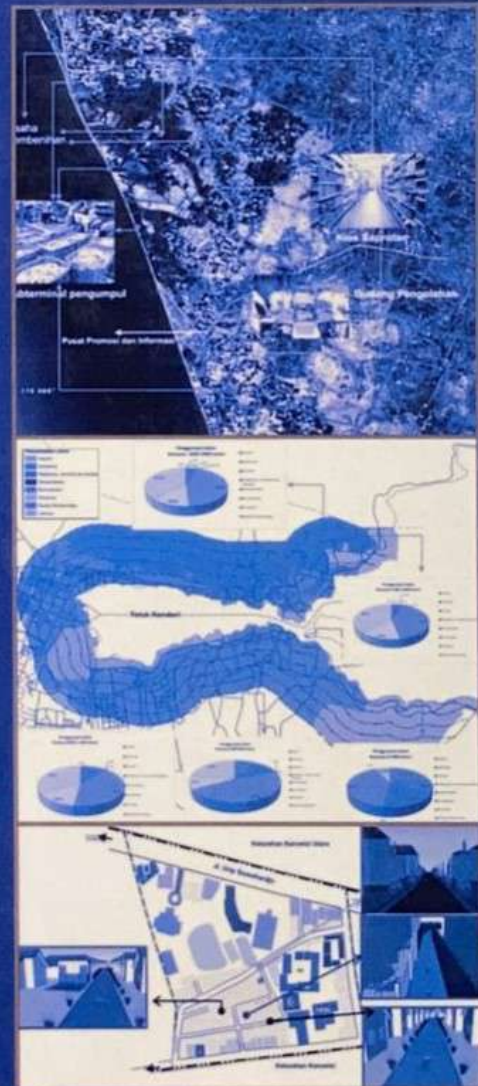


jurnal  
**Wilayah & Kota  
Maritim** **WKM**  
Journal of Regional and Maritime City Studies

Volume 2, Nomor 1, Mei 2014

ISSN 2355-0171



journal of  
regional &  
maritime

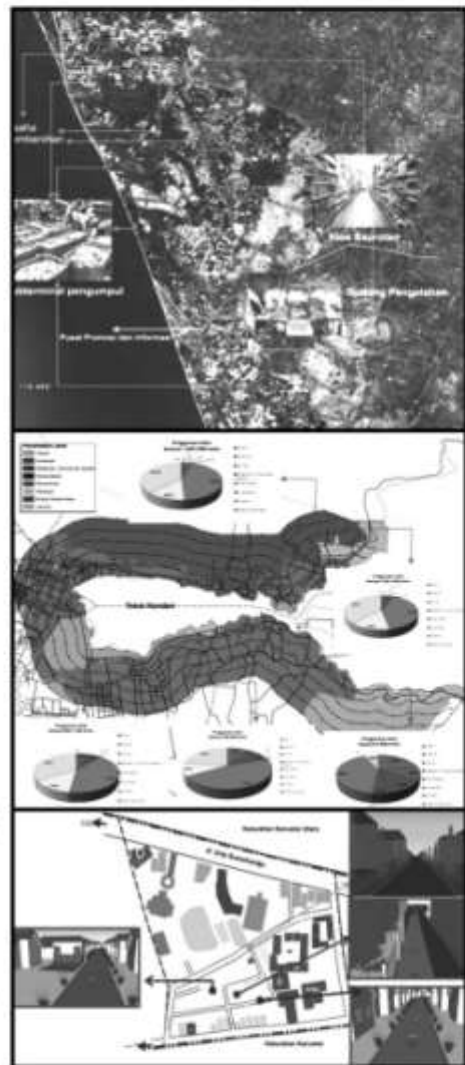
Program Studi  
Pengembangan Wilayah dan Kota  
Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin



j u r n a l  
**Wilayah & Kota  
Maritim** **WK****M**  
Journal of Regional and Maritime City Studies

Volume 2, Nomor 1, Mei 2014

ISSN 2355-0171



journal of  
regional &  
maritime  
city studies

Program Studi  
Pengembangan Wilayah dan Kota  
Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik  
Universitas Hasanuddin



# **JURNAL WILAYAH DAN KOTA MARITIM**

Journal of Regional and Maritime City Studies

Volume 2, No. 1, Mei 2014

ISSN 2355-0171



© Makassar, 2014

Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota  
Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

## **Penanggungjawab**

Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT (Ketua Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota)

## **Pemimpin Redaksi**

Prof. Ir. Bambang Heryanto, M.Sc., Ph.D

## **Wakil Pemimpin Redaksi**

Isfa Sastrawati, ST., MT

## **Dewan Redaksi**

Prof. Dr. Ir. Ananto Yudono, M.Eng

Prof. Dr. Ir. Slamet Trisutomo, MS

Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA

Dr. Ir. Mimi Arifin, M.Si

Dr. Eng. Ihsan, ST., MT

Mukti Ali, ST., MT., Ph.D

## **Redaksi Pelaksana**

Marly Valenti Patandianan, ST., MT

Venny Veronica Natalia, ST., MT

Wiwik Wahidah Oesman, ST., MT

Pratiwi Mushar, ST., MT

Aliyah, ST., MT

## **Alamat Redaksi**

Gedung Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin

Jl. Perintis Kemerdekaan, Kampus Unhas Tamalanrea Km. 10

Makassar – 90245, Indonesia

Telp: (62) (411) 586265, Fax: (62) (411) 589707

## DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Daftar Isi	iii
Editorial	v
1. Studi Komparatif Morfologi Kota Tepian Air Studi Kasus: Kota Makassar dan Kendari <b>Herdy Pratama Putra, Slamet Trisutomo, Riekje Hehanusa Pangkarego</b>	1-10
2. Kajian Nilai dan Fungsi Sosial Ruang Publik Studi Kasus: Kawasan Pantai Losari Makassar <b>Anugrah Amin, Arifuddin Akil, Marly Valenti Patandianan</b>	11-22
3. Strategi Pengembangan Pantai Tamarunang sebagai Obyek Wisata Pantai di Kabupaten Jeneponto <b>Fajrin Mappa, Baharuddin Koddeng, Abdul Rachman Rasyid</b>	23-30
4. Konsep Perencanaan Infrastruktur Minapolitan di Kecamatan Mattiro Sompe Kabupaten Pinrang <b>Fitrawan Umar, Shirly Wunas, Yashinta Kumala Dewi</b>	31-42
5. Identifikasi Daerah Rawan Banjir di Kota Makassar Studi Kasus: Kecamatan Biringkanaya <b>Himawan Sainul, Bambang Heryanto, Venny Veronica Natalia</b>	43-50
6. Analisis Ketersediaan Ruang Terbuka Hijau Publik di Permukiman Kelurahan Sinrijala Kota Makassar <b>Karlina, Louis Santoso, Wiwik Wahidah Osman</b>	51-54
7. Peran Sektor Industri Pengolahan terhadap Perekonomian Provinsi Sulawesi Selatan <b>Rika Dwi Kurniasih, Yoenus Osman, Fathien Azmy</b>	55-62
8. Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Penggunaan Lahan <b>Zulqadri Ansar, Ananto Yudono, Isfa Sastrawati</b>	63-72
9. Penataan Permukiman Kumuh Tepian Kanal di Kelurahan Pattingalloang Kecamatan Ujung Tanah Kota Makassar <b>Indah Amaliah Gobel, Mimi Arifin, Samsuddin Amin</b>	73-78
10. Persepsi Pengunjung terhadap Ketersediaan Sarana Penunjang Ruang Publik Kota Mara <b>Hartina Alwi, Mukti Ali</b>	79-86

## **EDITORIAL**

Puji dan Syukur kami panjatkan kepada Allah yang Maha Kuasa, atas perkenannyalah Jurnal Wilayah dan Kota Maritim (WKM) atau Journal of Regional and Maritime City Studies (REMARCS) terbit pertama kali pada bulan Mei 2013. Jurnal Wilayah dan Kota Maritim (WKM) adalah wujud dari penjabaran pada visi dan misi dari Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

Misi dari jurnal WKM adalah mendiseminasi upaya pengembangan ilmu Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota. Jurnal WKM memuat artikel hasil penelitian dari para peneliti, hasil disertasi, tesis, atau skripsi. Substansi artikel-artikel yang dimuat diutamakan dalam lingkup wilayah dan kota maritim.

Jurnal WKM terbit setahun dua kali, yaitu tiap Bulan Mei dan November. Pada edisi ini, jurnal WKM memuat sepuluh artikel tentang isu-isu wilayah dan kota, yaitu:

1. Morfologi kota
2. Ruang publik
3. Kawasan wisata
4. Perencanaan infrastruktur
5. Daerah rawan bencana
6. Penggunaan metode analisis
7. Penggunaan lahan
8. Permukiman kumuh

Kritik dan saran untuk meningkatkan kualitas penerbitan serta isi dari jurnal WKM kami harapkan dari para pembaca.

# 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

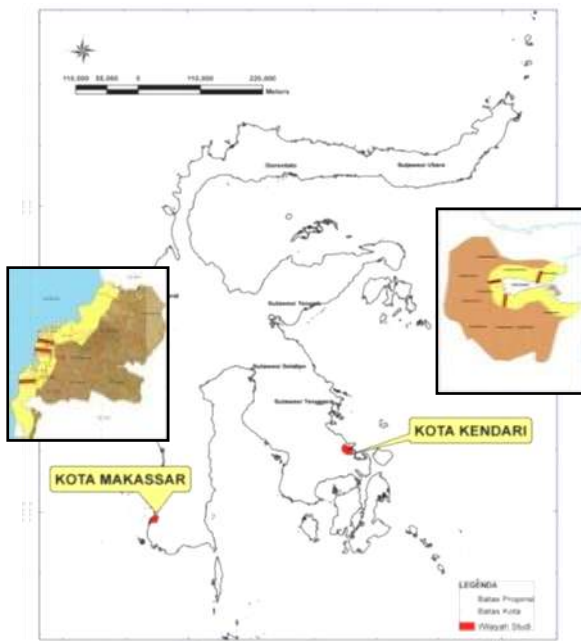
Dari beberapa elemen-elemen morfologi kota pada Tabel 1, akan digunakan beberapa elemen untuk melihat morfologi kota Makassar dan Kendari dan kemudian akan dibandingkan elemen antara kedua kota yaitu:

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.

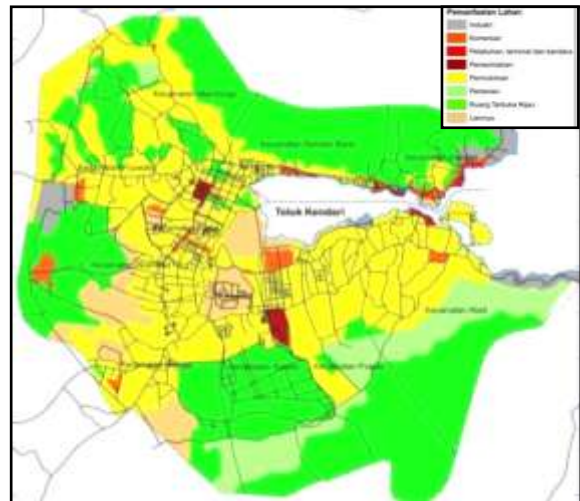
##### b. Kota Kendari

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).

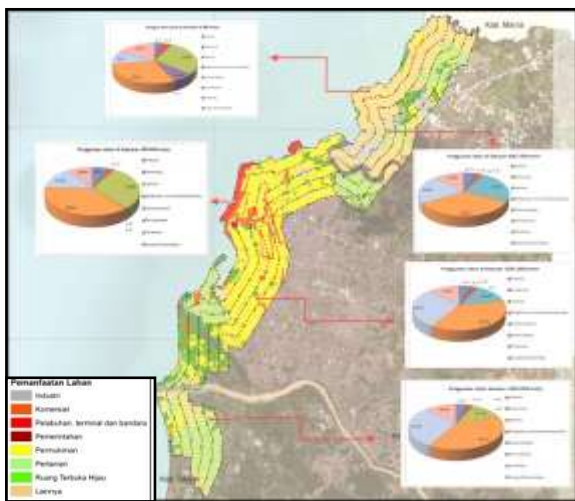




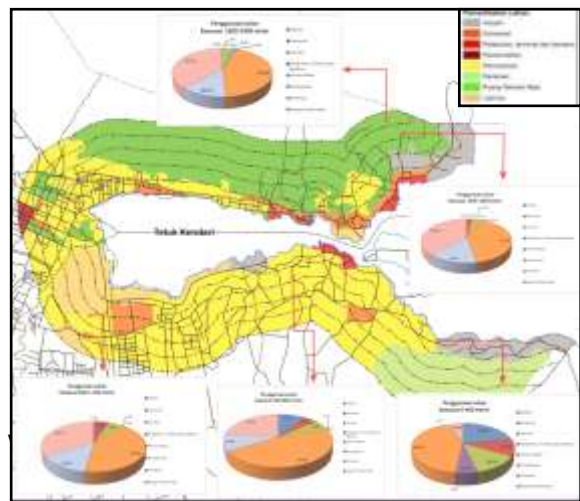
Gambar 2. Penggunaan Lahan kota Makassar



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

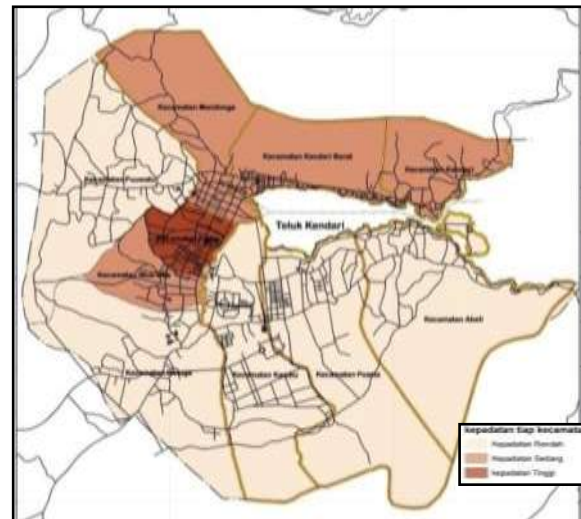
Analisis intensitas pemanfaatan lahan ini digunakan untuk mengetahui kecenderungan intensitas pemanfaatan lahan berkaitan dengan tepian air. Tidak semua komponen intensitas pemanfaatan lahan yang akan di analisis, sesuai dengan hanya komponen koefisien dasar bangunan yang menjadi fokus analisis. Analisis 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

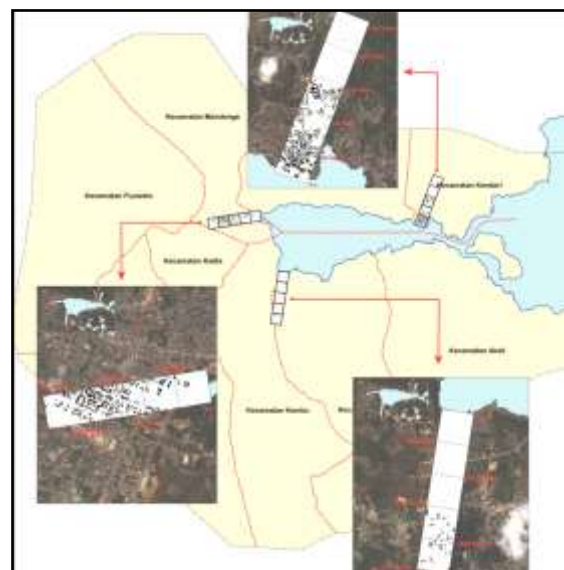
Koefisien dasar bangunan terkait dengan jarak dari tepian air di Kota Kendari, semakin dekat dari garis pantai KDB rata-rata pada kawasan pelabuhan akan semakin tinggi sedangkan pada kawasan pusat kota dan kawasan pengembangan baru semakin dekat dengan garis pantai nilai KDB rata-rata semakin rendah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

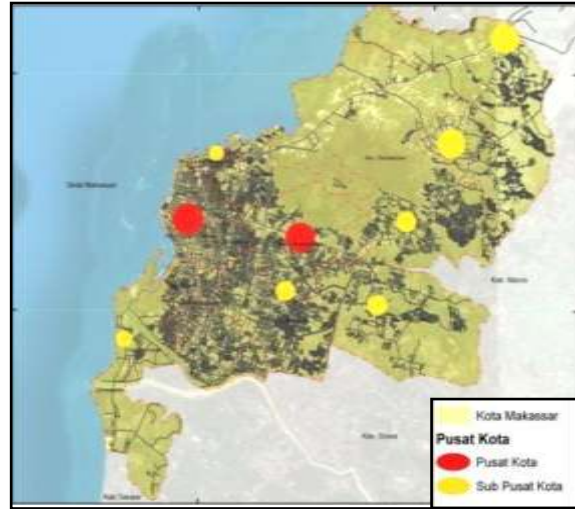
#### 5. Sistem jaringan jalan

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.

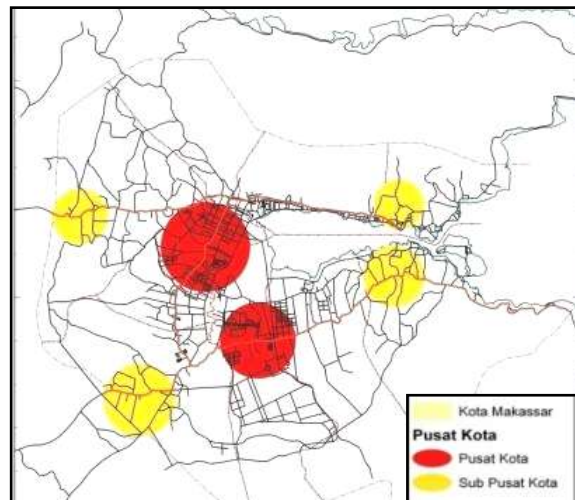
##### a. Kota Makassar

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).

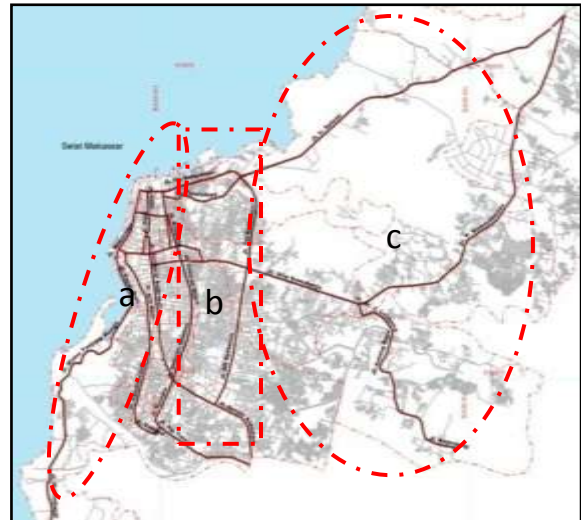
Selain menghubungkan pusat kota dengan bagian-bagian kota, jalan utama juga menghubungkan antara bagian-bagian kota. Bagian utara kota terhubung dengan bagian selatan kota melalui Jalan Nusantara, Nusantara Baru, Ujung Pandang, Pasar Ikan, Penghibur, Metro Tanjung Bunga, Bandang, Veteran Selatan, Veteran 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).

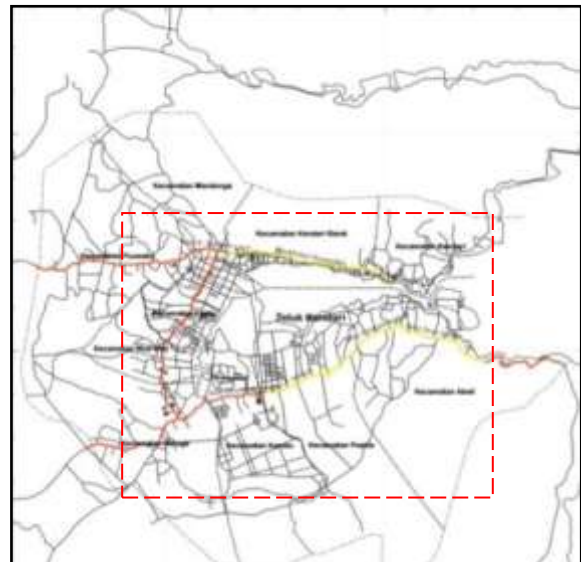
b. Kota Kendari

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.

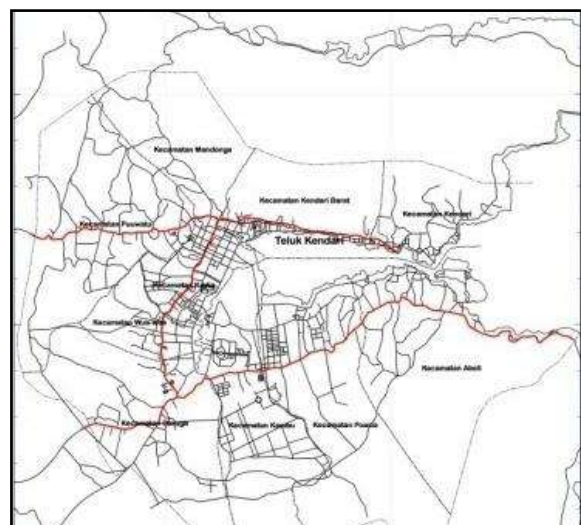
Jalan utama di kota kendari antara lain Jalan Ir. Soekarno, Jalan Mohammad Hatta, Jalan P. Diponegoro, Jalan Sultan Hasanuddin, Jalan Mayjen Sutoyo, Jalan S. Parman, Jalan Dr. Ratulangi, dan Jalan Abdullah Silondae dimana jalan-jalan ini menjadi penghubung pusat kota Kendari sekarang dengan sub pusat 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.

# Kajian Nilai dan Fungsi Sosial Ruang Publik

## Studi Kasus: Kawasan Pantai Losari Makassar

Anugrah Amin<sup>1)</sup>, Arifuddin Akil<sup>2)</sup>, Marly Valenti Patandianan<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 Kota, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

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

---

### ABSTRACT

Losari Beach cannot be avoided from a variety of social problems which causes the interference of social function of public space as a place for people to interact. Therefore, the study of social function of public space at Losari Beach are needed to make a better place and to improve the quality of Losari Beach as the public space. Spatial analysis (GIS) was conducted to figure the pattern of visitors' activities and characteristic of public space at Losari Beach. Qualitative descriptive and quantitative analysis were used to find out the types of activities and the indicators of values and social function of Losari Beach. The result was Losari Beach consists of some kinds of public spaces like plazas, pedestrian ways, restaurants, and floating mosques which can be the attractive point. The value and social function indicators such as the comfort and the security, cannot fulfill the people's needs due to the lack of facilities to support their activity and to feel safe and comfort. Thus, the needs and the democratic was needed to protect the people's rights and the values were not achieved well.

**Keywords: public space, social value, public social functions, Losari Beach.**

---

### PENDAHULUAN

Ruang publik adalah suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan-kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya yang dapat memwadahi berbagai kegiatan dan kebutuhan publik atau masyarakat umum. Salah satu fungsi sosial ruang publik yaitu berperan sebagai wadah interaksi sosial. Ruang Publik sejatinya adalah ruang demokratis tempat berkumpulnya masyarakat, menjadi tempat masyarakat bertoleransi terhadap perbedaan dan menjadi tempat dimana masyarakat menemukan perbedaan kehidupan sosial. Adanya ruang publik pada kawasan tepian air, memberikan ruang bagi masyarakat agar dapat berinteraksi satu dengan yang lainnya di kawasan tepian air. Sehingga masyarakat dapat melepaskan kepenatan tanpa harus melakukan perjalanan yang jauh dan dengan biaya yang murah.

Kawasan Pantai Losari yang menjadi wilayah studi merupakan kawasan bisnis dan pariwisata terpadu

yang berada di garis pantai bagian barat Kota Makassar. Pantai Losari berada di jalan penghibur di daerah pesisir pantai bagian barat Kota Makassar. Pantai Losari memiliki tiga anjungan yang sering digunakan oleh masyarakat sebagai tempat rileksasi dan tempat melihat *sunset* (matahari terbenam) pada sore hari. Untuk mengatasi berbagai masalah sosial yang ada pada kawasan pantai Losari diperlukan kajian mengenai fungsi sosial, sehingga dengan adanya kajian ini fungsi sosial pada kawasan dapat lebih baik sehingga kualitas pantai Losari sebagai ruang publik dapat lebih ditingkatkan.

### TINJAUAN PUSTAKA

#### Definisi Ruang Publik

Pengertian ruang publik secara singkat merupakan suatu ruang yang berfungsi untuk kegiatan-kegiatan masyarakat yang berkaitan dengan sosial, ekonomi, dan budaya. Sikap dan perilaku manusia yang dipengaruhi oleh perkembangan teknologi juga berpengaruh terhadap tipologi ruang kota yang direncanakan. Berdasarkan pelingkupannya



(Carmona, *et al*: 2003, p.111) dalam Siregar (2012), ruang publik dapat dibagi menjadi beberapa tipologi antara lain:

1. *External public space*. Ruang publik jenis ini biasanya berbentuk ruang luar yang dapat diakses oleh semua orang (publik) seperti taman kota, alun-alun, jalur pejalan kaki, dan lain sebagainya.
2. *Internal public space*. Ruang publik jenis ini berupa fasilitas umum yang dikelola pemerintah dan dapat diakses oleh warga secara bebas tanpa ada batasan tertentu, seperti kantor pos, kantor polisi, rumah sakit dan pusat pelayanan warga lainnya.
3. *External and internal "quasi" public space*. Ruang publik jenis ini berupa fasilitas umum yang biasanya dikelola oleh sektor privat dan ada batasan atau aturan yang harus dipatuhi warga, seperti mall, diskotik, restoran dan lain sebagainya.

Berdasarkan fungsinya secara umum dapat dibagi menjadi beberapa tipologi (Carmona, *et al*: 2008, p.62) dalam Siregar (2012), antara lain:

#### 1. *Positive space*

Ruang ini berupa ruang publik yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan yang sifatnya positif dan biasanya dikelola oleh pemerintah. Bentuk dari ruang ini antara lain ruang alami/semi alami, ruang publik dan ruang terbuka publik.

#### 2. *Negative space*

Ruang ini berupa ruang publik yang tidak dapat dimanfaatkan bagi kegiatan publik secara optimal karena memiliki fungsi yang tidak sesuai dengan kenyamanan dan keamanan aktivitas sosial serta kondisinya yang tidak dikelola dengan baik. Bentuk dari ruang ini antara lain ruang pergerakan, ruang servis dan ruang-ruang yang ditinggalkan karena kurang baiknya proses perencanaan.

#### 3. *Ambiguous space*

Ruang ini adalah ruang yang dipergunakan untuk aktivitas peralihan dari kegiatan utama warga yang biasanya berbentuk seperti ruang bersantai di pertokoan, *cafe*, rumah peribadatan, ruang rekreasi, dan lain sebagainya.

#### 4. *Private space*

Ruang ini berupa ruang yang dimiliki secara privat oleh warga yang biasanya berbentuk ruang terbuka privat, halaman rumah dan ruang di dalam bangunan.

### **Aspek Pembentuk Kualitas Ruang Publik**

Sesuai dengan penjelasan (Carr,1995) dalam *Public space* tiga aspek yang menjadi pembentuk kualitas ruang publik meliputi aspek kebutuhan (*needs*), aspek hak (*rights*), dan aspek makna (*meanings*). Ketiga aspek tersebut secara berurutan akan sangat menentukan sejauh mana tingkat *responsibility*, *democraticity* serta *meaningfully* suatu ruang publik kota. Berikut ini beberapa penjabaran mengenai aspek tersebut:

#### 1. Kebutuhan (*Needs*)

*Needs*, merupakan kebutuhan dasar manusia dalam konteks ruang publik yang dapat dikaji menurut faktor-faktor berikut ini:

- a. Kenyamanan (*comfort*), baik secara psikologis, biologis maupun sosial terhadap: iklim, tempat duduk, fasilitas pendukung, pedestrian, permukaan tanah, dan pencahayaan.
- b. Santai (*relaxation*). Yang ingin diperoleh dalam beraktivitas di ruang publik: bersantai terhadap lingkungan setempat, kenyamanan dan keamanan

#### 2. Hak (*rights*)

Hak adalah pengakuan kebebasan beraktivitas yang dipertimbangkan terhadap faktor-faktor:

- a. Akses dan kemudahan dengan pencapaian dengan:
  - 1) Menghindari batas fisik
  - 2) Menghindari batas penghalang visual
  - 3) Symbol akses ke ruang publik untuk semua kelompok masyarakat
- b. Kebebasan bergerak (*freedom of action*) pada seluruh bagian ruang publik, yang dapat diwujudkan dalam bentuk:
  - 1) Ruang yang serba guna bagi beberapa aktivitas
  - 2) Zone aktivitas
  - 3) Perlindungan terhadap ruang tertentu

### 3. Makna (*meaning*)

merupakan aspek yang dikaji dari aspek fisik dan aspek non fisik serta keterkaitan sejarah dan sosial politik dan budaya, dengan kriteria sebagai berikut:

- a. Hubungan individu (*individual connection*) dalam bentuk:
  - 1) Membagi kutub-kutub guna menarik pengunjung
  - 2) Tempat bermain anak
  - 3) Menempatkan tempat penting bagi perorangan
- b. Hubungan kelompok (*group connection*) dalam bentuk:
  - 1) Ruang berkelompok (sosial level, etnis, dll)
  - 2) Ruang berkelompok untuk olah raga
  - 3) Ruang guna mendukung aktivitas seni
- c. Hubungan dengan lapisan masyarakat yang lebih luas (*connection to larger society*) biasanya berupa:
  - 1) Tempat istimewa
  - 2) Simbol dari keberlangsungan sejarah, kepentingan politik, sosial budaya, ekonomi dan simbol kekuasaan dan lain-lain

### Nilai-Nilai Ruang Publik

Nilai terhadap kualitas ruang publik berfungsi sebagai tolak ukur kualitas ruang publik. (Carr dalam *public space*, 1995) secara tegas menyebutkan beberapa tolak ukur dalam menilai kualitas ruang publik yang didasarkan atas tiga aspek yaitu *needs*, *rights*, dan *meanings*. Tolak ukur ruang publik yang berkualitas adalah ruang publik yang mampu merespon kebutuhan (*support the needs*), melindungi hak pengguna (*protect the rights*) dan makna (*meanings*), atau dengan kata lain tolak ukur yang berkualitas adalah tingkat responsive terhadap kebutuhan (*needs*), tingkat *democraticity* dalam melindungi hak pengguna (*rights*) dan tingkat *meaningfully*.

#### 1. *Responsive*

Ruang publik yang responsive adalah ruang yang diciptakan dan diatur untuk melayani kebutuhan penggunaannya. Kebutuhan yang mendasar adalah seseorang mencari kepuasan dalam *public space* untuk kenyamanan, santai, keterkaitan secara aktif dan pasif serta adanya penemuan pengalaman baru.

#### 2. *Democratic*

Ruang publik yang demokratis (*democratic space*) adalah ruang publik yang dapat melindungi hak-hak kelompok penggunaanya.

#### 3. *meaningful*

Ruang yang *meaningful* adalah ruang yang memberikan suatu hubungan yang kuat antara ruang (*place*), kehidupan pribadi dan dunia yang lebih luas. Keduanya dihubungkan oleh konteks fisik dan kualitas sosial. Hubungan ini dapat menjadi sejarah bagi suatu kelompok masyarakat tertentu dan masa depan kelompok tertentu pula. Dengan demikian makna mempunyai keterkaitan dengan aspek sejarah, budaya, kondisi biologis dan psikologis serta dunia yang lebih luas.

### Fungsi Sosial Ruang Publik

Ruang publik sering menjadi lambang kemasyarakatan dan sosial atau budaya besar yang pernah ada. Tempat-tempat tertentu memiliki arti dan fungsinya sendiri dan jauh dari perannya dalam kehidupan masyarakat. Ruang publik telah menjadi bagian integral dari bentuk dan kelanjutan kehidupan sosial. Secara umum, fungsi sosial ruang publik itu sendiri yaitu sebagai tempat untuk menjalin komunikasi antar warga kota.

#### 1. Dimensi Sosial Ruang Publik

Manusia menciptakan dan memodifikasi ruang dan pada saat bersamaan dipengaruhi oleh ruang dengan beragam cara. Ruang mempengaruhi kehidupan publik.

#### 2. Aktivitas dan Interaksi Sosial

Aktivitas sosial dapat diartikan sebagai kegiatan yang membutuhkan kehadiran orang lain (Zhang dan Lawson, 2009) dalam Siregar (2012). Penanganan ruang publik yang kreatif dapat mendukung terbentuknya aktivitas sosial antara orang-orang yang tidak saling mengenal sebelumnya.

Carr dalam Carmona, *et al* (2003) pada Siregar (2012) mengemukakan adanya keterlibatan pasif (*passive engagement*) dan aktif (*active engagement*) dalam pemanfaatan ruang publik. Kedua bentuk pengalaman ini terjadi sebagai akibat adanya proses interaksi tersebut. Ruang sebagai wadah harus mampu menyediakan

lingkungan yang kondusif bagi terpenuhinya syarat interaksi, yaitu memberi peluang bagi terjadinya kontak dan komunikasi sosial.

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan aktivitas sosial pada ruang publik, (Mehta, 2007) dalam Siregar (2012) mempergunakan beberapa variabel yang dipergunakan untuk mengukur dan menyusun "Good Publik Space Index", antara lain:

- a. Intensitas penggunaan, yang diukur dari jumlah orang yang terlibat dalam aktivitas statis dan dinamis pada ruang luar.
- b. Intensitas aktivitas sosial, yang diukur berdasarkan jumlah orang dalam setiap kelompok yang terlibat dalam aktivitas statis dan dinamis pada ruang luar.
- c. Durasi aktivitas, yang diukur berdasarkan berapa lama waktu yang dipergunakan orang untuk beraktivitas pada ruang luar.
- d. Variasi penggunaan, yang diukur berdasarkan keberagaman atau jumlah tipologi aktivitas yang dilaksanakan pada ruang luar.
- e. Keberagaman penggunaan, yang diukur berdasarkan variasi pengguna berdasarkan usia, jenis kelamin dan lain sebagainya.

**PEMBAHASAN**

**Gambaran Umum Kawasan Pantai Losari**

Ruang lingkup wilayah untuk penelitian ini adalah kawasan Pantai Losari Kota Makassar yang panjangnya ±1 Km dan terletak di Pantai bagian Barat Kota Makassar tepatnya berada di Jl. Penghibur, Kecamatan Ujung Pandang, Kelurahan Losari. Lokasi penelitian ini dibagi menjadi dua segmen, berdasarkan daerah yang terdapat pada kawasan Pantai Losari. Pemilihan lokasi penelitian ini didasarkan atas pertimbangan bahwa kawasan Pantai Losari merupakan salah satu ruang publik yang sering dikunjungi oleh warga kota Makassar untuk saling berinteraksi dan melakukan berbagai kegiatan sosial lainnya yang menunjang terciptanya fungsi ruang publik.

Pantai Losari terletak di sebelah barat kota Makassar, tepat di jantung Kota Makassar Jl. Penghibur. Dataran pantai Kota Makassar dibentuk oleh angkutan sedimen Sungai Tallo 6,5 km dari pusat kota bagian utara dan Sungai Jeneberang

dengan situasi 4,5 km sebelah selatan kota (Gambar 1).



**Gambar 1.** Peta Lokasi Penelitian  
Sumber: Analisis, 2014

Salah satu hasil dari reklamasi yang dilakukan di pesisir bagian barat Kota Makassar yaitu pembangunan ruang publik di pantai losari dengan pelataran tiga buah anjungan atau pelataran yakni Pelataran Toraja Mandar, Pelataran Bahari, dan Pelataran Bugis Makassar. Kawasan Pantai Losari dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai ruang interaksi sosial, dan wisata pantai baik pagi, sore maupun pada malam hari. Perencanaan dan pengembangan Kawasan Pantai Losari tidak terlepas dari citra (*image*) Losari yang sudah menjadi memori/kenangan pada masyarakat Kota Makassar, Selain itu letak Pantai Losari yang berada di sisi barat Kota Makassar memiliki potensi wisata laut dan panorama matahari terbenam yang sangat menarik. Pantai Losari ibarat jendela Kota Makassar dimana masyarakat kota dapat melepaskan pandangannya sejauh mungkin ke laut, dan juga sebagai pintu gerbang Kota Makassar, para pendatang yang berlabuh di Makassar akan langsung melihat wajah Kota Makassar secara utuh di Pantai Losari. Sebagai salah satu penggalan lahan di Kota Makassar, Pantai Losari dapat menjadi representasi karakter Kota Makassar. Aktivitas pengunjung Ruang Publik Pantai Losari kesehariannya hanya berlangsung

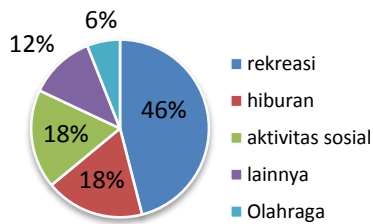
selama dua periode waktu, yaitu: pada pagi hari, dengan aktivitas utama adalah olahraga dan aktivitas pendukung adalah pusat jajan pagi, sedangkan pada sore hari sampai dengan malam hari terbentuk aktivitas jajan sore dan menikmati panorama *sunset*, sehingga menjadi destinasi utama Kota Makassar. Puncak aktivitas di ruang publik yaitu pada minggu pagi.

**Pola Aktivitas Masyarakat di Kawasan Pantai Losari**

1. Jenis aktifitas pengunjung di Pantai Losari

a. Segmen 1

Tingginya persentase aktivitas rekreasi pada segmen 1, disebabkan adanya pemandangan sunset yang indah pada sore hari dan terdapat anjungan Pantai Losari yang menarik minat para pengunjung untuk berfoto atau sekedar menikmati pemandangan yang terdapat di sepanjang Pantai.



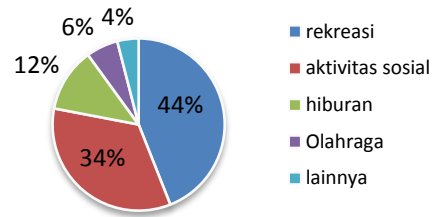
**Gambar 2.** Jenis Aktifitas di Pantai Losari pada Segmen 1  
Sumber : Hasil analisis 2014

Berdasarkan gambar 2 di atas, hal lain yang menarik minat pengunjung yaitu karena Pantai Losari merupakan *icon* dan ruang publik *waterfront* Kota Makassar sejak dahulu yang cenderung dikunjungi masyarakat lokal untuk berwisata dan menikmati hiburan. Sedangkan penyebab rendahnya aktifitas olahraga pada segmen 1 disebabkan karena tidak adanya sarana olahraga yang memadai seperti *jogging track*. Aktivitas olahraga yang tinggi hanya pada hari minggu karena adanya *car free day* sehingga memungkinkan pengunjung untuk melakukan aktifitas olahraga yang lebih tinggi.

b. Segmen 2

Pada segmen 2, aktivitas sosial yang terjadi memiliki persentase yang lebih tinggi jika dibandingkan dengan aktifitas sosial yang terdapat pada segmen 1. Hal ini disebabkan pada segmen 2 yang lebih didominasi oleh bangunan-bangunan yang berfungsi sebagai restoran dan kafe serta

pada segmen ini terdapat banyak pedagang kaki lima yang berjualan pada malam hari yang menyebabkan terjadinya proses interaksi sosial yang lebih tinggi pada segmen ini.



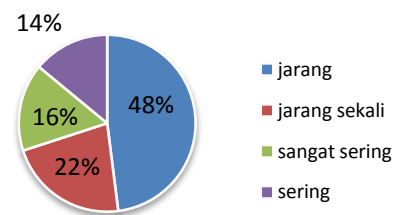
**Gambar 3.** Jenis Aktifitas di Ruang Publik Segmen 2  
Sumber : Hasil analisis 2014

Pada segmen 2 persentase masyarakat melakukan aktivitas sosial lebih tinggi jika dibandingkan dengan pada segmen 1 yang hanya 18%. Hal ini disebabkan karena adanya kegiatan wisata kuliner yang lebih tinggi pada segmen 2 yang mendorong pengunjung Pantai Losari melakukan aktivitas sosial ekonomi pada daerah tersebut (Gambar 3).

2. Frekuensi kunjungan ke Pantai Losari

a. Segmen 1

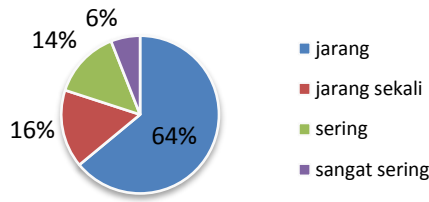
Sebanyak 14% orang berkunjung dengan frekuensi kunjungan 4-5 kali atau sering dalam 1 bulan (Gambar 4). Hal ini disebabkan pengunjung bertujuan untuk mencari hiburan yang dilakukan ketika terdapat waktu senggang saja.



**Gambar 4.** Frekuensi Kunjungan di Ruang Publik Segmen 1  
Sumber: Hasil analisis 2014

b. Segmen 2

Pada segmen 2, pilihan jawaban untuk frekuensi kunjungan ke ruang publik dengan pilihan jawaban sering memiliki persentase yang lebih rendah jika dibandingkan dengan segmen 1 yaitu hanya sebanyak 6% (Gambar 5). Rendahnya persentase ini, menyebabkan tingginya persentase untuk pilihan jawaban jarang, yang disebabkan pada segmen 2, mendorong terjadinya aktifitas kuliner yang lebih tinggi dibandingkan dengan aktivitas rekreasinya.

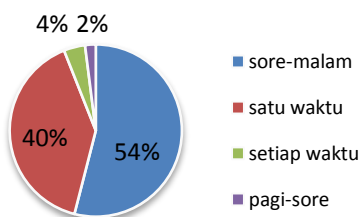


**Gambar 5.** Frekuensi Kunjungan di Ruang Publik Segmen 2  
Sumber: Hasil analisis 2014

Frekuensi kunjungan tertinggi berdasarkan hasil survei yaitu terdapat di kategori jarang mengunjungi ruang publik dalam 1 bulan baik pada segmen 1 maupun segmen 2 yang disebabkan karena masyarakat yang mengunjungi ruang publik di saat *weekend* ataupun untuk mengisi waktu luang dan mencari hiburan dan juga karena terbatasnya sarana transportasi umum seperti belum terdapatnya fasilitas transportasi massa yang *refrensif* seperti *monorail* dan kereta listrik.

3. Waktu mengunjungi ruang publik Pantai Losari  
a. Segmen 1

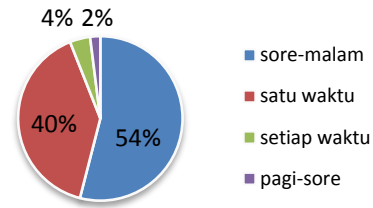
Sebanyak 54% pengunjung pada segmen 1 berkunjung pada sore hingga malam hari, karena pengunjung ingin menikmati suasana sore dengan sunset dan menikmati kuliner khas Makassar pisang epe' pada malam hari. Pagi hingga sore hari jumlah pengunjung paling sedikit karena kurangnya tanaman peneduh di Anjungan Pantai Losari sehingga panas matahari secara langsung tidak dapat dihindari (Gambar 6).



