

**PENGARUH AKSESIBILITAS JALAN
LINGKAR BARAT TALLASA CITY TERHADAP
PERUBAHAN PEMANFAATAN GUNA LAHAN
DI KECAMATAN TAMALANREA**

SKRIPSI

Oleh:

NOEL DIAKEN PATANDEAN

45 16 042 056

BOSOWA



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR
TAHUN 2021**

**PENGARUH AKSESIBILITAS JALAN LINGKAR BARAT
TALLASA CITY TERHADAP PERUBAHAN PEMANFAATAN
GUNA LAHAN DI KECAMATAN TAMALANREA**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarja Teknik (ST)

UNIVERSITAS

BOSOWA

Oleh:

NOEL DIAKEN PATANDEAN

45 16 042 056

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR

TAHUN 2021

SKRIPSI

PENGARUH AKSESIBILITAS JALAN LINGKAR BARAT TALLASA CITY TERHADAP PERUBAHAN PEMANFAATAN GUNA LAHAN DI KECAMATAN TAMALANREA

Disusun Dan Diajukan Oleh

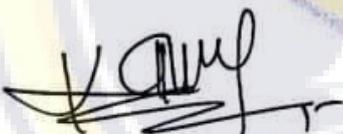
NOEL DIAKEN PATANDEAN

Nim : 4516042056

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II

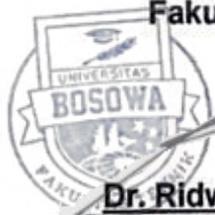

Dr. S. Kamran Aksa., ST.,MT
NIDN. 09-110774-01


Ilham Yahya ST.MSP
NIDN. 09-10048-05

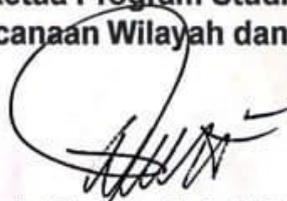
Mengetahui :

Dekan
Fakultas Teknik

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota



Dr. Ridwan, ST., M.Si
NIDN. 09-101271-01


Dr. Ir. Rudi Latief, M.Si
NIDN. 09-170768-01

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, Nomor : A.086/SK/FT/UNIBOS/II/2021 Pada Tanggal 10 February 2021 Tentang PANITIA DAN PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, Maka :

Pada Hari/Tanggal : Rabu, 10 February 2021

Skripsi Atas Nama : Noel Diaken Patandean

Nomor Pokok : 4516042056

Telah diterima dan disahkan oleh Panitia Ujian Skripsi Sarjana Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar, telah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana dan untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Negara Jenjang Strata Satu (S-1), pada Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI

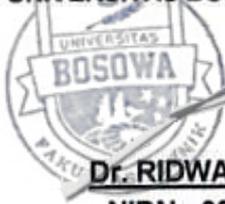
Ketua : Dr. Ir Rudi Latief ,M.Si

Sekretaris : Dr. Ir. Syahriar Tato, MS., MH.

Anggota : 1. Dr. S. Kamran Aksa, ST., MT.

2. Ilham Yahya ST., MSP

DEKAN FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA MAKASSAR



Dr. RIDWAN, ST, M.Si

NIDN : 0910127101

KETUA PROGRAM STUDI
TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

Dr. Ir. RUDI LATIEF, M.Si

NIDN : 0917076801

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertandatangan di bawah ini:

Nama : Noel Diaken Patandean

NIM : 45 16 042 056

Jurusan : Perencanaan Wilayah dan Kota

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Skripsi yang saya tulis/ajukan ini benar-benar hasil karya sendiri, dengan arahan komisi pembimbing dan bukan merupakan pengambilan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebahagian atau keseluruhan Skripsi ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima segala konsekuensi/sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, Maret 2021

Yang menyatakan,


Noel Diaken Patandean

ABSTRAK

Noel Diaken Patandean, 2021 “Pengaruh Aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Terhadap Perubahan Pemanfaatan Guna Lahan di Kecamatan Tamalanrea”. Dibimbing oleh Bapak S. Kamran Aksa dan Bapak Ilham Yahya.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh perubahan pemanfaatan guna lahan terhadap aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea. Serta seberapa besar dampak aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Tamalanrea penelitian ini dapat menjadi bahan masukan tentang adanya keterkaitan antara adanya aksesibilitas pembangunan jalan dengan perubahan penggunaan lahan.

Variabel yang digunakan terdiri dari empat diantaranya: (1) Aksesibilitas, (2) Kegiatan Ekonomi, (3) Perubahan Lahan, (4) Perkembangan Kota. Metode analisis yang digunakan berupa analisis *chi-square*, selanjutnya digunakan uji kontigensi dalam penarikan kesimpulan yang dilanjutkan system skoring Skala *Likert* sebagai parameter mengetahui besarnya hubungan variabel X terhadap Y dan analisis regresi liner sederhana untuk mengetahui berapa persen perubahan lahan yang terjadi khususnya pada variabel kegiatan ekonomi. Selanjutnya untuk mengetahui dampak aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallsa City terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat dengan metode analisis deskriptif kualitatif

Hasil penelitian ini bahwa seluruh variabel memiliki pengaruh terhadap aksesibilitas. Dan menunjukkan bahwa adanya aksesibilitas berdampak pada perubahan lahan khususnya aktivitas kegiatan ekonomi, yang secara otomatis merubah kondisi sosial ekonomi masyarakat di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City, Kecamatan Tamalanrea.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Jalan, Perubahan Lahan, Kondisi Sosial Ekonomi*

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran kepada Tuhan Yang Maha Esa senantiasa kita curahkan atas segala limpahan Rahmat Karunia serta Hidayah-Nya, sehingga penyusun dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul "*Pengaruh Aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Terhadap Perubahan Pemanfaatan Guna Lahan Di Kecamatan Tamalanrea*". Tugas Akhir ini merupakan syarat yang wajib dipenuhi untuk memperoleh gelar Sarjana STRATA SATU (S-1) pada Jurusan Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar dan merupakan salah satu proses akhir dari kegiatan pembelajaran di Universitas pada umumnya dan Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota pada khususnya.

Penulis menyadari telah sepenuhnya mengerahkan segala kemampuan dan usaha, namun sebagai manusia biasa yang tidak luput dari kesalahan dan lupa serta keterbatasan pengetahuan yang penulis miliki, masih banyak terdapat kekurangan dari tugas akhir ini.

Oleh karenanya, dengan rasa tulus dan ikhlas, selayaknyalah penulis menghaturkan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak **Prof. Dr. Ir M.Saleh Pallu, M.Eng** selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.
2. Bapak **Dr. Ridwan, ST., M.Si** selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

3. Bapak **Dr. Ir. Rudi Latief., M.Si** selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Bosowa Makassar.
4. Bapak **Dr. S Kamran Aksa, ST., MT** selaku Pembimbing Satu sekaligus Penasehat Akademik yang telah meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran serta kesabaran dalam memberikan bimbingan akademik kepada penulis sejak awal perkuliahan sampai dengan penulisan skripsi ini hingga selesai.
5. Bapak **Ir. Ilham Yahya, ST., MSP** selaku Pembimbing Dua yang bersedia meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran serta kesabaran dalam memberikan bimbingan kepada penulis sejak awal penulisan skripsi ini hingga selesai.
6. Bapak dan Ibu Staf pengajar serta karyawan (i) Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Makassar, atas segala bimbingan, didikan dan bantuan selama penulis menuntut ilmu di bangku perkuliahan sejak awal hingga selesai
7. Ayah Paulus Gode S.Pd dan Ibu Seriyarni Tandi Seru S.Pd selaku orangtua yang sangat saya banggakan serta saudara (i) saya Ira Yunita Patandean, Grisma Fanny dan Sepritian yang selalu memberikan semangat dan motivasi.
8. Teman-teman dan Senior Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota Universitas Bosowa Makassar, terkhusus sobat seperjuangan S.P.A.C.E 2016.

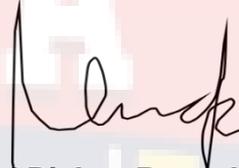
9. Keluarga besar MAPALA 45 Makassar, yang selalu mendukung dan memberikan motivasi kepada penulis dalam penyusunan Skripsi ini

10. Semua pihak yang telah memberikan bantuan dalam penyusunan Skripsi ini.

11. Masyarakat Kecamatan Tamalanrea yang bersedia menerima dan membantu dalam penelitian sampai penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, semoga Tuhan senantiasa mencurahkan segala berkatnya dan karunianya kepada mereka yang telah luar biasa membantu penulis dalam menyelesaikan penulisan tugas akhir ini, Amin. Terimakasih.

Makassar, Maret 2021


Noel Diaken Patandean

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENERIMAAN

HALAMAN PERNYATAAN

HALAMAN ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI iv

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR GAMBAR ix

BAB I PENDAHULUAN 1

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah 5

C. Tujuan Penelitian 5

D. Kegunaan penelitian 6

E. Sistematika Pembahasan 6

BAB II TINJAUAN PUSTAKA 8

A. Pengertian Jalan 8

1. Jalan Nasional 9

2. Jalan Provinsi 9

3. Jalan Kabupaten 9

4. Jalan Koya Madya 9

5. Jalan Khusus 10

6. Jalan Tol 10

B. Aksesibilitas 10

C. Perkembangan Kota 12

D. Pengertian Lahan 12

1. Tata Guna Lahan 13

2. Teori Lokasi Dan Nilai Lahan 15

3. Perubahan Guna Lahan 17

4. Faktor Penentu Penggunaan Lahan Perkotaan 18

E. Proses Perubahan Penggunaan Lahan	21
F. Keterkaitan Tata Guna Lahan dan Jalan	22
1. Sistem Kegiatan.....	23
2. Sistem Jaringan	23
3. Sistem Pergerakan	23
G. Road Map Penelitian	25
H. Kerangka Pikir.....	33
BAB III METODE PENELITIAN.....	34
A. Jenis Penelitian.....	34
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
1. Lokasi Penelitian.....	35
2. Waktu Penelitian.....	35
C. Populasi dan Sampel	38
1. Populasi.....	38
2. Sampel	38
D. Metode Pengambilan Sampel	39
E. Jenis Dan Sumber Data	39
1. Jenis Data.....	39
a. Data Kualitatif	39
b. Data Kuantitatif.....	39
2. Sumber	40
a. Data Primer	40
b. Data Sekunder	40
F. Teknik Pengumpulan Data	40
1. Kuesioner.....	41
2. Observasi.....	41
3. Pendataan Instasional.....	41
4. Studi Pustaka.....	41
5. Dokumentasi.....	41
G. Variabel Penelitian	42

H. Metode Analisis.....	44
1. Analisis Chi-Square	44
2. Skala Likert.....	46
3. Analisis Regresi Sederhana.....	47
4. Analisis Deskriptif	49
I. Definisi Operasional	50
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	52
A. Gambaran Umum Kota Makassar	52
1. Aspek Fisik Dasar	52
a. Letak Geografis dan Batas Administrasi	52
b. Kondisi Fisik Wilayah.....	54
c. Kondisi Klimatologi	55
d. Kondisi Geologi dan Tanah	58
e. Kondisi Hidrologi.....	58
2. Aspek Kependudukan	62
a. Distribusi dan Kepadatan Penduduk.....	62
b. Laju Pertumbuhan Penduduk	63
B. Gambaran Umum Kecamatan Tamalanrea.....	65
1. Aspek Fisik Dasar	65
a. Letak Geografis dan Batas Administrasi	65
b. Kondisi Topografi	68
c. Kondisi Geologi.....	68
d. Kondisi Klimatologi.....	71
e. Kondisi Hidrologi.....	73
f. Penggunaan Lahan.....	75
2. Aspek Kependudukan	81
C. Tinjauan Lokasi Penelitian	83
1. Profil Jalan Lingkar Barat Tallasa City	83
2. Kondisi Lokasi Penelitian	84
3. Volume Lalu lintas	88

D. Hasil Penelitian	90
E. Pembahasan.....	92
1. Analisis Chi Square	92
a. Kegiatan Ekonomi (X1)	93
b. Perubahan Lahan (X2).....	95
c. Perkembangan Kota (X3).....	97
2. Analisis Regresi Sederhana.....	101
3. Analisis Deskriptif	102
a. Dampak Aksesibilitas Terhadap Kegiatan Ekonomi.....	105
b. Dampak Aksesibilitas Terhadap Kondisi Sosial	106
BAB V PENUTUP	107
A. Kesimpulan	107
B. Saran	108

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Road Map Penelitian.....	25
Tabel 3.1 Pelaksanaan Kegiatan	36
Tabel 3.2 Variabel Penelitian	42
Tabel 3.3 Penentuan Skala Likert	47
Tabel 4.1 Luas Wilayah Kecamatan di Kota Makassar	54
Tabel 4.2 Distribusi dan tingkat Penduduk Menurut Kecamatan Di Kota Makassar Tahun 2019	63
Tabel 4.3 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2017	64
Tabel 4.4 Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Tamalanrea Tahun 2019.....	67
Tabel 4.5 Penggunaan Lahan di Kecamatan Tamalanrea	75
Tabel 4.6 Perubahan Penggunaan Lahan di Kecamatan Tamalanrea Tahun 2010-2020	77
Tabel 4.7 Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan dan Rasio Jenis Kelamin Tahun 2017-2018.....	82
Tabel 4.8 Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan Di Kecamatan Tamalanrea tahun 2018	82
Tabel 4.9 Perubahan Lahan di Sepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City tahun 2016-2020	85
Tabel 4.10 Volume kendaraan di Ruas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Berdasarkan 3 Segmen Waktu	88
Tabel 4.11 Hasil Kusioner Penelitian	90
Tabel 4.12 Rangkuman Pengaruh Variabel X Terhadap Variabel Y	100
Tabel 4.13 Hasil Uji Regresi Sederhana	101
Tabel 4.14 Uji T	101
Tabel 4.15 Hasil Koefisien Determinasi	102

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Model Teori Poros.....	15
Gambar 2.2 Model Teori Lokasi Von Thunen.....	16
Gambar 2.3 Kerangka Pikir.....	33
Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian	37
Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makasssar.....	53
Gambar 4.2 Peta Klimatologi Kota Makasssar.....	57
Gambar 4.3 Peta Geologi Kota Makasssar.....	60
Gambar 4.4 Peta Hidrologi Kota Makasssar.....	61
Gambar 4.5 Peta Administrasi Kecamatan Tamalanrea	66
Gambar 4.6 Peta Topografi Kecamatan Tamalanrea.....	69
Gambar 4.7 Peta Geologi Kecamatan Tamalanrea.....	70
Gambar 4.8 Peta Klimatologi Kecamatan Tamalanrea	72
Gambar 4.9 Peta Hidrologi Kecamatan Tamalanrea.....	74
Gambar 4.10 Peta Penggunaan Lahan Kecamatan Tamalanrea	76
Gambar 4.11 Peta Perubahan Lahan di Kecamatan Tamalanrea Dari Tahun 2010	79
Gambar 4.12 Peta Penggunaan Lahan Tahun 2020.....	80
Gambar 4.13 Peta Citra Kondisi Perubahan Lahan di Jalan Lingkar Barat Tallasa City Tahun 2016-2020.....	85
Gambar 4.14 Peta Penggunaan Lahan di Kawasan Jalan Lingkar Barat Tallasa City Tahun 2016.....	86
Gambar 4.15 Peta Penggunaan Lahan di Kawasan Jalan Lingkar Barat Tallasa City tahun 2020	87
Gambar 4.16 Peta Kepadatan Volume Kendaraan di Ruas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Tahun 2021	89
Gambar 4.17 Visualisasi Pengambilan Sampel di Jalan Lingkar Barat Tallasa City.....	92
Gambar 4.18 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Ekonomi Pendapatan Terhadap Aksesibilitas	93

Gambar 4.19 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Aktivitas Ekonomi Terhadap Aksesibilitas	94
Gambar 4.20 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Pembangunan Terhadap Aksesibilitas	95
Gambar 4.21 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Harga Lahan Terhadap Aksesibilitas	96
Gambar 4.22 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Bencana Alam Terhadap Aksesibilitas	97
Gambar 4.23 Grafik Uji Chi <i>Square</i> Dampak Positif Perkembangan Kota Terhadap Aksesibilitas	98
Gambar 4.24 Peta Hasil Analisi Uji Chi <i>Square</i> Tingkat Pengaruh Aksesibilitas	99
Gambar 2.25 Peta Hasil Analisis Chi <i>Square</i> Tingkat Pengaruh Aksesibilitas Berdasarkan Aktivitas Penggunaan Lahan	100

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan kota yang cukup pesat akibat laju pertumbuhan penduduk perkotaan yang tinggi, baik pertumbuhan penduduk secara alami maupun karena adanya migrasi dari desa ke kota serta perubahan aktivitas ekonomi, sosial, budaya, dan fisik kota, akan menimbulkan banyak permasalahan dalam kehidupan lingkungan perkotaan. Masalah perkembangan kota pada saat ini telah menjadi masalah yang cukup pelik untuk diatasi dan sering memunculkan konsekuensi negatif pada beberapa aspek. Pertambahan jumlah penduduk berarti juga terjadinya peningkatan kebutuhan lahan, karena lahan tidak dapat bertambah, maka yang terjadi adalah perubahan penggunaan lahan yang cenderung menurunkan proporsi lahan, yang sebelumnya merupakan penggunaan lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun. Perubahan penggunaan lahan adalah segala campur tangan manusia baik secara permanen maupun siklis terhadap suatu kumpulan sumber daya alam dan sumber kebutuhannya baik kebendaan maupun spiritual atau keduanya (Malingreau,1978). Seorang melakukan perubahan penggunaan lahan dengan maksud untuk memaksimalkan sumberdaya lahan tersebut sehingga diharapkan akan memperoleh keuntungan yang maksimal pula.

Pembangunan jalan terhadap perubahan penggunaan lahan telah banyak dilakukan. Meskipun demikian, pembangunan tersebut memberikan dampak terhadap perubahan kondisi sosial ekonomi yang berbeda dimasing-masing wilayah. Beberapa wilayah mampu mempertahankan karakteristik asalnya, misalnya sebagai kawasan pertanian. Namun tidak sedikit pula wilayah yang kemudian berkembang menjadi pusat pertumbuhan baru dan berkembang menjadi kawasan yang bersifat kekotaan. Semakin jauh perkembangan kota, semakin banyak pertumbuhan pusat-pusat baru akan sangat diperlukan adanya jalan-jalan arteri/lingkar kota (ring road), untuk memperbaiki aksesibilitas daerah-daerah terpencil, memperlancar mobilitas penduduk dan barang, jasa dan informasi serta mengurangi beban kota utama akan lalu lintas kota. Dengan semakin tingginya aksesibilitas maka semakin banyak pusat-pusat kegiatan baru serta *leap frog development* akan berkembang dengan pesat. Menurut Sujarto (1992) terdapat tiga faktor utama yang sangat menentukan pola perkembangan dan pertumbuhan kota, yaitu faktor manusia, faktor kegiatan manusia dan faktor pola pergerakan. Faktor pergerakan merupakan salah satu hal penting dalam perkembangan wilayah, hal ini dikarenakan pergerakan itu muncul akibat adanya faktor manusia dan kegiatan atau aktivitas wilayah tersebut. Tanpa adanya pergerakan dari wilayah tersebut ke wilayah lain, maka suatu wilayah tidak akan bisa berkembang. Pembangunan

fasilitas transportasi, seperti jalan, akan meningkatkan aksesibilitas pada suatu wilayah, karenanya permintaan untuk membangun lahan akan meningkat. Peningkatan aksesibilitas juga menyebabkan nilai lahan akan meningkat, dan pada akhirnya guna lahan pada wilayah tersebut akan berubah lebih padat (Khisty dan Lall, 2005). Perkembangan transportasi yang pesat memberikan peningkatan terhadap kualitas hidup masyarakat, transportasi dinilai mampu meratakan hasil-hasil pembangunan dan memberikan pelayanan pergerakan orang dan barang ke seluruh penjuru sehingga memberikan andil bagi pengembang serta kemajuan daerah dan membuka isolasi daerah terpencil.

Kota Makassar yang merupakan ibukota Provinsi Sulawesi Selatan juga disebut sebagai pintu gerbang Indonesia Timur menjadikan kota ini tumbuh pesat memiliki visi menjadi kota dunia, telah banyak melakukan pembangunan sarana dan prasarana pendukung untuk melayani berbagai aktifitas penduduk. Rata-rata laju pertumbuhan penduduk Kota Makassar yang mencapai angka 1,4 % pada tahun 2014-2015, saat ini telah mencapai ± 1,7 juta jiwa pada tahun 2017 dan akan terus meningkat setiap tahunnya, menyebabkan kebutuhan lahan yang terbatas semakin tinggi di daerah perkotaan. Salah satu langkah yang diambil oleh pemerintah Kota Makassar dalam menunjang pembangunan Kota Makassar itu sendiri yaitu dengan cara melakukan

pembangunan sarana transportasi berupa jaringan jalan Tallasa City yang bertujuan memberikan akses. Sehingga memudahkan masyarakat untuk melakukan aktivitas pergerakan. kenyataan yang terjadi yaitu, terdapatnya perubahan pemanfaatan guna lahan pada kawasan Tallasa City dan sekitarnya dalam hal ini berupa pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasa City yang menghubungkan jalan Tol Reformasi Insinyur Sutami sampai ke jalan Perintis Kemerdekaan yang menyebabkan terjadinya perubahan penggunaan lahan asli, yang awalnya kawasan Jalan Lingkar Barat Tallasa City ini merupakan daerah resapan air maupun tambak kini menjadi lahan terbangun untuk akses jalan. Selanjutnya keberadaan jalan Lingkar Barat Tallasa City dari sisi perekonomian, transportasi, dan perdagangan dinilai menguntungkan dengan semakin lancarnya akses distribusi. Akibat dari perubahan penggunaan lahan ini yang tidak tersosialisai dengan baik, mengakibatkan banyak masyarakat yang belum mengetahui dengan adanya aturan yang berkaitan dengan sistem penggunaan dan alih fungsi lahan dari lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun. Perubahan penggunaan lahan untuk pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasa City ini juga akan berdampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat terlihat dari sebelum adanya Jalan Lingkar Barat Tallasa City sampai sekarang, dimana sebagian besar telah merubah pola hidup serta mata pencaharian masyarakat di sekitar kawasan Jalan Lingkar

Barat Tallasa City, perubahan ini juga berimplikasi pada semakin meningkatnya harga jual lahan, serta kebutuhan akan sarana dan prasarana jalan untuk aktivitas pergerakan semakin meningkat.

Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis dalam penelitian ini mengambil judul “Pengaruh Aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Terhadap Perubahan Pemanfaatan Guna Lahan Di Kecamatan Tamalanrea”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka pemasalahan pokok dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh perubahan pemanfaatan guna lahan terhadap aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea?
2. Bagaimana dampak aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi di Kecamatan Tamalanrea?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan Dari Penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaruh perubahan pemanfaatan guna lahan terhadap aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea.

2. Untuk mengetahui dampak aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi masyarakat di Kecamatan Tamalanrea.

D. Kegunaan Penelitian

Adapun kegunaan dilakukannya penelitian ini, yaitu:

1. Untuk mengidentifikasi pengaruh perubahan pemanfaatan lahan terhadap aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea.
2. Untuk mengidentifikasi dampak aksesibilitas jalan Lingkar Barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi di Kecamatan Tamalanrea.

E. Sistematika Pembahasan

BAB 1 PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian, ruang lingkup penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang tinjauan terhadap literatur dan landasan teori yang berkaitan dengan tujuan penelitian yang digunakan sebagai dasar pemahaman penulis guna mencapai tujuan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

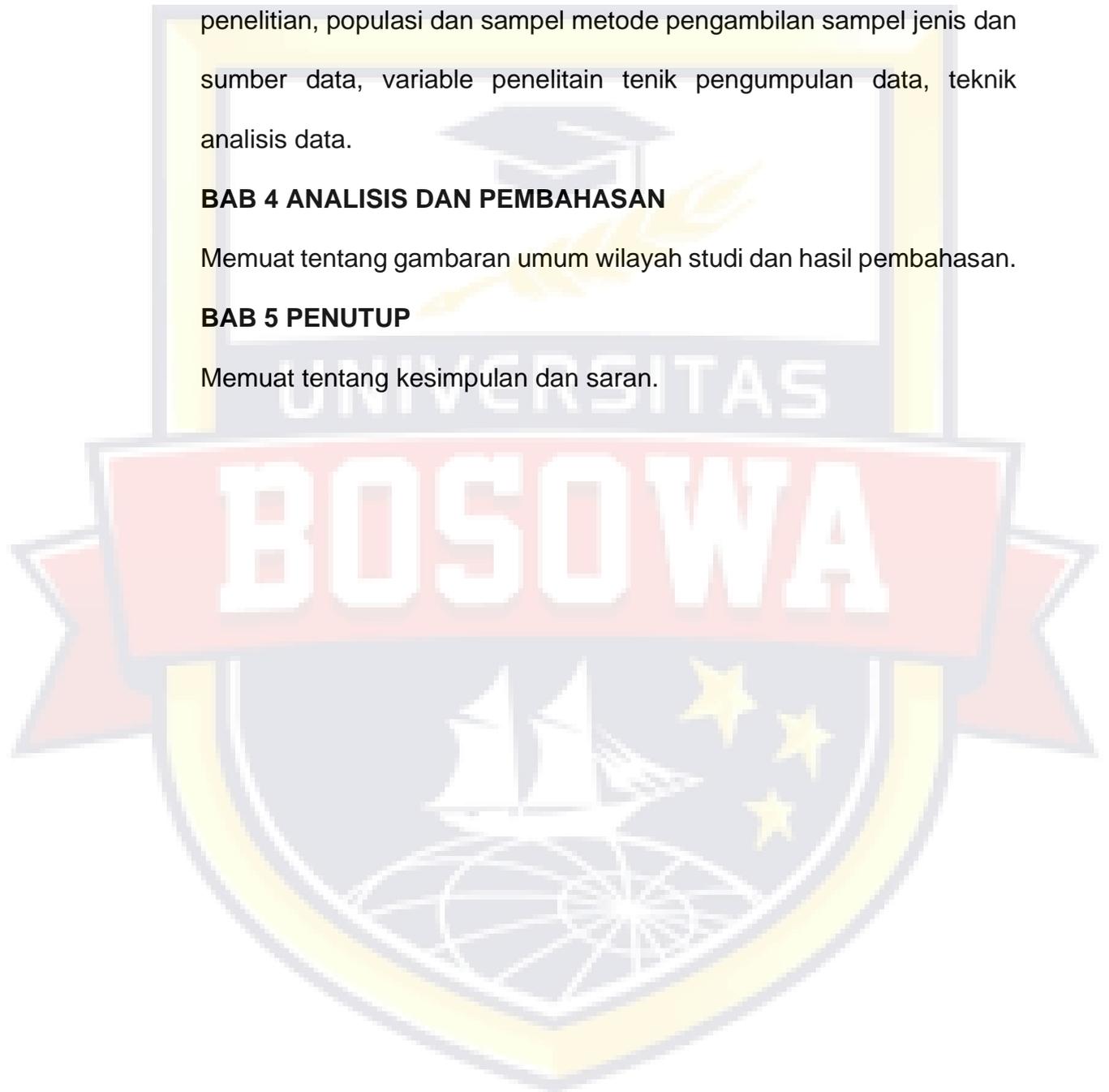
Menguraikan tentang metode dalam penelitian berupa waktu lokasi penelitian, populasi dan sampel metode pengambilan sampel jenis dan sumber data, variable penelitin tenik pengumpulan data, teknik analisis data.

BAB 4 ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Memuat tentang gambaran umum wilayah studi dan hasil pembahasan.

BAB 5 PENUTUP

Memuat tentang kesimpulan dan saran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Jalan

Jalan adalah prasarana transportasi darat meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat (Oglesby 1999, PP No.34 Tahun 2006).

Klasifikasi Jalan menurut fungsinya terdiri atas 3 (tiga) golongan yaitu jalan arteri melayani angkutan utama dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien. Jalan kolektor melayani angkutan pengumpul/pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jalan loka yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Berdasarkan wewenang pembinaan jalan diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Jalan Nasional

Adalah jalan arteri primer, jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

2. Jalan Provinsi

Adalah jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota /Provinsi dengan ibukota Kabupaten/Kotamadya atau antar ibukota kabupaten/Kotamadya.

