

# Studi Komparatif Morfologi Kota Tepian Air

## Studi Kasus: Kota Makassar dan Kendari

Herdy Pratama Putra<sup>1)</sup>, Slamet Trisutomo<sup>2)</sup>, Riekje Hehanusa Pangkarego<sup>3)</sup>

<sup>1)</sup> Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

<sup>2)</sup> Lab. Perencanaan dan Perancangan Tepian Air, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

<sup>3)</sup> Lab. Perencanaan dan Perancangan Tepian Air, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

---

### ABSTRACT

Generally, the growth point of big cities in Indonesia was started from the waterfront. This fact is related to Indonesia as archipelagic country that makes its location more strategic. Makassar and Kendari is the waterfront city but have different forms. Makassar is formed by elongated coastline while Kendari formed by the bay. However, the two cities have in common as a trading city. This study use qualitative and quantitative analysis approach comparing their form to find the similarities and differences their morphology. The variable of this study consist of land use, population density, intensity of land use, urban centers and road network systems forming morphplogy of city. The result of comparison of the two cities shows population density of Makassar is greater than Kendari. Population and topography influence the hierarchy of urban centers in both cities. On the other hand, the both of cities have different in land use pattern, such as green open space, housing and industry, influenced by distance of shoreline. Building coverage ratio in the waterfront area, downtown and new development of Makassar is higher than Kendari in the same areas.

**Keywords: morphology, waterfront city, land use, building coverage ratio, comparative study.**

---

### PENDAHULUAN

Wilayah tepian air memiliki arti dan tujuan yang strategis, jika dilihat dari artinya wilayah pesisir merupakan daerah pertemuan antara ekosistem darat dan laut, ke arah darat meliputi bagian tanah baik yang kering maupun yang terendam air laut, dan masih dipengaruhi oleh sifat-sifat fisik laut seperti pasang surut, ombak dan gelombang serta perembesan air laut, sedangkan ke arah laut mencakup bagian perairan laut yang dipengaruhi oleh proses alami yang terjadi di darat. Sejarah pertumbuhan kota-kota besar di Indonesia lebih banyak dimulai dari tepian air, hal itu tidak terlepas bahwa negara Indonesia merupakan negara kepulauan dan nilai-nilai strategis dari wilayah tepian air itu sendiri.

Karakteristik kota tepian air dapat diketahui dengan mengidentifikasi bentuk dan struktur ruang kota tersebut. Struktur kota adalah suatu kerangka kota yang terbentuk oleh suatu sistem aktivitas kota tersebut, serta kaitannya satu sama lain

(Mukhsin. 1987:7). Morfologi kota merupakan salah satu cara melihat struktur ruang suatu kota.

Kota Makassar dan kota Kendari merupakan dua kota tepian air yang jika dilihat dari bentuk tepian airnya sangat jauh berbeda, kota Makassar dengan bentuk pantai yang memanjang sedangkan kota Kendari dengan bentuk teluknya namun kedua kota memiliki kesamaan yaitu termasuk dalam tahap perkembangan Indonesia awal sebagai kota perdagangan.

Tulisan ini membandingkan unsur-unsur pembentuk kota (morfologi kota) Kendari dan Makassar, sehingga diketahui perbedaan dan persamaan morfologi kedua kota tersebut.

### TINJAUAN PUSTAKA

#### Kawasan Tepian Air

Kawasan tepian air adalah kawasan yang dinamis dan unik dari suatu kota (dengan segala ukuran)

dimana daratan dan air (sungai, danau, laut, teluk) bertemu dan harus dipertahankan keunikannya.

Berdasarkan kesepakatan mengenai pendekatan menentukan batasan wilayah tepian air tersebut Yuwono (1999) menentukan batasan wilayah pengelolaan kawasan tepian air yaitu:

1. Batasan perairan dari garis pantai sejauh 4 mil laut ( $\pm 75$  km)
2. Sempadan pantai:
  - a. Daerah pedesaan, perkebunan= 100 meter
  - b. *Buffer zone* hutan mangrove =1,30 p
  - c. daerah perkotaan, daerah bisnis 50 sampai dengan 100 meter
3. Daratan kawasan tepian air:
  - a. Pada daerah permukiman, perkotaan, industri, perkebunan dan pertanian, wilayah daratan kawasan tepian air ditentukan selebar 2 km dari garis pantai pada saat muka air tinggi.
  - b. Untuk daerah berawa dan hutan *mangrove*, wilayah daratan kawasan tepian air ditentukan selebar rawa/hutan *mangrove* tersebut, atau maksimum 2 km dari garis pantai jika tebal rawa/hutan *mangrove* tersebut kurang dari 2 km.

*Waterfront city* menurut Tahir (2005) dibedakan berdasarkan pertemuannya dengan badan air yaitu:

1. *Waterfront city* tepian sungai, merupakan yang terjadi karena adanya pertemuan langsung antara daratan dengan badan air berupa tepian sungai.
2. *Waterfront city* tepi laut, merupakan area waterfront yang terjadi karena pertemuan langsung antara daratan dengan badan air berupa pantai dan tepian laut.
3. *Waterfront city* tepi danau, merupakan area *waterfront* yang terjadi karena pertemuan langsung antara daratan dengan badan air berupa tepian air yaitu tepian danau dan pada umumnya pengembangannya bersifat khusus.

