

Pengaruh Aksesibilitas terhadap Pengembangan Wilayah Pada Jalan Penghubung Pusat Kota Karebosi dengan Sub-urban Kawasan Tanjung Bunga, Kota Makassar

Rivani Ramadhani^{1)*}, Ananto Yudono²⁾, Arifuddin Akil³⁾

¹⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: dhanirivanirama@gmail.com

²⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: yudono69@gmail.com

³⁾Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin. Email: arifuddinak@yahoo.co.id

ABSTRACT

Based on field facts, the road network system in the center of Makassar is more dominant than the suburbs (tanjung bunga area). This has an impact on the difficulty of accessing several areas that are close together but not connected. The purpose of this study was to determine the level of accessibility and level of regional development on the central connecting road of Makassar City with the Tanjung Bunga suburb and the relationship between the two variables. Data analysis techniques used include, calculation of the alpha index (α), Location Quotient (LQ), and calculation of the correlation between α with LQ, AHP and SWOT. Based on the results of the analysis it is known that the accessibility index is included in the category of high accessibility, LQ is included in the high category, regional accessibility and regional development have a direct relationship, that is, if regional accessibility experiences development, regional development will experience the same thing. As for the direction of the development, among others, the design of the station relating to people who visit with clarity of passenger circulation, planning the ring road, planning the connectivity of arterial roads, the realization of ring road construction, and making the Makassar City RTRW as a guide and integrated with regulations in planning the basic components of the train station fire.

Keywords: Effect, Accessibility, Area Development, Index alpha (α), City of Makassar

ABSTRAK

Berdasarkan fakta lapangan, sistem jaringan jalan yang berada di pusat Kota Makassar lebih dominan dibandingkan dengan pinggiran kota (kawasan tanjung bunga). Hal ini berdampak pada sulitnya mengakses beberapa wilayah yang berdekatan namun tidak terhubung. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tingkat aksesibilitas dan tingkat pengembangan wilayah pada jalan penghubung pusat Kota Makassar dengan suburban Kawasan Tanjung Bunga serta hubungan antara kedua variabel. Teknik analisis data yang digunakan meliputi, perhitungan indeks alfa (α), *Location Quotient* (LQ), dan perhitungan korelasi antara α dengan LQ, AHP serta SWOT. Berdasarkan hasil analisis diketahui bahwa indeks aksesibilitas termasuk dalam kategori aksesibilitas tinggi, LQ termasuk dalam kategori tinggi, aksesibilitas wilayah dan perkembangan wilayah memiliki hubungan yang searah, yaitu jika aksesibilitas wilayah mengalami perkembangan maka, perkembangan wilayah akan mengalami hal sama. Adapun arahan pengembangannya antara lain, perancangan stasiun berkaitan dengan orang yang berkunjung dengan kejelasan sirkulasi penumpang, perencanaan jalan lingkar, merencanakan konektivitas ruas jalan arteri, realisasi pembangunan jalan lingkar, dan menjadikan RTRW Kota Makassar sebagai pedoman serta diintegrasikan dengan regulasi dalam perencanaan komponen dasar stasiun kereta api.

Kata Kunci: Pengaruh, Aksesibilitas, Pengembangan Wilayah, Jalan, Indeks Alfa (α), Kota Makassar

PENDAHULUAN

Pembangunan di suatu wilayah akan cepat berkembang bila didukung infrastruktur dan sistem jaringan yang tersedia di wilayah tersebut. Aksesibilitas merupakan suatu konsep yang menggabungkan sistem tata guna lahan secara

geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya (Basri, 2012).

Jalan penghubung antara area pusat kota (karebosi) dengan pinggiran kota bagian selatan (kawasan tanjung bunga) Kota Makassar merupakan salah satu jalur perekonomian yang

*Corresponding author. Tel.: +62-822-9152-4854
Jalan Poros Malino km. 6 Bontomarannu, Gowa
Sulawesi Selatan, Indonesia, 92711

menghubungkan banyak aktivitas ekonomi baik itu industri maupun pusat pariwisata Kota Makassar.

Faktor aksesibilitas akan sangat memegang peranan penting dalam menggerakkan berbagai aspek kehidupan baik itu sosial, ekonomi dan politik. Oleh sebab itu upaya pengembangan wilayah harus di dukung sistem transportasi yang baik, dimana sarana dan prasarana transportasi yang baik pasti akan mendukung pengembangan wilayah yang lebih baik. Menurut Sumaatmaja (1988), sarana dan prasarana yang berada di suatu wilayah memberikan landasan terhadap kelancaran perencanaan dan pelaksanaan pembangunan wilayah. Sarana dan prasarana transportasi akan menunjang dan mendukung pembangunan secara fisik. Pada wilayah suburban Kota Makassar (kawasan tanjung bunga), sarana prasarana tidak mendukung yang dibuktikan dengan tidak terdapatnya simpul transportasi skala regional serta transportasi massal yang mendukung pembangunan wilayah.