3. Jalan Kabupaten

Adalah jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, jalan lokal primer, jalan sekunder dan jalan lain yang tidak termasuk dalam kelompok jalan nasional atau jalan provinsi serta jalan Kota Madya.

4. Jalan Kota Madya

Adalah jalan sekunder di dalam Kota Madya. Penetapan status suatu ruas jalan arteri sekunder dan atau ruas jalan kolektor sekunder sebagai jalan Kota Madya dilakukan dengan keputusan Gubernur atas usulan Pemda Kota Madya setempat.

5. Jalan Khusus

Adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi/badan hukum/perorangan untuk melayani kepentingan masing-masing.

6. Jalan Tol

Adalah jalan yang dibangun dimana pemilik dan hak penyelenggaranya ada pada pemerintah atas usul Menteri, Presiden menetapkan suatu ruas jalan tol dan haruslah merupakan alternatif lintas jalan yang ada.

B. Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari kata akses yang merupakan terjemahan dari kata *access* dalam bahasa Inggris yang berarti jalan masuk, sedangkan aksesibilitas yang berasal dari kata *accessibility* yang terjemahannya menjadi hal yang dapat masuk atau mudah dijangkau/dicapai (Echols dan Shadily, 2005).

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Hubungan transportasi dapat dinyatakan sebagai ukuran memperlihatkan mudah dan sukarnya suatu tempat dicapai semuanya selanjutnya dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya (Ofyar, 2000). Menurut (Miro 2005) Aksesibilitas diartikan sebagai konsep yang menggabungkan atau mengkombinasikan antara sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem

jaringan transportasi yang menghubungkannya. Perubahan tata guna lahan zona-zona dan jarak geografis disuatu wilayah atau kota akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan (Miro 2005).

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

C. Perkembangan Kota

Perkembangan perkotaan adalah suatu proses perubahan keadaan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan lain dalam waktu yang berbeda (Yunus, 2005). Menurut Smiles Fonataba (2010), keadaan alam tertentu memberi pengaruh baik untuk kedudukan suatu kota pada permulaan perkembangan dan pada proses perkembangan selanjutnya posisi itu makin menjadi luas. Sesuai dengan perkembangan penduduk perkotaan yang senantiasa mengalami peningkatan, maka tuntutan akan kebutuhan kehidupan dalam aspek ekonomi, sosial, budaya, politik dan teknologi juga terus mengalami peningkatan, yang semuanya itu mengakibatkan meningkatnya kebutuhan akan ruang perkotaan yang lebih besar.

Oleh karena ketersediaan ruang di dalam kota tetap dan terbatas, maka meningkatnya kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kedudukan fungsi-fungsi selalu akan mengambil ruang di daerah pinggiran kota *fringe area*. Gejala penjarangan areal kota ini disebut sebagai *invasion* dan proses perembetan kenampakan fisik kota ke arah luar disebut sebagai *urban sprawl* (Northam dalam Yunus, 1994).

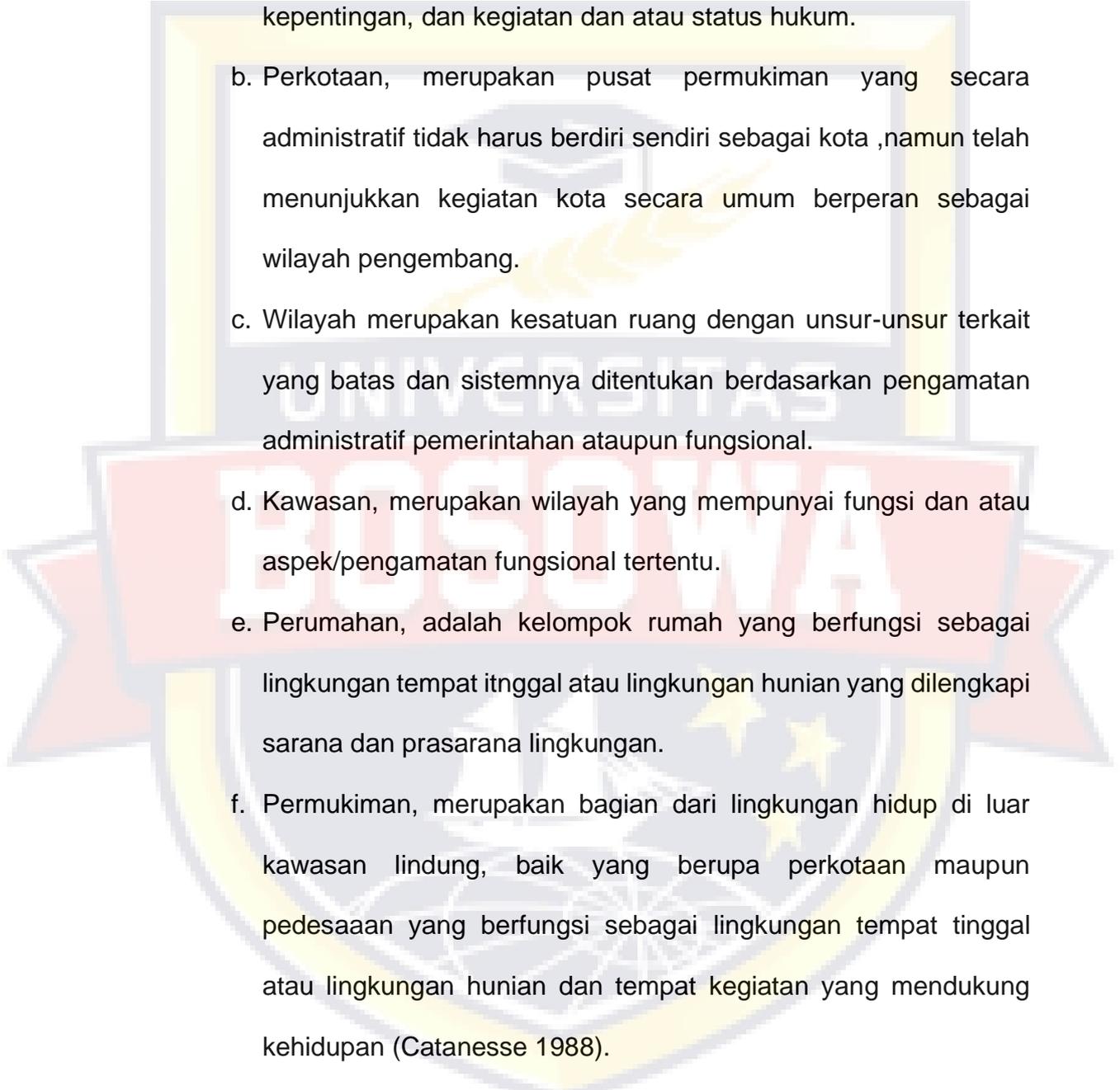
D. Pengertian Lahan

Lahan adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas dan merupakan sumber daya alam yang terbatas, dimana pemanfaatannya memerlukan penataan, penyediaan, dan peruntukan

secara berencana untuk maksud-maksud pengguna bagi kesejahteraan masyarakat (Sugandhy,1998:16). Sedangkan menurut Cooke (1983:33) lahan merupakan keseluruhan kemampuan muka daratan beserta segala gejala di bawah permukaannya yang bersangkutan paut dengan pemanfaatan bagi manusia.

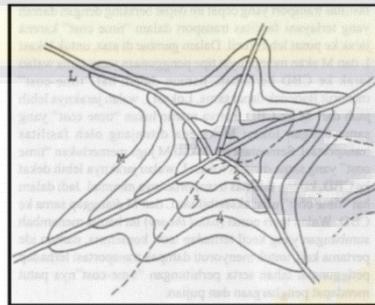
1. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan *land use planning* adalah pengaturan penggunaan lahan. Dalam tata guna lahan dibicarakan bukan saja mengenai permukaan bumi tetapi juga mengenai penggunaan permukaan bumi dilautan (Jayadinata 1999;10) tata guna lahan menurut undang- undang Agraria adalah struktur dan pola pemanfaatan tanah, baik yang direncanakan maupun tidak, yang meliputi persediaan tanah, peruntukkan tanah, penggunaan tanah dan pemeliharannya. Tata guna lahan juga merupakan upaya dalam dalam merencanakan penggunaan lahan dalam suatu kawasan yang meliputi pembagian wilayah untuk pengkhususan fungsi-fungsi tertentu misalnya, fungsi permukiman, perdagangan, industri dan lainnya. Rencana tata guna lahan merupakan kerangka kerja yang menetapkan keputusan-keputusan terkait tentang lokasi, jalan, saluran air bersih dan air limbah, gedung sekolah, fasilitas kesehatan, taman, pusat-pusat pelayanan, serta fasilitas umum lainnya. Tata guna lahan dan pengembangan lahan dapat meliputi:

- 
- a. Kota sebagai pusat permukiman yang berbeda dari desa ataupun kampung berdasarkan ukurannya, kepadatan penduduk, kepentingan, dan kegiatan dan atau status hukum.
- b. Perkotaan, merupakan pusat permukiman yang secara administratif tidak harus berdiri sendiri sebagai kota ,namun telah menunjukkan kegiatan kota secara umum berperan sebagai wilayah pengembang.
- c. Wilayah merupakan kesatuan ruang dengan unsur-unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan pengamatan administratif pemerintahan ataupun fungsional.
- d. Kawasan, merupakan wilayah yang mempunyai fungsi dan atau aspek/pengamatan fungsional tertentu.
- e. Perumahan, adalah kelompok rumah yang berfungsi sebagai lingkungan tempat itnggal atau lingkungan hunian yang dilengkapi sarana dan prasarana lingkungan.
- f. Permukiman, merupakan bagian dari lingkungan hidup di luar kawasan lindung, baik yang berupa perkotaan maupun pedesaan yang berfungsi sebagai lingkungan tempat tinggal atau lingkungan hunian dan tempat kegiatan yang mendukung kehidupan (Catanesse 1988).

Keberadaan jalur transportasi pada suatu daerah akan menyebabkan distorsi pada pola konsentris, sehingga daerah yang dilalui oleh jalur

transportasi akan memiliki perkembangan fisik yang berbeda dengan daerah yang tidak dilalui oleh jalur transportasi. (Babcock,1932)



Keterangan;

1. Pusat Kegiatan (CBD)
2. *Transition Zone* :Major Roads
3. *Low Income Housing*: Railways
4. *Middle Income Housing*

Gambar 2.1 Model Teori Poros

Sumber: Babcock dalam Teori Tata Guna Lahan (Land Use)

2. Teori Lokasi dan Nilai lahan

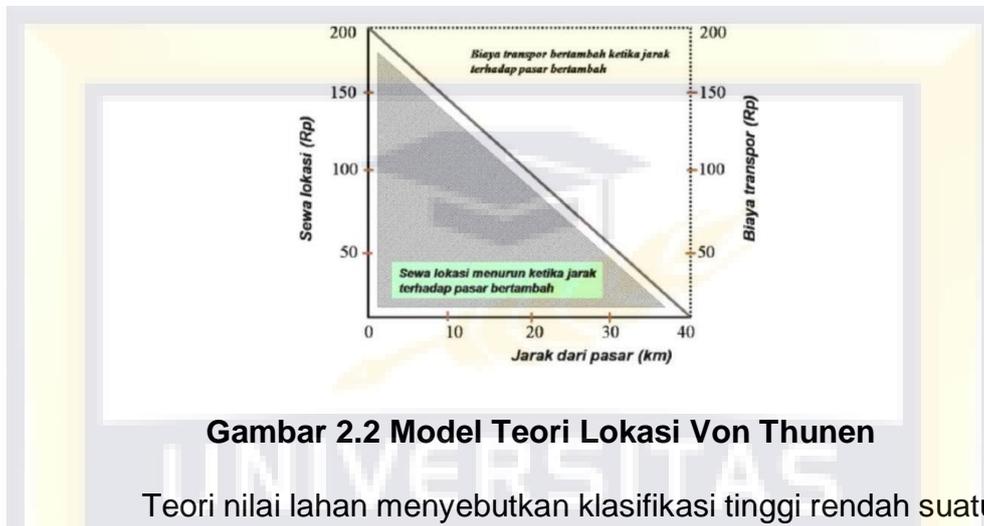
Von Thunen mencetuskan teori mengenai lahan kota dalam perspektif ekonomi yaitu dengan pemodelan lokasi pertanian dengan konsep sewa ekonomi (*Economic Rent*) yang, menyebutkan bahwa:

- a. Sewa ekonomi berbanding lurus dengan jarak, sehingga sewa ekonomi juga bisa disebut sebagai sewa lokasi (*Location Rent*)
- b. Semua petani akan memproduksi jenis tanaman yang memungkinkan menghasilkan sewa tertinggi dan memberikan keuntungan maksimal.

Dengan demikian Von thunen juga menyebutkan bahwa adanya perbedaan dalam zona lahan dan struktur ruang kota mengindikasikan:

- a. Kegiatan tertentu hanya mampu membayar pada tingkat tertentu

- b. Harga pada tingkat tertentu dipengaruhi oleh lokasinya dari titik referensi yang biasa adalah pusat kota atau CBD.



Gambar 2.2 Model Teori Lokasi Von Thunen

Teori nilai lahan menyebutkan klasifikasi tinggi rendah suatu jenis penggunaan lahan berdasarkan beberapa faktor, sebagai contoh

a. Lahan pertanian, tinggi rendahnya nilai lahan bergantung pada:

- Faktor kesuburan
- Faktor drainase
- Faktor aksesibilitas, dan lainnya

b. Lahan perkotaan, tinggi rendahnya nilai lahan bergantung pada;

- Faktor aksesibilitas lokasi (Kemudahan Pergerakan)
- Faktor *potential shopper*
- Faktor kelengkapan infrastruktur

3. Perubahan Guna Lahan

Menurut Chapin (1996) dalam Adiansyah (2005), perubahan guna lahan adalah interaksi yang disebabkan oleh tiga komponen pembentuk guna lahan yaitu. Sistem pembangunan, sistem aktivitas dan sistem lingkungan hidup. Dalam proses pembangunan kota, terjadi perubahan dalam sistem aktivitas, serta struktur penggunaan lahan yang berubah. Secara umum perubahan penggunaan lahan memiliki pengertian sebagai suatu penggunaan lahan yang berbeda dengan penggunaan lahan sebelumnya

Dalam rangka perkembangan suatu Kota, penggunaan akan membentuk pola-pola tertentu. Menurut Jayadinata (1992) bahwa tata guna lahan perkotaan menunjukkan pembagian dalam ruang dan peran kota, seperti kawasan permukiman, kawasan tempat kerja, kawasan perkotaan dan kawasan rekreasi. Perubahan tata guna lahan permukiman ke tata guna lahan komersial terjadi akibat adanya prasarana jalan sehingga meningkatkan aktivitas masyarakat. Perubahan tata guna lahan juga meningkatkan nilai lahan yang selanjutnya akan mendorong meningkatnya bangkitan perjalanan, dan pada akhirnya menuntut penyediaan sarana dan prasarana transportasi.

4. Faktor Penentu Penggunaan Lahan Perkotaan

Penggunaan lahan perkotaan ditentukan oleh kegiatan masyarakat perkotaan yang bersifat sosial, ekonomi maupun yang sifatnya untuk kepentingan umum Menurut Jayadinata (1992), penentu dalam tata guna lahan, yaitu:

- a. Perilaku masyarakat (*social behavior*) tingkah laku dan tindakan manusia dalam tata guna lahan disebabkan oleh kebutuhan dan keinginan manusia.
- b. Kehidupan ekonomi pola tata guna lahan kota yang ada merupakan pola yang dihubungkan dengan kegiatan ekonomi.
- c. Kepentingan umum kepentingan umum yang menjadi penentu utama dalam tata guna lahan meliputi kesehatan, keamanan, moral, kesejahteraan umum, dan sebagainya.

Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap perubahan tata guna lahan Menurut Nasoetion dan Winoto (1996) dalam Alamsyah (2010) proses alih fungsi lahan secara langsung dan tidak langsung ditentukan oleh faktor sistem kelembagaan yang dikembangkan oleh masyarakat dan pemerintah, dan non kelembagaan yang berkembang secara alamiah dalam masyarakat. Sistem kelembagaan yang dikembangkan oleh masyarakat dan pemerintah antara lain direpresentasikan dalam bentuk terbitnya beberapa peraturan mengenai konversi lahan. Pendapat lain dikemukakan

oleh Yusrani (2006) dalam Wicaksono (2011) menyatakan bahwa faktor yang menyebabkan terjadinya perubahan fungsi lahan adalah faktor eksternal seperti industry, pariwisata dan kebijakan pemerintah, yang meliputi kebijakan pembangunan dan tata guna lahan. Faktor internal meliputi penduduk, transformasi sosial, ketersediaan lahan, ketersediaan sarana prasarana dan utilitas kota, aksesibilitas, fasilitas kota dan transportasi Sedangkan menurut Chapin (1979) dalam Ardiansyah (2005). Faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan adalah sistem aktifitas kota dan pengembangan lahan, sedangkan faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan guna lahan adalah topografi, penduduk, nilai lahan, aksesibilitas, sarana dan prasarana serta daya dukung lingkungan. Berdasarkan teori, penelitian terdahulu dan survei awal dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor dominan yang berpengaruh terhadap perubahan penggunaan lahan, sebagai berikut:

a. Penduduk

Pertumbuhan penduduk di suatu wilayah sudah tentu diikuti oleh tuntutan dalam penyediaan kebutuhan hidup. Untuk pemenuhan kebutuhan tersebut sehingga menyebabkan banyak lahan yang mengalami perubahan tata guna lahan.

b. Sarana

Ketersediaan sarana yang ada akan memberikan manfaat lebih, karena akan memberi kemudahan untuk beraktivitas dalam kehidupan sehari-hari.

c. Prasarana

Ketersediaan prasarana untuk melayani dan mendorong terwujudnya lingkungan yang optimal sesuai dengan fungsinya

d. Nilai lahan

Kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategis ekonominya akan mempengaruhi perubahan penggunaan lahan.

e. Aksesibilitas

Kemudahan dalam memperoleh atau mencapai tujuan dalam melakukan perjalanan merupakan faktor penting dalam penggunaan lahan.

f. Lingkungan

Faktor lingkungan yang nyaman, aman, tentram, dan sehat akan memberikan manfaat yang sangat berpengaruh terhadap penggunaan suatu lahan.

g. Kebijakan pemerintah

Kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah terhadap penggunaan lahan pada suatu kawasan atau daerah akan menjadi pertimbangan dalam penggunaan lahan.

E. Proses Perubahan Penggunaan Lahan

Tingginya laju pertumbuhan penduduk dan disertai kemajuan teknologi menyebabkan semakin banyaknya kegiatan manusia yang menggunakan lahan (ruang) sebagai wadah untuk melakukan berbagai kegiatan sehingga memberikan dampak pada perubahan fungsi lahan.

Di wilayah perkotaan menurut Karyoedi (1993), laju pertumbuhan penduduk berlangsung cepat dan tentunya menuntut penyediaan berbagai fasilitas bagi kehidupan atau penghidupannya. Tuntutan penyediaan berbagai fasilitas tersebut bermuara pada meningkatnya permintaan lahan sedangkan dilain pihak ketersediaan lahan di perkotaan (terutama lahan kosong) sulit diperoleh, sehingga peralihan fungsi lahan pertanian di seputar kota besar menjadi kawasan permukiman terjadi dengan pesat. Menurut Barlow dan Newton dalam Yunus (1994), perubahan pola penggunaan lahan baik di daerah perkotaan maupun didaerah pinggiran kota disebabkan oleh kekuatan dinamika yang berasal dari daerah perkotaan itu sendiri atau yang disebut dengan kekuatan sentrifugal (*centrifugal force*) dan yang berasal dari luar daerah perkotaan tersebut atau yang disebut kekuatan

sentripetal (*centripetal force*). Kekuatan sentrifugal akan menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari bagian dalam suatu kota menuju ke bagian luar, sedangkan kekuatan sentripetal akan menyebabkan terjadinya pergerakan penduduk dan fungsi-fungsi perkotaan dari bagian luar menuju ke bagian dalam perkotaan. Dengan berkembangnya daerah perkotaan ke daerah pinggiran yang mengikuti jalur jalan, berarti akan termanfaatkannya lahan-lahan yang tersedia dan belum dibangun untuk dikembangkan pada daerah pinggiran kota. Hal ini berarti bahwa keberadaan jalur transportasi berupa jaringan jalan merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi perubahan penggunaan lahan.

Perubahan penggunaan lahan yang sangat cepat di daerah perkotaan perlu dikelola melalui manajemen tanah perkotaan. Batasan manajemen tanah perkotaan (*urban land management*) adalah pengelolaan tanah yang dilakukan oleh pemerintah dalam perencanaan, jaringan infrastruktur dan fungsi untuk perluasan kota dengan tujuan terciptanya kerangka fisik dan hukum bagi proyek pembangunan dan pembebasan tanah yang dilakukan oleh pihak swasta atau pemilik tanah melalui mekanisme pasar (Nurmandi, 1999).

F. Keterkaitan Tata Guna Lahan dan Jalan

Manusia akan selalu beraktivitas dalam usaha memenuhi kebutuhan hidupnya, sehingga menimbulkan pergerakan arus

manusia, kendaraan dan barang. Dalam melakukan pergerakan dari guna lahan yang satu ke guna lahan yang lain, seperti dari permukiman ke pasar, maka dikembangkanlah suatu sistem transportasi yang sesuai dengan jarak, kondisi geografis dan wilayahnya, agar pergerakan antar tata guna lahan ini terjamin kelancarannya. Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang mengakibatkan berbagai macam interaksi, interaksi antara pekerja dengan tempat mereka bekerja, antara ibu rumah tangga dan pasar, antara pelajar dan sekolah. Hampir semua interaksi tersebut memerlukan perjalanan yang menghasilkan pergerakan arus lalu lintas (Tamin, 1997). Sasaran umum perencanaan tata ruang adalah membuat interaksi yang terjadi antar sistem tata guna lahan dan transportasi yang mampu memberikan kemudahan dan seefisien mungkin. Kebijakan yang perlu dilakukan untuk mewujudkan sasaran tersebut, adalah sebagai berikut:

1. Sistem kegiatan yaitu berupa rencana tata guna lahan yang baik (lokasi toko, perumahan dan lain-lain) dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah.
2. Sistem jaringan yaitu meningkatkan kapasitas pelayanan prasarana yang ada melebarkan jalan dan menambah jaringan jalan baru.
3. Sistem pergerakan yaitu mengatur teknik dan manajemen lalu lintas (jangka pendek), atau pembangunan jalan (jangka panjang).
Pembangunan prasarana transportasi diarahkan untuk

meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas antar wilayah. Aksesibilitas dan mobilitas akan terasa efektif jika tersedia jaringan transportasi yang memadai. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan juga sebaliknya. Didalam kaitan ini, Black menyatakan bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Perubahan lahan perkotaan pada dasarnya dipromotori oleh individu, swasta dan pemerintah yang berkaitan dengan system aktivitas masing-masing yang berbeda dalam kepentingan sehingga mengakibatkan terciptanya pola-pola keruangan di dalam kota:

- a. Pemanfaatan lahan secara individu / masyarakat didasarkan pada pemenuhan kebutuhan pribadi, misalnya pembangunan rumah, interaksi dan rekreasi.
- b. Pemanfaatan lahan oleh swasta cenderung untuk mencari keuntungan/laba dari kegiatan dalam pemanfaatan lahan, misalnya untuk pembangunan perumahan, perdagangan, industri dan jasa.
- c. Untuk pemerintah, penguasaan dan pemanfaatan lahan ditujukan untuk pelayanan publik, yang lebih banyak menekankan pada peningkatan kesejahteraan manusia, misalnya pembangunan terminal, pasar dan lain-lain.

G. Road Map Penelitian

Tabel 2.1 Tabel Road Map Penelitian

No.	Judul (Nama, Sumber & Tahun)	Rumusan Masalah	Tujuan	Metodologi Penelitian			Hasil
				Wilayah	Variabel Penelitian	Metode Analisis	
1.	Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Pemanfaatan Lahan Permukiman Di Kelurahan Mekarwangi Dan Kelurahan Cibaduyut Wetan Kecamatan Bojongloa Kidul Kota Bandung, Siti Asma Robiatul Adawiyah, 2017	Apakah ada pengaruh aksesibilitas terhadap pemanfaatan lahan permukiman di Kelurahan Mekarwangi dan Kelurahan Cibaduyut Wetan Kecamatan Bojongloa Kidul Kota Bandung?	Menganalisis Pengaruh Lokasi lahan Terhadap Pemanfaatan Lahan permukiman, menganalisis Pengaruh jarak lokasi lahan terhadap pemanfaatan lahan permukiman, Menganalisis pengaruh Ketersediaan air terhadap pemanfaatan lahan permukiman	Kecamatan Bojongloa, Kabupaten Bandung	Aksesibilitas, Lokasi Lahan, Jarak Lahan, Ketersediaan Air, Transportasi, Pemanfaatan Lahan Permukiman	Skala Likert Analisis Regresi Linier Bergada	Pengaruh lokasi lahan terhadap pemanfaatan lahan permukiman menunjukkan pengaruh yang rendah, yakni 0,377 atau $0,3772 \times 100 = 14,213\%$ karena sebagian besar kepemilikan lahan permukiman responden adalah milik pribadi melalui sistem turun-temurun atau warisan dan setelah peninggalan orangtuanya maka lahan ditempati oleh anak-anaknya. Pengaruh jarak terhadap pemanfaatan lahan permukiman menunjukkan pengaruh yang sangat rendah, yakni 0,028 atau $0,0282 \times 100 = 0.0784\%$. Hal ini disebabkan saat ini jarak tidak lagi menjadi hambatan untuk mencapai suatu lokasi karena mayoritas penduduk sudah memiliki kendaraan pribadi, selain itu kemajuan teknologi berupa internet pun turut berkontribusi mempermudah permasalahan jarak, salah satunya ialah peranan ojek yang dapat dipesan secara online. Pengaruh transportasi terhadap pemanfaatan lahan permukiman menunjukkan pengaruh yang rendah,

							yakni 0,081 atau $0.0812 \times 100 = 0.6561\%$. Hal ini dikarenakan meskipun sarana dan prasarana transportasi sudah cukup memadai, seperti kondisi jalan, kendaraan umum, namun masih terdapat ketimpangan antara satu daerah dengan daerah lain salah satunya luas badan jalan dan kondisi jalan sehingga hanya sebagian masyarakat yang pemanfaatan lahannya yang dipengaruhi oleh transportasi karena mayoritas penduduk tinggal pada lokasi lahan yang prasarana transportasinya kurang memadai meskipun berdekatan dengan jalan raya
2	Pengaruh Pembangunan Mamuju Arterial Road Terhadap Perubahan Guna Lahan, Fadhliana Admin Jasa, 2018	Bagaimana pengaruh pembangunan Mamuju Arterial Road terhadap perubahan guna lahan di wilayah sekitarnya?	Untuk mencapai tujuan, sasaran dalam penelitian ini dilakukan identifikasi factor-faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan dan menganalisis dampak peningkatan Jalan Mamuju Arterial Road terhadap perubahan guna lahan	Kabupaten Mamuju	Sistem Aktivitas Kota Pengembangan Lahan sarana dan prasaana aksesibilitas Nilai lahan, Lingkungan	Analisis Komparatif	Faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan di Kawasan sepanjang Jalan Mamuju Arterial Road selain faktor peningkatan jalan, adalah faktor aksesibilitas dan nilai lahan Dampak peningkatan Jalan Mamuju Arterial Road terhadap perubahan guna lahan di sekitarnya adalah perubahan fungsi lahan sehingga aktivitas atau kegiatan di atas lahan ikut berubah dan terjadi peningkatan luas lahan terbangun. Kenaikan harga lahan menyebabkan peningkatan pajak bumi dan bangunan serta berdampak ekonomi, sosial dan lingkungan terhadap masyarakat yang bermukim di wilayah sepanjang Mamuju Arterial Road.

