

ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN PESISIR RAMAH LINGKUNGAN KAWASAN MINAPOLITAN (STUDI KASUS KELURAHAN UNTIA) MENUJU NEW PORT MAKASSAR

Ridwan^{1*}, Nur Khaerat Nur², Natsar Desi³

¹ Mahasiswa Program Studi MRIL Unifa

^{2,3} Program Studi MRIL Unifa
ivanridwan7654321@gmail.com

Abstrak: Pengembangan Jaringan Transportasi mempunyai fungsi yang sangat strategis untuk memajukan pertumbuhan ekonomi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya berada di pesisir barat Kota Makassar adalah salah satu Kelurahan yang ada di Kota Makassar di Propinsi Sulsel. Daerah ini kaya akan potensi sumber daya diantaranya, pertanian, perikanan, pariwisata, industri dan perdagangan. Dengan letaknya yang strategis dan pemanfaatan sumber daya yang ditunjang dengan prasarana dan sarana pendukungnya, Pemerintah Kota Makassar berupaya mewujudkan Kelurahan Untia sebagai pusat ekonomi baru dengan pembangunan yang terus menerus dilakukan. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan 2 metode yaitu metode data primer dan metode pengumpulan data sekunder. Adapun hasil yang didapatkan dalam penelitian ini Kabupaten Biringkanaya khususnya kawasan Minapolitan Desa Untia memiliki potensi sumberdaya pesisir khususnya di bidang perikanan. Kajian ini mengukuhkan analisis pembangunan jaringan jalan pantai ramah lingkungan dari kawasan Minapolitan Untia hingga pelabuhan baru Makassar. Dan perdagangan impor dan ekspor. Selanjutnya menganalisis infrastruktur jaringan jalan mana yang perlu dikembangkan di wilayah pesisir menggunakan alat analisis kinerja-kepentingan Kemudian, gunakan analisis kinerja-kepentingan untuk menganalisis infrastruktur guna menemukan infrastruktur yang sangat penting. Setelah menentukan prasarana yang dibutuhkan dan menganalisis prasarana sesuai dengan tingkat kepentingan dan kinerjanya, diketahui bahwa prasarana tersebut berbasis kuadran dan akan menjadi arah pengembangan prasarana jaringan jalan pantai yang ramah lingkungan di masa mendatang.

Kata Kunci :Kelurahan untia, minopolitan, jaringan, jalan.

I. PENDAHULUAN

Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005 menyebutkan pada dasarnya, dalam Studi Sistranas, Balitbang Kemenhub. Pengembangan Jaringan Transportasi mempunyai fungsi yang sangat strategis untuk memajukan pertumbuhan ekonomi wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Berbicara tentang pembangunan, Tidak terlepas dari sistem jaringan transportasi darat, laut, dan udara.

Kelurahan Untia Kecamatan Biringkanaya berada di pesisir barat Kota Makassar adalah salah satu Kelurahan yang ada di Kota Makassar di Propinsi Sulawesi Selatan. . Daerah ini kaya akan potensi sumber daya diantaranya, pertanian, perikanan, pariwisata, industri dan perdagangan. Dengan letaknya yang strategis dan pemanfaatan sumber daya yang ditunjang dengan prasarana dan sarana pendukungnya, Pemerintah Kota Makassar berupaya mewujudkan Kelurahan Untia sebagai pusat ekonomi baru dengan pembangunan yang terus menerus dilakukan.

Kawasan minapolitan adalah kawasan yang memiliki fungsi ekonomi utama, antara lain sentra produksi, pengolahan, penjualan komoditas kelautan dan perikanan, jasa / jasa dan / atau kegiatan penunjang lainnya.. Apabila memenuhi persyaratan sebagai berikut, maka akan ditetapkan sebagai kawasan Manaples; komitmen daerah; terdapat barang berkualitas tinggi; mendukung ketersediaan infrastruktur dan fasilitas, seperti jalan, pelabuhan, industri pengolahan, listrik, dll.

Komitmen daerah tersebut tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar, yaitu mengidentifikasi kawasan strategis provinsi dan kelurahan, yaitu kawasan strategis yang diminati pertumbuhan ekonomi, salah satunya kawasan minoritas. Kegiatan budidaya kolam ikan, perikanan tangkap.

