

BAB II

TINJAUAN UMUM

2.1. Tinjauan Umum Tentang Pelabuhan Perikanan Pantai

2.1.1. Pengertian

1. *Pelabuhan*¹ adalah daerah perairan yang terlindung terhadap gelombang, yang dilengkapi dengan fasilitas terminal laut meliputi dermaga dimana kapal dapat bertambat untuk bongkar muat barang, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang laut (transito) dan tempat-tempat penyimpanan dimana kapal membongkar muatannya, dan gudang-gudang dimana barang-barang dapat disimpan dalam waktu yang lebih lama selama menunggu pengiriman kedaerah tujuan atau pengapalan. Terminal ini dilengkapi dengan jalan kereta api, jalan raya atau saluran pelayaran darat.
2. *Perikanan* adalah semua kegiatan yang berhubungan dengan pengelolaan dan pemanfaatan sumber daya ikan.
3. *Pantai* adalah tepi laut, pesisir, perbatasan antara daratan dengan laut.

Pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya kapal terdiri dari beberapa Segi.

Ditinjau dari segi Teknis²:

- a. *Pelabuhan Alam (A Natural Harbour)*
Yaitu teluk kecil atau perairan terlindungi dari badai dan gelombang oleh konfigurasi tanah secara alamiah
- b. *Pelabuhan Semi Alam (A Semi Harbour)*
Yaitu teluk atau sungai yang terlindung pada dua sudutnya oleh tanjung dan membutuhkan perlindungan buatan.
- c. *Pelabuhan Buatan (A Artificial Harbour)*
Yaitu pelabuhan yang terlindung dari gelombang oleh tembok laut buatan pelabuhan yang merupakan hasil dari pengerukan.

¹ Triatmojo, Bambang, Pelabuhan, 1996

² Kramadibrata, Soedjono, Perencanaan Pelabuhan, 1985

Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung merupakan pelabuhan buatan (Artificial Harbour) yaitu pelabuhan yang sengaja dibuat dengan melakukan pengerukan pada pantai.

Ditinjau dari segi penggunaannya³:

1. *Pelabuhan Ikan*

Yaitu pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan penangkapan yang pada umumnya tidak memerlukan kedalaman air yang besar, karena kapal motor yang digunakan untuk penangkapan ikan tidak terlalu besar.

Fasilitas yang harus ada pada Pelabuhan Ikan antara lain: (Teori Pelabuhan, FT UGM 1984)

a. Fasilitas umum : air bersih, listrik, kantor, dll (supply bahan bakar).

b. Fasilitas khusus :

- 1) Perkampungan/perkotaan nelayan
- 2) Pasar pelelangan beserta alat-alat pengawetnya (pabrik es, gudang pendingin, refrigerator, dsb)
- 3) Tempat untuk merawat peralatan penangkap ikan (jala, reparasi perahu) dengan memperhatikan ukuran yang tepat.
- 4) Dermaga dengan ukuran yang disesuaikan dengan ukuran kapal dan jumlah/intensitasnya
- 5) Supply bahan bakar, olie, dll untuk keperluan kapal
- 6) Pemecah gelombang

2. *Pelabuhan Minyak*

Untuk keamanan, pelabuhan minyak harus diletakkan agak jauh dari keperluan umum. Pelabuhan minyak biasanya tidak memerlukan dermaga atau pangkalan yang harus dapat menahan muatan vertikal yang besar, melainkan cukup membuat jembatan perancah atau tambatan yang dibuat menjorok kelaut untuk mendapatkan kedalaman air yang cukup besar. Bongkar muat dilakukan dengan pipa-pipa dan pompa-pompa.

³ Triatmojo, Bambang, Pelabuhan, 1996

3. *Pelabuhan Barang*

Pelabuhan ini mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang. Pelabuhan dapat berada dipantai dari sunai besar. Daerah perairan pelabuhan harus cukup tenang sehingga memudahkan bongkar muat barang.

4. *Pelabuhan Penumpang*

Pelabuhan penumpang tidak banyak berbeda dengan pelabuhan barang. Pada pelabuhan barang, dibelakang dermaga terdapat gudang-gudang. Sedang untuk pelabuhan penumpang dibangun stasiun penumpang yang melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang ang bepergian.

5. *Pelabuhan Campuran*

Pada umumnya pencampuran pemakaian ini terbatas untuk penumpang dan barang, sedang untuk keperluan minyak dan ikan biasanya tetap terpisah. Tapi bagi pelabuhan kecil atau masih dalam taraf perkembangan, keperluan untuk bongkar muat minyak yang menggunakan dermaga atau jembatan yang sama guna keperluan barang dan penumpang. Pada dermaga dan jembatan juga diletakkan pipa-pipa untuk mengalirkan minyak.

6. *Pelabuhan Militer*

Pelabuhan ini mempunyai daerah perairan yang cukup luas untuk memungkinkan gerakan cepat kapal-kapal perang dan agr letak bangunan cukup terpisah. Konstruksi tambatan maupun dermaga hamper sama dengan pelabuhan barang, hanya saja situasi dan perlengkapannya agak lain.

Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung merupakan pelabuhan ikan dimana semua kegiatannya berhubungan dengan pendaratan dan pemasaran ikan.

2.1.2. Fungsi pelabuhan perikanan⁴

Fungsi prasarana pelabuhan perikanan adalah:

1. Sebagai tempat pengembangan masyarakat nelayan
2. Tempat pusat pelayanan tambat labuh kapal perikanan
3. Tempat pendaratan ikan hasil tangkapan dan pembudidayaan

⁴ Nunik Hasriyanti, Pengembangan Pelabuhan Perikanan Pantai Pemangkat, TGA UH, 1999

4. Tempat pelayanan kegiatan operasional kapal-kapal perikanan
5. Pusat pembinaan dan penanganan mutu hasil perikanan
6. Pusat pemasaran dan distribusi hasil perikanan
7. Tempat pengembangan industri dan pelayanan ekspor perikanan
8. Tempat pelaksanaan pengawasan (MCS), penyuluhan dan pengumpulan data perikanan.

Sedangkan fungsi yang diwadahi pada Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung meliputi:

- a. Tempat pusat pelayanan tambat labuh kapal perikanan
- b. Tempat pelayanan kegiatan operasional kapal-kapal perikanan
- c. Pusat pemasaran dan distribusi hasil perikanan

2.1.3. Klasifikasi pelabuhan perikanan

Berdasarkan bobot kerja, produktifitas dan fasilitas yang dibangun, pelabuhan perikanan dibagi menjadi 4 kelas (type) yaitu:

Tabel -1 Type Pelabuhan Perikanan

No	Kriteria	Samudera	Nusantara	Pantai	PPI
1	Ukuran kapal (GT)	> 60 GT	15-60GT	5-15GT	10GT
2	Daya dukung /Jumlah kapal unit	>100 Unit (6000GT)	75 Unit (3000GT)	50 Unit (500GT)	-
3	Jangkauan operasional	ZEEI/Internasional	Nusantara/ZEEI	Pantai/Nusantara	Pantai
4	Jumlah ikan (ton/hari)	200	40-75	15-20	20
5	Pelayanan ekspor	40.000	8000-15000	3000-4000	2000
6	Pelayanan ekspor	Ya	Ya	Ya/Tidak	-
7	Fasilitas pembinaan mutu	Tersedia	Tersedia	Tersedia	Tersedia
8	Sarana Pemasaran	Tersedia	Tersedia	Tersedia	Tersedia
8	Pengembangan Industri	Tersedia	Tersedia	Tersedia	Tersedia

Sumber: Standar Rencana induk dan Pokok desain Untuk Pelabuhan Perikanan dan Pangkalan Pendaratan Ikan

Pelabuhan Perikanan Tasikagung merupakan Pelabuhan Perikanan Pantai karena ukuran kapal yang bisa mendarat di PPP Tasikagung hanya berukuran 5-15 GT. Dan jangkauan operasionalnya masih taraf nasional/nusantara.

2.1.4. Fasilitas pelabuhan perikanan⁵

Prasaran Pelabuhan Perikanan dilengkapi dengan fasilitas berupa:

1. *Fasilitas dasar* (basic facilities) terdiri dari penahan gelombang, alur pelayaran, rambu-rambu navigasi, kolam pelabuhan, dermaga/jetty dan lahan untuk kawasan industri (dibangun dan dibiayai oleh pemerintah).
2. *Fasilitas fungsional* (Fungsional facilities) terdiri dari pabrik es, coldstorage, dok/galangan kapal, bengkel, tangki BBM, instalasi air bersih, instalasi listrik, gedung pelelangan ikan, balai pertemuan nelayan, radio komunikasi/SSB
3. *Fasilitas pendukung* (Supporting Facilities) terdiri dari kantor untuk administrator pelabuhan, bea cukai, aparat keamanan, kantor manajemen, unit perumahan karyawan, gudang, warung, MCK umum, tempat beribadah,dll.

