

# BAB 2



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. PEMAHAMAN JUDUL**

##### **2.1.1. Pengertian**

Untuk mengartikan judul “Penataan Kawasan Kota Larantuka Kajian Konseptual Waterfront City” kita perlu menelaah beberapa kata yang membentuk kalimat tersebut :

- a. Penataan : adalah aturan, pembenahan, memelihara, mengarahkan (sumber : kamus Bahasa Indonesia)
- b. Kawasan Kota Larantuka : merupakan obyek yang dikenai tindakan penataan. Kota Larantuka adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Flores Timur, Nusa Tenggara Timur. sekaligus ibukota dari Kabupaten Flores Timur. (*sumber: Wikepedia Ensiklopedia Indonesia*).
- c. Kajian Konseptual : pengertian Kajian menurut para ahli berasal dari kata Kaji yang berarti pelajaran; penyelidikan (tentang sesuatu). Kata kajian berarti “proses; cara; perbuatan mengkaji; menyelidiki; menelaah (kbbi 1999:431). Kajian konseptual berarti suatu proses mengkaji atau menyelidiki suatu hubungan atau kaitan antara konsep satu terhadap konsep yang lainya dari masalah yang ingin diteliti.
- d. Waterfront City : merupakan suatu teori perencanaan kota yang memiliki keterkaitan karena dalam suatu kawasan atau kota memiliki potensi air baik sungai, danau, dan laut yang secara geografis membentuk suatu batas antara perairan.

##### **2.1.2. Interpretasi Judul**

Berdasarkan uraian pengertian judul di atas, maka pemahaman judul dapat disimpulkan sebagai berikut : “suatu upaya penataan atau pembenahan Kawasan Kota Larantuka dengan proses menyelidiki permasalahan atau upaya penanggulangan penataan kawasan pesisir berdasarkan teori Waterfront City”.

## 2.2. TEORI POKOK URBAN DESAIN

Dalam bukunya *The Urban Design Process*, Hamid Shirvani mengemukakan tentang elemen fisik dalam domain urban design, antara lain yakni:

### 2.2.1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Perencanaan tata guna lahan secara dua dimensi akan sangat mempengaruhi ruang tiga dimensi dengan fungsi – fungsi yang diselenggarakan, yang kemudian akan membentuk hubungan antara sirkulasi, parkir, kepadatan dan ruang terbuka (*open space*).

Pemanfaatan tanah menentukan rencana-rencana dasar dua dimensi dimana nantinya ruang tiga dimensi dibentuk dan fungsi-fungsi diselenggarakan. Keputusan-keputusan pemanfaatan tanah membentuk hubungan antara sirkulasi/parkir dan kepadatan kegiatan/pemanfaatan dalam daerah perkotaan.

Ada 3 masalah utama dalam kebijaksanaan-kebijaksanaan dalam pemanfaatan tanah antara lain :

- Kekurangan keanekaragaman pemanfaatan dalam suatu daerah perkotaan
- Gagal mempertimbangkan faktor lingkungan fisik dan alamiah
- Kegagalan dalam pemeliharaan dan perbaikan infrastruktur perkotaan.

Yang menjadi kunci persoalan untuk pertimbangan dalam keputusan-keputusan dalam pemanfaatan tanah di masa depan adalah mencampur pemanfaatan di dalam daerah perkotaan untuk mengembangkan tenaga 24 jam dengan memperbaiki sirkulasi melalui fasilitas yang biasa dan pemanfaatan infrastruktur yang lebih baik, analisa berdasarkan lingkungan alamiah; dan perbaikan sistem-sistem infrastruktur dengan rencana-rencana dan operasi-operasi pemeliharaan yang perlu.

### 2.2.2. Bentuk Dan Massa Bangunan (*Building Form And Masing*)

Bentuk dan massa bangunan meliputi ketinggian, perbandingan daerah terbangun, pemunduran – pemunduran bangunan / sempadan, skala, proporsi, bahan yang akan menjamin hubungan yang harmonis antara bangunan dan lingkungan secara keseluruhan.

Prinsip-prinsip teknik dasar perkotaan yang ditampilkan Imerelgen (1965) mempersatukan banyak persoalan kritis yang berhubungan dengan bentuk dan massa bangunan yang meliputi :

- ” Skala ” berhubungan dengan pandangan manusia, sirkulasi bangunan-bangunan tetangga dan ukuran lingkungan
- ” Ruang Perkotaan ” sebagai elemen utama desain perkotaan dan kepentingan artikulasi oleh bentuk-bentuk skala dan jenis-jenis ruang perkotaan
- ” Massa Perkotaan ” yang mencakup bangunan-bangunan, permukaan tanah dan benda dalam ruang yang dapat diatur

Karena itu langkah yang perlu dalam mendefinisikan bentuk dan massa bangunan adalah identifikasi prinsip-prinsip dan pemikiran di balik bentuk fisik perkotaan.

### 2.2.3. Sirkulasi Dan Parkir (*Circulation And Parking*)

- Sirkulasi

Elemen sirkulasi sendiri dalam upaya perencanaan kota menawarkan suatu alat yang ampuh dalam membangun lingkungan kota. Elemen ini bisa membentuk, mengarahkan, bahkan mengendalikan pola aktifitas ( dan pengembangan ) sebuah kota, misalnya kapan sebuah jalan umum, jalur pejalan kaki serta sistem transit lainnya bertemu dan memfokuskan aktifitas. Elemen ini juga bisa berperan sebagai dasar dari perencanaan kota itu sendiri, menentukan dan mengakarakterisir bentuk kota sebagai bagian-bagian terpisah, daerah aktifitas dan lain-lain.