Pengembangan kawasan minapolitan didukung dengan fasilitas berupa pelabuhan, pusat pendaratan ikan (PPI), industri pengolahan, dan lain-lain. Untuk mengintegrasikan fasilitas tersebut dengan komoditas kelautan dan perikanan unggulan, akses pemasaran dapat ditempuh melalui jalur darat dan laut. Kawasan pesisir Desa Untia, Kecamatan Biringkanya, Kota Makassar merupakan salah satu kawasan pengembangan jaringan transportasi darat jalan pesisir menuju Pelabuhan Baru sebagai penunjang, pendorong dan pendorong tumbuhnya sentra budidaya kelautan dan produksi perikanan yang potensial. pertumbuhan daerah, dalam upaya meningkatkan dan pemerataan pembangunan. dan hasilnya.

Infrastruktur mempunyai peran yang meliputi berbagai hal dalam pembangunan baik dalam fisik lingkungan sosial budaya, ekonomi, politik. Dalam hal ini tentunya keperluan untuk setiap jenis infrastruktur akan berbeda karena Infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Secara ekonomi makro ketersediaan dari jasa pelayanan infrastruktur mempengaruhi marginal productivity of private capital, sedangkan dalam konteks ekonomi mikro, ketersediaan jasa pelayanan infrastruktur berpengaruh terhadap pengurangan biaya produksi [17].

Pengembangan jaringan transportasi darat dan laut harus dilakukan secara efektif, efisien dan terencana dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Kendala dalam pengembangan kawasan Minapolitan yaitu terbatasnya ketersediaan prasarana yang dibutuhkan adalah jaringan jalan raya, telekomunikasi dan jetty sedangkan fasilitas yang dibutuhkan adalah lembaga keuangan, TPI, Cold Storage, industri pengolahan, lapangan pekerjaan, pengadaan benih dan bengkel perahu, dengan adanya pendukung kawasan minapolitan mendorong percepatan pembangunan daerah dengan kegiatan perikanan [2].

Transportasi darat meliputi Jalan Nasional dan Jalan Pesisir Jalan Pesisir dengan jarak tempuh yang lebih pendek sekitar 2 km, jika dibandingkan dengan jalan nasional mulai dari Jalan Tol Reformasi harus memutar U ke selatan menuju Pelabuhan Baru dengan jarak tempuh. sekitar 15 km. Begitu pula dengan transportasi laut dengan pelabuhan sebagai sarana penunjang. Akses darat dan laut saling terkait dan saling mendukung dalam upaya pengembangan kawasan minapolitan. Namun dalam proses pembangunan jalan alternatif sebagai akses penghubung belum dapat berfungsi secara optimal karena akses pembangunan jalan pantai menuju pelabuhan baru belum terkoneksi, dimana kedua jembatan belum dibangun dan penimbunan akses jalan pantai belum dilaksanakan. . Terwujudnya pembangunan dua alternatif jembatan akses jalan sebagai penghubung antara simpul produksi pengolahan dan pemasaran serta dapat mendukung pariwisata khususnya pariwisata di kawasan pesisir atau pantai.

TINJAUAN PUSTAKA

Konsep Pengembangan

Konsep pembangunan merupakan keniscayaan yang harus diterapkan dalam kehidupan, kata konsep berarti gagasan, rancangan atau pemahaman yang disarikan dari peristiwa-peristiwa konkret (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002: 589) sedangkan pengembangan berarti proses, metode, tindakan. berkembang (Kamus Besar Bahasa Indonesia, 2002). : 538). Dengan demikian konsep pengembangan adalah suatu desain untuk mengembangkan sesuatu yang sudah ada guna meningkatkan kualitas yang lebih maju.

Apabila konsep pembangunan diterapkan dalam dunia pendidikan dan konstruksi, maka ide, gagasan atau desain yang dianggap matang dan berhasil kemudian lebih ditingkatkan dengan tujuan agar mutu pendidikan dan konstruksi yang ada semakin meningkat seiring dengan

berlanjutnya proses pembangunan ini. Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat daerah dan daerah jasa atau daerah pengaruh produksi dan kegiatan sosial serta barang dan jasa yang dapat dikonsumsi [10].

