

BAB II

LANDASAN TEORI PENATAAN KAWASAN WATERFRONT SUNGAI MUSI SEBAGAI KAWASAN PARIWISATA

2.1 Tinjauan Teori

2.1.1 Pengertian Waterfront City atau Kawasan Tepi Air

Kawasan tepi air adalah area yang di batasi oleh air dari komunitasnya yang dalam pengembangannya mampu memasukkan nilai manusia, yaitu kebutuhan akan ruang publik dan nilai alami (Carr, 1992). Disamping itu secara lebih luas kawasan tepi air dapat dimaknai dengan beberapa hal seperti berikut :

1. Kawasan yang dinamis dan unik dari suatu kota (dengan segala ukuran) di mana daratan dan air (sungai, danau, laut, teluk) bertemu (kawasan tepian air) dan harus dipertahankan keunikannya.
2. Kawasan yang dapat meliputi bangunan atau aktivitas yang tidak harus secara langsung berada di atas air, akan tetapi terikat secara visual atau historis atau fisik atau terkait dengan air sebagai bagian dari "scheme" yang lebih luas.

2.1.2 Fenomena Waterfront City

Waterfront merupakan sebuah asset 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 2.1

Venice waterfront yang di kembangkan dengan adanya potensi konservasi
(Sumber: 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 2.2

Riverfront Redevelopment, Memphis-Tennessee
(Sumber: 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 2.3
Portland waterfront Development
 (Sumber: www.portlandneighborhood.com/portland-south-waterfront.html)

2.1.3 Prinsip Pengembangan Waterfront City

Pengembangan kawasan tepi air merupakan suatu potensi yang sangat tinggi bagi suatu kawasan untuk mengembangkan fungsit komersial seperti restoran dan kawasan perbelanjaan. Adapun prinsip yang di kembangkan dalam pengembangan kawasan tepi air yang diungkapkan oleh L. Azeo Torre dalam bukunya *Waterfront Development pada dasarnya terdiri atas empat hal pokok yaitu konsep, aktivitas, tema dan fungsi* yang di kembangkan. Berikut gambaran prinsip yang digunakan dalam pengembangan kawasan kawasan tepi air adalah :

1. Adanya kerjasama berbagai pihak dalam pengembangan kawasan tepi air sebagai suatu daya tarik bagi pengunjung.
2. Pengembangan konsep tepi air melalui potensi yang ada pada kawasan sebagai suatu daya tarik bagi pengunjung untuk datang ke kawasan tersebut.

3. Pengembangan aktivitas di kawasan tepi air dan menikmati aktivitas di sekitar pelabuhan sebagai sebuah potensi untuk memberikan pengalaman yang berharga bagi pengunjung seperti makan malam, berbelanja dll.
4. Pengembangan tema pada pintu masuk dari sungai, danau menjadi pengembangan aktivitas utama di kawasan tepi air.

Pengembangan kawasan tepi air sebagai orientasi rekreasi dapat berupa aktivitas berenang, olah raga dayung, ski air dan fasilitas pendukung lainnya seperti tempat beristirahat, taman, hunian dan perdagangan.

2.1.4 Struktur Pengembangan Kawasan Waterfront City

Dari hasil penelitian yang dilakukan oleh pusat penelitian dan pengembangan permukiman pada tahun 1995-2000 melihat bahwa struktur peruntukkan 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 adalah :

- a. Harus mampu menarik pengunjung yang akan memanfaatkan potensi kawasan pantai sebagai tempat bekerja, belanja maupun rekreasi (wisata)
- b. Kegiatan 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, sosial-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 dilestarikan 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 keragaman biota laut, profil pantai, dasar laut, mangrove, dll).
- e. Perlu ditunjang oleh program-program pemanfaatan ruang kawasan, seperti penyediaan sarana untuk upacara ritual keagamaan, sarana pusat-pusat penelitian yang berhubungan dengan spesifikasi kawasan tersebut, dll.
- f. 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 di 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 fisik 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, penangan 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 Transportation Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangannya adalah :

- a. Pemanfaatan potensi pantai untuk kegiatan transportasi, pergudangan dan industri.
- 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.

(Sumber: *Studi dampak timbal balik antar pembangunan Kota dan Perumahan di Indonesia dan lingkungan global, Departemen KIMPRASWIL, Surabaya*)

Melihat potensi yang di miliki oleh kota Palembang sebagai kawasan perdagangan dan wisata maka penataan kawasan waterfront Palembang dapat diarahkan sebagai upaya peningkatkan nilai ekonomi kawasan studi khususnya dan kota Palembang umumnya. Oleh sebab itu kawasan waterfront Palembang pada dasarnya dapat diarahkan sebagai *Kawasan Wisata (Recreational Waterfront)*

2.1.5 Komponen Penataan Kawasan Waterfront City

Penyusunan ketentuan norma penataan kawasan waterfront city didasarkan pada kajian normatif terhadap norma teori, standar, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan terkait dengan unsur penataan pada koridor jalan

komersial. Menurut Sirvani (1985; *hal 7-8*) bahwa elemen rancang kota terbagi menjadi 8 (delapan) elemen atau komponen, yaitu tata guna lahan, bentuk dan tata massa bangunan, sirkulasi parkir, ruang terbuka, jalur pedestrian, pendukung aktifitas, tata informasi dan Preservasi.

Fokus terhadap penelitian ini, maka dari 8 (delapan) elemen atau komponen penataan ini di ambil beberapa komponen yang dianggap sebagai komponen yang perlu di atur dan diarahkan supaya dapat memberikan kondisi lingkungan komersial yang lebih nyaman dan aman. Komponen yang dimaksudkan adalah Tata Guna Lahan, Bentuk dan Tata Massa Bangunan, Sirkulasi dan Parkir, Jalur Pedestrian, Pendukung Kegiatan, Tata Informasi dan Jalur Hijau.

A. Tata Guna Lahan

Pada prinsipnya land use adalah pengaturan penggunaan lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi tertentu, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi. Land use bermanfaat untuk pengembangan sekaligus pengendalian investasi pembangunan. Pada skala makro, land use lebih bersifat multifungsi / mixed use.

B. Bentuk dan Tata Massa Bangunan

Umumnya, peraturan bangunan mengatur ketinggian, sempadan dan *coverage* bangunan. Pengalaman beberapa proyek penataan kota menyarankan untuk meliputi pula "penampilan dan konfigurasi bangunan", misal berkaitan dengan warna, bahan bangunan, tekstur, bentuk muka (fasad). Secara tradisional, hal-hal ini menjadi hak arsitek bersama kliennya, tapi sebenarnya hal ini menyangkut kepentingan masyarakat dan berdampak pada lingkungan kota. Contohnya: penggunaan kaca pantul cahaya untuk bangunan tinggi, dan perubahan tampilan muka bangunan bersejarah (<http://mpkd.ugm.ac.id/homepageadj/Support/Materi/Pkota-i/>).

Isu utama dalam hal ini menyangkut "keseimbangan" hak antara arsitek perancang bangunan individual dan Pemerintah (mewakili perancang kota), dalam hal perancangan eksterior bangunan dan ruang-ruang antara bangunan. Spreiregen, 1965 (*dalam Shirvani, 1985; hal 23*) menyebutkan tiga isu utama yang berkaitan dengan bentuk dan massa bangunan perkotaan, yaitu:

- a. "Skala" yang berkaitan dengan ketinggian pandang manusia, sirkulasi, bangunan-bangunan berdekatan, dan ukuran lingkungan;
- b. "Ruang Kota" berkaitan dengan bentuk-bentuk bangunan, skala dan suasana penutupan ruang antar bangunan, dan macam ruang kota;
- c. "Massa Perkotaan" meliputi bangunan-bangunan, permukaan tanah, obyek-obyek dalam ruang yang dapat membentuk ruang kota dan membentuk pola kegiatan, dalam skala besar atau kecil.

Bentuk dan tata massa bangunan pada awalnya menyangkut aspek-aspek bentuk fisik karena *Setting* (rona) spesifik yang meliputi ketinggian, pemunduran (*Set Back*), sempadan dan *Coverage* bangunan, selanjutnya lebih luas menyangkut juga penampilan dan konfigurasi bangunan, yaitu disamping ketinggian juga meliputi warna, bahan bangunan, tekstur, bentuk muka (fasad), skala, dan gaya (*Shirvani 1985; hal 11-23*).

Dari kutipan pendapat dan pengertian diatas, maka dalam konteks pembahasan bentuk dan tata massa bangunan ialah :

- a. Pengertian bentuk dan tata massa bangunan sebagai elemen fisik kota yang menyangkut aspek konfigurasi (ketinggian bangunan, penutup tapak, *Set Back*, sempadan dan *Coverage* bangunan, dan pengaruh lingkungan alam yang dapat membentuk dan menata massa bangunan)

Aspek penampilan (menyangkut konteks dan kontras dalam hal; tekstur warna, bangunan, tekstur, bentuk muka (fasad), skala, dan gaya, yang dapat menampilkan bentuk dan massa bangunan).

C. Sirkulasi Dan Perparkiran

Jalur sirkulasi dapat diartikan sebagai tali yang terlihat menghubungkan ruang-ruang suatu bangunan atau deretan ruang-ruang dalam maupun luar ruangan. Oleh karena itu, kita bergerak dalam waktu melalui suatu tahapan dari ruang. Kita memahami suatu ruangan dalam hubungan dimana kita berada dan kemana kita akan pergi (*Ching, 1984; hal 246*). Selain itu, menurut Shirvani (*1985; hal 23-27*) menyatakan bahwa sirkulasi berhubungan dengan erat dengan tata guna lahan karena sirkulasi berfungsi sebagai penghubung bagian-bagian kota, maka guna lahan menjadi berfungsi. Sirkulasi juga berpengaruh terhadap

guna lahan, makin tinggi pencapaian ke sebuah guna lahan, maka intensitas kegiatan di guna lahan tersebut makin tinggi. Adapun elemen sirkulasi terdiri dari kendaraan (bermotor dan tidak bermotor) dan orang.

Dalam hal penanganan sirkulasi, Shirvani (1985 *hal 26*) menawarkan tiga azas perancangan, yaitu:

- a. Ruang jalan perlu dijadikan sebagai "unsur ruang terbuka visual positif" dengan cara:
 - Menutupi dan membuat pengatasan lansekap terhadap tampilan yang "kurang sedap dipandang";
 - Memberi persyaratan tinggi dan sempadan bagi bangunan dekat jalan;
 - Membangun median jalan bertaman;
 - Meningkatkan kualitas lingkungan alam yang terlihat dari jalan.
- b. Jalan dapat memberi orientasi kepada para pengemudi kendaraan dan membuat lingkungan menjadi jelas, dengan cara:
 - Menyediakan palet lansekap untuk menegaskan batas lingkungan atau kawasan yang terlihat dari jalan;
 - Membuat perlengkapan jalan dan pencahayaan sehingga jalan terlihat jelas di siang maupun malam hari;
 - Mengkaitkan unsur jalan dengan obyek pandang penting (*Vistas*) dan referensi penting (*Vistas*) dan referensi visual (memudahkan untuk mengingat-ingat suatu tempat atau jalan) ke guna lahan terdekat atau landmark;
 - Membedakan tingkatan jalan dengan perbedaan sempadan, tampilan ruang jalan, dan sebagainya.
- c. Pemerintah dan masyarakat perlu bekerja sama dalam mencapai tujuan ini. Solusi lain terhadap isu sirkulasi dapat dilakukan dengan strategi manajemen lalu lintas, serta penyebaran kegiatan antar kawasan di kota (desentralisasi kegiatan yang menimbulkan lalu lintas banyak). Secara umum, kecenderungan penanganan lalu lintas perkotaan meliputi: (1) peningkatan mobilitas gerak di pusat perdagangan kota, (2) tidak mendorong penggunaan kendaraan pribadi,

(3) mendorong pemakaian kendaraan umum, dan (4) peningkatan akses ke pusat perdagangan kota.

Jika di tinjau lebih mendalam, maka sirkulasi erat kaitannya dengan kendaraan yang bergerak. Dari hal ini, maka parkir merupakan hal yang mutlak perlu di perhatikan. Perparkiran mempunyai dua dampak langsung terhadap kualitas lingkungan, yaitu: (1) keberlangsungan kegiatan perdagangan di pusat kota, dan (2) dampak visual bentuk kota. Sirkulasi dapat membentuk, mengarahkan, dan mengendalikan pola kegiatan (dan juga pembangunan) kota.

Menurut Warpani (2002; **hal 128**) pertimbangan untuk ruas jalan sebagai bebas parkir hendaknya semata-mata didasarkan atas kepentingan lalu lintas tetapi juga perlu mempertimbangkan kepentingan guna lahan ruas jalan tersebut. Sebagai contoh, apabila di sepanjang ruas jalan tersebut adalah toko-toko dan atau pusat jajanan, maka kebijakan bebas parkir tidak tepat. Lebih bijaksana membiarkan lalu lintas berjalan kurang lancar dari pada toko-toko dan atau pusat jajanan sepi pengunjung. Berdasarkan hal tersebut maka perlu adanya pengaturan sirkulasi parkir untuk kawasan koridor jalan komersial agar tidak terkesan semerawut dan terkendali. Selain itu, adanya suatu arahan penataan sistem perparkiran adalah:

- a. Penataan parkir harus berorientasi kepada kepentingan pejalan kaki, memudahkan aksesibilitas dan tidak terganggu dan mengganggu sirkulasi kendaraan.
- b. Besaran, distribusi dan peletakan fasilitas parkir tidak mengganggu kegiatan bangunan dan lingkungan di sekitarnya dan disesuaikan dengan daya tampung lahan.
- c. Penataan parkir membentuk satu kesatuan dengan penataan jalan, pedestrian dan penghijauan.

