

**INDEKS AKSESIBILITAS PUBLIK TERHADAP KAWASAN PESISIR
KOTA MAKASSAR**

**SKRIPSI
TUGAS AKHIR – 457D5236
PERIODE III
TAHUN 2020/2021**

**Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Sarjana Teknik
Pada Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Hasanuddin**

**Oleh:
BRILY GUNAWAN
D521 15 315**



**DEPARTEMEN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
GOWA
2020**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**INDEKS AKSESIBILITAS PUBLIK TERHADAP KAWASAN PESISIR
KOTA MAKASSAR**

Disusun dan diajukan Oleh

BRILY GUNAWAN

D521 15 315

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin pada tanggal 7 Juni 2021 dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping



Prof. Ir Slamet Trisutomo, MS

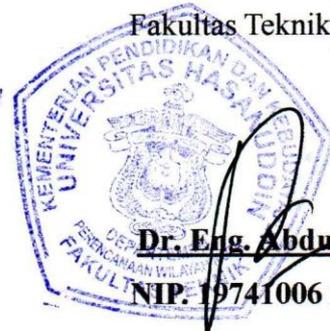
NIP. 19490608 197602 1 001



Mukti Ali, ST., MT., PhD

NIP. 19741211 200501 1 001

Ketua Program Studi,
Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin



Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, ST., M.SI

NIP. 19741006 200812 1 002

INDEKS AKSESIBILITAS PUBLIK TERHADAP KAWASAN PESISIR KOTA MAKASSAR

(STUDI KASUS: KAWASAN PESISIR KOTA MAKASSAR)

Brily Gunawan¹⁾, Slamet Trisutomo²⁾, Mukti Ali²⁾

Universitas Hasanuddin, Indonesia

E-mail: gunawanbrily@gmail.com

ABSTRAK

Daerah pesisir di seluruh wilayah Indonesia mestinya terbuka untuk kepentingan umum. Ketika hotel-hotel, *resort*, *cottage* serta pemukiman mewah ataupun permukiman kumuh pesisir semakin menjamur dibangun di sepanjang pantai pesisir Kota Makassar, maka pantai tidak lagi menjadi ruang publik yang utuh. Dalam UU No. 27 Tahun 2007 disebutkan bahwa penetapan batas sempadan pantai mengikuti ketentuan pengaturan akses publik. Ruang publik dalam konteks spasial adalah tempat dimana setiap orang mempunyai hak untuk bebas mengakses tanpa harus membayar. Ruang publik berkaitan dengan semua bagian-bagian dari lingkungan alam dan binaan agar masyarakat memiliki akses. Pada umumnya ruang publik adalah ruang terbuka yang mampu menampung kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama karena ruang ini memungkinkan terjadinya pertemuan antara manusia untuk saling berinteraksi dan sering kali timbul berbagai kegiatan bersama. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tingkat aksesibilitas publik pesisir Kota Makassar yang dapat dilihat berdasarkan indeks nilai yang diukur dengan menggunakan metode *Analisis Hierarchy Process (AHP)*. Pengukuran ini menggunakan delapan indikator atau variabel yang dinilai menjadi faktor-faktor penentu aksesibilitas publik

Kata Kunci: Indeks, Pesisir, Aksesibilitas, Publik, AHP

-
- 1) Mahasiswa Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
 - 2) Dosen Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin

**INDEX PUBLIC ACCESSIBILITY COASTAL REGION OF MAKASSAR
CITY**

(Case Study: Coastal Region Of Makassar)

Brily Gunawan¹⁾, Slamet Trisutomo²⁾, Mukti Ali²⁾

Universitas Hasanuddin, Indonesia

E-mail: gunawanbrily@gmail.com

ABSTRACT

Coastal areas throughout Indonesia should be made open to public. When hotels, resorts, cottages, luxury settlements and slum settlements are increasingly being built along the coast of Makassar City, the beach is no longer a public space. In UU no. 27 year 2007, stated that the determination of coastal boundaries shall follow the provisions of public access arrangements. Public space in a spatial context is a place where everyone has the right to freely access without any payment. Public space relates to all parts of the natural and built environment so that people have access. In general, public spaces are any open spaces with sufficient dimensions that are able to accommodate the need for gatherings and community activities. This study aims to determine the level of coastal public accessibility in Makassar City which can be seen based on the value index measured using the Hierarchy Point Analysis (AHP) method. This measurement uses eight indicators or variables that are considered to be key factors of public accessibility.

Keywords: *Index, Coastal, Public, Accessibility, AHP*

-
- 1) *Student of Urban and Regional Planning Departement, Faculty of Engineering, Hasanuddin University.*
 - 2) *Lecture of Urban and Regional Planning Department, Faculty of Engineering, Hasanuddin University.*

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Puji syukur kita panjatkan kehadirat *Allah Subhanahu wata'ala*, atas rahmat dan hidayah-Nya lah sehingga penulis dapat menyelesaikan tugas akhir dengan judul “**Indeks Aksesibilitas Publik Kawasan Pesisir Kota Makassar (Studi Kasus: Kawasan Pesisir Kota Makassar)**”. Tugas akhir ini disusun dalam rangka memenuhi persyaratan penyelesaian studi pada Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin.

Tugas Akhir ini berisikan mengenai hasil penelitian penulis selama mengerjakan Tugas Akhir yang dituai dalam bentuk buku (Skripsi). Dalam penyusunan tugas akhir ini, penulis mendapatkan banyak pengalaman dan pembelajaran yang sangat bermakna.

Pembuatan tugas akhir bertujuan untuk memenuhi tugas mata kuliah Studio Akhir dan sebagai syarat kelulusan sebagai Sarjana Teknik Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota. Kedepannya, penulis berharap penulisan tugas akhir ini dapat bermanfaat bagi penulis maupun pembaca sekalian, juga dapat dipergunakan sebagai mana mestinya.

Kami memohon maaf jika dalam penelitian ini terdapat banyak kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap kritik serta saran dari berbagai pihak kepada penulis, agar penulis mampu menjadi lebih baik kedepannya dan menjadi pertimbangan untuk penelitian selanjutnya. Akhir kata, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Gowa, 2020

Penulis

SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Brily Gunawan

Nim : D521 15 315

Prodi/Departemen : S1-Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas/Universitas : Teknik/Universitas Hasanuddin

dengan ini menyatakan judul skripsi berikut ini:

Indeks Aksesibilitas Publik Terhadap Kawasan Pesisir Kota Makassar

bahwa: **BENAR BEBAS DARI PLAGIARISME.**

Apabila pernyataan ini terbukti tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Gowa, 7 Juni 2021

Yang membuat pernyataan,


Brily Gunawan

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah Robbil Alamin, puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran *Allah Subhanahu wa Ta'ala* karena atas kehendak dan ridha-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam senantiasa tercurah kepada jujungan *Nabi Muhammad Shallallahu 'Alaihi Wasallam* yang telah menyebarkan kebaikan-kebaikan kepada umat manusia hingga saat ini. Penulisan tugas akhir ini tidak lepas dari bimbingan, bantuan, dan dorongan dari berbagai pihak, sehingga penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak sebagai berikut:

1. Kedua orang tua tercinta, Bapak (Hazaruddin, S., Ikom) dan Ibu (Nur Isa) atas curahan kasih sayang dan dukungan lahir bathin yang diberikan;
2. Rektor Universitas Hasanuddin (Ibu Prof. Dwia Aries Tina Pulubuhu, M.A.) yang telah memberikan izin penelitian serta fasilitas kampus selama masa perkuliahan;
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Bapak Prof. Dr. Ir. Muh. Arsyad Thaha, M.T.) atas segala bentuk kebijakan yang dikeluarkan;
4. Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Bapak Mukti Ali, ST., MT., P.hD.) atas saran, motivasi dan telah meluangkan waktu dan pemikirannya bagi penulis selama menyelesaikan tugas akhir ini;
5. Kepala Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, ST.,M.SI) atas segala kasih sayang, bimbingan, dan nasehat yang diberikan;
6. Sekretaris Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Hasanuddin (Ibu Sri Aliah Ekawati, ST., MT) atas ilmu dan pembelajaran yang telah diberikan;
7. Pembimbing 1 (Prof. Dr. Ir. Slamet Trisutomo, MS.) atas kesediaan, keikhlasan, kesabaran, waktu yang telah diluangkan dalam memberikan bimbingan, bantuan, arahan, nasehat, saran, motivasi dan kasih sayang yang begitu tulus kepada penulis selama proses perkuliahan sampai pada penyelesaian tugas akhir ini;

8. Pembimbing 2 (Bapak Mukti Ali, ST., MT., P.hD.) yang telah meluangkan waktu dan pemikirannya bagi penulis selama menyelesaikan tugas akhir ini;
9. Dosen Penguji I (Ibu Dr. Ir. Hj. Mimi Arifin, M.Si) atas masukan, bimbingan, serta koreksi dalam penyempurnaan tugas akhir penulis;
10. Dosen Penguji II sekaligus Kapala Studio (Ibu Dr-Techn. Yashinta Kumala Dewi, ST.,MIP) atas kasih sayang dan waktu yang telah diluangkan untuk memberikan bimbingan, motivasi dan dukungan;
11. Seluruh Dosen Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Khususnya Dosen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota atas ilmu dan pengalaman yang telah diberikan;
12. Seluruh staf administrasi Departemen Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, (Bapak Haerul Muayyar, S.Sos., Bapak Arman, dan Bapak Faharudin) atas segala bantuannya dalam bidang administrasi dan perlengkapan;
13. Responden penelitian (Bapak Irwan Anwar Said, Bapak Arief Isnaini, Ibu Wida Rosyida, Kak Gafar Lakatupa, dan Kak La Ode Muhammad Asfan) atas kesediaan waktu, bantuan, informasi dan izin yang diberikan dalam melakukan penelitian ini;
14. Teman seperjuangan di Studio Tugas Akhir Periode III 2020 yang senantiasa memberikan bantuan serta motivasi;
15. Teman-teman ZONASI 2015 atas pengalaman, canda tawa, duka, serta rasa persaudaraan yang kita jalani bersama dalam perkuliahan;
16. Teman-teman Arkom Makassar atas seluruh pengalaman luar biasa yang diberikan kepada penulis;
17. Himpunan Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik (HMPWK FT-UH) atas kebahagiaan, karya-karya, canda tawa selama penulis berlembaga di Fakultas Teknik; dan
18. Seluruh pihak yang telah berkontribusi, mendukung, dan membantu yang tidak dapat disebutkan namanya satu persatu.

DAFTAR ISI

SAMPUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI	Error! Bookmark not defined.
ABSTRAK	ii
ABSTRACT	iii
KATA PENGANTAR	iv
SURAT PERNYATAAN BEBAS PLAGIAT	iv
UCAPAN TERIMA KASIH	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	x
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	4
1.5 Ruang Lingkup/Batasan Penelitian	5
1.6 <i>Output</i>	5
1.7 <i>Outcome</i>	5
1.8 Sistematika Penulisan	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	7
2.1 Aksesibilitas dalam Konfigurasi Ruang.....	7
2.1.1 Konfigurasi Ruang	7
2.1.2 Aksesibilitas (<i>Connectivity</i>)	8
2.2 Nilai Indeks	13
2.3 Tinjauan Umum Karakteristik Wilayah Pesisir	13
2.3.1 Pengertian Wilayah Pesisir	13
2.3.2 Potensi Sumber Daya Alam Pesisir.....	16
2.4 Pola Ruang	18
2.4.1 Pola Ruang Kawasan Lindung	19
2.4.2 Pola Ruang Kawasan Budidaya	20

2.5 Fungsi Lahan Sekitar Kawasan Pesisir	21
2.5.1 Pariwisata Pantai	21
2.5.2 Permukiman Tepian Pantai	22
2.5.3 Pelabuhan	22
2.6 Tinjauan Pembangunan di Sepanjang Pantai	26
2.6.1 Zonasi Sepanjang Pantai	26
2.6.2 Daerah Sempadan Pantai.....	27
2.6.3 Persetujuan Bangunan Gedung (PBG).....	30
2.7 <i>Density</i> dan <i>Crowd</i>	30
2.8 Faktor Aksesibilitas Pesisir	32
2.8.1 Akses Visual.....	33
2.8.2 Fungsi Lahan.....	36
2.8.3 Sempadan pantai	38
2.8.4 Parkir	39
2.8.5 Jarak Dari Pusat CBD	42
2.8.6 Akses Langsung	44
2.8.7 Jenis Jalan.....	44
2.8.8 Akses Penerangan	46
2.9 Keterangan Penentuan Skala Variabel Aksesibilitas Pesisir.....	47
2.10 Ketentuan Skala Tiap Atribut	48
BAB III METODE PENELITIAN	51
3.1 Jenis Penelitian.....	51
3.2 Jenis Kebutuhan Data	51
3.3.1 Data Primer	51
3.3.2 Data Sekunder	52
3.3 Populasi.....	52
3.4 Metode Pengumpulan Data.....	52
3.5.1 Observasi.....	52
3.5.2 Studi literatur.....	52
3.5.3 Pengukuran.....	53
3.5 Analisis Data	53
3.6.1 Analisis Deskriptif Kuantitatif dan Kualitatif	53

3.6.2	Metode Skoring.....	53
3.6.3	<i>Natural Break</i>	53
3.6.4	Analisis Spasial.....	53
3.6.5	Analisis AHP.....	54
3.6.6	Analisis Indeks Jawaban.....	54
3.6.7	Metode <i>Overlay</i> (Tumpang Susun).....	55
3.6	Lokasi dan Waktu Penelitian.....	56
3.2.1	Waktu Penelitian.....	56
3.2.2	Lokasi Penelitian.....	56
3.7	Alur Pikir Penelitian.....	58
BAB IV GAMBARAN UMUM DAN HASIL PEMBAHASAN		59
4.1.	Gambaran Umum Kota Makassar.....	59
4.1.1.	Letak Geografis, Batas dan Luas Wilayah.....	59
4.1.2.	Lingkungan Fisik.....	60
4.2.	Gambaran Kawasan Pesisir Makassar.....	63
4.2.1.	Penggunaan Lahan Kawasan Pesisir Kota Makassar.....	63
4.2.2.	Tutupan Lahan Kawasan Pesisir Kota Makassar.....	69
4.2.3.	Jarak Jalan Arteri ke Pesisir Kota Makassar.....	70
4.2.4.	Kepadatan Bangunan Kawasan Pesisir Kota Makassar.....	71
4.3.	Faktor yang Mempengaruhi Aksesibilitas Publik Pesisir.....	72
4.3.1	Akses Visual.....	75
4.3.2	Fungsi Lahan.....	76
4.3.3	Sempadan Pantai.....	78
4.3.4	Parkir.....	79
4.3.5	Jarak CBD.....	80
4.3.6	Akses Langsung.....	82
4.3.7	Jenis Jalan.....	83
4.3.8	Akses Penerangan.....	84
4.4.	Perhitungan Aksesibilitas Publik Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	94
4.4.1	Penilaian Variabel dengan Menggunakan <i>Expert Choiche</i>	94
4.4.2	Penilaian Bobot Prioritas.....	94
4.4.3	Gambaran Hasil Bobot Variabel Penelitian.....	95

