

PRA TESIS



**PREFERENSI PENGUNJUNG WATERFRONT DI KOTA
PAREPARE SEBAGAI KOTA WISATA**

disusun oleh

MUHAMMAD ULIAH SHAFAR

21020119420029

**PROGRAM STUDI MAGISTER ARSITEKTUR
DEPARTEMEN ARSITEKTUR FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2021**

BAB I

Pendahuluan

1.1 Latar Belakang

Tepi laut menjadi sebuah ruang dari perkotaan yang harus terus berkembang Shamsuddin et al. (2013). Kawasan ini memiliki karakteristik dan perhatian khusus mengingat pentingnya air sebagai sumber kehidupan. Maka dari itu, pengembangan waterfront seharusnya melibatkan konsep yang dapat mempertahankan apa yang dimiliki untuk dioper ke generasi selanjutnya. Konsep berkelanjutan sangat pas untuk pengembangan kawasan tepi laut. Alasannya pengembangan berkelanjutan kota pada waterfront mendorong kondisi yang lebih baik untuk masyarakat perkotaan (Brebba and Galiano-Garrigos, 2016). Berdasarkan Imperatives (1987), *Sustainability development* adalah pengembangan yang memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mempertaruhkan kemampuan dari generasi akan datang untuk memenuhi kebutuhannya.

Sebagai negara dengan garis pantai terpanjang di dunia (Hindersah et al., 2015), Indonesia memiliki jam terbang yang panjang dalam menghadapi masalah yang rumit dari tepi laut. Pembahasan tentang pengembangan berkelanjutan tepi laut telah ramai diperbincangkan di Indonesia seperti contohnya proyek reklamasi di Makassar dan Manado (Andi et al., 2017; Tungka et al., 2012; Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin and Aspan, 2017), pengembangan ulang tepi laut tahun 1995 sepanjang 32 km di Jakarta (Pramesti, 2017) dan Desain lanskap tepi laut di Sungai Cikapundung (Ainy, 2016). Menurut ?, tekanan pada ruang kota dan infrastruktur, kebutuhan atas kualitas lingkungan, dan ketersediaan ruang tepi laut yang terbelengkalai menjadi alasan pengembangan ulang kawasan tepi laut sebagai solusi yang pas. Pengembangan ulang tersebut telah di atur sedemikian rupa agar menjadi bagian dari langkah perkotaan yang keberlanjutan (Pramesti, 2017).

Kota Parepare merupakan kota yang terletak di Provinsi Sulawesi Selatan. Peningkatan jumlah penduduk di Parepare berkisar 2%, pada tahun 2019 Parepare memiliki penduduk sebanyak 145.178 orang (BPS KOTA PAREPARE, 2020). Dengan mayoritas usia penduduk merupakan mereka yang berusia awal(0-40). Peningkatan jumlah penduduk tersebut mungkin saja disebabkan oleh potensi Parepare yang sangat menjanjikan di berba-

gai sektor. Parepare memiliki garis pantai sepanjang 11.8km, lebih kecil dari panjang garis pantai daerah-daerah sekitar seperti Kabupaten Jeneponto (114km) (WARDA SUSANIATI, 2011), Kabupaten Pangkep(58.87) dan Kabupaten Pinrang(98.51km) (Goni et al., 2018). Meskipun demikian, Kota Parepare adalah kota adminisitratif dari 3 kota di Sulawesi Selatan (Juna-id and Hanafi, 2016) sebagai faktor pendorong kemajuan kota ini. Terdapat sejumlah area yang berada di garis pantai tersebut misalnya Tepi Sungai Tonrangeng, Taman Mattirotasi, Pantai Bibir dan Tepi Laut Senggol. Dengan sejumlah tempat rekreasi tersebut, Parepare mencanangkan konsep kota wisata dengan ikon Patung Bapak BJ Habibie, Presiden Ketiga Republik Indonesia.