3	Aksesibilitas Ruas Jalan Koka - Tondano Terhadap Pertumbuhan Wilayah Sekitarnya Agus Sofian, Papi J.C Franklin, Dan Suryono 2016	1. Bagaimana Eksisting aksesibilitas Jalan Koka-Tondano Setelah Pembangunan? 2. Bagaimana Pengaruh Aksesibilitas Jalan Koka Tondano Terhadap pertumbuhan wilayah sekitarnya khususnya nilai lahan?	Untuk mengidentifikasi kondisi eksisting aksesibilitas jalan Koka-Tondano setelah pembangunan Untuk Mengidentifikasi pengaruh aksesibilitas jalan Koka-Tondano terhadap pertumbuhan wilayah sekitarnya Khususnya Nilai lahan	Ruas Jalan Koka-Tondano	1. Tingkat Intensitas Kendaraan 2. Tingkat aksesibilitas 3. Peningkatan nilai lahan	Analisis Deskriptif Kuantitatif	<p>Berdasarkan analisis beberapa variable tentang aksesibilitas, dapat lihat aksesibilitas Jalan Koka - Tondano mengalami peningkatan. Peningkatan kualitas Jalan Koka – Tondano berpengaruh terhadap meningkatnya aksesibilitas. Hal ini terlihat pada perolehan skor dari indikator aksesibilitas seperti Intensitas perjalanan mengalami peningkatan dengan skor 2.55 atau 63.83%, waktu perjalanan mengalami peningkatan dengan skor 3.85 atau 96.28%, dan ongkos perjalan mengalami peningkatan dengan skor 3.64 atau 90.96%.</p> <p>Peningkatan aksesibilitas Jalan Koka – Tondano sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan wilayah sekitarnya khususnya nilai lahan. Peningkatan nilai lahan pertahun berdasarkan NJOP sebesar 0.16%. Kenaikan harga yang terdapat pada Desa Koka dengan persentase kenaikan 0.02%. Sedangkan Desa Kembes Satu, Kembes Dua dan Rumengkor memiliki persentase kenaikan yang sama yaitu 0.01 % untuk peningkatan nilai lahan terendah adalah Desa Suluan dengan persentase kenaikan 0.3%. Harga pasar sebesar 0.0.8%. Kenaikan harga pada Desa Koka dengan persentase kenaikan 0.09%. Sedangkan Desa Kembes mengalami peningnakan dengan persentase 0.14%, Desa Rumengkor memiliki persentase kenaikan yang sama yaitu 0.01 % untuk peningkatan nilai lahan terendah adalah Desa Suluan dengan persentase kenaikan 0.9%. Peningkatan nilai lahan ini dikarenakan wilayah yang terdapat di sekitar ruas Jalan Koka – Tondano menjadi lebih mudah diakses.</p>
---	--	---	--	-------------------------	---	---------------------------------	--

4.	Perubahan Penggunaan Lahan Di Sekitar Kawasan Pelabuhan Bitung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana perubahan penggunaan lahan yang terjadi di Kawasan Sekitar Pelabuhan Bitung? 2. Bagaimana Pengaruh Pelabuhan Bitung Terhadap kawasan Di sekitarnya? 	Untuk Mengetahui Perubahan Penggunaan lahan yang terjadi dan bagaimana keberadaan pelabuhan bitung mempengaruhi penggunaan lahan yang ada disekitarnya	Kawasan Pelabuhan Bitung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tipologi Pelabuhan 2. Karakteristik lahan 3. Karakteristik Responden 4. Demografi 5. Institusi 6. Faktor fisik 7. Ekonomi 8. Lokasi Dan Aksesibilitas 9. Pemerintah 10. Fasilitas 11. Perkembangan Kota 	Deskriptif Kualitatif (GIS)	<p>Perubahan penggunaan lahan terjadi pada kawasan sekitar Pelabuhan Bitung yang mencakup Kelurahan Bitung 39 Timur. Permukiman : Tahun 2006 memiliki luas 21,02 Ha , mengalami peningkatan luas 4.03 Ha pada tahun 2015 menjadi 25,05 Ha. Lahan Kosong : Tahun 2006 memiliki luas 9,68Ha , mengalami pengurangan luas -3,55Ha pada tahun 2015 seluas 6,13 Ha. Perdagangan dan jasa : Tahun 2006 memiliki luas 3,54 Ha, mengalami peningkatan perubahan luas 1,22 Ha pada tahun 2015 seluas 4,72 Ha. Pelabuhan : tahun 2006 seluas 15,32Ha mengalami peningkatan perubahan luas 1,07Ha dan menjadi 16,39Ha pada tahun 2015. Kawasan Industri : Tahun 2006 seluas 1,48Ha mengalami peningkatan perubahan luas 1,37Ha, pada tahun 2015 seluas 2,85Ha. Lahan terbangun pada tahun 2006 di kawasan sekitar Pelabuhan Bitung 41,36 Ha mengalami peningkatan perubahan luas 7,69Ha sehingga pada tahun 2015 menjadi 49,05Ha. Dengan perubahan trend terbesar yaitu perubahan penggunaan lahan kosong menjadi lahan terbangun. Pelabuhan Bitung merupakan faktor yang berpengaruh terhadap terjadinya perubahan penggunaan lahan di kawasan penelitian. Baik dalam alasan masyarakat memilih lokasi rumah maupun tempat usaha mereka yang ditunjukkan dari jawaban yang dipilih oleh 40% atau 16 responden, aksesibilitas didalamnya termasuk jalanjalan utama pasar industri dan sejumlah aktivitas kota lainnya. Pelabuhan Bitung juga turut mempengaruhi perkembangan Kota Bitung itu sendiri. Pengaruh ini disebabkan karena perkembangan kota terbentuk dari pesebaran jenis penggunaan lahan. Terlebih khusus Pelabuhan Bitung mempengaruhi nilai lahan kawasan</p>
----	--	---	--	--------------------------	--	-----------------------------	--

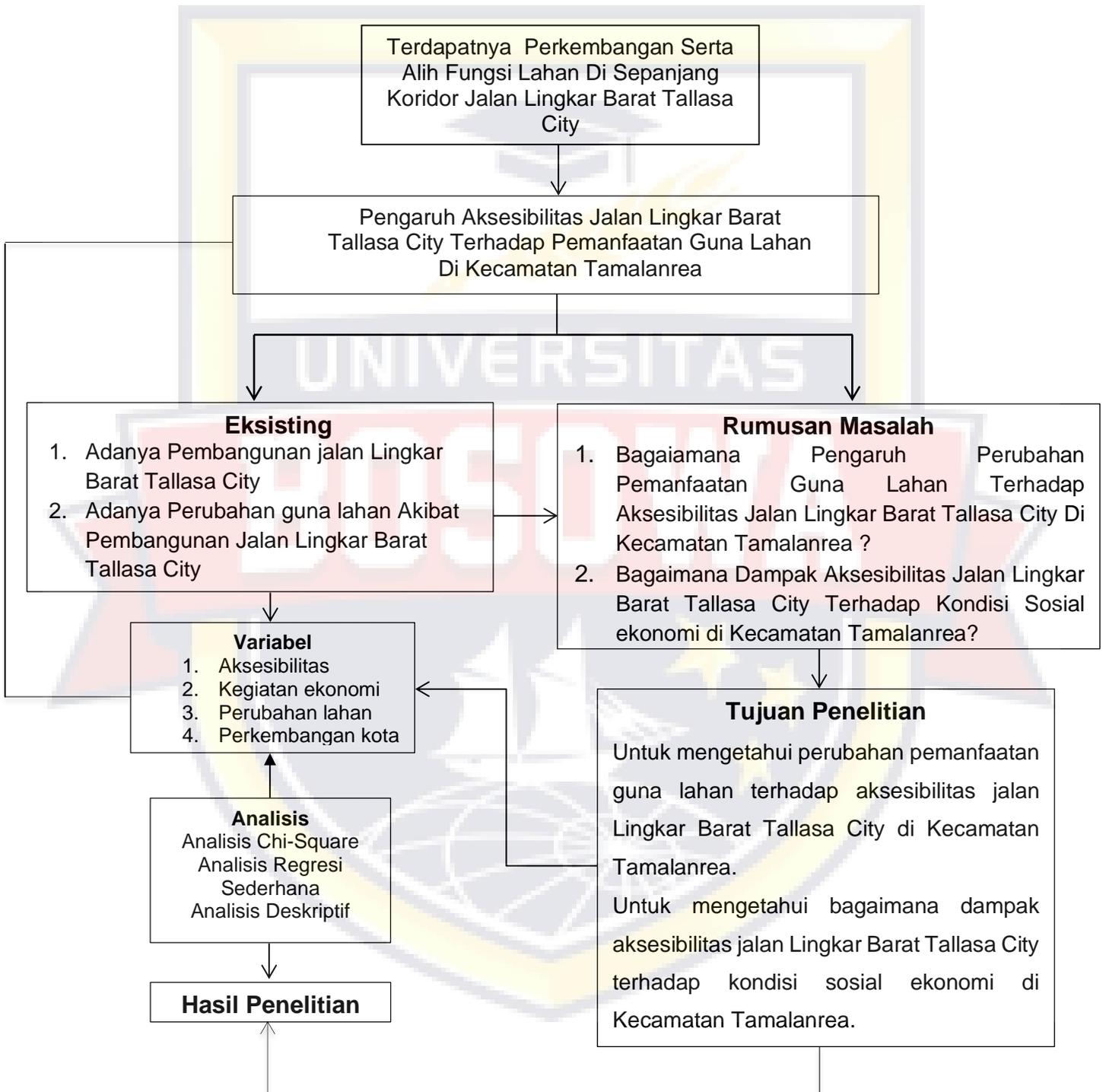
							disekitarnya sehingga menyebabkan masyarakat melakukan perubahan penggunaan lahan mereka menjadi areal komersil.
5.	Pengaruh Jalan Lingkar Luar Terhadap Perkembangan Wilayah di Kota Palangkaraya di Tinjau dari Tata Guna Tanah Andri Yulianto, Pratikoso, Kartono Wibowo 2017	Faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pembangunan jalan lingkar luar pada ruas jalan simpang Runtu-Kujan? Faktor Wilayah apa yang paling berpengaruh diantara variable fisik, sosial, ekonomi, dan aksesibilitas terhadap pembangunan jalan lingkar luar pada ruas jalan simpang Runtu-Kujan	Mengetahui faktor-Faktor wilayah yang mempengaruhi pembangunan jalan lingkar luar di sepanjang ruas jalan Simpang Runtu-Kujan Mengetahui Faktor wilayah yang paling berpengaruh terhadap adanya pembangunan jalan lingkar luar di sepanjang ruas jalan Simpan Runtu-Kujan	Kota Palangkaraya.	1. Variabel Kemajuan Pembangunan 2. Variabel Fisik 3. Variabel Sosial 4. Variabel Ekonomi 5. Variable Aksesibilitas	Metode Cronbach Alpha, Metode Pearson/ Metode Product	Faktor-faktor wilayah yang mempengaruhi pembangunan jalan lingkar luar pada ruas jalan Simpang Runtu-Kujan adalah variabel fisik, sosial, ekonomi dan aksesibilitas. Besarnya nilai koefisien regresi masing-masing variable yaitu variabel fisik sebesar 0,127, variabel sosial sebesar 0,231, variabel ekonomi sebesar 0,325, dan variabel aksesibilitas sebesar 0,284. 2. Berdasarkan besarnya nilai koefisien regresi maka faktor yang paling berpengaruh terhadap pembangunan jalan lingkar luar pada ruas jalan Simpang Runtu-Kujan adalah variabel ekonomi yang ditunjukkan dengan nilai koefisien regresi sebesar 0,325 dan yang paling lemah pengaruhnya adalah fisik, dengan koefisien regresi sebesar 0,127.

6.	Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di sekitarnya, Marsista Buana Putri, Imam Buchori 2015	Bagaimana Perkembangan yang terjadi di Kawasan Sekitar jalan Lingkar selatan Salatiga terhadap sosial dan aspek kependudukan?	Untuk Menganalisis sejauh mana perkembangan yang terjadi di kawasan sekitar jalan lingkar salatiga ditinjau dari aspek sosial dan ekonomi penduduk setelah pembangunan jalan lingkar tersebut	Ruas jalan lingkar selatan Salatiga	<ol style="list-style-type: none"> 1. perubahan jumlah penduduk pertumbuhan retail dan perumahan baru 2. fasilitas umum pekerjaan dan penghasilan 3. kualitas dan keindahan lingkungan 4. lifestyles/gaya hidup 	Metode Analisis Kualitatif	Berdasarkan hasil analisis dapat disimpulkan bahwa pembangunan Jalan Lingkar Selatan Salatiga telah secara perlahan-lahan mendorong perkembangan wilayah di sekitarnya yang ditandai dengan perubahan karakteristik sosial ekonomi penduduk yang mulai bergeser ke arah aktivitas ekonomi perkotaan yaitu perdagangan dan jasa.
7.	Pengaruh Penggunaan Lahan Terhadap Pergerakan Di sepanjang jalan gadjah mada kota batam Irawan Setia Budi 2007	Bagaimana Pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan di sepanjang jalan Gadjah Mada Kota Batam?	Untuk Mengetahui pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan di sepanjang jalan gadjah mada kota batam	Jalan Gajah Mada Kota Batam	<ol style="list-style-type: none"> 1. Guna lahan dan transportasi 2. Pelayanan 3. Bangkitan dan tarikan pergerakan 	analisis kualitatif dan kuantitatif	Berdasarkan hasil analisis pengaruh penggunaan lahan terhadap bangkitan dan tarikan pergerakan dapat dilihat bahwa penggunaan lahan (luas lahan) sangat erat kaitannya dengan bangkitan dan tarikan pergerakan khususnya pada penggunaan lahan pemukiman, perdagangan dan jasa, pendidikan serta fasilitas umum. Aktivitas penggunaan lahan di kawasan studi akan menimbulkan suatu pola bangkitan dan tarikan yang berbeda, pola pergerakan ini sangat dipengaruhi oleh aktivitas penggunaan lahan di kawasan studi. Kondisi ini dikemudian hari tentu saja menimbulkan permasalahan karena skala pelayanan dan berbagai aktivitas yang ada bukan saja untuk melayani masyarakat yang ada di sepanjang 138 Jalan Gajah Mada namun juga bagi daerah di

							sekitarnya, sehingga perlu langkahlangkah antisipatif kedepan
8	Perubahan Penggunaan Lahan dan Faktor Yang Mempengaruhinya di Kecamatan Gunungpati Kota Semarang Kusri 2011	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bagaimana Perubahan bentuk dan luas penggunaan lahan yang terjadi di Kecamatan Gunungpati dalam Kurun waktu 1994-2008 2. Faktor Apa yang mempengaruhi perubahan lahan di Kecamatan gunungpati? 	Untuk ,mengetahui fenomena perubahan penggunaan lahan yang terjadi sejalan dengan pertumbuhan jumlah penduduk	Kecamatan Gunung Pati Kota Semarang	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proporsi Jumlah Penduduk Yang Bekerja Disektor Non Pertanian, 2. Jumlah Penduduk, Jarak 3. Aksesibilitas , Jumlah Penduduk. 	Metode Analisis kuantitatif	Dari hasil penelitian di Kecamatan Gunungpati mengenai perubahan lahan di ketiga Kelurahan Jatirejo, Sekaran dan Mangunsari mengalami perubahan penggunaan lahan terbesar dari lahan non pertanian menjadi lahan terbangun sejak di pindahnya kampus Universitas Negeri Semarang tahun 1994. Sebelum ada kampus Universitas Negeri Semarang Kecamatan Gunungpati merupakan daerah putus dengan daerah di sekitarnya karena belum dibangun jembatan penghubung dan menjadi daerah resapan air untuk Kota Semarang. Dalam Penelitian ini menduga ada 4 faktor yang mempengaruhi perubahan lahan yaitu proporsi jumlah penduduk yang bekerja disektor non pertanian, penambahan penduduk, jarak tiap kelurahan dengan pusat sarana, penduduk pendatang. Dari hasil analisis korelasi menunjukkan bahwa peningkatan penduduk pendatang dan jarak tiap kelurahan dengan pusat aksesibilitas lebih berpengaruh secara significance terhadap perubahan penggunaan lahan. Hal ini ditunjukkan oleh nilai significance baik konstanta maupun peningkatan penduduk pendatang dan jarak aksesibilitas yang bernilai di bawah 0,05. Penduduk pendatang merupakan faktor yang berpengaruh paling utama di daerah penelitian. Peningkatan jumlah penduduk yang semakin banyak dari tahun ke tahun menyebabkan lahan terbuka maupun lahan pertanian berubah fungsi menjadi lahan permukiman maupun komersial. Hampir semua penduduk pendatang bekerja di sektor non pertanian, sehingga bagi pendatang kebutuhan akan lahan permukiman makin

							luas yang berakibat pada perubahan penggunaan lahan.
9.	Pengaruh Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Jalan Terhadap Pertumbuhan Pemanfaatan lahan Kota Ida Susanti 2013	Bagaimana model dan output digunakan para pembuat keputusan untuk memantau dan mengendalikan perubahan suatu lahan di lingkungan perkotaan akibat pesatnya pembangunan infrastruktur jalan	Untuk Membuat model dimana outputnya dapat digunakan bagi pra pembuat keputusan dalam upaya memantau dan mengendalikan perubahan pemanfaatan lahan disuatu lingkungan perkotaan akibat pesatnya pembangunan infrastruktur jalan.	Wilayah Kota Bandar Lampung Provinsi lampung	1. Transportasi 2. Kependudukan 3. Pemanfaatan lahan	Metode Analisis analisis menggunakan alat bantu Sistem Dinamik dan Sistem Informasi Geografis (SIG)	Penelitian ini menghasilkan model pengaruh perkembangan infrastruktur jalan terhadap pertumbuhan pemanfaatan lahan kota. Dimana model yang telah dikembangkan menggunakan pendekatan System Dynamics dan teknologi GIS. Model yang telah dikembangkan ini menggunakan parameter-parameter yang diindikasikan memiliki hubungan timbal balik (mempengaruhi dan terpengaruh) dari pembangunan infrastruktur jalan di Kota Bandar Lampung. Parameter tersebut diantaranya Penduduk (meliputi: kelahiran, kematian, migrasi masuk dan migrasi keluar), Lahan (dengan klasifikasi guna lahan seperti pemukiman, kawasan lindung, pertanian, industri, perdagangan dan jasa), Aktifitas Ekonomi (meliputi kegiatan sektor Perdagangan, Industri dan Jasa) dan Transportasi. 2. Berdasarkan ujicoba model dinamik dengan beberapa skenario yang telah disusun, disimpulkan bahwa skenario yang paling optimal yang dapat diakomodir oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung adalah skenario 7, dimana skenario ini memberlakukan beberapa kebijakan dan mengubah beberapa parameter sebagai masukan seperti tertera pada Tabel.1, sehingga pengaruh perkembangan pembangunan jalan terhadap pemanfaatan lahan Kota Bandar Lampung dapat dikendalikan.

H. Kerangka Pikir



Gambar 2.3 Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam metodologi penelitian hal yang tidak kalah pentingnya adalah asumsi yang melatar belakangi berbagai metode yang dipergunakan dalam kegiatan ilmiah. Asumsi yang dimaksudkan adalah pendirian atau sikap yang akan dikembangkan di dalam kegiatan ilmiah, sementara dalam sebuah penelitian ilmiah metode yang digunakan lebih kepada model penelitian secara Induksi yaitu penelitian yang dimulai dengan mengamati fenomena khusus untuk menyimpulkan yang umum/mengamati kondisi lapangan dan kemudian melahirkan satu hipotesis.

Nazir (1988:51), mengemukakan bahwa metode penelitian merupakan suatu kesatuan sistem dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian. Prosedur memberikan kepada peneliti urutan-urutan pekerjaan yang harus dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat-alat ukur apa yang diperlukan dalam melakukan suatu penelitian. Penelitian ini mencoba membahas tentang bagaimana “Pengaruh Aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Terhadap Pemanfaatan Guna Lahan Di Kecamatan Tamalanrea”

B. Lokasi dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

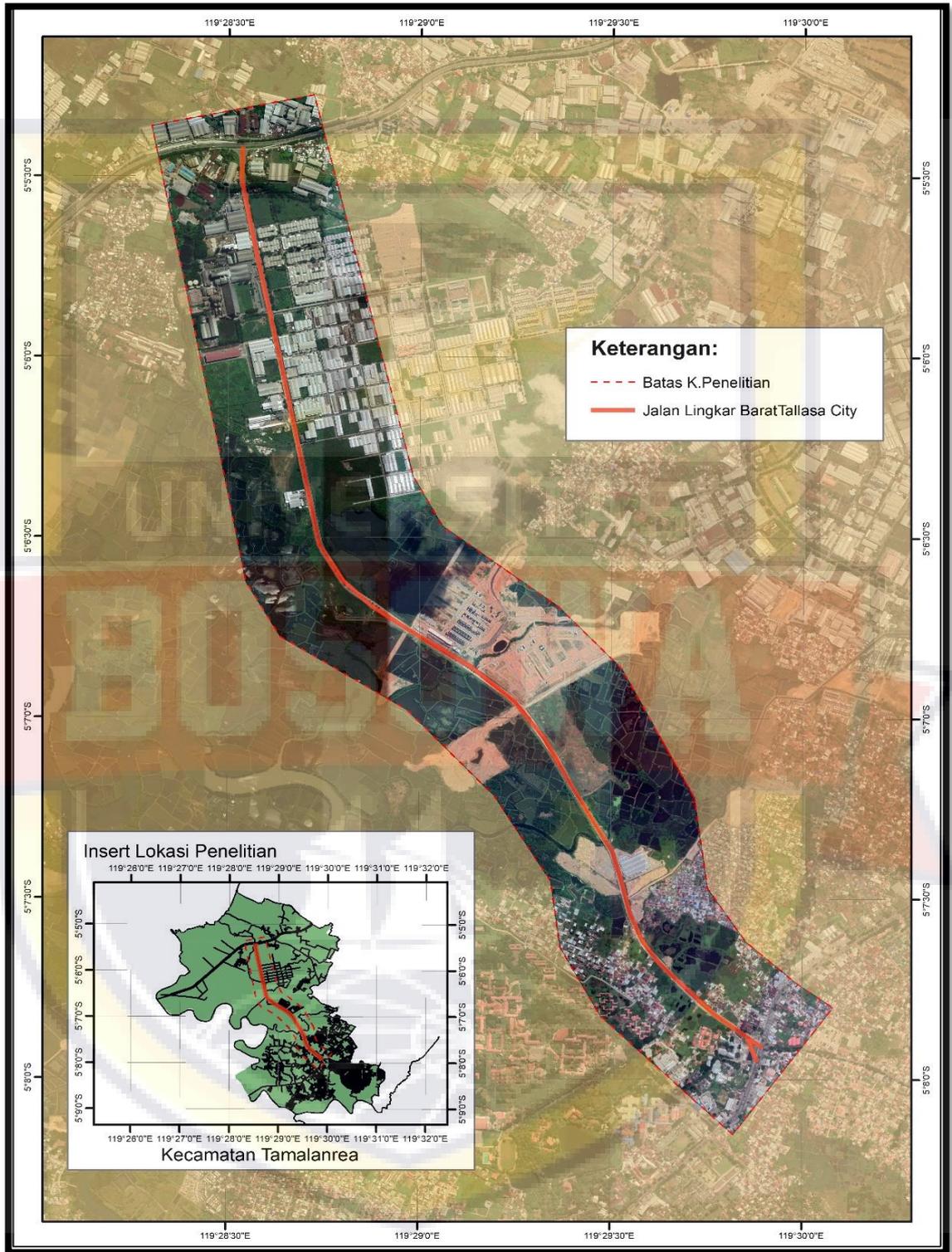
Lokasi penelitian ini berada pada Kawasan Jalan Lingkar Barat Tallasa City Kecamatan Tamalanrea Kota Makassar. Penelitian didasarkan pada pertimbangan bahwa di Kecamatan Tamalanrea dilihat pada segi pembangunan jalan, yang dimana akibat dari pembangunan jalan Lingkar Barat ini menyebabkan adanya perubahan pemanfaatan guna lahan dari kawasan resapan air menjadi lahan terbangun yang berdampak pada kondisi sosial ekonomi masyarakat yang ada.

2. Waktu Penelitian

Adapun waktu dari dilakukannya dalam proses penyusunan tugas akhir dengan judul Pengaruh aksesibilitas jalan lingkar barat Tallasa City terhadap perubahan pemanfaatan guna lahan di Kecamatan Tamalanrea. selama 6 bulan terhitung dari bulan September 2020 - Januari 2021.

Tabel 3.1 Pelaksanaan Kegiatan Penelitian

No.	Kegiatan	Waktu																							
		September				Oktober				November				Desember				Januari				Februari			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan Sinopsis																								
2	Persiapan Administrasi																								
3	Penyusunan Bab I, II dan III																								
4.	Asistensi																								
5.	Survey dan Pengambilan Data																								
6.	Penyusunan Bab IV dan V																								
7.	Seminar Hasil																								
8.	Asistensi																								
9.	Ujian Tutup																								



Gambar 3.1 Peta Lokasi Penelitian

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2013:80). Sesuai dengan judul penelitian ini maka populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat yang terkena dampak di sepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea.

2. Sampel

Sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti (Etta Mamang Sangadji, 2010:177). Sampel merupakan contoh atau himpunan bagian (subset) dari suatu populasi yang dianggap mewakili populasi tersebut sehingga informasi apa pun yang dihasilkan oleh sampel ini bisa dianggap mewakili keseluruhan populasi. Dalam penelitian ini sampel menggunakan teknik pengambilan sampel acak (*random sampling*). Menurut Sugiyono (2013:5) teknik (*random sampling*) adalah teknik pengambilan sampel dari anggota populasi yang dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi itu. Adapun sampel yang ditarik dalam penelitian ini yaitu masyarakat yang bermukim dan pengguna jalan yang berada di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City.

D. Metode Pengambilan Sampel

Adapun metode dalam penarikan sampel digunakan berdasarkan rumusan masalah pertama dan rumusan masalah kedua yaitu dengan cara teknik *Maximum Likelihood Estimation* (MLE). Jumlah sampel yang baik menurut MLE berkisar antara 100-200 sampel. Oleh karena itu jumlah sampel yang di harapkan minimal 100 sampel dan maksimum 200 sampel.

E. Jenis Dan Sumber Data

Adapun jenis dan sumber data dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis Data

a. Data kualitatif

Data kualitatif adalah data yang tidak berupa angka yakni hasil wawancara dengan penyebaran kuesioner yang telah disiapkan kepada responden, adapun jenis data tersebut meliputi kondisi sarana, prasarana, penggunaan lahan, kondisi fisik wilayah, dan data pendukung lainnya.

b. Data kuantitatif

Data kuantitatif adalah data yang berupa angka, adapun jenis data yang dimaksud adalah, jumlah data penduduk, kepadatan penduduk, luas wilayah, dan data pendukung lainnya.

2. Sumber Data

Adapun sumber data tersebut dapat diperoleh dengan melakukan survey lapangan dan survey pada instansi terkait sumber data yang digunakan untuk penelitian ini adalah:

a. Data Primer

Data primer yaitu, data yang diperoleh secara langsung dengan cara observasi atau survey lapangan untuk lebih mengetahui bagaimana kondisi lapangan, adapun data yang diperoleh berdasarkan observasi atau survey lapangan melalui kusioner dan wawancara seara langsung

b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu, data yang diperoleh dari instansi yang terkait seperti BPS, Dinas Perhubungan, Dinas Bappeda, Kantor Kecamatan, Kantor Lurah dan sebagainya.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pegumpulan data merupakan salah satu bagian kegiatan yang sangat penting dalam suatu kegiatan penelitian. Jika teknik dalam pengumpulan data menggunakan cara yang kurang tepat maka data yang di peroleh pun akan kurang akurat dan kemudian akan berpengaruh pada proses analisis dan hasil penelitian. Teknik Pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Teknik Survey dengan menggunakan kuesioner yaitu sejumlah pertanyaan sesuai dengan data yang dibutuhkan terkait dengan variabel yang diteliti.

2. Observasi atau pengamatan ke lokasi penelitian dengan menggunakan cheklis guna mendapatkan gambaran dari kondisi yang ingin diteliti.

3. Pendataan Instasional

Pendataan instasional yaitu mengumpulkan data melalui instansi terkait guna mengetahui data kualitatif dan kuantitatif pada lokasi penelitian.

4. Studi Pustaka

Peneliti mempelajari data, baik data kualitatif maupun kuantitatif melalui sumber dokumen (laporan, jurnal, internet, monografi daerah, buku-buku, dan lainnya).

