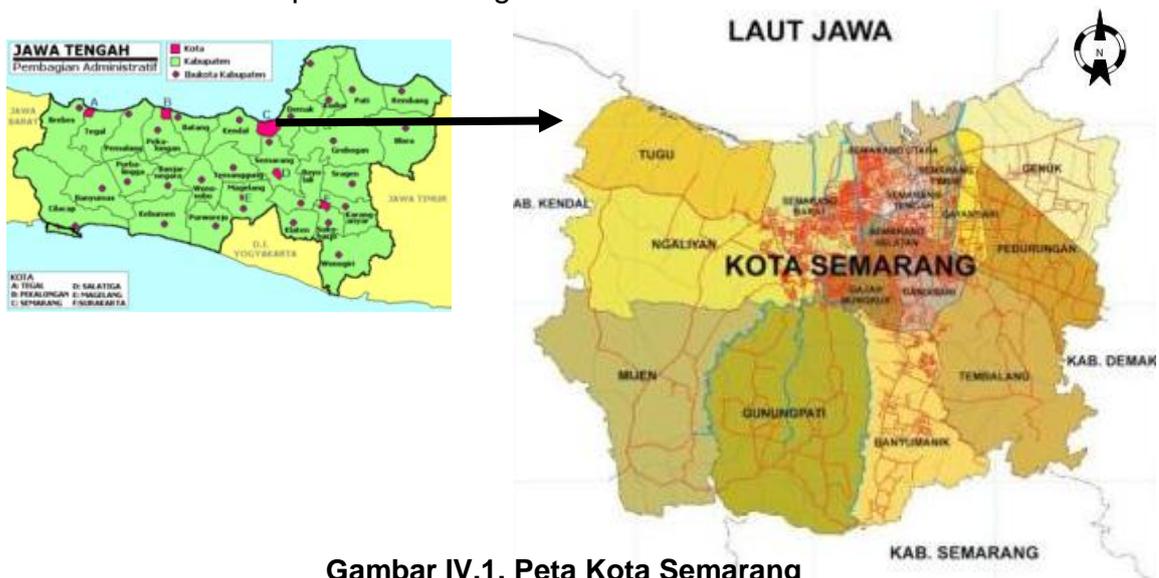


BAB IV

DATA OBJEK PENELITIAN

4.1 Tinjauan Umum Kota Semarang

Kota Semarang merupakan ibukota provinsi Jawa Tengah (lihat gambar IV.1). Kota ini adalah satu-satunya kota di Propinsi Jawa Tengah yang dapat digolongkan sebagai kota metropolitan. Kemajuan Kota Semarang sendiri tidak terlepas dari letaknya yang strategis. Kota yang memiliki sebutan kota atlas ini terletak di jalur pantura yang menghubungkan antara Jawa Barat dan Jawa Timur sehingga ramai dilalui moda transportasi dari segala arah.



Gambar IV.1. Peta Kota Semarang
(Sumber: www.google.com, 2014)

Secara geografis, Kota Semarang memiliki batas-batas sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Selatan : Kabupaten Semarang

- Sebelah Timur : Kabupaten Demak
- Sebelah Barat : Kabupaten Kendal

Akibat berbatasan langsung dengan Laut Jawa di sisi utara, kota ini memiliki kaitan yang erat dengan kawasan perairan. Kota ini memiliki daerah-daerah yang berbatasan langsung dengan perairan atau disebut kawasan *waterfront*.

Sebagai kota yang terletak di pesisir pantai utara, Kota Semarang terkenal sebagai kota perdagangan dan jasa. Dengan moda transportasi yang cukup lengkap dan akses yang mudah dijangkau dari berbagai daerah menjadikan kota ini sebagai kota perdagangan dan jasa yang cukup maju. Hal ini didukung dengan perannya sebagai ibukota Jawa Tengah sehingga menjadikan gerbang pintu masuk perdagangan dan jasa yang masuk ke Jawa Tengah.

4.2 Gambaran Umum BWK III Kota Semarang

BWK III Kota Semarang meliputi Kecamatan Semarang Utara dengan luas 1.135,275 Ha dan Kecamatan Semarang Barat seluas 2.386,473 Ha. BWK III Semarang merupakan kawasan yang memiliki potensi yang beragam mulai dari perdagangan, jasa, transportasi hingga rekreasi. Dengan adanya sarana transportasi pelabuhan, stasiun dan bandara yang kesemuanya terdapat di BWK ini, ikut menunjang pertumbuhan kawasan ini.

Batas-batas BWK III Kota Semarang antara lain:

Pada BWK III terdapat Stasiun Poncol dan Stasiun Tawang, Bandara Ahmad Yani, serta Pelabuhan Tanjung Emas yang berfungsi sebagai fungsi transportasi. Fungsi pergudangan terdapat di wilayah utara terutama di daerah sekitar pelabuhan. Fungsi rekreasi terdapat di pantai Marina dan Tugu Muda. Sedangkan untuk fungsi permukiman, perdagangan dan jasa terdapat di tiap blok di BWK III.

Dari keseluruhan fungsi yang terdapat di BWK III fungsi rekreasi masih perlu mendapat perhatian lebih dikarenakan perkembangannya masih kurang. Oleh karena itu dengan adanya program Pemkot Semarang mengenai normalisasi Sungai Kanal Banjir Barat merupakan salah satu potensi yang baik untuk dapat dikembangkan ke arah wisata rekreasi unggulan di BWK III.