Alasan pengelolaan wilayah pesisir dan lautan harus memenuhi kaidah keberlanjutan (sustainability) adalah sebagai berikut: 1) komponen hayati dan non hayati dalam wilayah pesisir membentuk suatu ekosistem yang kompleks hasil dari ragam biofisik (ekologis) yang rentan terhadap perubahan yang disebabkan kegiatan manusia maupun bencana alam; 2) wilayah pesisir mempunyai ragam ekologi maupun keuntungan lokasi (location advantage) biasanya ditemukan beragam pemanfaatan untuk keperluan pembangunan seperti budi daya tambak, perikanan tangkap, pariwisata serta industri atau permukiman; 3) wilayah pesisir pada umumnya terdapat lebih dari satu kelompok masyarakat (orang) yang mempunyai keterampilan atau keahlian dan kesenangan (preference) bekerja yang berbeda sebagai nelayan, petani tambak, petani rumput laut, pendamping pariwisata, serta bekerja di sektor industri dan kerajinan; 4) secara ekologis dan ekonomis, pemanfaatan pesisir secara monokultur (single use) sangat rentan terhadap perubahan internal maupun eksternal yang menjurus pada kegagalan usaha [12], [13].

Pembangunan wilayah pesisir memerlukan perhatian yang banyak dikarenakan aset serta sumber daya pesisir dan lautan memiliki potensi yang sangat besar untuk mendukung pembangunan nasional. Pengetahuan mengenai “batasan ekologis” menjadi dasar perencanaan dan pengelolaan pembangunan sumber daya wilayah pesisir dan lautan yang berkelanjutan. [14].

Transportasi berfungsi sebagai sektor pendukung pembangunan (sektor promosi) dan penyedia jasa (sektor pelayanan) bagi pembangunan daerah ekonomi. Dengan demikian transportasi sebagai prasarana wilayah mempunyai fungsi yang berkaitan dengan pembangunan wilayah dan kelancaran roda perekonomian guna mencapai tujuan peningkatan kesejahteraan masyarakat [4].

Infrastruktur sebagai prasarana jaringan dasar dari keberadaan suatu kota atau wilayah merupakan faktor penting di dalam keberlangsungan dan pertumbuhan kota atau wilayah. Apabila dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur tidak dilakukan dengan baik, maka jaringan kota atau simpul kegiatan perkotaan di dalam suatu wilayah menjadi terganggu, yang selanjutnya berdampak kepada degradasi sistem ekonomi dan sosial masyarakat [15].

Jaringan Pelayanan

Pengukuran kinerja berdasarkan Permenhub No. KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) meliputi 14 variabel indikator pelayanan transportasi

Pengembangan Wilayah

Pembangunan daerah mempunyai makna yang cukup luas, namun pada prinsipnya meliputi berbagai upaya untuk meningkatkan tingkat kesejahteraan daerah. Tujuan teritorial terdiri dari dua aspek yang saling terkait. Dari segi sosial ekonomi, pembangunan daerah merupakan upaya untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat, seperti mendirikan sentra produksi, penyediaan infrastruktur, dan pelayanan logistik.

Pembangunan suatu daerah tidak boleh lepas dari pengamatan kondisi internal dan ekspektasi pembangunan eksternal. Faktor internal meliputi model pengembangan sumber daya manusia, informasi pasar, modal dan sumber daya investasi, kebijakan investasi, pembangunan infrastruktur, peningkatan kapasitas kelembagaan dan pemerintahan daerah, serta berbagai kerjasama lembaga lainnya.

II. METODOLOGI

Model Penelitian

Model penelitian yang digunakan ialah deskriptif, kuantitatif dan kualitatif. Metode penelitian deskriptif diartikan sebagai proses pemecahan masalah, investigasi dengan mendeskripsikan / mendeskripsikan fakta visual atau kondisi faktual yang terjadi di lapangan. Dalam metode kuantitatif, data yang digunakan adalah observasi (catatan) terhadap hal-hal tertentu, observasi tersebut dapat direpresentasikan dengan angka (angka), dan preferensi stakeholders dapat dinilai secara kualitatif [11]. Mengingat penggunaan metode kualitatif, peneliti dapat menggambar gambar yang kompleks, menyiapkan laporan rinci dari sudut pandang orang yang diwawancarai, dan melakukan penelitian tentang eksperimen.

