

BAB II

KAJIAN LITERATUR PADA PERANCANGAN KAWASAN PESISIR CITUIS BERBASIS EKONOMI MARITIM DENGAN PENDEKATAN EFEKTIVITAS SIRKULASI & PARIWISATA PESISIR BERKELANJUTAN

Bab II merupakan kajian literatur yang dipaparkan dalam tiga bagian utama, yang meliputi: (1) Penjabaran tipologi perancangan kawasan ekonomi pesisir Cituis (2) Deskripsi mengenai pengertian kata kunci pada judul serta kajian teori yang menjadi acuan terhadap penelitian dan perancangan (3) Kajian preseden

2.1 Kajian Objek Perancangan

Pada pembahasan mengenai kajian objek perancangan, penulis akan menjelaskan mengenai tipologi perancangan yang akan diambil oleh penulis sebagai sebuah langkah penyelesaian terhadap rumusan masalah, yaitu kajian tipologi kawasan, dan juga kajian tipologi desain yang menjadi bagian dalam kawasan

2.1.1 Kajian Tipologi Kontekstual Kawasan

Jika dilihat dari sudut pandang secara kontekstual, Cituis merupakan sebuah kawasan yang termasuk kedalam kawasan pesisir dengan letak geografisnya yang terletak bersebelahan dengan bibir laut. Dengan wilayah pesisir Cituis yang memiliki permasalahan akan efektivitas sirkulasi pada ruang ekonomi kawasan, Tipologi perancangan akan berfokus dalam menyelesaikan permasalahan tersebut, dan juga memaksimalkan potensi ekonomi perikanan yang dimiliki oleh kawasan. Karena ruang-ruang ekonomi dari pesisir Cituis berada tepat di bibir laut, maka tipologi kawasan yang dirancang oleh penulis adalah kawasan waterfront.

Penataan kawasan waterfront merupakan konsep pengembangan kawasan pesisir tepi air yang bertujuan untuk menciptakan kawasan yang memiliki penataan dan pengembangan lingkungan yang baik dan menjadi kawasan yang mampu menjadi penopang dalam aktivitas ekonomi (Isra,2021). Kawasan pesisir Cituis memiliki arah perancangan yang serupa dengan definisi dari penataan kawasan waterfront. Dalam prosesnya, penataan kawasan waterfront memiliki beberapa syarat yang perlu dipenuhi (Praneswari, 2018), yang meliputi:

1. Lokasi perancangan yang berada di tepi pesisir wilayah perairan yang besar
2. Lokasi perancangan memiliki area pelabuhan, perdagangan jasa, pemukiman, serta rekreasi pariwisata.
3. Memiliki fungsi utama sebagai kawasan industri, pelabuhan, pemukiman, dan wisata.
4. Pembangunan rancangan memiliki orientasi yang memprioritaskan perairan
5. Pembangunan yang terjadi secara vertikal dan horizontal

Penataan kawasan waterfront terbagi menjadi beberapa tipe yang dibagi berdasarkan fungsinya (Aziz, 2022), yaitu:

1. *Mixed Used waterfront* merupakan campuran penggunaan lahan yang dikembangkan pada wilayah waterfront
2. *Recreational Waterfront* merupakan pengembangan pesisir yang dirancang untuk keperluan pariwisata
3. *Residential Waterfront* merupakan kawasan perairan yang dirancang untuk keperluan pemukiman
4. *Working Waterfront* merupakan kawasan pesisir yang dirancang untuk keperluan aktivitas industri ekonomi maritim seperti aktivitas perikanan / pelabuhan dermaga.

Berdasarkan berbagai tipe *waterfront* tersebut, tipologi waterfront yang menjadi landasan perancangan penulis pada pesisir Cituis adalah mixed use waterfront. dengan pendekatan kawasan pesisir Cituis yang bertujuan untuk merangkai kembali efektivitas sirkulasi pada ruang ekonomi kawasan, serta untuk memaksimalkan potensi ekonomi yang dimiliki. Penulis merencanakan pengembangan kawasan waterfront pesisir Cituis yaitu mixed used waterfront, yaitu kawasan yang mencakup gabungan tipologi *recreational*, *residential*, dan *working waterfront*.

2.1.2 Kajian Tipologi Rancangan

Kawasan Minapolitan memiliki definisi sebagai sentra produksi, pengolahan, pemasaran, dan komoditas perikanan, jasa pelayanan, dan kegiatan perekonomian lainnya yang bersumber dari laut (Edrus, 2015). Berdasarkan ritme ekonomi eksisting dari pesisir Cituis, dapat dilihat bahwa roda ekonomi kawasan pesisir Cituis bertumpu pada ekonomi perikanan dan transportasi maritim. Modul *mixed use* yang dirangkai oleh penulis dibuat dengan landasan pemikiran untuk meningkatkan efektivitas sirkulasi dan memaksimalkan ruang bagi fungsi ekonomi eksisting, serta menyediakan ruang-ruang ekonomi baru sebagai pengembangan dari fungsi ekonomi maritim yang telah ada. Dari beberapa tipologi fungsi rancangan *waterfront*, penulis hanya menjabarkan tipologi yang sekiranya akan diterapkan pada rancangan, yakni:

1. Tempat Pelelangan Ikan

Tempat Pelelangan Ikan (TPI) merupakan infrastruktur esensial dalam sistem rantai pasok perikanan yang berfungsi sebagai titik awal distribusi hasil tangkapan laut melalui mekanisme lelang terbuka untuk memperoleh

harga yang kompetitif. TPI melayani berbagai aktivitas pasca-tangkap, seperti penimbangan, penyusunan, pencatatan administrasi, transaksi pembayaran, serta input data hasil tangkapan. Selain berfungsi sebagai pusat pemasaran ikan, TPI juga berperan dalam pengawasan operasional kapal nelayan serta mendukung proses penanganan dan pengolahan awal hasil perikanan. Tujuan utama dari penyediaan TPI adalah untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam perdagangan hasil laut guna mendorong peningkatan kesejahteraan nelayan dan produktivitas ekonomi kawasan pesisir (Sulistiyani, 2005).

2. Pasar Ikan

Pasar ikan adalah pasar yang digunakan untuk memasarkan ikan dan berbagai jenis produk ikan (Edrus, 2015). Di pasar ikan, terjadi berbagai interaksi antara penjual (nelayan, pedagang) dan pembeli (konsumen) dalam kegiatan jual beli hasil laut (Paramudita, 2015). Pasar ikan dapat dibagi menjadi beberapa jenis yang diklasifikasikan dari jarak distribusi ikan dan dari jenis transaksi. Pembagian Pasar ikan dari jangkauan distribusi ikan meliputi (Paramudita, 2015) :

- Pasar Ikan Primer

Merupakan pasar di mana produsen (pembudidaya atau nelayan) menjual hasil tangkapan mereka langsung kepada pedagang ikan atau kelompok pedagang.

- Pasar Ikan Perantara

Merupakan pasar di mana pedagang ikan menjual ikan yang mereka beli dari pasar

primer kepada pedagang ikan lain atau konsumen.

- **Pasar Ikan Terminal**

Merupakan pasar di mana ikan dijual langsung kepada konsumen akhir.

Jika dibagi berdasarkan jenis transaksinya, Pasar Ikan dapat dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu (Paramudita, 2015):

1. **Pasar Grosir**

Pedagang ikan yang menjual produk perikanan dalam jumlah yang besar

2. **Pasar Eceran**

Pedagang ikan yang menjual produk perikanan dengan skala yang kecil.

Berdasarkan ketiga jenis Pasar Ikan diatas, penulis akan merancang jenis **Pasar Ikan Primer**. Hal ini disebabkan dengan lokasi pesisir Cituis yang menjadi tempat huni bagi produsen (pembudidaya & nelayan) . Jika ditinjau dari jenis transaksinya, karena Pasar Ikan Cituis eksisting memiliki tipologi sebagai pasar ikan ecer, perancangan akan menghadirkan pemaksimalan rancangan pada **Pasar Ikan Eceran**.

3. Dermaga

Dermaga merupakan suatu bangunan pelabuhan yang digunakan untuk merapatkan dan menambatkan kapal yang melaksanakan bongkar muat barang dan menaik

turunkan penumpang (Edrus, 2015). Berdasarkan fungsinya, dermaga dibagi menjadi 3 jenis, meliputi:

- Dermaga Penumpang

Dermaga Penumpang merupakan dermaga yang memiliki fokus utama untuk melayani naik-turunnya penumpang. Dermaga penumpang biasanya dilengkapi dengan fasilitas seperti ruang tunggu dan area akses untuk penumpang.

- Dermaga Bongkar-muat

Dermaga Bongkar-muat digunakan untuk melakukan bongkar muat barang, baik barang padat, curah, atau cair.

Jika dilihat dari pembagian dermaga berdasarkan fungsinya, Rancangan dermaga pada pesisir Cituis adalah **Dermaga Penumpang**. Pemilihan jenis dermaga didasarkan pada tipologi dermaga eksisting yang memfasilitasi penyeberangan penumpang ke Kepulauan Seribu.

4. Hunian

Hunian merupakan salah satu kebutuhan dasar manusia yang mencakup aspek tempat tinggal atau kediaman permanen yang layak secara fisik, sosial, dan psikologis. Berdasarkan definisi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia serta Undang-Undang No. 1 Tahun 2011 Pasal 1 angka 7, hunian diartikan sebagai bangunan gedung yang tidak hanya berfungsi sebagai tempat tinggal, tetapi juga sebagai sarana pembinaan keluarga, simbol harkat dan martabat individu, serta aset bernilai ekonomi bagi

pemilikinya. Dengan demikian, hunian dapat dipahami sebagai unit ruang bermukim yang memenuhi standar kelayakan untuk mendukung kehidupan manusia secara menyeluruh, baik dalam konteks fungsi, identitas, maupun keberlanjutan sosial. Berdasarkan pelaku pembangunan dan tujuan penggunaannya, hunian diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis sebagaimana tercantum dalam Pasal 21 ayat 1 Undang-Undang No. 1 Tahun 201, yaitu:

- **Rumah Swadaya:** Hunian yang dibangun atas prakarsa dan upaya masyarakat, baik secara individu maupun kolektif, dengan kemungkinan memperoleh bantuan dari pemerintah pusat maupun daerah.
- **Rumah Umum:** Hunian yang diselenggarakan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat berpenghasilan rendah dan dapat memperoleh dukungan pemerintah dalam bentuk bantuan atau kemudahan.
- **Rumah Khusus:** Hunian yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan khusus, seperti perumahan bagi korban bencana, transmigrasi, kelompok rentan (lansia, yatim piatu, masyarakat miskin), serta pembangunan di daerah terpencil atau perbatasan negara.
- **Rumah Komersial:** Hunian yang dikembangkan dengan tujuan memperoleh keuntungan ekonomi sesuai dengan permintaan pasar.
- **Rumah Negara:** Hunian milik negara yang diperuntukkan sebagai fasilitas tempat tinggal sekaligus sarana pembinaan keluarga bagi pejabat dan/atau pegawai negeri, yang penyediaannya

berada di bawah kewenangan pemerintah pusat atau daerah.

