

**SKRIPSI**

**STUDI ARUS PASANG SURUT TERHADAP DISTRIBUSI  
SEDIMEN DI PERAIRAN MUARA SUNGAI TALLO, KOTA  
MAKASSAR**

Disusun dan diajukan oleh:

**RAFA MUHAMMAD SYAFIQ TANTULAR**

**L011 19 1140**



**PROGRAM STUDI ILMU KELAUTAN  
DEPARTEMEN ILMU KELAUTAN  
FAKULTAS ILMU KELAUTAN DAN PERIKANAN  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2024**

**STUDI ARUS PASANG SURUT TERHADAP DISTRIBUSI SEDIMEN DI  
PERAIRAN MUARA SUNGAI TALLO, KOTA MAKASSAR**

**RAFA MUHAMMAD SYAFIQ TANTULAR  
L011 19 1140**

**SKRIPSI**

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada  
Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan



**PROGRAM STUDI ILMU KELAUTAN  
DEPARTEMEN ILMU KELAUTAN  
FAKULTAS ILMU KELAUTAN DAN PERIKANAN  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
MAKASSAR**

**2024**

## LEMBAR PENGESAHAN

Studi Arus Pasang Surut Terhadap Distribusi Sedimen di Perairan Muara Sungai  
Tallo, Kota Makassar

Disusun dan diajukan oleh

**RAFA MUHAMMAD SYAFIQ TANTULAR**

**L011191140**

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka  
Penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Ilmu Kelautan Fakultas Ilmu  
Kelautan dan Perikanan Universitas Hasanuddin pada tanggal 12 Februari 2024 dan  
dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan.

Menyetujui,

Pembimbing Utama,





Dr. Wasir Samad, S.Si, M.Si  
NIP. 197211232006041002

Pembimbing Pendamping,



Dr. Ahmad Bahar, S.T., M.Si  
NIP. 197002221998031002

Ketua Program Studi Ilmu Kelautan,

Dr. Khairul Amri, S.T., M.Sc.Stud  
NIP. 196907061995121002

## PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rafa Muhammad Syafiq Tantular  
NIM : L011191140  
Program Studi : Ilmu Kelautan  
Fakultas : Ilmu Kelautan dan Perikanan  
Jenjang : S1

Menyatakan bahwa Skripsi dengan Judul : **"Studi Arus Pasang Surut Terhadap Distribusi Sedimen di Perairan Muara Sungai Tallo, Kota Makassar"** ini adalah karya penelitian saya sendiri dan bebas plagiat, serta tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik serta tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain kecuali tertulis digunakan sebagai acuan dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber acuan serta daftar pustaka. Apabila di kemudian hari terbukti terdapat plagiat dalam karya ini, maka saya bersedia menerima sanksi sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan (Permendiknas No. 17, Tahun 2007).

Makassar, 12 Februari 2024



Rafa Muhammad Syafiq Tantular  
NIM. L011191140

## PERNYATAAN AUTHORSHIP

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Rafa Muhammad Syafiq Tantular  
NIM : L011191140  
Program Studi : Ilmu Kelautan  
Fakultas : Ilmu Kelautan dan Perikanan  
Jenjang : S1

Menyatakan bahwa publikasi sebagian atau keseluruhan isi Skripsi pada jurnal atau forum ilmiah lain harus seizin dan menyatakan tim pembimbing sebagai author dan Universitas Hasanuddin sebagai institusinya. Apabila dalam waktu sekurang-kurangnya dua semester (satu tahun sejak pengesahan Skripsi) saya tidak melakukan publikasi dari sebagian atau keseluruhan Skripsi ini, maka pembimbing sebagai salah seorang dari penulis berhak mempublikasikannya pada jurnal ilmiah yang ditentukan kemudian, sepanjang nama mahasiswa tetap diikutkan.

Makassar, 12 Februari 2024


Mengetahui,

Ketua Departemen Ilmu Kelautan,


Dr. Khairul Amri, S.T., M.Sc.Stud  
NIP. 196907061995121002

Penulis



Rafa Muhammad Syafiq Tantular  
NIM. L011191140

## ABSTRAK

**Rafa Muhammad Syafiq Tantular.** L011191140. “Studi Arus Pasang Surut Terhadap Distribusi Sedimen di Perairan Muara Sungai Tallo, Kota Makassar” dibimbing **Wasir Samad** sebagai Pembimbing Utama dan **Ahmad Bahar** sebagai Pembimbing Anggota.

---

Pola sirkulasi arus dan pasang surut di perairan pesisir dapat memberikan gambaran pergerakan massa air dan hubungannya sebagai faktor yang dapat mempengaruhi distribusi material di kolom air. Pasang surut dan arus yang dihasilkan oleh pasang surut sangat dominan dalam proses sirkulasi massa air dan sedimen disekitar perairan pantai. Kondisi muara Sungai Tallo sangat dinamis karena adanya pengaruh arus laut dan pasang surut, sehingga dinamika tersebut sangat berpengaruh terhadap distribusi sedimen. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui model pola arus dan distribusi sedimen disekitar perairan muara Sungai Tallo Kota Makassar akibat pengaruh arus pasang surut dalam bentuk dua dimensi (2D). Metode pengambilan data yang digunakan pada penelitian ini, yaitu data sekunder, data hasil pengukuran di lapangan, dan validasi model hidrodinamika menggunakan *Root Mean Square Error* (RMSE). Data sekunder terdiri dari data pasang surut diperoleh dari data prediksi Badan Informasi Geospasial (BIG) dan data angin diperoleh dari NASA *Prediction of Worldwide Energy Resource* (POWER). Pengambilan data di lapangan menggunakan metode purposive sampling yang meliputi data sedimen tersuspensi (TSS), arah dan kecepatan arus, arah dan laju sedimentasi, dan sedimen dasar. Pengolahan data model 2D menggunakan *software* MIKE Zero 2023, yaitu produk MIKE 21 *Flow Model* FM dengan modul *Hydrodynamic* untuk mengetahui pola arus pasang surut dan modul *Sand Transport* (ST) untuk mengetahui fraksi konsentrasi sedimen tersuspensi (SSC Fractio). Hasil penelitian menunjukkan tipe pasang surut di perairan muara Sungai Tallo, yaitu campuran condong harian tunggal dengan nilai *Formzahl* 1,89. Nilai konsentrasi TSS tertinggi pada kondisi menuju surut dengan kisaran 37,03 – 68,62 mg/L, sedangkan pada kondisi menuju pasang dengan kisaran 18,18 – 49,05 mg/L. Ukuran partikel sedimen dasar d<sub>50</sub> pada lokasi penelitian berkisar 0,1669 – 0,6196 mm (*fine sand-coarse sand*). Laju akumulasi angkutan sedimen tertinggi pada titik 3 sebesar 127.34 gr/L/hari dan terendah pada titik 1 sebesar 41.18 gr/L/hari. Nilai RMSE model hidrodinamika yang dihasilkan menggunakan MIKE 21 diperoleh sebesar 9,46%. Model 2D menunjukkan pola arus pada kondisi menuju pasang dan pasang, arus bergerak dari laut lepas menuju muara, sedangkan pada saat kondisi menuju surut dan surut arus bergerak dari muara menuju ke laut lepas. Pola sebaran konsentrasi sedimen tersuspensi pada kondisi menuju pasang dan pasang bergerak dari laut lepas menuju hulu sungai, sedangkan pada kondisi menuju surut dan surut bergerak dari hulu sungai menuju laut lepas. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa arus yang dibangkitkan oleh pasang surut berpengaruh terhadap distribusi sedimen di perairan muara Sungai Tallo.

**Kata Kunci:** Sedimen, MIKE 21, Arus, Pasang Surut, Muara Sungai Tallo, Hidrodinamika.

## ABSTRACT

**Rafa Muhammad Syafiq Tantular**. L011191140. "Study of Tidal Currents on Sediment Distribution in the Waters of the Tallo River Estuary, Makassar City" supervised by **Wasir Samad** as the Principle supervisor and **Ahmad Bahar** as the co-supervisor.

---

---

The circulation pattern of currents and tides in coastal waters can provide an overview of the movement of water masses and their relationship as factors that can influence the distribution of material in the water column. Tides and the currents generated by tides are very dominant in the process of water mass and sediment circulation around coastal waters. The condition of the Tallo River estuary is very dynamic due to the influence of sea currents and tides, so that this dynamic greatly affects the distribution of sediment. This study aims to determine the model of current patterns and sediment distribution around the Tallo River estuary, Makassar City, due to the influence of tidal currents in two dimensions (2D). The data collection method used in this study is secondary data, data from field measurements, and validation of the hydrodynamic model using the Root Mean Square Error (RMSE). Secondary data consists of tidal data obtained from the prediction data of the Geospatial Information Agency (BIG) and wind data obtained from the NASA Prediction of Worldwide Energy Resource (POWER). Data collection in the field using the purposive sampling method includes suspended sediment data (TSS), current direction and velocity, sedimentation direction and rate, and bottom sediment. The 2D model data processing uses the MIKE Zero 2023 software, namely the MIKE 21 Flow Model FM product with Hydrodynamic module to determine the tidal current pattern and Sand Transport (ST) module to determine the suspended sediment concentration fraction (SSC Fractio). The results showed that the type of tide in the Tallo River estuary is a mixed single daily leaning tide with a Formzahl value of 1.89. The highest TSS concentration value was in the receding condition with a range of 37.03 – 68.62 mg/L, while in the rising condition it ranged from 18.18 – 49.05 mg/L. The size of the bottom sediment particles  $d_{50}$  at the research location ranged from 0.1669 – 0.6196 mm (fine sand-coarse sand). The highest sediment transport accumulation rate at point 3 is 127.34 gr/L/day and the lowest at point 1 is 41.18 gr/L/day. The RMSE value of the hydrodynamic model generated using MIKE 21 was obtained at 9.46%. The 2D model shows the current pattern in the rising and rising conditions, the current moves from the open sea to the estuary, while at the receding and receding conditions the current moves from the estuary to the open sea. The distribution pattern of suspended sediment concentration in the rising and rising conditions moves from the open sea to the upstream of the river, while in the receding and receding conditions it moves from the upstream of the river to the open sea. Based on these results, it can be concluded that the currents generated by tides influence the distribution of sediment in the Tallo River estuary.

**Keywords:** Sediment, MIKE 21, Current, Tide, Tallo River Estuary, Hydrodynamics

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Allah SWT, atas segala berkat dan rahmat-Nya sehingga saya sebagai penulis dapat menyelesaikan Skripsi yang berjudul “Studi Arus Pasang Surut Terhadap Distribusi Sedimen di Perairan Muara Sungai Tallo, Kota Makassar”. Skripsi ini dibuat berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Program Studi Ilmu Kelautan Universitas Hasanuddin.