4.3 Gambaran Umum Kawasan Sungai Kanal Banjir Barat

Dalam Rencana Detail Tata Ruang Kota Semarang, Sungai Kanal Banjir Barat terletak pada BWK III yang melingkupi wilayah Kecamatan Semarang Utara dan Semarang Barat (lihat gambar IV.3). Sungai ini membentang dari selatan ke utara dengan batas-batas sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Laut Jawa, Jalan arteri Yos Sudarso
- Sebelah Timur : Kelurahan Panggung Lor, Bulu Lor
- Sebelah Barat : Kelurahan Ngemplak Simongan,
- Sebelah Selatan : Bendungan Simongan, Sungai Kaligarang



Gambar IV.4. Peta sistem drainase Kota Semarang

(Sumber: dokumen Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juwana, 2006)

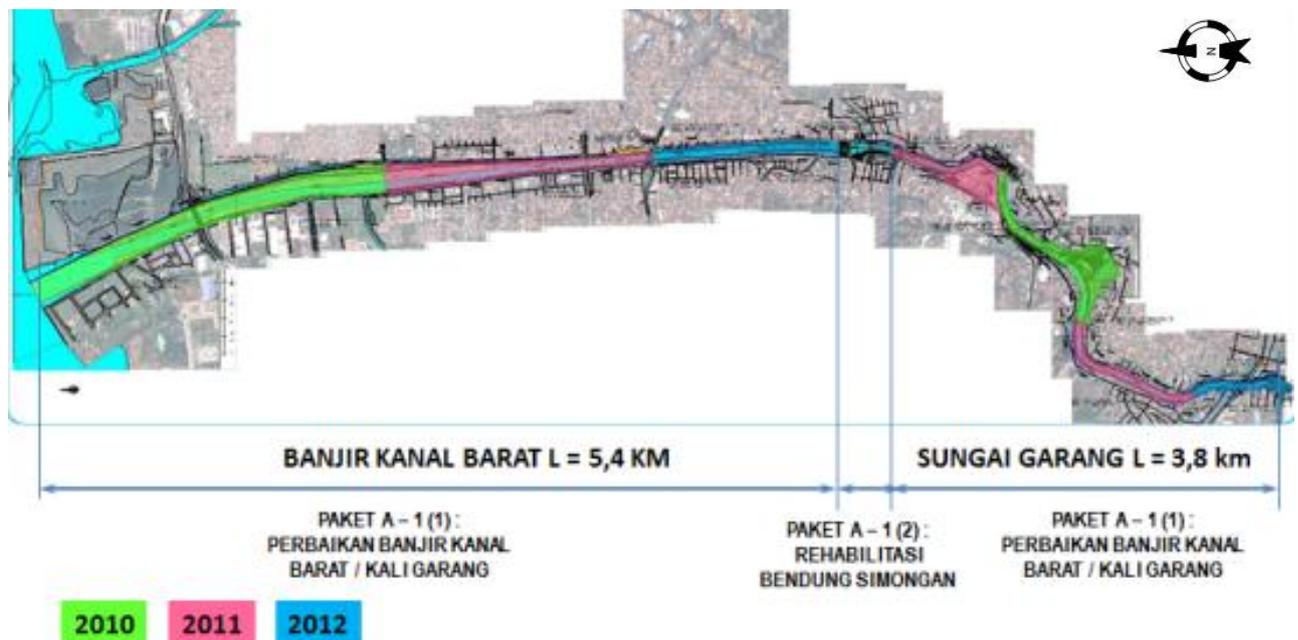
Dalam Peraturan Daerah Kota Semarang No 8 tahun 2004 mengenai BWK III Kota Semarang, peraturan-peraturan terkait dengan pembangunan di kawasan sekitar Sungai Kanal Banjir Barat yaitu:

- (1) Garis sempadan muka bangunan terhadap sempadan sungai untuk sungai yang bertanggung di dalam kawasan perkotaan dihitung dari batas terluar sepanjang kaki tanggul sampai dinding terluar bangunan yang besarnya ditetapkan untuk Sungai Banjir Kanal Barat sekurang-kurangnya 3 meter.
- (2) Garis sempadan muka bangunan yang ditepi sungai untuk bangunan perdagangan dan jasa adalah 13 meter sedangkan untuk permukiman dan bangunan umum lainnya adalah 8 meter;
- (3) Garis Sempadan sungai masing-masing diukur dari tepi sungai pada waktu pasang tertinggi pada setiap ruas daerah pengaliran sungai.

4.4 Proyek Normalisasi Sungai Kanal Banjir Barat

Kondisi sungai Kanal Banjir Barat pada tahun 2000-an cukup memprihatinkan. Sedimentasi dan endapan lumpur menyebabkan sungai ini tidak mampu menjalankan fungsinya secara optimal. Akibatnya ketika musim hujan tiba sungai ini tidak mampu menampung debit air yang ada sehingga terjadi banjir bandang di kota Semarang. Banjir sudah menjadi ciri khas kota ini setiap musim penghujan tiba.