Berdasarkan jenis-jenis hunian di atas, terdapat 2 jenis hunian yang akan diimplementasikan oleh penulis pada rancangan, yaitu **Rumah Umum & Rumah Komersial**. Rumah Umum merujuk kepada penulis yang memfasilitasi ruang tinggal untuk komunitas nelayan yang berpenghasilan rendah di pesisir Cituis. Sedangkan, pencetusan tipologi rumah komersial didasarkan pada tipologi rumah eksisting pesisir Cituis yang serupa dengan rumah komersial.

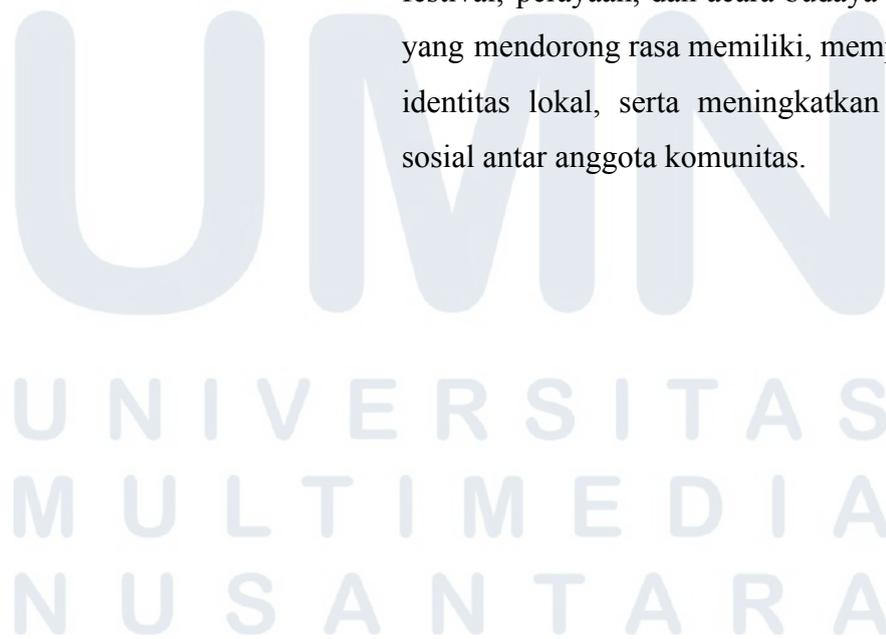
5. *Community Center*

Pusat komunitas atau balai komunitas merupakan ruang publik yang digunakan sebagai tempat berkumpulnya masyarakat untuk berbagai aktivitas sosial, dukungan komunitas, dan pertukaran informasi. Keberadaannya berperan sebagai pusat pengembangan wilayah yang mendorong partisipasi masyarakat serta meningkatkan kesejahteraan sosial melalui interaksi kolektif dan penguatan jejaring lokal. Community Center merupakan ruang yang memiliki fungsi untuk menampung berbagai aktivitas dari warga setempat. Berbagai aktivitas yang dimaksud meliputi:

- **Aktivitas rekreasional:** Program olahraga dan kebugaran, kegiatan seni dan kerajinan, kelompok musik, serta bentuk rekreasi

lainnya yang mendukung kesejahteraan fisik dan mental masyarakat.

- **Lokakarya edukatif:** Program peningkatan literasi, pelatihan kerja, serta pelatihan berbasis keterampilan lain yang bertujuan untuk meningkatkan kapasitas individu dalam aspek pendidikan dan ekonomi
- **Layanan dukungan sosial:** Penyediaan konseling, kelompok pendampingan, serta berbagai layanan bagi individu atau kelompok yang sedang menghadapi tantangan psikososial atau ekonomi.
- **Pertemuan komunitas:** Ruang diskusi bagi warga untuk menyampaikan gagasan, membahas permasalahan lokal, serta berpartisipasi dalam proses pengambilan keputusan kolektif.
- **Kegiatan kebudayaan:** Penyelenggaraan festival, perayaan, dan acara budaya lainnya yang mendorong rasa memiliki, memperkuat identitas lokal, serta meningkatkan kohesi sosial antar anggota komunitas.



2.2 Pengertian Perancangan Kawasan Ekonomi Pesisir Cituis dengan Pendekatan Efektivitas Sirkulasi dan Pariwisata Pesisir Berkelanjutan

Kata kunci pada penelitian bertujuan untuk menentukan batasan-batasan fokus penelitian yang akan menjadi pedoman, baik dalam proses analisis hingga perancangan. Fokus pada definisi terbagi menjadi beberapa sub-bab utama, yang meliputi: (1) Definisi Pesisir (2) Definisi Ruang Ekonomi

(3) Definisi Sirkulasi dalam Ruang Ekonomi (4) Definisi Efektivitas Sirkulasi

(5) Definisi Pariwisata Pesisir Berkelanjutan (6) Penjabaran Konsep Perancangan.

2.2.1 Definisi Pesisir

Wilayah pesisir adalah wilayah peralihan antara lautan dan daratan. Bagian darat masih dipengaruhi oleh aktivitas air laut (pasang surut, angin, dan *leakage* air) dan bagian laut masih dipengaruhi oleh aktivitas di daratan seperti aliran air tawar dan sedimentasi (Yonvitner et al., 2015). Secara prinsip, sebuah wilayah selalu memiliki hubungan yang erat dengan manusia yang tinggal didalamnya. Pesisir memiliki empat fungsi pokok bagi kehidupan manusia yang meliputi penyediaan sumber daya alam, penyedia jasa-jasa pendukung kehidupan, penerima limbah, serta penyedia jasa-jasa kenyamanan (Bengen, 2009).

Masyarakat pesisir didefinisikan sebagai kelompok orang yang hidup di daerah pesisir dan menggantungkan sumber kehidupan dan perekonomiannya bergantung secara langsung pada pemanfaatan sumber daya laut dan pesisir (Nakijuluw, 2009). Ketergantungan masyarakat terhadap sektor laut membuat masyarakat pesisir memiliki identitasnya tersendiri akibat pola hidup yang dikenal sebagai kebudayaan pesisir (Fajrie, 2018). Karakteristik masyarakat pesisir sangat berkaitan erat dengan ekonomi, lingkungan dan sumber daya dimana mereka tinggal, yang meliputi ketergantungan pada kondisi lingkungan, ketergantungan pada musim, ketergantungan pada pasar, serta keterlibatan seluruh

stratifikasi umur dan kelamin dalam perekonomian (Wahyudin, 2015). Secara holistik, karakteristik masyarakat pesisir memiliki identitas yang sangat distinctive dari segi sosial-ekonominya (Wahyudin, 2015).

2.2.2 Ruang Ekonomi Masyarakat Pesisir

Ekonomi merupakan salah satu landasan dalam memenuhi kebutuhan hidup manusia. Pada hakikatnya, ekonomi tidak dapat lepas dari ruang dimana kegiatan perekonomian dilaksanakan, dengan ruang ekonomi diperkenalkan sebagai salah satu variabel integral dalam kerangka ekonomi. Menurut Makarau (2011), ruang ekonomi merupakan sebuah struktur spasial yang mewadahi fungsi kegiatan ekonomi yang merupakan sebuah karakteristik yang dimiliki oleh setiap wilayah. Ruang ekonomi merupakan aspek yang mendefinisikan penyebaran kegiatan ekonomi, atau pelaksanaan kegiatan ekonomi didalam suatu wilayah. (Makarau, 2011)..

Ekonomi maritim merupakan sebuah integrasi kegiatan ekonomi yang memiliki sifat yang heterogen (beragam) yang berhubungan dengan sektor maritim dan pemanfaatan sumber daya laut. *Ministry of Marine Affairs and Fisheries of the Republic of Indonesia* menyebutkan bahwa ekonomi maritim mencakup 11 sektor itu yakni perikanan tangkap, perikanan budidaya, industri pengolahan hasil perikanan, industri bioteknologi kelautan, pertambangan dan energi, pariwisata bahari, kehutanan, perhubungan laut, sumber daya pulau-pulau kecil, industri jasa maritim, dan sumber daya alam non-konvensional dengan sektor ekonomi perikanan, transportasi maritim, dan pariwisata merupakan klasifikasi ekonomi yang paling dominan dikembangkan di Indonesia. Berbagai klasifikasi ekonomi maritim menghasilkan berbagai tempat-tempat dengan istilah khusus yang dirancang untuk para aktor ekonomi pesisir (Direktorat Jenderal Perikanan Tangkap, 2009), meliputi:

a. Tempat Pelelangan Ikan (TPI)

TPI adalah fasilitas di daerah pesisir yang digunakan untuk menjual ikan hasil tangkapan secara terbuka melalui sistem lelang. TPI bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan nelayan melalui penetapan harga yang adil serta memberikan layanan pendukung seperti penyimpanan sementara, pengolahan, dan pemasaran ikan.

b. Pelabuhan Penangkapan Ikan (PPI)

Pelabuhan Perikanan biasa digunakan sebagai pusat pendaratan dan penanganan ikan serta menjadi pusat kegiatan ekonomi dan operasional bagi kapal-kapal perikanan.

c. Pasar Ikan

Pasar ikan adalah sarana yang dibangun untuk mengakomodasi perdagangan ikan hasil tangkapan nelayan, pembudidaya, atau perusahaan perikanan dengan tujuan mempertemukan produsen dan konsumen secara langsung atau melalui pedagang perantara.

d. Ruang Parkir Perahu

Ruang parkir perahu adalah area khusus yang disediakan di pelabuhan atau daerah perairan pesisir yang digunakan sebagai tempat sandar atau tambat perahu dan kapal.

2.2.3 Definisi Sirkulasi Dalam Konteks Ruang Ekonomi

2.2.3.1 Definisi Sirkulasi

Sirkulasi memiliki keterkaitan yang kuat dengan ruang gerak. Menurut Francis D.K. Ching dalam bukunya yang berjudul *Architecture: Form, Space, And Order (Circulation : Movement Through Space)* yang terbit pada tahun 1997, Sirkulasi merupakan sebuah jalur gerak yang dapat diinterpretasikan sebagai perceptual string yang menghubungkan ruang-ruang, baik ruang dalam dan luar menjadi satu kesatuan. Sebuah individu bergerak dalam waktu, melalui berbagai rangkaian ruang, menuju apa yang kita definisikan sebagai tujuan (Ching, 2012).

