

**TUGAS AKHIR
TPS0702**

**POTENSI PENGEMBANGAN POSAT PERTUMBUHAN BARU
BERDASARKAN TIPOLOGI PERKOTAAN WILAYAH PESISIR DIY**



Disusun oleh

NIA SURYANI

6100161013

PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL YOGYAKARTA

2021

HALAMAN PENGESAHAN

**IDENTIFIKASI KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
DALAM Mendukung Pengembangan Koridor Ekonomi
DI WILAYAH PESISIR SELATAN YOGYAKARTA**

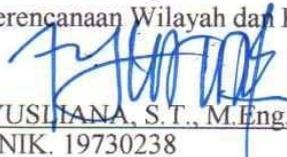
Dipertahankan di depan Dewan Penguji Skripsi
Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Institut Teknologi Nasional Yogyakarta
Pada Tanggal 22 April 2021

Diterima guna memenuhi persyaratan untuk Mencapai Derajat Sarjana
Perencanaan Wilayah dan Kota

Dewan Penguji :

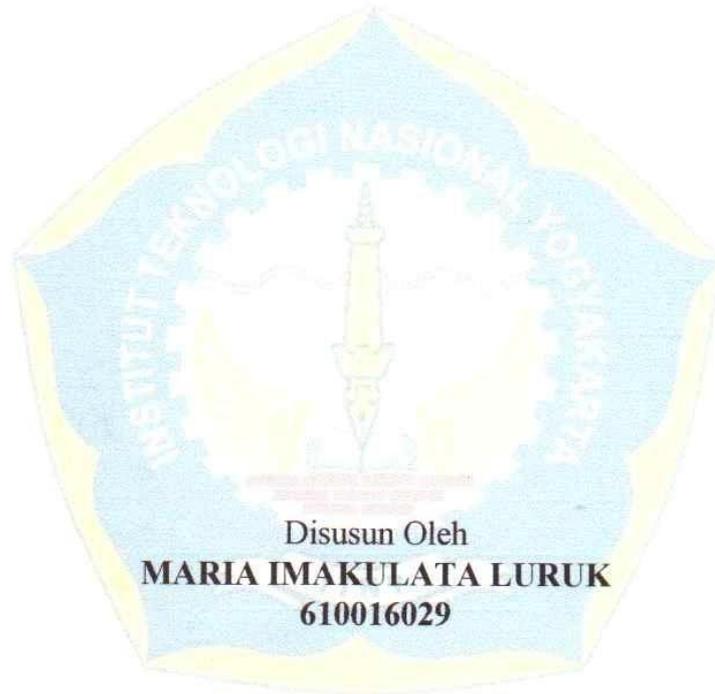
1. Yusliana, S.T., M.Eng.
Ketua Tim Penguji
2. Iwan Aminto Ardi, S.T.
Anggota Tim Penguji
3. Amithya Irma Kurniawati, S.T., M.T.
Anggota Tim Penguji



Mengetahui
Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota

YUSLIANA, S.T., M.Eng.
NIK. 19730238

**HALAMAN PERSETUJUAN
PELAKSANAAN UJIAN PENDADARAN**

**IDENTIFIKASI KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR WILAYAH DALAM
MENDUKUNG PENGEMBANGAN KORIDOR EKONOMI
DI WILAYAH PESISIR SELATAN YOGYAKARTA**



Telah diperiksa dan disetujui

Dosen Pembimbing I



YUSLIANA, S.T., M. Eng
NIK. 1973 0238

Dosen Pembimbing II



IWAN AMINTO ARDI, S.T
NIK. 1973 0214

HALAMAN PERSEMBAHAN

Skripsi ini saya persembahkan sepenuhnya kepada dua orang hebat dalam hidup saya, Bapa Nikolas Bria dan Mama Laurensia Luruk. Keduanya lah yang membuat segalanya menjadi mungkin. Ketulusannya dari hati atas doa yang tak pernah putus, semangat yang tak ternilai, serta untuk orang-orang terdekat yang tersayang sehingga saya bisa sampai pada tahap di mana skripsi ini akhirnya selesai. Terima kasih atas segala pengorbanan, nasihat dan doa baik yang tidak pernah berhenti kalian berikan kepadaku. Aku selamanya bersyukur dengan keberadaan kalian sebagai orangtua ku.”

Kata Pengantar

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadirat Tuhan yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga Penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir yang berjudul “identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan yogyakarta” ini dengan baik.

Tujuan dari penulisan Tugas Akhir ini adalah sebagai tugas dalam memenuhi syarat untuk memperoleh gelar sarjana Perencanaan Wilayah & Kota di Institut Teknologi Nasional Yogyakarta .

Dalam penulisan Tugas Akhir ini, banyak mendapat bantuan dari berbagai pihak sejak awal sampai akhir penyusunan, untuk itu perkenankanlah untuk menghaturkan terima kasih kepada yang terhormat :

1. Ibu Yusliana, S.T., M.Eng. selaku ketua jurusan Perencanaan Wilayah & Kota, dan juga dosen pembimbing I yang banyak memberikan arahan dan bimbingan dengan penuh kesabaran hingga terselesainya Penelitian ini.
2. Bapak Iwan Aminto Ardi.S.T., selaku dosen pembimbing II yang banyak memberikan arahan dan bimbingan dan arahan hingga terselesainya Penelitian ini.
3. Para Dosen Pengajar Usaha Perjalanan Wisata yang telah memberikan ilmunya pada kami.
4. Seluruh Staf pengelola program studi Perencanaan Wilayah Kota Institut Teknologi Yogyakarta yang membantu dalam administrasi dan penyedia fasilitas perkuliahan.
5. Secara pribadi Orang tua saya Bapak Nikolas Bria dan Mama Laurensia Luruk selaku orang tua tercinta yang telah memberikan dorongan serta nasehat dengan sabar yang telah memberikan apapun yang mereka punya untuk sampai bisa sampai titik ini.
6. Sahabat-sahabatku, kakak dan adik-adik di UKMK St.Blasius juga yang di rumah dan dimana saja yang tak bisa penulis sebutkan satu persatu, yang telah begitu banyak memberikan bantuan, saran, motivasi dan dukungan dalam penyusunan Tugas Akhir ini.
7. Teman teman seperjuangan di kampus atau pun di lingkungan lain yang turut membantu dalam segala hal untuk mencapai tuntutan yang harus di lalui ini.
8. Serta semua pihak, Dosen, Dosen Wali, Teman, Sahabat, Kerabat, saudara yang baik secara langsung dan tidak langsung berperan dalam penyusunan Proposal Tugas Akhir ini. Pada akhirnya Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua.

Untuk itu dengan mengharap saran dan kritik yang sifatnya membangun guna kesempurnaan dari Tugas Akhir ini. Dan semoga penulisan Tugas Akhir ini bermanfaat bagi diri pribadi sendiri khususnya dan para pembaca pada umumnya.

Yogyakarta, 16 Agustus 2021

Maria Imakulata Luruk

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk: (1) Identifikasi infrastruktur di kawasan wilayah pesisir Yogyakarta. (2) Identifikasi kebutuhan infrastruktur di kawasan wilayah pesisir Yogyakarta, dan (3) Identifikasi prioritas infrastruktur di kawasan wilayah pesisir Yogyakarta.

Jenis penelitian ini merupakan Metode AHP (Analytical Hierarchy Process). Penelitian ini di lakukan di wilayah pesisir Yogyakarta yang meliputi 3 (tiga) wilayah kabupaten yaitu Kabupaten Kulon Progo, Kabupaten Bantul dan Kabupaten Gunung Kidul. Populasi penelitian ini adalah seluruh Kawasan wilayah pesisir Yogyakarta yang terdiri dari 13 (tigabelas) Kecamatan. Penelitian yang di lakukan di Kabupaten Kulon Progo terdiri dari Kecamatan Wates, Temon, Panjatan dan Galur. Kabupaten Bantul terdiri dari Kecamatan Serandakan, Sanden dan Kretek. Dan Kabupaten Gunung Kidul terdiri dari Kecamatan Purwosari, Panggang, Saptosari, Tanjungsari, Tepus dan Girisubo. Pengumpulan data menggunakan metode Sekunder. Teknik analisis data menggunakan analisis kondisi infrastruktur, identifikasi infrastruktur, dan identifikasi prioritas kebutuhan infrastruktur di Kawasan wilayah pesisir Yogyakarta.

Kata Kunci: Kebutuhan, Infrastruktur, Koridor Ekonomi, Wilayah pesisir, AHP

DAFTAR ISI

Contents

| | |
|--|-------------------------------------|
| TUGAS AKHIR | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | Error! Bookmark not defined. |
| HALAMAN PENGESAHAN | ii |
| Kata Pengantar..... | iii |
| ABSTRAK..... | viii |
| DAFTAR ISI | ix |
| Daftar Tabel..... | xi |
| Daftar Peta | xii |
| Daftar Gambar | xiii |
| BAB I..... | 1 |
| PENDAHULUAN | 1 |
| 1.1 Latar Belakang | 1 |
| 1.2 Rumusan Masalah..... | 5 |
| 1.3 Tujuan dan Sasaran | 6 |
| 1.4 Ruang Lingkup..... | 6 |
| 1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah | 6 |
| 1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan | 8 |
| 1.5 Kerangka Pemikiran..... | 9 |
| 1.6 Sistematika Penulisan | 10 |
| 1.7 Metodologi | 11 |
| 1.7.1 Teknik Analisis Data..... | 11 |
| 1.7.2 Variabel Penelitian | 16 |
| 1.8 Kebutuhan Data | 20 |
| 1.9 Waktu Pelaksanaan Penelitian | 22 |
| 1.10 Hasil Akhir yang Diharapkan | 22 |
| BAB II | 23 |
| TINJAUAN PUSTAKA | 23 |
| 2.1 pengertian wilayah..... | 23 |
| 2.2 Pengembangan Wilayah Pesisir | 23 |
| 2.3 Infastruktur..... | 24 |
| Manfaat Infastruktur | 25 |
| 2.4 Infastruktur Ekonomi Dan Infastruktur Sosial | 26 |

| | |
|--|----|
| 2.5 Peran Infrastruktur Dalam Pembangunan | 27 |
| 2.7 Pengaruh Infrastruktur Terhadap Kemajuan Ekonomi | 28 |
| 2.7 Keaslian penelitian..... | 34 |
| BAB III..... | 36 |
| GAMBARAN UMUM..... | 36 |
| 3.1 Karakteristik Fisik Wilayah Pesisir DIY | 36 |
| 3.2 Karakteristik Kependudukan Wilayah Pesisir DIY | 40 |
| 3.3 Kondisi Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY | 43 |
| 3.4 Identifikasi Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY | 45 |
| 3.5 IDENTIFIKASI KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR DI WILAYAH PESISIR DIY | 57 |
| BAB IV | 64 |
| Analisis Prioritas Penentuan Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Dalam Mendukung Pengembangan Koridor Ekonomi | 64 |
| Di Pesisir Selatan Yogyakarta | 64 |
| 4.1 Identifikasi infrastruktur Di Kawasan Pesisir Selatan DIY | 64 |
| 4.2 Analisis Penentuan Prioritas Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY Dengan Metode AHP | 64 |
| BAB V | 73 |
| PENUTUP | 73 |
| 5.1 Kesimpulan | 73 |
| 5.2 Saran | 74 |
| Daftar Pustaka..... | 75 |

Daftar Tabel

| | |
|--|-------|
| Tabel 1.1 Skala Fundamental Perbandingan Berpasangan..... | 13 |
| Tabel 1.2 Daftar Random Indek Konsistensi..... | 14 |
| Tabel 1.3 Kebutuhan Data..... | 20 |
| Tabel 1.4 Penelitian terdahulu..... | 32 |
| Tabel 3.1 Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk..... | 39 |
| Tabel 3.2 Kondisi Jalan Wilayah Pesisir..... | 44 |
| Tabel 3.3 jumlah Pelanggan listrik menurut jenis pelanggan dan unit pelayanan wilayah pesisir..... | 46 |
| Tabel 3.4 jumlah pelanggan dan air yang di salurkan dan nilainya..... | 49 |
| Tabel 3.5 Jumlah kendaraan Kabupaten Kulon Progo..... | 49-50 |
| Tabel 3.6 jumlah kendaraan Kabupaten Bantul..... | 50 |
| Tabel 3.7 jumlah kendaraan Kabupaten Gunung Kidul..... | 51 |
| Tabel 3.8 Luas lahan kering Kabupaten Kulon Progo..... | 54 |
| Tabel 3.9 Kebutuhan air tanah untuk kegiatan pertanian Kabupaten Kulon Progo..... | 54 |
| Tabel 4.1 Matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria..... | 63-64 |
| Tabel 4.2 Matriks perbandingan berpasangan untuk alternatif..... | 64 |
| Tabel 4.3 Matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria..... | 64 |
| Tabel 4.4 Matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria..... | 65 |

Daftar Peta

| | |
|--|----|
| Peta 1.1 wilayah pesisir selatan yogyakarta..... | 7 |
| Peta 3.1 wilayah pesisir selatan yogyakarta..... | 37 |

Daftar Gambar

| | |
|---|----|
| Gambar 1.1 kerangka Pikir..... | 9 |
| Gambar 1.2 Struktur Hirarki AHP..... | 12 |
| Gambar 1.3 Tahapan Penelitian..... | 19 |
| Gambar 3.1 Grafik Jumlah Penduduk..... | 40 |
| Gambar 4.1 Struktur Hirarki Penelitian..... | 62 |
| Gambar 4.2 Struktur Hirarki Analisis..... | 66 |
| Gambar 4.3 Struktur Hirarki Hasil Analisis..... | 66 |

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kebijakan pengembangan ekonomi merupakan kebijakan pembangunan di daerah pada pengembangan sektor yang menjadi prioritas unggulan kompetitif termasuk perikanan dan kelautan dalam aktivitas ekonomi masyarakat. Pada wilayah pesisir sektor perikanan menjadi sektor utama yang menjadi gantungan hidup masyarakat. Pembangunan di kawasan pesisir pantai memerlukan penanganan yang berbeda dibandingkan dengan kawasan lainnya mengingat kawasan pesisir pantai memiliki kekhasan baik ditinjau dari aspek geografi, geomorfologi, antropologi, ekonomi dan sosial. Perubahan kondisi alam yang relatif lebih ekstrim dibandingkan kawasan darat mendorong masyarakat melakukan aktivitas ekonomi dengan tingkat resiko yang lebih besar dengan kemungkinan mengalami kerugian yang juga lebih besar (Yuliadi, 2006).