4.5. Arahan Aksesibilitas Publik Terhadap Rencana Pola Ruang Kawasan Pesisir Kota Makassar.....	98
BAB V PENUTUP.....	107
5.1 Kesimpulan.....	107
5.2 Saran.....	107
DAFTAR PUSTAKA.....	109
CURRICULUM VITAE.....	115
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Keterangan Penentuan Skor Variabel Aksesibilitas Pesisir.....	47
Tabel 2.2	Tabel Ketentuan Skala Tiap Atribut Variabel Aksesibilitas.....	48
Tabel 4.1	Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2017.....	60
Tabel 4.2	Rata-Rata Suhu dan Kelembaban Udara Menurut Bulan di Kota Makassar Tahun 2017	61
Tabel 4.3	Luas Penggunaan Lahan Kawasan Pesisir Kota Makassar	64
Tabel 4.4	Luas dan Persentase Tutupan Lahan di Kawasan Pesisir Kota Makassar	69
Tabel 4.5	Jarak Jalan Arteri terhadap kawasan pesisir Kota Makassar	70
Tabel 4.6	Kepadatan Bangunan di Kawasan Pesisir Kota Makassar	71
Tabel 4.7	Keterangan Penentuan Skor Variabel Aksesibilitas Pesisir	73
Tabel 4.8	Pembobotan Nilai Akses Visual pada Setiap Segmen Penelitian Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	76
Tabel 4.9	Pembobotan Nilai Fungsi Lahan pada Setiap Segmen Penelitian Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	78
Tabel 4.10	Pembobotan Sempadan Pantai Segmen pada Setiap Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	79
Tabel 4.11	Pembobotan Nilai Jarak Tempat Parkir pada Setiap Segmen Penelitian Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	80
Tabel 4.12	Pembobotan Nilai Jarak <i>Central Build Business</i> (CBD) ke Segmen Penelitian Kelurahan Pesisir Kota Makassar	81
Tabel 4.13	Pembobotan Akses Langsung Setiap Segmen pada Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	82
Tabel 4.14	Pembobotan Nilai Jarak dari Tiga Jenis Jalan(Lokal, Arteri, Kolektor) Terdekat ke Segmen Penelitian	84
Tabel 4.15	Pembobotan Nilai Akses Penerangan Pesisir Kota Makassar Segmen Penelitian	85

Tabel 4.16. Bobot Faktor-Faktor yang Berpengaruh Terhadap Aksesibilitas Publik ke Pesisir.....	95
Tabel 4.17. Hasil Overlay Indeks Aksesibilitas dan Rencana Pola Ruang Kawasan Pesisir Kota Makassar	99
Tabel Lampiran I. Data Hasil Pengukuran tiap Variabel pada Setiap Segemen Penelitian.....	117
Tabel Lampiran II. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Aksesibilitas Publik ke Pesisir Kota Makassar.....	133

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Keterkaitan Antara Aspek Kenyamanan Akses Publik dan Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir	32
Gambar 2.2 Pemandangan Kota (<i>Urban Panorama</i>) Kota Makassar	34
Gambar 2.3 <i>Skyline</i> Kota Makassar	34
Gambar 2.4 Jarak ideal untuk mencover segmen selebar 100 meter.....	35
Gambar 2.5 Contoh Objek Penghalang Akses Visual	36
Gambar 2.6 Fungsi Lahan dan Tingkat Keterbukaannya Terhadap Akses Publiik	
38	
Gambar 2.7 Terminologi pantai untuk keperluan Pengelolaan Pantai	38
Gambar 2.8 Model-Model Pola Parkir	42
Gambar 3.1 Peta Delineasi Kawasan Penelitian <i>Sumber: Penulis, 2020</i>	57
Gambar 3.2 Skema Alur Pikir Penelitian	58
Gambar 4.1 Peta Fungsi Lahan Sekitar Kawasan Pesisir Kota Makassar	68
Gambar 4.2 Keterkaitan Antara Aspek Kenyamanan Akses Publik dan Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir	73
Gambar 4.3 Diagram Bobot Kelas Masing-Masing Jenis Jalan	83
Gambar 4.4 Peta Bobot Nilai Akses Visual Pesisir Kota Makassar	86
Gambar 4.5 Peta Bobot Fungsi Lahan Pesisir Kota Makassar	87
Gambar 4.6 Peta Bobot Sempadan Pantai	88
Gambar 4.7 Peta Bobot Nilai Jarak Parkir Pesisir Kota Makassar	89
Gambar 4.8 Peta Bobot Nilai Jarak CBD (<i>Central Build Distric</i>) ke Pesisir Kota Makassar	90
Gambar 4.9 Peta Bobot Nilai Akses Langsung Segmen Penelitian	91
Gambar 4.10 Peta Bobot Nilai Jenis Jalan ke Pesisir Kota Makassar	92
Gambar 4.11 Peta Bobot Nilai Penerangan Pesisir Kota Makassar	93
Gambar 4.12 Penilaian Perbandingan Tiap Variabel	94
Gambar 4.13 Grafik Nilai Bobot Prioritas Faktor-faktor yang Aksesibilitas Publik ke Pesisir	95
Gambar 4.14 Peta Bobot Aksesibilitas Publik ke Pesisir Kota Makassar	96

Gambar 4.15	Peta Bobot Rata-Rata Aksesibilitas Publik ke Pesisir pada Setiap Kelurahan Kota Makassar	97
Gambar 4.16	<i>Overlay</i> Peta Indeks Akses Publik dan Peta Rencana Pola Ruang Kelurahan Pesisir Kota Makassar.....	98
Gambar 4.17	Peta Bobot Nilai Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir Kota Makassar Bagian Pertama.....	101
Gambar 4.18	Peta Bobot Nilai Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir Kota Makassar Bagian Kedua.....	102
Gambar 4.19	Peta Bobot Nilai Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir Kota Makassar Bagian Ketiga	103
Gambar 4.20	Peta Bobot Nilai Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir Kota Makassar Bagian Keempat	104

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Daerah pesisir merupakan daerah yang sangat terkait dengan hajat hidup banyak orang, terutama masyarakat yang bertempat tinggal di daerah tersebut. Menurut Masyhudzulhak (2011) dalam *Proceeding Book* Simposium Ilmu Administrasi Negara untuk Indonesia, daerah pesisir adalah daerah pertemuan antara pengaruh daratan dan lautan, ke arah darat sampai pada daerah masih adanya pengaruh perembesan air laut dan angin laut, dan ke arah laut sampai pada daerah masih ada pengaruh air tawar yang memiliki beragam sumberdaya. Secara sosial ekonomi wilayah pesisir merupakan tempat aktivitas manusia bersosialisasi yaitu pemerintahan, sosial, ekonomi budaya, pertahanan dan keamanan.

Hampir di seluruh kawasan pesisir Indonesia terjadi konflik dengan berbagai kepentingan. Penyebab utama dari konflik adalah penataan ruang yang tidak memperhatikan sumberdaya pesisir yang ada. Berbagai pihak berkepentingan dengan tujuan, target, dan rencana sendiri-sendiri dalam mengeksploitasi sumberdaya pesisir. Hanya mementingkan keuntungan sektornya, mengabaikan akibat yang timbul terhadap sektor lain. Hal inilah yang mendorong terjadinya konflik pemanfaatan sumberdaya (*user conflict*) dan konflik kewenangan (M. Agung Ridlo, 2018).

Daerah pesisir di seluruh wilayah Indonesia mestinya terbuka untuk kepentingan umum. Ketika hotel-hotel, *resort*, *cottage* serta pemukiman mewah ataupun permukiman kumuh pesisir semakin menjamur dibangun di sepanjang pantai, maka pantai tidak lagi menjadi ruang publik dan terbebas dari monopoli pihak bermodal besar. Seperti yang terjadi di sepanjang pesisir Kota Makassar, bangunan atau properti yang seharusnya dibangun paling minim berjarak 20 m dari garis batas air pasang, ternyata berdiri dan berpagar kokoh serta begitu mepet dengan bibir pantai bahkan sampai menjorok ke laut (M. Doddy Nurhadi, 2007).

Dalam UU No. 27 Tahun 2007 disebutkan bahwa penetapan batas sempadan pantai mengikuti ketentuan pengaturan akses publik. Ruang publik dalam konteks spasial adalah tempat dimana setiap orang mempunyai hak untuk bebas mengakses tanpa harus membayar. Ruang publik berkaitan dengan semua bagian-bagian dari lingkungan alam dan binaan agar masyarakat memiliki akses. Ruang publik meliputi: jalan, *square*, tanah perkerasan, ruang terbuka hijau atau taman dan ruang publik atau privat yang aksesnya tidak dibatasi (Carmona, 2004: 10, dalam Dianing Primanita, 2015). Pada umumnya ruang publik adalah ruang terbuka yang mampu menampung kebutuhan akan tempat-tempat pertemuan dan aktivitas bersama karena ruang ini memungkinkan terjadinya pertemuan dan aktifitas bersama, karena ruang ini memungkinkan terjadinya pertemuan anatar manusia untuk saling berinteraksi dan sering kali timbul berbagai kegiatan bersama. Saat ini ketersediaan ruang publik secara umum dapat dikatakan kurang layak secara kualitas. Masih banyak ditemui ruang publik kota yang gagal dalam mengemban fungsi sebagai ruang utama masyarakat untuk saling berinteraksi dan melaksanakan kegiatan sosial budayanya secara umumnya masih buruk karena tidak tersedianya sarana dan prasarana yang mendukung kemudahan aksesibilitas tersebut. Fasilitas ruang publik yang kurang responsif.

Aksesibilitas merupakan hubungan kedekatan suatu tempat dengan tempat lain yang diindikasikan dengan kemudahan dalam mencapai tujuan dari lokasi asal (Simmonds, 2001 dalam Nita Junita, 2014). Dalam penataan ruang, aksesibilitas merupakan hal penting yang harus diperhatikan, salah satunya adalah dalam menentukan lokasi untuk fasilitas publik. Di antara berbagai ruang publik wilayah pesisir merupakan salah satu ruang publik terluas yang ada di Kota Makassar keberadaannya perlu diperhatikan dalam suatu kota. Selain sebagai tempat untuk berinteraksi bagi masyarakat, wilayah pesisir juga dapat berfungsi sebagai kawasan dengan berbagai atraksi bagi orang-orang kota yang akan melepas penat dan juga sebagai tempat olahraga. Untuk itu, aksesibilitas masyarakat terhadap kawasan pesisir tersebut penting untuk diperhatikan dalam tata ruang kota ataupun kawasan (Bachtiar Arief, 2015).

Aksesibilitas suatu wilayah amat menentukan tingkat perkembangan sosial ekonomi wilayah. Jaringan jalan sebagai urat nadi sosial ekonomi suatu wilayah mempunyai peran vital sebagai prasarana transportasi. Kinerja jaringan jalan yang menyangkut peran dan fungsinya amat dipengaruhi oleh kondisinya. Semakin mantap kondisi jaringan jalan tersebut, maka aksesibilitas untuk pertumbuhan sosial ekonomi wilayah akan semakin baik.

Untuk mengidentifikasi bagaimana kondisi aksesibilitas masyarakat terhadap kawasan pesisir Kota Makassar, maka perlu dilakukan penelitian. Penelitian dalam hal ini berkaitan erat dengan aksesibilitas masyarakat terhadap kawasan pesisir. Selanjutnya aspek aksesibilitas tersebut sangat berkaitan dengan nilai indeks akses, sehingga diperlukan sebuah metode analisis yang dapat mengidentifikasi nilai indeks akses ke pesisir Kota Makassar. Untuk itu dipilih metode penentuan nilai indeks sebagai alat kaji, dikarenakan metode ini merupakan sebuah teori dan metode dalam menganalisis ruang yang menggunakan pembobotan nilai tiap variabel yang memengaruhi tingkat aksesibilitas ke pesisir.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan sebelumnya, maka upaya yang dapat dilakukan yaitu dengan menganalisis dan mengukur indeks aksesibilitas pesisir terhadap publik. Adapun pertanyaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Faktor apa yang mempengaruhi aksesibilitas publik terhadap kawasan pesisir kota makassar?
2. Bagaimana tingkat indeks aksesibilitas publik tiap kelurahan pada kawasan pesisir kota makassar?
3. Bagaimana arahan aksesibilitas publik terhadap rencana pola ruang kawasan pesisir kota makassar?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini dilakukan yaitu sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi aksesibilitas publik terhadap kawasan pesisir kota makassar.
2. Mengetahui tingkat indeks aksesibilitas publik tiap kelurahan pada kawasan pesisir kota makassar.
3. Mengetahui arahan aksesibilitas publik terhadap rencana pola ruang kawasan pesisir kota makassar?

1.4 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan berguna bagi para pihak yang tertarik dengan permasalahan pembangunan dan perubahan sosial, khususnya kepada berikut ini:

1. Akademisi

Hasil penelitian ini menjadi salah satu sumber informasi mengenai pengaruh pembangunan pelabuhan laut terhadap masyarakat pesisir. Selain itu, penelitian ini dapat menjadi referensi untuk penelitian selanjutnya.

2. Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan rujukan bagi pemerintah dan swasta dalam menyusun kebijakan pembangunan pelabuhan yang berbasis pengembangan masyarakat.

3. Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan dan wawasan masyarakat mengenai pengaruh pembangunan pelabuhan laut terhadap masyarakat pesisir.

4. Peneliti

Penelitian ini diharapkan dapat berguna sebagai sarana belajar untuk memahami permasalahan yang menjadi topik kajian serta menjadi sarana dalam mengaplikasikan ilmu pengetahuan bidang perencanaan wilayah dan kota yang dipelajari selama menjalani studi di Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

1.5 Ruang Lingkup/Batasan Penelitian

Ruang lingkup wilayah penelitian ini mencakup kelurahan yang termasuk kawasan pesisir Kota Makassar. Adapun jumlah kelurahan yang terletak di kawasan pesisir adalah 23 kelurahan.

1.6 Output

Adapun output dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Skripsi yang terdiri dari 7 bab ini berisi pendahuluan, tinjauan pustaka, metode perencanaan, gambaran umum, analisis dan pembahasan, perencanaan, dan penutup.
2. Banner yang berisi keseluruhan dari isi skripsi yang merepresentasikan ketujuh bab.
3. Jurnal penelitian.
4. Slide presentasi untuk tahapan kolokium, presentasi terbuka, dan tertutup.

1.7 Outcome

Skripsi ini memberikan banyak dampak dalam kehidupan perencanaan. Dengan adanya skripsi ini, perencana lebih mendekatkan diri kepada Tuhan Yang Maha Esa, bersilahturahmi dengan banyak orang termasuk dosen pembimbing, pemerintah, masyarakat, dan teman-teman, aktif berkegiatan untuk menjaga lingkungan, dan melanjutkan tahap kehidupan selanjutnya yaitu berkerja.

1.8 Sistematika Penulisan

Guna memahami lebih jelas skripsi ini, dilakukan dengan cara mengelompokkan materi menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penulisan sebagai berikut:

1. Bagian pertama pendahuluan, pada bab ini berisi tentang informasi umum yaitu latar belakang mengenai pengungkapan isu terkait ruang publik yang ada di kawasan pesisir Kota Makassar, rumusan masalah, tujuan perencanaan, manfaat perencanaan, ruang lingkup/batasan perencanaan, output, outcome, dan sistematika penulisan.

2. Bagian kedua tinjauan pustaka, pada bab ini berisikan teori yang diambil dari beberapa kutipan buku yang berupa pengertian atau definisi. Bab ini juga menjelaskan Norma Standar Pedoman Manual (NSPM) yang digunakan di Indonesia dan konsep perencanaan pada penataan kawasan pelabuhan.
3. Bagian ketiga metode penelitian, bab ini berisi metode yang digunakan dalam memperoleh informasi atau data yang terdiri jenis perencanaan, waktu dan tempat perencanaan, jenis dan kebutuhan data, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, definisi operasional, dan kerangka pikir.
4. Bagian keempat gambaran umum, bab ini menjelaskan gambaran umum wilayah dan gambaran umum data penunjang untuk menentukan nilai bobot variabel yang mempengaruhi aksesibilitas publik pesisir Kota Makassar
5. Bagian kelima analisis dan pembahasan, pada bab ini menjelaskan dan melakukan penilaian dan analisis terhadap fakta atau data yang dimuat pada bab sebelumnya.
6. Bagian keenam penutup, pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dengan analisa dan optimalisasi sistem berdasarkan yang telah diuraikan pada bab-bab sebelumnya.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Aksesibilitas dalam Konfigurasi Ruang

2.1.1 Konfigurasi Ruang

Konfigurasi merupakan hubungan antara objek dengan objek yang saling berinteraksi satu sama lain dalam sebuah struktur yang dibentuk baik secara alami maupun sengaja dibuat (Hillier, 1996 dalam Mahendra Nur Hadiansyah, 2017). Ada beberapa hal penting dalam konfigurasi ruang (Darjosanjoto, 2006 dalam Mahendra Wardhana, 2007), yaitu:

- a. Sintaks (*syntax*) yang melingkupi bangunan merupakan ruang yang menjadi bagian dari pembahasan seluruh organisasi bangunan.
- b. Konfigurasi ruang merupakan kaitan antara satu ruang dengan ruang lainnya secara menyeluruh (kompleks).