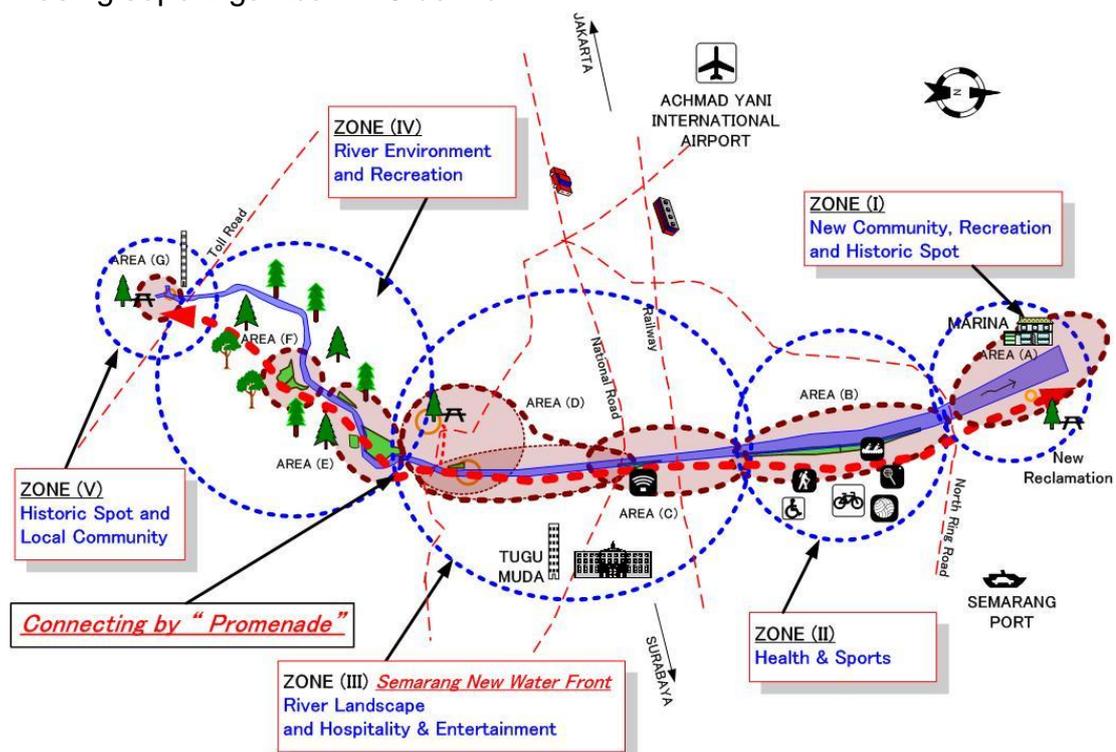
Oleh karena itu Pemerintah Kota Semarang dengan bantuan dana dari Jepang melalui JICA melaksanakan megaprojek pembuatan Waduk Jatibarang dan normalisasi Sungai Kanal Banjir Barat pada tahun 2010 dan selesai pada akhir tahun 2012 (lihat gambar IV.5). Diharapkan dengan adanya normalisasi tersebut dapat menampung debit air hujan serta air pasang yang menjadi momok tahunan Kota Semarang.



Gambar IV.5. Peta rencana proyek normalisasi Sungai Kanal Banjir Barat dan Kaligarang

(Sumber: dokumen Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juwana, 2006)

Dengan dilaksanakannya proyek normalisasi, saat ini kondisi Sungai Kanal Banjir Barat sudah jauh lebih baik dibandingkan dengan kondisi sungai ini pada tahun 2009 lalu. Sedimentasi yang ada sudah jauh berkurang dengan dibangunnya talud-talud di sepanjang bantaran sungai. Selain itu dilakukan pengerukan dan pelebaran badan sungai sehingga volume air yang dapat ditampung juga ikut bertambah. Bahkan selain dilakukan normalisasi juga dilakukan penataan kawasan sekitar bantaran sungai untuk dijadikan sebagai tempat rekreasi dan olahraga oleh warga. Penataan kawasan di Kanal Banjir Barat dilakukan sesuai dengan fungsi-fungsi tertentu. Pemkot Semarang membagi kawasan disepanjang aliran Sungai Kaligarang ini dalam beberapa 5 zona dengan fungsi masing-masing seperti gambar IV.6 berikut ini:



Gambar IV.6. Konsep penataan kawasan Sungai Kaligarang dan Kanal Banjir Barat Semarang

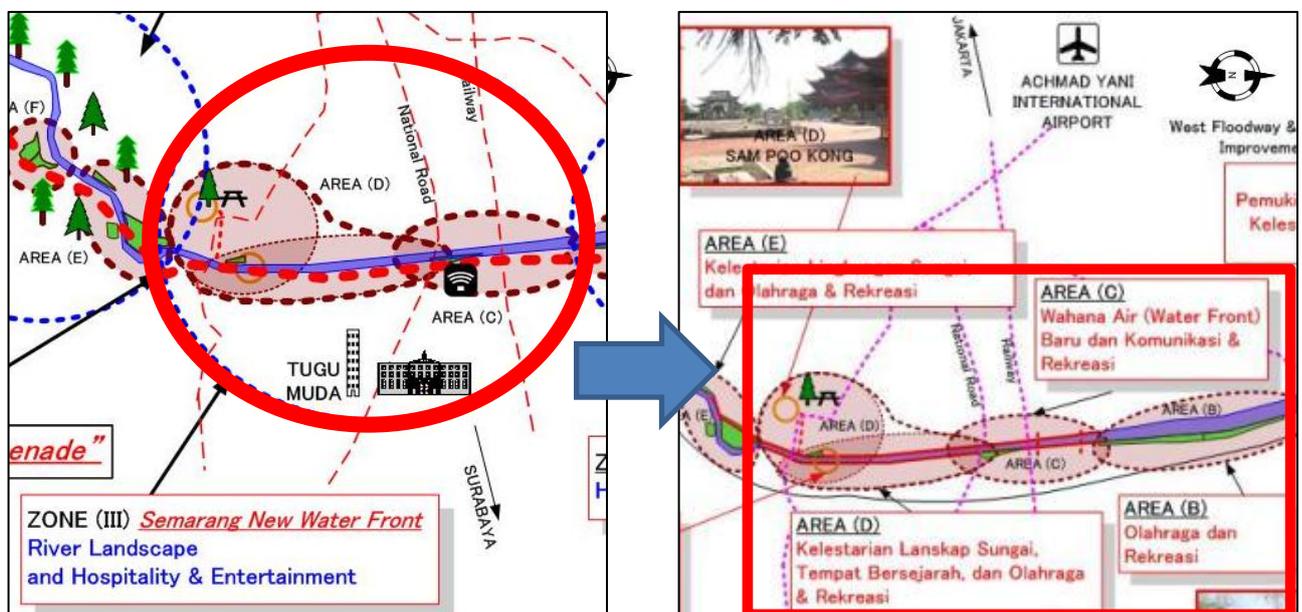
(Sumber: dokumen Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juwana, 2006)