2.2. Tinjauan Letak dan Kondisi Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung

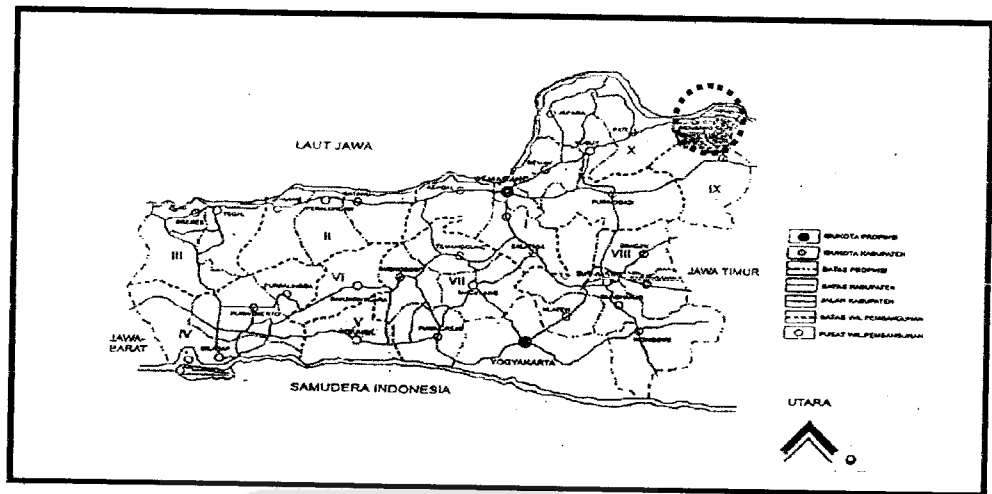
2.2.1. Letak geografis dan kedudukan Kota Rembang

Kabupaten Dati II Rembang dengan luas 101.408 Ha. Terletak diujung timur Propinsi Jawa Tengah, secara geografis terletak pada 111° – 111.30° BT dan 6.30° – 7.00° LS. Suhu maksimum adalah 33° C dan minimum 23° C. Dan berbatasan dengan:

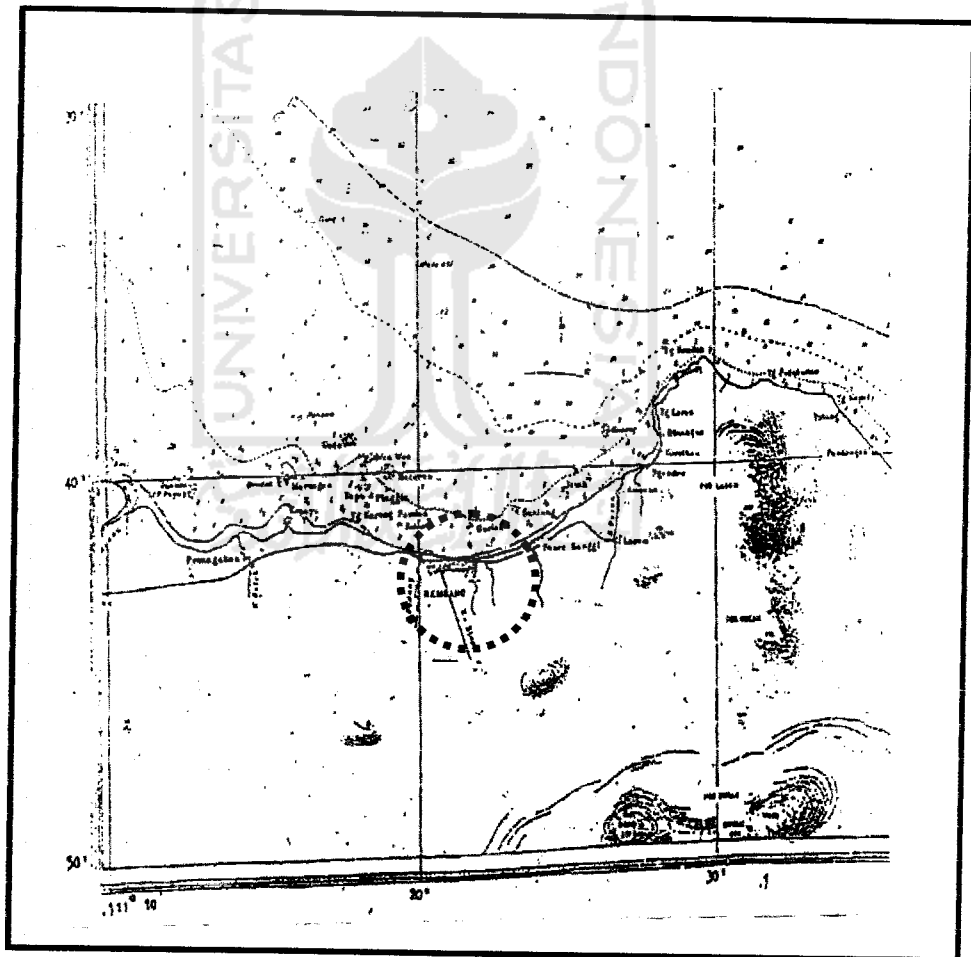
- Sebelah utara : Laut Jawa
- Sebelah selatan : Kabupaten Dati II Blora
- Sebelah timur : Kabupaten Dati II Tuban
- Sebelah barat : Kabupaten Dati II Pati.

Kota Rembang mempunyai posisi yang strategis dan dominan, berada diantara 2 kota dengan pelabuhan besar yaitu Semarang (Tanjung Emas) dan Surabaya (Tanjung Perak). Dan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Rembang banyak berhubungan dengan pelabuhan-pelabuhan di Pulau Kalimantan. PPI Rembang potensial sebagai PPI pendukung.

⁵ Triatmojo, Bambang, Pelabuhan, 1996



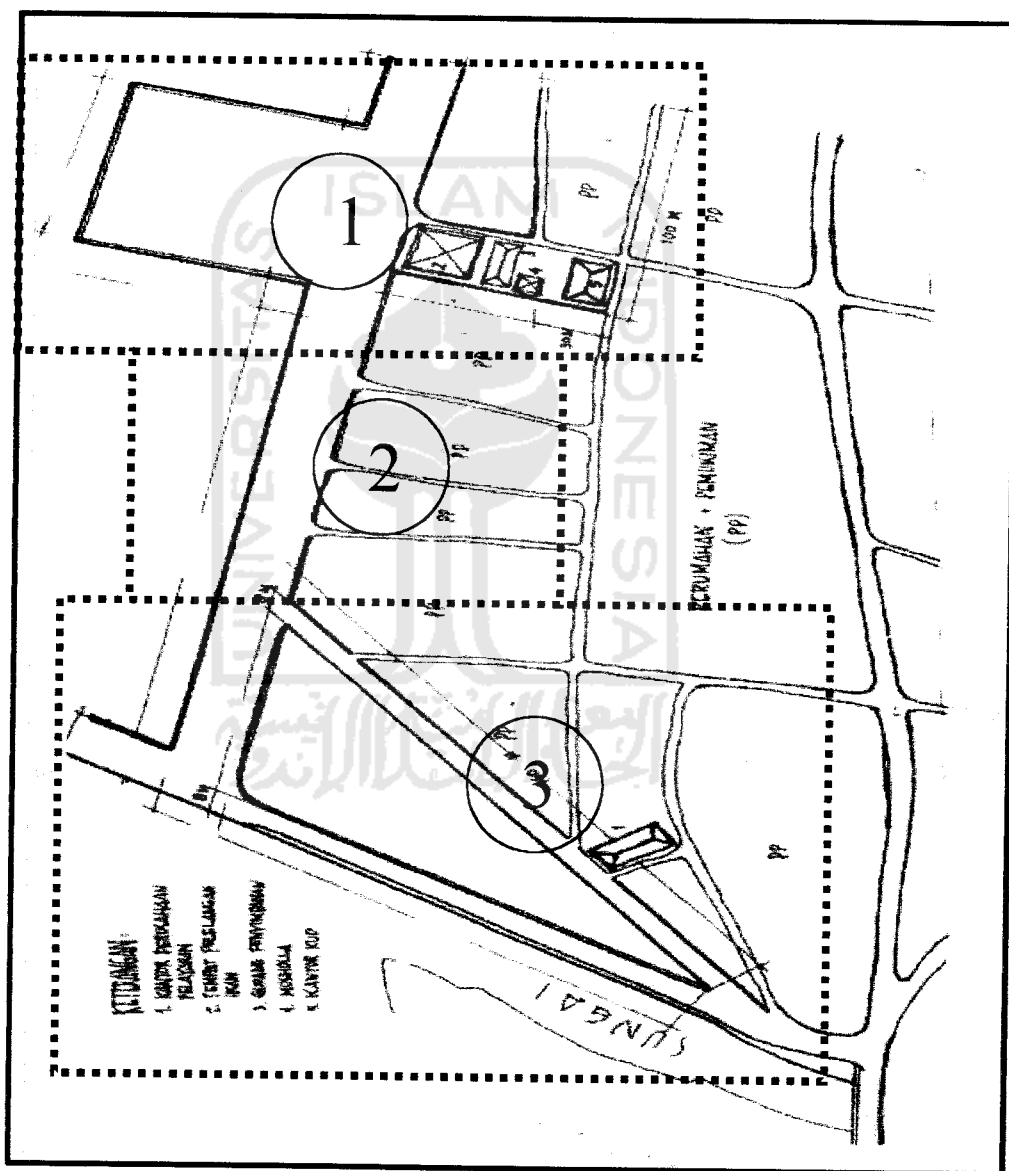
Gambar. 1. Peta Jawa Tengah



Gambar. 2. Lokasi Kota Rembang

2.2.2. Kondisi Existing PPP Tasikagung

Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung terletak dibagian utara kota Rembang dan langsung berbatasan dengan laut Jawa. Bentuk site Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung memanjang, sehingga untuk memperjelas kondisi existing di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung maka site dibagi menjadi 3 area yaitu area 1, area 2, dan area 3. Seperti yang terlihat pada gambar berikut ini:

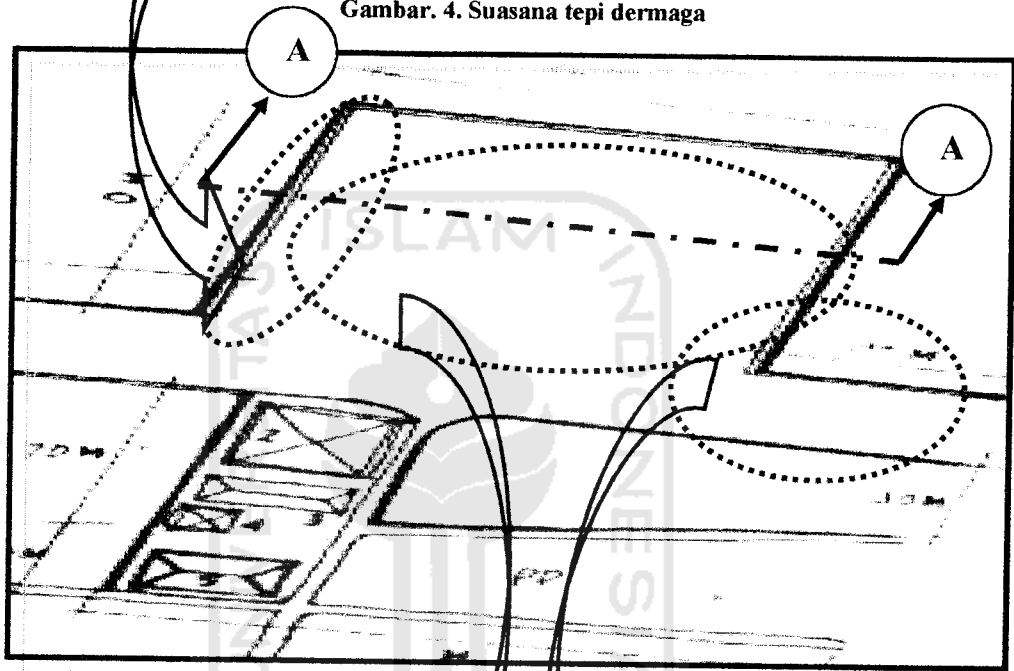


Gambar.3. Pembagian 3 area diPelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung

Sumber : Pengamatan



Gambar. 4. Suasana tepi dermaga



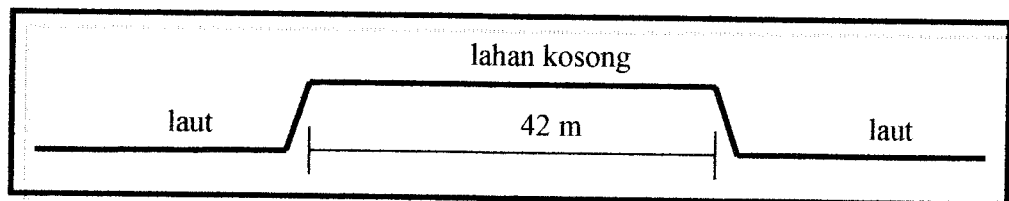
Gambar 5. Area 1



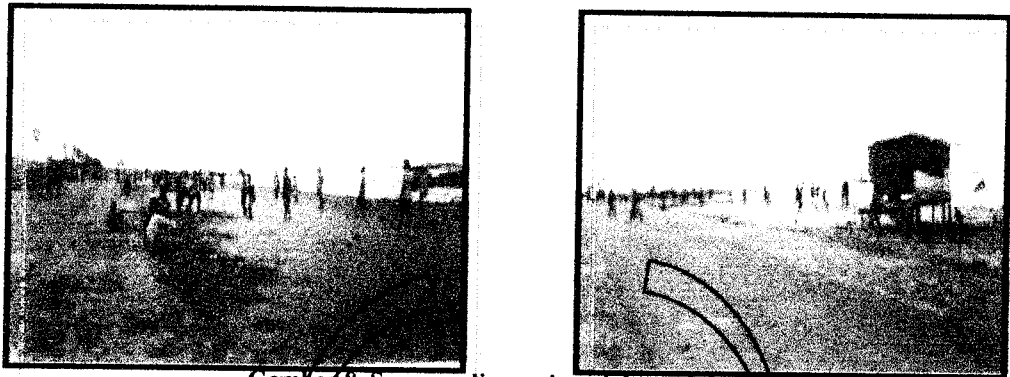
Gb. 6. Suasana diarea kosong untuk Jalur sirkulasi



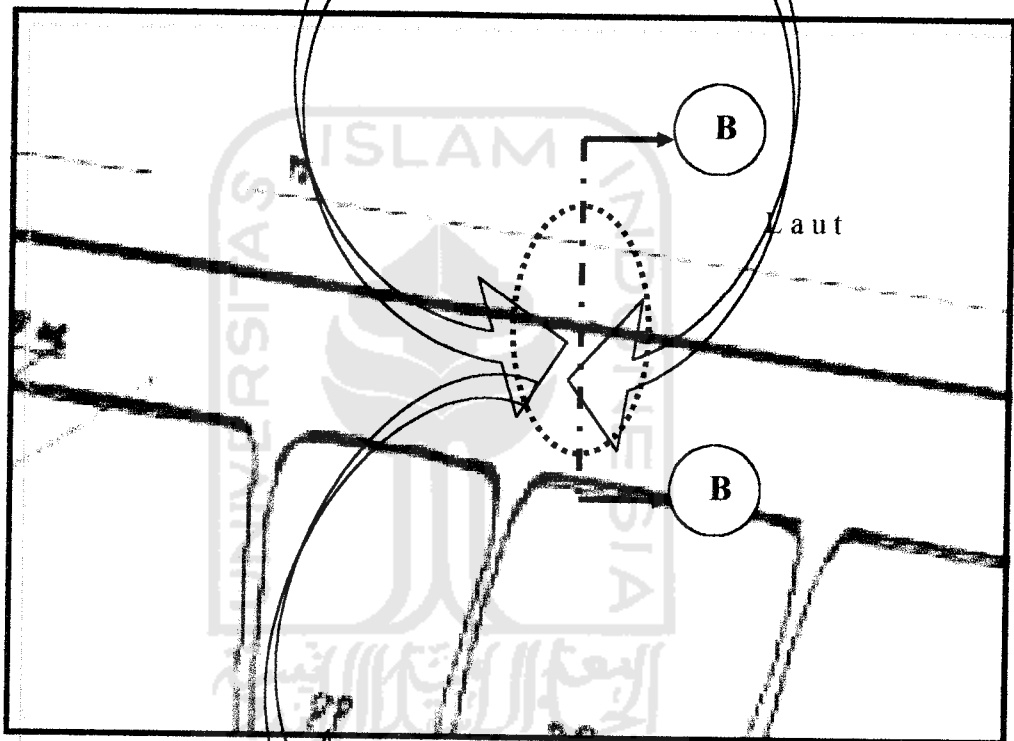
Gb. 7. Suasana tepi dermaga



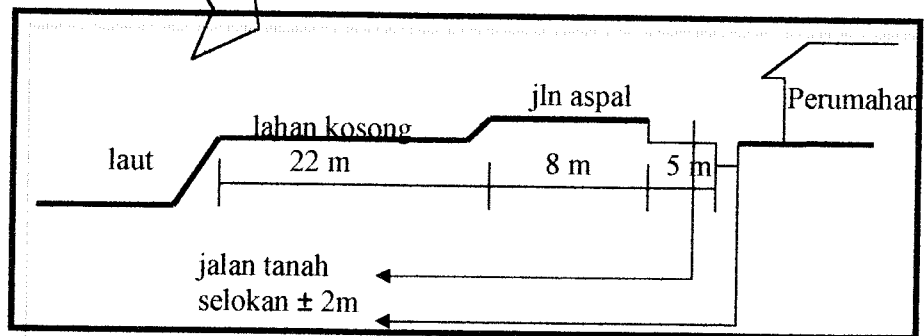
POTONGAN A-A



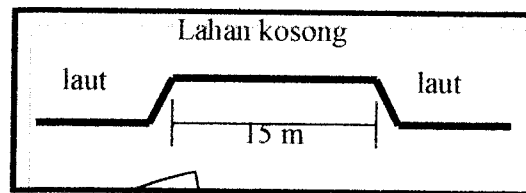
Gambar 8. Suasana disepanjang jalan pelabuhan



Gambar 9. Area 2



POTONGAN B-B



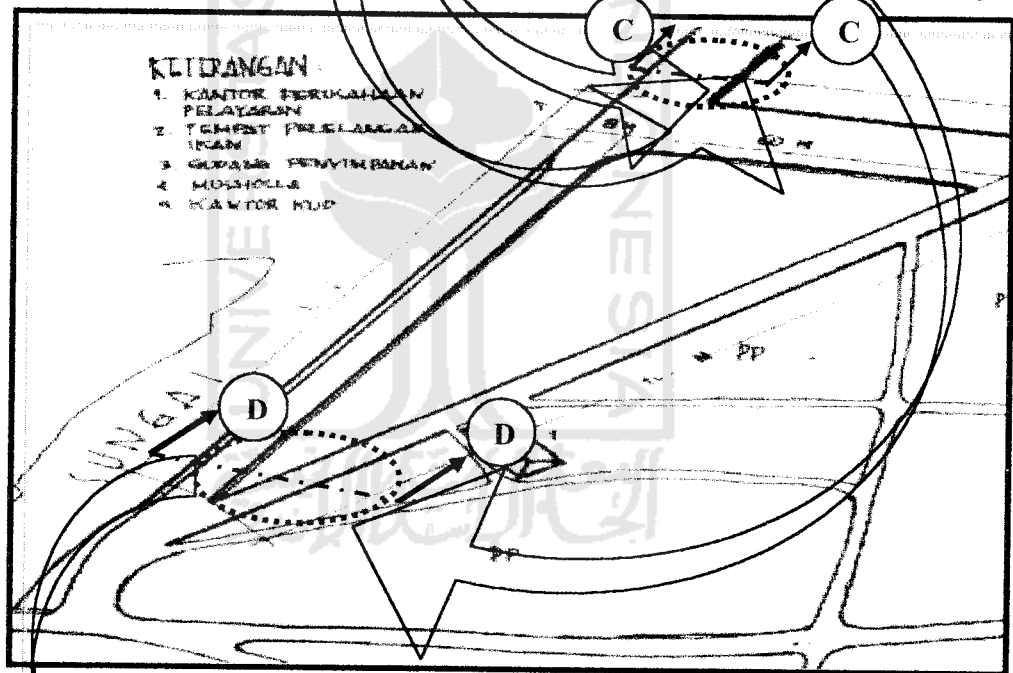
POTONGAN C-C



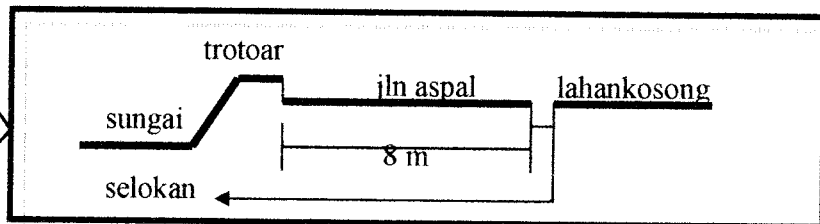
Gb. 10. Suasana di lahan kosong



Gb. 11. Suasana di jalan dekat sungai



Gambar. 12. Area 3



POTONGAN D-D

2.2.3. Kegiatan di Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung

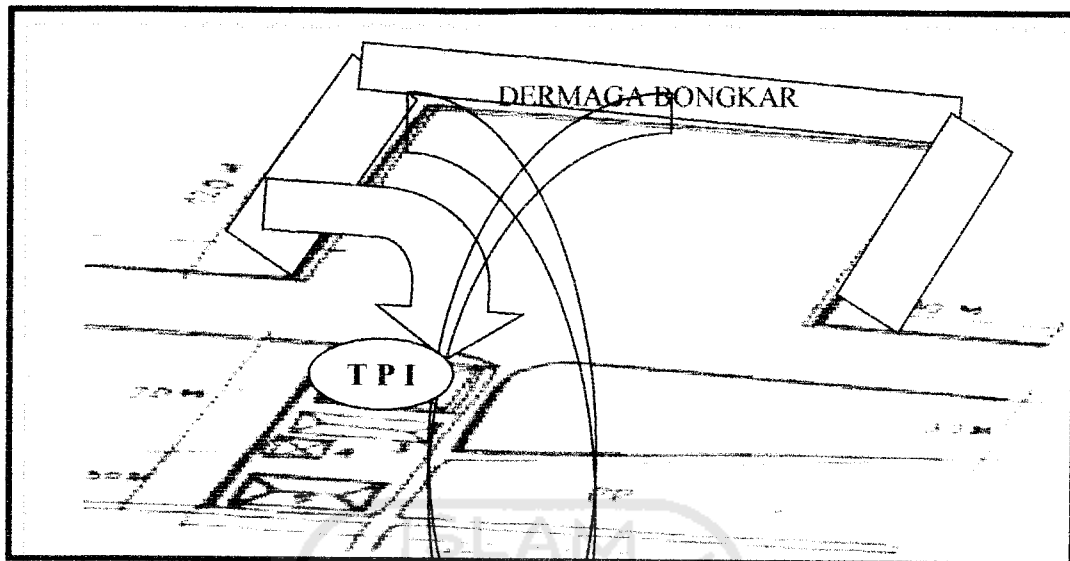
Kegiatan di Pelabuhan Pantai Tasikagung mencakup:

1. Pendaratan ikan

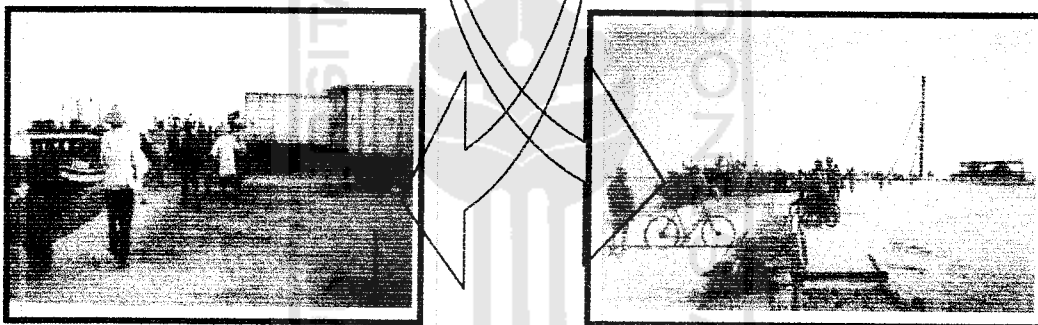
Pendaratan ikan merupakan salah satu kegiatan untuk menentukan keberhasilan peranan suatu pelabuhan perikanan. Dengan adanya pendaratan ikan dapat diketahui besarnya produksi perikanan disuatu pelabuhan.

Pendaratan ikan PPP Tasikagung dilakukan pada jam setengah tujuh pagi sampai jam lima sore. Sehingga jika ada kapal yang datang bukan pada jam tersebut maka diadakan penimbunan atau dibongkar pada keesokan harinya. Hal tersebut karena pedagang harus segera mengolah ikannya dan harus segera dipasarkan. Ikan yang didaratkan berasal dari nelayan setempat dan dari nelayan pendatang. Pembongkaran ikan dilakukan sendiri oleh nelayan.

Setelah ikan didaratkan didermaga kemudian dibawa ke gedung pelelangan ikan untuk ditimbang dan selanjutnya dipasarkan oleh pemiliknya. Pada tahun 1998, produksi ikan yang didaratkan di PPP Tasikagung destimasi berjumlah 116,7 ton.

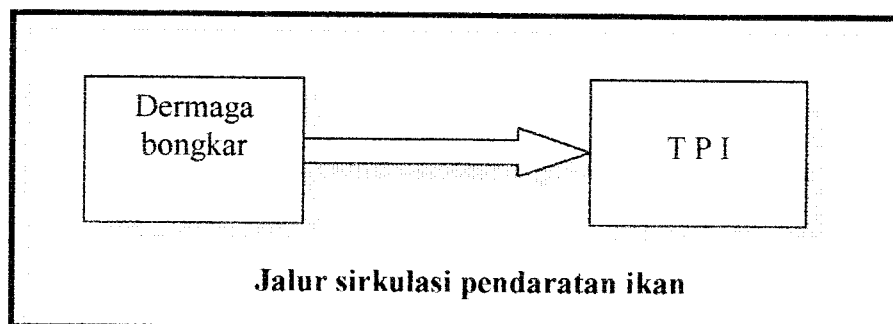


Gambar 13. Area 1



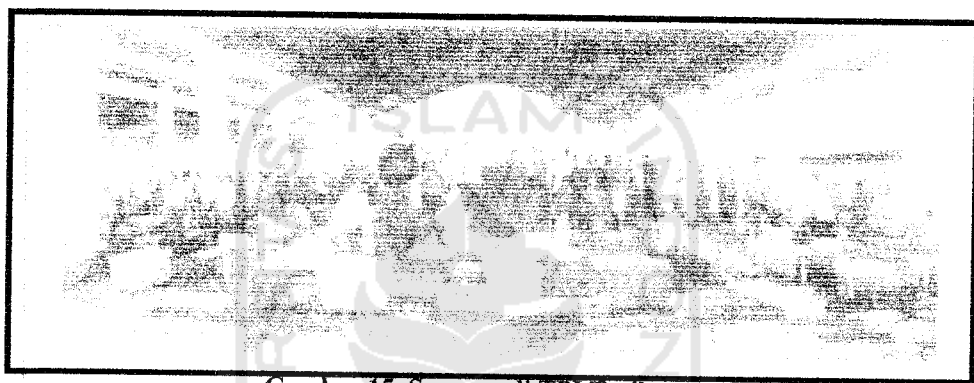
Gambar. 14. Suasana dermaga bongkar

Setelah kegiatan pendaratan ikan yang dilakukan di dermaga bongkar, ikan dibawa ke Tempat Pelelangan Ikan (TPI). Jarak dermaga bongkar dengan TPI cukup jauh ± 50 m. Sehingga kurang efisien. Letak dermaga yang terbuka dan setiap orang bisa masuk menyebabkan banyak pencuri ikan.

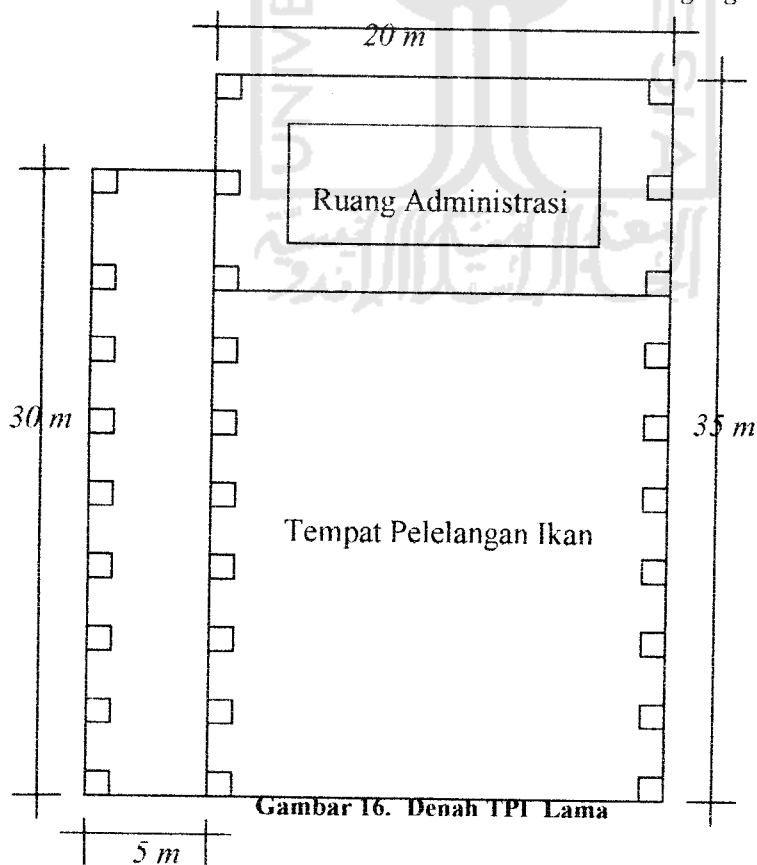


2. Pemasaran ikan

Mekanisme pemasaran ikan di PPP Tasikagung melalui sistem lelang di TPI. Ikan ditimbang dan diklasifikasikan menurut jenisnya lalu dijual melalui sistem lelang. Dengan harga awal yang telah ditentukan oleh nelayan dan disepakati oleh pengelola dengan melihat harga ikan dipasaran. Setelah pedagang mendapatkan ikan yang harganya sesuai dengan kebutuhan, ikan diangkut ke gudang pedagang masing-masing.



Gambar 15. Suasana di TPI Tasikagung



Gambar 16. Denah TPI Lama

Pada TPI Tasikagung tidak ada tempat cuci ikan sehingga pencucian ikan dilakukan diatas kapal. Tidak ada pemisahan antara selasar dan ruang timbang, sehingga pada ruang timbang terkesan semrawut. Karena di selasar tersebut banak pedagang-pedagang kecil.

TPI terlalu kecil yaitu 500m². Sehingga pedagang harus menaiki tempat ikan untuk melihat ikan yang akan dilelang (lihat gambar diatas)

3. Penyaluran BBM

Berdasarkan hasil survey sosek perikanan, kebutuhan BBM setiap perahu/kapal di PPP Tasikagung berkisar antara 40 sampai dengan 60 liter perhari dengan rata-rata kebutuhan perkapal sejumlah 50 liter per hari dengan peningkatan kebutuhan 10 liter per kapal setiap periode sesuai dengan kemajuan teknologi penangkapan. Dengan menggunakan asumsi bahwa dengan dibanunnya PPP Tasikagung, maka akan masuk kapal dari tempat lain, sehingga akan menambah jumlah kunjungan kapal sebesar 60% maka dapat diestimasi kebutuhan BBM perahu/kapal di PPP Tasikagung pada tahun 2000, tahun 2010, dan tahun 2020 mendatang sebagai berikut.