Dalam konteks ruang interior bangunan, tentu hal ini berkaitan antara objek-objek yang saling berhubungan di dalamnya. Hubungan ini dapat terwujud berdasarkan pergerakan yang terjadi pada perpindahan individu dari ruang satu ke ruang lain yang telah dibentuk sebelumnya sehingga membentuk sebuah pola jaringan antar ruang. pola jaringan menjadi komponen penting yang mempengaruhi aspek kualitas ruang berupa permeabilitas dan aksesibilitas (Carmona *et al*, 2004). Dalam menganalisis suatu ruang, perlu pendefinisian mengenai bentuk ruang yang dapat menimbulkan dua arti. Pertama adalah susunan individu dalam ruang, yang kedua hubungan antar individu di dalam ruangan tersebut (Hiller dan Hanson, 1984, h. 26 dalam Kent, 1990 dalam Mahendra Nur Hadiansyah, 2017) menjelaskan bahwa perilaku pada organisasi lingkungan terbangun karena merespon kode arti. Kode arti berasal dari berbagai sumber, dapat berasal dari bentuk, logika struktur dan pengharapan terhadap fungsi. Teori Hiller menunjukkan keunggulan konfigurasi ruang bahwa terjadi hubungan antara konfigurasi ruang, gerak dan daya tarik lingkungan. Daya tarik lingkungan tersebut dapat berupa tata guna lahan, kepadatan

(*densities*), termasuk kesejahteraan (*well being*) dan kecemasan (*fear*) (Darjosoanoto, 2007 dalam Edward Syarif, 2018).

Hiller dan Hanson (1984) juga berasumsi, hubungan manusia tidak ditunjukkan sesuai dengan yang diekspresikan atau dikemukakan, namun bangunan mengorganisirnya, konfigurasi meruang, utamanya hubungan publik dan kebutuhan privat berhubungan ruang dan akses kontrolnya (Kent, 1990, h. 75 dalam Mahendra Nur Hardiansyah, 2017).

Mengukur interaksi dalam konfigurasi ruang dilakukan menggunakan beberapa dimensi yang diukur dengan konsep jarak topologi (*topological distance*) dan biasa disebut dengan kedalaman (*depth*). Konsep jarak yang disebut kedalaman (*depth*) diukur dari langkah (*step*) yang disebut jarak topologis atau *topological distance* (Hillier *et al*, 1987). Dalam paparan Siregar, Johannes. P. (2014) menjelaskan bahwa, 1 *step depth* berarti jarak antara dua buah ruang yang terhubung secara langsung, 2 *step depth* berarti jarak antara ruang A dan B dimana harus melewati 1 buah ruang antara. Pada gambar 1, jarak antara a – b, b – c dan sebaliknya masing-masing senilai 1 *step depth* sementara jarak a – c dan sebaliknya senilai 2 *step depth* sebab harus melewati ruang b (1 *step depth* + 1 *step depth* = 2 *step depth*).

Konsep jarak *topological distance* dipergunakan pada analisis *axial line*, untuk menghitung hubungan antara garis-garis yang saling berpotongan atau saling bertemu pada *vertex*, analisis ini direpresentasikan dalam bentuk garis (*axial line*). Metode ini menggunakan teknik *overlay* jangkauan visual (*visual shed*) dalam menghitung konektivitas visual. *Depth* sebagai dimensi jarak kemudian dipergunakan sebagai satu-satunya ukuran dalam perhitungan *connectivity*, *integrity* dan *intelligibility*.

2.1.2 Aksesibilitas (*Connectivity*)

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan dalam berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Black, 1981). Pendapat lain, aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan

perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem (Magribi, 1999).

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

Menurut Miro, 2004 Tingkat aksesibilitas wilayah bisa ditentukan berdasarkan pada beberapa variabel yaitu ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan, dan kualitas jalan. Selain itu yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses adalah pola pengaturan tata guna lahan. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Seperti keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpecahnya lokasi fasilitas umum secara geografis dan berbeda jenis dan intensitas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen) dan faktor jarak bukan satu-satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas.

Aksesibilitas yang baik diharapkan dapat mengatasi beberapa hambatan mobilitas, baik berhubungan dengan mobilitas fisik, misalnya mengakses jalan raya, pertokoan, gedung perkantoran, sekolah, pusat kebudayaan, lokasi industri dan rekreasi baik aktivitas non fisik seperti kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum (Kartono, 2001).

Salah satu model yang digunakan dalam perencanaan dan pengembangan wilayah adalah model yang dikembangkan oleh W.G. Hansen (dikutip dari Hansen, 1959). Model Hansen berkaitan dengan memprediksi lokasi dari permukiman penduduk berdasarkan daya tarik massa masing-masing lokasi. Model ini didasarkan pada anggapan bahwa tersedianya lapangan kerja, tingkat aksesibilitas, dan adanya lahan perumahan yang masih kosong, akan menarik penduduk untuk berlokasi di

subwilayah tersebut. Menurut Lee, model ini tidak persis sama dengan metode gravitasi karena didasarkan atas saling interaksi antar subwilayah (zona), melainkan tiap subwilayah destination dianggap memiliki daya tarik tersendiri dan bagaimana satu kegiatan dari keseluruhan wilayah bereaksi terhadap daya tarik tersebut. Artinya origin tidak diperinci per subwilayah hanya destination yang diperinci per subwilayah. Hansen mula-mula menggabung jumlah lapangan kerja dan kemudahan mencapai lokasi sebagai accessibility index (indeks aksesibilitas). Secara umum indeks aksesibilitas adalah adanya unsur daya tarik yang terdapat di suatu subwilayah dan kemudahan untuk mencapai subwilayah tersebut.

Aksesibilitas/*Connectivity* adalah cara mengukur tingkat koneksitas dengan cara menghitung jumlah ruang yang saling terhubung antara ruang satu dengan ruang lainnya ada suatu konfigurasi ruang (Hillier *et al*, 1993 dan Hillier *et al*, 1987 dalam). *Integrity* adalah strategi mengukur koneksi ruang secara menyeluruh berupa posisi relatif dari setiap ruang terhadap ruang-ruang lainnya dalam suatu konfigurasi ruang (Hillier *et al*, 1987 dan Hillier *et al*, 1993). *Intelligibility* adalah analisis atas kemudahan pengguna ruang dalam memahami struktur ruang dalam suatu konfigurasi ruang. Nilai *intelligibility* yang tinggi menunjukkan bahwa konektivitas pada skala lokal mencerminkan kemudahan dalam pencapaian ke ruang-ruang lainnya (Hillier *et al*, 1987). Hasil pengukuran *intelligibility* akan menjadi properti pada sistem, sementara hasil pengukuran *connectivity* dan *integrity* akan menjadi properti pada masing-masing ruang (Siregar, 2014).

Pergerakan yang berkelanjutan pada sebuah ruang akan membentuk sebuah pola atau alur. Hal ini merupakan pandangan umum semua orang mengenai suatu sirkulasi yaitu sebuah pergerakan atau perjalanan dari suatu tempat ke tempat lainnya (Motloch, 2001). Menurut Hakim (1987), dalam perancangan sebuah sirkulasi, terdapat syarat-syarat yang harus dipenuhi, antara lain sebagai berikut:

- a. Urut-urutan yang jelas, baik dalam ukuran ruang, bentuk dan arah.
- b. Aman, Persilangan arus sirkulasi diusahakan sesedikit mungkin, atau bahkan dihindarkan sama sekali, dan *bottle neck*, yaitu jalan masuk yang menyempit, harus dihilangkan.

- c. Menghindari adanya *crossing* antar pengunjung, pegawai, barang, dan petugas servis.

Sistem informasi yang jelas serta informatif dan komunikatif, agar penumpang tidak tersesat ke arah yang dituju. konfigurasi jalur sirkulasi akan sangat mempengaruhi dan dipengaruhi oleh peta organisasi ruang-ruang yang dihubungkannya.

Ching (2007) mengidentifikasi jenis-jenis pola sirkulasi tersebut sebagai berikut:

- a. *Linear*, yaitu jalur lurus yang dapat menjadi unsur pengorganisasian utama deretan ruang. Sistem sirkulasi linear ini digunakan untuk sistem aktivitas yang harus hirarkis atau melalui beberapa proses tahapan.
- b. *Radial*, yaitu pola yang memiliki jalur-jalur lurus yang berkembang dari sebuah pusat bersama. Pola sirkulasi ini sesuai untuk ruang-ruang publik yang berfungsi sebagai ruang orientasi seperti *hall*. Kelebihan dari sirkulasi ini adalah daya tampung yang cukup besar, sehingga sering diaplikasikan pada ruang-ruang bersama.
- c. *Spiral*, yaitu sebuah jalur tunggal yang berasal dari titik pusat, dan terus menerus mengelilingi pusatnya dengan jarak yang semakin menjauhi pusatnya.
- d. *Grid*, yaitu pola yang terdiri dari dua set jalur paralel yang bersinggungan secara berkala dan menciptakan ruang bidang persegi.
- e. *Network*, yaitu pola yang terdiri dari jalur-jalur yang menghubungkan titik-titik dalam sebuah ruang.
- f. *Composite*, yaitu penggabungan dari pola-pola sirkulasi yang telah disebutkan di atas.

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan dalam berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Black,1981).

Aksesibilitas merupakan salah satu bagian dari analisis interaksi kegiatan dengan sistem jaringan transportasi yang bertujuan untuk memahami cara kerja sistem tersebut dan menggunakan hubungan analisis antara komponen sistem untuk

meramalkan dampak lalu lintas beberapa tata guna lahan atau kebijakan transportasi yang berbeda. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan jarak, waktu tempuh dan biaya perjalanan (Suthanaya, 2009).

Tingkat aksesibilitas wilayah bisa ditentukan berdasarkan pada beberapa variabel yaitu ketersediaan jaringan jalan, jumlah alat transportasi, panjang, lebar jalan, dan kualitas jalan. Selain itu yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses adalah pola pengaturan tata guna lahan. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Seperti keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpecahnya lokasi fasilitas umum secara geografis dan berbeda jenis dan intensitas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen) dan faktor jarak bukan satu satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas (Miro, 2004).

Aksesibilitas yang baik diharapkan dapat mengatasi beberapa hambatan mobilitas, baik berhubungan dengan mobilitas fisik, misalnya mengakses jalan raya, pertokoan, gedung perkantoran, sekolah, pusat kebudayaan, lokasi industri dan rekreasi baik aktivitas non fisik seperti kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum (Kartono, 2001).

Salah satu model yang digunakan dalam perencanaan dan pengembangan wilayah adalah model yang dikembangkan oleh W.G. Hansen (dikutip dari Hansen, 1959 dalam Mahendra Nur Hardiansyah, 2017). Model Hansen berkaitan dengan memprediksi lokasi dari permukiman penduduk berdasarkan daya tarik massa masing-masing lokasi. Model ini didasarkan pada anggapan bahwa tersedianya lapangan kerja, tingkat aksesibilitas, dan adanya lahan perumahan yang masih kosong, akan menarik penduduk untuk berlokasi di subwilayah tersebut. Menurut Lee, model ini tidak persis sama dengan metode gravitasi karena didasarkan atas saling interaksi antar subwilayah (zona), melainkan tiap subwilayah destination dianggap memiliki daya tarik tersendiri dan bagaimana satu kegiatan dari keseluruhan wilayah bereaksi terhadap daya tarik tersebut. Artinya origin tidak diperinci per subwilayah hanya destination yang diperinci per subwilayah. Hansen

mula-mula menggabung jumlah lapangan kerja dan kemudahan mencapai lokasi sebagai accessibility index (indeks aksesibilitas). Secara umum indeks aksesibilitas adalah adanya unsur daya tarik yang terdapat di suatu subwilayah dan kemudahan untuk mencapai subwilayah tersebut.

2.2 Nilai Indeks

Dalam Peraturan Menteri no. 21 tahun 2018 indeks adalah angka atau nilai yang mencerminkan suatu keadaan fenomena suatu unsur tertentu. Nilai indeks dapat ditentukan sebagai berikut:

- a. pendekatan praktis dengan menggunakan rekaman atau riwayat sejarah kejadian berupa data, informasi, dan peta yang menggambarkan pola atau laju perubahan.
- b. Pendekatan analitik atau pendekatan numerik

Pembobotan untuk masing-masing parameter ditentukan berdasarkan distribusi nilai yang diperoleh dari hasil analisis proses hirarki. Data, informasi dan peta yang menggambarkan perubahan pola kondisi atau keadaan dapat diperoleh dari hasil interpretasi citra multi temporal resolusi sedang atau tinggi atau hasil survey dan monitoring yang dilengkapi dengan informasi dari masyarakat lokal.

2.3 Tinjauan Umum Karakteristik Wilayah Pesisir

2.3.1 Pengertian Wilayah Pesisir

Wilayah pesisir adalah daerah pertemuan antara darat dan laut, ke arah darat meliputi daratan baik kering maupun terendam air yang masih dipengaruhi oleh sifat-sifat laut seperti pasang surut, angin laut dan perembesan air asin. Kearah laut mencakup bagian laut yang masih dipengaruhi oleh proses alami yang terjadi di darat seperti sedimentasi dan aliran air tawar, maupun yang disebabkan kegiatan manusia seperti pertanian dan pencemaran (Direktoral Jendral Pesisir dan Pulau Kecil, 2003).

Dahuri, dkk. (1996) mendefenisikan wilayah pesisir sebagai suatu wilayah peralihan antara daratan dan lautan, dimana batas ke arah darat adalah jarak secara

arbiter dari rata-rata pasang tertinggi dan batas ke arah laut adalah yurisdiksi wilayah propinsi atau state di suatu negara.

Kawasan pesisir merupakan wilayah peralihan antara daratan dan perairan laut. Secara fisiologi didefinisikan sebagai wilayah antara garis pantai hingga ke arah daratan yang masih dipengaruhi pasang surut air laut, dengan lebar yang ditentukan oleh kelandaian pantai dan dasar laut, serta dibentuk oleh endapan lempung hingga pasir yang bersifat lepas dan kadang materinya berupa kerikil.

Ruang kawasan pesisir merupakan ruang wilayah diantara ruang daratan dengan ruang lautan yang saling berbatasan. Ruang daratan adalah ruang yang terletak di atas dan di bawah permukaan daratan termasuk perairan darat dan sisi darat dari garis terendah. Ruang lautan adalah ruang yang terletak di atas dan di bawah permukaan laut dimulai sisi laut pada garis laut terendah, termasuk dasar laut dan bagian bumi di bawahnya.