**Gambar 6.** Waktu Mengunjungi di Ruang Publik Segmen 1  
Sumber: Hasil analisis 2014

b. Segmen 2

Sama halnya dengan segmen 1, pada segmen 2 terdapat persentase yang sama mengenai waktu mengunjungi ruang publik, yaitu sebanyak 54% pengunjung pada segmen 1 berkunjung pada sore hingga malam hari. Selanjutnya yaitu sebanyak 40% pengunjung berkunjung di satu waktu saja, 4% setiap waktu dan 2% berkunjung pada pagi hingga sore hari.



**Gambar 7.** Waktu Mengunjungi Ruang Publik Segmen 2  
Sumber: Hasil analisis 2014

Lebih dari 50% pengunjung mengunjungi ruang publik pada waktu sore hingga malam hari (Gambar 7). Hal ini disebabkan kawasan pantai losari memiliki potensi yang diminati pengunjung, yaitu kecenderungan melihat *sunset* di sore hari, melakukan foto-foto, wisata kuliner, duduk dan melakukan interaksi sosial. Ketersediaan mesjid terapung di ruang publik segmen 1 membuat pengunjung semakin tertarik datang ke Pantai Losari.

Berdasarkan hasil kuesioner mengenai pola aktivitas di atas maka:

1. Jenis aktivitas

Pada segmen 1 dan segmen 2, aktivitas rekreasi berupa duduk-duduk dan berfoto merupakan aktivitas dengan persentase tertinggi yang disebabkan kawasan ruang publik ini, menawarkan pemandangan pantai yang indah dan sarana wisata yang murah dan mudah dijangkau oleh semua kalangan. Akan tetapi persentase untuk aktivitas sosial ekonomi lebih tinggi pada segmen 2, yang disebabkan pada segmen 2 ruang publik yang tersedia berupa restoran, pertokoan dan PKL makanan yang dapat menunjang terjadinya aktifitas sosial ekonomi di segmen ini.

2. Waktu aktivitas

Waktu aktivitas pengunjung di ruang publik terjadi pada waktu sore-malam hari karena kurangnya tanaman peneduh pada daerah anjungan Pantai Losari yang merupakan pusat aktifitas pada kawasan ini. Pada Segmen 1, pengunjung hanya menghabiskan waktu selama kurang lebih 1 jam saja yang disebabkan minimnya pencahayaan pada malam hari dan adanya pengamen yang membuat proses interaksi sosial terganggu. Sedangkan pada segmen 2, pengunjung yang menghabiskan waktu selama kurang lebih 2 jam disebabkan oleh berbagai makanan khas Makassar dijual sehingga

pengunjung betah tinggal lebih lama di ruang publik ini.

### 3. Frekuensi aktivitas

Persentase tertinggi untuk frekuensi aktivitas di ruang publik, diperoleh frekuensi aktivitas jarang, yaitu 2-3 kali dalam kurun waktu 1 bulan. Hal tersebut disebabkan karena pada umumnya pengunjung datang ke Pantai Losari ketika hari libur atau ketika ingin mencari hiburan dan relaksasi. Pola aktivitas di ruang publik Pantai Losari dapat dilihat pada Gambar 8.



**Gambar 8.** Pola Aktifitas Pengunjung di Ruang Publik  
Sumber: Hasil analisis 2014

### Jenis dan Karakteristik Ruang Publik di Pantai Losari

Analisis mengenai jenis dan karakteristik ruang publik di kawasan Pantai Losari diperlukan untuk mengetahui kualitas dari fungsi sosial yang terdapat di pantai losari berdasarkan tingkat kebutuhan masyarakat yang didasarkan pada teori Maslow mengenai kebutuhan sosial manusia. Kebutuhan sosial adalah kebutuhan akan saling berinteraksi antara manusia yang satu dengan manusia lainnya dalam kehidupan bermasyarakat. Hubungannya dengan identifikasi mengenai jenis dan karakteristik ruang publik yaitu dengan mengidentifikasi jenis dan karakteristik ruang publik yang tersedia dan dikaitkan dengan tingkat kebutuhan sosial masyarakat akan ruang publik

maka akan diketahui kualitas dari fungsi sosial yang terjadi ruang publik Pantai Losari. Jenis dan karakteristik ruang publik di pantai losari yaitu:

#### 1. Segmen 1

Kawasan ini merupakan segmen dengan bangunan yang tidak terlalu padat karena lebih didominasi bangunan besar. Ruang publik yang terdapat pada segmen ini berupa:

##### a. Restoran

Restoran merupakan ruang publik yang termasuk dalam ruang publik jenis *External and internal "quasi" public space*, yang memiliki fungsi tertentu serta jam operasional yang dibatasi oleh aturan tersendiri. Sehingga aktivitas sosial yang dilakukan oleh masyarakat dibatasi oleh waktu. Restoran pada segmen ini lebih didominasi oleh kalangan menengah keatas.

##### b. Ruang publik *waterfront*

Ruang ini berupa Anjungan Pantai Losari yang terdapat di sepanjang kawasan penelitian yang dapat di akses oleh semua kalangan. Ruang publik ini termasuk dalam ruang publik *positive space*.

##### c. Rumah peribadatan

Rumah peribadatan yang terdapat pada segmen 1, berupa mesjid terapung yang merupakan daya tarik tersendiri bagi pengunjung Pantai Losari (Gambar 9). Mesjid terapung ini termasuk dalam jenis ruang publik *ambiguous space* dimana pengunjung dapat melakukan aktifitas ibadah, sosialisasi, rekreasi dan hiburan di mesjid ini.



**Gambar 9.** Mesjid terapung  
Sumber: Hasil survei 2014

##### d. RTH pada ruang publik

Ruang terbuka hijau (RTH) yang terdapat pada Pantai Losari berupa tanaman hias di Anjungan Pantai Losari dan tanaman yang terdapat di sepanjang jalur pedestrian.

##### e. Jalur pedestrian

Jenis jalur pedestrian yang terdapat pada segmen ini yaitu pedestrian sisi jalan (*sidewalk pedestrian*)

yaitu bagian ruang publik kota yang banyak dilalui orang yang sedang berjalan kaki menyusun jalan yang satu yang berhubungan dengan jalan lain. Jalur pedestrian pada segmen ini, tidak berfungsi sebagai mana mestinya yang disebabkan adanya pedagang kaki lima di sepanjang jalur pedestrian pada malam hari.

2. Segmen 2

Pada segmen 2, merupakan segmen dengan bangunan yang cukup padat. Ruang publik pada segmen ini didominasi oleh ruang publik berupa rumah makan yang ramai dikunjungi oleh pengunjung pantai losari. Jenis ruang publik yang terdapat pada segmen ini, yaitu:

a. Restoran

Restoran pada segmen ini, didominasi oleh restoran-restoran yang dapat dinikmati oleh semua kalangan yang sering dikunjungi oleh para pengunjung sambil menikmati pemandangan Pantai Losari.

b. Pertokoan dan *café*

Pertokoan dan cafe adalah ruang publik yang termasuk dalam jenis ruang publik *ambiguous space*, yang digunakan oleh pengunjung pantai losari untuk memenuhi kebutuhan sosialnya dengan saling berinteraksi satu sama lain di dalam ruangan.

c. Bank

Bank adalah fasilitas umum yang dikelola oleh pemerintah yang dapat di akses oleh masyarakat secara bebas maka bank termasuk dalam ruang publik jenis *internal public space*.

d. RTH pada ruang publik

Ruang terbuka hijau (RTH) yang terdapat pada segmen 2 yaitu berupa jalur hijau yang terdapat di sepanjang jalur pedestrian di segmen 2.

e. Jalur pedestrian

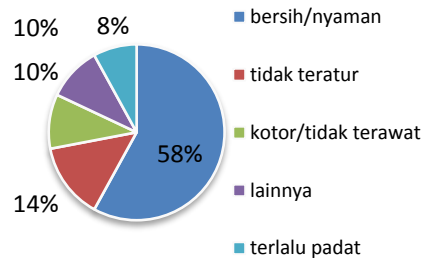
Pedestrian pada segmen ini berada dekat dengan pantai yang dipergunakan oleh pengunjung Pantai Losari untuk menikmati keindahan pantai. Akibat banyaknya pengunjung pantai yang ada di pedestrian, menyebabkan munculnya para pedagang kaki lima yang memenuhi kawasan pedestrian tersebut sehingga menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pejalan kaki. Selain adanya pedagang kaki lima, pedestrian juga

digunakan sebagai tempat parkir bagi kendaraan para pengunjung Pantai Losari.

**Analisis Nilai Sosial yang Terdapat pada Ruang Publik Pantai Losari**

1. Kondisi ruang publik Pantai Losari secara umum

a. Segmen 1

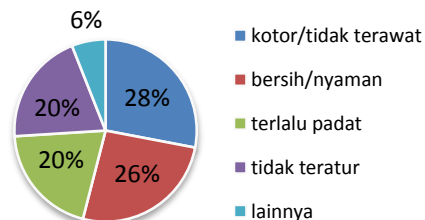


**Gambar 10.** Kondisi Ruang Publik Segmen 1  
Sumber: Hasil analisis 2014

Persentase pilihan jawaban tertinggi untuk kondisi ruang publik menurut pengunjung yaitu pilihan jawaban bersih/nyaman sebanyak 58% dari sampel yang diambil, 14% tidak teratur, 10% pilihan jawaban lainnya berupa banyaknya pengamen, pedagang kaki lima dan kurangnya tanaman peneduh. Dan 8% lainnya untuk pilihan jawaban terlalu padat di saat-saat tertentu (Gambar 10).

b. Segmen 2

Untuk segmen 2, kondisi ruang publik menurut pendapat pengunjung jauh berbeda dengan segmen 1. Persentase tertinggi terdapat pada kondisi ruang publik yang kotor/tidak terawat sebanyak 28%, bersih/nyaman 26%, 20% masing-masing untuk terlalu padat dan tidak teratur dan persentase terkecil terdapat pada pilihan jawaban lainnya sebanyak 6% (Gambar 11).



**Gambar 11.** Kondisi Ruang Publik Segmen 2  
Sumber : Hasil analisis 2014

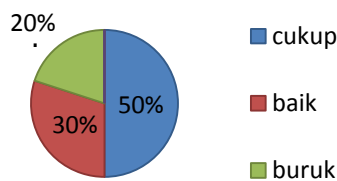
Perbedaan kondisi ruang publik antara segmen 1 dan segmen 2 disebabkan karena pada segmen 2 dienuhi oleh pedagang kaki lima dan tempat parkir rumah makan yang terdapat di sepanjang kawasan ini, yang menyebabkan ruang publik di

kawasan ini terkesan kotor dan membuat pengunjung di kawasan ini menjadi tidak nyaman.

## 2. Kenyamanan

Berdasarkan hasil wawancara 10 orang pengunjung lokasi penelitian maka:

### a. Tingkat kenyamanan di ruang publik Pantai Losari



**Gambar 12.** Tingkat Kenyamanan Pengunjung  
Sumber: Hasil analisis 2014

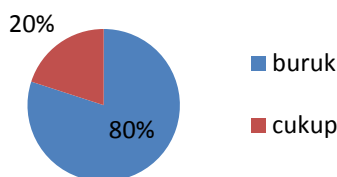
Berdasarkan diagram di atas, sebanyak 50% pengunjung merasakan tingkat kenyamanan selama berada di Pantai Losari pada tingkat cukup, yang disebabkan kurangnya fasilitas yang terdapat pada ruang publik sehingga pengunjung tidak betah dan merasa kurang nyaman selama berada di ruang publik (Gambar 12).

### c. Spot yang membuat rasa tidak nyaman

Berdasarkan pendapat 10 orang, semuanya merasa tidak nyaman di seluruh bagian Pantai Losari karena banyaknya pengamen tetapi spot yang paling membuat merasa tidak nyaman yaitu pada segmen 1, dimana tidak terdapat lampu penerangan yang cukup.

## 3. Keamanan

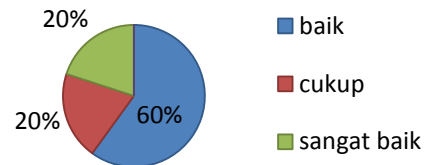
Tingkat keamanan termasuk kategori buruk, karena tidak tersedianya fasilitas berupa pos keamanan yang dapat menunjang terciptanya rasa aman selama berada di Pantai Losari (Gambar 13). Pengunjung tidak dapat menikmati ruang publik dengan rasa aman, Rasa aman semakin sulit didapatkan ketika ada acara khusus di Pantai Losari. Seperti ketika *car free day* dan ketika malam hari di tempat yang pencahayaannya kurang.



**Gambar 13.** Tingkat Keamanan Pengunjung  
Sumber: Hasil analisis 2014

## 4. Relaksasi

Menurut pendapat pengunjung, sebanyak 60% merasa tingkat relaksasi selama di ruang publik berada pada tingkat baik (Gambar 14). pengunjung merasa aspek relaksasi tercapai di waktu sore hari ketika menikmati pemandangan matahari terbenam dan menikmati suasana Pantai Losari di sore hari.



**Gambar 14.** Tingkat Relaksasi Pengunjung  
Sumber: Hasil analisis 2014

Sesuai dengan penjelasan (Carr,1995) dalam *Public Space* tiga aspek yang menjadi pembentuk kualitas ruang publik meliputi aspek kebutuhan (*needs*), aspek hak (*rights*), dan aspek makna (*meanings*).

### 1. kebutuhan (*needs*)

*Needs*, merupakan kebutuhan dasar manusia dalam konteks ruang publik yang dapat dikaji menurut faktor-faktor berikut ini:

#### a. Kenyamanan

Pengunjung merasa nyaman di ruang publik ketika terdapat tempat duduk untuk menikmati pemandangan, fasilitas pendukung tersedia, dan pencahayaan cukup pada siang dan malam hari.

#### 1) Tempat duduk

Pada segmen 1 dan segmen 2 tersedia tempat duduk yang memadai, sehingga pengunjung Pantai Losari dapat menikmati suasana Pantai Losari dan terciptalah perasaan nyaman.

#### 2) Fasilitas pendukung yang tersedia

Dari beberapa fasilitas yang seharusnya terdapat di ruang publik, di kawasan Pantai Losari masih memiliki beberapa kekurangan mengenai fasilitas pendukung, seperti WC umum, pos keamanan, dan tempat sampah. Dengan kurangnya fasilitas tersebut menyebabkan berkurangnya rasa nyaman saat berada di ruang publik, seperti kurangnya fasilitas berupa tempat sampah yang mengakibatkan pengunjung membuang sampahnya di sembarang tempat. Meskipun terdapat petugas kebersihan, namun hanya



bertugas pada pagi hari saja. Tidak terdapatnya fasilitas berupa pos keamanan menyebabkan rawannya tindakan kriminalitas yang terjadi.

### 3) Pencahayaan

Pencahayaan di kawasan Pantai Losari terlalu terik pada siang hari dan kurang cahaya di beberapa *spot* pada malam hari. Hal ini yang menyebabkan rasa kurang nyaman saat berada di kawasan Pantai Losari.

#### b. Relaksasi

Agar tercapai aspek relaksasi diperlukan adanya kegiatan untuk dapat bersantai terhadap lingkungan setempat dan keamanan.

##### 1) Bersantai

Agar dapat bersantai diperlukan adanya kondisi yang menciptakan suasana agar dapat bersantai seperti kondisi alam yang mendukung, udara yang sejuk dan ketenangan dari berbagai hal. Di pantai losari sendiri baik di segmen 1 maupun segmen 2 ketenangan belum bisa didapatkan karena banyaknya pengamen di kawasan Pantai Losari yang dapat mengganggu proses relaksasi yang terjadi.

##### 2) Keamanan

Seperti pembahasan sebelumnya, dimana tidak terdapatnya fasilitas berupa pos keamanan sehingga tidak terdapat petugas keamanan yang berjaga-jaga dan menyebabkan rawannya tindakan kriminalitas yang terjadi.

Setelah menjabarkan berbagai bagian yang berhubungan dengan aspek *needs*, berikutnya akan dinilai bagaimana tingkat *responsive* terhadap kebutuhan (*needs*) di ruang publik Pantai Losari. Ruang publik yang *responsive* adalah ruang yang diciptakan dan diatur untuk melayani kebutuhan penggunanya. Untuk tingkat kenyamanan pengunjung sendiri belum terpenuhi dengan baik karena berbagai fasilitas dan aspek yang mendukung terciptanya rasa nyaman di ruang publik belum tersedia di ruang publik itu sendiri. Begitupun aspek relaksasi yang tidak dapat berjalan dengan baik yang disebabkan adanya berbagai faktor seperti pengamen dan tidak terciptanya rasa aman saat berada di ruang publik. Jadi kawasan Pantai Losari belum dapat memenuhi kebutuhan dasar penggunanya.

## 2. Hak (rights)

Hak (*rights*) yaitu pengakuan kebebasan beraktivitas yang dipertimbangkan faktor-faktor:

### a. Akses dan kemudahan pencapaian dengan:

- 1) Menghindari batas fisik
- 2) Menghindari batas penghalang visual
- 3) Simbol akses ke ruang publik untuk semua kelompok masyarakat

Berdasarkan ketiga poin di atas maka dapat disimpulkan bahwa, kawasan pantai losari memiliki berbagai jenis ruang publik dan terdapat batas fisik yang berfungsi sebagai pembatas antara ruang publik yang satu dengan yang lainnya. Batas fisik tersebut tidak menjadi halangan bagi semua kelompok masyarakat yang ingin menikmati ruang publik tetapi tidak berlaku untuk tipologi ruang publik *private space* yang hanya dapat dinikmati ketika membayar sejumlah uang untuk dapat menikmati tempat tersebut.

### b. Kebebasan bergerak (*freedom of action*) pada seluruh bagian ruang publik, yang dapat diwujudkan dalam bentuk:

- 1) Ruang yang serba guna bagi beberapa aktifitas
- 2) Zona aktifitas
- 3) Perlindungan terhadap ruang tertentu

Terdapat ruang publik sebagai ruang serbaguna bagi beberapa aktifitas yang sering digunakan sebagai tempat untuk pertunjukan musik, pameran dan berbagai kegiatan tradisional maupun modern. Aktifitas pada kawasan ruang publik ini juga terbagi seperti pada segmen 1 yang kebanyakan pengunjung melakukan aktifitas rekreasi dan pada segmen 2 melakukan kegiatan sosial ekonomi. Di beberapa ruang publik juga terdapat beberapa aturan yang harus diikuti yang disebabkan ruang tersebut adalah jenis ruang publik *private space*.

Ruang publik yang demokratis (*democratic space*) adalah ruang publik yang dapat melindungi hak-hak (*rights*) kelompok penggunanya. Berdasarkan penjelasan sebelumnya, akses dan kemudahan dalam pencapaian ruang publik telah ada sebagaimana mestinya seperti tidak terdapatnya batas fisik, batas penghalang *visual* dan adanya simbol akses ke ruang publik untuk semua

kelompok masyarakat di beberapa jenis ruang publik yang terdapat di kawasan Pantai Losari. Begitu pula dengan kebebasan bergerak yang dapat diwujudkan dengan terdapatnya ruang serbaguna untuk beberapa aktifitas, segmensi aktivitas dan perlindungan terhadap ruang tertentu. Jadi, nilai ruang publik Pantai Losari sebagai ruang publik yang melindungi hak penggunaannya dimana tanpa ada salah satu pihak yang merasa dirugikan hak-hak penggunaannya.

### 3. Makna (*meaning*)

Makna (*meaning*), merupakan aspek yang dikaji dari aspek fisik dan aspek non fisik serta keterkaitan sejarah dan sosial politik dan budaya dengan kriteria sebagai berikut:

#### a. Hubungan individu (*individual connection*):

- 1) Membagi kutub-kutub guna menarik pengunjung
- 2) Tempat bermain anak
- 3) Menempatkan tempat penting bagi perorangan

Pantai Losari memiliki tempat bermain anak di Anjungan Pantai Losari. Yang dapat menunjang hubungan antara individu dengan ruang publik.

#### b. Hubungan kelompok (*group connection*):

- 1) Ruang berkelompok (social level, etnis, dll)
- 2) Ruang berkelompok untuk olah raga
- 3) Ruang guna mendukung aktifitas seni

Ruang–ruang untuk kelompok sosial, dapat tercipta dengan sendirinya tergantung dengan kelompok sosial yang ingin melakukan aktifitas sosialnya di ruang publik. Sama halnya dengan ruang berkelompok untuk melakukan kegiatan olahraga maupun seni juga tercipta seiring dengan adanya berbagai kegiatan seni maupun olahraga di waktu-waktu tertentu.

#### c. Hubungan dengan lapisan masyarakat yang lebih luas (*connection to larger society*):

- 1) Tempat istimewa
- 2) Simbol keberlangsungan sejarah, kepentingan politik, sosial budaya, ekonomi dan symbol kekuasaan dan lain-lain.

Kawasan Pantai Losari Makassar merupakan kawasan dengan nilai sejarah dan tempat terjadinya aktifitas sosial budaya. Ruang publik Pantai Losari telah dapat memberikan makna sejarah yang akan terus dapat diceritakan kepada generasi dimana terdapat ruang publik yang menjadi simbol kebebasan beraktifitas. Ruang yang *meaningful* adalah ruang yang memberikan suatu hubungan kuat antara ruang (*place*), kehidupan pribadi dan dunia yang lebih luas.

### Analisis Fungsi Sosial Ruang Publik

Analisis mengenai fungsi sosial dinilai berdasarkan:

#### a. Karakteristik fisik

Penilaian fungsi sosial ruang publik berdasarkan karakteristik fisik berdasarkan kelengkapan sarana fasilitas penunjang yang terdapat di ruang publik, berdasarkan penjabaran pada pembahasan mengenai fasilitas yang terdapat di ruang publik baik pada segmen 1 atau segmen 2 masih belum memenuhi kebutuhan pengguna ruang publik sebagaimana mestinya sehingga tidak terjadi fungsi sosial ruang publik dengan baik.

#### b. Karakteristik non-fisik

Aksesibilitas ke ruang publik yang terdapat di kawasan pusat kota dapat dengan mudah dijangkau dengan menggunakan angkutan umum dan pribadi. Berdasarkan berbagai penilaian mengenai fungsi sosial ruang publik di pantai losari tidak dapat berjalan sebagaimana mestinya karena belum terpenuhinya karakteristik fisik yang menjadi salah satu tolak ukur penilaian fungsi sosial ruang publik.

### KESIMPULAN

Nilai dan fungsi ruang publik di Pantai Losari dapat dilihat dalam kesimpulan sebagai berikut:

1. Pola aktivitas yang terjadi di ruang publik Pantai Losari dipengaruhi oleh fasilitas yang terdapat di ruang publik. Semakin lengkap fasilitas yang tersedia semakin beragam pula aktifitas dan frekuensi aktivitas yang terjadi di ruang publik.

Aktivitas utama yang dilakukan pengunjung di Pantai Losari yaitu aktivitas rekreasi yang didukung dengan adanya pemandangan *sunset* yang indah, sedangkan aktivitas sosial lebih banyak dilakukan pada segmen 2 yang

disebabkan adanya berbagai wisata kuliner. Aktivitas yang terjadi tidak didukung dengan fasilitas berupa tanaman peneduh dan fasilitas lainnya yang dapat mendukung aktivitas yang terjadi di ruang publik.

2. Karakteristik ruang publik di Pantai Losari:
  - a. Ruang publik terbagi atas *positive space*, *negative space*, *ambiguous space* dan *private space*. *Positive space*, *negative space* dan *private space* dominan terdapat di segmen 1 sedangkan *ambiguous space* dominan di segmen 2, karena terdapat berbagai *café* dan rumah makan.
  - b. Menurut lokasinya, ruang publik terbagi atas *external public space*, *internal public space* dan *internal and external quasi public space*. *External public space*, terdapat di seluruh segmen Pantai Losari, sedangkan *internal public space* dan *internal and external quasi public space* lebih dominan pada segmen 2.
3. Tolak ukur ruang publik yang berkualitas adalah ruang publik yang mampu merespon kebutuhan (*support the needs*), melindungi hak pengguna (*protect the rights*) dan makna (*meanings*), atau dengan kata lain tolak ukur yang berkualitas adalah tingkat responsive terhadap kebutuhan (*needs*), tingkat *democraticity* dalam melindungi hak pengguna (*rights*) dan tingkat *meaningfully*.
  - a. Tingkat kenyamanan pengunjung belum terpenuhi dengan baik karena berbagai fasilitas dan aspek yang mendukung terciptanya rasa nyaman di ruang publik belum tersedia. Begitupun aspek relaksasi yang tidak dapat berjalan dengan baik karena banyaknya pengamen dan tidak terciptanya rasa aman saat berada di ruang publik. Jadi kawasan Pantai Losari belum dapat memenuhi kebutuhan dasar penggunaannya atau dapat dikatakan belum dapat memenuhi tingkat responsive terhadap kebutuhan ruang publik.
  - b. Akses dan kemudahan dalam pencapaian ruang publik telah tersedia seperti tidak terdapatnya batas fisik, batas penghalang visual dan adanya symbol akses ke ruang publik untuk semua kelompok masyarakat di beberapa jenis ruang publik yang terdapat di kawasan Pantai Losari.

Begitu pula dengan kebebasan bergerak yang telah dapat diwujudkan dengan terdapatnya ruang serbaguna untuk beberapa aktifitas, zonasi aktifitas dan perlindungan terhadap ruang tertentu. Jadi, nilai ruang publik Pantai Losari sebagai ruang publik yang melindungi hak penggunaannya tanpa ada salah satu pihak yang merasa dirugikan hak-hak penggunaannya.

- c. Ruang publik Pantai Losari telah dapat memberikan makna sejarah yang akan terus dapat diceritakan kepada generasi dimana terdapat ruang publik yang telah menjadi simbol dalam kebebasan beraktifitas. Karena ruang yang *meaningful* adalah ruang yang memberikan suatu hubungan yang kuat antara ruang (*place*), kehidupan pribadi dan dunia yang lebih luas.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Akil, Sjarifuddin. 2003. *Kebijakan Penyediaan Prasarana Olah Raga di Daerah Permukiman*. Bogor
- Carr, Stephen. 1995. *Public Space*. New York: Cambridge university press.
- Hariyono, Paulus. 2011. *Sosiologi Kota untuk Arsitek*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 12 Tahun 2009 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Non Hijau di Kawasan Perkotaan.
- Prihastoto. 2003. *Kajian Kualitas Ruang Publik pada Alun-Alun Kota Purworejo*. Tesis Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro. Semarang
- Siahaan, James. 2001, *Ruang Publik Antara Harapan dan Kenyataan*. Majalah ilmiah. Bandung.
- Siregar, Johannes Parlindungan. 2013. *Good Public Space Index*. Malang: Jurnal penelitian Universitas Brawijaya.
- Sudarisman I. 2008. *Perancangan Ruang Publik Dengan Dasar Pendekatan Perilaku*. Tesis Program Pasca Sarjana Arsitektur Institut Teknologi Bandung.
- Sulistiawati, Suci Widianingrum. 2002. *Studi Karakter Ruang Interaksi Publik Taman Medan Merdeka di Pusat Kota Jakarta Berdasarkan Kognisi Pengguna*. Tesis Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro. Semarang
- Sunaryo, Rony Gunawan. 2009. *Perubahan Setting Ruang dan Pola Aktivitas Publik di Ruang Terbuka Kampus UGM*. Bahan Seminar Nasional Riset Arsitektur dan Perencanaan. Yogyakarta.
- Thaif, Muhammad Yusran. 2012. *Arahan Pengembangan Kawasan Ruang Publik Pantai Losari*. Skripsi Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Komputer Indonesia. Bandung.
- Wati, Masrul. 2007. *Perancangan Kawasan Waterfront Dumai sebagai Pengembangan Kawasan Perdagangan dan Wisata*. Tesis Program Pasca Sarjana Arsitektur Institut Teknologi Bandung. Bandung.

# Strategi Pengembangan Pantai Tamarunang sebagai Obyek Wisata Pantai di Kabupaten Jeneponto

Fajrin Mappa<sup>1)</sup>, Baharuddin Koddeng<sup>2)</sup>, Abdul Rachman Rasyid<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 Wilayah, Pariwisata dan Mitigasi Bencana, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

---

## ABSTRACT

Jenepono, located in South Sulawesi, East Indonesia, has natural potential diversity particularly in tourism sector which can be developed to improve the revenue. Tamarunang Beach in Jeneponto has potency to tourism region development in accordance with the RTRW Kabupaten Jeneponto 2010-2030. Tamarunang Beach has many tourism attraction potentials. Development strategy of the Tamarunang Beach was formulated by using SWOT or IFAS and EFAS analysis. Then, zoning analysis was conducted by divide the area into several segments to apply the strategy into the zones base on its potential. The policy was arrange from the previous analysis including development of tourism attraction zone and coastal tourism facilities in Tamarunang.

**Keywords: coastal tourism, strategy, zoning, SWOT, IFAS and EFAS.**

---

## PENDAHULUAN

Pembangunan kepariwisataan harus ditingkatkan dan dikembangkan untuk memperbesar penerimaan devisa, memperluas dan pemerataan kesempatan berusaha dan lapangan kerja, mendorong pembangunan daerah, meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat, memperkaya kebudayaan nasional dengan tetap mempertahankan kepribadian bangsa dan tetap terpeliharanya nilai-nilai agama, mempercepat persahabatan antar bangsa, memupuk rasa cinta tanah air, serta memperhatikan kelestarian fungsi dan mutu lingkungan hidup. Pembangunan kepariwisataan juga diarahkan untuk mendorong pengembangan produk nasional.

Pantai Tamarunang, yang juga mempunyai pengaruh dalam aspek politik, dimana terdapat *resort* dan resto yang sering digunakan sebagai tempat istirahat para tamu pemerintahan untuk melakukan rapat internal. Namun dari kondisi yang ada masih ditemukan beberapa permasalahan yang meliputi pengembangan sektor pariwisata yaitu perlunya mengoptimalkan sarana dan prasarana untuk obyek wisata, dan atraksi wisata pantai tamarunang itu sendiri. Untuk itu perlu

menyusun strategi pengembangan mengenai potensi dan kendala yang terdapat di lokasi objek wisata Pantai Tamarunang agar dapat menambah citra Kabupaten Jeneponto dengan penekanan sosial, ekonomi dan budaya.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Wisata Pantai

Kata pariwisata diartikan sebagai perjalanan yang dilakukan berkali-kali atau berputar-putar dari satu tempat ke tempat yang lain, yang dalam bahasa inggrisnya disebut *tour*. Dalam UU No. 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisata, dinyatakan bahwa pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, Pemerintah, dan Pemerintah Daerah.

Kepres No. 32 tahun 1990 dan Surat Kepmen Pertanian No. 837/KPTS/UM/1980 menjelaskan mengenai kriteria lokasi kawasan lindung dan termasuk di dalamnya adalah sempadan pantai yang merupakan kawasan perlindungan setempat. Sempadan pantai adalah kawasan tertentu sepanjang pantai yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi

pantai. Tujuan perlindungan adalah melindungi wilayah pantai dari kegiatan yang mengganggu kelestarian fungsi pantai. Kriteria sempadan pantai adalah sederetan tepi pantai sekurang-kurangnya berjarak 100 meter diukur dari pasang tertinggi ke arah darat, dengan pertimbangan pertahanan keamanan, kepentingan umum dan permukiman yang sudah ada. Ada 3 faktor yang menjadi dasar dalam menentukan aspek dalam pengembangan suatu kawasan wisata (Departemen Kelautan dan Perikanan, 2004: 15), antara lain:

#### 1. Atraksi wisata

Daya tarik atraksi yang dapat diberikan yakni sesuatu yang menarik untuk dilihat, dirasakan, dinikmati dan dimiliki oleh wisatawan.

#### 2. Aksesibilitas

Akses (Ditjen CK, 2000) yakni Akses untuk kendaraan berada di antara batas terluar sempadan tepian air, setiap 300 m ada jalan akses ke tepian air, jalan bebas dari parkir roda empat, lebar minimum tiga meter.

#### 3. Infrastruktur

Fasilitas yang berhubungan langsung dengan kebutuhan wisatawan dalam melakukan kegiatan wisata, antara lain: fasilitas transportasi, infrastruktur dasar (air bersih, listrik, telepon dan sebagainya), agen travel, akomodasi, fasilitas makan (restoran & gerai makanan) dan fasilitas atraksi wisata. Retail shopping, perbankan, asuransi, fasilitas hiburan, area bersantai, personal service's facilities, pelayanan publik, bahan bakar dan sebagainya. (Departemen Kelautan dan Perikanan, 2004:16).

### Strategi

Kata strategi berasal dari bahasa Yunani kuno yang berarti "*Seni berperang*" atau kepemimpinan dalam ketentaraan. Suatu strategi mempunyai dasar-dasar atau skema untuk mencapai sasaran yang dituju. Jadi pada dasarnya strategi merupakan alat untuk mencapai tujuan yang berarti.

#### 1. Pilihan strategi

Berkenaan dengan pilihan strategis maka akan dikaji penentuan pilihan melalui matriks kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (*Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats matrix*).

### 2. Strategi Pengembangan Wisata

Gamal Suwanto (1997:56) ada beberapa langkah pokok dalam melakukan strategi pengembangan pariwisata yakni dalam jangka pendek dititikberatkan pada optimasi, dalam Jangka menengah dititikberatkan pada konsolidasi, dalam Jangka panjang dititikberatkan pada pengembangan dan penyebaran.

### Promosi, Pemasaran dan Kelembagaan Pariwisata

Pariwisata adalah industri yang harus menjual produk sehingga promosi dan pemasaran merupakan hal yang penting. Suatu upaya menarik sebanyak mungkin pelanggan, membuat mereka betah atau lebih lama tinggal dan membelanjakan uangnya sebanyak mungkin. Promosi dan pemasaran melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan. Selain pemerintah, sektor industri-terutama yang bersentuhan langsung dengan pariwisata sangat berkepentingan dengan pemasaran produknya masing-masing. Pihak yang terlibat dikelompokkan dalam tiga kelompok utama yakni lembaga pemerintah, swasta, dan nirlaba.

### METODOLOGI PENELITIAN

#### Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di lokasi obyek wisata Pantai Tamarunang di Kabupaten Jeneponto (Gambar 1) dengan dasar pertimbangan:

1. Potensi kawasan wisata Pantai Tamarunang belum dimanfaatkan seoptimal mungkin dengan melihat potensi fisik kawasan.
2. Kegiatan wisata dan Sarana prasarana kepariwisataan yang belum memadai sehingga belum mampu menarik wisatawan yang lebih banyak untuk berkunjung ke lokasi wisata
3. Pemberdayaan masyarakat sekitar dalam usaha pemanfaatan sumber daya alam sebagai peningkatan perekonomian masyarakat setempat.

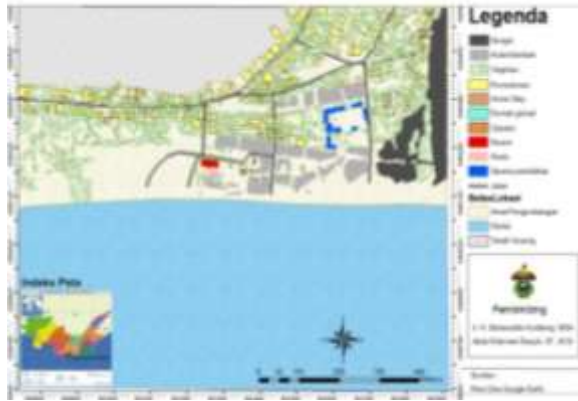
Batas administrasi di lokasi penelitian adalah:

Sebelah Utara : Kec. Turatea

Sebelah Timur : Kec. Arungkeke

Sebelah Barat : Kec. Tamalatea

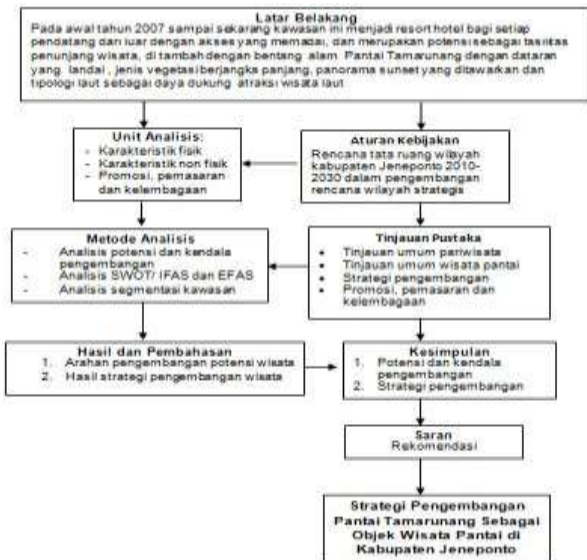
Sebelah Selatan : Laut Flores



**Gambar 1.** Peta Lokasi Penelitian  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012

**Metode Analisis**

Proses penelitian yang dilakukan dapat dilihat pada kerangka pikir sesuai Gambar 2.



**Gambar 2.** Kerangka Pikir  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Beberapa analisis yang dilakukan adalah:

1. Analisis Potensi dan Kendala Pengembangan  
Mengidentifikasi potensi dan kendala dalam mengembangkan kawasan wisata Pantai Tamarunang baik aspek fisik, masyarakat, sosial ekonomi, dan budaya serta promosi, pemasaran dan kelembagaan wisata Pantai Tamarunang.
2. Analisis SWOT/ IFAS dan EFAS  
Analisa SWOT dilakukan berdasarkan faktor-faktor eksternal berupa peluang dan ancaman dan faktor-faktor internal berupa kekuatan dan kelemahan (Tabel 1).

**Tabel 1.** Analisis SWOT

Internal	<i>Strength (S)</i> (Keluarga Internal)	<i>Weaknesses (W)</i> (Kelemahan Internal)
Eksternal	Strategi (SO) Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	Strategi (WO) Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
<i>Opportunities (O)</i> (Peluang)	Strategi (ST) Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Strategi (WT) Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman
<i>Threats (T)</i> (Ancaman)		

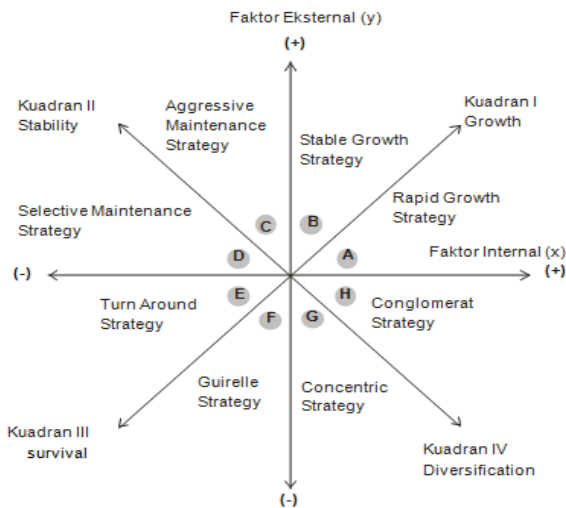
Sumber: Freddy Rangkuti, 2002

Analisis dua tahap formulasi strategi yang digunakan dalam pengembangan ini meliputi analisis lingkungan internal dan eksternal (IFAS dan EFAS) dan analisis strategi SWOT. Tahap Input sebagai berikut:

- a. Identifikasi Faktor Internal dan Eksternal Kawasan  
Mendaftarkan semua kekuatan dan kelemahan yang ditemukenali. Dalam penyajiannya, faktor yang bersifat positif (kekuatan) ditulis sebelum faktor yang bersifat negatif (kelemahan). Begitu pula dengan tahap identifikasi faktor eksternal kawasan.
- b. Pemberian Bobot Setiap Faktor  
Faktor yang dianggap mempunyai pengaruh terbesar pada prestasi kawasan diberi bobot tertinggi. Jumlah dari semua bobot yang diberikan harus sama dengan 1,0.
- c. Penentuan Rating  
Untuk matrik IFAS dan EFAS, rating nilai peringkat yang digunakan, yaitu: 1 = tidak penting, 2 = kurang penting, 3 = penting, 4 = Sangat penting. Variabel yang bersifat positif (variabel yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari +1 sampai dengan +4 (sangat baik). Sedangkan variabel yang bersifat negatif (variabel yang masuk kategori kelemahan) kebalikannya.
- d. Penentuan Skor  
Skor IFAS di atas 2,0 menunjukkan *Strengths (S)* lebih besar dari *Weaknesses (W)*, dan jika di bawah 2,0 menunjukkan sebaliknya. Skor EFAS di atas 2,0 menunjukkan *Opportunity (O)* lebih

besar dari *Threats* (T), dan jika di bawah 2,0 menunjukkan sebaliknya.

Jika  $S > W$  dan  $O > T$ , pilih strategi SO, menggunakan kekuatan untuk merebut peluang, agresif, ekspansi, *growth oriented strategy*. Jika  $S > W$  dan  $O < T$ , pilih strategi ST, menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman, diversifikasi produk atau proses. Jika  $S < W$  dan  $O > T$ , pilih strategi WO, memanfaatkan peluang untuk meminimalkan kelemahan, *selective strategy*, stabilisasi. Jika  $S < W$  dan  $O < T$ , pilih strategi WT, meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman, strategi defensif, survival. Berdasarkan penilaian tersebut maka boleh diketahui koordinat sumbu X dan Y dan posisinya dalam bentuk kuadran SWOT (Gambar 3).



Gambar 3. Kuadran SWOT

Kwadran I (Growth), yaitu kwadran pertumbuhan, terdiri atas 2 ruang:

- Ruang A dengan *Rapid Growth Strategy*, yaitu strategi pertumbuhan aliran cepat untuk diperlihatkan pengembangan secara maksimal untuk target tertentu dan dalam waktu singkat.
- Ruang B dengan *Stable Growth Strategy*, yaitu strategi pertumbuhan stabil dan pengembangan dilakukan secara bertahap dan target disesuaikan dengan kondisi eksisting.

Kwadran II, terdiri atas 2 ruang:

- Ruang C dengan *Agresive Maintenance Strategy*, yaitu pengelola obyek melaksanakan pengembangan secara aktif dan agresif. Kekuatan dan kelemahan merupakan faktor

intern, sedangkan kesempatan dan ancaman merupakan faktor ekstern.

- Ruang D dengan *Selective Maintenance Strategy*, yaitu pengelolaan obyek adalah dengan pemilihan hal-hal yang dianggap penting.

Kwadran III (*survival*), terdiri atas 2 ruang:

- Ruang E dengan *Turn Around Strategy*, yaitu strategi bertahan dengan cara tambal sulam untuk operasional obyek.
- Ruang F dengan *Guirelle Strategy*, yaitu strategi gerilya, operasional dilakukan, diadakan pembangunan atau usaha pemecahan masalah dan ancaman.

