



UNIVERSITAS INDONESIA

**RUANG TERBUKA HIJAU
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN**

SKRIPSI

**DAKA DAHANA
0806456051**

**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JUNI 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**RUANG TERBUKA HIJAU
PADA PELABUHAN PENYEBERANGAN**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur

**DAKA DAHANA
0806456051**

**FAKULTAS TEKNIK
DEPARTEMEN ARSITEKTUR
DEPOK
JUNI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri dan semua sumber, baik yang dikutip maupun dirujuk, telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Daka Dahana

NPM : 0806456051

Tanda Tangan :



Tanggal : 6 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh:

Nama : Daka Dahana

NPM : 0806456051

Program Studi : Arsitektur

Judul Skripsi : Ruang Terbuka Hijau pada Pelabuhan Penyeberangan

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Indonesia

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. Dr. Ir. Abimanyu T. Alamsyah M.S



Penguji : Ir. Azrar Hadi Ph.D



Penguji : Dr. Ing. Ir. Dalhar Susanto



Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 6 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkah dan rahmat-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Arsitektur pada Program Studi Arsitektur di Fakultas Teknik, Universitas Indonesia. Namun banyak informasi dan ilmu yang didapatkan oleh penulis dalam proses penyelesaian penulisan ini. Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu penulis hingga terwujudnya penulisan skripsi ini, yaitu:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Abimanyu Takdir Alamsyah M.S selaku pembimbing yang telah menyediakan waktunya dalam memberi pengarahan dan bimbingan.
2. Bapak Ir. Azrar Hadi Ph.D dan Bapak Dr. Ing. Ir. Dalhar Susanto selaku penguji yang telah memberi masukan-masukan berharga dan kritik-kritik membangun dalam rangka menyempurnakan penulisan ini.
3. Bapak Sobarudin selaku Operasional Pelabuhan Muara Angke yang telah memberikan izin untuk melakukan survei dan informasi singkat.
4. Orang tua dan keluarga penulis yang telah memberikan dukungan, baik material maupun moral.
5. Nabila Azka selaku teman seperjuangan yang saling memberi dukungan.
6. Teman-teman seperjuangan Arsitektur Universitas Indonesia angkatan 2008, Gelora Bung Zai *Brotherhood*, dan grup band penulis.

Akhir kata, penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna dan memiliki banyak kekurangan. Namun, semoga skripsi ini membawa manfaat bagi pengembangan ilmu di bidang arsitektur maupun bagi pembaca sekalian. Salam.

Depok, 6 Juli 2012

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Daka Dahana
NPM : 0806456051
Program Studi : Arsitektur
Departemen : Arsitektur
Fakultas : Teknik
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Ruang Terbuka Hijau pada Pelabuhan Penyeberangan

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 6 Juli 2012

Yang menyatakan



(Daka Dahana)

ABSTRAK

Nama : Daka Dahana
Program Studi : Arsitektur
Judul : Ruang Terbuka Hijau pada Pelabuhan Penyeberangan

Ruang terbuka hijau atau RTH, sebagai upaya pelestarian alam dan lingkungan, memiliki manfaat sosial dan ekologi yang dapat meningkatkan kualitas hidup manusia. Di samping itu, pelabuhan penyeberangan penumpang merupakan salah satu bagian penting dari perkotaan sebagai gerbang dan simpul transportasi kota. Namun, fasilitas publik tersebut tidak mengoptimalkan pelestarian alam dan lingkungan dalam mengembangkan lingkungan banggunya. Dengan studi kasus Pelabuhan Muara Angke, penelitian sederhana ini mengulas pentingnya RTH beserta faktor-faktor pendukungnya dalam memperoleh pengalaman keruangan pada pelabuhan penyeberangan sebagai ruang terbuka sekaligus ruang publik dengan perhatian alam dan lingkungan. Penyediaan RTH pada pelabuhan penyeberangan meningkatkan kualitas lingkungan yang kemudian meningkatkan kualitas hidup penghuninya juga, yaitu penduduk lokal, penumpang atau pengunjung dan pekerja pelabuhan.

Kata kunci:

Ruang terbuka hijau, Ruang terbuka, Ruang publik, tempat publik, Pelestarian alam dan lingkungan, Pelabuhan penyeberangan, Pelabuhan Muara Angke

ABSTRACT

Name : Daka Dahana
Study Program: Architecture
Title : Green Open Space at Crossing Harbor

Green open space or RTH, as the natural and environmental preservation, cultivates ecological and social benefits that can improve the quality of human life. Next to it, crossing harbor for passengers is one of many important parts of the urban life as the city gate and transportation nodes. However, those public facilities are not optimizing natural and environmental conservations in developing their built environments. With Pelabuhan Muara Angke as the case, this simple study reviews the importance of RTH along with the supporting factors in gaining the spatial experience in the crossing harbor as a public open space with nature and environmental concern. The provision of RTH in the crossing harbor improves environmental quality and eventually improving the quality of life of the occupants; local residents, commuters, visitors and harbor workers.

Keywords:

Green open space, Open space, Public space, Public place, Natural and environmental conservation, Crossing harbor, Pelabuhan Muara Angke

DAFTAR ISI

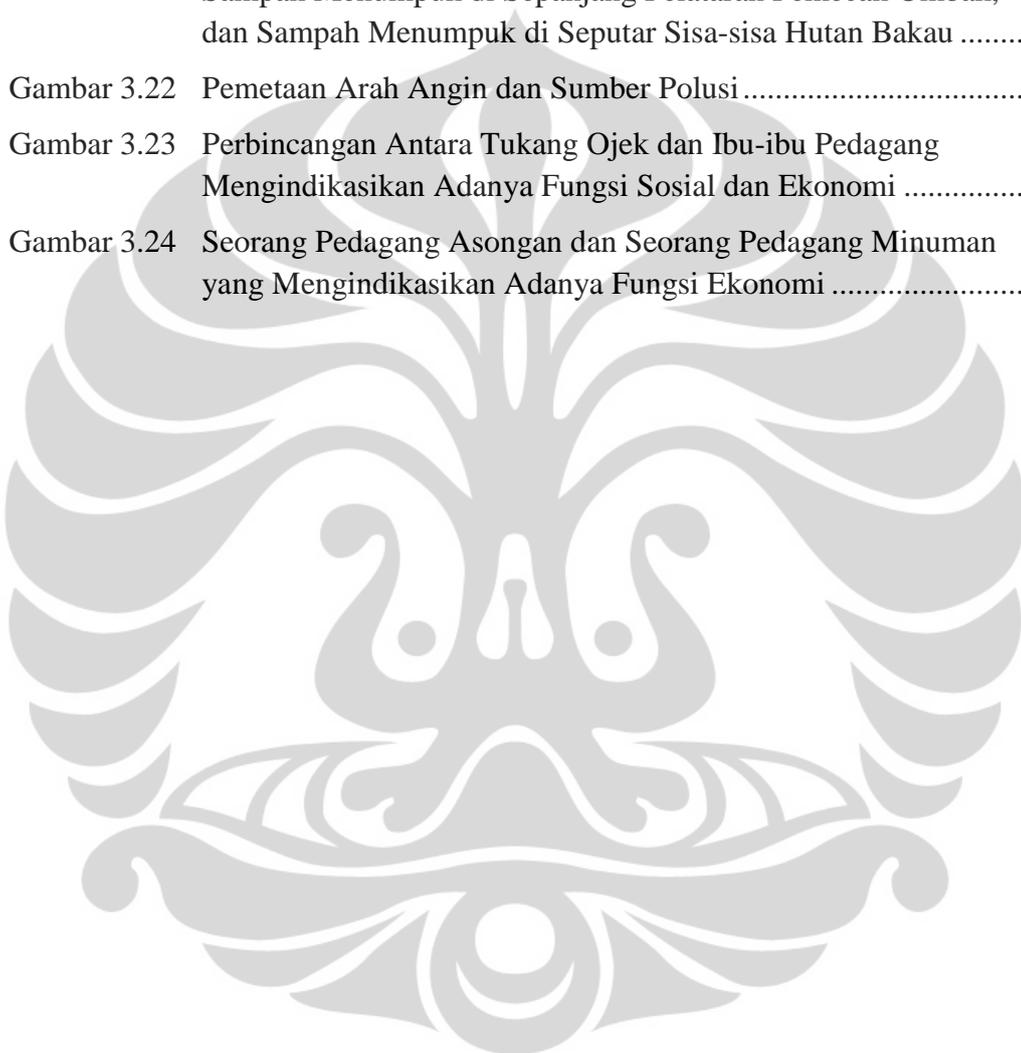
HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS	v
ABSTRAK	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Perumusan Masalah	1
1.3 Tujuan Penulisan.....	2
1.4 Ruang Lingkup Penulisan	3
1.5 Metode Penulisan	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II STUDI LITERATUR.....	6
2.1 Ruang Terbuka Hijau	6
2.1.1 Ruang dan Tempat	6
2.1.2 Dunia Publik, Ruang Publik dan Tempat Publik	10
2.1.4 Ruang Terbuka Hijau Ideal dan Jakarta	18
2.1.5 Kesimpulan	19
2.2 Pelabuhan Penyeberangan.....	20
2.2.1 Pelabuhan dan Jenisnya.....	20
2.2.3 Peran Pelabuhan pada Perkotaan	22
2.3 Kesimpulan Studi Literatur	23
BAB III STUDI KASUS.....	24
3.1 Pengenalan Obyek.....	24
3.2 Kegiatan pada Pelabuhan	30
3.2.1 Kepadatan Pengguna.....	30

3.2.2	Waktu	32
3.2.3	Program Ruang dan Zonasi Publik-Privat.....	33
3.3	Tata Fisik dan Gubahan Pelabuhan.....	35
3.3.1	Tata Bangunan	35
3.3.2	Tata Hijau.....	37
3.3.3	Proporsi RTH	39
3.4	Makna dan Kesan Pelabuhan	40
3.4.1	Indera Pengelihatan.....	40
3.4.2	Indera Pendengaran.....	42
3.4.3	Indera Penciuman.....	42
3.4.4	Indera Perasa	43
3.5	Peran dan Manfaat RTH pada Pelabuhan Muara Angke	43
3.5.1	Faktor Lingkungan.....	43
3.5.2	Faktor Kesehatan.....	43
3.5.3	Faktor Sosial	44
3.5.4	Faktor Ekonomi.....	45
3.6	Kesimpulan Studi Kasus	46
BAB IV KESIMPULAN		48
DAFTAR REFERENSI		51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Bagan Kerangka Pikir Penulisan.....	5
Gambar 2.1	Diagram: Aspek-aspek Pembentuk Tempat (Montgomery, 1998)	9
Gambar 2.2	Bagan Ilustrasi Proporsi RTH Kawasan Perkotaan	19
Gambar 3.1	Batas-batas Geografis Pelabuhan Muara Angke.....	25
Gambar 3.2	Kondisi Pantai Sebelum Pelabuhan Muara Angke Mulai Dibangun	25
Gambar 3.3	Pelabuhan Sudah Mulai Dibangun, Penduduk Lokal Semakin Padat.....	26
Gambar 3.4	Pembangunan Pelabuhan Menambahkan Massa Daratan, Penduduk Lokal Semakin Padat dan Hutan Bakau Semakin Terkikis	27
Gambar 3.5	Dasar Pelabuhan Rampung, Penduduk Lokal Mengambil Lahan Perairan, Bakau Semakin Terkikis Lagi.....	27
Gambar 3.6	Bangunan Kantor Pelabuhan Rampung, Bakau Hampir Tak Tersisa, Terdapat Pembuangan Sampah Limbah Perikanan yang Semakin Meluas	28
Gambar 3.7	Penghijauan dan Sampah yang Berserakan.....	29
Gambar 3.8	Pemandangan ke Arah Timur Pelabuhan.....	29
Gambar 3.9	Pemandangan ke Arah Barat Daya Pelabuhan.....	30
Gambar 3.10	Pemetaan Konsentrasi Kepadatan Pengguna	31
Gambar 3.11	Koridor Ruang Tunggu dengan Batas Dinding dengan Pola Selang-seling	32
Gambar 3.12	Pemetaan Program Ruang dan Zonasi Ruang	33
Gambar 3.13	Ilustrasi Pemetaan Tata Bangunan Lingkup Makro.....	35
Gambar 3.14	Ilustrasi Pemetaan Tata Bangunan Lingkup Mikro	36
Gambar 3.15	Loket, Ruang Tunggu dan Gedung Kantor, Tiga Bangunan yang Berada pada Pelabuhan Muara Angke.....	37
Gambar 3.16	Ilustrasi Pemetaan Tata Hijau Lingkup Makro	38
Gambar 3.17	Ilustrasi Pemetaan Tata Hijau Lingkup Mikro.....	39

Gambar 3.18	Kawasan Pelabuhan Muara Angke, Tipologi Ruang Terbuka dan Tipologi Ruang Terbuka Hijau	40
Gambar 3.19	Kolase Foto Panorama Ketika Berdiri di Pelataran Dermaga.....	41
Gambar 3.20	Kolase Foto Panorama Ketika Berdiri di Tempat Parkir Sebelah Barat	41
Gambar 3.21	Sampah Berserakan di Sepanjang Dermaga, Sampah Menumpuk di Sepanjang Pelataran Pemecah Ombak, dan Sampah Menumpuk di Seputar Sisa-sisa Hutan Bakau	41
Gambar 3.22	Pemetaan Arah Angin dan Sumber Polusi	42
Gambar 3.23	Perbincangan Antara Tukang Ojek dan Ibu-ibu Pedagang Mengindikasikan Adanya Fungsi Sosial dan Ekonomi	45
Gambar 3.24	Seorang Pedagang Asongan dan Seorang Pedagang Minuman yang Mengindikasikan Adanya Fungsi Ekonomi	46



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan perkotaan di seluruh dunia dewasa ini sedang dilanda masalah lingkungan dalam melestarikan alam. Di Jakarta pun juga terjadi hal serupa. Semakin memadatnya dan berbagai bentuk pengerasan membuat elemen alam pada perkotaan semakin tersisih. Ruang terbuka hijau atau RTH sebagai salah satu bentuk penyediaan tata fisik bagi kegiatan manusia merupakan sebuah pilihan dengan tetap mempertahankan faktor alam. RTH di Jakarta terus berkurang seiring dengan urbanisasi yang terus meningkat, padahal terdapat alasan penting mengapa ruang tersebut perlu hadir pada perkotaan, terutama di Jakarta yang beriklim tropis, yaitu peran alam terhadap kesehatan badani dan rohani manusia serta ekologi pada tapak. Selain memiliki fungsi kesehatan dan ekologi, RTH yang merupakan ruang terbuka juga memberikan kesempatan bagi penghuni kota untuk melakukan kegiatan dalam bidang sosial, ekonomi, dan juga budaya secara fungsional (Helen Woolley, 2003). Dengan demikian, RTH merupakan faktor penunjang hidup manusia di perkotaan dan menentukan kualitas hidup penghuninya.

Di lain pihak, pelabuhan penyeberangan yang diperuntukkan bagi penumpang (manusia) memiliki peran penting pada perkotaan sebagai ruang publik kota, gerbang kota, dan sekaligus mata rantai transportasi kota sebagai simpul transit darat-laut bagi penduduk lokal dan juga para wisatawan. Pelabuhan yang berkualitas, meskipun berada di daerah perbatasan antara darat dan laut, tentu turut mengambil andil dalam peningkatan kualitas perkotaan. Kualitas hidup manusia pun ikut meningkat berbanding lurus dengan kualitas perkotaannya. Kualitas pelabuhan tentunya dinilai dari sudut pandang penggunaannya yang berkegiatan di dalamnya karena mereka berpotensi untuk memperoleh manfaat-manfaat dalam mengalami ruang yang bersangkutan.

1.2 Perumusan Masalah

RTH merupakan bagian tak terpisahkan dari sebuah kota karena merupakan ruang multifungsi, yaitu sebagai bentuk pelestarian alam yang dapat dimanfaatkan sebagai ruang publik bersifat terbuka. Di lain pihak, pelabuhan penyeberangan merupakan salah satu gerbang moda transportasi antara daratan dan lautan yang digunakan oleh orang banyak, yaitu masyarakat perkotaan, baik lokal maupun pendatang. Hal tersebut menjadikan pelabuhan berfungsi sebagai tempat publik.

