

BAB 4



BAB IV

ANALISIS PENATAAN KAWASAN

4.1. ANALISIS KELAYAKAN

Ada berbagai pertimbangan yang dapat dijadikan sebagai dasar untuk menjadi pertimbangan perlu atau tidaknya dilakukan penataan konsep waterfront city pada pusat kota Larantuka, dalam hal ini penulis melakukan penjabaran melalui analisa “SWOT”, yaitu :

Strength (Kekuatan)

Potensi atau kekuatan untuk mengembangkan waterfront pada kota Larantuka antara lain sebagai berikut :

1. Pemandangan laut dengan latar belakang pulau adonara dan solor.
2. Prosesi laut saat samana santa.
3. Pelabuhan laut dengan aktifitas pelayaran antara pulau yang hidup serta kegiatan nelayan pada malam hari.
4. Ritual samana santa sejak kamis putih hingga jumat agung dengan melintasi kawasan pesisir laut.

Weakness (Kelemahan)

Ada banyak tantangan yang harus dihadapi untuk meningkatkan kualitas lingkungan dalam penataan waterfront kota Larantuka. Tantangan – tantangan tersebut antara lain sebagai berikut :

1. Arus laut yang deras tidak begitu baik untuk aktifitas berenang dan wahana air lainnya.
2. Bangunan disekitar pantai cenderung membelakangi laut (pembuangan sampah ke laut menjadikan pencemaran).
3. Sebagian besar sempadan pantai merupakan milik masyarakat sudah terbangun dan sulit untuk dibebaskan.

Opportunity (Peluang)

Berdasarkan potensi dan tantangan diatas, maka peluang yang dapat dikembangkan untuk perencanaan waterfront Kota Larantuka antara lain :

1. Adanya peluang pendanaan melalui kebijakan pusat yang menjadikan Samana Santa menjadi kawasan strategis pariwisata nasional.
2. Kebijakan konservasi laut dan pantai adanya upaya pengamanan pantai.
3. Kebijakan Tol Laut peluang pengembangan transportasi laut (biaya murah),
4. Pertumbuhan pariwisata di NTT.

Threat(Pesaing)

Ancaman yang timbul dari upaya penataan waterfront ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi perencanaan rawan akan bencana tsunami.
2. Adanya pengembangan pariwisata di sikka dan lembata yang menjadi pesaing.

Strategi

Berdasarkan hasil analisis SWOT maka ditemukan strategi pengembangan sebagai berikut:

Strategi SO

- Pembebasan lahan tepi pantai untuk dijadikan area RTH yang dapat dimanfaatkan sebagai lahan parkir terutama pada saat perayaan samana santa.
- Relokasi area permukiman warga di tepi pantai sebagai upaya konservasi laut dan juga mewaspadaai korban akibat bencana tsunami.
- Mendesain kawasan tepi pantai sebagai kota waterfront dalam meningkatkan citra kota larantuka.

Strategi ST

- melakukan upaya mitigasi bencana di sepanjang garis pantai untuk mengurangi resiko bencana.
- menyediakan lahan yang memungkinkan warga untuk mendapatkan hunian yang layak dan jauh dari rawan tsunami.
- Penataan kembali dermaga terutama bagi kapal PELRA.

Strategi WO

- Menyediakan wahana air yang tidak berbahaya bagi keselamatan masyarakat.
- Perencanaan kembali bangunan tidak layak huni.
- melakukan penataan kawasan dengan memperhatikan public easement pada kawasan pesisir.
- menaikkan retribusi parkir.

Strategi WT

- melakukan monitoring dan evaluasi terhadap analisis mengenai dampak lingkungan
- menjaga ekosistem pantai yang tersisa agar mengurangi dampak negative terhadap lingkungan
- memberdayakan masyarakat untuk menjaga lingkungan tetap bersih dan terjaga
- menyediakan tempat khusus bagi permukiman dengan dilengkapi fasilitas yang memadai.

Tabel IV– 1
Analisa Kelayakan

Faktor Internal	Strength (Kekuatan) - View pulau Adonara dan Solor - Prosesi Samana Santa - Pelabuhan laut dan Aktivitas nelayan - Ritual Samana Santa melewati pesisir pantai	Weakness (Kelemahan) - Arus laut buruk untuk aktivitas berenang dan wahana air - Bangunan pesisir membelakangi laut - Sebagian pesisir merupakan tanah milik warga yang sudah terbangun
Faktor Eksternal		
Opportunity (Peluang) - Adanya peluang pendanaan terhadap Samana Santa - Kebijakan konservasi laut dalam upaya pengamanan pantai - Kebijakan Tol Laut - Pertumbuhan pariwisata di NTT	Strategi S-O - Pembebasan lahan tepi pantai sebagai RTH - Relokasi area permukiman warga di tepi pantai sebagai upaya konservasi laut dan mewaspadaai bencana tsunami. - Menciptakan kawasan waterfront dalam meningkatkan citra Kota.	Strategi W-O - Menyediakan wahana air yang tidak berbahaya bagi keselamatan masyarakat. - Perencanaan bangunan tidak layak huni. - melakukan penataan kawasan dengan memperhatikan public easement pada kawasan pesisir.
Threat(Pesaing) - Lokasi perencanaan rawan akan bencana tsunami. - Adanya pengembangan pariwisata di sikka dan lembata yang menjadi pesaing.	Strategi S-T - Mengurangi resiko bencana dengan upaya mitigasi sepanjang garis pantai. - menyediakan lahan yang memungkinkan warga untuk mendapatkan hunian yang layak dan jauh dari rawan tsunami. - Penataan kembali dermaga terutama bagi kapal PELRA.	Strategi W-T - melakukan monitoring dan evaluasi mengenai dampak lingkungan - menjaga ekosistem pantai mengurangi dampak negative terhadap lingkungan - memberdayakan masyarakat untuk menjaga lingkungan - meyediakan tempat khusus bagi permukiman dengan dilengkapi fasilitas yang memadai

Sumber; Analisa Penulis

4.2.ANALISA STRATEGI PENATAAN

Analisa strategi penataan kawasan rencana Waterfront City kawasan Pusat Kota Larantuka dengan mempertimbangkan Jenis Waterfront:

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.

Keuntungan :

- Upaya perlindungan terhadap kawasan bangunan dibiarkan begitu saja
- Mengurangi dampak kerugian

Kelemahan :

- Perbaikan kawasan tidak dilakukan secara optimal
- Terjadinya tumpang tindih penggunaan lahan

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.

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

Pemanfaatan lahan dilakukan secara redevelopment

Keuntungan :

- Menghidupkan kawasan dengan fungsi yang berbeda maupun di lihat sesuai kebutuhan
- Perbaikan fasilitas yang belum memadai
- Penataan kawasan secara optimal

Kelemahan :

- Banyak lahan yang digusur
- Biaya mahal

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.

Keuntungan :

- Menciptakan kawasan dengan melihat kebutuhan masyarakat

Kelemahan :

- Membutuhkan lahan baru

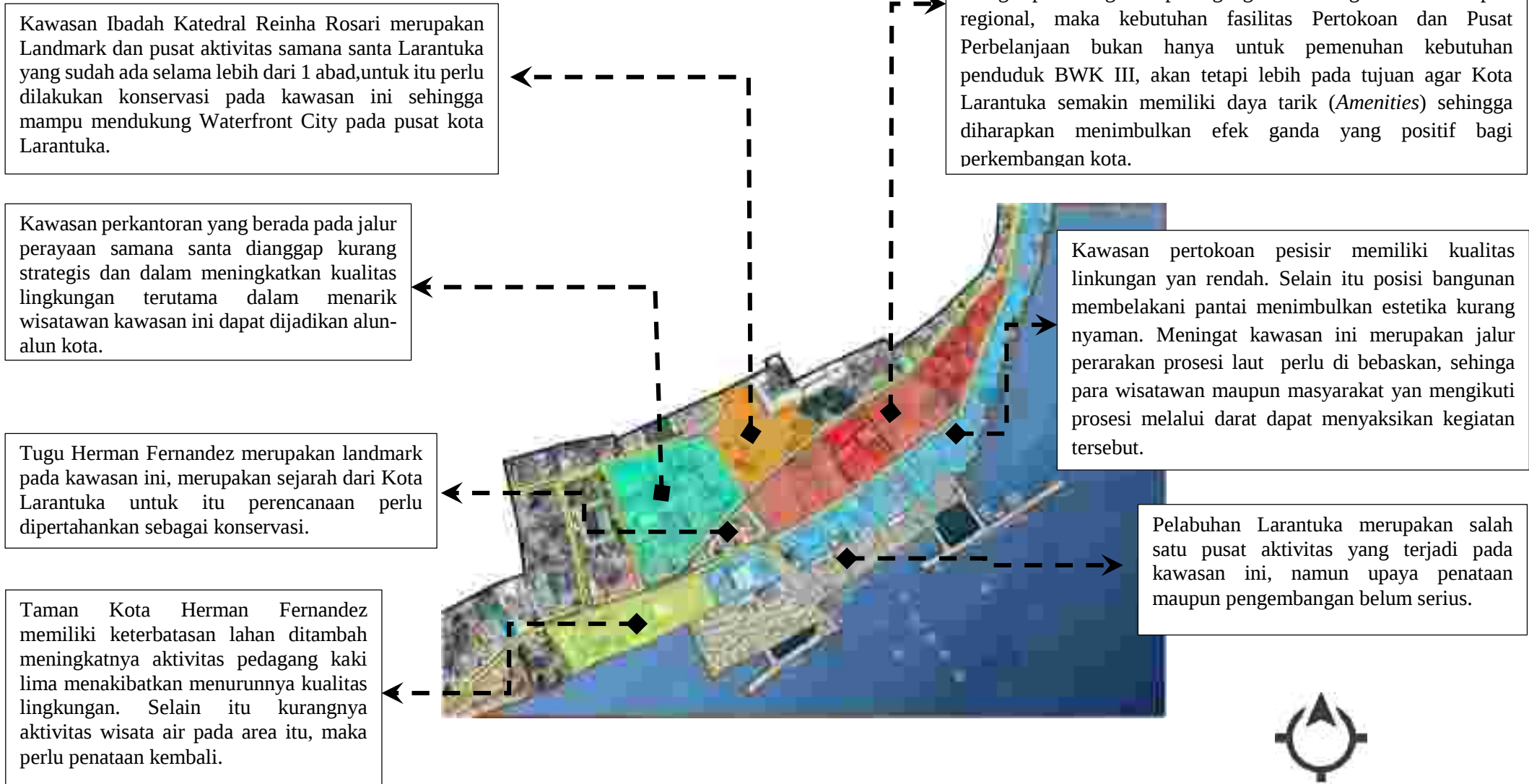
Berdasarkan alternative di atas maka strategi penataan Waterfront pada pusat kota Larantuka adalah Redecelopment Waterfront.