Teknik yang digunakan untuk menciptakan sebuah sistem sirkulasi yang baik antara lain berdasarkan tiga ( 3 ) prinsip utama yakni : **Pertama**, jalanan itu sendiri haruslah merupakan elemen ruang terbuka yang enak dipandang. Petunjuk-petunjuk perencanaan yang disarankan untuk mencapai kriteria ini adalah :

- Menjaga lansekap dari elemen-elemen visual yang tidak diinginkan
- Mengatur ketinggian dan jarak dari jalan ( setback ) bagi bangunan-bangunan yang ada di pinggir jalan
- Jalur parkir yang benar dan tanaman pembatas
- Menekankan lingkungan alamiah di sekitar jalan.

Prinsip **Kedua** yakni bahwa jalan harus mampu memberi mampu memberi orientasi bagi pengemudi dan membuat lingkungannya mudah dikenali. Teknik-teknik khusus untuk mencapai hal ini antara lain :

- Menciptakan landscape palette atau kwas lansekap yang menonjolkan lingkungan distrik-distrik dan kampung-kampung di pinggir jalan
- Menciptakan suatu ‘ pemandangan jalan’ yang lengkap dengan asesori dan lampu-lampunya.
- Memasukkan ke dalam masterplan, suatu sistem jalan yang lengkap dengan pohon-pohon pembatas selain memanfaatkan landmark dan pemakaian lahan-lahan di sekitar jalan sebagai suatu patokan visual
- Memisahkan urutan pentingnya jalan berdasarkan streetscape, jalur kiri , setback, penggunaan lahan di sekitar jalan dan lain-lain.

Prinsip **Ketiga** yakni sector umum dan swasta harus bekerja sama untuk mencapai tujuan itu.

Pada dasarnya tujuan utama dari banyak kecenderungan yang banyak terjadi akhir-akhir ini dalam masalah perencanaan transportasi meliputi :

- Mengembangkan mobilitas di bagian-bagian kota yang berperan sebagai pusat bisnis
- Menghambat pemakaian kendaraan pribadi
- Mendorong pemakaian kendaraan umum
- Mengembangkan akses ke pusat-pusat bisnis

- Parkiran

Masalah perparkiran mempunyai 2 pengaruh langsung terhadap kualitas lingkungan itu sendiri antara lain :

- Kelangsungan aktifitas kota ( dimana masalah parkir amatlah penting )
- Menimbulkan visual impact ( bentrokan visual ) terhadap bentuk fisik dan struktur kota

Oleh karena itu dua hal penting yang harus selalu diperhatikan dalam suatu perancangan kota yakni masalah akses ke pemilikan-pemilikan pribadi dan parkiran serta menciptakan daerah parkir yang memadai dan tidak mengganggu pemandangan adalah penting bagi keberhasilan suatu upaya perencanaan kota.

Sebenarnya ada bermacam-macam cara untuk menangani masalah parkir tanpa harus menciptakan lapangan-lapangan parkir antara lain :

- Dengan merancang suatu garasi parkir di bagian-bagian kota dimana gedung-gedung yang dibangun ternyata tidak menyediakan tempat parkir. Sebaiknya konstruksi ini disertai dengan peraturan yang mengharuskan penyediaan tempat parkir sebagai bagian dari peraturan yang mengharuskan penyediaan tempat parkir sebagai bagian dari perencanaan gedung di masa datang. Ground level dari garasi dapat dimanfaatkan sebagai *took* demi keberlangsungan aktifitas di jalanan.
- Pendekatan kedua yakni dengan program multiguna yang memaksimalkan pemanfaatan tempat parkir dengan suatu program yang memungkinkan berbagai pemakaian dan berbagai orang pada berbagai waktu.
- Pendekatan ketiga dengan menerapkan “ parkir sistem paket” ; bisnis yang melibatkan banyak orang ( atau beberapa bisnis sekaligus ) bisa meminta distrik parkir khusus atau menyisihkan beberapa blok sebagai tempat parkir terpisah yang dapat digunakan sepanjang hari.
- Pendekatan terakhir yakni dengan penyediaan tempat parkir di pinggiran kota ( *urban – edge parking* ).

#### **3.6.1. Ruang Terbuka (*Open Space*)**

Ruang terbuka dalam hal ini adalah ruang terbuka yang dimanfaatkan seperti trotoar, jalan, parker area bermain, area olahraga dan taman. Ruang terbuka dapat didefinisikan sebagai semua lansekap ( jalan, trotoar dan semacamnya ) taman, dan ruang rekreasi di daerah perkotaan.

Ruang terbuka merupakan elemen penting dalam perencanaan kota, dan tentu saja amat menentukan dalam perencanaan. Meskipun demikian, dahulu ruang terbuka biasanya dirancang setelah bentuk bangunan dan arsitekturnya selesai. Karena itu ruang terbuka lebih mirip sebagai tambahan dan bukannya bagian integral dari proses desain. Jadi masalah utamanya disini adalah bahwa sebuah ruang terbuka haruslah dianggap sebagai bagian integral dari perencanaan sebuah kota.

### **3.6.2. Jalur Pejalan Kaki (*Pedestrian*)**

Keberhasilan dalam perencanaan pedestrian ways adalah menciptakan keseimbangan antara pejalan kaki dan kendaraan.