Namun, masalahnya, pelabuhan sebagai fasilitas umum bagi masyarakat perkotaan memiliki persyaratan atau tuntutan teknis dalam pembangunan yang ditujukan untuk mengoptimalkan fungsi dari pelabuhan itu sendiri. Tuntutan teknis tersebut terkadang tidak diimbangkan dengan pelestarian alam dan membuat faktor alam tersisih. Hal tersebut menjadikan proporsi antara fungsi dan pelestarian alam pada pelabuhan yang berat sebelah ke arah fungsional saja sehingga pelabuhan pada umumnya memiliki suasana yang dapat dikatakan gersang.

Berlandaskan hal tersebut, timbul pertanyaan-pertanyaan menyangkut RTH pada pelabuhan penyeberangan sebagai berikut:

1. Mengapa RTH penting dan dibutuhkan manusia dan lingkungannya dalam mempertahankan atau meningkatkan kualitas hidup manusia tersebut pada konteks perkotaan?
2. Apakah implementasi RTH penting untuk berada pada lingkup pelabuhan, terutama pelabuhan penyeberangan, dan juga sekitarnya?
3. Apakah kontribusi RTH yang berada pada pelabuhan terhadap perkotaan?
4. Apakah kontribusi RTH yang dialokasikan pada perkotaan terhadap pelabuhan?

1.3 Tujuan Penulisan

Adapun tujuan penulisan ini yang ingin dicapai penulis, sesuai dengan pertanyaan penulisan di subbab sebelumnya, yaitu:

1. Mengetahui kebutuhan dan kepentingan RTH terhadap manusia dan lingkungannya dalam mempertahankan atau meningkatkan kualitas hidup manusia tersebut pada konteks perkotaan.
2. Mengetahui kepentingan implementasi RTH pada lingkup pelabuhan, terutama pelabuhan penyeberangan, dan juga sekitarnya.
3. Mengetahui dan memahami peran serta kontribusi RTH pelabuhan terhadap perkotaan.
4. Mengetahui dan memahami peran serta kontribusi RTH perkotaan terhadap pelabuhan.

1.4 Ruang Lingkup Penulisan

Lingkup pembahasan difokuskan pada dua aspek utama, yaitu RTH dan pelabuhan, khususnya pelabuhan penyeberangan karena pelabuhan penyeberangan diperuntukkan terutama bagi penumpang, dengan studi kasus Pelabuhan Muara Angke, Penjaringan, Jakarta.

1.5 Metode Penulisan

Terdapat dua metode yang dilakukan penulis, yaitu studi literatur dan studi kasus. Studi literatur merupakan peninjauan dari buku-buku teks dan diperkaya oleh sumber lain seperti jurnal, surat kabar, kilasan, regulasi pemerintah, maupun internet yang menyangkut pokok-pokok pada bahasan penulisan ini, yaitu RTH, ruang publik, dan pelabuhan penyeberangan. Perlu diperhatikan bahwa dalam penulisan ini regulasi pemerintah sebagai dasar hukum juga digunakan untuk studi literatur dan menjadi batasan pada penulisan lainnya literatur lainnya. Studi literatur diperlukan untuk memahami konsep dan definisi dari bahasan kajian dalam penulisan ini.

Selain itu, untuk pembuktian dan metode pendekatan dalam penulisan, penulis juga melakukan studi kasus sebagai tinjauan lapangan untuk memahami lebih lanjut tentang bahasan menyangkut implementasi RTH pada pelabuhan penyeberangan. Kasus yang diambil oleh penulis adalah Pelabuhan Muara Angke sebagai fasilitas dan tempat publik dengan fungsi penyeberangan berperuntukan campur, yaitu penduduk dan kepariwisataan, yang menghubungkan Jakarta Utara dan Kepulauan Seribu.

Tinjauan lapangan tersebut meliputi dua cara pendekatan, yaitu tinjauan dokumentasi digital yang diikuti dengan analisis pemetaan, dan observasi langsung sebagai data primer. Tinjauan dokumentasi digital ditujukan untuk meninjau aspek tata fisik pelabuhan dan aspek pola kegiatan manusia yang keduanya terjadi di sana dengan metode deskriptif menggunakan bantuan aplikasi digital Google Earth. Analisis pemetaan dilakukan dengan cara *mapping* dan *layering* sehingga pernyataan analisis yang mengikuti setelahnya lebih sah dan mudah dipahami dengan media visual yang mendukung. Observasi langsung dilaksanakan dengan pergi ke tempat yang bersangkutan guna mengalami dan merasakan ruang secara langsung, mengetahui hal-hal yang terjadi di sana, implementasi kebijakan serta tingkat kualitas lingkungan dan alamnya sesuai dengan pengalaman ruang yang dirasakan dari persepsi peneliti. Diikuti dengan analisis deskriptif berdasarkan panca indera terhadap pengalaman ruang tersebut. Untuk itu, media visual digunakan karena indera pengelihatannya merupakan indera yang paling berpengaruh terhadap pengalaman ruang, berupa foto yang telah

diolah kembali. Deskripsi tersebut lebih kurang akan terintegrasi juga di dalam analisis pemetaan.

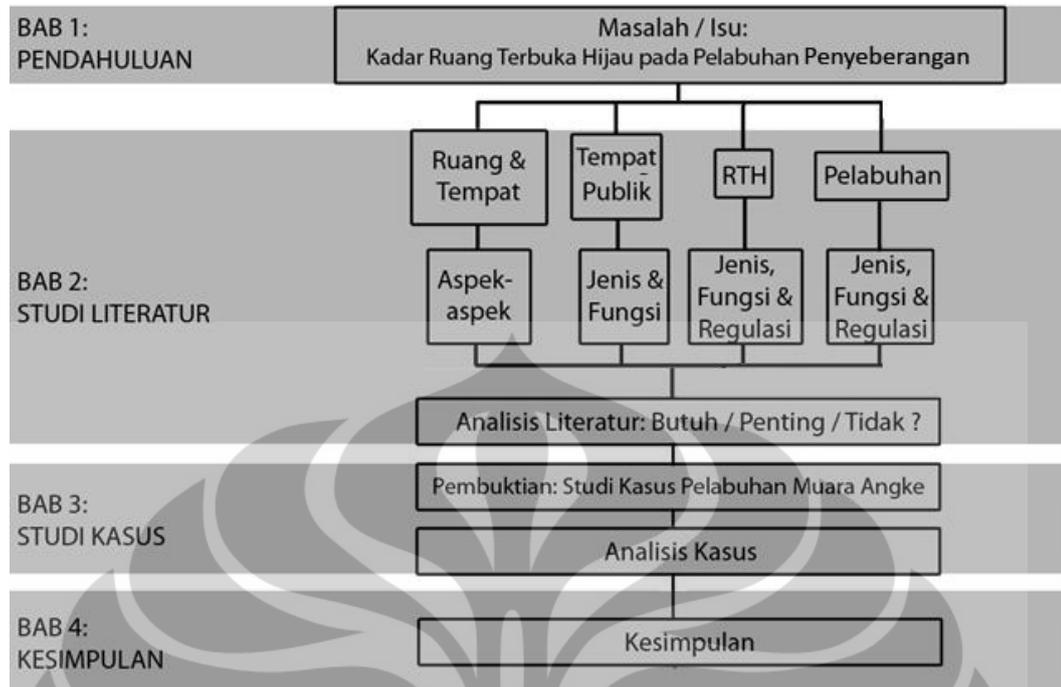
Dalam menganalisis RTH pada pelabuhan penyeberangan, pengkajian akan dilakukan dengan membahas karakteristik pelabuhan sebagai tempat dan juga peran RTH terhadap pelabuhan. Adapun hal-hal yang perlu dikaji adalah sebagai berikut:

1. Pelabuhan sebagai tempat – Kegiatan pada Pelabuhan, mencakup:
 - a. Kepadatan Pengguna
 - b. Waktu
 - c. Program Ruang dan Zonasi Publik-Privat
2. Pelabuhan sebagai tempat – Tata Fisik dan Gubahan Pelabuhan, mencakup:
 - a. Tata Bangunan
 - b. Tata Hijau
 - c. Proporsi RTH
3. Pelabuhan sebagai tempat – Makna dan Kesan Pelabuhan, mencakup:
 - a. Indera Pengelihat
 - b. Indera Pendengaran
 - c. Indera Penciuman
 - d. Indera Perasa
4. Peran dan Manfaat RTH pada Pelabuhan Muara Angke
 - a. Faktor Lingkungan
 - b. Faktor Kesehatan
 - c. Faktor Sosial
 - d. Faktor Ekonomi

Adapun alasan pengkajian tersebut akan dibahas sepanjang pembahasan penulisan ini.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika dimulai dari kerangka berpikir. Gambar 1.1 di halaman berikut ini menggambarkan kerangka berpikir untuk pemecahan permasalahan.



Gambar 1.1. Bagan Kerangka Pikir Penulisan

Adapun rincian runutan penulisan dijabarkan sebagai berikut:

BAB 1: Pendahuluan

Berisi latar belakang penulisan, perumusan masalah, tujuan penulisan, ruang lingkup penulisan, metode penulisan, sistematika penulisan.

BAB 2: Studi Literatur

Berisi definisi, teori, dan regulasi dari berbagai sumber, menyangkut bahasan penulisan, yaitu RTH pada pelabuhan penyeberangan. Pada akhir bab terdapat analisis dan kesimpulan studi literatur.

BAB 3: Studi Kasus

Berisi hasil observasi pada Pelabuhan Muara Angke berikut analisisnya berdasarkan studi literatur yang lebih dulu dilakukan. Pada akhir bab terdapat kesimpulan berupa pembuktian teori pada aplikasi lapangannya.

BAB 4: Kesimpulan

Berisi tanggapan terhadap pernyataan masalah dan jawaban pertanyaan yang bersangkutan, berdasarkan kedua studi yang lebih dulu dilakukan.

BAB II STUDI LITERATUR

2.1 Ruang Terbuka Hijau

2.1.1 Ruang dan Tempat

Dari zaman ke zaman, ruang dan tempat menjadi bahasan yang tak pernah ada habisnya. Untuk dapat eksis, manusia membutuhkan suatu tempat untuk berada, seperti halnya mereka membutuhkan udara untuk bernapas, seperti yang dikatakan Archytas dari Tarentum (Casey, 1997). Dalam bukunya, *The Fate of Place*, Casey memaparkan berbagai macam definisi kuno dari Yunani tentang ruang, misalnya berdasarkan teori Empiricus, Leibniz, Descartes, Theophrastus, dan Simplicius. Menurut Empiricus, “ruang” adalah kehampaan (*void*) yang jika dihuni atau diisi seseorang maka akan menjadi “tempat”, dan ketika seseorang tersebut berkeliaran di “tempat” tersebut maka “tempat” tersebut akan menjadi “ruangan”. Teori Empiricus tersebut menghasilkan definisi ruang sebagaimana *manusia berada di dalamnya* dan itu menyatakan bahwa “tempat” manusia berada tersebut tersusun di dalam “ruang”. Namun, teori dari Leibniz menyatakan bahwa “ruang” lah yang tersusun di dalam “tempat” bersamaan dengan hal-hal lain, termasuk representasi jiwa dan raga manusia. Sedangkan, Descartes menampik adanya kehampaan seperti yang dinyatakan Empiricus dan memilih untuk menyatakan ruang sebagai sebuah perluasan dari segala bentuk tubuh sehingga dimensi terwujud dari ruang tersebut. Di lain pihak, Theophrastus berpendapat bahwa tubuh membutuhkan ruang dan posisinya sendiri, kemudian ditambahkan oleh Simplicius yang mengartikan tempat sebagai suatu gubahan massa tertentu yang merupakan ukuran atau batas dari sebuah posisi. Dengan demikian, berdasarkan teori-teori tersebut, ruang dapat didefinisikan sebagai kehampaan yang merupakan perluasan tubuh dan posisinya sehingga menciptakan dimensi. Ketika dimensi tersebut dibatasi oleh sebuah gubahan massa, pada saat itu juga ruang tersusun menjadi sebuah tempat. Casey pun memaparkan pendapat Kant (1768) berkenaan dengan pemahaman “tempat”, yang dibagi oleh Casey menjadi lima tahapan, yaitu:

1. *Posisi*, sebagai letak dan arah yang melekat, dan menjadi atribut, pada bagian-bagian tubuh dan bagian-bagian ruang.
2. *Wilayah atau daerah*, sebagai orientasi gerak sebuah tubuh yang merupakan poros perluasan spasial tiga matra, yaitu depan-belakang, atas-bawah, dan kiri-kanan.
3. *Samping-samping tubuh*, yaitu orientasi kanan atau kiri sebagai penentu orientasi dalam memahami ruang disekitarnya, seperti halnya seseorang

yang sedang membaca peta dan memegangnya sesuai dengan bagian mana yang seharusnya dipegang belah tangan tertentu.

4. *Tempat yang diorientasikan*, yaitu posisi tempat yang diorientasikan oleh tubuh sesuai dengan samping-samping tubuh.
5. *Ketidaksimetrisan kiri dan kanan*, yaitu perbedaan antara keduanya yang menimbulkan konsekuensi terhadap orientasi yang terbentuk.

Sementara itu, Tuan (1977) berpendapat bahwa “ruang” memang lebih tidak dapat diukur dibandingkan dengan “tempat”. Menurutnya, secara sederhana, ruang merupakan penentu pergerakan dan tempat adalah perhentian. Pergerakan tersebut memungkinkan sebuah lokasi bertransformasi menjadi tempat, yaitu perhentian dalam rangkaian pergerakannya.

Menurut Tuan, kehadiran ruang dan tempat memiliki ketergantungan dan keterkaitan satu sama lain. Ia mengatakan bahwa ruang dapat tercipta ketika terjadi pergerakan dari satu tempat ke tempat lain dan, sebaliknya, tempat dapat tercipta karena terjadi pengkhususan pada ruang bergerak manusia seiring dengan manusianya itu sendiri yang semakin mengenal ruang tersebut sehingga mereka memiliki nilai keruangan (*spatial value*). Nilai keruangan tersebut kemudian membentuk arti sebuah tempat dari sekadar sebuah lokasi. Dengan demikian, tempat hadir karena adanya ruang. Namun, Tuan juga berpendapat bahwa ruang dapat hadir dengan adanya tempat yang di dalamnya terdapat manusia yang menghuni dan berkegiatan. Jadi, definisi kedua hal tersebut saling membutuhkan dan saling berhubungan.

Selain itu, Tuan juga berpendapat bahwa pengalaman merupakan tindakan manusia secara aktif dalam mengalami sesuatu dengan adanya sensori panca indera manusia. Menurutnya, mengalami ruang adalah hal yang penting dalam memaknai ruang itu sendiri. Hal tersebut senada dengan pendapat Relph (1976) yang beranggapan bahwa mengalami sebuah tempat memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemaknaannya. Relph berpendapat bahwa identitas sebuah tempat ditentukan oleh kegiatan, tata fisik, dan makna tempat tersebut. Sedangkan, untuk merasakan tempat dibutuhkan interaksi manusia terhadap ketiga aspek tersebut. Ia berpendapat bahwa makna sebuah tempat bisa saja berasal dari tata fisik maupun kegiatannya, namun makna tersebut terbentuk dari tujuan dan pengalaman manusia itu sendiri.