Berdasarkan kondisi tersebut maka dirumuskan beberapa pertanyaan penelitian sebagai berikut: 1) bagaimana tingkat aksesibilitas dan perkembangan wilayah yang dilalui jalan penghubung pusat kota (CBD Karebosi) dengan pinggiran Kota Makassar (Kawasan Tanjung Bunga)? 2) bagaimana hubungan tingkat aksesibilitas terhadap perkembangan wilayah yang dilalui oleh jalan penghubung pusat kota (CBD Karebosi) dengan pinggiran Kota Makassar (Kawasan Tanjung Bunga)? dan 3) bagaimana arahan pengembangan aksesibilitas dalam menunjang perkembangan wilayah pada jalan penghubung pusat (CBD Karebosi) dengan pinggiran Kota Makassar (Kawasan Tanjung Bunga)?

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah sebelumnya maka tujuan penelitian ini yaitu, 1) mengidentifikasi tingkat aksesibilitas dan perkembangan wilayah, 2) menginvestigasi hubungan tingkat aksesibilitas terhadap perkembangan, dan 3) merumuskan arahan pengembangan aksesibilitas dalam menunjang perkembangan wilayah pada jalan penghubung (CBD Karebosi) dengan pinggiran Kota Makassar (Kawasan Tanjung Bunga).

KAJIAN PUSTAKA

Dalam kerangka pengembangan wilayah, perlu dibatasi pengertian "wilayah" yakni ruang permukaan bumi dimana manusia dan makhluk lainnya dapat hidup dan beraktivitas. Menurut Undang-Undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang, wilayah diartikan sebagai kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional.

Dalam kerangka pembangunan nasional, perencanaan pengembangan wilayah dimaksudkan untuk memperkecil perbedaan pertumbuhan kemakmuran antar wilayah atau antar daerah. Di samping itu, diusahakan untuk memperkecil perbedaan kemakmuran antara perkotaan dan pedesaan (Jayadinata, 1999). Perkembangan wilayah dapat diketahui menggunakan teknik analisis *Location Quotient* (LQ) alat merupakan metode untuk mengetahui keseimbangan suatu daerah dalam sektor prasarana yang terdapat di suatu wilayah (Warpani 1984:70).

Aksesibilitas merupakan salah satu bagian dari analisis interaksi kegiatan dengan sistem jaringan transportasi yang bertujuan untuk memahami cara kerja sistem tersebut dan menggunakan hubungan analisis antara komponen sistem untuk meramalkan dampak lalu lintas beberapa tata guna lahan atau kebijakan transportasi yang berbeda. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan (Suthanaya, 2009).

Tidak dapat disangkal lagi bahwasanya keberadaan sistem jaringan jalan merupakan faktor pendukung tinggi dan rendahnya aksesibilitas yang berpengaruh bagi pengembangan wilayah. Untuk memudahkan jasa, pelayanan dan mengurangi kemacetan perlu dikembangkan sistem jaringan jalan yang memadai dengan melibatkan semua *stakeholder* yang ada. Faktor aksesibilitas akan sangat memegang peranan penting dalam menggerakkan berbagai aspek kehidupan baik itu sosial, ekonomi dan politik. Oleh sebab itu upaya pengembangan wilayah harus di dukung sistem transportasi yang baik, sarana dan prasarana transportasi yang baik pasti akan mendukung pengembangan wilayah yang lebih baik. Aksesibilitas suatu wilayah tidak lepas dari

ketersediaan sarana transportasi (jalan) dan tentu saja alat transportasi itu sendiri. Sedangkan untuk mengukur suatu indeks aksesibilitas pada suatu wilayah yaitu dengan cara membandingkan antara suatu sistem jaringan dengan sistem jaringan yang lain mengenai banyaknya jaringan jalan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, yaitu penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan data dan permasalahan secara lengkap, faktual serta sistematis. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dan kuantitatif. Pendekatan kualitatif dalam penelitian ini digunakan dalam penentuan arahan strategi dengan menilai kualitas lokasi dengan menggunakan metode analisis SWOT. Pendekatan kuantitatif untuk menghitung tingkat aksesibilitas dan tingkat pengembangan wilayah, kemudian akan dilihat hubungan antara dua variabel penelitian ini.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

Sumber: Citra satelit didigitasi oleh penulis, 2019

Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan *non probability sampling* melalui metode *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data primer diperoleh langsung dari observasi dan pengamatan langsung di lapangan. Sementara

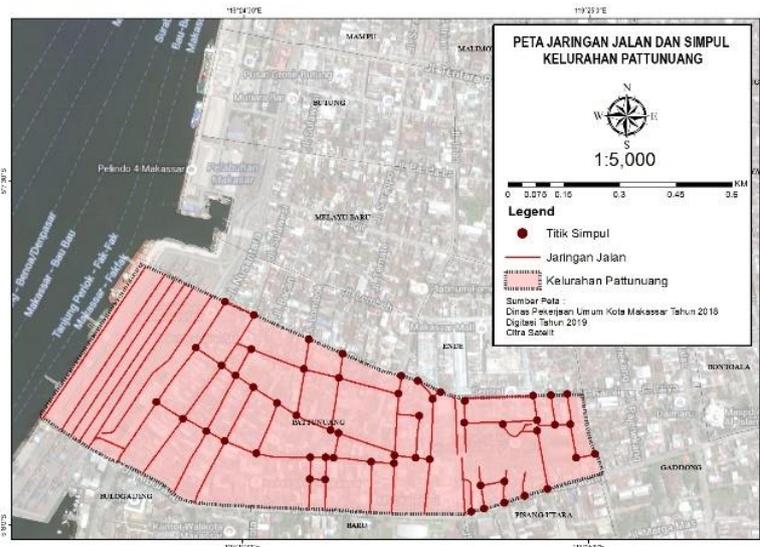
data sekunder diperoleh dari interpretasi dan digitasi peta studi instansional, yaitu data bangunan dan jalan Dinas PU Kota Makassar Tahun 2015. Analisis data dalam penelitian ini meliputi, perhitungan indeks alfa (α) untuk mengetahui tingkat aksesibilitas yang dilihat dari jumlah jalan, simpul dan wilayah. Perhitungan *Location Quotient* (LQ) untuk mengetahui tingkat pengembangan wilayah berdasarkan fasilitas-fasilitas penunjang perkotaan, serta perhitungan korelasi atau hubungan antara aksesibilitas dengan pengembangan wilayah. Analisis AHP (*Analytical Hierarchy Proses*) dan analisis SWOT digunakan dalam perumusan arahan strategi pengembangan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