Menurut Warpani (2002, **hal; 123**) menyatakan bahwa setiap pelaku lalu lintas mempunyai kepentingan yang berbeda dan menginginkan fasilitas parkir sesuai dengan kepentingan. Keinginan para pemarkir ini patut diperhatikan oleh penyedia tempat parkir dalam merencanakan dan merancang fasilitas parkir. Untuk lebih jelasnya mengenai keinginan pelaku parkir dapat dilihat pada tabel berikut;

Tabel 2.1
Keinginan Pelaku Parkir

Pelaku Lalu Lintas	Keinginan
Perseorangan (Pemarkir)	Bebas, Mudah mencapai tempat tujuan
Pemilik Toko	Mudah bongkar muatan, menyenangkan pembeli
Kendaraan Umum	Dikhususkan/terpisah supaya aman, untuk naik turun penumpang mudah keluar-masuk agar dapat menepati jadwal perjalanan
Kendaraan Barang	Mudah bongkar-muat, bisa berjejer bila perlu
Kendaraan Yang Bergerak	Bebas parkir, tanpa hambatan
Pengusaha Parkir (Pemarkir)	Parkir bebas, pelaratan selalu penuh, frekuensi parkir tinggi
Ahli Pelalulintasn	Melayani setiap penggu jalan, mengusahakan kelancaran lalu lintas.

Sumber : Warpani, S. 2002; 123

D. Jalur Pedestrian

Pada masa lalu, perancangan pedestrian di kota jarang dilakukan. Ketika suatu mall dirancang dengan memperhatikan kenyamanan pejalan kaki, maka mall tersebut berhasil menarik banyak pengunjung. Jalan pedestrian (jalan pejalan kaki) di samping mempunyai unsur kenyamanan bagi pejalan kaki juga mempunyai andil bagi keberhasilan pertokoan dan vitalitas kehidupan ruang kota. Sistem pedestrian yang baik akan mengurangi ketergantungan pada kendaraan bermotor di pusat kota, menambah pengunjung ke pusat kota, meningkatkan atau mempromosikan sistem skala manusia, menciptakan kegiatan usaha yang lebih banyak, dan juga membantu meningkatkan kualitas udara (*Shirvani, 1985; hal 31*).

Menurut Shirvani (*1985, hal 31-36*), bahwa jalur pedestrian merupakan jalur sirkulasi untuk orang/manusia. Keberadaan pedestrian dalam suatu kota berhubungan erat dengan lingkungan dan pola aktifitas kotanya, karena pedestrian berfungsi untuk mengurangi konflik antara orang dan kendaraan (lalu lintas). Kemudian pedestrian juga harus memiliki akses yang baik dengan tempat-tempat pemberhentian kendaraan umum, tempat parkir, maupun tempat tinggal. Kegiatan-kegiatan yang dapat menghidupkan suasana di jalur pedestrian, seperti: pertunjukan, penjual makanan, dan tempat janji bertemu (*Rendezvous Points*). Macam bangunan atau fasilitas (termasuk pula: perabotan jalan) sepanjang jalan pedestrian juga mempengaruhi hidup-matinya jalan pedestrian, misal; bila hanya ada kantor dan bank maka jalan pedestrian sepi; maka perlu ada toko-toko kecil

atau department store di sepanjang jalan pedestrian serta dilengkapi dengan bangku-bangku tempat duduk dan lampu-lampu taman.

Pada dasarnya jalur pedestrian berada di zona trotoar. Dimana jalur pedestrian ini seutuhnya digunakan hanya khusus pejalan kaki saja tidak ada yang lainnya. Hal ini guna memberikan rasa nyaman dan aman. Adapun beberapa dari cara pola penataan pedestrian dibagi menjadi 3 (tiga) bagian. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.2
Tipe Pedestrian Mall

No	Jenis	Karakteristik	Keuntungan	Kerugian
1	<i>Full Mall</i>	- Jalan tertutup untuk semua kendaraan (kecuali kendaraan darurat dan service) - Dapat diterapkan di kota besar, sedang dan menengah - Pejalan aman dari lalu lintas kendaraan - Pemukaaan dilapisi material baru dengan pola-pola tertentu - Mall dilengkapi dengan elemen-elemen statis penerangan, lansekap, tempat duduk, dsb	- Kawasan lebih menarik tidak sekedar berbelanja, tetapi juga untuk berbincang-bincang, melihat pemandangan dan tempat duduk - Tidak terlalu lebar - Pejalan kaki aman dari kendaraan	Karena panjang jalan relatif pendek, diperlukan pengaturan khusus untuk pelayanan jalan darurat
2	<i>Transit Mall</i>	- Kendaraan pribadi dialihkan ke jalan lain, hanya kendaraan umum yang boleh lewat - Biasa dibangun di kota-kota besar <i>On street parking</i> dilarang, hanya pada tempat-tempat tertentu disediakan halte - Dilengkapi elemen estetis - Kadang-kadang dilengkapi dengan jalur penghubung untuk menghindari konflik dengan kendaraan - Kadang-kadang transit mall dibuat dengan pertimbangan karena tidak ada jalan alternatif lain.	- Diterapkan pada jalan lebar, karena perlu ruang untuk kendaraan umum - Mendorong penggunaan kendaraan umum - Pengunjung mempunyai pilihan antara berjalan kaki atau naik kendaraan umum - Dilengkapi dengan fasilitas lansekap, tempat duduk, dsb.	- Pejalan masih terhambat dengan oleh adanya kendaraan umum (meskipun kecil) perlu disediakan area parkir pada daerah tepi kawasan - Umumnya pada pertokoan skala besar
3	<i>Semi Mall</i>	- Kendaraan dan kapasitas parkir dibatasi - Kecepatan kendaraan dibatasi - Semi mall dilengkapi dengan taman-taman, bangku-bangku, penerangan dan elemen menarik lainnya dengan maksud meningkatkan kualitas kawasan - Biasanya banyak di kota-kota besar, karena kesulitan menutup jalan	- Perbaikan tidak terlalu banyak dilakukan, tindakan yang dilakukan mengurangi volume lalu lintas, dan membatasi kecepatan lalu lintas - Tidak perlu lalu lintas kendaraan	Pejalan masih berbahaya terhadap lalu lintas kendaraan

Sumber : Rubenstein, 1978; hal 3

E. Jalur Hijau

Salah satu komponen yang penting dalam konsep tata ruang adalah menetapkan dan mengaktifkan jalur hijau baik yang akan direncanakan maupun yang sudah ada namun kurang berfungsi. Selain itu jenis pohon yang ditanam perlu menjadi pertimbangan, karena setiap jenis tanaman mempunyai kemampuan menyerap yang berbeda-beda (<http://www.damandiri.or.id/file/riswandiipbbab2>). Vegetasi ini sangat berguna dalam produksi oksigen yang diperlukan manusia untuk proses respirasi (pernafasan), serta untuk mengurangi keberadaan gas karbon dioksida yang semakin banyak di udara akibat kendaraan bermotor dan industri.

Kehadiran tanaman dapat mengendalikan polusi udara melalui penghalangan, pengarahan, pembiasan dan penyerapan. Kemampuan untuk menyerap polutan pada tanaman sangat bervariasi, dimana pepohonan memiliki tingkat penyerapan yang paling tinggi. Tanaman juga dapat meredam suara dari kendaraan dengan menggunakan kombinasi dari perdu rendah dan permukaan tertutup akan memberikan pelemahan kebisingan (*De Chiara dan Koppelman, 1978; hal 125-140*).

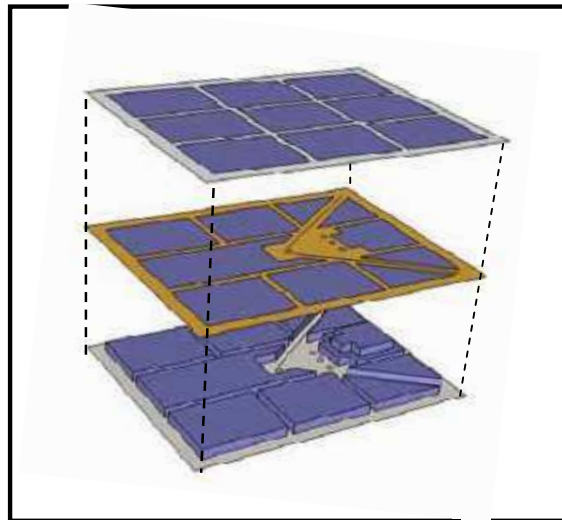
F. Tata Informasi

Suatu kota yang baik akan memiliki tanda-tanda/rambu-rambu yang baik, misalnya penunjuk arah untuk bersirkulasi. Dari sudut pandang rancang kota, media reklame dalam studi ini merupakan aspek fisik penting yang perlu diatur dan perancangan kawasan komersial. Aspek fisik ini memiliki pengaruh yang cukup besar dan keindahan kota, apabila dirancang atau ditata dan ditempatkan dengan baik (*Shirvani, 1985; hal 40*). Tata informasi ini menurut jenisnya dibagi menjadi dua yaitu; (1) papan informasi, (2) Papan *built in*, yaitu pertandaan yang di desain khusus menyatu dengan bangunan, bentuknya merupakan ciri khas bangunan.

Selain itu, dari segi perancangan kota, papan/nama/reklame/informasi perlu diatur agar terjalin kecocokan lingkungan, pengurangan dampak visual negatif, mengurangi kebingungan dan kompetisi antara papan informasi publik dan papan reklame. Papan nama/reklame yang dirancang baik akan menambah kualitas tampilan bangunan dan memberi kejelasan informasi usaha.

2.1.6 Tinjauan Penataan Kawasan

Dalam melihat kota sebagai suatu produk atau hasil, maka dalam proses analisis kota pada dasarnya akan menemui bahwa kota memiliki sifat yang sangat kompleks. Oleh sebab itu sebagai tokoh perancangan kota Roger Trancik melihat bahwa analisis suatu kota dapat dilakukan dengan 3 pendekatan sebagai landasan perancangan kota, dimana landasan ini pada dasarnya dapat mendefinisikan pola massa perkotaan dan tata ruang perkotaan dengan melihat kota sebagai struktur yang jelas seperti Void (ruang tertutup/terbuka) dan Solid (massa), tiga pendekatan tersebut diantaranya yaitu :



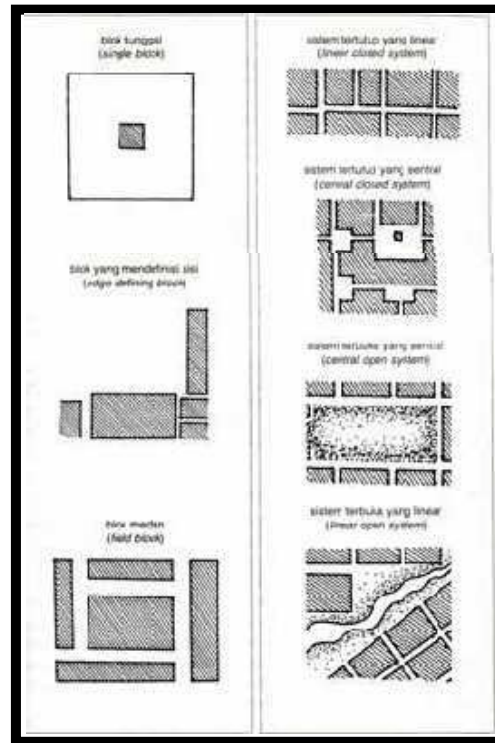
Gambar 2.4
Tiga pendekatan pokok teori-teori perancangan yang menganggap kota sebagai produk (sumber : Zahnd, 1999)

A. Teori Figure/Ground

Dalam teori ini dapat dipahami suatu proses pengenalan kota secara dua dimensi melalui pola perkotaan yang menghubungkan antara bentuk yang dibangun (building mass) dan ruang terbuka (open space). Dalam teori *figure/ground* ini dapat digunakan sebagai landasan untuk pengumpulan informasi dalam sebuah analisis.

Dalam memahami perkembangan kota maka beberapa elemen perkotaan *solid* dan *void* yang dapat didefinisikan sebagai sebuah blok dan sistem pada dasarnya terdiri dari , Tiga elemen solid yaitu blok tunggal, blok yang mendefinisikan sisi dan blok medan sedangkan empat elemen void adalah sistem

tertutup yang linear, sistem tertutup yang memusat, sistem terbuka yang sentral dan sistem terbuka yang linear.



Gambar 2.5
Elemen void dan solid (sumber : Zahnd, 1999)

B. Teori Linkage

Linkage dalam suatu kota merupakan salah satu faktor penting dalam perancangan sebuah kota, beberapa pendekatan yang di gunakan dalam memahami suatu kota dalam teori linkage adalah:

1) Linkage yang visual

Pada teori linkage ini melihat bahwa kawasan kota baik dalam skala makro maupun skala mikro linkage yang visual mampu menyatukan daerah kota. Yang di wujudkan dalam bentuk visual seperti garis, koridor, sisi, sumbu dan irama.

2) Linkage yang Struktural

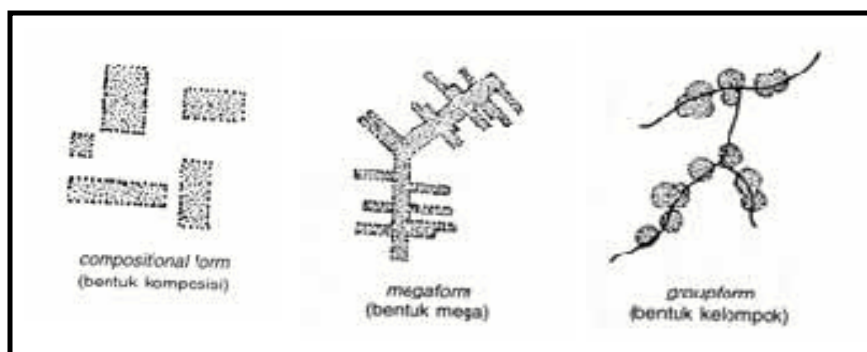
Dalam mengenal perkembangan suatu kota selain adanya linkage visual yang dapat di gambarkan melalui wujud visual maka linkage

struktural lebih diarahkan kepada pengenalan kota dengan melihat sistem jaringan kawasan suatu perkotaan sehingga dalam hal ini dapat dilihat hubungannya secara hierarkis.