Kota Makassar dan kota Kendari termasuk dalam jenis *waterfront city* tepi laut dimana keberadaan pantai dan laut pada kedua kota lebih berpengaruh.

### Morfologi Kota

Morfologi kota adalah sebuah pendekatan dalam memahami kota sebagai suatu kumpulan geometris bangunan dan artefak dengan konfigurasi kesatuan ruang fisik tertentu produk dari perubahan sosio-spatialnya. Faktor-faktor yang mempengaruhi morfologi kota, yaitu dimensi spasial dan dimensi aspasial yang meliputi faktor sosial, ekonomi dan politik. Berikut elemen-elemen morfologi kota yang dikemukakan dari berbagai sumber.

**Tabel 1.** Elemen-elemen Morfologi Kota

Peneliti	Elemen
Hadi Sabari Yunus (2000)	1. bentang alam 2. transportasi 3. regulasi
D.T. Herbert (1973)	1. sistem jalan 2. blok-blok bangunan 3. bangunan individual
R.J. Smailes (1955)	1. penggunaan lahan 2. pola-pola jalan 3. tipe-tipe bangunan
Hamid Sirvani (1985)	1. penggunaan lahan 2. bentuk dan massa bangunan 3. sirkulasi dan parkir 4. ruang terbuka 5. jalur pedestrian 6. dukungan aktivitas 7. tata informasi 8. preservasi
J.H.Johnson (1981)	1. rencana jalan 2. tata bangunan 3. kaitan fungsional antara jalan dan bangunan
Le Corbusier dan Rob Krier (Teori figure/ground) (1991)	Hubungan antara bangunan dan void-void yang terbuka dengan analisis: 1. pola 2. tekstur 3. solid-void
Fumihiko Maki, E. Bacon dan C. Rowe (Teori Linkage)(1974)	1. Garis 2. Koridor 3. Sisi edges 4. Sumbu dan irama 5. Tambahan 6. Sambungan 7. tembusan
Slamet Trisutomo (2010)	1. Pola Ruang 2. Pemanfaatan Lahan 3. Jaringan Jalan 4. Koefisien Dasar Bangunan
Kevin Lynch, A.V. Eyck dan C. Sitte serta G. Cullen (Teori Place, 1960)	1. Konteks Kota 2. Citra Kota meliputi path, edges, district, nodes dan Landmark 3. Estetika Kota

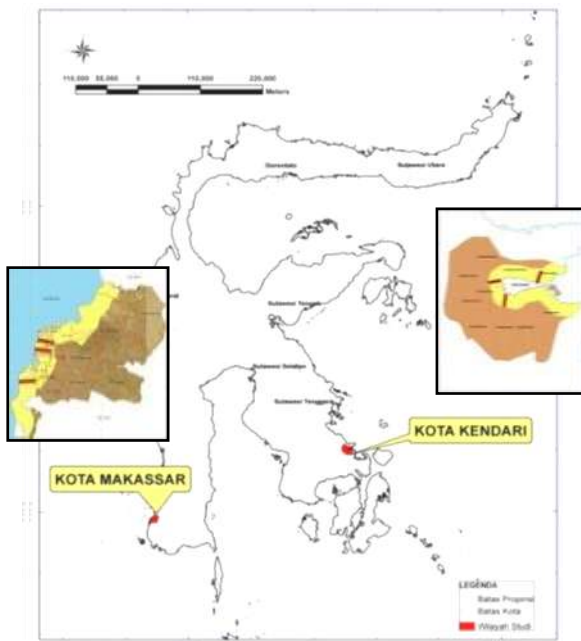
Dari beberapa elemen-elemen morfologi kota pada Tabel 1, akan digunakan beberapa elemen untuk melihat morfologi kota Makassar dan Kendari dan kemudian akan dibandingkan elemen antara kedua kota yaitu:

1. Penggunaan lahan, dalam variabel penggunaan lahan dimensi spasial).
2. Koefisien dasar bangunan yang merupakan komponen dari variabel intensitas pemanfaatan lahan (dimensi spasial).
3. Pola-pola jalan, jaringan jalan, rencana jalan dengan variabel sistem jaringan jalan.(dimensi spasial).
4. faktor politik dengan variabel hirarki pusat kota (aspasial), dan
5. faktor sosial dengan variabel Kepadatan Penduduk (aspasial).

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini termasuk dalam penelitian komparatif dimana dalam proses pemecahan masalah dilakukan dengan melukiskan keadaan dari subjek dan objek penelitian pada saat sekarang berdasarkan fakta-fakta (data) yang ada dan keadaan di lapangan, hasil dari pendeskripsian itu kemudian dibandingkan antara satu parameter dengan parameter lain. Penelitian ini menggunakan pendekatan analisis kualitatif dan kuantitatif.

Penelitian ini dilakukan pada dua kota tepian air dengan bentuk tepian air yang berbeda yaitu kota Makassar dengan bentuk pantai memanjang dan kota Kendari dengan bentuk teluknya (Gambar 1).