Tabel – 2 Estimasi kebutuhan BBM pada PPP Tasikagung

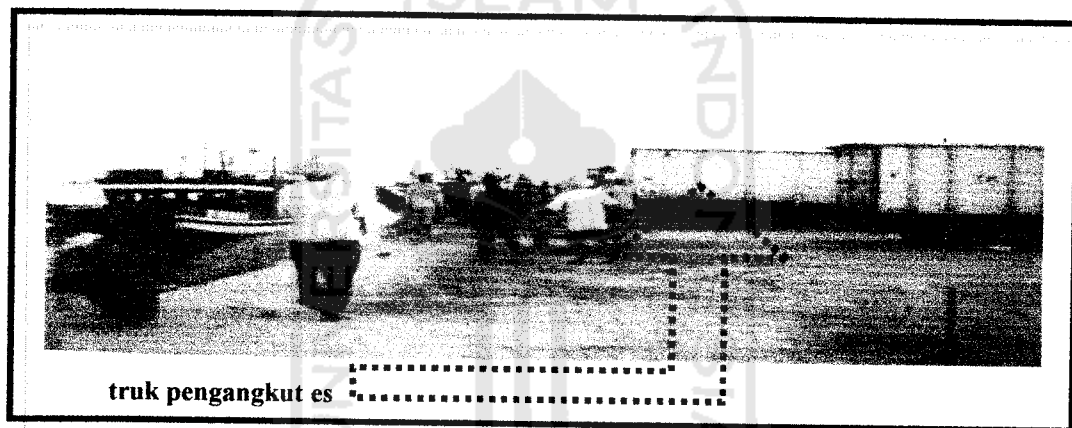
Tahun	Jml kapal setempat	Jml kapal pendatang	Kebutuhan BBM (liter)	Kebutuhan BBM per hari (liter/hari)
2000	102	61	50 x 163	8150
2010	125	75	60 x 200	12000
2020	235	89	70 x 235	22680

Sumber : Executive Summary- Pengembangan PPI Tasikagung

Pada Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung belum terdapat Tangki persediaan BBM, sehingga kebutuhan BBM harus diangkut menggunakan mobil tangki BBM. Hal tersebut tidak efektif karena kebutuhan BBM harus tersedia setiap saat.

4. Penyaluran es dan garam

Penyaluran es pelabuhan saat ini hanya mencapai 6-7 ton per hari. Produksi es ini digunakan oleh pedagang ikan untuk pengiriman ikan ke pasar-pasar luar kota. Keperluan es untuk bahan perbekalan dilaut. Saat ini distribusi es dilakukan dengan menggunakan truk pengangkut es, karena pabrik es cukup jauh dari pelabuhan. Pabrik es terletak kira-kira 500 m dari pelabuhan. Juga tidak tersedianya depot es disekitar pelabuhan. Hal tersebut tidak efisien karena kapal dan pedagang membutuhkan es sewaktu-waktu, sehingga penyalura menjadi lambat.



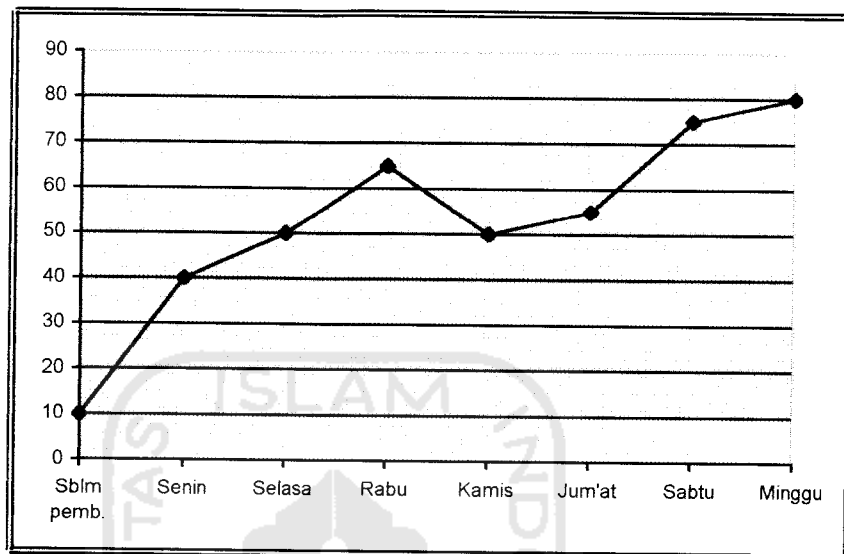
Gambar 17. Suasana didermaga bongkar sekaligus dermaga muat

Untuk mendistribusikan es dilakukan didermaga bongkar, sehingga mengganggu kegiatan bongkar ikan. Oleh karena itu dibutuhkan dermaga muat untuk mendistribusikan es dan garam serta perbekalan makanan untuk berlayar.

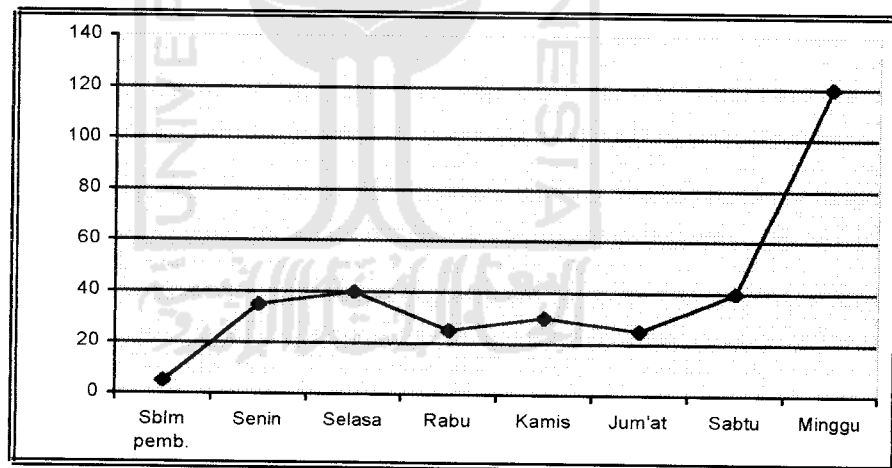
5. Rekreasi

Selain keempat kegiatan diatas, pada Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung juga digunakan untuk tempat berjalan-jalan. Terutama pada jam 5 sampai 7 pagi dan pada sore hari pada jam 4 sampai setengah 6 sore. Pengunjung cukup ramai pada hari-hari libur. Hal tersebut sangat berbeda sekali pada saat pelabuhan tersebut belum dibangun. Dari hasil pengamatan yang dilakukan pada pagi dan sore hari selama 12 hari yang dimulai pada hari rabu tanggal

11 september 2002 sampai dengan hari minggu tanggal 22 september 2002, maka dapat disimpulkan dengan grafik diibawah ini:

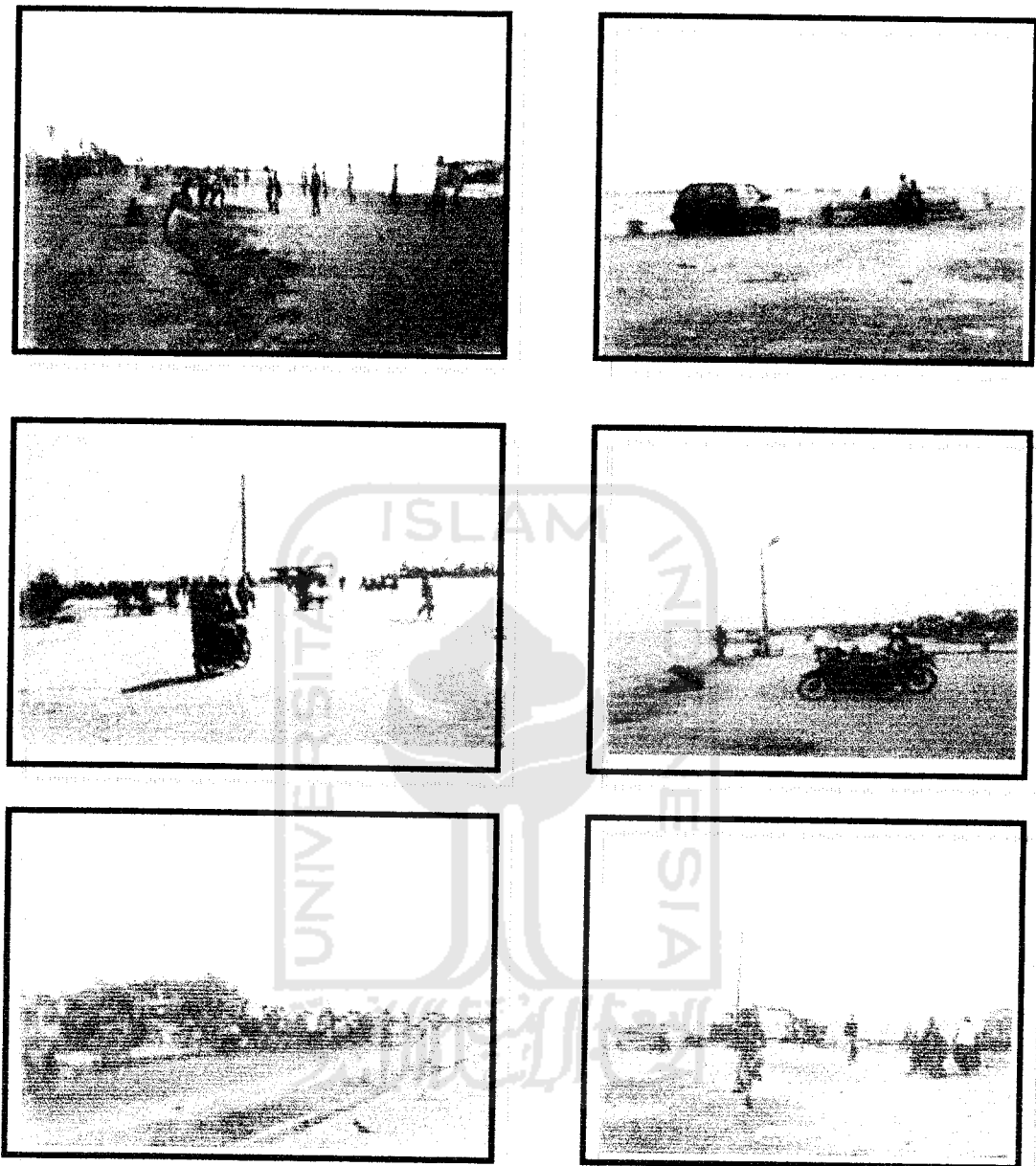


Grafik 1. Jumlah pengunjung sore hari



Grafik 2. Jumlah pengunjung pagi hari

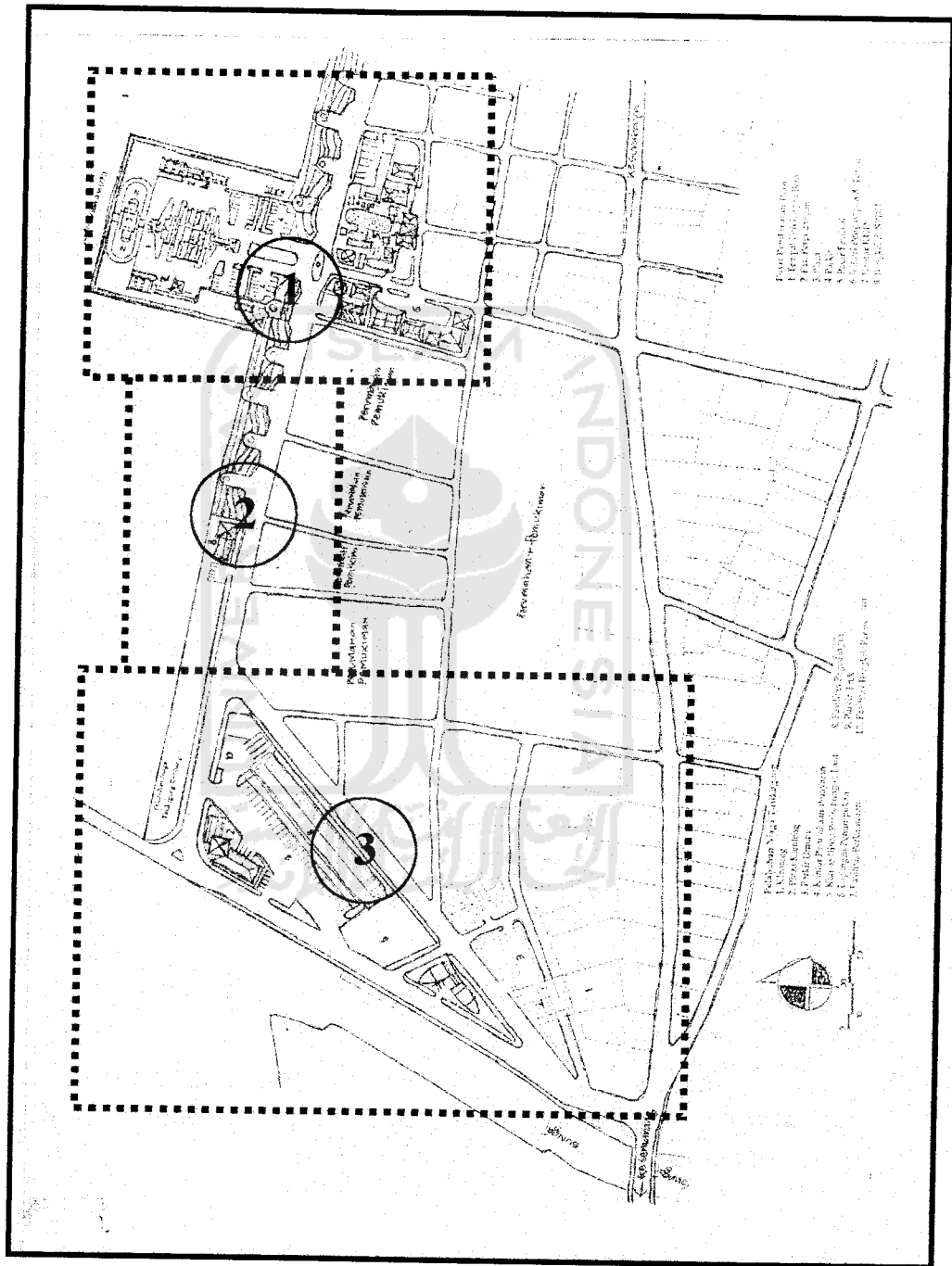
Dari grafik diatas dapat disimpulkan bahwa pada hari minggu atau hari libur pengunjung mengalami kenaikan. Namun pada Pelabuhan Tasikagung belum ada fasilitas yang mewadahi aktifitas pengunjung tersebut.



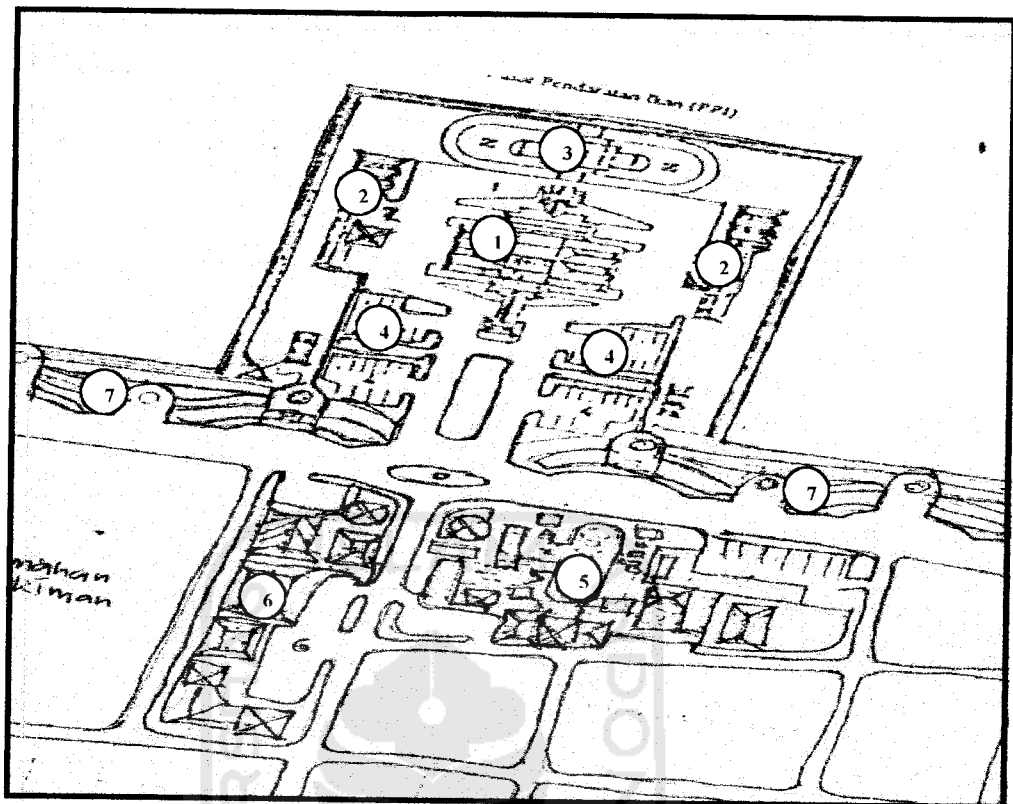
Gambar 18. Kondisi pengunjung Pelabuhan

Dari peningkatan jumlah pengunjung diatas, maka harus diiringi dengan penyediaan sarana dan prasarana bagi pengunjung pelabuhan. Karena pada Pelabuhan Tasikagung belum tersedia sarana dan prasarana bagi pengunjung. Penyediaan sarana dan prasarana bagi pengunjung harus bersifat rekreatif, karena tujuan pengunjung ke pelabuhan adalah untuk berekreasi

Untuk memperjelas rencana pengembangan Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung maka site dibagi menjadi 3 area. Seperti yang terlihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 21. Pembagian 3 area pada Rencana Pengembangan Pelabuhan Perikanan Pantai Tasikagung



Gambar. 22. Area 1

KETERANGAN:

1. TEMPAT PELELANGAN IKAN

Letak pelelangan ikan dekat dengan dermaga sehingga cukup efektif dalam pencapaian

2. PERGUDANGAN

Fasilitas pergudangan ada disamping TPI. Hal tersebut akan mengganggu kelancaran sirkulasi dari dermaga ke TPI

3. PLASA

Plasa yang diletakkan dekat laut sangat efektif bagi pengguna pelabuhan yang ingin beristirahat dan duduk-duduk. Tapi plasa tersebut bukan untuk pengunjung pelabuhan karena untuk mencapai plasa tersebut harus melewati pusat kegiatan yaitu melewati dermaga bongkar dan TPI.

4. PARKIR

Digunakan untuk parker para pengguna pelabuhan terutama untuk pengguna TPI dan sekitarnya.

5. PASAR FESTIVAL

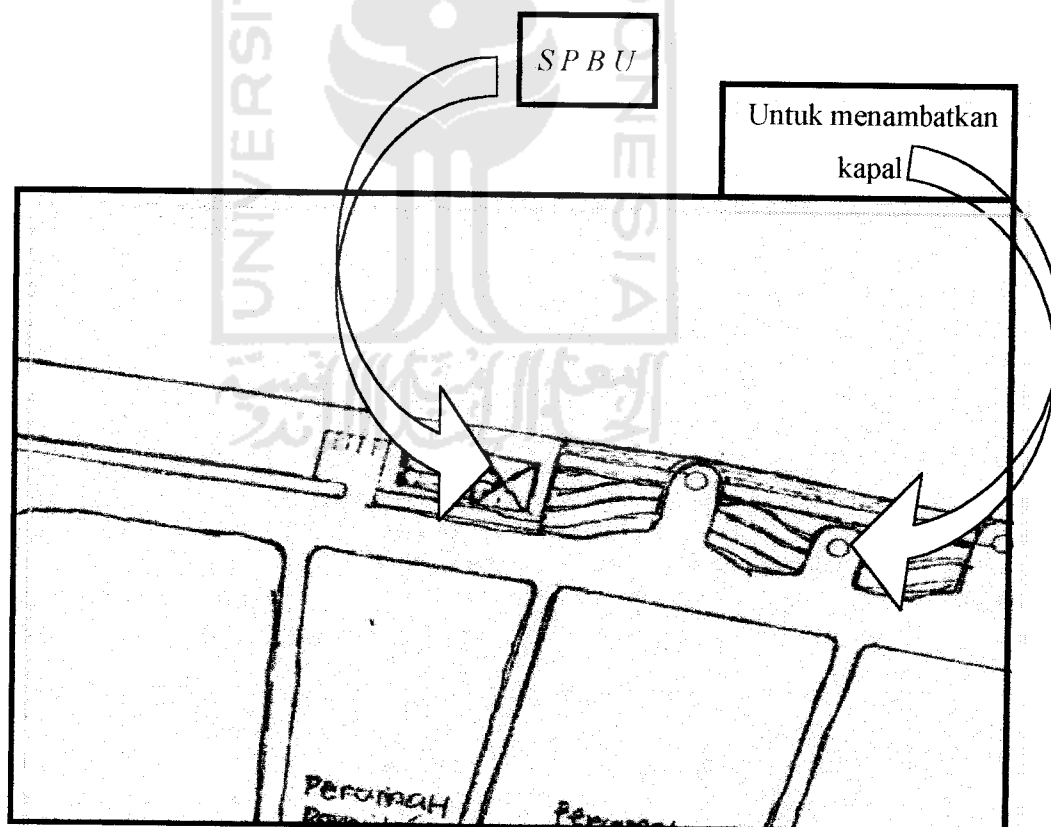
Letak pasar festival yang dekat dengan pusat kegiatan akan mengganggu kegiatanjika pengunjungnya banyak.

