

SKRIPSI

**PENERAPAN KONSEP KOTA LAYAK HUNI DI
KELURAHAN TALLO BERDASARKAN PERSEPSI
MASYARAKAT**

Disusun dan diajukan oleh:

**ANDI TENRI PADANG IRVHAN B.P
D101 18 1512**



**PROGRAM STUDI SARJANA TEKNIK PERENCANAAN
WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2023**

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

PENERAPAN KONSEP KOTA LAYAK HUNI DI KELURAHAN TALLO BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT

Disusun dan diajukan oleh

ANDI TENRI PADANG IRVHAN B.P
D101181512

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin
Pada tanggal 20 Maret 2023
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

Menyetujui,

Pembimbing Utama,



Prof. Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT
NIP. 19630504 1995121 001

Pembimbing Pendamping,



Isfa Sastrawati, ST., MT
NIP. 19741220 2005012 001

Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin



Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, ST., M.Si IPM
NIP. 19741006 200812 1 002

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Andi Tenri Padang Irvhan B.P
NIM : D101181512
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota (PWK)
Jenjang : S1

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul

PENERAPAN KONSEP KOTA LAYAK HUNI DI KELURAHAN TALLO BERDASARKAN PERSEPSI MASYARAKAT

Adalah karya tulisan saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan tulisan orang lain dan bahwa skripsi yang saya tulis ini benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri.

Semua Informasi yang ditulis dalam skripsi yang berasal dari penulis lain telah diberi penghargaan, yakni dengan mengutip sumber dan tahun penerbitannya. Oleh karena itu semua tulisan dalam skripsi ini sepenuhnya menjadi tanggung jawab penulis. Apabila ada pihak manapun yang merasa ada kesamaan judul dan atau hasil temuan dalam skripsi ini, maka penulis siap untuk diklarifikasi dan mempertanggungjawabkan segala resiko.

Segala data dan informasi yang diperoleh selama proses pembuatan skripsi, yang akan dipublikasi oleh Penulis di masa depan harus mendapat persetujuan dari Dosen Pembimbing

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan isi skripsi ini hasil karya orang lain, maka saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Gowa, 20 Maret 2023

Yang Menyatakan Tanda Tangan,



Andi Tenri Padang Irvhan B.P

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran *Allah subhanahu wa Ta'ala* yang telah memberikan Rahmat serta Karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “**Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat**” sebagai salah satu syarat kelulusan pada Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Hasanuddin dengan tepat waktu.

Skripsi ini bertujuan menyusun Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat. Penyusunan penerapan konsep kota layak huni ini di kaji dengan menganalisis faktor apa saja yang memengaruhi ketercapaian kota layak huni di Kawasan Perkotaan, mengidentifikasi kondisi kelayak hunian Kelurahan Tallo berdasarkan faktor-faktor kota layak huni sehingga dapat menerapkan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo

Adapun skripsi ini berisi Latar Belakang, Tinjauan Pustaka, Metode Penelitian, Gambaran Umum, Hasil dan Pembahasan serta Kesimpulan. Penulis berharap skripsi ini dapat dijadikan bahan tindak lanjut yang kemudian dapat menjadi bahan pembelajaran untuk disiplin ilmu yang ditempuh.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini mempunyai banyak kekurangan di dalamnya dikarenakan keterbatasan kemampuan penulis. Kritik dan saran yang sangat membangun sangat diharapkan demi peningkatan kualitas penelitian selanjutnya. Semoga *Allah Subhanahu wa Ta'ala* senantiasa meridhai segala usaha kita.

Gowa, 20 Maret 2022



Andi Tenri Padang Irvhan B.P

Sitasi dan Alamat Kontak:

Harap menuliskan sumber skripsi ini dengan cara penulisan sebagai berikut:

Irvhan B.P, Andi Tenri Padang. 2023. Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat Kota Makassar. Skripsi Sarjana, Prodi S1 PWK Universitas Hasanuddin. Makassar.

Demi peningkatan kualitas dari skripsi ini, kritik dan saran dapat dikirimkan ke penulis melalui alamat email berikut: andtnripdg@gmail.com

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala keberkahan dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik. Semoga nantinya ilmu yang diperoleh oleh peneliti dapat membawa manfaat, baik bagi penulis maupun orang lain. Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan skripsi ini, namun tentunya hasil dari doa dan semangat dari berbagai pihak, skripsi ini dapat terselesaikan. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Kedua orang tua tercinta yaitu ibu (Yaya Mahriani) dan ayah (Andi Irvan Bau Parenrengi) yang selalu mendoakan, memberikan dukungan, bantuan, dan motivasi yang tiada henti-hentinya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Tidak lupa Saudara (Andi Muhammad Fauzi dan Andi Mappaseli) yang juga selalu memberi dukungan dalam proses penyelesaian skripsi ini.
2. Rektor Universitas Hasanuddin (Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc) atas dukungan dan bantuannya.
3. Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin (Prof. Dr.Eng. Ir. Muhammad Isran Ramli, S.T, M.T) atas segala kebijakannya.
4. Kepala Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota (Dr. Eng. Abdul Rachman Rasyid, S.T., M.Si) atas segala bimbingan dan nasehat yang telah diberikan.
5. Sekretaris Departemen Perencanaan Wilayah dan Kota juga sebagai Dosen Penasehat Akademik penulis (Sri Aliah Ekawati, S.T., M.T) atas ilmu, pembelajaran dan nasehat yang telah diberikan.
6. Dosen Pembimbing Utama (Prof. Dr. Ir Arifuddin Akil, MT) selama skripsi yang telah meluangkan waktunya dalam membantu, membimbing, memberikan arahan, pengetahuan baru, motivasi, serta dukungan kepada peneliti hingga akhir penyusunan skripsi.
7. Dosen Pembimbing Pendamping (Isfa Sastrawati, ST.,MT) yang telah meluangkan waktu, membagi ilmu, serta bimbingan yang telah diberikan.
8. Kepala Studio (Dr.techn. Yasinta K. D. Sutopo, S.T., M) yang telah meluangkan waktu dan kesempatannya yang telah diberikan.
9. Seluruh dosen, staff, dan karyawan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin atas ilmu dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis selama kuliah.

10. Teman seperjuanganku (Nurul Ghina, Nafiqah Amandah, dan Putry Nadiya) yang sudah menemani dari awal semester hingga saat ini, semangat, bantuan, doa, motivasi dan dukungan dari kalian sangat berharga.
11. Sahabatku (Annisa Ismi dan Dinah Salsabila) yang senantiasa memberi semangat dan arahan kepada peneliti untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini
12. Dan segenap pihak-pihak yang ikut memberikan bantuan dan doa bagi penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Gowa, 20 Maret 2023



Andi Tenri Padang Irvhan B.P

ABSTRAK

ANDI TENRI PADANG IRVHAN B.P. *Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat.* (dibimbing oleh Arifuddin Akil dan Isfa Sastrawati)

Data *Most Livable City* (kota paling layak huni) yang dikeluarkan pada tahun 2017 menunjukkan bahwa kota Makassar masih berada pada *level bottom tier* (dibawah rata-rata) sebagai kota layak huni. Kelurahan Tallo termasuk salah satu lokasi yang masih belum termasuk dalam kategori layak huni di Kota Makassar. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis faktor apa saja yang mempengaruhi ketercapaian kota layak huni di Kawasan Perkotaan, mengidentifikasi kondisi kelayak hunian Kelurahan Tallo berdasarkan faktor-faktor kota layak huni sehingga dapat menerapkan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo. Data sekunder diperoleh dari hasil studi literatur, penelitian terdahulu, undang-undang, kebijakan serta literatur terkait kota layak huni. Adapun data primer diperoleh dari hasil observasi, kuesioner dan wawancara terkait kondisi Kelurahan Tallo serta rencana penerapan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo. Untuk mengetahui faktor-faktor determinan tingkat kelayak hunian menggunakan teknik AHP. Selanjutnya untuk mengetahui kondisi kelayak hunian kawasan penelitian digunakan analisis IPA yang selanjutnya dijelaskan secara deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian merekomendasikan perlunya peningkatan kelayakan hunian kota di Kelurahan Tallo yaitu dengan meningkatkan kualitas dan kuantitas fasilitas kesehatan di Kelurahan , menyusun program penyediaan air minum dan sanitasi berbasis masyarakat (PAMSIMAS), membangun fasilitas ruang publik dan fasilitas pendukung seperti taman, area jogging, pedestrian, TPS, rambu dan infrastruktur yang dapat menyanggah kaum disabilitas

Kata Kunci: Penerapan, Konsep, Kota Layak Huni, Kelurahan Tallo, Makassar

ABSTRACT

ANDI TENRI PADANG IRVHAN B.P. *Implementing The Livable City Concept in Kelurahan Tallo Based on Community Perceptions* (guided by Arifuddin Akil and Isfa sastrawati)

The Most Livable City data released in 2017 shows that the city of Makassar is still at the bottom tier (below average) as a livable city. Tallo Village is one of the locations that is still not included in the livable category in Makassar City. The purpose of this study was to analyze what factors influence the achievement of livable cities in urban areas, identify the conditions of habitable cities in Tallo Village based on livable city factors so that they can apply the concept of livable cities in Tallo Village. Secondary data was obtained from the results of literature studies, previous research, laws, policies and literature related to livable cities. The primary data was obtained from the results of observations, questionnaires and interviews related to the conditions of the Tallo Village and plans to implement the livable city concept in the Tallo Village. To find out the determinants of the occupancy rate using the AHP technique. Furthermore, to determine the condition of the occupancy of the research area, IPA analysis was used, which was then explained in a qualitative descriptive manner. The results of the study recommend the need to increase the feasibility of urban housing in the Tallo Village, namely by increasing the quality and quantity of health facilities in the Village, compiling a community-based drinking water supply and sanitation program (PAMSIMAS), building public space facilities and supporting facilities such as parks, jogging areas, pedestrian crossings. , TPS, signs and infrastructure that can accommodate people with disabilities

