

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Teoritik

##### 2.1.1 Pengertian *Waterfront*

*Waterfront* adalah suatu area pengembangan daerah tepi air baik itu tepi pantai, sungai maupun danau. Secara Harfiah, pengertian *waterfront* daerah tepi laut, bagian kota yang berbatasan dengan air, daerah pelabuhan (*Echols, 2003*)

*Waterfront* adalah area yang dibatasi oleh air dari komunitasnya yang dalam pembangunannya mampu memasukkan nilai manusia, yaitu kebutuhan akan ruang publik dan nilai alami (*Carr, 1992*). Di samping itu secara luas kawasan tepi air dapat dimaknai dengan beberapa hal, seperti berikut :

- a. 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.
- b. 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 "*schema*" yang lebih luas.

##### 2.1.2 Fenomena *Waterfront*

Pada proses pengembangan kawasan tepi air pada dasarnya adalah permasalahan yang Komplek 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 diorientasikan kepada kesejahteraan masyarakat luas sedangkan pengembangan fungsi properti berorientasi kepada keuntungan sebagian pihak. Oleh sebab itu usaha untuk melindungi kawasan tepi air sebagai ruang publik yang terbebas dari proses konstruksi diperlukan adanya

kerja sama 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 dibagi atas tiga jenis kelompok, yaitu :

a. *Konservasi*

*Konservasi* merupakan pengembangan yang bertujuan untuk memanfaatkan kawasan tua yang berbeda di tepi air, pada kondisi sekarang masih terdapat potensi yang dapat dikembangkan secara maksimal.

b. *Redevelopment*

Pengembangan jenis ini merupakan suatu usaha untuk menghidupkan atau membangkitkan kembali kawasan pelabuhan dengan tujuan yang berbeda sebagai kawasan penting bagi kehidupan masyarakat kota dengan mengubah fasilitas yang ada pada kawasan yang digunakan oleh kapasitas yang berbeda. Penambahan fungsi taman dimanfaatkan untuk dapat menampung kegiatan dengan skala yang lebih besar. proses ini terhubung antara pusat kota dan taman.

c. *Development*

Pengembangan ini merupakan perancangan yang sengaja dibentuk dengan menciptakan sebuah kawasan tepi air dengan melihat kebutuhan masyarakat terhadap ruang di kota dengan cara penataan kawasan tepi air.

### 2.1.3 Karakteristik *Waterfront*

Perencana dalam menanggapi karakteristik yang ada di kawasan tepi air. Beberapa karakteristik yang patut dipertimbangkan untuk mencapai keberhasilan dalam menata kawasan tepi air adalah :

- a. Keadaan alam dan lingkungan, meliputi air, tanah, dan iklim. Kondisi sumber daya air ini mempengaruhi desain, dan konstruksi pada pengembangan kawasan.

- b. Citra (*Image*), karakter visual tergantung pada siapa yang melihat atau memandang dan dari segi mana pemandangan secara fisik atau dengan merasakan. Pandangan fisik berkaitan dengan jarak, elevasi, dan perasaan yang bergantung pada sudut pandang yang berkaitan dengan karakter manusianya berupa pendapat, pengalaman, dan kesan yang ditimbulkan pada kawasan.
- c. Akses, perancangan kawasan tepi air harus memberikan jaminan adanya pencapaian yang mudah, tempat parkir yang dapat menampung kendaraan saat keramaian, kemudahan dan kenyamanan pergerakan pejalan kaki.
- d. Bangunan, orientasi bangunan sebaiknya ke arah tepi air sehingga tidak menjadikan tepi air sebagai halaman belakang.
- e. Penataan *Lansekap*, hal ini diperlukan karena kawasan berpotensi untuk erosi, abrasi, dan sedimentasi.
- f. Kelengkapan sarana dan prasarana kawasan.

Penataan tapak pada *waterfront* menurut *NYC planning* dalam buku *Urban Waterfront Strategies* adalah sebagai berikut:

a. *Waterfront Parks*

*Waterfront* terbuka tepi laut, sungai atau danau dapat memberikan kesempatan untuk mengintegrasikan langkah-langkah perlindungan banjir ke dalam ruang publik untuk membantu mengurangi dampak banjir di daerah dataran tinggi. Melalui desain perancangan lokasi mempertimbangkan topografi, sumber daya alam, perancangan taman dapat menemukan langkah-langkah ketahanan sungai ke dalam struktur taman dengan mengidentifikasi bagian tanaman dapat menampung banjir dan elemen mana yang harus ditinggikan untuk keluar dari zona banjir.

b. *Strategic Retreat*

Strategi desain ini adalah dengan menggusur bangunan yang ada di bantaran tepi sungai untuk meminimalisir bahaya yang akan mengancam masyarakat setempat, kemudian lahan tersebut diperbaiki dan dirancang dengan akses publik menuju area di tepi sungai.

c. *Seawall*

Desain ini menggunakan *seawall* dengan struktur batu atau beton besar yang dibangun sejajar dengan garis sungai yang dirancang untuk menahan gaya – gaya gelombang badai besar dan mencegah banjir pesisir di daerah dataran tinggi.

d. *Multi Purpose Leeves*

Desain ini menekankan pada penggabungan antar fungsi pada tanggul seperti adanya area transit, jalan, gedung, atau taman baik diatas maupun di dalam struktur tanggul.

#### 2.1.4 Prinsip - Prinsip Pengembangan *Waterfront*

Pengembangan kawasan *waterfront* merupakan sebuah potensi yang sangat tinggi bagi suatu kawasan untuk mengembangkan fungsi komersial seperti kawasan olahraga, hiburan dan restoran ataupun *foodcourt*.

Adapun prinsip yang di kembangkan dalam pengembangan ini yang digunakan oleh *L. Azeo Torre* dalam bukunya *Waterfront Development* pada dasarnya terdiri dari empat hal pokok yaitu konsep, aktivitas, tema dan fungsi yang di kembangkan. Berikut ini adalah prinsip-prinsip yang digunakan dalam pengembangan kawasan tepi air :

- a. Pengembangan konsep tepi air melalui potensi yang ada pada kawasan sebagai suatu daya tarik bagi pengunjung untuk datang ke kawasan.
- b. Adanya kerja sama dengan berbagai pihak dalam pengembangan kawasan tepi air sebagai suatu daya tarik bagi para pengunjung.
- c. Pengembangan aktivitas di kawasan tepi air dan memiliki aktivitas di sekitar sebagai sebuah potensi untuk memberikan pengalaman yang tak terlupakan bagi pengunjung.
- d. Pengembangan tema pada pintu masuk dari sungai, danai menjadi pengembangan aktivitas utama di kawasan tepi air.