3) Linkage bentuk yang kolektif

Dalam kelompok teori linkage pada dasarnya memperhatikan susunan dan hubungan bagian-bagian kota satu dengan yang lainnya. Kota yang kolektif sering kurang jelas dalam batasan maupun ciri khasnya, hal ini menunjukkan perlu adanya perhatian terhadap perkembangan dalam suatu kota mengenai keberadaan bentuk-bentuk kolektif di dalam kota hal ini bertujuan agar landasan dalam perancangan suatu kota dapat memperkuat kualitas kawasan melalui pengelompokkan berbagai objek sebagai bagian dari satu bentuk kolektif.

Beberapa elemen-elemen sistem bentuk kolektif :



Gambar 2.6
Elemen Bentuk Kolektif, (sumber : Zahnd, 1999)

C. Teori Place

Makna Place dalam sebuah kota dapat diartikan sebuah space yang memiliki ciri khas tersendiri. Lebih lanjut Roger Trancik merumuskan secara lebih spesifik menyatakan bahwa sebuah space akan ada kalau dibatasi sebagai sebuah void. Oleh sebab itu place di bentuk sebagai sebuah space yang tampak dari benda yang konkret baik berupa bahan, rupa, tekstur.



Gambar 2.7
Diagram Place (Sumber : www.pps.org)

Fenomena dalam membentuk sebuah place merupakan suatu hal yang penting dalam sebuah pembangunan. Dimana hal ini sangat erat kaitannya dengan kualitas ruang yang akan di bentuk. Menurut PPS (Project for Public Space) untuk membentuk suatu place yang baik ada beberapa yang menjadi perhatian dalam suatu perancangan yaitu :

1. *Acces and Linkage* (Akses)

Beberapa faktor yang diperhatikan untuk akses adalah :

- Kemudahan akses yaitu mudah dalam pencapaian, mudah akses masuk ke kawasan dan mudah mengenali kawasan melalui linkage visual yang terbentuk.
- Pedestrian yang nyaman, di lalui oleh transportasi umum, memiliki sarana parkir yang memadai.
- Keberadaan retail pada sisi terluar akan dapat meningkatkan kenyamanan bagi pejalan.

2. ***Comfort and Image*** (Kenyamanan dan Kesan)

Beberapa faktor yang menentukan untuk dapat menciptakan kenyamanan dan kesan adalah : Keamanan, kebersihan, tersedianya tempat-tempat untuk beristirahat sehingga pengunjung memiliki variasi pengalaman untuk menikmati kawasan.

3. ***Uses and Activities*** (Aktifitas dan Fungsi)

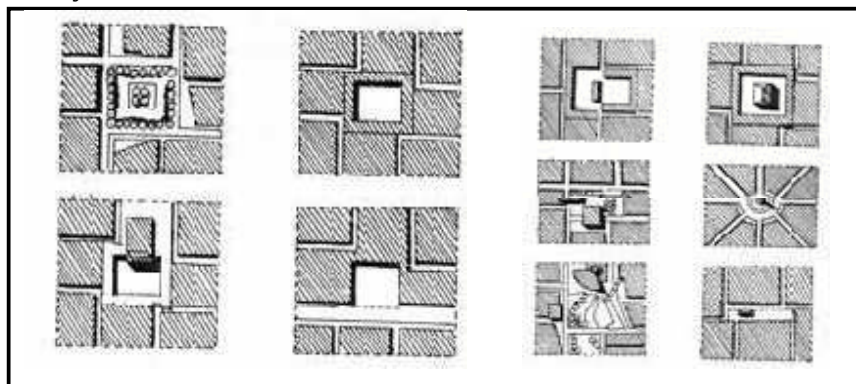
Memberikan ruang-ruang untuk beraktivitas di dalam kawasan dapat di jadikan sebagai strategi untuk menarik pengunjung ke kawasan perencanaan.

4. ***Sociability***

Untuk menciptakan suatu place yang baik di perlukan adanya ruang yang nyaman untuk berinteraksi.

D. Tipologi

Pada dasarnya tipologi sebuah tempat tidak selalu sudah jelas, karena bisa jadi ada campuran antara sifat yang statis dan dinamis. Hal ini juga di kemukakan oleh Rob Krier yang menggolongkan semua tempat sesuai bentuknya dengan pemakaian elemen geometri dasar yaitu lingkaran, segitiga, bujur sangkar serta kombinasinya.



Gambar 2.8

Beberapa karakter tempat (place) statis di dalam kota sebagai pembentukan ruang terbuka di dalam kota secara kontekstual (Sumber : Zahnd, 1999)

E. Citra Kota

Citra kota merupakan pandangan perancangan kota ke arah yang memperhatikan pikiran terhadap kota dari orang yang hidup di dalamnya. Kevin Lynch sebagai salah satu peneliti kota menyatakan arti pentingnya citra pada sebuah kota dengan menyatakan :

1. Citra dapat memberikan banyak hal bagi masyarakat kota yaitu sebagai orientasi bagi orang yang ada di dalam kota sehingga tercipta rasa nyaman.
2. Citra dapat membentuk sebuah identitas yang kuat terhadap suatu tempat.
3. Menciptakan keselarasan hubungan dengan tempat-tempat yang ada di sekitarnya.

Lima elemen pembentuk Citra kota yang di kemukakan oleh Kevin Lynch adalah:

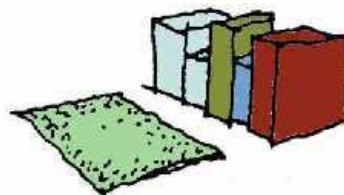
1. **Path** (*jalur*): merupakan rute-rute sirkulasi yang digunakan untuk melakukan pergerakan secara umum seperti gang-gang utama, jalan transit, lintasan kereta api, dll



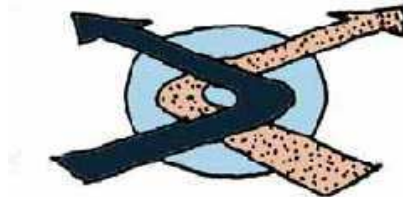
2. **Edge** (*Tepian*): Edge berada pada batas antara dua kawasan tertentu dan berfungsi sebagai pemutus linear misalnya pantai, tembok, dll



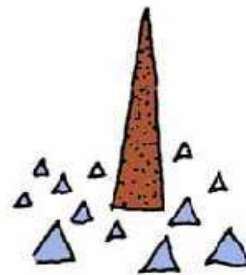
3. **District**: district memiliki ciri khas yang mirip (bentuk, pola, dan wujudnya), mempunyai batas yang khas dimana orang merasa harus mengakhiri atau memulainya



4. **Node** (*simpul*): merupakan simpul atau lingkaran daerah strategis di mana arah atau aktivitasnya saling bertemu dan dapat diubah ke arah atau aktivitas lain misalnya persimpangan jalan, square, dll



5. **Landmark** (*tengeran*): merupakan titik referensi seperti elemen node tetapi orang tidak masuk ke dalamnya karena bisa di lihat dari luar letaknya.



F. Konsep Urban Block

Dalam penataan struktur blok kota merupakan suatu hal penting dalam menentukan perubahan pola dan penataan untuk pembangunan di masa yang akan datang. Konsep urban block dapat di pahami sebagai suatu jaringan ruang terbuka seperti struktur yang memiliki berbagai kemungkinan dalam suatu bentuk tipologi dasar atau aturan tentang parameter fisik yang dapat memperlihatkan bentuk kota yang baik dimana dalam konsep ini suatu pengembangan berorientasi pada peningkatan ekonomi, upaya untuk menciptakan karakter yang akrab, meningkatkan kualitas lingkungan kota yang lebih baik seperti lingkungan yang berbasis pada budaya, konteks sosial dan perubahan ekonomi. Pada konsep ini ukuran block dapat di tentukan dengan mempertimbangkan linkage yang telah ada di sekitar kawasan perencanaan.

Beberapa diagram berikut menggambarkan konteks urban block yang diambil dari Urban design compendium dimana pada konteks urban block ini mempertimbangkan linkage eksisting dan hubungan antara konteks lokal.

a) **Diagram 1**

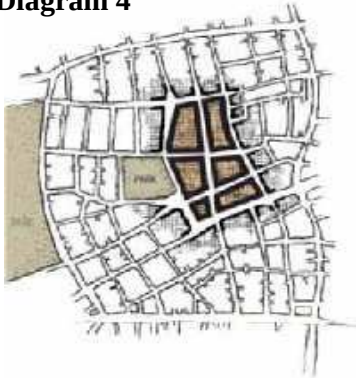
Urban blok ini mempertimbangkan bagaimana site terhubung dengan jalur utama terdekat dan fasilitas transportasi publik.

b) **Diagram 2**

Diagram ini menunjukkan bagaimana konsep urban blok dengan menerapkan layout Cul-de-sac pada site sehingga menciptakan sistem sirkulasi tersendiri dalam site yang tidak mencerminkan konsep integrasi dengan kawasan yang ada di sekelilingnya.

c) **Diagram 3**

Konsep urban blok pada diagram ini lebih mengutamakan pendekatan *pedestrian-friendly* yang terintegrasi dengan konteks kawasan yang ada di sekeliling kawasan perencanaan.

d) **Diagram 4**

Pada diagram ini, konsep urban blok terbentuk dari pola-pola jalan yang ada.

Untuk menetapkan pola pembangunan suatu kota atau untuk memperbaiki pola suatu kota harus menetapkan keseimbangan fungsi antara kawasan komersial dengan ruang-ruang untuk bersosialisasi dan ruang sirkulasi. Pada blok-blok kecil harus mempertimbangkan keseimbangan antara struktur, kenyamanan pedestrian dan ruang untuk bersosialisasi, sedangkan pada blok-blok besar harus mempertimbangkan optimasi bentuk bangunan dan ruang terbuka. "Small is beautiful", merupakan symbol yang di gunakan untuk mempertimbangkan optimalisasi pengembangan blok yaitu :

1. Kemudahan akses
2. Kemudahan dalam penataan fungsi-fungsi yang akan di kembangkan
3. Kemudahan untuk merubah bangunan

2.1.7 Ruang Publik (*Public Space*)

Ruang publik merupakan ruang yang dapat berfungsi sebagai tempat penting bagi masyarakat untuk mengekspresikan diri secara fungsional, aktivitas dan bersosialisasi dalam kehidupan sehari-hari. Ruang publik juga digunakan sebagai tujuan yang bersifat private yaitu tempat membeli dan menjual sesuatu, sebagai taman , tempat berkreasi dan lain-lain.

Dalam memahami ruang publik juga dapat dilihat melalui pengkategorian ruang publik itu sendiri yaitu ruang publik yang ditinjau dari pemanfaatannya, struktur fisik dan waktu penggunaannya. Ruang publik dapat dimanfaatkan secara terbuka dan dapat dicapai oleh umum untuk melakukan kegiatannya (*Carr, 1992:50*) atau ruang yang memberikan kesempatan untuk digunakan atau dicapai secara visual maupun secara fisik (*Garnham,1970:55*).

Struktur fisik ruang publik terdiri dari bidang vertikal berupa dinding atau facade bangunan dan bidang horizontal dapat berupa lantai maupun atap, oleh sebab itu ruang publik dapat merupakan bagian ruang kota yang tertutup (In door), terbuka (Out door), ataupun (Under ground) di alam tanah yang masing-masing mempunyai hierarki sesuai dengan karakteristiknya (*Barnet,1982:184*) dimana didalam waktu pemanfaatannya tidak terbatas oleh waktu.

Tabel 2.3
Jenis-jenis Ruang Publik dan Karakteristiknya

Jenis-jenis Ruang Publik		Karakteristik	Studi Kasus
Public Park	<i>Central park</i>	Dibangun oleh masyarakat luas dan ruang terbuka yang ada merupakan bagian dari system kota, terletak dipusat kota yang terdiri dari taman yang luas dan mempunyai pengaruh yang besar terhadap kota	Central Park, New York
	<i>Mini/Vest-Pocket Park</i>	Merupakan taman kota yang berukuran kecil yang dibatasi oleh bangunan	Greenacre Park, New York
Square and Plaza	<i>Central Square</i>	Square atau plaza merupakan bagian dari pembangunan pusat kota secara formal direncanakan sebagai tempat berkumpul	Boston City Hall Plaza
Streets	<i>Pedestrian Sidewalks</i>	Merupakan bagian dari ruang kota yang difungsikan untuk pejalan kaki yang terhubung dengan beberapa ruang-ruang lain di kota	Pedestrian Sidewalk Widening Projects
	<i>Transit pusat perbelanjaan</i>	Merupakan ruang yang dibangun bertujuan untuk meningkatkan akses perpindahan kepusat kota yang dapat dilakukan dengan bus dan kereta listrik pusat perbelanjaan	Nicollet Pusat perbelanjaan, California
Playgrounds	<i>Playground</i>	Merupakan sebuah lingkungan bermain	Tranehytten Adventure playground, Denmark
Community Open Space	<i>Community Garden/Park</i>	Lingkungan yang dirancang, dibangun atau dikelola oleh pihak swasta yang merupakan bagian system kota yang terhubung dengan fungsi-fungsi lain seperti perumahan dan bangunan komersial	Barretto Street Park, New York
Waterfronts	<i>Waterfronts, Harbors, Beaches, riverfronts, piers, Lakefronts</i>	Ruang terbuka sepanjang jalur perairan di kota yang dapat meningkatkan akses public terhadap kawasan tepi air	Boston Waterfront Park

(sumber : Carr, 1992:79)

2.1.8 Tinjauan Aspek Pariwisata

Pariwisata adalah suatu konsep umum yang berkembang sejak tahun 1811. Pariwisata sendiri pada perkembangannya memiliki definisi yang mengalami perubahan. wisata merupakan kegiatan atau sebagian dari kegiatan yang dilakukan secara sukarela serta bersifat sementara untuk menikmati objek dan daya tarik wisata (UU. No. 9 tahun 1990 pasal 1). Kepariwisataaan mempunyai beberapa dimensi lain selain ekonomi, diantaranya kompleks interaksi dan akibat-akibat yang terjadi sebelum, selama dan setelah suatu perjalanan pariwisata dan juga berdampak terhadap psikologis, sosiologis, ekologis dan politis.