Kebutuhan akan pergerakan merupakan sifat naluriah dari manusia, dimana pergerakan terjadi karena adanya proses dalam pemenuhan tujuan. Tujuan yang harus dipenuhi sebagian besar mencakup dengan kegiatan yang dilakukan setiap hari. Sirkulasi secara harafiah didefinisikan oleh pola sosial-ekonomi penduduk, yang dapat didefinisikan pada jam-jam bekerja mereka (Lasabuda et al., 2018) . Dengan demikian, jenis sirkulasi yang dihasilkan oleh manusia memiliki keberagaman, dengan berbagai klasifikasi pergerakan berdasarkan tujuan mereka.

2.2.3.2 Sirkulasi pada Ruang Luar

Ruang luar merupakan sebuah ruang yang tidak tertutupi oleh batasan-batasan struktural seperti dinding dan atap. Bagian pada ruang luar merupakan ruang yang terhubung langsung kepada cakrawala dan hanya dibatasi

oleh hal-hal yang bersifat menyatu dengan alam, seperti pohon, atau vegetasi dan garis.

Dengan batasan ruang yang sedikit, masyarakat yang menggunakan ruang luar yang mendefinisikan batasan ruangnya sendiri (Safrina, 2023). Sirkulasi yang akan dikaji pada penelitian merupakan sirkulasi ruang luar pesisir. Karakteristik dan budaya masyarakat setempat menjadikan ruang luar sebagai wadah untuk melangsungkan kegiatan ekonomi mereka.

2.2.3.3 Klasifikasi Jenis Sirkulasi Berdasarkan Fungsinya

Sirkulasi selalu erat kaitannya dengan dimana awal benda atau manusia bergerak dengan sirkulasi yang berperan sebagai fasilitas untuk perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya. Menurut Hakim (1987), sirkulasi dapat diklasifikasikan berdasarkan fungsinya, yang meliputi;

1. Sirkulasi Manusia

Pergerakan manusia memiliki pengaruh besar dalam membentuk sistem sirkulasi pada suatu kawasan. Sirkulasi manusia memiliki bentuk olahan berupa jalur pejalan kaki ataupun plaza yang menyatukan ikatan antara manusia dengan kawasan yang mereka tempati. Terdapat beberapa ciri-ciri utama yang mendefinisikan sirkulasi manusia, seperti kelonggaran dan fleksibilitas dalam bergerak, berkecepatan rendah, dan sesuai dengan skala ukuran manusia

2. Sirkulasi Kendaraan

Sirkulasi kendaraan merupakan sebuah jalur yang digunakan oleh kendaraan untuk melakukan pergerakan.

Dalam hierarkinya, sirkulasi kendaraan dapat didefinisikan melalui dua jalur, yaitu jalur distribusi yang digunakan untuk berpindah lokasi secara cepat dan jalur akses, jalur yang menjadi penghubung dengan pintu masuk bangunan.

Sirkulasi manusia dan kendaraan berlangsung secara beriringan dalam mendefinisikan sebuah kawasan. Dengan demikian, penelitian akan mengacu kepada kajian sirkulasi manusia dan kendaraan untuk dapat melakukan proses analisis keseluruhan terhadap efektivitas sirkulasi pada ruang ekonomi pesisir.

2.2.3.4 Klasifikasi Jenis Sirkulasi Berdasarkan Tujuan Pergerakan

Sebuah ruang merupakan gabungan antara pola perjalanan setiap hari dari individu untuk berbagai kepentingan, seperti bekerja, pendidikan, berbelanja, dan kegiatan sosial lainnya. Pola perjalanan yang diperoleh dari penggabungan antara berbagai kepentingan masyarakat disebut juga sebagai pola variasi harian. Pada umumnya, pola variasi harian menghasilkan 3 waktu puncak utama, yaitu waktu puncak pagi, waktu puncak siang, dan waktu puncak sore (Tamin, 2010). Jenis sirkulasi yang akan dibahas pada penelitian merupakan sirkulasi pada ruang ekonomi. Tamin mendefinisikan klasifikasi perjalanan sirkulasi menurut kepentingan manusia dalam ruang ekonomi, yang meliputi:

Aktivitas Ekonomi	Klasifikasi Perjalanan	Keterangan
1. Mencari Nafkah 2. Mendapatkan barang dan	1. Ke dan dari tempat kerja 2. Berkaitan dengan pekerjaan 3. Ke dan dari	Perjalanan yang berkaitan dengan pekerja termasuk: 1. pekerja pulang ke rumah setelah dari

pelayanan	ruang ekonomi untuk keperluan pribadi	tempat kerja 2. Pekerja mengangkut barang sebagai bagian dari keperluan kerja 3. ke dan dari tempat untuk melakukan pekerjaan
-----------	---------------------------------------	---

Tabel 2.1 : Klasifikasi Jenis Sirkulasi Berdasarkan Tujuan Pergerakan: Ekonomi

Sumber: Tamin, 2010

Klasifikasi jenis sirkulasi memiliki relevansi yang kuat dalam menentukan jenis pergerakan yang dominan pada lingkup penelitian pesisir. Dalam ranah penelitian, penulis akan berfokus kepada klasifikasi sirkulasi berjenis ekonomi. Hal ini disebabkan karena mayoritas masyarakat setempat menjalankan aktivitas ekonominya di wilayah pesisir dengan jenis ekonomi yang beragam. Jenis perekonomian perekonomian, transportasi maritim, dan pariwisata menjadi tumpuan dalam kehidupan sehari-hari mereka, juga mencerminkan identitas kawasan pesisir di Cituis.

2.2.3 Efektivitas Sirkulasi

Efektivitas, dalam definisi menurut Makmur (2011) merupakan sebuah ketepatan akan harapan, implementasi, serta hasil yang dicapai. Efektivitas dapat ditentukan dari berbagai sudut pandang dan dinilai dari berbagai langkah (Makmur,2011). Dengan demikian, efektivitas mengarah kepada pencapaian target tertentu yang berkaitan dengan kualitas, kuantitas, dan waktu. Sebuah alur sirkulasi dapat dikatakan efektif jika sirkulasi mengoptimalkan pengalaman pengguna, meminimalkan waktu yang terbuang, serta menciptakan sebuah sistem ruang yang mudah dipahami dan

digunakan (Rasmussen, 1964) . Untuk mengukur bagaimana sirkulasi berjalan dengan efektif pada suatu kawasan, berbagai komponen seperti dimensi sirkulasi yang cukup lebar untuk mewadahi aktivitas, kejelasan dalam berorientasi, serta penerapan elemen sirkulasi yang meminimalisir disorientasi (Anindito,2020)

2.2.3.1 Efektivitas Sirkulasi pada Ruang Ekonomi

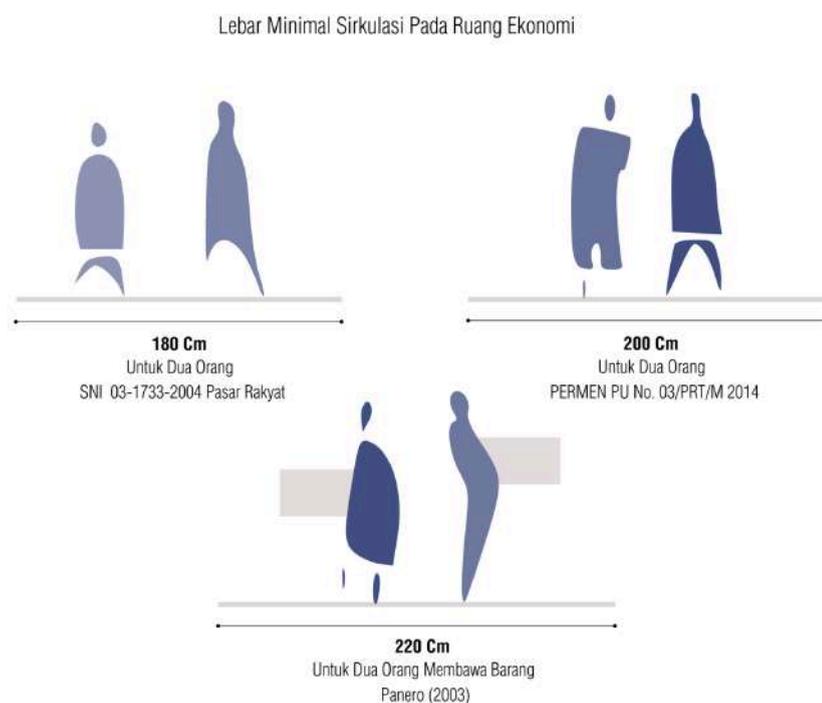
Sirkulasi, terkhususnya sirkulasi manusia merupakan elemen integral dalam sebuah kawasan. Hal ini disebabkan karena pergerakan individu merupakan aspek pembentuk sistem sirkulasi secara keseluruhan di sebuah kawasan (Tamin, 2010) . Dalam konteks ruang ekonomi, sirkulasi merupakan aspek penting dalam mendefinisikan jalur pergerakan yang menjadi penghubung antara suatu fungsi bangunan ataupun aktivitas. Kajian sirkulasi memiliki relevansi yang tinggi pada penelitian ini, dengan keberagaman jenis ekonomi yang menghasilkan pola pergerakan yang beragam pula dari setiap aktor ekonominya. Terdapat 3 parameter utama yang mendefinisikan efektivitas dari sistem sirkulasi kawasan (Anindito, 2020), yang meliputi:

1. Dimensi Jalur Sirkulasi



Gambar 2.1 : Dimensi Lebar Minimal Sirkulasi Secara Universal
Diolah Oleh : Penulis

Dimensi sirkulasi mengacu kepada ukuran lebar ruang sirkulasi minimum yang diperlukan agar dapat digunakan secara efektif oleh penggunanya (Tamin, 2010) . Terdapat berbagai parameter yang berbeda dalam menentukan lebar ruang sirkulasi minimum pada suatu ruang dengan lebar minimal ditentukan dari konteks kegunaan ruang. Menurut SE Menteri PUPR No. 02/SE/M/2018, lebar jalur sirkulasi yang dibutuhkan untuk pejalan kaki satu orang secara universal memiliki minimum 60 cm dengan lebar tambahan 15 cm untuk seorang individu yang bergerak tanpa membawa barang dan kebutuhan jalur sirkulasi untuk dua orang adalah 1.5 meter.