5. Dokumentasi, yaitu dengan mempelajari dokumen yang berasal dari dinas/instansi maupun literatur-literatur yang berkaitan dengan maksud dari penelitian ini. Studi dokumentasi berkaitan dengan kebutuhan data yang tertulis dan sudah disajikan oleh pihak yang berkepentingan dalam hal ini adalah pemerintah maupun swasta.

G. Variabel Penelitian

Secara teoritis variabel dapat didefinisikan sebagai atribut seseorang, atau obyek yang mempunyai variasi antara satu orang dengan orang yang lain atau suatu objek dengan objek yang lain (Hatch dan Farhady,1981 dalam Sugiyono,2014:63). Sugiyono (2014:64), dalam bukunya Metode Penelitian Kombinasi menyebutkan, variabel penelitian adalah suatu atribut atau sifat atau nilai dari orang, objek atau kegiatan yang mempunyai variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Variabel/indikator dalam penelitian ini yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah yang telah ditetapkan. Dengan demikian rumusan masalah yang dimaksud disini adalah mengkaji atau mengidentifikasi pengaruh aksesibilitas jalan penghubung Tallasa City terhadap perubahan tata guna lahan yang terjadi di Kecamatan Tamalanrea. Wicaksono T, 2011 menuliskan faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan lahan adalah faktor fisik dan biologis, faktor pertimbangan ekonomi dan faktor institusi (kelembagaan).

Tabel 3.2 Variabel Penelitian

No	Tinjauan	Variabel	Indikator
1.	Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi	Y = Aksesibilitas	

No	Tinjauan	Variabel	Indikator
	<p>yang menghubungkannya. Hubungan transportasi dapat dinyatakan sebagai ukuran memperlihatkan mudah atau sukarnya suatu tempat dicapai. Semuanya selanjutnya dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya. (Ofyar, 2000)</p>		
2.	<p>Wicaksono T, 2011 menuliskan faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan lahan adalah faktor fisik dan biologis, faktor pertimbangan ekonomi dan faktor institusi (kelembagaan)</p>	<p>X1= Kegiatan ekonomi</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Aktivitas ekonomi • Pendapatan Masyarakat
3.	<p>Perubahan penggunaan lahan adalah bertambahnya suatu penggunaan lahan dari satu sisi penggunaan ke penggunaan yang lainnya diikuti dengan berkurangnya tipe penggunaan lahan yang lain dari suatu waktu ke waktu berikutnya, atau berubahnya fungsi suatu lahan pada kurun waktu yang berbeda. (Wahyunto et al., 2001)</p>	<p>X2= Perubahan lahan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Nilai/harga Lahan • Pembangunan

No	Tinjauan	Variabel	Indikator
4.	Menurut Smiles Fonataba (2010), keadaan alam tertentu memberi pengaruh baik untuk kedudukan suatu kota pada permulaan perkembangan dan pada proses perkembangan selanjutnya posisi itu makin menjadi luas.	X3 = Perkembangan kota	<ul style="list-style-type: none"> • Dampak lingkungan • Perubahan kondisi Sosial • Perubahan kondisi ekonomi

H. Metode Analisis

Analisis merupakan suatu uraian atau usaha yang dilakukan dengan tujuan untuk menyelidiki suatu peristiwa guna mengetahui bagaimana penyebab dan duduk perkara dari suatu keadaan/masalah yang tengah dihadapi, Suwardjoko Warpani (1980:6). Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini tidak terlepas dari rumusan masalah yang telah dirumuskan, sehingga output yang diharapkan dari penelitian ini bisa seperti apa yang telah dirumuskan pada rumusan masalah. Untuk lebih jelasnya mengenai alat analisis yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Analisis *Chi-Square*

Chi-Square juga disebut sebagai Kai Kuadrat merupakan salah satu jenis uji komparatif non parametris dilakukan pada dua variabel dengan skala data kedua variabel ada nominal. (Apabila dari 2 variabel, ada 1 variabel dengan skala nominal maka dilakukan uji

chi square dengan merujuk bahwa harus digunakan uji pada derajat terendah).

Analisis *Chi-Square* berguna untuk menguji pengaruh dua buah variabel nominal dan mengukur kuatnya hubungan antara variabel yang satu dengan variabel nominal lainnya ($C = \text{Coefisien of Contingency}$).

Untuk mengetahui frekuensi yang diharapkan (F_h) pada masing-masing frekuensi menurut baris dan kolom, jumlah masing-masing sub bagian dan jumlah keseluruhan. Selanjutnya dapat dimasukkan ke dalam rumus sebagai berikut:

$$F_h = \left[\frac{(n_{fb} - n_{fk})}{N} \right]$$

F_h = Frekuensi yang diharapkan

n_{fb} = Jumlah frekuensi masing-masing baris

n_{fk} = Jumlah frekuensi masing-masing kolom

Analisis *Chi-Square* memiliki karakteristik:

- a. Nilai Chi-Square selalu positif.
- b. Terdapat beberapa keluarga distribusi Chi-Square, yaitu distribusi dengan $DK=1, 2, 3$ dan seterusnya.
- c. Bentuk distribusi Chi-Square adalah menjulur positif

Adapun rumus dari analisis *Chi-Square* adalah:

$$x^2 = \left[\frac{(F_0 - F_h)^2}{F_h} \right]$$

Keterangan:

χ^2 = Nilai Chi-Square

F_h = Frekuensi yang diharapkan

F_o = Frekuensi yang diperoleh/diamati

Penarikan kesimpulan dapat dilakukan apabila keadaan berikut dicapai, yakni: χ^2 hitung < χ^2 tabel dimana H_o diterima, sebaliknya apabila χ^2 hitung > χ^2 tabel dimana H_o ditolak atau H^1 .

Untuk mengetahui koefisien korelasi setiap variabel X

terhadap Y berdasarkan hasil yang diperoleh, digunakan uji kontingensi yaitu:

$$C = \sqrt{\frac{\chi^2}{(N + \chi^2)}}$$

Keterangan:

C : Hasil koefisien kontingensi

χ^2 : Hasil Chi Square yang dihitung

N : Jumlah sampel

2. Skala Likert

Sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian, maka metode pengukuran untuk melihat seberapa kuat pengaruh variabel yang digunakan. Pendekatan Skala Likert untuk mengetahui hubungan antara variabel X dan Y digunakan patokan interpretasi nilai. Dalam penelitian ini hasil analisis / uji Chi-

Square akan dicocokkan dengan sistem skoring dalam skala likert yang kemudian untuk menentukan korelasi variabel dengan tingkat pengaruhnya terhadap aktivitas industri.

Tabel 3.3 Penentuan Skala Likert

Nilai	Pengaruh
0,00 – 0,19	Pengaruh Sangat Lemah
0,20 – 0,39	Pengaruh Lemah
0,40 – 0,59	Pengaruh Sedang
0,60 – 0,79	Pengaruh Kuat
0,80 – 0,19	Pengaruh Sangat Kuat

Sumber : Maria. M.I. 2000 dalam Arianti (2009:11)

3. Analisis Regresi linear Sederhana

Analisis regresi sederhana bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari suatu variabel terhadap variabel lainnya. Pada analisis regresi suatu variabel yang mempengaruhi disebut variabel bebas atau independent variabel, sedangkan variabel yang diengaruhi disebut variabel terikat atau dependent variabel. Jika persamaan regresi hanya terdapat satu variabel bebas dengan satu variabel terikat, maka disebut dengan persamaan regresi berganda. Pada regresi sederhana kita dapat mengetahui beberapa besar perubahan dari variabel bebas dapat mempengaruhi suatu variabel terikat. Analisis regresi juga dapat digunakan untuk memahami variabel-variabel bebas mana saja yang

dapat berhubungan dengan variabel terikat, serta untuk mengetahui bentuk hubungan tersebut.

Analisis regresi sederhana dapat digunakan untuk mengetahui mengetahui arah dari hubungan antara variabel bebas dengan variabel terikat, apakah memiliki hubungan positif atau negatif serta untuk memprediksi nilai dari variabel terikat apabila nilai variabel bebas mengalami kenaikan ataupun penurunan. Pada regresi sederhana biasanya data yang digunakan memiliki skala interval atau rasio.

Rumus regresi linear sederhana sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

Keterangan:

Y = Variabel dependen (variabel terikat)

X = Variabel independent (variabel bebas)

a = Konstanta (nilai dari Y apabila X = 0)

b = Koefisien regresi (pengaruh positif atau negatif)

Uji hipotesis dalam regresi linear sederhana atau uji pengaruh berfungsi untuk mengetahui apakah koefisien regresi tersebut signifikan atau tidak.

H₀ = Tidak Ada Pengaruh (X) Terhadap (Y)

H_a = Ada Pengaruh (X) Terhadap (Y)

Uji hipotesis membandingkan Nilai Sig dengan 0,05. Adapun yang menjadi dasar pengambilan keputusan dalam analisis regresi dengan melihat nilai signifikan (Sig). hasil output SPSS adalah

- a. Jika Nilai Signifikan (Sig.) lebih kecil $<$ dari Probabilitas 0,05 mengandung arti bahwa ada pengaruh (X) terhadap (Y)
- b. Sebaliknya, Jika nilai signifikan (Sig.) lebih besar $>$ dari probabilitas 0,05 mengandung arti bahwa tidak ada pengaruh (X) terhadap (Y).

Uji Hipotesis membandingkan nilai T hitung dengan T tabel dimana dasar pengambilan keputusan yaitu:

- a. Jika nilai T hitung lebih besar $>$ dari T tabel maka ada pengaruh (X) terhadap (Y)
- b. Sebaliknya, jika nilai T hitung lebih kecil $<$ dari T tabel maka tidak ada pengaruh (X) terhadap (Y)

4. Analisis Deskriptif Kualitatif.

a. Analisis Deskriptif.

Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya pada saat penelitian dilakukan (Effendi dan Singarimbun, 1989:4).

Mendeskripsikan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang ada di sepanjang koridor jalan lingkaran barat Tallasa City, khususnya

menganalisis serta mendeskripsikan, fakta, fenomena, dan keadaan yang diamati selama penelitian dilakukan terkait dampak adanya aksesibilitas jalan lingkar barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi. Adapun model analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode analisis deskriptif kualitatif, yaitu data yang diperoleh dari suatu penelitian yang telah dilakukan di sepanjang koridor jalan lingkar barat Tallasa City, adapun langkah-langkah yang dilakukan dalam menganalisis data deskriptif kualitatif adalah”:

- 1) Mengumpulkan data dan informasi yang dibutuhkan tentang gambaran aksesibilitas terkait kondisi sosial ekonomi masyarakat melalui wawancara, dan observasi langsung di lapangan.
- 2) Mengidentifikasi masalah yang ada serta menganalisis secara mendalam dampak kondisi sosial ekonomi di sepanjang koridor jalan lingkar barat Tallasa City.
- 3) Mendeskripsikan fenomena, keadaan dan fakta dampak kondisi sosial ekonomi masyarakat yang berada di sepanjang koridor jalan lingkar barat Tallasa City.

I. Definisi Operasional

1. Aksesibilitas merupakan merupakan suatu tingkat kemudahan bagi seseorang untuk mencapai suatu lokasi tertentu, aksesibilitas ini sangat terkait dengan jarak lokasi suatu daerah terhadap daerah lainnya khususnya jarak lokasi ke pusat-pusat pelayanan publik yang secara

spasial identik dengan Ibukota Provinsi dan Ibukota Kabupaten/Kota selain terkait dengan jarak lokasi, aksesibilitas juga terkait dengan waktu dan biaya.

2. Jalan adalah jalur yang berada dipermukaan bumi yang dengan sengaja dibuat berbagai bentuk ukuran dan konstruksinya untuk dapat digunakan untuk menyalurakna lalulintas orang, kendaraan yang mengangkut barang dari tempat yang satu ke tempat yang lainnya.
3. Tata Guna Lahan adalah pengaturan penggunaan lahan dan pemanfaatan lahan baik yang direncanakan maupun tidak, yang meliputi persediaan, peruntukan, dan penggunaan tanah.
4. Perubahan Penggunaan Lahan adalah bertambahnya suatu penggunaan lahan dari suatu sisi penggunaan ke penggunaan yang lainnya, diikuti dengan berkurangnya tipe penggunaan lahan yang lain dari suatu waktu ke waktu berikutnya, atau berubahnya fungsi suat lahan pada kurun waktu yang berbeda.
5. Sosial Ekonomi merupakan posisi atau kedudukan seseorang dalam kelompok masyarakat yang ditentukan terhadap jenis aktivitas ekonomi, pendidikan dan pendapatan.
6. Penduduk adalah perhitungan cacah penduduk perorangan dalam suatu wilayah tertentu.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Kota Makassar

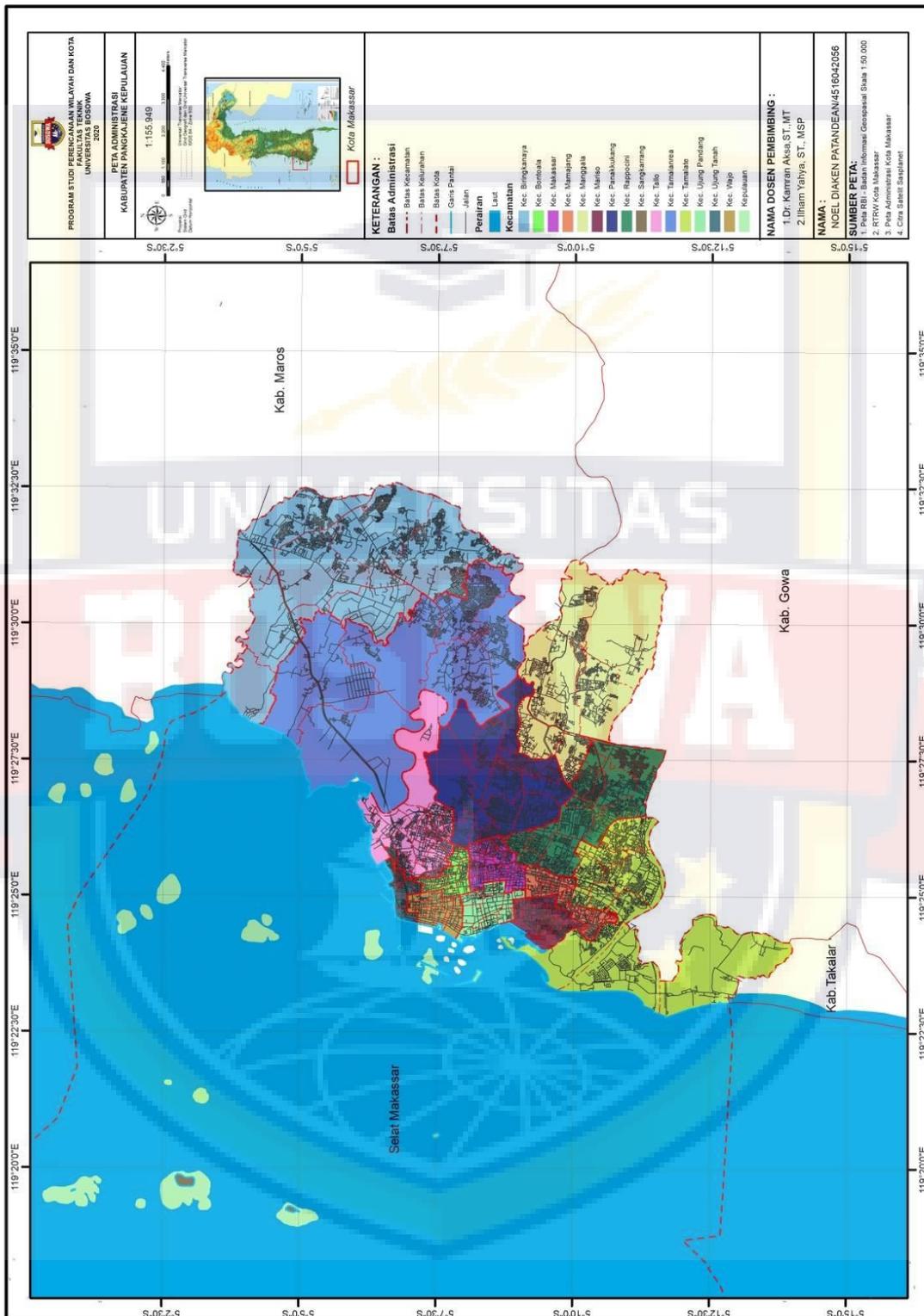
1. Aspek Fisik Dasar

a. Letak Geografis dan Batas Administrasi

Kota Makassar memiliki luas sebesar 175,77 Km, dan secara astronomis terletak pada 119°24'17'38" Bujur Timur dan 5°8'6'19" Lintang Selatan. Berdasarkan letak geografis Kota Makassar memiliki batas-batas administrasi antara lain

- Sebelah Utara : Kabupaten Maros dan Selat Makassar
- Sebelah Selatan : Kabupaten Gowa dan Kabupaten Takalar
- Sebelah Barat : Selat Makassar
- Sebelah Timur : kabupaten Maros Dan Kabupaten Gowa

Secara administratif Kota Makassar memiliki 15 kecamatan antara lain Kecamatan Mariso, Kecamatan Mamajang, Kecamatan Tamalate, Kecamatan Rappocini, Kecamatan Makassar, Kecamatan Ujung Pandang, Kecamatan Wajo, Kecamatan Bontoala, Kecamatan Ujung Tanah, Kecamatan Tallo, Kecamatan Panakkukang, Kecamatan Manggala, Kecamatan Biringkanaya, Kecamatan Tamalanrea, dan Kecamatan Kepulauan Sangkarrang.



Gambar 4.1 Peta Administrasi Kota Makassar.

Adapun untuk Administratif lainnya Kota Makassar memiliki 153 Kelurahan 996 RW dan 4.964 RT (BPS 2019) Untuk pembagian administratif, dari 15 Kecamatan yang ada di Kota Makassar Kecamatan Biringkanaya adalah wilayah Kecamatan terluas dengan luas wilayah 48,22 km² dan 27,43% luas keseluruhan Kota Makassar sedangkan wilayah Kecamatan Terkecil adalah Kecamatan Kepulauan Sangkarrang dengan luas wilayah 1,54 km² dan 0,88% luas keseluruhan Kota Makassar. Untuk lebih jelasnya dapat di lihat pada tabel berikut ini

Tabel 4.1 Luas Wilayah Kecamatan di Kota Makassar Tahun 2018

No.	Kecamatan	Luas (km ²)	Persentase (%)
1.	Mariso	1,82	1,04
2.	Mamajang	2,25	1,28
3.	Tamalate	20,21	11,50
4.	Rappocini	9,23	5,25
5.	Makassar	2,25	1,43
6.	Ujung Pandang	2,63	1,50
7.	Wajo	1,99	1,13
8.	Bontoala	2,10	1,19
9.	Ujung Tanah	4,40	2,50
10.	Kepulauan Sangkarrang	1,54	0,88
11.	Tallo	5,83	3,23
12.	Panakkukang	17,05	9,70
13.	Manggala	14,14	13,73
14.	Biringkanaya	48,22	27,43
15.	Tamalanrea	32,83	18,11
Kota Makassar		175,77	100,00

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka 2019, BPS 2019

b. Kondisi Fisik Wilayah

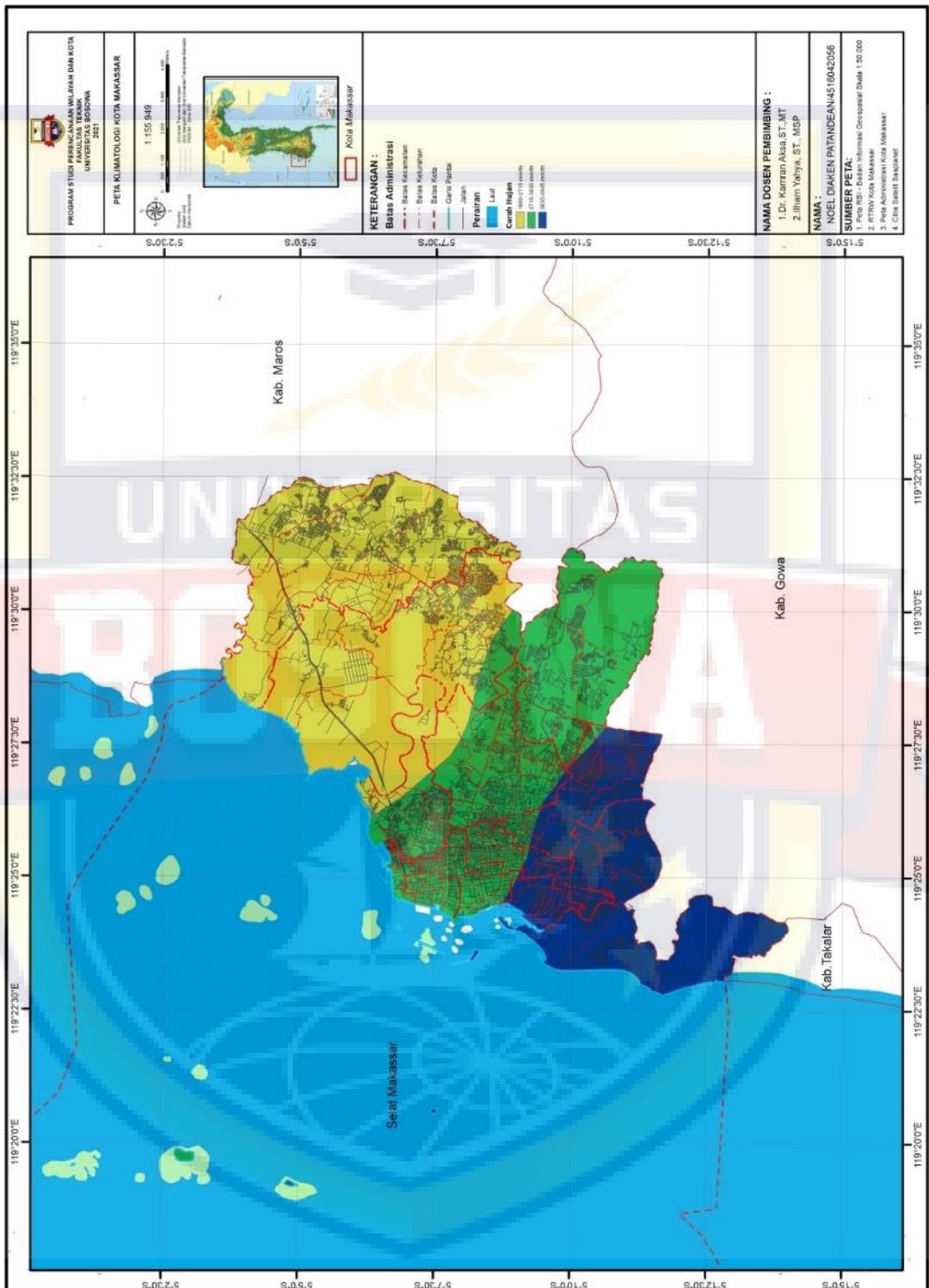
Kota Makassar secara topografi berada pada dataran rendah dengan ketinggian bervariasi antara 1-22 meter di atas permukaan laut

(BPS,2019). Daerah Pesisir di sebelah timur yang cenderung datar antara 1-4 meter diatas permukaan laut sedangkan pada sebelah utara dan barat wilayah cenderung bervariasi antar 1-22 meter di atas permukaan laut. Kondisi iklim Kota Makassar secara umum ditandai dengan air hujan dan curah hujan relative tinggi, dan dipengaruhi oleh angin musim dan wilayahnya berbatasan langsung dengan selat Makassar. Kota Makassar pada tahun 2018 berdasarkan station Meteorologi tercatat memiliki rata-rata suhu 28,3 °C, dengan suhu terendah pada Bulan Oktober 23,4°C dan tertinggi 34,8 °C pada Bulan Mei dan September (BPS, 2019). Untuk curah hujan, Kota Makassar memiliki curah hujan tertinggi pada bulan february sebesar, 724 mm³ dengan jumlah hari hujan sebesar 22 hari, sedangkan untuk curah hujan terendah pada Bulan Agustus sebesar 0 mm³ dengan jumlah hari hujan sebesar 1 hari.

c. Kondisi Klimatologi

Kondisi Iklim Kota Makassar hampir sama dengan wilayah Indonesia pada umumnya, dimana terjadi musim kemarau dan musim hujan. Musim hujan terjadi antara bulan November dan Maret karena pada bulan tersebut angin barat yang bertiup dari benua Asia dan Samudera Pasifik yang membawa kandungan uap air ,namun demikian berdasarkan data statistik pada tahun 2020 curah hujan yang terjadi turun pada bulan januari justru merupakan curah hujan tertinggi

yang terjadi selama tahun 2020 sebesar 642 mm. Sedangkan musim kemarau terjadi antara bulan Juli dan Oktober karena antara bulan tersebut angin Timur yang bertiup dari daratan Australia membawa kandungan uap air yang sifatnya kering. Pada bulan Mei arah angin tidak menentu, demikian pula dengan curah hujan sehingga pada bulan ini dikenal sebagai musim panca cobra. Curah Hujan di wilayah ini umumnya tidak merata dan menyebabkan adanya wilayah basah dan wilayah kering, curah hujan tertinggi selama tahun 2020 terjadi pada bulan Januari sebesar 642 mm dan terendah terjadi pada bulan Juli sebesar 2 mm. Sedangkan jumlah hari hujan tertinggi selama tahun 2020 terjadi pada bulan Januari sebesar 28 hari hujan dan jumlah hari hujan terendah terjadi pada bulan Agustus sebesar 2 hari hujan. Suhu udara di wilayah ini berkisar antara 27°C – 29°C. Rata-rata suhu udara bulanan tertinggi terjadi pada bulan Oktober dan November sebesar 29°C sedangkan yang terendah terjadi pada bulan Desember sebesar 27°C. Kelembapan udara wilayah ini berkisar antara 70-85 %. Rata-rata suhu udara bulanan tertinggi terjadi pada bulan Desember - Januari sebesar 85%, sedangkan terendah terjadi pada bulan Agustus sebesar 69%. Untuk rata-rata kecepatan anginnya bertiup di wilayah Kota Makassar ini pada tahun 2020 berkisar antara 3-5 knot, dan rata-rata tekanan udara berkisar pada 1010,6 – 1013,3 mb.