Melalui beberapa motif tujuan perjalanan yang dilakukan oleh seorang individu maupun kelompok ke suatu daerah maupun negara lain maka pariwisata (*Sumber: Pariwisata Indonesia, Sejarah dan Propeknya. Yogyakarta: Kanisius, 1987*) pada dasarnya dapat di bedakan menjadi :

1. Pariwisata untuk menikmati perjalanan (*Pleasure Tourism*)
Bentuk pariwisata ini dilakukan oleh orang-orang yang meninggalkan tempat tinggalnya untuk berlibur, untuk mencari udara segar yang baru, untuk melihat sesuatu yang baru, untuk menikmati keindahan alam, untuk mengetahui hikayat rakyat setempat.
2. Pariwisata untuk Urusan Usaha Dagang (*Business Tourism*)
Pariwisata ini pada dasarnya dimanfaatkan oleh kaum pengusaha pada waktu-waktu tertentu di luar aktivitas sebagai pengusaha untuk berekreasi.
3. Pariwisata untuk Berkonvensi (*Convention Tourism*)
Pariwisata ini di tandai oleh adanya kegiatan konferensi nasional maupun international. Dengan adanya kegiatan ini mengakibatkan timbulnya potensi ekonomi untuk mengembangkan fasilitas yang memadai baik skala nasional dan internasional untuk kepentingan konferensi.

Selain beberapa jenis pariwisata diatas terdapat beberapa jenis pariwisata lain yang pada dasarnya juga di ditunjukkan untuk pembangunan perekonomian ekonomi modern saat ini yaitu :

1. Wisata Komersial (Belanja)
Jenis wisata ini bertujuan untuk mengunjungi pameran-pameran dan pekan raya yang bersifat komersial yang menjadi daya tarik bagi pengunjung sehingga hal ini berdampak terhadap kebutuhan akan sarana dan prasarana lain seperti meningkatnya arus transportasi dan fasilitas penginapan.
2. Wisata Bahari
Jenis wisata ini banyak dikaitkan dengan kegiatan olah raga di air, danau, bengawan, pantai, teluk dan laut untuk berbagai kegiatan seperti memancing, berlayar, berselancar, mendayung dll

Dari kegiatan wisata yang ada pada dasarnya akan memicu tumbuhnya tempat-tempat belanja sebagai salah satu daya tarik pengunjung dalam suatu

pengembangan. Untuk menciptakan kenyamanan bagi pengunjung maka tempat belanja ditinjau dari bentuk spasialnya dapat dibedakan menjadi :

1. Shopping center, merupakan kawasan perbelanjaan dan perniagaan yang terpusat, seringkali disebut pusat perbelanjaan
2. Shopping strips , merupakan kawasan perbelanjaan yang berdiri di sepanjang jalan utama
3. Shopping street, yaitu kawasan perbelanjaan yang meliputi bangunan di sepanjang jalan dimana jalan masih dilewati kendaraan bermotor, pusat perbelanjaan berbentuk linier.
4. Pedestrian Shopping Mall, merupakan tempat perbelanjaan dimana seluruh bagian jalan dan pedestrian menjadi satu kesatuan dengan pertokoan yang berderet di sepanjang jalur dan biasanya hanya dilewati oleh pejalan kaki.

Tabel 2.4
Kriteria Dan Pertimbangan Yang Dapat Digunakan Dalam Membangun Suatu Kawasan Wiasata Untuk Menarik Wisatawan

Faktor	Kriteria	Pertimbangan
Alam	<i>Keindahan</i>	Topografi umum seperti flora, fauna disekitar danau, sungai, pantai, dll
	<i>Iklim</i>	Sinar matahari, cuaca, iklim, angin, dll
Social-Budaya	<i>Adat istiadat</i>	Pakaian, makanan, tata cara hidup, pesta rakyat, kerajinan tangan,dll
	<i>Seni bangunan</i>	Arsitektur seperti masjid, candi, gereja, bangunan rumah adat,dll
	<i>festival</i>	Music tradisional, seni tari, olahraga, dan kompetisi
Sejarah	<i>Peninggalan purbakala</i>	Kota tua, bangunan peninggalan sejarah, dll
Agama	<i>Kegiatan masyarakat</i>	Aktivitas agama
Fasilitas rekreasi	<i>Olahraga</i>	Memancing, berenang, berlayar, main ski, berkuda, dll
	<i>edukasi</i>	Museum arkeologi, kebun binatang, akuarium, planetarium
Fasilitas kesehatan	<i>Untuk beristirahat</i>	Spa air panas, sanatorium
Fasilitas belanja	<i>Berbelanja</i>	Elektronik centre, retail, food court, fashion centre, took-toko souvenir, took-toko barang kesenian, dll
Infrastruktur	<i>Kualitas wisata</i>	Jalan raya, taman, transportasi, faktor keamanan dan kenyamanan
Fasilitas pangan dan akomodasi	<i>Makanan dan penginapan</i>	Hotel, cottage, restoran, coffeeshop, dll

(sumber: Pendit, 1999)

Melihat adanya berbagai potensi yang di miliki oleh kota Palembang seperti potensi alam, perdagangan, dan lokasi yang menarik untuk di kunjungi oleh

wisatawan domestik dan mancanegara maka orientasi pengembangan wisata pada kawasan waterfront kota Palembang adalah :

1. Pleasure Tourism/ Pariwisata untuk menikmati perjalanan, yang dapat diartikan sebagai wisata untuk menikmati view sungai
 2. Business Tourism, pengembangan wisata yang dapat dinikmati oleh pelaku bisnis di kota Palembang dalam mengembangkan potensi bisnis yang ada
- Wisata Komersial (Belanja), pengembangan wisata yang dapat dimanfaatkan oleh wisatawan domestik dan mancanegara terutama bagi penduduk kota Palembang.

2.1.9 Kriteria Penataan Kawasan Waterfront City Sebagai Pengembangan Kawasan Pariwisata

Kriteria keberhasilan perancangan suatu kawasan sangat tergantung pada desain kawasannya, persyaratan yang mendasar yang harus dimiliki oleh kawasan ini agar pengunjung dapat merasa nyaman dan aman. Perasaan nyaman dan aman merupakan faktor yang penting bagi manusia untuk dapat menjalani segala aktivitas. Oleh karena itu, untuk mewujudkan rasa aman dan nyaman ini maka perlu di tinjau dari aspek keselamatan dan keamanan, kenyamanan, dan keindahan.

A. Kriteria Keselamatan

Kriteria keselamatan dapat mencakup beberapa pertimbangan, yaitu (*Uterman, 1984; Jacobs, 1993; Pignataro, 1976; dan Highway Capacity Manual, 1985 dalam penelitian Akbar, 2004 hal 50-51*) :

- Terlindung dari kecelakaan baik yang disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi trotoar yang buruk (berlubang, jebakan-jebakan)
- Pemisahan jalur kendaraan dengan perbedaan ketinggian
- Terbebas dari lingkungan yang dapat menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan
- Pemisahan pejalan kaki dengan lalu lintas kendaraan

Sedangkan menurut penelitian Natalivan (*2002, hal 46*) Hal yang harus diperhatikan untuk mewujudkan aspek keselamatan adalah terlindung dari kecelakaan terutama disebabkan oleh kendaraan bermotor maupun kondisi trotoar

yang buruk yang bisa menyebabkan terpelosok, menabrak tiang atau pohon dan sebagainya. Keselamatan ini berkaitan besar kecilnya konflik antara pejalan dengan kendaraan yang menggunakan jalan yang sama. Keselamatan dapat diwujudkan melalui penempatan pedestrian (segregasi, integrasi, pemisah), struktur tekstur, pola perkerasan dan dimensi trotoar (ruang bebas, lebar, efektif, kemiringan).

B. Kriteria Keamanan

Selain itu adapun kriteria keamanan yang harus diperhatikan untuk mewujudkan lingkungan yang tidak menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan ketika sedang berjalan, dengan merancang penerangan lansekap yang tidak menghalangi pemandangan. Selain itu, adanya penerangan yang cukup dan penampakan (*Visibility*) yang baik atau pandangan yang tidak menghalangi.

C. Kriteria Kenyamanan

Pada tingkatan dasar, kenyamanan merupakan kebebasan dari rasa sakit pada semua dimensi lingkungan, baik secara fisik maupun secara psikologis. Tingkat kenyamanan bersifat subjektif dan berbeda-beda tergantung pada tingkah laku tiap individu dan dipengaruhi oleh kultur budaya, dimana kecepatan tumbuh dan berkembangannya wilayah tidak menjamin tingkat kenyamanan penduduk.

Kenyamanan apabila terbebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan atau kenikmatan dan kelancaran perjalanan bergerak. Adapun kriteria keselamatan menurut pandangan para ahli ialah:

a. Pignataro (1976)

- Bebas dari gangguan-gangguan yang dapat mengurangi kesenangan dan kenikmatan pejalan
- Perlindungan dari cuaca

b. Rubenstein (1992; hal 57-87)

Terdapatnya penyediaan fasilitas bangku istirahat, telepon umum, dan tempat sampah dimana penempatannya tidak mengganggu pejalan

c. Jacob (1993)

Jaminan terhadap kenyamanan fisik pejalan yang memerlukan perlindungan terhadap curah hujan dan sengatan matahari

d. Lynch (1960)

- Usaha untuk mentasi keadaan iklim
- Kecocokan antara bentuk, kapasitas ruang dan kebutuhan
- Kemudahan pencapaian terkait dengan waktu jarak capai dan moda

e. Untermen (1984; *hal* 26-27)

- Berhubungan dengan kepadatan pejalan yang disebabkan banyaknya penggunaan jalan
- Kemudahan bergerak, bentuk fisik trotoar, tidak terputusnya trotoar, landai
- Penyediaan penggunaan penyandang cacat
- Ruang tidak menghalangi oleh benda-benda yang mengambil ruang trotoar

Selain dari pernyataan di atas maka adapun pernyataan yang di kutip dari penelitian Susiyanti (2003; *hal* 51) yang dianggap erat kaitannya dengan perancangan koridor komersial yang dilihat dari aspek kenyamanan yaitu :

a. Tata Bangunan

Adanya pengaturan bangunan dan kepadatan bangunan yang memadai

b. Ruang terbuka dan penghijauan

- Adanya ruang terbuka umum, ketersediaan taman-taman, plaza dan ruang terbuka yang tertata dengan baik untuk tempat berkumpul dan berinteraksi serta
- Dapat menyerap panas matahari dan meredam kebisingan.

c. Parkir dan ketersediaan kendaraan bermotor

- Dekat dengan tempat kegiatan perdagangan,
- Ketersediaan fasilitas kendaraan umum termasuk juga penyediaan fasilitas transportasi lainnya seperti jaringan jalan yang baik, halte dan lain sebagainya.

d. Jalur Pejalan.

- Terlindung dari cuaca dan adanya tempat bernaung bagi pejalan dalam melakukan perjalanannya
- Bentuk fisik trotoar tidak terputus-putus dan landai
- Kebebasan bergerak bagi pejalan, tidak terhalang oleh pengguna jalur pejalan yang tidak semestinya

- Adanya perhatian terhadap penyandang cacat

D. Kriteria Keindahan

Kebutuhan keindahan (estetika) adalah kebutuhan akan keindahan. Keindahan akan berpengaruh terhadap kondisi psikologis seseorang, maka hal ini juga berpengaruh terhadap kebutuhan ruang tersebut. Dengan keindahan orang dapat merasa nyaman dan senang. Prinsip umum penataan dari kebutuhan keindahan (estetika) ini adalah :

1. Memperlihatkan keindahan lingkungan
2. Menciptakan kesan lingkungan yang baik

Menurut Jacobs (1993) menyatakan bahwa kualitas kawasan komersial memiliki visual ruang pejalan dengan menggunakan bahan yang bervariasi dan variasi kualitas penataan bangunan, pepohonan, penanda dan lampu. Sedangkan menurut Gunawan, (1997) lokasi yang menjadi daya tarik tidak tertutup oleh bangunan dan memberikan perlindungan terhadap daya tarik utama kawasan.

Sedangkan kebutuhan kriteria penataan kawasan komersial berdasarkan kebutuhan estetika (*Lang. 1994; Sucher. 1995; Carr. 1992; dan Krier. 1979*), ialah:

- a. Bentuk dan tata masa bangunan
 - Penanaman pohon atau vegetasi lain untuk menghindari kesan kaku dan keras
 - Terdapat landmark atau simbol tertentu
- b. Sirkulasi dan parkir
 - Penataan lansekep di sepanjang jalur sirkulasi
 - Penanaman pohon atau vegetasi lain di area parkir.
- c. Jalur pejalan
 - Terlihat menarik baik dari segala kegiatan di sekitar jalur pejalan maupun penataan jalur pejalan itu sendiri
 - Penanaman pohon atau vegeasi lain untuk menghindari kesan gersang dan panas

d. Pendukung kegiatan

Pencahayaan untuk kepentingan estetika dan untuk menjamin berlangsungnya aktivitas

2.1.10 Perumusan Arahan Penataan Kawasan Waterfront City sebagai Pengembangan Kawasan Pariwisata

Berdasarkan prinsip dan kriteria penataan kawasan, maka dibuatlah kombinasi yang menghasilkan suatu indikator-indikator kriteria untuk dapat mengukur parameter komponen Kawasan Waterfront city Sungai Musi sebagai Pengembangan Kawasan Pariwisata. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel 2.13** mengenai Kriteria, Komponen dan Prinsip Penataan Kawasan Waterfront City Sungai Musi Sebagai Pengembangan Kawasan Pariwisata.