**Gambar 1.** Kota Makassar dan Kota Kendari

Pembahasan difokuskan pada 2 lokasi yaitu kota Makassar dan kota Kendari secara utuh dan kawasan tepian airnya. Kawasan tepian air yang dimaksud disini yaitu kawasan tepian air tepi laut (*waterfront* tepi laut) atau wilayah tepian air pertemuan daratan dengan badan air berupa pantai atau air laut. Sesuai dengan tinjauan pustaka, kawasan tepian air ini dibatasi sejauh 2 km (2.000 meter) dari garis pantai.

Variabel yang digunakan pada penelitian ini yaitu penggunaan lahan dengan sub variabel jenis, lokasi dan luasan penggunaan lahan; sistem jaringan jalan dengan sub variabel jaringan jalan utama, kelas jaringan jalan utama, pola jalan utama dan dimensi jalan utama; kepadatan penduduk dengan sub variabel kepadatan penduduk tiap kecamatan; intensitas pemanfaatan lahan dengan sub variabel koefisien dasar bangunan; dan hirarki pusat kota dengan sub variabel penentuan pusat dan sub pusat kota.

### PEMBAHASAN

#### Morfologi Kota

##### 1. Penggunaan Lahan

Pembahasan mengenai penggunaan lahan baik di kota Makassar dan Kendari fokus pada tiga hal yaitu penggunaan lahan kota secara umum, penggunaan lahan pada kawasan tepian air dan penggunaan lahan kawasan tepian air terkait dengan jarak dari tepian air

##### a. Kota Makassar

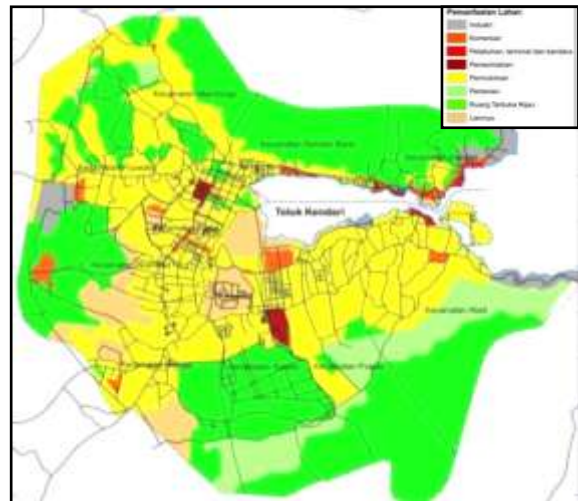
Fungsi lahan di Kota Makassar dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3.

##### b. Kota Kendari

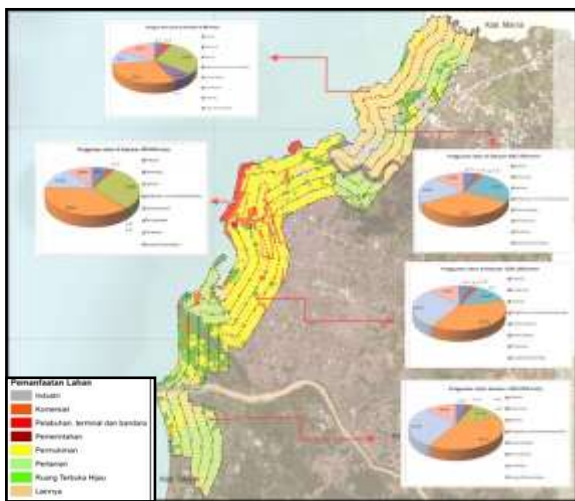
Pada skala kota secara keseluruhan ruang terbuka hijau adalah penggunaan lahan dominan pada kota Kendari (Gambar 4). Pada kawasan tepian air permukiman adalah penggunaan lahan dengan luasan terbesar pada kawasan ini. Terkait dengan jarak dari tepian air, pada kawasan tepian air kota, Kendari semakin dekat dengan garis pantai penggunaan lahan permukiman, industri, komersial, dan pelabuhan akan semakin tinggi sedangkan penggunaan lahan ruang terbuka hijau, pemerintahan dan pertanian akan semakin rendah (Gambar 5).



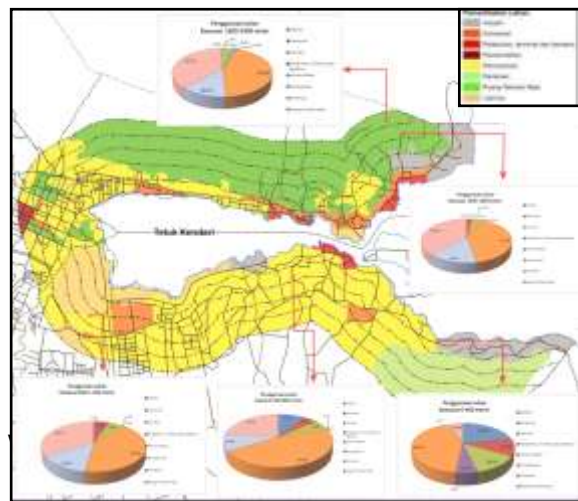
Gambar 2. Penggunaan Lahan kota Makassar