Saat ini, Kota Parepare sedang melakukan sejumlah kemajuan di bidang pariwisata. Salah satunya adalah revitalisasi ruang publik di pesisir laut senggol. Kawasan tepi laut senggol merupakan daya tarik cukup lama yang ada di Kota Parepare. Tempat ini berdampingan dengan sejumlah objek wisata kota terutama Pasar Senggol. Menurut Hussein (2014) revitalisasi sebaiknya tidak meninggalkan warisan perkotaan untuk pengembangan baru. Dengan konsep keberlanjutan ini, kawasan tepi laut diharapkan mampu menjembatani masyarakat dengan kecenderungan terhadap objek yang telah ada dan pengembangan baru. Lokasi Parepare ada strategis Parepare sebagai kota transit di wilayah Sulawesi Selatan menarik pengunjung dari latar belakang yang berbeda ke tempat wisata.

Pada tahun 2011, kota Parepare memulai perencanaan penataan pasar senggol serta jalan kawasan pinggir laut. Hal ini untuk merespon tujuan kota sebagai kota wisata yang berujung dalam peningkatan ekonomi dan nilai sebuah kota. Revitalisasi tersebut memunculkan beragam desain yang berhubungan dengan preferensi pengunjung terhadap kawasan. Secara garis besar, pembagian macam kawasan tersebut terbagi atas 2 segmen. Segmen pertama menampilkan kawasan waterfront yang terpadu dengan melibatkan segala macam *built environment* di dalamnya. Sedangkan, segmen kedua terlihat seperti desain sebelumnya yakni hanya sebagai wadah pedagang kaki lima yang minim fasilitas.

Munculnya perbedaan desain pada kawasan tersebut mendorong peneliti untuk mengetahui preferensi (kecenderungan) oleh pengunjung diantara kedua segmen di tepi laut ini dengan terbuka. Menurut tho (2020), preferensi suatu pengunjung didasari oleh penghilang stres dan rasa aman. Lebih lanjut, penelitian tersebut menunjukkan bahwa menghilangkan stres

adalah faktor signifikan terhadap preferensi responden. Artinya semakin banyak atribut yang mendukung untuk menghilangkan stres di suatu *urban space* akan meningkatkan kecenderungan mereka terhadap *urban space* yang akan ditempatinya. Dalam (Wang et al., 2020), menjelaskan preferensi penduduk kota terhadap *urban space* melalui sejumlah survei kepuasan terhadap kualitas fasilitas yang ada. Responden survei kepuasan itu terdiri dari aspek masyarakat yaitu turis dan penduduk lokal. Berbeda dengan Imansari and Khadiyanta (2015) yang menghasilkan temuan bahwa preferensi masyarakat didasari oleh kecenderungan sebagai penebar dan paru-paru kota. Dari hasil penelitian-penelitian tersebut mengindikasikan bahwa preferensi pengunjung terhadap suatu tempat publik didasari oleh sejumlah alasan yang membuat orang ingin mengunjungi suatu kawasan tepi laut.

Tidak hanya memberikan sebuah ruang pada suatu lahan di perkotaan, tetapi interaksi antara ruang dan pengguna adalah sangat penting. Pengembangan tepi laut seharusnya yang menciptakan ruang publik yang menyenangkan. Banyak kota yang telah gagal dalam memberikan kesan pada sebuah Waterfront, pandangan orang menjadi sosok yang kotor, padat, bahkan bahaya di sebuah sudut kota. Dalam pandangan Goodwin (1999) tepi laut biasa dipersepsikan sebagai sesuatu yang samar dan tercampur dengan area yang diabaikan, pusat komersial dan permukiman.