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

### 2.1.5 Struktur Pengembangan Kawasan *Waterfront*

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

#### a. Kawasan Komersial (*Commercial Waterfront*)

Adapun kriteria pokok pengembangan kawasan komersial di kota pantai adalah :

- Harus mampu menarik pengunjung yang akan memanfaatkan potensi kawasan pantai sebagai tempat bekerja, belanja maupun rekreasi.
- Kegiatan diciptakan tetap menarik dan nyaman untuk dikunjungi.
- Bangunan harus mencirikan keunikan budaya setempat dan merupakan sarana bersosialisasi dan komersial.
- Mempertahankan keberadaan golongan ekonomi lemah melalui pemberian subsidi.
- Keindahan bentuk fisik kawasan pantai diangkat sebagai faktor penarik bagi kegiatan ekonomi, sosial-budaya, dll.

#### b. Kawasan Wisata/Rekreasi (*Recreational Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangan kawasan rekreasi/wisata di kota pantai adalah :

- Memanfaatkan kondisi fisik pantai untuk kegiatan rekreasi (*indoor atau outdoor*).
- Pembangunan diarahkan di sepanjang badan air dengan tetap mempertahankan keberadaan ruang terbuka.
- Perbedaan budaya dan geografi diarahkan untuk menunjang kegiatan pariwisata, terutama pariwisata perairan.
- Kekhasan arsitektur lokal dapat dimanfaatkan secara komersial guna menarik pengunjung.
- Pemanfaatan kondisi fisik pantai untuk kegiatan rekreasi/wisata pantai.

c. Kawasan Permukiman (*Residential Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangan kawasan permukiman di kota pantai adalah:

-Perlu keselarasan pembangunan untuk kepentingan pribadi (*private*) dan umum.

-Perlu memperhatikan tata air, budaya lokal serta kepentingan umum.

-Pengembangan kawasan permukiman dapat dibedakan atas kawasan permukiman penduduk asli dan kawasan permukiman baru.

-Program pemanfaatan kawasan yang dapat diterapkan untuk kawasan permukiman penduduk asli antara lain: revitalisasi/penataan bangunan, penyediaan utilitas, penanganan sarana air bersih, air limbah dan persampahan, penyediaan dermaga perahu, serta pemeliharaan drainase.

-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 hasil budidaya perikanan.

-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.

d. Kawasan Pelabuhan dan Transportasi (*Working and Transportation Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangan adalah :

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

-Pembangunan kegiatan industri harus tetap mempertahankan kelestarian lingkungan hidup.

-Pengembangan kawasan diutamakan untuk menunjang program ekonomi kota / negara dengan memanfaatkan kemudahan transportasi air dan darat.

-Program pemanfaatan ruang yang dapat diterapkan : pembangunan dermaga, sarana penunjang pelabuhan (pergudangan), pengadaan fasilitas transportasi, dll.

e. Kawasan Budaya, Pendidikan dan Lingkungan Hidup (*Cultural, Education, dan Environmental Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangan adalah :

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

-Menekankan pada kebersihan badan air dan suplai air bersih yang tidak hanya untuk kepentingan kesehatan saja tetapi juga untuk menarik investor.

-Perlu upaya pengaturan/pengendalian fungsi dan kemanfaatan air/badan air.

-. 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.

-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).

f. Kawasan Peninggalan Bersejarah (*Historical/Heritage Waterfront*)

Kriteria pokok pengembangan adalah :

-Pelestarian peninggalan-peninggalan bersejarah (*landscape*, situs, bangunan dll) dan/atau merehabilitasinya untuk penggunaan berbeda.

-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.

g. Kawasan Pertahanan dan Keamanan (*Defence Waterfront*)

- Kriteria pengembangan kawasan pertahanan dan keamanan di kota pantai : Dipersiapkan khusus untuk kepentingan pertahanan dan keamanan bangsa negara.

-Perlu dikendalikan untuk alasan hankam dengan dasar peraturan khusus.

-Pengaturan tata guna lahan (*land-use*) untuk kebutuhan dan misi pertahanan negara.

### **2.1.6 Komponen Penataan Kawasan *Waterfront***

Menurut *Shirvani (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 aktivitas, tata informasi dan Preservasi.

Fokus terhadap penelitian ini, maka dari delapan elemen komponen penataan ini diambil beberapa komponen yang dianggap sebagai komponen yang perlu dia taur dan diarahkan supaya dapat memberikan kondisi lingkungan komersial yang lebih nyaman dan aman bagi para pengunjung. Berikut delapan elemen komponen tersebut :

a. Tata Guna Lahan

Pada prinsip tata guna lahan adalah pengaturan pengguna lahan untuk menentukan pilihan yang terbaik dalam mengalokasikan fungsi, sehingga secara umum dapat memberikan gambaran keseluruhan bagaimana daerah pada suatu kawasan tersebut seharusnya berfungsi dengan baik. Tata guna lahan bermanfaat untuk pengembangan sekaligus pengendalian investasi pembangunan.

b. Bentuk dan Tata Massa Bangunan

Peraturan bangunan pengatur ketinggian, sempadan dan koefisien Dasar Bangunan. pengalaman beberapa proyek penataan kota menyarankan untuk meliputi pula penampilan dan konfigurasi bangunan, misalnya perbaikan



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.

c. Parkiran dan Sirkulasi

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 tahap dari ruang. Sirkulasi berhubungan erat dengan tata guna lahan karena sirkulasi berfungsi sebagai penghubung bagian – bagian kota maka guna lahan menjadi lebih berfungsi. Makin tinggi pencapaian ke sebuah tata guna lahan maka intensitas kegiatan di guna lahan tersebut makin tinggi.

d. Jalur Pedestrian

Jalan pedestrian (jalur pejalan kaki) di samping mempunyai unsur kenyamanan bagi pejalan kaki juga harus mempunyai andil bagi keberhasilan perkotaan 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.