Kwadran IV (*diversification*), yaitu kwadran pengembangan:

- Ruang G dengan *Concentric Strategy*, yaitu strategi pengembangan obyek dilakukan secara bersamaan dalam satu naungan atau koordinator oleh satu pihak.
- Ruang H dengan *Conglomerate Strategy*, yaitu strategi pengembangan masing-masing kelompok dengan cara koordinasi tiap sektor itu sendiri.

### 3. Analisis Segmentasi Kawasan

Analisis segmentasi kawasan dilakukan dengan membagi kawasan ke dalam beberapa segmen yaitu, segmen kegiatan atraksi wisata dan segmen sarana penunjang kawasan wisata pantai pada kawasan Pantai Tamarunang dan segmen wisata penunjang lainnya.

## HASIL & PEMBAHASAN

### Analisis Potensi dan Kendala

Hasil analisis potensi dan kendala dapat dilihat pada Tabel 2, 3, 4, dan 5 berikut.

Tabel 2. Potensi dan Kendala Aspek Fisik

Karakteristik Data	Potensi	Kendala
1. Kondisi fisik daerah a. topografi	Kawasan Pantai Tamarunang merupakan daerah rendah dengan ketinggian 0-100 meter di atas permukaan laut. Kawasan pantai dengan keadaan rendah sangat berpotensi dalam pengembangan kepariwisataan.	Kondisi pantai dengan adanya komposisi tanah menjadi penghalang untuk pembangunan fasilitas pendukung kepariwisataan.
2. Iklim dan curah hujan	Iklim tropis dengan dua musim yang rendah curah hujan. Bersifat: bagi wisatawan mancanegara.	Iklim tropis dengan suhu udara rata-rata berkisar antara 25°C-32°C. Rendah bagi wisatawan lokal. Curah hujan setiap tahunnya sangat rendah hanya ± 87 hari hujan sekitar 1248 mm.
3. Vegetasi pantai	Jenis vegetasi yang berjenis perahu namanya lalele menjadi potensi untuk RTH di awal pengembangan.	Kurangnya jenis vegetasi di awal pengembangan adalah masalah untuk kendala bagi wisatawan.
4. Kebersihan dan kenyamanan pantai	Tidak ada alat kebersihan yang dapat menyikat atau membersihkan kepariwisataan dan tidak ada pengaman terhadap busur yang dapat mengganggu aktivitas yang mengurangi keselamatan pengunjung. Dikawatirkan tidak ada hujan yang berdampak di Kelurahan Patongga.	Tidak adanya kelembagaan yang mengatur masalah keamanan di awal pengembangan.

Kategori/Isi	Potensi	Rendahnya
1. Kualitas Lahan	Kualitas lahan dengan pengontrolan entitas pasar telah berperan untuk pengembangan secara bertahap.	Wilayah daratan Pantai Tamarunang dilanda oleh ancaman pasir beresiko tinggi dan di beberapa wilayah.
2. View/panorama	Panorama yang indah dengan pemandangan dengan keindahan alamnya dan pemandangan laut yang luas berlatar belakang yang hijau.	Kawasan yang memiliki potensi yang mengancam panorama daratan Pantai Tamarunang.
3. Kondisi fisik laut	Kondisi perairan yang sejuk dan bersih serta terdapat yang relatif tenang, menjadi salah satu alasan bagi wisatawan untuk berkunjung sebagai kawasan wisata pantai.	Kondisi air dan gelombang bisa berubah. Kondisi air menyebabkan lingkungan gelombang menjadi tidak stabil.
4. Area dan perikanan	Area laut yang luas dengan potensi sumber daya perikanan yang relatif tinggi, menjadi salah satu alasan bagi wisatawan untuk berkunjung sebagai kawasan wisata pantai.	Pengaliran air laut yang tidak stabil akan menimbulkan risiko di area pengembangan dan berisiko pada kegiatan perikanan.
5. Baita laut	Wajah area perikanan yang luas dan luas yang terdapat yang dapat menjadi sumber daya perikanan yang relatif tinggi, menjadi salah satu alasan bagi wisatawan untuk berkunjung sebagai kawasan wisata pantai.	Rendahnya air yang tenang akan menimbulkan risiko di area pengembangan dan berisiko pada kegiatan perikanan.
6. Pemangung laut	Wajah area perikanan yang luas dan luas yang terdapat yang dapat menjadi sumber daya perikanan yang relatif tinggi, menjadi salah satu alasan bagi wisatawan untuk berkunjung sebagai kawasan wisata pantai.	Rendahnya air yang tenang akan menimbulkan risiko di area pengembangan dan berisiko pada kegiatan perikanan.

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Tabel 3. Analisis Potensi, Kendala Sarana dan Prasarana

Faktor	Potensi	Kendala
Reaksi	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Beau	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Peladatan	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Perumahan	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Manula baru	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Jalan dan aksesibilitas	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Litwa	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Air tanah	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Drainase	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Telekomunikasi	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Parkir	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
Sarana Persebaran	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Tabel 4. Analisis Potensi dan Kendala Non-Fisik

Kategori/Isi	Potensi	Rendahnya
1. Sosial ekonomi, budaya dan masyarakat	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
2. Daya tarik budaya dan tradisi	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
3. Pengembangan jasa dan produk	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.
4. Kualitas di lokasi pengembangan	Terjadi kendala reaksi di lokasi pengembangan. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.	Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10. Reaksi ini meliputi 10.

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Tabel 5. Keterlibatan Stakeholders

Stakeholders	Kendala	Analisis
Lembaga pemerintah	Belum ada campur tangan pemerintah dalam upaya pengembangan daerah maupun pariwisata, termasuk pemasarannya. Belum ada kerja sama internasional dalam upaya pengembangan pariwisata. Kungunya promosi dan pemasaran mengenai daya tarik objek wisata alam maupun budaya di Kabupaten Jeneponto.	Perlu ada campur tangan pemerintah dalam pengembangan pariwisata di Kabupaten Jeneponto. Perlu ada kerja sama internasional dalam upaya pengembangan pariwisata. Perlu ada promosi dan pemasaran mengenai daya tarik objek wisata alam maupun budaya di Kabupaten Jeneponto.
Lembaga swasta	Belum ada lembaga swasta dan wadaya masyarakat yang berperan aktif dalam memasarkan produknya masing-masing, misalnya melalui iklan tentang potensi dan ketersediaan fasilitas penunjang.	Perlu ada lembaga swasta di Kabupaten Jeneponto untuk mempromosikan dan memasarkan produk pariwisata.
Lembaga Nirlaba (LSM)	Belum ada keterlibatan LSM dalam promosi dan upaya pemasaran wisata.	Keterlibatan masyarakat Kabupaten Jeneponto secara langsung bisa mempromosikan daya tarik objek wisata alam dan budaya, mematuhi kegiatan positif dan mempromosikan melalui teknologi baru.

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Analisis SWOT, IFAS dan EFAS

Tabel 6. Matriks Analisis SWOT Aspek Fisik

	Kelebihan (Strength)	Kekurangan (Weakness)
<b>INTERNAL</b>	01. Dataran yang relatif lebar untuk kegiatan pariwisata 02. Pemandangan laut yang indah 03. Fasilitas yang memadai 04. Fasilitas yang memadai 05. Fasilitas yang memadai 06. Fasilitas yang memadai	01. Fasilitas yang relatif sempit 02. Fasilitas yang relatif sempit 03. Fasilitas yang relatif sempit 04. Fasilitas yang relatif sempit 05. Fasilitas yang relatif sempit 06. Fasilitas yang relatif sempit
<b>EKSTERNAL</b>	01. Dataran yang relatif lebar untuk kegiatan pariwisata 02. Pemandangan laut yang indah 03. Fasilitas yang memadai 04. Fasilitas yang memadai 05. Fasilitas yang memadai 06. Fasilitas yang memadai	01. Fasilitas yang relatif sempit 02. Fasilitas yang relatif sempit 03. Fasilitas yang relatif sempit 04. Fasilitas yang relatif sempit 05. Fasilitas yang relatif sempit 06. Fasilitas yang relatif sempit

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Program strategi dari aspek fisik pengembangan Pantai Tamarunang yakni (Ruang H dengan *Conglomerate Strategy*). *Conglomerate Strategy* yaitu strategi pengembangan masing-masing kelompok dengan cara koordinasi tiap sektor itu sendiri. Pihak Pemerintah mengaplikasikan arahan kebijakan pemerintah mengenai pengembangan wisata Pantai Tamarunang, untuk pihak Swasta

Pengembangan lebih diarahkan ke atraksi wisata, sarana dan prasarana wisata. Pihak Masyarakat ikut berpartisipasi sebagai pelaku wisata dalam pengembangan wisata di Pantai Tamarunang.

Tabel 7. Matriks Analisis SWOT Aspek Non-Fisik

	Kelebihan (Strength)	Kekurangan (Weakness)
<b>INTERNAL</b>	01. Dataran yang relatif lebar untuk kegiatan pariwisata 02. Pemandangan laut yang indah 03. Fasilitas yang memadai 04. Fasilitas yang memadai 05. Fasilitas yang memadai 06. Fasilitas yang memadai	01. Fasilitas yang relatif sempit 02. Fasilitas yang relatif sempit 03. Fasilitas yang relatif sempit 04. Fasilitas yang relatif sempit 05. Fasilitas yang relatif sempit 06. Fasilitas yang relatif sempit
<b>EKSTERNAL</b>	01. Dataran yang relatif lebar untuk kegiatan pariwisata 02. Pemandangan laut yang indah 03. Fasilitas yang memadai 04. Fasilitas yang memadai 05. Fasilitas yang memadai 06. Fasilitas yang memadai	01. Fasilitas yang relatif sempit 02. Fasilitas yang relatif sempit 03. Fasilitas yang relatif sempit 04. Fasilitas yang relatif sempit 05. Fasilitas yang relatif sempit 06. Fasilitas yang relatif sempit

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.



Program strategi dari aspek non fisik pengembangan Pantai Tamarunang yakni *Conglomerate Strategy* yaitu strategi pengembangan masing-masing kelompok dengan cara koordinasi tiap sektor itu sendiri. Pemerintah: Mengaplikasikan arahan kebijakan pemerintah mengenai pengembangan wisata Pantai Tamarunang. Swasta: pengembangan sarana dan prasarana sebagai fasilitas penunjang potensi budaya, tradisi dan makanan khas daerah. Masyarakat: ikut berpartisipasi sebagai pelaku wisata dalam pengembangan wisata budaya di Pantai Tamarunang.

**Tabel 8.** Analisis Promosi, Pengembangan dan Kelembagaan

	Kekuatan (Strength)	Kelemahan (Weakness)
<b>INTERNAL</b>	<p>S1. Adanya ekowisata pesona alam yang didukung oleh pemandangan dengan pemandangan laut dan pantai Pantai Tamarunang.</p>	<p>W1. Belum ada kearifan lokal sebagai atraksi pemertanian, budaya dan pemerintah kabupaten serta pihak swasta.</p> <p>W2. Kurangnya promosi sehingga potensi wisata belum dimanfaatkan secara maksimal.</p>
<b>EKSTERNAL</b>	<p>SO1. Mengembangkan potensi wisata sebagai daya tarik wisata dengan membangun sarana dan prasarana pariwisata dan promosi wisata di Pantai Tamarunang. S1, S2 dan S1-S2.</p>	<p>WO1. Meningkatkan peluang yang muncul dengan atraksi budaya dan pariwisata Kabupaten Jeneponto untuk pengembangan kawasan wisata Pantai Tamarunang sehingga mendapat perhatian lebih awal.</p> <p>WO2. Meningkatkan Promosi wisata lokal wisata sehingga meningkatkan pariwisata wisata kawasan dan meningkatkan aksesibilitas ke lokasi wisata.</p>
<b>Asesman (Threats)</b>	<p>T1. Rendahnya ekonomi dan kesadaran yang kurang terhadap budaya lokal dengan berwisata.</p> <p>T2. Minimnya pengetahuan wisata budaya lokal masyarakat dan belum terdapat upaya untuk mempromosikan.</p> <p>T3. Rendahnya daya tarik dan minat wisatawan yang mengunjungi Pantai Tamarunang.</p> <p>T4. Terbatasnya pengalaman masyarakat wisata yang mengunjungi kawasan wisata ini sehingga wisatawan cenderung hanya sekedar berkunjung.</p>	<p>WT1. Meningkatkan promosi wisata secara maksimal ke masyarakat luas.</p> <p>WT2. Meningkatkan keamanan, atraksi, ekonomi dan kesehatan yang menunjang wisata yang ditawarkan dengan sarana wisata.</p> <p>WT3. Meningkatkan daya tarik wisata dengan meningkatkan kualitas dan kuantitas dan SDM serta SDM serta mempromosikan fasilitas dan sarana wisata yang menunjang.</p>

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

Ruang C dengan *Agressive Maintenance Strategy*, yaitu pengelola obyek melaksanakan pengembangan secara aktif dan agresif kekuatan dan kelemahan merupakan faktor intern sedangkan kesempatan dan ancaman merupakan faktor ekstern. Program pemerintah: mengaplikasikan arahan kebijakan pemerintah mengenai pengembangan wisata Pantai Tamarunang, Swasta: dibutuhkan keterlibatan *stakeholders* untuk pengembangan wisata. Masyarakat: ikut berpartisipasi dalam pengelolaan pengembangan wisata Pantai Tamarunang.

Hasil dari rumusan strategi tersebut menyimpulkan arahan kebijakan atau program untuk mengatur konsep arahan kebijakan mengenai potensi alam untuk atraksi wisatasarana dan prasarana sebagai fasilitas penunjang. Adapun arahan yang bisa dikembangkan di kawasan Pantai Tamarunang dapat dilihat pada gambar dan tabel berikut.

**Segmen I Pengembangan Atraksi Wisata di Pantai Tamarunang**



**Gambar 4.** Pengembangan Atraksi Wisata di Pantai Tamarunang pada segmen 1  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

**Tabel 9.** Arahan Atraksi Wisata di Pantai Tamarunang

Jenis Wisata	Tipe/Tempat Pengembangan	Waktu Pengembangan	Tingkat Kegiatan
Daya tarik pantai alam	Tuguwayi 1000 pasang, di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Merawat lingkungan (santapan alam)	Merawat lingkungan (santapan alam) di pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Rekreasi	Tuguwayi 1000 pasang, di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.
Musik (tarian, musik, budaya)	Musik (tarian, musik, budaya) di Pantai Tamarunang.	Waktu pengembangan 1000 hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.	1000 orang per hari, di kawasan wisata di pantai Tamarunang.

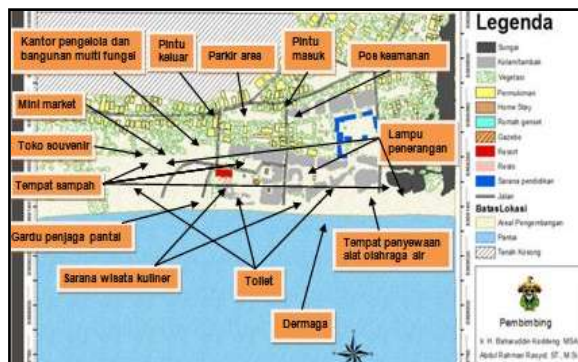
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

**Tabel 10.** Arahan Segmen II Sarana Fasilitas Penunjang

No.	Sarana fasilitas penunjang	Tata letak	Ilustrasi bangunan
1	Pintu gerbang masuk dan keluar	Diletakkan pada akses masuk dan keluar kawasan yang berguna sebagai penanda sekaligus pembatas antara kawasan Pantai Tamarunang dengan kawasan sekitarnya.	
2	Pos keamanan	Diletakkan berdekatan dengan gerbang masuk dan keluar kawasan Pantai Tamarunang.	
3	Kantor pengelola dan bangunan multifungsi	Diletakkan di bagian tengah kawasan yang mana kantor pengelola ini juga berfungsi sebagai pusat informasi bagi wisatawan. Bangunan multifungsi dapat digunakan bagi wisatawan yang tidak ingin menginap.	

No.	Sarana fasilitas penunjang	Tata letak	Ilustrasi bangunan
4	Parkir area	Diletakkan di depan pintu masuk gerbang kawasan Pantai Tamarunang	
5	Toilet	Diletakkan di beberapa titik area pantai dan dengan bentuk toilet berkelompok. Toilet ini juga berfungsi sebagai tempat membersihkan badan setelah bermain air.	
6	Tempat penyewaan alat olahraga air	Diletakkan pada area pantai.	
7	Toko Souvenir	Tertletak di pesisir pantai dekat jalan masuk menuju resort. Toko souvenir ini menjual berbagai jenis oleh-oleh dan cendera mata khas daerah Kabupaten Jeneponto dan jenis minuman	
8	Tempat sampah	Letaknya tersebar di beberapa titik lokasi kawasan area pantai	
9	Lampu penerangan	Diletakkan menyebar pada beberapa titik lokasi kawasan seperti pada gerbang masuk dan keluar, area parkir, dan beberapa titik dekat sarana fasilitas penunjang lainnya. Desain lampu akan dibuat menyerupai pohon kelapa sehingga nampak menyatu dengan kondisi kawasan yang terdiri dari banyak pohon kelapa.	
10	Mini market	Letaknya berdekatan dengan toko souvenir	
11	Sarana wisata kuliner	diletakkan di pinggir pantai dekat penyewaan alat atraksi air. Sarana wisata kuliner berupa tempat makan dan minum khas daerah dengan desain terbuka agar bisa menikmati panorama Pantai Tamarunang. Untuk tempat yang tertutup di sedakan di resto dekat resort yang telah tersedia sebelumnya.	
12	Gardu penjaga pantai	Diletakkan di daerah pantai, dekat dengan bibir pantai. gardu ini berfungsi sebagai tempat untuk mengawasi wisatawan yang sedang melakukan kegiatan khususnya di perairan	
13	Dermaga	Diletakkan di perairan dangkal. Dermaga ini juga dapat berfungsi sebagai bangunan atas air yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat bersantai sambil menikmati panorama laut, penyimpanan alat atraksi air dan perahu untuk memancing.	

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.



**Gambar 5.** Peta Sarana Penunjang Wisata  
Sumber : Hasil Analisis Penulis, 2012.

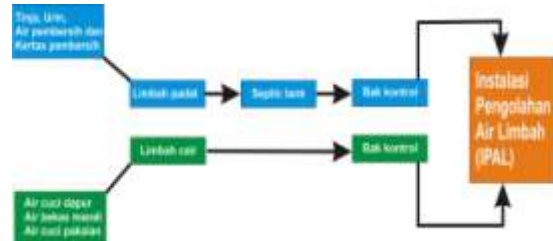
## Arahan Segmen II Prasarana dan Fasilitas Penunjang

### 1. Pengelolaan Sampah



**Gambar 6.** Skema Pengelolaan Sampah  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

### 2. Pengolahan Air Limbah



**Gambar 7.** Skema Pengolahan Air Limbah  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

### 3. Pengolahan Air Bersih



**Gambar 8.** Skema Pengelohan Air Bersih  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

### 4. Jaringan Listrik



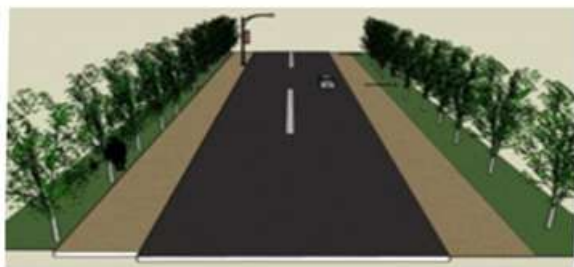
**Gambar 9.** Skema Jaringan Listrik  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

### 5. Jaringan Telekomunikasi



**Gambar 10.** Skema Jaringan Telekomunikasi  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

## 6. Aksesibilitas



**Gambar 11.** Arahana Rencana Aksesibilitas  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.



**Gambar 12.** Peta Prasarana Jalan, Lahan Parkir dan Sirkulasi  
Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2012.

## KESIMPULAN

### Potensi dan Kendala Pengembangan

Potensi alam dengan arahan atraksi wisata yakni sesuatu yang menarik untuk dilihat, dirasakan, dinikmati, dan dimiliki oleh wisatawan. Sarana fasilitas penunjang pada kawasan pengembangan terdapat fasilitas pendukung wisata seperti *resort*, resto dan gazebo. Untuk potensi lainnya yaitu prasarana penunjang seperti aksesibilitas yang memadai, ketersediaan air bersih dari PDAM, telekomunikasi dari beberapa provider dan ketersediaan jaringan listrik dari PLN. Dengan potensi topografi, maka pembangunan sarana dan prasarana bisa dilakukan dengan penyebaran di beberapa titik kawasan pengembangan

Fasilitas penunjang kepariwisataan belum mencukupi, seperti tempat parkir belum tersedia, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki masih bersifat alami dan belum tertata. Beberapa kolam/tambak yang tidak produktif menjadi kendala pembangunan kawasan dan sistem pengelolaan kepariwisataan belum berjalan dan tidak melibatkan *stakeholders* lainnya.

## Strategi dan Pengembangan

### 1. Atraksi Wisata

- Kawasan pantai ini diperuntukkan untuk aktivitas wisata dengan tidak mengabaikan kelestarian lingkungannya;
- Kegiatan atau atraksi wisata yang ditawarkan objek wisata Pantai Tamamrunang yakni bermain, olahraga, menikmati panorama alam (*sunset*), berjemur, wisata kuliner, wisata budaya (*pa'dekko dan pa'manca*), dan wisata atraksi air seperti jet ski dan memancing.

### 2. Sarana dan prasarana Fasilitas penunjang

#### a. Sarana fasilitas penunjang wisata

Ketersediaan sarana fasilitas penunjang seperti *resort*, resto dan gazebo telah menjadi pemicu pengembangan sarana fasilitas penunjang wisata di Pantai Tamarunang. Dalam penentuan tata letak fasilitas sarana pada kawasan Pantai Tamarunang, hal yang mendasari perletakan bangunan adalah aspek estetika, *view* bangunan, arah pergerakan angin, arah datangnya sinar matahari, aksesibilitas, sirkulasi, kebisingan, dan garis sempadan pantai.

#### b. Prasarana fasilitas penunjang wisata

Konsep pengembangan prasarana fasilitas penunjang wisata diarahkan pada aksesibilitas, sirkulasi kendaraan dan pejalan kaki, parkir, jaringan air bersih, telekomunikasi dan listrik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2007. *Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1990 tentang Kepariwisataaan Bab I pasal 1*. Jakarta.
- Anonim. 2007. *Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*. Jakarta.
- Mashyad. 2009. *wisata berdasarkan jenis-jenisnya dapat dibagi ke dalam dua kategori*. Tim Pariwisata LPP-ITB
- Pandit. 1986. *Pengertian Pariwisata*. Bandung: Angkasa.
- P. Warpani, Surwardjoko, Indira P. Warpani. 2007. *Pariwisata Dalam Tata Ruang Wilayah*. Bandung: ITB.
- P. Warpani, Surwardjoko, Indira P. Warpani. 2007. *Promosi dan pemasaran pariwisata*. Bandung: ITB.
- Rangkuti, Freddy.2008. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: PT Gramedia.
- Yoeti. 1985. *Pengantar ilmu pariwisata*. Bandung: Angkasa.
- Kepres. 1990. *Undang-undang Nomor 32 tentang Pengelolaan Kawasan Lindung*. Jakarta.
- Departemen Kelautan dan Perikanan. 2004. *Pengembangan Suatu Kawasan Wisata*. Jakarta.
- Pemerintah Kabupaten Jeneponto. 2010. *Rencana Pola Ruang dalam RTRW Kota Jeneponto Tahun 2010-2030*.

# Konsep Perencanaan Infrastruktur Minapolitan di Kecamatan Mattiro Sompe Kabupaten Pinrang

Fitrawan Umar<sup>1)</sup>, Shirly Wunas<sup>2)</sup>, Yashinta Kumala Dewi<sup>3)</sup>,

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

<sup>2)</sup> Lab. Permukiman Perkotaan dan Wilayah, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

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

---

## ABSTRACT

Minapolitan is the concept of marine based on economic development region. Development of the Minapolitan area should be supported by adequate infrastructure. As the area is planned to be Minapolitan, the district of Mattiro Sompe, Pinrang regency, requires infrastructure planning in order to encourage fishing activities which develop in the area. This study aims to identify the availability and the needs of Minapolitan infrastructure, as well as the planning concept of Minapolitan infrastructure in Mattiro Sompe district, Pinrang. The study was conducted using qualitative and quantitative methods resulting the description about the availability of Minapolitan infrastructure as well as estimated Minapolitan infrastructure for the future. The study resulted the planning concept of Minapolitan infrastructure to increase the fisheries production and develop regional economic, as well as the zoning concept to distribute the facilities in Mattiro Sompe district.

**Keywords : minapolitan, infrastructure, zoning, regional economic development.**

---

## PENDAHULUAN

Sudah menjadi pengetahuan bersama bahwa Indonesia memiliki wilayah pesisir dan lautan yang amat potensial untuk dikembangkan. Hal ini didasari atas fakta bahwa Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau, memiliki garis pantai terpanjang di dunia sekitar 81.000 km, serta 70% luas wilayahnya merupakan wilayah laut dengan luas sekitar 5,8 juta km<sup>2</sup>. Sumber daya yang terkandung di sepanjang garis pantai dan wilayah laut Indonesia begitu melimpah, mulai dari sumber daya yang dapat diperbaharui seperti ikan, rumput laut, kayu bakau, dan hewan karang, sampai yang tidak dapat diperbaharui misalnya minyak dan gas bumi, bahan tambang, serta mineral (Rokhmin Dahuri, 2008). Di balik potensi yang tersebut, pengalaman Indonesia dalam membangun wilayah pesisir dan laut selama ini menunjukkan hasil yang kurang optimal. Terbukti bahwa sebagian besar penduduk yang menggantungkan hidup pada wilayah pesisir dan laut masih hidup pada struktur masyarakat pra sejahtera. Olehnya itu, gagasan Minapolitan berdasarkan Peraturan Menteri

Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia No.PER.12/MEN/2010 adalah sangat baik untuk diperhatikan. Minapolitan merupakan konsepsi pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan berbasis kawasan berdasarkan prinsip-prinsip terintegrasi, efisiensi, berkualitas, dan percepatan.

Kabupaten Pinrang merupakan satu dari sekian kabupaten di Sulawesi Selatan yang direncanakan menjadi wilayah pengembangan kawasan minapolitan oleh Kementerian Kelautan dan Perikanan. Hal ini mengingat potensi sumber daya perikanan di Kabupaten Pinrang yang cukup baik dan menyumbang pajak yang cukup signifikan bagi pemerintah daerah. Kabupaten Pinrang bahkan menargetkan menjadi sentra produksi udang. Produktivitas udang di Pinrang pada Tahun 2008 mencapai 136.01 kg/ha/tahun dengan nilai produksi mencapai Rp 79.494.500.000. Kemudian diperkuat pula oleh Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RJPD) Kabupaten Pinrang yang merumuskan visi: "Terwujudnya Masyarakat Pinrang yang Maju, Dinamis, dan Mandiri dengan Pengembangan Agribisnis dan Agroindustri yang Berwawasan Lingkungan." Pengembangan

agribisnis dan agroindustri adalah juga meliputi pengembangan kawasan minapolitan.

Kawasan minapolitan di Kabupaten Pinrang mencakup seluruh wilayah pesisir yang ada di kabupaten tersebut. Yaitu meliputi 6 kecamatan: Suppa, Lanrisang, Mattiro Sompe, Cempa, Duampanua, dan Lembang. Namun, Kec.Cempa dan Kec. Lembang dalam struktur ruang kawasan hanya berfungsi sebagai kawasan hinterland, dan 4 kecamatan lain menjadi sentra produksi. Sehingga kawasan minapolitan di Kabupaten Pinrang lebih dikenal dengan istilah *Sulamadu* (Suppa, Lanrisang, Mattiro Sompe, dan Duampanua). Maka dari itu, untuk menunjang pengembangan kawasan minapolitan, perlu kiranya didukung oleh beberapa aspek penting. Selain penguatan kelembagaan pembangunan, atau regulasi pembiayaan bisnis perikanan, dan lain-lain, kawasan tersebut sangat perlu didukung oleh infrastruktur yang memadai.

Sejauh ini, infrastruktur di kawasan perencanaan Minapolitan *Sulamadu* masih belum mampu melayani masyarakat pelaku bisnis perikanan (minabisnis) dari hulu ke hilir. Seperti misalnya infrastruktur transportasi jalan. Kondisi jalan yang rusak, dengan material tanah, masih dijumpai sehingga sedikit menghambat aksesibilitas dari sentra produksi perikanan menuju pusat pemasaran. Begitu juga dengan infrastruktur lain, seperti sarana pengolahan yang terbatas.

Dalam penelitian ini akan dipilih Kec.Mattiro Sompe sebagai studi perencanaan infrastruktur untuk menunjang pengembangan kawasan minapolitan *Sulamadu* di Kabupaten Pinrang yang berbasis udang. Hal ini mengingat Kec. Mattiro Sompe merupakan wilayah yang memiliki areal tambak udang terluas dibanding dengan kecamatan lain, namun memiliki kondisi infrastruktur yang kurang memadai. Luas areal tambak di Kec. Mattiro Sompe mencapai 4.302,8 Ha atau 44,36% dari luas wilayah kecamatan. Penduduk yang bekerja sebagai petani tambak berjumlah 3.863 orang.

## KAJIAN PUSTAKA

### Minapolitan

Kata minapolitan terdiri dari kata mina dan kata politan. Mina berarti ikan dan politan berarti kota, sehingga minapolitan dapat diartikan sebagai kota

perikanan. Dalam Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No.PER.12/MEN/2010 tentang Minapolitan, disebutkan minapolitan adalah konsepsi pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan berbasis kawasan berdasarkan prinsip-prinsip terintegrasi, efisiensi, berkualitas, dan percepatan. Sementara itu, berdasarkan Pedoman Umum Pengembangan Kawasan Minapolitan bersumber Direktorat Jenderal Perikanan Budidaya (2009), minapolitan adalah kota perikanan yang tumbuh dan berkembang karena berjalannya sistem dan usaha perikanan serta mampu melayani, mendorong, menarik, menghela kegiatan pembangunan ekonomi daerah sekitarnya.

Kota perikanan yang dimaksud dapat merupakan kota menengah, atau kota kecil atau kota kecamatan atau kota perdesaan atau kota nagari yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang mendorong pertumbuhan pembangunan perdesaan dan desa-desa *hinterland* atau wilayah sekitarnya melalui pengembangan ekonomi, yang tidak terbatas sebagai pusat pelayanan sektor perikanan, tetapi juga pembangunan sektor secara luas seperti usaha perikanan (*on farm* dan *off farm*), industri kecil, pariwisata, jasa pelayanan, dan lain-lain.

Pengembangan kawasan minapolitan dimaksudkan untuk mendorong percepatan pengembangan wilayah dengan kegiatan perikanan sebagai kegiatan utama dalam meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat dengan mendorong keterkaitan desa dan kota dan berkembangnya sistem dan usaha minabisnis yang berdaya saing berbasis kerakyatan, berkelanjutan (tidak merusak lingkungan) dan terdesentralisasi di kawasan minapolitan.

### Infrastruktur

Infrastruktur merupakan sistem fisik yang menyediakan transportasi, pengairan, drainase, bangunan-bangunan gedung dan fasilitas publik lain yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi (Grigg dalam Robert J, 2005). Lebih lanjut, Grigg mengatakan sistem infrastruktur merupakan pendukung utama fungsi-fungsi sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Sementara itu, *American Public Works Association*

(Kodoatie, 2005) mendefinisikan infrastruktur sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan-pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan sosial.

Suripin (dalam Retno, 2007) menyatakan bahwa infrastruktur adalah bangunan atau fasilitas-fasilitas dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan dibutuhkan untuk mendukung berfungsinya suatu sistem tatanan kehidupan sosial ekonomi masyarakat. Selanjutnya, Chapin (dalam Retno, 2007) berpendapat bahwa guna lahan harus memiliki akses pada jaringan umum dan struktur umum serta pelayanan umum yang berhubungan dengan pengumpulan kembali yang dibutuhkan untuk operasi, kesehatan minimum dan keamanan, dan kualitas hidup yang diharapkan dalam perkotaan modern. Seluruh struktur umum ini disebut infrastruktur, fasilitas umum atau terkadang disebut sebagai fasilitas pelayanan umum, secara umum istilah infrastruktur biasanya berhubungan dengan air bersih, fasilitas air limbah, jalan raya, dan transportasi umum, sementara fasilitas umum berhubungan dengan sekolah, taman, dan fasilitas lain yang sering dikunjungi masyarakat. Terkadang fasilitas umum dapat digunakan secara bergantian dengan infrastruktur untuk menunjukkan segala sesuatu yang terkandung dalam bangunan umum baik secara fisik maupun sistem pelayanannya.

### **Infrastruktur Minapolitan**

Konsep minapolitan pada prinsipnya sama dengan konsep agropolitan. Untuk itu, penjelasan tentang infrastruktur minabisnis berikut ini, menggunakan literatur infrastruktur agrobisnis sebagaimana dikutip dari Masterplan Agropolitan Kecamatan Pangalengan Kabupaten Bandung 2006-2010.

#### **1. Sarana Produksi**

Sarana produksi bertujuan untuk menunjang subsistem produksi dalam rangka meningkatkan usaha budidaya perikanan. Jenis sarana produksi dapat berupa:

- a. Sarana perbenihan
- b. Kios sarana produksi pertanian (saprotran)
- c. Gudang penyimpanan saprotran
- d. Subterminal pengumpul

#### **2. Sarana Pengolahan**

Sarana pengolahan bertujuan untuk mendukung subsistem pengolahan berupa industri-industri pengolahan hasil perikanan sebelum dipasarkan sehingga mendapat nilai tambah. sarana pengolahan dapat berupa:

- a. Gudang penyimpanan hasil seperti sarana pengawetan/pendinginan
- b. Sarana pengolahan hasil perikanan seperti tempat pengemasan, sarana industri-industri rumah tangga termasuk food service, seperti pembuatan krupuk, dodol, jus, bubuk/tepung, produk segar supermarket, dll.

#### **3. Sarana Pemasaran**

Sarana pemasaran bertujuan untuk mendukung subsistem pemasaran hasil perikanan. Termasuk di dalamnya adalah kegiatan distribusi untuk memperlancar arus komoditi dari sentra produksi ke sentra konsumsi, promosi, dan informasi pasar. Jenis sarana pemasaran dapat berupa:

- a. Sarana pemasaran dan perdagangan hasil perikanan seperti: pasar tradisional, kios cinderamata, dan tempat pelelangan ikan.
- b. Terminal minabisnis

#### **4. Sarana Jasa Penunjang**

Sarana jasa penunjang bertujuan untuk menyediakan jasa bagi subsistem lainnya. Yang termasuk ke dalam subsistem ini adalah penelitian dan pengembangan, perkreditan dan asuransi, pendidikan, pelatihan dan penyuluhan, sistem informasi dan dukungan kebijaksanaan pemerintah (mikro ekonomi, tata ruang, dan makro ekonomi). Jenis sarana jasa penunjang dapat berupa:

- a. Sarana promosi dan pusat informasi pengembangan minabisnis
- b. Sarana kelembagaan dan perekonomian seperti bangunan koperasi usaha bersama, perbankan.
- c. Sarana balai penelitian, pendidikan dan penyuluhan

#### **5. Jalan**

Pengertian Jalan, menurut UU No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang

diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

#### 6. Drainase

Jaringan drainase merupakan saluran yang dibuat untuk mengalirkan air buangan pada suatu daerah, misal karena air berlebih ketika hujan. Adapun fungsi dari drainase menurut Robert J.Kodoatie (2005) ialah:

- a. Membebaskan suatu wilayah (terutama padat pemukiman) dari genangan air, erosi dan banjir
- b. Drainase yang lancar berfungsi memperkecil resiko kesehatan lingkungan; bebas dari malaria (nyamuk) dan penyakit lainnya.
- c. Kegunaan tanah pemukiman padat akan menjadi lebih baik karena terhindar dari kelembaban.
- d. Dengan sistem yang baik, tata guna lahan dapat dioptimalkan dan juga memperkecil kerusakan-kerusakan struktur tanah untuk jalan dan bangunan-bangunan lainnya.

#### 7. Persampahan

Sampah berdasarkan UU No.18 Tahun 2008 tentang Pengelolaan Sampah ialah sisa kegiatan sehari-hari manusia dan/proses alam yang berbentuk padat. Sementara itu Kodoatie (2005) mendefinisikan sampah sebagai limbah atau buangan yang bersifat padat, setengah padat yang merupakan hasil sampingan dari kegiatan perkotaan atau siklus kehidupan manusia, hewan maupun tumbuh-tumbuhan.

#### 8. Listrik

Ketenagalistrikan menurut Undang-Undang No.20 Tahun 2002 tentang Ketenagalistrikan ialah segala sesuatu yang menyangkut penyediaan dan pemanfaatan tenaga listrik serta usaha penunjang tenaga listrik. Sedangkan yang dimaksud tenaga listrik ialah suatu bentuk energi sekunder yang dibangkitkan, ditransmisikan, dan didistribusikan untuk segala macam keperluan, tidak termasuk listrik yang dipakai untuk komunikasi, elektronika, atau isyarat. Sistem tenaga listrik yang utama terdiri dari sistem pembangkit, sistem transmisi, dan sistem distribusi.

## METODE PENELITIAN

### Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian meliputi Kecamatan Mattirosompe, Kabupaten Pinrang. Delinasi wilayah meliputi: sebelah Utara berbatasan dengan Kec. Cempa; sebelah Selatan berbatasan dengan Kec. Lanrisang; sebelah Timur berbatasan dengan Kec. Watang Sawitto dan Kec. Mattiro Bulu; dan sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar.

### Metode Analisis

#### 1. Analisis Ketersediaan Infrastruktur

Analisis ketersediaan infrastruktur bertujuan untuk mengetahui potensi dan permasalahan infrastruktur pada kawasan perencanaan. Ketersediaan infrastruktur akan diuraikan secara deskriptif sesuai dengan kondisi di lapangan. Analisis ketersediaan infrastruktur ini akan memetakan sebaran sarana minapolitan yang ada di Kec. Mattiro Sompe. Begitupun, akan dipaparkan mengenai kondisi prasarana di kawasan tersebut.

#### 2. Analisis Kebutuhan Infrastruktur

Analisis kebutuhan bertujuan untuk mengetahui kebutuhan infrastruktur sebagai landasan untuk melakukan perencanaan. Analisis ini akan dilakukan dengan melakukan penilaian dan menentukan infrastruktur apa yang sebaiknya direncanakan atau apa yang semestinya ditingkatkan

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Kabupaten Pinrang

Kabupaten Pinrang secara geografis terletak antara:  $3^{\circ} 19' 13''$  –  $4^{\circ} 10' 30''$  Lintang Selatan, dan  $119^{\circ} 26' 30''$  –  $119^{\circ} 47' 20''$  Bujur Timur. Berada di sebelah utara ibukota Provinsi Sulawesi Selatan, sekitar 180 km.

Luas wilayah Kabupaten Pinrang adalah 1.961, 77 km<sup>2</sup>. Secara administrasi pemerintah Kabupaten Pinrang terbagi menjadi 12 kecamatan, yang terdiri dari 104 desa/kelurahan.

### Kawasan Minapolitan Kabupaten Pinrang

Kawasan minapolitan di Kabupaten Pinrang mencakup seluruh wilayah pesisir yang ada di kabupaten tersebut. Yaitu meliputi 6 kecamatan: Suppa, Lanrisang, Mattiro Sompe, Cempa,

Duampanua, dan Lembang. Namun, Kec.Cempa dan Kec. Lembang dalam struktur ruang kawasan hanya berfungsi sebagai kawasan hinterland, dan 4 kecamatan lain menjadi sentra produksi. Sehingga kawasan minapolitan di Kabupaten Pinrang lebih dikenal dengan istilah **Sulamadu** (Suppa, Lanrisang, Mattiro Sompe, dan Duampanua).

### **Kecamatan Mattiro Sompe dan Lokasi Penelitian**

Kecamatan Mattiro Sompe berada di bagian Barat Kabupaten Pinrang. Jarak ibukota kecamatan dengan ibukota kabupaten sejauh 18 km. Kec.Mattiro Sompe memiliki luas 96,99 km<sup>2</sup> yang terdiri 7 desa dan 2 kelurahan (Gambar 1).

Berdasarkan SK Bupati Pinrang No.50/206/2011 tentang Penetapan Areal Lokasi Komoditi Kawasan Agropolitan dan Minapolitan Kabupaten Pinrang, ada 5 desa/kelurahan yang masuk dalam kawasan minapolitan, yakni Kel. Pallameang, Kel. Langnga, Desa Mattiro Tasi, Desa Patobong, dan Desa Mattombong, dengan komoditas unggulan udang windu.

### **Analisis Ketersediaan dan Kebutuhan Infrastruktur Ditinjau dari Sarana Minapolitan**

#### 1. Sarana Produksi

##### a. Sarana Pembenihan

Sejauh ini usaha perbenihan alami maupun buatan belum mencukupi kebutuhan tambak di kawasan minapolitan Kec. Mattiro Sompe dengan luas 2.714,97 Ha. Oleh karena itu, selama ini untuk memenuhi ketersediaan benih, petani tambak umumnya memasok benih dari Kec. Suppa, wilayah yang memiliki banyak BBU dan Usaha produksi *hatchery* baik skala besar maupun rumah tangga. Kebutuhan benih per hektar per tahun adalah 12.000 ekor. Artinya untuk tambak seluas 2.714,97 Ha dibutuhkan benih sebanyak 32 juta ekor setiap tahun di Kec. Mattiro Sompe. Artinya masih dibutuhkan 21 juta ekor per tahun untuk Kec. Mattiro Sompe.

##### b. Kios Sarana Produksi Pertanian

Petani tambak memperoleh peralatan perikanan maupun obat-obatan (saprotan) melalui kios di pusat perdagangan/pasar yang berada di Kel.

Pallameang, dan Pasar Sentral Pinrang yang berada di Kec.Watang Sawitto.



**Gambar 1.** Peta Kecamatan Mattiro Sompe

Kondisi fisik kios-kios saprotan di Kec.Mattiro Sompe masih baik. Namun, peralatan dan obat-obatan yang tersedia tidak selengkap dengan yang tersedia di kios-kios Pasar Sentral Pinrang. Berdasarkan radius pelayanan, ketersediaan kios saprotan di Kec. Mattiro Sompe belum memadai dengan baik. Kios saprotan hanya terpusat di Pallameang, tempat Pasar Pallameang berada. Sehingga masyarakat di desa-desa lain harus ke lokasi tersebut untuk membeli perlengkapan sarana produksi pertanian.

##### c. Gudang Penyimpanan Saprotan

Gudang khusus untuk penyimpanan saprotan tidak tersedia di Kec. Mattiro Sompe. Petani tambak hanya menyimpan peralatan ataupun obat-obatan untuk kebutuhan perikanan di gudang sederhana yang didirikan di sekitar tambak.