Dalam cakupan horizontal, wilayah pesisir di batasi oleh dua garis hipotetik. Pertama, ke arah darat wilayah ini mencakup daerah-daerah dimana proses-proses oseanografis (angin laut, pasang-surut, pengaruh air laut dsbnya) yang masih dapat dirasakan pengaruhnya. Kedua, ke arah laut meliputi daerahdaerah dimana akibat prosesproses yang terjadi di darat (sedimentasi, arus sungai, pengaruh air tawar dan sebagainya). Wilayah perbatasan ini mempertemukan lahan darat dan masa air yang berasal dari daratan yang relatif tinggi (elevasi landai, curam atau sedang) dengan masa air laut yang relatif rendah, datar, dan jauh lebih besar volumenya. Karakteristik yang demikian oleh Ghofar (2004, dalam Strafanus Stanis, 2005), mengatakan bahwa secara alamiah wilayah ini sering disebut sebagai wilayah jebakan nutrient (*nutrient trap*). Akan tetapi, jika wilayah ini terjadi pengrusakan lingkungan secara massif karena pencemaran maka wilayah ini disebut juga sebagai wilayah jebakan cemaran (*pollutants trap*).

Wilayah pesisir memiliki arti strategis karena merupakan wilayah peralihan (*interface*) antara ekosistem darat dan laut, serta memiliki potensi sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan yang sangat kaya (Clark 1996, dalam Strafanus Stanis, 2005). Kekayaan sumberdaya alam tersebut menimbulkan daya tarik bagi berbagai

pihak untuk memanfaatkan sumberdayanya, dan berbagai instansi untuk meregulasi pemanfaatannya. Secara normatif, kekayaan sumberdaya pesisir tersebut dikuasai oleh Negara untuk dikelola sedemikian rupa guna mewujudkan kesejahteraan masyarakat (Pasal 33 ayat 3 UUD 1945), serta memberikan manfaat bagi generasi sekarang tanpa mengorbankan kepentingan generasi yang akan datang untuk memanfaatkan sumberdaya pesisir, sesuai dengan Pasal 4 UU No. 23 Tahun 1997. Hal ini bahwa pemanfaatan sumberdaya saat ini harus tidak mengorbankan kepentingan generasi yang akan datang menunjukkan bahwa harus adanya pencegahan terhadap kerusakan yang sangat mungkin terjadi di masa yang akan datang.

Sekitar 75 % dari luas wilayah nasional adalah berupa lautan. Salah satu bagian terpenting dari kondisi geografis Indonesia sebagai wilayah kepulauan adalah wilayah pantai dan pesisir dengan garis pantai sepanjang 81.000 km. Wilayah pantai dan pesisir memiliki arti yang strategis karena merupakan wilayah interaksi/peralihan (interface) antara ekosistem darat dan laut yang memiliki sifat dan ciri yang unik, dan mengandung produksi biologi cukup besar serta jasa lingkungan lainnya. Kekayaan sumberdaya yang dimiliki wilayah tersebut menimbulkan daya tarik bagi berbagai pihak untuk memanfaatkan secara langsung atau untuk meregulasi pemanfaatannya karena secara sektoral memberikan sumbangan yang besar dalam kegiatan ekonomi, misalnya pertambangan, perikanan, kehutanan, industri, pariwisata dan lain-lain (Drh. Pudjiatmoko, 2009).

Wilayah pesisir dan laut Indonesia mempunyai kekayaan dan keanekaragaman hayati (biodiversity) terbesar di dunia, yang tercermin pada keberadaan ekosistem pesisir seperti hutan mangrove, terumbu karang, padang lamun dan berjenis-jenis ikan, baik ikan hias maupun ikan konsumsi. Selain wilayah pesisir ini memiliki potensi sumberdaya alam yang antara lain meliputi pantai yang potensial untuk berbagai macam kegiatan seperti budidaya perikanan tradisional, pengolahan ikan (industri perikanan), serta kegiatan pariwisata pantai/bahari dengan keindahan alami, selain itu dapat pula menyimpan kekayaan sumberdaya hayati berupa ikan dan berbagai jenis hewan laut serta tumbuhan laut lainnya yang dapat dikembangkan dan dimanfaatkan untuk masa yang akan datang (Bappenas, 2007).

Sumberdaya perikanan memiliki keanekaragaman hayati perairan sangat potensial, baik dalam jenis maupun habitatnya. Keanekaragaman hayati yang hidup di laut memiliki ciri-ciri khusus. Biota yang hidup di perairan laut Paparan Sunda sebelah barat, laut dalam Selat Makasar, dan Paparan Sahul memiliki perbedaan. Ciri-ciri biota tersebut terkait dengan tipe topografi pada masing-masing kawasan, yang berevolusi sepanjang zaman. Berdasarkan perbedaan karakteristik kawasan laut, sumberdaya perikanan yang hidup di bagian barat, tengah, dan bagian timur perairan laut Indonesia juga berbeda. Di kawasan bagian barat banyak ditemukan muaramuara sungai besar dan puluhan sungai kecil yang mempengaruhi kesuburan perairan laut di Paparan Sunda. Sumberdaya perikanan yang paling menonjol di Paparan Sunda adalah berbagai jenis udang, kerang-kerangan, cumi-cumi, jenis-jenis kepiting, dan lain-lainnya. Sedangkan di kawasan laut dalam sekitar Sulawesi dan Maluku terdiri dari ikan cakalang, tuna, terbang, tongkol, tenggiri, layaran, cucut, layang, dan pari. Di kawasan Paparan Sahul, sumberdaya ikan yang penting adalah jenis-jenis kepiting, penyu, ikan bawal, kerapu, dan sebagainya (Bappenas, 2007).

2.3.2 Potensi Sumber Daya Alam Pesisir

Wilayah pesisir memiliki arti strategis karena merupakan wilayah peralihan (interface) antara ekosistem darat dan laut, serta memiliki potensi sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan yang sangat kaya (Clark, 1996 dalam Rokhimin Dahuri 2001). Kekayaan ini mempunyai daya tarik tersendiri bagi berbagai pihak untuk memanfaatkan sumberdayanya dan mendorong berbagai instansi untuk meregulasi pemanfaatannya.

Sumberdaya pesisir adalah sumberdaya alam, sumberdaya binaan/buatan dan jasa-jasa lingkungan yang terdapat di dalam wilayah pesisir (Rokhimin Dahuri, 2001), potensi sumberdaya pesisir secara umum dibagi atas empat kelompok yakni (1) sumberdaya yang dapat pulih (*renewable resources*), (2) sumberdaya tidak dapat pulih (*non-renewable resources*), (3) energi kelautan, dan (4) jasa-jasa lingkungan kelautan (*environmental services*).

Sumberdaya yang dapat pulih terdiri dari berbagai jenis ikan, udang, rumput laut, padang lamun, mangrove, terumbu karang termasuk kegiatan budidaya pantai dan budidaya laut (marine culture). Ketersediaan lahan pesisir merupakan salah satu potensi yang dapat dikembangkan untuk kegiatan perikanan. Demikian juga dengan wilayah perairan pantainya dapat dikembangkan untuk berbagai kegiatan budidaya terutama budidaya laut.

Sumberdaya tidak dapat pulih meliputi mineral, bahan tambang/galian, minyak bumi dan gas. Sumberdaya energi terdiri dari OTEC (*Ocean Thermal Energy Conservation*), pasang surut, gelombang dan sebagainya. Sedangkan yang termasuk jasa-jasa lingkungan kelautan adalah pariwisata dan perhubungan laut.

Wilayah pesisir dan laut sebagai ekosistem yang dinamis memiliki karakteristik yang sangat unik. Keunikan wilayah ini mengisyaratkan pentingnya pengelolaan wilayah tersebut untuk dikelola secara terpadu dan bijaksana. Secara biofisik wilayah pesisir memiliki karakteristik sebagai berikut:

- a. Secara empiris terdapat keterkaitan ekologis (hubungan fungsional) baik antar ekosistem di dalam kawasan pesisir maupun antara kawasan pesisir dengan lahan atas (*upland*) dengan laut lepas. Perubahan yang terjadi pada suatu ekosistem pesisir, cepat atau lambat, langsung atau tidak langsung akan mempengaruhi ekosistem lainnya. Begitu pula halnya jika pengelolaan kegiatan pembangunan (industri, pertanian, pemukiman, dan lainlain) di lahan atas (*upland*) suatu DAS (Daerah Aliran Sungai) tidak dilakukan secara bijaksana akan merusak tatanan dan fungsi ekologis kawasan pesisir dan laut.
- b. Dalam suatu kawasan pesisir, biasanya terdapat lebih dari dua macam sumberdaya alam dan jasa-jasa lingkungan yang dapat dikembangkan untuk kepentingan pembangunan. Terdapat keterkaitan langsung yang sangat kompleks antara proses-proses dan fungsi lingkungan dengan pengguna sumberdaya alam.
- c. Dalam suatu kawasan pesisir, pada umumnya terdapat lebih dari satu kelompok masyarakat (orang) yang memiliki keterampilan/keahlian dan kesenangan (*preference*) bekerja yang berbeda sebagai petani, nelayan,

petani tambak, petani rumput laut, pendamping pariwisata, industri dan kerajinan rumah tangga dan sebagainya. Pada hal sangat sukar atau hampir tidak mungkin untuk mengubah kesenangan bekerja (profesi) sekelompok orang yang sudah mentradisi menekuni suatu bidang pekerjaan.

- d. Baik secara ekologis maupun secara ekonomis, pemanfaatan suatu kawasan pesisir secara monokultur (*single use*) adalah sangat rentan terhadap perubahan internal maupun eksternal yang menjurus pada kegagalan usaha. Misalnya suatu hamparan pesisir hanya digunakan untuk satu peruntukan, seperti tambak, maka akan lebih rentan, jika hamparan tersebut digunakan untuk beberapa peruntukan.
- e. Kawasan pesisir pada umumnya merupakan sumberdaya milik bersama (*common property resources*) yang dapat dimanfaatkan oleh semua orang (*open access*). Padahal setiap sumberdaya pesisir biasanya berprinsip memaksimalkan keuntungan. Oleh karenanya, wajar jika pencemaran over eksploitasi sumberdaya alam dan konflik pemanfaatan ruang seringkali terjadi di kawasan ini, yang pada gilirannya dapat menimbulkan suatu tragedi bersama (*open tragedy*).

2.4 Pola Ruang

Pola ruang merupakan alokasi pemanfaatan ruang yang pada prinsipnya merupakan perwujudan dari upaya pemanfaatan sumberdaya alam di suatu wilayah melalui pola pemanfaatan yang diyakini dapat memberikan suatu proses pembangunan yang berkesinambungan. Dalam filosofi ruangnya, secara lebih tegas dinyatakan bahwa pola ruang adalah bentuk pemanfaatan ruang yang menggambarkan ukuran, fungsi, serta karakter kegiatan manusia dan atau kegiatan alam (laporan RTRW Kota Makassar 2015-2034).

Secara umum, konteks pola ruang Kota Makassar mencakup Wilayah Kota Makassar yang memiliki 15 (lima belas) kecamatan dimana didalamnya mencakup kawasan lindung dan kawasan budidaya.

2.4.1 Pola Ruang Kawasan Lindung

Secara umum kawasan lindung adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan (UU no. 17, 2009). secara substansial penetapan kawasan lindung mengakomodasi kawasan-kawasan berikut:

- a. Kawasan resapan air, yaitu kawasan/wilayah yang mempunyai fungsi pokok sebagai perlindungan sistem penyangga kehidupan untuk mengatur tata air, mencegah banjir, mengendalikan erosi, mencegah intrusi air laut, dan memelihara kesuburan tanah;
- b. Kawasan sempadan pantai, merupakan kawasan yang dapat dimanfaatkan untuk kegiatan ruang terbuka hijau, pengembangan struktur alami dan struktur buatan untuk mencegah bencana pesisir, kegiatan rekreasi, wisatabahari dan ekowisata, penelitian dan pendidikan, kepentingan adat dan kearifan lokal, pertahanan dan keamanan, perhubungan, ataupun komunikasi;
- c. Kawasan sempadan sungai, adalah kawasan sepanjang kiri kanan sungai, termasuk sungai buatan/kanal/saluran irigasi primer, yang mempunyai manfaat penting untuk mempertahankan kelestarian fungsi sungai;
- d. Kawasan sempadan danau atau waduk, Kawasan sempadan danau berada pada kawasan permukiman, dan kawasan riset dan pendidikan;
- e. Ruang Terbuka Hijau (RTH), adalah kawasan atau areal permukaan tanah yang didominasi oleh tumbuhan yang dibina untuk fungsi perlindungan habitat tertentu, dan atau sarana kota/lingkungan, dan atau pengaman jaringan prasarana, dan atau budidaya pertanian;
- f. Kawasan pelestarian alam atau cagar budaya, ditetapkan dalam rangka melindungi keanekaragaman biota, tipe ekosistem, gejala dan keunikan alam bagi kepentingan plasma nutfah, ilmu pengetahuan, dan pembangunan pada umumnya serta melindungi kekayaan budaya bangsa berupa peninggalan sejarah yang berguna untuk pengembangan ilmu pengetahuan dari ancaman kepunahan yang disebabkan oleh kegiatan alam maupun manusia;
- g. Kawasan rawan bencana alam, bertujuan untuk memberikan perlindungan semaksimal mungkin atas kemungkinan bencana terhadap fungsi lingkungan hidup dan kegiatan lainnya; dan

- h. Kawasan lindung geologi, Kawasan lindung geologi ditetapkan dalam rangka memberikan perlindungan semaksimal mungkin atas kemungkinan bencana alam geologi dan perlindungan terhadap air tanah.

2.4.2 Pola Ruang Kawasan Budidaya

Kawasan Budidaya adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan yang digunakan atau diambil manfaatnya untuk memenuhi kebutuhan manusia. Penetapan kawasan budidaya mengakomodasi kawasan-kawasan berikut:

- a. Kawasan peruntukan perumahan, arahan pengembangannya dikelompokkan dalam kategori pengembangan kawasan permukiman yang berkepadatan tinggi, sedang, dan rendah;
- b. Kawasan peruntukan perdagangan dan jasa, bertujuan untuk menyediakan ruang bagi pengembangan sektor ekonomi melalui lapangan usaha perdagangan dan jasa;
- c. Kawasan perkantoran;
- d. Kawasan industri;
- e. Kawasan pergudangan;
- f. Kawasan pariwisata;
- g. Kawasan Ruang Terbuka Non Hijau (RTNH), merupakan ruang terbuka di wilayah perkotaan yang tidak termasuk dalam kategori RTH, berupa lahan yang diperkeras maupun yang berupa badan air;
- h. Kawasan ruang evakuasi bencana, merupakan ruang yang dipersiapkan sebagai tempat sementara evakuasi para korban bencana yang direncanakan memiliki kapasitas ruang dengan tingkat keamanan terjamin, serta mempunyai akses yang cukup baik/terjangkau oleh bala bantuan kemanusiaan; dan
- i. Kawasan ruang bagi sektor informal, berupa pedagang kaki lima telah diakomodir sebagai salah satu bentuk pemanfaatan ruang yang mutlak untuk diberi perhatian dan arahan dalam rencana pola ruangnya.

2.5 Fungsi Lahan Sekitar Kawasan Pesisir

2.5.1 Pariwisata Pantai

Kawasan pariwisata merupakan kawasan yang disediakan untuk memenuhi kebutuhan kegiatan pariwisata dengan kriteria pemanfaatan ruang yaitu Tersedia sarana dan prasarana, Tersedia aksesibilitas yang tinggi ke pusat pelayanan niaga dan kesehatan, Memiliki obyek dan daya tarik wisata, Pemberlakuan lebar garis sempadan pantai (Perda atau hukum perusahaan atau sistem pemilikan pantai), Pengaturan pemakaian air tanah yang disesuaikan dengan kapasitas ketersediaan airtanah dan waktu yang dibutuhkan untuk pengisian kembali, Lebar garis sempadan pantai 100-300 meter dari titik pasang tertinggi (Tommy Novendra, 2014).