Untuk beberapa wilayah menyediakan koridor ekonomi untuk memperoleh peluang pembangunan di bidang perdagangan dan jasa, dan juga dapat meningkatkan kegiatan produksi, juga integritas pelayanan infastruktur dan pelayanan publik. Dalam pembangunan koridor ekonomi memerlukan persyaratan yaitu infastruktur yang memadai untuk meningkatkan aksesibilitas serta mengurangi biaya transportasi dalam kegiatan perdagangan dan jasa, memiliki keunggulan kompetitif, dan mengorganisasi kerja sama ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang maupun orang (Wibowo, 2010).

Pembangunan infastruktur harus merata dan terintegrasi, dimana pembangunan infastruktur diarahkan untuk mewujudkan konektivitas antar wilayah baik secara fisik maupun virtual, dan menyediakan layanan bagi masyarakat. Pembangunan infastruktur pada periode 2020-2024 akan difokuskan salah satu yang dipertimbangkan adalah infastruktur ekonomi (RPJMN). Infastruktur ekonomi akan difokuskan pada sarana dan

prasarana transportasi, tenaga listrik dan energi dan teknologi informatika. Infrastruktur sangat penting untuk menunjang kegiatan ekonomi, banyak manfaat yang di peroleh untuk suatu perekonomian dari infrastruktur antara lain pendapatan, aksesibilitas, transportasi dan meningkatkan produktivitas industri. Modernisasi ekonomi memerlukan infrastruktur yang modern. Berbagai kegiatan ekonomi memerlukan infrastruktur untuk berkembang. Jalan dan jembatan, lapangan terbang, pelabuhan, kawasan perindustrian, irigasi dan penyediaan air, listrik, dan jaringan telepon perlu di kembangkan.

Infrastruktur memiliki peran yang sangat luas dan mencakup berbagai konteks dalam pembangunan, baik dalam konteks fisik lingkungan, ekonomi, sosial, budaya, politik, dan konteks lainnya. Peran ini tentunya akan mengalami perbedaan untuk tiap jenis infrastruktur khususnya besaran pengaruhnya yang disebabkan oleh beragamnya fungsi infrastruktur dalam setiap konteks. 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 (Harris, 2016 dalam Hidayat).

Wilayah pesisir selatan provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) merupakan daerah yang menyimpan potensi alam cukup besar untuk menopang pembangunan daerah dan peningkatan ketahanan pangan bagi masyarakat setempat dan daerah lainnya. Ini menjadi perhatian masyarakat karena terdapat bandara bertaraf internasional di daerah temon, kabupaten Kulonprogo, provinsi DIY. Diharapkan keberadaan bandara YIA ini dapat meningkatkan pembangunan perekonomian masyarakat yang berada disekitar bandara, sehingga keberadaan bandara YIA menjadi suatu ekonomi baru bagi masyarakat setempat yang dapat di manfaatkan dan memiliki strategi untuk meningkatkan ekonomi diwilayah sekitar bandara YIA (Yuliadi,2006). Strategi dan pengembangan ekonomi terpadu daerah pesisir DIY adalah suatu bentuk alternatif model pengembangan ekonomi dalam menjawab tantangan untuk melaksanakan pembangunan perekonomian dan pengembangan daerah/ wilayah secara terpadu dan komprehensif, melalui

pendekatan pengembangan potensi wilayah pesisir selatan DIY secara terpadu. wilayah pantai laut Hindia yaitu di kabupaten Bantul, kabupaten Kulonprogo dan kabupaten Gunungkidul.

Menurut (Sukirno, 2004) perkembangan infrastruktur harus diperhatikan juga dengan pembangunan ekonomi. Karena pembangunan yang rendah, infrastruktur yang di perlukan masih terbatas. Pada tingkat ini penumpuan perkembangan adalah untuk membangun jalan, jembatan, irigasi, listrik, dan infrastruktur lain dalam taraf yang sederhana. Kemajuan ekonomi suatu daerah, Memerlukan keberadaan infrastruktur. Karena keberadaan infrastruktur dalam mendukung pembangunan ekonomi sangat penting sehingga infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efektivitas dan efesiensi yang baik bagi social masyarakat. infrastruktur yang memadai menyebabkan biaya produksi, transportasi, komunikasi dan logistik semakin murah, jumlah produksi meningkat, laba meningkat sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. ketersediaan infrastruktur juga akan mempercepat pemerataan pembangunan (Suroso,2015).

pembangunan infrastruktur akan menyerap banyak tenaga kerja yang akan berpengaruh pada meningkatnya pertumbuhan ekonomi, dan banyaknya tenaga kerja juga akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi, dan banyaknya tenaga kerja juga akan meningkatkan pendapatan perkapita. Ketersediaan infrastruktur yang memadai juga menyebabkan efisiensi dalam usaha akan semakin besar dan investasi yang di dapat akan semakin meningkat. Ketersediaan infrastruktur di suatu wilayah adalah factor yang penting untuk menentukan tingkat kecepatan dan perluasan pembangunan ekonomi (Kuncoro, 2004). semakin banyak infrastruktur diperlukan. Maka pembangunan infrastruktur harus di sesuaikan dengan kebutuhan masing-masing wilayah, untuk mendorong investasi baru, lapangan pekerjaan baru dan meningkatkan pendapatan masyarakat. pertumbuhan ekonomi yang pesat akan berakibat pada meningkatnya kebutuhan prasarana dan sarana ekonomi dan permintaan terhadap pelayananan infrastruktur akan meningkat. Dengan demikian pengembangan infrastruktur harus secara terus menerus dilakukan dan di selaraskan dengan kemajuan ekonomi yang telah dicapai dan ingin di wujudkan pada masa depan.

Daerah istimewa Yogyakarta sebagai salah satu provinsi yang memiliki Kawasan pesisir yang membentang dalam 3 wilayah kabupaten, mulai dari wilayah kabupaten kulon progo, melewati wilayah kabupaten Bantul sampai dengan wilayah kabupaten gunung kidul dengan potensi dan karakteristik wilayah yang berbeda-beda. Wilayah pesisir dan laut DIY memiliki sumber daya potensial seperti perikanan, energi dan sumber daya mineral seperti jasa lingkungan selain memiliki sumber daya potensial yang mempunyai nilai ekonomi, wilayah pesisir dan laut DIY memiliki peran strategis dalam perdagangan lokal, nasional dan internasional. Wilayah pesisir DIY memiliki potensi sumber daya alam untuk dikembangkan. Wisata pantai berpeluang unruk menarik wisatawan untuk menikmati keindahan. Hal ini menjadi peluang tumbuhnya ekonomi masyarakat. penginapan, transportasi, industry kerajinan, dan jasa pemandu wisata. Demikian untuk lahan pertanian yang ada di wilayah pesisir berpotensi dimanfaatkan sehingga dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. paradigma pembangunan lebih menekankan pada pembangunan perkotaan. Sementara wilayah pesisir kurang mendapatkan perhatian. Ketimpangan tersebut dapat dilihat dari infrastruktur yang ada di perkotaan dan wilayah pesisir. Dan Sudah saatnya paradigma tersebut diubah dengan memenuhi kebutuhan infrastruktur masyarakat wilayah pesisir, sehingga infrastruktur yang tersedia dapat mendukung ekonomi masyarakat. (Darsono, Purwaningsih, Triwahana, 2015)

. Dalam mewujudkan pembangunan wilayah secara merata di wilayah pesisir maka melalui SK Gubernur DIY No. 163/KEP/2017 tentang program prioritas pembangunan bahwa pesisir selatan DIY termasuk salah satu dari 9 kawasan yang akan dikembangkan dengan garis pantai \pm 113 km yang terdapat di 13 kecamatan untuk dapat menggerakkan perekonomian wilayah melalui banyaknya program pembangunan yang direncanakan untuk mengembangkan Kawasan pesisir DIY salah satunya adalah mewujudkan wilayah pesisir DIY sebagai gerbang ekonomi (RPJMD DIY 2018-2023)

Di sisi lain, wilayah pesisir merupakan tempat tinggal bagi sekitar 11% penduduk DIY dengan tingkat kesejahteraan yang relatif tertinggal dibandingkan wilayah lain. Pembangunan DIY selama ini cenderung terkonsentrasi di kabupaten

sleman, kota Yogyakarta dan bagian utara wilayah kabupaten Bantul, sementara DIY bagian selatan dengan wilayah pesisir relative tertinggal

Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan di atas, maka peneliti melakukan penelitian tentang kebutuhan infrastruktur dalam mendukung perekonomian masyarakat yang ada kawasan wilayah pesisir selatan tepatnya di Kabupaten Gunungkidul, kulon progo dan bantul. Penelitian ini mengambil judul “identifikasi kebutuhan infastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan Daerah Istimewa Yogyakarta”.

1.2 Rumusan Masalah

Pemberdayaan masyarakat pesisir tidak seperti pemberdayaan kelompok-kelompok lainnya, karena wilayah pesisir terdapat banyak kelompok masyarakat antara lain masyarakat nelayan tangkap, nelayan pengumpul atau bakul, nelayan buruh, nelayan tambak, petani dan pelaku usaha pariwisata. Masing-masing kelompok masyarakat memerlukan pendekatan yang berbeda, sehingga kebutuhan masyarakat pesisir harus didesain dengan menyamaratakan antara wilayah pesisir (Syarief, 2010) Untuk mengentaskan kemiskinan dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat pesisir pada umumnya bersifat top down dan jarang bersifat bottom up.

Paradigma pembangunan lebih menekankan pada pembangunan di wilayah perkotaan, sementara wilayah pesisir masih terpinggirkan dan kurang diperhatikan. Ketimpangan dapat dilihat dari infrastruktur yang ada di perkotaan dan wilayah pesisir. Paradigma tersebut sudah harus diubah dengan memberikan perhatian yang sama kepada masyarakat pesisir, yang perlu dilakukan dengan keberadaan infrastruktur dan ketersediaan infrastruktur untuk menunjang pengembangan atau pertumbuhan ekonomi masyarakat pesisir.

Rumusan masalah ini di jadikan peneliti untuk mengidentifikasi fasilitas, kebutuhan dan sumber daya yang di sediakan untuk pengembangan wilayah masih kurang sehingga perlu di perhatikan infrastruktur yang belum ada dan yang sudah ada di tingkatkan untuk mendukung pengembangan atau pertumbuhan ekonomi untuk meningkatkan ekonomi masyarakat pesisir.

Berdasarkan dari penjelasan permasalahan yang di uraikan di atas, maka di peroleh rumusan masalah penelitian yaitu:

“Bagaimana infrastruktur mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan Yogyakarta?”

1.3 Tujuan dan Sasaran

Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di wilayah pesisir Yogyakarta.

Sasaran dari penelitian ini meliputi:

1. Identifikasi infrastruktur di wilayah pesisir DIY
2. Identifikasi kebutuhan infrastruktur di wilayah pesisir DIY
3. Identifikasi prioritas infrastruktur wilayah pesisir DIY

1.4 Ruang Lingkup

1.4.1 Ruang Lingkup Wilayah

Untuk mempermudah pembahasan dalam studi ini, wilayah yang menjadi lokasi penelitian terdiri dari tiga belas kecamatan yang berbatasan langsung dengan bibir pantai, yaitu: Kecamatan Temon, Kecamatan Wates, Kecamatan Panjatan, Kecamatan Galur, Kecamatan Serandakan, Kecamatan Sanden, Kecamatan Kretek, Kecamatan Purwosari, Kecamatan Panggang, Kecamatan Saptosari, Kecamatan Tanjungsari, Kecamatan Tepus, dan Kecamatan GiriSubo. ketiga belas kecamatan tersebut berada di pesisir selatan Yogyakarta yaitu Kabupaten Kulon Progo, Kabupaten Bantul dan Kabupaten Gunung Kidul.