6. PENGASAPAN DAN TERASI

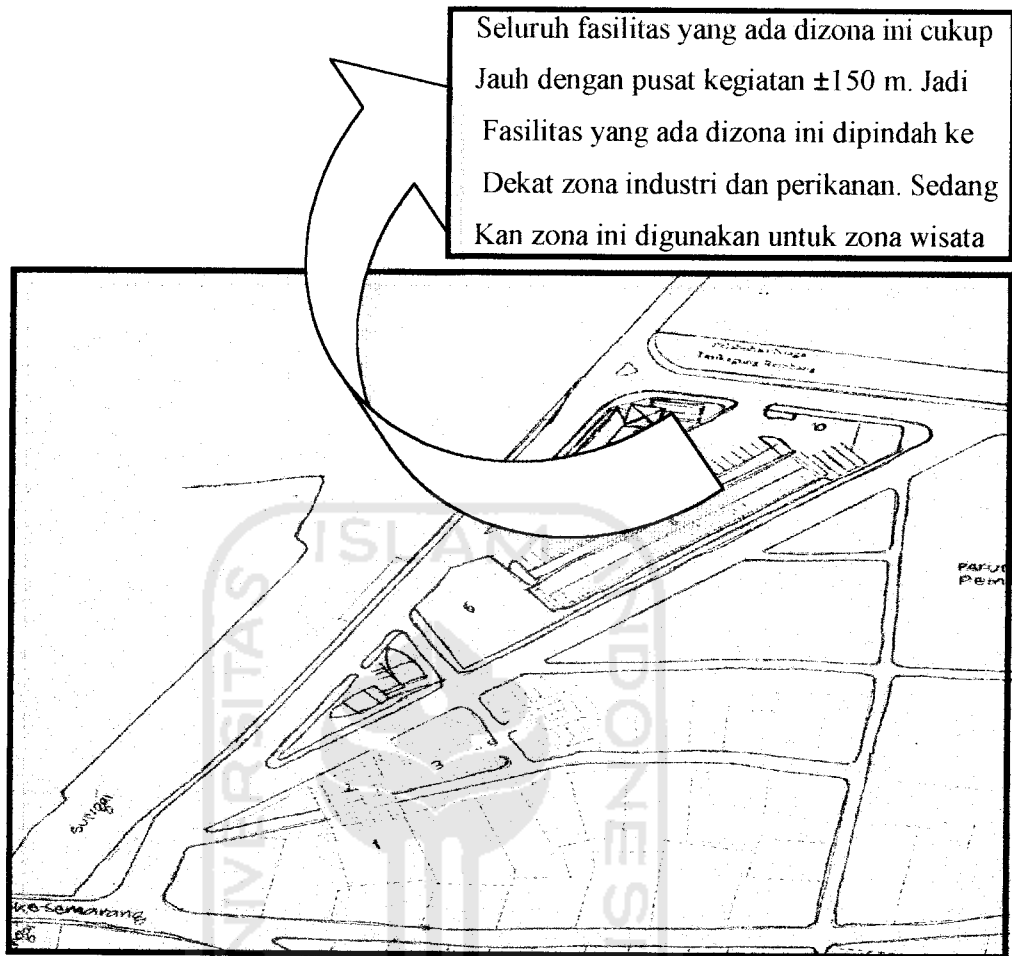
Pada Pelabuhan Tasikagung industri pengasapan dan terasi tidak ada sehingga tidak memerlukan zona untuk industri pengasapan dan terasi.

7. DERMAGA BONGKAR

Dermaga bongkar akan dipusatkan menjadi satu, sedangkan yang lain untuk dermaga muat. Karena saat ini dermaga bongkar dan muat menjadi satu sehinggaterkesan semrawut.



Gambar. 23. Area 2



Gambar. 24. Area 3

KETERANGAN:

1. KLENTENG
2. PLASA KENTENG
3. PARKIR UMUM
4. KANTOR PERUSAHAAN PELAYARAN
5. KANTOR DINAS PERHUBUNGAN LAUT
6. LAPANGAN PENUMPUKAN
7. FASILITAS PERKATORAN
8. FASILITAS PERGUDANGAN
9. PARKIR TRUK
10. FASILITAS BENGKEL/PERAWATAN

Dari uraian diatas dapat dilihat bahwa perletakan tata masanya kurang efisien sehingga belum ada hubungan antar fungsi bangunan secara baik. Selain itu prasarana bagi pengunjung sangat minim yaitu hanya berupa pasar festival yang letaknya cukup dekat dengan kawasan industri dan perdagangan sehingga jika pengunjung banyak akan mengganggu kegiatan di kawasan industri dan perdagangan. Dari hasil pengamatan pengunjung yang datang lebih menyukai berjalan-jalan sepanjang pelabuhan dan disepanjang laut sehingga dibutuhkan sarana dan prasarana yang mampu memberikan kenyamanan dalam perjalanannya. Hal tersebut dapat diwujudkan dengan penataan pola sirkulasi yang rekreatif.

2.4. Pola Sirkulasi yang Rekreatif

Sirkulasi dapat diartikan sebagai suatu pola atau alur, dimana akan sangat menunjang bagi kegiatan yang sedang berlangsung yang juga sesuai dengan fungsi bangunan yang sudah ditentukan.

2.4.1. Pola-Pola Sirkulasi ⁶

Konfigurasi alur gerak terdiri dari beberapa macam yaitu:

a. Linear

Semua jalan adalah linear. Jalan yang lurus dapat menjadi unsur pengorganisir yang utama untuk satu deretan ruang-ruang. Sebagai tambahan, jalan dapat melengkung atau terdiri atas segmen-segmen, memotong jalan lain, cabang-cabang membentuk kisaran (loop)

b. Radial

Bentuk radial memiliki jalan yang berkembang dari atau berhenti pada sebuah pusat, titik bersama.

c. Spiral

Sebuah bentuk spiral adalah sesuatu jalan yang menerus yang berasal dari titik pusat, berputar mengelilinginya dengan jarak yang berubah.

⁶ Ching, Francis, DK, "Form, Space and Order, van Nostrand Reinhold Company Inc-USA

d. Grid

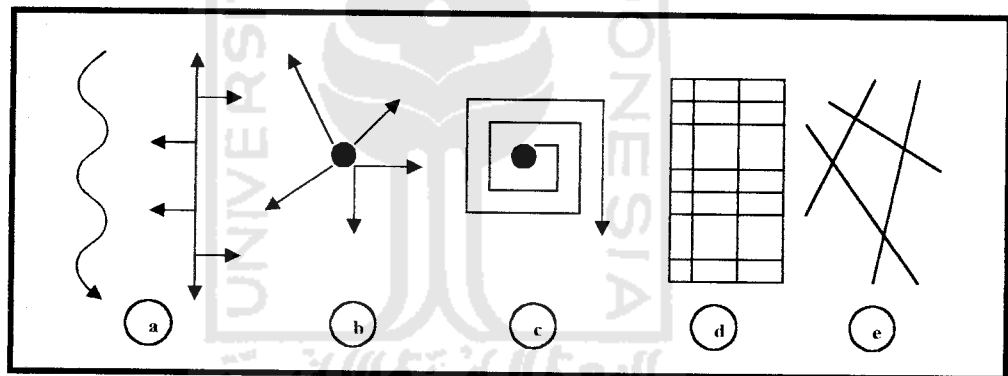
Bentuk grid terdiri dari dua set jalan-jalan sejajar yang saling berpotongan pada jarak yang sama dengan menciptakan bujursangkar atau kawasan-kawasan segi empat.

e. Network

Suatu bentuk jaringan terdiri dari beberapa jalan yang menghubungkan titik-titik tertentu didalam ruang.

f. Komposit

Pada kenyataannya, sebuah bangunan umumnya mempunyai suatu kombinasi dari pola-pola diatas. Untuk menghindarkan terbentuknya orientasi yang membingungkan, suatu susunan hirarkis diantara jalur-jalur jalan bisa dicapai dengan membedakan skala, bentuk dan panjangnya.



Gambar 25. Pola-pola Sirkulasi

2.4.2. Pengertian Rekreatif

Definisi dari *rekreatif* adalah sesuatu yang tidak membosankan, tidak monoton, dapat memberikan kesenangan tersendiri, sesuatu yang dapat menghibur.⁷

⁷ Francis J. Geck, M.F.A, "Interior Design and Decoration", WM.G.Briwn Company Publisher,84

Adapun pengertian lain dari “rekreatif” adalah:⁸

1. *Memiliki daya tarik*

Dari segi arsitektur setiap aspek pada bangunan menimbulkan suatu kesan penilaian baru yang tidak pernah ditemukan pada kehidupan sehari-hari. Dimana kesan ini identik dengan sesuatu yang berbeda dari suatu kebiasaan.

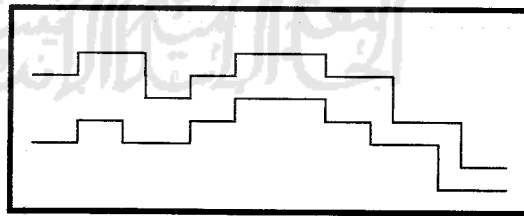
2. Secara psikologis menciptakan suatu perasaan senang, suasana nyaman dan rileks
3. *Unik* yaitu setiap karya arsitektur adalah unik, ditinjau dari program ruangnya, kondisi ekonomi pemilik/pengguna, kondisi lokasi dan persyaratan psikologi dari pemilik/pengguna. Dimana aspek tersebut mempengaruhi perancangan suatu bangunan.