Variabel

Variabel mengacu pada faktor atau hasil kualitatif tertentu.

Metode Penelitian

Metode Pengambilan data dengan cara sekunder dan primer. Data sekunder bersumber dari arsip atau dokumen instansi. Beberapa metode digunakan untuk pengumpulan data dalam penelitian ini, seperti yang ditunjukkan di bawah ini.

Observasi

Melalui observasi langsung kondisi infrastruktur pantai yang keras, kunjungan langsung ke lokasi penelitian untuk observasi. Dalam observasi ini juga dilakukan dokumentasi untuk menunjukkan status wilayah studi saat ini.

Kuisisioner

Angket merupakan kumpulan pertanyaan yang diajukan oleh peneliti dengan mengumpulkan data, dan bertujuan untuk mendapatkan informasi.

Metode Pengumpulan Data Sekunder

Hasil pengumpulann data sekunder merupakan metode data yang didapatkan dari instansi.

Survei Instansi

Penelitian ini melaksanakan survei instansi yang relevan dengan maksud dan tujuan penelitian, data tambahan atau data tambahan. Dalam studi ini dilakukan survei kelembagaan terhadap institusi yang terkait dengan pembahasan penelitian, seperti Bappeda Kelurahan Untia, Dinas PU, dan DISHUB

Survei Literatur

Melakukan penelitian sastra atau sastra dengan cara mereview isi pustaka yang berkaitan dengan topik penelitian ini, meliputi buku, hasil penelitian, kepustakaan spasial. Rincian akuisisi data

III.HASIL & PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum Kelurahan Untia

Kelurahan Untia adalah salah satu kelurahan dalam wilayah Kecamatan Biringkanaya yang terdiri atas 5 RW dan 14 RT. Kelurahan Untia mempunyai luas wilayah 2,89 km², berjarak sekitar 4 km dari Ibukota Kecamatan dan 20 km dari Kota Makassar

2. Karakteristik Pantai/ Pesisir Untia

Secara fisik, kawasan pesisir pantai kawasan minapolitan Untia sampai New Port Makassar terdiri dari hamparan pasir dan bebatuan karang secara terkonsentrasi. Hasil survai pasang surut dan observasi kawasan menunjukkan bahwa:

- a. Batas surut terjauh rerata sekitar 40meter dari garis pantai.
- b. Tinggi gelombang maksimum adalah 2,6 meter.
- c. Titik rambatan gelombang pecah terjadi pada jarak 15-25 meter dari garis pantai.
- d. Terdapat beberapa fasilitas penunjang wisata semisal hutan nagrov dan permandian pantai.

Tabel .1 Jumlah Penduduk Rumah Tangga di Kecamatan Biringkanaya Tahun 2019
 Sumber: BPS Kecamatan Biringkanaya

Tabel 1. Jumlah Penduduk Rumah Tangga di Kecamatan Biringkanaya Tahun 2019	Luas (km²)	Jumlah Penduduk (orang)	Jumlah Rumah Tangga	Kepadatan Penduduk per km²
Paccerakkang	2.7	61,039	12,680	7,390
Daya	5.81	15,457	4,113	2,512
Pai	5.14	24,630	5,055	4,525
Sudiang Raya	8.78	54,780	11,878	5,892
Sudiang	8.05	42,661	9,233	2,986
Bulurokeng	4.31	13,283	2,768	2,910
Untia	2.89	2,582	485	843
Berua	0.09	-	-	-
Katimbang	2.11	-	-	-
Bakung	5.86	-	-	-
Laikang	6.96	-	-	-
Jumlah	48.22	45,212	214,432	4,120

3. Identifikasi Kondisi eksisting Infrastruktur Jaringan Jalan Pesisir Ramah Lingkungan Kawasan Minapolitan Untia Menuju New Port Makassar

Secara umum, kondisi jalan pantai di kawasan Napoli tidak mengarah pada jaringan jalan penghubung menuju pelabuhan Makassar Baru. Dalam menentukan keadaan infrastruktur yang ada, digunakan metode deskriptif, dimana variabel yang diperoleh dari tinjauan pustaka akan bertentangan dengan kebijakan dan peraturan terkait.