Pada kawasan pariwisata pantai, kegiatan yang menjadi aktifitas masyarakat lokal adalah budidaya, perdagangan dan jasa. Kegiatan budidaya bertujuan untuk memanfaatkan potensi alam atau komoditas lokal yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat lokal. Berkaitan dengan menjaga kelestarian alam kawasan pariwisata pantai ehingga kegiatan budidaya yang berada di sempadan pantai tidak boleh menimbulkan dampak negatif dan memiliki koordinator pengawasan pemanfaatan ruang. Kegiatan budidaya yang berdampak negatif termasuk pembuangan limbah padat ke pantai, pembuangan limbah cair tanpa pengolahan ke pantai, budidaya pertanian tanpa pengolahan tanah secara intensif, pembangunan tempat hunian atau tempat usaha tanpa Ijin Mendirikan Bangunan (IMB).

Pada kawasan pariwisata pantai, kegiatan perdagangan jasa menjadi prasarana penunjang kegiatan wisata. Kegiatan perdagangan dan jasa membutuhkan arahan yang jelas sehingga kegiatan operasional tidak mengganggu kegiatan wisata dan lingkungan. Ketentuan kawasan perdagangan dan jasa termasuk memiliki prasarana persampahan, air bersih, konstruksi bangunan tidak rentan terhadap salinitas, batas minimum 200 m dari batas titik pasang surut air laut, sesuai dengan kondisi lingkungan, tidak pada area laguna, KDB maksimum 60 %, KLB maksimum 4,8 serta ketinggian bangunan 8 lantai.

Pada perencanaan kawasan pariwisata pantai terdapat kriteria sebagai acuan termasuk Mempunyai kemiringan tanah yang memungkinkan dibangun tanpa memberikan dampak negatif terhadap kelestarian lingkungan, memiliki sarana dan prasarana yang meliputi jalan, air bersih telepon, listrik, hotel/penginapan, rumah makan, kantor pengelola, tempat rekreasi & hiburan, WC umum, mushola, dan angkutan umum. Pengembangan obyek buatan dengan memperhatikan aspek-aspek visual, kondisi dan keselarasan dengan lingkungan.

2.5.2 Permukiman Tepian Pantai

Kawasan tepi pantai adalah kawasan dari suatu perkotaan dimana daratan dan air bertemu, dan meliputi kegiatan atau bangunan yang secara fisik, sosial, ekonomi dan budaya dipengaruhi oleh karakteristik badan air laut. Kawasan perumahan mempunyai fungsi utama sebagai tempat tinggal atau hunian yang dilengkapi dengan prasarana dan sarana lingkungan. Kriteria pemanfaatan ruang kawasan perumahan adalah Tersedia sumber air yang cukup, Tersedia sistem drainase yang baik, Tersedia sistem pengolahan sampah yang baik, Tersedia aksesibilitas yang baik ke pusat-pusat, kegiatan maupun sarana publik, Bebas dari kebisingan serta bahaya dan gangguan setempat, Terhindar dari bahaya abrasi pantai, Lebar garis sempadan pantai 30-100 meter dari titik pasang tertinggi (BSN, 2004).

2.5.3 Pelabuhan

Menurut Peraturan Pemerintah No.69 Tahun 2001 Pasal 1 ayat 1, tentang Kepelabuhanan, pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas - batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.

Menurut Triatmodjo (1992) pelabuhan (port) merupakan suatu daerah perairan yang terlindung dari gelombang dan digunakan sebagai tempat berlabuhnya kapal maupun kendaraan air lainnya yang berfungsi untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, barang maupun hewan, reparasi, pengisian bahan bakar dan lain

sebagainya yang dilengkapi dengan dermaga tempat menambatkan kapal, kran-kran untuk bongkar muat barang, gudang transito, serta tempat penyimpanan barang dalam waktu yang lebih lama, sementara menunggu penyaluran ke daerah tujuan atau pengapalan selanjutnya. Selain itu, pelabuhan merupakan pintu gerbang serta pemelancar hubungan antar daerah, pulau bahkan benua maupun antar bangsa yang dapat memajukan daerah belakangnya atau juga dikenal dengan daerah pengaruh. Daerah belakang ini merupakan daerah yang mempunyai hubungan kepentingan ekonomi, sosial, maupun untuk kepentingan pertahanan yang dikenal dengan pangkalan militer angkatan laut.

Menurut Triatmodjo (1992), Pelabuhan dapat dibedakan menjadi beberapa macam segi tinjauan, yaitu segi penyelenggaraannya, segi pengusahaannya, fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional, segi kegunaan dan letak geografisnya. Untuk lebih lengkapnya dapat dilihat pada penjelasan berikut ini:

1. Segi penyelenggaraan
 - a. Pelabuhan Umum, Pelabuhan ini diselenggarakan untuk kepentingan pelayanan masyarakat umum, yang dilakukan oleh pemerintah dan pelaksanaannya diberikan kepada badan usaha milik negara yang didirikan untuk maksud tersebut. Di Indonesia, dibentuk empat badan usaha milik negara yang berwenang mengelola pelabuhan umum disekeliling, yaitu PT. Pelindo I berkedudukan di Medan, PT. Pelindo II di Jakarta, PT. Pelindo III di Surabaya dan PT. Pelindo IV di Ujung Pandang. Pelabuhan pada perencanaan ini masuk pada kawasan operasi PT. Pelindo IV, Ujung Pandang, sebagai pelabuhan umum.
 - b. Pelabuhan Khusus, Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang digunakan untuk kepentingan sendiri guna menunjang suatu kegiatan tertentu dan hanya digunakan untuk kepentingan umum dengan keadaan tertentu dan dengan ijin khusus dari Pemerintah. Pelabuhan ini dibangun oleh suatu perusahaan baik pemerintah ataupun swasta yang digunakan untuk mengirim hasil produksi perusahaan tersebut, salah satu contoh adalah Pelabuhan LNG Arun di Aceh, yang digunakan untuk mengirim gas alam cair ke daerah/negara lain, Pelabuhan Pabrik Aluminium di Sumatra

Utara (Kuala Tanjung), yang melayani import bahan baku bouksit dan eksport aluminium ke daerah/negara lain.

2. Segi kegunaan

- a. Pelabuhan Barang, yaitu pelabuhan ini mempunyai dermaga yang dilengkapi dengan fasilitas untuk bongkar muat barang, seperti: dermaga, muatan lepas dan peti kemas
- b. Pelabuhan Penumpang, seperti halnya pelabuhan barang, pelabuhan penumpang juga melayani bongkar muat barang, namun pada pelabuhan penumpang, barang yang dibongkar cenderung lebih sedikit. Pelabuhan penumpang, lebih melayani segala kegiatan yang berhubungan dengan kebutuhan orang bepergian, oleh karena itu daerah belakang dermaga lebih difungsikan sebagai stasiun/terminal penumpang yang dilengkapi dengan kantor imigrasi, keamanan, direksi pelabuhan, maskapai pelayaran dan lain sebagainya.
- c. Pelabuhan Campuran, yaitu pelabuhan campuran ini lebih diutamakan untuk keperluan penumpang dan barang, sedangkan untuk minyak masih menggunakan pipa pengalir. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan kecil atau pelabuhan yang masih berada dalam taraf perkembangan.
- d. Pelabuhan minyak, merupakan pelabuhan yang menangani aktivitas pasokan minyak. Letak pelabuhan ini biasanya jauh dari keperluan umum sebagai salah satu faktor keamanan. Pelabuhan ini juga biasanya tidak memerlukan dermaga/pangkalan yang harus dapat menampung muatan vertikal yang besar, karena cukup dengan membuat jembatan perancah atau tahanan yang lebih menjorok ke laut serta dilengkapi dengan pipa-pipa penyalur yang diletakkan persis dibawah jembatan, terkecuali pada pipa yang berada di dekat kapal harus diletakkan diatas jembatan guna memudahkan penyambungan pipa menuju kapal. Pelabuhan ini juga dilengkapi dengan penambat tambahan untuk mencegah kapal bergerak pada saat penyaluran minyak.
- e. Pelabuhan Ikan, yaitu pelabuhan yang lebih difungsikan untuk mengakomodasi para nelayan. Biasanya pelabuhan ini dilengkapi dengan

pasa lelang, alat pengawet, persediaan bahan bakar, hingga tempat yang cukup luas untuk perawatan alat penangkap ikan. Pelabuhan ini tidak membutuhkan perairan yang dalam, karena kapal penambat yang digunakan oleh para nelayan tidaklah besar.

- f. Pelabuhan Militer, yaitu pelabuhan yang lebih cenderung digunakan untuk aktivitas militer. Pelabuhan ini memiliki daerah perairan yang cukup luas serta letak tempat bongkar muat yang terpisah dan memiliki letak yang agak berjauhan. Pelabuhan ini berfungsi untuk mengakomodasi aktifitas kapal perang

3. Segi Usaha

Jika ditinjau dari segi pengusahaannya, maka pelabuhan dapat dibedakan menjadi 2, yaitu:

- a. Pelabuhan yang diusahakan, yaitu pelabuhan yang memberikan fasilitas-fasilitas yang diperlukan oleh setiap kapal yang memasuki pelabuhan, dengan aktifitas tertentu, seperti bongkar muat, menaik-turunkan penumpang, dan lain sebagainya. Pemakaian pelabuhan ini biasanya dikenakan biaya jasa, seperti jasa labuh, jasa tambat, jasa pandu, jasa tunda, jasa dermaga, jasa penumpukan, dan lain sebagainya
- b. Pelabuhan yang tidak diusahakan, yaitu pelabuhan yang hanya merupakan tempat singgah kapal tanpa fasilitas bea cukai, bongkar muat dan lain sebagainya. Pelabuhan ini merupakan pelabuhan yang disubsidi oleh pemerintah serta dikelola oleh Unit Pelaksana Teknis Direktorat Jendral perhubungan Laut.

4. Segi fungsi perdagangan nasional dan internasional

Pelabuhan jika ditinjau dari segi fungsi dalam perdagangan nasional dan internasional dapat dibedakan sebagai berikut:

- a. Pelabuhan laut, yaitu pelabuhan yang bebas dimasuki oleh kapal-kapal berbendera asing. Pelabuhan ini biasanya merupakan pelabuhan utama dan ramai dikunjungi oleh kapal-kapal yang membawa barang ekspor/impor dari luar negeri.

- b. Pelabuhan pantai, yaitu pelabuhan yang lebih dimanfaatkan untuk perdagangan dalam negeri. Kapal asing yang hendak masuk harus memiliki ijin khusus

2.6 Tinjauan Pembangunan di Sepanjang Pantai

2.6.1 Zonasi Sepanjang Pantai

Pasal 1 poin 21 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2014 tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 27 Tahun 2007 tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil, bahwa kawasan perlindungan sempadan pantai meliputi daratan sepanjang pantai yang panjangnya proposional dengan bentuk dan kondisi pantai, lebar garis sempadan ini adalah 100 meter dari titik pasang tertinggi ke arah darat, tujuannya adalah untuk melindungi pantai dari kegiatan yang mengganggu kelestarian fungsi pantai.

Pesisir merupakan perbatasan antara daratan dan lautan umumnya merupakan suatu garis yang tidak didefinisikan secara jelas pada sebuah peta, namun hal tersebut terjadi sebagai suatu wilayah transisi bertahap. Sebutan yang diberikan untuk wilayah transisi tersebut biasanya adalah “zona pesisir” atau “daerah pesisir”. Kawasan pesisir sampai saat ini masih sering diartikan suatu kawasan yang sempit dan sangat terbatas. Pesisir dinyatakan sebagai daerah unik karena disitulah daratan dan lautan bertemu dan tampak nyata, dan bagaimanapun hal tersebut memang merupakan suatu kenyataan yang penting.

Apabila ditinjau dari garis pantai (coastline), maka wilayah pesisir memiliki dua macam batas yaitu : batas yang sejajar garis pantai dan batas yang tegak lurus terhadap garis pantai. Namun beberapa perbedaan mengenai batasan wilayah pesisir di semua Negara dapat diambil kesimpulan bahwa batas wilayah pesisir mencakup sebagai berikut:

- a. Ke arah darat pada umumnya adalah jarak secara arbitrer dari rata-rata pasang tinggi (mean high tide), dan batas ke arah laut umumnya adalah sesuai dengan batas yuridiksi provinsi yang bersangkutan.
- b. Untuk kepentingan pengelolaan, batas arah darat dari suatu wilayah pesisir dapat ditetapkan dua macam, yaitu batas wilayah untuk perencanaan

(planning zone) dan batas untuk pengaturan (regulation zone) atau pengelolaan keseharian (day-to-day management). Untuk wilayah perencanaan sebaiknya meliputi seluruh daerah daratan atau hulu, apabila terdapat kegiatan manusia (pembangunan) yang dapat menimbulkan dampak secara nyata atau signifikan terhadap lingkungan dan sumberdaya di wilayah pesisir. Jika suatu program pengelolaan wilayah pesisir menetapkan dua batasan wilayah pengelolaannya (wilayah perencanaan dan wilayah pengaturan), maka wilayah perencanaan selalu lebih luas daripada wilayah pengaturan. Dalam pengelolaan wilayah sehari-hari, pemerintah (pihak pengelola) memiliki kewenangan penuh untuk mengeluarkan penolakan izin kegiatan pembangunan.

- c. Bahwa batas ke arah darat dari suatu wilayah pesisir dapat berubah, tergantung dengan isu pengelolaannya.

2.6.2 Daerah Sempadan Pantai

Menurut Kepmen Kelautan dan Perikanan No. 10 Tahun 2002 tentang Pengelolaan, sempadan pantai adalah daerah sepanjang pantai yang diperuntukkan bagi pengamanan dan pelestarian pantai. Kawasan sempadan pantai berfungsi untuk mencegah terjadinya abrasi pantai dan melindungi pantai dari kegiatan yang dapat mengganggu/merusak fungsi dan kelestarian kawasan pantai. Daerah sempadan pantai hanya diperbolehkan untuk tanaman yang berfungsi sebagai pelindung dan pengamanan pantai, penggunaan fasilitas umum yang tidak merubah fungsi lahan sebagai pengaman dan pelestarian pantai. Berdasarkan Kepres No. 32 Tahun 1990, tentang Pengelolaan Kawasan Lindung telah ditentukan sebagai berikut:

- a. Perlindungan terhadap sempadan pantai dilakukan untuk melindungi wilayah pantai dari kegiatan yang mengganggu kelestarian fungsi pantai (pasal 13)
- b. Kriteria sempadan pantai adalah daratan sepanjang tepian yang lebarnya proposional dengan bentuk dan kondisi fisik pantai minimal 100 meter dari titik pasang tertinggi ke arah darat (pasal 14)

Dari beberapa definisi sempadan pantai yang telah dikemukakan di atas, dapat disimpulkan bahwa kawasan sempadan pantai merupakan kawasan yang dikuasai

oleh Negara yang dilindungi keberadaannya karena berfungsi sebagai pelindung kelestarian lingkungan pantai. Dengan demikian kawasan sempadan pantai menjadi ruang publik dengan akses terbuka bagi siapapun (*public domain*).

Status tanah negara pada kawasan tersebut mengisyaratkan bahwa negara dalam hal pemerintah yang berhak menguasai dan memanfaatkannya sesuai fungsinya. Pemanfaatan dan pengelolaan kawasan sempadan pantai semata-mata difokuskan untuk kegiatan yang berkaitan dengan fungsi konservasinya serta harus steril atau terbebas dari kegiatan pembangunan. Pemerintah sebagai pemegang hak pengelolaan memegang peranan dalam mengendalikan pemanfaatannya tersebut, bisa dengan jalan kontrol memberikan izin pemanfaatan bagian-bagian tanah kawasan pantai pada pihak ketiga berdasarkan perjanjian. Dan Pemerintah atau Pemerintah Daerah mempunyai kewajiban mengadakan pengawasan terhadap pengelolaan kawasan pantai oleh pihak ketiga tersebut. Selain pengawasan dan kontrol terhadap pemanfaatan kawasan sempadan pantai, sebelumnya perlu dilakukan pengetatan pemberian izin lokasi untuk pemanfaatan tanah pantai.