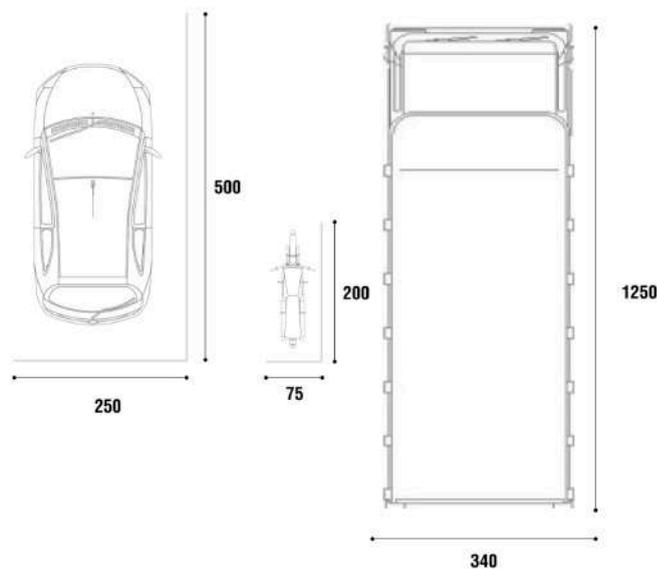
Gambar 2.2 : Dimensi Lebar Minimal Sirkulasi Manusia Pada Ruang Ekonomi

Diolah Oleh : Penulis

Menurut PERMEN PU No. 03/PRT/M 2014 , sirkulasi pada ruang ekonomi memiliki luasan minimal yang lebih lebar, dengan meningkatnya ruang gerak yang digunakan untuk kegiatan

ekonomi. Maka dari itu, standar lebar minimum sirkulasi bersih yang diaplikasikan pada kawasan pertokoan dan perdagangan atau dapat disebut juga sebagai kawasan yang memiliki ruang ekonomi yang dominan adalah 2 meter untuk pejalan kaki. Panero (2003), juga mendefinisikan sirkulasi secara horizontal memiliki lebar ruang minimum sebesar 219 cm jika pengguna sirkulasi pada kedua jalur masing-masing menjinjing barang bawaan. Pada SNI 03-1733-2004 Pasar Rakyat, lebar koridor yang umumnya diaplikasikan pada pasar tipe 2 memiliki lebar sekitar 180 cm. Dengan demikian, dalam berbagai jenis pergerakan dengan tujuan yang berbeda-beda, dapat disimpulkan bahwa lebar sirkulasi minimum pada ruang ekonomi memiliki rentang dari 180 cm

Dimensi Minimal Kendaraan Bermotor
Pedoman Perencanaan Dan Pengoperasian Fasilitas Parkir



hingga 219 cm untuk menampung dua orang.

Gambar 2.3 : Dimensi Lebar Minimal Sirkulasi pada kendaraan

Sumber: *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir*

Diolah oleh: penulis

Selain dimensi manusia, dimensi kendaraan juga perlu ditinjau, terutama dalam konteks ruang ekonomi di pesisir Cituis,

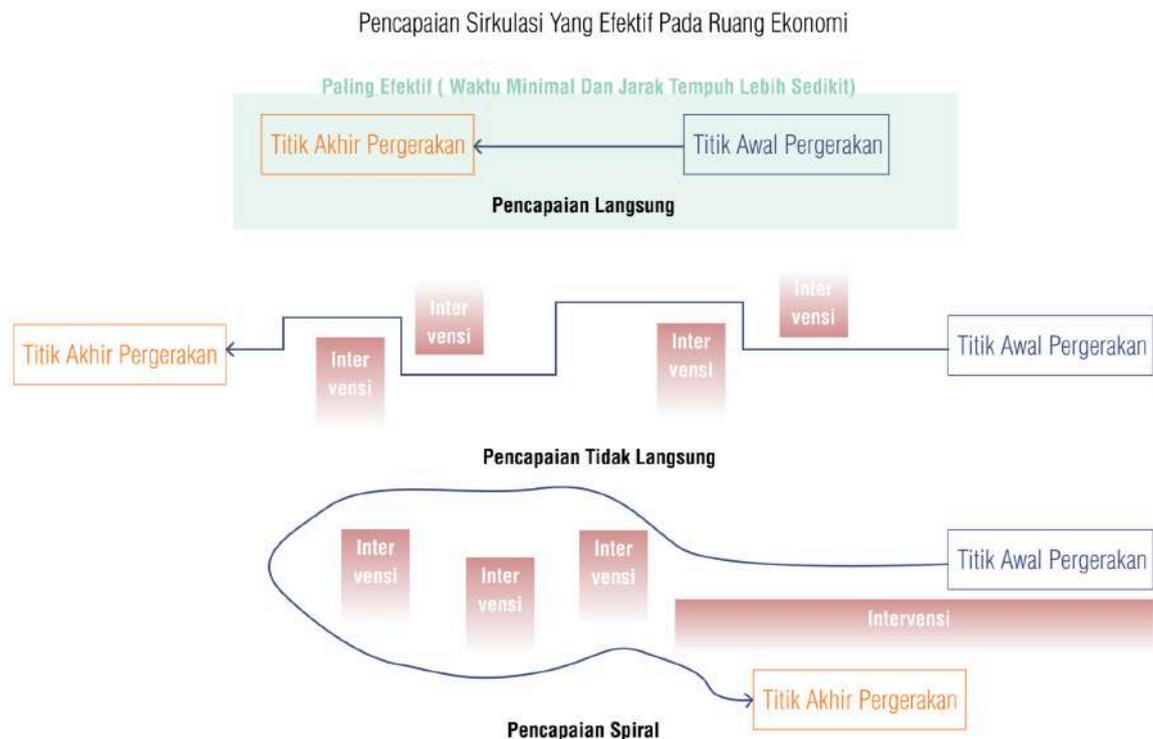
di mana aktivitas manusia dan kendaraan berlangsung pada waktu yang bersamaan. Dimensi kendaraan dapat dilihat dari tiga jenis kendaraan utama, yaitu kendaraan bermotor roda dua, kendaraan bermotor roda empat, dan *pickup truck*. Menurut *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir (1996)*, dimensi kendaraan parkir merupakan ukuran minimal kendaraan yang digunakan untuk menentukan pergerakan kendaraan di suatu area. Dimensi kendaraan mencakup berbagai jenis kendaraan, seperti yang ditampilkan pada Gambar 2.3.

Dimensi ruang sirkulasi memiliki keterkaitan yang erat dengan keberlangsungan aktivitas perjalanan, terutama di kawasan perkampungan dimana jalan tidak hanya dimanfaatkan sebagai area untuk berlalu lalang saja, namun juga sebagai ruang untuk beraktivitas (Tohjiwa et al., 2021) . Dengan demikian, lebar ruang sirkulasi yang sesuai dengan klasifikasinya akan membantu proses sirkulasi untuk berjalan secara efisien. Dalam konteks ruang ekonomi di perkampungan, jalan seringkali berperan sebagai wadah untuk melaksanakan kegiatan ekonomi. Dengan demikian, proses pengkajian akan dimensi jalan pada penelitian akan berjalan secara kontekstual, dengan pertanyaan yang menjadi landasan berupa apakah jalan di cituis memiliki dimensi yang cukup untuk menampung seluruh kegiatan ekonomi masyarakatnya?

2. Kejelasan Orientasi

Kejelasan orientasi akan sirkulasi merupakan aspek penting dalam melakukan aktivitas. Orientasi sirkulasi yang jelas dapat berdampak pada penghematan waktu pengguna dalam menerjemahkan sistem lingkungan dan pengambilan keputusan untuk bergerak (Anindito, 2020) . Dalam konteks ekonomi pesisir, kejelasan orientasi memiliki relevansi yang tinggi dengan bagaimana setiap aktor ekonomi mengoptimalkan sistem

pelaksanaan kegiatan perekonomian mereka. Kejelasan orientasi memberikan dampak besar terhadap efisiensi pencapaian sirkulasi tiap individu.



Gambar 2.4 : Pencapaian Sirkulasi

Sumber: Ching, 2012

Diolah Oleh : Penulis

Pencapaian sirkulasi merupakan sebuah proses urutan dan lamanya waktu yang dilaksanakan oleh individu dalam melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lainnya (Ching, 2012). Pencapaian Sirkulasi memiliki 3 jenis yang berbeda (Ching, 2012), yang meliputi:

- a. Pencapaian Langsung: merupakan jenis sirkulasi terhadap lokasi tujuan yang dapat dicapai secara

langsung. Hal ini disebabkan karena terdapat sebuah keterbacaan visual akhir tujuan menuju ke sirkulasi sebenarnya.

- b. Pencapaian tidak langsung : Pencapaian dimana jalur sirkulasi diarahkan lebih dari sekali untuk mencapai tujuan akhir yang disebabkan oleh berbagai intervensi dari kawasan. Pencapaian tidak langsung dalam konteks ruang ekonomi, dapat melemahkan proses sekuens dalam efisiensi pencapaian.
- c. Pencapaian Spiral : Jalur berbentuk spiral dimana pada umumnya digunakan dalam menekankan aspek visual terhadap sesuatu yang ingin ditunjukkan. Pencapaian spiral membawa dampak pada lama waktu pencapaian individu menuju ke tujuan akhirnya.

Berdasarkan klasifikasi berbagai jenis pencapaian sirkulasi, dapat ditemukan bahwa terdapat berbagai variasi pencapaian yang memiliki perbedaan dalam waktu, arah, dan sekuens pencapaian dengan tujuan akhir yang sama. Dengan demikian, terbentuknya pencapaian sirkulasi turut bergantung pada konteks dan tujuan pergerakan. Efektivitas dari sirkulasi memiliki keterkaitan yang erat dengan pencapaian. Pencapaian akan ruang tujuan yang sulit membuat sirkulasi menjadi tidak efektif (Ching, 2012). Perencanaan sirkulasi pada ruang ekonomi perlu direncanakan dengan tepat untuk memberikan alur sirkulasi yang efektif dan mudah saat sedang dilalui para pelaku ekonomi (Safrina, 2023). Sirkulasi akan bersifat lebih efektif jika pencapaian yang dihasilkan menghasilkan waktu yang lebih singkat dan jarak sedekat mungkin (Anindito, 2020) . Dalam konteks ruang ekonomi, diperlukan sebuah peninjauan mengenai jenis pencapaian

sirkulasi yang dihasilkan oleh tatanan kawasan sekitar, sebagai proses mendefinisikan kejelasan berorientasi dari para aktor ekonomi.

3. Penerapan Elemen Sirkulasi (*Wayfinding*)

Penerapan elemen sirkulasi memiliki keterkaitan yang erat dengan kejelasan *wayfinding* dari sebuah kawasan. *Wayfinding* merupakan sebuah istilah yang mengacu kepada persepsi dari pengguna saat berada pada ruang fisik. Jika berbagai elemen penunjang *wayfinding* tidak dapat terfasilitasi dengan baik, maka akan menyebabkan disorientasi dan kebingungan dalam proses sirkulasi bagi pengguna ruang (Abrams, 2010). Menurut Abrams, terdapat 2 tipe *wayfinding* utama yang pada umumnya diterapkan, meliputi;

a. *Passive Wayfinding Elements*

Elemen *passive wayfinding* merupakan elemen spasial yang secara intuitif membantu orientasi pengguna tanpa memerlukan instruksi langsung atau komunikasi grafis. Elemen-elemen tersebut bekerja melalui ciri khas visual atau spasial, yang memungkinkan pengguna membentuk peta mental dan menentukan arah berdasarkan persepsi lingkungan sekitar.