Gambar 4.2 Peta Klimatologi Kota Makassar

d. Kondisi Geologi dan Tanah

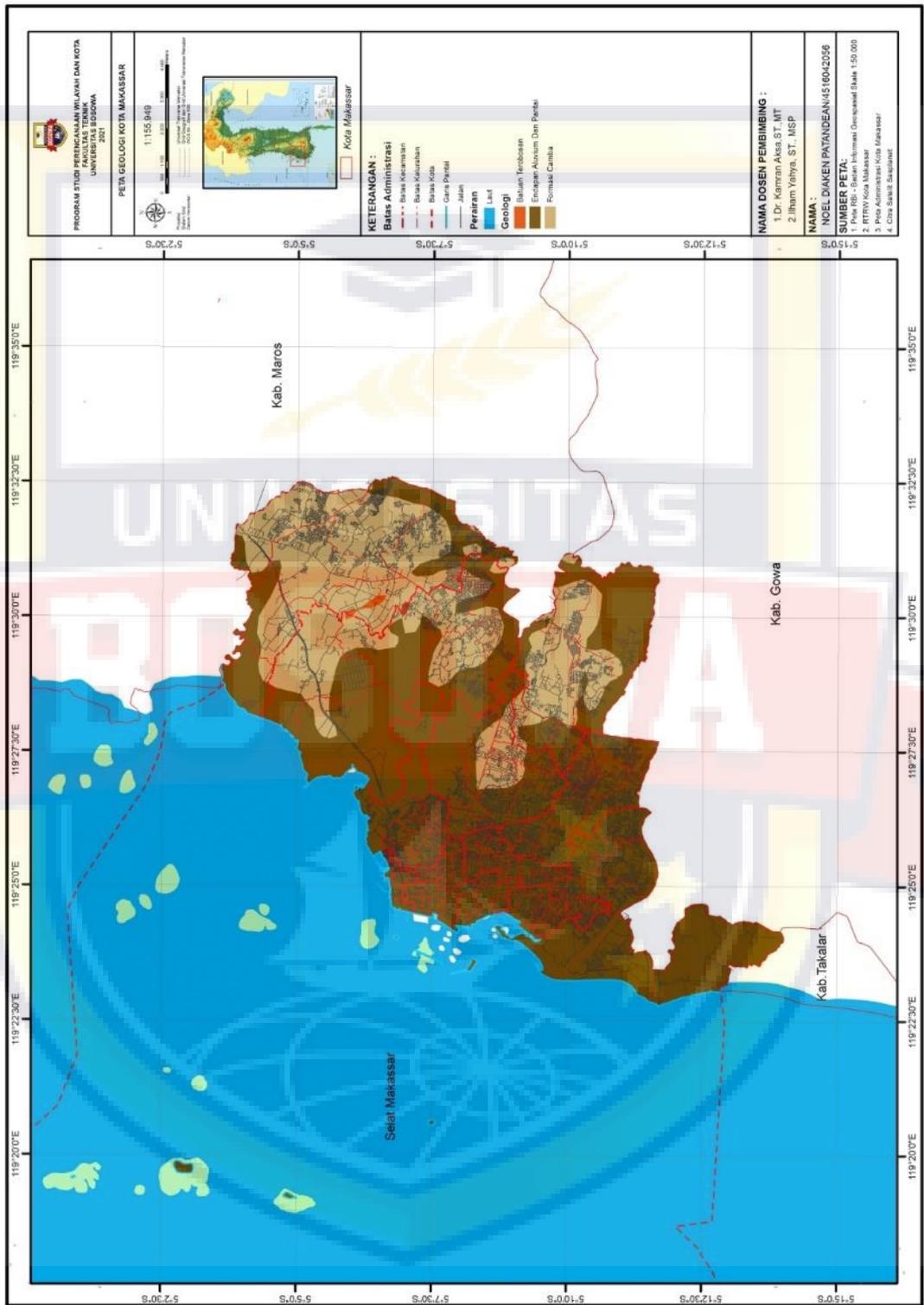
Karakteristik batuan di Kota Makassar terdiri dari batuan, batuan basal, batuan sedimen laut diselingi dengan batuan gunung api, kerikil, pasir, lempung, lumpur, batu gamping dan oral. Sedangkan untuk jenis tanah terdiri dari dua yaitu jenis tanah, inceptisol dan ultisol.

e. Kondisi Hidrologi

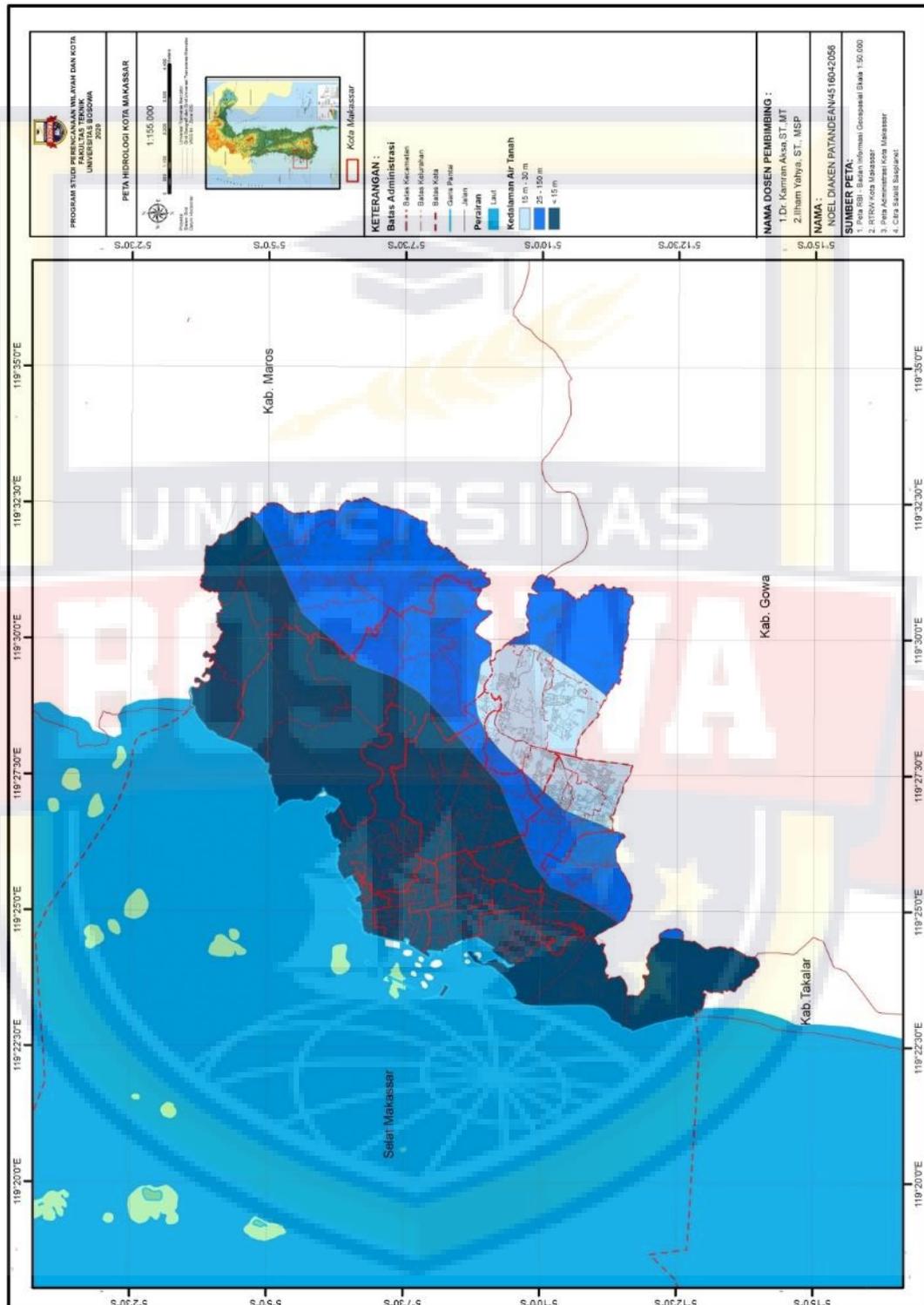
Kota Makassar adalah kota yang letaknya berada dekat dengan pantai, membentang sepanjang koridor barat dan Utara, lazim dikenal sebagai kota dengan ciri "Waterfront City", didalamnya mengalir beberapa sungai yang semuanya bermuara ke dalam kota. Adapun sungai yang mempengaruhi kondisi hidrologi di kota Makassar yaitu Sungai Tallo, Sungai Jeneberang, dan Sungai Pampang. Sungai Jeneberang misalnya, yang mengalir melintasi wilayah Kabupaten Gowa dan bermuara ke bagian selatan Kota Makassar merupakan sungai dengan kapasitas sedang debit air 1-2 m/detik. Sedangkan Sungai Tallo dan Sungai Pampang yang bermuara di bagian utara Kota Makassar adalah sungai dengan kapasitas rendah berdebit kira-kira hanya mencapai 0-5 m/detik di musim kemarau. Sebagai kota yang sebagian besar wilayahnya merupakan daerah dataran rendah, yang membentang dari tepi pantai sebelah barat dan melebar hingga ke arah timur sejauh kurang lebih 20 km dan memanjang dari arah selatan ke utara merupakan koridor utama kota yang termasuk dalam

jalur-jalur pengembangan, pertokoan, perkantoran, pendidikan, dan pusat kegiatan industri di Kota Makassar. Dari dua sungai besar yang mengalir di dalam kota secara umum kondisinya belum banyak dimanfaatkan, seperti menjadikannya sebagai jalur alternatif baru bagi transportasi kota.





Gambar 4.3 Peta Geologi Kota Makassar



Gambar 4.4 Peta Hidrologi Kota Makassar

2. Aspek Kependudukan

Kependudukan merupakan salah satu dasar penting dalam perencanaan wilayah dan kota penduduk yang tinggal serta segala aktivitas yang dilakukan menjadikan kota dapat berkembang aktivitas penduduk mencakup peristiwa - peristiwa demografi seperti fertilitas, mortalitas, dan migrasi, yang dapat mempengaruhi jumlah, komposisi, distribusi, dan kepadatan penduduk di suatu kota /wilayah ,yang pada akhirnya berdampak pada munculnya isu-isu kependudukan seperti urbanisasi, demografi, *population ageing* dan lainnya. Oleh karenanya banyak aspek kependudukan arus menjadi dasar/landasan bagi perencana untuk merumuskan perencanaan pembangunan di suatu kota/ wilayah.

a. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Menurut Kota Makassar dalam angka tahun 2019 jumlah penduduk Kota Makassar sebesar 1.526.677 jiwa, dibandingkan dengan jumlah proyeksi penduduk tahun 2018, penduduk kota Makassar memiliki pertumbuhan jumlah penduduk sebesar 1,23%. Kepadatan penduduk Kota Makassar tahun 2019 mencapai 8.686 jiwa/Km². Yang dimana Kecamatan Biringkanya merupakan Kecamatan yang memiliki jumlah penduduk terbesar yaitu 208.436 jiwa dengan kepadatan mencapai 4.323 jiwa/Km² untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini.

**Tabel 4.2 Distribusi Dan Tingkat Penduduk Menurut Kecamatan
Di Kota Makassar Tahun 2019**

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Luas Wilayah (km ²)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/ km ²)
1	Mariso	60.499	1,82	33.241
2	Mamajang	61.452	2,25	27.312
3	Tamalate	205.541	20,21	10.170
4	Rappocini	170.121	9,23	18.431
5	Makassar	85.515	2,52	33.935
6	Ujung Pandang	29.054	2,63	11.047
7	Wajo	31.453	1,99	15.806
8	Bontoala	57.197	2,1	27.237
9	Ujung Tanah	35.534	4,4	8.076
10	Kep. Sangkarang	14.531	1,54	9.436
11	Tallo	140.330	5,83	24.070
12	Panakkukang	149.664	17,05	8.778
13	Manggala	149.487	24,14	6.193
14	Biringkanaya	220.456	48,22	4.572
15	Tamalanrea	115.843	31,85	3.638
Jumlah		1.526.677	175,77	8.686

Sumber: Makassar Dalam Angka Tahun 2020

b. Laju Pertumbuhan Penduduk

Perkembangan penduduk Kota Makassar setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2016, penduduk Kota Makassar mengalami pertumbuhan sebesar 1,32 % lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini

**Tabel 4.3 Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kecamatan
Di Kota Makassar Tahun 2017**

No.	Kecamatan	Jumlah Penduduk			Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun (%)	
		2016	2017	2019	2016-2017	2018-2019
1	Mariso	59.292	59.721	60.499	0,72	0,61
2	Mamajang	61.007	61.186	61.452	0,29	0,19
3	Tamalate	194.493	198.210	205.541	1,91	1,80
4	Rappocini	164.563	166.480	170.121	1,16	1,05
5	Makassar	84.758	85.052	85.515	0,35	0,24
6	Ujung Pandang	28.497	28.696	29.054	0,70	0,59
7	Wajo	30.933	31.121	31.453	0,61	0,50
8	Bontoala	56.536	56.784	57.197	0,44	0,33
9	Ujung Tanah	49.223	49.528	35.534	0,62	0,51
10	Kep. Sangkarang	-	-	14.531	-	0,50
11	Tallo	139.167	139.624	140.330	0,33	0,22
12	Panakkukang	147.783	148.482	149.664	0,47	0,36
13	Manggala	138.659	142.252	149.487	2,59	2,48
14	Biringkanaya	202.520	208.436	220.456	2,92	2,81
15	Tamalanrea	112.170	113.439	115.843	1,13	1,02
Jumlah		1.469.601	1.489.011	1.526.677	1,32	1,23

Sumber: Kota Makassar Dalam Angka Tahun 2020

B. Gambaran Umum Kecamatan Tamalanrea

1. Aspek Fisik Dasar

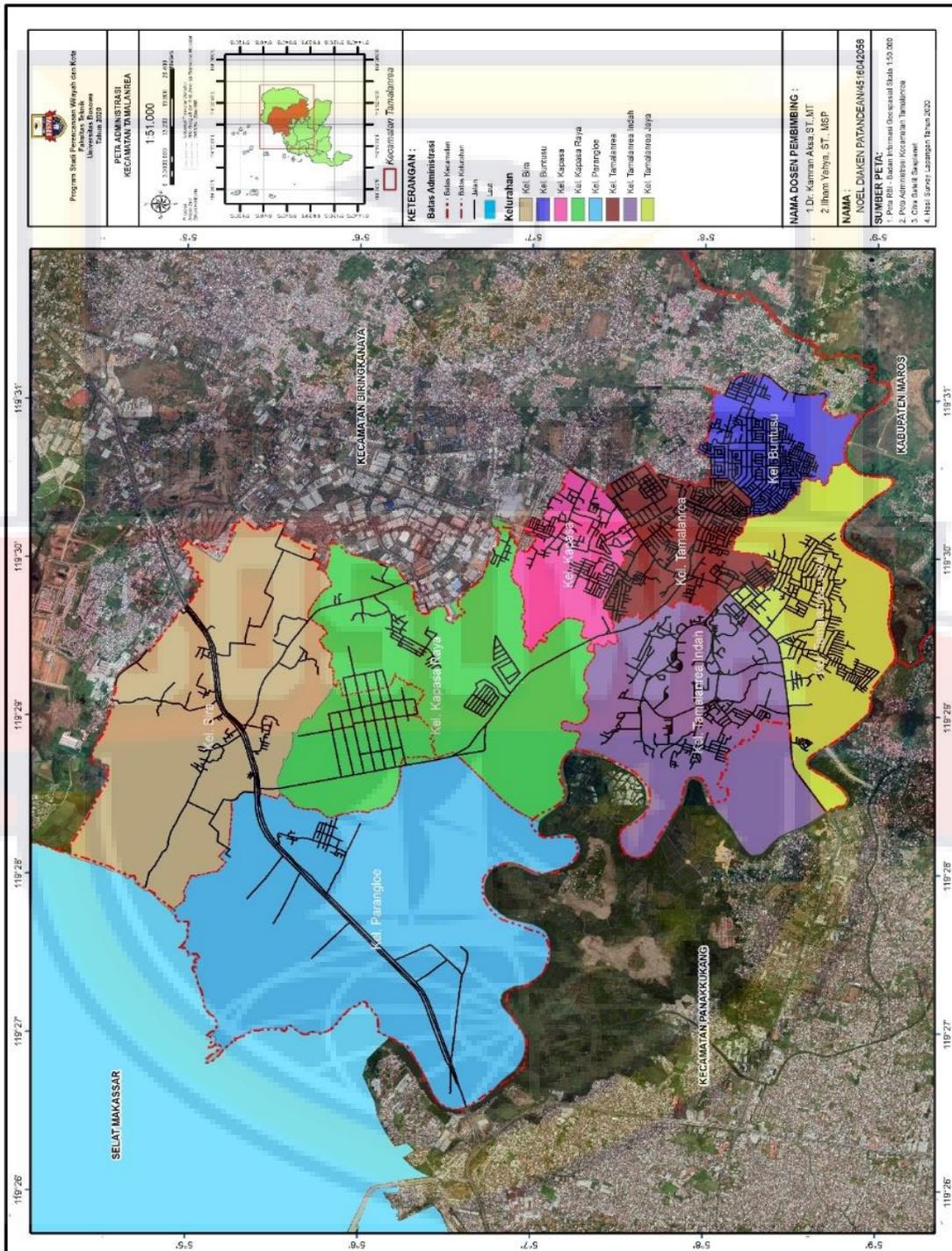
a. Letak Geografis dan Batas Administrasi

Kecamatan Tamalanrea merupakan salah satu dari 14 Kecamatan yang secara administratif berada di Kota Makassar. Kecamatan Tamalanrea terdiri dari 8 Kelurahan dengan luas wilayah kurang lebih 31,84 Km dengan jumlah penduduk 142.000 Jiwa pada tahun 2015. Kecamatan Tamalanrea merupakan daerah pantai dan bukan daerah pantai dengan topografi ketinggian antara permukaan laut. Menurut jaraknya, letak masing-masing Kelurahan ke ibukota Kecamatan berkisar 1 Km sampai dengan jarak 5-10 Km.

Secara administratif wilayah Kecamatan Tamalanrea berbatasan dengan;

- Sebelah Utara : Kecamatan Biringkanaya
- Sebelah Timur : Kabupaten Maros
- Sebelah barat : Selat Makassar
- Sebelah Selatan : Kecamatan Panakkukang

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



Gambar 4.5 Peta Administrasi Kecamatan Tamalanrea

Adapun secara administratif wilayah Kecamatan Tamalanrea terbagi dalam 8 (Delapan) Kelurahan diantaranya Kelurahan Tamalanrea, Kelurahan Tamalanrea Jaya, Kelurahan Tamalanrea Indah, Kelurahan Kapasa, Kelurahan Kapasa Raya, Kelurahan Bira, Kelurahan Parangloe, dan Kelurahan Buntusu. Dari 8 (Delapan) Kelurahan tersebut Kelurahan Bira memiliki wilayah terluas yaitu 9,26 km², sedangkan yang paling kecil luas wilayahnya adalah Kelurahan Tamalanrea yaitu 2,02 km².

**Tabel 4.4 Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Tamalanrea
Tahun 2019**

No.	Desa/Kelurahan	Luas (km ²)
1.	Tamalanrea	2,02
2.	Tamalanrea Jaya	2,98
3.	Tamalanrea Indah	4,74
4.	Kapasa	2,06
5.	Kapasa Raya	2,12
6.	Bira	9,26
7.	Parangloe	6,53
8.	Buntusu	2,13
	Kecamatan	31,84

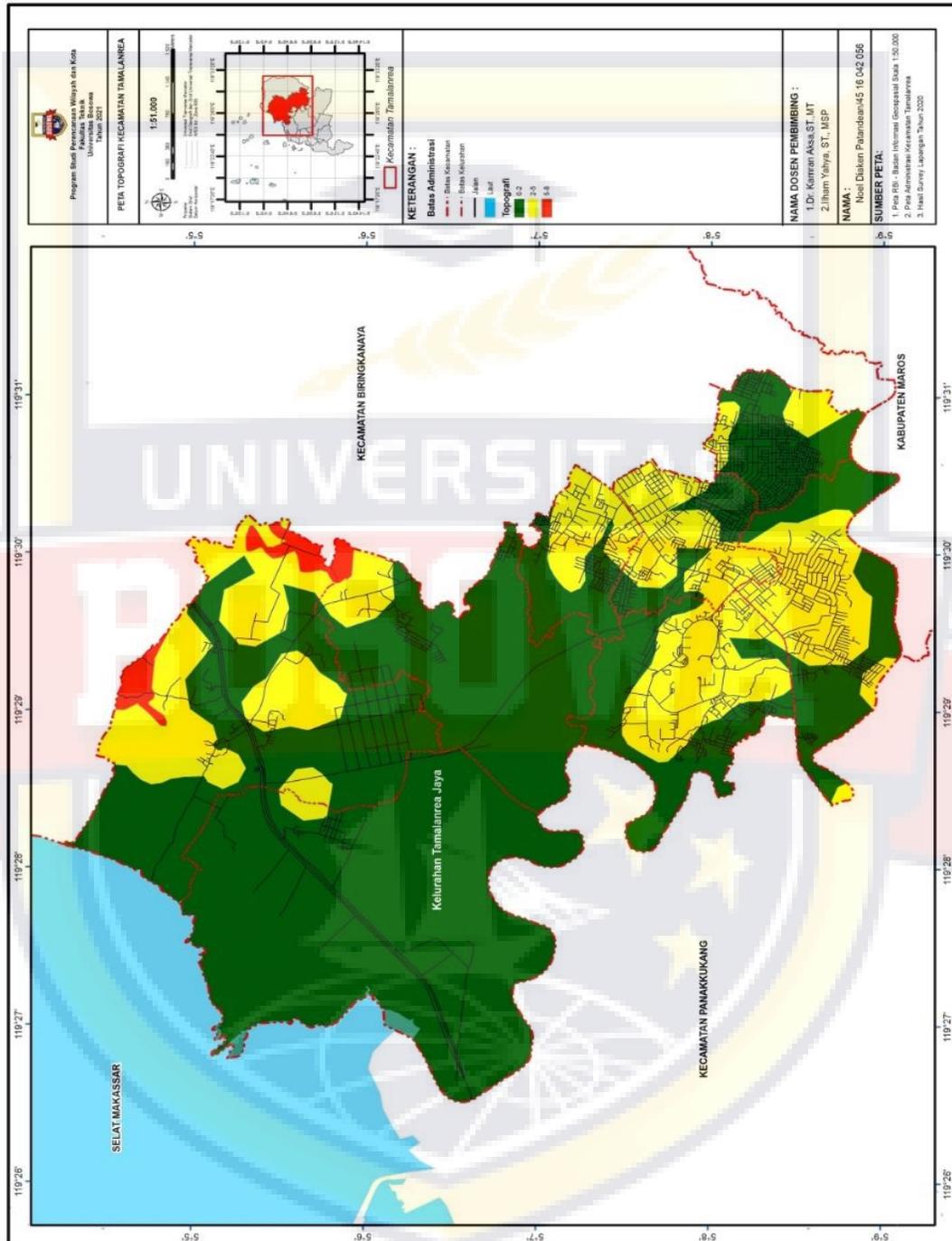
Sumber: Kecamatan Tamalanrea Dalam Angka Tahun 2019

b. Kondisi Topografi

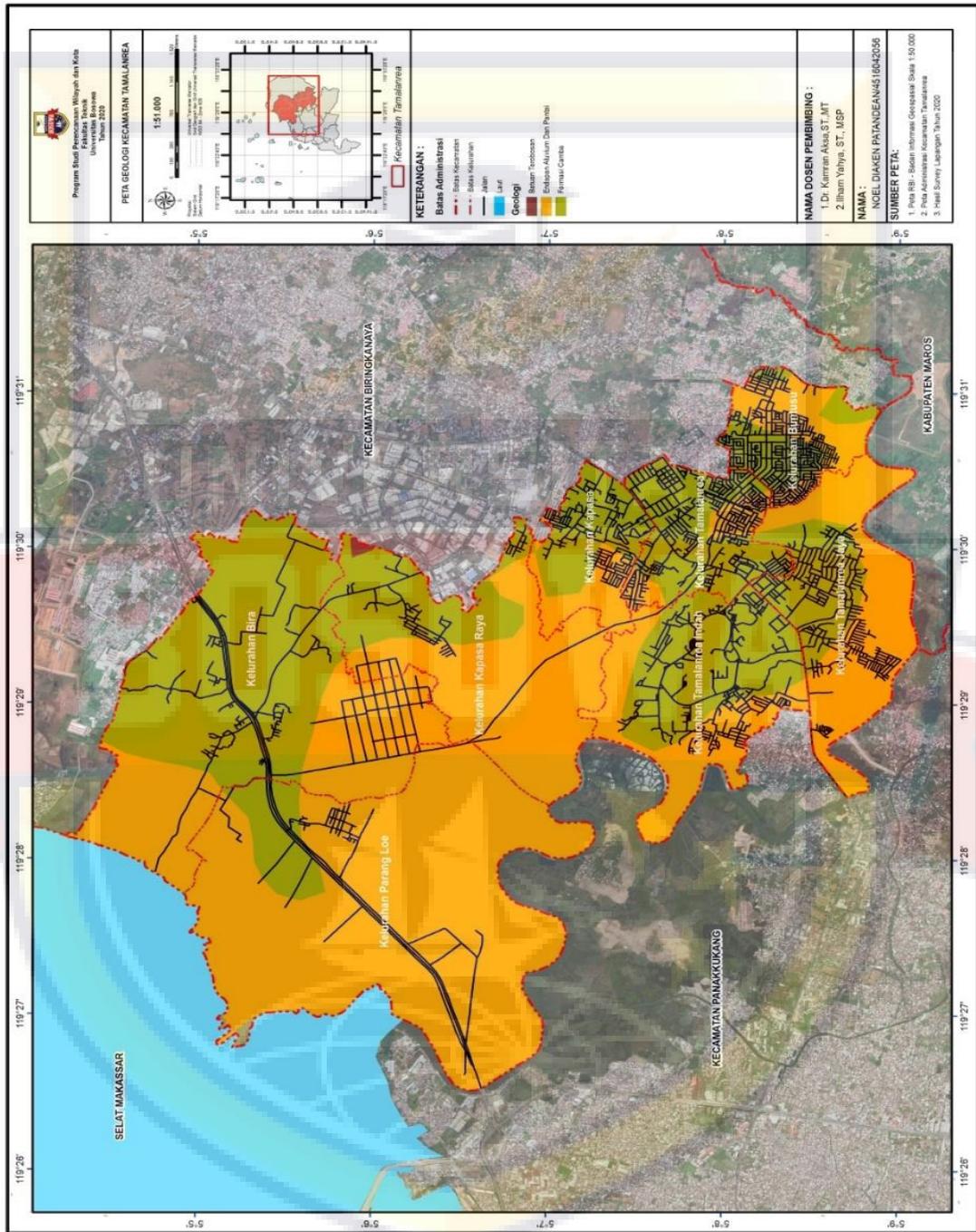
Kondisi Topografi dan ketinggian wilayah menggambarkan keadaan bentang alam wilayah Kecamatan Tamalanrea, Keadaan topografi wilayah kecamatan Tamalanrea dimulau dari dataran rendah hingga dataran tinggi dengan ketinggian elevasi 1-22 meter di atas permukaan laut. Adapun wilayah topografi Kecamatan Tamalanrea terbagi atas 2 bagian, yaitu daerah pantai dan daerah bukan pantai. Terdapat 6 kelurahan daerah bukan pantai yaitu Kelurahan Tamalanrea Indah, Tamalanrea Jaya, Tamalanrea, Kapasa, Buntusu, dan Kapasa Raya. Sedangkan 2 kelurahan lainnya yaitu Kelurahan Parangloe dan Bira merupakan daerah pantai.

c. Kondisi Geologi

Jenis tanah yang ada di Kelurahan Bira terdiri dari tanah inceptisol dan tanah ultisol. Jenis tanah inceptisol tersebar hampir di seluruh Kelurahan Bira, merupakan tanah yang tergolong sebagai tanah muda dengan tingkat perkembangan lemah. Tanah ini terbentuk dari berbagai jenis macam bahan induk, yaitu aluvium (fluviatil dan marin), batu pasir, batu liat, dan batu gamping.