2.4.3. Kriteria sebagai Pedoman Penentu Karakter Rekreatif

Pencerminan karakter rekreatif pada tata ruang dalam dan luar dapat diungkapkan dalam suatu wujud sebagai berikut:

1. *Dinamis*⁹

Dinamis digunakan dengan menghadirkan adanya pergerakan, hal ini dapat diwujudkan dengan bentuk jalan yang berliku-liku yang cenderung bukan linier.



Gambar 26. Dinamis

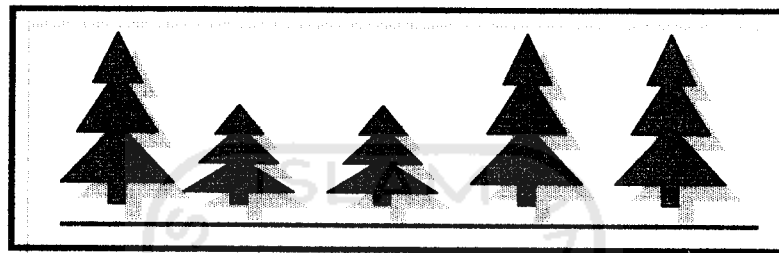
⁸ James C. Snyder, Anthony J. Catanese, Introduction to Architecture, New York

⁹ Rakhmatulah, Aditya, TGA Arsitektur UII, 2001

Adapun bentuk-bentuk dinamis dapat ditunjukkan dengan :

a. Skala

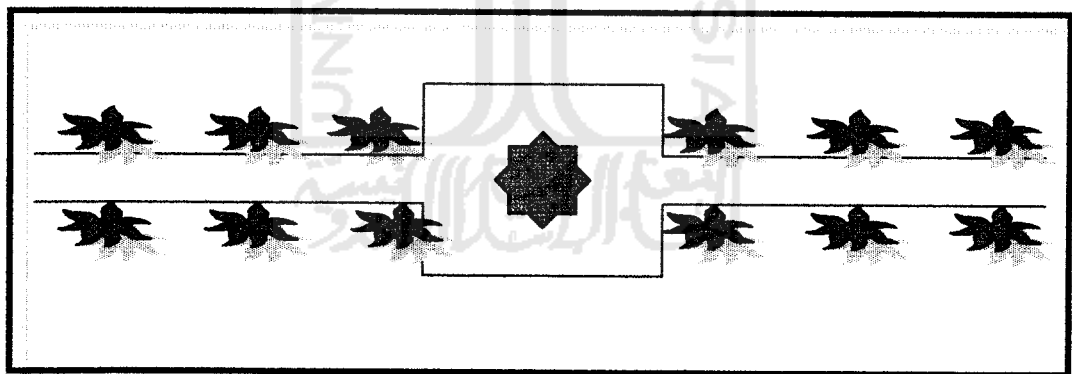
Penggunaan skala besar dan kecil sehingga menghadirkan sesuatu yang tidak monoton. Hal ini dapat dihadirkan pada penggunaan vegetasi dengan skala yang bervariasi dan perbedaan ketinggian dan lebar jalan pada jalur pedestrian.



Gambar 27. Skala

b. Unsur alam

Penggunaan unsur alam yaitu vegetasi dan elemen air pada daerah yang dilewati oleh pengunjung



Gambar 28. unsur alam

c. Warna dan Material

Beberapa pembentuk dari suasana ruang yang rekreatif adalh dibentuk oleh warna dan material. Dimana kedua unsur pembentuk tersebut saling berkaitan yang perpaduan tersebut menciptaka suasana ruang yang tidak membosankan.

2. *Keanekaragaman*

Untuk menciptakan karakter rekreatif baik pada ruang dalam ataupun ruang luar, perlu adanya keanekaragaman dari beberapa hal yang digunakan pada suatu perancangan, dengan cara mengkomposisikannya. Keanekaragaman akan lebih terasa dalam menciptakan karakter rekreatifnya jika dibandingkan dengan hal-hal yang monoton.¹⁰

3. *Pola/Pattern*

Ada beberapa pola/pattern yang digunakan dalam menciptakan suasana yang rekreatif pada suatu ruangan, yaitu pola linier (suatu urutan linier dari ruang-ruang yang berulang), terpusat/memusat (suatu ruang dominant dimana pengelompokan sejumlah ruang-ruang sekunder dihadapkan), radial/menyebar (sebuah ruang pusat yang menjadi acuan organisasi ruang yang linier berkembang menyerupai bentuk jari-jari), grid (ruang-ruang yang diorganisir dalam kawasan grid structural atau grid tiga dimensi yang lain) dan cluster (ruang-ruang yang dikelompokkan berdasarkan adanya hubungan atau bersama-sama memanfaatkan ciri atau hubungan visual).

Dalam mewujudkan karakter rekreatif itu sendiri perlu adanya komposisi dari beberapa pola / pattern, sehingga tidak monoton.

4. *Sistem*

Sistem merupakan urutan-urutan yang jelas. Dimana system yang dipakai disesuaikan dengan kebutuhan pada bangunan yang bersangkutan.

2.5. **Pola Pembentukan Ruang**¹¹

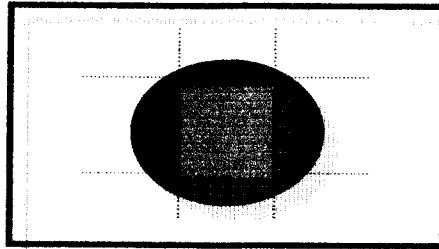
Selain karakter penentu yang rekreatif dan macam-macam pola sirkulasi, disini juga dijeaskan beberapa pola pembentukan ruang yaitu:

1. *Ruang didalam ruang*

Yaitu : Sebuah ruang yang luas yang dapat melingkupi dan memuat sebuah ruang lain yang lebih kecil dadalamnya.

¹⁰ Edward T. White, "Concept Sourcebook, a Vacabulary of architecture forms", Intermatra

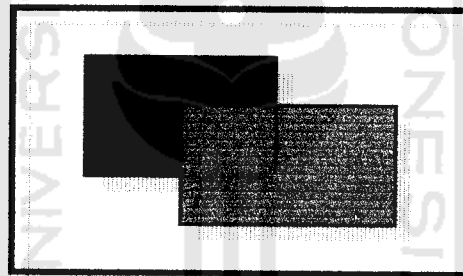
¹¹ Ching, Francis. DK, "Form, Space and Order, van Nostrand Reinhold Company Inc-USA



Gb. 29. Ruang didalam ruang

1. *Ruang yang saling berkaitan*

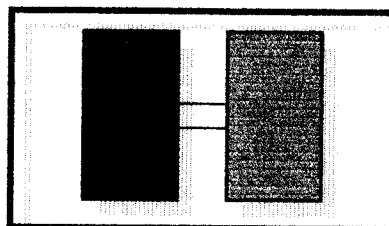
Suatu hubungan ruang yang saling berkaitan terdiri dari dua buah ruang yang kawasannya membentuk suatu daerah ruang bersama. Jika dua buah ruang membentuk volume berkaitan seperti ini masing-masing ruang mempertahankan identitasnya dan batasan sebagai suatu ruang.



Gb. 30. Ruang yang saling berkaitan

2. *Ruang bersebelahan*

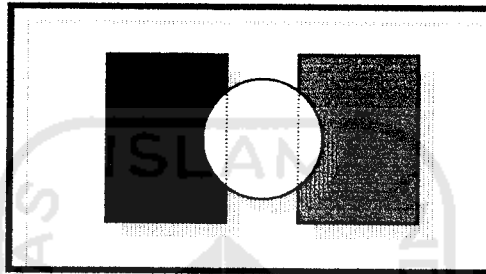
Bersebelahan adalah jenis hubungan ruang yang paling umum. Hal tersebut memungkinkan definisi dan respon masing-masing ruang menjadi jelas terhadap fungsi dan persyaratan simbolisnya. Tingkat kontinuitas visual maupun ruangnya yang terjadi antara dua ruang yang berdekatan akan bergantung pada sifat alami bidang yang memisahkan sekaligus menghubungkan keduanya.



Gb. 31. Ruang yang bersebelahan

3. Ruang yang dihubungkan dengan bersama

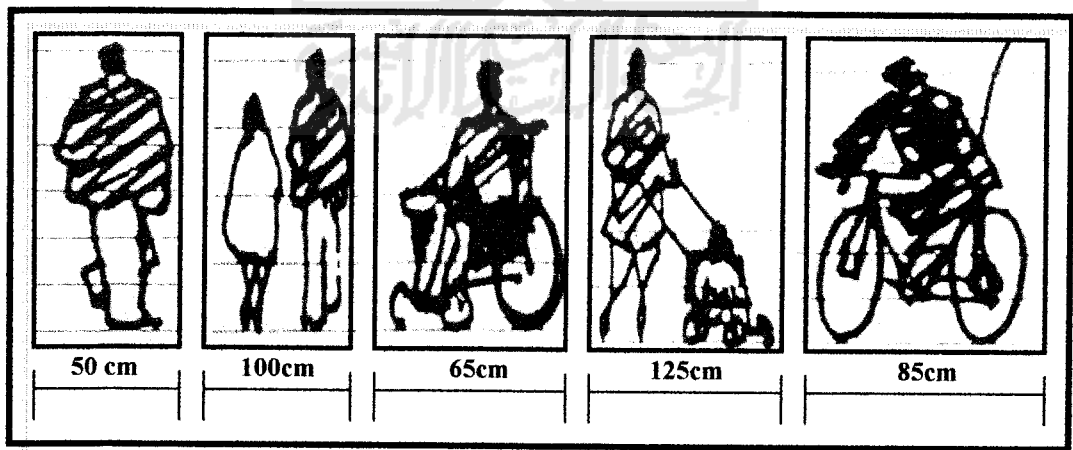
Dua buah ruang yang terbagi oleh jarak dapat dihubungkan atau dikaitkn satu sama lain oleh ruang ketiga yaitu ruang perantara. Hubungan antara kedua ruang akan tergantung pada sifat ruang ketiga dimana kedua ruang tersebut menempati satu ruang bersama-sama.



Gb. 32. Ruang yang dihubungkan oleh ruang bersama

2.6. Dimensi Sirkulasi Pedestrian pada Ruang Luar¹²

Dalam perencanaan tata ruang luar salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah masalah pedestrian. Dibawah ini terdapat gambar-gambar standart untuk pedestrian.



Gambar 33. Dimensi orang

¹² De Chiara, Joseph, Standar Perencanaan Tapak, Erlangga, 1989.