Perencanaan bagi para pejalan kaki bagi desan jalan perkotaan sangat lama terabaikan. Seandainya daerah-daerah perbelanjaan dipinggir kota memperhatikan kemudahan-kemudahan bagi pejalan kaki dan kendaraan, mereka akan memiliki kelebihan-kelebihan dibanding pusat perbelanjaan yang ada di tengah kota. Jalur pejalan kaki adalah elemen penting dalam perencanaan kota dan bukan sekedar bagian dari program mempercantik kota. Fungsi jalur pejalan kaki secara keseluruhan antara lain :

- Mengurangi ketergantungan akan mobil di tengah kota
- Menaikkan frekuensi perjalanan ke tengah kota, membantu lingkungan dengan menciptakan suatu sistem berskala manusia (human scale system)
- Mendorong aktifitas perdagangan
- Menolong meningkatkan kualitas udara.

### **3.6.3. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)**

Semua kegiatan yang ikut mendukung berlangsungnya proses kegiatan utama di kawasan tertentu. Dukungan aktivitas meliputi semua penggunaan dan kegiatan yang membantu memperkuat ruang-ruang umum di perkotaan, karena aktivitas dan ruang-ruang fisik selalu merupakan pelengkap satu sama lain. Dukungan aktivitas ini tidak hanya berarti terlengkapinya jalur-jalur pejalan kaki dan plaza-plaza. Diperlukan juga pertimbangan terhadap fungsi utama dan penggunaan dari elemen-elemen kota yang bisa menghidupkan seperti misalnya pasar swalayan, taman-taman rekreasi, pusat pemerintahan, perpustakaan umum, dll. Tujuannya adalah untuk menempatkan poros-poros aktivitas utama di tempat paling fungsional, memadukannya dengan penggunaan-penggunaan komplementer dan kemudian menghubungkannya satu sama lain dengan sebuah jalur pejalan kaki yang aman dan memang dirancang khusus untuk memenuhi kebutuhan para pejalan kaki.

#### **3.6.4. Petanda (*Signage*)**

Tanda / identitas pada suatu objek berdasarkan keunikannya, sehingga subyek dapat memahaminya. Petanda dapat berupa landmark, papan iklan dan rambu lalu lintas.

Dipandang dari sudut perancangan kota, sudah semestinya ukuran dan mutu desain papan-papan reklame yang ada diatur juga agar tercipta suatu keserasian, dampak visual yang tidak berlebihan dan sekaligus mengurangi kesemrawutan dan persaingan dengan rambu lalu lintas dan publik yang memang diperlukan. Tanpa mengabaikan pentingnya rambu-rambu bisnis di suatu daerah, kita juga harus memperhatikan kualitas dari lingkungan fisik yang harus dimiliki. Rambu-rambu yang terdesain baik turut mendukung karakter dari penampilan gedung sekaligus, menghidupkan jalanan, selain memberikan informasi barang dan jasa bisnis pribadi.

Salah satu pendekatan dalam menciptakan kriteria fungsional bagi papan-papan reklame adalah dengan mengatur ukurannya. Adapun petunjuk-petunjuk khusus yang diusulkan dalam pemasangan papan-papan reklame antara lain :

- Penggunaan papan-papan reklame yang mencerminkan sifat-sifat khas dari daerah tersebut
- Jarak antar papan reklame yang memadai untuk menjamin visibilitas sekaligus menghindari kesemrawutan dan 'overcrowding'
- Penggunaan papan reklame yang sesuai dengan arsitektur tempatnya berdiri
- Membatasi papan-papan reklame yang bercahaya
- Melarang pemasangan papan-papan reklame raksasa yang mendominasi pemandangan dari daerah-daerah pejalan kaki.

### **2.3. KAJIAN WATERFRONT**

#### **2.2.1. Pengertian Waterfront**

Pengertian waterfront dalam Bahasa Indonesia secara harafiah adalah daerah tepi sungai, bagian kota yang berbatasan dengan air. Pengertian Waterfront antara lain yaitu The dynamic area of the cities and towns where land and water meet (Breen, 1994) ; dan Interface between land and water (Wrenn, 1983). Istilah waterfront sebenarnya sudah lama dipakai untuk pengembangan



beberapa kawasan perkotaan yang berada di dekat tepi air. Kawasan waterfront merupakan bagian elemen fisik kota yang sangat potensial untuk dikembangkan menjadi suatu kawasan yang hidup (livable) dan tempat berkumpul masyarakat. Konsep pengembangan ini sudah di pakai oleh beberapa negara maju dan berkembang antara lain : Amerika serikat, Dubai, dan beberapa negara Eropa dan Asia lainnya. Pengembangan kawasan tepi air ini sebenarnya sudah mulai di kembangkan sejak tahun 1980 dan bermula di wilayah negara Amerika.

Secara singkat istilah waterfront memiliki pengertian bahwa suatu bagian dari elemen fisik perkotaan tempat bertemunya daratan dengan perairan (tepi air) yang sangat potensial untuk dikembangkan menjadi kawasan yang hidup dan tempat berkumpul masyarakat.

**Gambar II- 1**  
**Waterfront City**



(Sumber: google)

### **2.2.2. Fenomena Waterfront**

Waterfront merupakan sebuah aset yang di miliki oleh suatu kota yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan publik dengan berbagai tujuan seperti diungkapkan dalam jurnal “prinsip perancangan kawasan tepi air” (sastrawati, isfa, vol 14, no.3, ITB, 2003).