Tabel 2. Identifikasi Kondisi Eksisting di Pesisir

No	Variabel	Kondisi	Hasil Analisis
1	Jalan Pesisir	- Jaringan jalan kolektor dan sekunder belum ada akses (Penghubung Menuju New Port)	Dibutuhkan pengembangan jalan pesisir sebagai penunjang membuka akses,
2	Moda Transportasi	Penggunaan moda transportasi belum ada. [akses penghubung belum ada]	Transportasi darat dan laut merupakan sarana penting dalam kegiatan sosial dan ekonomi di wilayah pesisir.
3	Fasilitas transportasi	Masyarakat pesisir yang terlayani oleh fasilitas transportasi masih belum merata [belum ada]. Fasilitas pendukung seperti halte tidak berfungsi dengan maksimal di Kawasan minapolitan untia.	Kawasan minapolitan untia masih belum didukung oleh layanan fasilitas pendukung transportasi yang memadai.
4	Drainase	Fasilitas saluran di wilayah pesisir belum tersedia.	Menganalisis perencanaan penggunaan atau pemanfaatan drainase.

4. Analisis Tingkat Kepentingan dan Tingkat Kinerja Jaringan Jalan Pesisir Ramah Lingkungan Kawasan Minapolitan Untia Menuju New Port Makassar

Untuk mengetahui prasarana jaringan jalan yang diperlukan untuk pengembangan kawasan pesisir Desa Untia Kecamatan Biringkanaya Kota Makassar, diperlukan analisis untuk membandingkan kinerja dan kepentingan masing-masing variabel prasarana kawasan pesisir. Analisis yang digunakan adalah analisis kepentingan-kinerja, yang digunakan untuk menghitung selisih kinerja dan kepentingan masing-masing responden pada masing-masing variabel infrastruktur pesisir. Narasumber yang digunakan dalam analisis ini adalah pemangku kepentingan yang terkait dengan pembangunan infrastruktur pesisir. Setelah mendapatkan data dari narasumber stakeholder di wilayah pesisir, dicari nilai rata-rata dari hasil survei kuisioner.

5. Analisis Infrastruktur jaringan jalan pesisir Berdasarkan Tingkat Kepentingan Dan Kinerja

Hasil analisis IPA yang dilakukan di wilayah pesisirwilayah pesisir Kota Makassar. Hasil ini kemudian menunjukkan variabel yang termasuk dalam kuadran pertama merupakan jaringan jalanr yang paling dibutuhkan untuk pembangunan infrastruktur terbesar di wilayah pesisir Desa Untia Kota Makassar. Hal ini didasarkan pada tingginya tingkat kepentingan dan kinerja infrastruktur yang rendah di wilayah pesisir. Hasil analisis kinerja minat dapat dilihat pada uraian berikut.

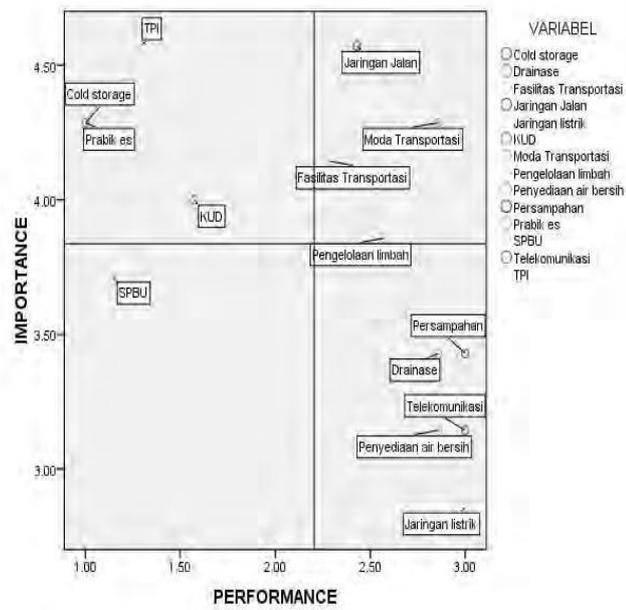
Tabel 3. Tingkat kepentingan dan kinerja infrastruktur pesisir