Gambar 4. Penggunaan Lahan kota Kendari



Gambar 3. Penggunaan lahan di Tepian Air kota Makassar



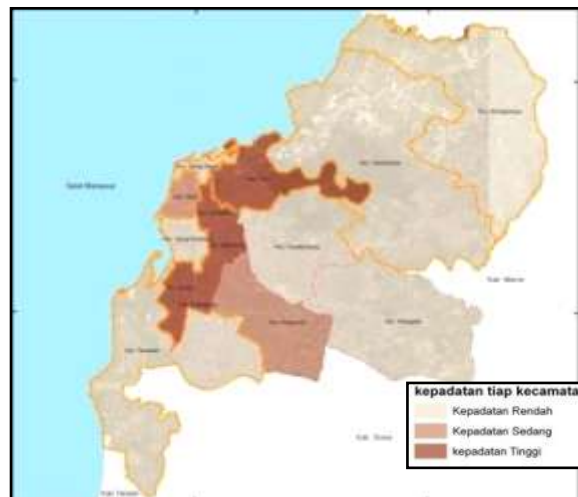
Gambar 5. Penggunaan Lahan pada Kawasan Tepian Air kota Kendari

2. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk merupakan bagian penting dalam melihat morfologi suatu kota. Kepadatan penduduk dalam pembahasan ini merupakan kepadatan penduduk bruto dimana kepadatan ini diperoleh dari pembagian jumlah penduduk suatu wilayah berbanding luas wilayah tersebut. Kota Makassar memiliki kepadatan penduduk beragam tiap kecamatan.

a. Kota Makassar

Dari 14 kecamatan yang ada di kota Makassar lima kecamatan termasuk dalam klasifikasi kepadatan tinggi (Kecamatan Bontoala, Tallo, Makassar, Mamajang, dan Mariso), dua kecamatan termasuk klasifikasi kepadatan yaitu Kecamatan Rappocini dan kecamatan Wajo termasuk dalam klasifikasi kecamatan sedang sedangkan sisanya adalah kepadatan rendah (Gambar 6).



Gambar 6. Klasifikasi Kepadatan Penduduk Kota Makassar

b. Kota Kendari

Dari sepuluh kecamatan di kota Kendari, kecamatan Kadia termasuk memiliki kepadatan

tinggi, empat kecamatan yang termasuk kepadatan sedang yaitu Kecamatan Kendari, Kendari Barat, Mandonga dan Wua-wua. Sedangkan lima kecamatan lainnya yang memiliki kepadatan rendah yaitu Kecamatan Puuwatu, Kecamatan Baruga, Kecamatan Kambu, Kecamatan Poasia dan Kecamatan Abeli (Gambar 7).

### 3. Intensitas Pemanfaatan Lahan

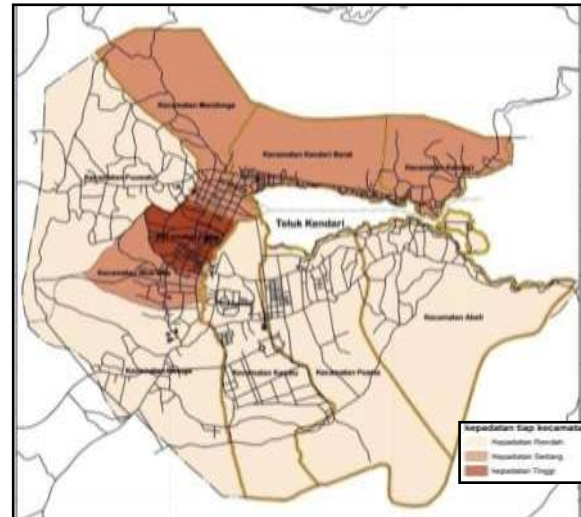
Analisis intensitas pemanfaatan lahan ini digunakan untuk mengetahui kecenderungan intensitas pemanfaatan lahan berkaitan dengan tepian air. Tidak semua komponen intensitas pemanfaatan lahan yang akan di analisis, sesuai dengan hanya komponen koefisien dasar bangunan yang menjadi fokus analisis. Analisis juga akan difokuskan pada kawasan penelitian (kawasan tepian air kota) lebih khusus pada 3 (tiga) kawasan penting yaitu pelabuhan, pusat kota dan kawasan pengembangan baru (Gambar 8). Untuk melihat kecenderungan/*trend* intensitas pemanfaatan lahan Kota Makassar kaitan dengan tepian air, pada wilayah perencanaan khususnya pada kawasan penting dibagi menjadi 5 (lima) parcel dengan ukuran setiap parcel 400x400 meter. Hal ini bertujuan untuk melihat *trend* intensitas pemanfaatan lahan setiap 400 meter dari garis pantai pada 2 Km kawasan tepian air kota Makassar.