Jalur pedestrian adalah jalur sirkulasi untuk manusia. Keberadaan pedestrian dalam suatu kota berhubung erat dengan lingkungan dan pola aktivitas kotanya, karena pedestrian berfungsi untuk mengurangi konflik antara orang dan kendaraan. Pedestrian kemudian 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 bermain. Bangunan atau fasilitas sepanjang jalan pedestrian juga mempengaruhi hidup dan matinya jalan pedestrian, misalnya hanya ada kantor dan restoran maka jalan pedestrian akan sepi, maka perlu adanya toko – toko kecil atau *departemen store* di sepanjang

jalan pedestrian serta dilengkapi dengan bangku – bangku tempat duduk dan lampu – lampu taman.

e. Jalur Hijau

Salah satu komponen yang penting dalam konsep tata ruang adalah menetapkan dan mengaktifkan jalur hijau dengan baik yang akan direncanakan maupun yang sudah ada namun kurang berfungsi. Selain itu jenis pohon yang ditanam juga harus menjadi pertimbangan, karena setiap jenis tanaman memiliki fungsi yang berbeda – beda dan manfaat yang berbeda. Vegetasi ini sangat berguna untuk produksi oksigen yang diperlukan oleh manusia untuk proses bernafas, serta mengurangi keberadaan gas karbon dioksida yang semakin banyak di udara akibat kendaraan bermotor, mobil, dan juga industri. Kehadiran tanaman dapat mengendalikan polusi udara melalui penghalangan pengarahannya, pembiasaan dan penyerapan. Kemampuan untuk menyerap polutan pada tanaman sangat bervariasi, di mana pohon memiliki tingkat penyerapan yang paling tinggi. Tanaman juga dapat meredam suara berisik yang dihasilkan oleh kendaraan bermotor.

f. Tata Informasi (*Sign*)

Dari sudut pandang rancangan 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 ditata di tempat dengan baik. Tata informasi ini menurut jenisnya dibagi menjadi dua jenis, yaitu papan informasi dan papan *built in*, yaitu pertandaan yang didesain khusus menyatu dengan bangunan, bentuk merupakan ciri khas bangunan.

### 2.1.7 Kriteria Penataan Kawasan *Waterfront* Sebagai Kawasan Rekreasi

Keberhasilan perancangan suatu kawasan sangat tergantung dari desain kawasan, persyaratan yang utama harus dimiliki oleh kawasan agar pengunjung dapat merasa aman dan nyaman, perasaan aman dan nyaman adalah faktor yang penting bagi manusia untuk dapat menjalani segala kegiatan. Maka dari itu, untuk

mewujudkan rasa aman dan nyaman maka perlu di tinjau dari aspek keindahan, keselamatan, kenyamanan, dan keamanan.

- a. 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, kecepatan tumbuh dan berkembangnya wilayah tidak menjamin tingkat kenyamanan penduduk.
- b. Keselamatan, menurut penelitian *Natalivan (2002, hal 46)* Hal yang harus diperhatikan untuk mewujudkan aspek keselamatan adalah terlindung dari kecelakaan terutama disebabkan oleh kecelakaan bermotor. Keselamatan ini berkaitan besar kecilnya konflik antara jalan dengan kendaraan yang menggunakan jalan yang sama. Keselamatan dapat diwujudkan melalui.
- c. Keamanan, yang harus diperhatikan untuk mewujudkan lingkungan yang tidak menimbulkan tindak kriminal yang menimpa pejalan ketika sedang berjalan, dengan merancang penerangan *lanskap* yang tidak menghalangi pemandangan. Selain itu, adanya penerangan yang cukup dan penampakan yang baik atau pandangan yang tidak menghalangi.
- d. Keindahan, adalah kebutuhan akan keindahan yang berpengaruh terhadap kondisi psikologi seseorang, maka hal ini juga sangat berpengaruh terhadap kebutuhan ruang. Penempatan pedestrian (segregasi, integrasi, pemisah), struktur tekstur, pola perkerasan dan dimensi trotoar (ruang bebas, lebar, efektif, kemiringan).

#### 2.1.8 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 *fasade* bangunan dan bidang horizontal dapat berupa lantai maupun atap, oleh sebab itu ruang publik dapat merupakan bagian ruang kota yang tertutup (*Indoor*), terbuka (*Outdoor*), ataupun (*Underground*) di dalam tanah yang masing-masing mempunyai hierarki sesuai dengan karakteristiknya (*Barnet, 1982:184*) dimana didalam waktu pemanfaatannya tidak terbatas oleh waktu.

## **2.2 Tinjauan Tema**

### **2.2.1 Pendekatan Ekowisata**

Ekowisata adalah kegiatan wisata yang memanfaatkan alam sebagai tempat rekreasi, sehingga ekowisata harus berpegang teguh untuk menjaga kelestarian alam tanpa merusaknya sehingga hal ini dapat memberi dampak secara ekonomi dan budaya. *Yoeti (2000)* menyebutkan, bahwa Ekowisata adalah suatu jenis pariwisata yang berwawasan lingkungan dengan aktivitas melihat, menyaksikan, mempelajari, mengagumi alam, flora dan fauna, sosial budaya etnis setempat dan wisatawan yang melakukannya ikut membina kelestarian lingkungan alam di sekitarnya dengan melibatkan penduduk lokal. Selanjutnya disebutkan pula bahwa pada dasarnya ekowisata dalam penyelenggaraannya dilakukan dengan kesederhanaan, memelihara keaslian alam dan lingkungan, memelihara keaslian seni dan budaya, adat istiadat, kebiasaan hidup, menciptakan ketenangan, kesunyian, memelihara flora dan fauna, serta terpeliharanya lingkungan hidup sehingga tercipta keseimbangan antara kehidupan manusia dengan alam sekitarnya. Konsep wisata alam didasarkan pada pemandangan dan keunikan alam, karakteristik ekosistem, kekhasan seni budaya dan karakteristik masyarakat sebagai kekuatan dasar yang dimiliki oleh masing-masing daerah.

Pada hakikatnya ekowisata yang melestarikan dan memanfaatkan alam dan budaya masyarakat, jauh lebih ketat dibanding dengan hanya keberlanjutan. Pembangunan ekowisata berwawasan lingkungan jauh lebih terjamin hasilnya dalam melestarikan alam dibanding dengan keberlanjutan pembangunan. Sebab ekowisata tidak melakukan eksploitasi alam, tetapi hanya menggunakan jasa alam dan masyarakat untuk memenuhi kebutuhan pengetahuan, fisik/ dan psikologis wisatawan.