NO	VARIABEL	TINGKAT KEPENTINGAN	TINGKAT KINERJA
1	Jaringan Jalan pesisir	5.26	2.85
2	Moda angkutan	4.30	2.42
3	Prasarana	5.10	2.85
4	Air bersih	4.18	2.85
5	Listrik	3.25	4
6	Drainase	4	3.10
7	Pengolahan limbah dan Sanitasi	4	2.60
8	Telekomunikasi	3.2	3.5
	Jumlah	33,29	24,17

Sumber: Hasil Penelitian, 2020

Dari hasil analisis dapat disimpulkan bahwa nilai tingkat kepentingan infrastruktur jaringan jalan lebih besar dari 5,26 dan nilai kinerja 2,85. Artinya, prasarana berada pada kuadran pertama dan merupakan prasarana jaringan jalan dan sarana transportasi yang sangat penting. Kuadran kedua meliputi fasilitas penunjang transportasi dan drainase. Karena nilai tingkat kepentingannya 4,00 dan nilai kinerjanya lebih tinggi dari 3,10, artinya tingkat kepentingan infrastruktur tersebut sangat tinggi dan kinerjanya juga sangat baik.

Jaringan listrik dan telekomunikasi berada di kuadran ketiga. Nilai pentingnya pengelolaan sampah dan sanitasi pada kuadran IV lebih rendah dari 3,60, dan nilai kinerja lebih tinggi dari 2,50. Artinya, tingkat kepentingan infrastruktur tetap baik.



Gambar 1. Matriks *Importance-Performance Analisis Pesisir Untia*

Dari urutan di atas, dapat disimpulkan bahwa sesuai dengan tingkat kepentingan dan kinerja maka prioritas pembangunan infrastruktur jaringan jalan pantai ramah lingkungan di Minapolis Untia



Gambar 2. Desain Rencana

6. Merumuskan Konsep Pengembangan Infrastruktur Jaringan Jalan Pesisir Ramah Lingkungan Kawasan Minapolitan Untia Menuju New Port Makassar

Pada saat menggunakan metode deskriptif untuk merumuskan konsep pembangunan infrastruktur jaringan jalan pantai ramah lingkungan dari Minapolitan Untia sampai Pelabuhan Baru Mengas, variabel-variabel dalam tinjauan pustaka dibandingkan dengan kondisi infrastruktur yang ada, dan target hasil adalah derajat kepentingan.

Proses dan langkah-langkah ini secara sederhana dapat direpresentasikan sebagai Proses Evaluasi Perencanaan - Pelaksanaan - Wilayah Pesisir. Penyusunan konsep perencanaan secara umum didorong oleh adanya permasalahan kritis dan konflik di wilayah pesisir. Hal ini meningkatkan kesadaran akan perlunya perencanaan pesisir terpadu. Situasi ini diikuti oleh inisiatif dari pemerintah daerah dan pusat untuk melakukan persiapan perencanaan. Proses perencanaan ini bersifat berulang dan memungkinkan banyak umpan balik

IV. KESIMPULAN

Kabupaten Biringkanaya khususnya kawasan Minapolitan Desa Untia memiliki potensi sumberdaya pesisir khususnya di bidang perikanan. RTRW juga menjelaskan bahwa Kabupaten Biringkanaya merupakan pusat pengembangan wilayah dan berencana membangun infrastruktur, antara lain pengembangan pelabuhan.

Kajian ini mengukuhkan analisis pembangunan jaringan jalan pantai ramah lingkungan dari kawasan Minapolitan Untia hingga pelabuhan baru Makassar. Dan perdagangan impor dan ekspor. Langkah selanjutnya adalah menganalisis infrastruktur jaringan jalan mana yang perlu dikembangkan di wilayah pesisir menggunakan alat analisis kinerja-kepentingan. Kemudian, gunakan analisis kinerja-kepentingan untuk menganalisis infrastruktur guna menemukan infrastruktur yang sangat penting.