#### a. Kota Makassar

Intensitas pemanfaatan lahan dalam hal ini koefisien dasar bangunan rata-rata terkait dengan jarak dari tepian air di Kota Makassar semakin dekat dengan garis pantai koefisien dasar bangunan di kawasan pelabuhan dan pusat kota semakin rendah sedangkan pada kawasan pengembangan baru, koefisien dasar bangunan semakin tinggi (Gambar 8).

#### b. Kota Kendari

Koefisien dasar bangunan terkait dengan jarak dari tepian air di Kota Kendari, semakin dekat dari garis pantai KDB rata-rata pada kawasan pelabuhan akan semakin tinggi sedangkan pada kawasan pusat kota dan kawasan pengembangan baru semakin dekat dengan garis pantai nilai KDB rata-rata semakin rendah (Gambar 9).



**Gambar 7.** Klasifikasi Kepadatan Penduduk tiap kecamatan di Kota Kendari



**Gambar 8.** Intensitas pemanfaatan lahan kawasan sampel di Kota Makassar



**Gambar 9.** Intensitas pemanfaatan lahan pada kawasan sampel di kota Kendari

#### 4. Hirarki Pusat Kota

Analisis hirarki pusat kota yaitu menentukan pusat kota dan sub pusat kota pada kedua kota. Selain itu, melihat keterkaitan antara pusat kota dan pusat kota tersebut dengan tepian air. Penentuan Pusat dan sub pusat Kota Makassar melihat RTRW dan perda dari masing-masing.

##### a. Kota Makassar

Kota Makassar memiliki lebih dari satu pusat kota sehingga kota Makassar termasuk dalam bentuk *polycentric city*. Antara pusat-pusat kota dan sub pusat kota satu sama lain saling berhubungan sehingga Kota Makassar termasuk dalam model hirarki *multi-centered*.

Secara keseluruhan Kota Makassar memiliki dua pusat kota dan enam sub pusat kota. Kota Makassar memiliki pusat kota yang berada pada kawasan tepian air (Gambar 10).

##### b. Kota Kendari

Kota Kendari memiliki lebih dari satu pusat kota sehingga berdasarkan bentuk hirarki pusat kotanya, kota Kendari termasuk dalam bentuk *polycentric city*. Antara pusat-pusat kota dan sub pusat kota satu sama lain saling berhubungan sehingga kota Kendari termasuk dalam model hirarki *multi-centered*. secara keseluruhan kota Kendari memiliki dua pusat kota dan empat sub pusat kota. Kota Kendari memiliki pusat kota yang berada pada kawasan tepian air (Gambar 11).

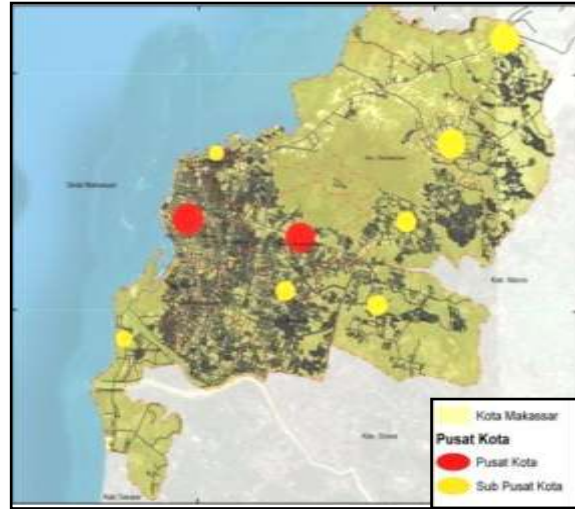
#### 5. Sistem jaringan jalan

Jaringan jalan utama merupakan *backbone* kegiatan masyarakat. Hal ini terjadi karena jaringan jalan utama ini merupakan akses utama yang menghubungkan kota dan bagian-bagian kotanya. Perkembangan kota seperti perpindahan pusat kota juga dipengaruhi oleh keberadaan jaringan-jaringan jalan utama. Fungsi jalan-jalan utama ini yaitu menghubungkan pusat kota dengan sub-sub pusat kota yang mewakili tiap bagian dan fungsi.

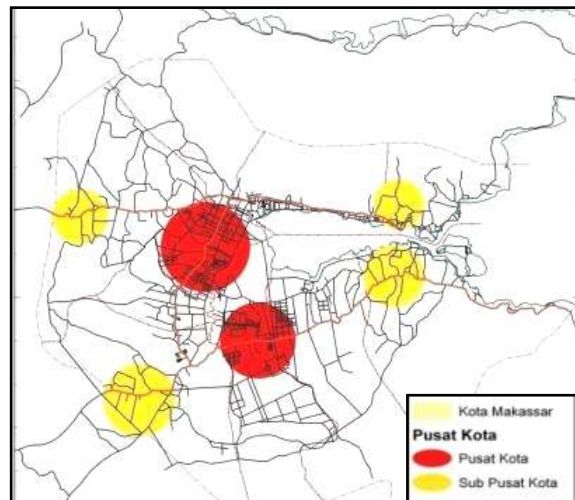
##### a. Kota Makassar

Jalan Bulusaraung, Jalan Mesjid Raya, Jalan Urip Sumoharjo, dan Jalan Perintis Kemerdekaan dan jalan Bawakaraeng merupakan jalan penghubung

utama yang menghubungkan pusat kota dengan kota bagian timur (Gambar 12).