Tabel 2.5
Kriteria, Komponen dan Prinsip Perancangan Kawasan

Kriteria	Komponen	Prinsip Perancangan
Keselamatan	Tata Guna Lahan	Garis sepadan sungai ditetapkan sekurang-kurangnya 15 meter
	Bentuk dan Tata Massa dan Bangunan	- Menghindari terjadinya musibah akibat pembangunan dan struktur bangunan yang kurang kuat di kawasan perancangan - Menghindari terjadinya musibah akibat pembangunan dan struktur bangunan yang kurang kuat di kawasan perancangan
	Sirkulasi dan Perparkiran	Tidak terdapatnya media pemisah antara sirkulasi penjalan kaki dan sirkulasi kendaraan membuat kondisi tersebut tidak memenuhi kriteria prinsip perancangan. Kondisi ini akan menimbulkan kecelakaan berupa benturan antara pejalan antara kendaraan.
	Jalur Pedestrian	- Memberikan kemudahan berjalan mencapai dan menyusuri tepi air sehingga tidak melelahkan - Menghubungkan titik-titik ruang public
	Ruang Terbuka Hijau	Penataan tata hijau yang ada di kawasan tepi air dapat menciptakan kenyamanan pengunjung
	Penunjang Aktifitas	Lokasi PKL diatur sedemikian rupa atau diberi kantung PKL agar tidak menempati lokasi Pedestrian dan mengganggu pejalan kaki.
Keamanan	Tata Guna Lahan	Garis sepadan sungai ditetapkan sekurang-kurangnya 15 meter
	Bentuk dan Tata Massa dan Bangunan	- Pemanfaatan muka bangunan dapat berinteraksi dengan lingkungan sekitar - Skala bangunan harus memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengunjung yang beraktivitas didalam maupun diluar bangunan
	Sirkulasi dan Perparkiran	- perencanaan system sirkulasi dan lokasi paker yang tidak menggagu aktivitas lalu lintas kawasan perencanaan - menyediakan kapasitas paker yang memadai sehingga tidak menimbulkan dampak negative terhadap system sirkulasi kendaraan dan visual yang ada dikawasan perancangan
	Jalur Pedestrian	Pengunjung merasa aman pada jalur pedestrian yang ada
	Ruang Terbuka Hijau	Penataan ruang terbuka yang terbentuk disepanjang kawasan tepi air dapat dimanfaatkan oleh pengunjung untuk berinteraksi dengan aman dan nyaman dilengkapi dengan street furniture yang memadai sesuai dengan kajian kebutuhan ruang
	Penunjang Aktifitas	Terdapat Beberapa Pos keamanan Pada Koridor jalan, baiknya pos keamanan berdekatan dengan ATM

Kriteria	Komponen	Prinsip Perancangan
Kenyamanan	Tata Guna Lahan	• Penempatan area public dianjurkan pada lahan pada tingkat kemiringan 0 – 15% • Penempatan area public harus dapat memberikan kontribusi positif kepada pengunjung
	Bentuk dan Tata Massa dan Bangunan	• Menciptakan kawasan yang tertata dan manusiawi dengan pengaturan wujud bangunan dan intensitas pemanfaatan lahan • Penempatan landmark kawasan tepi air harus dapat memberikan kenyamanan bagi pengunjung yang ada dikawasan perancangan
	Sirkulasi dan Perparkiran	• perencanaan system sirkulasi dan lokasi paker yang tidak mengganggu aktivitas lalu lintas kawasan perencanaan • menyediakan kapasitas paker yang memadai sehingga tidak menimbulkan dampak negative terhadap system sirkulasi kendaraan dan visual yang ada dikawasan perancangan
	Jalur Pedestrian	• Pengunjung merasa nyaman pada jalur pedestrian yang ada
	Ruang Terbuka Hijau	• Penempatan tata hijau ditempatkan pada ruang-ruang terbuka antar bangunan untuk memberikan kenyamanan bagi pengunjung • Penataan tata hijau yang ada di kawasan tepi air dapat menciptakan kenyamanan pengunjung
	Penunjang Aktifitas	• Terdapat ATM center agar mudah pengunjung untuk mengambil uang. • Terdapat Pusat Pembelanjaan atau ramah makan (pujasera) agar pengunjung ketika lelah berjalan kaki dapat beristirahat dengan tenang.
Keindahan	Tata Guna Lahan	• Pengaturan skala dan pola bangun yang ditempatkan dalam kawasan dapat memberikan kemudahan orientasi bagi pengunjung yang ada dikawasan perancangan, diluar kawasan perancangan, dan kawasan tepi air
	Bentuk dan Tata Massa dan Bangunan	• Penempatan bangunan dapat mencerminkan keteraturan penataan
	Sirkulasi dan Perparkiran	• Penataan lansekap pada jalur sirkulasi (peneneman pohon/vegetasi).
	Jalur Pedestrian	• Bahan permukaan untuk pedestrian ubin/batu bata di dalam beton cara peralihan antara 2 (dua) bahan yang berbeda dapat menghasilkan pola kesatuan (unity)
	Ruang Terbuka Hijau	• Jenis pohon yang dapat mencerminkan kawasan tepi air
	Penunjang Aktifitas	• Penempatan Tata Informasi harus sesuai dengan arsitektur bangunan

2.2 Tinjauan Peraturan Dan Undang-undang

2.2.1 Kebijakan Yang Berkaitan dengan Penataan Kawasan Waterfront City

1) Garis Sempadan Pantai dan Sungai

Perlindungan terhadap sempadan pantai dilakukan untuk melindungi wilayah pantai dari kegiatan yang mengganggu kelestarian fungsi pantai. Berikut dapat dilihat beberapa aturan yang dapat digunakan sebagai pedoman dalam pengembangan kawasan tepi pantai dan sungai yaitu :

Tabel 2.6
Peraturan Tentang Garis Sempadan Pantai Dan Sungai

Sumber	Sempadan	Kriteria
Keputusan presiden RI no.32 tahun 1990 tentang pengelolaan kawasan lindung	Garis Sempadan Pantai	Minimum 100m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah barat
	Sungai di luar permukiman	• Sekurang-kurangnya 100m di kiri kanan sungai besar • Sekurang-kurangnya 50m di kiri kanan anak sungai
	Sungai di kawasan permukiman	Sempadan sungai diperkirakan cukup untuk dibangun jalan inspeksi antara 10-15m
Peraturan Pemerintah RI No.47 tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional	Garis sempadan sungai bertanggul	Ditetapkan dengan batas lebar sekurang-kurangnya 5m disebelah luar sepanjang kaki tanggul
	Garis sempadan sungai tidak bertanggul	Ditetapkan berdasarkan pertimbangan teknis dan sosial ekonomi oleh pejabat yang berwenang
	Ketentuan lain	Garis sempadan sungai yang bertanggul dan tidak bertanggul yang berada di wilayah perkotaan sepanjang jalan ditetapkan tersendiri oleh pejabat yang berwenang
Peraturan Menteri Pekerjaan Umum no.63/PRT/1993 tentang Garis Sempadan Sungai, Daerah Manfaat Sungai, Daerah Penguasaan Sungai, dan Bekas Sungai	Garis sempadan sungai bertanggul	• Di luar kawasan perkotaan ditetapkan sekurang-kurangnya 5m di sebelah luar sepanjang kaki tanggul • Di dalam kawasan perkotaan ditetapkan sekurang-kurangnya 3m di sebelah luar sepanjang kaki tanggul
	Garis sempadan sungai tidak bertanggul	<i>Di luar kawasan perkotaan:</i> • Pada sungai besar sekurang-kurangnya 100m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan • Pada sungai kecil sekurang-kurangnya 50m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan <i>Dalam kawasan perkotaan:</i> • Pada sungai yang mempunyai kedalaman tidak lebih dari 2m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 10m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan. • Pada sungai yang mempunyai kedalaman lebih dari 2m sampai 20m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 15m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan • Pada sungai yang mempunyai kedalaman lebih dari 20m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 30m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan
Petunjuk teknis penataan bangunan dan lingkungan di kawasan tepi air (Ditjen Cipta Karya,2000)	Garis sempadan tepi air landai dengan kemiringan 0° - 15°	Minimum 20m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat
	Garis sempadan tepi air curam dengan kemiringan 15° - 40°	Minimum 35m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat
	Garis sempadan tepi air curam dengan kemiringan di atas 40°	Minimum 100m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat

2) Akses (Ditjen Cipta Karya, 2000)

- a. Akses berupa jalur kendaraan berada di antara batas terluar dari sempadan tepi air dengan areal terbangun
- b. Jarak antara akses masuk menuju ruang publik atau tepi air dari jalan raya sekunder atau tersier minimum 300 m
- c. Jaringan jalan terbebas dari parkir kendaraan roda empat
- d. Lebar minimum jalur pejalan di sepanjang tepi air adalah 3 meter

3) Peruntukan (Ditjen Cipta Karya, 2000)

- a. Peruntukan bangunan diprioritaskan atas jenjang pertimbangan: Penggunaan lahan yang bergantung dengan air (*water-dependent uses*), penggunaan lahan yang bergantung dengan adanya air (*water-related uses*), *penggunaan lahan yang sama sekali tak berhubungan dengan air (Independent and unrelated to water uses)*
- b. Kemiringan lahan yang dianjurkan untuk pengembangan area publik yaitu 0-15 %. Sedangkan untuk kemiringan lahan lebih dari 15 % perlu penanganan khusus
- c. Jarak antara satu areal terbangun yang dominan diperuntukan pengembangan bagi fasilitas umum dengan fasilitas umum lainnya maksimum 2 Km.

4) Bangunan (Ditjen Cipta Karya, 2000)

- a. Kepadatan bangunan tepi air maksimum 25 %
- b. Tinggi bangunan ditetapkan maksimum 15 meter dihitung dari permukaan tanah rata-rata pada areal terbangun.
- c. Orientasi bangunan harus menghadap dengan mempertimbangkan posisi bangunan terhadap matahari dan arah tiupan angin.
- d. Bangunan-bangunan yang dapat dikembangkan pada areal sepadan tepi air berupa taman atau ruang rekreasi adalah fasilitas areal bermain, tempat duduk dan atau sarana olah raga.
- e. Bangunan di areal sempadan tepi air hanya berupa tempat ibadah, bangunan penjaga pantai, bangunan fasilitas umum, bangunan tanpa dinding dengan luas maksimum 50 m²/unit.

2.2.2 Ketentuan Normatif Penataan Kawasan Waterfront City

Penyusunan ketentuan normatif perancangan kawasan komersial dilakukan berdasarkan kajian normatif terhadap teori, standar, dan peraturan pemerintah ataupun pedoman yang masih relevan sebagai acuan.

A. Ketentuan Normatif Tata Guna Lahan

Perencanaan tataguna lahan pada hakekatnya adalah pemanfaatan lahan yang ditujukan untuk suatu peruntukan tertentu. Permasalahan yang mungkin timbul dalam menetapkan peruntukan suatu lahan adalah faktor kesesuaian lahannya. Pada dasarnya kesesuaian suatu lahan sangat tergantung pada faktor-faktor lingkungan fisiknya, seperti kelerengan, iklim, jenis tanah dan batuan, tutupan lahan, keberadaan satwa liar, hidrologi, potensi bahaya geologi dan potensi sumberdaya geologinya. Dalam bab ini akan dibahas bagaimana metoda penentuan peruntukan lahan yang didasarkan atas batasan lingkungan fisik serta pengambilan keputusan dalam penetapan rencana tataguna lahan.

Hal yang terpenting dalam suatu perencanaan tataguna lahan adalah usulan rencana lokasi (site-plan) dan tujuan peruntukan lahan. Usulan rencana lokasi dan tujuan harus disiapkan sebagai dasar pertimbangan dan penjelasan umum dari suatu rencana pengembangan tataguna lahan. Rencana lokasi lahan untuk berbagai peruntukan harus konsisten dengan sasaran dan tujuan. Untuk lebih jelasnya kajian proses perencanaan tata guna lahan dapat dilihat pada **table 2.4** dibawah ini.