4.3.ANALISA MAKRO KERUANGAN

Lokasi perencanaan waterfront berada di antara sebagian kelurahan Postoh dan sebagian kelurahan Lokea yang masuk dalam Bagian Wilayah Kota III Larantuka diarahkan sebagai kawasan pusat perdagangan dengan skala lokal untuk pelayanan kota Larantuka dan skala regional untuk pelayanan kota-kota disekitarnya dalam wilayah Kabupaten Flores Timur.

Pusat pelayanan lingkungan Kawasan BWK III kota Larantuka, di utamakan pada pelayanan perdagangan yang di lengkapi dengan kegiatan-kegiatan penunjangnya, pusat layanan ini terdapat pada Kelurahan Lokea dan Kelurahan Postoh, dimana pada Kelurahan Lokea dan Postoh memiliki sarana dan prasarana yang lengkap, antara lain adanya Perdagangan dan Jasa dengan skala lokal dan regional, Pelabuhan Laut sebagai pusat sirkulasi dan distribusi barang dan orang skala regional, pusat Wisata Religius dan Peribadatan Umat Katholik baik tingkat lokal, regional, nasional bahkan internasional. Secara terperinci akan dijelaskan pada Gambar IV-1 .

Gambar VI-1
Analisa Makro Keruangan



4.4.ANALISA MIKRO KERUANGAN

4.4.1. Tata Guna Lahan

a. Efisiensi Pemanfaatan Lahan

Kondisi Topografis Kota Larantuka yang menjadi Ibu Kota Kabupaten Flores Timur berada di sepanjang kaki Gunung Ilemandiri membentuk pertumbuhan perkembangan fisik kota di pesisir Pulau Flores Bagian Timur. Pertumbuhan permukiman penduduk dan aktifitas sosial ekonomi masyarakat berkembang di sepanjang pesisir pantai kota Larantuka sehingga sulit dihindari alih fungsi pemanfaatan lahan yang terjadi yang tidak sesuai prosedur. Seiring dengan berkembangnya kondisi fisik kota Larantuka tersebut tentunya mempengaruhi berubahnya fungsi dan peran ruang kota.

Lokasi perencanaan terletak pada pusat kota BWK III, terdapat berbagai macam permasalahan yang merupakan mix use antar pola pemanfaatan lahan yakni sebagai fungsi perdagangan dan jasa, permukiman, peribadatan, dan bahkan perkantoran.

Oleh karena itu perlunya melakukan pemisahan yang jelas pada setiap aktivitas dan kegiatan yang terjadi pada lokasi perencanaan.

b. Kontinuitas Kegiatan

Pemanfaatan lahan 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.

Secara dua dimensional *land use* pada kawasan perencanaan sudah terbentuk dalam pola linear (mengikuti arah jalan) dengan konsep koridor (jejeran pertokoan yang mengapit jalan). Kawasan perencanaan ini terdiri dari beberapa jalan yang saling berhubungan dalam satu lingkungan.

Dalam penataan masalah *land use* harus direncanakan dengan baik titik-titik magnet sebagai daya tarik bagi pengunjung yang diletakan terpisah dan merata pada tapak. Hal ini penting ditegaskan karena kawasan perencanaan merupakan sebuah lokasi yang cukup luas

sehingga dengan penyebaran titik yang merata maka lokasi perencanaanpun mendapat peremajaan yang merata pula.

Mengacu pada Unterman, batas kemauan jelajah tapak pada kondisi santai secara maksimal adalah 500-600 *yard* ($\pm$ 450-550 meter). Oleh karena itu simpul kegiatan yang direncanakan pada kawasan sebaiknya diletakkan pada jarak tempuh $\pm$ 450-550 m dan selebihnya penghubung antara simpul yang derencanakan adalah retail ataupun berbagai aktivitas pendukung dengan pemandangan visual sedemikian rupa sehingga jarak yang terpisah sepanjang titik simpul pun tidak memberikan rasa jenuh. Berdasarkan persyaratan teknis di atas bahwa batas kemauan jelajah tapak atau perletakkan titik simpul adalah $\pm$ 450-550 m, dan ini cukup sesuai dengan lokasi perencanaan yang mana memiliki panjang 450 m sehingga dalam perencanaan bisa diletakkan dua buah titik simpul pada ujung lokasi. Namun unutup menjadikan lokasi ini menjadi lebih hidup maka bisa direncanakan tambahan satu titik simpul pada bagian tengah tapak sebagai penghubung antara dua titik simpul pada ujung tapak, hal ini juga menjadikan jarak tempuh tiap titik menjadi semakin dekat sehingga dirasakan sangat efektif dalam menghindari kejenuhan pejalan kaki. Namun kenyataannya adalah bahwa persebaran tata letak kegiatan dengan fungsi magnet maupun penggunaan retail belum merata .Akibatnya pergerakan pejalan kaki antara segmen seakan terputus.

c. Diversifikasi Pengguna dan Penggunaan

Ditinjau dari kelas sosial yang dituju,dapat dikatakan bahwa kegiatan perdagangan yang terjadi di kawasan Postoh mampu melayani masyarakat dari segala kalangan. Mulai dari kalangan bawah sampai pada kalangan atas. Hal tersebut bisa dilihat dari berbagai variasi kegiatan (terutama sektor fomal) serta variasi jenis serta mutu produk yang ditawarkan. Misalnya produk baju ditawarkan dari kisaran Rp.10.000 hingga lebih dari Rp.150.000. Namun sayangnya untuk sektor informal, sepertinya belum mampu menjangkau kalangan atas, karena di kawasan ini yang berkembang umumnya merupakan warung tenda kaki lima, sedangkan restoran / kafe belum diakomodiir keberadaannya.

Hal tersebut menjadi bukti minimnya fasilitas hiburan dan rekreasi pada kawasan Kampung ini, padahal ditinjau dari segi lokasi, kawasan memiliki potensi tapak alamiah yang sangat besar karena berada dipesisir pantai serta potensi ekonomi yang menjanjikan. Kualitas ruang publik yang minim seperti keberadaan PKL yang belum terwadahi dan tidak adanya jalur khusus bagi pejalan kaki untuk duduk-duduk atau interaksi sosial serta bermain anak merupakan kesenjangan yang merugikan karena pada kenyataannya kawasan Perdagangan dikunjungi oleh berbagai kelompok usia.

d. Hubungan Fungsional

Apabila pusat perdagangan dan pelabuhan dapat dianggap sebagai generator yang menjadi tujuan utama maka kegiatan/aktifitas hiburan dan wisata seharusnya mampu menjadi ‘penyangga’ bagi kegiatan wisata belanja perlu di ciptakan. Kegiatan / aktifitas itu dapat berupa keberadaan ruang terbuka/taman kota tepi pantai yang akomodatif serta pertokoan yang juga menyediakan pilihan makanan/souvenir yang khas bagi pembeli potensial di segmen ini. Namun sayangnya berbagai aset yang potensial pada pelabuhan dan pertokoan belum dioptimalkan sehingga menyebabkan hubungan fungsional antara segmen terkesan putus dan tidak saling melengkapi. (analisis tata guna lahan, Lihat Gambar IV-2).