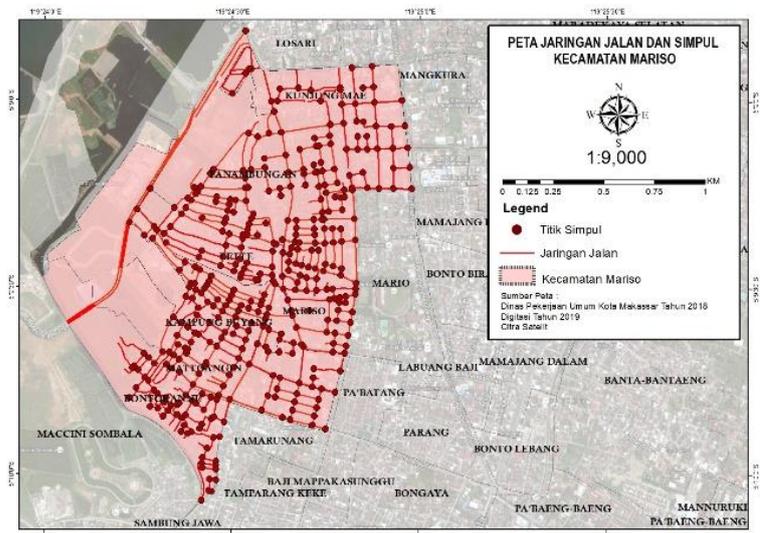
Jaringan jalan dan jumlah simpul digunakan sebagai variabel dalam menentukan tingkat aksesibilitas pada wilayah penelitian. Jaringan jalan dan simpul dihitung untuk setiap kelurahan dari kecamatan yang dilalui oleh jalur jalan penghubung area pusat dengan pinggiran Kota Makassar. Subwilayah (subgraf) adalah hirarki setelah wilayah yang ditentukan berdasarkan skala wilayah yang digunakan. Dalam penelitian ini lokasi penelitian, yaitu kelurahan yang dilalui oleh jalan penghubung pusat dengan pinggiran kota sehingga subwilayah dalam penelitian ini adalah Rukun Warga (RW) pada setiap kelurahan tersebut.

Tabel 1. Jumlah jalan, simpul dan subgraf di lokasi penelitian

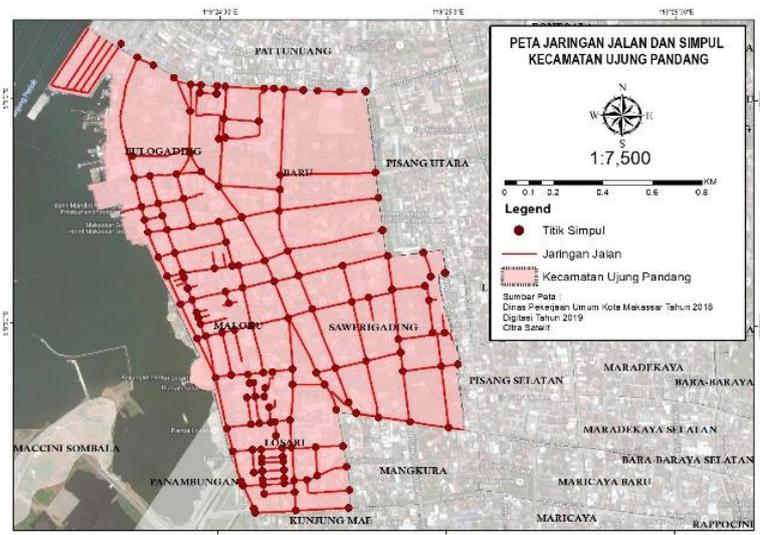
No	Nama Kelurahan	Jumlah Jalan (m)	Jumlah Simpul (t)	Jumlah Subgraf (s)
Kecamatan Wajo				
1.	Pattunuang	42	41	6
Kecamatan Ujung Pandang				
2.	Bulogading	28	26	4
3.	Baru	18	17	3
4.	Maloku	24	24	4
5.	Sawerigading	36	33	3
6.	Losari	27	25	3
Kecamatan Mariso				
7.	Kunjungmae	35	34	4
8.	Panambungan	91	113	8
9.	Lette	43	44	5
10.	Mariso	52	51	5
11.	Matoangng	40	38	4
12.	Kampung Buyang	32	30	4
13.	Bontomarannu	54	51	5
Kecamatan Tamalate				
14.	Maccini Sombala	169	204	9
15.	Tanjung Merdeka	297	334	8
16.	Barombong	180	195	13