Sempadan pantai sebagaimana dimaksud dalam uraian di atas ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Di Indonesia, setelah terjadi perubahan paradigma pemerintahan, yakni dengan berlakunya UU No. 22 Tahun 1999, maka tiap daerah tingkat II memiliki wewenang untuk mengelola wilayah laut selebar 1/3 mil dari lebar laut yang menjadi wewenang propinsi. Wewenang tersebut, termasuk membuat peraturan tentang penentuan kawasan sempadan pantai, yang lebarnya ditetapkan sesuai dengan kondisi fisik pantai masing-masing daerah. Walaupun begitu Pemerintah Pusat melalui Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1990, telah menetapkan kawasan sempadan pantai dengan jarak minimal 100 meter dari pantai pada waktu pasang tertinggi, sebagai pedoman bagi pemerintah di daerah tingkat II.

Fakta adanya pelanggaran-pelanggaran di kawasan sempadan pantai mungkin juga dipicu oleh peraturan perundang-undangan dalam jumlah banyak secara bersamaan dalam waktu yang sama dan dalam ruang yang sama pula. Hal ini sudah barang tentu telah membawa konsekuensi terjadinya disharmoni hukum yang ditunjukkan misalnya dengan adanya tumpang-tindih kewenangan dan benturan

kepentingan. Contoh konkret dari disharmoni tersebut adalah ketidakselarasan dan ketidakserasian antara penerapan UU Kehutanan dan UU Perikanan dalam masalah konservasi. Inkonsistensi dalam penjatuhan sanksi terhadap pelanggaran hukum juga menimbulkan terjadinya disharmoni hukum yang harus diharmonisasikan melalui kegiatan penyerasian dan penyelarasan hukum (Patlis Jason M. dkk, 2005). Situasi ini perlu segera disikapi dengan menyelaraskan berbagai peraturan yang sudah melalui revisi-revisi, pencabutan atau penerbitan peraturan yang baru.

Garis sempadan pantai ditentukan lebarnya berdasarkan garis pantai yang ada. Jadi sebelum dilakukan penentuan garis sempadan pantai, terlebih dahulu ditentukan garis pantainya sebagai acuan penarikan batas kawasan sempadan. Garis pantai menurut *IHO Hydrographic Dictionary* (1970) adalah garis pertemuan antara pantai dan air (lautan). Walaupun secara periodik permukaan laut selalu berubah, suatu permukaan laut tertentu yang tetap dan dapat ditentukan harus dipilih untuk menjelaskan posisi garis pantai. Sedangkan dalam UU No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah, garis pantai didefinisikan sebagai garis air rendah. Oleh karena itu secara teknis harus dijelaskan juga garis air rendah mana yang dipilih.

Dalam bidang hidrografi biasanya digunakan garis air tinggi (*high water line*) sebagai garis pantai. Dalam bidang pertanahan garis pantai yang digunakan merupakan garis air rendah atau garis pertemuan antara air pasang rata-rata tertinggi pada saat pasang purnama atau pasang perbani, sehingga terdapat perbedaan dengan garis pantai yang dimaksud dalam aplikasi hidrografi. Fakta yang ada, penentuan garis pantai di lapangan banyak menghadapi kendala, baik yang berkaitan dengan karakteristik pantai maupun teknik-teknik penentuannya (Djunarsah, 2001).

Peraturan-peraturan perundangan yang berlaku garis sempadan pantai ditetapkan dengan acuan garis air tertinggi, seperti ketentuan mengenai sempadan pantai dalam Pasal 34 ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 47 Tahun 1997 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, adalah : "Kriteria kawasan lindung untuk sempadan pantai yaitu daratan sepanjang tepian yang lebarnya proporsional dengan bentuk dan kondisi fisik pantai minimal 100 meter dari titik pasang tertinggi ke arah darat." Pada prinsipnya penentuan letak garis sempadan pantai diperhitungkan berdasarkan karakteristik pantai, fungsi kawasan, dan diukur dari garis pasang tertinggi pada

pantai yang bersangkutan. Contohnya untuk kawasan pantai budidaya/non-lindung, perhitungan garis sempadan pantai didasarkan pada tingkat kelandaian/keterjalan pantai. Sedangkan untuk kawasan pantai lindung, garis sempadan pantainya minimal 100 m dari garis pasang tertinggi pada pantai yang bersangkutan.

2.6.3 Persetujuan Bangunan Gedung (PBG)

PP Nomor 16 Tahun 2021 tentang peraturan pelaksanaan undang-undang nomor 28 tahun 2002 tentang bangunan gedung PBG adalah perizinan yang diberikan kepada pemilik bangunan gedung untuk membangun baru, mengubah, memperluas, mengurangi, dan/atau merawat bangunan gedung sesuai dengan standar teknis bangunan gedung.

Penyedia jasa pengawasan konstruksi atau manajemen konstruksi memiliki tanggung jawab mengeluarkan surat pernyataan kelaikan fungsi Bangunan Gedung yang diawasi sesuai dengan dokumen PBG

PBG diterbitkan oleh Pemerintah Daerah kabupaten/kota, Pemerintah Daerah provinsi untuk Daerah Khusus Ibukota Jakarta, atau Menteri untuk BGCB fungsi khusus setelah mendapat pertimbangan TPA

2.7 *Density dan Crowd*

Ada beberapa pendapat yang menyatakan tentang kepadatan dan kesesakan secara teoritis. Pada dasarnya kepadatan adalah konsep fisik, sedangkan kesesakan adalah konsep psikologis (Stokols & Altman dalam Heimstra, 1978 dalam Mahendra Nur Hardiansyah, 2017) membatasi kepadatan dalam arti fisik, yakni jumlah orang atau hewan per-unit ruang. Dengan demikian timbulnya kepadatan mampu mempengaruhi munculnya kesesakan pada psikologi seseorang. Gifford (1987) menyatakan bahwa kesesakan adalah perasaan subjektif seseorang akan banyaknya individu (orang lain) disekitarnya. Kesesakan mungkin berhubungan dengan kepadatan yang tinggi, tetapi kepadatan bukanlah syarat mutlak untuk menimbulkan kesesakan. Persepsi kepadatan adalah perkiraan individu tentang kepadatan suatu ruang, tetapi korelasi antara persepsi kepadatan yang dirasakan individu dengan ukuran kepadatan yang sesungguhnya dikarenakan rendahnya

sirkulasi dan pergerakan. Menurut Sarwono (1995 dalam Lilih Cholidah, 1996) hubungan antara kepadatan dan kesesakan mempunyai dua ciri:

- a. Kesesakan adalah persepsi terhadap kepadatan yang berarti jumlah orang dalam suatu tempat. Kesesakan berhubungan dengan kepadatan (*density*), sebuah ruang yang memiliki keterbatasan terhadap jumlah orang di dalamnya. Semakin banyak orang berbanding dengan luasan ruang maka semakin padat pula kondisi dalam ruang tersebut.
- b. Kesesakan adalah persepsi maka bersifat subjektif. Individu yang sudah terbiasa naik bus yang padat penumpangnya, mungkin sudah tidak merasa sesak lagi (*density* tinggi tapi *crowding* rendah). Sebaliknya, individu yang biasa menggunakan kendaraan pribadi, bisa merasa sesak dalam bus yang setengah kosong (*density* rendah tapi *crowding* tinggi). Maka kondisi sesak seseorang juga dapat dipengaruhi oleh faktor kebiasaan dan budaya.

Menurut Holahan (1982 dalam Lilih Cholidah, 1996), kepadatan dapat dibedakan ke dalam dua kategori. Pertama, kepadatan spasial (*spatial density*). Hal ini bisa terjadi jika terjadi perubahan ruang yang dipersempit sedangkan jumlah orang didalamnya tetap, sehingga kepadatan meningkat dengan berkurangnya volume ruang. Berikutnya kepadatan sosial (*social density*), kondisi ini terjadi jika jumlah orang yang mengisi sebuah ruang terus bertambah tanpa ada penambahan luasan ruang sehingga kepadatan meningkat diakibatkan dari bertambahnya jumlah orang.

Sedangkan Altman (1975 dalam Lilih Cholidah, 1996) membagi kepadatan menjadi kepadatan sosial dan kepadatan ruang. Perbedaannya, jika kepadatan sosial terbentuk atas kondisi sosial yang berkumpul pada suatu tempat dengan batasan ruang yang subjektif menurut psikologi setiap individu. Sedangkan kepadatan ruang berdasarkan pada keterbatasan luasan fisik sebuah ruang bangunan saat menampung sejumlah orang di dalamnya. Maka kepadatan yang tinggi pada sebuah ruang ini membuat kesesakan itu muncul yang akhirnya ada upaya pergerakan dari setiap individu untuk menghindari rasa sesak yang dialami. pergerakan untuk menghindari kesesakan ini akan menimbulkan *crowd* di dalam ruangan yang padat. Ini sependapat dengan pernyataan Stokols (dalam Sarwono, 1995) bahwa *density* adalah kendala keruangan (*spatial constraint*), sedangkan *crowding* adalah respons

subjektif terhadap ruang yang sesak (*tight space*). Dapat disimpulkan bahwa munculnya *crowd* dapat berawal dari adanya kepadatan pada sebuah ruang. Secara garis besar konfigurasi ruang dapat mempengaruhi pola pergerakan individu-individu dalam ruang sehingga membentuk sebuah kecenderungan pergerakan. Namun pergerakan dalam sebuah konfigurasi ruang dapat berubah dan tak sesuai tujuan *built environment* karena permasalahan *crowd* dan *density* yang ada dalam ruang tersebut. Secara alamiah psikologi manusia akan menuntun dirinya untuk memilih jalur gerak yang aman dan nyaman (*density* rendah) ditengah orang-orang yang tidak dikenalnya hal ini yang menyebabkan *crowd*.

2.8 Faktor Aksesibilitas Pesisir

Penentuan kriteria dalam menganalisis faktor – faktor yang berpengaruh signifikan terhadap aksesibilitas publik pesisir didasarkan dari hasil studi literatur dan wawancara ahli yang telah dilakukan sebelumnya. Berdasarkan hasil studi literatur dan wawancara ahli terdapat beberapa faktor yang berpengaruh signifikan terhadap aksesibilitas publik kawasan pesisir diantaranya yaitu; (1) akses visual, (2) fungsi lahan, (3) sempadan pesisir, (4) jarak parkir , (5) Jarak CBD, (6) akses langsung, (7) jenis jalan, (8) akses penerangan. Faktor-faktor tersebut selanjutnya diukur berdasarkan aspek seberapa nyaman publik dalam melakukan akses pada ruang pesisir diantaranya terkait jarak, biaya, serta fasilitas penunjang yang ada di dalamannya.



Gambar 2.1 Keterkaitan Antara Aspek Kenyamanan Akses Publik dan Faktor Aksesibilitas Publik Pesisir

Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2021

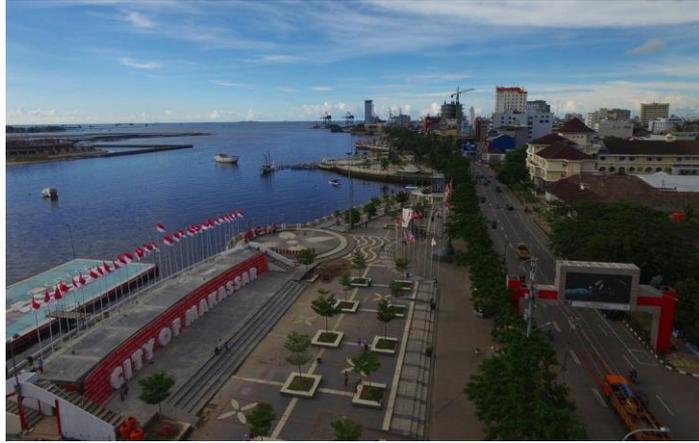
Aspek jarak merupakan cara mengukur tingkat koneksitas dengan cara menghitung jumlah. Dan fasilitas penunjang merupakan penunjang keberhasilan suatu proses upaya yang dilakukan di dalam pelayanan publik, kerana apabila kedua hal ini tidak tersedia maka semua kegiatan yang dilakukan tidak akan dapat mencapai hasil yang diharapkan sesuai dengan rencana. Moenir (1992) ruang yang saling terhubung antara ruang satu dengan ruang lainnya ada suatu konfigurasi ruang

Dalam mengukur tingkat aksesibilitas maka diperlukan beberapa faktor yang mendukung ada tidaknya akses terhadap pesisir. Adapun beberapa faktor tersebut adalah sebagai berikut:

2.8.1 Akses Visual

Menurut KBBI visual berarti dapat dilihat dengan indra penglihatan. Akses visual adalah kondisi dimana kita bisa mendapatkan penglihatan terhadap panorama yang akan dilihat. Daerah pesisir di seluruh wilayah Indonesia mestinya terbuka untuk kepentingan umum. Namun ketika hotel-hotel, *resort*, *cottage* serta pemukiman mewah ataupun permukiman kumuh pesisir semakin menjamur dibangun di sepanjang pantai, akses visual terhadap pesisir pantai menjadi kurang maksimal.

Visualisasi kota juga dikaitkan dengan *urban skyline* yang kemudian diartikan menjadi cakrawala kota. Cakrawala kota secara visual diartikan sebagai siluet, namun ternyata cakrawala kota (*urban skyline*) dan pemandangan kota (*urban panorama*) sering digunakan dengan makna yang sama walaupun ada perbedaan diantara keduanya. “*Urban skyline represent vertical plan (projection) of urban form that is its two dimensional presentation (2D). Panorama represent (3D) of urban form, watching it from an elevated point,*” (Lukic,2011)



Gambar 2.2 Pemandangan Kota (*Urban Panorama*) Kota Makassar
Sumber: Travelingyuk.com, 2018



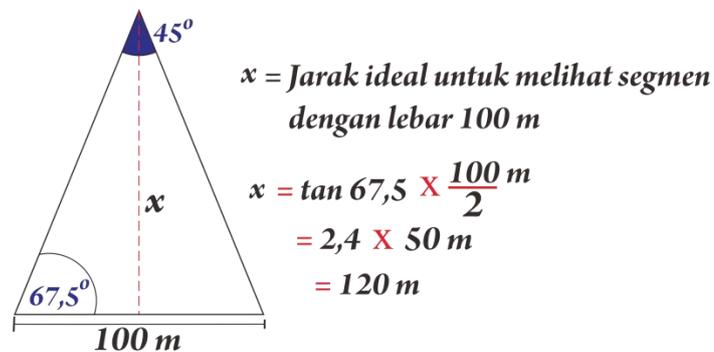
Gambar 2.3 *Skyline* Kota Makassar
Sumber: Skyscrapercity.com, 2017

Visibilitas memiliki arti jarak penglihatan dimana terlihat dengan jelas obyek yang diamati termasuk akses dan komponen setting (Wiesman dalam Tisnaningtyas, 2002). Selanjutnya Hesselgran dalam Tisnaningtyas (2002), mengatakan bahwa jarak penglihatan berkaitan bukan hanya dengan jarak yang dirasakan secara dimensional atau geometris saja, tetapi menyangkut persepsi visual dimana seseorang merasa ada tidaknya halangan untuk mencapai obyek yang dituju.

Tuntutan pengamat untuk merasa ada tidaknya halangan mencapai subyek yang dituju tersebut berkaitan dengan kebutuhan atribut sosialitas yaitu kemampuan seseorang dalam melakukan hubungan sosial pada suatu setting (dimana orang dapat mengungkapkan dirinya dalam hubungan perilaku sosial).