*sumber data: Sasplanet
citra batas wilayah pesisir selatan yogyakarta*

Gambar 1.1
Peta wilayah pesisir selatan yogyakarta

1.4.2 Ruang Lingkup Pembahasan

untuk memberikan kejelasan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan dan sasaran yang hendak di capai, materi ini menjelaskan garis besar dalam penelitian mengenai “Identifikasi Kebutuhan Infrastruktur Dalam Mendukung Pengembangan Koridor Ekonomi di Wilayah Pesisir Selatan Yogyakarta”

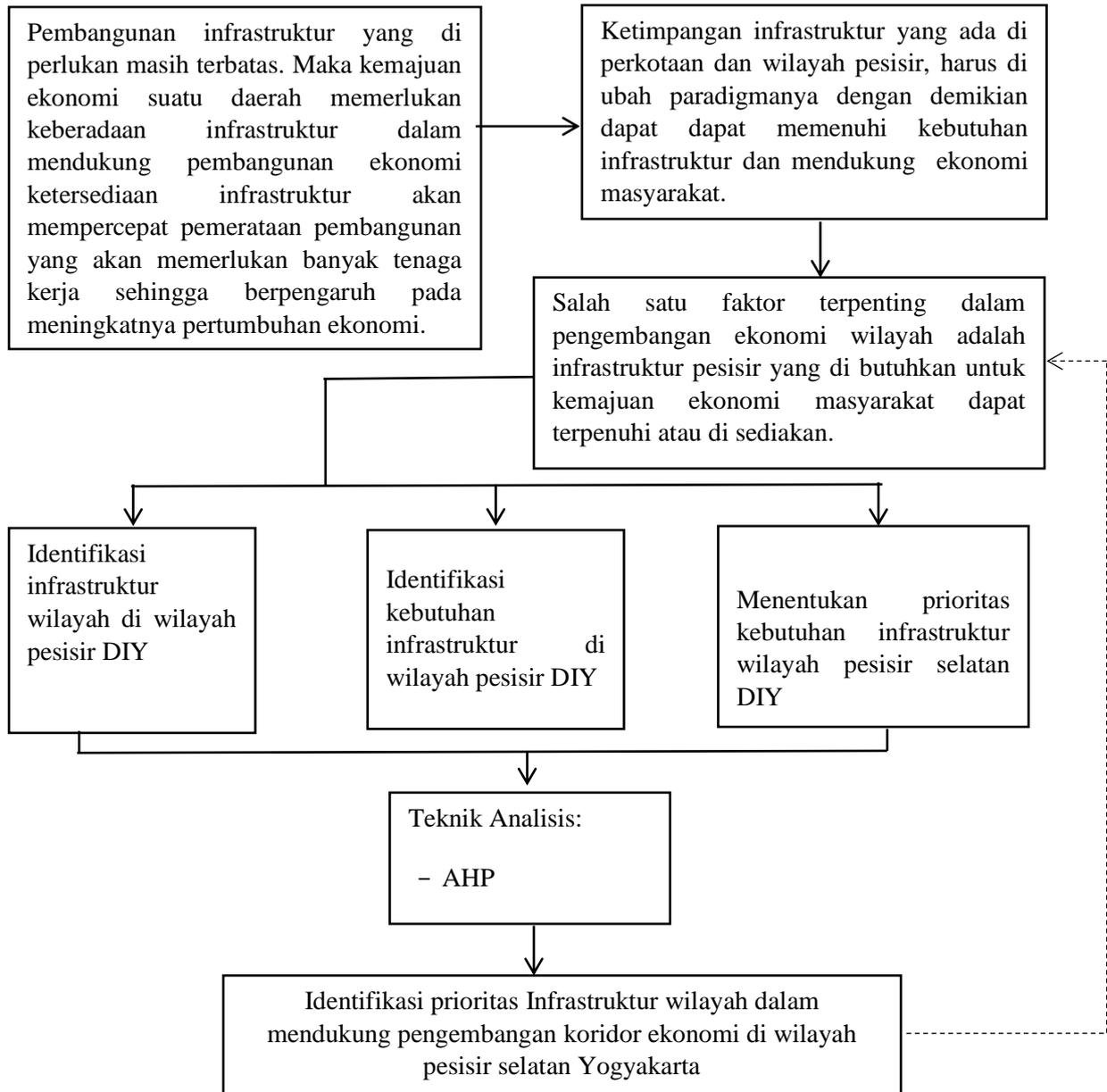
infrastruktur ekonomi merupakan jenis infrastruktur yang secara langsung mendorong kegiatan ekonomi masyarakat berupa infrastruktur fisik, yang di gunakan dalam proses produksi serat yang di manfaatkan oleh masyarakat secara luas. Menurut (Atmaja dan Mahali, 2013) infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Infrastruktur berpengaruh penting untuk meningkatkan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat. infrastruktur juga memiliki pengaruh penting dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja. Dengan adanya infrastruktur juga mempercepat pemerataan pembangunan sehingga tingkat kemiskinan dan pengangguran dapat di turunkan.

Menurut (Grigg,1988) Infrastruktur merupakan system fisik yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat baik kebutuhan social maupun kebutuhan ekonomi. Ada beberapa kategori dalam infrastruktur ekonomi yaitu infrastruktur transportasi yang meliputi jalan raya dan transportasi public, infrastruktur sumber daya air meliputi sumber daya air bersih dan irigasi, dan infrastruktur energi meliputi listrik dan telekomunikasi.

Infrastruktur ekonomi merupakan hal yang penting untuk di wujudkan daerah dengan kelengkapan system infrastruktur yang baik, cenderung memiliki tingkat laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat yang juga lebih baik. Dapat dikatakan bahwa penyediaan infrastruktur merupakan factor kunci dalam mendukung pembangunan dan pertumbuhan ekonomi wilayah pesisir sehingga dapat meningkatkan ekonomi masyarakat.

1.5 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran ini, bertujuan untuk memudahkan dalam menjelaskan seluruh alir kegiatan studi ini, yaitu untuk mengetahui kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di wilayah pesisir selatan Yogyakarta.



1.6 Sistematika Penulisan

Untuk memahami lebih jelas laporan ini, maka materi-materi yang tertera pada laporan Tugas Akhir di kelompokkan menjadi beberapa sub bab dengan sistematika penyampaian sebagai berikut:

a. **BAB I Pendahuluan**

Dalam pendahuluan memuat penjelasan mengenai latar belakang penulisan atau pemilihan topik tugas akhir, rumusan permasalahan, tujuan dan sasaran studi, ruang lingkup, kerangka pemikiran dan sistematika penulisan dan alur penyusunan identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di wilayah pesisir Yogyakarta

b. **BAB II Tinjauan Pustaka**

Berisi uraian-uraian terhadap kebijakan-kebijakan terkait wilayah-wilayah pesisir, infrastruktur, peran infrastruktur dan pengaruh pengembangan infrastruktur terhadap ekonomi wilayah pesisir Yogyakarta.

c. **BAB III Gambaran Umum**

Berisi mengenai kondisi gambaran umum kewilayah yang di dalamnya terdapat: karakteristik fisik wilayah pesisir, karakteristik kependudukan wilayah pesisir, kondisi infrastruktur wilayah pesisir dan kebutuhan infrastruktur wilayah pesisir Yogyakarta.

d. **BAB IV Metode Penelitian**

Bagian ini berisi mengenai analisis yang dilakukan oleh peneliti yaitu: melakukan analisis untuk menentukan prioritas kebutuhan infrastruktur apa saja yang paling di butuhkan untuk wilayah pesisir selatan Yogyakarta untuk mendukung pengembangan ekonomi pesisir.

e. **BAB V Penutup**

Berisi pernyataan dari peneliti untuk mengambil kesimpulan dan saran dari hasil analisis laporan Tugas Akhir. Untuk bisa di gunakan oleh peneliti lain.

f. **Daftar Pustaka**

Berisi uraian tentang pengerangan, judul referensi yang di ambil baik merupakan dari buku, makalah, artikel berita, laporan atau dokumen tertulis yang di kutip dan jurnal-jurnal, yang akan menjadi dasar penyusuna laporan Tugas Akhir.

g. Lampiran

1.7 Metodologi

Penelitian ini bertujuan untuk melakukan identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan Yogyakarta. Pada penelitian ini menggunakan metode Analytical Hierarchy Process (AHP) adalah salah satu metode analisis yang dipakai untuk membuat keputusan dari berbagai alternatif dengan mempertimbangkan kompleksitas permasalahan dengan cara yang sederhana, kreatif, fleksibel, akan tetapi tetap menjamin konsistensi keputusan yang dihasilkan.

1.7.1 Teknik Analisis Data

Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode Analytical Hierarchy Process (AHP). Adapun uraian analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

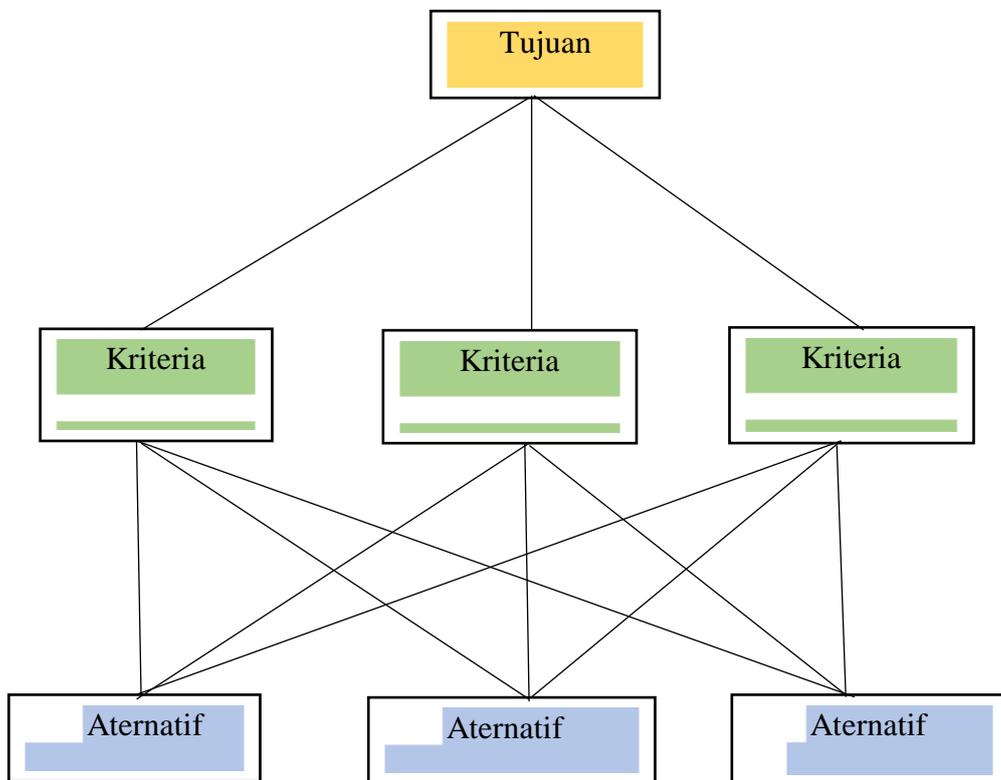
- a. Analytical Hierarchy Process (AHP) merupakan Teknik terstruktur untuk mengatur dan menganalisis keputusan yang kompleks, berdasarkan matematika dan psikologi. Di kembangkan oleh Thomas L. Saaty pada tahun 1970-an yang bermitra dengan Ernest Forman untuk mengembangkan pada tahun 1983 dan telah di pelajari secara ekstensif dan di sempurnakan. Metode ini merupakan pendekatan yang akurat untuk mengukur bobot kriteria keputusan. Pengalaman masing-masing ahli digunakan untuk memperkirakan besarnya relatif factor melalui perbandingan pasangan yang tepat. Analytical Hierarchy Process (AHP) adalah suatu metode pengambilan keputusan dengan melakukan perbandingan berpasangan antara kriteria pilihan dan juga perbandingan berpasangan antara lain pilihan yang ada. Permasalahan pengambilan keputusan dengan AHP umumnya di komposisikan menjadi focus, kriteria, dan alternatif pilihan. (Agusta, 2014)

1. Dekomposisi

Dekomposisi adalah untuk memecahkan atau membagi suatu problem yang utuh menjadi unsur-unsur ke dalam bentuk hirarki untuk proses pengambilan keputusan, di mana setiap unsur atau elemen saling berhubungan.

Permasalahan multikriteria yang disederhanakan dalam bentuk hirarki, terdiri dari 3 komponen utama, yaitu:

1. Tujuan: merupakan komponen utama dalam hirarki dalam AHP yang hanya mempunyai satu elemen.
2. Kriteria: ada beberapa kriteria yang akan ditentukan oleh ahli atau peneliti.
3. Alternatif:



Gambar: Struktur Hirarki (Walangare,2012)

Hirarki masalah disusun untuk digunakan dalam membantu proses pengambilan keputusan dalam sebuah system dengan memperhatikan seluruh elemen keputusan yang terlibat.

2. perbandingan berpasangan

perbandingan berpasangan merupakan penilaian yang dilakukan berdasarkan kepentingan relatif dua atau tiga elemen pada tingkat tertentu dalam kaitan dengan tingkatan di atasnya. Perbandingan berpasangan merupakan inti dari AHP karena berpengaruh terhadap urutan prioritas dari elemen-elemennya. Hasil dari penilaian akan di perlihatkan dalam bentuk matriks.

Nilai numerik yang digunakan unruk seluruh perbandingan diperoleh dari skala perbandingan 1 sampai 9 yang telah di tetapkan oleh Saaty.

Tabel skala 1.1
fundamental untuk perbandingan berpasangan

| Skala | Definisi | Keterangan |
|---------|--|---|
| 1 | Kedua elemen sama penting(equal importance) | Dua elemen dengan pangaruh yang sangat besar dalam pengambilan keputusan |
| 3 | Elemen yang satu sedikit lebih penting dari pada elemen yang lain. (weak importance of one over another) | Pengalaman dan penilaian menyatakan satu elemen sedikit lebih berperan dibandingkan elemen yang lain. |
| 5 | Elemen yang satu lebih penting dari pada elemen yang lain (essential of strong importance) | Pengalaman dan penilaian menyatakan satu elemen sangat berperan dibandingkan dengan elemen yang lain |
| 7 | Satu elemen mutlak penting dari pada elemen lain. (demonstrated importance) | Satu elemen sangat berperan dan dominan terlihat dalam praktek |
| 9 | Satu elemen mutlak penting dari pada elemen lain. (extreme importance) | Bukti yang mendukung satu elemen berada pada urutan tertinggi. |
| 2,4,6,8 | Nilai-nilai antara dua nilai pertimbangan-pertimbangan yang berdekatan, nilai ini diberikan bila ada dua kompromi di antara dua pilihan. | |

Sumber data : Walangare,2012

Seorang pengambil keputusan akan memberikan penilaian, mempersepsikan ataupun memperkirakan kemungkinan suatu hal atau peristiwa yang dihadapi. Penilaian akan dibentuk ke dalam matriks .

3. Sintesis Prioritas (Synthesys Of Priority)

Setiap kriteria yang telah ditentukan akan memiliki kontribusi terhadap pencapaian tujuan penyelesaian masalah. Dalam metode Analytical Hierarchy Process (AHP) setiap kriteria ditentukan besaran kontribusinya.

Synthesis of Priority di lakukan dengan menggunakan eigen vector untuk mendapatkan bobot relatif bagi unsur-unsur pengambilan keputusan.