Gambar 2. Peta jaringan jalan dan simpul Kecamatan Wajo (Kelurahan Pattunuang)
 Sumber: Dinas PU Kota Makassar dan citra satelit didigitasi oleh penulis, 2019



Gambar 3. Peta jaringan jalan dan simpul Kecamatan Mariso
 Sumber: Dinas PU Kota Makassar dan citra satelit didigitasi oleh penulis, 2019



Gambar 4. Peta jaringan jalan dan simpul Kecamatan Ujung Pandang
 Sumber: Dinas PU Kota Makassar dan citra satelit didigitasi oleh penulis, 2019

Tingkat aksesibilitas wilayah dihitung berdasarkan jumlah jaringan jalan dan simpul yang dibandingkan dengan luas wilayah atau banyaknya wilayah yang terdapat pada suatu kelurahan. Perhitungan tingkat aksesibilitas wilayah menggunakan rumus indeks alpha (Bintarto, 1982). Perhitungan dengan menggunakan rumus indeks alpha bertujuan untuk mengetahui konektivitas suatu graf (jaringan jalan) terhadap suatu daerah dengan daerah lainnya. Dalam penelitian ini, tingkat aksesibilitas dihitung dengan menggunakan indeks alpha. Rumus indeks alpha yang digunakan adalah sebagai berikut:

$$\text{Index alpha } (\alpha) = (m - t + s) / (2t - s)$$

Ket : Alpha (α) : Tingkat Aksesibilitas
 m : jaringan jalan (graf)
 t : titik tempat (simpul)
 s : wilayah (sub graf)
 (Sumber: Bintarto, 1982:13)

Tabel 2. Tingkat Aksesibilitas Kelurahan di Lokasi Penelitian

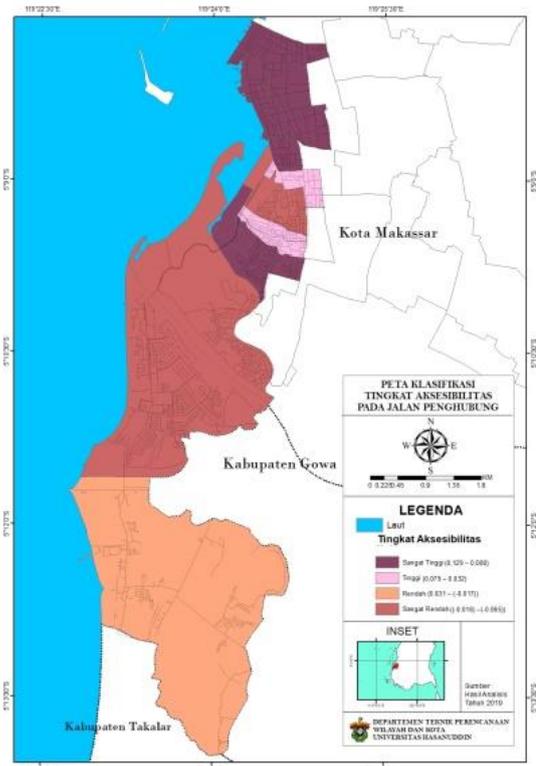
No.	Nama Kelurahan	Nilai Indeks	Tingkat Aksesibilitas
1	Kel. Baru	0.129	Sangat Tinggi
2	Kel. Bulogading	0.125	Sangat Tinggi
3	Kel. Kampung Bayang	0.107	Sangat Tinggi
4	Kel. Losari	0.106	Sangat Tinggi
5	Kel. Sawerigading	0.095	Sangat Tinggi
6	Kel. Pattunuang	0.092	Sangat Tinggi
7	Kel. Maloku	0.091	Sangat Tinggi
8	Kel. Matoanging	0.083	Sangat Tinggi
9	Kel. Bontomarannu	0.082	Sangat Tinggi
10	Kel. Kunjungmae	0.078	Tinggi
11	Kel. Mariso	0.062	Tinggi
12	Kel. Lette	0.048	Tinggi
13	Kel. Barombong	-0.005	Rendah
14	Kel. Tanjung Merdeka	-0.044	Sangat Rendah
15	Kel. Panambungan	-0.064	Sangat Rendah
16	Kel. Maccini Sombala	-0.065	Sangat Rendah
Indeks Aksesibilitas Lokasi Penelitian		0.058	Tinggi

Perhitungan pengklasifikasian nilai indeks alfa, menggunakan rumus berikut :

$$\begin{aligned} \text{Kelas Interval} &= \frac{\text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}}{\text{Jumlah Kelas yang Diinginkan}} \\ &= \frac{0.129 - (-0.065)}{4} = 0.049 \end{aligned}$$

Klasifikasi Indeks Alfa:

Sangat Tinggi = 0,129 – 0,080
 Tinggi = 0,079 – 0,032
 Rendah = 0,031 – (-0,017)
 Sangat Rendah = (-0,016) – (-0,065)



Gambar 8. Peta klasifikasi tingkat aksesibilitas
 Sumber: Citra satelit dianalisis oleh penulis, 2019