### 2.2.2 Prinsip Ekowisata

Prinsip penting yang harus mendasari konsep ekowisata menurut *Wright (1992)* dalam *Gunn (1994)* adalah:

- a. Seharusnya tidak menurunkan sumber daya alam dan dikembangkan dalam sebuah perilaku lingkungan yang sensitif.
- b. Seharusnya melibatkan tangan pertama, partisipasi, dan pengalaman yang memberikan pencerahan.
- c. Seharusnya pendidikan terlibat dalam seluruh bagian- komunitas lokal, pemerintah, organisasi di luar pemerintah, industri, dan wisatawan (sebelum, selama proses, dan setelah perjalanan).
- d. Seharusnya pendidikan terlibat dalam seluruh bagian- komunitas lokal, pemerintah, organisasi di luar pemerintah, industri, dan wisatawan (sebelum, selama proses, dan setelah perjalanan).
- e. Seharusnya melibatkan penerimaan dari kekhasan sebuah sumber daya yang dimiliki, dan mengakui sumber daya sebagai sebuah keterbatasan, yang melibatkan pengelolaan *supply-oriented*.
- f. Seharusnya menyediakan keuntungan jangka panjang : bagi sumber daya, komunitas lokal dan industri (keuntungan yang mungkin dalam bentuk konservasi, ilmu pengetahuan, sosial, budaya, atau ekonomi).
- g. Seharusnya mendorong tanggung jawab moral dan etika serta tingkah laku seluruh pihak
- h. Seharusnya mendorong pemahaman dan melibatkan hubungan antara banyak pihak, yang dapat terdiri dari pemerintah, organisasi di luar pemerintah, industri, ilmu pengetahuan, dan penduduk lokal (sebelum pengembangan dan selama proses).

Dari prinsip atau kriteria secara makro terkait pemahaman ekowisata seperti yang telah dijabarkan maka, terdapat beberapa persamaan pendapat yang dapat dipertimbangkan menjadi poin penting dari konsep ekowisata pada objek penelitian nantinya. Adapun poin penting tersebut yakni melihat konsep ekowisata sebagai upaya pengembangan wisata yang harus melihat keterbatasan sumber daya dan harus mempertimbangkan aspek konservasi serta harus melibatkan *stakeholder* (individu, komunitas, Eko - wisatawan, pelaku operator wisata, dan institusi pemerintah).

### **2.2.3 Pendekatan Pengelolaan Ekowisata**

Sebagaimana yang telah dikaji pada sub bab sebelumnya, ekowisata merupakan bentuk wisata yang dikelola dengan pendekatan konservasi. Apabila ekowisata pengelolaan alam dan budaya masyarakat yang menjamin kelestarian dan kesejahteraan, sementara konservasi merupakan upaya menjaga kelangsungan pemanfaatan sumber daya alam untuk waktu kini dan masa mendatang. Di dalam pemanfaatan areal alam untuk ekowisata haruslah mempergunakan pendekatan pelestarian dan pemanfaatan. Kedua pendekatan dalam pengelolaan ekowisata ini dilaksanakan dengan menitikberatkan pelestarian dibanding pemanfaatan. Untuk memahami hal tersebut konsep ekowisata dapat dituangkan secara fisik spasial yang membagi suatu kawasan wisata berdasarkan pada pendekatan pelestarian. Konsep spasial menurut *Wallace (1995)* mengilustrasikan kemungkinan dan kebutuhan akan zonasi pada konsep ekowisata yang memunculkan variasi spektrum zonasi seperti berikut ini :

- a. *Semi Primitif*. Zona ini mencakup wilayah-wilayah pedalaman atau pantai - pantai yang terpencil, yang biasanya pada pulau-pulau yang lebih besar yang tidak berpenghuni. Zona ini berjarak 1 mil dari setiap jalan atau wilayah pantai yang bisa dilalui kendaraan bermotor.
- b. *Asli/ilmiah*. Zona ini merupakan pulau-pulau atau bagian-bagian dimana nilai ekosistemnya adalah tertinggi dengan tanpa atau sangat sedikit introduksi - introduksi spesies eksotik. Biasanya zona ini terpencil dan tidak berpenghuni , serta mempunyai kendala sumber daya lebih spesifik lagi dari lokasi

- c. Zonasi Intensif/rekreasi. Zonasi ini mungkin mencakup areal-areal rekreasi yang berkembang di taman wisata dekat masyarakat lokal atau lokasi-lokasi yang berkaitan dengan taman wisata tapi berada di dalam komunitas masyarakat. Zona ini dirancang untuk pengunjung dalam jumlah besar.
- d. Zona Intensif/alami. Zona ini akan mencakup lokasi-lokasi kunjungan dengan nilai-nilai yang dominan dalam hal kehidupan liar (*wildlife*), ekosistem, atau riwayat kultural dan natural, tetapi dengan kendala sumber daya yang bertaraf sedang-sedang saja. Zona ini cenderung mengarah pada lokasi-lokasi dengan berbagai jarak dari kota-kota pelabuhan.

### **2.3. Kebijakan dan Peraturan**

#### **2.3.1 Kebijakan Yang Berkaitan Dengan Penataan Kawasan *Waterfront***

- a. Garis Sempadan Pantai dan Sungai

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

Sumber	Sempadan	Kriteria
<p>Petunjuk teknis penataan bangunan dan lingkungan di kawasan tepi air</p>	<p>Garis sempadan tepi air landai dengan kemiringan 0°-15°</p> <p>Garis sempadan tepi air curam dengan kemiringan 15°-40°</p> <p>Garis sempadan tepi air curam dengan kemiringan di atas 40°</p> <p>Garis sempadan sungai bertanggul.</p>	<p>Minimum 20 m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat</p> <p>Minimum 35m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat</p> <p>Minimum 100m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah darat</p> <p>Di luar kawasan perkotaan ditetapkan sekurang-kurangnya 5 m di sebelah luar sepanjang kaki tanggul</p> <p>Di dalam kawasan perkotaan ditetapkan sekurang-kurangnya 3m di sebelah luar sepanjang kaki tanggul.</p>
<p>Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Peraturan Menteri Pekerjaan Umum</p>	<p>Garis sempadan sungai tidak bertanggul.</p>	<p>Pada sungai yang mempunyai kedalaman tidak lebih dari 2m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 10 m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan.</p> <p>Pada sungai yang mempunyai kedalaman lebih dari 2m sampai 20m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 15m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan</p> <p>Pada sungai yang mempunyai kedalaman lebih dari 20 m, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 30 m dihitung dari tepi sungai pada waktu ditetapkan.</p>



Sumber	Sempadan	Kriteria
Keputusan presiden RI no.32 tahun 1990 tentang pengelolaan kawasan lindung	Garis Sempadan Pantai Sungai di luar permukiman Sungai di kawasan permukiman	Minimum 100m diukur dari titik pasang tertinggi ke arah barat.  Sekurang-kurangnya 100 m di kiri kanan sungai besar Sekurang-kurangnya 50 m di kiri kanan anak sungai.  Sempadan sungai diperkirakan cukup untuk dibangun jalan inspeksi antara 10-15 m.
Peraturan Pemerintah RI No.47 tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional	Garis sempadan sungai bertanggul Ketentuan lain Garis sempadan sungai tidak bertanggul.	Ditetapkan dengan batas lebar sekurang-kurangnya 5 m di sebelah luar sepanjang kaki tanggul.  Garis sempadan sungai yang bertanggul dan tidak bertanggul yang berada di wilayah perkotaan sepanjang jalan ditetapkan tersendiri oleh pejabat yang berwenang.  Ditetapkan berdasarkan pertimbangan teknis dan sosial ekonomi oleh pejabat yang berwenang.