4. Konsistensi Logis (Logical Consistency)

Logical Consistency dilakukan dengan mengaresikan seluruh eigen vector yang di peroleh dari berbagai tingkatan hirarki dan selanjutnya di peroleh suatu vector ycomposite tertimbang ang menghasilkan urutan pengambilan keputusan

Tabel 1.2
daftar random indeks konsistensi

| Skala Matriks | Nilai IR (indeks random) | Skala Matriks | Nilai IR (indeks random) |
|---------------|--------------------------|---------------|--------------------------|
| 1,2 | 0.00 | 9 | 1.45 |
| 3 | 0.58 | 10 | 1.49 |
| 4 | 0.98 | 11 | 1.51 |
| 5 | 1.12 | 12 | 1.48 |
| 6 | 1.24 | 13 | 1.56 |
| 7 | 1.32 | 14 | 1.57 |
| 8 | 1.41 | 15 | 1.59 |

Metode Analytical Hierarki Process (AHP) mempertimbangkan suatu nilai konsistensi yang logis dalam penilaian yang digunakan untuk menentukan suatu prioritas.

Nilai konsistensi dihitung berdasarkan persamaan berikut:

$$C1 = \frac{\lambda_{maks} - n}{n-1}$$

keterangan

n = banyaknya kriteria

C1 = indeks konsistensi

C1

$$CR = \frac{C1}{IR}$$

IR

Keterangan

CR = rasio konsistensi

IR = indeks rasio (nilai indeks rasio tergantung pada ukuran matriks

Rasio konsistensi yang dihasilkan harus kurang dari 10% atau 0,1 jika nilai konsistensi melebihi < 0,1 maka data yang diberikan oleh pengambil keputusan harus diperbaiki lagi. (Walangare,2012)

1.7.2 Variabel Penelitian

Menurut Mantra (1991:12), variabel adalah konsep yang diberikan lebih dari satu nilai. Variabel-variabel dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. jaringan Transportasi
2. Jaringan Sumber Daya Air
3. Jaringan Energi

Definisi operasional variabel merupakan petunjuk tentang bagaimana suatu variabel di ukur (Masri Singarimbun dan Sofian Effendi 1989:23). Infrastruktur wilayah merupakan ketersediaan sarana atau jaringan infrastruktur yang di arahkan untuk menunjang perkembangan ekonomi wilayah.

1. Jaringan Transportasi

Transportasi adalah layanan yang menjadi angkutan penumpang oleh system pelayanan atau perjalanan kelompok yang disediakan untuk digunakan masyarakat umum, dan pengelolaan disesuaikan pada rute yang ditetapkan dan akan dikenakan biaya disetiap perjalanan.

Moda transportasi public yang digunakan oleh masyarakat umum diantaranya bus, kereta api, serta kapal. Dan angkutan umum yang digunakan antar kota dimiliki oleh maskapai penerbangan yang dikembangkan oleh seluruh dunia. System transportasi umum Sebagian besarnya berjalan mengikuti rute yang telah ditetapkan dengan titik pemberhentian sesuai dengan jadwal yang telah diatur.

Tujuan perhubungan merupakan terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan masyarakat.

2. Jaringan Sumber Daya Air

Sumber daya air merupakan salah satu sumber daya alam yang vital, baik untuk kehidupan flora, fauna dan manusia di muka bumi maupun untuk kehidupan manusia dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari diberbagai sector kehidupan. Sebagai sumber daya alam maka kegiatan pengelolaan sumber daya air menjadi penting agar yang membutuhkan air mendapatkan akses yang sama baik dalam memenuhi kebutuhan pokoknya untuk air minum dan sanitasi, maupun untuk memenuhi kebutuhan penghidupannya sebagai petani untuk mengairi tanamannya serta untuk memproduksi berbagai produk seperti deterjen, kain, dan produk lainnya yang proses produksinya memerlukan air.

Pengelolaan sumber daya air merupakan suatu metode untuk merumuskan pola dan rencana pengelolaan sumber daya air, dan bukan merupakan tujuan akhir. Pola merupakan perencanaan strategis yang melibatkan identifikasi kebutuhan dari para pemangku kepentingan dalam suatu wilayah sungai, sehingga kerangka dasar yang telah di susun dapat di sepakati oleh para pemangku kepentingan terkait.

3. Jaringan Energi

Jaringan listrik merupakan sambungan dari bermacam-macam elemen listrik pasif seperti resistor, kapasitor, inductor, transformator, sumber teggangan, sumber arus dan saklar. Istilah sirkuit listrik sedikit di bedakan dari jaringan listrik, di mana jaringan listrik membahas penggunaan sirkuit listrik dalam skop yang lebih luas seperti dalam jaringan distribusi pembangkit listrik dari generator pembangkit sampai pada pelanggan listrik di masing-masing rumah. Sirkuit listrik ini sering di bahas dan di analisis dalam tiga macam respons (tanggap waktu) : respons-nya terhadap arus atau tegangan DC (direct current, atau arus baterai misalnya), respons-nya terhadap arus atau tegangan AC (alternating current, seperti arus PLN misalnya), dan respons-nya terhadap waktu transien. Listrik arus DC sering di kenal juga sebagai listrik arus searah, dan listrik arus AC di artikan juga sebagai listrik arus bolak-balik.

Jaringan distribusi merupakan bagian dari system tenaga listrik. System distribusi ini berguna untuk menyalurkan tenaga listrik dari sumber daya listrik besar (bulk power source) sampai ke konsumen. Jadi fungsi distribusi tenaga listrik adalah:

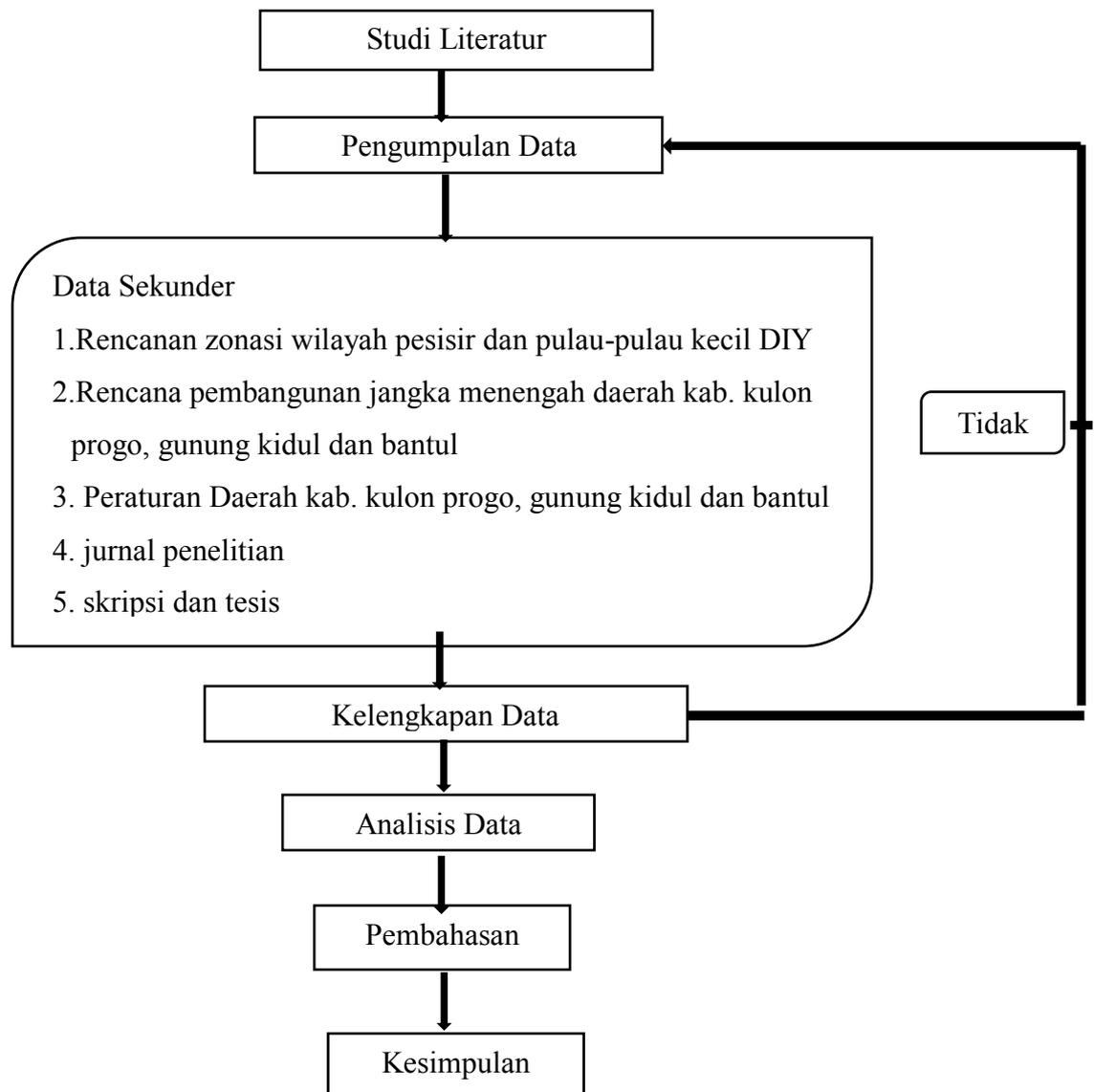
- a. pembagian atau penyaluran tenaga listrik ke beberapa tempat (pelanggan)
- b. merupakan sub system tenaga listrik yang langsung berhubungan dengan pelanggan, karena satu daya pada pusat-pusat beban (pelanggan) di layani langsung melalui jaringan distribusi. Jaringan distribusi dibedakan atas jaringan distribusi primer dan jaringan distribusi sekunder.

Jaringan distribusi primer adalah jaringan atau trafo gardu induk ke gardu distribusi, yang di kenal dengan jaringan tegangan menengah, sedangkan jaringan distribusi sekunder adalah jaringan distribusi dari trafo distribus hingga konsumen atau beban, yang lebih di kenal dengan jaringan tegangan rendah.

➤ Tahapan Penelitian

Dari pengertian mengenai metode Analytical Hierarchy Process (AHP) yang dilakukan dalam penelitian ini, yakni berdasarkan identifikasi infrastruktur ekonomi yaitu: tenaga listrik, telekomunikasi, perhubungan, irigasi dan air bersih. Untuk di indentifikasi wilayah-wilayah pesisir selatan Yogyakarta yang sudah ada maupun yang belum ada dan yang sedang di rencanakan, sehingga daerah-daerah yang belum ada atau yang dalam keadaan rusak bisa di perhatikan oleh pemerintah dari setiap daerah dan pemerintah provinsi maupun nasional. maka terdapat beberapa tahapan penelitian yang akan dilakukan, yaitu

GAMBAR 1.3
TAHAPAN PENELITIAN



1.8 Kebutuhan Data

Kebutuhan data pada penelitian identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan Yogyakarta. dituangkan dalam tabel dibawah ini.

Tabel 1.3

Kebutuhan data pesisir selatan Yogyakarta

| No | Sasaran | Sub Data | Rincian | Jenis Data | Sumber Data | Cara Memperoleh | Waktu Data |
|----|---|---------------|--|------------|---|-------------------|-----------------|
| 1 | Identifikasi infrastruktur di wilayah pesisir DIY | Kondisi fisik | 1. Infrastruktur Transportasi <ul style="list-style-type: none">Jaringan jalanTransportasi Publik 2. Infrastruktur Air (sumber daya air bersih) 3. Infrastruktur Energi <ul style="list-style-type: none">Listriktelekomunikasi | sekunder | PU,dinas perhubungan,telekomunikasi,PLN | Studi dokumentasi | Tahun 2015-2019 |
| 2 | Identifikasi kebutuhan infrastruktur di wilayah pesisir DIY | ekonomi | 1. Infrastruktur Transportasi <ul style="list-style-type: none">Jaringan jalanTransportasi Publik 2. Infrastruktur Air (sumber daya air bersih) 3. Infrastruktur Energi <ul style="list-style-type: none">Listriktelekomunikasi | sekunder | PU,dinas perhubungan,telekomunikasi, | Studi dokumentasi | Tahun 2015-2019 |

| | | | | | | | |
|---|--|---|--|----------------|----------------|----------------|------|
| 3 | Identifikasi prioritas infrastruktur wilayah pesisir DIY | Infrastruktur yang ada di wilayah pesisir | <ul style="list-style-type: none"> ➤ dekomposisi ➤ perbandingan berpasangan ➤ sintesis prioritas ➤ konsistensi logis | Hasil Analisis | Hasil Analisis | Hasil Analisis | 2021 |
|---|--|---|--|----------------|----------------|----------------|------|

1.9 Waktu Pelaksanaan Penelitian

Waktu penelitian merupakan waktu yang dibutuhkan peneliti dalam melakukan penelitian tentang identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor ekonomi di pesisir selatan yogyakarta.

1.10 Hasil Akhir yang Diharapkan

Hasil akhir yang diharapkan adalah tercapainya tujuan dari penelitian ini dan hasilnya dapat menjadi masukan atau arahan bagi pemerintah untuk memperhatikan wilayah pesisir selatan yogyakarta, sesuai dengan hasil evaluasi atau analisis identifikasi terhadap faktor penghambat pengembangan koridor ekonomi wilayah pesisir selatan yogyakarta.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 pengertian wilayah

Dalam undang-undang Nomor 26 tahun 2007 tentang penataan ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan administrasi atau aspek fungsional. Menurut Rustiadi et al (2011). Wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu, dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Menurut undang-undang Nomor 27 tahun 2007 wilayah pesisir adalah daerah peralihan antara ekosistem darat dan laut yang dipengaruhi oleh perubahan didarat dan laut.