4.5 Pemilihan Lokasi Penelitian

Pengembangan Sungai Kanal Banjir Barat dibagi menjadi 5 zona dengan tema yang berbeda-beda. Pada lokus penelitian dipilih zona III dikarenakan zona ini merupakan zona utama dari Sungai Kanal Banjir Barat *waterfront* yang dicanangkan sebagai “*Semarang New Waterfront*” (lihat gambar IV.7). Yang termasuk dalam zona III ini adalah kawasan bantaran Sungai Kanal Banjir Barat mulai dari bendungan Simongan hingga jembatan kereta api.

Batas-batas area penelitian kawasan Kanal Banjir Barat yang diteliti yaitu:

- Sebelah Utara : Jembatan kereta api
- Sebelah Selatan : Bendungan Simongan
- Sebelah Timur : Permukiman warga Kelurahan Bulu Lor
- Sebelah Barat : Permukiman warga Kelurahan Krobokan



Gambar IV.7. Lokasi penelitian Zona III Sungai Kanal Banjir Barat Semarang

(Sumber: dokumen Balai Besar Wilayah Sungai Pemali Juwana, 2006)



Gambar IV.8. Peta area penelitian
(Sumber: google earth, 2014)

Zona III sebagai “Semarang New Waterfront” terdiri dari 2 area yakni Area C dan Area D yang dihubungkan dengan *promenade* (lihat gambar IV.8). Area C memiliki tema *recreational waterfront*, sedangkan area D memiliki tema *historical waterfront*. Zona C sebagai kawasan *recreational waterfront* dilengkapi dengan beberapa *public space* seperti *plaza* dan *amphitheatre*. Selain itu juga terdapat *promenade* di sepanjang bantaran sungai. Sedangkan zona D sebagai *historical waterfront* dikarenakan terdapat situs bersejarah seperti Bendungan Simongan dan Klenteng Sam Poo Kong. Kondisi kawasan ini lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini: (lihat gambar IV.9, IV.10, IV.11)

❖ AREA D (Kawasan Bendungan Simongan)



Kondisi lahan parkir seadanya, tidak ada lahan parkir kendaraan roda 4



Banyak PKL berjualan di sembarang tempat



Simongan Plaza ramai pengunjung di sore hari



Jembatan Tanah Gempal



View dari Bendungan Simongan



Kondisi Bendungan Simongan yang merupakan ikon kawasan ini



Sekitar 1 km dari bendungan terdapat Kelenteng Sam Poo Kong yang termasuk di dalam rencana area D . Namun jarak yg cukup jauh serta kondisi akses menyebabkan tidak terciptanya hubungan antar kedua objek

Gambar IV.9. Kondisi kawasan Bendungan Simongan
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

❖ Promenade (Jembatan Lemah Gempal – Jembatan Siliwangi)



Banyak ruko modern yang digunakan sbg resto, toko, café, dll



Kondisi fasade Rumah-rumah di bantaran sungai tidak mendukung konsep *historical and recreational waterfront* yang diangkat



Pengunjung berjalan di promenade



Parkir kendaraan On Sreet karena tidak tersedia lahan parkir khusus



Pengunjung duduk-duduk di promenade



Masih terdapat banyak bangunan liar di sepanjang bantaran sungai yang dijadikan tempat berjualan mebel, makanan hewan, dll



Gambar IV.10. Kondisi Area Promenade

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

❖ Area C (Jembatan Siliwangi – Jembatan Kereta Api)



Kondisi promenade yang sepi walaupun sore hari



View JL. Madukoro dilihat dari JL. Kokrosono



Tidak tersedia lahan parkir sehingga kendaraan parkir *on street*



Pengunjung di amphiteatre sepi walaupun pada sore hari



Masalah utama kawasan ini adalah banyak terdapat pedagang kaki lima yang berjualan di pinggir jalan sehingga membuat kumuh kawasan. Akibatnya pengunjung di kawasan ini sepi.

Gambar IV.11. Kondisi Area *Open Theatre*

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

4.6 Kondisi Integrasi Tata Guna Lahan pada Kawasan *Semarang New Waterfront*

Suatu kawasan *waterfront* adalah suatu area yang berbatasan dan memiliki kontak fisik dan visual dengan air laut, sungai, danau dan badan air lainnya. Namun suatu kawasan tidak dapat dengan begitu saja diubah menjadi suatu kawasan *waterfront* yang baik. Mengembalikan suatu tepi perairan bukanlah suatu hal yang mudah dan biasanya melibatkan berbagai masalah, salah satunya adalah masalah tata guna lahan (Torre, 1989).