**Tabel 2.1** Garis Sempadan Sungai  
Sumber : Ditjen Cipta Karya,2000

Sempadan sungai, Daerah Manfaat sungai, Daerah Penguasaan sungai dan Bekas sungai. Peraturan tersebut sesuai dengan pengolahan dan pengembangan fungsi lahan atau site sebagai faktor eksternal utama pada

tema. Maka acuan dasarnya terdapat pada pasal 8 dan 9 mengenai penataan garis sempadan sungai tak bertanggung di dalam kawasan perkotaan, yaitu :

- Sungai yang mempunyai kedalaman tidak lebih dari 3 meter, garis sempadan ditetapkan sekurang-kurangnya 10 (sepuluh) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu yang ditetapkan.
- Sungai yang mempunyai kedalaman lebih dari 3 (tiga) meter sampai dengan 20 (dua puluh) meter, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 15 (lima belas) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu yang ditetapkan.
- Sungai yang mempunyai kedalaman maksimum lebih dari 20 (dua puluh) meter, garis sempadan sungai sekurang-kurangnya 30 (tiga puluh) meter dihitung dari tepi sungai pada waktu yang ditetapkan.

Adapun pasal 9 yang berkaitan dengan perancangan adalah: "Garis sempadan sungai tidak bertanggung yang berbatasan dengan jalan adalah tepi bahu jalan yang bersangkutan, dengan ketentuan konstruksi dan penggunaan jalan harus menjamin bagi kelestarian dan keamanan sungai serta bangunan sungai". Selain tentang garis sempadan sungai dalam aturan itu juga terdapat pula larangan pada daerah sempadan dalam pasal 12 yaitu:

- Membuang sampah, limbah padat atau cair.
- Mendirikan bangunan permanen untuk hunian atau tempat usaha.

Aturan - aturan ini tidak mengikat, dalam artian dengan seizin pihak - pihak yang bersangkutan seperti pemerintah daerah, daerah sempadan sungai dapat dimanfaatkan untuk kebutuhan ruang yang mendukung estetika dan sebagainya.

b. Akses (Ditjen Cipta Karya, 2000)

- Akses berupa jalur kendaraan berada di antara batas terluar dari sempadan tepi air dengan areal terbangun.
- Jarak antara akses masuk menuju ruang publik atau tepi air dari jalan raya sekunder atau tersier minimum 300 m .
- Jaringan jalan terbebas dari parkir kendaraan roda empat.

- Lebar minimum jalur pejalan di sepanjang tepi air adalah 3 meter.
- c. Peruntukan (Ditjen Cipta Karya, 2000)
- 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*).
  - Kemiringan lahan yang dianjurkan untuk pengembangan area publik yaitu 0-15 %. Sedangkan untuk kemiringan lahan lebih dari 15 % perlu penanganan khusus.
  - Jarak antara satu areal terbangun yang dominan diperuntukan pengembangan bagi fasilitas umum dengan fasilitas umum lainnya maksimum 2 Km.
- d. Bangunan (Ditjen Cipta Karya, 2000)
- Kepadatan bangunan tepi air maksimum 25 %.
  - Tinggi bangunan ditetapkan maksimum 15 meter dihitung dari permukaan tanah rata-rata pada areal terbangun.
  - Orientasi bangunan harus menghadap dengan mempertimbangkan posisi bangunan terhadap matahari dan arah tiupan angin.
  - Bangunan-bangunan yang dapat dikembangkan pada areal sempadan tepi air berupa taman atau ruang rekreasi adalah fasilitas arena bermain, tempat duduk dan atau sarana olahraga.
  - Bangunan di areal sempadan tepi air hanya berupa tempat ibadah, bangunan penjaga pantai, bangunan fasilitas umum, bangunan tanpa dinding dengan luas maksimum 50 m<sup>2</sup>/unit.
- e. Perencanaan RUTRK

Perencanaan RUTRK kota Sintang dalam strategi pengembangan kawasan perkotaan, yaitu kerangka pengembangan perkotaan yang menempatkan Kota Sintang sebagai pusat pelayanan dan pengembangan. Penataan ruang Kota Sintang bertujuan untuk mewujudkan ruang wilayah Kabupaten Sintang yang aman, nyaman, produktif dan berkualitas menuju kabupaten mandiri, demokratis, dan sejahtera berbasis pertanian,

perkebunan dan pariwisata yang didukung oleh sistem permukiman dan pengelolaan sumber daya yang berdaya saing dan berkelanjutan, serta pengembangan kawasan perbatasan negara sebagai beranda depan.

### 2.3.2 Ketentuan Normatif Penataan Kawasan *Waterfront*

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

Perancangan tata guna lahan pada hakikatnya 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 tata guna lahan.

#### b. Ketentuan Normatif Bentuk dan Tata Massa Bangunan

Menurut penelitian *akbar (2004 hal 39-40)* bahwa tata massa bangunan dibagi menjadi tiga yaitu :

- Tata letak bangunan, Penentuan bangunan gedung tidak boleh mengganggu fasilitas prasarana kota, lalu lintas dan ketertiban umum. Pada jalan - jalan tertentu perlu ditetapkan penampang - penampang bangunan untuk memperoleh pemandangan jalan yang memenuhi syarat keindahan dan keselamatan.
- Tapak bangunan, Tinggi rendah 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.

- Bentuk bangunan, Bentuk bangunan gedung harus dirancang dengan memperhatikan bentuk dan karakteristik arsitektur lingkungan yang ada disekitarnya, atau yang mampu sebagai pedoman arsitektur atau tauladan bagi lingkungannya. Bentuk bangunan gedung harus dirancang dengan mempertimbangkan terciptanya ruang luar bangunan yang nyaman dan serasi terhadap lingkungannya.

c. Ketentuan Normatif Sirkulasi dan Perparkiran

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 :

- 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 300 , 450 , 600 , dan 900 .
- Fasilitas parkir di luar badan jalan (*Off Street Parking*) merupakan parkir yang tidak memanfaatkan badan jalan. 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.

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 Jenderal 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 adalah sebagai berikut (*Kepmen 468 tentang Persyaratan Aksesibilitas Pada Bangunan Gedung dan Lingkungan*):

- 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.

- 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.

- 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).

- 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.

