Penampakan atau sudut pandang (view) adalah pemandangan amatan dari titik point yang menguntungkan atau sudut pandang yang bagus dan juga adalah gambar yang dirangkai, susunannya dari berbagai segi-segi panorama atau pandangan, view secara konstan akan berubah sesuai pada pengamat, warna dan cahaya, view adalah sebuah latar yang dapat diperlakukan seperti dinding dari sebuah taman atau sebuah lukisan dinding didalam kamar. (John Ormsbee simonds, 1983). Jadi diharapkan gerbang dari arah laut yang merupakan Landmark tersebut diharapkan dapat dinikmati dari sudut strategis kota Kendari.

Untuk dinikmati penampakan atau sudut pandang harus menjelaskan hubungan antara orang dan daerahnya dan tempat yang dipakai oleh mereka (masyarakat) sehingga penampakan memiliki keharmonisan dan untuk mencapainya bisa dilakukan dengan berbagai cara seperti :

1. Vista, adalah sebuah sudut pandang yang terbatas, biasanya diarahkan ke terminal atau fitur yang dominan, sebuah vista tidak seperti kebanyakan sudut pandang dapat dibuat pada keseluruhan ruangan atau view dan oleh karena itu adalah sebuah subjek yang dapat bergerak.
2. Axis, secara esensial adalah sebuah elemen perencanaan yang berhubungan dengan dua atau tiga point dan merupakan view yang berhubungan secara langsung atau samar sebagai elemen amatan view disajikan secara bertahap sesuai bentuk yang akan disajikan. menurut bentuk dan karakternya dari berbagai hubungan view. Axis merupakan view yang memaksa , sangat diinginkan sehingga sangat terarah dan memberikan orientasi.

3. view yang simetris, merupakan pemandangan yang dibatasi oleh garis simetris yang membagi secara seimbang pada sentral point atau sisi yang berlawanan pada sebuah garis axial didalam view secara menyeluruh pada panorama. Simetris walupun dipisah tetapi merupakan satu kesatuan dan mempunyai kestabilitas dan seimbang setiap kutub mempunyai tekanan yang dinamis Kekurangannya view simetris terlalu kaku dan formal
4. View yang A-Simetris, merupakan kebalikan dari simetris, jarang didapatkan elemen-elemen yang simetris pada sebuah panorama yang berskala besar akan tetapi panorama asimetris ini memiliki keseimbangan secara visual yang muncul secara visual (perpaduan antara pandangan mata dan pikiran) sehingga memberikan kesan yang kuat secara menyeluruh.