- *Landmark*

Landmark berfungsi sebagai titik referensi visual yang mencolok dan mudah dikenali, yang membantu pengguna dalam membentuk peta mental terhadap suatu kawasan. Dalam konteks arsitektur, *landmark* menjadi bagian penting dalam proses orientasi karena mampu memberikan penanda spasial yang konsisten di tengah kompleksitas tata ruang.

- ***Node***

Node merupakan titik persimpangan atau pertemuan antara berbagai jalur sirkulasi. Elemen ini berfungsi sebagai titik keputusan, di mana pengguna menentukan arah tujuan berikutnya. *Node* yang dirancang dengan elemen spasial yang jelas seperti perubahan material, pencahayaan, atau elemen visual lainnya, mampu memperkuat struktur navigasi dalam lingkungan binaan.

- ***Entrance***

Entrance atau titik masuk memainkan peran penting sebagai ambang batas antara ruang luar dan dalam. Kualitas spasial dari *entrance*, seperti skala, orientasi, dan elemen penanda visual, menentukan persepsi awal terhadap sistem navigasi dan membentuk pengalaman pertama pengguna dalam memahami struktur bangunan secara keseluruhan.

B. Active Wayfinding Elements

- ***Signage***

Signage merupakan elemen grafis yang mencakup teks, simbol, atau ikon untuk menyampaikan informasi lokasi dan arah. Efektivitas signage terletak pada integrasinya terhadap desain arsitektur secara menyeluruh—harus mudah terlihat namun tidak dominan, serta memiliki hirarki visual yang jelas untuk mendukung pemahaman ruang secara intuitif.

- ***Colors***

Warna digunakan sebagai alat pembeda

spasial yang mampu menciptakan zonasi dan memandu arah tanpa instruksi verbal. Kombinasi warna yang strategis dapat membantu pengguna mengidentifikasi zona atau fungsi tertentu, serta meningkatkan daya ingat terhadap jalur yang telah dilalui, terutama dalam ruang yang kompleks atau memiliki banyak cabang.

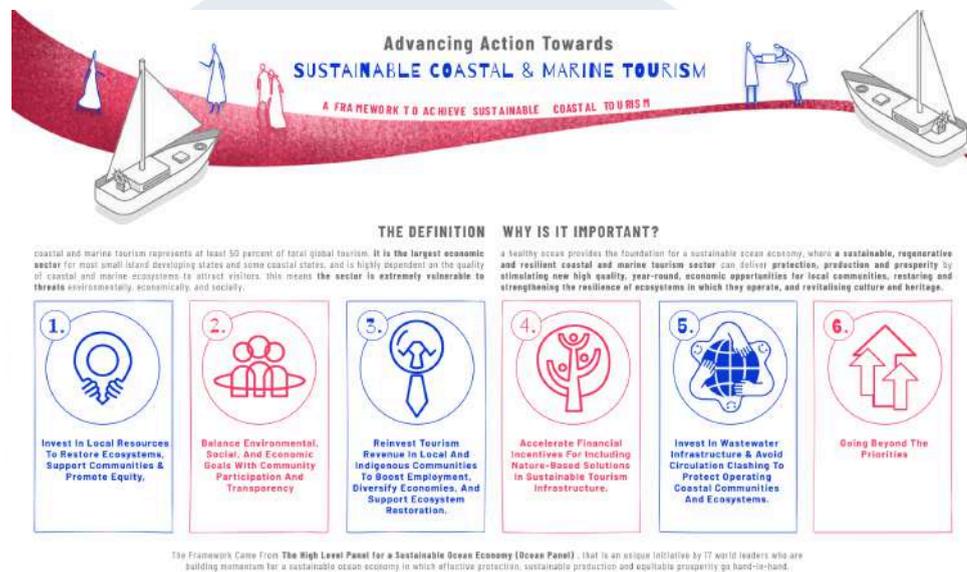
- Directionals

Directional elements mencakup panah, garis jalur, atau elemen penunjuk arah lainnya yang secara langsung mengarahkan pengguna menuju tujuan tertentu. Desain yang efektif akan menghindari bentuk yang terlalu instruktif dan justru menyatu dengan konteks spasial, sehingga pengguna tetap merasa bebas namun tetap terbimbing dalam pengalaman navigasinya.

UMMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA

2.2.4 Sustainable Coastal Tourism Sebagai Langkah Pengembangan Potensi Ekonomi Maritim Pesisir Cituis



Gambar 2.5 : Teori & Parameter Sustainable Coastal & Marine Tourism
Diolah Oleh : Penulis

Pariwisata pesisir dan laut mencakup setidaknya 50 persen dari total pariwisata global. Sektor ini merupakan penggerak utama ekonomi bagi sebagian besar negara kepulauan kecil berkembang serta beberapa negara pesisir, dan sangat bergantung pada kualitas ekosistem pesisir dan laut untuk menarik wisatawan. Ketergantungan tersebut menjadikan sektor ini sangat rentan terhadap ancaman dari aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial. Laut yang sehat menjadi fondasi bagi pembangunan ekonomi laut berkelanjutan, di mana sektor pariwisata pesisir dan laut yang berkelanjutan, regeneratif, dan tangguh dapat mendorong perlindungan, produksi, serta kesejahteraan melalui penciptaan peluang ekonomi berkualitas sepanjang tahun bagi masyarakat lokal, pemulihan serta penguatan ketahanan ekosistem, dan pelestarian nilai budaya serta warisan lokal. (High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy, 2022).

Sustainable Coastal & Marine Tourism memiliki sejumlah parameter yang menjadi acuan dalam penerapannya. Parameter-parameter

tersebut mencerminkan aspek-aspek utama yang wajib dipenuhi dalam perancangan apabila ingin mengimplementasikan prinsip-prinsip dalam teori tersebut . (High Level Panel for a Sustainable Ocean Economy, 2022). Terdapat enam parameter utama yang terdiri dari:

A. Invest in Local Resources, to restore Ecosystems, Support Communities & Promote Equity

Pariwisata pesisir dan laut yang regeneratif tidak hanya berfokus pada pemulihan ekosistem, tetapi juga mencakup aspek regenerasi ekonomi melalui penyediaan pembiayaan mikro untuk usaha ekowisata lokal. Selain itu, regenerasi sosial dan budaya turut didorong melalui pengembangan pariwisata yang dipimpin dan dikelola oleh masyarakat setempat.

B. Balance environmental, social, and economic goals with community participation and transparency

Strategi pengelolaan pariwisata berkelanjutan dapat memberikan manfaat secara adil kepada masyarakat apabila disusun sesuai dengan kebiasaan dan ciri khas dari masyarakat setempat. Saat dikelola, partisipasi dari komunitas akan selalu menjadi prioritas utama.

C. Reinvest tourism revenue in local and Indigenous communities to boost employment, diversify economies, and support ecosystem restoration.

Untuk mencapai keberlanjutan yang sejati, upaya harus melampaui sekadar mengurangi dampak lingkungan dari pariwisata atau memastikan bahwa pendapatan pariwisata tetap berada di dalam komunitas lokal.

D. Accelerate financial incentives for including nature-based solutions in sustainable tourism infrastructure.

Solusi berbasis alam yang dirancang dan diterapkan dengan baik dalam infrastruktur pariwisata dapat memiliki biaya yang lebih rendah dibandingkan pendekatan rekayasa struktural untuk menghadapi ancaman iklim, serta berpotensi menghasilkan keuntungan ekonomi yang lebih besar karena memberikan berbagai manfaat sosial secara simultan.

E. Invest in wastewater infrastructure & avoid circulation clashing to protect operating coastal communities and ecosystems.

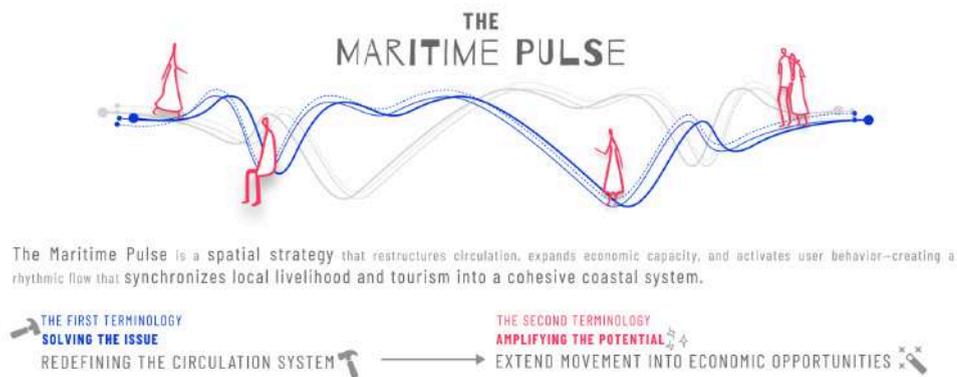
Limbah domestik dan air limbah yang tidak diolah dapat memberikan dampak yang merusak bagi masyarakat pesisir serta ekosistem pesisir dan laut. Berbagai studi menunjukkan bahwa pembuangan limbah tersebut menyebabkan penurunan kualitas air yang berdampak signifikan terhadap perubahan ekologi, sehingga mengancam keberlangsungan destinasi wisata yang bergantung pada kesehatan ekosistem untuk menarik wisatawan.

F. Going Beyond The Priorities

Tindakan prioritas dalam Transformasi Panel Laut merupakan langkah krusial untuk mewujudkan sektor pariwisata yang berkelanjutan, tangguh, dan regeneratif. Namun, berbagai upaya tambahan pun diperlukan untuk nurturing sebuah program pariwisata pesisir yang berkelanjutan.