Seiring perkembangan kota, waterfront seringkali mengalami kegoyahan dalam perkembangannya. Beberapa hal yang menyebabkan penurunan kualitas waterfront adalah adanya peningkatan mobilitas yang melewati area tersebut (Lehmann, 1966). Ulan (2009) menjelaskan kawasan waterfront pada paruh kedua abad ke-20 Waterfront Harlem mengalami penurunan kualitas ditandai tempat hanya menjadi tempat memancing, penggunaan narkoba dan prostitusi. Bahkan menerima persepsi yang buruk oleh penduduk, tidak dapat diakses, *privatisasi* bank, kontaminasi air dan pembukaan jalur tol paralel dengan pesisir (Shamsuddin et al., 2013). Menurut Benages-Albert et al. (2015) tepi laut mengalami seperti penurunan yang signifikan disebabkan oleh berbagai faktor seperti tekanan *real estate* dan perencanaan yang kurang. Kejadian ini membuat pemerintah kesusahan dalam mengatur pengembangan tepi laut (Gripaios, 1999).

Meski pun demikian, pengembangan waterfront kian meningkat dari abad 19. Misalnya tepi laut kota Wisconsin yang mengalami kegagalan dalam memberikan rasa ruang dan perbedaan kota itu akhirnya berubah. Dengan konsep 'Waterfront Renewal' melibatkan 50 kota di Amerika (Leh-

mann, 1966). Ditambah lagi dengan 'waterfront redevelopment' pada pelabuhan Thessaloniki di Yunani. Serta di Liverpool, Inggris sekitar tahun 1940 (Couch, 2003). Adanya peningkatan ini memberikan harapan dan potensi untuk pengembangan tepi laut di tempat lainnya. Pesisir laut saat ini menjadi fokus pengembangan dalam sebuah kota. Dalam penelitian pelabuhan dan tepi laut industri di Thessaloniki, Yunani. Meski pun dalam keadaan ekonomi terpuruk, mereka masih menyediakan area yang cukup luas untuk bangunan mewah baru yang berdiri di pinggir laut. Pembangunan tersebut kebanyakan berada di pusat kota dan menjadi simbol suatu ekonomi 'suk-ses' (Vayona, 2011).

Pada tahun 2011, kota Parepare memulai perencanaan penataan pasar senggol serta jalan kawasan pinggir laut. Hal ini untuk merespon tujuan kota sebagai kota wisata yang berujung dalam peningkatan ekonomi dan nilai sebuah kota. Revitalisasi tersebut memunculkan beragam desain yang berhubungan dengan preferensi pengunjung terhadap kawasan. Secara garis besar, pembagian macam kawasan tersebut terbagi atas 2 segmen. Segmen pertama menampilkan kawasan waterfront yang terpadu dengan melibatkan segala macam *built environment* di dalamnya. Sedangkan, segmen kedua terlihat seperti desain sebelumnya yakni hanya sebagai wadah pedagang kaki lima yang minim fasilitas.

Munculnya perbedaan desain pada kawasan tersebut mendorong peneliti untuk mengetahui preferensi (kecenderungan) oleh pengunjung diantaranya kedua segmen di tepi laut ini dengan terbuka. Menurut Tho (2020), preferensi suatu pengunjung didasari oleh penghilang stres dan rasa aman. Lebih lanjut, penelitian tersebut menunjukkan bahwa menghilangkan stres adalah faktor signifikan terhadap preferensi responden. Artinya semakin banyak atribut yang mendukung untuk menghilangkan stres di suatu *urban space* akan meningkatkan kecenderungan mereka terhadap *urban space* yang akan ditempatinya. Dalam (Wang et al., 2020), menjelaskan preferensi penduduk kota terhadap *urban space* melalui sejumlah survei kepuasan terhadap kualitas fasilitas yang ada. Responden survei kepuasan itu terdiri dari aspek masyarakat yaitu turis dan penduduk lokal. Berbeda dengan Imansari and Khadiyanta (2015) yang menghasilkan temuan bahwa preferensi masyarakat didasari oleh kecenderungan sebagai penebar dan paru-paru kota. Dari hasil penelitian-penelitian tersebut mengindikasikan bahwa preferensi pengunjung terhadap suatu tempat publik didasari oleh sejumlah alasan yang membuat orang ingin mengunjungi suatu kawasan tepi laut.