Pada proses pengembangan kawasan tepi air pada dasarnya merupakan permasalahan yang sangat kompleks di suatu kawasan perkotaan yaitu adanya perbedaan pengembangan antara kepentingan publik dan kepentingan swasta dari orientasi pengembangan fungsi ruang publik menjadi fungsi properti. Pengembangan ruang publik merupakan pengembangan yang di orientasikan kepada kesejahteraan masyarakat luas sedangkan pengembangan fungsi properti berorientasi kepada keuntungan sebahagian pihak. Oleh sebab itu usaha untuk melindungi kawasan tepi air sebagai ruang publik yang terbebas dalam proses

konstruksi diperlukan adanya kerjasama dan kesatuan visi dari berbagai pihak yaitu masyarakat, pemerintah dan swasta untuk mewujudkan karakter kawasan tepi air sehingga dapat dimanfaatkan secara maksimal oleh beberapa stakeholder yang ada.

Dalam proses pengembangan suatu kawasan waterfront pada dasarnya dapat di bagi atas tiga jenis pengelompokan yaitu :

1. Konservasi

Merupakan pengembangan yang bertujuan untuk memanfaatkan kawasan tua yang berada di tepi air dimana pada kondisi sekarang masih terdapat potensi yang dapat di kembangkan secara maksimal. Contoh Venice *waterfront*.

**Gambar II- 1**  
**Gambar Konservasi pada Venice**



(Sumber: [www.vegapark.ve.it/vega/acms/vega/parco/Venice\\_waterfront/](http://www.vegapark.ve.it/vega/acms/vega/parco/Venice_waterfront/))

2. Redevelopment

Pengembangan jenis ini merupakan suatu usaha untuk menghidupkan atau membangkitkan kembali kawasan pelabuhan dengan tujuan yang berbeda sebagai suatu kawasan penting bagi kehidupan masyarakat kota dengan mengubah fasilitas yang ada pada kawasan yang di gunakan oleh kapasitas yang berbeda pula. Contoh: Riverfront Redevelopment, Memphis-Tennessee.

**Gambar II- 2**  
**Riverfront Redevelopment Waterfront, Memphis-Tennessee**



(Sumber: [www.discoveramerica.com/ca/tennessee/memphis-riverfront-development-parks.html](http://www.discoveramerica.com/ca/tennessee/memphis-riverfront-development-parks.html))

Penambahan fungsi taman di manfaatkan untuk dapat menampung kegiatan dengan skala yang lebih besar. Proses redevelopment ini terhubung antara pusat kota dan taman.

### 3. Development

Pengembangan jenis ini merupakan contoh perencanaan yang sengaja dibentuk dengan menciptakan sebuah kawasan tepi air dengan melihat kebutuhan masyarakat terhadap ruang di kota dengan cara penataan kawasan tepi air. Contoh Portland waterfront development.

**Gambar II- 3**  
**Portland Waterfront Defelopment**



(sumber : [www.portlandneighborhood.com/portland-south-waterfront.html](http://www.portlandneighborhood.com/portland-south-waterfront.html))

### 2.2.3. Tahap Pembentukan Area Waterfront

Berikut ini merupakan proses pembentukan suatu area waterfront (Wrenn, 1983):

- a. Awalnya berkembang dari arah perairan, yaitu dengan dibangunnya beberapa sarana yang menunjang fungsi utama dari area waterfront.

- b. Ketika area waterfront mulai ramai dikunjungi dan ditempati orang terjadi perluasan lokasi dan penyebaran ke arah daratan.
- c. Pertambahan penduduk yang tinggal di area tersebut mendorong munculnya beberapa sarana penunjang lainnya, seperti dermaga kecil, jalur sirkulasi tambahan, dan sebagainya.
- d. Seiring pertambahan penduduk dan aktivitas di area tersebut maka dibuat beberapa saluran kanal di area waterfront. Hal ini bertujuan untuk tetap mempertahankan ikatan visual dan karakter pada area waterfront, dan membuat pemisah buatan yang memisahkan secara jelas fungsi-fungsi yang ada pada site.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa pada awal mulanya kawasan waterfront berkembang dari arah perairan dan kemudian mulai ramai dikunjungi hingga muncul sarana-sarana penunjang.

#### **2.2.4. Jenis Waterfront**

Berdasarkan fungsinya, waterfront dapat dibedakan menjadi 7 Jenis (Breen, 1994) yaitu :

- Cultural waterfront, adalah waterfront yang memadahi aktivitas budaya, pendidikan, dan ilmu pengetahuan; yang memanfaatkan laut sebagai objek budaya dan ilmu pengetahuan dengan mengorientasikan pengembangan kawasan pada fasilitas pendukung aktivitas budaya.
- Environment waterfront, adalah waterfront yang berupaya meningkatkan kualitas lingkungan yang mengalami penurunan fungsi, dengan memanfaatkan potensi dan keaslian lingkungan yang tumbuh secara alami.
- Historical waterfront, adalah kawasan waterfront yang dikembangkan ke arah konservasi bangunan sejarah yang ada dalamawasannya.
- Mixed-used waterfront, adalah waterfront yang merupakan kombinasi dari perumahan, perkantoran, restoran, pasar, rumah sakit, dan /atau tempat-tempat kebudayaan.
- Recreational waterfront, adalah semua kawasan waterfront yang menyediakan sarana-sarana dan prasarana untuk kegiatan rekreasi, seperti taman, arena bermain, tempat pemancingan, dan fasilitas untuk kapal pesiar.

- Residential waterfront, adalah perumahan, apartemen, dan resort yang dibangun di pinggir perairan.
- Working waterfront, adalah tempat-tempat penangkapan ikan komersial, reparasi kapal pesiar, industri berat, dan fungsi-fungsi pelabuhan.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa jenis waterfront menurut fungsinya (Breen, 1994) yaitu cultural waterfront, environment waterfront, historical waterfront, mixed-use waterfront, recreational waterfront, residential waterfront, dan working waterfront.