Menurut Soja (1996), ruang terbagi menjadi tiga, yaitu ruang pertama, kedua, dan ketiga. Ruang pertama adalah ruang dalam bentuk konkret, dapat dilihat ataupun dirasakan. Ruang tersebut disebut juga terapan keruangan. Ruang kedua merupakan gambaran akan ruang, yaitu ruang sebagai gagasan dalam bentuk mental ataupun pemahaman manusia. Ruang tersebut merupakan

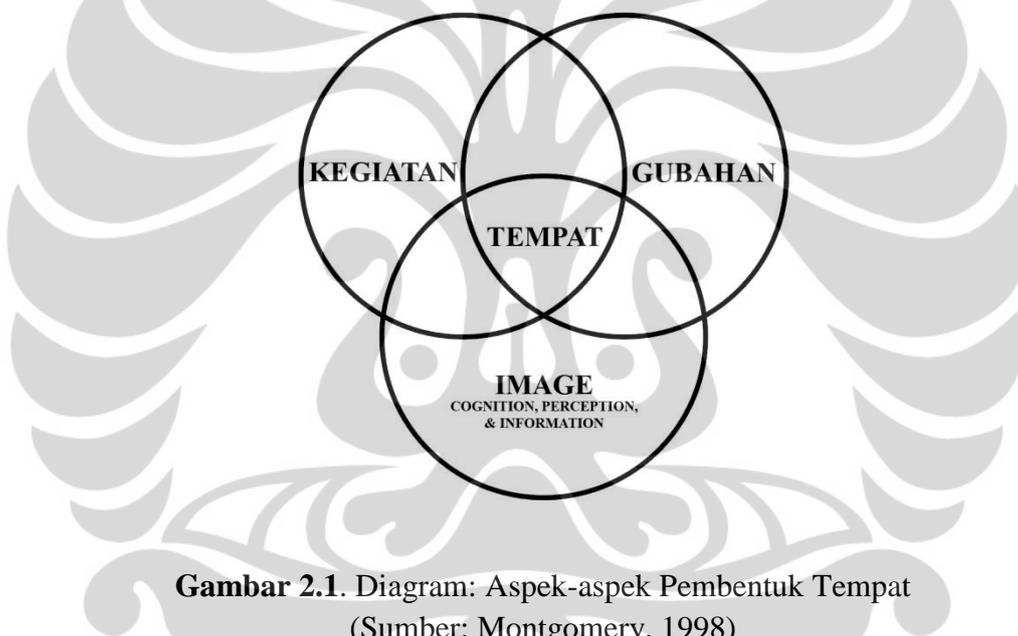
representasi ruang. Sedangkan, sebagai taksiran Soja atas kedua ruang sebelumnya, ruang ketiga terbentuk dari dunia nyata sekaligus penafsiran kenyataan tersebut. Keterkaitan kedua hal tersebut menciptakan ruang ketiga yang di dalamnya terdapat penghidupan manusia secara nyata dan disebut juga sebagai ruang representasi. Menurut Soja, ruang penghidupan tersebut merupakan “ruang untuk perjuangan, kebebasan, dan kemerdekaan”. Ruang tersebut cenderung berada di daerah pinggiran perkotaan yang tersembunyi dan tersisihkan, seperti Los Angeles. Di sana terdapat kesenjangan sosial di sudut-sudut kota yang tersembunyi dan hal tersebut menggambarkan teori ruang ketiga Soja dengan tepat. Namun, di balik konsep ruang tersebut, hal penting yang dapat diambil dari teori Soja adalah pemahaman bahwa ruang secara keseluruhan dapat merupakan suatu keterkaitan antara apa yang dirasakan dan yang dipikirkan manusia itu sendiri sebagai seseorang yang mengalami ruang tersebut.

Sedangkan, Oldenburg (1995) menyatakan bahwa jenis tempat terbagi menjadi tiga, yaitu tempat pertama sebagai tempat bagi manusia dalam berumah tangga (domestik) dan melakukan kegiatan-kegiatan yang cenderung bersifat lebih privat bersama keluarganya, tempat kedua merupakan tempat berkegiatan yang dilakukan secara rutin, seperti halnya kantor, kampus, ataupun sekolah (lingkungan bekerja), serta tempat ketiga yang memungkinkan manusia melakukan kegiatan yang lebih bebas, lepas dari kedua tempat lainnya, dan mendapatkan keterikatan pada khalayak umum atau publik (*public engagement*). Dengan demikian, keterikatan publik dibutuhkan untuk membangun sebuah tempat publik. Hal ini akan dijelaskan lebih lanjut pada subbab 2.1.2 tentang dunia publik, ruang publik, dan tempat publik.

Dari sekian banyak teori dan pendapat, terdapat benang merah dari semua teori tersebut yang dapat dipahami sebagai esensi sekaligus persamaan ruang dan tempat bahwa, pada ujungnya, manusia, dan makhluk hidup lainnya, akan selalu berperan sebagai pengguna ruang atau tempat yang kemudian berkegiatan di dalam ruang atau tempat tersebut. Selalu ada unsur manusia dan kegiatannya di dalam setiap definisi ruang, baik sebagai wadah ataupun perluasan tubuh, serta pada setiap definisi tempat, baik sebagai substansi di dalam ruang ataupun sebagai perluasan ruang itu sendiri.

Dengan adanya benang merah di antara ruang dan tempat, kedua hal tersebut dapat berjalan bersamaan dan saling mendukung satu sama lain, seperti yang dikatakan oleh Tuan dan Soja. Hubungan erat antara kedua hal tersebut menentukan hal pokok berikutnya dari rangkaian pemahaman akan ruang dan tempat ini, yaitu pengalaman keruangan yang merupakan salah satu hal pokok dalam sebuah tempat. Pengalaman keruangan menentukan makna dan kesan terhadap sebuah tempat menyangkut indera manusia sebagai modal utama dan penting dalam mengalami ruang. Indera manusia, mau tak mau, pasti berinteraksi

dengan lingkungan sekitarnya. Carmona, Heath, Oc dan Tiesdell (2003) yang mengutip buku *Environmental Psychology* mengemukakan bahwa interaksi manusia dan lingkungannya tercipta dari pengartian dan persepsi manusia yang dirangsang oleh pengelihatian, bunyi, bau atau sentuhan yang memberikan petunjuk atas apa yang ada di sekelilingnya. Serupa dengan proses terjadinya sensasi yang merupakan reaksi sistem sensori manusia terhadap rangsangan dari luar tubuh dan lingkungan, persepsi tersebut sendiri merupakan pengumpulan dan pengaturan informasi yang diberikan oleh rangsangan dari luar tubuh dan lingkungannya. Dimensi-dimensi indera manusia tersebut menimbulkan kekayaan pengalaman yang dipersepsikan manusia terhadap lingkungannya. Persepsi itu kemudian menjadi pembentuk utama makna dan kesan terhadap suatu tempat. Makna dan kesan yang disandingkan dengan kegiatan tersebut mungkin dapat digambarkan dalam diagram Montgomery (1998) pada Gambar 2.1 berikut ini.



Gambar 2.1. Diagram: Aspek-aspek Pembentuk Tempat
(Sumber: Montgomery, 1998)

Diagram di atas serupa dengan teori dari Relph, yaitu identitas ruang yang terbentuk dari kegiatan, tata fisik, dan makna. Kedua teori tersebut berhubungan dalam mendefinisikan “tempat”. Dengan demikian, jika digabung, tempat dan identitasnya dapat terwujud jika ketiga aspek berikut ada:

1. Kegiatan yang berlangsung pada tempat yang bersangkutan.
2. Gubahan yang berkenaan dengan fisik tempat yang bersangkutan.
3. Makna atau kesan yang sama-sama membutuhkan sensori atau indera manusia dalam menghayati pengalaman keruangan terhadap tempat dan lingkungan sekitarnya, termasuk ruang terbuka maupun ruang terbuka hijau.

Sementara itu, definisi “ruang” adalah perpanjangan dan perluasan tubuh beserta posisinya sehingga menciptakan dimensi. Dengan demikian, ruang merupakan sebuah atribut tubuh tersebut yang tidak bergantung pada letak seperti halnya tempat. Berdasarkan teori dari Tuan, ruang merupakan penentu pergerakan. Hal tersebut membuat ruang dapat mengalami penyesuaian karakteristik sesuai dengan pergerakan yang dilakukan tubuh itu sendiri, seperti misalnya ruang-ruang yang menjadi atribut manusia, yaitu ruang terbuka, ruang publik, ruang privat, ruang servis, dan lain sebagainya. Sedangkan, walaupun bukan merupakan atribut tubuh, tempat sangat erat kaitannya dengan ruang karena merupakan pendukung ruang tersebut dalam mewujudkan batas-batas fisik pergerakan. Selain itu, tempat memiliki kekhususan dalam menyediakan sebuah orientasi dan koordinat atau letak yang nyata, dengan begitu dapat dikatakan bahwa ruang memungkinkan untuk dilihat, dirasa, dan dinyatakan dengan kehadiran tempat.

2.1.2 Dunia Publik, Ruang Publik dan Tempat Publik

Pada subbab sebelumnya telah dipaparkan klasifikasi tempat oleh Oldenburg, yaitu tempat pertama, kedua, dan ketiga. Secara keseluruhan, tempat pertama cenderung bersifat privat, begitu pun dengan tempat kedua yang bersifat privat karena adanya sifat eksklusif suatu institusi tertentu. Berbeda dari kedua tempat tersebut, tempat ketiga bermakna sebagai penyediaan ruang-ruang publik. Ruang publik tersebut merupakan atribut para penghuni yang sangat beragam beserta kegiatannya yang juga beragam. Ruang publik tersebut diwujudkan dalam sebuah tempat berkumpulnya atau bertemunya orang banyak di luar rutinitas mereka di dunia domestik dan kerja. Hal tersebut kemudian diasosiasikan dengan tempat untuk bersosialisasi, yaitu bertukar berbagai informasi dan pengalaman, serta memungkinkan manusia melakukan interaksi dengan manusia lain.

Oldenburg pun menggolongkan tempat-tempat publik berdasarkan sifat yang harus dimiliki untuk dapat berfungsi dengan baik dalam menyediakan ruang publik bagi masyarakat. Sifat-sifat tersebut ia nyatakan dalam daftar berikut:

1. *Netral*, yaitu siapapun dapat datang dan pergi sesuka hati.
2. *Sangat inklusif*, yaitu dapat diakses siapa saja tanpa syarat ataupun keanggotaan.
3. *Apa adanya*, yaitu memiliki profil rendah dan menerima segala macam tipe kepribadian orang yang berbeda-beda.
4. *Terbuka kapan saja*, yaitu memungkinkan orang datang baik jam atau hari kerja maupun bukan.
5. *Menyenangkan suasana hati dan terbuka bagi beragam sifat*, yaitu menghargai berbagai macam percakapan, mulai dari percakapan yang bersifat cerdas hingga senda-gurau bersifat dangkal.

6. *Memiliki pengunjung atau pengguna tetap*, dengan tujuan untuk membentuk suasana dan karakteristik pada tempat tersebut, serta menarik pendatang baru dan membuat mereka merasa diterima.
7. *Menyediakan dan mendukung kenyamanan pengguna secara psikologis*, dengan tujuan agar mereka merasa seperti berada di rumah sendiri.
8. *Memiliki percakapan sebagai kegiatan utama*, dan menyediakan kesempatan bagi terbentuknya forum-forum sebagai kepentingan masyarakat.

Menurut Walzer (1986), ruang publik adalah ruang untuk berbagi dengan orang asing, bukan kenalan, teman, ataupun rekan kerja. Menurutnya, ruang tersebut merupakan ruang untuk berbagai macam kegiatan, seperti politik, keagamaan, komersial, atau olahraga. Ruang untuk kedamaian dari keberagaman manusia, dan bertemunya manusia dengan manusia lainnya secara luas dan tidak bersifat personal, baik *indoor* ataupun *outdoor*.

Menurutnya, ruang publik dapat dibagi menjadi dua macam tipe ruang, yaitu fungsi tunggal dan fungsi ganda. Ruang dengan fungsi tunggal merupakan ruang yang identik dengan kecepatan dalam pola gerakannya karena ruang tersebut dirancang hanya untuk satu kegiatan tertentu sehingga manusia yang berkegiatan hanya memiliki satu tujuan. Contohnya adalah kawasan pusat niaga dan tempat-tempat transit, seperti bandar udara atau pelabuhan. Sedangkan, ruang dengan fungsi ganda adalah ruang yang dirancang sebagai ruang yang bersifat lebih terbuka, santai, dan memungkinkan berlangsungnya berbagai macam kegiatan, seperti misalnya jalan-jalan. Kedua macam ruang publik tersebut tetap mengemban interaksi antar orang asing untuk mendapatkan informasi dari perspektif yang berbeda.

Menurut Meyer (1999), ruang publik merupakan ruang bagi seseorang untuk dapat merasa setara dan sederajat dengan orang asing di dalam dunia publik (*public realm*) pada perkotaan. Orang asing yang dimaksudkan di sini adalah orang-orang yang tidak begitu menyadari, atau bahkan sama sekali tidak memedulikan, apakah orang lain di sekitarnya merupakan penduduk lokal, penghuni, ataupun hanya pelintas saja.

Sedangkan, merujuk pada Arendt (1958), dunia publik merupakan bentukan mental manusia yang menyatakan peran mereka sebagai makhluk politik. Makhluk politik, atau disebut juga *bios politikos*, adalah makhluk yang hidup berkomunal. Hal tersebut berkembang seiring dengan berkembangnya kehidupan perkotaan. Terdapat dua kegiatan yang menyatakan manusia sebagai makhluk politik, yaitu berbicara dan bertindak. Hal tersebut mengingatkan pada sifat tempat publik yang memiliki percakapan sebagai kegiatan utama. Arendt berpendapat bahwa adanya dunia publik pada perkotaan sangat penting pada

zaman modern karena dunia publik, sebagai awal dari masyarakat yang terbuka dan demokratis, diperlukan untuk membuka kesempatan bagi penghuni kota dalam memperoleh berbagai macam pengalaman dan informasi dari berbagai macam perspektif.

Dunia publik, menurut Carmona, Heath, Oc dan Tiesdell (2003), mencakup semua ruang yang dapat diakses dan digunakan oleh khalayak umum atau publik. Ruang-ruang tersebut mencakup:

1. *Ruang publik eksternal*

Ruang publik ini terletak di antara tanah berkepemilikan, seperti alun-alun, jalan, taman, dan tempat parkir pada daerah perkotaan, atau garis pantai, hutan, danau, dan sungai. Jenis ruang ini merupakan jenis yang paling menggambarkan sebuah ruang publik secara murni.

2. *Ruang “publik” internal*

Ruang publik ini terletak di dalam wilayah institusi-institusi publik yang bersifat tertutup dan berada di bawah sebuah naungan, seperti museum, perpustakaan, balai kota, aula, dan lainnya, ditambah fasilitas-fasilitas transportasi publik, seperti stasiun kereta, stasiun bus, bandar udara, dan pelabuhan.

3. *Ruang hampir-publik (internal dan eksternal)*

Ruang publik ini merupakan ruang privat yang telah di-“publik”-kan atau ruang publik yang telah di-“privat”-kan, seperti kampus, sekolah, gelanggang olahraga, restoran, bioskop, dan pusat perbelanjaan.

Dunia publik merupakan dunia bagi manusia menyatakan diri sebagai makhluk politik. Dunia publik itu sendiri merupakan esensi dari ruang publik. Ruang publik disediakan oleh tempat ketiga atau tempat publik. Aspek-aspek yang penting dalam memahami tempat publik tersebut adalah:

1. *Dunia publik*, yaitu dunia bagi manusia, sebagai makhluk politik dan makhluk sosial, untuk memberlakukan *bios politikos* di ruang publik, mencakup ruang-ruang yang memungkinkan bertemunya seseorang dengan orang lainnya secara luas dan terbuka, ruang untuk bertukar pengalaman dan informasi dari berbagai perspektif serta bersifat luas, terbuka, dan demokratis.
2. *Khalayak umum atau publik*, sebagai tokoh manusia yang berkumpul menggunakan tempat publik tersebut, baik secara komunal maupun perorangan.

3. *Klasifikasi aksesibilitas* pada ruang publik yang terdapat pada dunia publik, yaitu eksternal, internal, dan hampir-publik. Namun, ketiganya tetap mencakup dunia sosial-politik.
4. *Klasifikasi lingkup fungsi ruang publik*, yaitu fungsi tunggal dan fungsi ganda yang menentukan besar atau kecilnya kesempatan bagi berbagai macam kegiatan untuk berlangsung.
5. *Delapan sifat tempat publik* yang baik menurut Oldenburg sebagai acuan dalam memahami tempat publik yang optimal bagi penghuni perkotaan.

2.1.3 Ruang Terbuka dan Ruang Terbuka Hijau

Ruang Terbuka

Menurut Gold (1980), ruang terbuka dapat diartikan sebagai daratan dan perairan di dalam area perkotaan yang tidak dinaungi kendaraan ataupun bangunan, atau dapat dikatakan juga setiap daratan yang belum dibangun di dalam area perkotaan. Sedangkan Tankel (1963) berpendapat bahwa ruang terbuka bukan hanya itu saja, namun juga mencakup ruang dan cahaya di atas permukaan daratan.

Menambahkan pemahaman ruang publik dari Walzer, Gehl (1971) berpendapat bahwa ruang terbuka dapat diurai dari sudut pandang pengguna, yaitu sebuah area terbuka yang memungkinkan berbagai jenis kegiatan untuk berlangsung. Dari berbagai jenis kegiatan tersebut, ia membagi menjadi tiga jenis kegiatan manusia yang dapat berlangsung pada ruang terbuka, yaitu:

1. *Kegiatan yang diperlukan*

Kegiatan yang tidak peduli dengan tata fisik lingkungan karena kegiatan jenis ini mau tidak mau harus menempatkan diri tanpa harus ada penyesuaian khusus, contohnya menunggu bus, berangkat sekolah atau kantor, dan belanja.