1.2 Rumusan Masalah

Tepi laut menjadi sebuah primadona dalam menarik masyarakat perkotaan saat ini. Mereka merupakan aktor utama dalam penyelenggaraan tepi laut yang terpadu. Oleh karena itu, perencanaan sebuah kawasan tepi laut seharusnya mengikuti *preferences* dari khalayak banyak. Revitalisasi yang dilakukan pada kebanyakan waterfront merupakan terobosan bagi perhatian terhadap waterfront, namun terkadang hasil dari Revitalisasi tersebut masih perlu untuk dikaji sesuai dengan aktor(pengguna) yang memanfaatkannya.

Sekelompok pengunjung memanfaatkan sebuah tepi laut dalam berbagai hal seperti wisata kuliner, memancing, *ngopi*, berjalan dan berenang. Aktivitas yang ada dan belum ada adalah menjadi alasan individu dalam membentuk preferensi mereka. Pengunjung akan mengakomodasi suatu tempat diantara lainnya berdasarkan atribut yang mendukung preferensi mereka. Dengan demikian, penelitian ini merumuskan masalah bagaimana preferensi masyarakat terhadap kedua segmen desain pada kawasan tepi laut.

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui preferensi pengunjung terhadap kawasan tepi laut pantai senggol. Sejumlah atribut mungkin muncul dalam membentuk preferensi pengunjung, seperti aktivitas, kepuasan lingkungan, citra, rasa aman dan penghilang stres. Preferensi inilah yang menggambarkan kualitas desain yang mana yang paling dominan diminati masyarakat Parepare. Sehingga perencanaan dan konsep desain selanjutnya dapat mengikuti preferensi pengunjung tadi.

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini dapat bermanfaat dalam bidang ilmu pengetahuan perencanaan kota di Indonesia. Dalam masa pembangunan infrastruktur sangat dibutuhkan ide atau konsep yang mendukung keberadaan tepi laut yang terpadu dan teruji. Dengan demikian, penelitian ini secara rinci bermanfaat dalam:

1. Memberikan masukan desain dengan menggunakan preferensi masyarakat perkotaan dalam mengakomodasi dirinya pada suatu tepi laut.
2. Memaparkan keadaan pengunjung pantai senggol kota Parepare dalam menggunakan tepi laut yang dapat berguna bagi *stakeholder*, pedagang, atau pemilik kios.

DAFTAR PUSTAKA

- (2020). General, stress relief and perceived safety preferences for green spaces in the historic city of padua (italy). *Urban Forestry & Urban Greening*, 52:126695.
- Ainy, C. (2016). Landscape Design for Sustainable Waterfront Community. *JAILCD*, page 6.
- Andi, Y., Trisutomo, S., and Ali, M. (2017). MODEL REKLAMASI PANTAI SECARA BERKELANJUTAN KASUS : PANTAI KOTA MAKASSAR. *TALOKA*, 19(4):339.
- Benages-Albert, M., Di Masso, A., Porcel, S., Pol, E., and Vall-Casas, P. (2015). Revisiting the appropriation of space in metropolitan river corridors. *Journal of Environmental Psychology*, 42:1–15.
- BPS KOTA PAREPARE (2020). KOTA PAREPARE DALAM ANGKA Parepare Municipality in Figures 2020. *Badan Pusat Statistik Kota Parepare*, 73720.2002(1102001.7372).
- Brebbia, C. and Galiano-Garrigos, A. (2016). *The Sustainable City XI*. WIT Transactions on Ecology and the Environment. WIT Press.
- Couch, C. (2003). City of change and challenge: Urban planning and regeneration in Liverpool Ashgate. *Liverpool Ashgate*.
- Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin and Aspan, Z. (2017). TINJAUAN YURIDIS IZIN REKLAMASI PANTAI MAKASSAR DALAM MEGA PROYEK CENTRE POINT OF INDONESIA. *BINA HUKUM LINGKUNGAN*, 1(2):172–189.
- Goni, A., Rauf, A., and Asbar, M. (2018). ANALISIS PERUBAHAN GARIS PANTAI DAN STRATEGI PENGELOLAANNYA DI PANTAI BARAT SULAWESI SELATAN. *JOURNAL OF INDONESIAN TROPICAL FISHERIES (JOINT-FISH) : Jurnal Akuakultur, Teknologi Dan Manajemen Perikanan Tangkap, Ilmu Kelautan*, 1(1):89–99.
- Goodwin, R. F. (1999). Redeveloping deteriorated urban waterfronts: The effectiveness of US coastal management programs. *Coastal Management*, 27(2-3):239–269.