Keywords: Application, Concept, Livable City, Tallo Village, Makassar

DAFTAR ISI

| | |
|--|-----------|
| HALAMAN SAMPUL..... | i |
| LEMBAR PENGESAHAN..... | ii |
| PERNYATAAN KEASLIAN..... | iii |
| KATA PENGANTAR..... | iv |
| UCAPAN TERIMA KASIH..... | vi |
| ABSTRAK..... | viii |
| <i>ABSTRACT</i> | ix |
| DAFTAR ISI..... | x |
| DAFTAR GAMBAR..... | xii |
| DAFTAR TABEL..... | xiii |
| DAFTAR LAMPIRAN..... | xiv |
| DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL..... | xv |
| BAB I PENDAHULUAN..... | 1 |
| 1.1 Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2 Pertanyaan Penelitian..... | 2 |
| 1.3 Tujuan Penelitian..... | 3 |
| 1.4 Manfaat Penelitian..... | 3 |
| 1.5 Ruang Lingkup Penelitian..... | 3 |
| 1.6 <i>Output</i> Penelitian..... | 4 |
| 1.7 <i>Outcome</i> Penelitian..... | 4 |
| 1.8 Sistematika Penulisan..... | 4 |
| BAB II TINJAUAN PUSTAKA..... | 6 |
| 2.1 Kota Berkelanjutan..... | 6 |
| 2.2 Definisi kota Layak Huni..... | 6 |
| 2.3 Indeks Kota Layak Huni..... | 7 |
| 2.4 Prinsip Kota Layak Huni..... | 8 |
| 2.5 Kriteria Kota Layak Huni..... | 11 |
| 2.6 Kota Layak Huni di Indonesia..... | 23 |
| 2.6.1 Solo..... | 24 |
| 2.6.2 Vienna, Austria..... | 26 |
| 2.7 Penelitian Terdahulu..... | 29 |
| 2.8 Kerangka Konsep..... | 35 |
| BAB III Metode Penelitian..... | 36 |
| 3.1 Jenis Penelitian..... | 36 |
| 3.2 Tempat dan Waktu Penelitian..... | 36 |
| 3.3 Jenis Data..... | 38 |
| 3.4 Teknik Pengumpulan Data..... | 38 |
| 3.5 Populasi dan Sampel..... | 39 |
| 3.5.1 Populasi..... | 40 |
| 3.5.2 Sampel..... | 40 |
| 3.6 Teknik Analisis Data..... | 41 |
| 3.6.1 <i>Analysis Hierarchy Process</i> | 41 |
| 3.6.2 <i>Importance Performance Analysis</i> | 44 |
| 3.6.3 Analisis Deskriptif Kualitatif..... | 47 |
| 3.7 Variabel Penelitian..... | 47 |

| | | |
|----------------------------------|---|-----|
| 3.8 | Kerangka Penelitian..... | 50 |
| BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN..... | | 52 |
| 4.1 | Gambaran Umum Kota Makassar..... | 52 |
| 4.1.1 | Kondisi Geografi dan Demografi..... | 52 |
| 4.1.2 | Luas Wilayah..... | 53 |
| 4.1.3 | Kependudukan..... | 56 |
| 4.2 | Gambaran Umum Kecamatan Tallo..... | 56 |
| 4.2.1 | Letak Geografis dan Batas Wilayah..... | 57 |
| 4.2.2 | Luas Wilayah..... | 57 |
| 4.2.3 | Kependudukan..... | 57 |
| 4.3 | Gambaran Umum Lokasi Penelitian..... | 60 |
| 4.3.1 | Letak Geografis dan Batas Wilayah Kelurahan Tallo..... | 61 |
| 4.3.2 | Kondisi Permukiman Kelurahan Tallo..... | 61 |
| 4.3.3 | Kondisi Fasilitas di Kelurahan Tallo..... | 61 |
| 4.4 | Faktor yang Mempengaruhi Ketercapaian Kota Layak Huni di Kawasan Perkotaan..... | 66 |
| 4.4.1 | Hasil Pengolahan Data dengan Metode AHP..... | 67 |
| 4.5 | Kondisi Kelayak Hunian Kelurahan Tallo berdasarkan Faktor –Faktor Kota Layak Huni..... | 71 |
| 4.5.1 | Kondisi Eksisting Kelurahan Tallo..... | 72 |
| 4.5.2 | Profil Responden..... | 87 |
| 4.5.3 | Persepsi Responden mengenai Tingkat Kepentingan dan Kepuasan.... | 89 |
| 4.6 | Arahan Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo..... | 93 |
| 4.6.1 | Kuadran I Prioritas Utama (<i>Concentrate Here</i>)..... | 95 |
| 4.6.2 | Kuadran II Pertahankan Prestasi (<i>Keep Up The Good Work</i>)..... | 95 |
| 4.6.3 | Kuadran III Prioritas Rendah (<i>Low Priority</i>)..... | 96 |
| 4.6.4 | Kuadran IV Berlebihan (<i>Posibble Overkill</i>)..... | 96 |
| BAB V PENUTUP..... | | 98 |
| 5.1 | Kesimpulan..... | 98 |
| 5.2 | Saran..... | 99 |
| DAFTAR PUSTAKA..... | | 100 |
| LAMPIRAN..... | | 103 |
| <i>CURRICULUM VITAE</i> | | 117 |

DAFTAR GAMBAR

| | | |
|-----------|---|----|
| Gambar 1 | Variabel kota layak huni..... | 22 |
| Gambar 2 | IPAL di Kota Solo..... | 25 |
| Gambar 3 | RSUD dr Moewardi..... | 25 |
| Gambar 4 | Kota Vienna, Austria..... | 26 |
| Gambar 5 | Sungai danube, Kota Vienna..... | 27 |
| Gambar 6 | Rumah Sakit Umum di Kota Vienna..... | 28 |
| Gambar 7 | Kerangka konsep..... | 35 |
| Gambar 8 | Peta lokasi penelitian..... | 37 |
| Gambar 9 | Kerangka hirarki AHP..... | 42 |
| Gambar 10 | Bagan kuadran <i>Important Performance Analysis</i> | 46 |
| Gambar 11 | Kerangka penelitian..... | 50 |
| Gambar 12 | Peta administrasi Kota Makassar..... | 55 |
| Gambar 13 | Peta Tutupan Lahan di Kecamatan Tallo..... | 58 |
| Gambar 14 | Peta 3D lokasi penelitian..... | 60 |
| Gambar 15 | Peta tutupan lahan Kelurahan Tallo..... | 62 |
| Gambar 16 | Ruang Terbuka Hijau di Kelurahan Tallo..... | 63 |
| Gambar 17 | Pengangkutan sampah di Kelurahan Tallo..... | 64 |
| Gambar 18 | Kondisi jalan di Kelurahan Tallo..... | 65 |
| Gambar 19 | Bagan alur analisa sasaran pertama..... | 66 |
| Gambar 20 | Hasil pengolahan data AHP kriteria kota layak huni..... | 70 |
| Gambar 21 | Bagan alur analisa sasaran kedua..... | 71 |
| Gambar 22 | Peta Kondisi Tata Ruang di Kelurahan Tallo..... | 74 |
| Gambar 23 | Peta Kondisi RTH di Kelurahan Tallo..... | 75 |
| Gambar 24 | Angkutan Umum di Kelurahan Tallo..... | 77 |
| Gambar 25 | Peta Kondisi Jalan di Kelurahan Tallo..... | 79 |
| Gambar 26 | Peta Radius Pelayanan Fasilitas Kesehatan terhadap Kelurahan Tallo..... | 82 |
| Gambar 27 | Peta Radius Pelayanan Fasilitas Pendidikan di Kelurahan Tallo..... | 83 |
| Gambar 28 | Peta Radius Pelayanan Fasilitas Peribadatan di Kelurahan Tallo..... | 84 |
| Gambar 29 | Jaringan Komunikasi di Kelurahan Tallo..... | 86 |
| Gambar 30 | Diagram Kartesius Hasil Analisis IPA..... | 91 |
| Gambar 31 | Bagan Alur Analisa Sasaran Ketiga..... | 94 |
| Gambar 32 | Peta Mapping Aragan Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo..... | 97 |

DAFTAR TABEL

| | | |
|----------|---|----|
| Tabel 1 | Variabel <i>Livable City</i> | 12 |
| Tabel 2 | Penelitian Terdahulu..... | 29 |
| Tabel 3 | Responden Penelitian..... | 41 |
| Tabel 4 | Skor Penilaian Kedua Elemen dalam AHP..... | 43 |
| Tabel 5 | Variabel Penelitian..... | 48 |
| Tabel 6 | Luas Wilayah dan Presentase terhadap luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2020..... | 53 |
| Tabel 7 | Luas Kecamatan, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Tahun 2020..... | 55 |
| Tabel 8 | Jumlah Rumah Tangga, Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Tallo tahun 2020..... | 58 |
| Tabel 9 | Kesesuaian Kondisi Persampahan Eksisting dengan Standar..... | 76 |
| Tabel 10 | Kesesuaian Jalan menurut SNI..... | 78 |
| Tabel 11 | Standar Radius Pencapaian Sarana Kesehatan menurut SNI..... | 80 |
| Tabel 12 | Radius Pelayanan Fasilitas Pendidikan menurut SNI..... | 80 |
| Tabel 13 | Radius Pelayanan Sarana Peribadatan menurut SNI..... | 81 |
| Tabel 14 | Kesesuaian Jaringan Listrik dengan SNI..... | 85 |
| Tabel 15 | Kesesuaian Air Bersih dengan SNI..... | 86 |
| Tabel 16 | Jenis Kelamin Responden..... | 87 |
| Tabel 17 | Usia Responden..... | 88 |
| Tabel 18 | Pendidikan Terakhir..... | 88 |
| Tabel 19 | Bobot Penilaian Kepentingan dan Kepuasan..... | 89 |
| Tabel 20 | Tingkat Kesesuaian berdasarkan Kuesioner..... | 90 |
| Tabel 21 | Klasifikasi Kuadran Berdasarkan Hasil Analisis IPA..... | 91 |

DAFTAR LAMPIRAN

| | | |
|------------|--|-----|
| Lampiran 1 | Dokumentasi Observasi dan Penyebaran Kuesioner | 103 |
| Lampiran 2 | Kuesioner Penelitian..... | 104 |

DAFTAR SINGKATAN DAN ARTI SIMBOL

| Lambang/Singkatan | Arti dan Keterangan |
|-------------------|--|
| % | Persen |
| km | Kilometer (Satuan Panjang) |
| km ² | Kilometer Persegi (Satuan Luas) |
| Ha | Hektare |
| AHP | <i>Analytic Hierarchy Process</i> |
| BPS | Badan Pusat Statistik |
| EIU | Economic Intelligence Unit |
| IAP | Ikatan Ahli Perencanaan |
| IPA | <i>Importance Performance Analysis</i> |
| IPAL | Instalasi Pengolahan Air Limbah |
| MLCI | <i>Most Livable City Index</i> |
| PERDA | Permerintahan Daerah |
| PERMENDAGRI | Peraturan Kementrian Dalam Negeri |
| RTH | Ruang Terbuka Hijau |
| RTRW | Rencana Tata Ruang Wilayah |
| SLB | Sekolah Luar Biasa |
| SNI | Standar Nasional Indonesia |
| TPS | Tempat Pembuangan Sementara |

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Kota layak huni (*Livable city*) adalah satu kriteria yang mendeskripsikan lingkungan dan kondisi sebuah kota yang nyaman untuk menjadi tempat tinggal, untuk menjadi tempat beraktivitas oleh masyarakat ditinjau dari aspek fisik maupun aspek non-fisik. Aspek fisik dari kriteria kota layak huni meliputi fasilitas sarana dan prasarana yang menunjang kebutuhan aktivitas masyarakat perkotaan. Sedangkan aspek non-fisik berupa kehidupan sosial, ekonomi, budaya, dan politik (Purba, 2018). Selain ditinjau dari aspek non-fisik dan aspek fisik yang telah disebutkan, konsep ini juga mengusung kenyamanan penduduknya agar dapat tinggal dengan nyaman dan mendapatkan akses yang mudah (Soraya dkk, 2016).

Kota Makassar sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Selatan merupakan kota terbesar keempat di Indonesia dan terbesar di Kawasan Timur. Kota Makassar sebagai Kota yang memiliki kepadatan penduduk tinggi, yang disertai dengan aktifitas penduduknya yang dinamis tentu saja memiliki visi untuk menjadi kota yang nyaman dan memiliki akses yang mudah bagi penduduknya. Hal ini terbukti dengan visi kota makassar yang terus berkembang sesuai dengan kebutuhan layak huni penduduknya. Visi Kota Makassar pada periode tahun 2014-2019 menyebutkan bahwa “Makassar, kota yang nyaman untuk semua orang”. Pada periode 2019-2025 menjadi semakin berkeinginan untuk mewujudkan konsep layak huni dengan visi yang berbunyi “Untuk 1200 kota kelas dunia yang layak huni untuk semua”. (Niles, 2021).