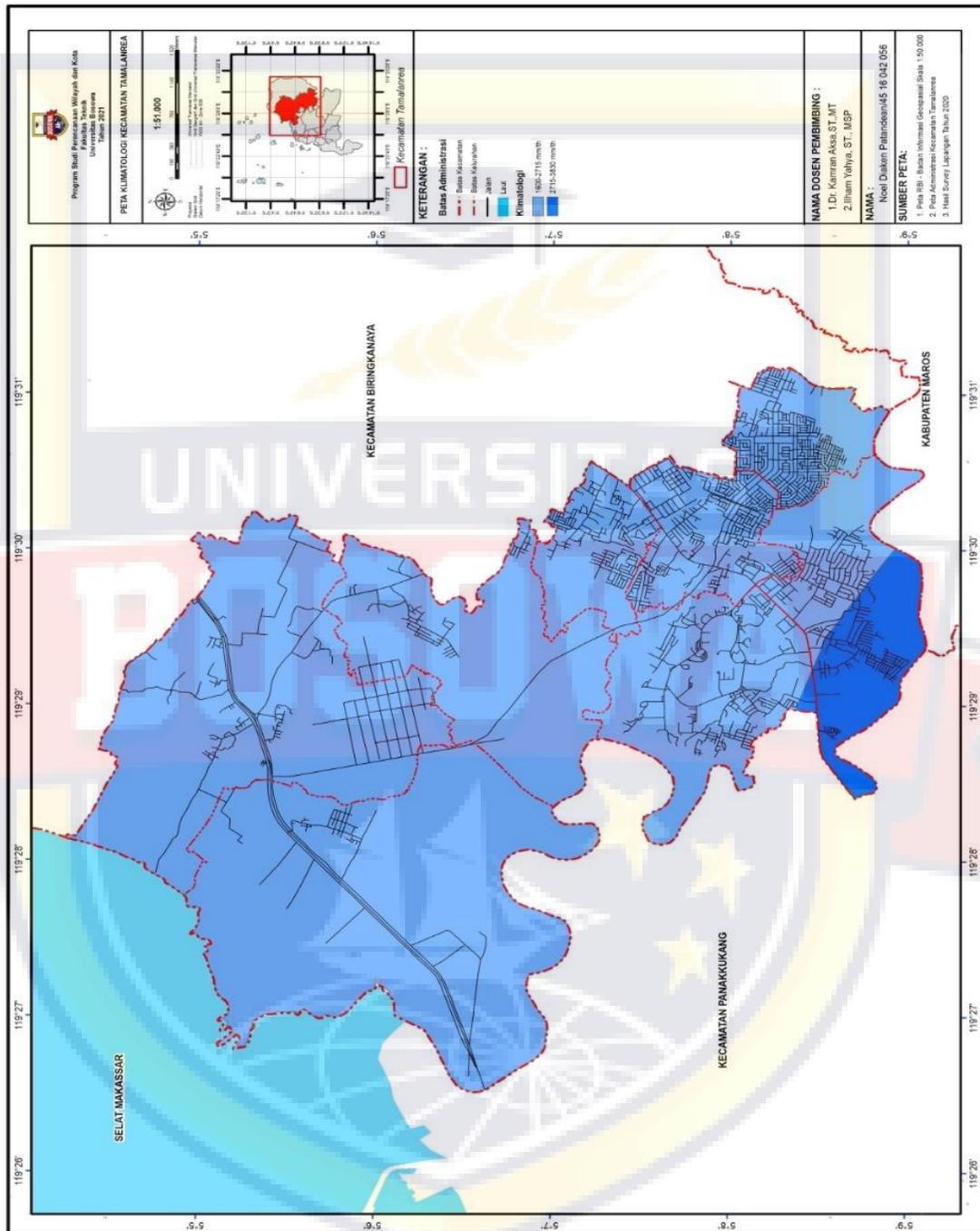
Gambar 4.6 Peta Topografi Kecamtan Tamalanrea



Gambar 4.7 Peta Geologi Kecamatan Tamalanrea

d. Kondisi Klimatologi

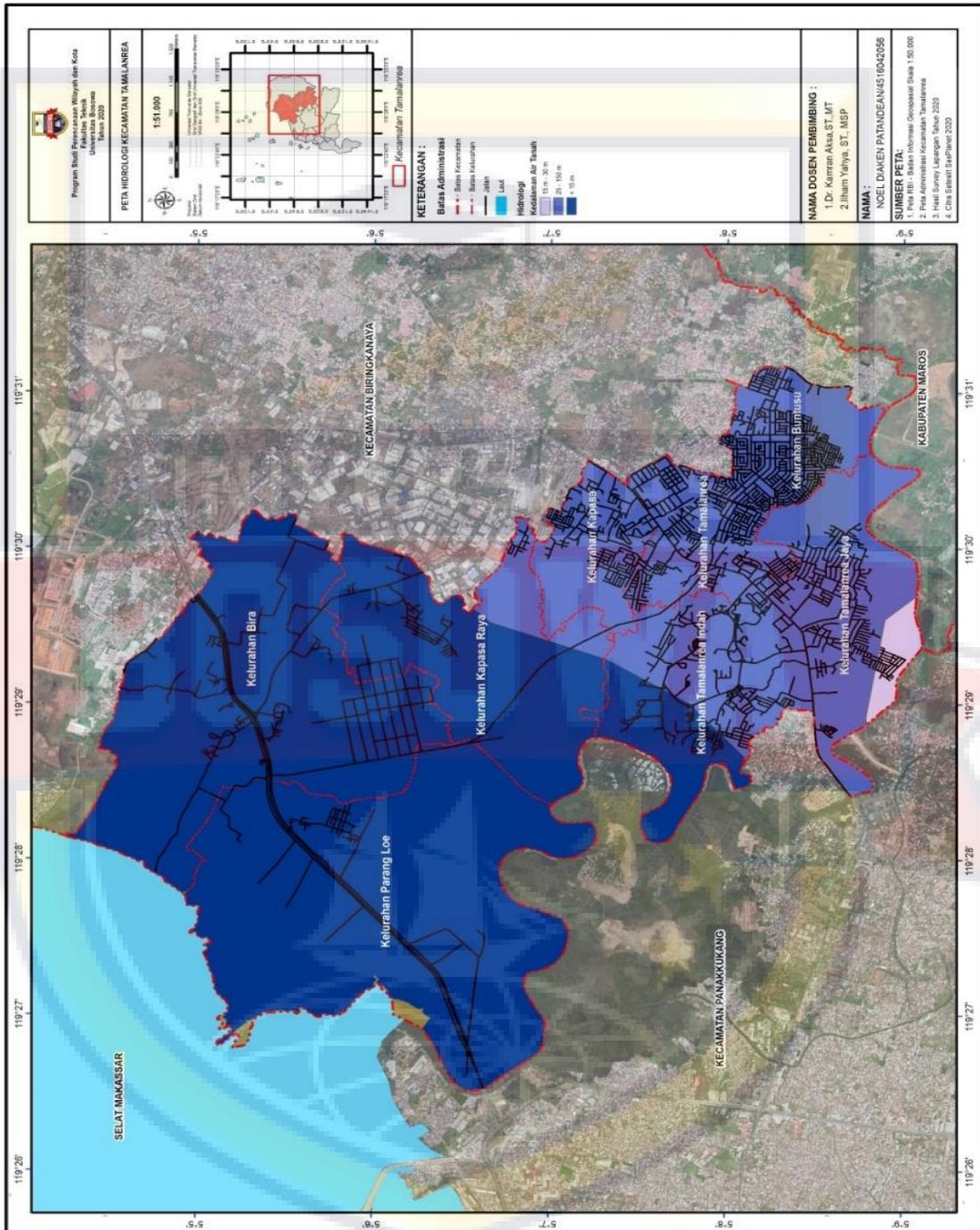
Kecamatan Tamalanrea termasuk daerah yang beriklim tropis seperti Kota Makassar. Hal ini dikarenakan Kelurahan Bira Kecamatan Tamalanrea merupakan bagian dari Wilayah Kota Makassar. Suhu udara rata-rata di Kecamatan Tamalanrea dalam sepuluh tahun terakhir berkisar antara 24,5°C sampai 28,9°C dengan intensitas curah hujan yang bervariasi tiap tahunnya. Intensitas curah hujan tertinggi berlangsung antara bulan Desember hingga bulan April. Tingginya intensitas curah hujan menyebabkan timbulnya genangan air di sejumlah wilayah. Selain itu, kurangnya daerah resapan dan drainase yang tidak berfungsi dengan baik sehingga semakin memicu timbulnya bencana banjir.



Gambar 4.8 Peta Klimatologi Kecamatan Tamalanrea

e. Kondisi Hidrologi

Pemanfaatan sumber daya air di Kecamatan Tamalanrea selain memanfaatkan air sungai dan air hujan, alternatif lainnya yaitu memanfaatkan air tanah. Sebagai salah satu kecamatan di Kota Makassar dengan tingkat permukiman yang cukup padat dan juga sebagai kawasan industri, maka tak heran jika pemanfaatan air tanah cukup besar pengaruhnya untuk memenuhi segala kebutuhan masyarakat sehari-hari. Air tanah tentu mempunyai peranan yang cukup besar terutama dalam menjaga keseimbangan dan ketersediaan bahan baku air untuk kepentingan rumah tangga maupun untuk kepentingan industri. Sumber air baku yang berasal dari PDAM untuk memenuhi kebutuhan air minum di Kecamatan Tamalanrea berasal dari 2 sumber yaitu dari Sungai Jeneberang dan Bendungan Lekopancing Maros.



Gambar 4.9 Peta Hidrologi Kecamatan Tamalanrea

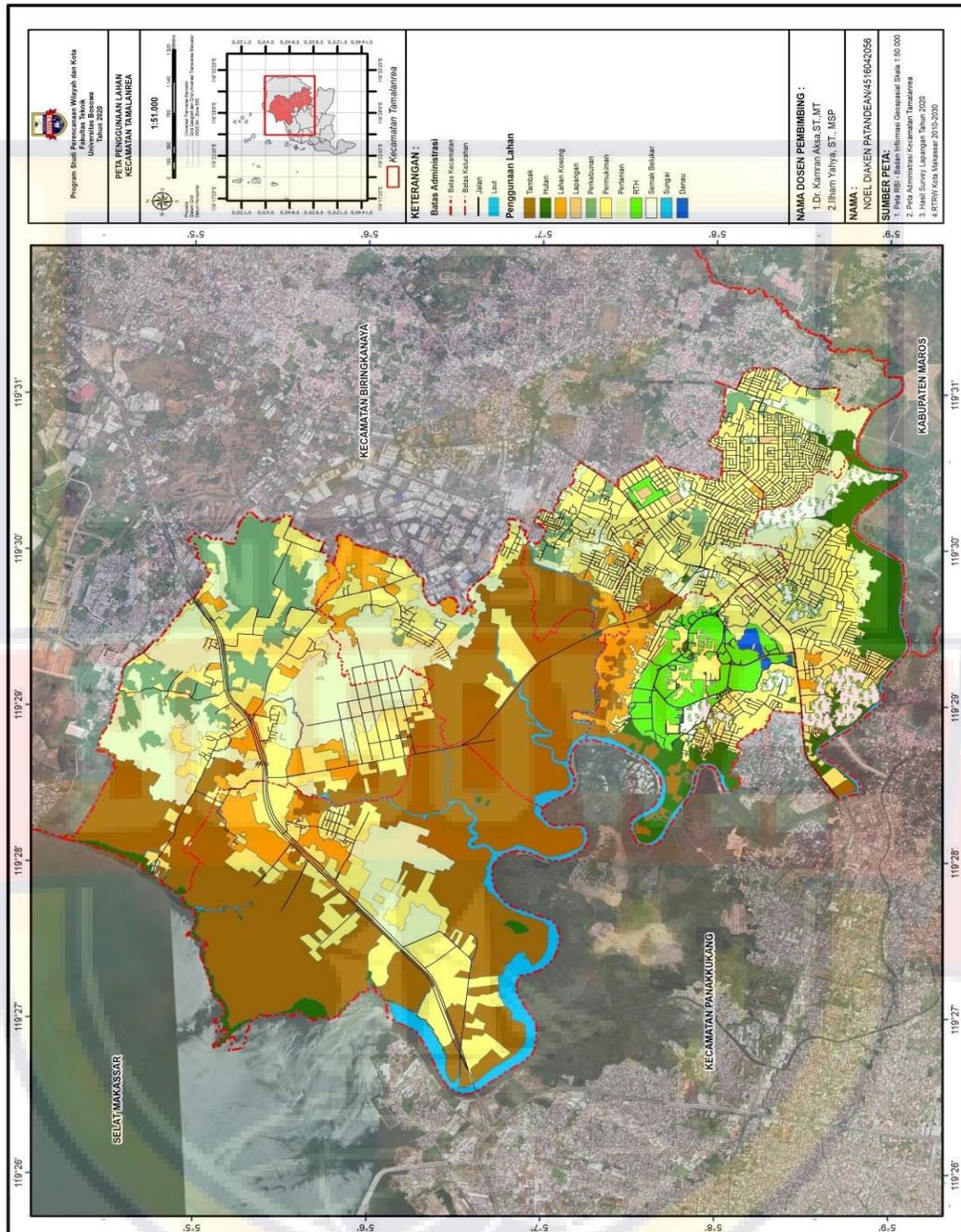
f. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan di Kecamatan Tamalanrea ini sangat bervariasi mulai permukiman, perkantoran, pertokoan hingga gedung pendidikan serta industri. Salah satunya adalah Universitas Hassanuddin sebagai universitas terbesar di kawasan Indonesia Timur. Penggunaan Lahan terluas di Kecamatan Tamalanrea adalah permukiman dengan luas wilayah 1.222 Ha, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.5 Penggunaan Lahan Di Kecamatan Tamalanrea

No.	Penggunaan Lahan	Luas (Ha)
1.	Permukiman	1.222
2.	Semak Belukar	114
3.	Danau	173
4.	Perkebunan	173
5.	Lapangan	5
6.	Pertanian	496
7.	Hutan	172
8.	Lahan Kosong	202
9.	Tambak	1112
10.	Sungai	134
11.	RTH	110

Sumber: RTRW Kota Makassar dan Metode GIS Tahun 2021



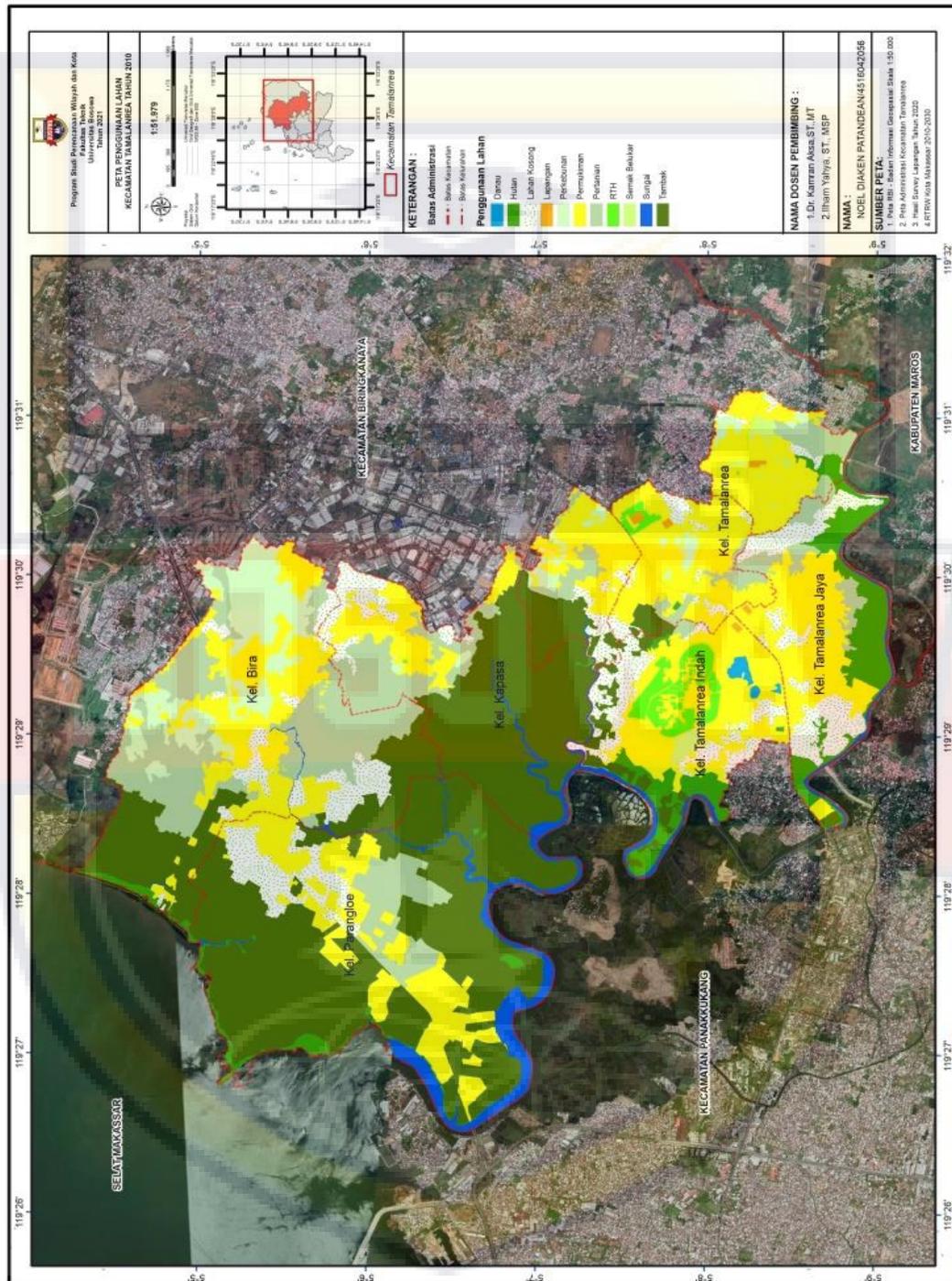
Gambar 4.10 Peta Penggunaan Lahan Kecamatan Tamalanrea Tahun 2020

**Tabel 4.6 Perubahan Penggunaan Lahan di Kecamatan Tamalanrea
Tahun 2010 - 2020**

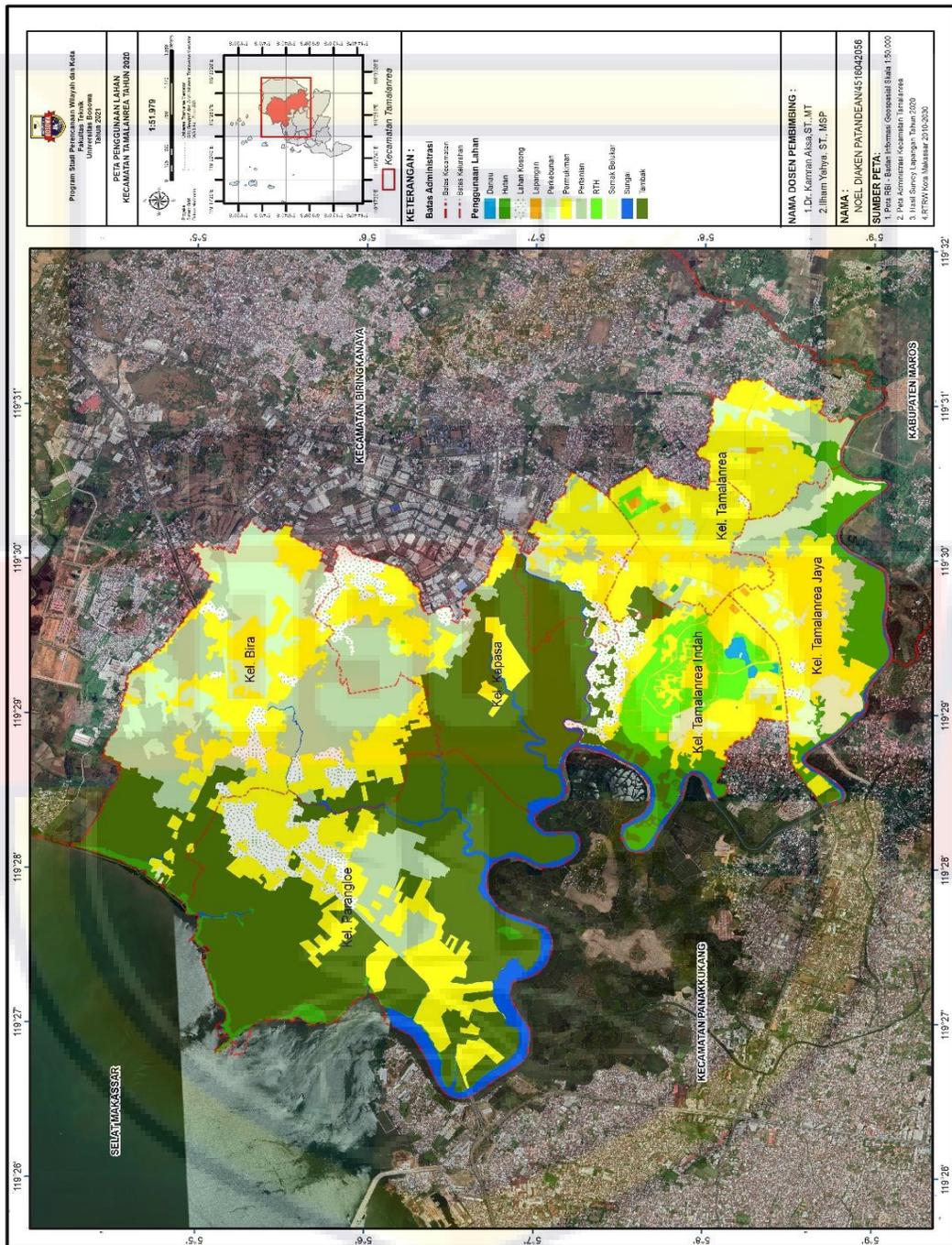
No	Penggunaan Lahan		Luas Ha	Persentase
	2010	2020		
1.	Hutan	Permukiman	8,12	0,21%
2.	Lahan Kosong	Permukiman	71,52	1,90%
3.	Lahan Kosong	Semak Belukar	98,19	2,61%
4.	Perkebunan	Permukiman	2,75	0,07%
5.	Permukiman	Lahan Kosong	2,35	0,06%
6.	Permukiman	RTH	57,74	1,53%
7.	Pertanian	Permukiman	19,19	0,51%
8.	Semak Belukar	Permukiman	2,12	0,05%
9.	Tambak	Lahan Kosong	6,57	0,17%
10.	Tambak	Permukiman	92,21	2,45%
11.	Tambak	Sungai	1,52	0,04%
Jumlah Total			362,01	9,6%

Sumber: Hasil Overlay Peta Penggunaan Lahan dengan Metode GIS 2020

Berdasarkan tabel 4.6 dari hasil overlay peta penggunaan lahan tahun 2010 dengan peta penggunaan lahan tahun 2020 diatas dapat disimpulkan bahwa luas perubahan lahan yang terjadi di Kecamatan Tamalanrea selama 10 tahun terakhir adalah sekitar 9,6% atau sama dengan 362,01 Ha. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4.11 Peta Perubahan Lahan di Kecamatan Tamalanrea Tahun 2010



Gambar 4.12 Peta Penggunaan Lahan Tahun 2020

2. Aspek Kependudukan

Data penduduk Kecamatan Tamalanrea berdasarkan proyeksi penduduk tahun 2018 sebanyak 114,672 jiwa yang terdiri atas 56,068 jiwa penduduk laki-laki dan 58,604 jiwa penduduk perempuan. Dibandingkan dengan proyeksi jumlah penduduk tahun 2018 penduduk Kecamatan Tamalanrea mengalami pertumbuhan sebesar 1,01 persen dengan masing-masing persentase pertumbuhan penduduk laki-laki sebesar 1,02 persen dan penduduk perempuan sebesar 1,14 persen.

Sementara itu besarnya angka rasio jenis kelamin tahun 2018 penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 96 persen. Kepadatan penduduk di Kecamatan Tamalanrea tahun 2018 mencapai 3.523 jiwa/ km² dengan rata-rata jumlah penduduk per rumah tangga 4 orang kepadatan penduduk di 8 kelurahan cukup beragam dengan. Kepadatan penduduk tertinggi terletak di Kelurahan Tamalanrea dengan kepadatan sebesar 8.741 jiwa/km² dan terendah Kelurahan Parangloe sebesar 1.043 jiwa/ km²

Tabel 4.7 Jumlah Penduduk Menurut Kelurahan Dan Rasio Jenis Kelamin Tahun 2017-2018

No	Kelurahan	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
		Laki-Laki	Perempuan		
1.	Tamalanrea Indah	9.143	9.230	18.373	99
2.	Tamalanrea Jaya	9.679	10.985	20.664	88
3.	Tamalanrea	18.300	18.782	37.082	97
4.	Kapasa	9.634	9.904	19.538	97
5.	Parangloe	3.438	3521	6.959	97
6.	Bira	5.874	6182	12.056	95
7.	Buntusu	-	-	-	-
8.	Kapas Raya	-	-	-	-

Sumber: Kecamatan Tamalanrea dalam Angka Tahun 2019

Bersadarkan penduduk dan rasio jenis kelamin di Kecamatan Tamalanrea menunjukkan bahwa penduduk dan rasio jenis kelamin yang paling banyak adalah Kelurahan Tamalanrea Indah dengan rasio yaitu 99, sedangkan Kelurahan Buntusu dan Kelurahan Kapasa Raya 0.

Tabel 4.8 Kepadatan Penduduk Menurut Kelurahan di Kecamatan Tamalanrea Tahun 2018

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk	Luas (Km ²)	Kepadatan Penduduk
1.	Tamalanrea Indah	18.373	4.74	3.876
2.	Tamalanrea Jaya	20.664	2.98	6.934
3.	Tamalanrea	37.082	2.02	18.357
4.	Kapasa	19.538	2.06	9.484
5.	Parangloe	6.959	6.53	1.065
6.	Bira	12.056	9.26	1.301

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk	Luas (Km ²)	Kepadatan Penduduk
7.	Buntusu	26.847	2.13	12.604
8.	Kapasa Raya	-	2.12	-
Kecamatan Tamalanrea		141.519	31.84	53.621

Sumber: Kecamatan Tamalanrea dalam Angka Tahun 2019

C. Tinjauan Lokasi Penelitian

1. Profil Jalan Lingkar Barat Tallasa City

Tujuan diselenggarakannya transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, dan efisien untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong dan penggerak serta penunjang pembangunan Nasional (UU Republik Indonesia No. 38 tahun 2004 Tentang jalan). Menyadari akan tuntutan kondisi eksisting prasarana dasar jalan saat ini sangat jauh dari memadai secara teknis fungsional acuan global Pemerintah Daerah serta Pihak Swasta merencanakan program peningkatan kapasitas layanan dan fungsi teknis jalan Lingkar Barat Tallasa City yang di wilayah administrasi Kecamatan Tamalanrea, mengingat Kota Makassar sebagai pintu gerbang Indonesia Timur, untuk menindak lanjuti hal tersebut maka di bangunlah jalan Lingkar Barat Tallasa City mulai dari samping Tol Insinyur Sutami sampai ke jalan poros Makassar-Maros. Salah satu fungsi utama pembangunan

jalan Lingkar Barat Tallasa City adalah untuk mendukung dan menopang kegiatan perekonomian, permukiman maupun distribusi. Ruas jalan ini juga banyak digunakan oleh angkutan berat dalam pendistribusian barang dan jasa yang keluar atau masuk ke dalam pusat kota.