#### **2.2.5. Aspek-Aspek Dasar Perancangan Waterfront**

Pada perancangan kawasan tepian air, ada dua aspek penting yang mendasari keputusan-keputusan rancangan yang dihasilkan. Kedua aspek tersebut adalah faktor geografis serta konteks perkotaan (Wrenn, 1983 dan Toree, 1989).

- a. Faktor Geografis Merupakan faktor yang menyangkut geografis kawasan dan akan menentukan jenis serta pola penggunaannya, termasuk di dalam hal ini adalah
  - Kondisi perairan, yaitu dari segi jenis (laut, sungai, dst), dimensi dan konfigurasi, pasang-surut, serta kualitas airnya.
  - Kondisi lahan, yaitu ukuran, konfigurasi, daya dukung tanah, serta kepemilikannya.
  - Iklim, yaitu menyangkut jenis musim, temperatur, angin, serta curah hujan.
- b. Konteks perkotaan (Urban Context) Merupakan faktor-faktor yang nantinya akan memberikan ciri khas tersendiri bagi kota yang bersangkutan serta menentukan hubungan antara kawasan waterfront yang dikembangkan dengan bagian kota yang terkait, termasuk dalam aspek ini adalah:
  - Pemakai, yaitu mereka yang tinggal, bekerja atau berwisata di kawasan waterfront, atau sekedar merasa memiliki kawasan tersebut sebagai sarana publik.
  - Khasanah sejarah dan budaya, yaitu situs atau bangunan bersejarah yang perlu ditentukan arah pengembangannya (misalnya restorasi, renovasi atau penggunaan adaptif) serta bagian tradisi yang perlu dilestarikan.

- Pencapaian dan sirkulasi, yaitu akses dari dan menuju tapak serta pengaturan sirkulasi didalamnya.
- Karakter visual, yaitu hal-hal yang akan memberi ciri yang membedakan satu kawasan waterfront dengan lainnya.

Ditinjau dari aspek-aspek dasar perencanaan konsep waterfront, terdapat 2 aspek penting, yaitu faktor geografis (kondisi perairan, kondisi lahan, dan iklim) dan konteks perkotaan (pemakai, khasanah sejarah dan budaya, pencapaian dan sirkulasi, dan karakter visual).

#### **2.2.6. Elemen Penting Dalam Konsep Waterfront**

Dalam pengolahan kawasan waterfront, ada beberapa elemen yang didesain sedemikian rupa agar dapat memberikan kesan yang dapat membedakannya dengan kawasan lain. Elemen-elemen tersebut antara lain:

- a. Pesisir Merupakan bagian pertemuan langsung tanah yang landai/datar dengan air. Biasanya digunakan sebagai tempat untuk duduk-duduk maupun berjemur sambil menikmati pemandangan perairan di bawah pohon (seperti misal pohon kelapa atau jenis pohon lain di pantai).
- b. Promenade / Esplanade Merupakan bagian perkerasan yang digunakan untuk berjalan maupun berkendara sambil menikmati pemandangan perairan di sekitar. Disebut promenade apabila permukaan dari perkerasan tersebut diangkat sedikit di atas permukaan air. Sedangkan disebut esplanade apabila permukaan dari perkerasan tersebut diangkat lebih tinggi daripada permukaan air, menyerupai balkon.
- c. Dermaga Merupakan tempat bersandarnya atau menepinya kapal maupun perahu yang juga memiliki fungsi sebagai jalan di atas air yang menghubungkan daratan dengan kapal maupun perahu.
- d. Jembatan merupakan suatu penghubung dari dua bagian daratan yang terpotong oleh adanya perairan atau sungai. Jembatan dapat mengekspresikan misi arsitektural tertentu.
- e. Pulau buatan / bangunan air Merupakan pulau atau bangunan yang dibangun di atas air pada sekitar daratan dengan tujuan guna memberikan kehadiran unsur air pada kawasan tersebut. Pulau atau bangunan ini bisa dihubungkan oleh jembatan maupun terpisah langsung dari daratan.

- f. Ruang terbuka (urban space) dapat dibentuk dalam plaza maupun taman yang dirancang dalam sebuah jaringan ruang bersama kawasan tepi air.
- g. Aktivitas untuk memberi kehidupan pada sebuah kawasan tepi air, sangat dibutuhkan kegiatan guna meramaikan dan memberi ciri khas pada kawasan. Bisa juga dalam bentuk floating market maupun market place. Atau jenis-jenis kegiatan yang ada dalam event-event tertentu.

Jadi kawasan waterfront memiliki beberapa elemen penting, yaitu pesisir, promenade, dermaga, jembatan, pulau buatan, ruang terbuka, dan aktivitas.

#### **2.2.7. Struktur Pengembangan Kawasan Waterfront**

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh pusat penelitian dan pengembangan permukiman pada tahun 1995-2000 melihat bahwa struktur kawasan kota pantai atau kota tepi air dapat diarahkan pada 7 (tujuh) pengembangan, yaitu :

##### **1. Kawasan Komersial (commercial waterfront)**

Adapun kriteria pokok pengembangan kawasan komersial di kota pantai, yaitu :

- a. Harus mampu menarik pengunjung yang akan memanfaatkan potensi kawasan pantai sebagai tempat bekerja, belanja maupun rekreasi (wisata)
- b. Kegiatan yang diciptakan tetap menarik dan nyaman untuk dikunjungi (dinamis)
- c. Bangunan harus mencirikan keunikan budaya setempat dan merupakan sarana bersosialisasi dan berusaha (komersial)
- d. Mempertahankan keberadaan golongan ekonomi lemah melalui pemberian subsidi
- e. Keindahan bentuk fisik (profil tepi pantai) kawasan pantai diangkat sebagai faktor penarik bagi kegiatan ekonomi, social-budaya, dll.