Meskipun memiliki visi yang berkeinginan untuk mewujudkan kota layak huni yang memenuhi aspek fisik maupun non fisik layak huni, berdasarkan data tahun 2017 dalam laporan Indonesia *Most Livable City* yang dikeluarkan oleh Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia menunjukkan bahwa kota Makassar masih berada pada *level bottom tier* (dibawah rata-rata) sebagai kota layak huni. Kota makassar berada pada *level bottom tier* merupakan akibat dari kota Makassar yang belum memenuhi aspek kota layak huni, diantaranya: aspek tata ruang, aspek lingkungan, aspek transportasi, aspek kesehatan, aspek pendidikan, aspek

infrastruktur, aspek ekonomi, aspek sosial dan aspek keamanan. Adapun kurangnya pemenuhan aspek layak huni ini tidak terjadi hanya pada satu kelurahan, namun menyebar pada tiap kelurahan yang membentuk Kota Makassar.

Kecamatan Tallo terdiri atas 15 kelurahan yang seluruhnya merupakan area terbangun dan padat penduduk, termasuk Kelurahan Tallo. Kelurahan Tallo merupakan permukiman pesisir yang memiliki ketidaksesuaian kota layak huni tertinggi dan juga termasuk dalam kategori permukiman kumuh yang tertera dalam Surat Keputusan Kumuh Gubernur Sulawesi Selatan Tahun 2020. Adapun tipologi kumuh di kawasan ini terdiri dari permukiman di tepi air, di atas air dan dataran rendah. Apabila merujuk pada prinsip dasar *Livable City* yang dikeluarkan oleh Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP) yaitu penyediaan kebutuhan dasar (air bersih, sanitasi, rumah layak, listrik, serta pangan), Ketersediaan fasilitas sosial dan umum, ketersediaan ruang publik, keamanan dan keselamatan, kualitas lingkungan, serta aspek partisipasi masyarakat dan dukungan fungsi sosial dan budaya, maka Kelurahan Tallo belum memenuhi beberapa aspek. Terdapat beberapa permukiman di Kelurahan Tallo yang dibangun di atas air dan juga telah melampaui sempadan sungai dengan kondisi sarana dan prasarana yang kurang memadai. Seperti penurunan kualitas drainase dan sanitasi, pengelolaan sampah yang belum sesuai dengan anjuran pemerintah, belum tersedianya RTH yang sesuai dengan peruntukannya, perilaku masyarakat terhadap lingkungan masih relatif rendah serta tingkat kesejahteraan masyarakat yang masih tergolong rendah (Rohana dkk, 2017). Sehingga pemenuhan aspek layak huni utamanya pada kondisi lingkungan belum memadai.

Dengan adanya kondisi ketidaksesuaian antara konsep ideal *Livable City* dengan kondisi di Kelurahan Tallo, maka perlu dilakukan studi tentang bagaimana menerapkan konsep kota layak huni. Hal ini merupakan upaya untuk mewujudkan Kota Makassar yang layak huni.

1.2 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan uraian pada latar belakang diatas, maka pertanyaan penelitian yang dapat diajukan dalam penelitian ini adalah :

1. Faktor apa saja yang memengaruhi ketercapaian kota layak huni di Kawasan Perkotaan?
2. Bagaimana kondisi kelayakhunian di Kelurahan Tallo dilihat dari faktor-faktor kota layak huni?
3. Bagaimana penerapan konsep kota layak huni berdasarkan persepsi masyarakat di Kelurahan Tallo

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis faktor apa saja yang memiliki pengaruh terhadap ketercapaian kota layak huni di Kawasan Perkotaan
2. Mengidentifikasi kondisi kelayak hunian Kelurahan Tallo berdasarkan faktor-faktor kota layak huni.
3. Menerapkan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi peneliti
Sebagai sarana untuk mempraktikkan dan mengimplementasikan ilmu yang telah diperoleh selama waktu perkuliahan.
2. Bagi pemerintah
Hasil penelitian ini berguna bagi pemerintahan Kota Makassar sebagai bahan untuk pencapaian Kelurahan Tallo sebagai Kota Layak Huni.
3. Bagi mahasiswa
Hasil penelitian ini dapat di jadikan sebagai tambahan kepustakaan bagi mahasiswa lain yang akan meneliti topik yang sama.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

1.5.1 Ruang lingkup materi

Ruang lingkup materi penelitian ini yaitu meliputi faktor-faktor yang berpengaruh signifikan terhadap tingkat kualitas kelayak hunian di Kelurahan Tallo.

1.5.2 Ruang lingkup wilayah

Ruang Lingkup Wilayah Penelitian ini berupa di Kelurahan Tallo, Kota Makassar.

1.6 Output Penelitian

Output yang dihasilkan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Skripsi yang berisi 5 bab dengan judul “Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat”
2. Jurnal penelitian sebagai bahan publikasi dengan judul “Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat”
3. Poster informasi mengenai “Penerapan Konsep Kota Layak Huni di Kelurahan Tallo Berdasarkan Persepsi Masyarakat”
4. *Summary book*.

1.7 Outcome Penelitian

Sejalan dengan pelaksanaan penelitian ini, maka *outcome* yang diharapkan yaitu dapat meningkatkan indeks kelayak hunian Kota Makassar.

1.8 Sistemika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini secara garis besar dibagi dalam lima bab yaitu sebagai berikut:

1. Bab I Pendahuluan menguraikan latar belakang permasalahan/isu yang terjadi di Kelurahan Tallo dalam memenuhi ketercapaian kota layak huni, pertanyaan

penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian, serta sistematika penulisan.

2. Bab II Kajian Pustaka berisi kajian teori-teori yang berkaitan dengan kota layak huni yang digunakan dalam penelitian, penelitian terdahulu dan kerangka pikir yang berkaitan dengan kota layak huni.
3. Bab III Metode Penelitian menguraikan metode yang digunakan untuk menjawab pertanyaan penelitian. Inti pembahasan dalam bab ini antara lain, jenis penelitian, tempat dan waktu penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, variabel penelitian, serta kerangka penelitian
4. Bab IV Hasil dan Pembahasan menguraikan hasil analisa tiap tujuan penelitian hingga menghasilkan arahan penerapan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo
5. Bab V Penutup berisi kesimpulan dan saran terkait penerapan konsep kota layak huni di Kelurahan Tallo.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kota Berkelanjutan

Kota Berkelanjutan adalah kota yang kepentingan sosial ekonomi diharmonisasikan dengan kepentingan lingkungan, dalam rangka memastikan keberlanjutan perubahan. Pada dasarnya berarti berkesinambungan dalam situasi yang berubah (Nijkamp dkk, 1994). Kota berkelanjutan disebut sebagai kota yang diatur, sehingga memungkinkan masyarakatnya memenuhi kebutuhannya dan untuk memperbaiki kesejahteraannya tanpa merusak lingkungan alam atau membahayakan kondisi kehidupan makhluk lainnya, sekarang dan di masa depan (Girardet, 1999). Serageldin (1996) mendefinisikan kota berkelanjutan adalah kota yang berfungsi bagi rakyat: melindungi kesehatannya, menyediakan perlindungan (*shelter*), dan menawarkan kesempatan untuk bekerja dan mengekspresikan budayanya. Adapun beragam kota berkelanjutan yaitu:

1. Kota hijau (*Green City*);
2. Kota Taman (*Garden City*);
3. Kota Pintar (*Smart City*); dan
4. Kota Layak Huni (*Livable City*).

2.2 Definisi Kota Layak Huni

Kota layak huni (*Livable City*) adalah kota yang dapat memberikan penghuninya rasa nyaman untuk beraktifitas dan bertempat tinggal di kota tersebut dan didukung dengan kondisi lingkungan yang baik (Muttaqin, 2010). Hahlweg (1997) mendefinisikan kota layak huni adalah “*The livable city is a city for all people*” atau kota layak huni adalah kota yang dapat menampung seluruh kegiatan masyarakat kota dan aman bagi seluruh masyarakat (tanpa berdasarkan status sosial). Lalu menurut Timmer dkk (2005), definisi kota layak huni mengacu pada sistem perkotaan yang memberikan kontribusi fisik, sosial, mental, dan pribadi terhadap penghuninya. Definisi Kota layak huni menurut Evans (2002)

merupakan kota yang dapat memberikan lapangan pekerjaan dan melestarikan kualitas lingkungan. Sedangkan Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (2017) mendefinisikan *Livable City* merupakan kota yang nyaman sebagai tempat tinggal dan berkegiatan dilihat dari aspek fisik dan non-fisik. Konsep kota yang nyaman untuk ditinggali juga dikemukakan oleh Salzano (1997) dalam *Seven Aims for the Livable City*, yang mengutarakan bahwa kota layak huni adalah kota yang merupakan pusat kehidupan sosial dan fokus dari keseluruhan aktivitas masyarakat. Lebih lanjut, dalam konsep *Livable City*, elemen fisik dan sosial dalam suatu kota harus berkolaborasi untuk kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan definisi kota layak huni di atas, dapat di simpulkan bahwa kota layak huni adalah kota ramah lingkungan yang dapat menampung segala kegiatan masyarakatnya dengan nyaman dan aman bagi segala usia, dimana masyarakatnya dapat memiliki kemudahan mobilitas baik dengan berjalan kaki, menggunakan kendaraan umum maupun menggunakan kendaraan pribadi.

2.3 Indeks Kota Layak Huni

Adapun indeks kota layak huni yang dapat menjadikan kotanya sebagai kota yang layak di huni dan nyaman bagi masyarakat kotanya menurut *The Economist Intelligence Unit (EIU)* dalam *A Summary of the Liveability Ranking and Overview* (2014), indeks *Livable City* antara lain:

1. Stabilitas

Indeks stabilitas dalam suatu kota yang dikatakan layak huni meliputi frekuensi kejahatan, ancaman terror, konflik militer, maupun konflik sipil.

2. Kesehatan

Indeks dalam hal kesehatan meliputi ketersediaan dan kualitas pelayanan kesehatan publik dan privat, ketersediaan obat generik, dan indikator pelayanan kesehatan umum.

3. Budaya dan Lingkungan

Indeks dalam hal budaya dan lingkungan terdiri dari tingkat suhu/kelembaban, iklim, tingkat korupsi, larangan sosial atau agama, tingkat sensor, ketersediaan

fasilitas olahraga, ketersediaan pelayanan budaya, makanan dan minuman, serta ketersediaan barang dan jasa.

4. Pendidikan

Indeks pendidikan di antaranya ketersediaan dan kualitas fasilitas pendidikan, baik fasilitas pendidikan publik maupun privat.

5. Infrastruktur

Indeks infrastruktur meliputi kualitas jaringan jalan, transportasi publik, jaringan internasional, ketersediaan energi, ketersediaan air, telekomunikasi, dan ketersediaan rumah dengan kualitas baik.

2.4 Prinsip Kota Layak Huni

Dalam mewujudkan kota yang layak huni atau *Livable City* suatu kota harus mempunyai prinsip-prinsip dasar. Prinsip-prinsip dasar ini harus dimiliki oleh kota-kota yang ingin menjadikan kotanya sebagai kota yang layak huni dan nyaman bagi masyarakat kotanya. Menurut Darise (2015), kriteria *Livable City* diantaranya:

1. Informasi pelayanan publik

Informasi pelayanan publik merupakan sign system meliputi papan reklame, papan penunjuk arah dan papan informasi.