Menurut Baja (2012), tata guna lahan adalah wujud ruang di alam tentang bagaimana penggunaan lahan tertata, baik secara alami maupun direncanakan. Perencanaan tata guna lahan adalah hal yang penting agar tercipta tata guna lahan yang terintegrasi. Rencana tata guna lahan yang saling berpadu dengan aturan-aturan tata guna lahan akan memberikan dasar dalam penentuan fungsi yang tepat untuk wilayah tertentu (Shirvani, 1985). Beberapa hal yang mendukung terciptanya integrasi tata guna lahan antara lain: keberagaman fungsi penggunaan/kegiatan, tujuan penggunaan lahan, kesesuaian lahan (*Land suitability*), tuntutan dan permintaan (*Demand*), hubungan elemen tata guna lahan, livabilitas, amenitas dan keterlibatan publik.

1. Keberagaman fungsi penggunaan/kegiatan

Menurut Shirvani (1985) salah satu permasalahan yang mungkin timbul dalam perencanaan tata guna lahan adalah kurangnya

keberagaman fungsi pada suatu wilayah serta kegagalan dalam mempertimbangkan faktor fisik lingkungan dan alam. Oleh karena itu, isu utama yang harus dipertimbangkan dalam perencanaan tata guna lahan adalah dengan menciptakan keberagaman penggunaan pada suatu wilayah untuk menciptakan vitalitas sepanjang waktu.

Keberagaman fungsi penggunaan di kawasan penelitian sudah cukup beragam. Pengunjung yang datang ke kawasan ini dapat melakukan beragam kegiatan seperti duduk santai, berfoto, olahraga, memancing, melihat pemandangan, melakukan kegiatan komunitas, maupun berjalan di batu-batu kesehatan. Bahkan setiap hari sabtu pagi diadakan kegiatan senam bersama. Selain itu pada tahun 2013 sudah digelar 2 kali festival yang cukup besar yakni festival Kanal Banjir Barat dan festival Perahu Warag. Kedua festival ini ramai dikunjungi warga kota Semarang dan sekitarnya (lihat gambar IV.12).



Gambar IV.12. Beragam kegiatan pengunjung di Festival Banjir Kanal Barat 2013

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

2. Tujuan penggunaan lahan

Menurut Shirvani (1985), tata guna lahan merupakan suatu rencana 2 dimensi yang akan menciptakan ruang 3 dimensi dan memunculkan fungsi. Rencana tata guna lahan yang saling berpadu dengan aturan-aturan tata guna lahan akan memberikan dasar dalam penentuan fungsi yang tepat untuk wilayah tertentu (Shirvani, 1985). Tujuan penggunaan lahan harus sesuai dengan fungsi yang tepat diterapkan di kawasan tersebut. Apabila tujuan penggunaan lahan tidak sesuai dengan fungsi kawasan, tentunya akan timbul masalah di lain waktu.



Gambar IV.13. Perbedaan kondisi Kanal Banjir Barat sebelum Dan sesudah proses penataan
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Menurut pengunjung, tujuan penggunaan lahan di kawasan ini sebagai kawasan *waterfront* merupakan fungsi yang tepat bagi kawasan tepi sungai. Hal ini dapat dilihat bahwa terdapat perubahan yang cukup signifikan apabila dibandingkan dengan kondisi sebelum penataan, dimana kawasan tepi sungai dipenuhi rumah-rumah liar serta terkesan kumuh dan tidak terawat (lihat gambar IV.13). Selain itu terdapat banyak sedimentasi yang menyebabkan arus air tidak lancar. Setelah dilakukan normalisasi dan penataan, kawasan ini mampu menjadi kawasan tepi sungai yang bersih, rapi dan bahkan mampu menjadi kawasan yang mampu menarik pengunjung untuk datang.

3. Kesesuaian lahan (*Land suitability*)

Menurut Baja (2012), perencanaan tata guna lahan harus mengintegrasikan informasi tentang kesesuaian lahan (*land suitability*). Artinya adalah keputusan penggunaan lahan harus dibuat dengan mempertimbangkan kondisi biofisik lahan tersebut.

Sebagai kawasan tepi sungai tentunya membutuhkan penataan yang khusus dan berbeda dengan kawasan biasa. Sebagai saluran drainase utama kota yang bertugas mengalirkan sungai ke laut membuat sungai Banjir Kanal Barat memiliki desain yang diperhitungkan baik oleh para ahli. Setelah dilakukan proses normalisasi oleh Pemkot Semarang kondisi sungai yang tadinya sempit dan dangkal kini menjadi lebar. Kanan kiri sungai diperkuat dengan talud untuk memperkuat dinding sungai dan mengurangi sedimentasi (lihat gambar IV.14).



Gambar IV.14. Talud beton mengurangi sedimentasi Sungai Banjir Kanal Barat

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Selain dari segi teknis, dari segi desain perencanaan kawasan tepi sungai Banjir Kanal Barat yang direncanakan sebagai kawasan *recreational waterfront* sudah sesuai dengan kondisi biofisik lahan. Kawasan yang tadinya dipenuhi rumah liar dikembalikan ke fungsi awalnya sebagai daerah aliran sungai dan dapat dipergunakan sebagai ruang publik bagi warga Semarang.

4. Tuntutan dan permintaan (*Demand*)

Selain atas dasar kesesuaian lahan biofisik, perencanaan tata guna lahan juga harus sesuai dengan tuntutan dan permintaan untuk produk dan penggunaan alternatif tertentu baik pada saat sekarang maupun masa yang akan datang (Baja, 2012). Oleh karena itu perencanaan guna lahan harus mempertimbangkan tuntutan dan

permintaan baik dari masyarakat sekitar, calon pengguna maupun pangsa pasar agar tercipta tata guna lahan yang terintegrasi di masa mendatang.