##### **2. Kawasan Budaya, Pendidikan, dan Lingkungan Hidup (cultural. Education, dan Environmental Waterfront)**

Kriteria pokok pengembangannya adalah :

- a. Memanfaatkan potensi alam pantai untuk kegiatan penelitian, budaya, dan konservasi.

- b. Menekankan pada kebersihan badan air dan suplai air bersih yang tidak hanya untuk kepentingan kesehatan saja tetapi juga untuk menarik investor.
  - c. Diarahkan untuk menyadarkan dan mendidik masyarakat tentang kekayaan alam tepi pantai yang perlu di lestarikan dan diteliti.
  - d. Keberadaan budaya masyarakat harus dilestarikan dan dipadukan dengan pengelolaan lingkungan didukung kesadaran melindungi atau mempertahankan keutuhan fisik badan air untuk dinikmati dan dijadikan sebagai wahana pendidikan (keberadaan keberagaman biota laut, profil pantai, dasar laut, mangrove, dll).
  - e. Perlu upaya pengaturan/pengendalian fungsi dan kemanfaatan air/badan air.
3. Kawasan Peninggalan Bersejarah (Historical/Herritage Waterfront)
- Kriteria pokok pengembangannya adalah :
- a. Pelestarian peninggalan-peninggalan bersejarah (landscape, situs, bangunan, dll) dan/atau merehabilitasinya untuk penggunaan berbeda (modern);
  - b. Pengendalian pengembangan baru yang kontradiktif dengan pembangunan yang sudah ada guna mempertahankan karakter (ciri) kota;
  - c. Program-program pemanfaatan ruang kawasan ini dapat berupa pengamanan pantai dengan pemecah gelombang untuk mencegah terjadinya abrasi (melindungi bangunan bersejarah tepi pantai), pembangunan tanggul, polder dan pompanisasi untuk menghindari terjadinya genangan pada bangunan bersejarah, dll.
4. Kawasan Wisata/Rekreasi (Recreational Waterfront)
- Kriteria pokok pengembangan kawasan rekreasi/wisata di kota pantai adalah:
- a. Memanfaatkan kondisi fisi pantai untuk kegiatan rekreasi (indoor atau outdoor).
  - b. Pembangunan diarahkan di sepanjang badan air dengan tetap mempertahankan keberadaan ruang terbuka.
  - c. Perbedaan budaya dan geografi diarahkan untuk menunjang kegiatan pariwisata, terutama pariwisata perairan.
  - d. Kekhasan arsitektur lokal dapat dimanfaatkan secara komersial guna menarik pengunjung.



- e. Pemanfaatan kondisi fisik pantai untuk kegiatan rekreasi/wisata pantai.
5. Kawasan Permukiman (Residential Waterfront)
- Kriteria pokok pengembangan kawasan permukiman di kota pantai adalah :
- a. Perlu keselarasan pembangunan untuk kepentingan pribadi (private) dan umum
  - b. Perlu memperhatikan tata air, budaya lokal serta kepentingan umum.
  - c. Pengembangan kawasan permukiman dapat dibedakan atas kawasan permukiman penduduk asli dan kawasan permukiman baru.
  - d. Pada permukiman/perumahan nelayan harus dilakukan upaya penataan dan perbaikan untuk meningkatkan kualitas lingkungan dan kawasan. Penempatan perumahan nelayan baru hendaknya disesuaikan dengan potensi sumber daya sekitar dan “market” hasil budidaya perikanan.
  - e. Program pemanfaatan kawasan yang dapat diterapkan untuk kawasan permukiman penduduk asli (lama) antara lain: revitalisasi/penataan bangunan, penyediaan utilitas, penanganan sarana air bersih, air limbah dan persampahan, penyediaan dermaga perahu, serta pemeliharaan drainase.
  - f. Program pemanfaatan kawasan yang dapat diterapkan untuk kawasan permukiman baru antara lain : penataan bangunan dengan memberi ruang untuk public access ke badan air, pengaturan pengambilan air tanah, reklamasi, pengaturan batas sempadan dari badan air, program penghijauan sempadan, dll.
6. Kawasan Pelabuhan dan Transportasi (Working and Transportasion Waterfront)
- Kriteria pokok pengembangannya adalah :
- a. Pemanfaatan potensi pantai untuk kegiatan transportasi, pergudangan dan industry.
  - b. Pengembangan kawasan diutamakan untuk menunjang program ekonomi kota (Negara) dengan memanfaatkan kemudahan transportasi air dan darat.
  - c. Pembangunan kegiatan industri harus tetap mempertahankan kelestarian lingkungan hidup.

- d. Program pemanfaatan ruang yang dapat diterapkan: pembangunan dermaga, sarana penunjang pelabuhan (pergudangan), pengadaan fasilitas transportasi, dll.
7. Kawasan Pertahanan dan Keamanan (Defence Waterfront)
- Kriteria pengembangan kawasan pertahanan dan keamanan di kota pantai :
- a. Dipersiapkan khusus untuk kepentingan pertahanan dan keamanan bangsa-negara.
  - b. Perlu dikendalikan untuk alasan hankam dengan dasar peraturan khusus.
  - c. Pengaturan tata guna lahan (land-use) untuk kebutuhan dan misi hankam Negara.