2. Kondisi Lokasi Penelitian

Pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasa City yang terletak di Kecamatan Tamalanrea memberikan perubahan yang besar terhadap kondisi fisik wilayah dalam beberapa tahun terakhir. Pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasacity mengakibatkan perubahan tata guna lahan dari kawasan tidak terbangun menjadi kawasan terbangun dimana pembangunan ini berdampak terhadap perubahan lingkungan hidup, kegiatan ekonomi, distribusi, dan lainnya untuk meihat perubahan kondisi dari tahun ke tahun dapat di lihat pada gambar berikut ini:



2016



2018



2019



2020

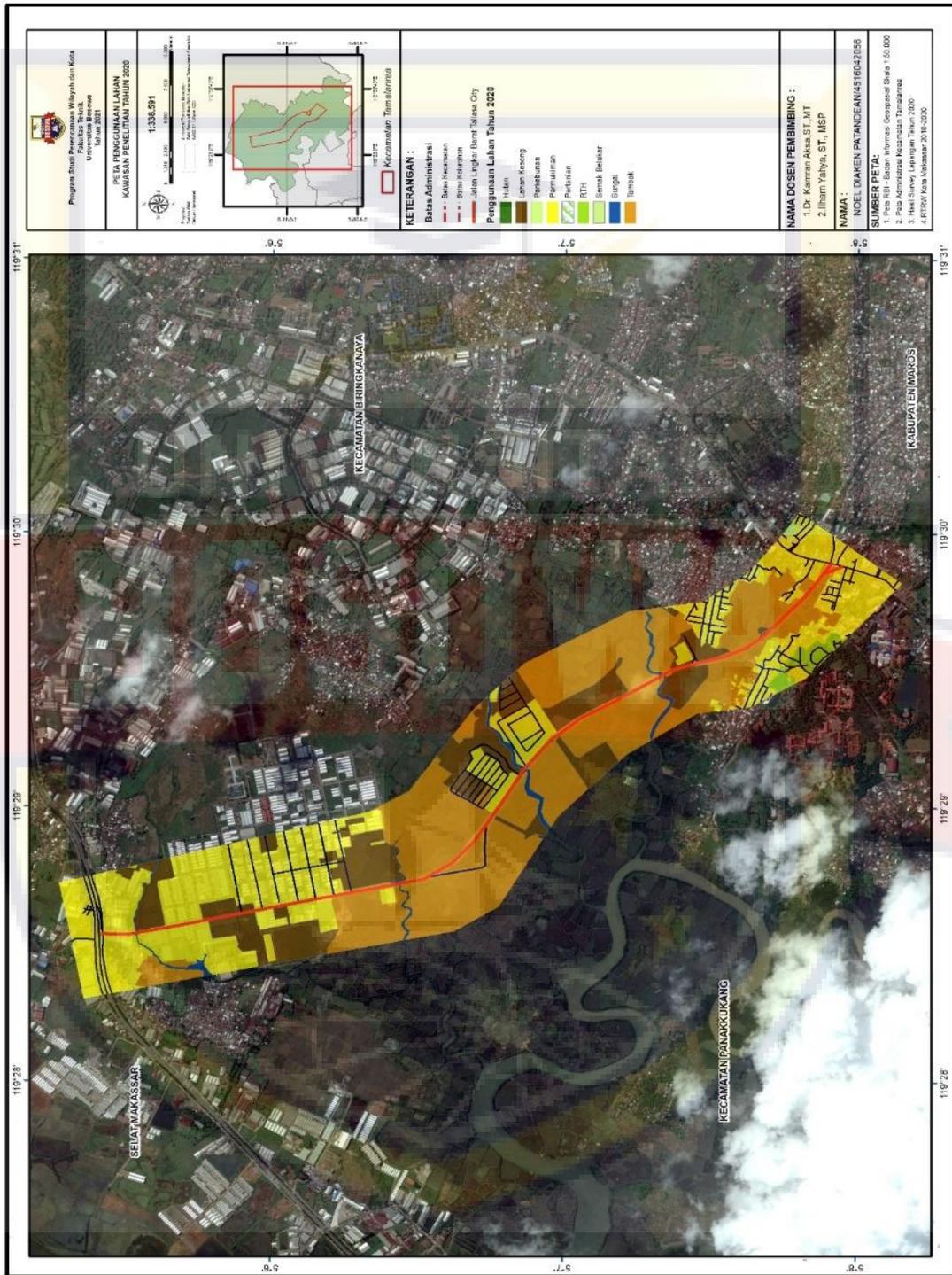
Gambar 4.13 Peta Citra Kondisi Perubahan Lahan di Jalan Lingkar Barat Tallasa City Dari Tahun 2016 – 2020

Sumber: Google Earth Pro Tahun 2020

Tabel 4.9 Perubahan Lahan di Sepanjang Koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City tahun 2016-2020

No.	Perubahan	Luas Ha
1	Hutan-Permukiman	1,79
2	Hutan-RTH	3,45
3	Lahan Kosong-Perkebunan	0,38
4	Lahan Kosong-Permukiman	11,47
5	Lahan Kosong-Sungai	1,30
6	Lahan Kosong-Tambak	11,84
7	Permukiman-Lahan Kosong	4,29
8	Permukiman-Perkebunan	0,23
10	Permukiman-RTH	2,21
11	Permukiman-Sungai	0,25
12	Permukiman-Tambak	4,03
13	Tambak-Lahan Kosong	47,30
14	Tambak-Permukiman	31,83
15	Tambak-RTH	0,10
16	Tambak-Sungai	5,38
	Jumlah	125,85

Sumber: Metode Overlay GIS



Gambar 4.15 Peta Penggunaan Lahan di Kawasan Jalan Lingkar Barat Tallasa City Tahun 2020

3. Volume Lalulintas

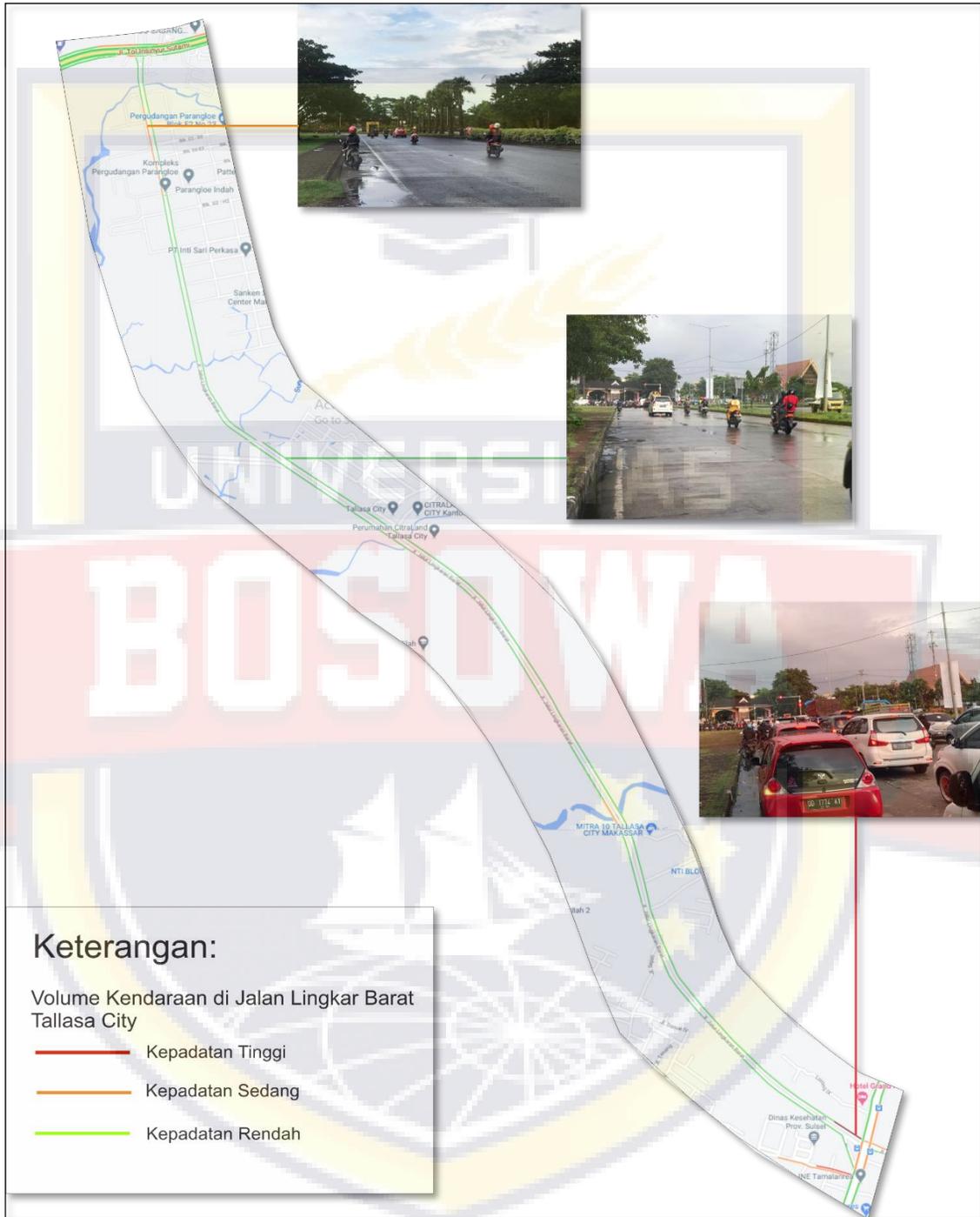
Dari hasil survei data primer yang telah dilakukan untuk data aksesibilitas volume kendaraan di ruas jalan Lingkar Barat Tallasa City menunjukkan tingginya volume kendaraan pada pagi dan sore hari dengan klasifikasi ruas jalan Lingkar barat Tallasa City 2 arah dengan 4 lajur. Adapun volume arus lalu lintas dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.10 Volume Kendaraan di Ruas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Berdasarkan tiga (3) Segmen Waktu Pada Hari Kerja

No.	Jam Sibuk	Volume Kendaraan	
		Tol Sutami - Perintis Kemerdekaan	Perintis Kemerdekaan - Tol Sutami
1.	07:00 – 08:00	653	875
2.	12:00 – 13:00	374	248
3.	17:00 – 18:00	957	759
Jumlah Total		1.984	1.882
Rata-rata		661	627

Sumber: Survey Lapangan Tahun 2021

Berdasarkan tabel 4.10 di atas bahwa volume arus lalu lintas tertinggi terdapat dari arah samping Tol Sutami ke Perintis Kemerdekaan dengan jumlah total 1984 kendaraan sedangkan dari arah Perintis Kemerdekaan ke Tol Sutami berjumlah 1.882 kendaraan.



Sumber Google Maps Tahun 2021

Gambar 4.16
Peta Kepadatan Volume Kendaraan di Ruas Jalan Lingkar Barat Tallasa City Tahun 2021

D. Hasil Penelitian

Dari hasil penelitian yang dilaksanakan pada bulan Desember 2020 sampai Januari 2021 penelitian telah marangkum hasil kusioner terhadap sampel yang berada di kawasan Tallasa City. Untuk hasil kusioner dapat dihat pada tabel berikut ini.

Tabel 4.11 Hasil Kusioner Penelitian

No	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	Total	Variabel
1.	Menurut anda apakah dengan adanya perubahan alih fungsi lahan mempengaruhi aksesibilitas di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City?	a. Ya	81	100	Y
		b. Tidak	19		
2.	Berapakah jumlah pendapatan anda selama sebulan?	a. Diatas UMR (Diatas Rp.2,9 Juta)	28	100	X1.1
		b. Setara UMR (Rp.1 Juta – Rp.2,9 Juta)	54		
		c. Dibawah UMR (Dibawah Rp.1 Juta)	18		
3.	Menurut Anda aktivitas apa yang paling dominan disepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City?	a. Kegiatan Perkantoran	14	100	X1.2
		b. Perdagangan	16		
		c. Industri	70		

No	Pertanyaan	Jawaban	Jumlah	Total	Variabel
4.	Menurut anda apakah dengan adanya perumahan Citra Land mempengaruhi pembangunan disepanjang koridor Jalan Lingkar Barat tallasa City?	a. Ya	91	100	X2.1
		b. Tidak	9		
5.	Apakah selama adanya jalan Lingkar Barat Tallasa City mempengaruhi Harga lahan dilingkungan Anda?	a. Ya	89	100	X2.2
		b. Tidak	11		
6.	Menurut Anda, Apakah setelah adanya pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasa City sering terjadi bencana alam?	a. Banjir	75	100	X3.1
		b. Angin Putting Beliung	15		
		c. Kekeringan	12		
7.	Menurut Anda Apakah dengan terbangunnya Jalan Lingkar Barat Tallasa City Memberikan Dampak Positif Disekitarnya?	d. Ya	80	100	X3.2
		e. Tidak	20		

Sumber: Kusioner Dengan Warga dan Pengguna Jalan Kawasan Tallasa City Tahun 2021



Gambar 4.17 Visualisasi Pengambilan Sampel di Jalan Lingkar Barat Tallasa City

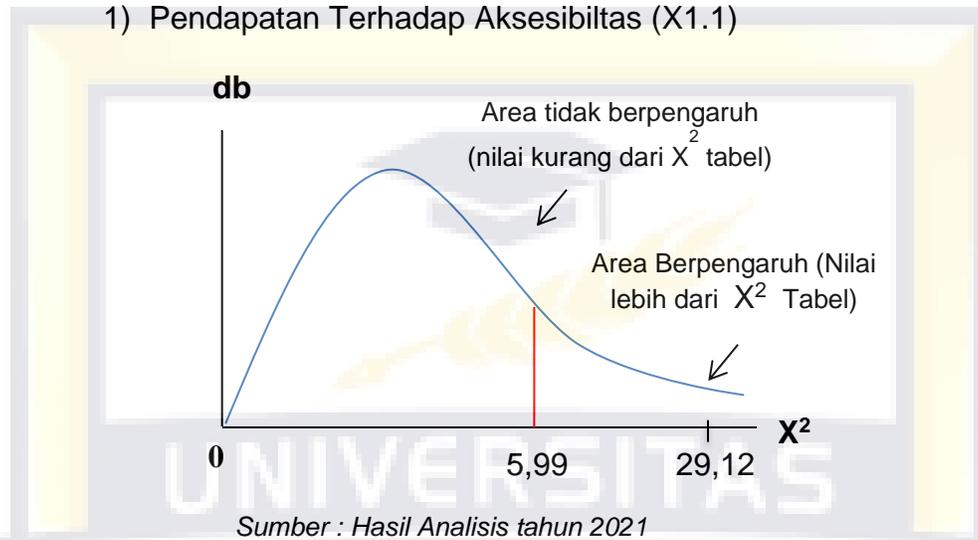
E. Pembahasan

1. Analisis Chi Square

Analisis yang digunakan untuk menjawab rumusan masalah pertama yaitu dengan menggunakan analisis chi-Square untuk melihat adanya pengaruh dari setiap variabel X terhadap variabel Y, selanjutnya digunakan uji kontingensi dalam penarikan kesimpulan yang dilanjutkan dengan sistem skoring skala likert sebagai parameter mengetahui besarnya hubungan variabel X terhadap Y.

a. Kegiatan Ekonomi (X1)

1) Pendapatan Terhadap Aksesibilitas (X1.1)



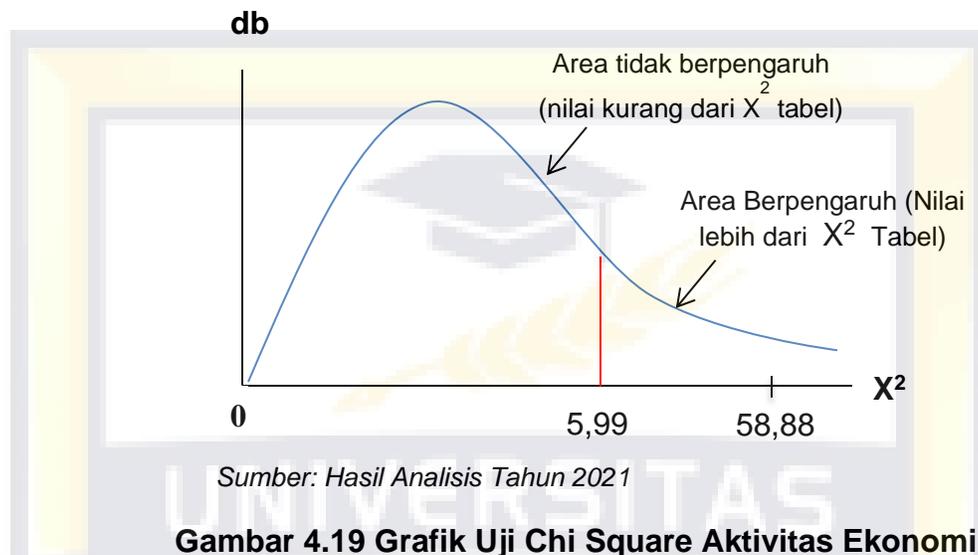
Gambar 4.18 Grafik Uji Chi Square Pendapatan Ekonomi Terhadap Aksesibilitas

Berdasarkan gambar grafik 4.18 diatas, dapat disimpulkan bahwa, pengaruh pendapatan ekonomi terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi Square berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X2 lebih besar dari pada X2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uji kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{29.1}{100+29.1}}$$

= 0,47 atau pengaruh sedang

2) . Aktivitas Ekonomi Terhadap Aksesibilitas (X1.2)



Gambar 4.19 Grafik Uji Chi Square Aktivitas Ekonomi

Terhadap Aksesibilitas

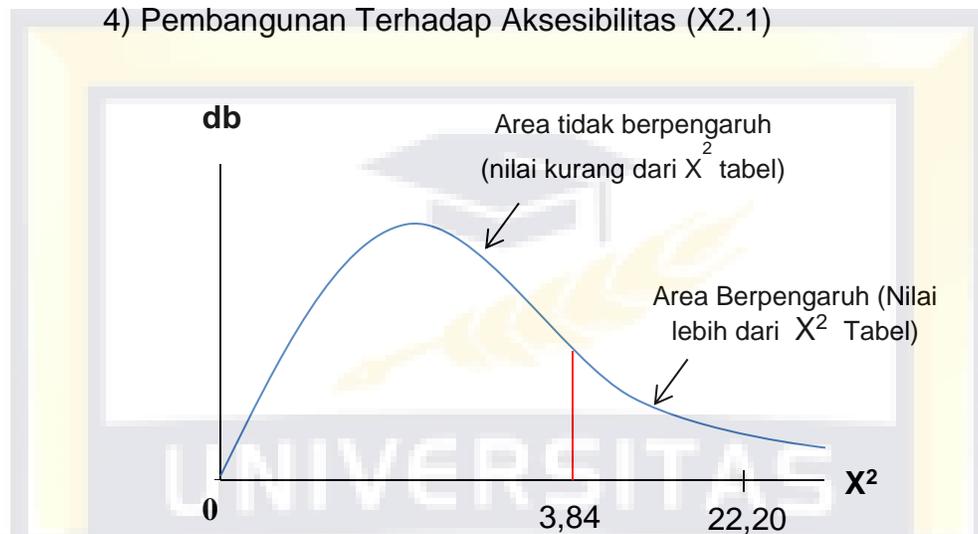
Berdasarkan gambar grafik 4.19 diatas, dapat disimpulkan bahwa, pengaruh aktivitas ekonomi terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi *Square* berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X^2 lebih besar dari pada X^2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aktivitas ekonomi terhadap aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uji kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{58,88}{100+58,88}}$$

= 0,60 atau pengaruh Kuat

b. Perubahan Lahan (X2)

4) Pembangunan Terhadap Aksesibilitas (X2.1)



Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021

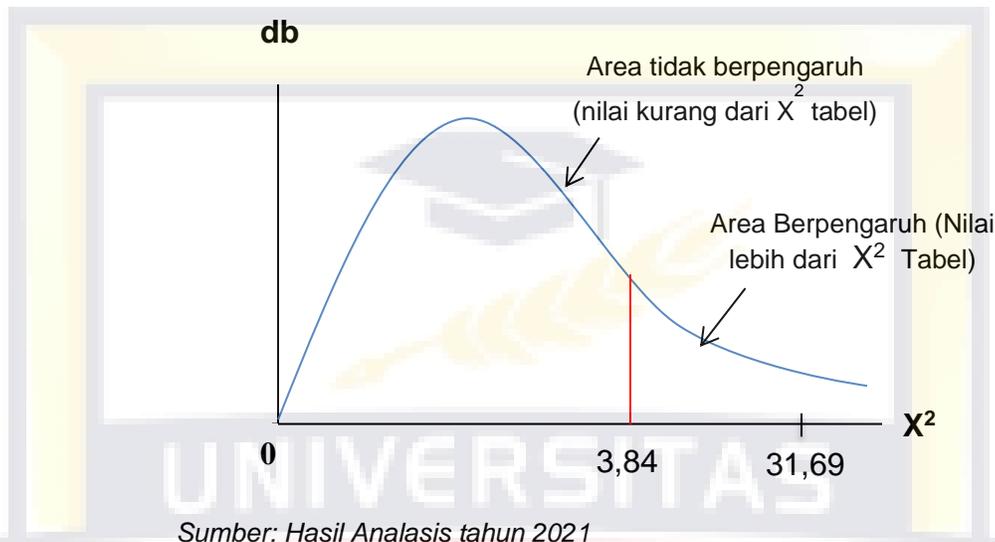
Gambar 4.20 Grafik Uji Chi Square Pembangunan Terhadap Aksesibilitas

Berdasarkan gambar grafik 4.20 diatas, dapat disimpulkan bahwa, pengaruh prmbangunan terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi Square berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X^2 lebih besar dari pada X^2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uii kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{22,20}{100 + 22,20}}$$

= 0,42 pengaruh sedang

5) Harga Lahan Terhadap Aksesibilitas (X.2.2)



Gambar 4.21 Grafik Uji Chi Square Harga Lahan Terhadap Aksesibilitas

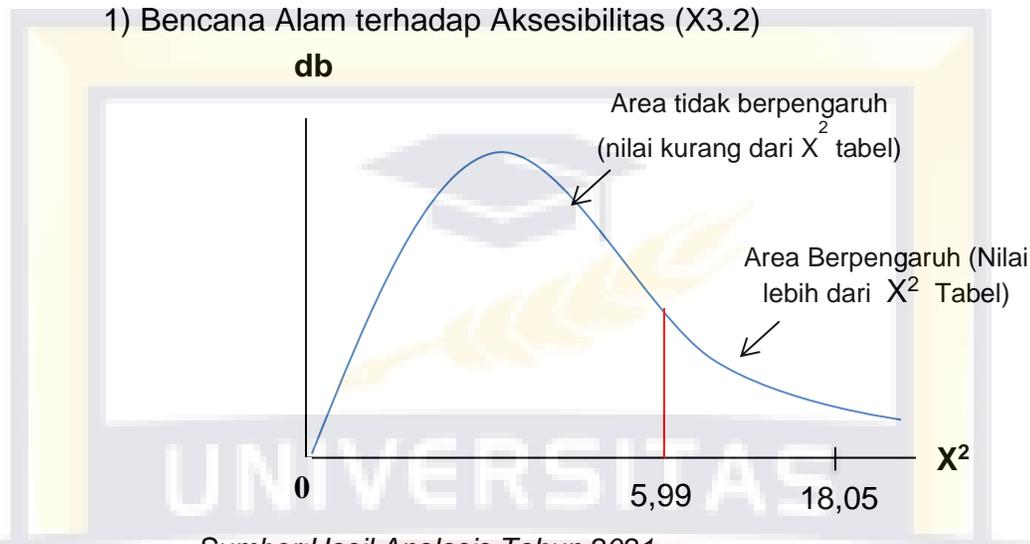
Berdasarkan gambar grafik 4.21 diatas, dapat disimpulkan bahwa, pengaruh harga lahan terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi Square berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X2 lebih besar dari pada X2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uji kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{31,69}{100 + 31,69}}$$

= 0,48 pengaruh sedang

c. Perkembangan Kota (X3)

1) Bencana Alam terhadap Aksesibilitas (X3.2)



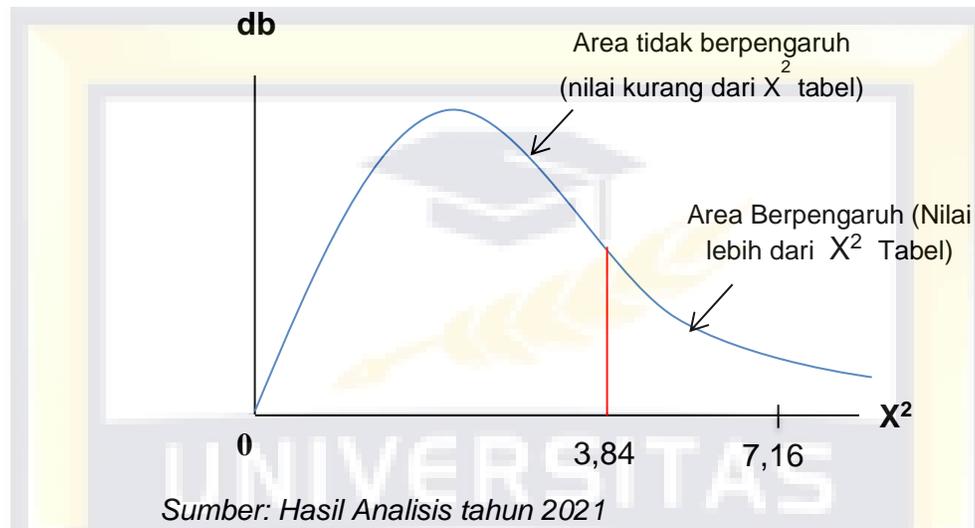
Gambar 4.22 Grafik Uji Chi Square Bencana Alam Terhadap Aksesibilitas

Berdasarkan gambar grafik 4.22 diatas, dapat disimpulkan bahwa, pengaruh bencana alam terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi Square berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X^2 lebih besar dari pada X^2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uji kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{18,0}{100+18,05}}$$

= 0,38 Pengaruh Lemah

2) .Dampak Positif Terhadap Aksesibilitas (X3.2)



Gambar 4.23 Uji Chi Square Dampak Positif Perkembangan Kota Terhadap Aksesibilitas

Berdasarkan gambar grafik 4.23 diatas, dapat disimpulkan bahwa, dampak positif terhadap aksesibilitas di jalan Lingkar Barat Tallasa City menurut uji Chi Square berpengaruh terhadap aksesibilitas dilihat dari X2 lebih besar dari pada X2 tabel. Untuk mengukur tingkat pengaruh aksesibilitas maka selanjutnya dilakukan uji kontingensi dimana:

$$C = \sqrt{\frac{7.16}{100 + 7.16}}$$

= 0,24 pengaruh lemah

Untuk menjawab rumusan masalah pertama yaitu bagaimana pengaruh perubahan pemanfaatan guna lahan terhadap aksesibilitas jalan lingkar barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea?

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan berikut:

1) Kegiatan Ekonomi

Kegiatan Ekonomi, dapat dilihat bahwa pengaruh aksesibilitas menurut uji chi kuadrat terhadap kegiatan ekonomi berpengaruh dan berdasarkan hasil uji kontingensi diketahui bahwa pengaruh aktivitas kegiatan ekonomi terhadap aksesibilitas yaitu pengaruh kuat.

2) Perubahan Lahan

Perubahan Lahan, dapat dilihat bahwa pengaruh aksesibilitas menurut uji chi kuadrat terhadap perubahan lahan berpengaruh dan berdasarkan hasil uji kontingensi diketahui bahwa pengaruh perubahan lahan terhadap aksesibilitas yaitu berpengaruh sedang.

3) Perkembangan Kota

Perubahan Lahan, dapat dilihat bahwa pengaruh aksesibilitas menurut uji chi kuadrat terhadap perkembangan kota

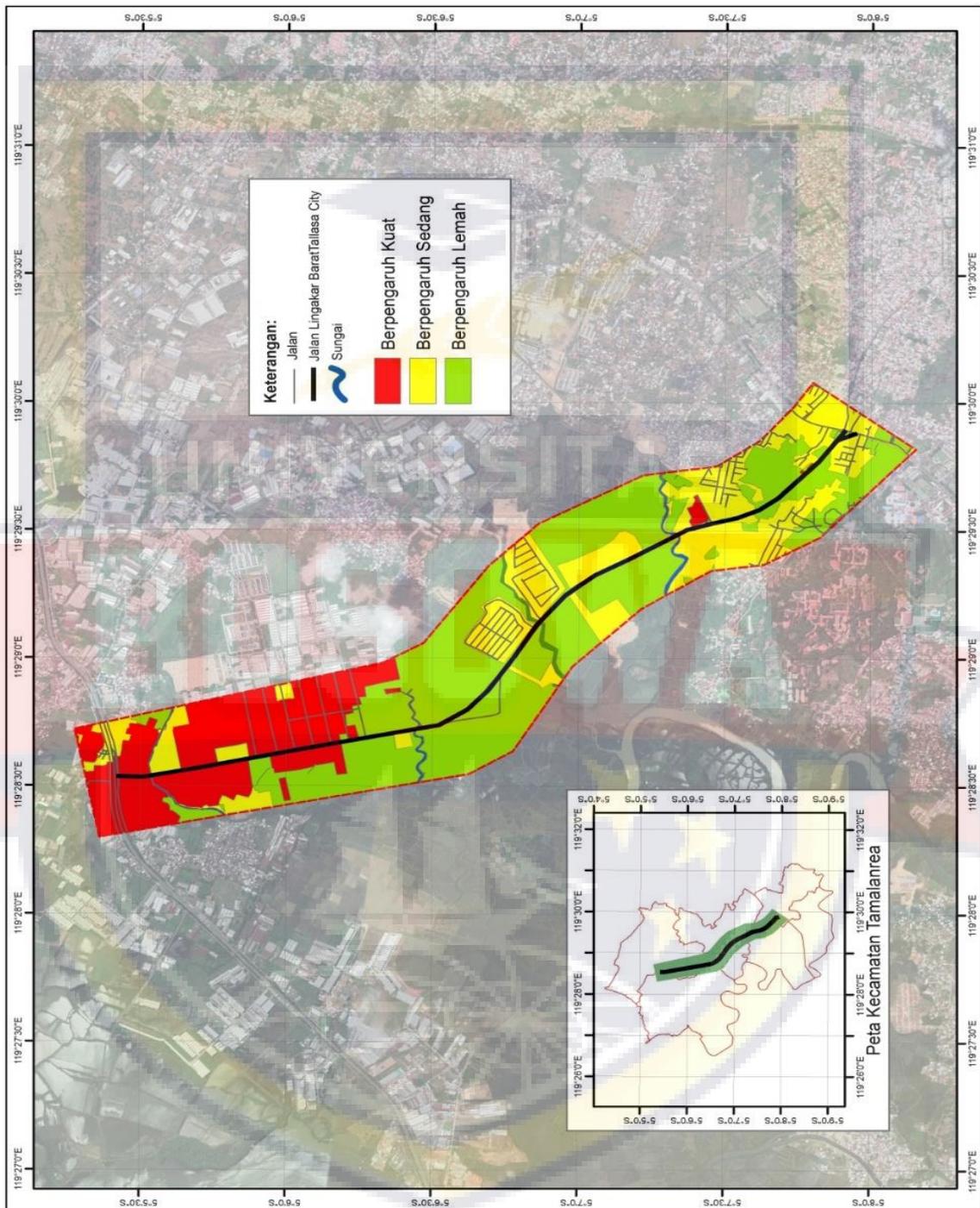
berpengaruh dan berdasarkan hasil uji kontingensi diketahui bahwa pengaruh perkembangan kota terhadap aksesibilitas yaitu pengaruh lemah.