Wilayah pesisir adalah daerah pertemuan antara darat dan laut, ke arah darat wilayah pesisir meliputi: bagian daratan, baik kering maupun terendam air, yang masih dipengaruhi sifat-sifat laut seperti pasang surut, angin laut dan perembesan air asin. Sedangkan ke arah laut wilayah pesisir mencakup bagian laut yang masih dipengaruhi oleh proses-proses alami yang terjadi didarat seperti sedimentasi dan aliran air tawar, maupun yang disebabkan oleh kegiatan manusia didarat seperti pengundulan hutan dan pencemaran (Carlos, 2011)

2.2 Pengembangan Wilayah Pesisir

Wilayah laut dan pesisir adalah wilayah yang sangat penting untuk masyarakat. sekitar empat belas juta penduduk atau 7,5% masyarakat Indonesia menggantungkan hidupnya pada kegiatan yang ada diwilayah pesisir (departemen kelautan dan perikanan, 2003)

Wilayah pesisir dan lautan yang kaya dan beraneka-ragam sumber daya alam telah dimanfaatkan sebagai salah satu sumber bahan makanan utama, khususnya protein hewani yang dimanfaatkan untuk menunjang pembangunan ekonomi. Selain menyediakan sumber daya alam wilayah pesisir memiliki fungsi lain, seperti transportasi dan Pelabuhan, rekreasi dan pariwisata, serta permukiman dan tempat pembuangan limbah.

Menurut Dahuri et al (1996) saat ini belum ada definisi wilayah pesisir yang baku. Namun terdapat pernyataan umum di dunia yang mengatakan wilayah pesisir adalah suatu wilayah peralihan antara daratan dan lautan. Bila dilakukan peninjauan dari garis pantai (coast line), maka wilayah pesisir mempunyai dua batas (boundaries) yakni batas yang sejajar dengan garis pantai (long shore) dan batas yang tegak lurus dari garis pantai (cross shore).

Berdasarkan rancangan undang-undang tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil tahun 2004, pengertian wilayah pesisir adalah satu kesatuan wilayah antara daratan dan lautan yang secara ekologis mempunyai hubungan keterkaitan yang didalamnya termasuk ekosistem pulau kecil serta perairan diantara satu kesatuan pulau-pulau kecil.

Dalam pemetaan strategic development region, suatu wilayah pengembangan diharapkan memiliki unsur-unsur yang strategis yang berupa sumber daya alam, sumber daya manusia dan infrastruktur yang saling berkaitan dan juga saling melengkapi sehingga dapat dikembangkan secara optimal dengan memperhatikan sifat sinergisme (Direktorat pengembangan wilayah dan transmigrasi,2003).

2.3 Infastruktur

Infrastruktur adalah kebutuhan dasar fisik dari suatu organisasi system struktur yang dibutuhkan dalam menjamin ekonomi baik disektor public maupun disektor privat, sebagai layanan fasilitas yang dibutuhkan untuk membuat suatu perekonomian dapat berfungsi dengan baik

Infrastruktur dapat berbentuk fisik atau teknis sehingga dapat mendukung jaringan struktur fasilitas berupa jalan, transportasi, kereta api, waduk, tanggul, air bersih, pengolahan limbah, perlistrikan, telekomunikasi, irigasi, bandara dan pelabuhan

World bank (1994) menjelaskan infrastruktur dalam konteks ekonomi sebagai suatu terminology yang harus dilakukan untuk aktivitas-aktivitas terkait “social overhead capital” lebih jauh “social overhead capital” dipandang sebagai fondasi peningkatan sebuah standar kehidupan, yang berkelanjutan untuk pertumbuhan ekonomi.

Menurut Macmillan Dictionary of Modern Economics (1996) infrastruktur merupakan suatu elemen structural ekonomi yang digunakan untuk memfasilitasi arus barang dan jasa antara pembeli dan penjual. Sedangkan The Routledge Dictionary of Economics (1995) infrastruktur merupakan pelayanan utama dari suatu negara yang akan membantu kegiatan ekonomi dan kegiatan masyarakat sehingga berlangsung melalui penyediaan transportasi dan fasilitas pendukung lainnya.

Larimer (1994) infrastruktur merupakan rancangan kerja yang mendasari pelayanan pokok, fasilitas yang akan bergantung pada pertumbuhan dan pembangunan suatu area, komunitas dan system. Infrastruktur juga mencakup system transportasi dan sarana umum untuk membiayai system, hukum dan penegakan hukum Pendidikan dan penelitian.

Beberapa ekonomi juga memberikan pendapatnya mengenai infrastruktur. Hirschman (1958) mendefinisikan infrastruktur sebagai sesuatu yang sangat dibutuhkan. Dan tanpa infrastruktur kegiatan produksi pada sector kegiatan ekonomi tidak dapat berfungsi.

Manfaat Infrastruktur

Keberadaan infrastruktur bagi suatu daerah dapat berdampak terhadap aktivitas ekonomi. manfaat infrastruktur, meliputi :

- memfasilitasi kegiatan ekonomi masyarakat
- mendukung kelancaran aktivitas ekonomi masyarakat
- mendorong distribusi aliran produksi barang dan jasa
- mengembangkan wilayah dan *output* ekonomi
- mendukung kegiatan ekonomi, sosial – budaya, kesatuan dan persatuan.
- sebagai katalisator di antara proses produksi, pasar dan konsumen akhir.
- sebagai modal sosial masyarakat.
- memfasilitasi cakrawala masyarakat agar lebih terbuka.
- mempertemukan budaya antar masyarakat.
- mengikat dan menghubungkan antar daerah.
- melalui dukungan Ketahanan Pangan, dapat memberikan rasa aman akan tercukupinya kebutuhan dasar.

Dari manfaat infrastruktur ini, diketahui selaian peran dalam sector ekonomi, infrastruktur pekerjaann umum juga berperan penting untuk mendukung sector kegiatan yang lain dalam mendukung kesejahteraan masyarakat. (Andika Drajat Murdani)

Dampak pembangunan infrastruktur terhadap aktivitas ekonomi daerah memang jelas adanya. Fakta empiris yang menunjukkan bahwa perkembangan kapasitas infrastruktur suatu wilayah berjalan seiring dengan adanya perkembangan output ekonomi. Ini berarti secara langsung, infrastruktur dapat berdampak pada peningkatan kegiatan ekonomi secara positif.

2.4 Infrastruktur Ekonomi Dan Infrastruktur Sosial

Infrastruktur dibedakan ke dalam dua jenis, yaitu : infrastruktur ekonomi dan infrastruktur social. Infrastruktur ekonomi adalah infrastruktur yang secara langsung dapat mendorong sebuah kegiatan ekonomi masyarakat yang berupa infrastruktur fisik, yang akan digunakan dalam proses produksi serat untuk dimanfaatkan oleh masyarakat secara luas. Infrastruktur social merupakan aset yang mendukung atau sebagai tiang penyanggga untuk menjadikan suatu daerah lebih maju. Menjadikan aset yang kuat menjadi bagian terpenting dari sosialisasi dalam Pendidikan dan Kesehatan ditengah masyarakat.

Infrastruktur ekonomi meliputi semua prasarana umum, yaitu : tenaga listrik, telekomunikasi, perhubungan, irigasi, air bersih dan sanitasi, serta pembuangan limbah. Adapun infrastruktur social adalah jenis infrastruktur yang mendukung kesejahteraan social, meliputi prasarana Kesehatan dan Pendidikan.

Infrastruktur ekonomi dan infrastruktur social adalah sesuatu hal yang penting untuk dilakukan atau diwujudkan. Suatu daerah yang memiliki kelengkapan infrastruktur yang baik akan cenderung dengan memiliki tingkat laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat yang akan lebih baik. Dapat diartikan bahwa penyediaan suatu infrastruktur merupakan factor kunci untuk mendukung pembangunan nasional. (Andika Drajat Murdani)

2.5 Peran Infrastruktur Dalam Pembangunan

Infrastruktur memiliki peran yang mencakup berbagai konteks pembangunan, baik itu dalam bentuk ekonomi, lingkungan, social, budaya dan politik. Infrastruktur yang perannya besar dalam pengembangan dan pembangunan ruang wilayah adalah infrastruktur transportasi. Transportasi merupakan infrastruktur yang bisa menciptakan suatu mobilitas ekonomi dan social masyarakat (barang dan manusia/penumpang) dan menghubungkan sumber daya hasil produksi ke pasar. Infrastruktur transportasi memiliki dampak terhadap kesejahteraan masyarakat seperti memungkinkan terjadinya perdagangan antar wilayah, perluasan pasar, dan meningkatnya aksesibilitas penduduk terhadap sarana Pendidikan dan Kesehatan yang akan meningkatkan kualitas kesehatan dan Pendidikan masyarakat.

Semakin maju suatu daerah, maka peran infrastruktur akan memiliki nilai tambah yang semakin besar. Data world bank (1994) menunjukkan infrastruktur jenis transportasi dan komunikasi berperan lebih besar dan juga memiliki nilai tambah dengan proporsi terhadap PDB sebesar 5,34% untuk low-income countries; 6,78% untuk middle-income countries dan 9,46% untuk high-income countries, dibandingkan dengan infrastruktur kelistrikan dan air nilai proporsi terhadap PDB bervariasi antara 1,29% untuk low-income countries; 2,24% untuk middle-income countries dan 1,87% untuk high-income countries.

Peran infrastruktur juga mampu meningkatkan produktivitas yang akan meningkatkan kinerja ekonomi. Peran infrastruktur untuk ekonomi bukan hanya ketersediaan infrastruktur dari kuantitas dan kualitasnya. Akan tetapi infrastruktur juga dapat berperan menjadi sandungan Ketika investasi atau pengeluaran yang dikeluarkan pemerintah untuk infrastruktur public mengalami penurunan. Ini juga menjadi salah satu penyebab menurunnya peran sector pertanian dalam menunjang output ekonomi baik nasional maupun secara regional saat investasi sector ini menurun.

2.6 Pengaruh Infrastruktur Terhadap Kemajuan Ekonomi

Keterkaitan infrastruktur dan ekonomi sudah menjadi perbincangan bagi pengambil kebijakan. Pengembangan dan pembangunan prasarana yang akan menjadi penggerak bagi pengembangan ekonomi. Dalam word development report (1994) keterkaitan investasi pada infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi belum merupakan sesuatu yang pasti atau pertumbuhan ekonomi menyebabkan tumbuhnya investasi yang belum dapat dijelaskan. Perbaikan infrastruktur memiliki kontribusi dalam meningkatkan produktivitas yang diharapkan mendukung pertumbuhan ekonomi dalam jangka Panjang. Word development report (1994) infrastruktur berperan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi dimana pertumbuhan ekonomi lebih tinggi di jumpai pada wilayah dengan tingkat ketersediaan yang mencukupi. Identifikasi pembangunan infrastruktur di suatu negara atau wilayah menargetkan pada jangka menengah yang difokuskan pada peningkatan kebutuhan dasar dan konektivitas manusia, mulai dari transportasi, air dan energi. Calderon (2011) pertumbuhan ekonomi berhubungan positif dan signifikan dengan stok dan kualitas infrastruktur di suatu wilayah.

Sibarani (2002) infrastruktur listrik dan Pendidikan, saling memberikan pengaruh yang positif dan signifikan pada pendapatan perkapita masyarakat Indonesia, sedangkan untuk variabel jalan dan telepon tidak signifikan. Yanuar (2006) modal fisik, infrastruktur, jalan, telepon, Kesehatan dan Pendidikan juga memberikan pengaruh positif pada output perekonomian. Prasetyo R.B (2008) menyatakan bahwa listrik, Panjang jalan, dan stok modal berpengaruh positif terhadap pembangunan ekonomi, sementara variabel air bersih tidak signifikan. Menyimpulkan bahwa pertumbuhan ekonomi dipengaruhi oleh ketersediaan infrastruktur diantaranya elektrifikasi, jalan beraspal dan air bersih.

Pertumbuhan ekonomi yang positif akan mengalami peningkatan sedangkan pertumbuhan yang negative akan mengalami penurunan. Infrastuktur transportasi, air dan energi berperan penting untuk kebutuhan dasar manusia dan penentu laju pertumbuhan ekonomi.

a. Kondisi Jalan

Jalan sebagai prasarana infrastruktur transportasi yang merupakan bentuk struktur ruang dan pengarahannya pola pengembangan wilayah. Sebagai sistem transportasi nasional, pembangunan jalan mendorong komunikasi dan interaksi antar masyarakat. sehingga dapat mendukung pengembangan wilayah agar tercapainya keseimbangan dan pemerataan pembangunan daerah.

Ernawati (2009) jaringan jalan harus mengedepankan fungsi pelayanan ekonomi dengan memperhatikan secara seimbang aspek ekonomi, lingkungan dan social yang ada. Keberadaan jalan tidak memberikan dampak negative kepada masyarakat maupun lingkungan sekitarnya. Pembangunan jalan dilakukan dengan memperhatikan daya dukung lingkungan dan kondisi social ekonomi.

Pembangunan jaringan jalan harus mempertimbangkan kondisi wilayah, baik dari segi potensi wilayah dan sumber daya alam maupun kondisi strategis wilayah. Dengan adanya jaringan jalan yang sudah terstruktur baik, maka berbagai kegiatan akan berkembang dengan efisien dan efektif, untuk menghasilkan nilai yang tinggi bagi perkembangan wilayah.

Suprati (2012) pengaruh keberadaan infrastruktur jalan dapat menimbulkan dampak positif dan negative bagi masyarakat. dampak pembangunan dan peningkatan jalan diketahui dengan mengevaluasi keuntungan yang diberikan sebelum adanya proyek dan setelah selesainya proyek. Perbaikan jalan atau pembangunan jalan akan berdampak terhadap beberapa aspek :

1. Jalan penghubung pedesaan yang membuka daerah terisolasi atau mampu mengurangi biaya transportasi memiliki peluang lebih besar membangkitkan pembangunan social ekonomi.
2. Memudahkan akses transportasi jalan antar daerah.
3. Memudahkan dan mempersingkat waktu tempuh ke pusat-pusat perdagangan, Pendidikan dan ke tempat wisata.
4. Terbentuknya kegiatan ekonomi di sepanjang jalan.