2. *Kegiatan opsional*

Kegiatan jenis ini merupakan kegiatan yang bergantung pada tata fisik lingkungannya karena kegiatan ini berlangsung jika dan hanya jika lingkungannya memiliki suasana atau tempat yang mendukung pelaku kegiatan untuk berkegiatan tertentu, seperti misalnya duduk-duduk, jalan-jalan mencari udara segar, berjemur, dan lainnya.

3. *Kegiatan sosial*

Kegiatan yang paling memerlukan tata fisik lingkungan dan tata kelola bagi ruang yang ditempatinya. Dilihat dari sudut pandang seorang individu, kegiatan sosial ini membutuhkan setidaknya orang kedua untuk berinteraksi, meskipun hanya berupa kehadirannya saja. Contohnya adalah bermain bagi anak-anak, percakapan, kegiatan komunal, bahkan kegiatan yang bersifat pasif seperti mendengar dan memerhatikan orang sekitar.

Berdasarkan klasifikasi ruang publik oleh Carmona, Heath, Oc dan Tiesdell yang telah dibahas sebelumnya, ruang terbuka termasuk ke dalam ruang publik eksternal. Ruang terbuka pun dapat dikelaskan menurut kepemilikan atau batas secara fisik dan tingkat eksklusivitasnya. Newman (1972) memiliki klasifikasi yang masih digunakan hingga sekarang, yaitu:

1. *Ruang terbuka privat* yang hanya dimiliki, diakses, dan dimanfaatkan oleh perorangan atau pengembang, seperti taman di halaman rumah.
2. *Ruang terbuka publik* yang dapat diakses dan dimanfaatkan oleh khayalak umum atau publik tanpa batasan ruang, waktu, ataupun biaya.
3. *Ruang terbuka semi-publik* merupakan ruang yang memiliki jam buka yang terbatas bagi publik atau hanya dapat diakses oleh kelompok sosial tertentu, seperti halaman sekolah.
4. *Ruang terbuka semi-privat* merupakan ruang yang digunakan oleh segelintir orang dalam suatu kelompok dan pada umumnya orang luar tidak disambut, seperti halnya taman pada suatu kompleks perumahan atau ruang bermain anak.

Menurut Woolley (2003), ruang terbuka kota merupakan ruang yang diperuntukkan untuk segala kalangan. Untuk itu, terdapat klasifikasi ruang terbuka pada perkotaan berdasarkan tingkat lingkungannya, yaitu:

1. *Ruang terbuka kota tingkat domestik*, yaitu mencakup pekarangan perumahan, pekarangan di dalam rumah, taman atap rumah, pekarangan komunal dan tanah sewaan.
2. *Ruang terbuka kota tingkat RT (neighborhood)*, yaitu mencakup taman kota, tempat bermain anak-anak, lapangan bermain atau olahraga, lapangan sekolah, jalanan, perkebunan kota, ruang insidental dan ruang hijau alami.
3. *Ruang terbuka kota tingkat RW (civic)*, yang dibagi menjadi empat sektor:
 - a. Sektor komersial, yaitu mencakup alun-alun, plaza, fitur air, pekarangan kantor dan taman atap kantor.

- b. Sektor kesehatan dan edukasi, yaitu mencakup pekarangan rumah sakit, pekarangan kampus dan taman atap kampus.
- c. Sektor transportasi, yaitu mencakup bandar dan dermaga pada pelabuhan serta koridor transportasi (air dan darat).
- d. Sektor rekreasi, yaitu mencakup hutan kota, lapangan golf dan pemakaman.

Selain itu, ruang terbuka kota juga memiliki fungsi penting pada kehidupan perkotaan karena ruang tersebut membuka banyak kesempatan yang meningkatkan kualitas hidup manusia. Terdapat empat fungsi yang dapat disediakan pada ruang terbuka, yaitu:

1. *Fungsi sosial*, yaitu memungkinkan berlangsungnya kegiatan-kegiatan yang bersifat publik, seperti taman bermain, rekreasi keluarga, kegiatan budaya, edukasi, dan komunal.
2. *Fungsi kesehatan*, dibagi menjadi tiga aspek, yaitu:
 - a. Memungkinkan peningkatan kesehatan fisik, seperti tersedianya ruang untuk berolahraga.
 - b. Memungkinkan peningkatan kesehatan mental, yaitu efek kedekatan dengan alam yang bersifat restoratif.
 - c. Memungkinkan tersedianya estetika alam yang juga memengaruhi mental seseorang ketika mengalaminya.
3. *Fungsi ekonomi*, dibagi menjadi tiga, yaitu:
 - a. Memungkinkan peningkatan nilai properti.
 - b. Memungkinkan tersedianya lapangan pekerjaan.
 - c. Memungkinkan tersedianya sumber produksi tumbuh-tumbuhan.
4. *Fungsi lingkungan*, dibagi menjadi dua, yaitu:
 - a. Memungkinkan peningkatan kualitas lingkungan dan iklim perkotaan yang juga dapat mendukung fungsi kesehatan.
 - b. Memungkinkan tersedianya habitat kehidupan flora dan fauna pada lingkungan sekitar yang juga dapat mendukung fungsi kesehatan.

Woolley juga berpendapat bahwa terdapat beberapa kepentingan dan pertimbangan terhadap hadirnya ruang terbuka pada perkotaan, yaitu:

1. Manusia membutuhkan kontak dengan lingkung alami agar sehat secara fisik, emosional dan spiritual.
2. Pengembangan kota-kota industrial telah banyak menghancurkan lingkung alami sehingga membawa kerugian bagi orang banyak.
3. Taman publik, sebagai ruang terbuka publik, memiliki misi untuk mengembalikan manfaat alam ke dalam perkotaan dan menyediakan kesempatan bagi orang kota untuk berada di tengah lansekap alami.

4. Tingkat penyediaan sebuah kota terhadap kesempatan tersebut dan pengembangan ruang terbuka dalam melayani rakyatnya merupakan cara untuk mengukur progres menuju demokrasi.

Ruang Terbuka Hijau

Dalam bukunya, *Green Architecture*, Wines (2000) berpendapat bahwa lingkungan bangun manusia selama ini merupakan suatu buah pikir yang menampik sumbernya sendiri, yaitu alam. Buah pikir tersebut cenderung berpusat kepada manfaat secara langsung bagi manusia dengan mengedepankan prinsip teknologi, bahasa, filosofi, dan lain sebagainya, sehingga berat kepada aspek fungsional dan filosofi. Hal tersebut menjadi sumber kerusakan lingkungan yang membawa dampak buruk bagi manusia, karena lambat laun dampak tak langsung dari kurangnya pelestarian alam akan timbul. Oleh karena itu, pelestarian alam perlu dilaksanakan, terutama pada konteks perkotaan yang pembangunannya terus berkembang pesat, memadat, dan meluas. Wines menyebutkan dalam daftar standar lingkungan bangun yang ramah lingkungan bahwa kehadiran sebatang pohon berarti empat orang dapat bernapas. Selain itu, sedikitnya faktor alam pada pusat perkotaan merupakan biang kerok dari masalah kesehatan, baik fisik maupun mental. Jika sudah begitu, menurutnya, pengembangan pembangunan adalah musuh utama pelestarian alam dan lingkungan.

Menanggapi adanya isu tersebut, pada prakteknya, perancangan perkotaan memiliki pengkhususan ruang terbuka dengan memerhatikan unsur ekologi, alam dan lingkungan, yaitu RTH. Seperti yang ditetapkan pada Undang-Undang RI Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, ruang terbuka dapat dibagi menjadi dua, yaitu RTH dan ruang terbuka nonhijau. Dengan demikian, RTH merupakan ruang terbuka yang mengkhususkan fungsi dan manfaatnya kepada faktor hijau, yaitu unsur ekologi, alam dan lingkungan. Berdasarkan undang-undang tersebut, RTH merupakan istilah yang merujuk pada area (atau lansekap) memanjang atau jalur dan/atau mengelompok, yang penggunaannya (oleh manusia) lebih bersifat terbuka, tempat tumbuh tanaman, baik yang tumbuh secara alamiah maupun yang sengaja ditanam. Jadi, RTH menyediakan ruang bagi manusia dan alam.

Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan, terdapat empat fungsi RTH yang dapat dikombinasikan sesuai kebutuhan. Keempat fungsi tersebut serupa dengan klasifikasi fungsi ruang terbuka yang diutarakan oleh Woolley. Hanya saja, RTH merupakan ruang terbuka yang mengalami penyesuaian dengan mengutamakan fungsi lingkungan dari klasifikasi Woolley sebelumnya. Adapun rinciannya adalah sebagai berikut:

1. *Fungsi ekologis*, sebagai fungsi utama, yaitu:
 - a. Pelestarian kelestarian hidrologis.
 - b. Sebagai paru-paru kota.
 - c. Pengatur iklim mikro agar sistem sirkulasi udara dan air secara alami dapat berlangsung lancar.
 - d. Sebagai peneduh.
 - e. Produsen oksigen.
 - f. Penyerap air hujan.
 - g. Penyedia habitat flora dan fauna.
 - h. Penyerap polutan media udara, air, dan tanah.
 - i. Penahan angin.

2. *Fungsi sosial dan budaya*, yaitu:
 - a. Menggambarkan ekspresi budaya lokal.
 - b. Merupakan media komunikasi warga kota.
 - c. Tempat rekreasi atau olahraga.
 - d. Wadah dan obyek pendidikan, penelitian, dan pelatihan dalam mempelajari alam.
 - e. Dapat menjadi area pemakaman umum.
 - f. Area mitigasi atau evakuasi bencana.

3. *Fungsi ekonomi*, yaitu:
 - a. Sumber produk yang bisa dijual, seperti tanaman bunga, buah, daun, sayur-mayur.
 - b. Bisa menjadi bagian dari usaha pertanian, perkebunan, kehutanan, dan lain-lain.

4. *Fungsi estetika*, yaitu:
 - a. Meningkatkan kenyamanan dan keindahan lingkungan kota, baik dari skala mikro, seperti halaman rumah dan lingkungan pemukiman, maupun makro, seperti lansekap kota secara keseluruhan.
 - b. Menstimulasi kreativitas dan produktivitas warga kota.
 - c. Pembentuk faktor keindahan arsitektural.
 - d. Menciptakan suasana serasi dan seimbang antara area terbangun dan tidak terbangun.

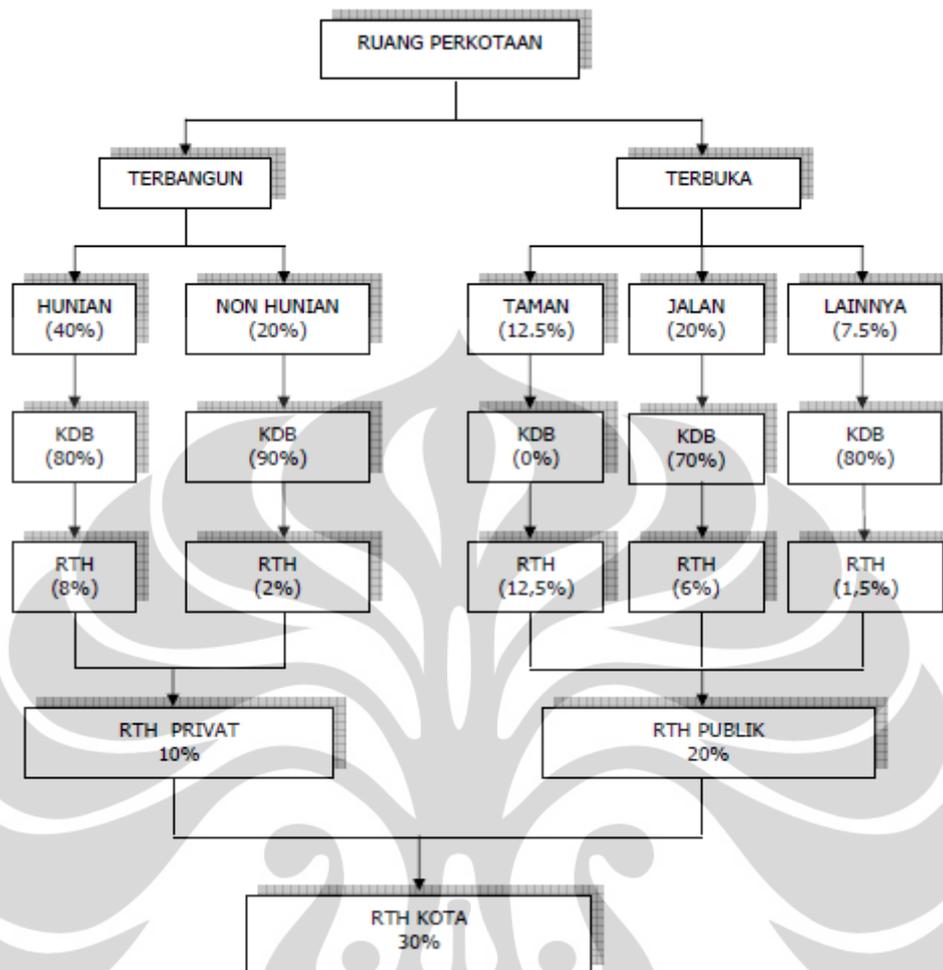
RTH memiliki peran penting dalam perkotaan karena memiliki banyak manfaat bagi penghuni perkotaan itu sendiri, baik secara langsung maupun tidak. Fungsi tersebut dapat dirangkum dalam empat fungsi, yaitu lingkungan, kesehatan, sosial dan ekonomi. Klasifikasi ruang terbuka yang luas berdasarkan kegiatan, hierarki ruang kota dan juga kepemilikannya juga berarti manfaat ruang

terbuka dapat member manfaat kepada banyak orang, begitu pun dengan RTH sebagai penyesuaian ekologis dari ruang terbuka.

2.1.4 Ruang Terbuka Hijau Ideal dan Jakarta

Berdasarkan KTT Bumi di Rio de Janeiro tahun 1992 dan Johannesburg tahun 2002, luas RTH ideal kota sehat ditetapkan paling sedikit 30 persen dari total luas kota. Undang-Undang RI Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang telah menetapkan bahwa setiap kota harus memiliki RTH paling sedikit 30 persen dari luas wilayah kota dan disebutkan proporsi RTH publik pada wilayah kota paling sedikit 20 persen dari luas wilayah kota dan 10 persen pada RTH privat. Statistik RTH Jakarta menunjukkan penurunan yang cukup signifikan. Pada tahun 1984, RTH Jakarta memiliki luas 28,8 persen dari total luas kota yang mencapai 661,52 kilometer persegi. Namun, pada tahun 2003, luas RTH tinggal 9,12 persen. Dan pada tahun 2007, ditaksir tinggal 6,2 persen karena semua ruang tersisa dikomersialisasi (Wisnubrata, 2010). Walaupun pada tahun 2011 RTH Jakarta mengalami peningkatan menjadi 9,84 persen dari luas keseluruhan 650 kilometer persegi (Patters, 2011), namun tetap saja belum mencukupi ketentuan 30 persen yang merupakan proporsi RTH kota yang ideal.

Sesuai dengan regulasi yang ditetapkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan, perhitungan proporsi RTH kawasan perkotaan adalah seperti yang tergambar pada Gambar 2.2 di halaman berikut.



Gambar 2.2. Bagan Ilustrasi Proporsi RTH Kawasan Perkotaan
(Sumber: Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 Tahun 2008)

2.1.5 Kesimpulan

RTH merupakan perwujudan keempat fungsi yang dimungkinkan ruang terbuka sesuai dengan pernyataan Woolley. Oleh karena itu, RTH merupakan sebuah bentuk penyesuaian ekologis dari ruang terbuka yang dibutuhkan manusia dalam memperoleh dunia publik di kota yang semakin padat. Penyesuaian tersebut juga merupakan bentuk tanggapan terhadap berkurangnya pelestarian alam yang menyebabkan kualitas lingkungan menurun. Dengan demikian, RTH dapat meningkatkan kualitas hidup dan berkota bagi manusia secara langsung dengan wujud ruang terbuka publik dan secara tidak langsung dengan adanya pelestarian alam. Kemudian, pelestarian alam tersebut bermanfaat bagi peningkatan kualitas lingkungan yang ujungnya manusia juga yang merasakan manfaatnya.