Selanjutnya, perkembangan wilayah dihitung menurut kelurahan yang dilalui oleh jalan penghubung dari area pusat dengan pinggiran Kota Makassar. Metode yang digunakan, yaitu analisis *Location Quotient* (LQ) pada setiap fasilitas berdasarkan luas kawasan fasilitas pendidikan, peribadatan, kesehatan, perdagangan dan permukiman. Rumus LQ sebagai berikut :

$$LQ = (X_{ij} / X_i) / (X_j / X_{..})$$

Ket :

X_{ij} : Derajat aktivitas ke-j di wilayah ke- i
 X_i : Total aktivitas di wilayah ke-i
 X_j : Total aktivitas ke-j di semua wilayah
 X : Derajat aktivitas total wilayah
 (Sumber : Rustiadi, 2009:182)

Setelah menghitung LQ setiap fasilitas yang ada, fasilitas diberikan bobot berdasarkan tingkat pengaruh perkembangan paling dominan dengan penentuan nilai bobot sebagai berikut:

Tabel 3. Nilai score berdasarkan fasilitas

No.	Fasilitas Perkotaan	Score	Total Score
1.	Pendidikan	20 %	100 %
2.	Kesehatan	15 %	
3.	Peribadatan	15 %	
4.	Perdagangan	30 %	
5.	Permukiman	20 %	

Nilai bobot dihasilkan dari hasil analisis pada peruntukan kawasan berdasarkan RTRW Kota Makassar Tahun 2015-2035 serta dirumuskan berdasarkan asumsi narasumber *expert* dengan mempertimbangkan hasil analisis awal dan tingkat kepentingan fasilitas pada proses pengembangan wilayah.

Hasil *score* kemudian dikali dengan nilai *Location Quotient* (LQ) maka dihasilkan tingkat perkembangan di lokasi penelitian sebagai berikut :

Tabel 4. Tingkat pengembangan wilayah kelurahan di lokasi penelitian

No	KELURAHAN	LQ Fasilitas	Tingkat Pengembangan Wilayah
1	Bulogading	4.18	Sangat Tinggi
2	Kampung Buyang	3.27	Sangat Tinggi
3	Losari	2.80	Sangat Tinggi
4	Mariso	2.13	Tinggi
5	Kungjungmae	2.13	Tinggi
6	Pattunuang	1.64	Tinggi
7	Lette	1.46	Tinggi
8	Baru	1.33	Tinggi
9	Sawerigading	1.26	Tinggi
10	Maloku	1.06	Tinggi
11	Bontorannu	1.00	Tinggi
12	Maccini Sombala	1.00	Tinggi
13	Mattoanging	0.93	Rendah
14	Panambungan	0.62	Sangat Rendah
15	Barombong	0.49	Sangat Rendah
16	Tg Merdeka	0.45	Sangat Rendah
	LQ Lokasi Penelitian	1.61	Tinggi

Perhitungan pengklasifikasian nilai LQ, menggunakan rumus berikut:

$$\begin{aligned} & \text{Kelas Interval } LQ > 1 \\ & = \frac{\text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}}{\text{Jumlah Kelas yang Diinginkan}} \\ & = \frac{4.178 - (1.001)}{2} = 1.588 \end{aligned}$$

Klasifikasi Pengembangan Wilayah $LQ > 1$:

Sangat Tinggi = 4.18 – 2.59

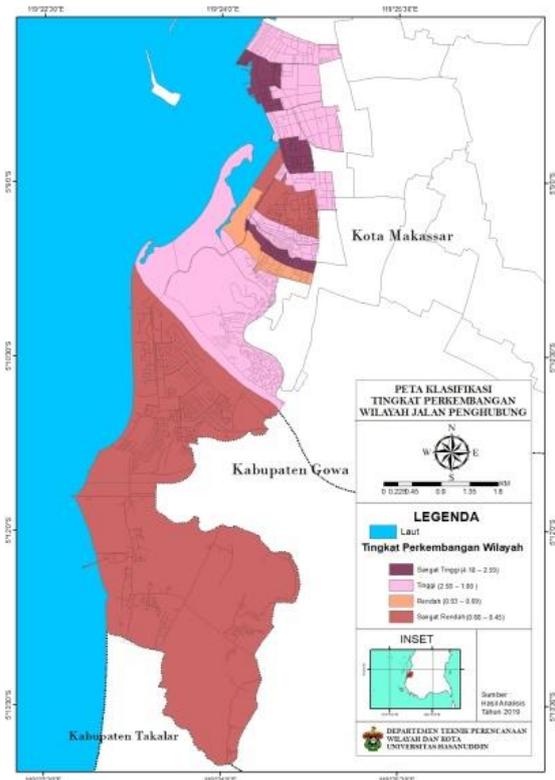
Tinggi = 2.58 – 1.00

$$\begin{aligned} & \text{Kelas Interval } LQ < 1 \\ & = \frac{\text{Nilai Maksimum} - \text{Nilai Minimum}}{\text{Jumlah Kelas yang Diinginkan}} \\ & = \frac{0.93 - 0.45}{2} = 0.24 \end{aligned}$$

Klasifikasi Pengembangan Wilayah $LQ < 1$:

Rendah = 0.93 – 0.69

Sangat Rendah = 0.68 – 0.45



Gambar 9. Peta klasifikasi tingkat perkembangan wilayah jalan penghubung
Sumber: Citra satelit dianalisis oleh penulis, 2019