Penyelesaian Skripsi ini tidak terlepas dari dukungan dan bantuan berbagai pihak baik berupa saran maupun kritikan yang bersifat membangun. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

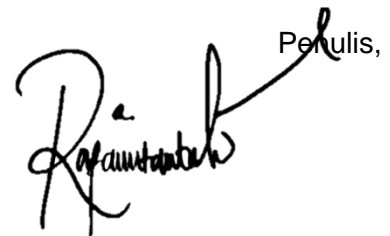
1. Kedua orang tua penulis, ayahanda **M. Alif Sutte** dan ibunda **Sri Nuraini** atas segala doa, nasehat, kasih sayang, dukungan moral maupun materi, dan bimbingan hingga saat ini. Terima kasih telah berjuang dan mengantarkan penulis hingga berada pada titik ini.
2. Kakak penulis **Muh. Thariq Tantular** terima kasih selalu mendoakan, memberi semangat, dan dukungan material. Kedua adik penulis **Hannan Muh. Aiman Tantular** dan **Tenri Arub Mahrnunisa** terima kasih atas canda tawa, semangat, serta dukungan terbaiknya kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak **Dr. Wasir Samad, S.Si., M.Si.** selaku dosen pembimbing utama yang telah meluangkan waktu dan pikirannya untuk mendampingi, membimbing, memberikan arahan, ilmu, semangat, masukan, dan saran kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini.
4. Bapak **Dr. Ahmad Bahar, S.T., M.Si.** selaku dosen penasehat akademik dan dosen pembimbing kedua yang telah memberikan ilmu, semangat, arahan, dan saran kepada penulis selama proses penyusunan skripsi ini.
5. Bapak **Dr. Muhammad Anshar Amran, M.Si.** dan Bapak **Prof. Dr. Ir. Abd. Rasyid J., M.Si** selaku dosen penguji yang telah memberikan ilmu, kritik, dan saran kepada penulis pada skripsi ini.
6. **Danish Hydraulic Institute (DHI) Water and Environment** yang telah memberikan MIKE Student License untuk menggunakan MIKE ZERO 2023 sehingga membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
7. Ketua Program Studi Bapak **Dr. Khairul Amri, S.T., M.Sc., Stud.** Beserta seluruh dosen dan staf pegawai Departemen Ilmu Kelautan, Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan (terkhusus **Kak Fiqhy dan Kak Abdil**) yang memberikan ilmu dan membantu dalam pengurusan penyelesaian skripsi ini.



8. Tim lapangan, yaitu Mahdi Hasbi, S.Kel, Muh. Arif Rahmanul H.P., S.Kel, Kristian Emanuel P.F., Muh. Azhary A.M., Muh. Alif Kamaruddin, dan Kristopel Hutsoit terimakasih pengawalannya kepada penulis dalam pengambilan data di lapangan. Terimakasih kepada Dwi Nahda Asti A.I., Nur Afifa Nawing, S.Kel, Sarah Estafani, S.Kel, Mudhiyyah Irman, S.Kel, dan Yunita Nur Fatanah, S.Kel sebagai tim sukses dalam penelitian dan penyusunan skripsi ini.
9. Teman-teman KEMA JIK FIKP-UH dan keluarga kecil MARIANAS 2019, terutama Akbar, Indra Syukri, Memed, Bagas, Arip, Fira, Nurul Afta, Anel, Asti, Afifa, Mudi, Yunita, Esta, Anca, Mahdar, Dewa, Reno, Ima, Ibnu, Rafly, Leha, Ardi, Rida, Sherin, Tile, Dirga, Dito, Daus, dan Cuplis terimakasih atas segala rasa persaudaraan, kebahagiaan maupun duka, dan pengalaman berharga kepada penulis hingga saat ini.
10. Teman-teman Inti MPK OSIS, yaitu Fiqran, Ai, Jannah, Kiki, dan Ririn atas segala kebersamaan, kebahagiaan, dan dukungan kepada penulis sejak di bangku SMA hingga saat ini.
11. *Last but not least* kepada diri sendiri dan untuk semua jiwa yang memelukku sepanjang perjalanan ini, untuk semua telinga yang mendengarkan, dan untuk semua hati yang menerima, terimakasih atas semua penerimaan untuk jiwa kecil ini. Kalian semua hebat dan kalian semua terbaik, semoga dunia selalu menerimamu. Pinta ku tolong bantu peluk raga kecil lainnya, seperti kalian memelukku.

Penulis menyadari bahwa Skripsi ini masih terdapat kekurangan, sehingga penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang membangun guna perbaikan dan kesempurnaan di masa yang akan datang. Semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua.

Makassar, 29 Januari 2024

Penulis,  


Rafa Muhammad Syafiq Tantular

## BIODATA PENULIS



Rafa Muhammad Syafiq Tantular, lahir di Kendari pada tanggal 29 Januari 2002. Penulis merupakan anak kedua dari empat bersaudara dari pasangan **M. Alif Sutte** dan **Sri Nuraini**. Penulis menyelesaikan pendidikan formal di SD Negeri 180 Pappandangan dan lulus pada tahun 2013. Selanjutnya pada tahun 2016 menyelesaikan pendidikan di SMP Negeri 23 Simbang. Pada tahun 2019 penulis menyelesaikan pendidikan di SMA Negeri 1 Maros dan pada tahun yang sama penulis diterima sebagai mahasiswa di program studi Ilmu Kelautan, Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan, Universitas Hasanuddin Makassar melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN).

Selama menjalani masa perkuliahan, penulis menjadi asisten praktikum pada beberapa matakuliah, seperti Akustik Kelautan, Oseanografi Fisika, Oseanografi Kimia, Fisiologi Biota Laut, Ekotoksikologi Akuatik, Survey Hidrografi, Pemetaan Pesisir dan Laut, Pencemaran Laut, Sistem Informasi Geografis Kelautan, Metode dan Teknik Survei Sumberdaya Hayati Laut, dan Analisis Data Bioekologi Laut. Penulis aktif dalam beberapa kegiatan kemahasiswaan, seperti Badan Pengurus Harian (BPH) Departemen Keilmuan dan Keprofesionalisme KEMAJUAN JIK FIKP-UH Periode 2021/2022, pengurus UKM Shorinji Kempo Periode 2020/2021 dan Periode 2021/2022, *Steering Committee* (SC) Orientasi Mahasiswa Baru Kelautan (OMBAK) 2023, dan pengurus Himpunan Mahasiswa Islam (HMI) Komisariat Ilmu dan Teknologi Kelautan Cabang Makassar Timur sebagai Ketua Bidang KOMINFO Periode 2021/2022 dan Ketua Bidang PPPA Periode 2022/2023. Penulis pernah mengikuti beberapa kegiatan pengabdian masyarakat, penelitian, dan proyek bersama dosen. Penulis juga mengikuti magang di PT. Suri Tani Pemuka (STP) Unit Aquaculture Technology Development (ATD) Sub Departemen Water Treatment Technology (WTT) pada Program Magang dan Studi Independen Bersertifikasi (MSIB) Batch 3 tahun 2022.

Dalam menyelesaikan studi, penulis melakukan penelitian dan menyusun skripsi sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Kelautan di Fakultas Ilmu Kelautan dan Perikanan dengan judul “**Studi Arus Pasang Surut Terhadap Distribusi Sedimen di Perairan Muara Sungai Tallo, Kota Makassar**”.

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>LEMBAR PENGESAHAN</b> .....	ii
<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	iii
<b>PERNYATAAN AUTHORSHIP</b> .....	iv
<b>ABSTRAK</b> .....	v
<b>ABSTRACT</b> .....	vi
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	vii
<b>BIODATA PENULIS</b> .....	ix
<b>DAFTAR ISI</b> .....	x
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	xii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xiii
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xiv
<b>I. PENDAHULUAN</b> .....	1
<b>A. Latar Belakang</b> .....	1
<b>B. Tujuan dan Kegunaan Penelitian</b> .....	2
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	3
<b>A. Muara Sungai</b> .....	3
<b>B. Dinamika Arus Pasang Surut</b> .....	4
<b>C. Sedimen dan Sedimentasi</b> .....	5
1. Pengertian Sedimen dan Sedimentasi.....	5
2. Transpor Sedimen.....	6
3. Mekanisme Pergerakan Sedimen.....	8
<b>D. Karakteristik Sedimen</b> .....	9
<b>E. Sedimen Tersuspensi</b> .....	10
<b>F. Parameter Oseanografi</b> .....	11
1. Pasang Surut .....	12
2. Arus Pasang Surut .....	16
3. Kedalaman .....	17
<b>G. Pendekatan dengan Model Hidrodinamika</b> .....	17
1. Modul Hidrodinamika.....	19
2. Modul Sand Transport (ST) .....	20
<b>III. METODE PENELITIAN</b> .....	22
<b>A. Waktu dan Tempat</b> .....	22
<b>B. Alat dan Bahan</b> .....	22
<b>C. Prosedur Penelitian</b> .....	24
1. Tahap Persiapan.....	24

2. Tahap Penentuan Stasiun .....	24
3. Tahap Pengambilan Sampel .....	24
4. Pengolahan Data.....	26
<b>IV. HASIL.....</b>	<b>33</b>
<b>A. Gambaran Umum Lokasi .....</b>	<b>33</b>
<b>B. Pasang Surut.....</b>	<b>33</b>
<b>C. Batimetri .....</b>	<b>34</b>
<b>D. <i>Total Suspended Solid (TSS)</i> .....</b>	<b>35</b>
<b>E. Sedimen Dasar .....</b>	<b>36</b>
<b>F. Laju Akumulasi Sedimen .....</b>	<b>37</b>
<b>G. Pemodelan Arus dan Konsentrasi Sedimen Tersuspensi.....</b>	<b>38</b>
<b>V. PEMBAHASAN .....</b>	<b>45</b>
<b>A. Parameter Hidrooseanografi .....</b>	<b>45</b>
1. Pasang Surut .....	45
2. Batimetri (Kedalaman).....	45
<b>B. Sedimen .....</b>	<b>46</b>
<b>C. Pemodelan Arus.....</b>	<b>46</b>
<b>D. Pemodelan Konsentrasi Sedimen Tersuspensi .....</b>	<b>47</b>
<b>VI. PENUTUP.....</b>	<b>49</b>
<b>A. Kesimpulan.....</b>	<b>49</b>
<b>B. Saran.....</b>	<b>49</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>50</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>55</b>