Persentase 30 persen telah diakui seluruh dunia dan merupakan proporsi ideal dalam sebuah kota. Kontribusi RTH terhadap perkotaan sebesar 30 persen

tersebut merupakan hal yang penting untuk mendukung kualitas hidup berkota bagi masyarakatnya. RTH, mulai dari sektor publik hingga privat, terbangun dan terbuka, serta hunian dan nonhunian, turut memberi manfaat kepada masyarakat perkotaan secara keseluruhan. Sedangkan, kontribusi RTH terhadap lingkup yang lebih kecil, misalnya terhadap institusi-institusi privat yang menyediakan fasilitas publik seperti pelabuhan, dapat memberi manfaat langsung kepada manusia yang berkegiatan di sana karena lebih terjangkau oleh panca indera. Panca indera tersebut adalah kunci penting bagi manusia untuk mengalami ruang dan tempat, sesuai dengan pernyataan Tuan. Sebagai contoh ekstrem, seseorang yang berada di dalam rumahnya tentu tidak dapat merasakan kehadiran RTH yang berada jauh di pekarangan kantor atau sekolahnya yang masih terletak di kota yang sama. Orang tersebut hanya dapat memperoleh manfaat RTH pada sektor privat, yaitu pekarangan rumahnya sendiri, atau paling luas pekarangan kompleks rumahnya. Dengan demikian, RTH diperlukan oleh manusia, baik dalam lingkup luas maupun lingkup setempat.

2.2 Pelabuhan Penyeberangan

2.2.1 Pelabuhan dan Jenisnya

Esensi sebuah pelabuhan adalah simpul transportasi dan transit pada perkotaan, dan karena berada di daerah perbatasan darat dan air, pelabuhan dapat dikatakan sebagai gerbang atau pintu masuk kota tersebut. Hal tersebut merujuk pada peran pelabuhan sesuai dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan sebagai berikut:

1. Simpul dalam jaringan transportasi sesuai dengan hirarkinya.
2. Pintu gerbang kegiatan perekonomian daerah, nasional dan internasional.
3. Tempat kegiatan alih moda transportasi.
4. Penunjang kegiatan industri dan perdagangan.
5. Tempat distribusi, konsolidasi dan produksi.

Sesuai yang ditetapkan Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Adapun klasifikasi pelabuhan berdasarkan pelayanan kegiatannya adalah sebagai berikut:

1. *Angkutan laut* yang selanjutnya disebut pelabuhan laut.
2. *Angkutan sungai dan danau* yang selanjutnya disebut pelabuhan sungai dan danau.
3. *Angkutan penyeberangan* yang selanjutnya disebut pelabuhan penyeberangan.

Sedangkan, berdasarkan penyelenggaranya, pelabuhan terbagi menjadi dua jenis, yaitu:

1. *Pelabuhan Umum*, yaitu pelabuhan yang diselenggarakan untuk kepentingan masyarakat yang secara teknis dikelola oleh pemerintah, BUP, atau swasta.
2. *Pelabuhan Khusus*, yaitu pelabuhan yang dikelola untuk kepentingan sendiri guna menunjang kegiatan tertentu, baik instansi pemerintah, seperti TNI AL dan Pemda Dati I/Dati II, maupun badan usaha swasta, seperti pelabuhan khusus PT. BOGASARI yang digunakan hanya untuk bongkar-muat tepung terigu milik mereka.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan menyatakan bahwa angkutan penyeberangan adalah angkutan yang berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan untuk mengangkut penumpang dan kendaraan beserta muatannya. Berdasarkan lingkup pelaksanaannya, pelabuhan penyeberangan meliputi:

1. Pelabuhan penyeberangan lintas propinsi dan antar negara.
2. Pelabuhan penyeberangan lintas kabupaten/kota.
3. Pelabuhan penyeberangan dalam kabupaten/kota.

Penumpang, sebagai manusia, merupakan aspek penting dalam mempertimbangkan kualitas RTH pada pelabuhan karena pada akhirnya para penumpang lah yang merasakan kualitas lingkungan, kualitas perkotaan, dan kualitas hidupnya sendiri. Karena itu, pelabuhan yang diperuntukkan bagi penumpang, bukan ikan, barang, atau lainnya, merupakan pelabuhan yang menjadi perhatian utama pada penulisan ini. Pelabuhan tersebut adalah pelabuhan penyeberangan.

2.2.3 Peran Pelabuhan pada Perkotaan

Meyer (1999) memaparkan bahwa kawasan pelabuhan pada awal era modern merupakan contoh yang tepat untuk menggambarkan ruang publik yang ideal. Kawasan pelabuhan di kota-kota pesisir modern pada saat itu menjadi stasiun-stasiun pengalihangkutan muatan, baik penumpang maupun barang, sebagai jejaring transportasi. Sosok pelabuhan menjadi sebuah sosok tempat yang tidak pernah ada sebelumnya karena adanya perpaduan berbagai macam orang, kepentingan, kegiatan, dan fungsi membentuk suatu pengalaman yang baru. Warga, nelayan, pelaut, imigran, dan pelintas berpadu. Tempat berlabuh, pemukiman, perumahan, pelataran, dan area kuliner berpadu. Semuanya menawarkan dunia publik bagi berbagai macam penghuninya, tidak pandang tahta, pekerjaan, dan kekayaan. Tempat yang tepat untuk berada di antara keberagaman orang dan memperoleh berbagai macam informasi dan perspektif yang berbeda. Tempat munculnya berbagai kesempatan dan kegiatan dalam bidang ekonomi, seperti munculnya pedagang atau pasar, bidang sosial, seperti adanya percakapan dan berbagi informasi antar berbagai macam penghuni dan bidang budaya, seperti kemungkinan terbentuknya festival tertentu.

Seperti yang terlihat pada Gambar 2.2, RTH pelabuhan merupakan kategori RTH privat karena berada di dalam ruang terbangun nonhunian pada konteks perkotaan. Ruang terbangun nonhunian pada ruang wilayah kota tersebut diharuskan memiliki KDB maksimal 90 persen sehingga RTH yang dialokasikan minimal 10 persen. Selain itu, terdapat konfigurasi khusus menyangkut reklamasi pantai untuk keperluan kebutuhan ruang kepelabuhan, seperti dermaga tempat bersandar, dan lainnya. Karena itu juga, kebanyakan dari pelabuhan-pelabuhan buatan mengedepankan kebutuhan tersebut menyangkut faktor keamanan dan kenyamanan sehingga kerap kali faktor alam atau faktor hijau menjadi tidak optimal.

Berdasarkan klasifikasi ruang publik oleh Walzer pada subbab sebelumnya, pelabuhan memiliki dua buah ruang publik yang bersifat fungsi tunggal, yaitu ruang tunggu dan pelataran dermaga. Kegiatan yang berlangsung pada ruang publik jenis ini sudah ditentukan oleh perancangannya, yaitu hanya untuk menunggu jadwal kapal dan untuk bongkar-muat penumpang. Meskipun begitu, ruang publik pada pelabuhan sebagai tempat yang bersifat publik tetap memiliki kemungkinan untuk berfungsi sebagai tempat bertemunya seseorang dengan orang asing. Dengan demikian, kualitas-kualitas pada dunia publik juga terdapat pada pelabuhan, yaitu memperoleh pengalaman dan informasi dari keterikatan publik.

2.3 Kesimpulan Studi Literatur

Untuk menyimpulkan studi literatur, RTH pada pelabuhan penyeberangan merupakan bentuk pelestarian alam yang mengindikasikan kualitas lingkungan pada pelabuhan itu sendiri sebagai tempat publik, gerbang kota, dan simpul transit moda transportasi darat-laut, serta secara spesifik sebagai angkutan penyeberangan penumpang yang menghubungkan satu pelabuhan ke pelabuhan lain. Sebagai tempat publik yang di dalamnya terdapat ruang terbuka publik, pelabuhan penyeberangan memungkinkan bagi siapa pun untuk bertemu dengan orang asing dan bertukar informasi dan mendapatkan pengalaman baru di sana.

Berdasarkan kesimpulan tentang RTH sebelumnya, faktor alam akan membawa manusia ke kehidupan yang lebih sehat dan berkualitas dengan adanya RTH yang memberikan manfaat bagi manusia, yaitu secara langsung dengan fungsi ekonomi-sosial-budaya dan secara tak langsung dengan fungsi ekologi. Dengan demikian, variabel yang paling berpengaruh pada pemanfaatan RTH tersebut merupakan manusia dan kegiatannya itu sendiri sehingga, walaupun penggunaannya hanya untuk berpindah dan memiliki durasi yang relatif sebentar bagi manusia untuk berkegiatan di sana, bukan berarti pelabuhan penyeberangan dapat begitu saja mengesampingkan RTH karena semakin sedikit RTH pada pelabuhan penyeberangan, semakin sedikit manfaat yang dapat diperoleh oleh manusia yang menggunakannya.

BAB III

STUDI KASUS

3.1 Pengenalan Obyek

Pelabuhan Muara Angke terletak di Kelurahan Pluit, Kecamatan Penjaringan, Kotamadya Jakarta Utara. Menghubungkan Kepulauan Seribu dan Jakarta Utara, pelabuhan ini memiliki luas 3 ha dan baru diresmikan Desember 2011 oleh Pemprov DKI Jakarta yang diperuntukkan bagi penyeberangan warga yang tadinya dialokasikan di pelabuhan perikanan.

Dibangun sejak tahun 2004, kondisi fisik pelabuhan tersebut kurang terpelihara. Sekarang, pelabuhan umum tersebut berfungsi secara resmi sebagai pelabuhan penyeberangan lintas dalam kabupaten/kota bagi warga yang juga menjadi jasa angkutan untuk orang, barang, dan jasa. Bagi wisatawan, pilihan mereka untuk menyeberang ke Kepulauan Seribu adalah melalui Pelabuhan Marina yang terletak di Ancol sebagai pelabuhan pusat penyeberangan wisata dengan biaya yang relatif tinggi serta Pelabuhan Muara Angke sebagai alternatif yang lebih murah. Hal tersebut disebabkan oleh pelabuhan baru yang akan mengoperasikan kurang lebih 20 kapal tradisional, bersamaan dengan warga Kepulauan Seribu. Namun, pada saat tulisan ini dibuat, Pelabuhan Muara Angke memiliki 6 kapal operasional Dishub yang juga difungsikan sebagai kapal penumpang untuk menyeberang ke Kepulauan Seribu dan 2 kapal cadangan untuk keperluan darurat.

Berbeda dengan Pelabuhan Marina yang hanya merupakan fasilitas pariwisata Kepulauan Seribu saja, fasilitas pada pelabuhan Muara Angke melayani para wisatawan Kepulauan Seribu, dan juga penduduk lokal atau warga Muara Angke dan Kepulauan Seribu yang bertinggal atau bekerja. Biaya penyeberangannya pun berbeda, sesuai dengan sasaran masing-masing pelabuhan. Pelabuhan Marina ditujukan untuk kelas menengah ke atas karena hanya wisatawan saja yang menggunakan fasilitas publik tersebut, terutama wisatawan yang ingin pergi ke pulau-pulau privat. Sedangkan, Pelabuhan Muara Angke ditujukan untuk kelas menengah ke bawah karena terdapat penduduk lokal yang juga menggunakannya.

Pelabuhan Muara Angke merupakan bentuk reklamasi dari sebuah pantai yang secara geografis langsung bersinggungan dengan kebun atau hutan bakau di bagian Selatan, pemukiman penduduk dan nelayan di bagian Barat, laut dan pemukiman penduduk di sebelah Timur, serta laut di sebelah Utara. Batas-batas

geografis tersebut membentuk kawasan pelabuhan seperti yang dapat dilihat pada Gambar 3.1 berikut.



Gambar 3.1. Batas-batas Fisik Geografis Pelabuhan Muara Angke
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Kualitas lingkungan di kawasan Pelabuhan Muara Angke menurun seiring dengan pembangunan pelabuhan. Dari pencitraan historis berikut, dapat terlihat dengan jelas bagaimana pelestarian alam bertolak belakang dengan pembangunan pelabuhan dengan cara pengerasan.



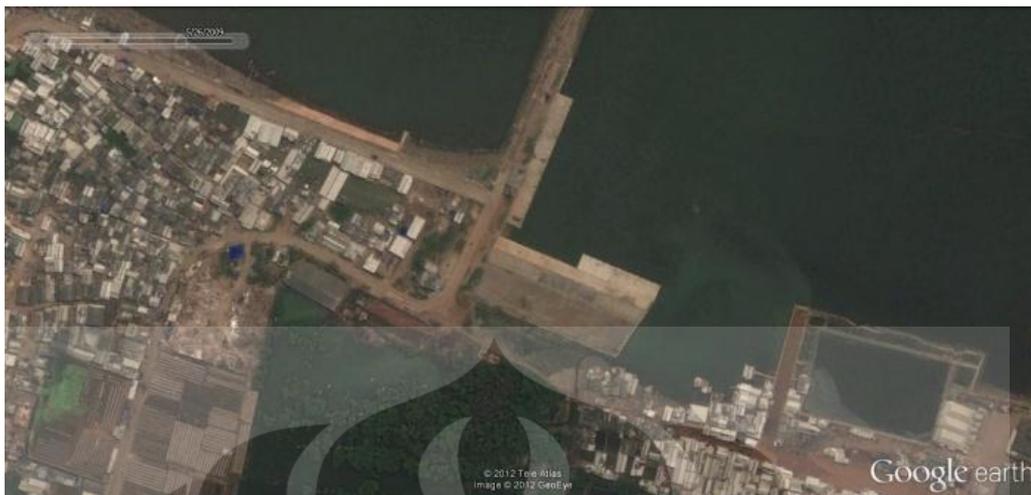
Gambar 3.2. Kondisi Pantai Sebelum Pelabuhan Muara Angke Mulai Dibangun
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 14 Januari 2003, diakses 2012 dan diolah kembali)

Seperti yang terlihat pada Gambar 3.2, pada tahun 2003, daerah calon pelabuhan ini masih merupakan pelabuhan rakyat yang kecil dan Pelabuhan Muara Angke masih dalam tahap perencanaan. Kepadatan penduduknya masih sedikit dengan kolam tambak ikan dan budidaya pohon bakau di daerah pantainya sebagai habitat kehidupan flora dan fauna pada tapak.



Gambar 3.3. Pelabuhan Sudah Mulai Dibangun, Penduduk Lokal Semakin Padat
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 24 Maret 2004,
diakses 2012 dan diolah kembali)

Dalam kurun waktu setahun, seperti yang tertera pada Gambar 3.3, karena terjadi tingkat urbanisasi yang tinggi, bagian Barat kawasan pelabuhan sudah padat oleh penduduk yang mayoritas bermata pencaharian nelayan hingga ke garis pantai. Pelabuhan Muara Angke sudah mulai dibangun dengan adanya pelataran labuh yang memanjang, diperuntukkan bagi kapal-kapal berlabuh dan bertambat.



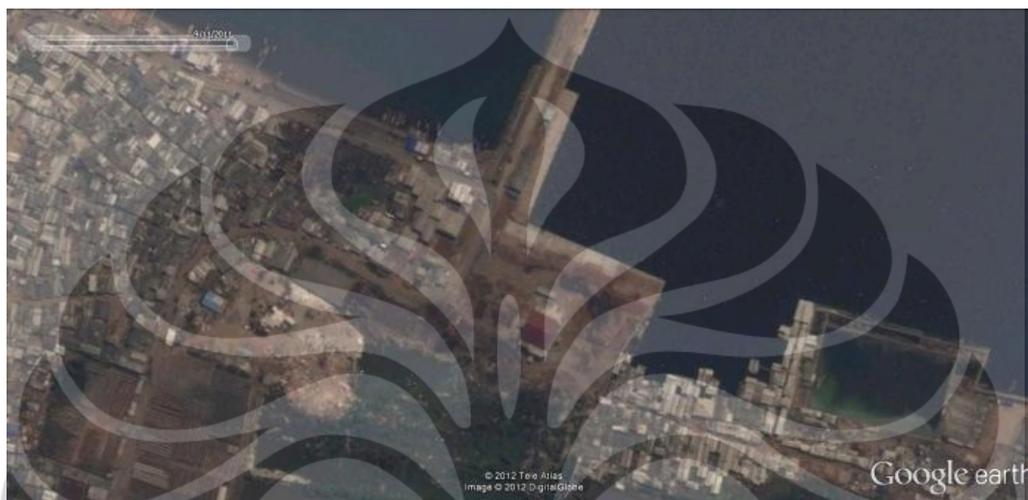
Gambar 3.4. Pembangunan Pelabuhan Menambahkan Massa Daratan, Penduduk Lokal Semakin Padat dan Hutan Bakau Semakin Terkikis (Sumber: Pencitraan Google Earth per 26 Mei 2009, diakses 2012 dan diolah kembali)

Setelah sempat mengalami stagnasi dari tahun 2005, pada tahun 2009 reklamasi pantai sebagai dasar atau alas pelabuhan pun sudah mulai terlihat masif, namun hutan bakau menipis dan tambak ikan dialihfungsikan menjadi tempat penyiangan ikan dan pembuangan sampah perikanan, menyebabkan polusi pengelihan dan penciuman hingga berdampak pada pelabuhan. Hal tersebut dapat terlihat pada Gambar 3.4 di atas.