##### d. Subterminal pengumpul

Tidak terdapat subterminal pengumpul di Kec.Mattiro Sompe.

#### 2. Sarana Usaha Pengolahan

Dukungan usaha pengolahan di Kec.Mattiro Sompe belum tersedia dengan baik. Tidak terdapat gudang penyimpanan khusus atau gudang



pendinginan di Kec. Mattiro Sompe. Hasil-hasil udang dari tambak hanya disimpan di gudang penyimpanan secara sederhana.

Adapun untuk industri pengolahan seperti tempat pengemasan produk perikanan, dan sejenisnya, juga belum tersedia di Kec. Mattiro Sompe. Produk tambak langsung dijual begitu saja, tanpa mengalami perubahan menjadi produk baru. Padahal hasil olahan produk baru akan mengalami peningkatan harga bila dibandingkan dengan produk mentah yang dijual di pasaran.

### 3. Sarana Pemasaran

Sarana pemasaran yang terdapat di Kec. Mattiro Sompe yaitu Pasar Pallameang. Pasar Pallameang melayani skala kecamatan. Namun karena faktor jarak, hanya Kelurahan Pallameang yang terlayani dengan baik oleh pasar ini.

### 4. Sarana Jasa Penunjang

#### a. Lembaga Penelitian, Pendidikan, dan Penyuluhan

Lembaga penelitian, pendidikan, dan penyuluhan yang berperan di Kec. Mattiro Sompe yaitu Badan Penyuluh Pertanian yang berkantor di Kel. Langnga. Badan penyuluh ini secara umum sudah sangat aktif dalam melakukan pembinaan terhadap petani tambak.

#### b. Lembaga Perekonomian

Lembaga perekonomian di Kec. Mattiro Sompe terdiri dari Bank, Pegadaian, dan Koperasi. Lembaga perekonomian ini dimanfaatkan oleh petani tambak untuk meminjam dan melakukan penyimpanan uang. Secara umum, sarana lembaga perekonomian ini sudah cukup memadai.

#### c. Sarana Pusat Promosi dan Informasi

Sarana promosi dan pusat informasi mengenai minapolitan di Kec. Mattiro Sompe belum tersedia.

## **Analisis Ketersediaan dan Kebutuhan Infrastruktur Ditinjau dari Prasarana Minapolitan**

### 1. Prasarana Jalan

#### a. Jalan Kecamatan

Jalan kecamatan merupakan jalan poros yang menghubungkan Kec. Mattiro Sompe dengan

kecamatan lain dalam satu kawasan minapolitan. Jalan ini merupakan jalur-jalur distribusi pengadaan sarana produksi dan jalur-jalur yang membutuhkan pusat-pusat kegiatan pengolahan dan pemasaran hasil menuju Kota Pinrang.

Jalan kecamatan saat ini kurang mendukung aktivitas-aktivitas ekonomi yang kelak diprediksi memiliki dinamika yang cukup tinggi jika kegiatan dalam kawasan minapolitan berjalan. Jalan kecamatan di Mattiro Sompe yang dimaksud ialah Jalan Poros Langnga yang menghubungkan Kec. Mattiro Sompe menuju Kota Pinrang, dan Jalan Poros Ammani yang menghubungkan Kec. Mattiro Sompe dengan Kec. Cempa.

Jalan Poros Langnga memiliki lebar jalan 5-6 meter, dengan material jalan berupa aspal. Panjang jalan Poros Langnga mencapai 8 km dari Kel. Pallameang sampai ke jarak terdekat Kec. Sawitto (Ibukota Kabupaten Pinrang). Secara keseluruhan kondisi permukaan jalan masih sangat baik. Kendaraan umum yang melintasi jalan ini ialah mobil angkutan kota dan ojek. Jalan Poros Langnga menghubungkan kawasan primer (Kota Pinrang) dengan kawasan sekunder (Pusat Pelayanan Kecamatan) dalam struktur perkotaan Kabupaten Pinrang. Hal ini sudah cukup memadai sebagai jalan yang memiliki fungsi kolektor primer. Fasilitas jalan yang terdapat di Jalan Poros Langnga ini ialah daerah milik jalan (damija), vegetasi berupa pepohonan, lampu penerangan, dan marka jalan.

Adapun Jalan Poros Ammani memiliki lebar 8 meter dengan material jalan masih bermaterial tanah. Panjang jalan mencapai 12 km. Kondisi jalan ini dikategorikan rusak berat, karena permukaannya bergelombang dan terdapat lubang di mana-mana. Kendaraan umum yang melintasi jalan ini hanya ojek motor. Tidak ada fasilitas jalan di Jalan Poros Ammani.

#### b. Jalan Poros Desa

Jalan Poros Desa, adalah jalur sirkulasi dari desa pusat sentra ke desa hinterland maupun antar desa hinterland yang menjadi pemasok hasil produksi perikanan. Jalan poros desa yang dimaksud adalah Jalan Patobong, Jalan Pendidikan, dan Jalan Mattiro Tasi.

Jalan Patobong merupakan jalan poros desa yang menghubungkan Desa Mattiro Tasi, Desa Matobong dan Desa Patobong menuju jalan poros kecamatan yang akan ke Kel. Pallameang atau ke Kota Pinrang. Lebar badan Jalan Patobong adalah 6 meter dengan material jalan berupa pengerasan. Panjang jalan mencapai 10 km. Kendaraan umum yang melintasi Jalan Patobong ialah mobil angkutan kota dan ojek motor. Kondisi fisik permukaan Jalan Patobong sudah mengalami kerusakan pada beberapa titik. Fasilitas jalan di jalan ini sudah lengkap, terdiri dari damija, vegetasi, lampu penerangan dan marka jalan.

Selanjutnya, Jalan Pendidikan merupakan jalan yang menghubungkan Kel.Langnga dengan jalan poros kecamatan menuju Kel.Pallameang atau ke Kota Pinrang. Lebar badan jalan 6 meter dengan panjang jalan 4 km. Material jalan berupa aspal dengan kondisi yang masih baik. Kendaraan umum yang melintasi jalan ini hanyalah ojek motor karena bukan merupakan jalur perlintasan mobil angkutan kota. Fasilitas jalan juga sudah lengkap, terdiri dari damija, vegetasi, lampu penerangan, dan marka jalan.

Kemudian, Jalan Mattiro Tasi merupakan jalan yang menghubungkan Desa Mattiro Tasi dengan jalan Desa Patobong menuju ke Kel.Pallameang atau ke Kota Pinrang. Lebar badan jalan ini adalah 6 meter dengan panjang jalan sejauh 5 km. Secara umum kondisi fisik jalan masih baik dengan material jalan berupa aspal. Kendaraan umum yang melintasi jalan ini ialah mobil angkutan kota dan ojek motor.

## 2. Prasarana Drainase

Drainase yang diuraikan di sini ialah yang berkaitan dengan prasarana pendukung minapolitan. Untuk itu, drainase yang akan dibahas ialah drainase yang mengikuti jalan kecamatan dan jalan poros desa sebagai aksesibilitas pendukung minapolitan. Drainase yang dimaksud ialah drainase pada Jalan Poros Langnga, Jalan Pasar Pallameang, Jalan Pendidikan, Jalan Patobong, dan Jalan Mattiro Tasi.

Pertama, drainase pada Jalan Poros Langnga ialah anak Sungai Salo Minanga Palece. Drainase ini merupakan drainase primer. Konstruksi drainase berupa susunan batu dengan lebar mencapai tiga meter. Aliran air pada drainase ini sudah sangat

lancar. Kedua, drainase pada Jalan Pasar Pallameang merupakan drainase sekunder dengan lebar 50 cm. Konstruksi drainase berupa beton. Aliran air pada drainase ini sudah tidak lancar. Ketiga, drainase pada Jalan Pendidikan merupakan drainase sekunder dengan lebar 50 cm. Konstruksi drainase berupa beton. Aliran air pada drainase ini juga sudah tidak lancar. Keempat, drainase pada Jalan Patobong merupakan drainase sekunder dengan lebar 30 cm. Konstruksi drainase berupa beton. Aliran air pada drainase Jalan Patobong juga sudah tidak lancar. Terakhir, drainase pada Jalan Mattiro Tasi merupakan drainase sekunder dengan lebar 30 cm. Konstruksi drainase berupa beton. Aliran air pada drainase juga tidak lancar.

## 3. Prasarana Listrik

Listrik untuk Balai Benih Udang di Kel.Langnga tersedia 3.000 VA. Listrik ini menggunakan jasa Perusahaan Listrik Negara (PLN). Ketersediaan listrik untuk Balai Benih Udang ini sudah cukup memadai untuk melakukan kegiatan-kegiatan operasional. Namun, untuk mengantisipasi terputusnya aliran listrik, maka dibutuhkan genset sebagai cadangan energi.

Listrik untuk Pasar Pallameang tersedia 24.000 VA. Listrik juga menggunakan jasa PLN. Ketersediaan listrik ini sudah cukup memadai untuk memenuhi kebutuhan aktivitas pasar. Sama dengan Balai Benih Udang, Pasar Pallameang juga belum memiliki genset sebagai cadangan energi, sehingga perlu diadakan untuk menunjang aktivitas pasar secara kontinyu.

Listrik untuk kantor-kantor penyedia jasa penunjang rata-rata memiliki ketersediaan listrik sebesar 1.500 VA. Ketersediaan ini sudah lebih dari cukup untuk mendukung aktivitas di dalamnya. Jaringan listrik untuk keseluruhan sarana di atas menyatu dengan jaringan listrik kecamatan.

## 4. Prasarana Air Bersih

Secara umum, masyarakat menggunakan air bersih dapat diklasifikasikan menjadi pengguna PDAM dan pemakai sumur. Ketersediaan air bersih yang diteliti di sini menyangkut ketersediaan air bersih pada sarana-sarana minapolitan. Ketersediaan air bersih dibagi atas air bersih perikanan dan air bersih fasilitas sosial ekonomi (sarana minapolitan).

Air bersih perikanan atau irigasi di Kec.Mattiro Sompe diperoleh dari muara sungai Salo Minanga Palece. Irigasi kemudian membentuk hirarki: primer, sekunder, maupun tersier.

Kebutuhan air untuk perikanan dihitung berdasarkan alokasi debit standar dikalikan dengan luas areal usaha perikanan. Debit standar untuk irigasi ialah 15 liter/detik/Ha. Sehingga kebutuhan air irigasi di kawasan minapolitan Kec.Mattiro Sompe dengan luas tambak 2.714,97 Ha ialah 1.283, 83 juta m<sup>3</sup> per tahun.

Air bersih untuk Pasar Pallameang terlayani 10.000 liter per hari. Sumber air berasal dari jaringan PDAM. Kualitas air, jernih dan tidak berbau. Jaringan air untuk PDAM menyatu dengan jaringan air bersih pada Kec. Mattiro Sompe secara keseluruhan. Ketersediaan air bersih di Pasar Pallameang ini sudah memenuhi standar kebutuhan, yakni 6.000-12.000 liter per hari untuk 1 unit pasar. Air bersih untuk Balai Benih Udang tersedia sampai 1.000 unit liter per hari. Sedangkan air bersih untuk kantor-kantor penyedia jasa penunjang rata-rata sudah memenuhi standar kebutuhan, yakni 1.000-2.000 liter per hari untuk 1 unit kantor. Jaringan air bersih untuk kantor-kantor juga menyatu dengan jaringan air Kec. Mattiro Sompe secara keseluruhan. Keseluruhan sarana memenuhi standar 60–100 liter/orang/hari.

#### 5. Jaringan Persampahan

Jaringan persampahan di Kec.Mattiro Sompe secara umum mengikuti pola pengumpulan, pengangkutan, hingga ke pembuangan akhir yang berada di wilayah timur KabupatenPinrang.

Jenis sampah di Pasar Pallameang terdiri dari sampah organik dan anorganik. Sampah organik seperti sisa makanan, sayur-sayuran, daun-daunan, dan lain-lain. Sedangkan sampah anorganik seperti plastik, kantong, kaleng, dan sebagainya. Kontainer yang tersedia di Kec. Mattiro Sompe hanya 1 (satu) dengan ukuran 6 m<sup>3</sup>. Pengangkutan sampah menuju tempat pembuangan akhir (TPA) dilakukan dengan menggunakan truk sampah, yang dilakukan setiap malam hari. Keadaan persampahan di Pasar Pallameang ini sudah cukup memadai. Namun, untuk di masa mendatang, perlu direncanakan

pemisahan jenis sampah, antara sampah organik dengan sampah anorganik.

Jenis sampah di kantor-kantor penyedia jasa penunjang minapolitan lebih banyak terdiri dari sampah anorganik, semisal peralatan ATK dan sebagainya. Masing-masing kantor sudah terdapat tempat pembuangan sampah, dan proses pengangkutannya pun rutin dijalankan. Sehingga persampahan untuk sarana penyedia jasa penunjang tidak menjadi masalah yang berarti.

### **Konsep Rencana Infrastruktur Minapolitan untuk Pengembangan Produksi Perikanan**

#### 1. Rencana Sarana Pembenihan

Rencana sarana pembenihan yang dilakukan ialah untuk memenuhi kekurangan produksi benih di Kec.Mattiro Sompe. Kekurangan produksi benih di Kec.Mattiro Sompe mencapai 21 juta ekor benih. Hal itu bisa ditutupi dengan membangun *hatchery* seluas 12.000 m<sup>3</sup>. Kemudian, agar semua desa dapat terlayani, maka akan direncanakan usaha pembenihan untuk Desa Patobong dan Desa Mattiro Tasi.

#### 2. Rencana Kios Saprotan

Untuk memenuhi permintaan sarana produksi pertanian (saprotan), maka direncanakan pembangunan kios-kios saprotan di desa yang belum terlayani dengan baik seperti Kel. Pallameang, Patobong, dan Mattiro Tasi. Kios saprotan nanti diupayakan dapat menyediakan kebutuhan kegiatan perikanan lengkap. Sehingga petani tambak tidak perlu ke Kota Pinrang untuk membeli saprotan. Kios saprotan dapat dikelola oleh swasta atau melalui kelembagaan koperasi.

#### 3. Rencana Jaringan Transportasi

##### a. Rencana Trayek Baru

Perencanaan jaringan transportasi didasari atas prinsip integral dan efisien. Integral berarti saling terkait antar wilayah yang satu dengan wilayah yang lain. Kemudian efisien berarti menghemat biaya, waktu, dan tenaga. Dalam tinjauan ekonomi, waktu tempuh produk menuju sarana pengolahan dan pemasaran sangat mempengaruhi harga produk tersebut. Semakin jauh jarak tempuh, maka biaya produksi semakin meningkat. Oleh karena itu, dalam perencanaan jaringan transportasi di kawasan minapolitan, perencana

berusaha untuk memotong biaya produksi akibat dari jarak tempuh tadi.

Berdasarkan analisis sebelumnya, diketahui bahwa aksesibilitas masyarakat atau petani tambak menuju sarana-sarana minapolitan kurang memadai. Hal ini dikarenakan moda transportasi angkutan umum yang digunakan tidak mendukung alur distribusi produk perikanan.

Jalur trayek angkutan umum selama ini tidak sesuai dengan jalur distribusi produk. Sehingga masyarakat yang berada agak jauh dari sarana minapolitan (sebelah utara desa sentra produksi) harus menggunakan dua (2) kali mobil angkutan umum. Oleh karena itu, perencanaan yang dilakukan ialah dengan merekayasa jalur trayek mobil angkutan umum agar sejalan dengan distribusi perikanan dalam sebuah sistem kawasan minapolitan di Kec. Mattiro Sompe (Gambar 2).

#### b. Rencana Jalan

##### 1) Rencana Jaringan Jalan Kecamatan

Jaringan jalan kecamatan di wilayah perencanaan perlu diperlebar dengan memperhatikan daerah milik jalan, kemudian dilakukan perbaikan untuk menjaga kelancaran arus lalu lintas.



**Gambar 2.** Peta Rencana Trayek Baru  
Sumber: Hasil Analisis, 2012

Jalan kecamatan yang paling mendesak untuk dilakukan perbaikan ialah jalan poros Ammani dari Kel.Pallameang melewati Patobong, Mattombong, sampai ke Mattiro Tasi. Jalan ini masih bermaterial tanah dan terdapat banyak lubang di jalan.



**Gambar 3.** Peta Rencana Jalan Poros Ammani  
Sumber: Hasil Analisis, 2012

##### 2) Rencana Jaringan Jalan Tani

Perencanaan jalan tani mengarah pada peningkatan lebar jalan agar dapat dilalui kendaraan roda empat, sehingga akses menuju areal tambak menjadi lebih mudah dan produk-produk perikanan dapat segera didistribusikan.

Jalan tani ini tentu saja mengikuti pola lahan tambak. Apabila memungkinkan, maka jalan tani akan diperlebar dengan bekerja sama dengan kelompok tani tambak yang ada.

##### 4. Rencana Prasarana Pendukung Produksi

###### a. Rencana Listrik

Arahan perencanaan listrik untuk sarana-sarana minapolitan yang baru direncanakan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Memanfaatkan jaringan listrik yang ada.
- 2) Sesuai dengan kebutuhan tiap sarana
- 3) Penempatan instalasi listrik harus aman terhadap keadaan sekitarnya, tidak saling mengganggu dan membahayakan, serta memudahkan pengambilan dan pemeliharaan.
- 4) Tersedia fasilitas Genset untuk setiap sarana yang ada.

###### b. Rencana Air Bersih

Sumber air untuk Kec.Mattiro Sompe diperoleh dari air permukaan Sungai Salo Minanga Palece dan anak-anak sungai Salo Saddang yang mengalir dari Kota Pinrang. Sumber air baku ini yang juga dimanfaatkan oleh PDAM untuk mensupplay air ke pemukiman Kec.Mattiro Sompe. Untuk lebih meningkatkan pelayanan air bersih, perlu dibangun *reservoir* pada daerah strategis dengan mempertimbangkan tekanan air dan daerah pelayanan.

Sumber air dari air tanah juga akan dimanfaatkan, terutama untuk kawasan yang belum terpengaruh oleh intrusi air laut. Air akan diperoleh dengan menggunakan pompa pengisap dan ditampung di dalam *reservoir*, kemudian didistribusikan ke berbagai tempat. Untuk daerah yang terpengaruh intrusi air laut, sumber air hujan bisa dijadikan alternatif. Pemanfaatan air hujan bisa dilakukan dengan membangun PAH atau Penampungan Air Hujan.

Arahan perencanaan air bersih untuk sarana-sarana minapolitan yang baru direncanakan harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

- 1) Sistem jaringan air bersih untuk sarana minapolitan merujuk pada sistem jaringan air bersih yang ada di Kec. Mattiro Sompe.
- 2) Sarana industri pengolahan menggunakan sistem daur ulang air bersih agar bisa menghemat ketersediaan air.

Untuk ketersediaan air pada irigasi tambak, dibutuhkan 1.283, 83 juta m<sup>3</sup> per tahun. Ketersediaan air pada saat ini masih cukup baik. Namun, untuk pengembangan jaringan irigasi ke depannya perlu dilakukan rehabilitasi irigasi. Rehabilitasi ini diharapkan dapat menjamin suplai air masuk kedalam tambak tanpa tergantung pada kondisi pasang surut air laut.

#### 5. Rencana Sarana Lembaga Operasional

Rencana sarana lembaga operasional meliputi perencanaan sarana pusat promosi dan informasi minapolitan. Pusat promosi dan informasi minapolitan bertujuan sebagai sarana untuk mempromosikan kawasan minapolitan kepada masyarakat sekaligus menjadi sarana informasi bagi petani tambak untuk meningkatkan pemahaman mengenai budidaya tambak yang berkualitas. Pusat promosi dan informasi bisa dikelola oleh instansi Dinas Kelautan dan Perikanan Kabupaten Pinrang.

#### 6. Rencana Pengelolaan Kesehatan Lingkungan

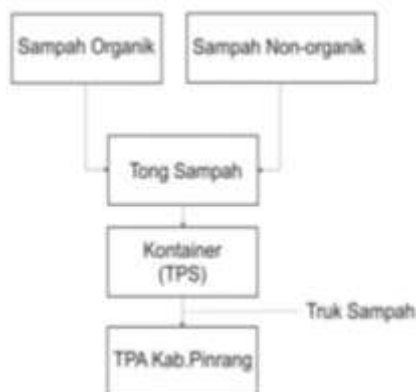
##### a. Rencana Pengelolaan Limbah

Limbah padat berupa kepala udang akan diolah kembali menjadi pakan ternak. Sedangkan limbah cair akan diolah dalam Instalasi Pengolahan Air Limbah yang akan dibangun bersama sarana pengolahan udang. Pembuangan limbah nantinya

akan mengikut pada aliran drainase yang bermuara di laut.

##### b. Rencana Persampahan

Rencana sistem persampahan untuk sarana-sarana minapolitan mengikuti skema pada Gambar 4.



**Gambar 4.** Rencana Skema Pengelolaan Sampah  
Sumber: Hasil Analisis, 2012

### Konsep Rencana Infrastruktur Minapolitan untuk Pengembangan Ekonomi Kawasan

#### 1. Pusat Pengolahan

Untuk meningkatkan nilai jual suatu produk perikanan seperti udang, maka diperlukan sebuah pusat pengolahan di Kec. Mattiro Sompe. Pusat pengolahan ini yaitu gudang pengolahan udang siap ekspor dan pengolahan limbah udang.

Gudang pengolahan udang siap ekspor ialah sarana untuk menghasilkan udang beku dan tahan lama agar dapat menembus pasar ekspor. Gudang pengolahan ini akan ditempatkan di Kel. Pallameang. Lokasi penempatan gudang akan diarahkan berada di pinggir jalan Poros Langnga, sebagai jalan kecamatan, agar lebih memudahkan akses menuju Kota Pinrang. Gudang pengolahan akan disesuaikan dengan kemampuan produksi petani tambak, yakni 495,9 ton udang per tahun.

Gudang pengolahan limbah udang dimaksudkan untuk mengolah limbah sisa olahan udang menjadi produk yang baru. Limbah udang bisa dijadikan pakan ternak dan menjadi penambah aktivitas ekonomi masyarakat. Gudang pengolahan limbah dapat ditempatkan berdekatan atau disatukan dengan gudang pengolahan udang siap ekspor, agar mudah menjangkau bahan baku produksi.

2. Sarana Pemasaran

Untuk memberikan nilai tawar bagi petani tambak, diperlukan subterminal pengumpul untuk memasarkan produksi dan turunannya di Kec. Mattiro Sompe. Subterminal pengumpul juga dimaksudkan untuk wadah pengumpul hasil-hasil produksi sebelum dibawa ke sarana pengolahan. Subterminal pengumpul ditempatkan di tiap-tiap desa yang menjadi subsentra produksi (*hinterland*).

3. Sarana Jasa Keuangan

Untuk menyediakan bantuan modal buat petani tambak, infrastruktur jasa keuangan perlu ditingkatkan pelayanannya. Bank dan koperasi perkreditan harus memudahkan petani dalam mendapatkan bantuan, agar petani tambak tidak bergantung kepada tengkulak yang berpotensi merugikan petani.

**Konsep Zonasi Sebaran Sarana Minapolitan**

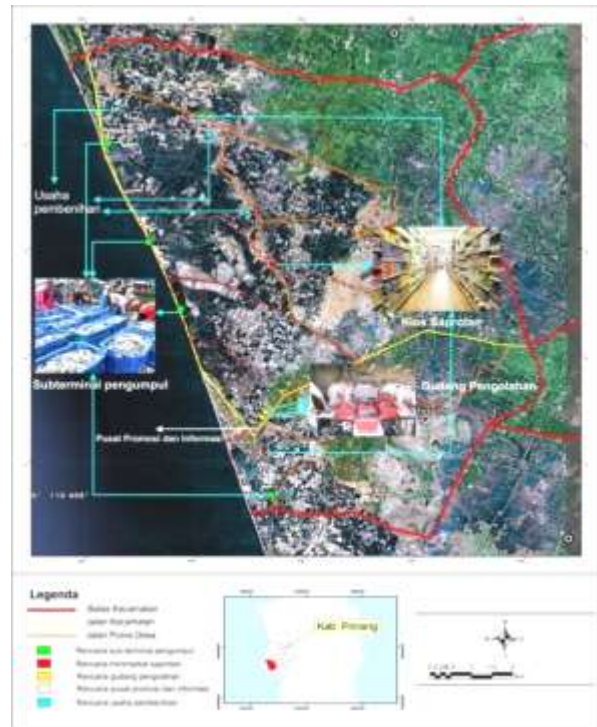
Sebaran sarana minapolitan mengikuti fungsi dari struktur ruang yang telah ditetapkan. Sebagaimana yang telah dipaparkan sebelumnya, bahwa Kel. Pallameang merupakan sentra produksi dari kawasan minapolitan di Kec. Mattiro Sompe dengan fungsi sebagai berikut:

1. Pusat koleksi komoditas perikanan sebagai bahan mentah industri
2. Pusat perdagangan lokal yang ditandai dengan adanya pasar harian
3. Pusat penelitian, pembenihan dan percontohan komoditas
4. Koperasi dan informasi pasar barang dagangan.

**Tabel 1.** Rencana Sebaran Sarana Minapolitan

No	Sarana	Rencana	Lokasi
1	Sarana Produksi	Penambahan kapasitas Balai Benih Udang Hingga 12.000 m <sup>2</sup>	Desa Patobong dan Desa Mattiro Tasi
		Pembangunan kios saprolan	Kel. Langnga, Desa Patobong, dan Desa Mattiro Tasi
		Subterminal pengumpul	Satu tiap desa hinterland
2	Sarana Pengolahan	Gudang pengolahan udang siap ekspor	Kel. Pallameang
		Gudang pengolahan limbah udang	Kel. Pallameang
3	Sarana Penunjang	Pusat promosi dan informasi	Kel. Pallameang

Sumber: Hasil Analisis, 2012



**Gambar 5.** Rencana Sebaran Sarana Minapolitan  
Sumber: Hasil Analisis, 2012

Sedangkan desa-desa lain seperti Kel. Langnga, Matombong, Patobong, dan Mattiro Tasi diarahkan untuk memasok hasil-hasil produksi ke kawasan sentra produksi. Oleh karena itu, sebaran sarana yang berkaitan dengan minapolitan dipusatkan di Kel. Pallameang sebagai kawasan sentra produksi, seperti pada Tabel 1 dan Gambar 5.

**DAFTAR PUSTAKA**

Adhar, Khairunnias. 2010. *Identifikasi Ketersediaan Sarana dan Prasarana Penunjang Kegiatan Nelayan di Desa Tamasaju Kec. Galesong Utara, Kabupaten Takalar*. Skripsi Prodi Pengembangan Wilayah dan Kota. Tidak dipublikasikan.

Arifin, Fitriyani. 2006. *Studi Pengembangan Perikanan Tangkap di Kecamatan Bontoharu Kabupaten Selayar*. 2006. Skripsi Jurusan Perikanan Unhas. Tidak dipublikasikan.

Dahuri, Rokhmin, dkk. 2008. *Pengelolaan Sumber Daya Wilayah Pesisir dan Lautan Secara Terpadu*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.

Dyayadi. 2008. *Tata Kota Menurut Islam*. Jakarta: Timur Khalifa.

Gallion, Arthur B. 1996. *Pengantar Perancangan Kota*. Gelora Aksara Pratama Erlangga.

Halim, DK. 2008. *Psikologi Lingkungan Perkotaan*. Jakarta Timur : PT Bumi Aksara

Irfan Rivai dkk, 2011. *Laporan Infrastruktur Wilayah Kelompok Kebersihan*. Tidak diterbitkan.

Kafrawi dkk, 2011. *Laporan Infrastruktur Wilayah Kelompok Transportasi*. Tidak diterbitkan

- Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Budidaya Nomor KEP.10/DJ-PB/2010 tentang Pedoman Perencanaan Pengembangan Kawasan Perikanan Budidaya (Minapolitan).
- Keputusan Direktur Jenderal Perikanan Budidaya Nomor KEP.45/DJ-PB/2009 tentang Pedoman Umum Pengembangan Kawasan Minapolitan.
- Kirmanto, Djoko. 2005. *Pembangunan Infrastruktur di Indonesia*. Makalah pada Acara Dialog Bersama Menteri Pekerjaan Umum, 22 Agustus 2005 di Jakarta.
- Kodoatie, Robert J., 2005. *Pengantar Manajemen Infrastruktur* Cetakan pertama edisi revisi. Yogyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Kurniawan, F. Tonny. 2004. *Analisis Dan Reformulasi Kebijakan Pembangunan Kelautan Dan Perikanan Di Indonesia*. Laporan Tahunan Departemen Kelautan dan Perikanan RI Tahun 2004.
- Maarif, M.Syamsul dan Agus Somamiharja. 2000. *Strategi Peningkatan Produktivitas Udang Tambak*. Jurnal Pertanian Indonesia Vol.9 .
- Menteri Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2003. *Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Mendukung Pembangunan Ekonomi Maritim Kawasan Selatan Indonesia*. Makalah pada Forum Lokakarya Strategi Pembangunan Maritim Kawasan Selatan Indonesia, 11 Desember 2003 di Yogyakarta
- Muhammad Nur dkk, 2011. *Laporan Infrastruktur Wilayah Kelompok Komunikasi dan Jaringan Listrik*. Tidak diterbitkan.
- Nadinda dkk, 2011. *Laporan Infrastruktur Wilayah Kelompok Drainase*. Tidak diterbitkan.
- Nalarsih, Retno Tri. 2007. *Analisis Ketersediaan dan Kapasitas Pemenuhan Infrastruktur di Kawasan Bisnis Beteng Surakarta*. Tesis Program Magister Teknik Sipil Universitas Diponegoro. Tidak dipublikasikan.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 29 Tahun 2008 tentang *Pengembangan Kawasan Strategis Cepat Tumbuh di Daerah*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2005 Tentang *Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum*.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 12 Tahun 2010 tentang *Minapolitan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2006 tentang *Irigasi*
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 06 Tahun 2010 tentang *Rencana Strategis Kementerian Kelautan dan Perikanan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 2008 tentang *Pengelolaan Sumber Daya Air*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2002 tentang *Usaha Perikanan*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 62 Tahun 2010 tentang *Pemanfaatan Pulau-Pulau Kecil Terluar*.
- Standar Nasional Indonesia Nomor 03-1733-2004 Tentang *Tata Cara Perencanaan Lingkungan Perumahan di Perkotaan*.
- Undang-Undang Nomor 7 Tahun 2004 Tentang *Sumber Daya Air*.
- Undang-Undang Nomor 18 Tahun 2008 Tentang *Pengelolaan Sampah*.
- Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2002 Tentang *Ketenagalistrikan*.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*.
- Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang *Penataan Ruang*.
- Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang *Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil*.
- Undang-Undang Nomor 31 Tahun 2004 tentang *Perikanan*.
- Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang *Jalan*.
- Utojo dan Abdul Malik Tangko. 2008. *Status, Masalah, dan Alternatif Pemecahan Masalah Pada Pengembangan Budidaya Udang Vanamei (*Litopenaeus vannamei*) di Sulawesi Selatan*. Jurnal Media Akuakultur Volume 3 Nomor 2.

# Identifikasi Daerah Rawan Banjir di Kota Makassar

## Studi Kasus: Kecamatan Biringkanaya

Himawan Sainul<sup>1)</sup>, Bambang Heryanto<sup>2)</sup>, Venny Veronica Natalia<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 Regional, Wisata, dan Mitigasi Bencana, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

<sup>3)</sup> Lab. Perencanaan dan Perancangan Regional, Wisata, dan Mitigasi Bencana, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

---

### ABSTRACT

Floods are the events of the over flowing of water onto land. Floods often occurs in the Biringkanaya District of Makassar city. The research aim is to identify the flood vulnerability spot in Biringkanaya District using spatial analysis and calculation methods of rational water discharge and Darcy's law. These methods are combined to identify the level of flooding vulnerability. The result shows that flood vulnerability spot in Biringkanaya District were located in every sub district which consists of a high, medium and low vulnerability state. The highest flood vulnerability is Paccerrakang and Sudiang Raya sub district

**Keywords: floods, Biringkanaya, vulnerability**

---

### PENDAHULUAN

Mitigasi merupakan serangkaian upaya untuk mengurangi resiko bencana, baik melalui pembangunan fisik maupun penyadaran dan peningkatan kemampuan menghadapi ancaman bencana" (UU No. 24 tahun 2007). Mitigasi terdiri atas dua sifat yaitu sifat struktural dan non struktural. Mitigasi struktural merupakan upaya yang berbentuk fisik untuk dapat mengurangi dampak dari ancaman bencana, contohnya pembangunan sarana dan prasarana yang dapat mengurangi dampak dari ancaman bencana yang terjadi. Sedangkan mitigasi non struktural berkaitan dengan kebijakan, informasi kepada masyarakat, dan sosialisasi kepada masyarakat sehingga mampu mengurangi dampak dari bencana yang akan terjadi. Dengan adanya mitigasi struktural dan non struktural diharapkan masyarakat bisa lebih peka dalam mengantisipasi resiko bencana yang akan terjadi.

Banjir yang terjadi di Indonesia lebih banyak disebabkan oleh meluapnya air sungai dan juga oleh beberapa faktor lain, yaitu kondisi curah hujan tinggi, sebagian tanah tidak lagi mampu menyerap air dengan baik serta perubahan fungsi penggunaan lahan. Perubahan penggunaan lahan

merupakan hal yang tidak dapat dihindari, mengingat tingkat pertumbuhan penduduk Indonesia setiap tahunnya sangat cepat sehingga kebutuhan akan penggunaan lahan pun akan meningkat. Hal ini menyebabkan perubahan fungsi lahan secara besar-besaran guna memenuhi kebutuhan masyarakat akan lahan akan terjadi, tanpa memperhatikan akan standar peraturan pembangunan terkait zonasi kawasan penyangga dan budidaya maupun ancaman bencana alam yang dapat terjadi setiap saat. Oleh karena itu dibutuhkan konsep pemanfaatan lahan berbasis mitigasi di kawasan rawan bencana sebagai upaya dalam untuk mengurangi resiko bencana, baik itu mitigasi struktural maupun non-struktural.

Salah satu daerah di Provinsi Sulawesi Selatan yang rawan akan bencana banjir adalah Kota Makassar. Fenomena kejadian bencana banjir yang terjadi setiap tahunnya di kota Makassar disebabkan oleh beberapa faktor yaitu tingginya curah hujan, buruknya sistem drainase, kurangnya daerah resapan air, dan meluapnya air sungai. Penyebab banjir bukan hanya disebabkan oleh faktor alam tetapi juga disebabkan oleh faktor non alam seperti perubahan fungsi lahan. Perkembangan kota Makassar memberikan



pengaruh yang cukup besar dalam pertumbuhan perumahan dan permukiman yang berdampak pada alih fungsi kawasan tangkapan air menjadi kawasan terbangun dan berdampak pada banjir.

## TINJAUAN PUSTAKA

Banjir merupakan proses meluapnya air sungai ke daratan sehingga dapat menimbulkan kerugian harta benda penduduk serta dapat menimbulkan korban jiwa. Banjir dapat merusak bangunan, sarana dan prasarana, lingkungan hidup serta merusak tata kehidupan masyarakat, maka sudah semestinya dari berbagai pihak perlu memperhatikan hal-hal yang dapat mengakibatkan banjir dan sedini mungkin diantisipasi, untuk memperkecil kerugian yang ditimbulkan (Robert J. Kodoatie dan Sugiyanto, 2002). Menurut badan pengendalian banjir, genangan adalah air yang antri (memenuhi) jalan dengan ketinggian 30-50 cm. Lamanya genangan untuk sebuah genangan air adalah berkisar antara 30-40 menit atau <1 jam. Selama ketinggian air dibawah 100cm atau satu meter, itu bukan banjir.

Kerentanan banjir (*flood susceptibility*) adalah tingkat kemudahan suatu daerah untuk terkena banjir (Dibyo Saputro, 1984). Analisa kerentanan ditujukan untuk mengidentifikasi dampak terjadinya banjir berupa jatuhnya korban jiwa maupun kerugian ekonomi baik dalam jangka pendek yang terdiri dari hancurnya permukiman infrastruktur, sarana dan prasarana serta bangunan lainnya, maupun kerugian ekonomi jangka panjang yang berupa terganggunya roda perekonomian akibat trauma maupun kerusakan sumberdaya alam lainnya.

Analisa kerentanan tersebut didasarkan pada beberapa aspek, antara lain tingkat kepadatan permukiman di daerah rawan banjir, karakteristik genangan banjir maupun kondisi topografi/ kemiringan lereng, dan pola penggunaan lahan pada suatu wilayah. Parameter-Parameter Kerentanan Banjir diantaranya: kemiringan lereng, curah hujan, tutupan lahan, jenis tanah dan kondisi drainase.

Aliran pada saluran atau sungai tergantung dari berbagai faktor secara bersamaan. Dalam kaitannya dengan limpasan, faktor yang berpengaruh secara umum dapat dikelompokkan

menjadi 2 kelompok, yaitu faktor meteorologi dan karakteristik daerah tangkapan saluran atau daerah aliran sungai (DAS). Faktor meteorologi ini meliputi karakteristik hujan yaitu: intensitas hujan, durasi hujan, dan distribusi curah hujan. Karakteristik DAS meliputi luas dan bentuk DAS, topografi, dan tata guna lahan.

Pengaruh tata guna lahan pada aliran permukaan dinyatakan dalam koefisien aliran permukaan (C), yaitu bilangan yang menunjukkan perbandingan antara besarnya aliran permukaan dan besarnya curah hujan. Angka koefisien aliran permukaan ini merupakan salah satu indikator untuk menentukan kondisi fisik suatu DAS. Nilai C berkisar antara 0-1. Nilai C=0 menunjukkan bahwa semua air hujan terintersepsi dan terinfiltrasi ke dalam tanah, sebaliknya untuk nilai C=1 menunjukkan bahwa semua air hujan mengalir sebagai aliran permukaan. Pada DAS yang masih baik, harga C mendekati nol dan semakin rusak suatu DAS, maka harga C makin mendekati satu (Suripin, 2004).

Perubahan penggunaan lahan (*land use*) merupakan salah satu faktor penyebab terjadinya banjir (Robert J. Kodoatie dan Sugiyanto, 2002). Meningkatnya jumlah penduduk akan diikuti oleh semakin besarnya kebutuhan lahan untuk permukiman. Adanya perubahan penggunaan lahan dari lahan kosong menjadi lahan terbangun untuk memenuhi kebutuhan penduduk tersebut, dapat menyebabkan daerah resapan air (*catchment area*) semakin berkurang, sehingga dapat meningkatkan jumlah limpasan air hujan dan semakin mempertinggi genangan yang terjadi.

Adanya konversi lahan demikian akan meningkatkan koefisien aliran permukaan. Sebagai contoh, pada kawasan hutan hanya melimpaskan 10-40% air hujan sehingga mampu menyerap air hujan sebesar 60-90%, kemudian berubah menjadi permukiman yang akan melimpaskan sekitar 40-75% air hujan dan 25-60% air hujan yang terserap. Semakin padat permukiman maka semakin besar limpasan air hujan yang terjadi. Maka semakin tinggi pula tingkat kerentanan banjir pada wilayah tersebut. Perubahan fungsi lahan merupakan salah satu faktor yang menambah luas wilayah daerah yang ada di Kota Makassar menjadi rawan banjir. Hal ini disebabkan karena wilayah daerah resapan air seperti sawah maupun kebun

yang berubah fungsi lahannya menjadi wilayah perumahan pemukiman akibat pertumbuhan penduduk.

Dalam SIG terdapat berbagai peran dari berbagai unsur, baik manusia sebagai ahli dan sekaligus operator, perangkat alat (lunak/keras) maupun objek permasalahan. SIG adalah sebuah rangkaian sistem yang memanfaatkan teknologi digital untuk melakukan analisis spasial. Sistem ini memanfaatkan perangkat keras dan lunak komputer untuk melakukan pengolahan data seperti: perolehan dan verifikasi; kompilasi; penyimpanan; pembaruan dan perubahan; manajemen dan pertukaran; manipulasi; penyajian; dan analisis. Pemanfaatan SIG secara terpadu dalam sistem pengolahan citra digital adalah untuk memperbaiki hasil klasifikasi. Dengan demikian, peranan teknologi SIG dapat diterapkan pada operasionalisasi penginderaan jauh satelit.

## METODE PENELITIAN

### Analisis Spasial

Teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah pertama menggunakan analisis spasial dengan melakukan *overlay* dari beberapa peta seperti: peta curah hujan, peta kemiringan lereng, peta tutupan lahan, peta kondisi drainase dan peta klasifikasi jenis tanah.

Analisis indikator banjir dalam penelitian ini dilakukan dengan cara pembobotan sesuai dengan criteria yang sudah ada, berdasarkan:

1. Klasifikasi kemiringan lereng (Tabel 1)
2. Klasifikasi curah hujan (Tabel 2)
3. Klasifikasi infiltrasi tanah (Tabel 3)
4. Klasifikasi penggunaan lahan (Tabel 4)
5. Klasifikasi drainase permukaan (Tabel 5)

**Tabel 1.** Klafikasi Kemiringan Lereng

No	Kemiringan Lereng (%)	Harkat	Bobot	Skor
1.	0-2	5		10
2.	2-5	4		8
3.	5-8	3	2	6
4.	8-15	2		4
5.	> 15	1		2

**Tabel 2.** Klasifikasi Curah Hujan

No	Rata-rata Curah Hujan Bulanan	Harkat	Bobot	Skor
1.	> 500 mm	5		5
2.	400 - 500 mm	4		4
3.	300 - 400 mm	3	1	3
4.	200 - 300 mm	2		2
5.	100 - 200 mm	1		1

**Tabel 3.** Klasifikasi Infiltrasi Tanah

No.	Tekstur	Harkat	Bobot	Skor
1.	Halus	5		10
2.	Agak Halus	4		8
3.	Sedang	3	2	6
4.	Agak Kasar	2		4
5.	Kasar	1		2

**Tabel 4.** Klasifikasi Penggunaan Lahan

No	Penggunaan Lahan	Harkat	Bobot	Skor
1.	Permukiman/ Bangunan	5		10
2.	Persawahan/ Rumput	4		8
3.	Lahan Terbuka	3	2	6
4.	Tubuh air (Rawa/Danau)	2		4
5.	Vegetasi/Hutan	1		2

**Tabel 5.** Klasifikasi Drainase Permukaan

No	Klasifikasi saluran drainase	Kriteria	Bobot	Skor
1	Lahan selalu kering, peresapan air kedalam tanah sangat cepat	Sangat baik		3
2	Peresapan air kedalam tanah cepat	Baik	3	6
3	Peresapan air kedalam tak begitu cepat	Sedang		9
4	Tergenang sementara setelah turun hujan	Buruk	3	12
5	Lahan selalu tergenang air setelah hujan	Sangat Buruk		15

Pembuatan nilai interval kelas kerawanan banjir bertujuan untuk membedakan kelas kerawanan banjir antara yang satu dengan yang lain. Rumus yang digunakan untuk membuat kelas interval adalah:

$$Ki = \frac{Xt - Xr}{k}$$

Keterangan:

Ki : Kelas Interval

Xt : Data tertinggi

Xr : Data terendah

k : Jumlah kelas yang diinginkan

**Analisis Perhitungan Volume Debit Air Hujan**

Untuk mengetahui tingkat kerawanan banjir diperlukan perhitungan volume debit air yang jatuh pada satu kawasan dengan menggunakan variabel curah hujan, luas wilayah, guna lahan, jenis tanah, daya infiltrasi tanah dan kemampuan drainase. Untuk menghitung volume limpasan air hujan menggunakan metode rasional USSC1973 sebagai berikut:

$$Q = 0.002778 C I A$$

Keterangan:

- Q = laju aliran (debit) puncak (m<sup>3</sup>/detik)
- C = koefisien aliran permukaan (0 ≤ C ≤ 1)
- I = intensitas curah hujan (mm/jam)
- A = luas DAS (ha)

Dari data tersebut nanti akan diprediksi bagaimana tinggi genangan perkantur dan selanjutnya dihitung berapa lama wilayah genangan kembali mengering setelah diserap oleh tanah pada wilayah tersebut. Untuk menghitung lama waktu air genangan meresap ke dalam tanah menggunakan metode hukum Darcy sebagai berikut:

$$Q = k \cdot i \cdot A$$

$$Q = \frac{V}{t}$$

$$t = \frac{V}{Q}$$

Keterangan:

- Q = Debit air
- A = Penampang tanah
- k = Koefisien rembesan
- i = Gradien Hidrolik
- t = Waktu

**PEMBAHASAN**

Kecamatan Biringkanaya merupakan salah satu dari 14 Kecamatan di Kota Makassar yang merupakan kecamatan terluas di Makassar. Di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Maros, di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Maros dan Kabupaten Gowa, di sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Tamalanrea, dan di sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar.