## DAFTAR TABEL

Nomor	Halaman
1. Skala Wentworth untuk mengklasifikasi partikel-partikel sedimen (Hutabarat <i>et al.</i> , 2012) .....	10
2. Tipe dan ukuran partikel sedimen (Ji <i>et al.</i> , 2008) .....	11
3. Alat dan Bahan di Lapangan .....	22
4. Alat dan Bahan di Laboratorium .....	23
5. Pengaturan skenario model hidrodinamika pada modul hidrodinamika Flow Model FM .....	30
6. Pengaturan skenario model pada modul <i>Sand Transport</i> (ST) MIKE 21 FM.....	31
7. Kriteria nilai RMSE .....	32
8. Konstanta harmonik hasil perhitungan pasang surut menggunakan metode admiralty .....	34
9. Jenis sedimen dasar di sekitar muara Sungai Tallo .....	37
10. Laju akumulasi angkutan sedimen pada setiap titik di lokasi penelitian .....	37

## DAFTAR GAMBAR

Nomor	Halaman
1. Partikel terangkut dengan cara <i>rolling</i> , <i>saltating</i> ( <i>bedload</i> ) dan dengan <i>suspension</i> ( <i>suspension load</i> ) (Nichols,2009) .....	9
2. Proses pengendapan sedimen kohesif dan non-kohesif (Ji <i>et al.</i> , 2008) .....	11
3. Posisi bulan, bumi, dan matahari pada kondisi: (a) pasang tinggi ( <i>spring tide</i> ) dan (b) surut rendah ( <i>neap tide</i> ). (Pearson Prentice Hall, Inc). .....	13
4. Peta lokasi penelitian .....	22
5. Tampilan MIKE 21 Flow Model FM pada MIKE Zero 2023 .....	28
6. Area Kajian Model .....	29
7. Grafik pasang surut tanggal 01 s/d 29 Juli 2023 di Sungai Tallo berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Informasi Geospasial (BIG) dan data pengamatan secara langsung di lapangan .....	33
8. Peta batimetri daerah muara Sungai Tallo.....	35
9. Nilai konsentrasi total suspended solid (TSS) pada kondisi menuju pasang dan menuju surut .....	36
10. Grafik d50 ukuran butir sedimen.....	36
11. Arah transport sedimen (utara-selatan) .....	38
12. Arah transport sedimen (barat-timur).....	38
13. Model kecepatan dan arah arus pada kondisi menuju surut.....	39
14. Model kecepatan dan arah arus pada kondisi surut.....	40
15. Model kecepatan dan arah arus pada kondisi menuju pasang .....	40
16. Model kecepatan dan arah arus pada kondisi pasang.....	41
17. Model konsentrasi sedimen tersuspensi pada kondisi menuju surut.....	42
18. Model konsentrasi sedimen tersuspensi pada kondisi surut .....	42
19. Model konsentrasi sedimen tersuspensi pada kondisi menuju pasang .....	43
20. Model konsentrasi sedimen tersuspensi pada kondisi pasang.....	43
21. Titik tinjauan validasi model.....	44
22. Pengambilan data TSS.....	83
23. Pengambilan data sedimen menggunakan sedimen trap .....	83
24. Pengambilan data arus menggunakan current meter .....	84
25. Foto bersama tim di lapangan .....	84
26. Preparasi alat dan sampel di laboratorium.....	85
27. Analisis ukur butir sedimen.....	85
28. Analisis sampel air untuk uji TSS .....	86

## DAFTAR LAMPIRAN

Nomor	Halaman
1. Data pasang surut sekunder 01-29 Juli 2023 pada lokasi penelitian.....	56
2. Data angin sekunder 01-29 Juli 2023 pada lokasi penelitian .....	58
3. Data input pasang surut 15 hari (12-26 Juli 2023) .....	62
4. Data laju akumulasi angkutan sedimen pada lokasi penelitian .....	70
5. Hasil analisis ukuran butir d50 sedimen dasar.....	71
6. Perhitungan Debit Aliran Sungai Tallo .....	80
7. Hasil analisis nilai TSS menggunakan metode gravimetri.....	81
8. Hasil validasi RMSE perhitungan arus lapangan (current meter) dan model .....	82
9. Dokumentasi .....	83

# I. PENDAHULUAN

## A. Latar Belakang

Arus laut didefinisikan sebagai gerakan horizontal massa air laut yang dipicu oleh gaya-gaya penggerak yang bekerja pada air laut, seperti pasang surut, stres angin, gradien tekanan dan gelombang laut (Hadi *et al.*, 2011). Arus laut merupakan pergerakan massa air, baik secara vertikal maupun horizontal. Arus laut memiliki peran penting dalam perpindahan sedimen, karena sedimen berkaitan dalam pengangkutan (*transport*) dan pengendapan (*sedimentation*). Arus memiliki fungsi sebagai media transport sedimen dan agen pengerosi yang bergantung pada gaya pembangkitnya (Arvianto *et al.*, 2016). Proses pengangkutan terjadi ketika sedimen tersuspensi ke kolom perairan, kemudian menyebar ke wilayah laut yang lebih luas. Arus mengakibatkan sedimen yang telah mengalami pengendapan kembali terangkat ke kolom perairan, karena terjadi proses turbulensi (Poerbondono *et al.*, 2005).

Pasang surut merupakan peristiwa pergerakan naik turunnya permukaan air laut secara periodik yang diakibatkan oleh kombinasi gravitasi dan gaya tarik menarik benda-benda astronomi, terutama oleh matahari, bumi dan bulan. Pasang surut dan arus yang dihasilkan oleh pasang surut sangat dominan dalam proses sirkulasi massa air di perairan pantai (Duxbury *et al.*, 2002). Pengetahuan mengenai pola sirkulasi arus dan arus pasang surut di perairan pesisir dapat memberikan gambaran pergerakan massa air dan hubungannya sebagai faktor yang dapat mempengaruhi distribusi material di kolom air (Mann *et al.*, 2006). Berdasarkan penelitian Arifin *et al.*, (2012), perairan pantai Makassar memiliki tipe pasang surut tipe campuran yang cenderung diurnal (harian tunggal) dengan amplitudo sebesar 0,88-2,18 meter dari muka laut rata-rata (*Mean Sea Level*).

Sedimen tersuspensi atau *Total Suspended Matter* (TSM) merupakan material tersuspensi (diameter > 1  $\mu\text{m}$ ) yang tertahan pada saringan *millipore* dan terdiri dari lumpur, pasir halus, dan jasad-jasad renik (Effendi, 2003). Sedimen tersuspensi yang menyebar di perairan laut berasal dari darat yang dibawa oleh debit sungai menuju muara. Muara menjadi tempat terjadinya pertukaran sistem transport dari debit ke arus laut. Sumber sedimen tersuspensi berasal dari hasil erosi daerah atas (*up land*), hasil erosi dasar sungai, hasil degradasi makhluk hidup, serta limbah industri dan rumah tangga (Arvianto *et al.*, 2016).

Sungai Tallo terletak di Provinsi Sulawesi Selatan dan bermuara di Selat Makassar yang melewati tiga kabupaten atau kota, yaitu Makassar, Maros, dan Gowa. Muara sungai Tallo merupakan daerah peralihan antara daratan dan laut lepas,



sehingga terjadi interaksi antara keduanya. Kondisi muara sangat dinamis karena adanya pengaruh arus laut dan pasang surut, sehingga berpengaruh terhadap sebaran sedimen yang tersuspensi di sekitar Muara Sungai Tallo (Batti, 2021). Sepanjang aliran sungai Tallo terdapat banyak area pemukiman dan industri dengan intensitas aktivitas masyarakat cukup besar di sekitar Sungai Tallo, sehingga dinamika pola arus pasang sangat berpengaruh terhadap distribusi sedimen, baik akibat antropogenik maupun bentukan secara alami. Kasus inilah yang menjadi dasar untuk mengkaji lebih jauh terkait studi arus pasang surut terhadap distribusi sedimen di sekitar muara sungai Tallo, Makassar.

## **B. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui model 2D pola arus yang dipengaruhi oleh pasang surut di perairan muara sungai Tallo Kota Makassar.
2. Mengetahui model 2D distribusi sedimen akibat pengaruh arus pasang surut di perairan muara Sungai Tallo Kota Makassar.

Kegunaan penelitian ini adalah memberikan gambaran terkait model pola distribusi sedimen disekitar perairan muara Sungai Tallo Kota Makassar akibat pengaruh arus pasang surut dalam bentuk dua dimensi (2D) sehingga menjadi bahan rujukan untuk penelitian selanjutnya dan menjadi informasi tambahan terkait pengelolaan pada kawasan muara Sungai Tallo.

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Muara Sungai

Sungai merupakan aliran air besar yang memanjang dan mengalir secara terus-menerus dari tempat yang lebih tinggi ke tempat yang lebih rendah dan bermuara di laut, danau, atau sungai yang lebih besar. Aliran sungai yang berkeluk-luk dapat disebabkan karena terjadinya proses pengikisan dan pengendapan di sepanjang sungai (Syarifuddin, 2000). Muara sungai merupakan bagian hilir dari sungai yang berhubungan dengan laut. Mulut sungai adalah bagian paling hilir dari muara sungai yang langsung bertemu dengan laut, sedangkan estuari adalah bagian dari sungai yang dipengaruhi oleh pasang surut. Pengaruh pasang surut terhadap sirkulasi aliran (kecepatan/debit, profil muka air, intrusi air asin) di estuari dapat sampai jauh ke hulu sungai yang tergantung pada tinggi pasang surut, debit sungai, dan karakteristik estuari (tampang aliran, kekasaran dinding, dan sebagainya) (Mutiara *et al.*, 2021).

Estuari sebagai daerah pantai semi tertutup yang berhubungan langsung dengan laut dimana air laut tercampur dengan air yang berasal dari daratan. Secara singkat, estuari didefinisikan sebagai bagian dari sungai yang dipengaruhi oleh pasang surut. Estuaria yang merupakan tempat bertemunya arus air sungai yang mengalir ke laut dengan arus pasang surut air laut yang keluar-masuk ke sungai. Aktivitas ini menyebabkan pengaruh yang kuat terhadap terjadinya sedimentasi, baik yang berasal dari sungai maupun dari laut atau sedimen yang tercuci dari daratan disekitarnya (Triatmodjo, 1993).

Dua faktor yang paling berpengaruh dalam hidrodinamika di estuari adalah debit sungai yang berasal dari hulu, dan pasang surut diujung hilir estuari (muara), yaitu:

- Debit sungai dan evolusi musimannya merupakan salah satu parameter penting dalam sirkulasi estuari.
- Pasang surut mempengaruhi evolusi sepanjang estuari dalam kualitas air berupa salinitas dan kekeruhan (sedimen suspensi), yaitu bergerak ke hulu pada waktu air pasang dan ke hilir pada waktu air surut. Konsentrasi dan posisi sedimen suspensi sangat tergantung pada variasi tinggi pasang surut dan debit sungai.