Selain jalur pejalan kaki adapun yang termasuk kepada pedestrian yaitu jalur penyeberangan orang. Jalur penyeberangan orang merupakan salah satu Jalur Pejalan Kaki harus dilengkapi dengan fasilitas - fasilitas 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 59 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. Jalur penyeberangan ditandai dengan marka jalan '*Zebra Cross*'. Dalam etika berlalu lintas yang berlaku di seluruh dunia para penyeberang selalu mendapat prioritas. Kendaraan yang sedang melaju pun harus mengurangi kecepatan ketika mengetahui ada marka penyeberangan 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.

e. Ketentuan Normatif Jalur Hijau

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 60 terbawah nominal 2 meter (*Dinas Pertamanan Kota Bandung 1996*). Fungsi ruang terbuka hijau di koridor jalan komersial antara lain adalah peneduh, penyerap polusi udara, pengendali suhu dan memberikan keteduhan.

#### f. Ketentuan Normatif Tata Informasi

Media informasi adalah merupakan salah satu kelengkapan lingkungan atau "*Street and Environmental Furniture*" perencanaannya termasuk dalam detail kota. Penempatan tata informasi, termasuk papan reklame, harus membentuk orientasi tetapi tidak mengganggu karakter lingkungan yang ingin diciptakan dan dipertahankan, baik penempatannya pada bangunan kavling, pagar atau ruang publik (Akbar, 2004; hal 35). Papan nama/*reklame* yang dirancang baik akan menambah kualitas tampilan bangunan dan memberi kejelasan informasi usaha. Beberapa hal yang perlu diperhatikan :

- *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 kesemrawutan 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).

## 2.4 Data Umum Lokasi

### 2.4.1 Lokasi

Perancangan *Waterfront* Taman Bungur Kota Sintang Terletak di Jalan Patimura, Kelurahan Tanjung Puri, Kabupaten Sintang.



- Jalan : Jl. Tanjung Puri

- Kecamatan : Sintang

- Kabupaten/Kota : Sintang

- Provinsi : Kalimantan Barat

-Berbatasan langsung dengan sungai kapuas dan berada tepat di depan rumah dinas kantor Bupati Sintang.



**Gambar 2.1** Taman Bungur 1

*Sumber : Awal Pribadi, Google Maps 2022*



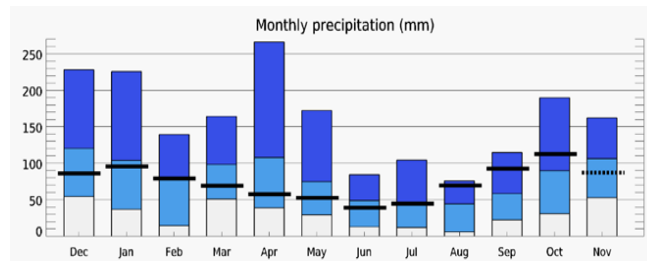
**Gambar 2.2** Taman Bungur 2

*Sumber : Penulis 2022*



### 2.4.3 Geografi

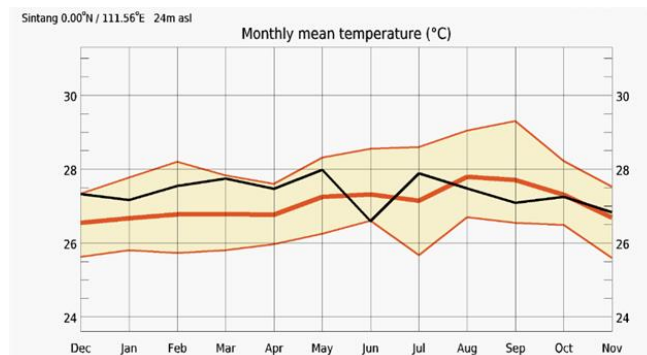
Kabupaten Sintang merupakan salah satu kabupaten di Kalimantan Barat, yang berbatasan langsung dengan negara tetangga Malaysia, khususnya Negara Bagian Serawak. Secara geografis Kabupaten Sintang terletak di bagian Timur Provinsi Kalimantan Barat atau di antara 10 05' LU, serta 10 21' LS dan di antara 110o50' – 113o20' Bujur Timur dengan ketinggian antara 100 – 500 meter di atas permukaan laut. Berdasarkan letak geografisnya, Kabupaten Sintang mempunyai topografi dan kontur tanah yang beraneka ragam yakni datar, berombak, bergelombang dan terjal dengan kemiringan rata-rata 15 – 44 persen.



**Gambar 2.4** Curah Hujan Kota Sintang

Sumber : Meteoblue, 2022

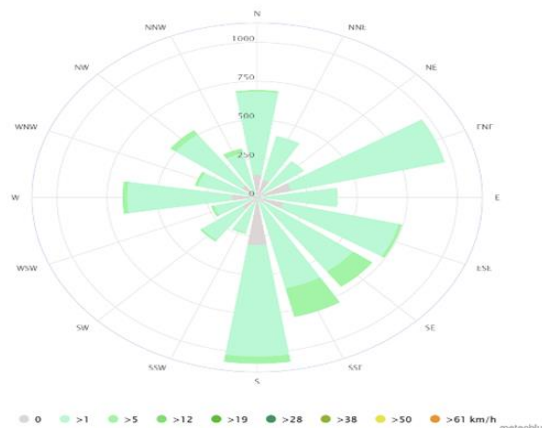
- Curah Hujan 12 bulan Terakhir  
Curah hujan tertinggi terjadi pada bulan Oktober  
Curah hujan terendah terjadi pada bulan Juni



**Gambar 2.5** Kelembaban

Sumber : Meteoblue, 2022

- Temperatur 12 bulan terakhir 2021  
Suhu paling rendah berada di bulan Juni



**Gambar 2.6** Arah Angin  
*Sumber : Meteoblue, 2022*

#### 2.4.5 Demografis Penduduk

Laju pertumbuhan penduduk digunakan sebagai alat ukur untuk melihat seberapa jauh rata-rata perkembangan penduduk per tahun dalam suatu periode tertentu yang dinyatakan dalam persen. Kabupaten Sintang yang berpenduduk 390.736 jiwa (tahun 2015) memiliki laju pertumbuhan penduduk sebesar 1,74% per tahun.

#### 2.4.6 Sosial, Ekonomi, Budaya

Dalam kurun waktu tahun 2010-2015, Kabupaten Sintang dengan Misinya, “Mewujudkan Masyarakat Kabupaten Sintang yang Produktif, Berkualitas, Sejahtera dan Demokrasi” telah berhasil meningkatkan taraf hidup dan perekonomian masyarakat.