**Tabel 6.** Jumlah Rumah Tangga, Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Biringkanaya

No	Desa/Kelurahan	Luas (Km <sup>2</sup> )	Penduduk	Kepadatan Per Km <sup>2</sup>
1	Paccerakkang	7,80	32.453	4.161
2	Daya	5,81	13.595	2.340
3	Pai	5,14	19.203	3.736
4	Sudiang Raya	8,78	29.199	3.327
5	Sudiang	13,49	27.855	6.463
6	Bulurokeng	4,31	6.513	1.511
7	Untia	2,89	1.833	634
Kecamatan		48,22	130.651	2.709

Kecamatan Biringkanaya terdiri dari 7 kelurahan dengan luas wilayah 48,22 km<sup>2</sup>, dari luas wilayah tersebut tercatat bahwa Kelurahan Sudiang memiliki wilayah terluas yaitu 13,49 km<sup>2</sup>, terluas kedua adalah Kelurahan Sudiang Raya dengan luas wilayah 8,78 km<sup>2</sup>, sedangkan yang paling kecil luas wilayahnya adalah Kelurahan Untia yaitu 2,89 km<sup>2</sup>. Kecamatan Biringkanaya terletak ujung sebelah utara dari kota Makassar yang berjarak 20 km dari pusat kota Makassar. Kondisi topografi yang ada di kota Makassar bervariasi antara 1m-22m diatas permukaan laut (DPL).

**Identifikasi persebaran daerah rawan banjir di Kecamatan Biringkanaya**

Penentuan daerah rawan banjir di Kecamatan Biringkanaya menghasilkan tiga kelas tingkatan yaitu tidak rawan banjir (aman), sedang, dan sangat rawan banjir (bahaya). Tingkatan kelas kawasan kerawanan banjir tersebut diperoleh dari hasil perhitungan nilai bobot dan skor pada setiap faktor dan variabel yang digunakan dalam penentuan wilayah rentan mengalami kerawanan banjir. Variabel yang digunakan adalah; tataguna lahan, kemiringan lereng, rata-rata curah hujan bulanan, tekstur tanah, dan kondisi drainase. Nilai bobot dan skor pada setiap faktor dan variabel yang digunakan dalam penentuan wialayah potensi tergenang banjir.

Pada proses analisis ini bobot untuk Permukiman dan lahan terbangun memiliki skor 10 dan persawahan maupun semak memiliki skor 8, sedangkan untuk lahan terbuka seperti tanah kosong, ladang, dan lapangan memiliki skor 6, selanjutnya untuk tubuh air seperti rawa, danau,

dan sungai/kanal mempunyai skor 4 dan terakhir vegetasi/hutan memiliki skor 2.

Untuk kelerengan, mempunyai skor berdasarkan kemiringan lereng yang ada di Kecamatan Biringkanaya yaitu: untuk kemiringan lereng 0 – 2 % mempunyai skor 10, untuk kemiringan lereng 2 – 5 % skor 8 dan 5 – 8 % mempunyai bobot 6. Rata-rata curah hujan yang ada di Kecamatan Biringkanaya dengan intensitas ±300 mm/bulan mempunyai skor 3. Selanjutnya untuk variabel infiltrasi tanah mempunyai dua tekstur di mana tekstur tanah yang halus mempunyai skor 10 sedangkan tekstur tanah yang sedang skornya 6. Pemberian skor untuk drainase yang memiliki kondisi buruk yaitu 9, skor untuk kondisi sedang yaitu 6 dan kondisi baik yaitu skor 3.

Berdasarkan hasil analisis diperoleh wilayah di Biringkanaya yang berpotensi banjir dengan hasil skoring nilai terendah yaitu 27 dan nilai hasil skoring tertinggi 45. Klasifikasi wilayah yang paling rawan banjir tersebut dapat diterjemahkan dengan rumus sebagai berikut:

$$K_i = \frac{X_t - X_r}{5}$$

$$K_i = \frac{45 - 27}{3}$$

$$K_i = \frac{16}{3} = 5.3$$

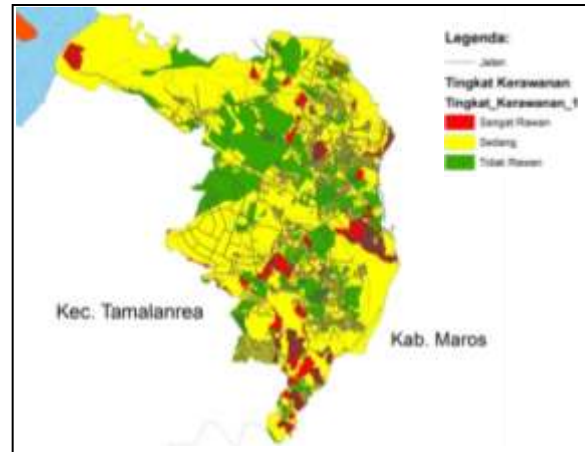
Berdasarkan hasil perhitungan kelas interval kerawanan banjir maka di peroleh bahwa interval kelas kerawanan banjir adalah 5,3 maka diketahui bahwa:

1. Tidak Rawan = < 34,2
2. Sedang = 30,6 – 37,8
3. Sangat Rawan = > 41,4

Berdasarkan kelas interval kerawanan banjir dengan interval skor 3,2 maka yang memiliki tingkat kerawanan banjir adalah Kecamatan Biringkanaya. Klasifikasi dan tingkat kerawanan banjir dapat dilihat pada Tabel 7 dan Gambar 1.

**Tabel 7.** Luas Wilayah Berdasarkan Klasifikasi Rawan Banjir

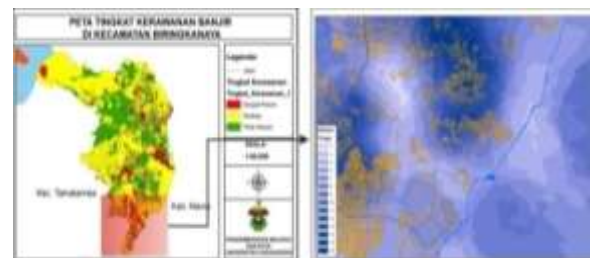
No	Klasifikasi	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Tidak Rawan	876.02	23.73
2.	Sedang	2526.42	68.45
3.	Sangat Rawan	288.37	7.81



**Gambar 1.** Peta Tingkat Kerawanan Banjir

### Identifikasi Tingkat Kerawanan ditinjau dari Volume Debit Air

Dalam analisis ini, wilayah studi kasus difokuskan pada wilayah yang lebih rawan berdasarkan hasil analisis sebelumnya dan survey di lapangan.



**Gambar 2.** Peta Fokus Kajian Analisis Kerawanan Banjir

Perhitungan laju limpasan ditentukan oleh koefisien aliran permukaan, intensitas hujan, dan luas area. Koefisien aliran permukaan mengacu pada jenis tutupan lahan dan untuk intensitas curah hujan digunakan data terbaru dan selanjutnya dilakukan pula perhitungan berapa lama genangan tersebut habis karena meresap ke tanah dengan menghitung berdasarkan daya resap tanah.

Selanjutnya, perhitungan koefisien aliran permukaan (C) berdasarkan tutupan lahan dapat dilihat pada perhitungan berikut.

$$CDAS = \frac{603.14 \times 0.75 + 19.49 \times 0.13 + 186.94 \times 0.2 + 5.71 \times 0.1 + 666.78 \times 0.15}{603.14 + 19.49 + 186.94 + 5.71 + 666.78}$$

$$CDAS = \frac{592.86}{1482.06}$$

$$CDAS = 0.40$$

Jadi, debit air yang terjadi:

$$\begin{aligned}
 Q &= 0.002778 \cdot C \cdot I \cdot A \\
 &= 0.002778 \times 0.40 \times 100 \times 1482.06 \\
 &= 164.68 \text{ m}^3/\text{detik}
 \end{aligned}$$

Perhitungan laju limpasan dengan intensitas curah hujan rata-rata kota Makassar yaitu 100 mm maka dihasilkan nilai laju limpasan sebesar 164.68m<sup>3</sup>/detik selanjutnya diubah menjadi m<sup>3</sup>/jam dan hasilnya yaitu 592.871m<sup>3</sup>/jam, laju limpasan dua jam yaitu 1.185.742m<sup>3</sup>/jam dan laju limpasan tiga jam yaitu 3.557.228m<sup>3</sup>/jam.

Dalam penentuan nilai kontur mana saja yang tergenang banjir yaitu dengan menghitung volume lahan per kontur dengan membandingkan nilai dari laju limpasan per jam dengan intensitas curah hujan 100 mm.

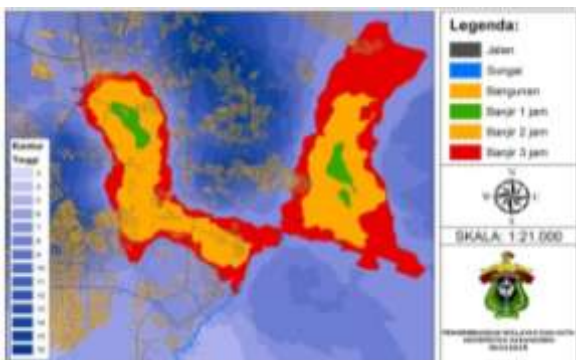
Luas wilayah yang tergenang banjir bila curah hujan sebesar 100 mm dengan waktu konsentrasi satu jam yaitu seluas 182595.57 m<sup>2</sup>.

**Tabel 8.** Wilayah Genangan Banjir berdasarkan Kontur dalam Satu Jam dengan Curah Hujan 100 mm

No	Kontur	Volume (m <sup>3</sup> )	Keterangan
1	3	103536.52	Tergenang Banjir
	4	233931.14	Tergenang Banjir
2	4	80377.75	Tergenang Banjir
	4	18379.52	Tergenang Banjir
3	5	986816.16	Tidak Tergenang
	5	921374.72	Tidak Tergenang
4	6	2443329.25	Tidak Tergenang
	6	2506209.57	Tidak Tergenang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Potensi genangan banjir berdasarkan lama waktu hujan dapat dilihat pada Gambar 3.



**Gambar 3.** Peta Genangan Banjir berdasarkan Lama Hujan

Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Tabel 9.** Wilayah Genangan Banjir berdasarkan Kontur dalam Dua Jam dengan Curah Hujan 100 mm

No	Kontur	Volume(m <sup>3</sup> )	Keterangan
1	3	103536.52	Tergenang Banjir
	4	233931.14	Tergenang Banjir
2	4	80377.75	Tergenang Banjir
	4	18379.52	Tergenang Banjir
3	5	986816.16	Tergenang Banjir
	5	921374.72	Tergenang Banjir
4	6	2443329.25	Tidak Tergenang
	6	2506209.57	Tidak Tergenang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Tabel 10.** Wilayah Genangan Banjir berdasarkan Kontur dalam Tiga Jam dengan Curah Hujan 100 mm

No.	Kontur	Volume (m <sup>3</sup> )	Keterangan
1	3	103536.52	Tergenang Banjir
	4	233931.14	Tergenang Banjir
2	4	80377.75	Tergenang Banjir
	4	18379.52	Tergenang Banjir
3	5	986816.16	Tergenang Banjir
	5	921374.72	Tergenang Banjir
4	6	2443329.25	Tergenang Banjir
	6	2506209.57	Tidak Tergenang

Sumber: Hasil Analisis, 2014

**Tabel 11.** Waktu yang dibutuhkan Air Genangan untuk Meresap ke Tanah

No	Kontur	Volume (m <sup>3</sup> )	Luas Resapan	Tekstur Tanah	Lama Infiltrasi
1	3	103536.52	97939	Lempung Berdebu	77.68 jam/ 3.2 hari
	4	233931.14	227441.8	Lempung Berdebu	75.58 jam/ 3.14 hari
2	4	80377.75	80377.75	Lempung Berdebu	73.48 jam/ 3.06 hari
	4	18379.52	18379.52	Lempung Berdebu	73.48 jam/ 3.06 hari
3	5	986816.16	920778.59	Lempung Berdebu	73.48 jam/ 3.06 hari
	5	921374.72	890678.44	Lempung Berdebu	76.01 jam/ 3.16 hari
4	6	2443329.25	2221922	Lempung Berdebu	80.80 jam/ 3.36 hari

Sumber: Hasil Analisis, 2014

Waktu yang dibutuhkan untuk genangan air volume tiap perkontur untuk meresap ke tanah didapatkan sesuai dengan perhitungan berikut, sesuai Tabel 11.

$$Q = 4.2 \times 10^{-7} \text{ m/det} \cdot 9 \text{ m} \cdot 97939 \text{ m}^2$$

$$Q = 3702094.2 \times 10^{-7}$$

$$t = \frac{103536.52 \text{ m}^3}{3702094.2 \times 10^{-7} \text{ m}^3/\text{det}}$$

$$t = 279670.13 \text{ detik}$$

$$t = 77.68 \text{ jam}$$

$$t = 3.2 \text{ hari}$$

## KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan dan hasil analisis sebelumnya, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Persebaran wilayah daerah yang sangat rawan genangan banjir di Kecamatan Biringkanaya tersebar secara tidak merata, wilayah yang sangat rawan genangan banjir berada di luas di wilayah sebelah selatan dan sebelah timur dari kecamatan Biringkanaya dan sebagian wilayah lain tersebar di sebagian wilayah tengah dan utara dari Kecamatan Biringkanaya. Persebaran wilayah sedang akan terjadinya genangan banjir tersebar merata di wilayah kecamatan Biringkanaya, dan persebaran wilayahnya yang tidak rawan genangan banjir di Kecamatan Biringkanaya pada umumnya berada pada bagian tengah dari Kecamatan Biringkanaya.
2. Luas wilayah yang tergenang pada konsentrasi lokasi dengan curah hujan 100mm dan waktu konsentrasi selama 1 jam mengakibatkan kontur 3 dan 4 dengan total volume 436224.93 m<sup>3</sup> mengalami tergenang dan membutuhkan waktu sekitar 77.68 jam/3.2 hari untuk meresap ke dalam tanah (sangat Rawan). Luas wilayah yang tergenang pada konsentrasi lokasi dengan curah hujan 100mm dan waktu konsentrasi selama 2 jam mengakibatkan semua kontur 3,4 dan 5 dengan total volume 2344415.81 m<sup>3</sup> mengalami tergenang dan membutuhkan waktu paling lama 77.68 jam untuk meresap ke dalam tanah (Rawan) dan Luas wilayah yang tergenang pada konsentrasi lokasi dengan curah hujan 100mm dan waktu konsentrasi selama 3 jam mengakibatkan kontur 3, 4, 5 dan sebagian kontur 6 dengan total volume 3235094.25 m<sup>3</sup> mengalami tergenang dan membutuhkan waktu paling lama 80.80 jam/3.36 hari untuk meresap ke dalam tanah (Sedang).

## DAFTAR PUSTAKA

- Arsyad, S. 2006. Konservasi Tanah dan Air. Institut Pertanian Bogor. Bogor.
- Badan Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana. 2007. *Panduan Pengenalan Karakteristik Bencana dan Upaya Mitigasinya di Indonesia*, Editor: Triutomo, Sugeng, Widjaja, B. Wisnu, Amri, M.Robi. Jakarta.
- Budiyanto, Eko. 2002. Sistem Informasi Geografis dengan ArcView GIS. Yogyakarta: Andi.
- Dibyosaputro, Suprpto. 1984. *Flood Susceptibility and Hazard Survey of The Kudus Prawarta Welehan Area, Central Java. Indonesia*. Thesis, ITC, Enschede, Netherlands.
- Dumairy. 1992. *Ekonomika Sumberdaya Air*. BPFE, Yogyakarta.
- Dwi, Karina Anggreni. 2012. *Arahan Pemanfaatan Lahan Daerah Aliran Sungai Ranteangin Terkait Tingkat Kerawanan Bencana Banjir di Kabupaten Kolaka Utara*. Tugas Akhir, Program Studi Teknik Pengembangan Wilayah dan Kota, FT-UIIN. Makassar.
- Gunadarma. 1997. *Drainase Perkotaan*. Jakarta: Erlangga.
- Gunawan, T. 1991. Penerapan Teknik Penginderaan Jauh Untuk Menduga Debit Puncak Menggunakan Karakteristik Fisik DAS, Studi Kasus di 152 DAS Bengawan Solo. Desertasi Fakultas Pasca Sarjana IPB. Bogor.
- Haryono, M.S. 1999. *Drainase Perkotaan*. Jakarta: Pradnya Paramitha.
- Kemandirian Kedirgantaraan. LAPAN-PSDAL. Pratomo, A. J. 2008. *Analisis Kerentanan Banjir di Daerah Aliran Sungai Sengkarang Kabupaten Pekalongan Provinsi Jawa Tengah dengan Bantuan Sistem Informasi Geografis*. Skripsi Fakultas Geografi Universitas Muhammadiyah Surakarta. Surakarta.
- Kodoatie, Robert J dan Sugiyanto. (2002). *Banjir*. Semarang: Pustaka Pelajar.
- Kohnke H., Bertrand AR. 1959. *Soil Conservation*. USA: McGraw-Hill.
- Maryono, Agus. 2003. *Pembangunan Sungai Dampak dan Restorasi Sungai*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2012
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 22/PRT/M/2009 tentang Pedoman Teknis dan Tata Cara Penyusunan Pola Pengolahan Sumber Daya Air.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2011 Tentang sungai.
- Petunjuk Teknis Perencanaan Rancangan Sistem Air Bersih Perkotaan, Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Tahun 2002. Jakarta.
- Prasasti, I., dkk. 2000. Model Ekstraksi Data NOAA-TOVS/ NOAA-KLM-ATOS. Laporan Akhir Riset Unggulan. Jakarta.
- Pratomo, Agus Joko. 2008. *Analisis Kerentanan Banjir Di Daerah Aliran Sungai Sengkarang Kabupaten Pekalongan Provinsi Jawa Tengah Dengan Bantuan Sistem Informasi Geografi*. Surakarta.

- Rezky, Dana Arishandy. (2013). *Prediksi Genangan Banjir Menggunakan Metode Rasional USSCS 1973 (Studi Kasus: BTN Hamzy, BTN Antara dan BTN Asal Mula)*. Tugas Akhir Program Studi Teknik Pengembangan Wilayah dan Kota Fak. Teknik Unhas. Makassar.
- Schwab, Glenn O. et al, Alih bahasa Robiyanto Hendro Susanto, Rahmad Hari Purnomo. (1997), *Teknik Konservasi Tanah dan Air*. Sriwijaya University.
- SNI 03 - 2415-1991 tentang Metode Perhitungan Debit Banjir.
- Sosrodarsono, S. dan Kensaku Takeda. (1993). *Hidrologi untuk Pengairan*. Jakarta: PradnyaParamita
- Surat Keputusan Menteri Pertanian 837/Kpts/Um/11/1980.
- Suripin. 2005. *Sistem Drainase Perkotaan Yang Berkelanjutan*. Yogyakarta: Andi.
- Suripin. 2004. *Sistem Drainase Perkotaan yang Berkelanjutan*. Yogyakarta: Andi.
- Tanuwidjaja, Gunawan. 2010. *Sejarah Singkat dan Penyebab Banjir DKI Jakarta dan Usulan Solusinya*. Integrated Urban, Drainage and Environmental Planning and Design. ITB: Bandung
- Undang-undang No. 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana

# Ketersediaan Ruang Terbuka Hijau Publik di Permukiman Kelurahan Sinrijala Kota Makassar

Karlina<sup>1)</sup>, Louis Santoso<sup>2)</sup>, Wiwik Wahidah Osman<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 Infrastruktur, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

<sup>3)</sup> Lab. Permukiman Perkotaan dan Wilayah, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

---

## ABSTRACT

Green open space in urban areas, especially in residential neighborhood, is important to be provided because the increasing of human activities in urban areas encourages the emergence of various environmental issues like vehicle pollution, flooding, decreasing of quality and quantity of groundwater and so forth. This research was conducted to assess the condition and the use of public green open space, to describe the type of public green open space and its existing plants, to identify the provision of green public open space provided at housing and settlement in Sinrijala district. The analytical methods used were descriptive qualitative, quantitative as well as superimpose analysis (overlay technique). The result of this research was the condition and the uses of the existing public green open space in Sinrijala district were not well organized and integrated in the city. Many public green open spaces have not been fully utilized for public interest. The types of public green open space in Sinrijala were public cemetery, green belt of river/canal and green line of road. The allocations of the public green open space in Sinrijala district is 60.66% based on superimpose analysis.

**Keywords: public green open space, green line, green belt, settlement.**

---

## PENDAHULUAN

Seiring meningkatnya dampak perubahan iklim global dan terbatasnya lahan terbuka di kawasan perumahan dan permukiman di kelurahan Sinrijala, maka selain luasan yang harus dicapai juga perlu mempertimbangkan fungsi ruang terbuka hijau (RTH) publik sesuai karakteristik lingkungan perumahan serta bentukan RTH publik pada lahan perumahan yang terbatas. Fungsi RTH publik perumahan dituntut agar lebih memenuhi kenyamanan iklim mikro, pelestarian air, dan tanah serta sarana sosial. Keberadaan ruang terbuka hijau publik di lingkungan perumahan dan permukiman di kelurahan Sinrijala menjadi penting untuk diketahui karena keberadaan ruang hijau perkotaan di Makassar semakin terdesak dan berkurang jumlahnya. Keadaan ini disebabkan oleh meningkatnya kebutuhan ruang untuk kegiatan ekonomi dan pembangunan kota, sementara jumlah lahan terbatas, pertumbuhan kota yang tidak terencana atau organik, yang cenderung mengabaikan alokasi lahan untuk ruang hijau,

kurang adanya kebijakan pemerintah kota untuk mewujudkan penghijauan kota, serta kurangnya kesadaran masyarakat akan pentingnya ruang hijau kota.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Ruang Terbuka Hijau Publik

Menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di kawasan perkotaan, Ruang terbuka hijau publik adalah RTH yang dimiliki dan dikelola oleh pemerintah daerah kota/kabupaten yang digunakan untuk kepentingan masyarakat secara umum. RTH publik memiliki fungsi sebagai berikut:

1. Fungsi Utama (intrinsik) yaitu fungsi ekologis
2. Fungsi tambahan (ekstrinsik)

Adapun manfaat RTH Publik berdasarkan fungsinya meliputi 2 jenis, yaitu: manfaat langsung (dalam pengertian cepat dan bersifat *tangible*) dan



manfaat tidak langsung (berjangka panjang dan bersifat *intangibile*)

Jenis RTH berdasarkan lokasinya, terbagi menjadi 4, yaitu:

1. RTH publik taman lingkungan, yaitu RTH skala kelurahan dan taman Rukun Warga.
2. Jalur hijau jalan
3. Taman Pemakaman Umum
4. Sempadan Sungai/Kanal

### METODE PENELITIAN

Penelitian ini dapat dikategorikan dalam penelitian deskriptif dengan menggunakan pendekatan kualitatif, kuantitatif dan *Superimpose/overlay* peta. Proses penelitian ini terdiri dari pengumpulan data, yang meliputi pengumpulan data primer, pengumpulan data sekunder, jenis data dan metode analisis data. Penelitian ini dilaksanakan di Kota Makassar dengan mengambil obyek penelitian Kelurahan Sinrijala.

### PEMBAHASAN

#### Gambaran Umum

Kelurahan Sinrijala merupakan wilayah pada batas terluar bagian barat dari Kecamatan Panakkukang, dengan batas-batas administrasi yang berbatasan dengan Kelurahan Karuwisi Utara di sebelah Utara, sebelah Selatan Kelurahan Tamamaung, sebelah Timur Kelurahan Karampuang dan sebelah Barat Kecamatan Makassar. Kelurahan Sinrijala memiliki luas wilayah 17 Ha dan terbagi dalam 5 (lima) wilayah RW yang terbagi dalam 2 (dua) lingkungan yaitu Lingkungan Sinrijala dengan wilayah meliputi RW I, RW II, dan RW III serta Lingkungan Tompo Balang dengan wilayah yang meliputi RW IV dan RW V. Kondisi perumahan di Kelurahan Sinrijala dibedakan atas tiga jenis, antara lain rumah permanen, semi Permanen, dan darurat/temporer. Hasil survey di lapangan secara umum kondisi bangunan/rumah yang ada mayoritas termasuk dalam klasifikasi permanen, semi permanen dan sebagian kecil temporer yang terbangun hampir di sepanjang bantaran kanal. Berdasarkan hasil survei, jumlah perumahan di Kelurahan Sinrijala lebih dominan terkonsentrasi di RW II dengan jumlah rumah sebanyak 24,61% perumahan dan RW III sebanyak 21,71% perumahan.

### Analisis RTH Publik

Kondisi dan pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau Publik yang ada di Kelurahan Sinrijala belum tertata dengan baik dimana penataan ruang terbuka hijau belum terintegrasi dalam perancangan kota. Banyak ruang terbuka hijau publik yang belum dimanfaatkan secara maksimal untuk kepentingan umum. Ketersediaan dan kondisi RTH dapat dilihat pada Gambar 1, 2, 3, dan Gambar 4.



Gambar 1. Ketersediaan RTH Publik Zona I



Gambar 2. Ketersediaan RTH Publik Zona II



Gambar 3. Ketersediaan RTH Publik Zona III



**Gambar 4.** Peta Ketersediaan RTH Publik Zona IV

Jalur hijau di kelurahan Sinrijala mengikuti jalur jalan di sepanjang jalan raya yang memuat tanaman perdu atau pohon. Lahan pemakaman umum ini memiliki kondisi yang kurang terawat akibat genangan air ketika hujan karena tidak adanya saluran drainase, serta tumbuhnya tanaman liar sehingga kondisi makam tersebut cenderung tidak teratur dan tempat pemakaman tersebut tidak dapat dimanfaatkan lagi karena tidak terdapat lahan kosong. Taman pemakaman umum ditumbuhi oleh tanaman liar dan semak-semak dan tidak tertata.

Pada kawasan zona 4 Kelurahan Sinrijala, terdapat pemukiman warga yang padat berada di bantaran kanal sehingga sebagian lingkungan tempat tinggal masyarakat menjadi kurang baik, kondisi kanal terlihat sangat kotor, bau, tidak terawat akibat terdapat banyak sampah. Vegetasi di sepanjang jalur hijau sangat kurang dan tidak tertata dengan baik. Dengan penanaman pohon-pohon yang mempunyai banyak akar diharapkan akar-akar tersebut akan mengikat tanah di sekitar sungai. Keberadaan jalur hijau di tepi sungai memegang peranan penting karena jalur hijau dapat berfungsi sebagai peneduh, penyegar udara, penambah nilai estetika yang dapat meminimalisir ancaman terjadinya erosi dan longsor pada bibir sungai.

Konsep penataan RTH publik di Kelurahan Sinrijala:

1. Penataan jalur hijau jalan.
2. Pengadaan jalur pedestrian, dikoridor jalan yang berdekatan dengan jalur hijau jalan.
3. Pengadaan tempat sampah di koridor jalan utama dan jalan lingkungan.
4. Penataan jalur hijau sempadan sungai/kanal. Pada penataan sempadan sungai/kanal,

direncanakan juga jalur pejalan dan penataan jalan yang rusak.

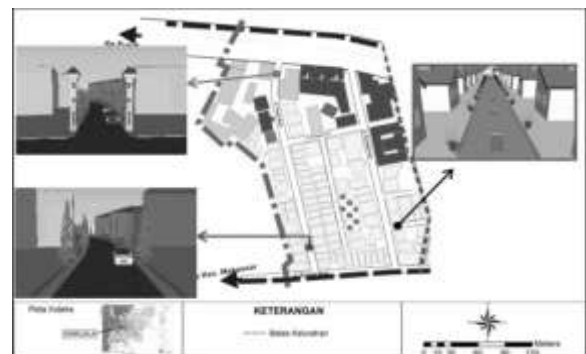
5. Pembangunan dan penataan saluran Drainase.

Penataan dan ilustrasi konsep perencanaan RTH publik dapat dilihat pada Tabel 1 dan Gambar 5, 6, 7, 8, dan 9 berikut.

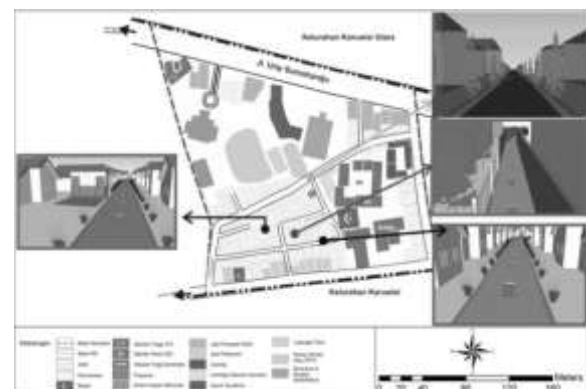
**Tabel 1.** Penataan Ruang Terbuka Hijau Publik

Aspek	Masalah	Lokasi	Gagasan	Rencana pengembangan
RTH	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. RTH mulai berkurang, khususnya pada koridor jalan utama regional, akibat intensitas pembangunan fisik yang cukup tinggi.</li> <li>2. Jalan tanpa pohon Pelindung</li> <li>3. Halaman rumah warga yang gersang.</li> <li>4. Kurangnya sistem drainase di Kel. Sinrijala .</li> </ol>	Sebagian besar lingkungan permukiman penduduk dan koridor jalan.	Perlu penataan RTH	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penataan RTH dengan penanaman pohon pelindung sepanjang jalan yang padat lalu lintas.</li> <li>2. Penghijauan halaman rumah penduduk.</li> <li>3. Pengadaan sistem drainase dibagian tengah jalan.</li> </ol>
RTH	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tak ada jalur pejalan kaki di Kel. Sinrijala.</li> <li>2. Kurangnya tempat sampah di Kel. Sinrijala</li> </ol>	Sebagian besar lingkungan permukiman penduduk dan koridor jalan.	Perlu penataan RTH	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengadaan jalur pejalan di kawasan perumahan dan pemukiman Kel. Sinrijala.</li> <li>2. Penyediaan tempat sampah di kawasan pemukiman Kel. Sinrijala.</li> </ol>

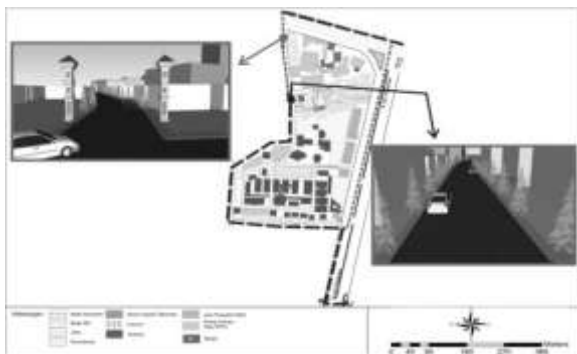
Sumber: Hasil Analisis dan Survei Lapangan, 2012.



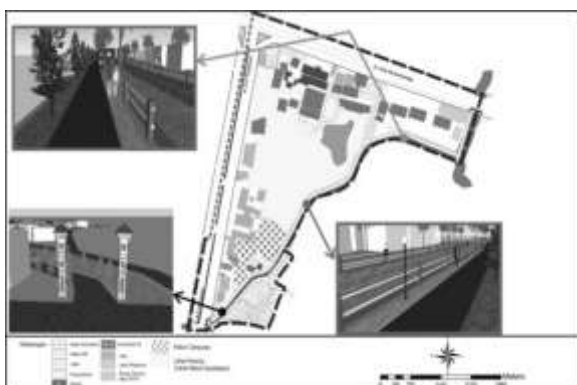
**Gambar 5.** Peta Konsep RTH Publik Kawasan Zona I



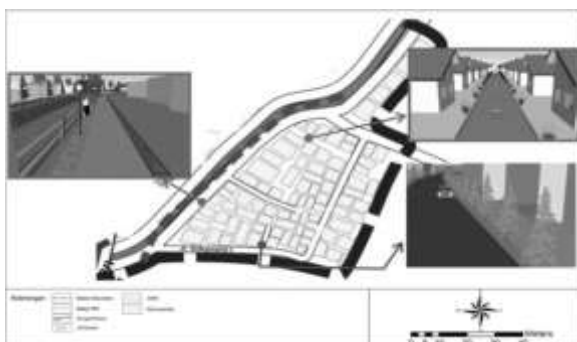
**Gambar 6.** Peta Konsep RTH Publik Kawasan Zona II



Gambar 7. Peta Konsep RTH Publik Kawasan Zona III



Gambar 8. Peta Konsep RTH Publik Kawasan Zona IV



Gambar 9. Peta Konsep RTH Publik Kawasan Zona V

## KESIMPULAN

Kesimpulan hasil penelitian Analisis Ketersediaan RTH publik di Permukiman Kelurahan Sinrijala Kota Makassar adalah sebagai berikut:

1. Kondisi dan pemanfaatan RTH publik yang ada dikelurahan Sinrijala belum tertata dengan baik, dimana masih ada jalan yang belum terdapat jalur hijau sehingga masih kurangnya fungsi ekologis dan estetika dan belum tersedianya jalur pejalan kaki.
2. Jenis RTH publik yang ada di Kelurahan Sinrijala terdapat jalur hijau jalan dan Pemakaman Umum, yang memiliki fungsi sebagai cadangan ruang terbuka hijau, daerah resapan air, dan paru-paru kota. Jalur hijau jalan belum tertata dengan baik, memiliki vegetasi yang kurang, dan belum teratur, sehingga kenyamanan pengguna jalan belum terpenuhi.
3. Ketersediaan RTH publik yang ada di Kelurahan Sinrijala yaitu 60.664 % dari hasil teknik analisis *Superimpose*.

## DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Cipta Karya. 2006. *Ruang Terbuka Hijau (RTH) sebagai Unsur Utama Pembentuk Kota Taman*. Jakarta
- Hakim, Rustam dan Hardi Utomo. 2002. *Komponen Perancangan Arsitektur Landsekap*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hastuti Elis. 2011. *Kajian Perencanaan Ruang Terbuka Hijau Perumahan sebagai Bahan Revisi SNI 03-1733-2004 Green Open Space Planning Study for Housing As Revision of SNI 03-1733-2004*.
- Lestari Garsinia, Kencana Ira P. 2008. *Galeri Tanaman Hias Lanskap*. Jakarta: Penebar Swadaya.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 05 Tahun 2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan Ruang Terbuka Hijau di Kawasan Perkotaan. Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 38 Tahun 2011 tentang Sungai
- Undang-Undang No.1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Permukiman.

# Identifikasi Peran Sektor Industri Pengolahan terhadap Perekonomian Sulawesi Selatan dengan Analisis Input Output

Rika Dwi Kurniasih<sup>1)</sup>, Yoenus Osman<sup>2)</sup>, Fathien Azmy<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 Infrastruktur, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

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

---

## ABSTRACT

Economic structure of developed region is characterized by increasingly large role of manufacturing and trade sector to sustain the region's economy. The amount of Gross Domestic Product (GDP) of South Sulawesi province shows its economy is getting better for years. GDP value is influenced by main contribution of manufacturing sector and other sectors such as agriculture, trading, and services that make economic developed. To develop manufacturing sector, the government of South Sulawesi needs information that is more detail about how big the share of manufacturing sector to the economic development. This research uses Input Output (IO) matrix for analyzing the economic development of South Sulawesi Province that linkages between manufacturing within its sectors. The result of this analysis, it can be found that there are two sectors have high attractive index and sensitivity degree, that are, chemical goods, paper and other paper or cardboard and products, and printed items. If there are increasing final demand of subsector chemicals goods, the demand of 21 input subsectors will raise too. This fact can influence the whole of economic development in South Sulawesi Province. In addition, this study obtained a multiplier coefficient of income and employment that describe the economic condition of South Sulawesi Province.

**Key words: input output (IO), manufacturing, regional economic, Gross Domestic Product (GDP).**

---

## PENDAHULUAN

Struktur perekonomian suatu wilayah yang relatif maju ditandai oleh semakin besarnya peran sektor industri pengolahan dan perdagangan dalam menopang perekonomian wilayah tersebut. Sektor ini telah menggantikan peran sektor tradisional (pertanian) dalam penyerapan tenaga kerja dan sumber pendapatan wilayah. Bahkan jika nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sektor pertaniannya jauh lebih kecil bila dibandingkan dengan sektor perindustrian dan perdagangan, maka dianggap perkembangan wilayah tersebut cukup baik dan tinggi. Hal tersebut disebabkan oleh tingginya kapasitas sektor industri untuk mengakselerasi pertumbuhan sektor agrobisnis wilayah tersebut.

Sektor Industri Pengolahan diyakini sebagai salah satu sektor yang mampu mengakselerasi perkembangan dan pertumbuhan ekonomi. Untuk

mengembangkan peranan sektor industri pengolahan terhadap perekonomian Sulawesi Selatan, pemerintah membutuhkan informasi yang lebih detail mengenai seberapa besar peran sektor industri pengolahan terhadap perekonomian Provinsi Sulawesi Selatan. Tepatnya, bagaimana keterkaitan sektor industri pengolahan terhadap sektor industri pengolahan itu sendiri maupun terhadap sektor-sektor perekonomian lainnya di Provinsi Sulawesi Selatan. Keterkaitan yang kuat, menunjukkan peran yang besar dari sektor industri pengolahan. Berkembangnya sektor industri pengolahan akan mendorong berkembangnya sektor-sektor perekonomian lainnya termasuk sektor industri pengolahan itu sendiri.

Studi ini menggunakan Tabel Input output (I-O) yang akan menjabarkan peran sektor industri pengolahan terhadap perekonomian wilayah Provinsi Sulawesi Selatan, terutama keterkaitan sektor ini dengan sektor-sektor perekonomian

lainnya termasuk dengan sektor industri pengolahan itu sendiri maupun peranan sektor industri pengolahan dalam meningkatkan pendapatan masyarakat dan penyerapan tenaga kerja di Provinsi Sulawesi Selatan.

**TINJAUAN PUSTAKA**

**Model Perencanaan Pembangunan**

Tabel input output (IO) pada dasarnya merupakan suatu uraian statistik dalam bentuk matrik yang menyajikan informasi tentang transaksi barang dan jasa serta saling keterkaitan antara sektor yang satu dengan sektor yang lainnya, dalam suatu kegiatan perekonomian di suatu negara/daerah pada suatu periode waktu tertentu. Secara garis horisontal atau baris, isian-isian tabel memperlihatkan bagaimana output suatu sektor dialokasikan ke sektor lainnya untuk memenuhi permintaan antara (*intermediate demand*) dan sebagian lagi dipakai untuk memenuhi permintaan akhir (*final demand*). Isian menurut garis vertikal atau kolom, menunjukkan struktur pemakaian input antara dan input primer yang disediakan oleh sektor-sektor lain untuk pelaksanaan kegiatan produksi. Bentuk umum penyajian dengan tiga kuadran seperti dilihatkan pada Gambar 1 berikut.

ALOKASI OUT PUT  STRUKTUR INPUT		PERMINTAAN				PENYEDIAAN			
		Permintaan Antara				Permin- taan Akhir	Impor	Jumlah Output	
		Sektor Produksi			Jumlah Permin- taan Antara				
		1	...j	...n					
INPUT ANTARA	SEKTOR PRODUKSI	1	$x_{11}$	$x_{1j}$	$x_{1n}$	$\sum_{i=1}^n x_{1i}$	$F_1$	$M_1$	$X_1$
		...							
		i	$x_{i1}$	$x_{ij}$	$x_{in}$	$\sum_{i=1}^n x_{ij}$	$F_i$	$M_i$	$X_i$
		...							
	n	$x_{n1}$	$x_{nj}$	$x_{nn}$	$\sum_{i=1}^n x_{ni}$	$F_n$	$M_n$	$X_n$	
	Jumlah Input Antara	$\sum_{i=1}^n x_{i1}$	$\sum_{i=1}^n x_{ij}$	$\sum_{i=1}^n x_{in}$	$\sum_{i=1}^n \sum_{j=1}^n x_{ij}$	F	M	X	
	INPUT PRIMER	$V_1$	$V_j$	$V_n$	V				
	JUMLAH INPUT	$X_1$	$X_j$	$X_n$	X				

Gambar 1. Kuadran model perencanaan pembangunan

**METODE PENELITIAN**

**Metode Analisis**

1. Analisis Pengganda (*Multiplier Analysis*)

Analisis pengganda dalam tabel input output digunakan untuk menentukan tingkat

ketergantungan dari beberapa sektor ekonomi. Suatu sektor dengan koefisien pengganda yang besar mencerminkan bahwa sektor tersebut mempunyai hubungan yang kuat dengan sektor lain. Selanjutnya, Nazara (1997) menyatakan bahwa ada 3 variabel utama yang diperhatikan dalam analisis pengganda, yaitu; (1) pengganda ouput sektor-sektor produksi, (2) pengganda pendapatan rumah tangga (*household income*), dan (3) pengganda tenaga kerja (*employment*).