Menurut Triatmodjo (1999) muara sungai dapat dibedakan dalam tiga kelompok, yang tergantung pada faktor dominan yang mempengaruhinya, ketiga faktor dominan tersebut adalah gelombang, debit sungai dan pasang surut. Di suatu muara sungai, ketiga faktor tersebut bekerja secara simultan, tetap biasanya salah satunya mempunyai pengaruh yang lebih dominan dari yang lainnya. Gelombang memberikan pengaruh yang lebih dominan pada sungai kecil yang bermuara dilaut terbuka (luas). Sebaliknya

sungai besar yang bermuara dilaut tenang akan didominasi oleh debit sungai. Bertemunya arus air sungai yang mengalir ke laut dengan arus pasang surut air laut yang keluar masuk ke sungai dapat menyebabkan pengaruh yang kuat terhadap terjadinya sedimentasi, baik yang berasal dari sungai maupun dari laut atau sedimen yang tercuci dari daratan disekitarnya.

Muara sungai berfungsi sebagai pengeluaran atau pembuangan debit sungai terutama pada waktu banjir ke laut. Karena letaknya yang berada pada ujung hilir, maka debit aliran dimuara sungai lebih besar dibanding pada tampang sungai disebelah hulu. Selain itu muara sungai juga harus melewatkan debit yang ditimbulkan oleh pasang surut, yang bisa lebih besar dari debit sungai. Sesuai dengan fungsinya tersebut, muara sungai harus cukup lebar dan dalam. Permasalahan yang sering dijumpai adalah banyaknya endapan dimuara sungai sehingga tampang alirannya kecil yang dapat mengganggu pembuangan debit sungai ke laut. Ketidaklancaran pembuangan tersebut dapat mengakibatkan banjir pada daerah sebelah hulu muara (Triatmodjo, 1999).

## **B. Dinamika Arus Pasang Surut**

Arus merupakan pergerakan massa air secara vertikal dan horizontal maupun gerakan mengalir suatu massa air yang disebabkan tiupan angin, perbedaan densitas, atau pergerakan gelombang panjang. Pergerakan arus dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor, seperti arah angin, perbedaan tekanan air, perbedaan densitas air, gaya coriolis, arus ekman, topografi dasar laut, arus permukaan, *upwelling*, dan *downwelling* (Abrianto & Jaelani, 2016). Arus di estuaria merupakan pergerakan air yang terjadi di daerah pertemuan antara sungai dan laut. Terdapat berbagai jenis arus di daerah estuaria, seperti arus pasang (tide), arus sungai, arus balik (*backwash*), dan arus silang (*crosscurrent*). Arus tersebut menciptakan kondisi lingkungan yang berubah-ubah di dalam wilayah estuaria. Salah satu faktor yang menciptakan dinamika arus di estuaria adalah pasang surut (*tides*). Fenomena arus yang diciptakan oleh pasang surut disebut arus pasang surut.

Gerakan air secara vertikal yang berkaitan dengan naik turunnya pasang surut dan diiringi oleh gerakan air secara horizontal disebut dengan arus pasang surut. Permukaan air laut akan selalu berubah-ubah setiap saat akibat gerakan pasang surut dan terjadi pada tempat-tempat yang sempit, seperti teluk dan selat, sehingga menyebabkan terjadinya arus pasang surut (*Tidal current*). Gerakan arus pasang surut dari laut lepas yang merambat menuju perairan pantai akan mengalami perubahan akibat berkurangnya kedalaman (Mihardja *et al.*, 1994). Pada wilayah estuaria, arus pasang surut terjadi karena perubahan tinggi permukaan laut yang disebabkan oleh

pasang surut. Saat pasang air laut naik dan masuk ke muara sungai dan mengalir ke hulu sungai, hal ini disebut arus pasang. Pada saat surut air laut mundur dari muara sungai dan bergerak menuju ke arah muara sungai dari hulu, hal ini disebut arus surut (Keith, 1998).

Arus yang terjadi di laut, teluk, dan laguna diakibatkan oleh massa air yang mengalir dari permukaan yang lebih tinggi ke permukaan yang lebih rendah yang disebabkan oleh pasang surut. Pada saat gelombang pasang surut merambat memasuki perairan dangkal seperti muara sungai atau teluk, maka badan air daerah ini akan bereaksi terhadap aksi dari perairan lepas. Pada wilayah yang memiliki arus pasang surut yang cukup kuat, tarikan gesekan pada dasar laut akan menghasilkan potongan arus vertikal dan resultan turbulensi yang menyebabkan bercampurnya lapisan air bawah secara vertikal. Namun pada wilayah yang memiliki arus pasang surut yang lebih lemah akan terjadi pencampuran yang sedikit, sehingga terjadi stratifikasi (lapisan-lapisan air dengan kepadatan berbeda) (King, 1962).

### **C. Sedimen dan Sedimentasi**

#### **1. Pengertian Sedimen dan Sedimentasi**

Secara umum, sedimen adalah kumpulan rombakan material (batuan, mineral, dan bahan organik) yang mempunyai ukuran butir tertentu. Sedimen juga dapat diartikan sebagai partikel material yang umumnya terbentuk melalui proses fisik dan kimia pecahan batuan. Partikel tersebut terdiri dari ukuran besar (*boulder*) hingga sangat halus (*colloid*) dan memiliki bentuk yang beragam, seperti lonjong, bulat, persegi, dan lain-lain. Salah satu sumber sedimen berasal dari limpasan sungai, yaitu pecahan mineral atau material organik yang berpindah atau terangkut melalui media angin, air, maupun es (Usman, 2014).

Sedimentasi dapat diartikan sebagai pengangkutan, melayangnya (*suspensi*) atau mengendapnya material fragmentasi oleh air dan biasanya terjadi pada bagian *downstream* (Saputra, 2018). Sedimentasi merupakan proses pengendapan material batuan yang diangkut oleh tenaga air atau angin. Sedimentasi dapat diartikan sebagai proses terangkutnya sedimen oleh suatu aliran air yang diendapkan pada suatu wilayah yang kecepatan airnya melambat atau terhenti, seperti pada saluran sungai, waduk, danau, maupun kawasan tepi teluk atau laut (Khatib *et al.*, 2013). Proses sedimentasi akan terus berlangsung selama suplai muatan sedimen yang banyak dari daratan masih terus terjadi (Damerianne, 2013).

Media pengendapan pada proses sedimentasi dapat melalui media air, angin, dan es. Hasil sedimentasi menggunakan media air (air sungai) dapat berupa delta yang

terdapat pada ujung hilir sungai, hasil sedimentasi menggunakan media angin dapat berupa kumpulan maupun gundukan pasir yang terdapat pada gurun pasir dan tepi pantai, sedangkan hasil sedimentasi dengan menggunakan media es dapat berupa glester. Sedimentasi terjadi karena terdapat suplai muatan sedimen yang tinggi di sekitar lingkungan pantai. Proses tersebut akan terus berlangsung selama suplai muatan sedimentasi yang banyak masih terus terjadi di daratan (Putra, 2016).

Sedimen yang tersusun dari batuan, mineral, dan material organik, secara alami berada dalam sungai, danau, estuari, dan air laut. Sedimen yang terbawa oleh aliran air dari satu daerah ke daerah lain hingga mengendap pada wilayah tertentu dan berujung pada air laut. Arus yang disebabkan oleh pasang surut membawa material sedimen dalam jumlah yang cukup besar. Selain dari pengaruh arus, energi gelombang juga berpengaruh terhadap sebaran sedimen (Rachman, 2019).

## **2. Transpor Sedimen**

Transpor sedimen merupakan gerakan sedimen pada daerah pantai yang diakibatkan oleh gelombang dan arus pembangkitnya (Saputra, 2018). Transpor sedimen dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu transport sedimen menuju dan meninggalkan pantai (*onshore-offshore transport*) yang memiliki arah rata-rata tegak lurus terhadap pantai dan transport sepanjang pantai (*longshore transport*) yang memiliki arah rata-rata sejajar terhadap pantai. Transpor sedimen yang tegak lurus terhadap pantai dapat dilihat berdasarkan kemiringan pantai dan bentuk dasar lautnya. Proses transpor sedimen yang tegak lurus biasanya terjadi di daerah teluk dan pantai yang memiliki gelombang yang relatif tenang (Triatmodjo, 1999).

Banyaknya sedimen transport dapat ditentukan dari perpindahan tempat sedimen melalui suatu penampang melintang selama periode waktu. Pengetahuan ini dapat membantu kita untuk mengetahui apakah pada kondisi tertentu akan terjadi keadaan seimbang (*equilibrium*), erosi (*erosion*), pengendapan (*deposition*), dan kuantitas sedimen yang terangkut dalam proses transpor (Mardjiko, 1987). Sedimen transport memiliki peranan penting dalam berbagai masalah teknik pantai. Pengetahuan mengenai sedimen transpor berguna dalam memperkirakan kecepatan dan jumlah transport sedimen, sehingga segala kemungkinan permasalahan yang diketahui sebelumnya dan pengaruhnya dapat diminimumkan (Suntoyo, 2014).

Pada dasarnya, transportasi sedimen membahas dua arus fase, yaitu fase padat dan fase fluida (udara atau air). Fase padat terdiri dari butiran-butiran sedimen yang terangkut oleh arus fluida, sedangkan fase fluida terdiri dari air atau fluida lainnya yang membawa sedimen. Transportasi sedimen tergantung pada sifat fisik dari agen

transportasi, sifat material, sifat fisik dari campuran agen transportasi dan material, dan gaya yang menyebabkan transportasi (Hafli *et al.*, 2022).