2. Interaksi hubungan antar penduduk

Interaksi Hubungan Penduduk dalam hal ini merupakan Kerukunan antar umat beragama sebagai bentuk pemeliharaan kedamaian

3. Kriminalitas

Tingkat kriminalitas difokuskan pada Tawuran Antar Kampung (Tarkam), Pembunuhan dan Pencurian

4. Tingkat aksesibilitas tempat kerja

Tingkat aksesibilitas tempat kerja dibagi setiap zona aksesibilitas yaitu dari zona asal (zona pembangkit) ke zona tujuan (zona penarik) begitu pula sebaliknya

5. Kualitas jaringan telekomunikasi
Kualitas Jaringan Telekomunikasi meliputi jumlah dan jenis *tower* seperti *tower* seluler, *tower* tv, dan tower radio
6. Kualitas dan ketersediaan air bersih
Kualitas air bersih meliputi daya tampung beban pencemaran, kemampuan air sungai untuk mereduksi konsentrasi limbah pencemar dan debit air sungai sedangkan ketersediaan air bersih dinilai dari ketersediaan IPA di wilayah pelayanan dan cakupan air bersih.
7. Kualitas dan Ketersediaan fasilitas pendidikan
Kualitas fasilitas pendidikan dinilai berdasarkan jumlah sekolah, gedung, kelas dan guru sedangkan ketersediaan fasilitas pendidikan berdasarkan jumlah fasilitas pendidikan, seperti TK, SD, SLTP, SMA dan perguruan tinggi.
8. Kualitas dan Ketersediaan fasilitas kesehatan
Kualitas fasilitas kesehatan dinilai berdasarkan pelaksanaannya penanganan kesehatan yaitu akses terhadap fasilitas kesehatan yang berkualitas bagi masyarakat miskin sedangkan ketersediaan Fasilitas Kesehatan dinilai dari banyaknya jumlah rumah sakit dan juga puskesmas.
9. Kondisi jalan
Kondisi jalan dinilai berdasarkan 4 kategori jalan menurut kondisi yaitu baik, sedang, rusak ringan dan rusak berat.
10. Kualitas dan ketersediaan angkutan umum
Kualitas angkutan umum dinilai berdasarkan kondisi angkutan umum dan informasi jelas tentang trayek sedangkan ketersediaan angkutan umum dinilai berdasarkan jumlah angkutan umum luar kota dan dalam kota setiap terminal atau basis. Angkutan umum dapat terbagi menjadi 3 yaitu: bus, mikro dan taksi.
11. Tingkat pencemaran lingkungan
Tingkat pencemaran lingkungan dinilai melalui kondisi pantai, kondisi sungai dan kondisi udara.

12. Kualitas kebersihan lingkungan

Kualitas kebersihan lingkungan dinilai berdasarkan bagaimana sistem penanganan sampah dan juga drainase.

13. Jumlah ruang terbuka

Jumlah ruang terbuka untuk mengetahui jumlah ketersediaan ruang terbuka seperti ruang terbuka hijau.

14. Perlindungan bangunan bersejarah

Perlindungan bangunan bersejarah dinilai berdasarkan jumlah ketersediaan gedung bersejarah yang masih ada, jumlah bangunan bersejarah yang sudah berpindah fungsi dan ketersediaan Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur secara khusus tentang perlindungan terhadap cagar budaya atau larangan mengganggu/merusak situs peninggalan sejarah.

15. Kualitas dan ketersediaan fasilitas rekreasi

Kualitas fasilitas rekreasi dinilai berdasarkan fasilitas umum yang diperlukan seperti ketersediaan lahan parkir, tempat sampah dan WC umum sedangkan ketersediaan fasilitas rekreasi dinilai berdasarkan jumlah ketersediaan rekreasi alam dan rekreasi buatan

16. Ketersediaan energi listrik

Ketersediaan fasilitas listrik dinilai berdasarkan capaian cakupan ketersediaan energi listrik yaitu perbandingan jumlah daya dan konsumen listrik.

17. Ketersediaan lapangan kerja

Ketersediaan lapangan kerja dinilai dari banyaknya tingkat pengangguran dan ketersediaan lapangan kerja.

18. Kualitas fasilitas pejalan kaki

Kualitas fasilitas pejalan kaki dinilai berdasarkan kondisi pedestrian way. Dapat digolongkan kondisi baik dan buruk.

19. Ketersediaan fasilitas kaum difable

Ketersediaan fasilitas kaum difable meliputi sirkulasi gerak, sarana, pra sarana fasilitas kaum difabel. Fasilitas kaum difabel contohnya Sekolah Luar Biasa (SLB) dan panti untuk penyandang cacat.

20. Kualitas penataan kota

Kualitas penataan ruang dinilai dari proses pembangunan dalam upaya perwujudan ruang kehidupan yang nyaman, produktif, dan berkelanjutan.

Untuk mewujudkan kota yang layak huni harus memegang prinsip-prinsip *Livable City* yang telah ada, sehingga konsep *Livable City* itu sendiri dapat diterapkan dengan tepat dan berkelanjutan. Adapun prinsip-prinsip dari *Livable City* menurut Lennard (1997) antara lain:

1. Tersedianya berbagai kebutuhan dasar dari masyarakat kota;
2. Tersedianya fasilitas umum dan sosial yang memadai;
3. Tersedianya ruang publik sebagai tempat untuk berinteraksi sosial;
4. Mendukung keamanan, bebas dari rasa takut;
5. Mendukung fungsi sosial-budaya dan ekonomi; dan
6. Terlayani sanitasi lingkungan dan keindahan lingkungan fisik.

Menurut Douglass (2002), penerapan konsep *Livable City* harus mengacu pada 4 pilar, yakni:

1. Meningkatkan sistem kesempatan hidup untuk kesejahteraan masyarakat,
2. Penyediaan lapangan pekerjaan,
3. Lingkungan yang aman dan bersih untuk kesehatan, kesejahteraan untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi, dan
4. *Good Governance* (pemerintahan yang baik). .

Dari penjelasan mengenai prinsip-prinsip *Livable City* tersebut dapat dilihat kesamaan antara prinsip yang dikemukakan oleh Lennard (1997); Douglass (2002), di mana kedua sumber tersebut mengatakan bahwa prinsip *Livable City* mengakomodasi kebutuhan masyarakat dari segi lingkungan, sosial, dan juga ekonominya. Namun Douglass (2002) menambahkan prinsip pemerintahan yang baik dalam konsep tersebut. Dengan demikian, pencapaian *Livable City* dapat dilakukan dengan menyediakan kebutuhan dasar masyarakat, ketersediaan fasilitas umum dan sosial, ketersediaan fasilitas yang mendukung fungsi ekonomi,

adanya rasa aman, lingkungan yang bersih dan indah, dan pemerintahan yang baik. Prinsip ini sejalan dengan pasal 28 H Undang-Undang 1945 yang berbunyi “Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan yang baik dan sehat serta memperoleh pelayanan kesehatan”.

2.5 Kriteria Kota Layak Huni

Indonesia memiliki standar kota layak huninya sendiri yang dikeluarkan oleh Ikatan Ahli Perencanaan (IAP). IAP sebagai sebuah lembaga berfungsi sebagai wadah pembinaan, kolaborasi, konsultasi, dan koordinasi antara para ahli perencanaan kota dan wilayah, serta antara perencana kawasan kota dan ahli lainnya, lembaga swasta dan publik. Pada tanggal 3 April 1971, IAP didirikan di Jakarta. Kepentingannya meningkat secara signifikan setelah berlakunya Undang-Undang No. 24 Tahun 1992 tentang “Penataan Ruang” sebagai metode perencanaan suatu wilayah atau kota. Untuk mengetahui persepsi penduduk kota terhadap tingkat kenyamanan di kota-kota terbesar di Indonesia, IAP melakukan kajian terhadap *Indonesia's Most Livable City* (MLCI), yang mengukur kemampuan penduduk untuk hidup, menetap, dan bergerak dari segi aspek perkotaan. Prinsip dasar yang menjadi pedoman dalam mewujudkan kota layak huni ialah tersedianya layanan esensial dan fasilitas umum, serta ruang terbuka untuk interaksi sosial, keamanan, dan dukungan fungsi ekonomi, sosial, dan sanitasi.

MLCI telah diselenggarakan sebanyak empat kali yaitu pada tahun 2009, 2011, 2014 dan 2017. Kriteria penghitungan Indeks MLCI dirumuskan dari hasil Simposium Nasional: Masa Depan Kota Metropolitan Perumusan Kriteria *Livable City* (IAP, 2017) yang terdiri dari 7 variabel dan 24 kriteria sebagai berikut:

Tabel 1 Variabel *Livable City*

| No | Variabel | Kriteria |
|----|------------------------------|---|
| 1 | Fisik Kota | Tata Ruang, Arsitektur, Ruang Terbuka Hijau, Ciri dan Karakter Budaya Lokal |
| 2 | Kualitas Lingkungan | Kebersihan Kota dan Tingkat Pencemaran |
| 3 | Transportasi – Aksesibilitas | Angkutan Umum, Kualitas Jalan, Waktu Tempuh ke |

| | | |
|---|-----------|---|
| 4 | Fasilitas | Tempat Aktivitas, Pedestrian Fasilitas Kesehatan, Pendidikan, Peribadatan, Rekreasi, Ruang Publik (Taman Kota) |
| 5 | Utilitas | Air Bersih, Listrik, Komunikasi |
| 6 | Ekonomi | Tingkat Pendapatan, Biaya Hidup, Ramah Investasi |
| 7 | Sosial | Ruang Kreatif, Interaksi Sosial, Kriminalitas, Tingkat Kesetaraan Warga Kota, Partisipasi Warga, Dukungan terhadap Orang tua, Penyandang Cacat, dan Wanita Hamil |

Sumber: Simposium Ikatan Ahli Perencanaan (IAP), 2008

Adapun masing-masing variabel yang dibuat oleh IAP dijelaskan sebagai berikut:

1. Fisik kota

Dalam pengertian geografis, kota itu merupakan suatu tempat yang penduduknya ramai, rumahnya berkelompok, dan mata pencaharian penduduknya bukan pertanian. Sementara menurut Bintarto (1987) dalam Heryanto (2017) kota dalam tinjauan geografi adalah suatu bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar, dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah dibelakangnya. Tinjauan di atas masih sangat kabur, dalam arti akan sulit untuk menarik batas yang tegas untuk mendefinisi kota dan membedakannya dari wilayah desa, apabila menginginkan tinjauan tersebut.

Tinjauan di atas merupakan batasan kota dari segi sosial. Dalam perkembangannya, konsep-konsep kota paling tidak dapat dilihat dari 4 sudut pandang, yaitu segi fisik, administratif, sosial dan fungsional. Dengan banyaknya sudut pandang dalam membatasi kota, mengakibatkan pemahaman kota dapat berdimensi jamak dan selama ini tidak satupun batasan tolak ukur kota yang dapat berlaka secara umum. Adapun kriteria fisik kota diantaranya adalah tata ruang, arsitektur, RTH, ciri dan karakter budaya lokal.