2. Analisis Keterkaitan (*Linkage Analysis*)

Analisis keterkaitan digunakan untuk mengukur kaitan kegiatan ekonomi antar sektor dalam suatu wilayah. Ada 3 (tiga) cara untuk mengukur keterkaitan antar sektor, yaitu; (1) menghitung koefisien keterkaitan ke belakang (*backward linkages effect*), (2) menghitung koefisien keterkaitan ke depan (*forward linkages effect*), dan (3) menghitung jumlah transaksi tiap-tiap sektor baik menurut baris maupun kolom (Hulu, 1988).

**Klasifikasi Subsektor Industri Pengolahan**

Klasifikasi subsektor industri pengolahan merupakan kerangka dasar penyusunan Tabel I-O khusus untuk subsektor Industri Pengolahan yang sangat menentukan tahap-tahap kegiatan selanjutnya. Klasifikasi subsektor bertujuan untuk mengelompokkan kegiatan industri pengolahan di bidang industri pengolahan yang sangat beragam ke dalam satuan-satuan subsektor yang sedapat mungkin mempunyai keseragaman dalam proses produksi dan menghasilkan output yang homogen.

**Bentuk Analisis**

1. Analisis deskriptif, menggunakan model persamaan Matriks Tabel I-O dengan tingkat ordo sejumlah subsektor yang diteliti, dimana dirumuskan secara umum sbb :

$$\sum x_{ij} + F_i = X_i + M_i, \text{ untuk } i = 1,2,3$$

Artinya: Jumlah permintaan antara + permintaan akhir = jumlah output + impor, atau jumlah permintaan = jumlah persediaan.

Keterangan:

- $x_{ij}$  : adalah banyaknya output subsektor I yang digunakan sebagai input subsektor-j
- $F_i$  : adalah permintaan akhir terhadap subsektor I
- $X_i$  : adalah total output subsektor i
- $M_i$  : adalah impor produksi i

**Tabel 1.** Klasifikasi Tabel I-O Subsektor Industri Pengolahan Propinsi Sulawesi Selatan Tahun 2005

No	Subsektor
1	Industri Daging Jeroan dan Sejenisnya
2	Industri Daging Olahan dan Awetan
3	Industri Buah-Buahan dan Sayur-Sayuran Olahan dan Awetan
4	Industri Ikan Olahan dan Awetan
5	Industri Kopra dan Minyak Hewani dan Nabati
6	Industri Beras
7	Industri Tepung Terigu
8	Industri Tepung Lainnya
9	Industri Roti, Biskuit, dan Sejenisnya
10	Industri Mie, Makaroni, dan Sejenisnya
11	Industri Gula
12	Industri Biji-Bijian Kupasan, Coklat Bubuk, dan Kembang Gula
13	Industri Kopi Giling dan Kupasan
14	Industri Makanan Lainnya
15	Industri Pakan Ternak
16	Industri Minuman (termasuk Minuman Beralkohol)
17	Industri Tembakau Olahan dan Rokok
18	Industri Kapuk Bersih
19	Industri Benang Sutra
20	Industri Benang
21	Industri Tekstil Sutura
22	Industri Tekstil
23	Industri Tekstil Jadi dan Pakaian Jadi
24	Industri Permadani, Tali, dan Tekstil Lainnya
25	Industri Kulit Samakan dan Olahan, serta Barang-Barang dari Kulit dan Alas Kaki
26	Industri Kayu Gergajian dan Awetan
27	Industri Kayu Lapis dan Sejenisnya
28	Industri Bahan Bangunan dari Kayu
29	Industri Perabot Rumah Tangga Terbuat dari Kayu, Bambu, dan Rotan
30	Industri Kertas dan Barang dari Kertas dan Karton, termasuk Barang-Barang Cetakan
31	Industri Pupuk dan Pestisida
32	Industri Barang-Barang Kimia Lainnya
33	Industri Barang-Barang Hasil Kilang Minyak
34	Industri Karet dan Barang-Barang dari Karet
35	Industri Barang-Barang Plastik
36	Industri Bahan Bangunan dari Keramik dan Tanah Liat
37	Industri Semen
38	Industri Barang-Barang Lainnya dari Bahan Bukan Logam
39	Industri Besi dan Baja Dasar
40	Industri Barang-Barang dari Besi dan Baja Dasar
41	Industri Seng
42	Industri Barang-Barang dari Logam kecuali Mesin dan Peralatannya
43	Industri Mesin dan Peralatan dan Perlengkapannya termasuk Alat Listrik dan Bahan-Bahan Keperluan Listrik
44	Industri Alat Angkutan Laut
45	Industri Alat Angkutan Darat
46	Industri Alat Pengangkutan Lainnya
47	Industri Barang-Barang Industri Lainnya

2. Analisis dampak, merupakan analisis yang menyajikan berbagai informasi, seperti tabel koefisien input dan tabel matriks pengganda, tabel derajat kepekaan dan daya penyebaran, tabel dampak permintaan akhir terhadap penciptaan output, nilai tambah, dan tenaga kerja, yang sangat berguna untuk keperluan analisis lanjutan.

## PEMBAHASAN

### Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan

Dalam kurun waktu 2003-2004, kontribusi sektor industri pengolahan terhadap perekonomian Sulawesi Selatan cenderung meningkat seiring dengan penambahan jumlah perusahaan industri besar, namun sejak tahun 2005-2007 kontribusinya sedikit menurun. Misalnya pada tahun 2003 kontribusi sektor industri sekitar 13,95% menjadi 13,97% pada tahun 2004, kemudian pada tahun 2006 sekitar 13,54% dan menurun lagi menjadi 13,22% pada tahun 2007. Sementara jumlah perusahaan industri besar dan sedang tercatat sebanyak 297 unit pada tahun 2003 menjadi 393 unit pada tahun 2006, dan pada tahun 2007 tercatat sekitar 406 perusahaan.

Selama kurun waktu tahun 2003-2006, sektor ini mengalami pertumbuhan yang tidak jauh berbeda. Pada tahun 2003-2006, sektor ini mengalami pertumbuhan yang tidak jauh berbeda. Pada tahun 2003 tumbuh 7,75%, namun pada tahun berikutnya tumbuh melambat, yakni sebesar 6,21 persen. Kemudian, pada tahun 2005 tumbuh sedikit meningkat sekitar 7,30%, dan pada tahun 2006 meningkat lagi menjadi 7,22%. Tetapi pada tahun 2007 pertumbuhan sektor ini mengalami perlambatan menjadi sebesar 4,74% saja walaupun jumlah perusahaan sedikit mengalami penambahan. Hal ini dipengaruhi oleh menurunnya industri semen dan industri makanan.

### Keterkaitan Antar-Subsektor, Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan

Dari data tabel input-output Sulawesi Selatan (Tabel 1) khususnya pada sektor industri pengolahan yang terdapat 47 subsektor, yang mana subsektor tersebut antara lain adalah industri daging jeroan dan sejenisnya, industri daging olahan dan awetan, industri buah-buahan

dan sayur-sayuran olahan dan awetan, industri ikan olahan dan awetan, industri kopra dan minyak hewani dan nabati, industri beras, industri tepung terigu, industri tepung lainnya, industri roti, biskuit, dan sejenisnya, industri mie, makaroni, dan sejenisnya, industri gula, industri biji-bijian kupasan, coklat bubuk, dan kembang gula, industri kopi giling dan kupasan, industri makanan lainnya, industri pakan ternak, industri minuman (termasuk minuman beralkohol), industri tembakau olahan dan rokok, industri kapuk bersih, industri benang sutera, industri benang, industri tekstil sutera, industri tekstil, industri tekstil jadi dan pakaian jadi, industri permadani, tali, dan tekstil lainnya, industri kulit samakan dan olahan, serta barang-barang dari kulit dan alas kaki, industri kayu gergajian dan awetan, industri kayu lapis dan sejenisnya, industri bahan bangunan dari kayu, industri perabot rumah tangga terbuat dari kayu, bambu, dan rotan, industri kertas dan barang dari kertas dan karton, termasuk barang-barang cetakan, industri pupuk dan pestisida, industri barang-barang kimia lainnya, industri barang-barang hasil kilang minyak, industri karet dan barang-barang dari karet, industri barang-barang plastik, industri bahan bangunan dari keramik dan tanah liat, industri semen, industri barang-barang lainnya dari bahan bukan logam, industri besi dan baja dasar, industri barang-barang dari besi dan baja dasar, industri seng, industri barang-barang dari logam kecuali mesin dan peralatannya, industri mesin dan peralatan dan perlengkapannya termasuk alat listrik dan bahan-bahan keperluan listrik, industri alat angkutan laut, industri alat angkutan darat, industri alat pengangkutan lainnya, industri barang-barang industri lainnya.

Pada Tabel input-output Sulawesi Selatan, pada baris menunjukkan jumlah keluaran (total output) pada subsektor industri daging jeroan dan sejenisnya sebanyak 184.789, senilai 2 digunakan oleh subsektor industri daging jeroan dan sejenisnya sendiri sebagai masukan, senilai 3.501 digunakan oleh industri daging olahan dan awetan, senilai 961 digunakan oleh industri roti, biskuit, dan sejenisnya, senilai 186 digunakan oleh industri makanan lainnya, senilai 10 digunakan oleh industri barang-barang industri lainnya, dan sisanya 59.416 digunakan oleh permintaan akhir sebagai barang konsumsi. sedangkan jumlah masukan subsektor padi senilai 184.789, senilai 2

digunakan oleh subsektor industri daging jeroan dan sejenisnya sendiri, 7 dari subsektor industri permadani, tali, dan tekstil lainnya, 130 dari subsektor industri kertas dan barang dari kertas dan karton, termasuk barang-barang cetakan, 126 dari industri barang-barang kimia lainnya, 727 dari subsektor industri barang-barang kimia lainnya, 547 dari subsektor industri barang-barang plastik, 17 dari subsektor industri barang-barang dari logam kecuali mesin dan peralatannya, 373 dari subsektor industri mesin dan peralatan dan perlengkapannya termasuk alat listrik dan bahan-bahan keperluan listrik, 98 dari subsektor industri barang-barang industri lainnya, dan selebihnya senilai 182.762 berupa masukan primer yang disebut juga nilai tambah bruto (*gross valued added*). untuk subsektor lainnya dapat dilihat pada tabel transaksi input-output sektor industri pengolahan.

#### 1. Koefisien Masukan/Matriks Teknologi

Dari tabel masukan keluaran atau matriks input output dapat dilihat bahwa setiap unit yang dihasilkan oleh sektor industri daging jeroan dan sejenisnya, memerlukan masukan  $1,08232e-05$  dari sektor itu sendiri, 0 dari industri daging olahan dan awetan, industri buah-buahan dan sayur-sayuran olahan dan awetan, industri ikan olahan dan awetan, industri kopra dan minyak hewani dan nabati, industri beras, industri tepung terigu, industri tepung lainnya, industri roti, biskuit, dan sejenisnya, industri mie, makaroni, dan sejenisnya, industri gula, industri biji-bijian kupasan, coklat bubuk, dan kembang gula, industri kopi giling dan kupasan, industri makanan lainnya, industri pakan ternak, industri minuman (termasuk minuman beralkohol), industri tembakau olahan dan rokok, industri kapuk bersih, industri benang sutera, industri benang, industri tekstil sutera, industri tekstil, industri tekstil jadi dan pakaian jadi, industri kulit samakan dan olahan, serta barang-barang dari kulit dan alas kaki, industri kayu gergajian dan awetan, industri kayu lapis dan sejenisnya, industri bahan bangunan dari kayu, industri perabot rumah tangga terbuat dari kayu, bambu, dan rotan, industri pupuk dan pestisida, industri karet dan barang-barang dari karet, industri bahan bangunan dari keramik dan tanah liat, industri semen, industri barang-barang lainnya dari bahan bukan logam, industri besi dan baja dasar, industri

barang-barang dari besi dan baja dasar, industri seng, industri alat angkutan laut, industri alat angkutan darat, industri alat pengangkutan lainnya. industri permadani, tali, dan tekstil lainnya memberikan sumbangan sebesar  $3,7881e-05$ ,  $0,000703505$  untuk industri kertas dan barang dari kertas dan karton, termasuk barang-barang cetakan,  $0,000681859$  dari industri barang-barang kimia lainnya,  $0,003934217$  dari industri barang-barang hasil kilang minyak,  $0,002960133$  dari industri barang-barang plastik,  $9,19968e-05$  dari industri barang-barang dari logam kecuali mesin dan peralatannya,  $0,0020185184$  dari industri mesin dan peralatan dan perlengkapannya termasuk alat listrik dan bahan-bahan keperluan listrik,  $0,000530335$  dari industri barang-barang industri lainnya, dan sisanya  $0,989$  atau  $98,9\%$  sebagai masukan primer atau nilai tambah bruto. Untuk subsektor lainnya dapat dilihat pada tabel matriks teknologi sektor industri pengolahan.

## 2. Matriks Leontief

Diperoleh dengan memperkurangkan matriks identitas dengan matriks A atau Matrik Teknologi. Adapun matriks identitas ( I ) yaitu;

$$\begin{bmatrix} 1 & 0 & 0 & 0 \\ 0 & 1 & 0 & 0 \\ 0 & 0 & 1 & 0 \\ 0 & 0 & 0 & 1 \end{bmatrix}$$

Sehingga matriks Leontief yaitu ( I – A)

## 3. Matriks Pengganda (Kebalikan/Invers Leontief)

Matriks pengganda merupakan peralatan utama dalam analisis input-output karena dapat segera dievaluasi pengaruh perubahan permintaan akhir terhadap keluaran bruto sektor-sektor ekonomi. Selain itu, dapat diketahui PDRB dan beberapa bilangan pengganda (*multipier*) antar sektor/subsektor yang saling mempengaruhi secara beruntun dalam proses produksi, dan sekaligus mencerminkan sifat keterkaitan antar sektor/subsektor, sesuai dasar falsafah teori tabel input-output. Bilangan pengganda yang dimaksud adalah pengganda tenaga kerja (*employment multiplier*), pengganda pendapatan (*income multiplier*), dan pengganda keluaran (*output multiplier*).

## 4. Indeks Daya Menarik atau Daya Penyebaran (*backward power of dispersion*) dan indeks Derajat Kepekaan (*forward power of dispersion*)

Dari tabel IDM dapat dilihat bahwa subsektor industri pupuk dan pestisida memiliki indeks daya penyebaran tertinggi di antara 47 subsektor industri pengolahan Sulawesi Selatan. Hal ini menunjukkan bahwa subsektor pupuk dan pestisida mempunyai pengaruh yang terbesar dalam pertumbuhan perekonomian sektor industri pengolahan karena tiap kenaikan satu unit industri pupuk dan pestisida dapat mempengaruhi peningkatan subsektor lainnya sebesar  $1,78708$ . Jadi apabila Provinsi Sulawesi Selatan memberikan prioritas pada pemerataan ekonomi, maka subsektor industri pupuk dan pestisida-lah yang seyogyanya dipacu melalui permintaan akhir.

Setelah industri pupuk dan pestisida, menyusul kemudian subsektor industri barang-barang kimia lainnya, industri pakan ternak, industri karet dan barang-barang dari karet, dan industri minuman (termasuk minuman beralkohol) dengan masing-masing nilai indeks sebesar  $1,75401$ ;  $1,58902$ ;  $1,57706$ ;  $1,55082$ .

Dari hasil analisis, dilakukan pemetaan terhadap kabupaten yang memiliki daya menarik yang paling tinggi sampai yang paling rendah (Gambar 2). Sebagai indikator, diambil 10 subsektor teratas kemudian dilakukan komparasi dan pembobotan terhadap data tabulasi industri pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan Tahun 2010. Adapun metode pembobotan yang diterapkan berdasarkan besaran faktor dari setiap subsektor sesuai urutannya, di mana pembobotan ini menggunakan *Standard for Map and Digitation FA Guideline* dari ESRI, yaitu:

- Sangat Tinggi adalah kabupaten/kota yang memiliki 4-5 subsektor pada 5 besar urutan subsektor teratas dan/atau memiliki 8-10 subsektor dari 10 besar subsektor teratas. Sehingga dapat diketahui bahwa Kota Makassar dan Pare-Pare merupakan kota dengan daya menarik sangat tinggi untuk sektor industri pengolahan. Dari 10 subsektor teratas, sembilan industri terdapat di Kota Makassar, dan lima lainnya di Kota Pare-Pare.
- Tinggi adalah kabupaten/kota yang memiliki 2-3 subsektor pada 5 besar urutan subsektor teratas dan/atau memiliki 6-7 subsektor dari 10 besar subsektor teratas. Kabupaten yang termasuk ke dalam kategori tinggi, antara lain: Kabupaten Selayar dan Sinjai.



- c. Sedang adalah kabupaten/kota yang memiliki 1 subsektor pada 5 besar urutan subsektor teratas dan/atau memiliki 5 subsektor dari 10 besar subsektor teratas. Hasil pembobotan memperlihatkan kabupaten yang termasuk ke dalam kategori sedang antara lain Kabupaten Bulukumba, Bantaeng, Jeneponto, Takalar, Gowa, Maros, Bone, Soppeng, Wajo, Sidrap, Luwu, tana Toraja, Kota Palopo, dan Kabupaten Luwu Timur.
- d. Rendah adalah kabupaten/ kota yang tidak memiliki subsektor pada 5 besar urutan subsektor teratas dan/atau memiliki 3-4 subsektor dari 10 besar subsektor teratas, yaitu Kabupaten Luwu Utara.
- e. Sangat Rendah, kabupaten/kota yang tidak memiliki subsektor pada 5 besar urutan subsektor teratas dan/atau memiliki 0-2 subsektor dari 10 besar subsektor teratas, yaitu: Kab. Enrekang, Pinrang, Barru, Pangkep.

Dari tabel indeks derajat kepekaan, disimpulkan bahwa subsektor yang memiliki nilai indeks tertinggi adalah industri barang-barang kimia lainnya dengan nilai sebesar 6,14590. Hal ini menunjukkan bahwa subsektor industri barang-barang kimia lainnya akan terkena pengaruh yang paling besar dari pertumbuhan perekonomian sektor industri pengolahan (Gambar 3). Subsektor industri barang-barang kimia lainnya yang paling terpengaruh peningkatan keluarannya apabila terjadi kenaikan permintaan akhir terhadap keluaran semua subsektor industri pengolahan. Jadi jika provinsi sulawesi selatan memberikan prioritas pada pertumbuhan ekonomi, maka subsektor industri barang-barang kimia lainnya-lah yang perlu mendapat perhatian lebih dari pemerintah.

5. Pengganda Pendapatan dan Pengganda Kesempatan Kerja

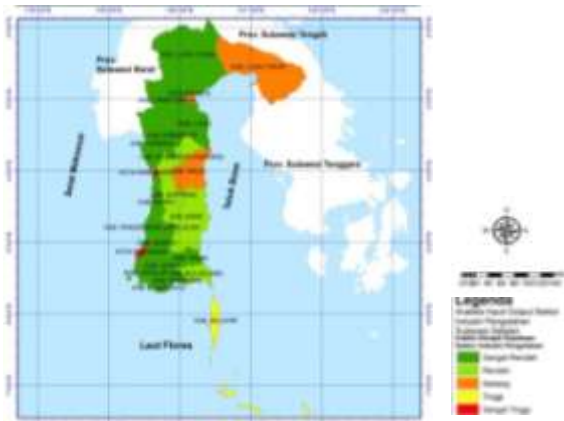
Koefisien pengganda pendapatan yang tertinggi adalah pada subsektor barang-barang hasil kilang minyak yaitu 4.498,911 (Gambar 4), sehingga setiap kenaikan satu unit permintaan akhir terhadap keluaran semua subsektor industri pengolahan Sulawesi Selatan akan meningkatkan pendapatan di subsektor barang-barang hasil kilang minyak sebesar 4.498,911 kali lipat.



**Gambar 2.** Peta Indeks Data Menarik Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 3.** Peta Indeks Derajat Kepekaan Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 4.** Peta Indeks Pengganda Pendapatan Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan

Dari perhitungan data PKK hipotetik dapat dijelaskan bahwa ternyata koefisien pengganda kesempatan kerja yang tertinggi adalah pada subsektor barang-barang hasil kilang minyak yaitu 48,5357986619405 (Gambar 5). Ini berarti bahwa setiap kenaikan satu unit permintaan akhir terhadap keluaran semua subsektor industri pengolahan Sulawesi Selatan akan meningkatkan

kesempatan kerja di subsektor barang-barang hasil kilang minyak sebesar 48,5357986619405 kali lipat.

### 6. Analisis Prioritas Pengembangan Wilayah

Setelah melakukan beberapa analisis *multiplier effect*, dapat ditentukan prioritas pengembangan wilayah berdasarkan nilai hasil analisis tersebut.



**Gambar 5.** Peta Pengganda Kesempatan Kerja Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 6.** Peta Prioritas Pengembangan Wilayah Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 7.** Peta Kawasan Pengumpul Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan

Prioritas pengembangan wilayah disajikan dalam peta yang merupakan hasil pembobotan dari 3 indikator (Indeks Daya Menarik, Indeks Derajat Kepekaan, dan Koefisien Pengganda Pendapatan), kabupaten/kota yang memiliki tingkatan sangat tinggi penulis beri bobot 5, tinggi=4, sedang=3, rendah=2 dan sangat rendah =1. Dari peta prioritas pengembangan (Gambar 6), selanjutnya dapat dibuat peta kawasan pengumpul dan pergerakan komoditas yang terbagi menjadi lima wilayah pergerakan, berikut rinciannya:

#### a. Kawasan pengumpul

Kawasan pengumpul ditetapkan berdasarkan kelengkapan sarana dan prasarana penunjang untuk pengolahan dan pengangkutan komoditas industri pengolahan, kawasan pengumpul utama adalah kabupaten/kota yang memiliki sarana dan prasarana terbaik di Provinsi Sulawesi Selatan dan itu adalah kota Makassar. Pengumpul regional adalah kabupaten/kota yang memiliki prasarana dan sarana penunjang terbaik di kawasannya dan memiliki kesamaan komoditas dengan kabupaten/kota Pengumpul lokal ditetapkan pada tiap-tiap ibukota kabupaten/kota (Gambar 7).

#### b. Pergerakan komoditas

Peta pergerakan komoditas memperlihatkan pergerakan dari kawasan pengumpul regional ke kawasan pengumpul utama.

##### 1) Wilayah 1

Wilayah 1 terdiri dari Kabupaten. Jeneponto, Kabupaten Takalar, Kabupaten Gowa, Kota Makassar, Kabupaten Maros dan Kabupaten Pangkajene dengan kawasan pengumpul regional pada kota Makassar kawasan ini memiliki persamaan komoditas seperti batu bata, semen, jagung dan lain-lain (Gambar 8).

##### 2) Wilayah 2

Wilayah 2 terdiri dari Kabupaten Bulukumba, Bantaeng, Selayar, dan Sinjai dengan Bulukumba sebagai kawasan pengumpul regional hal ini karena Kabupaten Bulukumba merupakan penghubung Kabupaten Selayar dan kawasan lain di Provinsi Sulsel (Gambar 9). Kabupaten Bulukumba juga memiliki sarana dan prasarana yang lebih lengkap dari kawasan sekitarnya, dan kesamaan komoditas seperti komoditas ikan, kapas, dan kayu lapis.



**Gambar 8.** Peta Pergerakan Komoditas Wilayah 1 Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 9.** Peta Pergerakan Komoditas Wilayah 2 Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 10.** Peta Pergerakan Komoditas Wilayah 3 Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 11.** Peta Pergerakan Komoditas Wilayah 4 Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan



**Gambar 12.** Peta Pergerakan Komoditas Wilayah 5 Sektor Industri Pengolahan Provinsi Sulawesi Selatan

### 3) Wilayah 3

Wilayah 3 meliputi Kabupaten Bone, Kabupaten Wajo dan Kabupaten Soppeng. Kawasan pengumpul regional adalah Kabupaten Bone karena memiliki pelabuhan yang cukup representatif dan akses jalan ke beberapa daerah di bagian selatan dan Kota Makassar (Gambar 10).

### 4) Wilayah 4

Wilayah 4 meliputi Kota Pare-Pare, Kabupaten Barru, Kabupaten Enrekang, Kabupaten Pinrang dan Kabupaten Sidrap. Kawasan pengumpul regional adalah Kota Pare-Pare (Gambar 11). Hal ini karena Kota Pare-Pare memiliki sarana dan prasarana penunjang yang paling baik di antara kabupaten sekitarnya seperti pelabuhan, kawasan industri dan terminal regional serta kawasan pergudangan.

### 5) Wilayah 5

Wilayah 5 terdiri dari Kota Palopo, Kabupaten Luwu, Kabupaten Luwu Utara, Kabupaten Luwu Timur dan Kabupaten Tana Toraja dengan Kota Palopo sebagai kawasan pengumpul regional, karena Kota Palopo memiliki fasilitas pergudangan dan pelabuhan yang cukup baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- DTKTD-CIPTA-KARYA. 1992. Studi Tipologi Kabupaten, Laporan Akhir. Makassar: PSDAL LP Unhas.
- Jhingan, ML. 2007. Ekonomi Pembangunan dan Perencanaan. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Kuncoro, Mudrajat. 2002. *Analisis Spasial dan Regional, Studi Aglomerasi dan Kluster Industri Indonesia*. Yogyakarta: UPP AMP YKPN.
- Nazara, Suahasil. 1997. *Analisis Input-Output*. Jakarta: LP Fak. Ekonomi UI.
- Produk Domestik Regional Bruto Kota Makassar Tahun 2007.
- Tarigan, Robinson. 2005. *Ekonomi Regional, Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Bumi Aksara.

# Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Penggunaan Lahan

Zulqadri Ansar<sup>1)</sup>, Ananto Yudono<sup>2)</sup>, Isfa Sastrawati<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 Kota, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

<sup>3)</sup> Lab. Perencanaan dan Perancangan Wilayah, Pariwisata dan Mitigasi Bencana, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

---

## ABSTRACT

The growth of cities is in line with the development of transportation technology. Land use change, especially residential area tend to follow the availability of the transport network. Transportation and land use are closely related and have specific purpose in planning. The purpose of transportation system planning is to provide facilities for the movement of passengers and goods from one place to another. While the purpose of land use planning is to achieve the function of the buildings. Mamminasata region, the one of metropolitan cities in Indonesia, including Makassar City, Sungguminasa City, Maros Regency and Takalar Regency, should have an integrated planning for transportation sector. Development of Mamminasata region led to the new activity centers and new settlements such as the new Hertasning road. New Hertasning Street is the corridor that connect Makassar City and Sungguminasa City (Gowa Regency) in the southeast of the Mamminasata Region. The development of the new road changed agriculture uses to residential uses. This study examines the effect of development of new road toward land use changes. Land use changes using three variables: changes in land use, land use intensity and land price. This study used data inventory, comparative and mapping overlay analysis. The result of this analysis indicates the development of new road caused land use change along the corridor.

**Keywords: land use change, new road, land use intensity, land price, transportation.**

---

## PENDAHULUAN

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan. Tanpa sistem transportasi yang baik maka kelancaran ekonomi, sosial, politik dan keamanan akan terganggu. Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk satu *land use transport system*. Salah satu fasilitas yang wajib adanya dalam mencapai tingkat kemudahan aksesibilitas adalah jalan.

Peranan jalan dan jaringan jalan adalah memberikan akses ke rumah dan mobilitas pergerakan. Prasarana ini digunakan untuk melayani sarana transportasi yang mengangkut barang dan orang/penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan sehingga jalan juga berfungsi sebagai sektor pendorong berkembangnya sektor-sektor lain.

Jaringan jalan dapat menyebabkan naiknya harga dan nilai lahan di wilayah tersebut. Semakin tinggi tingkat aksesibilitasnya, maka semakin kuat daya tariknya sehingga perkembangannya lebih intens bila dibandingkan dengan daerah lain yang mempunyai nilai aksesibilitas yang rendah. Adanya perubahan penggunaan lahan ini maka akan meningkatkan pula nilai lahan yang dapat diukur dari harga sewa lahan tersebut.

Mamminasata yang merupakan salah satu kota metropolitan yang ada di Indonesia harus memiliki perencanaan terpadu terhadap sektor transportasinya. Mamminasata dalam perkembangannya akan melahirkan kota-kota baru sebagai pusat-pusat kegiatan dan pusat pemukiman. RTRW Mamminasata memvisualisasikan bahwa kawasan permukiman akan berkembang di bagian timur Makassar, yaitu meliputi wilayah Gowa dan Maros. Arah ini terlihat cukup beralasan mengingat ketersediaan lahan.

Namun demikian, kawasan pengembangan dan permukiman harus direncanakan dengan teliti disesuaikan dengan jaringan transportasi. Tanpa perencanaan yang terpadu, maka akan timbul kepadatan lalu lintas sebagai masalah utama yang merupakan akibat dari pengembangan kawasan permukiman baru. Jalan Hertasning Baru yang juga merupakan salah satu lokasi pengembangan pusat pemukiman di Mamminasata akan berkembang menjadi pusat kegiatan baru.

Pembangunan Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak (Jl Hertasning Baru) membuat daerah ini potensi berkembangnya besar. Jalan ini akan mempertemukan Jalan Pettarani dengan kampus baru UIN Alauddin (Samata). Jalan Hertasning dan Hertasning baru merupakan akses utama yang mempertemukan keduanya, dan dapat ditempuh dalam waktu yang cukup singkat dan jarak yang tidak terlalu jauh. Kedepannya Kelurahan Samata Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa yang tepat berada di depan Jalan Hertasning Baru merupakan kawasan pendidikan, Ini ditandai dengan hadirnya kampus baru Universitas Islam Negeri Alauddin. Universitas ini nantinya akan menjadi daya tarik untuk perkembangan Hertasning baru.

Terdapat pula simpul jalan atau perempatan jalan yang strategis, yang mempertemukan jalur hertasning baru dengan jalur Antang. Jalur Antang ini merupakan jalur yang mempertemukan antara Tello dengan Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru merupakan jalur menuju kawasan wisata Malino. Kawasan wisata Malino yang merupakan daerah wisata pegunungan yang menjadi tujuan wisata para pengunjung baik itu pengunjung lokal maupun pengunjung mancanegara. Jalan Hertasning Baru juga merupakan jalan yang mempertemukan dengan beberapa kompleks-kompleks permukiman, diantaranya adalah BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao.

Pada intinya daerah ini merupakan simpul Mamminasata karena posisinya yang berada di tengah Metropolitan Mamminasata dan dikelilingi oleh pembangunan jalan lingkar yang akan menghubungkan Samata dengan beberapa lokasi strategis di Mamminasata dan juga jalan lingkar ini akan menghubungkan dengan beberapa jalan lingkar yang lain sehingga akan mempermudah

akses dari beberapa penjuror Mamminasata menuju Samata.

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan studi ini yaitu, Apa pengaruh pembangunan jalan terhadap penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning Baru?

Sesuai dengan latar belakang dan rumusan masalah, tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan jalan terhadap penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan hertasning baru. Adapun sarannya adalah:

1. Mengidentifikasi kuantitas dan kualitas jalan Hertasning baru yang terbangun.
2. Mengidentifikasi fungsi lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.
3. Mengidentifikasi intensitas guna lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.
4. Mengidentifikasi harga lahan di sepanjang koridor jalan Hertasning baru.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan adalah wujud kegiatan penguasaan tanah sebagai upaya untuk dapat memberi manfaat berupa hasil dan atau jasa tertentu, dan mewujudkan tata ruang serta menjaga kelestarian fungsi lingkungan hidup. penggunaan tanah berjalan secara dinamis dan nilai tanah berubah setiap saat karena selain memiliki sifat dan kondisi yang berbeda-beda, sangat dipengaruhi oleh penggunaan sekitarnya. penggunaan lahan itu lebih menunjukkan pada kegiatan sosial dan ekonomi di sekitarnya, contohnya sebidang tanah yang terdapat bangunan di atasnya maka disebut penggunaan lahan perumahan (Direktorat Jenderal Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum, 1997).

Teori-teori yang berkaitan dengan penggunaan lahan adalah Teori Sektor, Teori Poros, Teori Pusat Kegiatan Banyak, Teori Sewa Lahan.

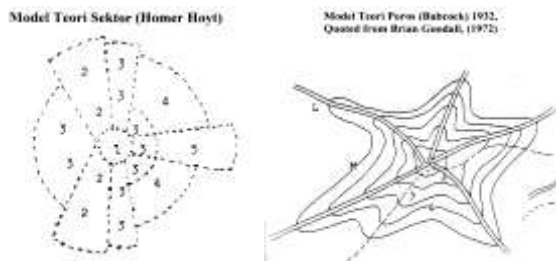
#### 1. Teori sektor

teori ini dibagi menjadi 5 bagian kota, yaitu zona pertama adalah Daerah pusat kegiatan atau CBD, zona kedua adalah zona untuk kegiatan perindustrian, zona yang ketiga adalah zona

permukiman kelas rendah, zona keempat adalah zona permukiman kelas menengah dan zona kelima adalah zona permukiman kelas tinggi.

## 2. Teori Poros

Adanya poros transportasi yang menghubungkan CBD dengan daerah bagian luarnya merupakan faktor utama yang mempengaruhi mobilitas. Menurut Babcock, keberadaan poros transportasi akan mengakibatkan distorsi pola konsentris, karena di sepanjang poros transportasi tersebut memiliki mobilitas yang tinggi dalam artian daerah yang dilalui transportasi akan mempunyai perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah-daerah yang lainnya (Gambar1).



**Gambar 1.** Model Teori Sektor dan Teori Poros

Sumber: Hadi Sabari Yunus (1999)

## 3. Teori pusat kegiatan banyak

Kebanyakan kota-kota besar tidak tumbuh dalam ekspresi ke ruangan yang sederhana, yang hanya ditandai oleh satu pusat kegiatan saja (*unicentered theory*) namun terbentuk sebagai suatu produk perkembangan dan integrasi yang berlanjut terus-menerus dari sejumlah pusat-pusat kegiatan yang terpisah satu sama lain dalam suatu sistem perkotaan (*multi centered theory*).

## 4. Teori sewa lahan

Pusat kota dianggap sebagai suatu tempat yang punya aksesibilitas terbesar dan dari lokasi inilah nilai pemusatan akan menurun secara teratur sampai ke arah luar yaitu daerah urban. Pola persebaran penggunaan lahan yang efisien akan tercipta dengan sendirinya karena adanya persaingan berbagai kegiatan untuk mendapatkan lokasi-lokasi yang diinginkannya dengan menawar pada tingkatan sewa yang bermacam-macam.

Dalam perubahan penggunaan lahan ada beberapa faktor yang mempengaruhi prosesnya, di antaranya adalah faktor fisik:

### 1. Jaringan Transportasi

Menurut Hadi Sabari Yunus, faktor aksesibilitas mempunyai peran yang besar terhadap perubahan pemanfaatan lahan, khususnya perubahan pemanfaatan lahan agraris menjadi non agraris di daerah pinggiran kota.

### 2. Persebaran sarana/pusat-pusat kegiatan

Fasilitas umum merupakan faktor penarik terhadap penduduk dan fungsi-fungsi kekotaan untuk datang kearahnya. Makin banyak jenis dan macam fasilitas umum seperti kampus, rumah sakit, tempat ibadah dan tempat rekreasi yang terkonsentrasi pada suatu wilayah, maka makin besar daya tariknya terhadap penduduk dan fungsi-fungsi kota.

### 3. Kondisi lingkungan dan topografi

Pada umumnya penduduk mencari pemukiman yang bebas dari berbagai macam polusi seperti polusi udara, tanah, suara dan banjir. Kondisi topografi suatu wilayah juga mempengaruhi preferensi bermukim penduduk.

## Transportasi

Transportasi pada dasarnya adalah perpindahan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan sarana dan prasarana pengangkutan. Dalam transportasi terdapat dua unsur penting yaitu sarana dan prasarana. Khusus untuk transportasi darat sarannya adalah kendaraan dan prasarannya adalah jalan raya. Prasarana yang berupa jalan tidak hanya bermanfaat bagi pergerakan kendaraannya melainkan telah memberi faedah yang lebih luas lagi bagi seluruh lapisan masyarakat.

Dalam UU No.13 tahun 1980 tentang jalan Suwardjoko Warpani (1990:31), pengertian jalan adalah suatu prasarana perhubungan darat dalam bentuk apapun meliputi segala bagiannya termasuk bangunan pelengkap yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Secara umum jalan dapat diklasifikasi menjadi dua bagian yaitu jalan umum dan jalan khusus. Menurut peranan pelayanan jasa distribusi, sistem jaringan jalan dapat dibagi menjadi dua macam yaitu sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan sekunder. Berdasarkan Undang-Undang No 13 tahun 1980 tentang jalan (Budi Sinulingga, 1999:160) menurut fungsi

pelayanannya jalan diklasifikasi menjadi 3 bagian yaitu jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal.

1. Jalan arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh, kecepatan rata-rata yang berlalu-lintas tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
2. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan atau pembagian penumpang dan barang, dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata kendaraan sedang.
3. Jalan lokal adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata kendaraan rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

### **Keterkaitan Antara Transportasi dan Penggunaan lahan**

Perkembangan transportasi berpengaruh terhadap tata guna lahan, yang tentunya berpengaruh terhadap morfologi kota. Pada tahun 1976, Hebert mengemukakan adanya pengaruh perkembangan transportasi terhadap perubahan morfologi kota. Sampel kota yang diambil adalah kota-kota di Amerika. Menurutnya kota-kota di Amerika terkondisikan oleh kemajuan teknologi di bidang transportasi.

Salah satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan adalah jalan. Jarak merupakan salah satu alasan untuk mempermudah aksesibilitas tersebut. Biaya transportasi akan menurun karena jarak yang semakin dekat. Dalam mengukur pembangunan jalan maka dapat dilihat dari beberapa indikator, diantaranya kuantitas jalan dan kualitas jalan.

1. Kuantitas jalan, pembangunan jalan dapat diukur dari kuantitas jalan, seperti berapa meter panjang jalan yang mengalami pembangunan. Panjang jalan yang mengalami pembangunan tentunya akan mempermudah aksesibilitas untuk sampai ke tempat tujuan.
2. Kualitas jalan, pembangunan jalan juga dapat diukur dari kualitas jalan yaitu kondisi jalan, seperti rusak atau terputus akses jalan. Ini merupakan bahan pertimbangan bagi kendaraan yang melaluinya. Dari sini kita dapat

melihat peruntukkan penggunaan lahan di sekitarnya.

Pembangunan jalan dan perubahan penggunaan lahan merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan. Menurut Cooley (1894) dan Weber (1895) dalam Hadi Sabari Yunus (1999:63) bahwa jalur transportasi dan titik simpul (pertemuan beberapa jalur transportasi) dalam suatu sistem transportasi, mempunyai peran yang cukup besar terhadap perkembangan kota (Hebert and Thomas (1982) dalam Hadi Sabari Yunus (1999:63). Tentunya perkembangan kota merupakan bagian dari penggunaan lahan suatu daerah.

Dalam mengukur perubahan penggunaan lahan terdapat beberapa indikator, diantaranya adalah fungsi lahan, harga lahan, dan intensitas guna lahan (Suwardjoko Warpani, 1990:75).

#### **1. Fungsi Lahan**

Dalam melihat sebuah perubahan penggunaan lahan dapat dilihat dari fungsi lahan tersebut, sekarang dan masa lalu. Perbandingan perubahan fungsi lahan antara sebelum perbaikan jalan dan sesudah perbaikan jalan merupakan bagian dari adanya perubahan penggunaan lahan. Fungsi lahan dalam hal ini adalah jenis kegiatan yang dilakukan di atas lahan tersebut. Jenis kegiatan biasanya dikategorikan kedalam beberapa bagian diantaranya, perdagangan, industri, fasilitas kota, pemukiman, dan pertanian.

#### **2. Intensitas Guna lahan**

Dalam melihat sebuah perubahan penggunaan lahan maka dapat dilihat dari perubahan intensitas guna lahan tersebut. Perubahan ini dapat dilihat sebelum dan sesudah mengalami pembangunan jalan seperti apa intensitas guna lahan di lahan tersebut. Salah satu alat yang dapat digunakan dalam mengukur intensitas guna lahan adalah persentase luas yang terbangun, persentase luas ruang terbuka hijau, dan kepadatan bangunan.

Persentase luas yang terbangun:

$$\frac{\text{Luas daerah terbangun}}{\text{Luas Wilayah}} \times 100$$

Persentase luas terbuka hijau:

$$\frac{\text{Luas ruang terbuka hijau}}{\text{Luas wilayah}} \times 100$$

Kepadatan bangunan:

$$\frac{\text{Jumlah Bangunan}}{\text{Luas Wilayah}}$$

### 3. Harga lahan

perubahan penggunaan lahan dapat juga dilihat dari perubahan nilai lahan tersebut, atau perubahan nilai lahan dapat berdampak pada perubahan penggunaan lahan. Untuk mengukur perubahan nilai lahan dapat dilihat kemampuannya secara ekonomis dengan melihat harga lahan. Harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk luas pada pasaran lahan. Teori tentang harga sewa lahan ini pertama kali diungkapkan oleh Robert M. Haig (1926), dia melihat bahwa sewa merupakan pembayaran untuk aksesibilitas atau penghematan untuk biaya transportasi dan ini akan berkaitan dengan masalah proses penawaran untuk harga lahan. Harga lahan dapat diambil dengan melihat NJOP (Nilai Jual Objek Pajak), dapat juga didapatkan dengan melakukan wawancara dengan para pemilik lahan.

## METODE PENELITIAN

### Lokasi penelitian

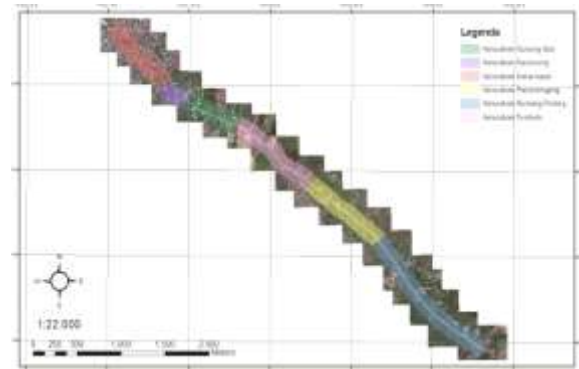
Lokasi penelitian berada di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru, dengan jarak dari Jalan Hertasning Baru dengan kedalaman persil 100 meter di sisi kiri dan kanan dengan panjang jalan 5,4 km<sup>2</sup> (Gambar 2).



Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian

### Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah semua pemilik bangunan yang tinggal di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru dengan jumlah 882 pemilik lahan.



Gambar 3. Foto Citra Lokasi Penelitian

Sumber: Google Earth, Diakses pada Juli 2010

Dari Gambar 3 dan proses digitasi melalui program Arc Gis ditemukan populasi sebanyak 882 bangunan. Bangunan-bangunan ini merupakan populasi dengan asumsi satu rumah memiliki satu kepala rumah tangga.