Gambar 10. Persebaran Pusat dan Sub Pusat Kota Makassar



Gambar 11. Persebaran Pusat dan Sub Pusat Kota Kendari



Gambar 12. Sistem jaringan jalan Kota Makassar

Selain itu, jalan-jalan ini termasuk salah satu akses pusat Kota Makassar dengan Pelabuhan Sukarno Hatta. Pusat kota Makassar menuju kota bagian selatan terhubung dengan jalan Jenderal Sudirman, Jalan Ratulangi, Jalan Sultan Alauddin, Jalan Sultan Hasanuddin, Jalan Kumala, Jalan Daeng Tata, dan jalan Cendrawasih. Jalan Wahidin Sudirohusodo, Jalan Andalas, dan jalan Yos Sudarso menjadi akses utama dari pusat kota ke bagian utara kota (Kecamatan Ujung Tanah dan Kecamatan Tallo).

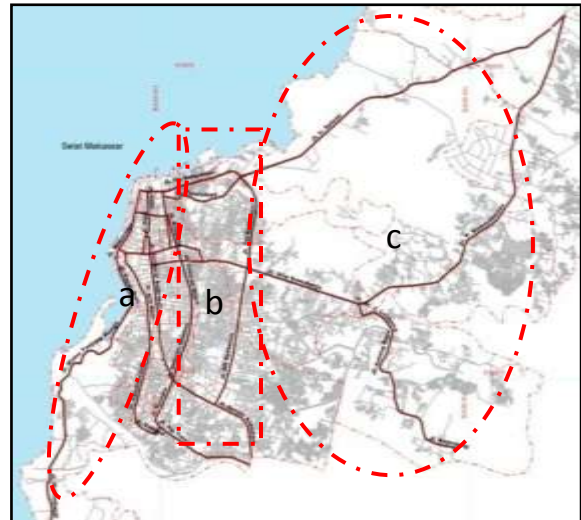
Selain menghubungkan pusat kota dengan bagian-bagian kota, jalan utama juga menghubungkan antara bagian-bagian kota. Bagian utara kota terhubung dengan bagian selatan kota melalui Jalan Nusantara, Nusantara Baru, Ujung Pandang, Pasar Ikan, Penghibur, Metro Tanjung Bunga, Bandang, Veteran Selatan, Veteran Utara, Tol Reformasi dan Jalan A.P. Pettarani. Bagian Barat kota melalui Jalan Cakalang, Pannampu, Teuku Umar dan Ir. Sutami terhubung dengan Bagian Timur Kota.

Hirarki fungsi jalan utama kota Makassar terdiri dari dua fungsi jalan yaitu arteri primer dan arteri sekunder yang membentuk tiga pola jalan yaitu *linear*, *grid*, dan pola jalan tidak beraturan (Gambar 13).

b. Kota Kendari

Hirarki fungsi jalan utama di kota terdiri dari 2 (dua) fungsi jalan yaitu arteri primer dan arteri sekunder dan membentuk pola jalan linear yang sejajar dengan garis pantai kota Kendari.

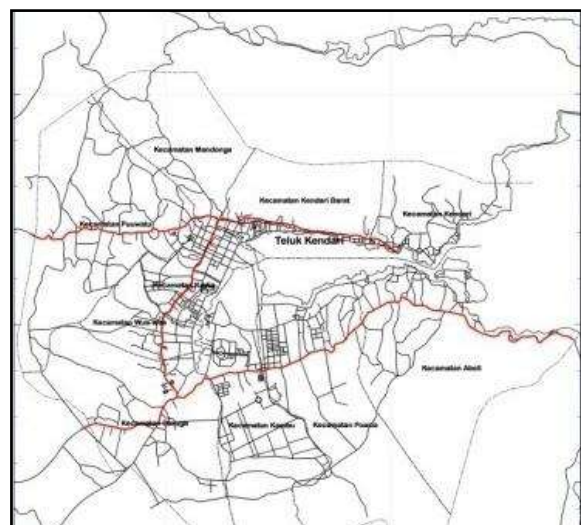
Jalan utama di kota kendari antara lain Jalan Ir. Soekarno, Jalan Mohammad Hatta, Jalan P. Diponegoro, Jalan Sultan Hasanuddin, Jalan Mayjen Sutoyo, Jalan S. Parman, Jalan Dr. Ratulangi, dan Jalan Abdullah Silondae dimana jalan-jalan ini menjadi penghubung pusat kota Kendari sekarang dengan sub pusat kota lama (Gambar 14). Jalan lainnya yaitu Jalan Muhammad Yamin, Jalan Pattimura, Jalan R. Suprpto dan Jalan Abdullah Silondae merupakan jalan yang menghubungkan pusat kota dengan kawasan sub pusat kota di Kecamatan Puuwatu selain fungsi tersebut jalan-jalan ini menghubungkan Kota Kendari dengan kabupaten tetangga yang berada di bagian barat dan utara kota Kendari.