Pergerakan sedimen terdiri dari pengangkatan (*entrainment*), transpor sedimen, dan pengendapan (*settling*). Ketiga peristiwa ini bekerja pada waktu yang bersamaan dan bisa saling berinteraksi. Laju pergerakan sedimen dapat diartikan sebagai konsentrasi sedimen perunit waktu yang melewati sebuah bidang vertikal dengan unit lebar yang tegak lurus dengan arah aliran (Van Rijn, 1993). Sedimen dapat ditemukan di berbagai lokasi dalam aliran, tergantung pada keseimbangan antara kecepatan ke atas pada partikel (gaya tarik dan gaya angkat) dan kecepatan pengendapan partikel. Terdapat tiga macam pergerakan angkutan sedimen (Ronggodigdo, 2011), yaitu:

a. *Bed Load Transport*

Partikel kasar yang bergerak di sepanjang dasar sungai secara keseluruhan disebut dengan *bedload*. Adanya *bedload* ditunjukkan oleh gerakan partikel di dasar sungai yang ukurannya besar, gerakan itu dapat bergeser, menggelinding atau meloncat-loncat, akan tetapi tidak pernah lepas dari dasar sungai. Pada kondisi ini pengangkutan material terjadi pada aliran yang mempunyai kecepatan aliran yang relatif lambat, sehingga material yang terbawa arus sifatnya hanya menggelinding sepanjang saluran.

b. *Wash Load Transport*

*Wash load* adalah angkutan partikel halus yang dapat berupa lempung (*silk*) dan debu (*dust*), yang terbawa oleh aliran sungai. Partikel ini akan terbawa aliran sampai ke laut, atau dapat juga mengendap pada aliran yang tenang atau pada air yang tergenang. Sumber utama dari *washload* adalah hasil pelapukan lapisan atas batuan atau tanah di dalam daerah aliran sungai. Pada kondisi ini pengangkutan material terjadi pada aliran yang mempunyai kecepatan aliran yang relatif cepat, sehingga material yang terbawa arus membuat loncatan-loncatan akibat dari gaya dorong pada material tersebut.

c. *Suspended Load Transport*

*Suspended load* adalah material dasar sungai (*bed material*) yang melayang di dalam aliran dan terutama terdiri dari butir pasir halus yang senantiasa mengambang di atas dasar sungai, karena selalu didorong ke atas oleh turbulensi aliran. Jika kecepatan aliran semakin cepat, gerakan loncatan material akan semakin sering terjadi sehingga apabila butiran tersebut tergerus oleh aliran utama atau aliran turbulen ke arah permukaan, maka material tersebut tetap bergerak (melayang) di dalam aliran dalam selang waktu tertentu.

Sedimen transport memiliki peranan penting dalam berbagai masalah teknik pantai. Erosi yang tidak diinginkan pada bangun pantai, abrasi garis pantai, atau

pengendapan sedimen atau pelumpuran pada alur pelabuhan atau muara merupakan permasalahan yang berkaitan dengan sedimen transport (Putra, 2016). Secara garis besar terdapat dua jenis sedimen yang di transportasikan, yaitu kohesif dan non-kohesif. Transport sedimen kohesif diistilahkan sebagai *Suspended Load Transport* karena kebanyakan sifatnya melayang di air, sementara transport sedimen non-kohesif diistilahkan sebagai *Littoral Transport* atau *Bed Load Transport* (Pratikto, 1997).

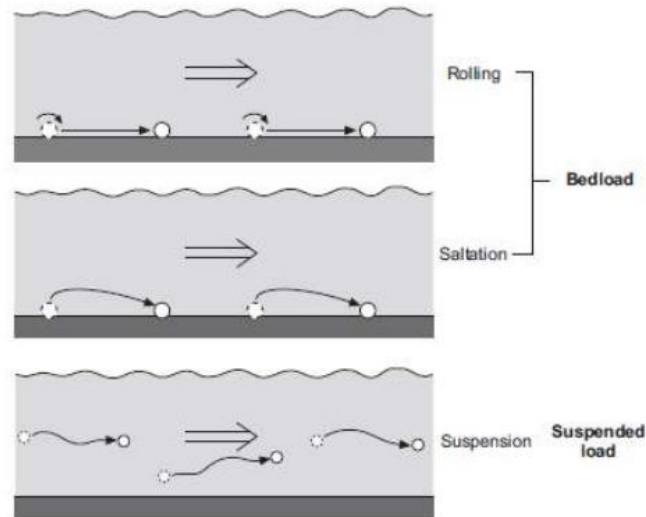
### 3. Mekanisme Pergerakan Sedimen

Mekanisme transpor sedimen mengontrol keberadaan, karakteristik dan sebaran sedimen pada suatu lingkungan. Menurut Rifardi (2012), terdapat dua mekanisme transpor sedimen berlawanan yang di dasarkan atas dua jenis muatan yaitu:

- a. Muatan tersuspensi, pada mekanisme ini kekuatan arus dari air atau udara menyebarkan partikel-partikel sedimen halus seperti lanau, lempung dan ukuran pasir, kemudian memindahkannya dalam aliran. Dengan kata lain partikel-partikel tersebut berada dalam kolom air.
- b. Muatan pada lapisan dasar perairan atau muatan yang tidak secara terus menerus berada dalam bentuk suspensi dalam kolom air, seperti partikel-partikel yang lebih besar dan berat (*boulder, pebbles* dan *gravel*), dirollingkan (transport) sepanjang dasar perairan.

Terdapat tiga cara partikel terdistribusi (Nichols, 2009), yaitu:

- a. *Rolling* atau *sliding* merupakan perpindahan partikel dengan cara menggelinding di sepanjang bagian bawah dari arus udara atau air tanpa kehilangan kontak dengan bagian dasar permukaan.
- b. *Saltating* atau *hopping* merupakan perpindahan partikel dengan cara melompat secara periodik meninggalkan bagian dasar permukaan, dan terbawa dengan jarak yang pendek dalam suatu tubuh fluida sebelum dikembalikan kembali di dasar permukaan.
- c. *Suspended* merupakan pengaruh turbulen dalam arus yang dapat menggerakkan partikel keatas secara terus menerus.



Gambar 1. Partikel terangkut dengan cara *rolling* dan *saltating* (*bedload*) dan dengan *suspension* (*suspensionload*) (Nichols,2009).

Pada umumnya partikel yang terdistribusi dengan cara *rolling*, *sliding*, dan *saltating* disebut *bedload transport*, sedangkan partikel yang tertransportasi dengan cara *suspension* disebut dengan *suspended load transport*. *Bedload* dan *suspended load* dapat muncul secara simultan akan tetapi zona transisi antara kedua mode transportasi tersebut masih belum dapat didefinisikan (Nichols, 2009).

Pada arus dengan kecepatan yang rendah dalam air hanya akan membawa partikel halus (*fine silt* dan *clay*) dan partikel yang mempunyai densitas yang rendah akan tertransportasi dengan cara suspensi dimana partikel yang berukuran pasir akan berpindah dengan cara *rolling* dan beberapa partikel menjadi *saltasi*. Pada aliran dengan kecepatan tinggi semua partikel yang berukuran lanau dan beberapa berukuran pasir dapat tetap tertransportasi dengan cara suspensi, partikel berukuran kerakal dan kerikil halus akan tertransportasi dengan cara *saltation* dan material kasar akan tertransportasi dengan cara *rolling* (Nichols, 2009).

#### D. Karakteristik Sedimen

Sedimen dasar dapat diolah menggunakan metode pengayakan (APHA, 2005). Presentase dari berat total yang tertinggal pada ayakan dan ukuran butir dapat ditampilkan dalam bentuk grafik histogram. Hasilnya adalah distribusi asimetris dengan presentase yang besar merupakan sedimen dengan ukuran butir halus, dari diameter rata-rata. Diameter rata-rata merupakan ukuran yang berhubungan dengan nilai tengah dari area dibawah kurva distribusi frekuensi ukuran butir sedimen. Kurva tersebut sangat berguna untuk mengetahui keberadaan dari beberapa jenis dalam campuran sedimen (Cahyo, 2012).



Ukuran butir merupakan hal yang paling mendasar dari partikel sedimen yang dapat mempengaruhi proses sedimentasi, transportasi dan pengendapan. Ukuran butir sedimen cenderung semakin halus apabila berada di daratan atau dekat dengan muara sungai, sedangkan pada daerah yang berhadapan langsung dengan laut lepas dan jauh dari muara sungai cenderung akan memiliki ukuran butir sedimen yang lebih halus (Gemilang, 2018).

Distribusi ukuran butir merupakan salah satu sifat paling penting yang dapat mempengaruhi proses transport sedimen, sehingga akan mempengaruhi besar kecilnya kemungkinan erosi atau abrasi. Ukuran partikel dapat menunjukkan proses pengangkutan dan pengendapan material, seperti kemampuan air atau angin dalam memindahkan partikel. Ukuran partikel sangat penting dalam menentukan tingkat pengangkutan sedimen ukuran tertentu dan tempat sedimen terakumulasi di laut (Wahyuni, 2014).

Tabel 1. Skala Wentworth untuk mengklasifikasi partikel-partikel sedimen (Hutabarat *et al.*, 2012).

Kelas Ukuran Butir	Diameter Butir (mm)
<i>Boulders</i> (Kerikil Besar)	>256
<i>Gravel</i> (Kerikil kecil)	2 – 256
<i>Very coarsesand</i> (Pasir sangat kasar)	1 – 2
<i>Coarsesand</i> (Pasir kasar)	0.5 – 1
<i>Medium Sand</i> (Pasir sedang)	0.25 – 0.5
<i>Fine sand</i> (Pasir halus)	0.125 – 0.25
<i>Very finesand</i> (Pasir sangat halus)	0.0625 – 0.125
<i>Silt</i> (Debu)	0.002 – 0.0625
<i>Clay</i> (Lempung)	0.0005 – 0.002
<i>Dissolved material</i> (Material terlarut)	<0.0005

## E. Sedimen Tersuspensi

Sedimen tersuspensi yang menyebar di perairan laut berasal dari berbagai sumber, seperti sungai, erosi pantai, dan aktivitas manusia. Muara sungai menjadi tempat pertemuan sedimen tersuspensi yang berasal dari darat yang terbawa oleh arus sungai menuju muara hingga ke laut melalui sistem angkutan dari arus sungai dengan arus laut (Ikhwan *et al.*, 2015).

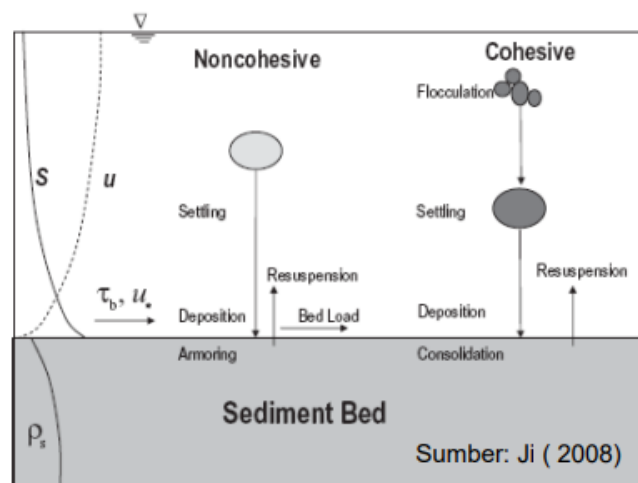
*Total Suspended Solid* (TSS) atau Materi Padatan Tersuspensi (MPT) adalah bahan-bahan tersuspensi (diameter lebih dari 1 $\mu$ m) terdiri dari lumpur dan pasir halus serta jasad-jasad renik yang tertahan pada saringan milipore dengan diameter pori 0.45  $\mu$ m. Penyebab MPT yang utama merupakan erosi tanah yang terbawa ke badan air. Secara umum masukan (*load*) sedimen dibagi menjadi dua komponen, yaitu masukan sedimen dasar (*bed load*) dan sedimen tersuspensi (*suspended load*). Pembagian tersebut berdasarkan ukuran partikel sedimen, partikel lebih besar dari 150 $\mu$ m (pasir) masuk kategori sedimen dasar, sedimen tersuspensi lebih kecil dari 63 $\mu$ m (0,063 mm;

*silt* dan *clay* ; Tabel 2) (Ji *et al.*, 2008). MPT masuk kedalam kategori sedimen melayang sedimen tersuspensi.