Pembangunan sektor pendidikan bertujuan untuk meningkatkan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) sebagai aset utama yang strategis dalam menggerakkan laju pembangunan. Peningkatan sektor pendidikan dapat dilihat dari meningkatnya indikator Angka Prestasi Sekolah (APS). Peningkatan Angka Prestasi Sekolah perlu didukung oleh kuantitas maupun kualitas pendidikan.

Aspek budaya merupakan faktor yang tidak kalah pentingnya dalam menentukan sebuah arahan pengembangan wilayah dengan segala jenis potensi dan

kendalanya. Pada umumnya, mayoritas masyarakat yang mendiami Kabupaten Sintang adalah Suku Dayak dan bahasanya Bahasa Dayak.

## 2.5 Preseden

Kawasan *waterfront* menjadi destinasi wisata yang banyak dijumpai pada daerah yang memiliki keunggulan alam di sertai dengan pemandangan yang indah. Hal tersebut dimanfaatkan untuk menciptakan suasana bermain yang menyenangkan dan menenangkan dengan tetap menjaga lingkungan alam sekitar.

### a. Horns Bergs Standpark

LANDSCAPE ARCHITECTURE, PARK STOCKHOLM, SWEDIA



**Gambar 2.7** Denah Horns Bergs Standpark  
*Sumber : Archdaily, 2022*

Arsitek: Nyréns Arkitektkontor

Tahun : 2012

*Strandpark Hornsbergs* adalah tempat pertemuan air dan daratan dalam garis pantai melengkung dan desain kontemporer, bentuk organik bulat, dan garis bersih. Taman ini memiliki beberapa area tempat duduk informal dan pancuran dengan tangki tempat duduk tinggi untuk air yang dipanaskan oleh matahari yang dapat digunakan oleh para pelari *Hornsbergs Strandpark* digunakan sebagai ruang publik untuk semua penghuni dan pengunjung Kungsholmen.

Untuk desain bujur sangkar yang diusulkan, Nyréns berfokus pada situasi spasial dengan titik kecil di tepi Ulvsundsjön dan pada asosiasi perhiasan artistik dengan penulis Moa Martinson. Karena permukaan persegi

dinaikkan untuk memberikan akses ke bangunan, hal itu membentuk perbedaan tingkat dengan jalan. Perbedaan tingkat terdiri dari dinding dan tangga yang memungkinkan untuk diduduki.



**Gambar 2.8** Suasana Kawasan Hornsbergs Strandpark  
*Sumber : Archdaily, 2022*

### **b. Zhangjiagang Town River Reconstruction**

PUBLIC SPACE, REFURBISHMENT SUZHOU, CHINA



**Gambar 2.8** Denah Zhangjiagang Town River Reconstruction  
*Sumber : Archdaily, 2022*

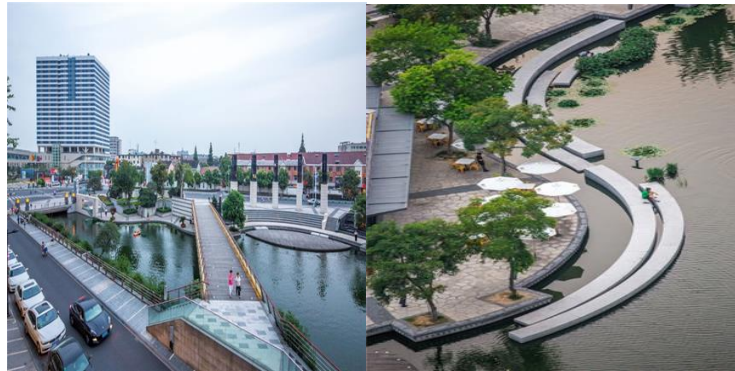
Architects: Nyréns Arkitektkontor

Tahun : 2015

Rekonstruksi komprehensif *Town River* didasarkan pada konsep menciptakan "*City Parlour*" dari kawasan komersial inti dan mencoba menerapkan pengendalian polusi dan impor air sambil memulihkan ekologi alami sungai; membangun lanskap sementara menyediakan lingkungan yang lebih menyenangkan; melaksanakan perbaikan menyeluruh sementara meningkatkan fungsi infrastruktur seluruh wilayah.



Berdasarkan gaya sederhana modern, rekonstruksi sungai kota dan Pelabuhan *Gudu* diresapi dengan gaya kota air yang kuat dan fitur di mana-mana. desain *lansekap* mengikuti perencanaan dan desain pemerintah kota, stasiun bus diatur dengan baik di kawasan ini agar nyaman untuk kehidupan sehari-hari warga. Dalam desain lanskap dan arsitektur secara keseluruhan, menyingkirkan semua notasi yang tidak praktis dan mempertahankan rasa nilai yang paling damai, dan semangat Tiongkok lebih besar daripada elemen Tiongkok dalam desain proyek ini.



**Gambar 2.9** Kawasan Zhangjiagang Town River Reconstruction  
*Sumber : Archdaily, 2022*

c. **Hunter's Point South Waterfront Park Phase II**

INSTALLATIONS & STRUCTURES, PARK QUEENS, UNITED STATES

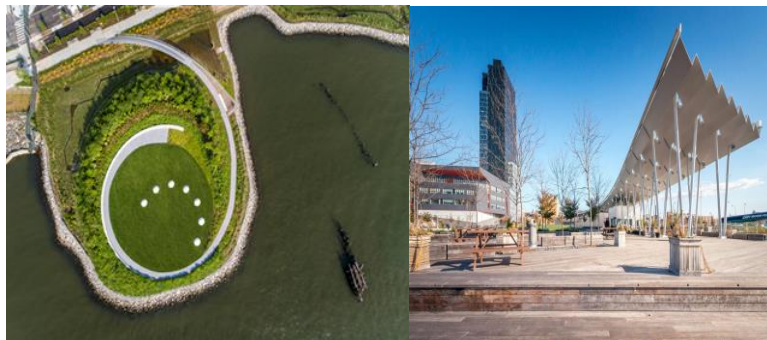


**Gambar 2.10** Denah Hunter's Point South Waterfront Park Phase II  
*Sumber : Archdaily, 2022*

Arsitek : SWA/BALSLEY, WEISS/MANFREDI

Tahun : 2018

Dibuka pada akhir musim panas, Hunter's Point South Waterfront Park adalah fase pertama dari rencana induk yang lebih besar yang mencakup transformasi 30 hektar tepi laut pasca-industri di East River di Long Island City dan termasuk proyek pembangunan perumahan terjangkau terbesar di Kota New York sejak tahun 1970-an. Dikelilingi oleh air di tiga sisi, Hunter's Point South adalah model baru ekologi perkotaan dan laboratorium untuk desain berkelanjutan yang inovatif. Taman dan ruang terbuka ini merupakan hasil kolaborasi desain antara Thomas Balsley Associates dan WEISS/MANFREDI dengan AUP sebagai konsultan utama dan perancang infrastruktur.