2. Kualitas Lingkungan

Dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2009 tentang pengelolaan lingkungan hidup dinyatakan bahwa lingkungan adalah kesatuan ruang dengan semua benda, daya keadaan, dan makhluk hidup, termasuk di

dalamnya manusia, dan perilakunya yang mempengaruhi kelangsungan perikehidupan dan kesejahteraan manusia serta makhluk hidup lainnya.

Adapun lingkungan secara umum lingkungan dibedakan menjadi dua menurut Mutakin (2018), yaitu sebagai berikut:

a. Lingkungan biotik

Lingkungan biotik adalah semua makhluk hidup yang menempati bumi, terdiri atas tumbuhan, hewan dan manusia.

Menurut fungsinya faktor biotik dibedakan menjadi tiga, yaitu :

- 1) Produsen, yaitu organisme yang dapat menghasilkan makanannya sendiri, yang disebut autotrofik.
- 2) Konsumen, ialah organisme yang hanya memanfaatkan hasil yang disediakan oleh organisme lain. Kelompok konsumen disebut heterotrofik.
- 3) Pengurai merupakan organisme yang berperan menguraikan sisa-sisa atau makhluk hidup yang telah mati, seperti bakteri dan jamur.

Faktor-faktor biotik yang membentuk satuan ekosistem :

- a) Individu adalah sebutan makhluk hidup yang tunggal.
- b) Populasi adalah sekelompok individu sejenis yang menempati suatu daerah tertentu, dan
- c) Komunitas adalah seluruh populasi makhluk hidup yang hidup bersama-sama di suatu daerah tertentu.

b. Lingkungan abiotik/lingkungan anorganik

Benda-benda mati bumi, tetapi mempunyai pengaruh pada kehidupan makhluk hidup yang ada di dalamnya, antara lain udara, tanah, air, dan sinar matahari. Komponen-komponen lingkungan yang ada di sekitar kita merupakan satu kesatuan yang saling mempengaruhi antara komponen yang satu dengan komponen yang lain yang disebut ekosistem. Ilmu yang mempelajari hubungan timbal balik antara komponen biotik dengan komponen abiotik dalam ekosistem disebut ekologi. Kualitas lingkungan hidup dibedakan menjadi 3 menurut Mutakin (2018), yaitu sebagai berikut :

1) Lingkungan Biofisik

Lingkungan biofisik adalah lingkungan abiotik dan biotik yang berhubungan secara simbiosis. Lingkungan biofisik dibedakan menjadi dua, yaitu sebagai berikut :

- a) Lingkungan biofisik abiotik, yaitu tanah, batuan, mineral, udara, air, energi matahari, dan proses yang berada di dalam dan permukaan bumi.
- b) Lingkungan fisik biotik, yaitu semua makhluk hidup mulai dari mikroorganisme sampai tumbuhan, hewan, dan manusia.

Lingkungan biofisik terjadi bila berlangsungnya hubungan secara simbiosis antara lingkungan abiotik dan biotik, sehingga sistem interaksi menimbulkan kehidupan yang serasi. Jika salah satu unsur rusak atau hilang, maka kehidupan akan terganggu dan tidak harmonis.

2) Lingkungan Sosial Ekonomi

Manusia secara individual maupun kelompok adalah makhluk sosial, kualitas sosial ekonomi baik jika terpenuhi semua kebutuhan manusia. Kualitas sosial ekonomi dapat tercipta bila mereka memiliki sumber pendapatan yang memadai.

3) Lingkungan budaya

Masalah lingkungan hidup mempunyai sumbangan dan pengaruh positif dan negatif terhadap pengembangan kota. Pengaruh lingkungan hidup yang positif dapat membuat kehidupan kota lebih memberikan kepuasan dan kenyamanan serta keindahan, dimana pusat kota menjadi lebih menarik dengan diadakan pemugaran, taman-taman dan lapangan terbuka yang cukup luas dan terpelihara baik, tersedianya fasilitas rekreasi bagi warga kotanya. Di lain pihak pengaruh lingkungan hidup dapat negatif, misalnya dalam bentuk polusi atau pencemaran udara dan pengotoran air serta residu lainnya dalam jumlah besar.

Kebijakan dan perencanaan perkotaan pembangunan kota harus berwawasan lingkungan, mempertimbangkan daya dukung tata ruang, dan pengendalian pencemaran lingkungan. Upaya pengendalian lingkungan harus mempertimbangkan keterkaitan berbagai kegiatan secara berkesinambungan agar pencapaian sasaran lingkungan hidup di daerah perkotaan dapat terwujud dengan baik.

3. Transportasi - Aksesibilitas

Menurut Black (1981) dalam Heryanto (2017), aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Menurut Magribi (2004) bahwa aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem.

Aksesibilitas pada suatu daerah sangat terkait dengan sistem transportasi. Adapun indikator aksesibilitas menurut Primaningtyas (2012) ialah sebagai berikut:

a. Ketersediaan angkutan umum

Adanya angkutan umum yang mudah dijangkau serta cepat untuk mendapatkannya.

b. Kondisi jalan

Keadaan jalan yang lebar dan tidak rusak sehingga mudah dilalui oleh kendaraan pribadi maupun umum.

c. Jarak ke pusat aktifitas

Lokasi yang ditempuh sangat terjangkau karena letaknya yang berdekatan dengan jalan raya sehingga memudahkan seseorang untuk melakukan aktivitas sebab jaraknya yang dekat.

Tingkat aksesibilitas wilayah bisa diukur 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 satusatunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas (Miro, 2004).

Adanya aksesibilitas ini 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 aktifitas non fisik seperti kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum (Kartono 2001 dalam Pohan dkk 2015).

4. Fasilitas

Menurut SNI 03-1733-2004, prasarana lingkungan merupakan kelengkapan dasar fisik lingkungan yang memungkinkan lingkungan dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Lebih jelasnya, prasarana lingkungan atau sarana dasar yang utama bagi berfungsinya suatu lingkungan permukiman adalah jaringan jalan untuk mobilitas orang dan angkutan barang, mencegah perambatan kebakaran serta untuk menciptakan ruang dan bangunan yang teratur, jaringan air bersih, jaringan saluran pembuangan air limbah dan tempat pembuangan sampah untuk kesehatan lingkungan, serta jaringan saluran air hujan untuk pematusan (drainase) dan pencegahan banjir setempat.

Fungsi prasarana adalah untuk melayani dan mendorong terwujudnya lingkungan permukiman dan lingkungan usaha yang optimal sesuai dengan fungsinya. Upaya memperbaiki dan mengembangkan lingkungan membutuhkan keseimbangan antara tingkat pelayanan yang ingin diwujudkan, dengan tingkat kebutuhan dari masyarakat pengguna dan pemanfaat prasarana dalam suatu

wilayah/kawasan pada suatu waktu tertentu, keseimbangan diantara kedua hal tersebut akan mengoptimalkan pemakaian sumber daya yang terbatas Diwiryo (1996) dalam Ayat (2017).

Dari pengertian di atas terlihat bahwa prasarana lingkungan merupakan kelengkapan dasar fisik lingkungan. Dimana kondisi dan kinerjanya akan berpengaruh pada kelancaran aktifitas dari masyarakat sebagai pengguna atau pemanfaat prasarana. Sementara itu, upaya-upaya perbaikan lingkungan dapat dilakukan dengan menjaga keseimbangan antara penyediaan prasarana dengan kebutuhan masyarakat.

Menurut *Organisation for Economic Coorporatin and Development* (1991) dalam Ayat (2017). Prasarana kota meliputi penyediaan air dan fasilitas limbah, drainase air permukaan, jalan raya, fasilitas transportasi, jaringan distribusi energi, fasilitas telekomunikasi dan jaringan pelayanan lainnya. Secara lebih rinci komponen dari prasarana perkotaan terdiri dari tujuh macam yaitu air bersih, drainase, air kotor/sanitasi, sampah, jalan kota, jaringan listrik dan jaringan telepon dimana tiap-tiap komponen mempunyai karakteristik yang berbeda.

Dari jenis-jenis prasarana di atas maka prasarana telekomunikasi, listrik, air bersih sistem perpipaan dan air limbah sistem pengolahan terpusat, biasanya dikelola langsung oleh instansi Pemerintah atau badan pengelola khusus karena membutuhkan teknologi tinggi dan biaya yang besar. Dan mengenai prasarana air bersih non perpipaan serta air limbah sistem pengolahan setempat, biasanya dikelola oleh warga secara individu untuk memenuhi kebutuhan sendiri-sendiri.

Sedangkan prasarana yang biasanya dikelola oleh masyarakat merupakan prasarana yang dimanfaatkan secara bersama-sama oleh masyarakat bukan individu-individu tertentu dan pengoperasian serta pemeliharaannya sesuai dengan kemampuan masyarakat yang ada. Prasarana tersebut yaitu:

- a. Prasarana jalan yaitu Lokal Sekunder Tipe I dan II karena sebenarnya masyarakatlah yang memiliki tanggung jawab untuk mengelola dan tingkat layanan prasarana tersebut sesuai dengan kebutuhan serta kemampuan masyarakat.

- b. Prasarana drainase yaitu saluran di sepanjang kiri kanan jalan karena memiliki hubungan langsung dengan kegiatan sehari-hari dan masyarakat memiliki kemampuan untuk mengoperasikannya dan memeliharanya. Rendahnya kinerja saluran akan mengakibatkan genangan yang berpengaruh langsung pada aktifitas masyarakat dan kondisi lingkungan.
- c. Prasarana pembuangan sampah yaitu mulai dari pembuangan sampah pada tempat yang telah disediakan sampai pengumpulan di tempat pembuangan sementara yang ada pada lingkungan tersebut.

Pengertian Infrastruktur tercantum dalam beberapa versi. Pengertian Infrastruktur menurut Stone (1974) dalam Ridwan (2020), adalah fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen publik untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan- pelayanan similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan sosial dan ekonomi. Jadi infrastruktur merupakan sistem fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan dasar manusia dalam lingkup sosial dan ekonomi. Secara teknik, infrastruktur memiliki arti dan definisi sendiri yaitu merupakan aset fisik yang dirancang dalam sistem sehingga memberikan pelayanan publik yang penting.

Sistem infrastruktur didefinisikan sebagai fasilitas atau struktur dasar, peralatan, instalasi yang dibangun dan yang dibutuhkan untuk berfungsinya sistem sosial dan sistem ekonomi masyarakat (Grigg, 2000 dalam Ridwan, 2020). Sistem infrastruktur merupakan pendukung utama sistem sosial dan sistem ekonomi dalam kehidupan masyarakat. Disini, infrastruktur berperan penting sebagai mediator antara sistem ekonomi dan sosial dalam tatanan kehidupan manusia dan lingkungan. Kondisi itu agar harmonisasi kehidupan tetap terjaga dalam arti infrastruktur tidak kekurangan (berdampak pada manusia), tapi juga tidak berlebihan tanpa memperhitungkan daya dukung lingkungan alam karena akan merusak alam dan pada akhirnya berdampak juga kepada manusia dan makhluk hidup lainnya. Dalam hal ini, lingkungan alam merupakan pendukung

sistem infrastruktur, dan sistem ekonomi didukung oleh sistem infrastruktur, sistem sosial sebagai obyek dan sasaran didukung oleh sistem ekonomi.

5. Utilitas

Utilitas merupakan preferensi atau nilai guna pengambil keputusan dengan mempertimbangkan faktor risiko berupa angka yang mewakili nilai sebenarnya berdasarkan keputusan. Nilai utilitas digunakan untuk menggambarkan alternatif yang dipilih oleh pengambil keputusan. Untuk angka utilitas yang tinggi mewakili alternatif yang paling disukai, sedangkan yang rendah mewakili alternatif yang kurang disukai. Supranto (2005) dalam Heryanto (2017).