## **2.4. PENGEMBANGAN KAWASAN TEPI AIR**

### **2.3.1. Karakteristik Kawasan Tepi Air**

Kesuksesan pengembangan kawasan tepi air ditentukan oleh bagaimana perencanaana menanggapi karakteristik/keunikan yang ada di kawasan tepi air tersebut. Karakteristik ini terbagi dua bagian besar yaitu fisik dan non fisik. Karakteristik fisik menyangkut keadaan alam dan lingkungan, citra, akses, bangunan, penataan lanskap, ketersediaan sarana dan prasarana kota, serta kemajuan teknologi. Sedangkan karakteristik non fisik meliputi tema pengembangan, pemanfaatan air, aktivitas produk, keadaan social, budaya dan ekonomi, aturan dan pengelolaan kota/kawasan. Beberapa karakteristik yang patut dipertimbangkan untuk mencapai kesuksesan dalam penataan kawasan tepi air adalah :

1. Keadaan alam dan lingkungan (geografis), meliputi air, tanah dan iklim.  
Kondisi sumber daya air ini mempengaruhi teknik, desain, dan konstruksi pada pembangunan di kawasan tersebut. Tanah di tepi air sering mengalami erosi sehingga untuk mencegah hal tersebut, dibuat struktur perlindungan tepi air terutama bila dilakukan reklamasi. Elemen-elemen dasar dari iklim adalah radiasi matahari, angin, curah hujan, suhu dan kelembaban yang dipengaruhi oleh bentuk tapak, air dan vegetasi (Hough, 1989). Manusia yang tinggal di wilayah pantai dapat merasakan adanya pola harian dari angin pantai. Pada siang hari, daratan memanaskan lebih cepat dibandingkan lautan, sedangkan pada malam mendingin lebih cepat. Pada siang hari, angin bertiup dari lautan menuju daratan sedangkan pada malam hari, angin bertiup dari daratan menuju lautan.

2. Citra (*image*). Karakter visual tergantung pada siapa yang melihat atau memandang dan dari segi mana dia memandangnya, yaitu pandangan secara fisik (*viewer exposure*) atau dengan merasakan (*viewer sensitivity*) (Wreen, 1983). Pandangan secara fisik berkaitan dengan jarak, elevasi dan pergerakan pandangan. Sedangkan pandangan melibatkan kepekaan perasaan tergantung pada sudut pandang, seperti karakter manusianya, pendapat, pengalaman, dan kesan yang ditimbulkan pada kawasan.
3. Akses. Pembangunan kawasan tepi air harus dapat memberikan jaminan adanya pencapaian yang mudah, tempat parkir yang mampu menampung kendaraan pada saat puncak keramaian sekalipun, kemudahan dan kenyamanan pergerakan pejalan. Pencapaian ke tepi air tergantung pada penggunaan lahan yang berkaitan dengan aturan dari segi kondisi hokum, politik dan ekonomi. Bila pada kawasan tersebut terdapat fasilitas untuk kepentingan negara atau kawasan militer, maka tidak diijinkan untuk dibangun jalan umum untuk pencapaian. Tetapi bila pengembangan kawasan mempertimbangkan nilai ekonomi maka harus disediakan akses menuju tepi air sebab tepi air merupakan ruang publik.
4. Bangunan. Orientasi bangunan seharusnya ke arah tepi air sehingga tidak menjadikan tepi air sebagai halaman belakang. Ketinggian bangunan diharapkan tidak menghalangi pandangan ke tepi air sehingga memberikan kesempatan bagi penduduk untuk menikmati pemandangan alam laut/sungai atau tidak mengacaukan garis langit (*skyline*). Bahan dan struktur/konstruksi bangunan di sesuaikan dengan karakter kawasan tepi air. Perubahan fungsi lama/tua yang tidak digunakan lagi menjadi komersial dapat dilakukan sebagai upaya meningkatkan kualitas lingkungan di kawasan.
5. Penataan Lanskap. Penataan lanskap diperlukan sebab kawasan berpotensi untuk erosi, abrasi, sedimentasi.
6. Kelengkapan sarana dan prasarana kawasan.
7. Teknologi yang diterapkan pada bangunan. Struktur/konstruksi bangunan dan perlindungan tepi air.
8. Tema pengembangan. Dengan membentuk tema di kawasan tepi air, pembangunan di kawasan tepi air akan mempunyai kekhasan yang membedakan antara satu kawasan dengan kawasan tepi air lainnya. Tema

dapat berkaitan dengan kekhasan ekologi, sejarah, atau sosial budaya setempat.

9. Pemanfaatan air

- a. Pemanfaatan pada badan, yaitu sebagai alur pelayaran, rekreasi air, taman laut (obyek wisata), dll.
- b. Pemanfaatan pada tepi air, meliputi kegiatan yang berhubungan dengan air dan dapat pula kegiatan yang tidak berhubungan dengan air, seperti tempat memproses makanan laut, perusahaan pasir dan kerikil, pertambangan minyak, terminal (pelabuhan) yang melayani penumpang dan pengiriman barang (perdagangan) dengan fasilitas perbaikan konstruksi di laut, kapal Tarik, taman, *public resort*, aquarium, dan restaurant.
- c. Pemanfaatan yang bukan pada keduanya, yaitu kegiatan yang tidak memanfaatkan badan air dan tepi air. Peruntukan lahannya dapat ditempatkan agak jauh dari tepi air seperti apartemen, hotel, hunian, kafe, gudang, dan retail/toko.