5. Menekan angka pengangguran karena adanya lapangan kerja baru.

b. Ketersediaan Dan Kondisi Transportasi

Transportasi berperan penting dalam pertumbuhan ekonomi karena berhubungan dengan kegiatan-kegiatan produksi, konsumsi dan distribusi. Transportasi penting untuk memperlancar kegiatan ekonomi. Berbagai kegiatan kebutuhan dasar memerlukan ketersediaan infrastruktur yang baik, transportasi berperan penting dalam mengakomodasi aktivitas social dan ekonomi masyarakat.

Pembangunan sarana dan prasarana transportasi membuka aksesibilitas untuk meningkatkan produksi masyarakat pada peningkatan daya beli masyarakat. kebutuhan transportasi yang meningkat sejalan dengan pertumbuhan penduduk. pertumbuhan ekonomi di perlukan pengembangan jalan, terminal dan media transportasi yaitu angkutan umum.

Sulistyo (2008) infrastruktur transportasi merupakan prasyarat bagi pertumbuhan ekonomi. Keberadaan infrastruktur transportasi dapat menstimulasi aktivitas ekonomi yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah. Pertumbuhan ekonomi akan lebih baik jika didukung oleh infrastruktur transportasi yang baik. Pertumbuhan ekonomi yang baik harus didukung infrastruktur transportasi yang cukup memadai. Kondisi transportasi masih jauh dari kondisi yang ideal, sehingga perlu strategi dan terobosan yang tepat untuk memajukan transportasi. Upaya peningkatan pelayanan transportasi umum dengan melakukan reformasi dan system manajemen transportasi angkutan umum sehingga meningkatkan penggunaan angkutan umum.

Apparacio et al (2007) infrastruktur transportasi mensinergikan permintaan dan penawaran unruk menciptakan peningkatan peluang pasar bagi produk yang dihasilkan wilayah yang sebelumnya memiliki tingkat aksesibilitas rendah. Hull (1999) pembangunan infrastruktur bukan merupakan syarat cukup melainkan lebih bersifat syarat perlu

agar terjadi pertumbuhan ekonomi disuatu wilayah. Infrastruktur sendiri tidak mampu untuk menggerakkan roda pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

c. Ketersediaan Dan Kondisi Listrik

Dengan adanya listrik, masyarakat mengalami kemajuan di berbagai bidang. Terlihat pada bidang teknologi dan elektronika. Manfaat energi listrik bagi masyarakat seperti belajar, memasak dan bekerja. Maka kehidupan masyarakat sudah bergantung pada listrik. Dapat dilihat bahwa jika terjadi pemadaman listrik maka banyak masyarakat yang akan mengeluh.

Pengertian listrik menurut PLN listrik merupakan kebutuhan masyarakat yang sangat penting sebagai sumber daya ekonomis yang paling utama yang dibutuhkan dalam suatu kegiatan usaha. Kebutuhan listrik akan meningkat dengan adanya peningkatan dan perkembangan baik dari jumlah penduduk, jumlah investasi yang semakin meningkat yang akan memunculkan berbagai industry-industri baru. Penggunaan listrik merupakan factor yang penting dalam kehidupan masyarakat, baik pada sector rumah tangga, penerangan, komunikasi, dan industry. Pembangunan teknologi industry berkaitan dengan tenaga listrik, yang mendukung perkembangan pembangunan khususnya sector industry, oleh karena itu energi listrik merupakan tolak ukur kemajuan masyarakat.

Kapasitas pembangkit tenaga listrik sangat dipengaruhi oleh laju ekeonomi, sedangkan sector industry merupakan sector yang berperan penting dalam meningkatkan pertumbuhan perekonomian. Apabila industry berkemabng denga pesat akan berdampak pada meningkatnya laju ekonomi yang akan berpengaruh terhadap peningkatan kapasitas tenaga listrik (Muchlis, 2008). Masyarakat yang sering menggunakan listrik untuk produksi dan juga konsumsi baik penggunaan listrik itu untuk menjalankan mesin produksi dan untuk kebutuhan sehari-hari tanpa disadari telah terjadi pemborosan listrik. Yang seharusnya dapat

dicegah atau menghemat karena perekonomian yang tidak stabil. Dapat melakukan penghematan atau penggunaan alternatif yang lebih efisien, dengan melakukan konservasi yang dapat dilakukan dengan beberapa pilihan antara lain yaitu reboisasi dan penghijauan (Suparmoko)

d. Ketersediaan Air Bersih

Perkembangan pembangunan menunjukkan bahwa dari berbagai infrastruktur lingkungan yang dibutuhkan masyarakat (air minum, air limbah, persampahan dan drainase) infrastruktur air bersih merupakan sarana yang paling banyak mendapatkan perhatian. Air bersih adalah salah satu jenis sumber daya berbasis air yang bermutu baik dan biasa dimanfaatkan oleh masyarakat untuk dikonsumsi atau dalam melakukan aktivitas mereka sehari-hari termasuk diantaranya adalah sanitasi.

Menurut Permenkes RI No. 416/Menkes/Per/IX/1990 tentang syarat-syarat dan pengawasan kualitas air bersih, air minum merupakan air yang kualitasnya memenuhi syarat-syarat Kesehatan dan dapat langsung diminum. Menurut Permendagri No. 23 tahun 2006 tentang pedoman teknis dan tata cara pengaturan tarif air minum pada perusahaan daerah air minum, air minum merupakan air yang melalui proses pengolahan atau tanpa pengolahan yang memenuhi syarat Kesehatan dan dapat langsung diminum.

e. Ketersediaan Fasilitas Telekomunikasi

Telekomunikasi merupakan alat komunikasi yang digunakan untuk menyampaikan pesan suara. Kebanyakan telepon beroperasi menggunakan transmisi sinyal listrik dalam jaringan telepon sehingga memungkinkan penggunaan telepon untuk berkomunikasi dengan pengguna lainnya.

Teknologi komunikasi infrastruktur merupakan alat atau perangkat keras yang digunakan untuk melakukan komunikasi melalui perantara tertentu. Telepon adalah alat yang digunakan untuk berkomunikasi

antara dua orang atau lebih yang bisa dilakukan secara berjauhan atau biasa di bilang face to face.

2.7 Koridor Ekonomi

Koridor ekonomi merupakan lingkup Kawasan yang sedang ingin di bangkitkan kegiatan ekonominya. Pembangunan koridor ekonomi bertujuan untuk meningkatkan mobilitas barang, jasa dan orang dari satu daerah ke daerah lain. Koridor ekonomi juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional bisa menjadi lebih baik, pemerataan pembangunan, dan daya saing nasional lebih meningkat. Koridor ekonomi merupakan suatu upaya pembangunan wilayah dengan membantu fasilitas tertentu guna pemerataan pembangunan. (Deddy Prianta)

Pembangunan koridor ekonomi memerlukan beberapa persyaratan

- Infrastruktur yang memadai untuk meningkatkan aksesibilitas serta mengurangi biaya transportasi dalam kegiatan perdagangan dan jasa.
- Keunggulan keunggulan kompetitif dalam hal harga jual yang murah atau produk yang memiliki banyak fitur.
- Fasilitas untuk menggorganisasi kerja sama ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang maupun orang.
- Orang dan barang sebagai aset dasar untuk menjamin bahwa koridor ekonomi dapat di kembangkan dan di perhatikan

Pembangunan koridor ekonomi dilakukan berdasarkan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah yang tersebar. Koridor ekonomi juga merupakan bentuk kebijakan yang mengutamakan jaringan infrastruktur yang terintegrasi, di sebuah Kawasan geografi yang di rancang untuk mendorong pengembangan sumber-sumber ekonomi sebuah wilayah.

2.8 Keaslian penelitian

diperlukan sebagai bukti agar tidak ada plagiarisme dengan penelitian sebelumnya yang hampir serupa dengan penelitian ini. Berikut ini adalah penelitian terdahulu yang hamper serupa dengan penelitian ini baik mengenai infrastruktur dan pengembangan ekonomi wilayah.

Tabel 1.4
Penelitian Terdahulu

| Judul Penelitian | Pengarang | Jenis/ Tahun | Fokus | Metode |
|---|--|------------------|--|--|
| Arahan pengembangan infrastruktur wilayah pesisir kecamatan pasean kabupaten pamekasan | Nur Hidayat | Skripsi/ 2016 | menentukan infrastruktur apa saja yang dibutuhkan dalam pengembangan wilayah pesisir untuk mendukung sektor perikanan dan perdagangan jasa | deskriptif |
| Pengembangan Wilayah Pesisir Pantai Utara Jawa Tengah Berdasarkan Infrastruktur Daerah: Studi Kasus Kabupaten Jepara | Kurniawati Hapsari Ekosafitri ¹ , Ernani Rustiadi ² & Fredinan Yulianda ³ | Jurnal/2017 | Tujuan dari penelitian ini adalah (1) menganalisis tingkat perkembangan kecamatan berdasarkan kelengkapan infrastruktur wilayah dan (2) menganalisis persepsi stakeholder mengenai pengembangan kawasan pesisir Kabupaten Jepara. | analisis skalogram dan AHP (Analytical Hierarchy Process). |
| Pengaruh Infrastruktur terhadap Pertumbuhan Ekonomi Indonesia | Novi Maryaningsih Oki Hermansyah Myrnawati Savitri | Jurnal/2014 | pembenahan kondisi infrastruktur disadari peran penting dalam mengurangi kesenjangan pendapatan | deskriptif |
| pengelolaan sumberdaya pesisir yang berkelanjutan bagi pengembangan kawasan pesisir di kecamatan galesong selatan kabupaten takalar | Andi hajrah | Skripsi/2016 | Potensi sumberdaya pesisir kecamatan Galesong Selatan adalah hasil produksi perikanan. Potensi Sumberdaya lain yang dapat dikembangkan adalah pengembangan pariwisata. Dari potensi tersebut maka diperlukan upaya pengembangan kawasan pesisir dengan pengelolaan sumberdaya pesisir yang berkelanjutan | SWOT dan skalogram |

Keaslian penelitian ini teridentifikasi pada:

1. Lokasi, rumusan masalah, tujuan dan sasaran.
2. Metode penelitian, dan
3. Output dari penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan bagi pemerintah untuk memperhatikan wilayah pesisir selatan yogyakarta, sesuai dengan hasil evaluasi

atau analisis identifikasi terhadap faktor penghambat pengembangan koridor ekonomi wilayah pesisir selatan yogyakarta

BAB III

GAMBARAN UMUM

3.1 Karakteristik Fisik Wilayah Pesisir DIY

Secara spasial dan administratif wilayah pesisir DIY memiliki garis pantai sepanjang ± 113 km dengan letak koordinat antara 100°00'13"-110°49'46" BT dan 07°52'30"-08°12'10" LS yang terbentang di tiga kabupaten yaitu kabupaten kulon progo (25 km), kabupaten Bantul (17 km) dan kabupaten gunung kidul (71 km) dan terdiri dari 13 kecamatan pesisir dan 87 desa pesisir serta 28 pulau-pulau kecil. Dengan batas wilayahnya untuk batas :

Sebelah timur berbatasan dengan wilayah administrasi kota wonogiri

Sebelah barat berbatasan dengan wilayah administrasi kabupaten purworejo

Sebelah selatan berbatasan langsung dengan samudera hindia

Sebelah utara adalah bagian daratan yang masih termasuk dalam wilayah pesisir

Berdasarkan karakteristik di wilayah pesisir terbagi menjadi dua zona yaitu zona perbukitan dan zona daratan rendah. Karakteristik lahan dengan zona perbukitan terdapat di wilayah pesisir kabupaten gunung kidul merupakan zonasi gunung sewu/pegunungan seribu yang membujur ke timur hingga wilayah kecamatan eromoko kabupaten wonogiri provinsi jawa tengah dengan karakteristik wilayah pegunungan berupa lereng-lereng terjal/clif. Dan zona dataran rendah di wilayah pesisir di wilayah pesisir kabupaten Bantul dan kulon progo dengan karakteristik pesisir berupa dataran pantai dengan lereng-lereng yang relatif datar. Secara topografi wilayah pesisir memiliki topografi yang bervariasi antara wilayah pesisir kabupaten kulon progo memiliki topografi yang cukup beragam dengan ketinggian antara 0-1000 mdpl, bagian selatan merupakan dataran rendah dengan ketinggian 0-100 mdpl, yang meliputi kecamatan Wates, Temon, Panjatan dan Galur dan Sebagian lendah.

Wilayah pesisir kabupaten Bantul memiliki topografi dataran rendah 140% dan lebih dari separuhnya 60% daerah perbukitan yang kurang subur, bagian selatan termasuk bagian dari daerah bagian tengah dengan keadaan alam berpasir dan sedikit berlagun, yang terbentang di pantai selatan dari kecamatan Srandakan, Sanden, dan Kretek.

Sedangkan wilayah pesisir kabupaten gunung kidul di bagi dalam tiga zona pengembangan, zona utara (wilayah batar agung), zona tengah (wilayah pengembangan ledok wonosari) dan zona selatan (wilayah pengembangan gunung seribu) (duizon gebergton atau zuider gebergton), dengan ketinggian 0-100 mdpl, yang terbentuk dari batuan dasar kapur dengan ciri khas bukit-bukit kerucut (conical limestone) merupakan Kawasan batuan karst yang banyak di jumpai sungai bawah tanah. Zona selatan ini meliputi kecamatan Saptosari, Paliyan, Girisubo, Tanjungsari, Tepus, Rongkop, Panggang, Ponjong bagian selatan dan kecamatan Semau bagian selatan

Bentuk penggunaan lahan wilayah pesisir DIY dikategorikan menjadi dua bagian yaitu bentuk penggunaan lahan di wilayah pesisir kabupaten gunung kidul dan di wilayah pesisir kabupaten Bantul dan kulon progo. Berdasarkan hasil interpretasi peta rupa bumi, bentuk penggunaan lahan di wilayah pesisir kabupaten gunung kidul meliputi tegal/ladang, semak/belukar, sawah tadah hujan, permukiman dan pekarangan. Sedangkan bentuk penggunaan lahan di kabupaten Bantul dan kabupaten kulon progo adalah tegal, sawah irigasi, perkebunan, semak belukar, lahan terbuka, beting pantai, gosong sungai, gumpuk pasir, pasir pasang surut, rawa, permukiman dan pekarangan. Bentuk perubahan penggunaan lahan lain yaitu perubahan guna lahan dari hijau menjadi lahan terbangun. Hal ini juga berpengaruh terhadap pola permukiman penduduk wilayah pesisir yang jaraknya relatif dekat dengan pantai dan sepanjang jalur jalan dengan pola yang menyebar, sedangkan perkampungan penduduk jaraknya relatif jauh dari pantai dan pola permukiman lebih mengelompok bila dibandingkan dengan permukiman yang relatif dekat dengan pantai. Perbedaan bentang lahan tersebut sangat berpengaruh dalam jenis kuantitas serta kualitas dari sumber daya yang dimiliki. Hal ini menjadikan kondisi ekonomi wilayah antar kecamatan sangat beragam, serta

potensi sectoral sangat penting untuk dikaji apabila dikaitkan dengan kegiatan ekonomi, serta perubahan struktur perekonomian yang semula bersifat agraris ke non agraris.