Dalam penelitian ini, untuk menentukan hubungan (korelasi) antara aksesibilitas wilayah sebagai variabel x dengan perkembangan wilayah sebagai variabel y di kelurahan yang dilalui oleh jalan penghubung pusat dengan pinggiran Kota Makassar, menggunakan *software* yang membantu dalam penghitungan yaitu *SPSS for Windows*. Korelasi yang digunakan merupakan Korelasi Rank Spearman digunakan untuk mencari hubungan atau untuk menguji signifikansi hipotesis asosiatif bila masing-masing variabel yang dihubungkan berbentuk Ordinal. Berikut adalah variabel yang akan ditentukan hubungan atau korelasinya sebagai berikut (Tabel 5):

Tabel 5. Hubungan variabel aksesibilitas dengan variabel pengembangan wilayah

No.	Kelurahan	Aksesibilitas (x)	Perkembangan Wilayah (y)
1	Pattunuang	0.09	1.64
2	Baru	0.13	1.33
3	Losari	0.11	2.80
4	Maloku	0.09	1.06
5	Sawerigading	0.10	1.26
6	Bulogading	0.13	4.18
7	Barombong	-0.01	0.49
8	Maccini Sombala	-0.07	1.00
9	Tanjung Merdeka	-0.04	0.45
10	Bontorannu	0.08	1.00
11	Kampung Buyang	0.11	3.27

No.	Kelurahan	Aksesibilitas (x)	Perkembangan Wilayah (y)
12	Kungjungmae	0.08	2.13
13	Lette	0.05	1.46
14	Mariso	0.06	2.13
15	Mattoanging	0.08	0.93
16	Panambungan	-0.06	0.62
	Rata-rata	0.06	1.61

Untuk mengukur kuat tidaknya hubungan antara dua variabel ini ditinjau dari besar kecilnya nilai koefisien relasi (r). Makin besar nilai r maka makin kuat hubungannya dan jika r makin kecil berarti makin lemah hubungannya. Pengklasifikasian nilai r dan nilai signifikansi dalam penelitian ini menggunakan kriteria keeratan hubungan Guilford (1956).

Berdasarkan hasil korelasi yang telah dilakukan maka diketahui hubungan signifikan antar indikator adalah sebagai berikut:

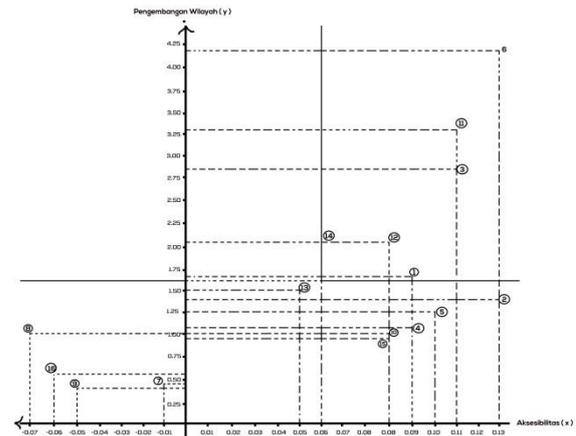
Tabel 6. Nilai korelasi tingkat aksesibilitas terhadap perkembangan wilayah lokasi penelitian

Correlations			
		Aksesibilitas	Pengembangan Wilayah
Aksesibilitas	Pearson Correlation	1	.624**
	Sig. (2-tailed)		0.010
	N	16	16
Pengembangan Wilayah	Pearson Correlation	.624**	1
	Sig. (2-tailed)	0.010	
	N	16	16

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Hasil korelasi hubungan antara tingkat aksesibilitas dan pengembangan wilayah di Jalan Penghubung Pusat dengan Pinggiran Kota Makassar menyatakan bahwa kedua variabel tersebut berkorelasi dengan nilai signifikansi 0.010 atau signifikansi < 0.05. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, nilai r (pearson correlation) yaitu sebesar 0.624 yaitu berada pada nilai $r_{0,4} \leq X < r_{0,7}$ yaitu memiliki hubungan yang cukup erat. Angka korelasi positif dari kedua variabel ini, menunjukkan bahwa aksesibilitas wilayah dan perkembangan wilayah memiliki hubungan yang searah, yaitu jika aksesibilitas wilayah mengalami perkembangan maka, perkembangan wilayah akan mengalami hal sama.

Berdasarkan hubungan antara variabel terdapat kelurahan yang memiliki tingkat aksesibilitas dan pengembangan wilayah yang tinggi, kedua variabel rendah serta aksesibilitas tinggi dengan tingkat pengembangan wilayah yang rendah ataupun sebaliknya. Hal ini dapat ditunjukkan pada diagram berikut:



Gambar 10. Diagram hubungan aksesibilitas dan pengembangan wilayah menurut kelurahan

Berdasarkan diagram tersebut terdapat 5 kelurahan yang memiliki aksesibilitas dan pengembangan wilayah yang tinggi yaitu Kelurahan Pattunuang, Kelurahan Losari, Kelurahan Bulogading, Kelurahan Kampung Buyang dan Kelurahan Kungjungmae. Kelurahan dengan aksesibilitas tinggi namun tingkat pengembangan wilayah rendah terdapat 5 kelurahan yaitu Kelurahan Baru, Kelurahan Maluku, Kelurahan Sawerigading, Kelurahan Bontorannu dan Kelurahan Matoanging. Kelurahan dengan aksesibilitas rendah namun tingkat pengembangan wilayah yang tinggi yaitu Kelurahan Mariso. Serta kelurahan dengan aksesibilitas rendah dan tingkat pengembangan wilayah yang rendah terdapat 5 kelurahan yaitu Kelurahan Pattunuang, Kelurahan Barombong, Kelurahan Maccini Sombala, Kelurahan Tanjung Merdeka dan Kelurahan Panambungan.