Gambar VI-2
Analisa Mikro Keruangan (Tata Guna Lahan)

Kawasan Ibadah Katedral Reinha Rosari :

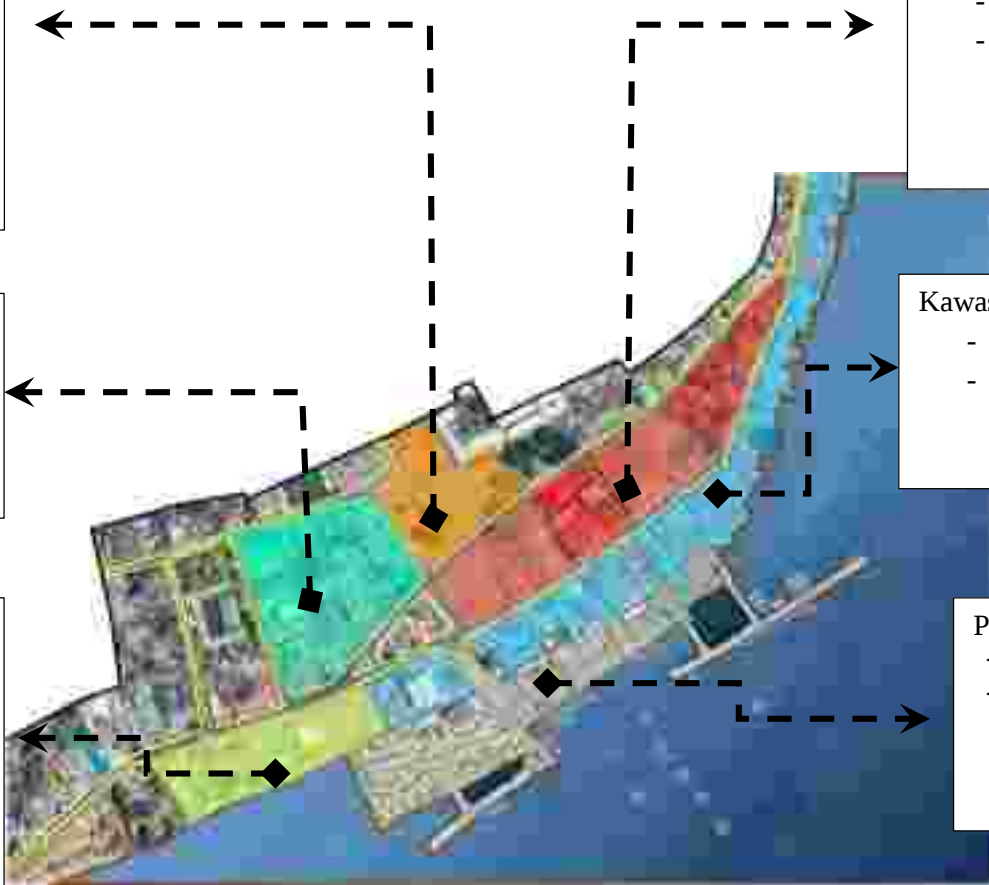
- Aktivitas Kepadatan : tinggi, terutama saat perayaan paskah umat melebihi kapasitas bangunan
- Status : Kawasan Konservasi, namun saat ini kawasan sudah tidak mampu menampung umat saat perayaan selain itu posisi bangunan yang membelakangi jalur prosesi samana santa.

Kawasan perkantoran :

- Aktivitas kepadatan : Rendah
- Status : letaknya berada pada kawasan peribadatan sehingga menimbulkan kesan mix use.

Taman Kota Herman Fernandez:

- Aktivitas kepadatan : tinggi
- Status : rendah, banyak fasilitas yang sudah rusak, taman yang tidak terawat, dan bertambahnya jumlah pedagang kaki lima.



Kawasan Perdagangan :

- Aktivitas kepadatan : Tinggi
- Status : buruk, adanya pencampuran guna lahan antara perdagangan dan hunian. Untuk itu perlu dilakukan penataan.

Kawasan pertokoan pesisir :

- Aktivitas kepadatan : sedang
- Status : buruk, banyak bangunan yang tidak terencana dan membelakangi pantai, menutup view pantai tersebut

Pelabuhan Larantuka:

- Aktivitas kepadatan : tinggi
- Status : buruk, kapasitas penumpang maupun kapal sudah tidak mampu dipenuhi, beberapa bangunan pertokoan mengambil lahan pelabuhan.



Sumber; Analisa Penulis

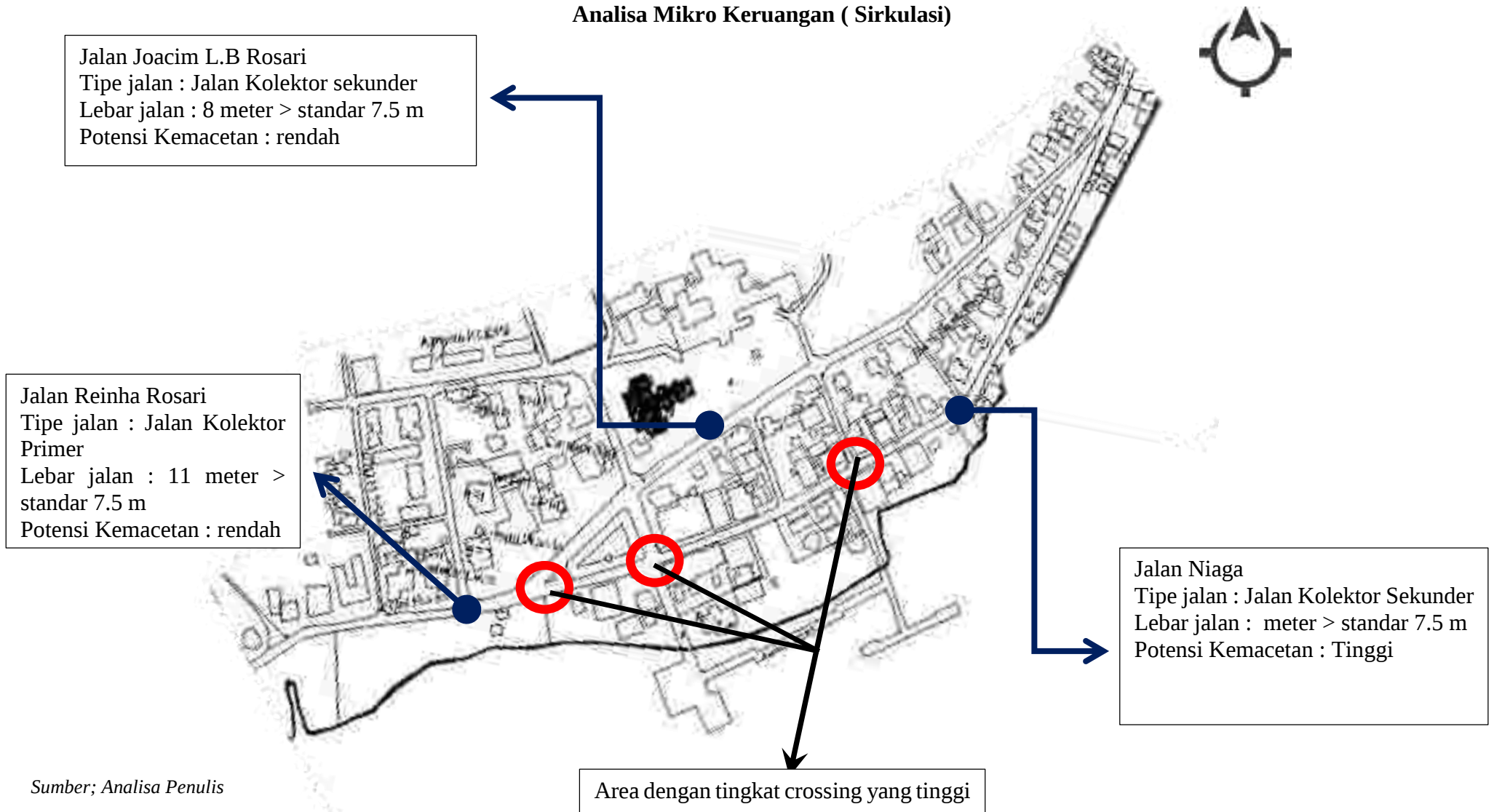
4.4.2. Analisa Sirkulasi dan Parkiran

a. Sirkulasi

Jika dilihat dari peta pergerakan dan orientasi pergerakan dalam RTRW Kota Larantuka, kedudukan Lokasi perencanaan Waterfront sangatlah strategis. Karena berada di pusat BWK III, yang mudah dicapai dari dan ke berbagai wilayah kota Larantuka. Kelancaran arus pergerakan di wilayah perencanaan kurang baik. Karena lebar jalan tersebut tidak mampu untuk mengakomodir beban lalu lintas yang ada. Selain itu titik kemacetan juga biasa terjadi pada persimpangan jalan Niaga terutama pada waktu puncak pada siang hari. Selain titik itu, kemacetan biasanya terjadi pada waktu tertentu di sekitar tugu Fernandez karena merupakan area terminal bus dan bemo.

Kemacetan juga terjadi saat prosesi samana santa jalan raya yang dilewati oleh kendaraan sebagian besar dijadikan lahan parkir untuk itu perlu disediakan ruang terbuka yang mampu dijadikan lahan parkir kendaraan. Selain itu fungsi kawasan pertokoan sebagai kawasan perdagangan memaksa sering terjadinya kegiatan bongkar muat barang (khususnya di jalan Niaga). Namun tidak tersedianya kantong – kantong parkir yang memadai mengakibatkan truk-truk berukuran besar diparkir di emperan toko dan kendaraan bermotor lainnya parkir pada bahu jalan. Tentu saja kondisi ini menyebabkan kemacetan yang cukup parah pada jam-jam tersebut. (lihat Gambar IV-3 Analisa Mikro Keruangan (Sirkulasi)).