Tabel 2. Tipe dan ukuran partikel sedimen (Ji *et al.*, 2008)

Tipe	Kisaran Ukuran (mm)
Gravel	2,0 – 20,0
Pasir	0,063 – 2,0
Silt	0,0039 – 0,063
Clay	<0,0039

Perairan jernih memiliki kisaran nilai MPT berada dibawah 10 mg/L dan untuk perairan keruh nilainya diatas 100 mg/L. Proses dinamika MPT sangat dipengaruhi oleh kedalaman perairan dan komposisinya. Pada umumnya sedimen yang berada didaerah pantai (perairan pantai, muara sungai atau estuari, teluk) adalah sedimen kohesif. Sedimen kohesif adalah partikel yang sangat halus dan sifat sedimen lebih tergantung pada gaya-gaya permukaan daripada gaya berat (Ji *et al.*, 2008), dengan ilustrasi dapat dilihat pada Gambar 2. Gaya-gaya permukaan tersebut adalah gaya tarik dan gaya tolak. Apabila resultannya merupakan gaya tarik, partikel akan berkumpul dan membentuk flokon dengan dimensi yang lebih besar daripada dimensi partikel individu, fenomena ini sering disebut dengan flokulasi. Sebagian besar sedimentasi yang terjadi di daerah pantai merupakan hasil flokulasi sedimen kohesif (Triatmodjo, 1999).



Gambar 2. Proses pengendapan sedimen kohesif dan non-kohesif (Ji *et al.*, 2008)

## F. Parameter Oseanografi

Menurut Bahar (2015), oseanografi merupakan ilmu yang mempelajari tentang lautan dan segala aspek yang ada di dalamnya, yaitu sifat-sifat fisika dan kimia air laut, dinamika air laut yang dipengaruhi oleh gaya astronomis, meteorologis dan geologis, zat-zat yang terlarut dan kehidupan organisme yang hidup di dalam laut, dan lain-lain. Karakteristik pada suatu perairan dapat didefinisikan sebagai perubahan dinamika yang terjadi yang diakibatkan oleh faktor lingkungan. Pengamatan karakteristik pada suatu

perairan perlu dikaji dengan memperhatikan perubahan-perubahan dinamika perairan, yaitu gambaran terkait beberapa parameter oseanografi (perubahan pasang surut, arus, kedalaman, dan lain-lain). Peristiwa oseanografi tersebut dapat memberikan gambaran mengenai karakteristik suatu wilayah perairan.

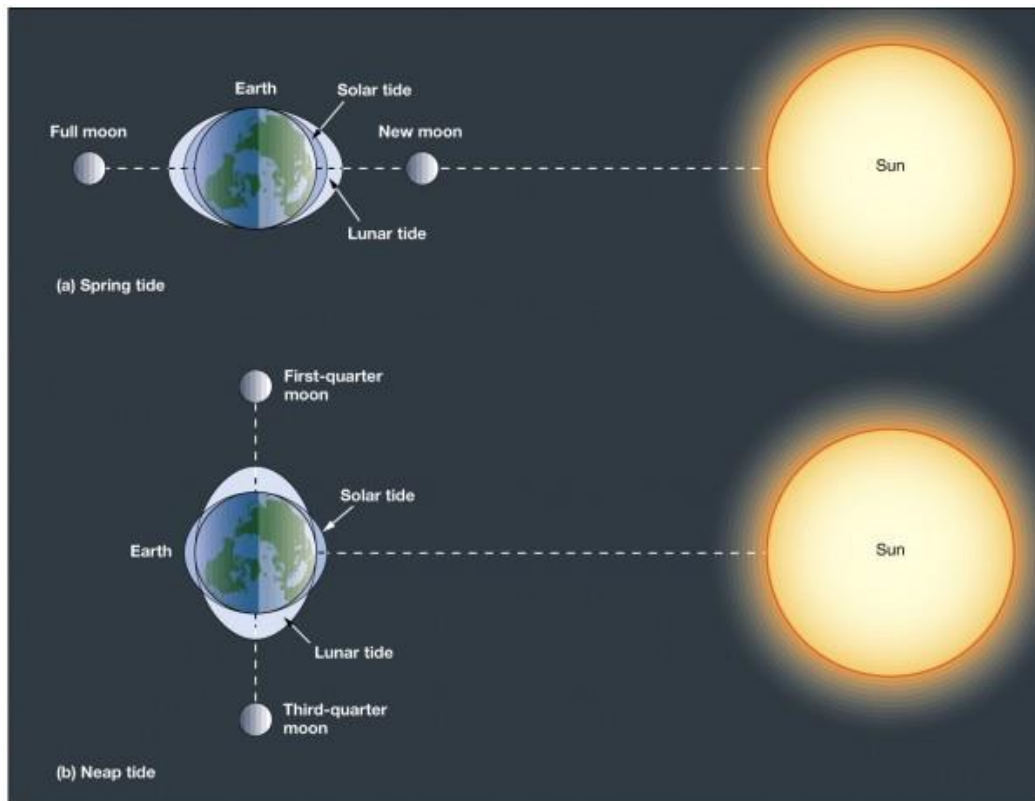
## 1. Pasang Surut

Pasang surut merupakan proses naik turunnya permukaan air laut secara periodik yang disebabkan karena gravitasional antara matahari, bulan, dan bumi (Saputra, 2018). Berdasarkan teori keseimbangan, faktor yang mempengaruhi terjadinya pasang surut adalah rotasi bumi pada sumbunya, revolusi bulan terhadap matahari, dan revolusi bumi terhadap matahari. Sedangkan berdasarkan teori dinamis, pasang surut dipengaruhi oleh kedalaman dan luas perairan, pengaruh rotasi bumi (gaya coriolis), dan gesekan dasar. Terdapat pula beberapa faktor yang mempengaruhi pasang surut pada suatu perairan, yaitu topografi dasar laut, lebar selat, bentuk teluk, dan sebagainya. Hal ini menyebabkan pada suatu daerah memiliki tipe pasang surut yang berbeda (Diposaptono, 2007).

Dari sekian banyak benda-benda langit, hanya matahari dan bulan yang sangat mempengaruhi proses pembentukan pasang surut air laut melalui tiga gerakan utama yang menentukan pergerakan muka air laut di bumi (Zakaria, 2009), yaitu:

- a. Revolusi bulan terhadap bumi, dimana orbitnya berbentuk elips dan memerlukan waktu 29,5 hari untuk menyelesaikan revolusinya.
- b. Revolusi bumi terhadap matahari, dengan orbitnya berbentuk elips dan memerlukan waktu 365,25 hari.
- c. Rotasi bumi yang memerlukan waktu 24 jam (23 jam, 56 menit, dan 4,091 detik).

Bulan mengikuti siklus sinodik dengan melalui berbagai fase, termasuk bulan baru, perempat pertama, perempat kedua, perempat ketiga, dan kembali ke fase bulan baru, yang berlangsung selama sekitar 29,5 hari. Saat bulan muncul di atas horizon, berpengaruh terhadap pasang surut yang menyebabkan keterlambatan sekitar 50 menit setiap harinya. Ketika bulan berada dalam fase bulan baru atau bulan purnama, pasang laut mencapai tinggi tertinggi dan surut laut mencapai tingkat terendah, menyebabkan perbedaan besar antara pasang dan surut laut. Keadaan ini disebut sebagai pasang tinggi (*spring tide*). Namun, saat bulan berada pada perempat pertama dan perempat kedua, bulan berada sekitar 90 derajat dari garis yang menghubungkan bumi dan matahari. Pada saat ini, gaya tarik bulan dan gaya tarik matahari saling meniadakan satu sama lain, sehingga pasang laut menjadi terendah dan surut laut mencapai tingkat tertinggi. Ini dikenal sebagai surut rendah (*neap tide*). (Kisnarti & Prasita, 2019)



Copyright © 2004 Pearson Prentice Hall, Inc.

Gambar 3. Posisi bulan, bumi, dan matahari pada kondisi: (a) pasang tinggi (*spring tide*) dan (b) surut rendah (*neap tide*). (Pearson Prentice Hall, Inc).

Pasang surut merupakan perubahan periodik dari permukaan air laut pada suatu tempat tertentu. Seperti halnya ombak, ritme perubahan pasang surut disepanjang mintakat pantai ini sudah diketahui sejak lama dan merupakan suatu proses alam yang mudah untuk diamati. Adanya variasi muka air laut (pasang surut) diakibatkan oleh posisi atau letak aksi gelombang panjang yang selalu bergerak atau berpindah, sehingga daerah pantai yang terserang gelombang panjang sangat luas. Apabila tinggi pasang surut cukup besar, volume air pasang yang masuk ke sungai sangat besar. Air tersebut akan berakumulasi dengan air dan hulu sungai. Pada waktu air surut, volume air yang sangat besar tersebut mengalir keluar dalam periode waktu tertentu yang tergantung pada tipe pasang surut (Triatmodjo, 1999).

Tipe pasang surut dapat ditentukan oleh frekuensi air pasang dengan air surut setiap harinya. Pasang surut diperairan Indonesia menjadi empat tipe (Wismadi *et al.*, 2014), yaitu:

1. *Diurnal tide* (pasang surut harian tunggal), dimana suatu perairan mengalami satu kali pasang dan satu kali surut dalam satu hari.
2. *Semi diurnal tide* (pasang surut harian ganda), dimana suatu perairan mengalami dua kali pasang dan dua kali surut.

3. *Mixed tide, prevailing diurnal* (pasang surut campuran condong harian tunggal), merupakan pasang surut yang tiap harinya terjadi satu kali pasang dan satu kali surut, namun terkadang juga dua kali pasang dan dua kali surut.
4. *Mixed tide, prevailing semidiurnal* (pasang surut campuran condong harian ganda), dimana pasang surut yang tiap harinya terjadi dua kali pasang dan dua kali surut, namun ada kalanya mengalami satu kali pasang dan satu kali surut.