- Gripaios, P. (1999). Ports and their influence on local economies-a UK perspective. *DOCK AND HARBOUR AUTHORITY*, 79:235–237.
- Hindersah, H., Asyiwati, Y., and Syiddatul Akliyah, L. (2015). STRATEGI PENGELOLAAN WILAYAH PESISIR MUARAGEMBONG SECARA ISLAMI DAN BERKELANJUTAN. In *SEMINAR NASIONAL TATA RUANG DAN SPACE#2*, Jalan Sangalangit, Tembau-Penatih, Denpasar, Bali.
- Hussein, R. (2014). Sustainable urban waterfronts using sustainability assessment rating system. *International Journal of Architectural and Environmental Engineering*, 8(4):488–498.
- Imansari, N. and Khadiyanta, P. (2015). Penyediaan Hutan Kota dan Taman Kota sebagai Ruang Terbuka Hijau (RTH) Publik Menurut Preferensi Masyarakat di Kawasan Pusat Kota Tangerang. (3):10.
- Imperatives, S. (1987). Report of the world commission on environment and development: Our common future. Accessed Feb, 10.
- Junaid, I. and Hanafi, H. (2016). IKON HABIBIE-AINUN, STRATEGI INOVATIF DALAM MENGEMBANGKAN PARIWISATA DI KOTA PAREPARE, SULAWESI SELATAN. *Jurnal Master Pariwisata (JUMPA)*.
- Lehmann, R. A. (1966). THE PRINCIPLES OF WATERFRONT RENEWAL: A summary of experiences in fifty American cities. *Landscape Architecture Magazine*, page 7.
- Pramesti, R. E. (2017). SUSTAINABLE URBAN WATERFRONT REDEVELOPMENT : CHALLENGE AND KEY ISSUES. 14:14.
- Shamsuddin, S., Abdul Latip, N. S., Ujang, N., Sulaiman, A. B., and Alias, N. A. (2013). How a city lost its waterfront: Tracing the effects of policies on the sustainability of the Kuala Lumpur waterfront as a public place. *Journal of Environmental Planning and Management*, 56(3):378–397.
- Tungka, A. E., Omran, A. A., Gebril, A. O., Wah, W. S., and Suprpti, A. B. (2012). MANADO WATERFRONT DEVELOPMENT CONCEPT AS SUSTAINABLE CITY OF TOURISM. *Bulletin of engeneering*, page 6.
- Ulam, A. (2009). DOWN BY THE (URBAN) RIVERSIDE. *Landscape Architecture Magazine*, Vol. 99, No. 9,:11.

Vayona, A. (2011). Investigating the preferences of individuals in redeveloping waterfronts: The case of the port of Thessaloniki – Greece. *Cities*, 28(5):424–432.

Wang, Y., Dewancker, B. J., and Qi, Q. (2020). Citizens' preferences and attitudes towards urban waterfront spaces: A case study of Qiantang riverside development. *Environmental Science and Pollution Research*, 27(36):45787–45801.

WARDA SUSANIATI (2011). *STUDI TENTANG PRODUKTIVITAS BAGAN TANCAP DI PERAIRAN KABUPATEN JENEPONTO SULAWESI SELATAN*. PhD thesis, UNIVERSITAS HASANUDDIN, MAKASSAR.