Pada perencanaan kawasan Kanal Banjir Barat *waterfront* permintaan para calon pengguna masih kurang diperhatikan. Kawasan ini memang cukup berhasil menjadi kawasan tepi sungai yang lebih baik, namun terdapat beberapa kekurangan yang masih terjadi. Di kawasan ini belum terdapat fasilitas khusus untuk para pedagang, bahkan terdapat tanda larangan berjualan. Akibatnya banyak pedagang liar yang kucing-kucingan nekat menjual barang dagangannya di kawasan ini (lihat gambar IV.15). Keberadaan pedagang ini juga sebenarnya dibutuhkan oleh pengunjung. Selain itu tuntutan akan keamanan di kawasan ini masih buruk. Banyak terjadi kegiatan kriminal seperti penjambretan di kawasan ini, sehingga banyak pengunjung yang merasa takut dan cemas.



Gambar IV.15. Pedagang liar berjualan di sembarang tempat karena tidak tersedia tempat khusus berjualan

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

5. Hubungan elemen tata guna lahan

Menurut Catanese (1979), aktivitas, orang dan lokasi saling berhubungan satu sama lain. Hubungan ketiga hal diatas menjadi elemen penting dalam perencanaan tata guna lahan. Apabila terdapat hubungan yang baik dan seimbang antara pemilihan potensi di lokasi, aktivitas yang ditimbulkan serta sasaran penggunaanya akan tercipta tata guna lahan yang ideal.

Pada kawasan penelitian, hubungan antara lokasi-aktivitas-orang dapat dikatakan cukup erat. Lokasi penelitian adalah kawasan *waterfront* yang menimbulkan beragam aktivitas seperti memancing, duduk santai, menikmati pemandangan, berolahraga maupun aktivitas lain yang mampu menarik pengunjung untuk datang ke kawasan ini (lihat gambar IV.16). Alasan pengunjung untuk datang ke kawasan ini dikarenakan tertarik baik lokasinya yang di tepi sungai sehingga berbeda dengan kawasan lain, maupun karena aktivitas-aktivitas yang terjadi di kawasan ini.



Gambar IV.16. Plasa Simongan merupakan lokasi yang paling ramai digunakan pengunjung untuk beraktivitas

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

6. Livabilitas

Menurut Baja (2012), yang dimaksud dengan livabilitas adalah kenyamanan untuk tinggal. Dalam kasus ini sebagai kawasan rekreasi maka livabilitas merupakan kenyamanan untuk beraktivitas dan menikmati kawasan tersebut. Mayoritas pengunjung berpendapat bahwa mereka merasa nyaman berkunjung ke kawasan penelitian. Beberapa pengunjung berpendapat bahwa melihat aliran air sungai yang mengalir dapat menimbulkan rasa tenang di hati, selain itu mereka juga merasa nyaman dengan semilir angin di tepi sungai (lihat gambar IV.17).



Gambar IV.17. Pengunjung duduk-duduk menikmati pemandangan dan semilir angin sore

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Namun terdapat beberapa hal yang cukup mengganggu kenyamanan, yakni banyaknya sampah berserakan di kawasan ini. Hal ini disebabkan keterbatasan jumlah tempat sampah serta tidak tentunya jadwal petugas pengambil sampah sehingga sampah di tong sampah penuh. Akibatnya terjadi tumpukan sampah. Bahkan di beberapa titik

terdapat bekas sampah yang dibakar yang cukup mengganggu pemandangan.

7. Amenitas

Yang dimaksud dengan amenities adalah ketersediaan penunjang kemudahan/*amenity*. Ketersediaan penunjang kemudahan/amenitas sangat penting guna menunjang fungsi suatu lahan (Baja, 2012). Pada kasus ini maka amenities yang diharapkan merupakan fasilitas penunjang rekreasi seperti *open space*, *public park*, hotel, toko dan fasilitas lain.

Pada kenyataannya di kawasan penelitian baik dari segi jumlah maupun kondisi fasilitas/amenitas yang ada jauh dari kata cukup. Fasilitas yang ada di kawasan ini masih kurang. Padahal kawasan *waterfront* yang baik seharusnya dilengkapi fasilitas yang lengkap sehingga menarik pengunjung untuk datang.



Gambar IV.18. Sepinya fasilitas *open theatre* karena tidak ditunjang lahan parkir kendaraan yang memadai
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Contohnya kawasan *Marina Bay Sands Singapura*. Di kawasan itu terdapat *landmark* patung Merlion yang sangat populer, bangunan convention, hotel berbintang, *fery air* yang menyediakan layanan berkeliling sungai, restaurant, dll. Fasilitas-fasilitas ini saling mendukung satu sama lain sehingga mampu menarik minat pengunjung untuk datang ke kawasan ini.

Di kawasan penelitian jangankan terdapat fasilitas penunjang seperti hotel dan gedung *convention*, lahan parkir kendaraan yang ada tidak memadai (lihat gambar IV.19). Parkir kendaraan pengunjung roda dua hanya terdapat di tepi jalan raya, yang sebenarnya juga bukan lahan parkir. Sedangkan kendaraan roda empat hanya dapat parkir di tepi jalan raya di sisi promenade. Untuk kendaraan besar seperti bus pariwisata tidak tersedia lahan parkir. Bahkan di beberapa area seperti di area open teater tidak terdapat lahan parkir kendaraan (lihat gambar IV.18).