Gambar 3.5. Dasar Pelabuhan Rampung, Penduduk Lokal Mengambil Lahan Perairan, Bakau Semakin Terkikis Lagi (Sumber: Pencitraan Google Earth per 15 Maret 2010, diakses 2012 dan diolah kembali)

Tak jauh berbeda dengan tahun sebelumnya, tahun 2010 terfokus pada pembangunan pelabuhan, seperti yang terlihat pada Gambar 3.5 di halaman sebelumnya. Dapat terlihat konstruksi bangunan kantor pelabuhan di tengah area pelabuhan. Adanya kapal yang berlabuh di dermaga pelabuhan itu mengindikasikan bahwa pelabuhan sudah dapat beroperasi, namun bangunan pendukungnya belum rampung dibangun. Di sisi lain, populasi di kawasan tersebut meningkat sedikit demi sedikit.



Gambar 3.6. Bangunan Kantor Pelabuhan Rampung, Bakau Hampir Tak Tersisa, Terdapat Pembuangan Sampah Limbah Perikanan yang Semakin Meluas (Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Gambar 3.6 di atas memperlihatkan bahwa bangunan kantor pelabuhan sudah selesai pada tahun 2011 dan reklamasi telah disempurnakan dengan pengerasan. Namun, dapat terlihat pada pencitraan bahwa sampah-sampah perikanan dan penduduk melebar ke tambak ikan dan berdampak pada hutan bakau yang semakin berkurang sehingga membawa kematian juga pada ikan yang menghuni di perairannya. Penduduk mulai menempati lahan-lahan sisa seperti yang terlihat persis di sebelah Barat pelataran pelabuhan yang panjang.

Saat ini, tahun 2012, semua bangunan pendukung operasi pelabuhan sudah rampung, yaitu kantor, loket, dan ruang tunggu yang memanjang. Upaya penanaman pohon pun sudah ada, yaitu peletakan pot-pot tanaman berukuran sedang di sekitar jalur sirkulasi antara kantor dan dermaga, serta penanaman tanaman rambat pada pelataran panjang ke arah Utara, tiap duapuluh meter. Namun, sampah menumpuk di pelataran panjang dan berserakan sehingga mencemari lingkungan pelabuhan. Penghijauan dan sampah yang berserakan dapat dilihat pada Gambar 3.7 di halaman berikut.



Gambar 3.7. Penghijauan dan Sampah yang Berserakan
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Selain itu, seperti yang sudah dinyatakan sebelumnya, bahwa tuntutan fungsi pelabuhan menjadikan tempat tersebut memiliki proporsi buatan dan alami yang timpang yang kemudian menyebabkan pelabuhan memiliki kesan gersang. Begitu pun pada Pelabuhan Muara Angke, seperti yang ditunjukkan Gambar 3.8 dan Gambar 3.9 berikut.



Gambar 3.8. Pemandangan ke Arah Timur Pelabuhan
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)



Gambar 3.9. Pemandangan ke Arah Barat Daya Pelabuhan
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Pelabuhan Muara Angke ini diambil sebagai obyek observasi pada penulisan karena pelabuhan ini merupakan salah satu akses pariwisata Kepulauan Seribu. Selain itu, pelabuhan ini memiliki umur yang masih baru dibanding pelabuhan penyeberangan Kepulauan Seribu lainnya, yaitu Pelabuhan Marina, sehingga dapat menjadi nilai lebih dengan obyek observasi yang mutakhir.

Dalam memahami lebih lanjut atas kondisi pelabuhan, terdapat tiga aspek yang akan dianalisis berdasarkan teori tentang tempat, yaitu tata fisik pelabuhan, pola kegiatan pada pelabuhan, dan dimensi persepsi manusia. Skala makro dan mikro telah diperhitungkan menyangkut pengaruh pelabuhan pada kawasan dan sebaliknya dalam rangka memahami kualitas lingkungan dan manusia pada pelabuhan.

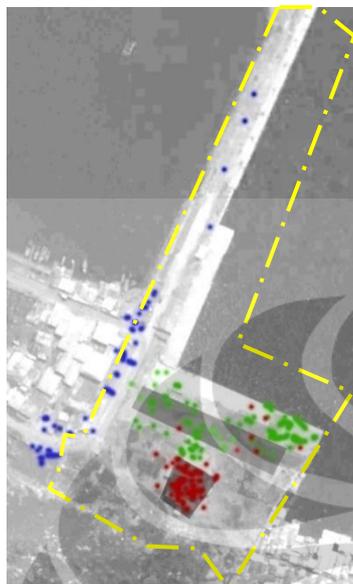
3.2 Kegiatan pada Pelabuhan

3.2.1 Kepadatan Pengguna

Terdapat tiga tipe pengguna atau penghuni Pelabuhan Muara Angke, yaitu penduduk lokal, penumpang, dan pekerja. Penduduk lokal banyak yang menjadi pedagang asongan yang menjajakan dagangannya di sekitar pelabuhan dan ojek motor yang menunjang transportasi keluar-masuk pelabuhan. Sedangkan, tipe pekerja dapat dibagi menjadi pegawai kantor, petugas keamanan, petugas loket, dan kapten disertai anak buah kapalnya.

Sesuai dengan zonasi pada subbab sebelumnya, zona privat hanya dapat dimanfaatkan oleh pekerja pelabuhan. Sedangkan zona publik dapat dimanfaatkan oleh semua pengguna zona privat dengan ditambah oleh penumpang untuk menyeberang ke Kepulauan Seribu, penduduk lokal yang memanfaatkan publik

untuk menjajakan barang atau jasa yang mereka tawarkan. Penduduk sekitar pun dapat mengakses pelabuhan untuk memancing atau sekedar mencari suasana baru.



Keterangan:

- Titik biru : konsentrasi penduduk setempat
- Titik hijau : konsentrasi turis / pengunjung
- Titik merah : konsentrasi pekerja pelabuhan
- Garis kuning : batas pelabuhan

Gambar 3.10. Pemetaan Konsentrasi Kepadatan Pengguna
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011,
diakses 2012 dan diolah kembali)

Pada Gambar 3.10, terlihat kepadatan kegiatan di dalam zona publik pelabuhan ini secara keseluruhan memusat pada trayek sirkulasi penumpang, yaitu loket, ruang tunggu, dan pelataran dermaga. Kepadatan di ruang tunggu yang memanjang tidak terlalu mencerminkan ruang publik sebagai tempat seseorang bertemu dengan orang asing karena tidak terlalu leluasa bergerak dengan lebar koridor ruang tunggu yang hanya sekitar 3 meter dan memanjang sepanjang pelataran dermaga (lihat Gambar 3.10 di bawah), ruang tunggu ini lebih diperuntukkan sebagai tempat bernaung dari terik matahari dan hujan.



Gambar 3.11. Koridor Ruang Tunggu dengan Batas Dinding dengan Pola Selang-seling
(Sumber: dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Cerminan ruang publik lebih terasa pada pelataran dermaganya yang tidak memiliki batas fisik. Pelataran dermaga biasa digunakan untuk memuat penumpang dan barang, serta berkumpulnya orang menunggu dipanggil oleh petugas pelabuhan untuk naik ke kapal. Di lain pihak, kepadatan kegiatan di dalam zona privat tentunya hanya di dalam gedung saja.

3.2.2 Waktu

Berdasarkan pengamatan dan wawancara dengan pengelola pelabuhan, Pelabuhan Muara Angke memiliki jadwal keberangkatan dan kepulangan dari jam 7 pagi hingga sekitar jam 2 siang dengan armada kapal sebanyak 6 buah. Ke depannya, kapal-kapal tradisional sebanyak 20 buah juga akan melayani jasa penyeberangan dengan jadwal yang sama. Pelabuhan ini ramai dengan penumpang hanya di hari libur saja, dan banyaknya penumpang berkurang seiring dengan waktu berlalu dari pagi hingga siang. Kepadatan pun hanya berkualitas ketika sedang ramai pengunjung atau turis, seperti yang telah dibahas sebelumnya.

Mengetahui hal tersebut, tentunya kebutuhan RTH, sebagai suasana yang nyaman dan lingkungan yang sehat, di pelabuhan tidak terlalu besar karena dampak yang merugikan hanya berpengaruh terhadap durasi transit yang relatif singkat dalam siklus waktu kegiatan di pelabuhan. Namun, bukan berarti RTH tidak dihadirkan sama sekali pada pelabuhan karena sesedikit-sedikitnya durasi, tetap saja manusia yang menghuni dan menggunakan pelabuhan akan mengalami ruang tersebut dan RTH tetap akan menentukan kualitas lingkungannya.

Selain itu, tokoh yang berperan sebagai pengguna pelabuhan ini bukan hanya penumpang. Terdapat pekerja pelabuhan yang bekerja di gedung kantor,

serta terdapat penduduk lokal yang tentunya selalu berada di sana. Sebagai tempat bekerja dan tempat bertinggal, tentunya kebutuhan RTH tetaplah penting untuk hadir di Pelabuhan Muara Angke.

3.2.3 Program Ruang dan Zonasi Publik-Privat

Seperti yang digambarkan pada Gambar 3.12 di bawah ini, ruang-ruang yang terdapat di Pelabuhan Muara Angke sama seperti pelabuhan pada umumnya, yaitu terdapat kantor pelabuhan, loket, ruang tunggu, dan pelataran dermaga. Bedanya, terdapat penyesuaian khusus pada pelabuhan ini, yaitu bentuk pelataran dermaga yang berbentuk huruf L memanjang ke arah pemecah ombak di Utara (ke arah laut), yang dibagi dua zona operasi, yaitu pelataran yang terletak tepat di depan ruang tunggu (nomor 6) dan pelataran berbentuk memanjang ke laut. Pada saat tulisan ini dibuat, dermaga yang beroperasi masih pada pelataran yang terletak di depan ruang tunggu. Akses utama bagi pengunjung adalah di antara tempat parkir mobil dan motor, dilanjutkan ke loket, kemudian menunggu di ruang tunggu dan sekitar pelataran, dan akhirnya naik ke kapal dengan cara dipanggil oleh petugas pelabuhannya.



Gambar 3.12. Pemetaan Program Ruang dan Zonasi Ruang (Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Seperti yang juga terlihat pada Gambar 3.12 di atas, pembagian zona privat dan publik pada Pelabuhan Muara Angke cukup sederhana, yaitu zona privat pada gedung kantor karena hanya pegawai kantor yang bersangkutan saja

yang dapat mengakses dan memanfaatkan ruang di dalam gedung kantornya. Sedangkan, sisanya merupakan zona publik yang dapat diakses siapa saja, baik penumpang, bukan penumpang, pedagang asongan, penduduk sekitar, pegawai kantor.

Terdapat hal menarik pada pembagian zona dan determinasinya pada denah pelabuhan, yaitu terdapat gerbang loket dari arah Selatan pelataran dermaga yang membuat seakan-akan daerah pelataran dermaga dan ruang tunggu menjadi tertutup untuk umum, namun publik masih dapat mengakses daerah pelataran tersebut dari samping. Pelabuhan yang masih belum sepenuhnya beroperasi ini masih belum memiliki pembagian zona yang jelas sehingga menyebabkan peleburan antara yang boleh mengakses dan yang tidak boleh. Namun, sesuai literatur yang sudah dibahas, ruang publik justru lebih baik jika dapat diakses oleh siapa saja.



3.3 Tata Fisik dan Gubahan Pelabuhan

3.3.1 Tata Bangunan



Keterangan:

- Hitam : Tanah Terbangun
- Putih : Tanah Terbuka
- Biru : Permukaan Air
- Garis kuning : Batas Pelabuhan

Gambar 3.13. Ilustrasi Pemetaan Tata Bangunan Lingkup Makro
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Ruang terbuka di kawasan pelabuhan sangat terbatas karena adanya penumpukan pemukiman nelayan di sebelah Barat dan bangunan-bangunan di pelabuhan perikanan di sebelah Timur, seperti yang terlihat pada Gambar 3.13 di atas. Ruang-ruang terbuka hanya tersedia di pelataran kedua pelabuhan yang berdekatan tersebut dan seputar gedung kantor saja. Sisanya merupakan perairan dan tempat penyiangan ikan. Kebutuhan akan ruang publik di sini tidak terlihat, namun dampak yang terjadi adalah kurangnya lahan bermain anak bagi penduduk

lokal dan berkurangnya kenyamanan, baik secara visual maupun secara penciuman. Turis pariwisata pun tidak terlayani dengan baik pada saat mereka dalam perjalanan ke pelabuhan dan tidak menikmatinya.



Keterangan:

- Hitam : Tanah Terbangun
- Putih : Tanah Terbuka
- Biru : Permukaan Air
- Garis kuning : Batas Pelabuhan

Gambar 3.14. Ilustrasi Pemetaan Tata Bangunan Lingkup Mikro (Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Dalam skala mikro, seperti yang digambarkan pada Gambar 3.14 di atas ini, pelabuhan didominasi oleh ruang terbuka karena memang fungsinya sebagai tempat publik dan harus dapat menampung kapasitas orang banyak. Namun, walaupun ruang terbuka pada pelabuhan menjadi dominan, tidak terdapat penyesuaian ruang terbuka terhadap lingkungan, yaitu RTH, dengan proporsi yang optimal. Seluruh tanah ditutup bebatuan dan pengerasan.

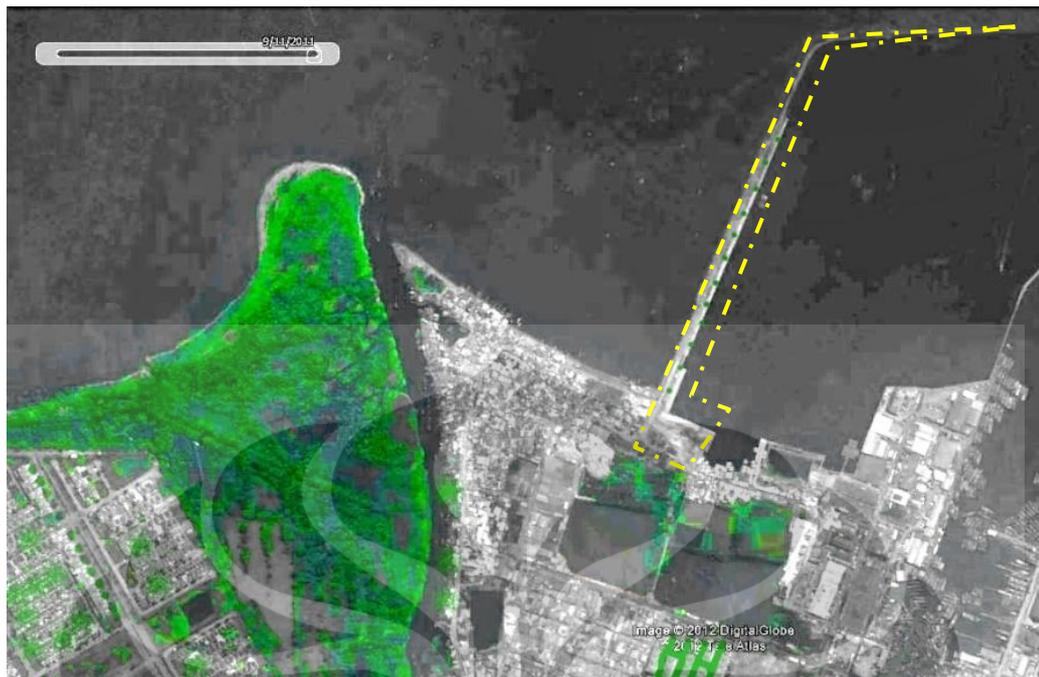
Di lain pihak, bangunan yang terdapat pada pelabuhan mencakup gedung kantor pelabuhan berstruktur dua tingkat, loket dan ruang tunggu yang berbentuk koridor. Gubahan massa masing-masing bangunan tidak terhubung satu sama lain sehingga tidak melindungi secara keseluruhan terhadap terik matahari dan hujan. Di samping itu, gaya arsitekturnya yang modern dan kebaruan bangunan beserta furnitur dan segala isinya menjadikan Pelabuhan Muara Angke yang baru ini memiliki kelebihan dibanding pelabuhan lama yang dicampur dengan pelabuhan ikan. Di pelabuhan lama, kondisi ketika menunggu jadwal kapal tidak begitu nyaman. Kondisi ketiga bangunan tersebut dapat dilihat di Gambar 3.15 di halaman berikut.