Dari Hasil analisis *chi Square* yang dilakukan diatas dapat disimpulkan bahwa, seluruh variabel X yang digunakan dalam penelitian ini berpengaruh terhadap Y (aksesibilit). Dan dari hasil Uji kontingensi terhadap aksesibilitas yaitu, X1.2 aktivitas ekonomi terhadap aksesibilitas berpengaruh kuat. Sedangkan X1.1 pendapatan ekonomi, X2.1 pembangunan, dan X2.2 harga lahan terhadap aksesibilitas berpengaruh sedang, dan X3.1 bencana alam, X3.2 dampak positif terhadap aksesibilitas berpengaruh lemah. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

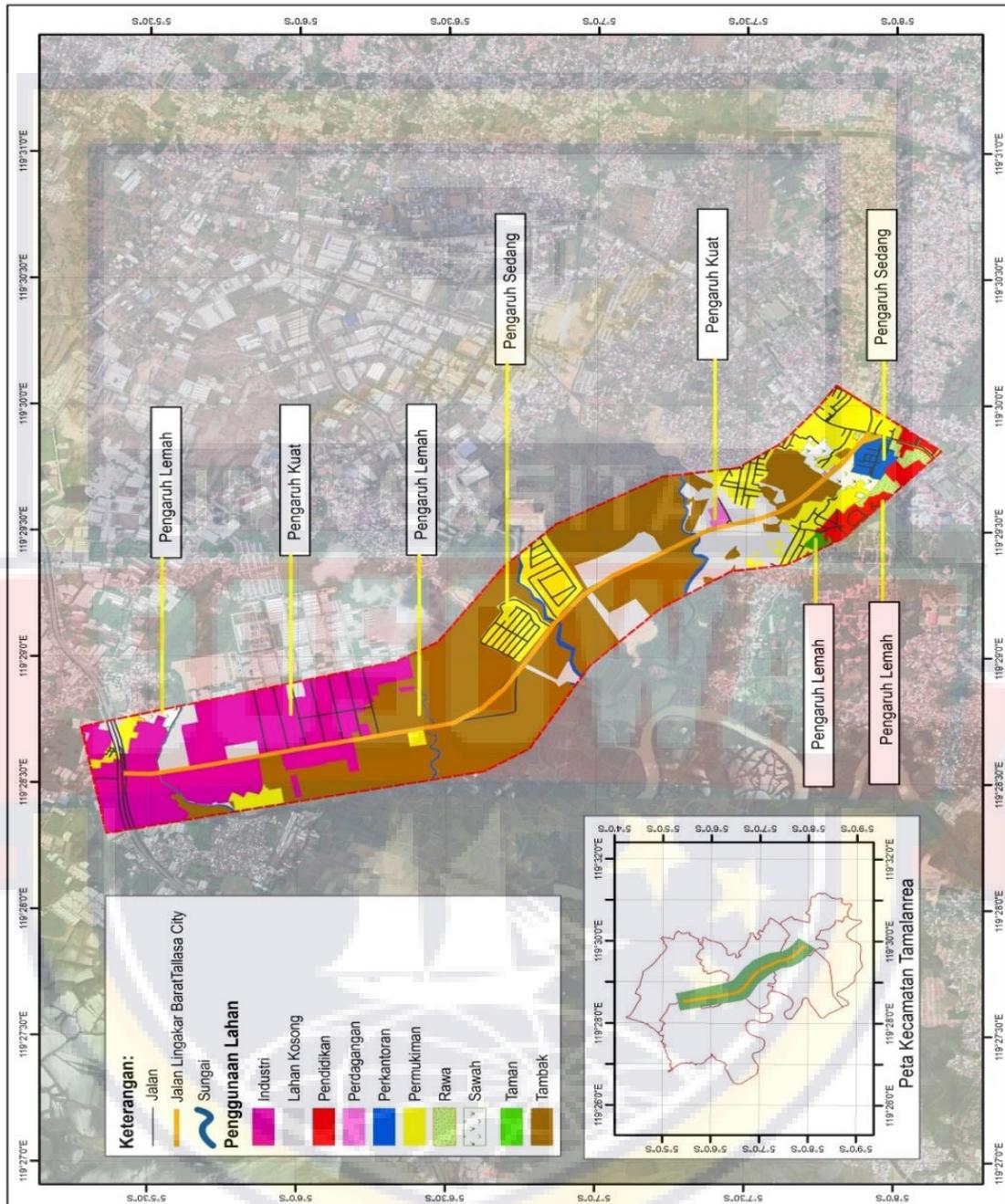
Tabel 4.12 Rangkuman Pengaruh Variabel X Terhadap Variable Y

No	Variabel	X ²	C	Pengaruh
1.	X1.1 Ekonomi Pendapatan	29,12	0,47	Sedang
	X1.2 Aktivitas Ekonomi	58,88	0,60	Kuat
2.	X2.1 Pembangunan	22,20	0,42	Sedang
	X2.2 Harga Lahan	31,69	0,48	Sedang
3.	X3.1 Becana Alam	18,05	0,24	Lemah
	X3.2 Dampak Positif	7,16	0,24	Lemah

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021



Gambar 4.24 Peta Hasil Analisis Chi Square Tingkat Pengaruh Aksesibilitas



Gambar 4.25 Peta Hasil Analisa Chi Square Tingkat Pengaruh Aksesibilitas Berdasarkan Aktivitas Penggunaan Lahan

2. Analisis Regresi Linear Sederhana

Tabel 4.13 Hasil Uji Regresi Sederhana

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	2.112	.109		19.302	.000
Kegiatan Ekonomi	-.359	.041	-.662	-8.753	.000

a. Dependent Variable: Aksesibilitas

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2021

Berdasarkan analisis data menggunakan SPSS, maka diperoleh hasil persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = a + bX$$

$$= 2.112 - 0.359 X$$

Tabel 4.14 Uji T

Coefficients ^a					
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	2.112	.109		19.302	.000
Kegiatan Ekonomi	-.359	.041	-.662	-8.753	.000

a. Dependent Variable: Aksesibilitas

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2021

Berdasarkan tabel 4.14 dengan mengamati baris, kolom t. maka diperoleh hasil pengaruh variabel kegiatan ekonomi (X1) terhadap aksesibilitas (Y) Dapat dilihat kegiatan ekonomi mempunyai $t_{hitung} = -8.753$ dengan $t_{tabel} = t(\alpha/2; n-k-1)$, $= t(0.05/2; 100-0)$, $= t(0.025; 100) = 1.987$ berarti nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$. atau $-8.753 > 1.987$

dan memiliki nilai sig $0.000 < 0.05$ maka menunjukkan bahwa kegiatan ekonomi berpengaruh terhadap aksesibilitas.

Tabel 4.15 Hasil Koefisien Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.662 ^a	.439	.433	.29688

a. Predictors: (Constant), Kegiatan Ekonomi

Sumber: Hasil pengolahan data primer, 2021

Berdasarkan hasil pengujian pada tabel diatas nilai R Square sebesar 0.439 nilai ini mengandung arti bahwa kegiatan ekonomi memiliki pengaruh sebesar 43.9% terhadap aksesibilitas, sedangkan sisanya sebesar 56.1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.

3. Analisis Deskriptif

Untuk menjawab rumusan masalah ke dua yaitu bagaimana dampak aksesibilitas jalan lingkar barat Tallasa City di Kecamatan Tamalanrea untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada pembahasan berikut:

Tujuan diselenggarakannya transportasi jalan adalah untuk mewujudkan lalu lintas dengan angkutan jalan dengan selamat aman cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, serta efisien untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas, sebagai pendorong dan penggerak serta penunjang pembangunan Nasional (UU Republik

Indonesia No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan). Perhatian serta dukungan ke arah perbaikan prasarana dasar transportasi, demi terpenuhinya aksesibilitas memadai, sehingga menuju dan dari kawasan produktif tersebut harus lebih ditingkatkan, baik dari segi pelayanan fungsi teknis angkutan jalan prasarana dasar jalan untuk mengikuti standar regional dan global, maka perlu adanya fasilitas pendukung lalu lintas dan angkutan jalan seperti marka jalan, trotoar lajur sepeda, tempat penyebrangan, dan halte untuk meningkatkan aksesibilitas. Menyadari akan tuntutan kondisi eksisting prasarana dasar jalan saat ini yang sangat jauh dari memadai secara teknis maupun fungsional acuan global. Pemerintah daerah Kota Makassar mencanangkan program peningkatan kapasitas jalan baik dari pelayanan dan fungsi teknis jalan sebagai salah ibukota Provinsi Sulawesi Selatan. pembangunan Jalan Lingkar Barat Tallasa City bertujuan untuk membuka akses untuk daerah yang terisolasi serta mengurangi kemacetan pada pusat kota dan menunjang pertumbuhan kota pada perencanaan kawasan kota cepat tumbuh. Selain itu, peningkatan jalan juga menjadi bagian penting dari aksesibilitas. Menurut (Miro 2005) Aksesibilitas diartikan sebagai konsep yang menggabungkan atau mengkombinasikan antara sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang

menghubungkannya. Perubahan tata guna lahan zona-zona dan jarak geografis disuatu wilayah atau kota akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan. Sehingga kemudahan aksesibilitas akan mempengaruhi perubahan tata guna lahan yang ada disekitarnya. Perubahan tata guna lahan yang terjadi di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City berdampak pada perubahan fungsi lahan, intensitas guna lahan dan nilai lahan. Selain itu dampak lain yang terjadi karena perubahan adalah dari segi ekonomi, sosial dan lingkungan yang dirasakan oleh masyarakat yang berada di sepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City. Selain ini disebabkan juga oleh tingginya tingkat pergerakan masyarakat perkotaan dibandingkan masyarakat pedesaan, berdasarkan data survey wawancara dan pengamatan dalam penelitian ini:

a. Dampak Aksesibilitas Terhadap Kegiatan Ekonomi

- 1) Pembangunan jalan Lingkar barat Tallasa City yang menghubungkan jalan Perintis Kemerdekaan dan jalan Tol Ir. Sutami mempermudah masyarakat dalam melakukan pergerakan karena jarak tempuh yang lebih cepat, kondisi jalan yang baik, serta kemudahan mengakses sehingga waktu tempuh dalam pendistribusian barang dan jasa lebih cepat.

2) Akibat adanya akses jalan koridor Lingkar Barat Tallasa City mengakibatkan adanya perubahan tata guna lahan yang terjadi seperti alih fungsi lahan dari lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun sehingga aktivitas lahan ikut berubah seperti dibangunnya beberapa kios, toko serta tempat usaha lainnya sehingga terbukanya peluang kerja baru yang membantu dalam penyerapan tenaga kerja.

3) Perubahan tata guna lahan dari lahan non terbangun menjadi lahan terbangun dengan beberapa kegiatan perdagangan memacu berkembangnya roda perekonomian di sepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City, yang secara tidak langsung mempengaruhi perkembangan ekonomi Kota Makassar secara umum karena pelayanan fasilitas perdagangan berkaitan langsung dengan kebutuhan masyarakat.

4) Bagi pemerintah, perubahan tata guna lahan berpengaruh terhadap kenaikan harga lahan yang diukur dari nilai jual objek pajak (NJOP) sehingga terjadi peningkatan pedapatan pajak daerah dan dapat memacu pertumbuhan ekonomi wilayah.

b. Dampak Aksesibilitas Terhadap Kondisi Sosial

Meningkatnya jumlah permukiman yang berada pada koridor jalan Lingkar Barat tallasa City memberi dampak yang baik dari

segi keamanan dan kenyamanan bagi para pengguna jalan. Kondisi jalan yang dulunya sepi yang bisa membuat terjadinya tindakan kriminal serta rasa tidak aman karena sudah banyak permukiman sehingga tindakan kriminal yang sering terjadi di jalan bisa berkurang, Serta terjadinya hubungan sosial antar penghuni wilayah karena perubahan guna lahan dimana meningkatnya jumlah penduduk dan bangunan yang terdapat di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City.

UNIVERSITAS

BOSOWA



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Berdasarkan hasil analisis *Chi Square* yang telah dilakukan dalam penelitian ini, menyimpulkan bahwa, faktor yang mempengaruhi aksesibilitas di sepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City yaitu kegiatan ekonomi dengan uji kontingensi terhadap aksesibilitas berpengaruh kuat dan aspek perubahan lahan terhadap aksesibilitas berpengaruh sedang, dan untuk aspek perkembangan kota pengaruh lemah, sehingga aksesibilitas mempengaruhi perubahan pemanfaatan guna lahan khususnya dalam aspek kegiatan ekonomi. Dan berdasarkan hasil analisis regresi sederhana diketahui nilai *R Square* sebesar 0.439 nilai ini mengandung arti bahwa kegiatan ekonomi memiliki pengaruh sebesar 43.9% terhadap aksesibilitas, sedangkan sisanya sebesar 56.1% dipengaruhi oleh faktor lain yang tidak diteliti.
2. Berdasarkan hasil analisis deskriptif untuk menjawab rumusan masalah kedua bahwa dampak aksesibilitas Jalan Lingkar Barat Tallasa City terhadap kondisi sosial ekonomi memiliki dampak yang cukup besar di lihat dari adanya alih fungsi lahan dari lahan tidak terbangun menjadi lahan terbangun sehingga aktivitas atau kegiatan di atas lahan ikut berubah seperti bertambahnya aktivitas

3. permukiman, pertokoan, industri dan usaha lainnya yang menyebabkan pola mata pencaharian masyarakat di sepanjang koridor jalan lingkaran Barat Tallasa City ikut berubah. Aktivitas lahan yang berubah ini juga mempengaruhi Kenaikan Harga Lahan disekitarnya yang menyebabkan pajak bumi dan bangunan semakin meningkat.

B. Saran

1. Bagi Pemerintah

- a. Perlu melakukan peningkatan pembangunan fasilitas pendukung lalu lintas sesuai dengan Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang (RTRW) Wilayah Kota Makassar 2015- 2034 dan UU Republik Indonesia No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan.
- b. Kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) perlu dipertegas terutama pengendalian alih fungsi lahan yang terjadi dan menganalisis dampaknya terhadap masyarakat baik ekonomi sosial dan lingkungan.

2. Bagi Masyarakat

Diharapkan kepada masyarakat agar tetap aktif dalam setiap kegiatan pembangunan infrastruktur baik dalam tahap pengaturan, pembinaan pembangunan dan pengawasan, karena dalam penyelenggaraan jalan ini masyarakat merupakan tokoh utama dalam keberhasilan suatu pembangunan.

DAFTAR PUSTAKA

- Zultan, Achmad. dan Sariyanto, Eko. (2017). *Analisis Pengaruh Aksesibilitas Ruas Jalan Yos Sudarso, Jalan Jendral dan jalan Mulawarman Terhadap Nilai Jual Lahan di Kota Tarakan*. Jurnal, Tarakan.
- Murthy Widhi. (2014). *Dampak Pembangunan Jaringan Jalan Merr (Middle East Ring Road) II-C Terhadap Perubahan Penggunaan Lahan*. Jurnal Universitas Negeri, Surabaya.
- Susanti Ida. (2013). *Pengaruh Perkembangan Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan Pamanfaatan Lahan Kota*. Jurnal Rekayasa. Bandar Lampung.
- Putri Marsista, dan Buchori Imam. (2015). *Pengaruh Jalan Lingkar Selatan Salatiga Terhadap Perubahan Karakteristik Sosial Ekonomi Penduduk di Sekitarnya*. Jurnal Pembangunan UNDIP. Semarang.
- Suharyadi. dan Hardoyo, Su Rito. (2011). *Perubahan Penggunaan Lahan dan Faktor Yang Mempengaruhinya di Kecamatan Gunungpati*. Jurnal UGM. Yogyakarta.
- Damayanti, Riska., Gandarum, Dedes Nur. (2015). *Pengaruh Guna Lahan dan Pola Pergerakan Terhadap Tingkat Pelayanan Jalan di Sekitar Bandara Soekarno Hatta*. Jurnal Arsitektur. Uneversitas Trisakti. Jakarta.
- Sofian, Agus., Franklin, J.C. Papia., dan Suryono. (2016). *Aksesibilitas Ruas Jalan Koka-Tondano Terhadap Pertumbuhan Wilayah Sekitarnya*. Jurnal Universitas Sam Ratulangi. Manado.
- Marpung, Panahatan. (2005). *Analisis Hambatan Sebagai Akibat Penggunaan Lahan Sekitarnya Terhadap Kinerja Jalan Juanda*. Bekasi.
- Masrianto., Soetmo, Soegiono., Poerwo, Poernomoshi., Riyanto, Bambang. (2012). *Pembangunan Jaringan Jalan Perkotaan Berdasarkan Kajian Struktur Ruang dan Aksesibilitas Kota*. Jurnal Transportasi. Universitas Diponegoro. Semarang.

Ardiansyah F. W. 2005. Pengaruh Terminal Batay Kota Lahat Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan Di Kawasasn Sekitarnya. (Tesis). Semarang: Universitas Diponegoro.

BPS Badan Pusat Statisitik. 2019. Kecamatan Tamalanrea Dalam Angka, Berbagai Edisi. Kecamatan Tamalanrea.

Sugihartha I K. P. (2014). Dampak Pembangunan Jalan Arteri Primer Tohpati-Kusamba Terhadap Penggunaan Lahan Di Desa Gunaksa Kecamatan Dawan Kabupaten Klungkung (Tesis). Bali: Universitas Udayana.

Wibawa, Bayu.1996, Tata Guna Lahan dan Transportasi Dalam Pembangunan Berkelanjutan. (Tesis). UNDIP. Semarang.

UNIVERSITAS

BOSOWA





LAMPIRAN

Perhitungan Analisis Chi Square

1. Kegiatan Ekonomi (X1)

Tabel Uji Chi Square Ekonomi Pendapatan Terhadap Aksesibilitas

Y \ X	X			Σ	FH			X ²			Σ	
	1	2	3		1	2	1	2				
Y	1	15	50	16	81	22,68	43,74	14,58	2,60	0,90	0,14	3,63
Y	2	13	4	2	19	5,32	0,76	3,42	11,09	13,81	0,59	25,49
Σ		28	54	18	100							
x ²												29,12
db												2,00
x ² Tabel												5,99
Kesimpulan												Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis tahun 2021

Keterangan:

Y = Aksesibilitas

Fh = Frekuensi Harapan

Y₁ = Ya

X² = Chi – Kuadrat (Square)

Y₂ = Tidak

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

X. = Kegiatan Ekonomi Pendapatan.

X₁ = Diatas UMR (Diatas Rp.2,9 Juta)

X₂ = Setara UMR (Rp.1 Juta – Rp.2,9 Juta)

X₃ = Dibawah UMR (Dibawah Rp.1 Juta)

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}}$$

$$C = \sqrt{\frac{29,1}{100+29,1}}$$

= 0,47 atau pengaruh sedang

Tabel Uji Chi Square Aktivitas Ekonomi Terhadap Aksesibilitas

Y \ X	X			Σ	FH			X ²			Σ	
	1	2	3		1	2	3	1	2	3		
Y	1	2	13	66	81	11,34	12,96	56,70	7,69	0,00	1,53	9,22
	2	12	3	4	19	2,66	0,57	13,30	32,80	10,36	6,50	49,66
Σ		14	16	70	100							
x ²												58,88
db												2,00
x ² Tabel												5,99
Kesimpulan												Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021

Keterangan:

Y = Aksesibilitas

Y₁ = Ya

Y₂ = Tidak

X = Aktivitas Kegiatan Ekonomi

X₁ = Kegiatan Perkantoran

X₂ = Perdagangan

X₃ = Industri

Fh = Frekuensi Harapan

X² = Chi – Kuadrat (Square)

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}} \quad C = \sqrt{\frac{58,88}{100+58,88}}$$

= 0,60 atau pengaruh ku

2. Perubahan Lahan (X2)

Tabel Uji Chi Square Pembangunan Terhadap Aksesibilitas

Y	X	X		Σ	FH		X ²		Σ
		1	2		1	2	1	2	
Y	1	79	2	81	73,71	7,29	0,38	3,84	4,22
	2	12	7	19	17,29	1,71	1,62	16,36	17,98
Σ		91	9	100					
x ²									22,20
db									1,00
x ² Tabel									3,84
Kesimpulan	Berpengaruh								

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021

Keterangan:

Y = Aksesibilitas

Y₁ = Ya

Y₂ = Tidak

Fh = Frekuensi Harapan

X² = Chi – Kuadrat (Square)

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

X = Perubahan Lahan

X₁ = Ya

X₂ = Tidak

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}} \quad C = \sqrt{\frac{22,2}{100 + 22,20}}$$

= 0,42 pengaruh sedang

Tabel Uji Chi Square Harga Lahan Terhadap Aksesibilitas

Y \ X	X		Σ	FH		X ²		Σ	
	1	2		1	2	1	2		
Y	1	79	2	81	72,09	8,91	0,66	5,36	6,02
	2	10	9	19	16,91	2,09	2,82	22,85	25,67
Σ		89	11	100					
x ²									31,69
db									1,00
x ² Tabel			1,84			2,84			3,84
Kesimpulan									Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis tahun 2021

Keterangan :

Y = Aksesibilitas

Y₁ = Ya

Y₂ = Tidak

X = Perubahan Lahan

X₁ = Ya

X₂ = Tidak

Fh = Frekuensi Harapan

X² = Chi – Kuadrat (Square)

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}} \qquad C = \sqrt{\frac{31,69}{100 + 31,69}}$$

= 0,48 pengaruh sedang

3. Perkembangan Kota (X3)

Tabel Uji Chi Square Bencana Alam Terhadap Aksesibilitas

Y \ X	X			Σ	FH			X ²		Σ		
	1	2	3		1	2	1	2				
Y	1	60	10	9	79	57,23	12,09	9,67	0,13	0,36	0,05	0,54
Y	2	11	5	3	19	13,77	0,97	2,33	0,56	16,76	0,19	17,51
Σ		71	15	12	98							
x ²												18,05
db												2,00
x ² Tabel												5,99
Kesimpulan												Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis Tahun 2021

Keterangan :

Y = Aksesibilitas

Y₁ = Ya

Y₂ = Tidak

Fh = Frekuensi Harapan

X² = Chi – Kuadrat (Square)

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

X = Perkembangan Kota

X₁ = Banjir

X₂ = Angin Putting Beliung

X₃ = Kekeringan

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}}$$

$$C = \sqrt{\frac{18,05}{100+18,05}}$$

= 0,38 Pengaruh Lemah

Tabel Uji Chi Square Dampak Positif Perkembangan Kota Terhadap Aksesibilitas

Y \ X	X		Σ	FH		X ²		Σ	
	1	2		1	2	1	2		
Y	1	79	2	81	64,8	16,2	0,27	1,09	1,36
	2	11	8	19	15,2	3,8	1,16	4,64	5,80
Σ		80	20	100					
x ²									7,16
db									1,00
x ² Tabel			1,84			2,84			3,84
Kesimpulan									Berpengaruh

Sumber: Hasil Analisis tahun 2021

Keterangan :

Y = Aksesibilitas

Y₁ = Ya

Y₂ = Tidak

X = Perkembangan Kota

X₁ = Ya

X₂ = Tidak

Fh = Frekuensi Harapan

X² = Chi – Kuadrat (Square)

db = Derajat Kebebasan

α = Alfa (Nilai Signifikan)

Σ = Jumlah

$$C = \sqrt{\frac{X^2}{(N + X^2)}} \qquad C = \sqrt{\frac{7,16}{100 + 7,16}}$$

= 0,24 pengaruh lemah

KUISIONER PENELITIAN

PENGARUH AKSESIBILITAS JALAN LINGKAR BARAT TALLASA CITY TERHADAP PERUBAHAN PEMANFAATAN GUNA LAHAN DI KECAMATAN TAMALANREA

Lokasi penelitian :Jalan Lingkar Barat, Kecamatan Tamalanrea Kota
Makassar

Tujuan penelitian :Untuk mengumpulkan data skripsi tentang pengaruh
aksesibilitas di sepanjang koridor jalan Lingkar Barat
Tallasa City

Petunjuk pengisian Kuesioner:

1. Sebelum mengisi kuesioner, terlebih dahulu tulis identitas anda pada kolom yang telah disediakan.
2. Cara mengisi dengan memberikan tanda silang (x) pada butiran jawaban yang sesuai.
3. Jawablah pertanyaan sesuai dengan keadaan yang sebenarnya.
4. Atas kerjasamanya saya ucapkan terimakasih.

a. IDENTITAS RESPONDEN

1. Nama :
2. Usia :
3. Pendidikan Terakhir:
4. Pekerjaan :
5. Jenis Kelamin
 Laki-laki
 Perempuan
6. Alamat :
7. Lama domisili di alamat sekarang:
8. Nomor HP :
9. Dari mana anda berasal:
 Menetap dilokasi sejak lahir
 Dari kecamatan lain dalam Kota/Kab. (sebutkan nama kecamatan)....
 Dari kota lain dalam satu provinsi (sebutkan nama kota)....
 Dari kota lain luar provinsi (sebutkan nama kota)...

1. Menurut anda apakah dengan adanya perubahan alih fungsi lahan mempengaruhi aksesibilitas di sepanjang koridor Jalan Lingkar Barat Tallasa City?
 - a. Ya
 - b. Tidak
2. Berapakah jumlah pendapatan anda selama sebulan?
 - a. Diatas UMR (Diatas Rp.2,9 Juta)
 - b. Setara UMR (Rp.1 Juta – Rp.2,9 Juta)
 - c. Dibawah UMR (Dibawah Rp.1 Juta)
3. Menurut Anda aktivitas apa yang paling dominan disepanjang koridor jalan Lingkar Barat Tallasa City?
 - a. Kegiatan perkantoran
 - b. Perdagangan
 - c. industri
4. Menurut anda apakah dengan adanya perumahan Citra Land mempengaruhi pembangunan disepanjang koridor Jalan Lingkar Barat tallasa City?
 - a. Ya
 - b. Tidak
5. Apakah selama adanya jalan Lingkar Barat Tallasa City mempengaruhi Harga lahan dilingkungan Anda?
 - a. Ya
 - b. Tidak
6. Menurut Anda, Apakah setelah adanya pembangunan jalan Lingkar Barat Tallasa City sering terjadi bencana alam?
 - a. Banjir
 - b. Angin Putting Beliung
 - c. Kekeringan
7. Menurut Anda Apakah dengan terbangunnya Jalan Lingkar Barat Tallasa City Memberikan Dampak Positif disekitarnya?
 - a. Ya
 - b. Tidak

Visualisasi Penelitian



DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Noel Diaken Patandean lahir di Ge'tengan 07 November 1997, merupakan putra ketiga dari pasangan Paulus Gode dan Seriyarni Tandiseru. Alamat rumah BTN Ranggong Permai Blok C12/No.9 Kelurahan Bangkala, Kecamatan Manggala, Kota Makassar.

Dengan riwayat pendidikan yakni pada TK Pertiwi Getengan (2002 - 2003); SDN 143 Inpres Ge'tengan (2003-2009); SMP Negeri 1 Mengkendek (2009-2012); SMA Negeri 3 Makale (2013-2015). Melanjutkan pendidikan tinggi di Universitas Bosowa Makassar pada tahun 2016 melalui jalur reguler dan tercatat sebagai Alumni Mahasiswa Program Studi Sarjana (S1) pada Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa (UNIBOS) Makassar, dan berhasil menyelesaikan bangku kuliahnya selama 4 tahun 5 bulan.

Selama masa perkuliahan penulis aktif mengikuti kegiatan-kegiatan ekstra kampus. Penulis juga aktif dalam organisasi kemahasiswaan seperti Pengurus Himpunan Mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota (HMPWK) Universitas Bosowa Makassar selama satu periode sebagai anggota bidang sekretariat 2018-2019, Sekertaris Umum MAPALA 45 Makassar periode 2018-2019 dan Wakil Ketua Umum MAPALA 45 Makassar periode 2020-2021.