Teknik sampling yang digunakan untuk penelitian ini adalah *proportionate stratified random sampling*. *Proportionate stratified sampling* adalah teknik menentukan jumlah sampel berdasarkan stratanya tetapi dibagi secara proporsional (Sugiyono, 1999 : 75).

Daerah penelitian ini terbagi atas enam kelurahan yang berbeda, dan sampel diambil secara proporsional dari kelurahan tersebut. Kemudian untuk menentukan sampelnya metode yang digunakan purposive sampling, yaitu mengambil secara acak tetapi dengan pertimbangan tertentu.

Pengambilan sampel apabila populasi sudah diketahui maka dilakukan dengan menggunakan rumus dari Taro Yamane yang dikutip oleh Rakhmat (1998:82) sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Keterangan:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

Ne<sup>2</sup>= Presisi yang ditetapkan/persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sample yang masih dapat ditolerir atau diinginkan.

Dengan populasi sebanyak 882 pemilik lahan dan dengan menggunakan rumus diatas maka akan ditemukan sampel sebanyak 90 pemilik lahan dan bangunan, seperti pada perhitungan berikut.



$$\begin{aligned}
 &= \frac{882}{1+882(0,1)^2} \\
 &= \frac{882}{1+882(0,01)} \\
 &= \frac{882}{9,82} = 90
 \end{aligned}$$

Dari 882 jumlah populasi terbagi menjadi 6 bagian karena terdapat 6 kelurahan berbeda dengan komposisi, 513 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Kassi-kassi, 45 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Karunrung, 130 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Gunung Sari, 33 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Tombolo, 103 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Paccinongang, 58 pemilik lahan dan bangunan untuk Kelurahan Romang Polong. Dan untuk sampelnya diperoleh secara proporsional untuk Kelurahan Kassi-kassi terdapat 52 sampel, Kelurahan Karunrung terdapat 5 sampel, Kelurahan Gunung Sari terdapat 13 sampel, Kelurahan Tombolo terdapat 3 sampel, Kelurahan Paccinongang terdapat 11 sampel, Kelurahan Romang Polong terdapat 6 sampel.

**Metode Analisis**

Teknik analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah yaitu

1. Analisis overlay peta yang dipergunakan dalam penelitian ini untuk melihat perubahan fungsi lahan yang terjadi dari tahun ke tahun di lokasi penelitian.
2. Analisis inventarisasi data adalah analisis yang mengumpulkan data baik itu data sekunder maupun data primer kemudian mendeskripsikan dari data yang diperoleh tersebut.
3. Analisis komparasi data ini digunakan untuk memperbandingkan data yang diperoleh.

**PEMBAHASAN**

**Gambaran Umum Jl. Hertasning Baru**

Hertasning baru merupakan jalan baru yang dibangun oleh pemerintah provinsi Sulawesi Selatan yang menghubungkan kota makassar dengan kabupaten Gowa. Pembangunan jalan ini bertujuan untuk menjadi solusi terhadap permasalahan padatnya kota makassar dan merupakan dampak dari perkembangan kota

Makassar. Jalan Hertasning Baru terbagi atas dua jalan yaitu Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak.

Jalan Hertasning Baru terdiri dari 2 kecamatan, yaitu Kecamatan Rappocini untuk Kota Makassar dan Kecamatan Somba Opu untuk Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru juga terdiri dari 6 Kelurahan yaitu Kelurahan Kassi-kassi, Kelurahan Karunrung dan Gunung Sari untuk Kecamatan Rappocini dan Kelurahan Tombolo, Kelurahan Paccinongang dan Romang Polong untuk Kecamatan Somba Opu.

Pembangunan Jalan Aroepala dan Jalan Tun Abdul Razak (Jl. Hertasning Baru) membuat daerah ini potensi berkembangnya besar. Jalan ini akan mempertemukan Jalan Pettarani dengan kampus baru UIN Alauddin (Samata). Jalan Hertasning dan Hertasning baru merupakan akses utama yang mempertemukan keduanya, dan dapat ditempuh dalam waktu yang cukup singkat dan jarak yang tidak terlalu jauh. Kedepannya Kelurahan Samata Kecamatan Somba Opu Kabupaten Gowa yang tepat berada di depan Jalan Hertasning Baru merupakan kawasan pendidikan, Ini ditandai dengan hadirnya kampus baru Universitas Islam Negeri. Universitas ini nantinya akan menjadi daya tarik untuk perkembangan Jalan Hertasning baru. Dengan adanya Universitas ini pasti akan memicu tumbuhnya kawasan pemukiman baru dengan beberapa sarana dan prasarana penunjangnya.

Terdapat pula simpul jalan atau perempatan jalan yang strategis, yang mempertemukan Jalan Hertasning Baru dengan Jalan Poros Antang. Jalur Antang ini merupakan jalur yang mempertemukan antara Tello dengan Kabupaten Gowa. Jalan Hertasning Baru merupakan jalur menuju kawasan wisata Malino. Kawasan wisata Malino yang merupakan daerah wisata pegunungan yang menjadi tujuan wisata para pengunjung baik itu pengunjung lokal maupun pengujung mancanegara. Potensi ini memprediksi Jalan Hertasning Baru menjadi jalur strategis yang akan ramai dilalui oleh para wisatawan dan dapat dipastikan akan tumbuh banyak pemukiman di sekitarnya, terkhusus yang mengikuti pola jalur utama ini.

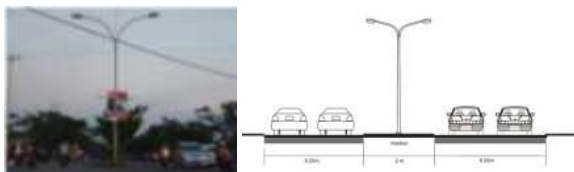
Jalan Hertasning Baru juga merupakan jalan yang mempertemukan dengan beberapa kompleks-

kompleks permukiman, diantaranya BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao. Kompleks ini merupakan permukiman-permukiman yang sejak dahulu ada dan telah dihuni oleh banyak penduduk. Jalan ini membuka akses baru untuk kompleks-kompleks walaupun berada di bagian belakang dari kompleks tersebut.

Pada intinya daerah ini merupakan simpul Mamminasata karena posisinya yang berada di tengah Metropolitan Mamminasata dan dikelilingi oleh pembangunan jalan lingkar yang akan menghubungkan Samata dan Hertasning Baru dengan beberapa lokasi strategis di Mamminasata dan juga jalan lingkar ini akan menghubungkan dengan beberapa jalan lingkar yang lain sehingga akan mempermudah akses dari beberapa penjurur Mamminasata menuju Samata dan Hertasning Baru. Potensi ini akan mempercepat tumbuhnya Jalan Hertasning Baru menjadi sebuah pusat kegiatan baru, karena jalur tercepat menuju Samata adalah melalui Jalan Hertasning Baru.

### Perubahan Penggunaan Lahan

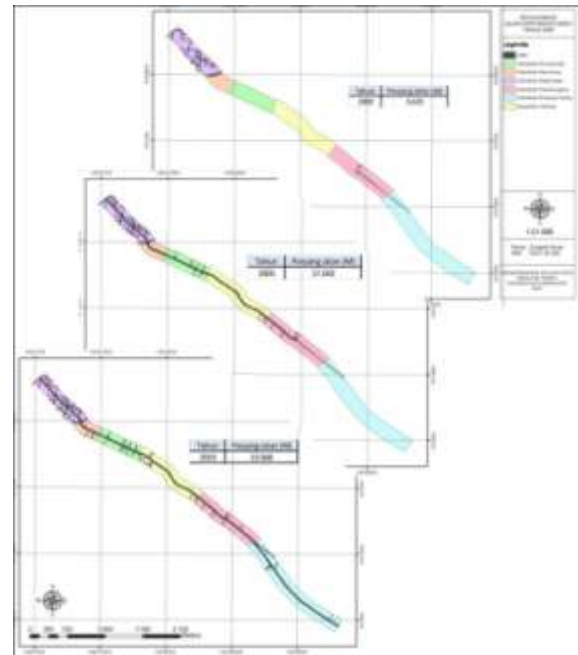
Perubahan penggunaan lahan dapat dilihat dalam 3 bagian, yaitu fungsi lahan, intensitas guna lahan, dan nilai lahan/harga lahan. Pembangunan Jalan dapat diukur dari kuantitas jalan dan kualitas jalan. Pada tahun 2000 panjang jalan yang terbangun sepanjang 9.713 m<sup>2</sup> kemudian bertambah pada tahun 2005 menjadi 17.244 m<sup>2</sup>, dan bertambah pada tahun 2010 menjadi 24.066 m<sup>2</sup>. Data di atas merupakan pembangunan jalan yang cukup signifikan.



**Gambar 3.** Potongan Jalan Hertasning Baru

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Lebar jalan yang terbangun di Jalan Hertasning Baru adalah 6 meter setiap lajunya dengan kondisi baik dan beraspal beton (Gambar 3). Dalam analisis aksesibilitas Jalan Hertasning Baru dapat ditempuh dari beberapa jalur, karena posisinya yang sangat strategis.



**Gambar 4.** Peta Kondisi Jalan Hertasning Baru Tahun 2000, 2005 dan 2010

Sumber: Hasil Analisis, 2010

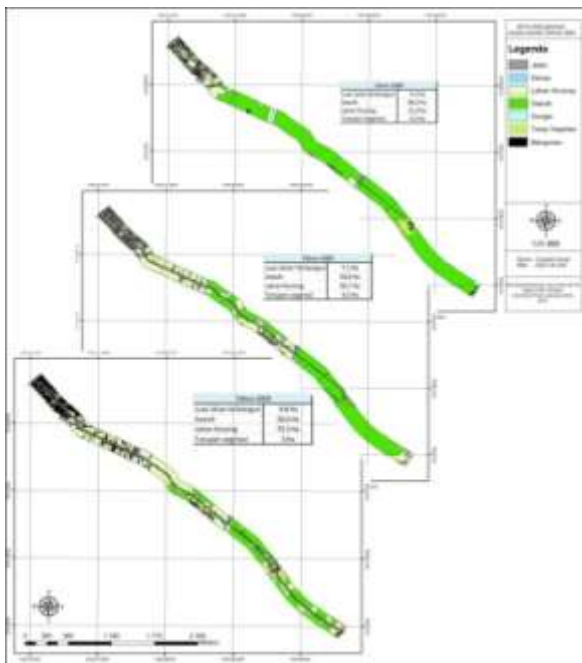
Aksesibilitas Jalan Hertasning Baru dapat ditempuh dari beberapa jalur, karena posisinya yang sangat strategis.

1. Melalui Jalan Pettarani lalu masuk di Jalan Hertasning kemudian terus ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat menuju pusat kota atau sebaliknya dari pusat kota menuju Jalan Hertasning Baru. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui segala moda transportasi, baik itu roda empat maupun roda dua.
2. Melalui Jalan Toddopuli Raya dan belok kiri masuk ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat dari beberapa permukiman di Panakukang dan jalur terdekat dari Mall Panakukang. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi, baik itu roda empat maupun roda dua. Tetapi biasanya terjadi penumpukan pada jam-jam tertentu di Jalan Toddopli Raya.
3. Melalui Jalan Tidung Raya dan belok kanan menuju Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur terdekat dari permukiman-permukiman yang berada di sekitar Tidung. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi baik itu roda empat maupun roda dua.

4. Melalui Jalan Antang Raya dan belok kiri ke Jalan Hertasning Baru. Jalan ini merupakan jalur strategis karena merupakan satu-satunya jalur terdekat yang mempertemukan Tamalanrea dengan Kabupaten Gowa. Melalui Tello dan masuk ke Jalan Antang Raya lalu menuju ke Jalan Hertasning Baru. Kondisi jalan ini cukup baik dan dapat dilalui oleh segala moda transportasi baik itu roda empat maupun roda dua.
5. Melalui beberapa jalan-jalan poros permukiman penduduk yang dapat tembus ke daerah belakang permukiman, diantaranya; BTN Minasa Upa, Permata Hijau, dan BTN Pao-pao.

### Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Fungsi Lahan

Pembangunan jalan di suatu daerah tentu akan berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan tersebut, khususnya fungsi lahan. Perubahan fungsi lahan yang terjadi biasanya dari penggunaan lahan agraris menjadi non agraris atau dari permukiman menjadi lahan komersil.



**Gambar 5.** Peta Perubahan Guna Lahan Tahun 2000, 2005 dan 2010

Sumber: Hasil Analisis, 2010

Alih fungsi lahan pada Tabel 1 memperlihatkan banyaknya alih fungsi lahan dari tahun >10 tahun, 6 – 10 tahun, sekarang – 5 tahun.

**Tabel 1.** Alih Fungsi Lahan

	>10 Tahun	6-10 Tahun	Sekarang - 5 Tahun yang lalu
Jumlah Alih Fungsi Lahan	27,91	29,27	30,74
Persentase Peningkatan	0,00	0,95	7,26

Sumber: Hasil Survei, 2010

Dari 90 responden terdapat 19 orang yang telah beralih fungsi lahan jauh sebelum dibangunnya Jalan Hertasning Baru. Dan terdapat 18 responden yang beralih fungsi lahan pada tahun 2000 – 2005. Kemudian terdapat 53 orang yang beralih fungsi lahannya sementara dan setelah dibangunnya Jalan Hertasning Baru (2006 – 2010).

**Tabel 2.** Jumlah dan Persentase Alih Fungsi Lahan

Alih Fungsi Lahan	Jumlah	Persentase
Pertanian-Permukiman	29	32%
Pertanian-Tempat Berusaha (Rujo)	44	49%
Pertanian-Tempat Kantor	2	2%
Permukiman-Permukiman	4	4%
Permukiman-Tempat Berusaha	11	12%
Permukiman-Tempat Kantor	0	0%
Total	90	100%

Sumber: Hasil Survei, 2010

Tabel 2 di atas memperlihatkan perbedaan yang sangat signifikan, bahwa pemilik lahan dominan mengalihfungsikan lahannya dari pertanian menjadi tempat usaha (ruko). Dan ternyata alasan memiliki lahan di sepanjang koridor Hertasning Baru kecenderungannya adalah ingin berusaha. Tabel di bawah ini menjabarkan tentang alasan responden memiliki lahan di sepanjang Hertasning Baru.

**Tabel 3.** Alasan Memiliki Lahan

Alasan Memiliki Lahan	Jumlah Responden
Dekat Hertasning Baru	22
Ingin Berusaha	39
Daerah Permukiman Baru	29

Sumber: Hasil Survei, 2010

### Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Intensitas Guna Lahan

Untuk mengukur intensitas guna lahan maka dapat mengamati perubahan kepadatan bangunan persentase lahan terbangun dan persentase ruang terbuka hijau.

Kepadatan bangunan:

$$\frac{\text{Jumlah Bangunan}}{\text{Luas Wilayah}}$$

Persentase luas yang terbangun:

$$\frac{\text{Luas daerah terbangun}}{\text{Luas Wilayah}} \times 100$$

Persentase luas terbuka hijau:

$$\frac{\text{Luas ruang terbuka hijau}}{\text{Luas wilayah}} \times 100$$

**Tabel 4.** Perubahan Jumlah Bangunan

Kelurahan	Jumlah Bangunan			Luas Wilayah (Ha)
	2000	2005	2010	
Kassi-Kassi	474	497	522	16,980
Karunrung		6	46	6,337
Gunung Sari	13	63	122	13,016
Tombolo'	5	16	43	20,931
Paccinongang	22	70	101	20,124
Romang Polong	35	38	48	33,679
Total	549	690	882	111,067

Sumber: Hasil Survei, 2010

**Tabel 5.** Kepadatan Bangunan

Kelurahan	Kepadatan Bangunan		
	2000	2005	2010
Kassi-Kassi	27,91	29,27	30,74
Karunrung	0,00	0,95	7,26
Gunung Sari	1,00	4,84	9,37
Tombolo'	0,24	0,76	2,05
Paccinongang	1,09	3,48	5,02
Romang Polong	1,04	1,13	1,43
Total	4,94	6,21	7,94

Sumber: Hasil Survei, 2010

**Tabel 6.** Kepadatan Bangunan

Kelurahan	Luas Lahan yang Terbangun			Luas Wilayah(Ha)
	2000	2005	2010	
Kassi-Kassi	48.632,68	497	59.295,36	169.802
Karunrung	0,00	50.625,08	3.582,44	63.371
Gunung Sari	1.069,44	572,56	15.503,20	130.155
Tombolo'	474,34	7.184,54	3.806,75	209.312
Paccinongang	1.756,26	2.088,41	11.100,9	201.240
Romang Polong	3.453,20	7.330,52	4.774,92	336.791
Total	55.386	71.736	98.064	1.110.067

Sumber : Hasil Survei, 2010

**Tabel 7.** Luah lahan Terbangun

Tahun	Luas Lahan Terbangun	Luas Wilayah	Persentase Luas Lahan Terbangun
2000	55.386	1.110.671	4,99%
2005	71.736	1.110.671	6,46%
2010	98.064	1.110.671	8,83%

Sumber: Hasil Survei, 2010



**Gambar 6.** Grafik Persentase Luas Lahan yang Terbangun dan Kepadatan Bangunan

Sumber: Hasil Survei, 2010

**Tabel 8.** Persentase Luas Ruang Terbuka Hijau

Tahun	Luas RTH	Luas Wilayah	Persentase Luas RTH
2000	883.754	1.110.671	79,6%
2005	544.072	1.110.671	49,0%
2010	317.116	1.110.671	28,6%

Sumber: Hasil Survei, 2010

Peningkatan grafik kepadatan bangunan dan persentase luas lahan yang terbangun serta penurunan luas ruang terbuka hijau yang terjadi memperlihatkan pembangunan yang tiada henti di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru.

### Pengaruh Pembangunan Jalan terhadap Perubahan Harga Lahan

Untuk mengukur harga lahan maka dapat dilihat dari perubahan harga NJOP (Nilai Jual Objek Pajak). tabel 9 memperlihatkan peningkatan yang signifikan terhadap peningkatan harga NJOP dari tahun 2000 (sebelum dibangun jalan), tahun 2005 (sementara dibangun jalan), tahun 2010 (setelah dibangun jalan).

**Tabel 9.** Perubahan Harga Nilai Jual Objek Pajak

Nama Kelurahan	2000 (Rp)	2005(Rp)	2010(Rp)
Kassi-Kassi	64.000	128.000	285.000
Karunrung	31.000	84.000	464.000
Gunung Sari	64.000	160.000	460.000
Tombolo'	5.000	25.000	280.000
Romang Polong	6.000	16.000	57.000
Paccinongang	16.000	48.000	200.000
Rata-rata	31.000	76.833	291.000

Sumber: Hasil Survei, 2010

## Rekomendasi Perencanaan

Untuk perencanaan, rekomendasi yang diberikan:

1. Perlunya pengendalian pembangunan berupa perencanaan tata ruang di sepanjang koridor Jalan Hertasning Baru yang disesuaikan dengan RTRW Kota Makassar dan RTRW Kabupaten Gowa. Hal ini perlu mengingat alih fungsi lahan yang tidak terkendali dapat menimbulkan disorientasi terhadap peruntukkan lahannya, baik itu dari pemukiman menjadi perdagangan (ruko) maupun ruang terbuka hijau menjadi lahan terbangun karena akan dapat pula menimbulkan penurunan kualitas dan kuantitas ruang terbuka hijau yang drastis.
2. Perlunya pengaturan sempadan bangunan di sepanjang koridor hertasning baru yang sesuai dengan standar perencanaan sempadan bangunan di jalan arteri. Pengaturan sempadan ini perlu karena fungsi Jalan Hertasning Baru sebagai jalan arteri yang menghubungkan Kota Makassar dan Kabupaten Gowa, yang kecepatan lalu lintasnya tinggi. Hal ini perlu dilakukan karena banyaknya kendaraan yang memarkir mobilnya di badan jalan dan tumbuhnya sektor ekonomi non formal (pedagang kaki lima) karena daya tarik jalan baru dan mereka rata-rata berjualan di badan jalan, sehingga tentunya akan menimbulkan kemacetan.



**Gambar 7.** Potongan Jalan Hertasning Baru dan Sempadan Bangunannya

Sumber: Hasil Survei, 2010

Perlunya penataan pemukiman khususnya jalur keluar masuknya, karena apabila semakin banyak jalur keluar masuknya maka akan dapat mengurangi kecepatan laju kendaraan yang melintas bahkan dapat menimbulkan kemacetan.

## KESIMPULAN

Pengaruh pembangunan jalan terhadap perubahan guna lahan itu terjadi sangat erat kaitannya. Jalan yang telah dibangun dapat mempengaruhi perubahan guna lahan di sekitarnya. Penggunaan lahan dapat dilihat dari 3 aspek yaitu fungsi lahan, intensitas guna lahan, dan harga lahan.

Perkembangan fungsi lahan dapat dilihat dari perubahan peta guna lahan yang semakin padat tiap tahunnya, perubahan fungsi lahan dapat juga dilihat dari beralihnya fungsi lahan pemukiman menjadi lahan komersil (perdagangan). Intensitas guna lahan dapat dilihat dari perubahan persentase lahan terbangun yang semakin meningkat tiap tahunnya, perubahan persentase ruang terbuka hijau yang semakin menurun kuantitasnya setiap tahun dan kepadatan bangunan yang semakin bertambah tiap tahunnya. Perubahan harga lahan dapat diukur dari perubahan harga NJOP (nilai jual objek pajak) yang semakin meningkat tajam setiap tahunnya. Adanya pembangunan jalan dapat memicu terjadinya perubahan pada ketiga indikator penggunaan lahan di atas.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Makassar, 2009. *Kota Makassar dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Gowa, 2009. *Kabupaten Gowa dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Rappocini, 2009. *Kecamatan Rappocini Dalam Angka 2009*.
- Badan Pusat Statistik Kecamatan Somba Opu, 2009. *Kecamatan Somba Opu Dalam Angka 2009*.
- Jayadinata, T Johara. 1992. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. ITB. Bandung.
- Marbun, B.N. 1990. *Kota Indonesia Masa Depan, Masalah dan Prospek*. Erlangga. Jakarta.
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Penataan Ruang.
- Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 Tentang Tata Bangunan.
- Rencana Tata Ruang Kota Makassar Tahun 2006 – 2016.
- Sinulingga, Budi D, Ir, Msi. 2005. *Pembangunan Kota: Tinjauan Regional dan Lokal*. Pustaka Sinar Harapan. Jakarta.
- Sugiyono, 1999. Dr. *Metode Penelitian Bisnis*. Alfabeta. Bandung.
- Tarigan, Robinson. 2006. *Perencanaan Pembangunan Wilayah, Edisi Revisi*. Bumi Aksara. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang.
- Warpani, Suwarjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. ITB. Bandung.
- Yunus, Hadi Sabari. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Yunus, Hadi S. 2008. *Manajemen Kota, Perspektif Spasial*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Zahnd, Markus. 2006. *Perancangan Kota Secara terpadu, Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Penerbit Kanisius. Yogyakarta.

# Penataan Permukiman Kumuh Tepian Kanal di Kelurahan Pattingalloang Kecamatan Ujung Tanah Kota Makassar

Indah Amalliah Gobel<sup>1)</sup>, Mimi Arifin<sup>2)</sup>, Samsuddin Amin<sup>3)</sup>

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

<sup>2)</sup> Lab. Permukiman Perkotaan dan Wilayah, Program Studi Pengembangan Wilayah dan Kota, Jurusan Arsitektur, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

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

---

## ABSTRACT

Pattingalloang District is one of the settlement areas including very high building and population density, and even tend to be a slum area. There are several identified issues presented in this study include building structure and environmental conditions which are not suitable. Facilities and infrastructure inadequate settlements and economic conditions that still need improvement. The purpose of this study is to determine the physical and non-physical characteristics of existing settlements in Pattingalloang District as well as the concept of arrangement in accordance with the characteristics of settlements in the area. This study included in the descriptive research with quantitative and qualitative benchmarks. The analytical methods used include spatial, quantitative, qualitative and comparative. The results show some physical conditions of settlements in Pattingalloang District are inadequate including building structure, infrastructure, social and economic conditions. One of the concepts that can be proposed is the concept of arrangement as an effort to increase the quality of living environment that can indirectly help foster economic improvement of society.

**Keywords: settlement, dense, slum, infrastructure, social and economic condition.**

---

## PENDAHULUAN

Kota Makassar merupakan salah satu kota dengan jumlah penduduk yang cukup tinggi, berdasarkan data sensus penduduk 2010 angka populasi penduduk mencapai 1.331.391 jiwa. Angka tersebut menempatkan kota Makassar sebagai kota dengan kepadatan penduduk tertinggi kesepuluh di Indonesia setelah Kota Semarang pada urutan kedelapan dan Kota Palembang pada urutan kesembilan. Selayaknya kota-kota besar di Indonesia pada umumnya, di kota Makassar juga tumbuh permukiman-permukiman padat yang tidak layak huni bahkan kumuh.

Berdasarkan observasi yang pernah dilakukan sebelumnya, terdapat sebuah permukiman di Kelurahan Pattingalloang, Kecamatan Ujung Tanah Kota Makassar. Kelurahan Pattingalloang memiliki kepadatan penduduk yang cukup tinggi, kondisi lingkungan permukiman tersebut juga belum didukung dengan ketersediaan sarana dan prasarana yang memadai.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik fisik dan non fisik permukiman di Kelurahan Pattingalloang serta arahan konsep penataan yang sesuai dengan karakteristik permukiman tersebut.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Permukiman

Berdasarkan Undang-undang (UU) No. 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, perumahan adalah kumpulan rumah sebagai bagian dari permukiman, baik perkotaan maupun perdesaan, yang dilengkapi dengan prasarana, sarana, dan utilitas umum sebagai hasil upaya pemenuhan rumah yang layak huni. Sedangkan definisi permukiman yaitu bagian dari lingkungan hunian yang terdiri atas lebih dari satu satuan perumahan yang mempunyai prasarana, sarana, utilitas umum, serta mempunyai penunjang kegiatan fungsi lain di kawasan perkotaan atau kawasan perdesaan.

## Permukiman Kumuh

Menurut Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2011 tentang perumahan dan kawasan permukiman, permukiman kumuh adalah permukiman yang tidak layak huni karena ketidakteraturan bangunan, tingkat kepadatan bangunan yang tinggi dan kualitas bangunan serta sarana dan prasarana yang tidak memenuhi syarat. Berikut adalah beberapa hal terkait definisi lingkungan permukiman kumuh oleh Khomarudin (1997:83-112) dalam Surtiani (2006):

1. Lingkungan yang berpenghuni padat, dalam hal ini melebihi 500 orang per hektar;
2. Kondisi sosial ekonomi masyarakat tergolong rendah;
3. Jumlah rumah sangat padat, dengan ukuran dibawah standar;
4. Sarana prasarana tidak ada atau tidak memenuhi syarat teknis dan kesehatan;
5. Hunian dibangun di atas tanah milik Negara atau orang lain dan diluar perundang-undangan yang berlaku.

## Tata Bangunan dan Lingkungan

Tata bangunan merupakan produk dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya sebagai wujud pemanfaatan ruang. Tata bangunan juga merupakan sistem perencanaan sebagai bagian dari penyelenggaraan bangunan gedung beserta lingkungannya, termasuk sarana dan prasarananya pada suatu lingkungan binaan baik bangunan, Koefisien Dasar Bangunan (KDB) dan Koefisien Dasar Hijau (KDH).

### 1. Jenis-jenis Konsep Penanganan

Menurut Undang-undang No.1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, ditetapkan kebijakan, strategi serta pola-pola penanganan yang manusiawi, berbudaya, berkeadilan dan ekonomis oleh pemerintah dan/atau pemerintah daerah. Adapun peningkatan kualitas perumahan dan permukiman kumuh dapat dilakukan dengan pola-pola penanganan sebagai berikut:

#### a. Pemugaran

Pemugaran dilakukan dengan tujuan untuk perbaikan dan/atau pembangunan kembali, perumahan dan permukiman menjadi perumahan dan permukiman yang layak huni.

#### b. Peremajaan

Konsep peremajaan bertujuan mewujudkan kondisi rumah, perumahan, permukiman dan lingkungan hunian yang lebih baik guna melindungi keselamatan dan keamanan penghuni dan masyarakat sekitar. Proses peremajaan terlebih dahulu harus menyediakan tempat tinggal bagi masyarakat sekitar, yang dilakukan pemerintah daerah sesuai kewenangannya dengan melibatkan peran masyarakat.

#### c. Permukiman Kembali

Permukiman kembali dilakukan untuk mewujudkan kondisi rumah, perumahan dan permukiman yang lebih baik guna melindungi keselamatan dan keamanan penghuni dan masyarakat. Permukiman kembali dilakukan dengan memindahkan masyarakat terdampak dari lokasi yang tidak mungkin dibangun kembali karena tidak sesuai dengan rencana tata ruang dan/atau rawan bencana serta dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang. Permukiman kembali wajib dilakukan oleh pemerintah (provinsi dan daerah) dengan melibatkan peran masyarakat

Tindakan penanganan kawasan permukiman kumuh oleh Dirjen PU:

#### a. Pendekatan *Property Development*

Pendekatan *property development* merupakan sebuah pendekatan penanganan dengan berdasar pada pemahaman bahwa kawasan permukiman kumuh akan dikelola secara komersial agar ekonomi lokal yang tinggi dimanfaatkan semaksimal mungkin bagi kepentingan kawasan dan daerah. Dalam hal ini masyarakat penghuni kawasan berkedudukan sebagai kelompok sasaran perumahan, pemerintah bertindak sebagai pemilik asset (tanah) dan swasta sebagai pihak investor.

#### b. Pendekatan *Community Based Development*

Pendekatan *community based development* upaya pendekatan penanganan kawasan permukiman kumuh yang diperuntukkan bagi kawasan kumuh yang kurang bahkan hampir tidak mempunyai nilai ekonomis komersial. Dalam hal ini, kemampuan masyarakat penghuni sebagai dasar perhatian utama, sehingga masyarakat didudukan sebagai pemeran utama dalam upaya penanganan.

c. Pendekatan *Guided Land Development*

Pendekatan *guided land development* merupakan upaya pendekatan penanganan kawasan permukiman kumuh yang ditujukan untuk kawasan permukiman kumuh yang kurang bahkan hampir tidak mempunyai nilai ekonomis komersial.

2. Pendekatan dalam Upaya Penanganan Permukiman Kumuh

Terdapat 3 pendekatan dalam upaya penanganan kualitas permukiman kumuh yang dikemukakan oleh Setijanti (2010) dalam Butar (2012:1) yaitu:

- a. Pendekatan partisipatori, yaitu pendekatan yang mampu mengeksplorasi masukan dari komunitas, khususnya kelompok sasaran, yang memfokuskan pada permintaan lokal, perubahan perilaku dan yang mampu mengeksplorasi cara-cara inovatif untuk melaksanakan operasional dan pemeliharannya.
- b. Pembangunan berkelanjutan, dilaksanakan dengan menaruh perhatian utama pada pencapaian tujuan pembangunan lingkungan yang terintegrasi dalam satu kesatuan sistem dengan pencapaian tujuan pembangunan sosial dan ekonomi. Pendekatan dilakukan dengan perpaduan kegiatan-kegiatan penyiapan dan pemberdayaan masyarakat serta kegiatan pemberdayaan usaha ekonomi dan komunitas dengan kegiatan pendayagunaan prasarana dan sarana dasar perumahan dan permukiman sebagai satu kesatuan sistem yang tidak terpisahkan.
- c. Pendekatan secara fisik dari sisi tata ruang, berupa pendekatan pada peningkatan kualitas lingkungan permukiman kumuh merupakan bagian dari rencana umum tata ruang kota dan merupakan suatu hal yang penting untuk meningkatkan fungsi dan manfaat ruang kota secara integral.

**METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan yaitu deskriptif, dengan tujuan untuk menggambarkan kondisi lingkungan permukiman berdasarkan hasil pendataan, yang diperoleh melalui penyebaran kuesioner. Data yang diperoleh kemudian dikelompokkan dan dilakukan pembobotan. Tolak

ukur yang digunakan dalam analisis deskriptif ini adalah tolak ukur kuantitatif dan kualitatif. Teknik pengumpulan data antara lain, observasi, kuesioner, wawancara dan telaah pustaka.

**Populasi dan Sample**

Populasi adalah keseluruhan objek yang akan/ingin diteliti, yaitu bangunan (rumah) yang ada di Kelurahan Pattingalloang. Sampel yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 93 sampel, dengan teknik pengambilan sampel yang diuraikan selanjutnya. Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik *non probability sampling (selected sample)*, yaitu teknik yang mengacu pada pengambilan sampel dengan tidak memberikan peluang/kesempatan yang sama bagi setiap unsur/anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel.

**Variabel**

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini terdiri atas tata bangunan, sarana, prasarana, sosial, budaya dan ekonomi.

**PEMBAHASAN**

**Karakter Kawasan Permukiman**

1. Kepadatan Bangunan

**Tabel 1.** Kepadatan Bangunan di Kelurahan Pattingalloang berdasarkan Segmen

Segmen	Luas (Ha)	Jumlah Bangunan (Unit)	Kepadatan Bangunan (Bangunan/Ha)	Klasifikasi Kepadatan Bangunan (Standar)	Klasifikasi Kepadatan Bangunan (Eksisting)
I	1,04	123	118	Sangat Rendah <10	Sangat tinggi
II	1,61	212	132	Rendah 11-40	Sangat tinggi
III	1,65	181	110	Sedang 41-60	Sangat tinggi
IV	1,72	202	118	Tinggi 61-80	Sangat tinggi
V	1,72	438	255	Tinggi >81	Sangat tinggi

Sumber: Analisis Peneliti, 2014

Dapat dilihat dari Tabel 1, kepadatan bangunan di setiap segmen lebih dari 81 bangunan/ha, yang dalam standar kepadatan tersebut termasuk kepadatan sangat tinggi. Adapun kepadatan bangunan paling tinggi terdapat di segmen V yaitu di RW 05 dengan 255 bangunan/ha, sedangkan kepadatan bangunan terendah terdapat di segmen III yaitu di RW 03 dengan 110 bangunan/ha.



2. KDB, KLB, KDH

Berdasarkan hasil perhitungan, KDB rata-rata seluruh segmen sangat tinggi mencapai 90% dengan KDB paling tinggi terdapat di segmen V dan terendah terdapat di segmen III. KLB rata-rata yang merupakan perbandingan seluruh luas lantai bangunan dengan kavling serta jumlah lantai maksimal 2 lantai tergolong rendah, yaitu mencapai 1,5. KDH rata-rata di Kelurahan Pattingalloang adalah 0,37% dengan nilai KDH paling tinggi terdapat di segmen V yaitu sebesar 0,17% dan yang terendah di segmen II dan III karena tidak terdapat ruang terbuka hijau pada segmen tersebut dengan presentase KDH 0,00%.

3. Kualitas Bangunan

Kualitas bangunan semi permanen merupakan kualitas bangunan paling dominan di Kelurahan Pattingalloang sebesar 46,55% sedangkan yang paling sedikit adalah rumah dengan kualitas non permanen (kayu) yaitu sebesar 17,23%.

4. Sarana dan Prasarana

Kebutuhan sarana (pendidikan, kesehatan dan peribadatan) di Kelurahan Pattingalloang sudah terlayani. Sedangkan untuk kebutuhan prasarana masih terdapat beberapa yang belum memadai antara lain drainase, air bersih, dan persampahan.

5. Sosial, Budaya, Ekonomi

Masyarakat di Kelurahan Pattingalloang umumnya bersuku Bugis Makassar. Adapun berdasarkan hasil kuesioner, mata pencaharian utama masyarakat di Kelurahan Pattingalloang adalah penjual ikan/hasil laut dan nelayan, sedangkan yang paling sedikit adalah kuli bangunan, dengan rata-rata penghasilan sebesar Rp.1.000.000-1.500.000.

- b. Bangunan rumah susun yang dibuat secara vertikal direncanakan terdiri atas 4 lantai, dengan 5 unit kamar per tiap lantai.
- c. Pada bagian atas rumah susun direncanakan ruang yang dapat dimanfaatkan oleh warga sebagai tempat untuk menjemur pakaian.
- d. Penyediaan sumber air bersih tiap unit ruangan pada rumah susun berupa air PDAM, dengan memanfaatkan tendon yang dapat diletakkan pada bagian/lantai paling atas rumah susun.
- e. Penyediaan sarana MCK pada rumah susun direncanakan berupa MCK pribadi pada masing-masing ruang/kamar pada rumah susun.
- f. Penyediaan hidran kebakaran untuk tiap rusun.



Gambar 1. Ilustrasi Desain Penataan Bangunan Tepian Kanal di Kelurahan Pattingalloang untuk Segmen V



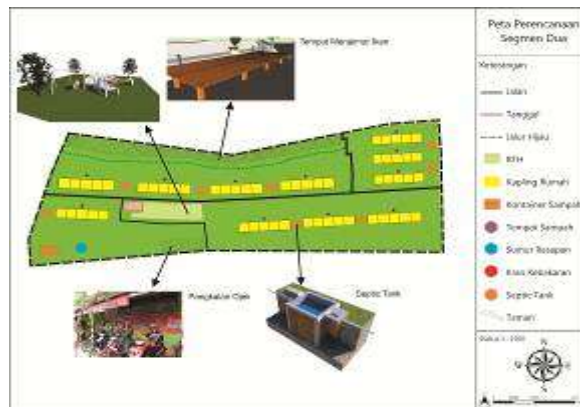
Gambar 2. Peta perencanaan segmen I

Konsep Penataan

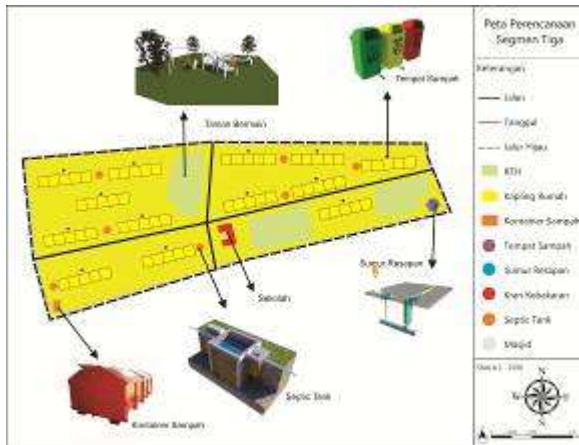
1. Konsep Penataan berdasarkan Karakter Fisik Permukiman di Kelurahan Pattingalloang

Salah satu konsep yang diusulkan sebagai bentuk upaya penataan dalam penelitian ini yaitu pengembangan hunian vertikal dalam bentuk rumah susun dengan konsep berikut:

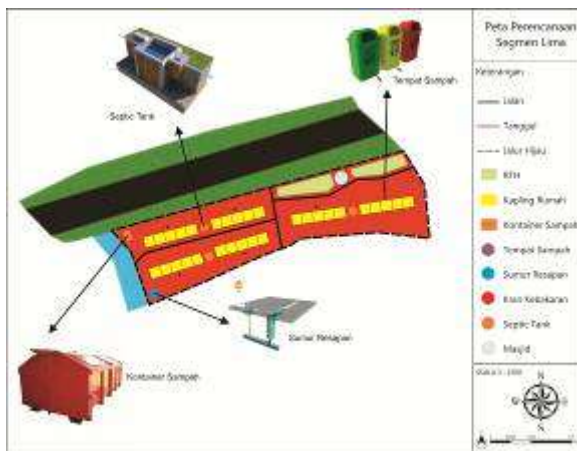
- a. Jumlah unit rumah susun diasumsikan berdasarkan jumlah kepala keluarga yang ada di Kelurahan Pattingalloang di tiap-tiap segmen/RW, setiap 1 KK menghuni 1 unit.



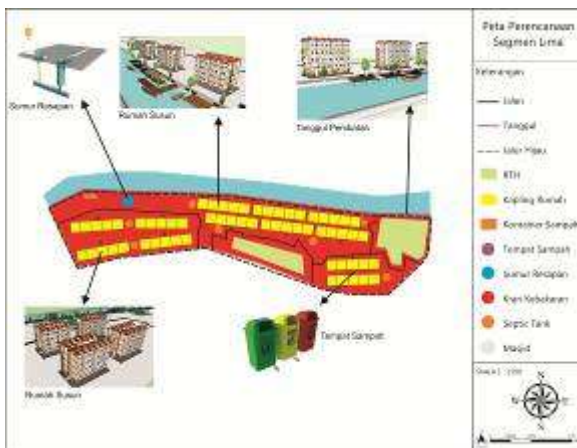
Gambar 3. Peta perencanaan segmen II



Gambar 4. Peta perencanaan segmen III



Gambar 5. Peta perencanaan segmen IV



Gambar 6. Peta perencanaan segmen V

## 2. Konsep Penataan Berdasarkan Karakter Non Fisik Permukiman di Kelurahan Pattingalloang

Beberapa konsep penataan berdasarkan karakteristik non fisik permukiman di Kelurahan Pattingalloang antara lain:

- Pemberdayaan masyarakat khususnya ibu-ibu yang ada di Kelurahan Pattingalloang melalui pengembangan usaha di sekitar kanal.

Perencanaan kanal yang ada dilengkapi dengan gazebo-gazebo sebagai tempat untuk berjualan. Hal tersebut dilatarbelakangi oleh adanya potensi yang dimiliki oleh ibu-ibu di Kelurahan Pattingalloang yang secara eksisting sebagian besar berprofesi sebagai ibu rumah tangga dengan berjualan makanan seperti gorengan, kue-kue, minuman dan lain sebagainya sebagai pekerjaan sampingan untuk membantu suami.

Adapun perencanaan yang akan dilakukan di kanal dengan penempatan gazebo yaitu agar ibu-ibu setempat dengan sistem berkelompok dapat meletakkan dagangan di gazebo-gazebo yang disediakan, sehingga para nelayan yang baru tiba dari melaut dapat bersinggah di tempat itu.

- Selain berjualan kue, kelompok ibu-ibu yang ada dapat memanfaatkan gazebo untuk menjual pernak-pernik hasil kerajinan tangan yang materialnya dapat diperoleh dari pulau-pulau melalui para suami yang bekerja di tempat pelelangan ikan Paottere. Pernak-pernik hasil kerajinan tangan yang telah jadi dapat dijual disekitar wilayah tersebut kepada calon wisatawan mengingat kanal yang ada saat ini sudah mulai dimanfaatkan oleh sebagian orang sebagai akses untuk menuju pulau-pulau wisata.
- Gazebo juga dapat dimanfaatkan untuk menjual keperluan sehari-hari, sehingga dapat berfungsi sebagai pasar kecil harian sehingga mudah bagi warga untuk memperoleh keperluan dapur.
- Selain untuk pengembangan kreatifitas ibu-ibu di Kelurahan Pattingalloang, kanal tersebut juga dapat dimanfaatkan oleh para penjual ikan sebagai mayoritas lapangan kerja para suami yang ada di lokasi tersebut untuk menjemur hasil tangkapan laut yang ada misalnya ikan, teripang dan lain sebagainya.