Tipe pasang surut juga dapat ditentukan secara kuantitatif dengan menggunakan bilangan *Formzahl*, yakni bilangan yang dihitung dari nilai perbandingan antara amplitudo (tinggi gelombang) komponen harmonik pasang surut tunggal utama dan amplitudo komponen harmonik pasang surut ganda utama, secara matematis formula tersebut ditulis sebagai berikut:

$$F = \frac{O_1 + K_1}{M_2 + S_2} \quad (1.1)$$

Dimana:

- F = bilangan *Formzahl*
- $O_1$  = amplitudo komponen pasang surut tunggal utama yang disebabkan oleh gaya tarik bulan
- $K_1$  = amplitudo komponen pasang surut tunggal utama yang disebabkan oleh gaya tarik bulan dan matahari
- $M_2$  = amplitudo komponen pasang surut ganda utama yang disebabkan oleh gaya tarik bulan
- $S_2$  = amplitudo komponen pasang surut ganda utama yang disebabkan oleh gaya tarik matahari.

Berdasarkan nilai F, tipe pasang surut dapat dikelompokkan sebagai berikut:

- $F < 0.25$  : pasang surut tipe ganda
- $0.26 < F < 1.5$  : pasang surut campuran condong bertipe ganda
- $1.5 < F < 3$  : pasang surut campuran condong bertipe tunggal
- $F > 3$  : pasang surut tunggal

Akibat adanya fenomena pasang surut tersebut, maka elevasi muka air laut selalu berubah secara periodik. Maka dari itu diperlukan suatu elevasi yang dapat dijadikan sebagai pedoman dalam kegiatan yang dilakukan di pesisir. Beberapa elevasi tersebut adalah permukaan air tertinggi High Water Springs (HWS), elevasi muka air rata-rata Mean Sea Level (MSL), elevasi muka air terendah Low Water Springs (LWS). Mengingat elevasi muka air laut selalu berubah setiap saat, maka diperlukan suatu elevasi yang ditetapkan berdasarkan data pasang surut. Apabila suatu perairan memiliki tipe pasang surut semidiurnal, maka untuk menentukan tunggang air, tinggi dan

rendahnya pasang surut ditentukan dengan rumus-rumus (Ongkosongo, 1989) sebagai berikut:

$$HHWL = LLWL + 2(AK_1 + AO_1 + AS_2 + AM_2)$$

$$MHHWS = LLWL + 2(AS_2 + AM_2) + AK_1 + AO_1$$

$$MHHWN = LLWL + (2.AM_2) + AK_1 + AO_1$$

$$MSL = S_o$$

$$MLLWN = LLWL + (2.AS_2) + AK_1 + AO_1$$

$$MLLWS = LLWL + AK_1 + AO_1$$

$$LLWL = MSL - AK_1 - AO_1 - AS_2 - AM_2$$

Dimana:

HHWL = Tinggi air tertinggi (*High Highest Water Level*)

MHHWS = Rata-rata tinggi air tertinggi pada pasang purnama (*Mean High Highest Water Spring*)

MHHWN = Rata-rata tinggi air tertinggi pada pasang perbani (*Mean High Highest Water Neap*)

MSL = Rata-Rata tinggi muka air laut (*Mean Sea Level*)

MLLWS = Rata-rata tinggi air terendah pada pasang purnama (*Mean Low Lowest Water Spring*)

MLLWN = Rata-rata tinggi air terendah pada pasang perbani (*Mean Low Lowest Water Neap*)

LLWL = Tinggi air terendah (*Low Lowest Water Level*)

Permasalahan mengenai kondisi pasut di Indonesia sangat penting artinya bagi Indonesia yang memiliki garis pantai sepanjang sekitar 81.000 km, untuk berbagai kegiatan yang berkaitan dengan laut atau pantai seperti pelayaran antar pulau, reklamasi pantai (dermaga atau pelabuhan dan pemecah ombak), budidaya laut, pencemaran laut dan pertahanan nasional (Pariwono dalam Ongkosongo dan Suyarso, 1989). Pasang surut memiliki pengaruh yang penting dalam pengangkutan sedimen di perairan karena pasang surut dapat membangkitkan arus yang merupakan pergerakan massa air yang membawa material sedimen tersuspensi (Wibowo *et al.*, 2016). Pasang surut merupakan faktor lingkungan yang sangat penting yang mempengaruhi zona intertidal. Tenaga pasang surut dan arus merupakan sumber energi utama terjadinya proses turbulensi dan pencampuran air di perairan pantai dan muara. Sumber ini memegang peranan penting dalam membawa benda-benda terlarut dan tersuspensi yang menyebabkan perubahan fisika, kimia dan biologi (Ramli *et al.*, 2017).

## 2. Arus Pasang Surut

Arus pasut adalah gerakan massa air laut secara periodik dari suatu wilayah ke wilayah yang lain secara mendatar maupun horizontal, berupa arus permukaan atau arus dasar dan dapat berupa gerakan massa air secara vertikal dari lapisan air bagian bawah menuju lapisan atas atau sebaliknya. Terdapat dua gaya yang berpengaruh terhadap arus, yaitu gaya primer dan gaya sekunder. Gaya primer terdiri atas gravitasi, gesekan angin (*wind stress*), gaya dorong ke atas dan ke bawah (*bouyancy*), dan tekanan atmosfer. Gaya ini berpengaruh dalam menggerakkan arus dan menentukan kecepatannya. Gaya sekunder terdiri atas gaya coriolis dan gesekan air laut itu sendiri yang dapat mempengaruhi arah gerakan dan kondisi arus (Samskerta *et al.*, 2011).

Aliran massa air yang diukur dari kecepatan aliran (*velocity*) atau yang sering disebut sebagai arus (*current*) dinyatakan dalam satuan meter/detik. Aliran biasanya cenderung mengarah ke arah laut khususnya pada saat air surut, tetapi dapat pula mengarah pada arah sebaliknya pada saat air pasang, biasanya disebut *back water*. Arah aliran pada daerah muara di bagian atas dapat berbeda dengan daerah di bagian bawah, begitu pula arah pada satu sisi tepi sungai dapat berlawanan dibandingkan pada sisi sungai yang lainnya. Demikian juga pada kombinasi perbedaan arah yang sangat kompleks, baik pada penampang vertikal maupun lateral (Ongkosongo, 2010).

Luas perairan estuaria yang pada umumnya sempit dan dangkal dapat meminimalisir pengaruh ombak dari laut yang masuk ke daerah estuaria secara cepat. Sehingga pada daerah estuaria memiliki arus air yang tenang. Arus di estuaria dipengaruhi oleh kegiatan pasang surut dan aliran sungai. Pada bagian hulu terjadi masukan air tawar yang terus menerus, kemudian sebagian air tawar ini bergerak ke hilir estuaria dan bercampur sedikit atau banyak dengan air laut. Sebagian besar air tersebut pada akhirnya akan mengalir keluar estuaria atau menguap untuk mengimbangi air berikutnya yang masuk di bagian hulu (Nybakken, 1988).

Arus pasang surut merupakan arus yang mendatar yang disebabkan atau dibangkitkan oleh pasang surut. Pada waktu pasang naik arus akan mengalir ke arah pantai menyebabkan tertutupnya pantai oleh air laut atau yang disebut *flood tide*, sebaliknya pada saat surut disebut *ebb tide* (Komar, 1976). Meskipun arus pasang surut tidak penting pengaruhnya pada laut terbuka, tetapi pasang surut dapat membangkitkan arus yang cukup kuat pada daerah teluk selat, estuari, sungai, dan tempat-tempat dangkal lainnya. Meskipun arus pasang surut bukan merupakan media utama proses erosi dan angkutan sedimen, tetapi bila pasang surut ini terjadi pada suatu *inlet* yang sempit, maka arus pasang surut dapat menjadi masalah yang cukup serius, karena dapat menjadikan *inlet* tersebut tertutup (Dahuri *et al.*, 1996).

Menurut Dahuri *et al.*, (1996) gelombang yang datang menuju pantai dapat menimbulkan arus pantai (*nearshore current*) yang berpengaruh terhadap proses sedimentasi dipantai. Pola arus pantai ini ditentukan terutama oleh besarnya sudut yang dibentuk antara gelombang yang datang dengan garis pantai. Jika sudut datang itu cukup besar, maka akan terbentuk arus susur pantai (*longshore current*) yang disebabkan oleh perbedaan tekanan hidrostatik. Jika sudut datang gelombang tersebut kecil atau sama dengan nol, maka akan terbentuk arus tolak pantai (*rip current*) dengan arah menjauh pantai disamping terbentuknya arus susur pantai.

### **3. Kedalaman**

Batimetri adalah ilmu yang mempelajari kedalaman di bawah air dan studi tentang tiga dimensi lantai samudera. Sebuah peta batimetri umumnya menampilkan relief lantai atau daratan dengan garis kontour yang disebut kontur kedalaman (*depth contour* atau *isobath*) dan dapat memiliki informasi tambahan berupa informasi navigasi permukaan. Peta batimetri menggambarkan bentuk konfigurasi dasar lautan yang dinyatakan dengan angka-angka kedalaman dan garis-garis kedalaman. Peta batimetri dapat divisualisasikan dalam tampilan 2 dimensi (2D) maupun 3 dimensi (3D). Peta batimetri sangat berguna dalam melakukan pekerjaan di laut, seperti perencanaan bangunan pelindung pantai, studi proses morfologi pantai, pembangunan pelabuhan, dan lain-lain (Wahyuni, 2014).

Kedalaman perairan sangat menentukan tingkat pengendapan sedimen pada suatu wilayah, semakin dalam perairan maka akan mengalami pengendapan yang semakin lama pula. Jika kedalaman perairan tidak terlalu dalam maka pengendapan akan lebih cepat, terlepas jika pada kawasan tersebut arusnya tergolong lemah. Semua material sedimen termasuk material akan ditransportasi secara fisika sebagai material padat sebelum diendapkan. Dalam hal ini termasuk transportasi material-material yang berkembang atau tumbuh di dasar perairan sampai pada tempat pengendapan akhir sangat bergantung pada kondisi oseanografi pada perairan (Rifardi, 2012).

### **G. Pendekatan dengan Model Hidrodinamika**

Sistem perairan pantai dan estuari adalah suatu sistem yang sangat kompleks dan sangat bergantung pada ruang dan waktu. Untuk mengetahui hubungan antar sejumlah variabel dan parameter, maka cara terbaik untuk mengkajinya adalah melalui pendekatan model (Sugianto, 2009), salah satunya dengan model matematik. Persamaan yang digunakan dalam model matematik, yaitu persamaan hidrodinamika untuk pola arus, sedangkan untuk sedimen melayang digunakan persamaan transport sedimen.



Hidrodinamika mempelajari pergerakan air dan gaya-gaya yang bekerja pada air tersebut. Model hidrodinamika dapat menyediakan informasi tentang transpor sedimen termasuk kecepatan air, pola pencampuran, dan dispersi (Ji, 2008). Dalam mempelajari hidrodinamika dinyatakan dalam persamaan-persamaan. Persamaan hidrodinamika dalam pemodelan dua dimensi, yaitu persamaan kontinuitas dan kekekalan momentum dengan berbagai asumsi untuk penyederhanaan (Wati, 2020).