Tabel 2.7
Daftar Kajian Pada Proses Perencanaan Tataguna Lahan

A. FAKTOR LINGKUNGAN ALAMIAH :			
I	Topografi 1. Kemiringan lereng 2. Arah kemiringan 3. Elevasi dan relief	IX	5. Potensi pembuangan limbah dan dampak 6. Ketinggian muka air tanah 7. Amblesan karena turunnya air bwh tanah 8. Kualitas Air
II	Iklm 1. Curah hujan 2. Angin 3. Temperatur 4. Kelembaban 5. Kabut 6. Kualitas Udara	X.	Aspek Estetika dan Pemandangan 1. Pemandangan pantai / laut 2. Lingkungan Pegunungan 3. Pengembangan yang sudah ada
III	Komunitas Tanaman	B. FAKTOR BANGUNAN DAN ATURAN :	
IV	Geologi dan Bencana Geologi 1. Batuan dan Struktur Geologi 2. Akuifer 3. Sumberdaya Mineral 4. Longsor 5. Bencana Gempabumi	XI	Tataguna Lahan 1. Perumahan 2. Perdagangan 3. Pertanian 4. Rekreasi / Pariwisata 5. Peruntukan lainnya
V	Tanah 1. Ketebalan tanah 2. Kandungan air 3. Permeabilitas 4. Sifat Muai –Susut Tanah 5. Kapabilitas untuk Pertanian 6. Kesesuaian untuk Septic Tank	XII	Kepemilikan Lahan 1. Perusahaan 2. Perorangan 3. Negara
VI	Drainase 1. Banjir 2. Erosi Sungai 3. Sedimentasi	XIII	Transportasi dan Sarana 1. Jalan negara 2. Jalan kota dan kabupaten 3. Pelabuhan 4. Lapangan terbang 5. Tempat Pembuangan Akhir (TPA) 6. Gas dan Tenaga Listrik 7. Jar pipa air dan pembuangan
VII	Lautan dan Garis Pantai 1. Gelombang dan Arus 2. Pendangkalan Pantai 3. Pengangkatan 4. Abrasi 5. Pengendapan 6. Kualitas Air, Polusi, dan Salinitas Air	C. FAKTOR SOSIAL EKONOMI :	
VIII	Satwa Liar 1. Satwa Darat 2. Satwa Laut	XIV	Populasi dan Ekonomi 1. Jumlah dan pertumbuhan penduduk 2. Perumahan 3. Perekonomian Utama 4. Potensi Perekonomian Dasar 5. Tenaga Kerja 6. Perpajakan dan Perbankan 7. Pajak-pajak Lainnya
IX.	Hidrologi 1. Pasokan air yang sudah tersedia 2. Pembuangan limbah yg tersedia 3. Aliran sungai	XV	Rekreasi dan Turisme 1. Taman dan Jalan Setapak 2. Pelabuhan dan Marina 3. Pantai
		XVI	Faktor keinginan masyarakat 1. Agen pemerintah 2. Badan Perencaan Daerah

Sumber : Djauhari Noor, Geologi Untuk Perencanaan ;233

B. Ketentuan Normatif Bentuk dan Tata Massa Bangunan

Seperti yang telah dijelaskan di atas maka penyusunan normatif dari bentuk tata masa bangunan lebih kepada bangunan. Menurut penelitian akbar (2004 hal 39-40) bahwa tata masa bangunan dibagi menjadi tiga yaitu :

a. Tata Letak Bangunan

- Penempatan bangunan gedung tidak boleh mengganggu fasilitas prasarana kota, lalu lintas dan ketertiban umum.
- Pada jalan-jalan tertentu perlu ditetapkan penampang- penampang (profil) bangunan untuk memperoleh pemandangan jalan yang memenuhi syarat keindahan dan keselamatan.

b. Tapak Bangunan

- Tinggi rendah (peil) pekarangan harus dibuat dengan tetap menjaga keserasian lingkungan serta tidak merugikan pihak lain.
- Penambahan lantai atau tingkat suatu bangunan gedung diperkenankan apabila masih memenuhi batas ketinggian yang ditetapkan dalam rencana tata ruang kota, dengan ketentuan tidak melebihi KLB, harus melalui persyaratan teknis yang berlaku dan keserasian lingkungan.

c. Bentuk Bangunan

- Bentuk bangunan gedung harus dirancang dengan memperhatikan bentuk dan karakteristik arsitektur lingkungan yang ada disekitarnya, atau yang mampu sebagai pedoman arsitektur atau teladan bagi lingkungannya.
- Setiap bangunan gedung yang didirikan berdampingan dengan bangunan yang dilestarikan harus serasi dengan bangunan yang dilestarikan.
- Bangunan yang didirikan sampai batas samping persil, tampak bangunannya harus bersambung secara serasi dengan tampak bangunan atau dinding yang telah ada disampingnya.
- Bentuk bangunan gedung harus dirancang dengan mempertimbangkan terciptanya ruang luar bangunan yang nyaman dan serasi terhadap lingkungannya.

C. Ketentuan Normatif Sirkulasi dan Perparkiran

Seperti yang telah di uraikan pada prinsip perancangan, sirkulasi dan perparkiran berhubungan erat dengan segmen jalan. Oleh karena itu sirkulasi dan perparkiran ini meliputi dan parkir baik di badan jalan (*On Street Parking*) maupun parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*).

Didasarkan pada hal tersebut maka menurut ***Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir No 272/HK.105/DRJD/96; De Chiara dan Koppelman, 1990 hal 302; Warpani, 2002 hal 123***, fasilitas parkir dapat dibagi menjadi dua yaitu :

1. Tempat parkir di badan jalan, (*On Street Parking*) adalah fasilitas parkir yang menggunakan tepi jalan. Luas kebutuhan parkir ditempat ini tergantung pada jumlah kendaraan yang diharapkan parkir dan sudut parkir. Umumnya jenis parkir ini menggunakan sudut parkir yang sejajar dengan badan jalan (bila jalannya kecil) atau membentuk sudut apabila jalan cukup lebar. Sudut parkir yang umum digunakan 30^0 , 45^0 , 60^0 , dan 90^0 . Tapi tidak semua badan jalan dapat digunakan sebagai media parkir. Parkir pada badan jalan (*On Street Parking*) memiliki keunggulan dan kelemahan yaitu sebagai berikut ;
 - a. Keunggulan
 - Meminimumkan jarak tempuh berjalan kaki
 - Umumnya sistem parkir di indonesia tidak membatasi waktu. Berarti tarif parkir tidak bergantung pada lama parkir
 - b. Kelemahan
 - Menyita sebagai badan jalan, sehingga dapat mengakibatkan terganggunya lalu lintas
 - Sering mengganggu lalu lintas sewaktu masuk maupun keluar petak parkir, karena langsung berhubungan dengan lalu lintas.
2. Fasilitas parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*) merupakan parkir yang tidak memanfaatkan badan jalan. Jenis parkir ini antara lain adalah :
 - a. Pelataran Parkir (*Openspace Parking*)
 - b. Bangunan Parkir (*Park Building*)
 - c. Parkir di Lantai Dasar (*Basement Parking*)

Parkir parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*) memiliki seringkali membuat jarak berjalan kaki yang lebih jauh, kecuali parkir di luar jalan yang ditetapkan di lantai dasar dari gedung yang dituju. Tetapi jenis parkir ini memiliki keunggulan dalam:

- Tingkat keamanan lebih tinggi dan tidak mengganggu arus lalu lintas
- Lebih memudahkan kendaraan masuk dan keluar tempat parkir
- Memiliki keleluasaan dalam pengaturan petak parkir dalam usaha memaksimalkan kapasitas

Adapun Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dan bukaan pintu pada parkir di badan jalan dan di luar jalan (***Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir No 272/HK.105/DRJD/96***)

Tabel 2.8
Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP) dan Bukaan Pintu

Pengguna dan/atau Peruntukan Fasilitas Parkir	Jenis Kendaraan	Jenis Bukaan Pintu	Satuan Ruang Parkir (m ²)
• Karyawan/pekerja kantor • Tamu/pengunjung pusat kegiatan perkantoran, perdagangan, pemerintahan, universitas	Mobil penumpang untuk golongan I	Pintu depan/belakang terbuka tahap awal 55 cm.	2,30 x 5,00
• Pengunjung tempat olahraga, pusat hiburan/rekreasi, hotel, pusat perdagangan eceran/swalayan, rumah sakit, bioskop	Mobil penumpang untuk golongan II	Pintu depan/belakang terbuka penuh 75 cm	2,50 x 5,00
Orang cacat	Mobil penumpang untuk golongan III	Pintu depan terbuka penuh dan ditambah untuk pergerakan kursi roda	3,00 x 5,00
---	Bus/Truk	Pintu depan/belakang terbuka penuh 80 cm	3,40 x 12,50
---	Sepeda Motor	---	0,75 x 2,00

Sumber : *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir No 272/HK.105/DRJD/96*

Sedangkan, menurut De Chiara dan Koppelman (1990; hal 302) mengemukakan bahwa tempat-tempat parkir harus sedekat mungkin terhadap jalan masuk dari bangunan, dan jika bisa tidak lebih dari 100 kaki (> 30,48 m) dan minimum 2 buah lahan parkir per lahan parkir harus dirancang untuk digunakan para cacat fisik atau satu tempat parkir per 20 kendaraan. Selain itu, adapun ketentuan untuk penempatan lokasi parkir untuk berjarak 6 m dari tempat penyebrangan (*Zebra Cross*), persimpangan, gedung dan hidran air sedangkan jarak parkir dengan persimpangan rel kereta api ialah 100 m.

Selain mengenai perparkiran, adapun hal yang harus diperhatikan dalam sirkulasi ialah peran dan fungsi jalan sebagai media pergerakan (sirkulasi) baik orang dan barang. Umumnya koridor jalan dapat dibedakan di sepanjang arteri,

kolektor dan lokal. Menurut ***Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah No 34 Thn 2006 tentang Jalan, peran dan jalan*** sebagai berikut :

1. Jalan Arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Jalan arteri dibagi menjadi jalan arteri primer dan arteri sekunder. Jalan ini menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau berhubungan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua
2. Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah masuk dibatasi. Jalan ini menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
3. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk tidak dibatasi. Jalan lokal menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau kota jenjang kedua dengan persil, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ke tiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil atau kota di bawah jenjang ketiga sampai persil. Seperti halnya jalan arteri dan kolektor, jalan lokal dapat dibagi menjadi jalan lokal primer dan sekunder.

Karakteristik setiap jalan diatas baik primer maupun sekunder serta implikasi terdapat koridor jalan komersial dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 2.9
Karakteristik Peranan Jalan dan Pengaruhnya Terhadap Koridor Jalan Komersial

Peran Jalan	Karakteristik	Pengaruhnya Terhadap koridor jalan Komersial
Arteri Primer	• Kecepatan rencana jalan minimal 60 km/jam • Lebar badan jalan minimal 11 m • Kapasitas lebih besar dari pada volume lalu-lintas rata-rata • Lalu lintas jarak jauh tidak boleh terganggu oleh lalu lintas ulang-alik, lalu lintas dan kegiatan lokal • Jalan masuk dibatasi secara efisien • Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencang dengan kapasitas jalan • Tidak terputus walaupun memasuki kota.	• Parkir di badan jalan tidak diperkenankan • Bangunan di sepanjang jalan ini harus memiliki GSB (GSB tidak boleh berimpit dengan RUMIJA/GSB tidak boleh 0 m • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan.
Arteri Sekunder	• Kecepatan rencana jalan minimal 30 km/jam • Lebar badan jalan minimal 11 m • Kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu-lintas rata-rata • Lalu lintas cepat tidak boleh terganggu oleh lalu lintas lambat • Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencang dengan kapasitas jalan	• Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur • Bangunan di sepanjang jalan ini harus memiliki GSB (GSB tidak boleh berimpit dengan RUMIJA) • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan
Kolektor Primer	• Kecepatan rencana jalan minimal 40 km/jam • Lebar badan jalan minimal 9 m • Kapasitas sama dengan atau lebih besar dari pada volume lalu-lintas rata-rata • Jalan masuk dibatasi, direncanakan tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan • Tidak terputus walaupun masuk kota	• Parkir di badan jalan tidak diperkenankan • Bangunan di sepanjang jalan ini harus memiliki GSB (GSB tidak boleh berimpit dengan RUMIJA) • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan
Kolektor Sekunder	• Kecepatan rencana jalan minimal 20 km/jam • Lebar badan jalan minimal 9 m • kapasitas yang lebih besar daripada volume lalu lintas rata-rata	• Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur • Bangunan disepanjang jalan ini dapat dengan GSB berhimpit dengan RUMIJA. • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan
Lokal Primer	• Kecepatan rencana jalan minimal 20 km/jam • Lebar badan jalan minimal 7,5 m • Tidak terputus walaupun memasuki kawasan perdesaan	• Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur • Bangunan disepanjang jalan ini dapat dengan GSB berhimpit dengan RUMIJA. • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan
Lokal Sekunder	• Kecepatan rencana jalan minimal 10 km/jam • Lebar badan jalan minimal 7,5 m	• Parkir di badan jalan diperkenankan tetapi terpisah dengan jalur cepat, selain mempertimbangkan volume kendaraan, lebar (kapasitas jalan), jumlah lajur • Bangunan disepanjang jalan ini dapat dengan GSB berhimpit dengan RUMIJA. • <i>Set-back</i> bangunan di perkenankan

Sumber : Undang-undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah No 34 Thn 2006 tentang Jalan.

Dari hal tersebut menurut **Kepmen PU No. 441/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Gedung**, mengenai sirkulasi adalah sebagai berikut :

- Sistem sirkulasi yang direncanakan harus saling mendukung, antara sirkulasi eksternal dengan internal bangunan, serta antara individu pemakai bangunan dengan sarana transportasinya. Sirkulasi harus memberikan pencapaian yang mudah dan jelas, baik yang bersifat pelayanan publik maupun pribadi.
- Sistem sirkulasi yang direncanakan harus memperhatikan kepentingan bagi aksesibilitas pejalan kaki.
- Sirkulasi harus memungkinkan adanya ruang gerak vertikal (*Clearance*) dan lebar jalan yang sesuai untuk pencapaian darurat oleh kendaraan pemadam kebakaran, dan kendaraan pelayanan lainnya.
- Sirkulasi perlu diberi perlengkapan seperti tanda penunjuk jalan, rambu-rambu, papan informasi sirkulasi, elemen pengarah sirkulasi (dapat berupa elemen perkerasan maupun tanaman), guna mendukung sistem sirkulasi yang jelas dan efisien serta memperhatikan unsur estetika.