U N I V E R S I T A S
M U L T I M E D I A
N U S A N T A R A

2.2.5 Kajian Konsep “*The Maritime Pulse*” Sebagai Langkah Penyelesaian Perancangan

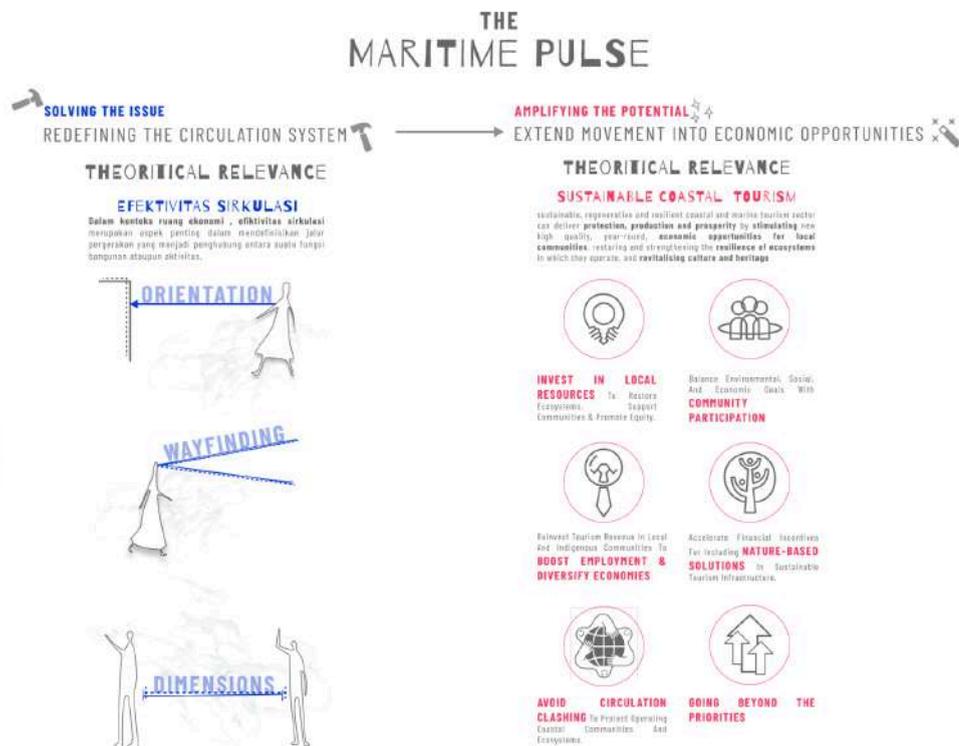


Gambar 2.6: The Maritime Pulse sebagai konsep penyelesaian perancangan

Sumber : Penulis

Konsep *The Maritime Pulse* merupakan sebuah strategi spasial yang menjadi acuan dalam proses perancangan kawasan pesisir Cituis. Konsep ini disusun dengan tujuan utama untuk menjadikan kawasan Cituis sebagai nadi utama (*pulse*) dalam sistem ekonomi maritim di wilayah pesisir tangerang. Sistem ekonomi yang digagas mengintegrasikan berbagai jenis perekonomian yang bergantung pada laut dan hasilnya sebagai sebuah solusi spasial dengan sirkulasi yang efektif adaptif, serta kontekstual. Dengan demikian, *The Maritime Pulse* tidak hanya berfungsi sebagai sebuah langkah untuk menyelesaikan permasalahan efektivitas sirkulasi di ruang ekonomi pesisir saja. Dengan potensi serta relevansi ekonomi pesisir Cituis yang tinggi, konsep ini juga bertujuan untuk menjadikan penataan pergerakan sebagai sebuah peluang yang menjadi mekanisme regeneratif bagi ekosistem sosial-ekonomi pesisir Cituis.

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA



Gambar 2.7: Relevansi dari Terminologi Konsep terhadap Kajian Teori
Sumber : Penulis

Konsep *The Maritime Pulse* disusun berdasarkan dua terminologi utama yang menjadi landasan berpikir dan acuan dalam proses perancangan kawasan pesisir. Penetapan permasalahan utama (main problem) menjadi tahap awal yang esensial, karena berfungsi sebagai titik tolak dalam merumuskan tujuan serta strategi perancangan yang kontekstual dan sistematis. Terminologi pertama adalah *Redefining the Circulation*, yang mengarah pada proses redefinisi sistem sirkulasi kawasan sebagai respon terhadap permasalahan efektivitas sirkulasi dalam ruang ekonomi maritim pesisir Cituis. Proses ini merujuk pada teori efektivitas sirkulasi (Anindito, 2010), yang digunakan sebagai dasar analisis dalam menyusun struktur pergerakan yang efisien bagi para aktor ekonomi.

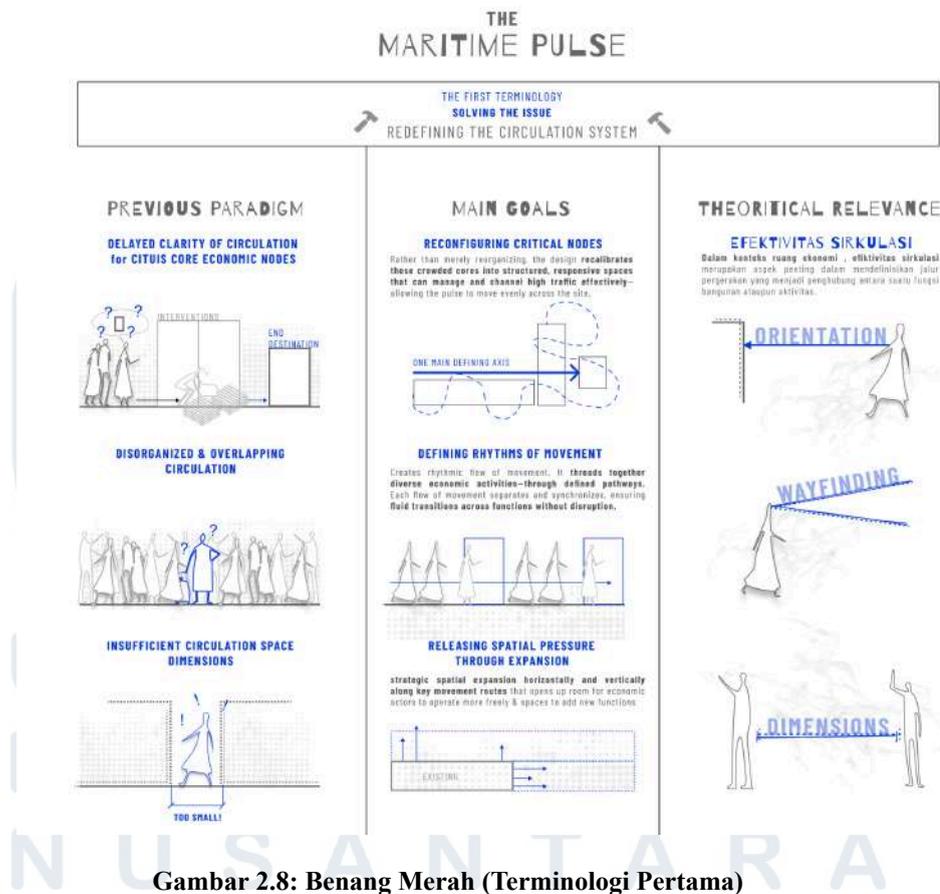
Sirkulasi, terkhususnya sirkulasi manusia merupakan elemen integral dalam sebuah kawasan. Hal ini disebabkan karena pergerakan

individu merupakan aspek pembentuk sistem sirkulasi secara keseluruhan di sebuah kawasan (Tamin,2010). Dalam konteks ruang ekonomi, sirkulasi merupakan aspek penting dalam mendefinisikan jalur pergerakan yang menjadi penghubung antara suatu fungsi bangunan ataupun aktivitas (Anindito, 2020). Pada proses perancangan, penulis akan merangkai sebuah sistem sirkulasi ekonomi efektif yang memenuhi standar-standar dari ketiga aspek efektivitas sirkulasi, yang berupa dimensi, orientasi, dan *wayfinding* —sebagai landasan dalam membentuk pola pergerakan yang mampu mendukung keterhubungan antar fungsi ekonomi maritim lokal, serta menjadi dasar dalam pengembangan sistem ekonomi maritim Cituis.

Pemikiran kedua berangkat dari pertanyaan fundamental berupa bagaimana potensi ekonomi pesisir Cituis dapat dioptimalkan secara maksimal? Pertanyaan tersebut membuka ruang bagi pemahaman bahwa perancangan sistem pergerakan tidak hanya berfungsi sebagai solusi terhadap permasalahan spasial, tetapi juga dapat dimanfaatkan sebagai instrumen strategis untuk menciptakan peluang ekonomi. Dengan demikian, perancangan alur sirkulasi diposisikan sebagai wadah yang mampu mendorong terbentuknya berbagai bentuk pengembangan aktivitas ekonomi pesisir di wilayah Tangerang. Strategi pengembangan tersebut diwujudkan melalui penerjemahan pola perilaku eksisting dari para aktor ekonomi lokal ke dalam elemen-elemen spasial yang responsif. Dengan pendekatan tersebut, rancangan kawasan diharapkan mampu beradaptasi terhadap dinamika sosial-ekonomi yang berkembang, sekaligus mendorong pertumbuhan dan diversifikasi ekonomi pesisir secara berkelanjutan.

Pada parameter *amplifying the potential*, pendekatan perancangan diarahkan agar selaras dengan visi pemerintah dalam mengembangkan Cituis sebagai kawasan pesisir berbasis pariwisata. Pola pergerakan wisatawan yang telah terbentuk di tapak akan dimanfaatkan dan diintegrasikan ke dalam strategi pengembangan kawasan, guna

memperkuat konektivitas serta mendukung aktivitas pariwisata. Dalam konteks ini, teori *Sustainable Coastal and Marine Tourism* () digunakan sebagai landasan konseptual untuk merancang struktur ekonomi pesisir yang berorientasi pada pengembangan pariwisata serta ekonomi lokal maritim menjadi sebuah sistem ekonomi yang terstruktur dan berkelanjutan. Dengan demikian, fokus perancangan diarahkan untuk memenuhi enam parameter utama dalam *Sustainable Coastal and Marine Tourism* sebagai upaya untuk mengoptimalkan potensi ekonomi maritim di kawasan pesisir Cituis. Keenam parameter tersebut mencakup *Invest in Local Resources, Community Participation, Boost Employment & Diversify, Nature-Based Solution, Avoid Circulation Clashing & Going Beyond The Priorities.*



Gambar 2.8: Benang Merah (Terminologi Pertama)