**Gambar 13.** Pola Jalan Kota Makassar; a. Pola *Linear*, b. Pola *Grid*, c. Pola Tidak Beraturan



**Gambar 14.** Sistem jaringan jalan Kota Kendari



**Gambar 15.** Pola Jaringan Jalan Kota Kendari

Kota Kendari juga terhubung dengan kota-kota yang ada bagian selatan seperti Kabupaten Konawe melalui Jalan Ahmad Yani, Jalan Mayjen D.I. Panjaitan, Jalan Christina M. Tiahahu, Jalan H. Lamuse, Jalan Grinunggu, dan Jalan Pierre Tendean. Jalan-jalan tersebut juga memiliki fungsi menghubungkan pusat-pusat kota dengan sub pusat kota di Kecamatan Baruga (Gambar 15).

## KESIMPULAN

Setelah pembahasan morfologi kota dari kota Makassar dan kota Kendari dengan menganalisis 5 (lima) unsur morfologi kota yaitu penggunaan lahan, kepadatan penduduk, intensitas pemanfaatan lahan, hirarki kota, dan sistem jaringan jalan kota. Selanjutnya adalah mengkomparasikan tiap unsur morfologi kota yang dimiliki oleh kedua kota sehingga didapatkan perbedaan dan persamaan dari tiap unsur tersebut.

### Persamaan

1. Penggunaan lahan permukiman merupakan penggunaan lahan yang dominan di pada kawasan tepian air kedua kota
2. Penggunaan lahan pemerintahan adalah penggunaan lahan paling rendah pada kawasan tepian air Kota Makassar dan kota Kendari.
3. Semakin jauh dari garis pantai penggunaan lahan pertanian pada kawasan tepian air kota Kendari dan Makassar semakin meningkat.
4. Semakin mendekati garis pantai penggunaan lahan komersial pada kawasan tepian air kedua kota akan semakin tinggi. Tepian air menjadi daya tarik pertumbuhan wilayah komersial pada kedua kota.
5. Semakin dekat dengan garis pantai penggunaan lahan pelabuhan pada kawasan tepian air Kota Makassar dan Kendari semakin tinggi.
6. Setengah dari Kecamatan yang ada kota Makassar dan yang ada di Kota Kendari termasuk dalam kecamatan dengan klasifikasi kepadatan penduduk rendah.
7. Terkait dengan jarak dari tepian air, nilai koefisien dasar bangunan pada kawasan pusat

Kota Kendari dan Makassar semakin menjauh dari garis pantai semakin tinggi. Kota Makassar dan Kendari memiliki lebih dari 1 (satu) pusat kota dimana pusat yang satu berhubungan dengan pusat yang lain sehingga kedua kota ini termasuk dalam Polycentric City.

8. Kota Makassar dan Kendari memiliki beberapa sub pusat kota dan pusat kota dimana sub-sub dan pusat kota ini saling berhubungan satu sama lain sehingga Kota Makassar dan Kendari memiliki model hirarki kota yang sama yaitu multi-centered
9. Terdapat masing-masing 2 (dua) sub pusat kota pada kawasan Kota Makassar dan Kota Kendari dimana sub-sub pusat ini dibentuk atau dibuat karena lokasi yang dekat dengan tepian air dan diberikan fungsi-fungsi kawasan yang berkaitan dengan tepian air.
10. Pusat Kota Makassar dan Kota Kendari sama-sama terletak pada kawasan tepian air.
11. Persentasi panjang jalan arteri primer di Kota Makassar dan Kota Kendari sama-sama berada di bawah 50%, sedangkan untuk jalan arteri sekunder persentasi panjang jalannya diatas 50%.
12. Pada kawasan tepian air di kedua kota terdapat jalan utama dengan pola jalan linear mengikuti garis pantai, untuk Kota Kendari berada pada kawasan utara kota sedangkan untuk Makassar berada pada bagian barat kota.

### Perbedaan

1. Penggunaan lahan yang dominan antara kedua kota, kota Makassar didominasi oleh permukiman sedangkan kota Kendari didominasi oleh penggunaan lahan ruang terbuka hijau.
2. Semakin jauh dari garis pantai kecenderungan penggunaan lahan permukiman pada tepian air kota Kendari akan semakin rendah sedangkan pada kota Makassar akan semakin tinggi.
3. Semakin jauh dari garis pantai penggunaan lahan ruang terbuka hijau pada kawasan tepian air kota Makassar semakin rendah sedangkan pada tepian air kota Kendari semakin tinggi. Terkait dengan jarak dari garis pantai, semakin