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan sebagai berikut.

- Karakteristik fisik permukiman di Kelurahan Pattingalloang berdasarkan tata bangunan, sarana dan prasarana:

- a. Kepadatan bangunan, seluruh segmen yang ada di Kelurahan Pattingalloang tergolong wilayah berkepadatan sangat tinggi.
  - b. KDB rata-rata seluruh segmen sangat tinggi.
  - c. KLB rata-rata pada lokasi tersebut tergolong sangat rendah mencapai.
  - d. Ruang terbuka hijau di Kelurahan Pattingalloang sangat kurang,
  - e. Kualitas bangunan yang dominan di Kelurahan Pattingalloang adalah semi permanen.
  - f. Pendidikan, ketersediaan TK dan SD dari segi jumlah belum memenuhi standar, akan tetapi sudah terlayani. Ketersediaan SMP dan SMA belum memenuhi standar (segi jumlah), akan tetapi sudah terlayani dari wilayah diluar Kelurahan Pattingalloang.
  - g. Kesehatan, ketersediaan posyandu dari sudah memenuhi standar (segi jumlah). Ketersediaan pustu dari segi jumlah melebihi standar.
  - h. Peribadatan, ketersediaan mushallah tidak memenuhi standar (segi jumlaa), akan tetapi sudah terlayani melalui masjid warga di lokasi setempat. Untuk ketersediaan masjid warga dari segi jumlah sudah memenuhi standar bahkan lebih, sehingga dapat pula melayani kebutuhan mushallah.
  - i. Jalan, ketersediaan prasarana jalan di Kelurahan Pattingalloang sudah cukup baik.
  - j. Air bersih, ketersediaan jaringan air bersih belum cukup memadai masih banyak warga yang belum memiliki sambungan PDAM serta masih membeli air yang dijajakan keliling.
  - k. Sanitasi, kondisi sanitasi yang terdiri atas drainase, air limbah dan MCK sudah cukup memadai. Akan tetapi masih membutuhkan beberapa perawatan.
  - l. Persampahan, ketersediaan elemen persampahan di Kelurahan Pattingalloang tidak memadai sehingga lingkungan menjadi tidak sehat.
2. Karakteristik non fisik permukiman dari segi sosial budaya, warga yang bermukim di Kelurahan Pattingalloang mayoritas berasal dari suku Makassar dengan tingkat kekerabatan tergolong tinggi. Dari segi ekonomi, masyarakat setempat yang umumnya bermata pencaharian sebagai penjual ikan.

3. Berikut adalah beberapa konsep penataan yang diusulkan:

- a. Perencanaan hunian vertikal berupa rumah susun.
- b. Penyediaan rumah susun dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai berupa penyediaan air bersih disertai dengan penampungan, *penyediaan septic tank* komunal, sumur resapan untuk pengolahan limbah, serta penyediaan bak sampah tiap unit rusun dan kontainer sampah di setiap segmen yang ada.
- c. Peningkatan ekonomi masyarakat diupayakan melalui optimalisasi kanal yang terdapat di segmen V, drencanakan tambatan perahu untuk mendukung usaha para nelayan serta gazebo bagi para ibu-ibu sebagai sarana berdagang. Untuk segmen lainnya disediakan sarana penjemuran ikan dan pangkalan ojek.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Pengembangan Permukiman, Direktorat Jenderal Cipta Karya – Departemen Pekerjaan Umum. 2006. *Pedoman Identifikasi Kawasan Permukiman Kumuh Daerah Penyangga Kota Metropolitan*. Jakarta.
- Dyah, Ratih Wahyu, dkk. 2010. Penataan Permukiman Di Kawasan Segiempat Tunjungan Kota Surabaya. *Jurnal Tata Kota dan Daerah*. Vol.2, No.2
- Haryanto, A. Strategi Penanganan Kawasan Kumuh sebagai Upaya Menciptakan Lingkungan Perumahan dan Permukiman yang Sehat. *Jurnal PWK Unisba*. Hal. 11-37.
- Kusumawardhani, C. 2011. *Karakteristik Fisik Permukiman Kumuh di Perkotaan Berdasarkan Tipologi Penataan. Studi Kasus Menteng Atas dan Kampung Melayu*. Skripsi. Program Studi Arsitektur Universitas Hasanuddin. Depok.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.6/PRT/M/2007 *Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan*. Jakarta.
- Putro, Jawas Dj. 2011. Penataan Kawasan Kumuh pinggiran Sungai di Kecamatan Sungai Raya. *Jurnal Teknik Sipil Untan*.
- Sastra, S. dan Marlina, E. 2006. *Perumahan dan Permukiman*. Yogyakarta: Andi Yogyakarta
- Standar Nasional Indonesia (SNI) 03-1 733-2004 *Tata Cara Perencanaan Perumahan dan Permukiman*.
- Suryatini, E.E. 2006. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Terciptanya Kawasan Permukiman Kumuh Di Kawasan Pusat Kota (Studi Kasus: Kawasan Pancuran, Salatiga)*. Tesis. PPs Universitas Diponegoro. Semarang.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2011 *Perumahan dan Kawasan Permukiman*. Tambahan Lembaran Negara RI Nomor 5188. Jakarta.
- Walujo Dwi, dkk. 2010. Konsep Penataan Kawasan Permukiman Nelayan Ngemplakrejo Sebagai Dampak Pengembangan Kota Pasuruan.

# Persepsi Pengunjung terhadap Ketersediaan Sarana Penunjang Ruang Publik Kota Mara

Hartina Alwi<sup>1)</sup>, Mukti Ali<sup>2)</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

---

## ABSTRACT

This study aims to determine the perceptions and preferences of visitors to the public space facilities in the Kota Mara. This research uses qualitative and quantitative research. The number of respondent is 210 samples. Sample selection uses nonprobability purposive sampling technique by means of type purposive and accidental sampling. Data were collected using observation method, and questionnaire with Likert Scale. Data analysis methods used is the frequency distribution analysis and multinomial regression analysis. The result of this study outlines that 1) Available means of support space Kota Mara, namely: achievement building, Islamic center, plaza/exhibition halls, parks/green corridors, pedestrian paths, bins and street vendor stalls. 2) Visitor perceptions of the availability of supporting facilities in the Public Space of Kota Mara among other: means of parking spaces is quite good, and the perception of visitors to the facilities building achievements, islamic center, plaza/exhibition halls, parks/green corridors, pedestrian paths, bins and street vendor stalls is good.

**Keywords: perception, preference, public space, supporting facilities, means.**

---

## PENDAHULUAN

Kawasan ruang publik Kota Mara adalah salah satu hasil dari reklamasi yang dilakukan di pesisir Utara Kota Baubau, Sulawesi Tenggara. Sehingga kawasan Kota Mara menjadi salah satu kawasan perkembangan baru di Kota Baubau yang menunjang kegiatan masyarakat seperti permukiman, ruang publik, olahraga, islamic center, perdagangan, wisata, dan lain-lain (Pemkot Baubau, 2011).

Ruang publik Kota Mara memiliki beberapa sarana pendukung, antara lain islamic center, lahan parkir, gedung prestasi, taman/koridor, tempat sampah, jalur pedestrian, tempat bersantai, ruang pameran/plaza dan lapak PKL. Ruang publik Kota Mara dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai wadah untuk ber interaksi sosial dan olahraga dari berbagai jenis usia mulai dari anak-anak hingga orang dewasa.

Jumlah pengunjung ruang publik Kota Mara mencapai puncaknya pada sore hari terutama pada hari Minggu. Aktivitas pengunjung di ruang publik Kota Mara antara lain bermain, jogging, bersepeda,

menikmati keindahan pantai ataupun sekedar berkumpul bersama dengan kerabat/ keluarga.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keinginan (prefensi) dan persepsi pengunjung terhadap ketersediaan sarana penunjang yang ada di kawasan ruang publik Kota Mara. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengembangan dan penataan ruang publik yang mampu mewadahi dan mendukung kegiatan pengunjung atau masyarakat khususnya di Kota Mara.

## TINJAUAN PUSTAKA

### Pesepsi

Menurut Iskandar (2012) mengatakan bahwa persepsi merupakan proses psikologis yang bekerja dalam mengevaluasi lingkungan yang dihadapinya. Dalam diri manusia proses tersebut diawali dengan proses penginderaan, kemudian proses kognisi yang pada akhirnya akan mampu memberikan makna tentang lingkungan yang diamatinya. Pada umumnya persepsi untuk mengevaluasi suatu lingkungan yang dihadapi juga melibatkan

komponen psikologi lain seperti afektif dan psikomotor.

Russel dan Lanius dalam Iskandar (2012) mengemukakan model efektif dalam memilih suatu lingkungan. Lingkungan dapat menggugah atau tidak menggugah perasaan pengunjung, demikian pula suatu lingkungan yang menyenangkan dan tidak menyenangkan. Model tersebut dibuat dalam bentuk kuadran yang melihat bagaimana perasaan yang muncul pada situasi lingkungan (Gambar 1).



**Gambar 1.** Model Russel dan Lanius: Kualitas Afektif mengenai Tempat yang Dipilih  
Sumber: Iskandar, 2012

Persepsi pengunjung akan berpengaruh pada perilaku dan sejauh mana tingkat kepuasan pengunjung terhadap obyek wisata yang ada, daya tarik, fasilitas dan pelayanan ruang publik tersebut. Dengan mengetahui persepsi pengunjung maka dapat disimpulkan apakah fasilitas yang disediakan telah mewartakan keinginan dan kegiatan pengunjung secara umum. Beberapa komponen yang menjadi materi dalam mengukur persepsi menurut Thaif (2011), antara lain daya tarik dan fasilitas ruang publik.

**Ruang Publik**

Menurut Hardiman, 2010, ruang publik merupakan wilayah yang dapat diakses semua orang dan wilayah ini membatasi dirinya dengan wilayah lain, yaitu ruang privat. Ruang publik merupakan suatu kawasan tertentu yang sengaja direncanakan untuk kepentingan umum yang mampu menampung aktivitas/kegiatan masyarakat baik secara individu maupun berkelompok secara bebas (gratis).

Salah satu tipologi ruang terbuka publik adalah ruang publik tepian air (*waterfront*) (Carr, 1992). Kawasan tepian air atau *waterfront* adalah kawasan daratan dari suatu kota (dengan segala ukuran) yang berbatasan dengan dengan perairan

baik yang menghadap laut, sungai, danau atau sejenisnya. Bila dihubungkan dengan pembangunan kota, maka kawasan tepi air adalah area yang dibatasi oleh air dari komunitasnya yang dalam pengembangannya mampu memasukkan nilai manusia yaitu melihat kebutuhan manusia akan ruang publik dan nilai alami. Pembangunan atau penataan kawasan tepi air berkaitan dengan berbagai aktivitas yang berhubungan dengan tepi atau badan air.

Ruang terbuka publik berfungsi sebagai media berinteraksi antar warga dalam upaya menjaga dan meningkatkan sosialisasi dan kapital masyarakat. Permintaan meliputi minat (persepsi) dan kemampuan penduduk dalam memanfaatkan ruang publik yang akan disediakan. Permintaan terhadap ruang publik dapat berupa kecenderungan pengunjung/ pengguna dalam memanfaatkan sarana ruang publik tersebut.

Menurut Mc. Intosh dalam Thaif (2011) komponen sediaan yang perlu dianalisis dalam permintaan (persepsi) terhadap perencanaan fasilitas ruang publik yaitu sumber alam, infrastruktur dan keramahatan dan aspek budaya.

**METODE PENELITIAN**

Peneliti menggunakan metode deskriptif kuantitatif dan kualitatif.

**Populasi dan Sampel**

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh pengunjung Kota Mara sore malam. Pengambilan sampel dalam penelitian dilakukan dengan metode Nonprobability sampling dengan teknik accidental dan purposive sampling/judge mental sampling (*sampling purposif*).

Pengambilan sampel dilakukan dengan dasar pertimbangan bahwa dalam pengambilan sampel minimal adalah 30 orang untuk dapat menggunakan ststistik parametrik (Samian, 2008). Dengan demikian, untuk memenuhi kebutuhan data minimal terhadap responden maka diambil sampel sebanyak 35 pada akhir pekan dan 35 pada hari kerja untuk satu segmen. Sehingga pada setiap segmen akan ditetapkan kuota sebanyak 70 orang yang akan menjadi responden dengan jumlah total responden dalam penelitian ini adalah sebanyak 210 orang.

## Teknik Analisis Data

Metode analisis data dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Metode kualitatif dan kuantitatif dilakukan dalam:

1. Analisis deskripsi kualitatif kondisi kawasan dalam bentuk tabel, kemudian akan ditampilkan dalam bentuk peta.
2. Analisis deskripsi kuantitatif dilakukan membandingkan persepsi pengunjung terhadap sarana pendukung. Penilaian terhadap persepsi masyarakat dengan menggunakan metode pembobotan menggunakan "Skala Likert".

Untuk menganalisis persepsi pengunjung terhadap sarana yang tersedia, maka disajikan dua bentuk tabel akumulasi hasil persepsi. Tabel pertama merupakan hasil persentase persepsi pengunjung berdasarkan hasil kuesioner dan skoring terhadap hasil persepsi pengunjung. Skoring merupakan hasil kali dari jumlah pengunjung dengan bobot masing-masing jawaban. Bobot jawaban: Sangat baik=5, Baik=4, Cukup=3, Buruk=2, Sangat Buruk=1.

Tabel kedua merupakan perhitungan persepsi pengunjung dari hasil skoring. Tabel tersebut menjadi kesimpulan persepsi pada masing-masing segmen dan kesimpulan secara umum terhadap masing-masing sarana. Perhitungan persepsi dilakukan dengan menggunakan rumus:

$$\text{Penilaian} = \frac{\text{Jumlah skoring jawaban responden}}{\text{Skor maksimum}} \times 100\%$$

Dengan:

$$\begin{aligned} \text{Skor Maksimum Tiap Segmen} \\ &= \text{bobot tertinggi} \times \text{jumlah responden pemilih} \\ &= 5 \times 70 = 350 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Skor Maksimum Penilaian Umum} \\ &= \text{bobot tertinggi} \times \text{jumlah responden pemilih} \\ &= 5 \times 210 = 1.050 \end{aligned}$$

Pada tabel kedua juga dilakukan pengkategorian hasil perhitungan persepsi, dengan ketentuan sebagai berikut:

**Tabel 1.** Indeks Bobot Fungsi Sarana Penunjang Ruang Publik

No.	Tingkat Kualitatif	Tingkat Kuantitatif
1.	Sangat baik	81-100%
2.	Baik	61-80%
3.	Cukup	41-60%
4.	Buruk	21-40%
5.	Sangat buruk	0-20%

## PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Kota Mara

Kawasan Kota Mara merupakan kawasan ruang publik dengan jenis waterfront yang berada di pesisir pantai yang berhadapan langsung dengan Selat Buton. Pembangunan Kawasan Kota Mara dilakukan dengan mereklamasi kawasan pesisir pantai yang merupakan kawasan permukiman warga yang relatif kumuh. Luas kawasan Kota Mara ±2,02ha, sebelah utara berbatasan dengan Selat Buton, sebelah timur berbatasan dengan Sungai Baubau, sebelah selatan berbatasan dengan permukiman warga dan sebelah barat berbatasan dengan permukiman warga. Panorama Kota Mara dari arah laut dapat dilihat pada Gambar 2.



**Gambar 2.** Panorama Kota Mara dari Arah Laut ke Darat  
Sumber: File Presentasi Peren. Kawasan Kota Mara, 2008

Kawasan Kota Mara merupakan salah satu pilihan ruang publik bagi warga Kota Baubau. Aktivitas pengunjung di ruang publik Kota Mara sebagian besar hanya berlangsung pada sore hari.

## PEMBAHASAN

### Sarana Penunjang Ruang Publik Kota Mara

Sarana pendukung yang tersedia di ruang publik Kota Mara antara lain: gedung prestasi, Islamic center, plasa/ruang pameran, taman/koridor hijau, jalur pejalan kaki, tempat sampah dan lapak PKL.

Dalam menganalisis kawasan ruang publik Kota Mara dibagi dalam tiga segmen. Peta pembagian segmen Kawasan Ruang publik Kota Mara dapat dilihat pada Gambar 3.



**Gambar 3.** Peta Pembagian Segmen Kawasan Ruang Publik Kota Mara



**Gambar 4.** Peta Persebaran Sarana Penunjang di Segmen 1 (Satu) Ruang Publik Kota Mara  
Sumber: Peneliti, 2014

Dari Gambar 4 dapat dilihat bahwa sarana yang tersedia di segmen satu ruang publik Kota Mara, antara lain: gedung prestasi, plasa, tempat bersantai, jalur pedestrian, dan tempat sampah. Berikut peta kondisi eksisting sarana penunjang pada segmen satu di ruang publik Kota Mara.

Dari Gambar 5 dapat dilihat bahwa sarana yang tersedia di segmen dua ruang publik Kota Mara, antara lain: plasa, taman, tempat bersantai, tempat sampah, lapak PKL, jalur pedestrian. Berikut peta kondisi eksisting sarana penunjang pada segmen dua di ruang publik Kota Mara.



**Gambar 5.** Peta Persebaran Sarana Penunjang di Segmen 2 (Dua) Ruang Publik Kota Mara  
Sumber: Peneliti, 2014

Dari Gambar 6 dapat dilihat bahwa sarana yang tersedia di segmen tiga ruang publik Kota Mara, antara lain: *islamic center*, tempat sampah dan jalur pedestrian. Berikut peta kondisi eksisting sarana penunjang pada segmen tiga di ruang publik Kota Mara.



**Gambar 6.** Peta Persebaran Sarana Penunjang di Segmen 3 (Tiga) Ruang Publik Kota Mara

Sumber: Peneliti, 2014

### Persepsi pengunjung di Ruang publik Kota Mara

Berikut hasil persepsi pengunjung terhadap masing-masing sarana yang tersedia di ruang publik Kota Mara.

#### 1. Lahan parkir

**Tabel 2.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana lahan Parkir di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung (bobot)	Skor
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Baik	25,7%	9	28,6%	10	19	76
	Cukup	34,3%	12	48,6%	17	29	87
	Buruk	31,4%	11	20,0%	7	18	14
	Sangat Buruk	8,6%	3	2,9%	1	4	4
	Jumlah	100%	35	100,0%	35	70	181
2	Sangat Baik	2,9%	1	2,9%	1	2	10
	Baik	31,4%	11	31,4%	11	22	88
	Cukup	25,7%	9	37,1%	13	22	66
	Buruk	31,4%	11	17,1%	6	17	12
	Sangat Buruk	8,6%	3	11,4%	4	7	7
	Jumlah	100%	35	100,0%	35	70	183
3	Sangat Baik	5,7%	2	2,9%	1	3	15
	Baik	14,3%	5	22,9%	8	13	52
	Cukup	42,9%	15	17,1%	6	21	63
	Buruk	28,6%	10	42,9%	15	25	30
	Sangat Buruk	8,6%	3	14,3%	5	8	8
	Jumlah	100%	35	100,0%	35	70	168
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					5	25
	Baik					54	216
	Cukup					72	216
	Buruk					60	120
	Sangat Buruk					19	19
	Jumlah					210	596

**Tabel 3.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Lahan Parkir Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{181}{350} \times 100\% = 51,7\%$	Cukup baik
2	$\frac{183}{350} \times 100\% = 52,2\%$	Cukup baik
3	$\frac{168}{350} \times 100\% = 48,0\%$	Cukup baik
Umum	$\frac{596}{1.050} \times 100\% = 56,8\%$	Cukup baik

Berdasarkan hasil perhitungan Tabel 3 di atas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana lahan parkir di semua segmen dan persepsi secara umum adalah cukup baik.

## 2. Gedung Prestasi

**Tabel 4.** Persense dan Skoring Hasil Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Gedung Prestasi di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	14,3%	5	11,4%	4	9	45
	Baik	34,3%	12	28,6%	10	22	88
	Cukup	17,1%	6	51,4%	18	24	72
	Buruk	25,7%	9	8,6%	3	12	6
	Sangat Buruk	8,6%	3	0,0%	0	3	3
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	214
2	Sangat Baik	8,6%	3	2,9%	1	4	20
	Baik	25,7%	9	42,9%	15	24	96
	Cukup	42,9%	15	42,9%	15	30	90
	Buruk	22,9%	8	11,4%	4	12	8
	Sangat Buruk	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	214
3	Sangat Baik	5,7%	2	8,6%	3	5	25
	Baik	22,9%	8	40,0%	14	22	88
	Cukup	22,9%	8	17,1%	6	14	42
	Buruk	40,0%	14	22,9%	8	22	16
	Sangat Buruk	8,6%	3	11,4%	4	7	7
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	178
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					18	90
	Baik					68	272
	Cukup					68	204
	Buruk					46	92
	Sangat Buruk					10	10
	Jumlah					210	668

**Tabel 5.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Gedung Prestasi Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{214}{350} \times 100\% = 61,1\%$	Baik
2	$\frac{214}{350} \times 100\% = 61,1\%$	Baik
3	$\frac{178}{350} \times 100\% = 50,86\%$	Cukup baik
Umum	$\frac{668}{1.050} \times 100\% = 63,6\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan diatas pada Tabel 5, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana gedung prestasi pada segmen 1, 2 dan secara umum adalah baik kecuali pada segmen 3 adalah cukup baik.

## 3. Islamic Center

**Tabel 6.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung terhadap Sarana *Islamic Center* di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	14,3%	5	8,6%	3	8	40
	Baik	34,3%	12	37,1%	13	25	100
	Cukup	42,9%	15	34,3%	12	27	81
	Buruk	2,9%	1	20,0%	7	8	14
	Sangat Buruk	5,7%	2	0,0%	0	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	237
2	Sangat Baik	17,1%	6	5,7%	2	8	40
	Baik	28,6%	10	28,6%	10	20	80
	Cukup	28,6%	10	42,9%	15	25	75
	Buruk	8,6%	3	17,1%	6	9	12
	Sangat Buruk	17,1%	6	5,7%	2	8	8
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	215
3	Sangat Baik	31,4%	11	22,9%	8	19	95
	Baik	45,7%	16	40,0%	14	30	120
	Cukup	17,1%	6	22,9%	8	14	42
	Buruk	2,9%	1	14,3%	5	6	10
	Sangat Buruk	2,9%	1	0,0%	0	1	1
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	268
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					35	175
	Baik					75	300
	Cukup					66	198
	Buruk					23	46
	Sangat Buruk					11	11
	Jumlah					175	730

**Tabel 7.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana *Islamic Center* Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{237}{350} \times 100\% = 67,7\%$	Baik
2	$\frac{215}{350} \times 100\% = 61,4\%$	Baik
3	$\frac{268}{350} \times 100\% = 76,6\%$	Baik
Umum	$\frac{730}{1.050} \times 100\% = 69,5\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 7 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana *islamic center* pada semua segmen adalah baik.

## 4. Plasa/Ruang Pameran

**Tabel 8.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Plasa/Ruang Pameran di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	2,9%	1	2,9%	1	2	10
	Baik	28,6%	10	28,6%	10	20	80
	Cukup	40,0%	14	51,4%	18	32	96
	Buruk	22,9%	8	14,3%	5	13	10
	Sangat Buruk	5,7%	2	2,9%	1	3	3
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	199
2	Sangat Baik	8,6%	3	5,7%	2	5	25
	Baik	25,7%	9	48,6%	17	26	104
	Cukup	37,1%	13	28,6%	10	23	69
	Buruk	22,9%	8	14,3%	5	13	10
	Sangat Buruk	5,7%	2	2,9%	1	3	3
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	211
3	Sangat Baik	5,7%	2	8,6%	3	5	25
	Baik	45,7%	16	37,1%	13	29	116
	Cukup	34,3%	12	40,0%	14	26	78
	Buruk	11,4%	4	11,4%	4	8	8
	Sangat Buruk	2,9%	1	2,9%	1	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	229
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					12	60
	Baik					75	300
	Cukup					81	243
	Buruk					34	68
	Sangat Buruk					8	8
	Jumlah					210	679

**Tabel 9.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Plasa/Ruang Pameran Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{199}{350} \times 100\% = 56,9\%$	Cukup baik
2	$\frac{211}{350} \times 100\% = 60,3\%$	Cukup baik
3	$\frac{299}{350} \times 100\% = 65,4\%$	Baik
Umum	$\frac{697}{1.050} \times 100\% = 64,7\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 9 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana plasa/ruang pameran pada segmen 1 dan 2 adalah cukup baik kecuali pada segmen 3 dan secara umum adalah baik.

## 5. Taman/Koridor Hijau

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 11, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana taman/koridor hijau pada semua segmen adalah baik.



**Tabel 10.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung terhadap Sarana Taman/Koridor Hijau di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	17,1%	6	17,1%	6	12	60
	Baik	45,7%	16	42,9%	15	31	124
	Cukup	28,6%	10	34,3%	12	22	66
	Buruk	5,7%	2	5,7%	2	4	4
	Sangat Buruk	2,9%	1	0,0%	0	1	1
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	255
2	Sangat Baik	25,7%	9	11,4%	4	13	65
	Baik	20,0%	7	40,0%	14	21	84
	Cukup	51,4%	18	40,0%	14	32	96
	Buruk	2,9%	1	2,9%	1	2	2
	Sangat Buruk	0,0%	0	5,7%	2	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	249
3	Sangat Baik	11,4%	4	22,9%	8	12	60
	Baik	51,4%	18	42,9%	15	33	132
	Cukup	25,7%	9	17,1%	6	15	45
	Buruk	8,6%	3	11,4%	4	7	8
	Sangat Buruk	2,9%	1	5,7%	2	3	3
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	248
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					37	185
	Baik					85	340
	Cukup					69	207
	Buruk					13	26
	Sangat Buruk					6	6
Jumlah					210	764	

**Tabel 11.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Taman/Koridor Hijau Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{255}{350} \times 100\% = 72,9\%$	Baik
2	$\frac{249}{350} \times 100\% = 71,1\%$	Baik
3	$\frac{248}{350} \times 100\% = 70,86\%$	Baik
Umum	$\frac{764}{1.050} \times 100\% = 72,8\%$	Baik

6. Tempat Duduk/tempat Bersantai

**Tabel 12.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Tempat Duduk/Bersantai di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	25,7%	9	34,3%	12	21	105
	Baik	62,9%	22	40,0%	14	36	144
	Cukup	8,6%	3	17,1%	6	9	27
	Buruk	0,0%	0	5,7%	2	2	4
	Sangat Buruk	2,9%	1	2,9%	1	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	282
2	Sangat Baik	40,0%	14	42,9%	15	29	145
	Baik	42,9%	15	34,3%	12	27	108
	Cukup	11,4%	4	22,9%	8	12	36
	Buruk	5,7%	2	0,0%	0	2	0
	Sangat Buruk	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	289
3	Sangat Baik	8,6%	3	20,0%	7	10	50
	Baik	57,1%	20	45,7%	16	36	144
	Cukup	34,3%	12	22,9%	8	20	60
	Buruk	0,0%	0	11,4%	4	4	8
	Sangat Buruk	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	262
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					60	300
	Baik					99	396
	Cukup					41	123
	Buruk					8	16
	Sangat Buruk					2	2
Jumlah					210	837	

**Tabel 13.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Tempat Duduk/Bersantai Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{282}{350} \times 100\% = 80,6\% = 81\%$	Baik
2	$\frac{289}{350} \times 100\% = 82,6\%$	Baik
3	$\frac{262}{350} \times 100\% = 74,9\%$	Baik
Umum	$\frac{823}{1.050} \times 100\% = 79,7\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 13 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana tempat duduk/bersantai pada semua segmen adalah baik.

7. Jalur Pejalan Kaki

**Tabel 14.** Persense dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Jalur Pejalan Kaki di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	31,4%	11	22,9%	8	19	95
	Baik	45,7%	16	54,3%	19	35	140
	Cukup	20,0%	7	22,9%	8	15	45
	Buruk	2,9%	1	0,0%	0	1	0
	Sangat Buruk	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	280
2	Sangat Baik	25,7%	9	22,9%	8	17	85
	Baik	54,3%	19	57,1%	20	39	156
	Cukup	11,4%	4	17,1%	6	10	30
	Buruk	5,7%	2	2,9%	1	3	2
	Sangat Buruk	2,9%	1	0,0%	0	1	1
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	274
3	Sangat Baik	8,6%	3	17,1%	6	9	45
	Baik	68,6%	24	54,3%	19	43	172
	Cukup	22,9%	8	17,1%	6	14	42
	Buruk	0,0%	0	8,6%	3	3	6
	Sangat Buruk	0,0%	0	2,9%	1	1	1
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	266
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					45	225
	Baik					117	468
	Cukup					39	117
	Buruk					7	14
	Sangat Buruk					2	2
Jumlah					210	826	

**Tabel 15.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Sarana Jalur Pejalan Kaki Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{280}{350} \times 100\% = 80,6\% = 80,0\%$	Baik
2	$\frac{274}{350} \times 100\% = 73,3\%$	Baik
3	$\frac{266}{350} \times 100\% = 76,0\%$	Baik
Umum	$\frac{826}{1.050} \times 100\% = 78,7\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 15 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana jalur pejalan kaki pada semua segmen adalah baik.

## 8. Tempat Sampah

**Tabel 16.** Persentase dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung terhadap Sarana Tempat Sampah

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	2,9%	1	25,7%	9	10	50
	Baik	34,3%	12	40,0%	14	26	104
	Cukup	28,6%	10	22,9%	8	18	54
	Buruk	28,6%	10	11,4%	4	14	8
	Sangat Buruk	5,7%	2	0,0%	0	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	218
2	Sangat Baik	2,9%	1	2,9%	1	2	10
	Baik	28,6%	10	22,9%	8	18	72
	Cukup	22,9%	8	40,0%	14	22	66
	Buruk	28,6%	10	28,6%	10	20	20
	Sangat Buruk	17,1%	6	5,7%	2	8	8
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	176
3	Sangat Baik	11,4%	4	5,7%	2	6	30
	Baik	34,3%	12	25,7%	9	21	84
	Cukup	40,0%	14	28,6%	10	24	72
	Buruk	14,3%	5	28,6%	10	15	20
	Sangat Buruk	0,0%	0	11,4%	4	4	4
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	210
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					18	90
	Baik					65	260
	Cukup					64	192
	Buruk					49	98
	Sangat Buruk					14	14
	Jumlah					210	654

**Tabel 17.** Perhitungan Persepsi Pengunjung terhadap Sarana Tempat Sampah berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{218}{350} \times 100\% = 62,3\%$	Baik
2	$\frac{176}{350} \times 100\% = 50,3\%$	Cukup baik
3	$\frac{210}{350} \times 100\% = 60,0\%$	Cukup baik
Umum	$\frac{654}{1.050} \times 100\% = 62,3\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 17 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap sarana tempat sampah pada segmen 1 dan secara umum adalah baik sedangkan segmen 2 dan 3 adalah cukup baik.

## 9. Keberadaan Lapak PKL

**Tabel 18.** Persentase dan Skoring Hasil Persepsi Pengunjung Terhadap Keberadaan Lapak PKL di Ruang Publik Kota Mara

Segmen	Kriteria Penilaian	Akhir Pekan		Hari Kerja		Jumlah Pengunjung	Skor (bobot)
		Persen	Jumlah	Persen	Jumlah		
1	Sangat Baik	2,9%	1	5,7%	2	3	15
	Baik	11,4%	4	17,1%	6	10	40
	Cukup	57,1%	20	45,7%	16	36	108
	Buruk	25,7%	9	28,6%	10	19	20
	Sangat Buruk	2,9%	1	2,9%	1	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	185
2	Sangat Baik	8,6%	3	5,7%	2	5	25
	Baik	31,4%	11	28,6%	10	21	84
	Cukup	37,1%	13	45,7%	16	29	87
	Buruk	17,1%	6	20,0%	7	13	14
	Sangat Buruk	5,7%	2	0,0%	0	2	2
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	212
3	Sangat Baik	0,0%	0	0,0%	0	0	0
	Baik	42,9%	15	28,6%	10	25	100
	Cukup	40,0%	14	54,3%	19	33	99
	Buruk	17,1%	6	14,3%	5	11	10
	Sangat Buruk	0,0%	0	2,9%	1	1	1
	Jumlah	100,0%	35	100,0%	35	70	210
Total Pengunjung Pemilih	Sangat Baik					8	40
	Baik					56	224
	Cukup					98	294
	Buruk					43	86
	Sangat Buruk					5	5
	Jumlah					210	649

**Tabel 19.** Perhitungan Persepsi Pengunjung Terhadap Keberadaan PKL Berdasarkan Hasil Skoring

Segmen	Penilaian Variabel (Persepsi) Berdasarkan Hasil Pembobotan	Kategori
1	$\frac{185}{350} \times 100\% = 52,9\%$	Cukup baik
2	$\frac{212}{350} \times 100\% = 60,6\%$	Baik
3	$\frac{210}{350} \times 100\% = 61,8\%$	Baik
Umum	$\frac{649}{1.050} \times 100\% = 61,8\%$	Baik

Berdasarkan hasil perhitungan pada Tabel 19 diatas, dapat diketahui bahwa persepsi pengunjung terhadap keberadaan lapak PKL pada segmen 2, 3 dan secara umum adalah baik kecuali pada segmen 1 adalah cukup baik.

## KESIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan maka dapat diperoleh beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- Berdasarkan hasil observasi lapangan beberapa sarana publik yang telah tersedia di ruang publik Kota Mara antara lain: Gedung Prestasi, Islamic Center, Rusun, Plasa/ruang pameran, Tempat parkir, Taman/koridor hijau, lapak pedagang kaki lima.
- Persepsi pengunjung terhadap ketersediaan sarana penunjang di Ruang Publik Kota Mara adalah persepsi pengunjung terhadap sarana lahan parkir adalah cukup baik. Sedangkan persepsi pengunjung terhadap sarana gedung prestasi, islamic center, plasa/ruang pameran, taman/koridor hijau, jalur pejalan kaki, tempat sampah dan keberadaan PKL adalah baik.

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Baubau. 2014. *Baubau dalam Angka 2013*. Baubau.
- Bappeda Kota Baubau. 2008. *Persentasi SB-Kota Mara*.
- Darmawan, Edi. 2003. *Teori dan Kajian Ruang Publik Kota*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hardiman, Budi. F. 2010. *Ruang Publik*. Yogyakarta: Kanisius.
- Iskandar, Tb Zulrizka. 2012. *Psikologi Lingkungan: Teori dan Konsep*. Bandung: PT. Refika Aditama.
- Malik, Dian Fistriyani. 2012. *Skripsi Studi Ruang Terbuka Hijau Pantai Kamali Kota Baubau*. Makassar.
- Sangadji, Etta Mamang dan Sopiha. 2010. *Metode Penelitian-Pendekatan Praktis dalam Penelitian*. Yogyakarta: CV. Andi Offset.
- Yunus, Hadi Sabari. *Metode Penelitian Wilayah Kontemporer*. 2010. Yogyakarta: Pusataka Pelajar.

- Fadhiya. 2011. *Pengertian Persepsi*. <http://id.shvoong.com/socialsciences/communicationmediastudies/2239761-pengertian-persepsi/#ixzz2jXPfiHo>. diunduh pada 1 Oktober 2013, pukul 23.33 WITA.
- Iksan, Khairul. 2012. *Konsep Persepsi*. [http://khairuliks.blogspot.com/2012/11/konsep-persepsi\\_19.html](http://khairuliks.blogspot.com/2012/11/konsep-persepsi_19.html). diunduh pada 1 November 2013.
- Institut Pertanian Bogor. *Tinjauan Pustaka*. 2011. [http://repository.ipb.ac.id/.../2011fie\\_BAB%20II%20Tinjauan%20Pustaka.pdf](http://repository.ipb.ac.id/.../2011fie_BAB%20II%20Tinjauan%20Pustaka.pdf) diunduh pada 1 Oktober 2013, pukul 17.00 WITA.
- Pemerintah Kota Baubau. 2011. *Penataan Ruang Kota Baubau*. [setda.baubaukota.go.id](http://setda.baubaukota.go.id) diunduh pada 20 Agustus 2013, pukul 23.33 WITA.
- Samians. 2008. Ukuran sampel. <http://samianstats.files.wordpress.com/2008/08/ukuran-sampel.pdf> diunduh pada 13 Mei 2014 pukul 14.41 WITA.
- Supriadi, Bambang. 2008. *Kajian Waterfront di Semarang*. <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/ruang/article/download/3545/3640> diunduh pada 31 Okt 2013, pukul 15.32 WITA.
- Thaif, M. Yusran. 2011. *Arahan pengembangan Kawasan Ruang Publik Pantai Losari*. <http://elib.unikom.ac.id/download.php?id=175842> diunduh pada 31 okt 2013, pukul 17.53 WITA.

## PEDOMAN PENULISAN NASKAH

1. **Jurnal Wilayah dan Kota Maritim (WKM)** atau Journal of Regional and Maritime City Studies (REMARCS) menerima naskah atau artikel ilmiah dalam bidang Perencanaan dan Pengembangan Wilayah dan Kota terutama lingkup maritim. Naskah atau artikel akan diterima setelah melalui penelaahan sebagai proses review yang ditetapkan oleh Dewan Redaksi Jurnal Wilayah dan Kota Maritim.
2. Penentuan mengenai kelayakan penerimaan atau penolakan substansi, persetujuan, dan tanggal pemuatan naskah atau artikel tersebut ditentukan oleh Dewan Redaksi.
3. Naskah atau artikel akan dimuat setelah diperbaiki secara teknis dan substansi berdasarkan catatan dari *reviewer*.
4. Naskah harus merupakan tulisan ilmiah dalam bidang keilmuan Perencanaan dan pengembangan Wilayah dan Kota terutama lingkup maritim yang bersumber kepada suatu hasil penelitian, suatu disertasi, tesis atau skripsi yang ditulis kembali dalam format dan jumlah sesuai dengan persyaratan artikel dalam jurnal, temuan dan wacana atau opini baru.
5. Naskah bersifat asli atau orisinal dan belum pernah diterbitkan dalam publikasi apapun.
6. Naskah atau artikel ditulis khusus untuk Jurnal Wilayah dan Kota Maritim dan bukan suatu tulisan yang pernah disajikan dalam forum lain seperti seminar, temu ilmiah, majalah ilmiah atau jurnal lainnya. Hak cipta tulisan menjadi milik Jurnal
7. Naskah atau artikel dapat dituliskan dalam Bahasa Indonesia dengan menyertakan abstrak dalam Bahasa Inggris atau Bahasa Inggris dengan tata tulis bahasa yang baik.
8. File atau *softcopy* dikirim ke Redaksi Jurnal Wilayah dan Kota Maritim:

Gedung Jurusan Arsitektur Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin  
Jl. Perintis Kemerdekaan, Kampus Unhas Tamalanrea Km. 10  
Makassar – 90245, Indonesia  
Telp: (62) (411) 586265, Fax: (62) (411) 589707

---

## TEKNIS PENULISAN NASKAH

1. Naskah atau artikel disusun berdasarkan sistematika: Abstract dalam Bahasa Inggris, Pendahuluan, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian, Pembahasan, Kesimpulan, dan Daftar Pustaka. Isi naskah atau artikel dapat dilengkapi dengan tabel, gambar ilustrasi, skema, peta, atau foto.
2. Judul naskah atau artikel ditulis pada bagian atas tengah dengan menggunakan jenis huruf Tahoma Bold 14pt, jarak antarspasi 1 atau single, jarak spasi paragraf atas 24pt dan bawah 12pt.
3. Nama penulis ditulis di bawah judul bagian tengah dengan menggunakan jenis huruf Tahoma 10pt, jarak antarspasi 1 atau single, jarak spasi paragraf atas 0pt dan bawah 12pt
4. Identitas atau instansi/lembaga tempat bekerja penulis ditulis di bawah nama penulis bagian tengah dengan menggunakan jenis huruf Tahoma 7pt, jarak antarspasi 1 atau single, jarak spasi paragraf atas 0pt dan bawah 4pt
5. Abstract ditulis di bawah identitas atau instansi/lembaga tempat bekerja penulis bagian tengah, menggunakan huruf kapital jenis Tahoma 9pt Bold, jarak antarspasi 1,2, jarak spasi paragraf atas 24pt dan bawah 12pt.
6. Isi abstract ditulis dalam Bahasa Inggris dengan menggunakan jenis huruf Tahoma 9pt, jarak antarspasi 1,2, jarak spasi paragraf atas 0pt dan bawah 12pt.
7. Keyword merupakan kata kunci yang terdiri dari 4 atau 5 kata kunci yang ditulis dengan menggunakan jenis huruf Tahoma 9pt bold, jarak antarspasi 1,2, jarak spasi paragraf atas 0pt dan bawah 24pt.
8. Judul bagian/bab tulisan menggunakan huruf kapital jenis Tahoma 9,5pt Bold, jarak antarspasi 1,2, jarak spasi paragraf atas 0pt dan bawah 6pt. Sedangkan sub bagian atau sub bab ditulis dengan jenis huruf Tahoma 9,5pt Bold, jarak spasi 1,2, jarak antarspasi paragraf atas 6pt dan bawah 6pt.
9. Isi tulisan atau paragraf dimulai pada tepi kiri baris disusun dalam 2 kolom berjarak 0,75cm dengan menggunakan jenis huruf Tahoma 9,5pt, jarak spasi 1,2, jarak antarspasi paragraf atas 0pt dan bawah 12pt.
10. Judul tabel ditulis di atas tabel dan judul gambar ditulis di bawah gambar dengan jenis huruf Tahoma 8pt. Setiap gambar dan tabel mempunyai nomor urut dari satu.
11. Tulisan/artikel ditulis sebanyak maksimum 15 halaman kertas ukuran A4 dengan ukuran margin: atas 2,5cm. bawah 2,5cm, kiri 2,75cm, dan kanan 2,25cm.
12. Naskah atau artikel disampaikan dalam bentuk file atau softcopy ke alamat redaksi. Koreksi artikel oleh tim pemeriksa akan dikembalikan melalui email.
13. Kutipan (citation) atau rujukan suatu referensi ditulis dengan tata tulis karya ilmiah dengan menyebut nama utama penulis dan tahun penerbitan/penulisan. Seperti: (Lynch, 1990).
14. Daftar Pustaka ditulis dengan ketentuan kelaziman penulisan suatu daftar pustaka dengan urutan penulis buku berdasarkan abjad. Daftar pustaka ditulis dalam ukuran 10 dengan ketentuan kelaziman penulisan suatu daftar pustaka dengan urutan penulis buku rujukan berdasarkan abjad. (lihat contoh).
  - a. Lynch, Kevin. 1990. *City Sense and City Design*. Cambridge: MIT Press
  - b. Chapin, F.S. 1985. *Urban Lands Use Planning*. California: University of Illinois Press
  - c. Bramwell B., Lane. 1993. Sustainable Tourism: an evolving global approach. *Journal of Sustainable Tourism*. Vol.1, No.1, p. 1-5.