Gambar 3.15. (kiri-kanan) Locket, Ruang Tunggu dan Gedung Kantor, Tiga Bangunan yang Berada pada Pelabuhan Muara Angke
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

3.3.2 Tata Hijau

Meskipun bukan termasuk RTH pelabuhan, tata hijau pada sekitar pelabuhan pada lingkup makro cukup memengaruhi posisi RTH yang terdapat pada Pelabuhan karena adanya Cagar Alam Muara Angke di sebelah Barat pelabuhan yang terlihat menyeimbangi daerah padat penduduk, seperti yang terlihat pada Gambar 3.16, namun manusia yang mengalami ruang di pelabuhan tentu tidak dapat merasakan kehadiran RTH cagar alam tersebut. Pada skala mikro, pelabuhan berbatasan dengan sisa-sisa hutan bakau di sebelah Selatan yang terkikis karena terjadi penebangan pohon bakaunya itu sendiri tanpa ada penanaman kembali. Hal tersebut membawa dampak yang lebih dekat dengan pengalaman ruang para pengguna pelabuhan. Kualitas lingkungan berkurang dengan keabsenan tata hijau pada skala mikro pelabuhan. Mungkin pengguna masih dapat melihat sisa-sisa bakau, namun suasana pencemaran alam masih terasa kental di daerah tersebut.

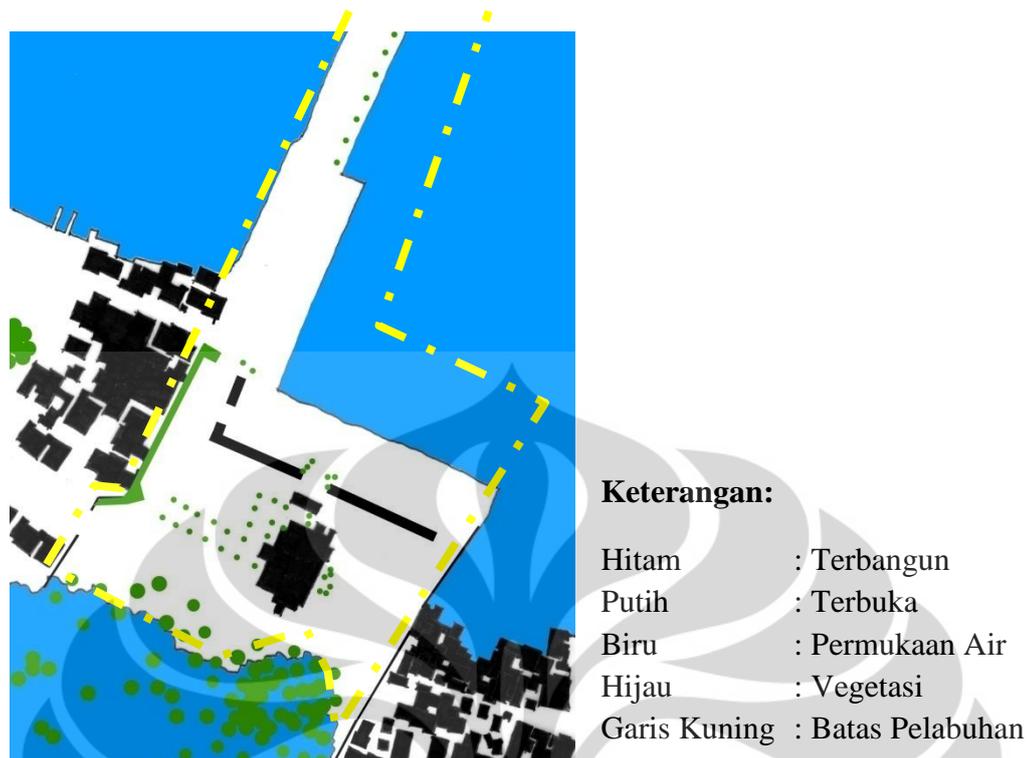


Keterangan:

- Hijau : Vegetasi
- Putih : Daratan
- Abu : Lautan
- Garis Kuning : Batas Pelabuhan

Gambar 3.16. Ilustrasi Pemetaan Tata Hijau Lingkup Makro
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011,
diakses 2012 dan diolah kembali)

Selain itu, orientasi pengguna tentu mengarah ke pusat pelabuhan, yaitu pelataran dermaganya. Sedangkan letak sisa-sisa bakau tersebut berada di Selatan, jadi kalau pun tidak terjadi pencemaran oleh sampah dan hutan bakau masih tetap terjaga, pengguna tetap kurang merasakan kualitas lingkungan dan alam yang memuaskan dari segi pemandangan. Dari segi proporsi antara hijau dan nonhijau juga secara tidak langsung membuat udara segar kalah oleh bau sampah dari Barat dan bau ikan dari Timur.

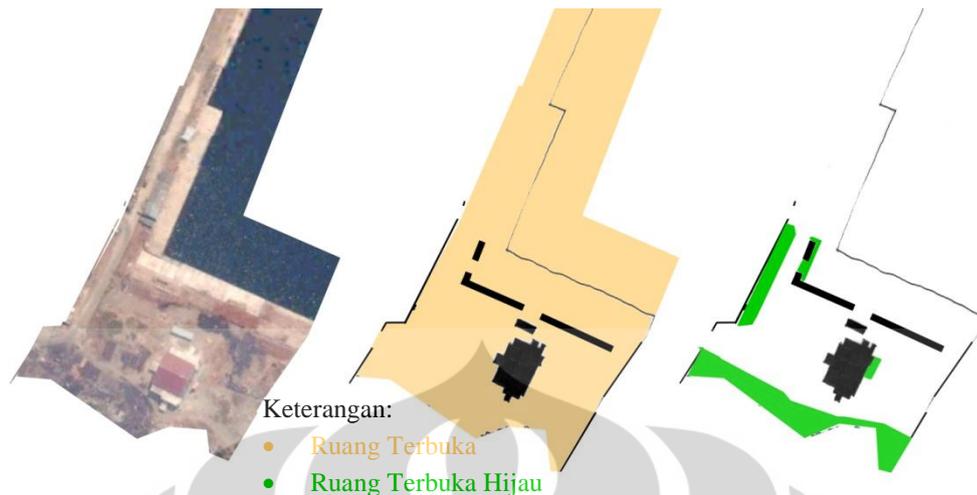


Gambar 3.17. Ilustrasi Pemetaan Tata Hijau Lingkup Mikro (Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Gambar 3.17 di atas menjelaskan bahwa faktor alam pada pelabuhan mencakup jalur hijau sepanjang pelataran yang memanjang, yaitu penanaman tumbuhan setempat (seperti yang terlihat pada Gambar 3.7 yang lalu) tiap kurang lebih 5 meter, pot tanaman sepanjang sirkulasi sekitar gedung kantor, lahan RTH pada sebagian kecil tempat parkir paling Barat pelabuhan dan juga sisa-sisa hutan bakau di Selatan. Mengenai RTH akan dijelaskan di anak subbab berikutnya.

3.3.3 Proporsi RTH

RTH untuk pelabuhan, seperti yang sudah dinyatakan sebelumnya, dialokasikan sebesar minimal 10 persen. Pelabuhan Muara Angke memiliki RTH yang hanya sedikit. Namun, unsur ekologi dan alam ditunjang dengan adanya pot-pot tanaman dan peletakan titik-titik tanaman rambat. Ruang luar lebih banyak digunakan sebagai ruang terbuka beralas beton untuk keperluan pelataran dermaga dan ruang terbuka beralas bebatuan pada tempat parkir di sekeliling gedung kantor pelabuhan, sedangkan RTH-nya sendiri terdapat pada sisi barat dan selatan pelabuhan seperti yang terlihat pada Gambar 3.18 di halaman berikut.



Gambar 3.18. Kawasan Pelabuhan Muara Angke (kiri), Tipologi Ruang Terbuka (tengah) dan Tipologi Ruang Terbuka Hijau (kanan)
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Gambar di atas menggambarkan bahwa persentase kuantitas RTH yang dialokasikan untuk pelabuhan sudah mencukupi. Namun, terdapat kekurangan pada kualitasnya karena RTH tersebut tidak memiliki penataan, pengurusan dan perawatan yang cukup. Tentu hal ini membuat kualitas lingkungan menjadi tidak optimal dan menyebabkan kualitas hidup penghuni atau penggunanya juga tidak optimal.

3.4 Makna dan Kesan Pelabuhan

Dalam mengalami sebuah ruang atau tempat, dibutuhkan sensasi sebagai reaksi dari sistem sensori manusia, yaitu indera manusia, sebagai penghasil informasi dan persepsi terhadap ruang atau tempat itu sendiri. Berikut penjabaran makna dan kesan terhadap Pelabuhan Muara Angke berdasarkan indera-indera manusia.

3.4.1 Indera Pengelihat

Kesan pertama yang didapatkan ketika berada di pelataran dermaga Pelabuhan Muara Angke, berdasarkan pengelihat, adalah gersang, seperti yang terlihat pada Gambar 3.19 di halaman berikut ini.



Gambar 3.19. Kolase Foto Panorama Ketika Berdiri di Pelataran Dermaga
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Sedangkan, ketika berada di tempat parkir yang terletak pada bagian Selatan pelabuhan, pemandangan lebih hijau dengan adanya sisa-sisa hutan bakau. Namun, terdapat pencemaran sampah pada kolam payau tersebut sehingga mengganggu pemandangan, seperti yang dapat terlihat pada Gambar 3.20 di bawah ini.



Gambar 3.20. Kolase Foto Panorama Ketika Berdiri
di Tempat Parkir Sebelah Barat
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Selain itu, seperti yang telah dibahas pada pengenalan Pelabuhan Muara Angke, terdapat sampah yang berserakan, bahkan pelataran yang memanjang pada pelabuhan dipenuhi sampah. Di sekitar sisa hutan bakau pun penuh dengan sampah. Penumpukan sampah dapat terlihat pada tiga titik pada pelabuhan dan kondisinya dapat terlihat pada Gambar 3.21 di bawah ini.



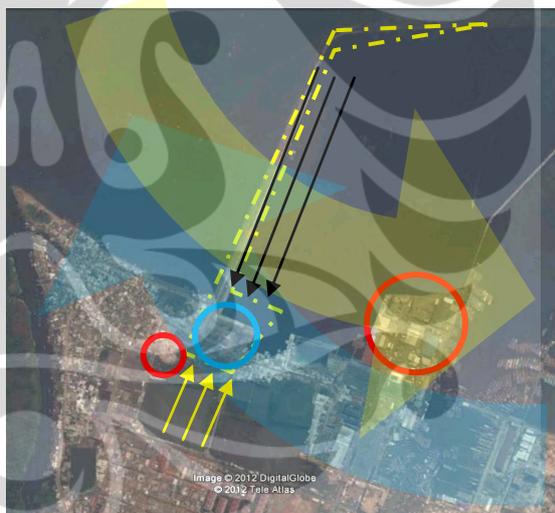
Gambar 3.21. (kiri-kanan) Sampah Berserakan di Sepanjang Dermaga, Sampah Menumpuk di Sepanjang Pelataran Pemecah Ombak, dan Sampah Menumpuk di Seputar Sisa-sisa Hutan Bakau
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

3.4.2 Indera Pendengaran

Suara yang terdapat di Pelabuhan Muara Angke mencakup suara angin dan ombak yang dominan, suara kerumun orang-orang, suara pengumuman keberangkatan jika ada jadwal penyeberangan dan suara mesin kapal. Secara keseluruhan, tidak terdapat polusi suara secara signifikan.

3.4.3 Indera Penciuman

Pada siang hari, angin laut bertiup dari laut (Utara) ke darat (Selatan), sedangkan pada malam hari angin darat bertiup dari darat (Selatan) ke laut (Utara). Selain itu terdapat juga angin muson Barat dan Timur yang bertiup dari arah Barat Laut ke arah Tenggara pada bulan Oktober – April, sedangkan April – Oktober bertiup dari arah Timur ke arah Barat Laut. Hal tersebut menghasilkan arah tiupan angin pada siang hari bulan Oktober – April cenderung ke arah Selatan dan Tenggara, serta pada malam harinya tak menentu karena bentrokan antara angin muson Barat dan angin darat. Sedangkan pada April – Oktober, pada siang hari, angin cenderung bentrok dengan angin laut dan pada malam harinya cenderung bertiup ke arah Barat Laut dan Utara.



Gambar 3.22. Pemetaan Arah Angin dan Sumber Polusi
(Sumber: Pencitraan Google Earth per 11 September 2011, diakses 2012 dan diolah kembali)

Gambar 3.22 di atas menjelaskan bahwa tapak pelabuhan diapit oleh tempat pembuangan sampah di sebelah Barat dan pelabuhan perikanan agak jauh di sebelah Timur membuat tiupan angin tersebut membawa dampak buruk pada

pelabuhan, yaitu pencemaran penciuman dan udara tak segar, terutama pada bulan Oktober – April ketika angin muson Barat meniupkan angin dari pusat perikanan.

3.4.4 Indera Perasa

Tekstur yang dirasakan oleh kaki ketika berada di Pelabuhan Muara Angke didominasi oleh pengerasan dan bebatuan. Meskipun hal tersebut wajar jika berada di sebuah pelabuhan, namun proporsi tanah daratan sebagai RTH terasa terlalu sedikit pada pelabuhan ini dan hanya terdapat jalur-jalur penghijauan saja sebagai RTH. Sedangkan, sedikitnya tanah daratan sebagai RTH tersebut tidak mendukung penghijauan terhadap jalur-jalur yang sudah ada.

3.5 Peran dan Manfaat RTH pada Pelabuhan Muara Angke

Berdasarkan klasifikasi Woolley dan juga pedoman dari Menteri Pekerjaan Umum, manfaat RTH yang terbagi menjadi empat manfaat pokok memiliki sifat membuka kesempatan hadirnya fungsi. Dengan demikian, manfaat tersebut dapat terbukti diperoleh sebuah tempat dengan hadir atau tidaknya fungsi tersebut. Berikut penjabaran faktor-faktor yang hadir pada Pelabuhan Muara Angke sebagai hasil dari hadir atau tidaknya fungsi RTH di halaman selanjutnya.

3.5.1 Faktor Lingkungan

Faktor lingkungan yang terdapat pada Pelabuhan Muara Angke adalah titik-titik penghijauan yang telah dibahas pada subbab sebelumnya. Jalur hijau tersebut memungkinkan tersedianya habitat flora dan fauna tertentu. Walaupun sedikit, namun setidaknya itu berarti meningkatkan sedikit kualitas lingkungan, bukan menurunkan. Namun, proporsi yang sedikit tidak mencukupi untuk dapat memperoleh manfaat lingkungan secara keseluruhan.

Terhadap aspek bangunan dan ruang terbukanya, titik-titik penghijauan tersebut berfungsi sebagai estetika yang mempercantik arsitekturnya dan juga menghasilkan sedikit oksigen yang bermanfaat bagi pengguna bangunan dan ruang terbuka tersebut.

3.5.2 Faktor Kesehatan

Faktor kesehatan yang terdapat pada Pelabuhan Muara Angke adalah sedikit kesehatan mental dengan hadirnya titik-titik hijau pada faktor lingkungan yang juga berfungsi sebagai estetika.

Sama seperti faktor lingkungan, faktor kesehatan di sana memiliki fungsi estetika untuk kesehatan mental dan penghasil oksigen untuk kesehatan fisik walaupun sedikit dan manfaat keseluruhan tidak dapat diperoleh. Hal tersebut dapat dirasakan oleh pengguna yang berada di dalam bangunan dan pengguna yang berada di ruang terbuka.