Gambar IV.19. Tidak tersedia lahan parkir khusus kendaraan sehingga parkir di sembarang tempat
(Sumber: Dokumentasi, 2014)



Gambar IV.20. Parkir *on street* pada saat Festival Banjir Kanal Barat 2013 menyebabkan kemacetan lalu lintas
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

8. Keterlibatan Publik

Menurut Baja (2012), setiap kelompok atau individu yang berkepentingan dengan rencana harus diakomodasikan untuk berpartisipasi dalam proses, untuk menjaga agar tidak terdapat arahan penggunaan lahan yang cenderung semena-mena. Pada perencanaan kawasan penelitian, publik (baik penduduk sekitar maupun warga Semarang) tidak banyak ikut dilibatkan dalam proses perencanaan. Perencanaan kawasan ini dilakukan oleh para ahli dibidangnya. Hanya saja dengan keberadaan kawasan ini setidaknya ikut menambah destinasi rekreasi di Semarang yang masih dirasa publik kurang.

4.7 Keberhasilan “Semarang New Waterfront” Development

Seperti yang sudah dijelaskan diatas bahwa suatu kawasan tidak dapat dengan begitu saja diubah menjadi suatu kawasan *waterfront* yang baik. Diperlukan suatu upaya untuk menciptakan kawasan *watefront* yang berhasil. Namun suatu *waterfront development* yang dilakukan tidak selalu dapat dikatakan berhasil. Adakalanya pengembangan yang dilakukan tidak mampu menjadikan kawasan tersebut menjadi suatu kawasan yang hidup. Beberapa faktor yang mampu menjadi penentu keberhasilan suatu *waterfront development* antara lain: keseimbangan respon dan partisipasi publik, keragaman ekspresi tepi air, karakter, fungsional, wadah kegiatan publik dan edukasional.

1. Keseimbangan respon dan partisipasi publik

Menurut Torre (1989) prinsip dasar dalam menciptakan dan mendapatkan keuntungan dari fasilitas yang ada adalah menyeimbangkan respon dan partisipasi publik, dimana hal ini akan menjadi penentu apakah perkembangan kawasan ini akan hidup ataukah mati.

Keseimbangan respon dan partisipasi publik dapat terlihat dari hidup atau matinya kawasan ini. Kawasan Kanal Banjir Barat cukup mampu menjadi kawasan yang hidup. Hal ini terlihat dari cukup ramainya pengunjung yang datang ke kawasan ini, terutama pada sore hari. Pada siang maupun pagi hari kawasan ini akan sangat sepi pengunjung. Hal ini disebabkan pada sore hari matahari sudah tidak panas dan orang-orang

sudah pulang dari sekolah maupun tempat kerja. Oleh karena itu kawasan ini hanya ramai pada waktu-waktu tertentu (lihat gambar IV.21).



Gambar IV.21. Ramainya pengunjung di Plasa Simongan pada sore hari
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Para pengunjung merasa bahwa keberadaan kawasan ini mampu menjadi alternatif rekreasi baru di Semarang. Selain gratis karena tidak dipungut biaya masuk dan letaknya yang strategis, kawasan *waterfront* memiliki suasana yang tidak dimiliki oleh kawasan lain. Oleh karena itu respon publik akan kawasan ini cukup baik. Selain itu partisipasi publik juga dapat terlihat pada saat digelarnya festival Kanal Banjir Barat dan festival Perahu Warag. Banyaknya warga yang berpartisipasi dengan ikut serta dalam kegiatan yang ada seperti lomba anak-anak, lomba lampion hias, senam bersama, kegiatan bazaar, dll merupakan salah satu tanda positif bahwa kawasan ini mampu menjadi kawasan *waterfront* yang cukup berhasil (lihat gambar IV.22).



Gambar IV.22. Partisipasi warga Semarang berjualan di bazaar kuliner pada acara Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2013)

2. Keragaman ekspresi tepi air

Keragaman ekspresi kawasan tepi air akan menciptakan dasar yang kuat dalam menarik pengunjung. Manfaat yang lainnya adalah menciptakan keseimbangan pengguna yang peduli dengan segala fasilitas yang ada, yang akan menciptakan kawasan yang hidup serta menghindari kegagalan proyek *waterfront* akibat ketidaksesuaian pendapat. (Torre, 1989).

Para pengunjung berpendapat bahwa kawasan Kanal Banjir Barat tidak memiliki keragaman ekspresi tepi air. Di sisi kanan dan kiri sungai hanya terdapat rumah-rumah penduduk yang tidak memiliki ciri arsitektural dan budaya yang khas maupun desain yang menarik sehingga tidak

berkontribusi positif terhadap pemandangan di kawasan ini (lihat gambar IV.23). Sebaliknya, yang membuat keragaman ekspresi tepi air di kawasan ini menurut pengunjung adalah aliran air sungai yang mengalir di Bendungan Simongan dan Sungai Kanal Banjir Barat serta lalu lalang kendaraan dan aktivitas orang-orang di sekitar kawasan ini.



Gambar IV.23. Pemandangan di kanan dan kiri sungai monoton, tidak terdapat objek menarik yang memberikan keragaman pemandangan
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

3. Memiliki Karakter

Kearifan lokal, kondisi bangunan eksisting, kondisi alam di kawasan tersebut, dan tentu saja kondisi dari badan perairan harus diperhatikan baik-baik dalam suatu desain *waterfront* (Breen, 1994). Hal-hal diatas perlu diperhatikan agar didapatkan suatu kawasan *urban waterfront* yang berkarakter. Menurut Breen (1994), karakter adalah suatu kualitas eksklusif yang membuat suatu tempat menjadi unik. Semakin unik dan memiliki karakter maka tempat tersebut menjadi semakin menarik.