*sumber data: Sasplanet
citra batas wilayah pesisir selatan yogyakarta*

Gambar 3.1
Peta wilayah pesisir selatan yogyakarta

3.2 Karakteristik Kependudukan Wilayah Pesisir DIY

Karakteristik social demografi merupakan salah satu aspek yang harus di pertimbangkan dalam merencanakan suatu Kawasan atau wilayah perencanaan. Dikarenakan selain sebagai objek, penduduk juga berperan sebagai subjek dalam pembangunan serta tujuan akhir dari produk perencanaan. Oleh karena itu, karakteristik social demografi diperlukan untuk menentukan distribusi penyediaan serta prioritas pelayanan fasilitas yang di rencanakan bagi kebutuhan masyarakat. wilayah pesisir DIY secara tidak langsung memiliki potensi yang cukup besar untuk dikembangkan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi baru. Baik untuk sector perikanan tangkapan, budaya, pertanian lahan pesisir maupun pariwisata. Besarnya potensi ini juga di ikuti dengan besarnya peluang pengembangan berbagai sector industry sekaligus potensi pengembangan wisata pantai dalam membuka lapangan kerja baru di wilayah pesisir DIY. Namun, tidak dapat dipungkiri bahwa sampai dengan saat ini banyak masyarakat pesisir yang masih termaginal dan belum sejahtera. Faktor penyebabnya antara lain rendahnya kualitas sumber daya manusia membuat mayoritas masyarakat pesisir masih sangat tradisional dan konvensional dalam memanfaatkan potensi sumber daya pesisir

Sebagai Kawasan yang terletak di wilayah pesisir, jumlah dan kepadatan penduduk relatif masih rendah dibandingkan dengan wilayah lainnya, kondisi ini juga disebabkan karena mayoritas penduduk yang tinggal di wilayah pesisir adalah masyarakat nelayan dan yang disampingnya masyarakat peternak, petani dan pedangang sehingga persebaran penduduk di 13 kecamatan yang terletak di wilayah pesisir tidak merata, cenderung memadat pada kecamatan yang merupakan pusat kegiatan yang memberikan peluang ekonomi masyarakat. pada kabupaten gunung kidul jumlah penduduk paling banyak terdapat di kecamatan saptosari yaitu 39.591 jiwa dan paling sedikit di kecamatan purwosari sebanyak 21.085 jiwa. Sedangkan kabupaten Bantul jumlah penduduk paling tinggi di kecamatan sanden yaitu 30.114 jiwa sedangkan penduduk paling rendah di kecamatan kretek sebesar 30.863. selain dari 2 kabupaten tersebut jumlah kabupaten kulon progo paling banyak di kecamatan wates sebesar 49.446 jiwa.

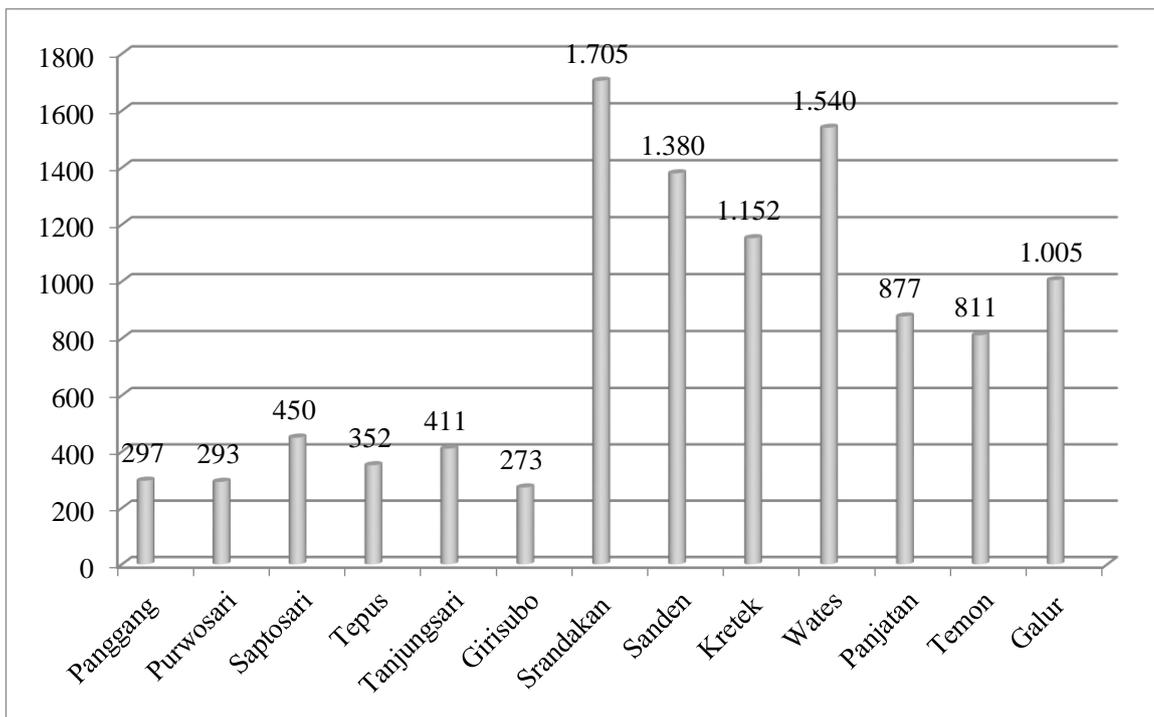
Tabel 3.1
Jumlah Penduduk Dan Kepadatan Penduduk
Wilayah Pesisir DIY Tahun 2019

| Kabupaten | Kecamatan | luas wilayah (km ²) | Jumlah penduduk (jiwa) | Kepadatan penduduk (jiwa/km ²) |
|--------------|-------------|---------------------------------|------------------------|--|
| Gunung Kidul | Panggung | 98,86 | 29.677 | 297 |
| | Purwosari | 71,76 | 21.085 | 293 |
| | Saptosari | 67,83 | 39.591 | 450 |
| | Tepus | 104,91 | 36.933 | 352 |
| | Tanjungsari | 71,63 | 29.469 | 411 |
| | Girisubo | 94,57 | 25.887 | 273 |
| Bantul | Srandakan | 18,32 | 31.218 | 1.705 |
| | Sanden | 23,16 | 31.972 | 1.380 |
| | Kretek | 26,77 | 30.863 | 1.152 |
| Kulon Progo | Wates | 32,00 | 49.279 | 1.540 |
| | Panjatan | 44,59 | 39.098 | 877 |
| | Temon | 36,29 | 29.446 | 811 |
| | Galur | 32,91 | 33.073 | 1005 |
| Total | | 655,35 | 427.591 | 10.546 |

Sumber : provinsis DIY dalam angka 2020,diolah

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa penduduk di 13 kecamatan wilayah pesisir mencapai 10.546 jiwa/km². persebaran penduduk di wilayah pesisir di tiap kecamatan berbeda-beda, kecamatan girisubo memiliki kepadatan penduduk terendah yaitu 273 jiwa/km² dibandingkan dengan kecamatan lainnya dan kecamatan yang memiliki kepadatan lebih tinggi dibandingkan kecamatan lainnya terdapat di kecamatan srandakan dengan kepadatan penduduk mencapai 1.705 jiwa/km² diwilayah pesisir. Hal ini disebabkan oleh factor demografi yaitu fertilitas, mortalitas dan migrasi masuk yang signifikan terjadi terus menerus dengan belum begitu baik sarana dan prasarana sehingga peluang masyarakat dalam meningkatkan perekonomian sangat minim.

Gambar 3.1
Grafik Jumlah Penduduk di Wilayah Pesisir DIY



Berdasarkan grafik di atas dapat dilihat bahwa persebaran penduduk tiap kecamatan di wilayah pesisir tidak merata. Jumlah kepadatan penduduk di kategorikan dalam tiga bagian meliputi : kepadatan penduduk tinggi, sedang dan kepadatan penduduk rendah. Wilayah pesisir yang tergolong kepadatan penduduk tinggi terdapat di kecamatan serandakan dengan kepadatan penduduk 1.705 jiwa, kecamatan wates dengan kepadatan penduduk 1540 jiwa, kecamatan sanden dengan kepadatan penduduk 1.380 jiwa, dan kecamatan galur dengan kepadatan penduduk 1.005 jiwa. Sedangkan wilayah pesisir yang tergolong kepadatan sedang terdapat di kecamatan panjatan dengan kepadatan penduduk 877 jiwa dan kecamatan temon dengan kepadatan penduduk 811 jiwa. Dan wilayah pesisir dengan kepadatan penduduk rendah terdapat di kecamatan saptosari dengan kepadatan penduduk 450 jiwa, kecamatan tanjungsari dengan kepadatan penduduk 411 jiwa, kecamatan tepus dengan kepadatan penduduk 352 jiwa, kecamatan panggung dengan kepadatan 297 jiwa, kecamatan purwosari dengan kepadatan penduduk 293 jiwa, dan yang terakhir kecamatan girisubo dengan kepadatan penduduk 273 jiwa.

3.3 Kondisi Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY

Penurunan kualitas jalan di akibatkan oleh factor geografis dan adanya mobilisasi kendaraan pengangkut material terutama material tambang dan angkutan kayu, sehingga kegiatan peningkatan dan pemeliharaan jalan tidak terlalu signifikan meningkatkan presentase kondisi jalan dalam keadaan baik. Melihat kondisi tersebut di atas, maka perlu strategi yang jitu untuk dapat meningkatkan kualitas jalan dan meminimalkan penyusutan kualitas jalan. Kondisi jalan negara maupun jalan provinsi yang ada tidak seperti kondisi jalan local primer, dimana kualitasnya cenderung cukup stabil dalam kondisi baik. Pengembangan akses jalan dan jembatan merupakan dukungan untuk pengembangan wilayah dan mendorong tumbuh kembangnya perekonomian wilayah. Kondisi jalan dan jembatan di wilayah menjadi penghubung antar kecamatan cenderung sudah dalam kondisi baik.

Kondisi transportasi secara umum masih kurang. Karena masih terbatasnya pelayanan transportasi umum baik yang dilakukan oleh swasta maupun pemerintah. Lesunya industry transportasi penumpang di sebabkan semakin beralihnya calon penumpang ke moda transportasi sepeda motor yang lebih fleksibel dalam jangkauan maupun kemudahan dalam kepemilikan. upaya membangun dan mengembangkan system informasi dan dokumentasi untuk mengelola informasi public secara baik dan efisien sehingga dapat di akses dengan mudah oleh masyarakat. pengembangan fungsi jalan dapat meningkatkan aksesibilitas kewilayahan maupun sectoral. Fungsi jalur jalan lintas selatan (JJLS) membuka potensi daerah di selatan DIY pembangunan JJLS pada tahun 2017 terdapat 66,02 km segmen jalan dari total 121,69 km yang belum terhubung yaitu segmen ngremang-srandakan 3pandansimo (4,48), segmen samas-parangtritis (5 km), dan segmen parangtritis-girijati (5 km).

Kondisi saluran irigasi kewenangan pusat kurun waktu 2014-2016 sebagian besar dalam kondisi baik dan Sebagian kecil dalam kondisi rusak sedang, rusak ringan dan rusak berat, hanya tahun 2015 mengalami sedikit penurunan kondisi tersebut dikarenakan adanya bencana alam yang menyebabkan kerusakan saluran irigasi tersebut. Sedangkan untuk saluran

irigasi yang ada di bawah kewenangan pemerintah provinsi tahun 2014-2016 kondisinya stabil dan Sebagian besar kondisinya baik dan Sebagian kecil dalam rusak sedang, rusak ringan dan rusak berat.

Cakupan air bersih pada tahun 2017 sebesar 100% mengalami peningkatan di bandingkan tahun 2016 sebesar 98,0%. Hal ini menunjukkan bahwa semua masyarakat sudah dapat mengakses air bersih, walaupun akses air bersih masih mengalami kendala dari segi kualitas, kontinuitas dan kuantitas.

Kecepatan akses informasi masih terkendala dengan keterbatasan ketersediaan bandwidth. Data dari dinas komunikasi dan informasi pada tahun 2017 bandwidth yang tersedia baru berukuran 60 mbps, tahun 2016 40mbps, dan tahun 2015 sebesar 29 mbps.

Pembangunan kincir angin di lakukan oleh kementerian riset dan teknologi (kemenristek) dan LAPAN dengan melibatkan instansi baik pusat maupun daerah, perguruan tinggi dan pihak swasta. PLTH di bangun karena di Kawasan wilayah pesisir memiliki potensi angin dan cahaya matahari yang cukup melimpah,

3.4 Identifikasi Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY

a. Jalan

Proyek pembangunan Bandara Internasional Yogyakarta (Yogyakarta International Airport/YIA), di Kabupaten Kulon Progo, Daerah Istimewah Yogyakarta, menyisakan masalah. Jalan menuju wisata Pantai Glagah sampai ke Pantai Congot rusak parah. Sebelum ada proyek bandara, jalur ini menjadi pintu masuk wisatawan ke Pantai Glagah yang merupakan primadona pariwisata Kabupaten Kulonprogo. Disisi lain jalur ini juga terhubung dengan Pantai Congot. Selama proyek pembangunan bandara, puluhan truk membawa material tanah urug berlalu lalang. Akibatnya jalanan amblas dan rusak. "Dulu jalannya bagus, setelah proyek jadi tergenang seperti ini," kata Ketua Kelompok pelaku wisata "Mandiri Maju Bersama", Sarino Bento.