Sumber : Penulis

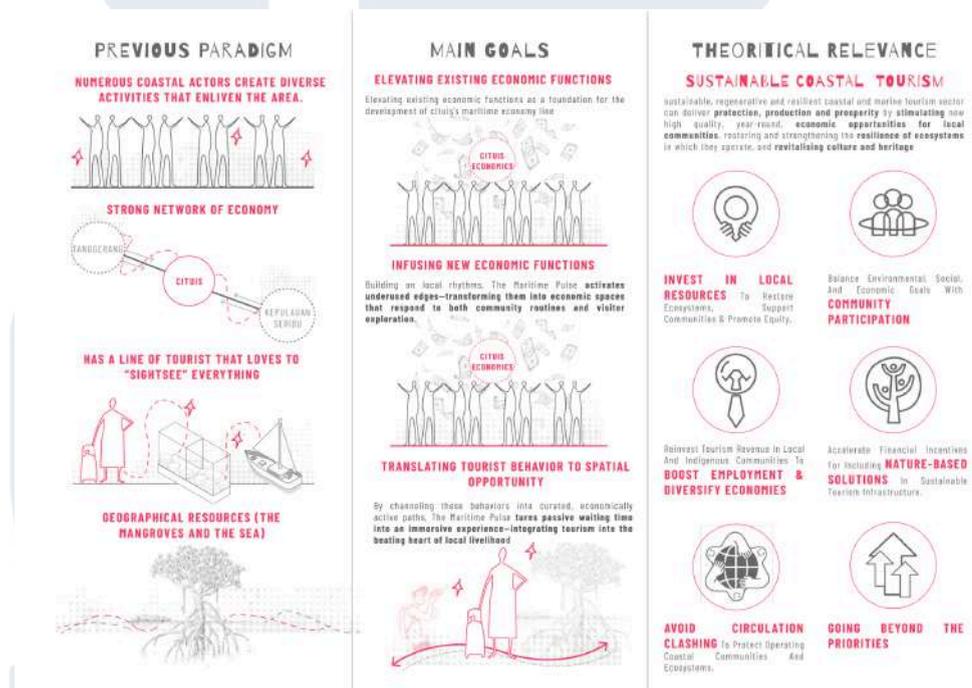
Untuk memenuhi kedua terminologi perancangan secara strategis, perancangan kawasan kemudian diterjemahkan ke dalam serangkaian pendekatan spasial yang memastikan berbagai aspek pengembangan dalam bidang sosial-ekonomi dapat terwadahi secara fungsional dan berkelanjutan dalam sebuah struktur kawasan. Pada terminologi pertama, “*redefining the circulation system*”, paradigma sebelumnya menunjukkan berbagai permasalahan mendasar dalam aspek sirkulasi, khususnya pada simpul-simpul ekonomi utama. Berbagai permasalahan tersebut meliputi **keterlambatan kejelasan arah sirkulasi** (*delayed clarity of circulation*), **tumpang tindih antar jenis sirkulasi** (*disorganized & overlapping circulation*), dan **dimensi ruang sirkulasi yang tidak mencukupi** (*insufficient circulation space dimensions*). Jika berbagai permasalahan tersebut berlangsung secara terus-menerus, kondisi tersebut tidak hanya menghambat produktivitas pelaku ekonomi lokal, tetapi juga menciptakan lingkungan spasial yang tidak mendukung perkembangan kawasan sebagai simpul ekonomi maritim yang kompetitif dan terintegrasi.

Sebagai respons terhadap persoalan tersebut, tujuan utama perancangan diarahkan pada pembentukan sistem sirkulasi yang terstruktur, adaptif, dan berorientasi pada efektivitas ruang gerak. Rancangan menggunakan sirkulasi sebagai instrumen untuk mengorkestrasi alur aktivitas ekonomi, membangun keterhubungan antar zona ekonomi, serta mendorong pertumbuhan ekonomi maritim secara berkelanjutan. dengan berlandaskan pada teori efektivitas sirkulasi (Anindito, 2020). Untuk merangkai sistem sirkulasi yang efektif secara dimensi, orientasi, dan *wayfinding*, penulis mencetuskan beberapa strategi khusus, berupa;

- a. ***Reconfiguring Critical Nodes***: Dibandingkan dengan sekedar melakukan reorganisasi, perancangan difokuskan pada kalibrasi titik-titik simpul ekonomi krusial di kawasan menjadi ruang

dengan sistem sirkulasi yang terstruktur sehingga distribusi aktivitas ekonomi dapat menyebar secara merata dengan luas ruang yang efektif di seluruh area kawasan.

- b. **Defining Orientation of Movement:** Perancangan menciptakan alur pergerakan yang merangkai berbagai aktivitas sirkulasi yang memiliki orientasi dan terdefinisi wayfinding-nya secara jelas.
- c. **Releasing spatial pressure through expansion:** Strategi ini mencakup ekspansi spasial secara horizontal dan vertikal yang bertujuan untuk membuka ruang yang lebih luas dan fleksibel bagi para aktor ekonomi eksisting dalam menjalankan aktivitasnya sekaligus menyediakan ruang untuk potensi penambahan fungsi-fungsi ekonomi maritim baru.



Gambar 2.9: Benang Merah (Terminologi Kedua)

Sumber : Penulis

Terminologi kedua, *“amplifying the potential”* merupakan sebuah poin yang memfokuskan mengenai bagaimana potensi-potensi yang dimiliki oleh pesisir Citius dapat dimanfaatkan sebagai aset utama untuk

mengembangkan perekonomian maritim menjadi nadi ekonomi biru utama di Tangerang. Kondisi eksisting pesisir Cituis yang dengan segala keterbatasannya, memiliki segudang potensi seperti ; beragam diversifikasi jenis aktor dan aktivitas ekonomi maritim, jaringan perekonomian yang kuat, Memiliki turis yang memiliki kebiasaan untuk melihat-lihat segala hal di pesisir, dan juga keindahan lokasi secara geografis (seperti hutan mangrove dan laut). Melalui pendekatan ini, potensi-potensi tersebut tidak hanya diidentifikasi, tetapi juga diangkat dan diintegrasikan ke dalam strategi perancangan sebagai sebuah langkah lanjutan dalam pengembangan ekonomi maritim yang berkelanjutan.

Sebagai respon akan potensi-potensi tersebut, penulis menggunakan teori *Sustainable Coastal and Marine Tourism* () sebagai landasan konseptual untuk merancang struktur ekonomi pesisir yang berorientasi pada pengembangan pariwisata serta pertumbuhan ekonomi lokal maritim. Penulis juga mencetuskan beberapa strategi yang digunakan dalam proses pencapaian parameter teori acuan, yang meliputi;

1. Elevating Existing Economic Conditions

Kawasan pesisir Cituis telah memiliki beragam tipologi aktivitas ekonomi maritim yang berjalan secara aktif dan menjadi bagian tak terpisahkan dari kehidupan komunitas lokal. Fungsi-fungsi tersebut mencerminkan sistem ekonomi berbasis komunitas yang dinamis dan adaptif terhadap kondisi pesisir. Namun, strategi *elevating existing economic conditions* bertujuan untuk mendorong peningkatan daya jangkau aktivitas ekonomi maritim yang sudah ada agar mampu menjangkau segmen pasar yang lebih luas, serta memperkuat posisi pelaku ekonomi lokal dalam rantai nilai yang lebih kompetitif.

2. Infusing New Economic Functions

Transformasi kawasan secara spasial dapat menciptakan berbagai ruang untuk fungsi-fungsi ekonomi maritim yang baru. Fungsi-fungsi ekonomi baru yang akan diintegrasikan dalam kawasan akan melengkapi struktur perekonomian maritim pesisir Cituis yang merespons kebiasaan dan kebutuhan masyarakat setempat

3. *Translating Tourist Behavior to Economic Opportunity*

Salah satu karakteristik signifikan yang ditemui di kawasan pesisir Cituis adalah keberadaan wisatawan dengan kecenderungan aktivitas sightseeing, yaitu menjelajahi kawasan secara visual dan menikmati pengalaman ruang secara terbuka. Pola perilaku ini dipandang sebagai potensi yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan eksposur terhadap beragam aktivitas ekonomi maritim yang ada maupun yang dirancang sebagai fungsi baru. Dengan menyelaraskan jalur pergerakan wisatawan dan titik-titik interaksi visual, strategi perancangan diarahkan untuk menjadikan perilaku wisatawan sebagai media promosi ruang ekonomi lokal, menciptakan peluang konsumsi, serta memperkuat hubungan antara pariwisata dan produktivitas ekonomi berbasis komunitas.

2.3 Kajian Preseden dan Relevansinya Terhadap Perancangan

Pada sub bab ini, penulis akan menjabarkan dua studi preseden yang memiliki similaritas dalam isu masalah dan tipologi perancangan. Kedua preseden tersebut meliputi : 1. Sydney Fish Market dan 2. Angsila Oyster Scaffolding Pavilion.

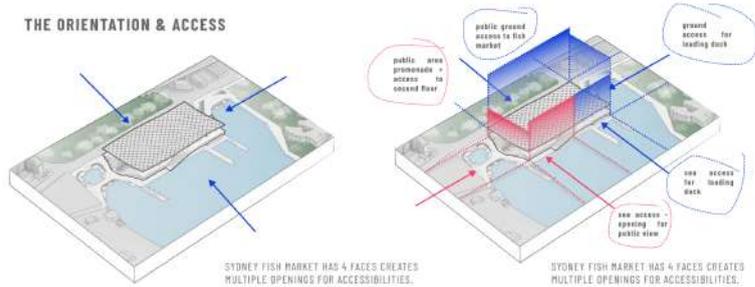
2.3.1 Sydney Fish Market - 3XN

3XN merancang proyek pasar ikan Sydney Fish Market dengan tujuan khusus untuk menciptakan fasilitas yang memiliki fungsi lebih luas daripada sekadar pasar ikan. Bangunan tersebut

akan menjalankan berbagai peran, termasuk sebagai pusat aktivitas perdagangan hasil laut, fasilitas publik kota, destinasi budaya, penghubung kawasan urban, serta ikon arsitektural di kawasan pelabuhan Sydney yang mendunia. Sebagai tujuan utama bagi masyarakat dan wisatawan, Pasar Ikan Sydney yang baru dirancang untuk mendorong interaksi sosial melalui integrasi ruang publik yang luas dengan aktivitas pasar yang autentik secara menyeluruh. Fasilitas tersebut melampaui fungsi utamanya sebagai pusat distribusi dan penjualan hasil laut, dengan menghadirkan beragam pengalaman yang adaptif terhadap perubahan dan kebutuhan masa depan. Hal tersebut menjadikannya sebagai destinasi penting bagi penduduk lokal maupun wisatawan, serta bagian tak terpisahkan dari struktur kota.

Salah satu nadi utama dalam rantai perekonomian pesisir Cituis adalah Pasar Ikan. Perancangan pasar ikan di pesisir Cituis memiliki similaritas secara tipologi dengan Sydney Fish Market, dengan tujuan utama untuk menjadikan pasar ikan bukan hanya sebagai “pasar” saja dan memberikan perspektif baru mengenai peran pasar ikan dalam struktur dan dinamika kota. Berperan sebagai sebuah ikon arsitektural yang mawadahi fungsi ekonomi dengan efektif, terdapat beberapa hal yang dapat dipelajari dari Sydney Fish Market untuk penerapannya ke dalam kawasan pesisir Cituis.

1. Akses & Orientasi



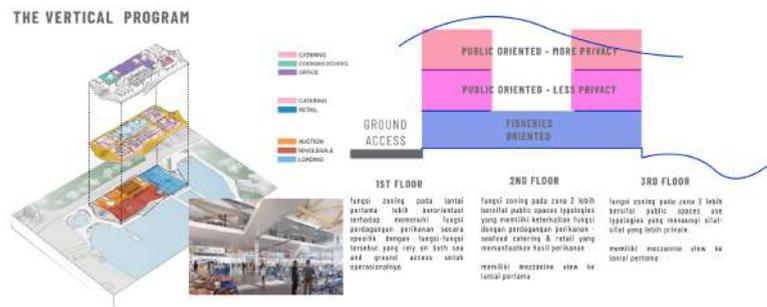
Gambar 2.10: Preseden : Sydney Fish Market

Sumber : Deezen

Diolah oleh: penulis

Orientasi dan aksesibilitas dari Sydney Fish Market yang dirancang dengan pendekatan keterbukaan dari keempat sisi tapak. Strategi orientasi bangunan dirancang untuk memungkinkan akses langsung dari berbagai arah—baik dari daratan maupun dari laut—yang menjadikan pasar ikan ini sebagai simpul sirkulasi publik dan logistik yang efisien. Akses publik ke area pasar diberikan melalui promenade yang terhubung dengan lantai dua dan jalur pejalan kaki di lantai dasar. Akses logistik dibedakan menjadi dua: dari darat untuk loading dock serta dari laut melalui dermaga. Selain itu, bagian yang menghadap ke perairan juga dirancang sebagai ruang visual terbuka bagi pengunjung. Pendekatan aksesibilitas yang terbuka dari empat sisi tidak hanya memperkuat konektivitas kawasan dengan fungsi pasar, tetapi juga mendukung integrasi antara aktivitas publik, komersial, dan operasional dalam satu sistem sirkulasi yang responsif terhadap karakter tapak pesisir.