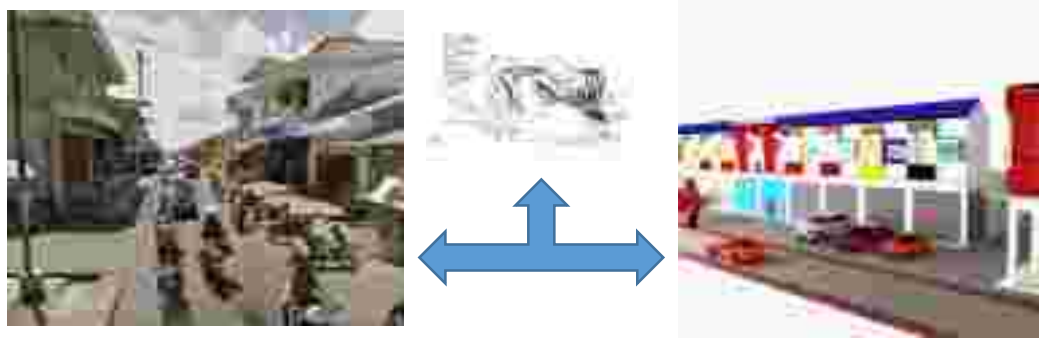
Gambar VI-3
Analisa Mikro Keruangan (Sirkulasi)



Untuk menghindari beban kemacetan dikawasan perencanaan pusat kota Larantuka, maka beberapa hal yang upaya yang dapat dilaksanakan diantaranya :

Alternatif 1 : Meningkatkan ambang kapasitas jalan

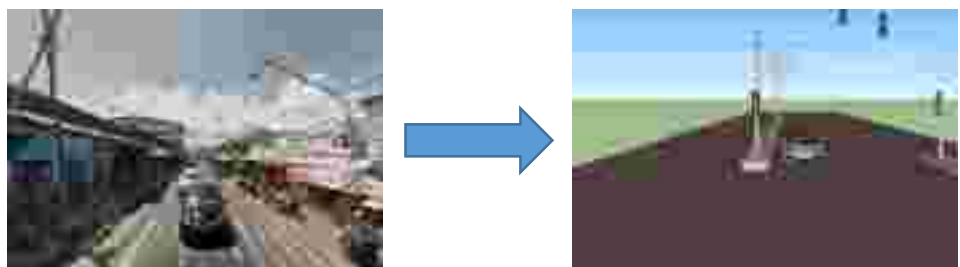
Gambar VI-4
Alternatif 1 Upaya Kemacetan



Upaya ini dapat terwujud salah satunya dengan melakukan pelebaran badan jalan. Pilihan ini bisa diterapkan di ruas jalan Niaga. Namun konsekuensinya adalah mengorbankan bangunan yang ada di pesisir pantai. Upaya alternatif ini sangat berpotensi dikembangkan dalam perencanaan namun perlunya biaya tambahan selain itu lokasi relokasi rumah warga yang di gusur.

Alternatif 2 : Mereduksi volume lalulintas

Gambar VI-5
Alternatif 2 Upaya Kemacetan



Upaya ini dapat diwujudkan dengan mem buat jalur alternatif untuk mengurangi beban kendaraan. Sehubungan dengan rencana reklamasi pemerintah serta konsep *pedestrian mall*, maka cara ini dapat dipergunakan. Yakni memindahkan arus pergerakan kendaraan dari ruas jalan Niaga ke jalan baru yang terletak di tepi pantai.

Alternatif ini dapat dipertimbangkan dalam penataan sirkulasi kawasan perencanaan dalam penataan ini perlu beberapa pertimbangan seperti bangunan yang membelakangi laut yang cenderung pembuangan limbah ke arah laut perlu diperhatikan.

Alternatif 3 : Mengurangi Faktor Pengganggu

Gambar VI-6
Alternatif 3 Upaya Kemacetan



Peluang ini dapat diwujudkan antara lain dengan cara meniadakan parkir disisi jalan serta penyediaan fasilitas penyebrangan pada titik-titik dengan intensitas penyebrangan yang tinggi. Selain itu di kawasan perdagangan juga berpotensi untuk dikembangkan titik-titik perhentian angkutan umum, sehingga mampu mengatasi kemacetan yang biasanya ditimbulkan oleh angkutan umum karena berhenti pada tempat yang tidak semestinya. Upaya ini dapat diterapkan pada kawasan perencanaan, namun membutuhkan kesadaran dari masyarakat pengguna jalan, sehingga alternatif 3 di anggap tidak dapat di terapkan pada kawasan perencanaan.

Berdasarkan alternatif di atas maka pemilihan sirkulasi kendaraan adalah alternatif 1 yaitu meningkatkan ambang kapasitas jalan dengan meniadakan bangunan tepi pantai.

b. Parkiran

Pada kawasan, kantong-kantong parkir yang disediakan amat minim bahkan hampir tidak ada. Kondisi ini tentunya amat disayangkan, karena hal itu menyebabkan pengunjung memarkirkan kendaraannya pada emperan toko maupun pada bahu jalan. Hal tersebut memicu terjadinya kemacetan pada beberapa titik pada kawasan pusat kota.

Selain itu fungsi kawasan sebagai kawasan perdagangan memaksa sering terjadinya kegiatan bongkar muat barang. Namun tidak

tersedianya kantong – kantong parkir yang memadai mengakibatkan truk-truk berukuran besar diparkir di emperan toko dan kendaraan bermotor lainnya parkir pada bahu jalan. Tentu saja kondisi ini menyebabkan kemacetan yang cukup parah pada jam-jam tersebut.

Untuk ini dalam menganalisis parkir perencanaan perlu melihat potensi kawasan yang mampu menjadi area parkir. (lihat Gambar IV-4 Analisa Mikro Keruangan (kantong parkir)).

Alternatif 1 : Parkir 90°

Gambar VI-7
Alternatif 1 Parkir 90°

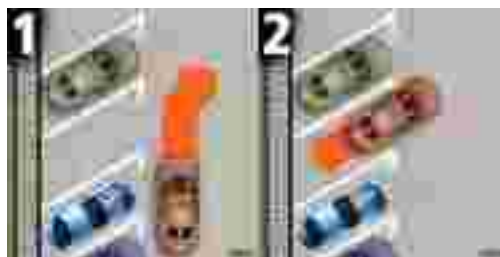


Kekurangan : parkir terkesan kaku dan membutuhkan lahan yang luas

Kelebihan : mudah dijangkau dan tidak kesulitan untuk menemukan kendaraan yang diparkirkan, semua area parkir dapat dimanfaatkan sehingga menutup kemungkinan menciptakan ruang mati.

Alternatif 2 : Parkir 60°

Gambar VI-8
Alternatif 2 Parkir 60°



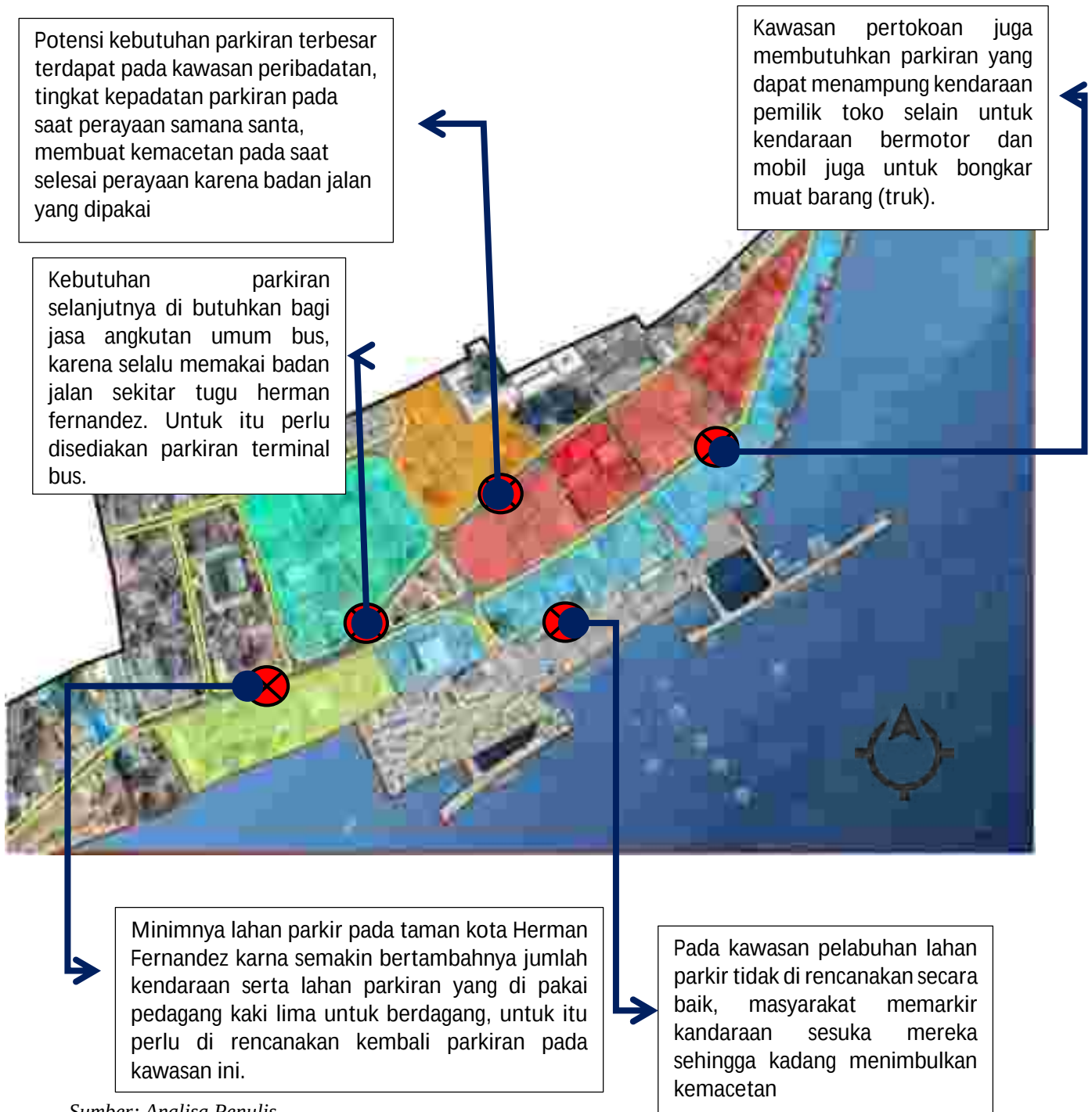
Kekurangan : membutuhkan lahan yang luas dan pergerakan kendaraan diarahkan kesatu arah, ada kemungkinan terciptanya ruang mati pada beberapa sudut yang lancip.