Menurut pengunjung, kawasan *Semarang New Waterfront* ini tidak memiliki karakter yang unik (lihat gambar IV.24). Yang membedakan

dengan kawasan lain hanyalah karena merupakan kawasan tepi sungai, maka pemandangan dan situasinya adalah air sungai yang mengalir serta hembusan angin sungai yang sepoi-sepoi. Padahal salah satu faktor yang mampu menjadi pendukung keberhasilan suatu *waterfront development* adalah karakter.



Gambar IV.24. Belum terlihat adanya karakter yang unik dan khas di kawasan ini

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

4. Fungsional

Menurut Torre (1989), tidak peduli seunik atau semenarik apapun suatu *waterfront*, kawasan tersebut hanya akan berhasil apabila berfungsi dengan baik dalam segala hal. Mulai dari akses kawasan dan sirkulasi hingga kapasitas parkir yang mencukupi, pergerakan pedestrian yang mudah dan nyaman, hingga keseluruhan pengalaman yang dialami pengunjung. Setiap kawasan harus berfungsi dengan baik, begitupun juga mengenai masalah kapasitas pada waktu-waktu padat (lihat gambar IV.25).

Sayangnya faktor fungsional yang merupakan salah satu faktor penting belum dipenuhi oleh kawasan ini. Pengunjung berpendapat bahwa kawasan ini belum mampu berfungsi dengan baik. Hal ini dikarenakan masih sangat kurangnya fasilitas/amenitas yang ada (seperti dijelaskan pada poin amenities diatas) sehingga berpengaruh terhadap fungsionalitas kawasan ini. Dengan fasilitas seadanya menyebabkan potensi dan fungsi kawasan ini menjadi tidak dapat dinikmati dengan baik.



Gambar IV.25. Area parkir dadakan saat Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

5. Menjadi wadah bagi kegiatan publik

Salah satu hal utama dalam proyek *waterfront* bagi publik adalah bagaimana kawasan ini mampu menjadi wadah bagi kegiatan publik. Kawasan *waterfront* menjadi kawasan yang ideal dan netral sebagai tempat pelaksanaan festival dan kegiatan masyarakat lainnya (Breen, 1994).

Saat ini kawasan *Semarang New Waterfront* cukup mampu menjadi wadah bagi kegiatan publik. Tercatat pada tahun 2013 diselenggarakan 2 festival berskala cukup besar, yakni Festival Kanal Banjir Barat dan Festival Perahu Warag. Kedua festival ini mampu menarik warga kota Semarang dan sekitarnya untuk datang dan ikut berpartisipasi dalam event ini.



Gambar IV.26. Ramainya pengunjung di di Festival Banjir Kanal Barat 2013

(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Pada Festival Banjir Kanal Barat yang baru pertama kali diselenggarakan pada tahun 2013 ini, terdapat beragam kegiatan yakni lomba mewarnai, lomba perahu hias, serta terdapat lampion hias, *bazaar* produk lokal dan kuliner Semarang serta panggung hiburan. Beragam kegiatan diatas mampu menarik ribuan warga Semarang untuk datang ke festival yang diselenggarakan selama 2 hari ini (lihat gambar IV.26-IV.31).



Gambar IV.27. Partisipasi warga di bazaar kuliner khas Semarang di Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2014)



Gambar IV.28. Lomba mewarnai anak-anak di Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2014)



Gambar IV.29. Panggung hiburan di tengah sungai pada Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2014)



Gambar IV.30. Antusiasme masyarakat melihat perahu hias di Festival Banjir Kanal Barat 2013
(Sumber: Dokumentasi, 2014)



Gambar IV.31. Suasana malam hari Festival Banjir Kanal Barat 2013 yang semakin ramai pengunjung
(Sumber: Dokumentasi, 2014)

Sungai Kanal Banjir Barat yang tadinya kumuh dan dipenuhi bangunan liar berubah menjadi tempat berkumpul warga, merupakan prestasi yang bagus. Selain kegiatan festival, kawasan ini dapat digunakan oleh warga, terutama komunitas, untuk beraktivitas. Namun nampaknya hal ini belum terlihat. Yang cukup disayangkan adalah *opentheatre* yang berada di Jl. Kokrosono belum dimanfaatkan dengan baik. Padahal fasilitas itu dapat digunakan oleh komunitas-komunitas untuk menggelar pertunjukkan maupun menyelenggarakan *event-event* tertentu.

6. Edukasional

Kawasan *waterfront* juga harus merupakan kawasan yang logik dan dramatis, mampu menjadi tempat edukasi bagi masyarakat, seperti museum maritim, seni, sains dan lain-lain, maupun akuarium, serta fasilitas-fasilitas lain yang mampu menarik minat masyarakat kota dari berbagai umur dan kalangan untuk datang ke kawasan ini (Breen, 1994).

Di kawasan Kanal Banjir Barat memang belum terdapat fasilitas edukasi yang layak seperti yang disebutkan diatas, namun perubahan yang terjadi pada kawasan ini dari yang mulanya kawasan yang kumuh, tidak terawat dan dipenuhi bangunan liar menjadi kawasan yang bersih, rapi dan bermanfaat cukup banyak ikut mengubah pola pikir masyarakat bahwa kawasan sungai bukan kawasan yang kotor dan terlupakan, bahkan sebaliknya dapat menjadi suatu kawasan yang indah.