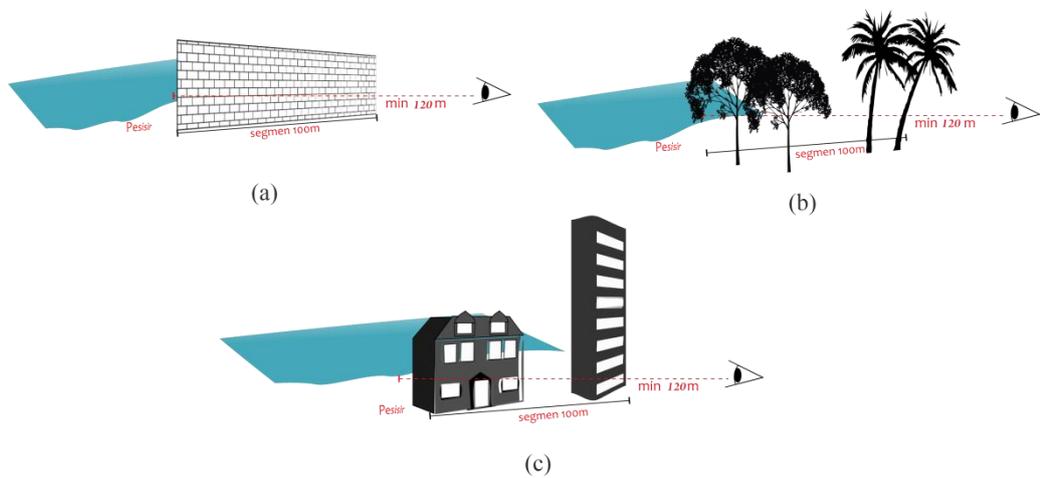
Persepsi yang terbentuk melalui proses penginderaan sangat tergantung pada reseptor sistem yang dimiliki. Sistem visual (indera mata) merupakan salah satu sistem penerima (reseptor system) yang relatif mempunyai peran dan fungsi yang lebih besar dibandingkan indera lain pada kondisi normal (Hall dalam Tisnangingtyas, 2002).

Sudut pandang normal adalah 180 horisontal dan 170 vertikal dengan kejelasan tinggi pada sudut 27 dan lebar 45 derajat, semua sudut tersebut akan membesar bila kecepatannya juga meningkat (Lynch dalam Rapoport dalam Taufiq Rizza Nuzuluddin, 2007). Maka dari ketentuan tersebut perlu diketahui jarak ideal untuk melihat segmen penelitian yaitu 100 meter adalah sebagai berikut.



Gambar 2.4 Jarak ideal untuk mencakup segmen selebar 100 meter
 Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2020

Berikut merupakan contoh objek yang faktor penentu nilai aksesibilitas visual pesisir.



Gambar 2.5 Contoh Objek Penghalang Akses Visual

(a) Objek Penghalang Berupa Tembok; (b) Objek Penghalang Berupa Vegetasi; (c) Objek Penghalang Berupa Gedung/Bangunan

Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2020

Pada Gambar 2.1. telah ditampilkan tiga contoh objek penghalang aksesibilitas visual. Objek penghalang berupa tembok nilai menutupi akses visual 100%, objek penghalang berupa vegetasi dinilai terbuka 100%, sedangkan objek penghalang berupa bangunan memiliki nilai yang variatif tergantung tingkat kerapatan bangunan yang dilihat pada jarak tertentu terhadap akses visual ke pesisir.

2.8.2 Fungsi Lahan

Guna lahan (land use) merupakan wilayah yang digunakan untuk aktivitas manusia di sebagian permukaan bumi. Tata guna lahan dapat diartikan sebagai suatu upaya dalam merencanakan penggunaan lahan di suatu kawasan dengan meliputi pembagian fungsi-fungsi wilayah tertentu, misalnya fungsi permukiman, fungsi perdagangan dan lain-lain.

Tata guna lahan ialah pengaturan penggunaan lahan yang dalam penggunaannya meliputi penggunaan permukaan bumi di daratan dan penggunaan permukaan bumi di lautan (Menurut Jayadinata, 1999 dalam Trigus Eko, 2012). Penggunaan lahan dapat digolongkan menjadi tiga kelompok, yakni:

- a. Nilai keuntungan, dihubungkan dengan tujuan ekonomi yang dapat dicapai dengan jual-beli lahan di pasaran bebas;

- b. Nilai kepentingan umum, berhubungan dengan pengaturan untuk masyarakat umum dalam perbaikan kehidupan masyarakat;
- c. Nilai sosial, merupakan hal yang mendasar bagi kehidupan misalnya sebidang lahan yang dipelihara, pusaka, peninggalan dan sebagainya) dan yang dinyatakan oleh penduduk dengan perilaku yang berhubungan dengan pelestarian, tradisi, kepercayaan, dan sebagainya.

Tutupan Lahan (land cover) adalah wilayah vegetasi atau nonvegetasi yang merupakan bagian dari permukaan bumi. Penentuan tipe-tipe tata guna lahan dan tutupan lahan dapat dilakukan dengan cara pengamatan dari citra satelit, foto udara, dan diperlukan juga pengecekan ke lapangan. Landscape adalah bentang alam yg mencakup daerah luas atau terbatas. Bentang alam tersebut bisa berupa alami atau budidaya manusia. Landscape juga bisa diartikan sebagai pemandangan yang dilihat oleh seorang pengamat atau lingkungan yang ditempati manusia dan makhluk hidup lainnya (Soefaat, 1997 dalam Suwitno Y. Imran, 2012).

Terdapat tujuh tipe dari fungsi lahan diantaranya adalah sebagai berikut:

- a. Fungsi lahan hunian, dimana masyarakat bertempat tinggal (perumahan, bangunan apartemen, rumah susun)
- b. Fungsi lahan Institusi, yaitu berhubungan dengan pemerintahan (sekolah, Kantor Polisi, gedung pemerintahan)
- c. Fungsi lahan rekreasi, yaitu tempat hiburan dan pertunjukan (taman, lapangan olahraga, anjungan)
- d. Fungsi lahan komersial, yaitu tempat untuk bisnis dan berdagang (pasar, toko, mall)
- e. Fungsi lahan Industri, yaitu tempat untuk pekerjaan industri (Pabrik)
- f. Fungsi lahan agrikultur, yaitu tempat untuk menumbuhkan tanaman untuk bertani (sawah, kebun)

Ketentuan fungsi lahan yang menjadi titik acuan dalam penentuan bobot adalah fungsi lahan dengan tingkat keterbukaannya terhadap akses publik atau dapat diakses oleh publik. Oleh karena itu fungsi lahan dibagi berdasarkan tingkat keterbukaannya terhadap akses publik sebagai berikut.

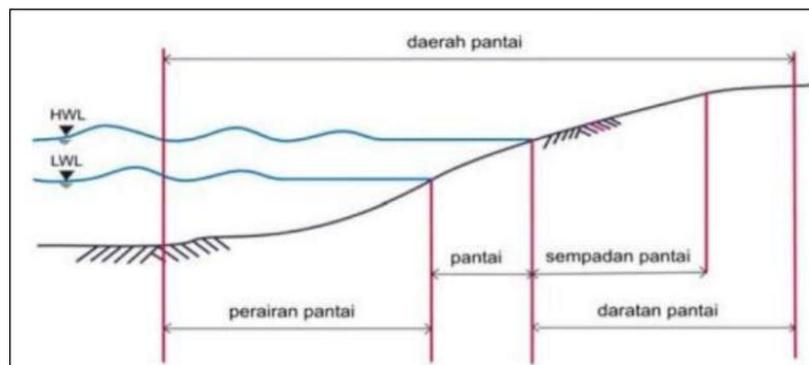


Gambar 2.6 Fungsi Lahan dan Tingkat Keterbukaannya Terhadap Akses Publiik
 Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2020

2.8.3 Sempadan pantai

Menurut Kepmen Kelautan dan Perikanan No. 10 Tahun 2010 tentang Pengelolaan, sempadan pantai adalah daerah sepanjang pantai yang diperuntukkan bagi pengamanan dan pelestarian pantai. Kawasan sempadan pantai berfungsi untuk mencegah terjadinya abrasi pantai dan melindungi pantai dari kegiatan yang dapat mengganggu/merusak fungsi dan kelestarian kawasan pantai. Daerah sempadan pantai hanya diperbolehkan untuk tanaman yang berfungsi sebagai pelindung dan pengaman pantai, penggunaan fasilitas umum yang tidak merubah fungsi lahan sebagai pengaman dan pelestarian pantai. Berdasarkan Kepres No. 32 Tahun 1990, tentang Pengelolaan Kawasan Lindung telah ditentukan bahwa:

- a. 1) Perlindungan terhadap sempadan pantai dilakukan untuk melindungi wilayah pantai dari kegiatan yang mengganggu kelestarian fungsi pantai (pasal 13).
- b. Kriteria sempadan pantai adalah daratan sepanjang tepian yang lebarnya proporsional dengan bentuk dan kondisi fisik pantai minimal 100 meter dari titik pasang tertinggi kearah darat (pasal 14).



Gambar 2.7 Terminologi pantai untuk keperluan Pengelolaan Pantai
 Sumber: N. Yuwono, 2005

Menurut N. Yuwono (2005 dalam Asrul Pramudiya, 2008) yang dijelaskan dalam gambar 3, daerah pantai atau pesisir adalah suatu daratan beserta perairannya dimana pada daerah tersebut masih dipengaruhi baik oleh aktifitas darat maupun aktifitas laut. Pantai adalah daerah di tepi perairan sebatas antara surut terendah dan pasang tertinggi. Garis pantai adalah garis batas pertemuan antara daratan dan lautan. Daratan pantai adalah daerah di tepi laut yang masih dipengaruhi oleh aktifitas laut. Perairan pantai adalah perairan yang masih dipengaruhi oleh aktifitas daratan. Sempadan pantai adalah daerah sepanjang pantai yang diperuntukkan bagi pengamanan dan pelestarian pantai.

2.8.4 Parkir

Menurut Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) yang menyatakan bahwa parkir adalah suatu keadaan tidak bergerak dari suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara. Parkir menurut kamus Bahasa Indonesia dapat diartikan sebagai tempat pemberhentian kendaraan beberapa saat. Sedangkan Joko Murwono (1996) berpendapat, parkir merupakan keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang tidak bersifat sementara dan pengemudi meninggalkan kendaraannya termasuk kepentingan menaikkan dan menurunkan orang atau barang.

Parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara karena ditinggalkan oleh pengemudinya. Secara hukum dilarang untuk parkir. Setiap pengendara kendaraan bermotor memiliki kecenderungan untuk mencari tempat untuk memarkir kendaraannya sedekat mungkin dengan tempat kegiatan atau aktifitasnya. Sehingga tempat-tempat terjadinya suatu kegiatan misalnya seperti tempat kawasan pariwisata diperlukan areal parkir. Pembangunan sejumlah gedung atau tempat-tempat kegiatan umum sering kali tidak menyediakan areal parkir yang cukup sehingga berakibat penggunaan sebagian lebar badan jalan untuk parkir kendaraan (Warpani, 1990).

Menurut Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998 parkir adalah keadaan tidak bergerak suatu kendaraan yang bersifat sementara. Termasuk dalam pengertian parkir adalah setiap kendaraan yang berhenti pada tempat- tempat tertentu baik yang dinyatakan dengan rambu ataupun tidak, serta tidak semata-mata untuk kepentingan menaikkan dan

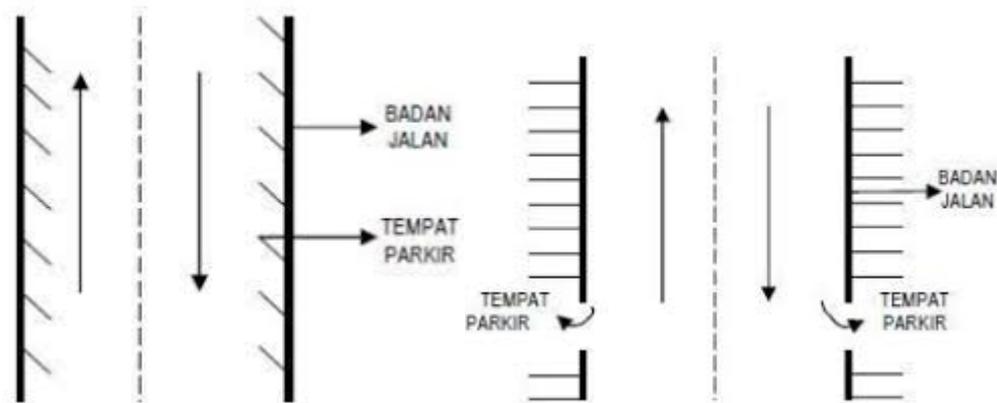
menurunkan orang atau barang. PP No.43 tahun 1993 menjelaskan definisi parkir adalah suatu keadaan dimana kendaraan tidak bergerak dalam jangka waktu tertentu atau tidak bersifat sementara. Dalam membahas masalah perparkiran, perlu diketahui beberapa istilah penting, yaitu sebagai berikut :

- a. Kapasitas Parkir : kapasitas parkir (nyata)/kapasitas yang terpakai dalam satu-satuan waktu atau kapasitas parkir yang disediakan (parkir kolektif) oleh pihak pengelola;
- b. Kapasitas Normal: kapasitas parkir (teoritis) yang dapat digunakan sebagai tempat parkir, yang dinyatakan dalam kendaraan. Kapasitas parkir dalam gedung perkantoran tergantung dalam luas lantai bangunan, maka makin besar luas lantai bangunan, makin besar pula kapasitas normalnya;
- c. Durasi Parkir: lamanya suatu kendaraan parkir pada suatu lokasi;
- d. Kawasan parkir: kawasan pada suatu areal yang memanfaatkan badan jalan sebagai fasilitas dan terdapat pengendalian parkir melalui pintu masuk;
- e. Kebutuhan parkir: jumlah ruang parkir yang dibutuhkan yang besarnya dipengaruhi oleh berbagai faktor seperti tingkat pemilikan kendaraan pribadi, tingkat kesulitan menuju daerah yang bersangkutan, ketersediaan angkutan umum, dan tarif parkir;
- f. Lama Parkir: jumlah rata-rata waktu parkir pada petak parkir yang tersedia yang dinyatakan dalam 1/2 jam, 1 jam, 1 hari;
- g. Puncak Parkir: akumulasi parkir rata-rata tertinggi dengan satuan kendaraan;
- h. Jalur sirkulasi: tempat yang digunakan untuk pergerakan kendaraan yang masuk dan keluar dari fasilitas parkir;
- i. Jalur gang: merupakan jalur dari dua deretan ruang parkir yang berdekatan; dan
- j. Retribusi parkir: pungutan yang dikenakan pada pemakai kendaraan yang memarkir kendaraannya di ruang parkir.