Perbandingan variabel aksesibilitas dan tingkat pengembangan wilayah yang tidak searah disebabkan beberapa faktor yaitu tingkat penggunaan lahan dan potensi masing-masing kelurahan. Hasil analisis bertujuan untuk mengetahui kelurahan yang memiliki urgensi dalam pemetaan aksesibilitas dan peningkatan pengembangan wilayah.

Arahan Pengembangan

Perumusan arahan pengembangan aksesibilitas menggunakan analisis SWOT dan dilanjutkan dengan pembobotan dalam metode analisis AHP (*Analytical Hierarchy Process*). Dalam analisis IFAS dan EFAS dibutuhkan perhitungan bobot dan rating sebelumnya. Penentuan bobot berdasarkan kriteria SWOT diolah menggunakan metode analisis *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk menghasilkan arahan pengembangan aksesibilitas di lokasi penelitian menggunakan prinsip pembobotan.

Penggunaan kuesioner dilakukan dalam menentukan rating pada tahapan analisis IFAS (*Internal Strategic Factors Analysis*) dan EFAS (*External Strategic Factors Analysis*) dari rata-rata responden. Berdasarkan hasil pembobotan dan rating, maka didapatkan analisis IFAS dan EFAS sebagai berikut:

Tabel 7. Analisis IFAS kriteria kekuatan (*strenght*)

Kriteria	Bobot	Rating	Bobot X Rating
Ketersediaan Jalan arteri	0.219	4	0.876
Jaringan jalan kolektor	0.145	4	0.58
Transportasi massal	0.156	4	0.624
Sistem Jaringan Transportasi Laut	0.05	2	0.1
Penataan jalur dan sirkulasi	0.271	4	1.084
Regulasi yang mengatur	0.159	4	0.636
Total	1		3.9

Tabel 8. Analisis IFAS kriteria kelemahan (*weakness*)

Kriteria	Bobot	Rating	Bobot X Rating
Kemacetan	0.289	4	1.156
Ketidakmerataan pembangunan jalan	0.192	3	0.576
Kurangnya angkutan massal	0.318	4	1.272
<i>on-street parking</i> illegal	0.201	3	0.603
Total	1		3.607

Tabel 9. Analisis EFAS kriteria peluang (*opportunity*)

Kriteria	Bobot	Rating	Bobot X Rating
Rencana jalan lingkar	0.342	4	1.368
Potensi pariwisata	0.183	3	0.549
Perencanaan Terminal	0.097	3	0.291
Rencana jalur kereta api	0.378	3	1.134
Total	1		3.342

Tabel 10. Analisis kriteria ancaman (*threat*)

Kriteria	Bobot	Rating	Bobot X Rating
Peningkatan kendaraan pribadi	0.326	3	0.978
<i>Urban sprawl</i>	0.266	3	0.798
Pusat-pusat kegiatan baru	0.408	3	1.224
Total	1		3

Berdasarkan pembobotan di atas dengan menggunakan IFAS dan EFAS SWOT, maka diketahui posisi dalam kuadran SWOT, yaitu:

$$\begin{aligned}
 X &= \text{Kekuatan} + \text{Kelemahan} \\
 &= 3.9 + (-3.607) \\
 &= 0,293 \\
 Y &= \text{Peluang} + \text{Ancaman} \\
 &= 3.342 + (-3) \\
 &= 0.342
 \end{aligned}$$

Jadi titik koordinat (x,y) berdasarkan perhitungan hasil pembobotan SWOT yaitu berada di titik (0.293,0.342) dengan posisi kuadran sebagai berikut:



Gambar 10. Posisi Koordinat SWOT

Berdasarkan matriks kartesius SWOT menunjukkan posisi arahan pengembangan aksesibilitas pada jalan penghubung pusat kota (CBD Karebosi) dengan pinggiran kota (Kawasan Tanjung Bunga) berada pada kuadran I, dimana hal ini mengindikasikan bahwa aksesibilitas wilayah pada lokasi penelitian berada pada posisi dimana perlu dilakukan peningkatan kualitas yang menjadi faktor kekuatan untuk memaksimalkan pemanfaatan peluang yang ada, maka prioritas pengembangan terletak pada strategi S-O. Berdasarkan kuadran tersebut, nilai $S < O$ maka pilihan strategi kuadran

growth terdapat pada kuadran IB dengan strategi *stable growth strategy*. *Stable Growth Strategy* (strategi pertumbuhan stabil), adalah strategi meningkatkan pertumbuhan yang ada (kenaikan yang stabil, jangan sampai turun).