Kelebihan : kemiringan lokasi parkir perkendara terkesan, bisa menghemat ruang parkir sekalipun ruangnya tidak simetris, tidak

kesulitan untuk mencari kendaraan yang diparkir, memperkecil gesekan antara kendaraan.

Berdasarkan alternatif parkir di atas maka pemilihan alternatif paling efisien dalam kawasan.

Gambar VI-9
Analisa Mikro Keruangan (Kantong Parkiran)



Sumber; Analisa Penulis

4.4.3. Analisa Ruang Terbuka Dan Tata Hijau

A. Pemenuhan akan Ruang Terbuka

Minimnya keberadaan ruang terbuka pada kawasan perdaangan dan pelabuhan merupakan salah satu indikasi terjadinya penurunan kualitas lingkungan pada daerah tersebut. Kesempatan akan penghadiran ruang-ruang terbuka yang berkualitas bisa terwujud. Daerah milik jalan bisa ditata sedemikian rupa denga penempatan perabot-perabot jalan seperti bangku dan pepohonan, sehingga nyaman untuk digunakan. Demikian pula daerah pesisir pantai yang selama ini disia-siakan, akan dimanfaatkan semaksimal mungkin sehingga bisa dieksploitasi keindahannya, terutama dengan pengadaan ruang-ruang terbuka yang berkualitas dan efektif dari segi penggunaannya terutama dalam mewujudkan Waterfront city Kota Larantuka.

B. Keberadaan Tata Hijau

Minimnya tata hijau pada daerah ini sudah sangat baik, namun perlu upaya dalam memaksimalkan tatanan hijau agar merata. Terutama pada jalur-jalur pejalan kaki akan diupayakan agar tata hijau dapat ditata sedemikian rupa sehingga mampu menjadi elemen penyeimbang serta penambah kenyamanan di kawasan.

4.4.4. Analisa Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki di desain dengan memperhatikan kemudahan-kemudahan bagi pejalan kaki dan kendaraan. 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 :

1. Mengurangi ketergantungan akan kendaraan bermotor ditengah kota
2. Menaikan frekuensi perjalanan ketengah kota, membantu lingkungan dengan menciptakan suatu sistem berskala manusia (human scale system)
3. Mendorong aktivitas perdagangan
4. Menolong meningkatkan kualitas udara.

4.4.5. Bentuk Dan Masa Bangunan

Bentuk dan masa bangunan akan dikembangkan dengan mempertimbangkan KLB, KDB, GSB dalam Peraturan Daerah Kabupaten Flores Timur Nomor 7 Tahun 2012 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Larantuka Tahun 2012-2032.

Dalam analisis ini bangunan akan dibagi dalam beberapa kriteria , antara lain :

1) **Bangunan Milik Pemerintah**

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Flores Timur Nomor 7 Tahun 2012 Tentang Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan Larantuka Tahun 2012-2032, bagian ketiga mengenai rencana skala pelayanan kegiatan dikatakan bahwa Kelurahan Puken Tobi Wangi Bao sebagai pusat perkantoran dan pendidikan. Untuk itu relokasi perkantoran dapat dilakukan agar tidak menimbulkan kesan mix use kawasan.

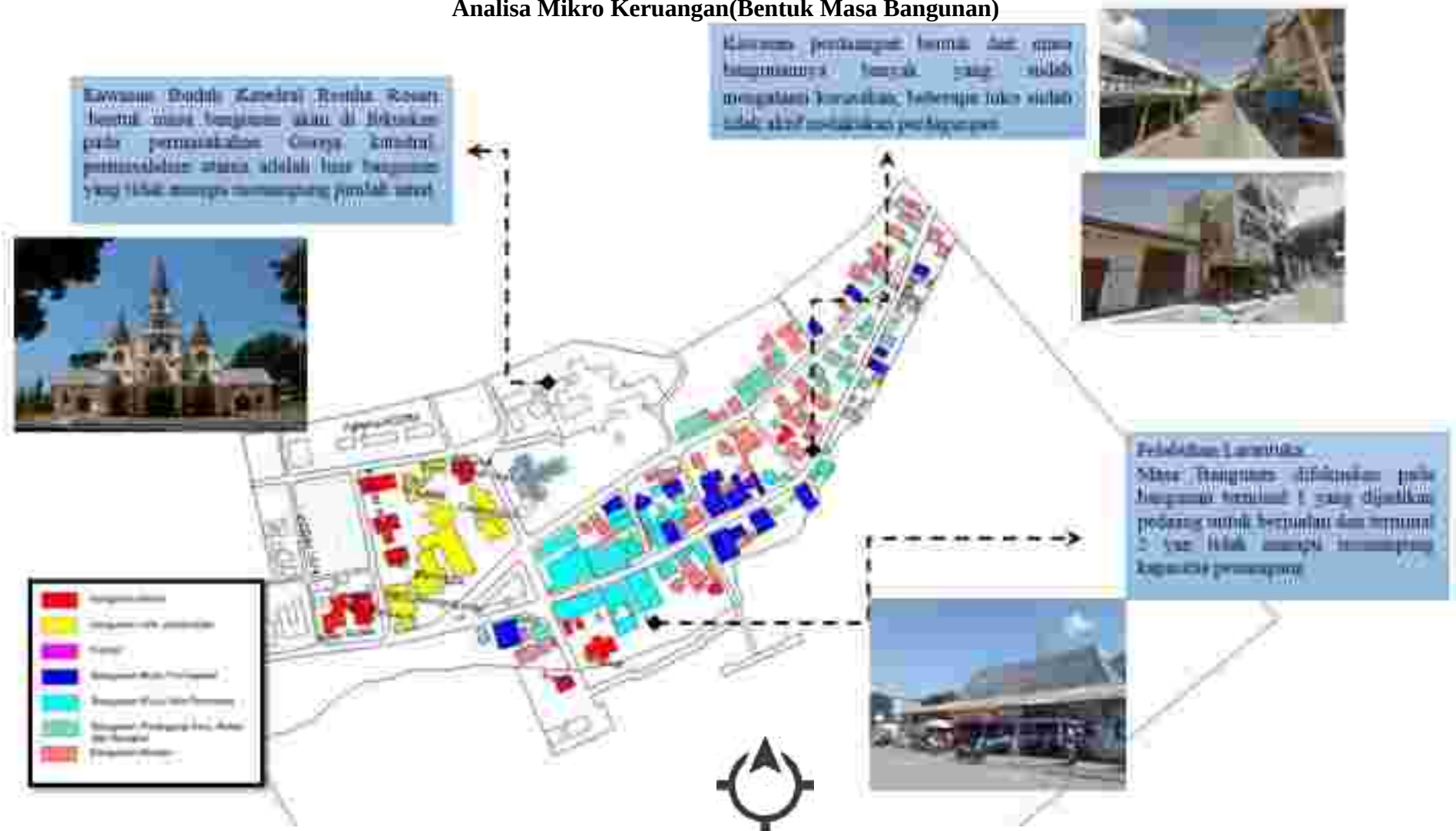
2) **Bangunan Ibadah Gereja Katedral**

Bentuk gereja katedral masih sangat baik, namun kondisi bangunan yang sudah tidak dapat menampung umat terutama pada saat perayaan Samana Santa Larantuka untuk itu berdasarkan hasil kesepakatan antara Uskup Agung Larantuka dan Pemerintah Larantuka adanya peluang dalam mengembangkan Gereja Katedral.