Selain hal tersebut, adapun yang berkaitan dengan sirkulasi ialah penerangan jalan. Maksud penerangan jalan pada dasarnya ada dua yaitu; untuk menerangi dan untuk memberikan keamanan. Penerangan harus disediakan di tempat-tempat yang menerima lalu lintas pejalan kaki yang padat serta di tempat-tempat yang membahayakan seperti tangga dan *ramps*, persimpangan atau perubahan ketinggian permukaan yang tiba-tiba. Demikian pula, pada tempat-tempat yang angka kriminalitasnya tinggi harus diterangi dengan baik agar orang-orang yang berjalan di malam hari dapat merasa aman dari gangguan (**De Chiara dan Koppelman, 1978; hal 313**). Adapun standar penerangan yang telah ditetapkan dari **Departemen Perhubungan mengenai Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan**, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.10
Persyaratan Perencanaan Dan Penempatan Fasilitas Penerangan Jalan

Uraian	Besaran-Besaran
Tinggi Tiang Lampu	
Lampu Standar	10 - 15 m
Tinggi Tiang rata-rata digunakan	13 m
Lampu Monara	20 -50 m
Tinggi Tiang rata-rata digunakan	30 m
Jarak Interval Tiang Lampu	
Jalan Arteri	3.0 H - 3.5 H
Jalan Kolektor	3.5 H - 4.0 H
Jalan Lokal	5.0 H - 6.0 H
Minimum jarak Interval tiang	30 m
Jarak Tiang Lampu ke Tepi Perkerasan	minimum 0.7 m
Jarak dari tepi Perkerasan ke titik Penerangan Terjauh	minimum L/2
Sudut Inklinasi	20 ⁰ – 30 ⁰

Sumber : Departemen Perhubungan mengenai Panduan Penempatan Fasilitas Perlengkapan Jalan

D. Ketentuan Normatif Jalur Pedestrian

Pejalan Kaki/Pedestrian merupakan Jalur yang digunakan untuk berjalan kaki atau berkursi roda bagi penyandang cacat secara mandiri yang dirancang berdasarkan kebutuhan orang untuk bergerak aman, mudah, nyaman dan tanpa hambatan. Jalur pejalan kaki adalah jalur yang disediakan untuk pejalan kaki guna memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan pejalan kaki tersebut (*Departemen PU Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Bina Teknik mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan No. 011/T/Bt/1995*). Adapun persyaratan ruang pejalan kaki/pedestrian ini ialah sebagai berikut (*Kepmen 468 tentang Persyaratan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*):

a. Permukaan

Permukaan jalan harus stabil, kuat, tahan cuaca, bertekstur halus tetapi tidak licin. Hindari sambungan atau gundukan pada permukaan, walaupun terpaksa ada, tingginya harus tidak lebih dari 1,25 cm. Apabila menggunakan karpet, maka bagian tepinya harus dengan konstruksi yang permanen. Adapun permukaan menurut De Chiara dan Koppelman (1978; hal 276) yaitu terdiri dari lunak, beragam dan Keras

b. Kemiringan

Untuk para penyandang cacat diperlukannya kemiringan maksimum 7° dan pada setiap jarak 900 cm (9 meter) diharuskan terdapat bagian yang datar minimal 120 cm

c. Area istirahat

Terutama digunakan untuk membantu pengguna jalan penyandang cacat dengan menyediakan tempat duduk santai di bagian tepi, dengan sandar dimensi bangku istirahat (tempat duduk)

- Permukaan pada tempat duduk harus rata
- Tinggi permukaan trotoar dengan bangku istirahat (tempat duduk) ialah 45 cm
- Sedangkan lebar dan panjang bangku istirahat (tempat duduk) 60 x 120 cm
- Jarak antara tempat duduk dengan tempat duduk lainnya harus + 900 cm

d. Ukuran

Lebar minimum jalur pedestrian adalah 120 cm untuk jalur searah dan 160 cm untuk dua arah. Jalur pedestrian harus bebas dari pohon, tiang rambu-rambu, lubang drainase/gorong-gorong dan benda-benda lainnya yang menghalangi.

Dilihat dari pola lantai untuk menciptakan keindahan maka (***Rustam dan Utomo, 2000; hal 181-182***) pola lantai menggunakan menggunakan macam-macam material untuk menghasilkan kombinasi yang menarik. Hal yang perlu diperhatikan dalam desain, yaitu bagaimana cara peralihan antara 2 (dua) bahan yang berbeda itu dapat menghasilkan pola kesatuan (*Unity*). Demikian halnya dengan tekstur bahan. Hindarkan tekstur halus, licin, dan berkilat pada perkerasan yang langsung menerima pancaran sinar matahari. Hal ini akan mengakibatkan pantulan sinar dan panas pada lantai.

Selain jalur pejalan kaki adapun yang termasuk kepada pedestrian yaitu jalur penyebrangan orang. Jalur penyebrangan orang merupakan salah satu Jalur Pejalan Kaki harus dilengkapi dengan fasilitas-fasilitasnya seperti: rambu-rambu, penerangan, marka, dan perlengkapan jalan lainnya, sehingga pejalan kaki lebih mendapat kepastian dalam berjalan, terutama bagi pejalan kaki penyandang cacat. Menurut Apabila jalur pejalan kaki memotong arus lalu lintas yang lain harus dilakukan pengaturan lalu lintas, baik dengan lampu pengatur ataupun dengan

marka penyeberangan, atau tempat penyeberangan yang tidak sebidang. Adapun jenis-jenis Jalur pejalan kaki yang memotong jalur lalu lintas berupa penyeberangan (*Zebra Cross*), *Pelican Cross*, jembatan penyeberangan dan terowongan (***Keputusan Direktur Jendral Bina Marga No. 032/T/BM/1999***).

Jalur penyebrangan ditandai dengan marka jalan '*Zebra Cross*'. Dalam etika berlalu lintas yang berlaku diseluruh dunia para penyebrang selalu mendapat prioritas. Kendaraan yang sedang melaju pun harus ngeurangi kecepatan ketika mengetahui ada marka penyebrangan dan harus berhenti pada saat mengetahui ada pejalan yang akan menyebrang. Dalam perencanaan jalur pejalan kaki yang perlu diperhatikan adalah kebebasan berjalan untuk mendahului serta kebebasan waktu berpapasan dengan pejalan kaki lainnya tanpa bersinggungan, dan kemampuan untuk memotong pejalan kaki lainnya. Keamanan terhadap kemungkinan terjadinya benturan dengan pengguna jalan yang lain (lalu lintas kendaraan) serta Tingkat kenyamanan pejalan kaki yang optimal seperti faktor kelandaian dan jarak tempuh serta rambu-rambu petunjuk pejalan kaki.

Penyeberangan *Zebra Cross* adalah fasilitas penyebrangan bagi pejalan kaki sebidang yang dilengkapi marka untuk memberi ketegasan/batas dalam melakukan lintasan (***Departemen PU Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Bina Teknik mengenai Tata Cara Perencanaan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan No. 011/T/Bt/1995***) dengan ketentuan yaitu :

- *Zebra Cross* harus dipasang pada jalan dengan arus lalu lintas, kecepatan lalu lintas dan arus pejalan kaki yang relatif rendah.
- Lokasi *Zebra Cross* harus mempunyai jarak pandang yang cukup, agar tundaan kendaraan yang diakibatkan oleh penggunaan fasilitas penyeberangan masih dalam batas yang aman.
- Warna garis ialah putih dengan lebar 30 cm dan panjang 2,5 m dengan jarak kerapatan lebar 30 cm.

E. Ketentuan Normatif Jalur Hijau Jalan

Syarat utama pemilihan jenis tanaman untuk ruang terbuka di sepanjang jalur sirkulasi adalah tidak menutupi pandangan, terutama ke dan dari arah jalur sirkulasi kendaraan. Untuk itu pemilihan pohon di batasi dengan ketinggian dahan

terbawah minimal 2 m (*Dinas Pertanaman Kota Bandung 1996*). Fungsi ruang terbuka hijau di koridor jalan komersial antara lain adalah peneduh, penyerap polusi udara, pengendali suhu dan memberikan keteduhan. Fungsi, persyaratan adalah jenis-jenis pepohonan yang bisa dimanfaatkan di sepanjang jalur sirkulasi, dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.11
Nama Pohon Berserta Fungsinya

FUNGSI	PERSYARATAN	JENIS
1. Peneduh	• Pohon berkanopi • Percabangan 2m di atas tanah • Bentuk percabangan batang tidak merunduk • Bermasa daun padat • Ditanam secara berbaris	• Kjarapayung (<i>Filicium Decipiens</i>) • Tanjung (<i>Mimosrops Elengi</i>) • Angsana (<i>Pterocarpus indicus</i>)
2. Penyerap polusi Udara	• Terdiri dari pohon perdu/semak atau rumput • Tahan terhadap pengaruh iklim dan udara • Jarak tanaman rapat • Bermasa daun padat dan berdaun lebat	• Angsana (<i>Pterocarpus indicus</i>) • Akasia (<i>Acacia Auriculiformis</i>) • Oleander (<i>Nerium oleander</i>) • Bougervil (<i>Bougenvillae sp</i>) • Tumbuhan teh (<i>Acalypha sp</i>)
3. Penyerap kebisingan	• Terdiri dari pohon perdu/semak atau rumput • Berdaun banyak • Ditanam berkelompok	• Tanjung (<i>Mimosrops Elengi</i>) • Kiara payung (<i>Filicium Decipiens</i>) • Tumbuhan teh (<i>Acalypha sp</i>) • Kembang sepatu (<i>Hibiscus rosasinensis</i>) • Oleander (<i>Nerium oleander</i>) • Bougervil (<i>Bougenvillae sp</i>)
4. Penyejuk	• Terdiri dari pohon perdu/semak atau rumput • Ditanam berkelompok	• Kiara payung (<i>Filicium Decipiens</i>) • Tumbuhan teh (<i>Acalypha sp</i>) • Kembang sepatu (<i>Hibiscus rosasinensis</i>)

Sumber : Baruch 1998, De Chiara 1997, Depatemen pekerjaan umum 996, Harris 1998, Wakarle 1995 dalam Dewi Arfia 2003; Hal 23

Tabel 2.12
Jenis Peletakan Tanaman

No	Nama Lokal	Nama Latin	D/T	Bentuk Tajuk	Peletakan
1	Cemara Gunung	<i>Cemara Junghuniana</i>	6/20 m	Segitiga	Sepanjang tepi jalan
2	Bambu Halus	<i>Arundinaria Japonica</i>	1,5/6 m	Rumpun	Tepi jalan keluar kendaraan. Area parkir
3	Cemara Gembel	<i>Cupressus Papuana</i>	2,5/5 m	Segitiga	Parkir
4	Tanjung	<i>Mimosups Elengi</i>	8/8	Bebas	Parkir Tepi Jalan
5	Cemara Tiang	<i>Cupressus Smpervirens</i>	2,5/5	Segitiga	Jalan sekunder
6	Cemara Susun	<i>Araucaria Exelsa</i>	10/30	Segitiga	Pembentuk ruang tepi jalan sekender
7	Kenari	<i>Canarium Vulgare</i>	6/22	Bebas	Tepi jalan raya
8	Bunga Sapu Tangan	<i>Maniltoa Gemipara</i>	6/15	Kubah	Untuk identitas lokasi peneduh

Sumber : Rustam dan Utomo, 2002 hal 143-144

Keterangan : D/T (Diameter Tajuk/Tinggi pohon)

Salin fungsi pohon yang telah disebutkan di atas, adapun tata cara penempatan pangkal pohon menurut Joseph De Chiara dan Lee E. Koppelman (1990; *hal 311*) bahwa akar-akar pohon memerlukan udara. Tanah berpasir cukup serang terhadap udara; tanah ini harus dicampur dengan rebuk humus untuk menahan kelembaban. Jangan memadatkan di sekitar pohon dengan bulldoser atau peralatan berat lainnya

F. Ketentuan Normatif Tata Informasi

Media informasi adalah merupakan salah satu kelengkapan lingkungan atau "*Street and Environmental Furnitur*" perencanaannya termasuk dalam detail kota. Pemempatan tata informasi, termasuk papan reklame, harus membantu orientasi tetapi tidak mengganggu karakter lingkungan yang ingin diciptakan dan dipertahankan, baik penempatannya pada bangunan kavling, pagar atau ruang publik (Akbar, 2004; *hal 35*).

Selain itu, dari segi perancangan kota, papan/nama/reklame/informasi perlu diatur agar terjalin kecocokan lingkungan, pengurangan dampak visual negatif, mengurangi kebingungan dan kompetisi antara papan informasi publik dan papan reklame. Papan nama/reklame yang dirancang baik akan menambah kualitas tampilan bangunan dan memberi kejelasan informasi usaha. Beberapa hal yang perlu diperhatikan (<http://mpkd.ugm.ac.id/homepageadj/Support/Materi/>) :

- Visibilitas (keterlihatan) papan/tanda (terpengaruh oleh faktor lokasi, tiang penempatan, cat pantul dan sebagainya);
- Legibilitas informasi (keterbacaan, kejelasan), yang berkaitan dengan macam dan ukuran huruf, jarak antar huruf, lokasi, warna dasar, warna huruf dan sebagainya); juga tetap terbaca dari kendaraan yang bergerak;
- "Keseimbangan" antara pengendalian kesemerawutan dan penciptaan perhatian serta sambil memancarkan pesan/informasi;
- Keharmonisan papan nama/reklame dengan arsitektur bangunan di dekatnya; perlu juga pengendalian ukuran tanda/papan yang mengganggu vistas kota;
- Pengendalian pemakaian lampu kedip untuk reklame (kecuali untuk tanda keselamatan lalu lintas/tanda "hati-hati", atau untuk bioskop dan sebagainya).