Fasilitas parkir untuk umum di luar badan jalan dapat berupa taman parkir dan atau gedung parkir. Di luar badan jalan antara lain pada kawasan- kawasan tertentu seperti pusat-pusat perbelanjaan, bisnis maupun perkantoran yang menyediakan fasilitas parkir untuk umum (Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian Fasilitas

Parkir, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 1998). Berdasarkan cara penempatannya dan dalam operasional sehari-hari fasilitas parkir terdiri dari:

- a. Fasilitas Parkir Pada Badan Jalan (on street parking) Parkir di badan jalan (on street parking) dilakukan di atas badan jalan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Walaupun parkir jenis ini diminati, tetapi akan menimbulkan kerugian bagi pengguna transportasi yang lain. Hal ini disebabkan karena parkir memanfaatkan badan jalan akan mengurangi lebar manfaat jalan sehingga dapat mengurangi arus lalu lintas dan pada akhirnya akan menimbulkan gangguan pada fungsi jalan tersebut. Walaupun hanya beberapa kendaraan saja yang parkir di badan jalan tetapi kendaraan tersebut secara efektif telah mengurangi badan jalan. Kendaraan yang parkir di sisi jalan merupakan faktor utama dari 50% kecelakaan yang terjadi ditengah ruas jalan didaerah pertokoan. Hal ini terutama disebabkan karena berkurangnya kebebasan pandangan, kendaraan berhenti dan atau keluar dari tempat parkir di depan kendaraan-kendaraan yang lewat secara mendadak (Ditjen Perhubungan Darat, 1998).
- b. Fasilitas Parkir di Luar Badan Jalan (off street parking) Parkir di luar badan jalan (off street parking) yaitu parkir yang lokasi penempatan kendaraannya tidak berada di badan jalan. Parkir jenis ini mengambil tempat di pelataran parkir umum, tempat parkir khusus yang juga terbuka untuk umum dan tempat parkir khusus yang terbatas untuk keperluan sendiri seperti : kantor, pusat perbelanjaan, dan sebagainya. Sistemnya dapat berupa pelataran/taman parkir dan bangunan bertingkat khusus parkir. Secara ideal lokasi yang dibutuhkan untuk parkir di luar badan jalan (off street parking) harus dibangun tidak terlalu jauh dari tempat yang dituju oleh pemarkir. Jarak parkir terjauh ke tempat tujuan tidak lebih dari 300-400 meter. Bila lebih dari itu pemarkir akan mencari tempat parkir lain sebab keberatan untuk berjalan jauh (Warpani,1990).



a. Parkir di tepi jalan (*on street parking*) b. Parkir di luar jalan (*off street parking*)

Gambar 2.8 Model-Model Pola Parkir

Sumber: Miro, 1997

Kebutuhan tempat parkir untuk kendaraan baik kendaraan pribadi, angkutan penumpang umum, sepeda motor maupun truk adalah sangat penting. Kebutuhan tempat parkir tersebut tergantung dari bentuk dan karakteristik masing-masing kendaraan dengan desain dan lokasi parkir. Permasalahan parkir pada dasarnya terjadi apabila jumlah kebutuhan parkir lebih besar dari pada kapasitas parkir, sehingga dapat mengganggu lalu lintas di sekitar lokasi parkir.

2.8.5 Jarak Dari Pusat CBD

Teori Konsentris (Burgess, 1925) *Central Business District* (CBD) adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. CBD tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: pertama, bagian paling inti atau RBD (*Retail Business District*) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; kedua, bagian di luarnya atau WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (*storage buildings*).

Kehadiran CBD lebih dari sekedar ikon kota. CBD punya beberapa karakteristik dan fungsi yang sebenarnya bisa dimanfaatkan oleh warga kota (Hilda B. Alexander, 2019). Ciri-ciri CBD adalah sebagai berikut:

a. Terpusat untuk Kemudahan Akses

Salah satu alasan dibangunnya sebuah CBD adalah untuk memusatkan semua kegiatan bisnis, ekonomi, dan rekreasi dalam satu kawasan yang mudah dijangkau oleh masyarakat. Dengan akses yang didukung oleh layanan transportasi umum terpadu dari dan menuju CBD, masyarakat bisa dengan mudah menjangkau kawasan CBD. Pemusatan kegiatan-kegiatan yang memutar roda perekonomian ini juga diharapkan dapat mengurangi kemacetan. Ini karena masyarakat yang bekerja dan berekreasi terpusat dalam satu area. Terpusatnya kegiatan ini bisa memecah kemacetan, walaupun seringkali harapan ini tidak dapat terealisasi akibat faktor penataan kota.

b. Terbagi Dua Bagian Utama

Secara konsep, CBD terbagi dalam dua bagian utama. Bagian pertama adalah inti atau disebut juga *Retail Business District* (RBD). Dalam area ini diisi oleh bangunan-bangunan yang menjadi penyangga utama CBD seperti pusat perbelanjaan, supermarket, *departement store*, perkantoran, hotel, *multifunction hall*, dan bangunan-bangunan lain yang menjadi tempat bisnis, transaksi keuangan, dan konsumsi. Sementara itu, area yang kedua adalah *Wholesale Business District* (WBD) yang diisi bangunan-bangunan yang mendukung pergerakan ekonomi dan aktivitas dari RBD. WBD meliputi pasar, gudang, atau gedung penyimpanan dari produk-produk yang dijual di RBD.

c. Ikon Sebuah Kota atau Negara

CBD biasanya diisi oleh gedung-gedung pencakar langit atau bangunan-bangunan bersejarah dari sebuah kota atau negara. Nilai sejarah dan sentimental dari bangunan-bangunan ini dan segala isinya pada umumnya menjadikan CBD menjadi ikon dari sebuah kota atau negara. Contohnya adalah kawasan Westminster London Inggris, yang diisi bangunan-bangunan bersejarah dengan arsitektur *vintage*. Kemudian Central London yang menjadi pusat bisnis dengan gedung pencakar langitnya.

d. Ramah Pejalan Kaki

Salah satu karakteristik yang paling menonjol dari CBD adalah kerapian penataan kawasan yang dilakukan oleh pengembangnya. Dengan ketersediaan akses transportasi umum yang memadai dan banyak pilihan, didukung oleh

trottoar yang lebar dan dalam kondisi prima, CBD merupakan tempat yang nyaman untuk berjalan kaki.

2.8.6 Akses Langsung

Akses langsung yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu yang berkaitan tentang jarak jalan terdekat dari kawasan pesisir yang dapat dilalui minimal kendaraan bermobil (bukan jalan setapak atau lorong). Semakin dekat jalan yang dapat diakses maka semakin tinggi nilai atau bobot pada suatu segmen penelitian kawasan pesisir.

Klasifikasi menurut fungsi jalan terbagi atas tiga yaitu sebagai berikut:

- a. Jalan Arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan umum dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien;
- b. Jalan Kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi; dan
- c. Jalan Lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

2.8.7 Jenis Jalan

Menurut peraturan pemerintah nomor 34 tahun 2006 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.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006, sistem jaringan jalan yang dilihat dari fungsi adalah satu kesatuan ruas jalan yang saling menghubungkan dan mengikat pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya,. Sistem jaringan jalan di Indonesia dibedakan menjadi dua macam yaitu sebagai berikut:

- a. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan, seperti : menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan. Sistem jaringan jalan primer terdiri dari :
- Jalan arteri primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah;
 - Jalan kolektor primer adalah jalan menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal;
 - Jalan lokal primer adalah jalan menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan; dan
 - Jalan lingkungan primer adalah jalan menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan perdesaan dan jalan di dalam lingkungan kawasan perdesaan.
- b. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil. Sistem jaringan jalan sekunder terdiri dari sebagai berikut:
- Jalan arteri sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan

kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua;

- Jalan kolektor sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga;
- Jalan lokal sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan; dan
- Jalan lingkungan sekunder adalah jalan yang menghubungkan antarpersil dalam kawasan perkotaan.

2.8.8 Akses Penerangan

Adanya akses penerangan tentunya dapat memberi rasa aman pada pengunjung pesisir di malam hari olehnya itu adanya akses penerangan yang dapat berupa seperti lampu taman anjungan dan lampu jalan dan bahkan minimum lampu penerangan perumahan sekitar pesisir. Terang redup gelapnya penerangan kawasan pesisir juga ditentukan banyaknya unit tiap segmen penelitian.

Menurut peraturan menteri nomor 27 tahun 2018 alat penerangan jalan adalah lampu penerangan jalan yang berfungsi untuk memberi penerangan pada ruang lalu lintas. Jenis alat penerangan berdasarkan jenis lampu merupakan Alat Penerangan Jalan yang berdiri sendiri dengan pengaturan kuat pencahayaan dan penyediaan kebutuhan arus listrik diatur dan disediakan oleh Alat Penerangan Jalan secara mandiri.

Lampu penerangan jalan adalah bagian dari bangunan pelengkap jalan yang dapat diletakkan/dipasang di kiri/kanan jalan dan atau di tengah (di bagian median jalan) yang digunakan untuk menerangi jalan maupun lingkungan di sekitar jalan yang diperlukan termasuk persimpangan jalan (intersection), jalan layang (interchange, overpass, fly over), jembatan dan jalan di bawah tanah (underpass, terowongan). Lampu penerangan yang dimaksud adalah suatu unit lengkap yang terdiri dari sumber cahaya (lampu/luminer), elemen-elemen optic (pemantul/reflector, pembias/refractor, penyebar/diffuser). Elemen-elemen elektrik (konektor ke

sumber tenaga/power supply, dll.), struktur penopang yang terdiri dari lengan penopang, tiang penopang vertical dan pondasi tiang lampu. (Direktorat Jenderal Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota, 1991.)

Menurut Oglesby dan Hicks (1988), sumber cahaya penerangan jalan dihasilkan oleh sinar lampu yang dinyalakan dalam tingkat luminance atau fluks cahaya. Sinar dari sumber cahaya didistribusikan oleh lampu menurut pola tertentu disesuaikan situasinya. Sinar dapat dikonsentrasikan dalam dua jurusan di sepanjang jalan, suatu pola simetris digunakan bila lampu dipasang di tengah jalan.

2.9 Keterangan Penentuan Skala Variabel Aksesibilitas Pesisir

Dalam mengukur tingkat aksesibilitas maka diperlukan beberapa atribut yang mendukung ada tidaknya akses terhadap pesisir. Adapun beberapa atribut tersebut adalah sebagai berikut:

Tabel 2.1 Keterangan Penentuan Skor Variabel Aksesibilitas Pesisir

No	Variabel	Keterangan
1.	Akses Visual	Semakin besar tingkat kepadatan bangunan di wilayah pesisir maka akses visual pada segmen penelitian tersebut makin rendah. Hal ini dilatarbelakangi oleh bisa tidaknya mendapat akses visual ke pesisir tanpa ada bangunan atau pagar yang dapat menghalangi pandangan.
2.	Fungsi Lahan	Ketentuan fungsi lahan yang menjadi acuan dalam penentuan bobot adalah fungsi lahan berdasarkan sifat keterbukaan jenis fungsi lahan terhadap akses untuk publik. Ketentuan ini dapat terbagi menjadi lima kriteria yaitu Terbuka untuk publik, terbuka sebagian besar, terbuka sebagian, terbuka sebagian kecil, dan tertutup untuk publik.
3.	Sempadan Pantai	Semakin besar jarak sempadan pantai pada satu segmen penelitian maka semakin besar pula nilai skornya. Penetapan skor sempadan pantai yang menentukan kemudahan akses publik dilihat berdasarkan ada atau tidak adanya lahan terbangun pada daerah sempadan pantai. Hal ini berkaitan dengan peraturan Kepmen Kelautan dan Perikanan No. 10 Tahun 2002 tentang pengelolaan sempadan pantai.
4.	Jarak Parkir	Untuk menentukan skoring variabel parkir ini yaitu dihitung berapa jarak parkir ke segmen penelitian dengan membagi kelas tergantung jarak nyaman berjalan kaki dari tempat parkir ke segmen penelitian. Dalam penelitian ini lokasi tempat

No	Variabel	Keterangan
		parkir yang dimaksud adalah tempat parkir <i>off road</i> berdasarkan sumber data sekunder
5.	Jarak CBD	Jarak CBD dibagi menjadi 5 klasifikasi menurut jarak titik CBD ke titik segmen penelitian dengan menggunakan pembagian kelas <i>Natural Break</i>
6.	Akses Langsung	Yang menentukan bobot nilai akses langsung pada penelitian ini adalah jarak jalan terdekat ke segmen penelitian yang ditentukan berdasarkan jarak kenyamanan berjalan kaki
7.	Jenis Jalan	Terdapat tiga indikator jenis jalan yang dipakai dalam pengukuran variabel ini yaitu jenis jalan lokal, arteri, dan kolektor. Masing-masing jenis jalan diukur menurut jarak terdekat dari jenis jalan ke segmen penelitian. Setiap jenis jalan dibagi menjadi 5 kelas menurut jaraknya dengan menggunakan <i>natural break</i> dan kemudian kelas jarak jenis jalan tersebut dirata-ratakan sebagai gambaran bobot nilai masing-masing pesisir segmen penelitian
8.	Akses Penerangan	Dalam menentukan bobot akses penerangan yaitu bagaimana menilai pesisir persegmen penelitian menurut tingkat keterang tempat tersebut. pada variabel ini dibagi tiga kelas keadaan yaitu gelap, redup, dan terang. Kriteria yang menentukan keadaan akses penerang tersebut adalah ada atau tidaknya fasilitas penerangan pada pesisir segmen penelitian tersebut.

Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2020

2.10 Ketentuan Skala Tiap Atribut

Ketentuan skala atribut yang berpengaruh pada aksesibilitas publik pesisir ditentukan berdasarkan seberapa besar dan terpenuhinya suatu kawasan publik pesisir dalam memberikan kemudahan. Adapun atribut yang dapat menunjang tersebut adalah akses visual, fungsi lahan, sempadan pantai, pemungutan retribusi, dan parkir. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 2.2 Tabel Ketentuan Skala Tiap Atribut Variabel Aksesibilitas

No.	Atribut	Kondisi	Skala	Dasar Pembobotan
1	Akses Visual	Terlihat >75 - 100%	5	Lynch dalam Rapoport dalam Taufiq Rizza Nuzuluddin, 2007
		Terlihat >50 - ≤75%	4	
		Terlihat >25 - ≤50%	3	
		Terlihat >0 - ≤25%	2	
		Terlihat 0% (Tertutup)	1	
2	Fungsi Lahan	Ruang Publik	5	Wawancara Ahli, 2019
		Komersil	4	

No.	Atribut	Kondisi	Skala	Dasar Pembobotan
		Konservasi, Pertanian, Tambak	3	
		Permukiman	2	
		Pelabuhan, pendidikan, Industri	1	
3	Sempadan Pantai	Sempadan ≥ 100 m	5	Kepres No. 32 tahun 1990 Tentang Pengelolaan Kawasan Lindung
		$100 >$ Sempadan ≤ 75 m	4	
		$75 >$ Sempadan ≥ 50 m	3	
		$50 >$ Sempadan ≥ 25 m	2	
		Sempadan < 25 m	1	
5	Parkir	Tempat Parkir ≤ 100 m	5	Witanti Nur Utami dan Hanson E. Kusuma, 2016
		Tempat Parkir $> 100 - \leq 200$ m	4	
		Tempat Parkir $> 200 - \leq 300$ m	3	
		Tempat Parkir $> 300 - \leq 400$ m	2	
		Tempat Parkir > 400 m	1	
6	Jarak CBD	0,00 – 1969,16 meter	5	Analisis Klasifikasi Pada Aplikasi Arc Gis
		1969,1601 – 3580,14 meter	4	
		3580,1401 – 5505,83 meter	3	
		5505,8301 – 7799,11 meter	2	
		7799,1101 – 11422,80 meter	1	
7	Akses Langsung	Jarak jalan ≤ 100 m	5	Witanti Nur Utami dan Hanson E. Kusuma, 2016
		Jarak jalan $> 100 - \leq 200$ m	4	
		Jarak jalan $> 200 - \leq 300$ m	3	
		Jarak jalan $> 300 - \leq 400$ m	2	
		Jarak jalan > 400 m	1	
8	Jenis Jalan	Hasil rata-rata tiap skor pada masing-masing jenis jalan setiap segmen penelitian	5	Analisis Klasifikasi Pada Aplikasi Arc Gis
			4	
			3	
			2	
			1	
9	Penerangan	Terang	5	Wawancara Ahli, 2019
		Redup	3	
		Gelap	1	

Sumber: Sintesa Teori oleh Penulis, 2020

Dari penilaian skala tersebut kita dapat menentukan perbedaan tingkat aksesibilitas di masing-masing tempat. Adapun tingkat aksesibilitas dapat dilihat berdasarkan skoring yang bisa didapatkan sebagai berikut:

1 = tidak ada akses

1,1 - 2 = akses sangat rendah

2,1 - 3 = akses rendah

3,1 – 4 = akses tinggi

4,1 – 5 = akses sangat tinggi