3) **Bangunan Ruko**

Untuk bangunan ruko terbagi atas dua jenis yaitu permanent (bangunan yang masih layak di gunakan dan milik pribadi) dan non permanent (bangunan yang sudah tidak layak digunakan, mengalami kerusakan, ataupun bangunan yang sudah tidak aktif). Merupakan bangunan rumah tinggal milik warga. (lihat Gambar IV-10 Analisa Bentuk Masa Bangunan).

Gambar VI-10
Analisa Mikro Keruangan(Bentuk Masa Bangunan)



Sumber; Analisa Penulis

4.4.6. Pertanda

Dipandang dari sudut perancangan kota, sudah semestinya ukuran dan mutu desain papan reklame yang ada perlu di atur agar terciptanya suasana keserasian, dampak visual yang berlebihan dan sekaligus mengurangi kesemerawutan yang terlihat pada lokasi perencanaan terutama pada kawasan perdagangan.

Pada sekitar kawasan pertokoan papan nama tidak memperhatikan papan nama secara baik untuk itu dalam perancangan perlu adanya penataan pertanda dalam menciptakan kekhasan pada setiap kawasan.

Selain itu perlu memperhatikan rambu-rambu lalulintas agar mampu mendukung karakter dan penampilan gedung, menghidupkan jalanan yang belum terlihat pada kawasan.

4.4.7. Dukungan Aktivitas

Sesuai dengan pembagian Bagian Wilayah Kota (BWK) Larantuka, maka pada kawasan BWK III diperuntukan sebagai kawasan peribadatan dan perdagangan dengan melihat potensi yang dimiliki BWK III yakni Ritual Keagamaan Semana Santa. Untuk itu perencanaan waterfront diperlukan dalam menciptakan fasilitas untuk ritual keagamaan seperti RTH, Taman Kota, Alun-alun dengan menciptakan kesan waterfront itu sendiri.

4.5. ANALISA ASPEK-ASPEK PERANCANGAN WATERFRONT

4.5.1. Faktor Geografis

1. Kondisi perairan

Berdasarkan karakteristik pantai kawasan lokasi perencanaan, tipe pantai pada lokasi tergolong pantai bertebing dan berbatu. Tipe pantai ini bertebing curam, bersudut lereng 60° hingga 70°, menyingkapkan batuan dari bongkah lava berwarna hitam mengandung mineral besi. Hampir seluruh gunungapi muda di kawasan pantai timur Pulau Flores menghasilkan lava yang tersebar jauh dari pusat erupsinya, membentuk lereng hingga mencapai garis pantai. Batuan lava membentuk tebing yang curam berupa bolder lava berserakan di kawasan pesisir dan menerus hingga dasar laut.

Pada area pesisir pantai masyarakat membangun tanggul-tanggul penahan erosi gelombang laut (sea wall) sepanjang garis pantai. Akan tetapi akibat energy gelombang yang kuat tanggul tersebut mengalami kerusakan. (Lihat Gambar VI-11 Analisa perancangan Waterfront (factor geografis).

Gambar IV-11
Peta karakteristik pantai Kab. Flotim

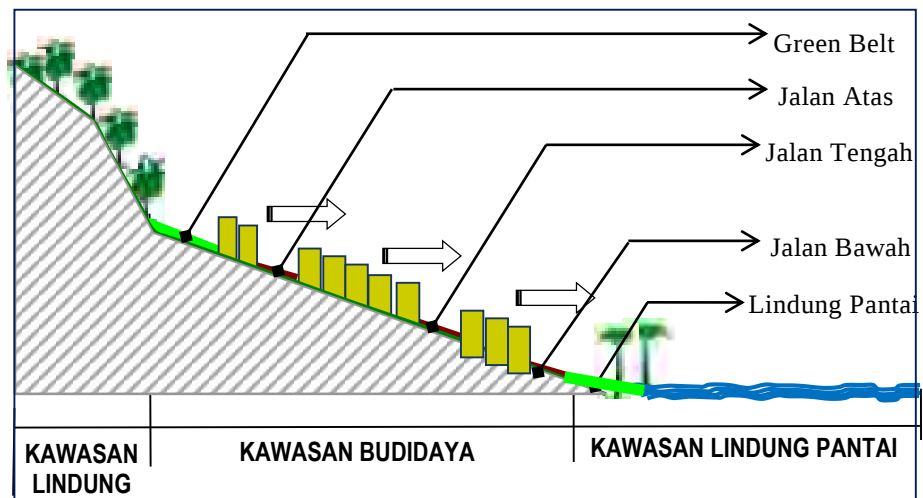
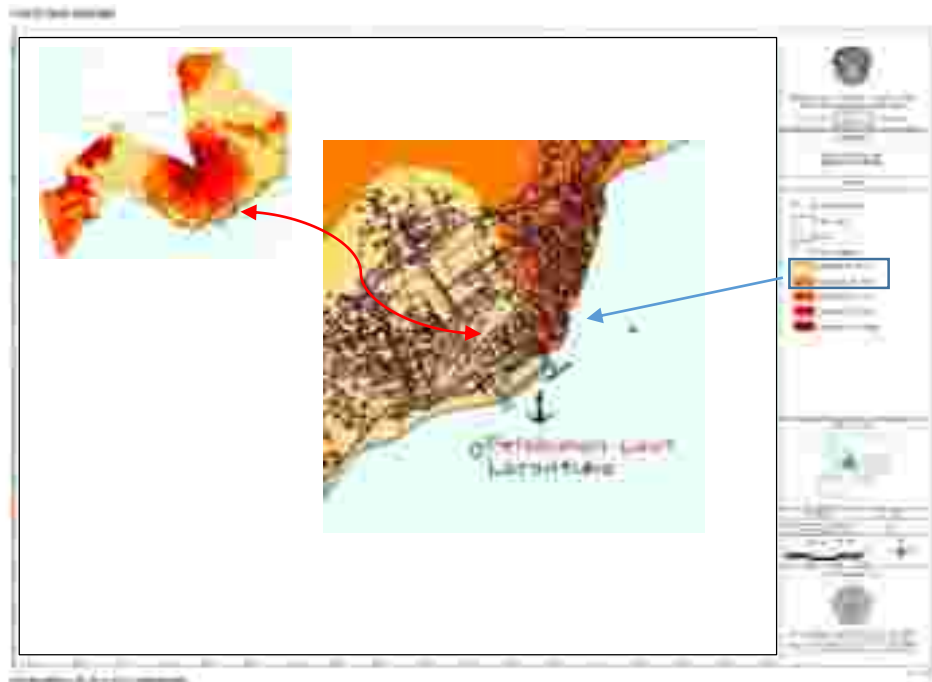


Sumber; Jurnal Geologi Kelautan, P. Astjario dan A. Yuningsih

2. Kondisi Lahan

Kota Larantuka secara umum memiliki kondisi topografi yang relatif bergelombang/ berkontur dengan kemiringan diatas 15 %, sedangkan pada bagian tengah Kota Larantuka kondisi topografinya relatif agak datar dengan kemiringan berkisar 5% - 15% dan semakin berkurang karena berada di tepi pantai.

Gambar IV-12
Analisis Topografi Larantuka

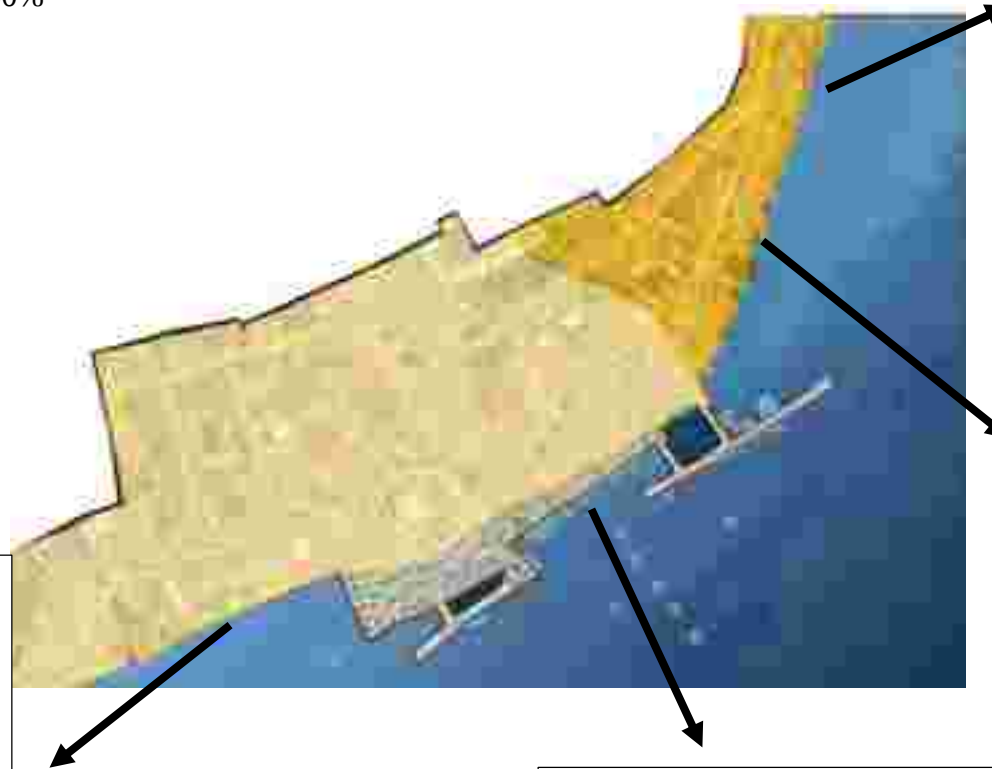


Berdasarkan karakteristik topografi kota larantuka berpotensi menerapkan sistim bangunan trap.