Setelah menentukan prasarana yang dibutuhkan dan menganalisis prasarana sesuai dengan tingkat kepentingan dan kinerjanya, diketahui bahwa prasarana tersebut berbasis kuadran dan akan menjadi arah pengembangan prasarana jaringan jalan pantai yang ramah lingkungan di masa mendatang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima Kasih saya ucapkan kepada seluruh dosen pengajar Program Studi Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan Universitas Fajar Makassar dan Rekan-rekan Mahasiswa Program Studi Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan Universitas Fajar Makassar Angkatan 2018 dan 2019 yang bersama-sama telah melewati suka dan duka selama masa kuliah di kampus tercinta.

Semua pihak yang tidak disebutkan secara tertulis dan telah memberikan bantuan demi terlaksananya penyusunan tesis ini.

Semoga Allah Swt memberikan Rahmat Dan Hidayahnya yang Telah Membantu dalam Penulisan. Amiin Ya Rabb

REFERENSI

- [1] Iskandar Hikmat. 2011, *Kajian Standar Pelayanan Minimal Jalan untuk Jalan Umum Non-Tol*, Pusat Litbang Jalan dan Jembatan, Bandung Sumber: Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Ankitan Kota Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 1999, Rekayasa Lalu Lintas, Hal V – 137.
- [2] Lamia dkk. 2017, *Ketersediaan Prasarana dan Sarana dalam Mendukung Kawasan minapolitan di Kabupaten Minahasa Selatan, Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Sam Ratulangi*, Manado
- [3] Peraturan Menteri Perhubungan No. KM 49 Tahun 2005
- [4] Nasution H.M.N, 1996, *Manajemen Transportasi*, Penerbit Ghalia Indonesia
- [5] Mariyendra 2017, *Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Pendukung Pembangunan Ekonomi Wilayah Pesisir Desa Lero Kabupaten Pinrang*, Teknik Transportasi Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar

- [6] Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No.PER 12/MEN/2010 tentang penetapan kawasan minapolitan
- [7] Permenhub No. KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)
- [8] Rangkuti Fredy. 2014, *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*, Cetakan kedelapan belas, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- [9] S, Ikhsan dkk. 2013, *Strategi Pengembangan Kawasan Minapolitan Rumput Laut di Kecamatan Pa'jukukang Kabupaten Bantaeng*, Perencanaan Pengembangan Wilayah Universitas Hasanuddin, Makassar.
- [10] Jinca, M. Yamin, 2011. *Transportasi Laut Indonesia Analisis Sistem & Studi Kasus*. Jakarta: Brillan Internasional.
- [11] Santoso, Singgih.. 2003. *Mengatasi Berbagai Masalah dengan SPSS Versi 12*. Jakarta: PT Elex Media Komputindo.
- [12] Kurniawati Hapsari, dkk, 2017 *Pengembangan Wilayah Pesisir Pantai Utara Jawa Tengah Berdasarkan Infrastruktur Daerah: Studi Kasus Kabupaten Jepara*
- [13] Nugroho, I. & Dahuri, R. (2012). *Pembangunan Wilayah: Perspektif Ekonomi, Sosial dan Lingkungan*. Penerbit LP3ES.
- [14] Waluyo, A. (2014). Permodelan Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil Secara Terpadu yang Berbasis Masyarakat (Studi Kasus Pulau Raas Sumenep Madura). *J. Kelautan*. 7 (2), 75-85.
- [15] Kodoatie, Robert J., 2003, *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- [16] Koswara, Arwi Yudhi (2009), *Pengembangan Infrastruktur di Pulau Madura Berdasarkan Potensi Wilayahnya*, Proceeding Seminar Nasional Pengembangan infrastruktur di Daerah, Jakarta: Politeknik Negeri Jakarta
- [17] Syaiful, Fahmy Abdillah, and Arwi Yudhi Koswara. "Penentuan Prioritas Pengembangan Infrastruktur Wilayah Pesisir Kecamatan Sangatta Utara dan Kecamatan Sangatta Selatan Kabupaten Kutai Timur." *Jurnal Teknik ITS* 9.2 (2021): D161-D166.

Halaman Ini Sengaja dikosongkan