Dalam perkotaan, utilitas merupakan fasilitas umum yang menyangkut kepentingan masyarakat banyak yang mempunyai sifat pelayanan lokal seperti bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan. Yang termasuk dalam fasilitas umum ini, antara lain jaringan listrik, jaringan telkom, jaringan air bersih, jaringan distribusi gas dan bahan bakar lainnya, jaringan sanitasi, dan sejenisnya.

6. Ekonomi

Secara teori ekonomi, kesempatan kerja berarti peluang atau keadaan yang menunjukkan tersedianya lapangan pekerjaan, sehingga semua orang yang bersedia dan sanggup bekerja dalam proses produksi dapat memperoleh pekerjaan sesuai dengan keahlian, keterampilan, dan bakatnya masing-masing. Kesempatan kerja yang menggambarkan permintaan tenaga kerja di pasar kerja (*demand for labour*) adalah ketersediaan pekerjaan (lapangan kerja untuk diisi oleh para pencari kerja). Pertambahan jumlah angkatan kerja harus diimbangi dengan investasi yang dapat menciptakan kesempatan kerja sehingga mampu menyerap pertambahan angkatan kerja tersebut (Sarmiati, 2015).

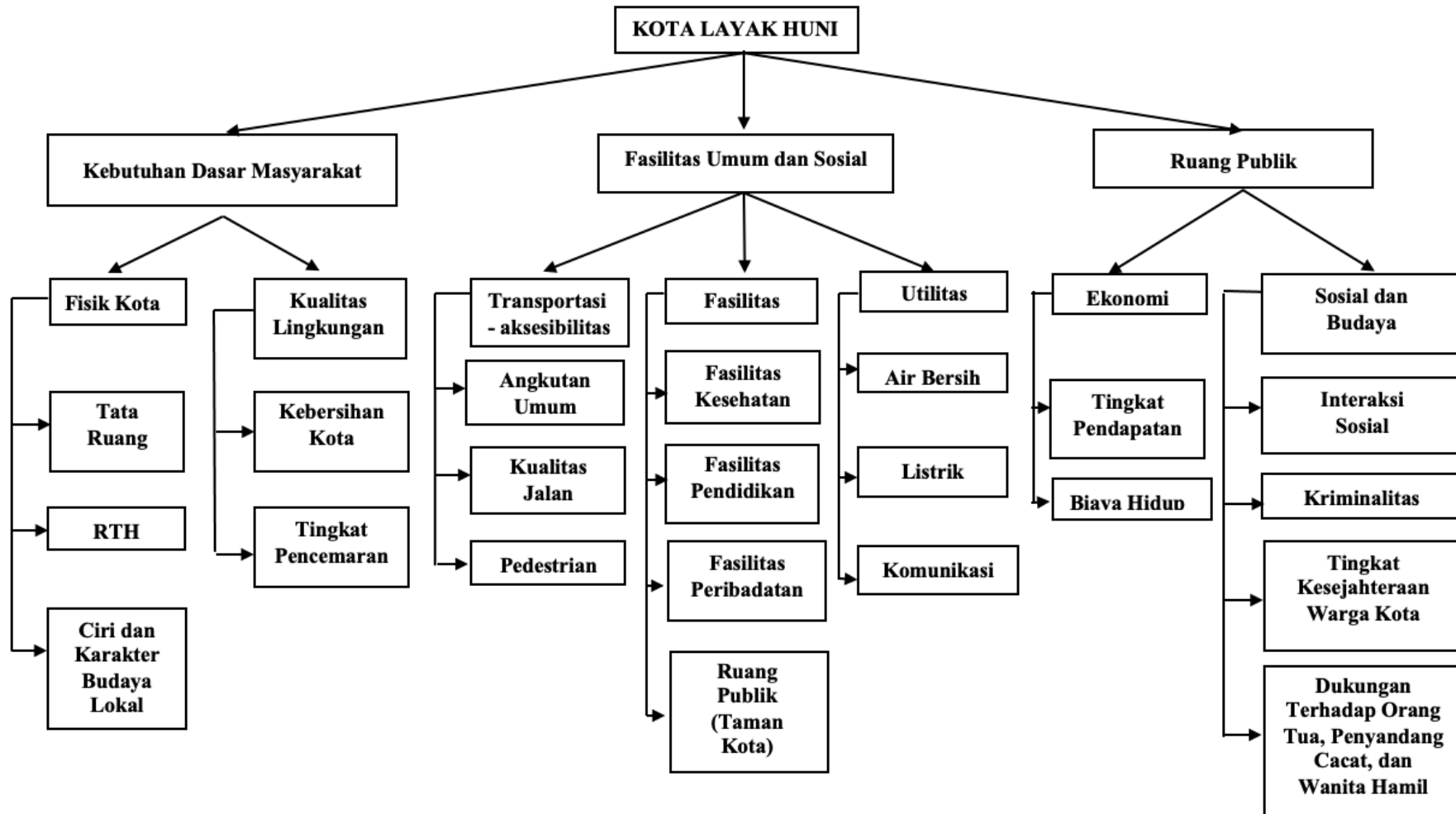
Ketimpangan dalam distribusi penduduk menyebabkan terjadinya juga ketimpangan dalam penyerapan tenaga kerja untuk sektor formal dalam perekonomian, khususnya industri manufaktur yang ikut mempengaruhi pendapatan masyarakat itu sendiri. Semakin mendekati wilayah perkotaan yang menjadi pusat pertumbuhan ekonomi di suatu kawasan, maka akan semakin terkonsentrasinya penduduk di wilayah tersebut. Hal ini sangat wajar terjadi karena akan banyak para pencari kerja pindah ke kota yang lebih menjanjikan untuk mengadu nasib mencari pekerjaan yang lebih baik. Kota menjadi prioritas para pencari kerja untuk dikunjungi dan menetap guna memenuhi kebutuhan hidup adalah kota atau wilayah yang banyak terdapat perusahaan seperti kawasan industri dan perkantoran. Akibatnya seiring dengan pertumbuhan jumlah industri maka biasanya akan sebanding dengan pertumbuhan penduduk dan kepadatan penduduk di suatu wilayah (Effendy, 2014).

7. Sosial

Secara sosial, pola interaksi sebagian warga masyarakat berbeda dengan ciri dari warga kota. Walaupun wilayah ini masih tergolong perkotaan namun secara sosial warga masih cenderung memiliki perhatian terhadap sesama, jarak sosial yang tidak terlalu tinggi, dan masih memiliki semangat gotong royong atau kebersamaan yang diwujudkan dengan adanya rutinitas perkumpulan warga, baik dalam kelompok tertentu seperti kumpulan ibu-ibu, bapak-bapak, remaja, pengajian, dan sebagainya. Kendala yang muncul lebih pada aspek ketergantungan pada tokoh masyarakat, baik itu Ketua RT, Ketua RW, Ketua PKK, atau kelompok pengajian. Masyarakat cenderung bersifat pasif dan menunggu, keterlibatan mereka pada rasa hormat kepada tokoh dan wujud toleransi antar warga (Annawaty, 2011).

Kota pada dasarnya adalah produk dari perkembangan kebudayaan manusia, karena pada hakikat kota adalah tempat bermukim. Oleh karena itu, keberadaan kota hampir setara kebudayaan manusia. Kota adalah lokasi dimana kekuasaan, kekayaan, peradaban manusia berkembang. Bangunan-bangunan, jalan, Tugu, lapangan dan wujud fisik komponen kota yang bersangkutan. Oleh karena itu

hampir semua kota mempunyai penanda tersebut. Tetapi tidak semua penanda tersebut dapat disebut sebagai sesuatu yang istimewa, jika tidak ada penjelasan tentang keistimewaan. Selama ini, penelitian-penelitian tentang hubungan budaya dan tata ruang menghasilkan pengelompokan tata ruang kota seperti pengelompokan pengembangan budaya, yaitu kota prasejarah, tradisional/praindustri, industri/modern dan post modern. Setiap periode kebudayaan meninggalkan jejak-jejak yang mewujudkan dalam tata ruang kotanya, dikenal sebagai struktur konsentrik, sektoral, multinuclear, monumental, compound atau organis (Suryanto dkk, 2015).



Gambar 1 Variabel Kota Layak Huni
 Sumber: Variabel IAP dalam Heryanto (2017)

Pada gambar diatas dapat dijelaskan bahwa pada tingkat pertama adalah tujuan umum yang hendak dicapai, yaitu kota layak huni. Tingkat kedua merupakan gambaran sebuah kota dengan lingkungan dan atmosfer yang nyaman untuk ditinggali dan bekerja yang dilihat dari berbagai aspek, baik itu fisik maupun non fisik, pinsipnya adalah ketersediaan kebutuhan dasar, fasilitas umum dan sosial, dan ruang publik.

Tingkat ketiga merupakan rumusan kriteria kota layak huni yang terdiri dari 7 variabel, yaitu fisik kota, kualitas lingkungan, transportasi-aksesibilitas, fasilitas, utilitas, ekonomi, sosial dan budaya. Tingkat keempat adalah kriteria dari variabel perkotaan.

2.6 Kota Layak Huni di Indonesia

Ikatan Ahli Perencanaan (2017), menggolongkan kota-kota yang ada di Indonesia ke dalam 3 golongan, yaitu golongan kota dengan indeks kota layak huni yang di atas rata-rata (*top tier city*), golongan kota dengan nilai indeks layak huni rata-rata (*middle tier city*) dan golongan kota dengan nilai indeks layak huni di bawah rata-rata (*bottom tier city*). Penilaian ini di dasarkan pada tingkat pemenuhan tiap-tiap aspek kelayak hunian kota. Sejak tahun 2009 IAP telah melakukan penelitian di 12 kota dengan rata-rata indeks kota layak huni sebesar 54,17%, selanjutnya pada tahun 2011 IAP melakukan penelitian di 15 kota dengan rata-rata indeks kota layak huni sebanyak 54,26%, lalu pada tahun 2014 IAP memperluas wilayah penelitiannya ke 18 kota dengan indeks rata-rata 63,29%, adapun pada tahun 2017 IAP meneliti di 26 kota di Indonesia

Adapun yang berada di golongan *top tier city* adalah Solo 66,9 persen, Palembang 66,6 persen, Balikpapan 65,8 persen, Denpasar 65,5 persen, Semarang 65,4 persen, Tangerang Selatan 65,4% persen dan Banjarmasin 65,1 persen. *Top tier cities* merupakan kota dengan karakter kelokalan yang kuat dan preservasi karakteristik tradisional seperti Solo, Denpasar, Semarang, Banjarmasin kecuali Tangerang Selatan yang merupakan kota baru yang modern. Adapun kota kota besar menghuni *average tier cities* seperti Pekalongan 64,7 persen, Bandung 63,6

persen, Yogyakarta 63,6 persen, Malang 63,5 persen, Surabaya 63,2 persen, Bogor 63,2 persen, Palangkaraya 62,9 persen, Jakarta 62,6 persen dan Manado 62,5 persen. Selanjutnya kota yang masuk ke dalam kategori *bottom tier cities* yaitu Pontianak 62 persen, Depok 61,8 persen, Mataram 61,6 persen, Tangerang 61,1 persen, Banda Aceh 60,9 persen, Pekanbaru 57,8 persen, Samarinda 56,9 persen, Bandar Lampung 56,4 persen, Medan 56,1 persen dan terakhir adalah kota Makassar dengan indeks kelayak hunian sebesar 55,7 persen yang merupakan kota dengan segudang persoalan urbanisasi, pertumbuhan penduduk, kemacetan keterbatasan infrastruktur, dan lain-lain.