- jauh dari garis pantai penggunaan lahan industri pada kawasan tepian air kota Kendari semakin rendah sedangkan pada kawasan tepian air kota Makassar semakin jauh dari garis pantai penggunaan lahan industri semakin tinggi. Hal ini mengindikasikan faktor kedekatan dengan tepian air menjadi faktor penting bagi Industri di kota Kendari, sedangkan bagi industri di kota Makassar faktor kedekatan dengan tepi pantai tidak menjadi hal yang begitu penting.
4. Kota Makassar memiliki kepadatan penduduk yang lebih tinggi dibandingkan kota Kendari. hal ini terlihat pada nilai kepadatan penduduk kota dimana kota Makassar mencapai 72 jiwa/Ha sedangkan kota kendari hanya 9 jiwa/Ha. Perbandingan penduduk kota Makassar dengan penduduk kota Kendari adalah 8:1.
  5. KDB rata-rata kawasan pelabuhan, pusat kota dan kawasan pengembangan baru kota Makassar lebih tinggi dari pada KDB rata-rata pada kawasan yang sama di kota Kendari. Hal ini mengindikasikan kawasan tepian air Kota Makassar bangunan lebih padat jika dibandingkan kawasan tepian air Kota Kendari
  6. Terkait jarak, semakin jauh dari garis pantai nilai KDB rata-rata pada kawasan pelabuhan Kota Kendari semakin rendah sedangkan pada kawasan pelabuhan Kota Makassar semakin tinggi.
  7. Terkait jarak, semakin jauh dari garis pantai, nilai KDB rata-rata pada kawasan pengembangan baru Kota Makassar semakin rendah sedangkan pada Kota Kendari semakin tinggi.
  8. Kota Makassar memiliki tujuh buah sub pusat kota sedangkan pada kota Kendari hanya ada 4 sub pusat kota, hal ini dipengaruhi faktor jumlah penduduk Kota Makassar yang lebih banyak dan tersebar pada seluruh wil. kota Makassar, sedangkan Kota Kendari karena faktor topografi yang berbukit, penduduk terkonsentrasi pada bagian wilayah kota yang relatif datar.
  9. Panjang Jalan utama kota Makassar lebih panjang dibandingkan panjang jalan di kota

Kendari dimana panjang jalan utama kota Makassar mencapai 83.841 meter sedangkan panjang jalan kota Kendari mencapai 36.676 meter.

10. Secara umum pola jalan utama di kota Makassar terbagi menjadi 3(tiga) pola yaitu pola linear, pola grid dan pola tak beraturan sedangkan di kota Kendari pola yang terbentuk hanya pola linear.

## REKOMENDASI

Dari penelitian ini ada beberapa rekomendasi yang dapat diusulkan, yaitu:

1. Penggunaan lahan ruang terbuka hijau pada kota Makassar yang belum mencapai 30% dan terdiri dari banyak lahan kosong sehingga perlu tindakan untuk mempertahankan dan meningkatkan persentasi kawasan ruang terbuka hijau ini seperti penetapan aturan penyediaan ruang terbuka hijau bagi kawasan-kawasan yang akan dibangun, bagi kawasan padat penggunaan *green roof* dan penanaman pohon pada median-median jalan. Sedangkan pada kota Kendari karena telah melebihi 30% direkomendasikan melakukan peningkatan kualitas ruang terbuka hijau dan mempertahankan ruang terbuka hijau yang sudah ada.
2. Klasifikasi kepadatan penduduk di kota Makassar dan Kendari dimana 50%nya masih masuk dalam klasifikasi kepadatan rendah, sehingga perlu diadakan pemerataan jumlah penduduk dengan jalan pengadaan sarana dan prasarana pendukung pada kawasan-kawasan yang belum terbangun (bagian selatan kota Kendari dan bagian timur kota Makassar sehingga menarik minat penduduk untuk bermukim pada daerah tersebut demi pemerataan kepadatan penduduk tiap kecamatan.
3. Beberapa jalan utama yang ada di kota Makassar dan Kendari memiliki dimensi jalan atau lebar jalan yang tidak sesuai dengan hirarki fungsi yang dimilikinya sehingga direkomendasikan perlu penambahan lebar beberapa jalan agar sesuai dengan hirarki fungsi dari jalan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. 2010. *Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2010*. Makassar.
- Badan Pusat Statistik. 2010. *Kota Kendari Dalam Angka Tahun 2010*. Kendari.
- Jayadinata, Johara.1992. *Tata Guna Tanah dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: Penerbit ITB/
- Masrul, Wati.2007. *Perancangan Kawasan Waterfront Dumai sebagai Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Wisata*. Bandung: Sekolah Pascasarjana, Sekolah Arsitektur, Perencanaan dan Pengembangan Kebijakan ITB.
- Mukhsin, Aceng Zenal, 1987. *Pengaruh Sungai Cintaduy di Dalam Pengembangan Struktur dan Bentuk Fisik Kota Banjar*. Tesis Program Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Pasca Sarjana ITB. Bandung.
- Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan Di Wilayah Perkotaan.
- Pedoman Pemanfaatan Ruang Tepi Pantai di Kawasan Perkotaan.
- Rencana Tata Ruang Kota Kendari Tahun 2000-2010.
- Rencana Tata Ruang Kota Makassar Tahun 2005-2015.
- Trisutomo, Slamet. 2010. *Spatial Structure of Waterfront Cities: Comparison between Kendari and Manado*. Makassar.
- Weishaguna dan Ernady Saodih. 2004. *Morfologi Sebagai Pendekatan Memahami Kota*. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota UNISBA. Bandung.
- Yunus, Hadi Sabari, 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Zahnd, Markus, 1999. *Perancangan Kota Terpadu*. Soegijapranata: University Press.