**Gambar 2.11** Kawasan Hunter's Point South Waterfront Park Phase II  
*Sumber : Archdaily, 2022*



Taman ini menawarkan tempat peristirahatan dan mengundang hubungan intim dengan alam di tepi perairan. Taman ini juga merupakan model baru ketahanan tepi air, dengan pendekatan “lunak” untuk melindungi tepi air dari banjir. Sebuah jalan setapak berkelok-kelok di sepanjang jalan lintas, sedikit lebih tinggi di atas sungai, berjalan-jalan dengan perspektif cakrawala yang berubah dan *close-up* habitat rawa di sepanjang tepi sungai dan melindungi hampir 1,5 hektar lahan basah yang baru didirikan. Desainnya juga memanfaatkan topografi situs yang dramatis dengan tanjung berumput yang teduh, pulau baru yang dicapai dengan jembatan penyeberangan, peluncuran kayak, teras olahraga dan piknik, kumpulan lounge "break-out" yang intim di luar jalur, dan kantilever yang dramatis.

d. Toronto Central Waterfront  
Toronto, Ontario, Canada



Gambar 2.12 Denah Toronto Central Waterfront  
Sumber : Archdaily, 2022

Arsitek Lanskap : West 8 urban design & landscape architecture and DTAH

Tahun : 2006 - 2011

Menyampaikan visi komprehensif untuk Central Waterfront yang menghasilkan bahasa desain yang kuat dengan kekuatan dan kesederhanaan untuk mengatasi kebisingan visual yang ada dan menciptakan rasa keterkaitan dan identitas. Konektivitas antara vitalitas kota dan danau serta tepi laut yang terus menerus dapat diakses publik adalah prioritas rencana tersebut. Rencana tersebut mengungkapkan visi untuk Central Waterfront yang membawa "kaki hijau" yang berkelanjutan dan produktif secara ekologis ke kekayaan budaya kota metropolitan. Ini menunjukkan koherensi

dan kontinuitas baru di sepanjang tepi laut yang dihasilkan oleh empat gerakan yang tampaknya sederhana yang menciptakan “Multiple Waterfront” baru: Primary Waterfront – kawasan pejalan kaki tepi air yang terus menerus dengan serangkaian jembatan penyeberangan, Setelah diberikan komisi, penjabaran lebih lanjut dari visi ini berusaha untuk mengembangkan unsur-unsur tersebut, serta kegiatan yang dapat dan harus dipertahankan di ranah publik.



**Gambar 2.13** Kawasan Toronto Central Waterfront  
*Sumber : Archdaily, 2022*

Perencanaan dan desain pembangunan kembali Queens Quay merupakan proses yang panjang termasuk dua proses EA (*Environmental Assessment*) yang ekstensif. Opsi yang diadopsi mencakup pengurangan empat jalur lalu lintas (dua jalur masing-masing) menjadi satu jalur kereta ganda (satu jalur setiap arah) ke sisi utara jalan yang benar. Jalur trem yang ada di tengah akan dibangun kembali dan diperpanjang sepanjang jalan. Sisi selatan jalan akan diubah menjadi zona rekreasi dengan deretan pepohonan yang terdiri dari zona pejalan kaki (*promenade*) dan jalur sepeda, menyediakan mata rantai yang hilang dari Martin Goodman Trail (MGT) yang mengikuti danau. Parlemen Wave Deck menggunakan bentuk yang sederhana namun mengejutkan untuk memungkinkan kemungkinan pemrograman yang unik dan interaksi dengan danau, ekologi, dan pemandangan jalan perkotaan. Rancangan Parliament Wave Deck melayani dua tujuan penting: Ini menyediakan bagian yang terintegrasi dan fungsional dari sistem pengelolaan air hujan serta ruang publik yang unik. Ini menggabungkan

geometri inovatif, penggunaan material dan detail yang cermat, efek pencahayaan yang unik, dan mengintegrasikan komponen pengolahan air dan habitat perairan yang menarik dalam ruang lingkungannya. Parlemen Wave Deck memperkenalkan bentuk ruang publik baru untuk kota Toronto yang mempromosikan interaksi baru dengan orang-orang dan lanskap kayu organik memberi lebih banyak ruang bagi pejalan kaki dan membangun karakter dan identitas ranah publik Central Waterfront.

e. Waterfront Park of Aiyi River  
LANDSCAPE ARCHITECTURE, PARK YINCHUAN, CHINA



**Gambar 2.14** Denah Waterfront Park of Aiyi River  
*Sumber : Archdaily, 2022*

Arsitek : BLVD International

Tahun : 2013

Sebagai solusinya, konsep desain yang diusulkan berfokus pada tiga tujuan: mengintegrasikan fitur dan karakter lokal kota ke dalam desain, memberikan penekanan pada ekologi dan pendekatan hijau dengan menekankan konsumsi rendah karbon, serta menyediakan dan merawat kebutuhan manusia. Konsep ini bertujuan untuk menghasilkan pengalaman seperti negeri ajaib dengan menampilkan pegunungan hijau yang menakjubkan dan sungai yang jernih.



**Gambar 2.15** Kawasan Waterfront Park of Aiye River  
*Sumber : Archdaily, 2022*

Jarak antara kota dan tepi sungai cukup jauh, menantang para perancang untuk menemukan cara menutup celah ini. Merancang jalur pejalan kaki dalam pola berkelok-kelok, seperti gelombang mendekati kota dan tepi laut secara berkala. Ini juga menyinggung gerakan cairan sungai dan meningkatkan pengalaman air serta menciptakan pengalaman yang lebih organik dan alami dengan mematahkan garis lanskap yang kaku. Citra eco waterfront yang hidup dihasilkan dengan menciptakan berbagai rangkaian spasial yang menghadap ke sungai. Perencanaan taman tepi air dimaksudkan untuk menggabungkan pengembangan Yinchuan dan budaya tradisionalnya melalui ekspresi abstrak. Menggunakan pola organik dan kreativitas, area ini dipahat untuk menghadirkan pengalaman rekreasi yang menyenangkan dan berkesan. Taman tepi laut ini akan berfungsi sebagai landmark lanskap, menawarkan kenikmatan visual dan rekreasi ramah lingkungan. Itu juga akan menjadi poros perkotaan paling berpengaruh di bagian barat laut China, sebuah citra indah dengan dampak visual yang kuat untuk ditunjukkan Yinchuan ke dunia luar.