Adapun Strategi S-O dengan strategi *Stable Growth* dari matriks kartesius SWOT dijabarkan sebagai berikut: 1) perancangan stasiun berkaitan dengan orang yang berkunjung ke stasiun dengan kejelasansirkulasi penumpang, antara jalur keberangkatan dengan jalur kedatangan, antara penumpang dan barang (ekspedisi), antara penumpang dengan penjemput, antara penumpang kereta api komuter; 2) direncanakan jalan lingkar sebagai akses pilihan yang dapat menghubungkan pusat kota dengan pinggiran kota dengan pembagian jalur sesuai kebutuhan jalan untuk menghindari terhambatnya sirkulasi yang menjadi salah satu indikator aksesibilitas yang baik; 3) merencanakan konektivitas ruas jalan arteri sebagai prasarana utama dalam menunjang simpul dalam rencana jalur kereta api sebagai potensi TOD di pusat kota; 4) realisasi pembangunan jalan lingkar yang melingkari pusat kota dan terhubung langsung dengan jalan penghubung arteri ke pinggiran kota (Kawasan Tanjung Bunga); dan 5) menjadikan RTRW Kota Makassar sebagai pedoman dan diintegrasikan dengan regulasi dalam perencanaan komponen dasar stasiun kereta api (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 60 Tahun 2012).

KESIMPULAN

Tingkat aksesibilitas di lokasi penelitian tergolong tinggi dengan nilai indeks 0.058. Terdapat 9 kelurahan yang memiliki aksesibilitas sangat tinggi, 3 (tiga) kelurahan dengan tingkat aksesibilitas tinggi, 1 (satu) kelurahan dengan aksesibilitas rendah, dan 3 (tiga) kelurahan dengan aksesibilitas sangat rendah. Selanjutnya, perkembangan wilayah di lokasi penelitian tergolong tinggi dengan nilai LQ >1 yaitu 1.61. Terdapat 3 (tiga) kelurahan dengan tingkat perkembangan wilayah sangat tinggi, 9 kelurahan dengan tingkat pengembangan wilayah tinggi, 1 (satu) kelurahan dengan tingkat pengembangan wilayah rendah, dan 3 (tiga) kelurahan dengan tingkat pengembangan wilayah sangat rendah.

Variabel aksesibilitas dan pengembangan wilayah memiliki korelasi dengan nilai signifikansi 0.010 atau signifikansi < 0.05. Berdasarkan hasil perhitungan tersebut, nilai *r* (*pearson correlation*) sebesar 0.624, yaitu berada pada nilai $0,4 \leq X < 0,7$ yang memiliki hubungan yang cukup erat. Angka korelasi positif dari kedua variabel ini, menunjukkan bahwa aksesibilitas wilayah dan perkembangan wilayah memiliki hubungan yang searah, yaitu jika aksesibilitas wilayah mengalami perkembangan maka, perkembangan wilayah akan mengalami hal sama.

Berdasarkan analisis IFAS EFAS maka dihasilkan 20 arahan dengan mengembangkan strategi S-O, yaitu dengan meningkatkan kekuatan yang ada dan peluang lokasi penelitian guna perkembangan dan peningkatan kualitas aksesibilitas jalan penghubung antara area pusat kota (karebosi) dengan pinggiran kota bagian selatan (Kawasan Tanjung Bunga) Kota Makassar. Hasil pembobotan metode AHP menghasilkan 5 strategi prioritas yaitu mengenai perencanaan jalur lingkar dan jalur kereta api dengan memperhatikan sirkulasi dan regulasi yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonym (2015). *Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar Tahun 2015-2035*. Makassar: Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kota Makassar.
- Bintarto, R., dkk (1982). *Metode Analisa Geografi*. Jakarta: LP3ES.
- Bintarto, R. (1989). *Interaksi Kota Desa dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Black, J. A. (1981). *Urban Transport Planning: Theory and Practice*. London: Cromm Helm.
- Kota Makassar: *Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Makassar Tahun 2015-2035*.
- Lynch, Kevin (1960). *The Image of the City*. Cambridge: the MIT Press.
- Nugroho, I. dan Rochimin Dahuri. (2004). *Pembangunan Wilayah: Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*. Jakarta: LP3ES
- Oktaviana, G.O., dkk (2011). *Strategi Pengembangan Transportasi Antarwilayah di Provinsi Papua Barat*. Malang: Universitas Brawijaya Malang.
- Parlindungan, Boris (2010). *Analisis Pengaruh Tingkat Aksesibilitas Wilayah terhadap Perkembangan*

- Kecamatan di Kota Medan*. Tesis. Medan: Pasca Sarjana, Universitas Sumatera Utara.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM. 60 Tahun 2012 tentang *Persyaratan Teknis Jalur Kereta Api*. Website: <https://bit.ly/2tNIiIN> (akses terakhir 11 Januari 2019).
- Rangkuti, Freddy (2001). *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama.
- Sumadi, S., dkk (2012). *Hubungan Aksesibilitas Terhadap Tingkat Perkembangan Wilayah Kecamatan di Kota Tomohon*. Manado: Universitas Sam Ratulangi.
- Suthanaya (2009). *Analisis Aksesibilitas Penumpang Angkutan Umum Menuju Pusat Kota Denpasar di Provinsi Bali*. GaneÇ Swara Edisi Khusus Vol. 3 No.3 Desember 2009.
- Tamburaka, T.A. (2016). *Analisis Aksesibilitas Kota Kendari di Tinjau dari Aspek Ekonomi*. Kendari: Universitas Halu Oleo.
- Tamin, Ofyar Z. (1997). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1992 tentang *Penataan Ruang*. Web: <https://bit.ly/2tKmwFR> (akses terakhir 11 Januari 2019).