Dinamika pasang surut dan arus pasang surut dapat dipelajari dari persamaan hidrodinamika 2 dimensi (2D) atau 3 dimensi (3D). Persamaan hidrodinamika 2D yang dirata-ratakan terhadap kedalaman tanpa memperhatikan gaya pembangkit pasang surut yang langsung (Kasim, 2020), diberikan oleh:

Persamaan gerak:

$$\frac{\partial \bar{u}}{\partial t} + \bar{u} \frac{\partial \bar{u}}{\partial x} + \bar{v} \frac{\partial \bar{u}}{\partial y} - f \bar{v} = -g \frac{\partial \zeta}{\partial y} + \frac{\tau_{sx} - \tau_{bx}}{\rho(h+\zeta)} \quad (2.1)$$

$$\frac{\partial \bar{v}}{\partial t} + \bar{u} \frac{\partial \bar{v}}{\partial x} + \bar{v} \frac{\partial \bar{v}}{\partial y} - f \bar{u} = -g \frac{\partial \zeta}{\partial x} + \frac{\tau_{sy} - \tau_{by}}{\rho(h+\zeta)} \quad (2.2)$$

Dimana :

$u, v$  = komponen vektor kecepatan pada sumbu x dan y (m/s)

$g$  = gravitasi ( $m/s^2$ )

$\rho$  = densitas air ( $kg/m^3$ )

$\zeta$  = elevasi permukaan air laut dari *Mean Sea Level*

$f$  = gaya luar yang bekerja pada fluida

$\partial$  = gradien fluida

$h$  = kedalaman air (m)

$\tau_{sx}, \tau_{sy}$  = gaya viskositas geser (*shear stress*) yang bekerja tegak lurus terhadap arah aliran fluida

$\tau_{bx}, \tau_{by}$  = gaya viskositas tekanan (*pressure stress*), yang bekerja sejajar dengan arah aliran fluida

Persamaan kontinuitas:

$$\frac{\partial}{\partial x} + [(h + \zeta)\bar{u}] + \frac{\partial}{\partial y} [(h + \zeta)\bar{v}] + \frac{\partial \zeta}{\partial t} = 0 \quad (2.3)$$

Dengan ketentuan:

$$\bar{u} = \frac{1}{h + \zeta} \int_{-h}^{\zeta} u dz$$

$$\bar{v} = \frac{1}{h + \zeta} \int_{-h}^{\zeta} v dz$$

Karena elevasi muka air jauh lebih kecil daripada kedalaman air ( $h$ ) maka  $\zeta$  diabaikan terhadap  $h$ .

$$\zeta \ll h \rightarrow (h + \zeta) \approx h$$

Persamaan hidrodinamika 2D yang dirata-ratakan terhadap kedalaman dan di linierkan dinyatakan oleh:

Persamaan gerak:

$$\frac{\partial \bar{u}}{\partial t} - f\bar{v} = -g \frac{\partial \zeta}{\partial x} - \frac{K\bar{u}}{h} \quad (2.4)$$

$$\frac{\partial \bar{v}}{\partial t} - f\bar{u} = -g \frac{\partial \zeta}{\partial y} - \frac{K\bar{v}}{h} \quad (2.5)$$

Persamaan kontinuitas:

$$\frac{\partial}{\partial x}(h\bar{u}) + \frac{\partial}{\partial y}(h\bar{v}) = -\frac{\partial \zeta}{\partial t} \quad (2.6)$$

Salah satu *software* model numerik yang digunakan untuk mengetahui karakteristik hidrodinamika adalah perangkat lunak MIKE 21. *Software* MIKE 21 merupakan perangkat lunak rekayasa profesional yang berisi sistem pemodelan yang komprehensif untuk program komputer *2D free surface flows*. MIKE 21 dapat digunakan untuk simulasi hidrolika dan fenomena terkait di sungai, danau, estuaria, teluk, pantai, dan laut. Program ini dikembangkan oleh Danish Hydraulic Institute (DHI) *Water and Environment* (DHI *Water and Environment*, 2007).

## 1. Modul Hidrodinamika

Modul MIKE 21 yang digunakan terdiri dari modul hidrodinamika dan modul *sand transport*. MIKE 21 hidrodinamika (HD) modul merupakan model matematik untuk menghitung perilaku hidrodinamika air terhadap berbagai macam fungsi gaya, seperti kondisi angin tertentu dan muka air yang sudah ditentukan pada *open model boundaries*. Modul ini mensimulasi perbedaan muka air dan arus dalam menghadapi berbagai fungsi gaya di danau, estuaria, dan pantai. MIKE 21 HD *Flow Model* (FM) merupakan suatu sistem modeling berbasis pada suatu pendekatan mesh yang fleksibel dan dikembangkan untuk aplikasi di dalam bidang oseanografi, rekayasa pantai, dan alam lingkungan muara sungai (DHI, 2017).

Pemodelan menggunakan modul MIKE 21 Hidrodinamika (HD) FM dibangun melalui model matematik secara numerik, dimana persamaan dasar pada model hidrodinamika adalah persamaan kekekalan massa dan kekekalan momentum. Persamaan persamaan akan diintegrasikan terhadap kedalaman untuk mengubah persamaan dari tiga dimensi menjadi dua dimensi. Model ini mensimulasikan arus *unsteady* (tidak stabil) dalam fluida satu lapisan (secara vertikal homogen) yang sudah

terdapat dalam menu MIKE 21. Persamaan berikut merupakan konversi massa dan momentum, menggambarkan aliran, dan perbedaan muka air (DHI, 2017):

$$\frac{\partial \zeta}{\partial t} + \frac{\partial p}{\partial x} + \frac{\partial p}{\partial y} = \frac{\partial d}{\partial t} \quad (2.7)$$

$$\frac{\partial p}{\partial t} + \frac{\partial}{\partial x} \left( \frac{p^2}{h} \right) + \frac{\partial}{\partial y} \left( \frac{pq}{h} \right) + gh \left( \frac{\partial \zeta}{\partial x} \right) + \frac{gp\sqrt{p^2+q^2}}{c^2 h^2} - \frac{1}{\rho w} \left[ \frac{\partial}{\partial x} (h\tau_{xx}) + \frac{\partial y}{\partial y} (h\tau_{xy}) \right] - \Omega q - fVV_x + \frac{h}{\rho w} \frac{\partial}{\partial x} (p_a) = 0 \quad (2.8)$$

$$\frac{\partial p}{\partial t} + \frac{\partial}{\partial y} \left( \frac{q^2}{h} \right) + \frac{\partial}{\partial x} \left( \frac{pq}{h} \right) + gh \left( \frac{\partial \zeta}{\partial y} \right) + \frac{gp\sqrt{p^2+q^2}}{c^2 h^2} - \frac{1}{\rho w} \left[ \frac{\partial}{\partial y} (h\tau_{yy}) + \frac{\partial x}{\partial x} (h\tau_{xy}) \right] - \Omega q - fVV_y + \frac{h}{\rho w} \frac{\partial}{\partial y} (p_a) = 0 \quad (2.8)$$

Dengan:

H (x, y, z)	= Kedalaman air (m)
d (x, y, z)	= Kedalaman air dalam berbagai waktu (m)
ζ (x, y, z)	= Elevasi permukaan (m)
p, q	= <i>Flux density</i> dalam arah x dan y (m <sup>3</sup> /s/m) = (uh, vh) = <i>Depth averaged velocity</i> dalam arah x dan y
ρ w	= Berat jenis air (kg/m <sup>3</sup> )
x, y	= Koordinat ruang (m)
C (x, y)	= Tahanan Chezy (m <sup>1/2</sup> /s)
g	= Percepatan gravitasi bumi (9,81 m/s <sup>2</sup> )
f(V)	= Faktor gesekan angin
τ <sub>xx</sub> , τ <sub>xy</sub> , τ <sub>yy</sub>	= Komponen <i>effective shear stress</i>

## 2. Modul Sand Transport (ST)

Salah satu metode yang digunakan dalam mengkaji proses sedimentasi yang terjadi di sungai (hulu-hilir) dan estuaria adalah pemodelan angkutan sedimen. Pemodelan angkutan sedimen merupakan proses pergerakan transpor sedimen menggunakan model numerik (matematika) yang terdiri dari model hidrodinamika dan model angkutan sedimen. Pemodelan angkutan sedimen dapat ditinjau melalui pendekatan perubahan kuantitas pada suatu lapisan ke lapisan berikutnya (Kusuda & Futawatari, 1992).

Modul *Sand Transport* (ST) merupakan aplikasi model dari angkutan sedimen non kohesif. Modul ini menghitung hasil dari pergerakan material non kohesif berdasarkan kondisi aliran di dalam modul hidrodinamik serta kondisi gelombang dari perhitungan gelombang (modul *spectral wave*). Pendekatan formula yang digunakan dalam modul sedimen transport adalah *Engelund-Hansen* model, *Van-Rijn* model, *Englund-Fredsoe* model, serta *Meyer-Peter-Muller* model. Formula yang digunakan tersebut memadukan antara pengaruh arus dan gelombang dalam pergerakan sedimen (DHI, 2017):

$$\frac{\partial z}{\partial t} = \frac{z(1+a-e^z)}{e^z(z-1)+1} \left( \frac{1}{U_0} \right) \left( \frac{dU_0}{dt} \right) + \frac{30K}{k} \left( \frac{\sqrt{K^2 U_0^2 + z^2 U_{f0}^2 + 2Kz U_{f0} U_0 \cos \gamma}}{e^z(z-1)+1} \right) \quad (2.9)$$

Dimana:

- K = Konstanta *Von Karman*
- t = Waktu
- z = Parameter tebal boundary layer
- $U_0$  = Kecepatan orbit dasar gelombang terdekat
- $U_{f0}$  = Kecepatan geser arus dalam lapisan batas gelombang
- $\gamma$  = Sudut antara arus dan gelombang
- k = Kekasaran dasar permukaan 2.5 d50 untuk lapisan *plane bed* dan 2.5 d50 +  $k_R$  untuk *ripple covered bed*
- d50 = Rata-rata ukuran diameter
- $k_R$  = *Ripple* yang berkaitan dengan kekasaran

Nilai transport sedimen vertikal dalam modul *sand transport* dihitung menggunakan persamaan difusi, sebagai berikut:

$$\frac{\partial c}{\partial t} = w \frac{\partial c}{\partial y} + \frac{\partial}{\partial y} \left( \varepsilon_s \frac{\partial c}{\partial y} \right) \quad (2.10)$$

Dimana:

- $\varepsilon_s$  = Koefisien turbulensi
- c = Konsentrasi sedimen tersuspensi
- w = Kecepatan vertikal