10. Aktivitas Penduduk. Aktivitas penduduk yang dikembangkan dipengaruhi oleh karakter penduduk dan fungsi utama kawasan. Pemanfaatan kondisi dan lingkungan kawasan tepi air dilakukan dengan menjaga kualitas air, menyediakan ruang terbuka, mendesain pencapaian yang mudah, dan mengantisipasi kemungkinan terjadinya dampak pembangunan seperti kemacetan.

11. Sosial dan Budaya. Kebudayaan atau kebiasaan yang ada pada masyarakat setempat tidak boleh diabaikan dalam penataan kawasan tepi air sebab mempunyai nilai-nilai sosial yang telah tertanam dalam kehidupan mereka seperti pengadaan upacara, peristiwa (*event*) tertentu dan aktivitas rutin pada badan air dan tepi air.

12. Ekonomi. Selain penyediaan dana, pembiayaan terkait dengan kebijakan moneter pemerintahan dan kemampuan serta tanggapan masyarakat. Hal ini perlu diperhitungkan karena menyangkut kelangsungan hidup atau matinya suatu proses pembangunan, oleh karena itu diperlukan berbagai kerjasama baik dari pihak swasta, pemerintah maupun masyarakat.

13. Aturan. Kawasan tepi air mempunyai batasan-batasan atau aturan dalam ukuran dan kompleksitasnya (Wernn, 1983:34). Perlu ditekankan bahwa

pembangunan kawasan tepi air haruslah ditunjukkan untuk perlindungan terhadap lingkungan serta untuk memanfaatkan lahan-lahan yang tidak produktif. Oleh sebab itu, penyelidikan terhadap dampak lingkungan atas pembangunan kawasan tepi air harus dilakukan secermat mungkin.

14. Pengelolaan. Pengelolaan kawasan tepi air haruslah dilakukan secara professional, mengingat berbagai masalah yang kompleks harus ditangani, seperti bagaimana mengelola fasilitas-fasilitas yang ada agar tetap terawat, membuat promosi agar menarik pengunjung bagi pemanfaatan rekreasi, melakukan koordinasi dengan lembaga/instansi terkait baik dari pihak swasta maupun pihak pemerintah.

### **2.3.2. Faktor Pertimbangan dalam penataan**

Faktor pertimbangan dalam penataan kawasan tepi air meliputi factor pendorong dan penghambat. Factor pendorong pengembang kawasan antara lain:

1. Pembangunan yang didasarkan lingkungan yang berkualitas memberikan perlindungan pada kawasan tepi air sehingga polusi air dan udara dapat dikurangi.
2. Bangunan lama/tua yang tidak digunakan lagi dapat dimanfaatkan dengan mengubah fungsi bangunan menjadi komersial. Perubahan fungsi bangunan yang sejalan dengan kebijakan pemda dilakukan sebagai upaya meningkatkan kualitas lingkungan di kawasan tepi air.
3. Karakteristik kawasan tepi air dapat mendorong dikembangkannya berbagai aktivitas.
4. Pemerintah dapat mendorong pembangunan fasilitas umum atau penunjang di kawasan dengan melakukan kerjasama dengan pihak swasta atau investor.

Faktor penghambat yang sering ditemui dalam pengembangan kawasan yaitu:

1. Pembebasan lahan. Hal ini merupakan factor penghambat pembangunan sebab menyangkut kepemilikan perseorangan sehingga dalam pembebasan lahan biasanya pemilik lahan diberikan kemudahan-kemudahan dan imbalan agar mau melepaskan lahannya.
2. Karakteristik kawasan tepi air. Kondisi tanah yang sulit dalam pembangunan konstruksi, terjadinya banjir secara periodic, erosi/abrasi dan sedimentasi, serta biaya yang lebih mahal bagi pembangunan di kawasan ini karena memerlukan teknologi dan konstruksi tersendiri.

3. Nilai sejarah kawasan. Kawasan yang mempunyai nilai sejarah mempunyai keterbatasan dalam pengembangan sehingga perlu pemikiran untuk pengembangan kawasan dengan melestarikan nilai sejarahnya.
4. Pencapaian ke kawasan. Pencapaian ke kawasan yang sulit menyebabkan terhambatnya pengembangan kawasan tepi air dan menyebabkan nilai publik sepanjang tepi air berkurang.
5. Aturan (batasan-batasan). Aturan merupakan persyaratan yang harus diikuti dalam proses pengembangan kawasan dapat menjadi penghambat pembangunan kawasan namun batasan ini bertujuan untuk mencapai penataan kawasan yang baik. Batasan-batasan tersebut antara lain: melindungi dan melestarikan bangunan-bangunan kuno dan bersejarah, menetapkan fungsi kawasan tertentu dan intensitas bangunan, menyediakan akses bagi masyarakat umum, menyediakan berbagai fasilitas dan akomodasi sehingga menambah daya Tarik pengunjung,dsb.
6. Presepsi Masyarakat. Presepsi masyarakat yang bermukim di kawasan tepi air terkadang menjadi penghambat pembangunan. Hal ini disebabkan antara lain karena masih banyak masyarakat yang belum menyadari pentingnya pengembangan kawasan tepi air dan mereka juga menganggap tata ruang hanya akan menggusurnya dari yang ditempatinya sehingga sulit melakukan pendekatan untuk penataan kawasan. Oleh sebab itu, kegiatan dan kebudayaan masyarakat setempat harus dipertimbangkan, antara lain dengan mengikutsertakan dalam kegiatan pembangunan atau tetap memberikan ruang bagi masyarakat setempat untuk menjalankan aktivitas yang sudah berlangsung lama seperti pemanfaatan badan air sebagai transportasi, pengadaan upacara adat budaya, dsb.