Lampiran VI-13

Analisa Aspek Perencanaan Waterfront Faktor Geografis

-  Kemiringan 0-15%
-  Kemiringan 15-30%



Area tanggul yang mengalami kerusakan akibat gelombang arus laut yang kuat, merupakan kawasan permukiman.



Kondisi bangunan yang membelakangi pantai rawan akan terjadinya erosi.



Pasang surutnya air laut dari area taman kota menyebabkan aktivitas taman kota kurang merasakan pantai sebagai obyek wisata.



Aktivitas pelabuhan rakyat terhenti pada sore hari akibat surutnya air laut. Merupakan permasalahan yang perlu ditanggulangi.



4.5.2. Konteks Perkotaan (Urban Context)

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:

1. Pemakai

Jenis pemakai adalah mereka yang tinggal dan mendiami kawasan tersebut terutama pada kawasan perdagangan para penjual dan pembeli untuk itu aspek kenyamanan perlu di pertimbangkan. Selain itu, jenis pemakai bukan hanya masyarakat larantuka itu sendiri tapi juga para wisatawan yang datang menyaksikan perayaan samana santa pada Kota REINHA ini. Untuk itu konsep Waterfront City direncanakan dalam upaya meningkatkan kualitas Citra Kota Larantuka tersebut.

Jenis pemakai selanjutnya adalah para pengendara mereka yang mengendarai kendaraan mobil maupun motor perlu diperhatikan sirkulasi dan parkir, selain kendaraan mobil dan motor perlunya memperhatikan para jasa angkutan umum kota maupun daerah yang berada kawasan itu.

Selain jenis pemakai di atas, adapun transportasi laut yang terjadi untuk itu aktivitas para ABK kapal maupun masyarakat yang berlayar maupun selesai berlayar.

2. Khasnah Sejarah dan Budaya

Lokasi perencanaan merupakan pusat dari perayaan RITUAL SAMANA SANTA Sebagai Event Wisata Ziarah (*Pilgrim Tourism*). Ritual Semana Santa, sesungguhnya merupakan sebuah tradisi keagamaan Katolik peninggalan Portugis sejak abad XV, yang hingga saat ini tetap dilestarikan pelaksanaannya sebagai sebuah kultur iman umat (masyarakat) Larantuka dan sekitarnya. Sebagai sebuah tradisi, ritual ini kemudian menjadi bagian paling penting dari ekspresi nilai-nilai iman umat Kota Larantuka yang diselenggarakan secara reguler dan menggabungkan tradisi Portugis, pada setiap Pekan Suci. Kegiatan dalam bingkai Semana Santa, terdapat beberapa *spot* (situs) yang menjadi sentral utama dalam penyelenggaraan Ritual Semana Santa.

3. Pencapaian dan Sirkulasi

Penataan sirkulasi bertujuan untuk mengatur jalannya sirkulasi agar tercipta kondisi sirkulasi yang aman, nyaman, dan tidak terjadi crowded. Adapaun sirkulasi dalam site harus memperhatikan pengguna serta pola kegiatan di dalamnya, yang meliputi:

- a. Sirkulasi Pengunjung, memerlukan jalur sirkulasi yang mudah dicapai dan dari gerbang entrance langsung menuju ke arah plaza penerima (Lobby). Jalur entrance juga harus mudah terlihat dan mudah pencapaiannya serta aman dan nyaman.
- b. Sirkulasi Pengelola, Memerlukan pencapaian dan akses sirkulasi yang mudah tanpa terganggu oleh sirkulasi pengguna fasilitas lain.
- c. Sirkulasi masyarakat setempat, Memerlukan pencapaian dan akses sirkulasi yang mudah tanpa terganggu oleh sirkulasi pengguna bangunan fasilitas lain.
- d. Sirkulasi Servis, Pengguna sirkulasi servis yaitu kendaraan barang, sirkulasi darurat (emergency). Sebisa mungkin harus dipisahkan dari sirkulasi pengunjung publik.

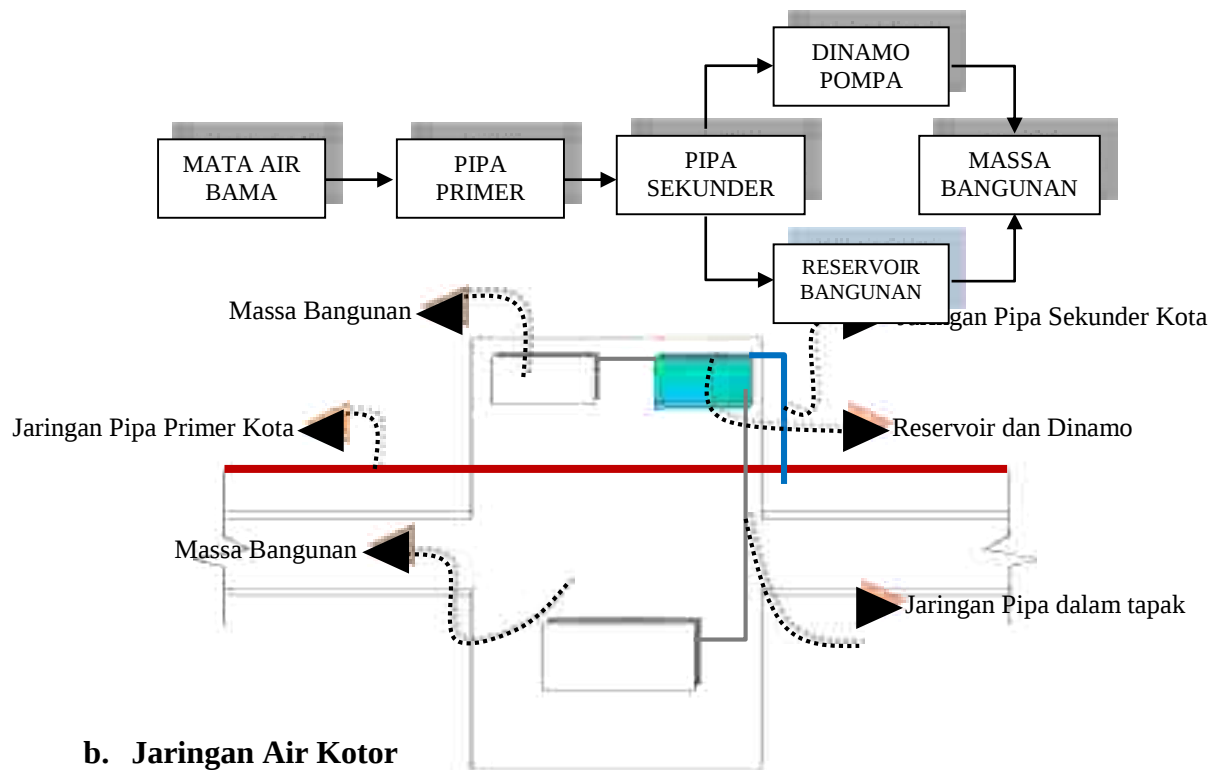
4.6. ANALISA UTILITAS

Utilitas yang terdapat pada tiap – tiap kawasan akan disesuaikan dengan keadaan yang sekarang. Jaringan utilitas – utilitas tersebut hampir semua sudah direncanakan dari pemerintah untuk BWK III, namun utilitas pada tiap – tiap bangunan belum direncanakan secara baik. Oleh karena itu, untuk lebih jelasnya maka utilitas – utilitas tersebut dapat diuraikan dengan teratur secara satu persatu :

a. Jaringan Air Bersih

Dengan melihat dari kondisi topografi dari lahan, maka dapat digunakan sistem distribusi air bersih Down Feet Distribution karena topografi yang landai sehingga memanfaatkan gravitasi sebagai cara untuk menyalurkan air dari reservoir. Kebutuhan air bersih yang digunakan disuplai dari mata air bama yang disalurkan oleh jaringan perkotaan.