2. Program Vertikal Perancangan



Gambar 2.11: Preseden - Sydney Fish Market

Sumber : Deezen

Diolah oleh: penulis

Strategi zonasi disusun secara berlapis mulai dari lantai dasar yang bersifat operasional, hingga lantai atas yang ditujukan untuk aktivitas publik dengan tingkat privasi yang lebih tinggi. Pada lantai pertama, fungsi difokuskan pada aktivitas perikanan seperti lelang, grosir, dan distribusi hasil laut, yang memerlukan efisiensi akses baik dari laut maupun darat. Zona ini dikategorikan sebagai *fisheries-oriented zone*, dengan orientasi operasional dan logistik sebagai fungsi utama. Elemen ruang didesain untuk mendukung sirkulasi barang dan pelaku usaha perikanan secara optimal.

Lantai kedua berfungsi sebagai transisi dari zona industri menuju zona publik. Fungsi yang ditempatkan pada tingkat ini meliputi *retail*, *catering*, dan ruang makan, yang memiliki keterkaitan langsung dengan hasil perikanan namun dibuka untuk interaksi pengunjung. Zona ini dirancang sebagai *public-oriented zone with less privacy*, di mana keterlibatan publik diperbolehkan namun tetap dikontrol. Lantai ketiga menampung fungsi publik dengan karakter yang lebih privat, seperti *kantor*, *sekolah memasak*, dan layanan catering eksklusif. Ruang-ruang pada zona ini didesain untuk aktivitas edukatif dan

manajerial dengan keterbatasan akses publik langsung. Hirarki spasial tersebut diperkuat dengan penggunaan *mezzanine* sebagai elemen penghubung visual antarantai, yang memungkinkan keterbukaan secara vertikal tanpa mengganggu segregasi fungsional.

Analisis program menunjukkan integrasi sistematis antara aktivitas industri perikanan dan kebutuhan interaksi publik, sekaligus menciptakan struktur spasial yang mendukung keberlanjutan fungsi pasar ikan sebagai pusat ekonomi, wisata, dan edukasi.

3. Program Horizontal Perancangan



Gambar 2.12: Preseden - Sydney Fish Market

Sumber : Deezen

Diolah oleh: penulis

Pendekatan desain Sydney Fish Market secara horizontal berbasis sistem modular yang mengedepankan fleksibilitas dan kemampuan adaptasi terhadap berbagai fungsi. Sistem modular memungkinkan ruang-ruang untuk saling tumpang tindih, berubah bentuk, serta bertransformasi guna mengakomodasi kebutuhan operasional yang beragam dalam satu struktur bangunan yang terpadu.

Struktur modular ditata dengan logika kisi yang dapat disesuaikan secara horizontal untuk menampung

fungsi-fungsi baik indoor maupun outdoor, tergantung pada kebutuhan sosial dari pengguna pasar. Skema tersebut memungkinkan pembentukan zona-zona yang dinamis, di mana ruang publik, ruang komersial, ruang logistik, dan ruang hijau dapat disusun dan dikombinasikan dalam berbagai konfigurasi.

Rasio keterbukaan terhadap publik yang lebih tinggi dalam kombinasi elemen-elemen modular tersebut dirancang untuk mendorong keberlanjutan sosial di lingkungan sekitar bangunan, sekaligus memperkuat identitas tempat (*sense of place*). Pendekatan ini mendukung keterlibatan komunitas melalui aktivasi ruang yang dapat berubah dan berkembang sesuai waktu serta kebutuhan.

2.3.2 Angsila Oyster Scaffolding Pavilion

Proyek *Angsila Oyster Scaffolding Pavilion* memposisikan keberlanjutan sebagai landasan utama dalam upaya revitalisasi sektor perikanan tradisional di kawasan Angsila melalui pendekatan berbasis ekologi, sosial, dan arsitektural. Dalam konteks lingkungan pesisir, perancangan paviliun merespons degradasi ekosistem laut akibat pencemaran limbah industri dan urbanisasi, dengan membangun infrastruktur terapung yang memanfaatkan kembali teknik budidaya tiram tradisional berbasis bambu. Keberadaan struktur tersebut justru memperkuat kualitas perairan setempat melalui filtrasi alami yang dilakukan oleh tiram, menciptakan habitat laut mikro yang memperbaiki daya dukung lingkungan dan membuka peluang bagi regenerasi biota perairan.

Penulis akan membangun sebuah rantai ekonomi yang memposisikan beberapa tipologi seperti souvenir market dan

tourism port di wilayah perairan. Dengan demikian, Angsila Oyster Scaffolding Pavillion menjadi sebuah pedoman bagi penulis untuk bagaimana memandang pendekatan secara berkelanjutan jika ingin melakukan proses konstruksi di perairan baik secara program, struktur, dan material.

1. Pendekatan Berkelanjutan secara Program (Sosial & Ekonomi)



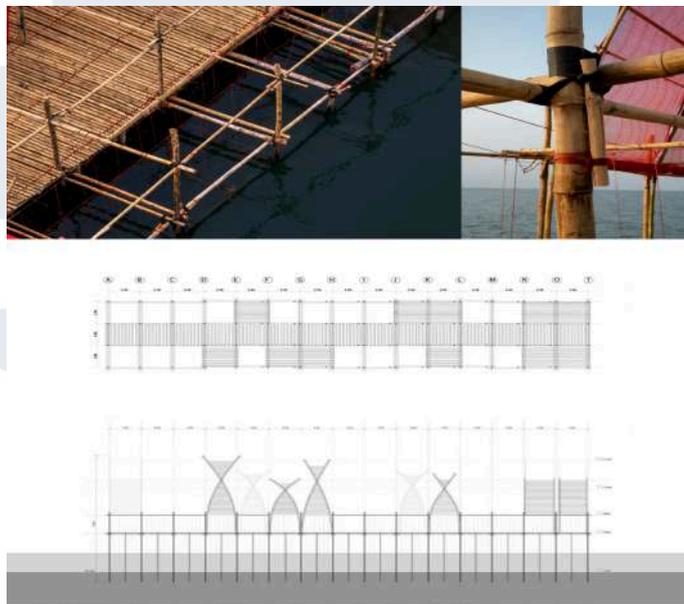
Gambar 2.13: Preseden - Angsilia Oyster Scaffolding Pavilion

Sumber : Deezen
Diolah oleh: penulis

Secara sosial, pavilion ini difungsikan sebagai media interaktif antara nelayan lokal dan wisatawan, memfasilitasi aktivitas edukasi dan konsumsi makanan laut berbasis *sea-to-table* yang memperkuat nilai warisan budaya maritim. Keterlibatan nelayan sebagai pembangun dan operator pavilion memperkuat aspek pemberdayaan masyarakat lokal, terutama dalam konteks mempertahankan praktik kerja lintas generasi.

Aktivitas wisata yang dihadirkan tidak hanya bersifat konsumtif, tetapi menjadi sarana kampanye konservasi ekosistem Angsila Bay secara langsung, sehingga tercipta hubungan timbal balik antara keberlanjutan ekologi dan keberlangsungan ekonomi komunitas.

2. Pendekatan Berkelanjutan secara material & Proses Konstruksi



Gambar 2.14: Preseden - Angsilia Oyster Scaffolding Pavilion

Sumber : Deezen
Diolah oleh: penulis

Dari sisi konstruksi, strategi pembangunan menekankan prinsip *low-tech*, *low-impact* melalui pemanfaatan material lokal dan teknik manual yang minim jejak karbon. Struktur bambu yang ditanam secara manual di dasar laut menghindari penggunaan alat berat maupun pondasi konvensional, sehingga mengurangi gangguan

terhadap substrat laut. Penggunaan material daur ulang seperti sabuk pengaman bekas dari industri otomotif dan penutup atap berbahan *agricultural mesh* menunjukkan inovasi dalam upaya penghematan sumber daya dan adaptasi terhadap iklim pesisir. Dengan demikian, proyek ini menawarkan model infrastruktur laut yang sensitif terhadap lingkungan, ekonomis, dan berbasis komunitas.

2.3.3 Korelasi Antar Kedua Preseden

Sydney Fish Market oleh 3XN maupun *Angsila Oyster Scaffolding Pavilion* oleh CHAT Architects menunjukkan pendekatan desain yang menekankan integrasi fungsional antara aspek ekonomi, sosial, dan ekologi dalam konteks pesisir. Keduanya menggeser paradigma pasar hasil laut dari sekadar tempat transaksi menjadi ruang publik yang mampu memfasilitasi interaksi antar aktor kota berupa pengunjung, nelayan, dan komunitas lokal. Perencanaan programatik dalam kedua proyek memperlihatkan hierarki fungsi yang memungkinkan aktivitas komersial dan edukatif beroperasi secara bersamaan, dengan zonasi vertikal dan horizontal yang mendukung sirkulasi publik maupun logistik secara terintegrasi. Tujuan perancangan diarahkan untuk memperkuat identitas kawasan dan menciptakan destinasi kota yang inklusif, dengan menampilkan arsitektur sebagai penghubung antara manusia dan ekosistem laut.

Dari segi konstruksi dan strategi keberlanjutan, kedua proyek mengusung prinsip adaptif terhadap karakter lingkungan maritim dengan pendekatan struktural yang

berbeda namun sejalan dalam nilai. Sydney Fish Market mengoptimalkan sistem modular berbasis grid untuk mendukung fleksibilitas fungsi dan keberlanjutan sosial melalui ruang publik yang dinamis. Sementara itu, Angsila Pavilion menekankan konstruksi *low-tech* dengan pemanfaatan material lokal seperti bambu dan limbah industri daur ulang, yang tidak hanya ekonomis namun juga ramah lingkungan. Keduanya menunjukkan pentingnya respons terhadap tapak pesisir, baik dalam pemilihan material, teknik konstruksi, maupun konfigurasi spasial, untuk menciptakan infrastruktur perairan yang kontekstual, berdaya guna, dan berorientasi jangka panjang.

UMMN

UNIVERSITAS
MULTIMEDIA
NUSANTARA