Mungkin laut yang terdapat di sepanjang dan sejauh mata memandang ketika berada di Pelabuhan Muara Angke sebagai faktor alam dapat menggantikan nilai ekologi dan kesehatan yang diperoleh dari tumbuhan hijau dan pepohonan, menyangkut kesehatan mental, kedekatan dengan alam, atau mungkin estetika. Namun, laut merupakan faktor lingkungan yang bersifat benda mati dan tak dapat menggantikan proses fotosintesis tumbuhan.

3.5.3 Faktor Sosial

Bagi penduduk lokal, pelabuhan merupakan tempat berlangsungnya kegiatan bermain bagi anak-anak dan kegiatan komunal bagi orang dewasa, seperti halnya perbincangan antara tukang ojek dan pedagang minuman pada Gambar 3.23 di halaman berikut, yang juga menyatakan adanya faktor ekonomi pada pelabuhan. Selain itu, pelabuhan sebagai tempat publik tentu menyediakan kualitas sebuah dunia publik bagi pengunjungnya, dalam hal ini wisatawan ataupun penumpang kapal. Terdapat kegiatan berbagi informasi dan pengalaman pada pelataran dermaga ataupun di ruang tunggu antara orang asing dan orang asing lainnya, tak terbatas kalangan dan umur.



Gambar 3.23. Perbincangan Antara Tukang Ojek dan Ibu-ibu Pedagang Mengindikasikan Adanya Fungsi Sosial dan Ekonomi
(Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Terhadap aspek bangunannya, faktor sosial pada pelabuhan tersebut tidak berperan banyak di gedung kantor karena sifat gedung tersebut yang cenderung privat dan eksklusif, namun berperan banyak di ruang tunggu karena memberikan kesempatan bagi penggunanya untuk bertukar informasi dan pengalaman.

Sedangkan terhadap aspek ruang terbukanya, faktor sosial berperan banyak karena memang ruang terbuka ditujukan untuk terwujudnya kegiatan-kegiatan sosial dan pernyataan diri manusia sebagai makhluk politik.

3.5.4 Faktor Ekonomi

Seperti yang terlihat pada Gambar 3.23 di atas, kegiatan ekonomi terjadi pada Pelabuhan Muara Angke. Hal tersebut merupakan pemanfaatan tempat publik bagi para penduduk lokal sekitar pelabuhan, seperti halnya kegiatan ekonomi lain yang terdapat pada Gambar 3.24 di halaman berikut ini.



Gambar 3.24. Seorang Pedagang Asongan (kiri) dan Seorang Pedagang Minuman (kanan) yang Mengindikasikan Adanya Fungsi Ekonomi (Sumber: Dokumentasi pribadi, Mei 2012)

Sama seperti faktor sosial, faktor ekonomi berfungsi sebagai terwujudnya sebuah transaksi yang merupakan sebuah kebutuhan manusia sebagai makhluk politik dengan kegiatan utamanya, yaitu bertindak dan berbicara.

Terhadap aspek bangunannya, sama seperti faktor sosial, tidak terlalu berperan banyak pada gedung kantor, namun berperan banyak pada ruang tunggu sebagai bangunan yang sifatnya lebih terbuka. Hal tersebut disebabkan oleh berlangsungnya sebuah transaksi yang menguntungkan secara ekonomi dari pembeli dan penjual. Begitu pula dengan fungsinya terhadap aspek ruang terbukanya

3.6 Kesimpulan Studi Kasus

Perlu diakui bahwa Pelabuhan Muara Angke saat ini memiliki kondisi fisik yang kurang baik dan tidak mendukung kehadiran alam pada tapaknya sehingga menurunkan kualitas hidup penggunanya, terutama bagi penduduk sekitar yang juga menjadikan pelabuhan tersebut sebagai ruang publik bagi mereka untuk merasakan dunia di luar rumah dan pekerjaan mereka, serta para pekerja pelabuhan yang harus berada di sana selama jam kerja kantor.

Sesuai dengan analisis pengalaman keruangan, suasana dan kesan yang terbentuk pada Pelabuhan Muara Angke tidak begitu optimal dari segi alam dan lingkungan. Bagi wisatawan, pemaknaan pelabuhan tersebut hanya sekadar berpindah tempat karena mereka kurang merasa nyaman dalam mengalami lingkungan pelabuhan yang memiliki pencemaran di sana-sini. Bagi pekerja, pemaknaan tempat terpusat pada daerah privat dan tertutup mereka, yaitu kantor dan sekitarnya, sehingga pemandangan yang berada di ruang luar mereka diimbangi dengan kenyamanan di dalam kantor. Bagi penduduk lokal, tentu pemaknaannya lebih kepada tempat penghidupan mereka sehari-hari sehingga pencemaran tersebut sudah merupakan makanan sehari-hari mereka, bahkan mereka juga mengambil andil dalam pencemaran tersebut.

Selain itu, nampaknya implementasi kebijakan akan alokasi RTH sebesar minimal 10 persen belum sepenuhnya diindahkan dan benar-benar diperhitungkan. Kontribusi Pelabuhan Muara Angke terhadap lingkup yang lebih luas cenderung berada di pihak yang netral. Pelabuhan ini tidak memberikan efek lebih buruk terhadap skala makronya dibandingkan pencemaran lingkungan di sekitarnya yang mengurangi kualitas lingkungan dan alam sehingga berdampak terhadap lingkup kecil di pelabuhannya itu sendiri. Di sisi lain, pelabuhan juga tidak memberikan efek baik dari segi lingkungan dan alam dengan kurangnya RTH di dalam lingkup kecil pelabuhannya itu sendiri.

Dari empat manfaat yang berpotensi diperoleh pengguna Pelabuhan Muara Angke, hanya dua manfaat yang benar-benar mencukupi, yaitu hadirnya tempat publik sebagai fungsi sosial dan hadirnya tempat berdagang bagi penduduk lokal sebagai fungsi ekonomi. Dengan demikian, secara kasar, Pelabuhan Muara Angke hanya memperoleh setengah dari keseluruhan manfaat penyediaan RTH. Selain itu, manfaat lingkungan sebagai manfaat utamanya tidak memiliki proporsi yang cukup sehingga mengurangi esensi RTH itu sendiri terhadap Pelabuhan Muara Angke dan bisa saja fungsi-fungsi yang ada terpenuhi dengan ruang terbuka nonhijau. Kualitas hidup pun tidak mencukupi, ditambah sangat sedikitnya proporsi alam pada pelabuhan sehingga manfaat ekologis pun hampir tidak ada dan pada akhirnya menurunkan kualitas lingkungan pelabuhan tersebut.

BAB IV

KESIMPULAN

Pelabuhan penyeberangan memiliki suasana yang terbuka dan mencakup dunia, ruang, dan tempat publik, namun tidak memiliki kualitas suasana alam dan kualitas ekologi karena tidak mencakup RTH yang cukup untuk itu. Oleh karena itu, dapat dikatakan bahwa manfaat-manfaat RTH yang dapat meningkatkan kualitas hidup manusia sebagai penggunaanya juga tidak optimal. Adapun jawaban atas pertanyaan penulisan ini adalah sebagai berikut.

Pertama, mengapa RTH penting dan dibutuhkan manusia dan lingkungannya dalam mempertahankan atau meningkatkan kualitas hidup manusia tersebut pada konteks perkotaan?

Terdapat empat manfaat utama dalam penyediaan RTH dalam ruang kota, apapun jenisnya, yang berujung pada manfaat baik bagi manusia yang menggunakan pelabuhan untuk melakukan kegiatannya, yaitu manfaat lingkungan sebagai pengkhususan RTH dari sekadar ruang terbuka, manfaat kesehatan, ekonomi dan sosial. Penghuni tempat publik tersebut akan seketika merasakan pengalaman keruangan yang ada. Untuk dipertimbangkan sebagai pilihan, ruang akan dirasakan dan dialami dengan kesan lebih positif dari berbagai perspektif dan persepsi orang yang berbeda-beda dengan adanya manfaat-manfaat dari RTH itu sendiri, yaitu antara lain memelihara kesehatan fisik dan mental, serta membuka kesempatan bagi pengguna untuk melakukan berbagai macam kegiatan. Semua fungsi RTH sendiri terangkum dalam dua peran pokok yang sangat penting dan bermanfaat bagi manusia di konteks perkotaan, yaitu sebagai ruang publik dan ruang hijau. Ketika dua peran tersebut seimbang, manusia, sebagai pengguna ruang, dapat memperoleh manfaat jangka pendek dan jangka panjangnya, baik dalam skala mikro maupun skala makro.

Kedua, Apakah implementasi RTH penting untuk berada pada lingkup pelabuhan, terutama pelabuhan penyeberangan, dan juga sekitarnya?

Berdasarkan studi kasus, dengan adanya tiga tipe penghuni pada Pelabuhan Muara Angke, yaitu penduduk lokal, penumpang dan pekerja, seharusnya tersedia lebih banyak RTH di dalam pelabuhan tersebut karena implementasi RTH pada pelabuhan tersebut akan meningkatkan kualitas lingkungan dan kualitas hidup penggunaanya serta memperbaiki kondisi lingkungan yang ada. Walaupun pengalaman dan persepsi keruangan masing-masing penghuni berbeda terhadap faktor alam di lingkungan sekitarnya, namun manfaat yang terkandung dalam RTH tetap berlaku sama untuk tiap manusia dan lingkungannya.

Bagi penduduk lokal di sekitar pelabuhan yang juga memanfaatkan pelabuhan itu sebagai ruang publik sekaligus sumber pendapatan mereka, kondisi lingkungan yang tidak begitu baik, seperti sampah, bau ikan dan kegersangan di pelabuhan merupakan keseharian mereka. Namun, bukan berarti mereka tidak dapat memperoleh manfaat dari kondisi alam yang lebih ekologis demi kebaikan mereka juga. Berbeda dengan persepsi dari pengunjung dan penumpang yang berada di pelabuhan sebagai tempat transit. Meskipun mereka hanya berada di sana dalam kurun waktu yang relatif sebentar, namun mereka juga layak dan berhak mendapatkan suasana alam dan kualitas lingkungan yang lebih ekologis. Begitu pula dengan pekerja pelabuhan. Pelabuhan merupakan rutinitas keseharian mereka dalam rangka bekerja sehingga mereka juga berhak dan layak mendapatkan lingkungan bekerja yang lebih sehat dan ekologis. RTH pun berperan penting dalam memperbaiki kondisi tersebut serta meningkatkan kualitas lingkungan yang ada.

Ketiga, Apakah kontribusi RTH yang berada pada pelabuhan terhadap perkotaan?

Terdapat persentase minimal 2 persen dari ruang terbangun nonhunian untuk Kota Jakarta terhadap sasaran RTH kota sebesar 30 persen. Alokasi minimal tersebut menandakan bahwa semakin banyak implementasi RTH pada ruang tersebut maka semakin baik pula pengaruhnya terhadap kehidupan berkota manusia. Begitu pula yang diterapkan pada pelabuhan penyeberangan sebagai salah satu bentuk ruang terbangun kota nonhunian. Jika RTH pelabuhan memenuhi persentase tersebut, maka RTH kota 30 persen dapat lebih optimal. Namun, jika RTH tidak memenuhi persentase tersebut, pengaruh terhadap kota tidak terlalu turun drastis karena masih ada ruang kota yang lainnya yang dialokasikan lebih besar. Di atas semua itu, jika RTH pelabuhan melebihi persentase tersebut, maka pelabuhan dapat menjadi dongkrak untuk ruang kota yang lainnya, meskipun dalam angka yang juga tidak signifikan.

Keempat, Apakah kontribusi RTH yang dialokasikan pada perkotaan terhadap pelabuhan?

Pemerintah telah mengatur alokasi RTH di Jakarta dengan baik dengan adanya proporsi RTH sesuai dengan jenis ruang yang ada pada konteks kota. RTH yang telah dialokasikan dengan berbagai kriteria tersebut merupakan penyeimbangan terhadap jenis ruang kotanya sendiri. Oleh sebab itu, tidak semua ruang terbangun, termasuk pelabuhan, harus memiliki dan menyediakan RTH dalam jumlah banyak di dalamnya. Persentase sebesar 2 persen dari ruang terbangun nonhunian adalah 10 persen terapan RTH pada pelabuhan. Meskipun tidak banyak, namun persentase tersebut dapat meningkatkan kualitas alam dan

lingkungan di dalam dan sekitar pelabuhan, termasuk memperbaiki kondisi ekologi seperti yang terdapat pada Pelabuhan Muara Angke.

Sebagai tambahan, pada saat tulisan ini dibuat, yaitu tahun 2012, Pelabuhan Muara Angke merupakan pelabuhan penyeberangan yang masih muda dan baru diresmikan pada tahun 2011. Oleh karena itu, masih terdapat kemungkinan pengembangan ke arah yang lebih ekologis dari kondisi yang ada sekarang dengan tetap memperhatikan *sense of place* tiap pengguna sesuai dengan persepsinya masing-masing. Dengan demikian, pekerja, penumpang dan pengunjung akan mengalami pengalaman keruangan yang lebih ekologis. Di sisi lain, penduduk lokal yang menggunakan pelabuhan sebagai dunia ekonomi dan sosial mereka tentunya akan memperoleh manfaat lingkungan juga dan mereka akan tetap memperoleh *sense of place* mereka dengan bau ikan dan lain sebagainya di daerah sekitar pelabuhan, yaitu tempat mereka tinggal.



DAFTAR REFERENSI

- Arendt, H. (1958). *The Human Condition*. Chicago: University of Chicago.
- Carmona, M., Heath, T., Oc, T., & Tiesdell, S. (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design*. Oxford: Architectural Press.
- Casey, E. S. (1997). *The Fate of Place: A Philosophical History*. California: University of California Press.
- Gehl, J. (1971). *Life Between Buildings: Using Public Spaces*. Washington D.C.: Island Press.
- Gold, S. M. (1980). *Recreation Planning and Development*. New York: McGraw-Hill.
- Kant, I. (1768). Theoretical Philosophy. Dalam E. S. Casey, (1997). *The Fate of Place: A Philosophical History* (halaman 207-209). California: University of California Press.
- Meyer, H. (1999). *City and Port*. Rotterdam: International Books.
- Montgomery, J. (1998). Making a City: Urbanity, Vitality, and Urban Design. Dalam M. Carmona, T. Heath, T. Oc, & S. Tiesdell, (2003). *Public Places Urban Spaces: The Dimensions of Urban Design* (halaman 99). Oxford: Architectural Press.
- Newman, O. (1972). *Defensible Space: People and Design in the Violent City*. New York: Macmillan.
- Oldenburg, R. (1995). The Character of Third Places. [Kilasan buku *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Bookstores, Bars, Hair Salons, and Other Hangouts at the Heart of a Community*]. Dalam M. Carmona, & S. Tiesdell, (2007). *Urban Design Reader* (halaman 163-169). Oxford: Architectural Press.
- Patters, R. (2011, 14 Desember). *RTH 30%: Jauh Panggang dari Api*. Diakses 9 Mei 2012, dari Kompasiana - Green:
<http://green.kompasiana.com/penghijauan/2011/12/14/rth-30-jauh-panggang-dari-api/>
- Relph, E. (1976). On The Identity of Places [Kilasan buku *Place and Placelessness*]. Dalam M. Carmona, & S. Tiesdell, (2007). *Urban Design Reader* (halaman 103-107). Oxford: Architectural Press.

- Republik Indonesia. (2008). Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan.
- Republik Indonesia. (2001). Peraturan Pemerintah RI Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan.
- Republik Indonesia. (2007). Undang-Undang RI Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
- Soja, E. W. (1996). *Thirdspace: Journeys to Los Angeles and Other Real-and-Imagined Places*. Massachusetts: Blackwell Inc.
- Tankel, S. B. (1963). The Importance of Open Spaces in Urban Pattern. *City and Space*, halaman 67.
- Tuan, Yi-Fu. (1977). *Space and Place: the perspective of experience*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Walzer, M. (1986). Public Space: Pleasure and Costs of Urbanity. *Dissent*, 33 (4), 470-475.
- Wines, J. (2000). *Green Architecture*. (P. Jodidio, Ed.) Hong Kong: Taschen America LLC.
- Wisnubrata, A. (2010, 27 September). *Jakarta Kurang Ruang Terbuka Hijau*. Diakses 9 Mei 2012, dari Kompas - Megapolitan: <http://megapolitan.kompas.com/read/2010/09/27/12531425/Jakarta.Kurang.Ruang.Terbuka.Hijau-5>
- Woolley, H. (2003). *Urban Open Spaces*. London: Spon Press.