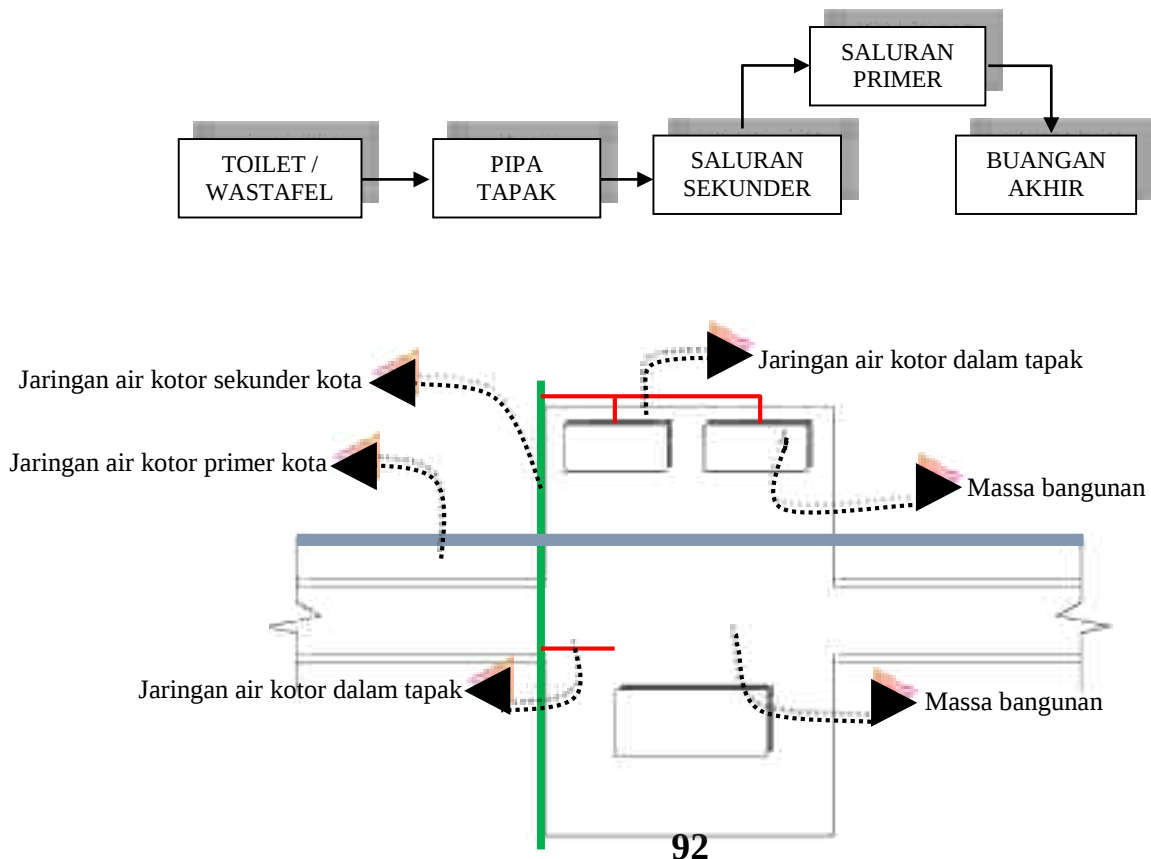
Gambar IV – 14
Analisa Jaringan air bersih pada bangunan



b. Jaringan Air Kotor

Sama halnya dengan jaringan air bersih, jaringan air kotorpun akan memanfaatkan topografi lahan yang miring, sehingga air yang mengalir tidak tersumbat pada titik – titik tertentu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut :

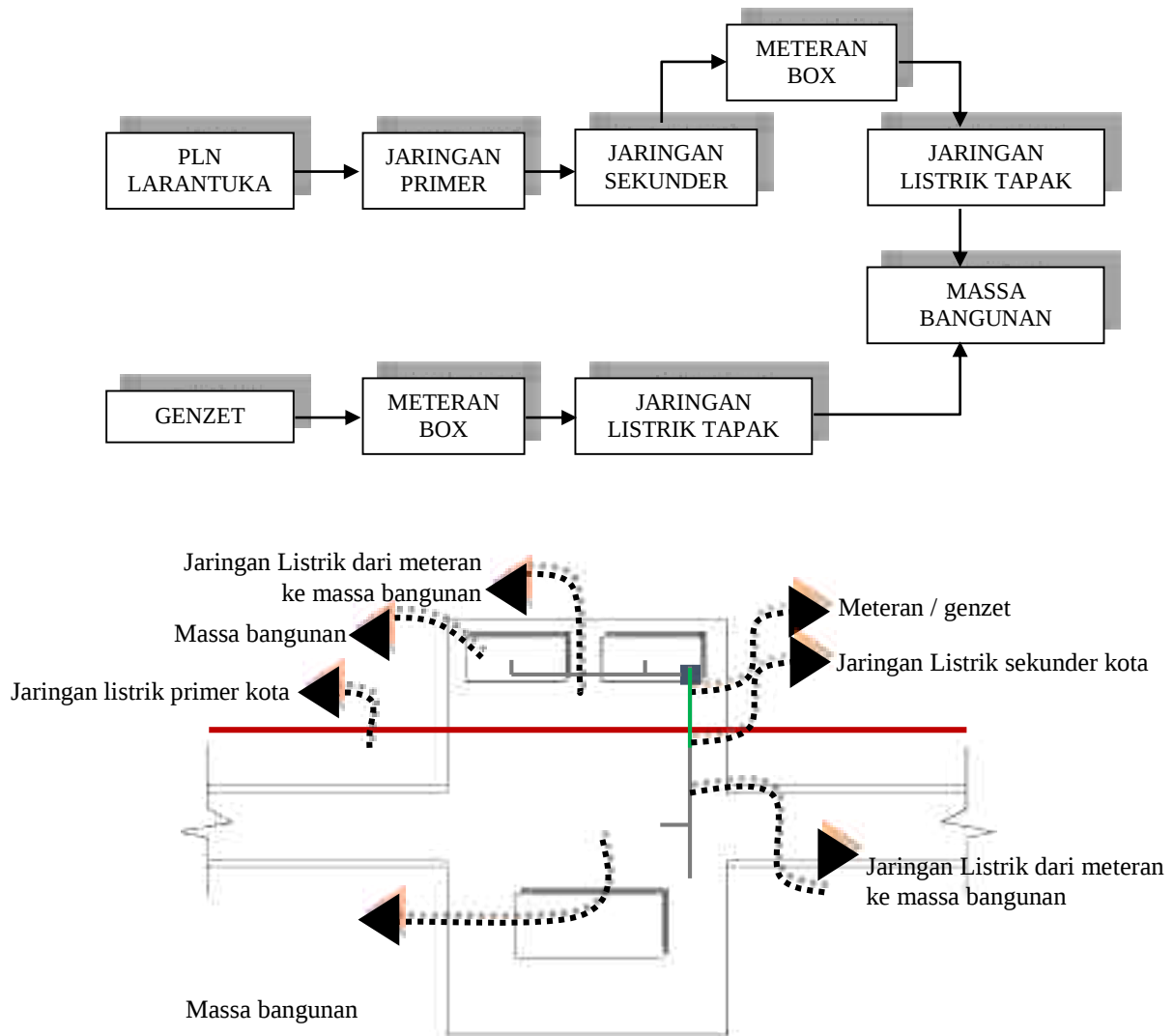
Gambar IV – 15
Analisa Jaringan air kotor pada bangunan



c. Jaringan Listrik

Jaringan listrik yang telah ada sekarang merupakan rencana dari rencana Jaringan listrik BWK III. Yang menjadi permasalahannya adalah jaringan untuk tiap – tiap armida belum ada. Oleh karena itu jaringan listrik untuk tiap – tiap kawasan dapat dilihat pada gambar berikut :

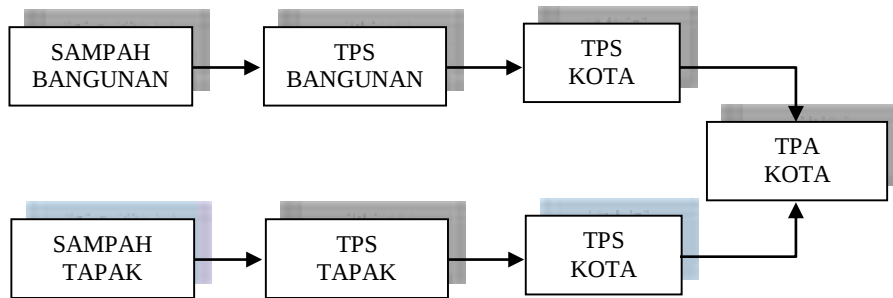
Gambar IV – 16
Analisa Jaringan listrik pada bangunan



d. Jaringan Persampahan

Jaringan yang ada sekarang adalah jaringan sampah berdasarkan rencana jaringan persampahan BWK III. Dengan merspon kebijakan pemerintah melalui RANPERDA RIPPKA FLOTIM dalam rencana fasilitas, maka akan dibangunnya TPS Sementara pada kawasan yang banyak mereduksi sampah. Gambar berikut akan menjelaskan jaringan persampahan yang ada ditiap – tiap kawasan:

Gambar IV – 17
Analisa Jaringan Persampahan pada bangunan



e. Sistem Pencegah Kebakaran

Melihat dari aktifitas kegiatan Semana Santa yang lebih didominasi oleh prosesi dengan sarana utamanya adalah lilin, maka jaringan pencegah kebakaran akan disiapkan pada beberapa titik dengan mempertimbangkan jaraknya dengan permukiman penduduk disekitar. Namun dalam bangunan sendiri pun akan disiapkan sistem pencegah kebakaran guna mencegah kebakaran yang terjadi didalam bangunan. Berikut adalah gambar jenis sistem pencegah kebakaran di dalam bangunan :

Gambar IV – 18
Sistem pencegah kebakaran pada bangunan