Adapun ketentuan mengenai reklame (*Litabang Kota Bandung, 2004*) ditinjau dari aturan teknis penataan media reklame berdasarkan elemen-elemen yang perlu diatur dan kriteria aspek yang dipertimbangkan dalam penataan media reklame dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 2.13
Deskripsi Aturan Teknis Penataan Media Reklame
Berdasarkan Elemen-elemen Yang Perlu Diatur

Elemen	Aturan Teknis	Yang masih perlu diatur
Konstruksi	Direkomendasikan oleh Dinas Bina Marga untuk pemasangan pada RUMIJA supaya tidak mengganggu lalu lintas atau pejalan kaki dan DPB untuk pemasangan diluar RUMIJA (halaman atau bangunan). Persyaratan kekuatan konstruksi maupun kekuatan bangunan serta penempatan media reklame tersebut dipasang tidak teratur secara jelas.	• Persyaratan kekuatan konstruksi untuk menjamin keselamatan masyarakat atau lingkungan. • Perancangan konstruksi untuk mendukung keindahan lingkungan
Bentuk dan Ukuran	Bentuk dan ukuran serta media reklame direkomendasikan oleh DTK, akan tetapi tidak ada pedoman yang jelas yang dapat dijadikan dasar dikeluarkannya rekomendasi pada umumnya hanya didasarkan pada fungsi kawasan	Bentuk dan ukuran pada fungsi jalan tertentu, pada kawasan fungsional tertentu dengan memperhatikan ketersediaan ruang media reklame serta kesesuaian dengan karakteristik lanskap/lingkungan serta faktor keselamatan.

Sumber : *Litabang Kota Bandung, 2004*

Tabel 2.14
Kriteria Aspek Yang Dipertimbangkan Dalam
Penataan Media Reklame

Aspek Pertimbangan	Kriteria	Elemen terkait
Keindahan	• Nyaman, enak dilihat atau dipandang (teratur penempatannya menurut tipologinya, tidak saling menutup). • Harmonis dengan lingkungan baik ukuran, bentuk, tinggi maupun penempatannya (tidak mengganggu/menutupi objek menarik lainnya)	Konstruksi, bentuk ukuran penempatan, jumlah, orientasi, pencahayaan
Keselamatan	• Tidak mengganggu aktivitas pejalan kaki dan pengendara • Aman/tidak membahayakan bagi lingkungan di sekitar media reklame itu berada	Konstruksi, bentuk ukuran, penempatan

Sumber : *Litabang Kota Bandung, 2004*

2.3 Studi Terdahulu

Pada sub bab ini dilakukan kajian terhadap studi yang pernah dilakukan sebelumnya. Maksud dari penelaahan ini adalah untuk memberikan informasi dan wawasan bagi penyusun serta juga sebagai studi perbandingan.

- A. Djuang Hario Seto.** 1997, “*Pengembangan Kawasan Rekreasional Tepi Air di Lemahwungkuk Cirebon*”. Tesis program Pasca Sarjana Jurusan Arsitektur Institut Teknologi Bandung.

Tepi air (pantai) Lemahwungkuk seluas 28 Ha ini, merupakan kawasan underuse yang menempel pada pusat kota Cirebon. Keberadaan kawasan semacam ini dapat menyebabkan terjadinya penurunan kualitas lingkungan sekitarnya, yakni pusat kota. Lambat laun hal ini akan menjauhkan masyarakat kota Cirebon dari tepi air bahkan pusat kotanya.

Menghadapi fenomena diatas, salah satu antisipasi yang dapat dilakukan adalah dengan meremajakan kawasan tepi air tersebut. Dengan memahami beberapa potensi, permasalahan, dan prospek yang ada, diharapkan peremajaan ini dapat dilakukan dengan komprehensif.

Tepian air yang menempel pusat kota ini berprospek diremajakan sebagai simpul destinasi kota, dan bukan lagi menjadi daerah belakang. Tepian air ini tidak saja diperuntukkan untuk berdagang, berbelanja, bekerja, dan tempat pemukiman saja, tetapi juga menjadi *melting pot* masyarakat kotanya.

Secara fisik perancangan kawasan ini seharusnya memiliki tema yang dapat mencerminkan lokalitas kotanya, antara lain berupa; asset fisik tepian air dengan muatan budaya yang ada. Perlu pendekatan perancangan “taman bertema” pada pembangunan kawasan tepi air, yang dapat memperkuat karakter fisik kota pantai Cirebon tersebut.

Beberapa masalah yang terdapat dikawasan ini, antara lain :

- Tatanan fisik kawasan yang tidak menghargai tepian airnya
- Kawasan pantai yang tertutup

- Terdapat beberapa fungsi yang tidak tepat lagi
- Adanya kantong hunian yang tidak tertata

Adapun potensi kawasan ini untuk berkembang antara lain :

- Lokasi yang menempel pada pusat kota
- Kemudahan aksesibilitas di sekitar kawasan
- Memiliki beberapa ruang terbuka yang cukup bervariasi

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah menghasilkan perancangan kota pada simpul tujuan baru di Lemahwungkuk dengan pendekatan taman bertema tepi air.

Dalam pelaksanaan studi, dikembangkan penelitian yang bersifat perencanaan (prespektif) melalui pengkajian dan pengidentifikasian melalui aspek-aspek yang berhubungan tata guna lahan, fungsi, dan pengembangan kawasan pusat kota, dan juga menganalisis elemen fisik kawasan yang berkorelasi dengan perancangan taman bertema yaitu ; peruntukan dan kepadatan, system tautan, ruang terbuka, tata bangunan, dan aspek konservasi.

Kesimpulan hasil studi :

- Penerapan tema fisik kawasan tersebut dikonsentrasikan pada beberapa simpul ruang terbuka, yang memiliki tema dominan serta panorama yang berbeda. Kumpulan beberapa tema pada perancangan fisik kawasan yang lebih kecil, berprospek untuk menjadikan area ini sebagai taman bertema.
- Dalam ruang terbuka(skala pedestrian) ini, urban context kawasan menjadi tema fisik yang dominan. Beberapa elemen arsitektur yang ada (existing) memperkuat tema yang ada.
- Ruang umum kota bertema ini memiliki sense of identity bagi masyarakat penggunanya.

Kritik Terhadap Hasil Studi :

- Mengingat luas nya kawasan perencanaan ini, maka pengadaan simpul destinasi ini harus dilengkapi dengan manajemen pembangunan yang

lengkap antara lain ; manajemen ekonomi, social, dan kebijakan membangun/bangunan.

- Pembangunan kota tepi air perlu diperkuat dengan tema-tema local yang ada antara lain asset fisik kawasan tepian air itu sendiri

B. Elizabeth Paramitha. 2007, *“Fasilitas Wisata Dan Rekreasi Air di Tepi Situ Cileunca, Pangalengan”*. Tugas Akhir program Studi Arsitektur Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan Institut Teknologi Bandung.

Situ Cileunca terletak di desa Warnasari, Pangalengan Kabupaten Bandung bagian selatan. Daerah situ Cileunca merupakan kawasan yang diperuntukkan untuk pariwisata. Potensi alam dan kesuburan tanahnya membuat situ Cileunca menjadi salah satu daerah pengembangan dalam rencana DISBUDPAR kabupaten Bandung tahun 2010. Kesemuanya dikarenakan karena panorama yang indah, air danau yang tenang sehingga dapat digunakan untuk berbagai aktivitas olahraga air, area wisata argo kebun stroberi dan arbei, maupun wisata ke pembangkit tenaga listrik.

Rutinitas dan keseharian manusia sehari-hari membuat manusia jenuh. Hal ini mendorong manusia mencari penetralisirnya yaitu dengan berekreasi. Keadaan inilah yang membuat sector pariwisata makin pesat perkembangannya sehingga diperlukan pengembangan fasilitas rekreasi yang berada ditempat yang berpotensi.

Lokasi yang dipilih berada disemenanjung bersebelahan dengan fasilitas rekreasi yang telah ada namun belum memadai. Aktivitas yang diwadahi dibagi menjadi 3 zona utama, yaitu zona hotel, zona torism centre, dan zona rekreasi. Posisi site yang berada di daerah tepian air dimanfaatkan untuk berbagai fungsi dan aktivitas, yaitu jalur sirkulasi, rekreasi, dan lain sebagainya. Prinsip-prinsip perancangan di kawasan tepi air dan integrasi dengan alam digunakan untuk menyelesaikan permasalahan design pada kasus ini.

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

- Merancang lingkungan binaan (fasilitas wisata) yang berada di daerah batas air selaras dengan alam dengan memanfaatkan potensi alam yang ada sebagai membentuk kawasan yang berkarakter
- Menciptakan keharmonian ruang dalam dan ruang luar yang dapat memfasilitasi kebutuhan dan memberikan kenyamanan bagi pengunjung

Pendekatan dan metodologi Penelitian adalah :

1. Studi literature untuk memahami mengenai fasilitas wisata dan rekreasi serta analisis situasi dan kondisi kawasan studi
2. Studi lapangan dengan menganalisa site, existing, serta potensi site
3. Wawancara

Kritik Terhadap Hasil Studi :

1. Perancangan hanya pada lahan yang telah dipilih untuk di olah dari satu kawasan
2. Perancangan tidak termasuk dengan estimasi biaya dan perhitungan struktur
3. Perancangan hanya sebatas pada fasilitas penunjang sarana rekreasi dan fasilitas inap

- C. **Astri Aulia S.** 2005. *Pertimbangan dan Komponen Pengembangan Ruang Publik Tepian Sungai di Kawasan Benteng Kuto Besak Palembang*. Tugas Akhir Jurusan Planologi Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ITB.

Studi ini berawal dari julukan kota Palembang sebagai kota air karena wilayahnya terbelah dua oleh sungai Musi serta anak sungainya. Disamping itu juga kegiatan masyarakat kota Palembang banyak terdapat di sepanjang sungai Musi baik sebagai sumber kehidupan, sarana transportasi air, maupun perdagangan dan jasa. Selain itu sungai Musi itu sendiri, keberadaan kawasan ditepian sungai ini menjadi daya tarik tersendiri bagi kota tersebut karena memiliki nilai historis dengan berbagai peninggalan

sejarah di kawasan tepian sungai tersebut seperti Benteng Kuto Besak, Museum Sultan Mahmud Badaruddin II, Monpera, Masjid Agung, maupun jembatan Ampara yang terkenal. Namun, keberadaan kawasan di tepian sungai tersebut tidak terlindungi dengan baik.

Tujuan dari penelitian ini adalah merumuskan pertimbangan dan komponen pengembangan dalam menyusun arahan pengembangan fisik maupun program kegiatan di dalam ruang publik kawasan BKB dengan memperhatikan potensi dan permasalahan yang ada serta persepsi dan preferensi/aspirasi penggunanya.

Metodologi yang dipakai dalam penelitian ini adalah nalisis deskriptif-eksploratif dengan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Dasar pemikiran dilaksanakannya penelitian ini adalah kondisi lingkungan fisik dan kegiatan yang berlangsung di dalam ruang publik kawasan BKB belum memadai sehingga mempengaruhi kinerja ruang publik sebagai wadah kegiatan masyarakat. Teknik pengumpulan data serta analisisnya yaitu :

- Identifikasi pertimbangan dan komponen pengembangan fisik dan kegiatan ruang publik tepian sungai dirumuskan melalui kajian literatur mengenai teori ruang publik
- Identifikasi kondisi fisik eksternal dan internal ruang publik di kawasan BKB serta persepsi dan preferensi/aspirasi masyarakat mengenai komponen-komponen pengembangan ruang publik di kawasan Benteng Kuto Besak kota Palembang dilakukan dengan survey primer yaitu observasi, penyebaran kuisioner kepada masyarakat, dan wawancara kepada instansi pemerintah terkait
- Identifikasi potensi dan persoalan ruang publik di kawasan Benteng Kuto Besak kota Palembang dilakukan dengan melihat keterkaitan antara data yang dikumpulkan yaitu data hasil pengamatan, kebijakan pengembangan yang berlaku bagi kawasan BKB, hasil persepsi masyarakat dan instansi pemerintah terkait

- Perumusan pertimbangan dan komponen pengembangan ruang publik tepian sungai di kawasan Benteng Kuto Besak kota Palembang dilakukan dengan melihat keterkaitan dan perbedaan antara kajian normatif komponen pengembangan ruang publik tepian sungai, kajian pengembangan kawasan BKB, kondisi eksternal dan internal ruang publik.

Kesimpulan dari penelitian ini secara umum adalah bahwa di dalam ruang publik kawasan Benteng Kuto Besak terdapat ketidaksesuaian antara tatanan fisik dengan aktivitas masyarakat sebagai pengunjung di dalam ruang publik akibat belum terpenuhinya kebutuhan dan keinginan masyarakat sebagai pengguna ruang publik. Studi ini juga menghasilkan pertimbangan dan komponen pengembangan ruang publik dalam menyusun alternatif penerapan arahan pengembangan ruang publik di kawasan BKB yang dapat meningkatkan kinerja ruang publik tersebut yang mempertimbangkan kebijakan pengembangan kawasan BKB

Kawasan BKB ini letaknya di pusat kota dan sangat strategis sehingga memberikan kemudahan bagi masyarakat yang ingin berkunjung ke ruang publik tersebut. Oleh karena itu, keberadaan potensi yang ada di dalam ruang publik yang unik ini sebaiknya dapat dioptimalkan dengan baik dan didukung dengan kesiapan penataan ruang publik yang nyaman, aman, dan selamat sehingga pengunjung dapat menggunakan ruang publik ini dengan baik dan menyatu dengan penataan di dalam ruang publik.

Kritik Terhadap Hasil Studi :

- Penyusunan arahan pengembangan yang dilakukan lebih kearah penataan fisik dan program kegiatan di dalam ruang publik. Studi ini belum membahas mengenai masalah pembiayaan.
- Pembahasan hanya dilakukan dengan melihat keterkaitan antara persepsi dan preferensi/aspirasi pengguna dan instansi pemerintah terkait serta pengamatan lapangan dalam merumuskan potensi dan persoalan dalam pengembangan ruang publik di kawasan BKB ini.