2.6.1 Solo

Kota Solo di Jawa Tengah dijuluki sebagai kota ternyaman di Indonesia. Predikat tersebut diberikan oleh Ikatan Ahli Perencanaan Indonesia (IAP) pada 2018 lalu. Berdasarkan hasil survei yang dilakukan di 26 kota dari 19 provinsi di Indonesia, Solo menempati posisi pertama kota layak huni dengan indeks 66,9 persen. Ketua Kompartemen *Livable City* IAP, Elkana Catur mengatakan Solo terpilih menjadi kota yang memiliki nilai paling tinggi dan konsisten menjadi kota yang layak huni dan paling nyaman di Indonesia.

Dalam survei ini, IAP menilai dari lima aspek saat menentukan kota layak huni di Indonesia. Beberapa di antaranya, pengelolaan air bersih, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, fasilitas keagamaan, dan fasilitas transportasi. Hal ini juga mengartikan Solo memiliki suasana yang nyaman untuk bekerja yang didukung oleh faktor fisik, sosial, ekonomi, dan lingkungan. Solo disebut sebagai kota paling nyaman untuk ditinggali lantaran warganya yang mampu mengelola kemajemukan. Mampunya warga menjaga dan mengelola kemajemukan ditunjukkan dari sifat warga yang saling menghargai tanpa memandang suku, agama dan golongan semangat gotong royong dan saling menghargai antar warganya juga menjadi salah satu indikator penilaian tim survei. Aspek lain Solo menjadi kota ternyaman dihuni juga karena penataan kota.

Pada 2017 lalu Direktur Jenderal Cipta Karya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Sri Hartoyo pada 2017 lalu menyebutkan Solo

termasuk salah satu dari 13 kota di Indonesia yang memiliki sistem instalasi pengolahan air limbah (IPAL) berskala besar. Kota Solo sendiri kini telah memiliki tiga titik lokasi IPAL yang tersebar di tiga wilayah. Adapun konsep IPAL di Kota Solo ini dibagi menjadi dua, yaitu sistem perpipaan (*sewerage system*) dan sistem setempat (*on site system*). *Sewerage system* akan mampu melayani 30% penduduk, sedangkan *on site system* mampu melayani sekitar 70% dari jumlah penduduk.



Gambar 2 IPAL di Kota Solo

Sumber: surakarta.go.id, 2022

Kota Solo yang disebut paling nyaman di Indonesia juga menjadi tujuan para calon mahasiswa dari berbagai wilayah. Dikarenakan terdapat banyak universitas di Solo yang kualitas pendidikannya sangat baik, dengan biaya murah. Selain itu, biaya hidup di Kota Solo yang murah cocok untuk kalangan mahasiswa yang ingin melanjutkan studi.

Demikian pula dengan fasilitas kesehatan di Kota Solo yang sangat memadai membuat warga semakin nyaman. Ada beberapa rumah sakit besar dengan pelayanan prima yang berada di Kota Solo dan sering menjadi rujukan pasien di daerah sekitarnya. Dikutip dari Jatengprov.go.id, Minggu, dalam pandemi Covid-19 ini RSUD Dr Moewardi Solo menjadi rumah sakit rujukan pasien di Jawa Tengah.



Gambar 3 RSUD Dr Moewardi
Sumber: saranamedical.com, 2018

Selanjutnya dalam aspek keagamaan Kota Solo semakin nyaman dihuni karena fasilitas keagamaan yang memadai. Pada 2017 lalu Kota Solo masuk 10 besar kota paling toleran di Indonesia.

Dalam aspek transportasi di Kota Solo juga cukup memadai. Pada 2011 lalu Solo bahkan menjadi contoh manajemen transportasi yang baik. Hal tersebut disampaikan oleh Freddy Numberi yang kala itu menjabat sebagai Menteri Perhubungan.

2.6.2 Vienna, Austria

Menurut laporan yang dirilis oleh Divisi penelitian dan analisis dari perusahaan *The Economist Group, Economist Intelligence Unit (2014)*, setelah mensurvei 172 negara di dunia, Kota Vienna di Austria menduduki peringkat teratas kota yang paling layak di huni di dunia. Kota ini mendapatkan kembali posisi sebelumnya dari tahun 2019 dan 2018, dikarenakan stabilitas dan infrastrukturnya yang baik dengan indeks keseluruhan sebesar 99.1 persen. Adapun indeks stabilitas yang di dapatkan Kota Vienna sebesar 100 persen. Indeks kesehatan sebesar 100 persen. Indeks budaya dan lingkungan sebesar 96.3 persen dan indeks pendidikan sebesar 100 persen.



Gambar 4 Kota Vienna, Austria
Sumber: travel.tribunnews.com,2017

Terletak di pedesaan yang bersampingan langsung dengan sungai Danube, Kota Vienna merupakan kota yang sangat dikenal dengan kehijauan, kebersihan, kualitas air dan udara yang sangat bersih. Jalan-jalan di Kota Vienna juga termasuk yang terbersih di Eropa. Saat dunia sedang dihadapi dengan perubahan iklim, penduduk Kota Vienna telah berkomitmen untuk mempertahankan reputasi hijau Kota Vienna. Kota Vienna yang indah dan kaya akan budayanya membuktikan bahwa memprioritaskan kebutuhan dasar seperti perumahan dan perawatan kesehatan yang berkualitas, dan memiliki udara yang nyaman serta air yang dapat diminum membuat penduduknya merasa puas, nyaman dan tercukupi.



Gambar 5 Sungai Danube, Kota Vienna
Sumber: istockphoto.com,2018

Ditinjau dari aspek kesehatan, pelayanan kesehatan di Kota Vienna memiliki akses gratis ke layanan kesehatan berkat kontribusi pajak. Tenaga

kesehatan di Kota Vienna sangat berpengalaman dan terampil selain itu juga fasilitas kesehatan di Kota Vienna juga sangat baik dan lengkap sehingga menarik turis medis dari seluruh Eropa. Apotek-apotek di kota ini juga sudah sangat lengkap dan pasien hanya perlu membayar pajak untuk obat-obatan tertentu yang sudah termasuk perawatan mental yang gratis. Inilah yang menjadikan sistem kesehatan di Kota Vienna menjadi kelas satu dan menadapt indeks 100 persen.



Gambar 6 Rumah sakit umum di Kota Vienna
Sumber: mediglobus.com, 2019

Kota Vienna sebagai kota metropolitan yang ramai memiliki sistem transportasi umum yang efisien yaitu komponen vital dari kualitas hidup yang produktif dan bebas stres. Dengan banyaknya jalur sepeda dan transportasi umum multi-moda yang andal, kemacetan lalu lintas di kota ini lebih rendah daripada di sebagian besar kota di Eropa. Berkeliling di pusat kota vienna dengan berjalan kaki atau bersepeda juga sangat dianjurkan, karena dapat meningkatkan kebugaran dan juga mengurangi kemacetan di jalan-jalan kota

Austria selalu menempati peringkat tertinggi dalam indeks perdamaian global. Ini diperkuat oleh penurunan signifikan dalam tingkat kejahatan yang dilaporkan di kota Vienna diantara tahun 2019 dan 2021, yang menyebabkan negara tersebut menduduki peringkat negara paling damai kelima di dunia dalam indeks tahun 2022.

2.7 Penelitian Terdahulu

Tabel 2 Penelitian terdahulu

| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|-----------------------------------|-----------------|---|--|---|--|--|
| 1. | I Made Satya Graha, Ahmad Sawardi | Jurnal, 2018 | Faktor-faktor yang Mempengaruhi Peningkatan Indeks Kota Layak Huni di Kota Denpasar | Untuk mengetahui proses dan faktor-faktor yang mempengaruhi Kota Denpasar dalam meningkatkan indeks kota layak huni. | Metode analisis penelitian ini adalah induktif kualitatif dengan strategi studi kasus Variabel: Fasilitas Keamanan, Politik Kota, Keselamatan Kota, Kesehatan Kota, Fasilitas Ekonomi, Sektor Informal Kota, Ketercukupan Pangan, Informasi Pembangunan dan Partisipasi Masyarakat, Perumahan, Fasilitas Peribadatan, Fasilitas Olahraga, Fasilitas Kesenian dan Budaya, Pengelolaan Air Kotor dan Drainase. | Untuk dapat menjadi kota layak huni kota Denpasar melalui 5 fase. Proses pada fase I, II, dan III yang dipengaruhi oleh faktor kepemimpinan, transparansi dan tidak korup, kerjasama, inspirasi eksternal, serta inovasi dan komitmen Pemerintah Kota Denpasar. Kemudian konsistennya Kota Denpasar berada pada kategori peringkat teratas kota layak huni dilakukan melalui proses IV dan V dengan tambahan usaha mempertahankan tanda-tanda bersejarah, partisipasi masyarakat, dan smart city sebagai faktor yang mempengaruhi. | Persamaan: penelitian membahas faktor-faktor yang mempengaruhi kota layak huni Perbedaan: Terdapat pada studi kasus dan teknik analisis |
| 2. | Muhammad Iqbal Hisyam | Skripsi, 2021 | Kajian Kota Pekanbaru | Tujuan penelitian ini adalah | Metode deskriptif kualitatif dengan | Hasil penelitian menunjukkan pada tahun 2019, terjadi | Persamaan: Penelitian |

| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|------------------------------------|-----------------|---|---|--|--|--|
| | | | Menuju Kota Layak Huni | merumuskan strategi dan arahan pengembangan indikator prioritas Kota Pekanbaru menuji kota layak huni | teknik analisis AHP Variabel: Fisik Kota, Kualitas Lingkungan, Transportasi, Fasilitas, Utilitas, Ekonomi dan Sosial | peningkatan kota layak huni di Pekanbaru menjadi 60 persen, dari 29 kriteria terdapat 4 kriteria yang perlu ditingkatkan yaitu kebersihan kota, perekonomian kota, fasilitas pejalan kaki dan transportasi aksesibilitas. Dari hasil wawancara para ahli strategi yang menjadi prioritas pengembangan kota layak huni di Pekanbaru adalah pembangunan. | membahas kajian ketercapaian kota layak huni, variabel Perbedaan: Terletak pada studi kasus dan indikator penelitian |
| 3. | Hillary Kristarani, Alia Fajarwati | Jurnal, 2015 | Kajian Kota Layak Huni Ditinjau dari Aspek Lingkungan Hidup di Kota Tegal Jawa Tengah | Mengidentifikasi kelayakan huni Kota Tegal yang ditinjau dari aspek lingkungan hidup dan mengidentifikasi persepsi masyarakat Kota Tegal mengenai kelayakan huni yang ditinjau dari aspek lingkungan hidup di Kota Tegal. | Metode Analisis Deskriptif Kuantitatif Variabel: Kualitas Udara dan Air, Ruang Terbuka Hijau, Kesehatan Masyarakat, dan Lingkungan Sosial | Kota Tegal dapat dikategorikan layak huni apabila dilihat dari kualitas udara, kesehatan masyarakat dan lingkungan sosial. Tapi jika dilihat dari kualitas air dan RTH Kota Tegal dikategorikan tidak layak huni. | Persamaan: penelitian membahas kajian kota layak huni Perbedaan: terletak pada studi kasus dan penelitian lebih fokus pada aspek lingkungan hidup |
| 4. | Djunaidi | Jurnal, | Kajian Kota | Menganalisis | Metode Analisis | Kriteria yang berpengaruh pada | Persamaan: |

| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|--|-----------------|--|---|--|---|--|
| | Irwinsyah Darise, Dr.Ir. Linda Tondobala, DEA, Ir. Pierre H. Gosal, MEDS | 2015 | Manado sebagai Kota Layak Huni berdasarkan kriteria (IAP) Ikatan Ahli Perencanaan | kriteria yang berpengaruh pada penentuan kondisi kenyamanan Kota Manado saat ini berdasarkan kriteria Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) | Kuantitatif dengan teknik analisis deskriptif statistik Variabel: Informasi Pelayanan Publik, Interaksi antar Hubungan Penduduk, Tingkat Kriminalitas, Tingkat Aksesibilitas Tempat Kerja, Kualitas Jaringan Telekomunikasi, Kualitas Air Bersih, Ketersediaan Air Bersih, Ketersediaan Fasilitas Pendidikan, Kualitas Fasilitas Pendidikan, dan Ketersediaan Fasilitas Pendidikan. | penentuan kondisi Kota Manado adalah Kualitas Penataan Kota, seperti: kurangnya jumlah RTH di perkotaan, menurunnya kualitas lingkungan yang sehat, dan meningkatnya kemacetan lalu lintas di perkotaan | Penelitian ini membahas tentang ketercapaian kota layak huni Perbedaan: metode analisis dan studi kasus. |
| 5. | Aviani Intan Soraya | Skripsi, 2016 | Peningkatan Ketercapaian Kota Layak Huni di Surabaya berdasarkan Persepsi Pemegang | Tujuan penelitian ini adalah mengkaji ketercapaian kota layak huni di surabaya | Metode deskriptif kualitatif dengan menggunakan teknik analisis CFA dan IPA Variabel: | Hasil dari penelitian ini adalah ketercapaian kota layak huni di Kota Surabaya berdasarkan persepsi pemegang kebijakan cukup baik, berbeda dengan hasil penelitian IAP yang mengatakan tingkat layak huni | Persamaan: Penelitian ini membahas peningkatan ketercapaian kota layak huni |

| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|---------------------------|-----------------|--|---|---|---|---|
| | | | Kebijakan | | Pendidikan, Kesehatan, Perumahan, Transportasi, Lingkungan, Sosial Budaya, Ekonomi dan Kebijakan dan Tata Ruang. | kota surabaya berada di bawah rata-rata kota di Indonesia. perbedaan ini didasarkan pada perbedaan persepsi antara IAP yang berdasarkan pendapat dari masyarakat dengan pemerinah selaku pemegang kebijakan. Namun walaupun hasil capaian sudah cukup baik, berdasarkan persepsi pemegang kebijakan terdapat variabel yang perlu ditingkatkan kinerja agar tercapai kota layak huni diantaranya rasio murid guru, ketersediaan air bersih, angkutan umum dan interaksi hubungan penduduk. | Perbedaan: terletak pada studi kasus dan penelitian hanya menganalisis tingkat partisipasi masyarakat dalam mewujudkan kota layak huni |
| 6. | Andi Makalalag, Pierre H. | Jurnal, 2019 | Kajian Kota Kotamobagu menuju Kota Layak Huni (Livable City) | Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji kondisi kota Kotamobagu sebagai kota layak huni (Livable City) berdasarkan kriteria Ikatan Ahli Perencana (IAP) | Metode deskriptif dengan analisis kuantitatif Variabel: Fisik Kota, Kualitas Lingkungan, Transportasi, Fasilitas, Utilitas, Ekonomi dan Sosial | Berdasarkan hasil penelitian dari 25 kriteria IAP, terdapat 10 kriteria yang layak dengan konsep livable city di kota Kotamobagu | Persamaan: Penelitian ini membahas ketercapaian kota kotambogu sebagai kota layak huni, variabel Perbedaan: terletak pada studi kasus, indikator dan teknik analisis |

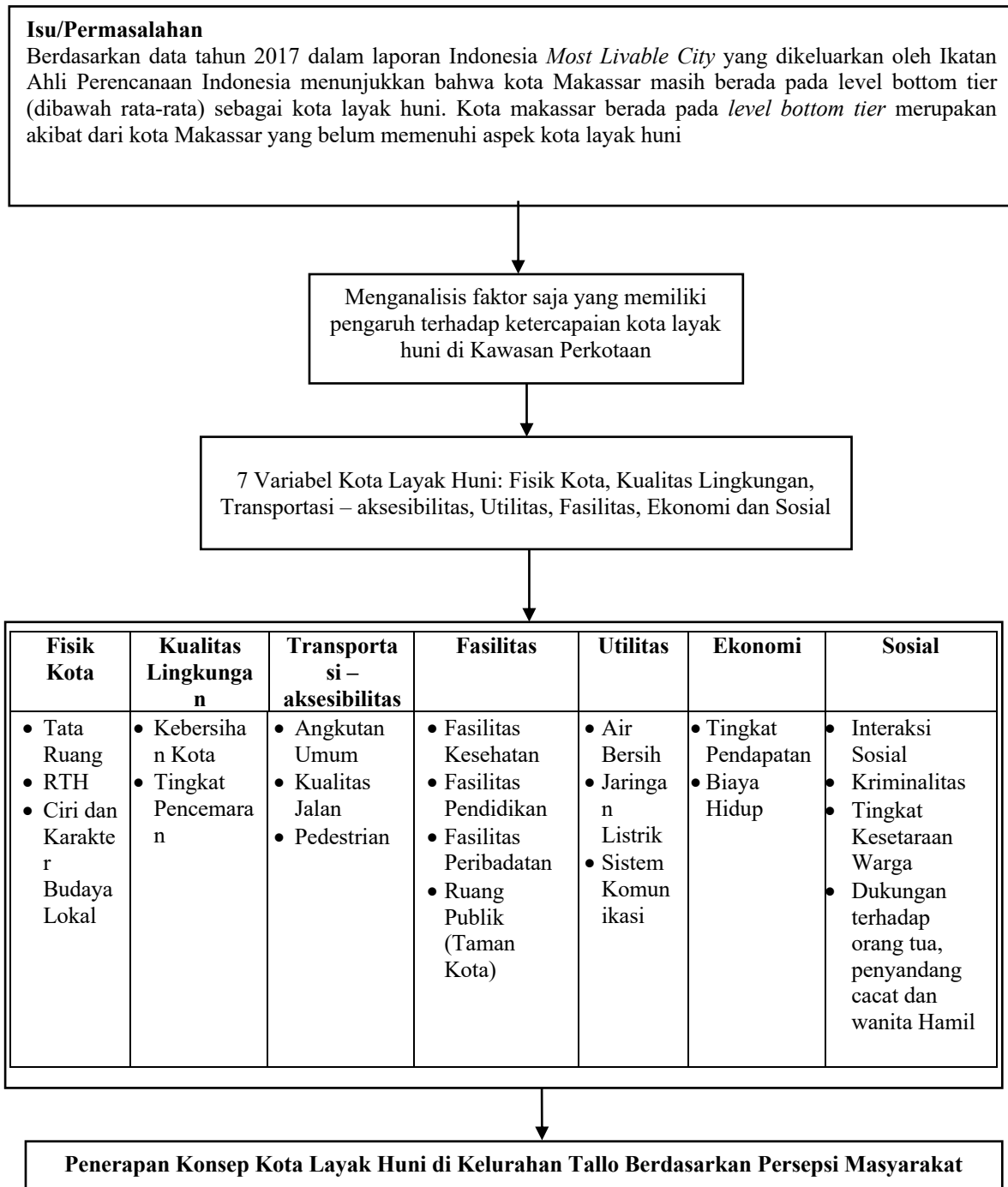
| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|--|-----------------|---|---|--|---|---|
| 7. | Resi Iswara, Winny Astuti, Rufia Andisetyana Putri | Jurnal, 2017 | Kesesuaian fungsi taman kota dalam konsep kota layak huni di surakarta | Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kesesuaian fungsi taman kota di Surakarta dalam mendukung konsep Kota Layak Huni. | Penelitian ini menggunakan metode analisis skoring dan analisis deskriptif Variabel: Aktivitas Sosial, Edukasi, Ekonomi | Taman-taman kota di Surakarta sudah cukup sesuai fungsinya untuk mendukung konsep Kota Layak Huni di Surakarta. Dengan penambahan kualitas dan perbaikan serta perawatan taman maka taman kota di Surakarta dapat dikatakan sesuai untuk menunjang konsep Kota Layak Huni di Surakarta. | Persamaan : Penelitian ini membahas kota layak huni di kota surakarta Perbedaan: terletak pada studi kasus dan Penelitian ini hanya meneliti fungsi taman kota dalam mewujudkan konsep kota layak huni |
| 8. | Heryanto. I.T | Skripsi, 2017 | Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kota medan sebagai kota layak huni | Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja indikator kota layak huni di Kota Medan | metode analisis deskriptif dan AHP Variabel: Fisik Kota, Kualitas Lingkungan, Transportasi, Fasilitas, Utilitas, Ekonomi dan Sosial | Hasil penelitian menunjukkan faktor-faktor yang harus diprioritaskan pemerintah Kota Medan untuk mencapai kota layak huni adalah peningkatan kebersihan kota, tingkat pendapatan, peningkatan kualitas jalan dan ketersediaan ruang publik. | Persamaan: penelitian membahas faktor-faktor yang mempengaruhi kota layak huni, variabel Perbedaan: terletak pada lokasi penelitian, teknik analisis dan indikator penelitian |

| No | Nama Peneliti | Jenis dan Tahun | Judul Penelitian | Tujuan Penelitian | Metode Analisis | Hasil Penelitian | Persamaan dan perbedaan |
|----|--|-----------------|---|---|---|--|--|
| 9. | Ifni Farida, Galing Yudana, Erma Fitria Rini | Jurnal, 2017 | Tingkat Kesesuaian Ruang Publik Dengan Konsep Livable City Di Kota Surakarta | Untuk mengetahui sejauh mana kesesuaian penerapan konsep livable city di Kota Surakarta yang ditinjau dari kondisi ruang publik. | Metode analisis deduktif dengan teknik analisis skoring Variabel: Ketersediaan Ruang Publik, Jangkauan Ruang Publik, Aksesibilitas Ruang Publik, Kenyamanan Ruang Publik, Fasilitas Ruang Publik, Kegiatan Penunjang Ruang Publik | Hasil Penelitian menunjukkan tingkat kesesuaian ruang publik di Kota Surakarta dengan konsep livable city termasuk ke dalam kategori tingkat kesesuaian sedang. | Persamaan: Penelitian ini membahas tingkat kelayak hunian Perbedaan: Terletak pada variabel peneltiain, teknik analisi dan penelitian terdahulu hanya berfokus pada kesesuaian ruang publik |

Sumber: Penulis, 2022

2.8 Kerangka Konsep

Kerangka konsep pada penelitian ini didasari pada adanya keterkaitan antara konsep dan variabel penelitian yang akan memberikan gambaran alur penelitian. Adapun kerangka konsep dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:



Gambar 7 Kerangka Konsep