Kondisi infrastruktur yang tidak mendukung ditunjukkan dengan kondisi jalan di kawasan Pantai banyak yang aspalnya terkelupas sehingga ketika hujan akan menimbulkan genangan. Selain itu di kawasan pantai juga ditemui banyak bangunan yang tidak terawat dengan baik, mulai dari WC umum yang bangunannya sudah lusuh, masjid yang kotor, juga sisa bangunan yang dibongkar dan dibiarkan mangkrak. permasalahan-permasalahan yang ada perlu segera ditangani agar mampu menjadikan kawasan Pantai lebih menarik untuk meningkatkan ekonomi wilayah pesisir.

kondisi infrastruktur jalan menuju wilayah pesisir gunung kidul Jalan aspal yang Sebagian sudah rusak menyamput setiap pengunjung Pantai hingga kawasan pantai. Kerusakan jalan yang ada sebagian dikarenakan sering dilalui truk dari dan menuju kawasan di sekitar Pantai . truk-truk yang banyak berkeliaran di jalur Pantai merupakan truk pengangkut ikan laut serta truk pengangkut pakan dan ternak. Jalan menurun menuju ke kawasan Pantai belum semuanya diaspal dan hanya sekedar cor semen dan juga perkerasan jalan berupa bebatuan yang kondisinya mulai rusak. Nelayan Pantai Gesing sebagian besar langsung menyetorkan hasil tangkapannya kepada tengkulak untuk dibawa ke

pasar atau ke kota. Hanya sedikit hasil tangkapan yang dijual ke warung-warung yang ada disekitar Tempat Pelelangan Ikan.

Tabel 3.2 Kondisi jalan wilayah pesisir DIY

| Kabupaten | Tahun | Kondisi | | | | Total |
|--------------|-------|---------|--------------|--------------|-------------|--------|
| | | Baik | Rusak Sedang | Rusak Ringan | Rusak Berat | |
| Kulon Progo | 2015 | 495.67 | 70.91 | 67.23 | 13.99 | 647.80 |
| | 2016 | 518.23 | 63.39 | 59.71 | 6.47 | 647.80 |
| Bantul | 2017 | 271 39 | 191 84 | 109 58 | 51 66 | 624 47 |
| | 2018 | 283 48 | 182 23 | 105 35 | 53 41 | 624 47 |
| Gunung kidul | 2018 | 123 62 | 13 36 | 12 67 | 32 45 | 182 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

b. Listrik

Masyarakat pesisir Kulon progo telah di putus aliran tenaga listriknya oleh PLN. pemasangan solar panel akan membantu masyarakat mendapatkan energi listrik. solar panel berkapasitas 1.320 WP dengan enam keping panel monokristalin. Ada baterainya 100 ampere dengan kekuatan 4.800 watt. solar panel akan membantu masyarakat untuk menghidupkan pompa air sehingga bisa di gunakan untuk pengairan.

pemakaian solar panel akan lebih hemat dibanding memakai bahan bakar. penggunaan bahan bakar untuk pengairan menelan biaya sekitar Rp1 juta per bulan. Sementara, solar panel hanya mengandalkan energi dari sinar matahari. Solar panel dapat membantu masyarakat pesisir mengurangi pengeluaran dan mereka yang kurang mampu.

Sebagian tenaga listrik di pesisir Bantul pantai ini dipasok dari Pembangkit Listrik Tenaga Hybrid (PLTH), yakni gabungan dari pembangkit listrik tenaga surya (matahari) dan bayu (angin). Selain itu, daerah ini juga menerapkan sistem terintegrasi bagi pertanian, perikanan, dan kawasan wisata alam serta penggunaan bahan bakar ramah lingkungan menggunakan Biogas, dari sisa kotran ternak Sapi. Desa wisata Ngentak,

Poncosari, merupakan model percontohan Sistem Inovasi Daerah. Saat ini 70 persen energi listrik di pesisir bantul menggunakan PLTH dan 30 persen masih di suplai dari PLN.

Berdasarkan data teknis sistem PLTH turbin angin dan panel surya, Pantai Baru Bantul, penghasil energi berasal dari tiga bagian yaitu di grup barat, timur dan grup KKP. Sedangkan jumlah keseluruhan enegeri yang dihasilkan yaitu 87 Kilo Watt. Sedangkan energi yang tersimpan yaitu 4045 Ah. Adapaun energi yang digunakan ketika siang dan malam sebanyak 24 Kilo Watt.

sebelum peristiwa tersambarnya petir pada tahun 2012, asupan energi sangat baik dan cukup. Akan tetapi, setelah peristiwa tersebut, kebutuhan energi dirasakan kurang masyarakat setempat. Mereka tidak bisa menghidupkan *jetpump* untuk mengisi air. Walaupun sudah ada pasokan air, namun ia merasakan masih dirasa kurang. Cuaca menjadi kendala dalam pengoperasian PLTH. Jika musim kemarau jumlah energy yang didapat lebih maksimal dibanding musim hujan.

Saat ini, energi listrik yang dihasilkan dari turbin angin dan panel surya digunakan untuk keperluan penerangan jalan, kebutuhan listrik warung-warung kuliner di pinggir pantai, pompa air, dan pembuatan balok es sebanyak 1.000 kilogram es balok per hari untuk pengawetan ikan, mengisi ulang aki nelayan untuk digunakan melaut dan memompa air sumur renteng untuk kebutuhan petani di pesisir pantai. Selain meningkatkan peluang investasi ke depan infrastruktur jalan akses yang dibangun dan sudah lebih baik dari sebelumnya, dan keuntungan ekonomi akan terus meningkat,” kata Sutarto.

Kebutuhan tenaga listrik hingga di pesisir Gunung Kidul Pantai Gesing dan Buron Desa Girikarto, Panggang, Gunungkidul masih memprihatinkan. aliran listrik belum mencapai wilayah pesisir. Ratusan warga tidak mendapat listrik secara maksimal. Sejatinya kata dia, sudah ada Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) di Pantai Gesing. Namun karena keterbatasan kapasitas, energi terbarukan itu hanya mampu memenuhi kebutuhan warga untuk penerangan.

Tabel 3.3 Jumlah Pelanggan Listrik Menurut Jenis Pelanggan dan Unit Pelayanan wilayah pesisir DIY

| Kabupaten | Jenis (KWH) | | | | |
|-----------------|-----------------|---------|----------|-------|-----------|
| | Rumah Tangga | Usaha | Industry | umum | Jumlah |
| Kulon Progo | 557 596 | 788 759 | 755 875 | 7 887 | 2 110 117 |
| Bantul | 183 873 | 9951 | 111 | 9052 | |
| Gunung Kidul | 201 734 | 5287 | 102 | 8454 | 215 967 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

c. Pelabuhan

Pesisir wilayah yogyakarta memiliki garis pantai sekitar 110 km dan memiliki 19 titik lokasi pendaratan ikan yang 5 diantaranya berlokasi di Kabupaten Kulon Progo yaitu di Desa Trisik, Bugel, Karangwuni, Glagah dan Congot. Sedangkan PPI Tanjung Adi Karto merupakan Pusat Pendaratan Ikan pertama yang dibangun di Kulon Progo yang terletak di Desa Karangwuni, Kecamatan Wates.

Pembangunan PPI Tanjung Adi Karto direncanakan oleh Pemerintah Daerah Kulon Progo agar dapat memanfaatkan dan mengembangkan penghasilan di bidang perikanan dari Pangkalan Pendaratan Ikan Karangwuni. Dan Pelabuhan Tanjung Adi Karto yang berlokasi di pantai glagah menjadikannya juga sebagai salah satu tempat wisata karena masyarakat yang rekreasi di pantai glagah akan mampir juga ke Pelabuhan Tanjung Adi Karto.

Pembangunan ini sejalan dengan fungsi kawasan Desa Karangwuni sebagai Kawasan Minapolitan. Hal tersebut ditinjau pula dari penduduk Desa Karangwuni yang menggantungkan kehidupannya di sektor perikanan tangkap yang terdiri dari nelayan pekerja, juragan laut (kapten

kapal) dan juragan darat (pemilik kapal), disamping itu juga masih ada pedagang ikan dan pengolah/pengrajin ikan.

d. Bandara

Bandara YIA menjadikan masyarakat kulon progo untuk berinovasi dan berkreasi sesuai dengan potensi local. Di harapkan mampu menjadi penopang perekonomian masyarakat Kulon Progo. Semoga mampu mendongkrak kunjungan wisatawan ke kulon progo, meski tidak menyumbang retribusi tapi mampu mendongkrak pertumbuhan ekonomi.sekretaris daerah Astungkara

Bandara YIA ini di harapkan mejadi pintu masuk wisatawan dalam negeri maupun luar negeri, sehingga mampu menggerakan ekonomi masyarakat dan pertumbuhan ekonomi kulon progo dan DIY. Keuntungan dari pembangunan bandara YIA yakni, mendukung pengembangan pariwisata dan potensi daerah lain. Sehingga banyak warga membuka objek wisata berbasis masyarakat dan potensi local.

e. Air

Daerah pantai pada umumnya merupakan Kawasan pasir dengan ciri mempunyai suhu udara sangat tinggi, akibatnya kehilangan air karena infiltrasi, perkolasi dan penguapan sangat besar. Kegiatan seperti pembuangan limbah yang tidak terkendali, penggunaan petisida yang tak terseleksi dan terkendali. Masuknya zat pencemar ke dalam air cukup merugikan kehidupan baik langsung maupun tidak langsung.

Dalam rangka memenuhi kebutuhan air minum dan air bersih dalam rumah tangga, masyarakat menggunakan berbagai sumber air. Sumber air baku tersebut antara lain bersumber dari: sumur gali, mata air, waduk dan sungai. Perhitungan jumlah kebutuhan air baku (standar kebutuhan air baku adalah 60lt/hari/orang) yang digunakan dari sumber sumber air tersebut. Berdasarkan perhitungan maka didapatkan angka total kebutuhan air sebesar 10.499.276 m³ /tahun. Jumlah penduduk tahun 2016 adalah

479.419 jiwa sehingga pelayanan air bersih sebesar 54,13% pada tahun 2016.

Sumur di kawasan pesisir pantai selatan Bantul rawan tercemar air laut. air laut sebelumnya telah mencemari sumur-sumur masyarakat di sebagian pantai selatan. Rentanya sumur-sumur masyarakat terkena intrusi air laut saat gelombang tinggi di pantai selatan terus meningkat. tidak setiap tahun selalu ada gelombang tinggi yang kerusakannya parah. Kadang besar kadang kecil.

Pesisir DIY menurut Dwi lebih potensial mengalami gelombang tinggi dibanding wilayah pantai utara (Pantura). Pantai di DIY berhadapan langsung dengan Samudra Hindia atau laut lepas. Masyarakat di pinggir pantai memanfaatkan sumur air tanah di sekitar pekarangan mereka. Jumlahnya kini mencapai hingga 50-an sumur. Kini mayoritas sumur tersebut tidak dapat digunakan lagi untuk memasak dan mencuci karena telah tercemar air laut. “Dulu dapat digunakan makanya dibangun sumur, sekarang ini sudah tidak bisa terutama sumur yang dekat dengan bibir pantai (Dardi Nugroho).

Pelayanan Air bersih untuk masyarakat karena masih kurangnya pengetahuan petugas teknisi khususnya dalam memperbaiki peralatan sehingga apabila ada kerusakan tidak segera terselesaikan, pelayanan air bersih masyarakat dalam bentuk peraturan daerah atau peraturan sejenis belum dimiliki sebagai payung hukum. Hal tersebut menjadikan pengelola kurang percaya diri dalam memberikan pelayanan dan upaya pengembangannya. dana terbatas untuk pengadaan sarana dan parasarana apabila ada kerusakan, karena tarif yang ditetapkan masih rendah mengingat kondisi ekonomi masyarakat setempat masih relatif rendah. Apalagi masih ada sebagian masyarakat yang kurang peduli terhadap kelancaran pelayanan air bersih antara lain membayar biaya pemakaian sering terlambat. Kesulitan untuk memperoleh komponen pendukung sarana prasarana, sehingga memerlukan waktu dalam pengadaannya, sehingga Kondisi tersebut menjadi lemahnya dalam proses pelayanan.

Tabel 3.4**Jumlah Pelanggan dan Air yang Disalurkan dan Nilainya**

| kabupaten | kecamatan | pelanggan | Air yang disalurkan | Nilai |
|--------------|-------------|-----------|---------------------|---------------|
| Kulon Progo | Wates | 8521 | 1 613 550 | 6 443 443,8 |
| | Temon | 1636 | 276 889 | 1 082 177,6 |
| | Panjatan | 3955 | 610 311 | 2 377 115,8 |
| | Galur | 1028 | 67 635 | 2725,8 |
| Bantul | Serandakan | 329 | 48 487 | 302 134 000 |
| | Sanden | 37 | 4 858 | 29 594 500 |
| | Kretek | 28 | 4 428 | 26 165 800 |
| Gunung Kidul | Purwosari | - | 481 663 | 1 789 440 500 |
| | Panggang | - | 8 636 635 | 45 874 393 25 |
| | Saptosari | - | 140 263 | 789 774 740 |
| | Tanjungsari | - | 73 691 | 723 173 000 |
| | Tepus | - | 37 110 | 480 507 000 |
| | Girisubo | - | - | 381 461,80 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

f. Transportasi

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah yang lainnya. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Kulon Progo seiring tumbuhnya perekonomian masyarakat terus mengalami kenaikan dengan penambahan terbesar terjadi pada kendaraan roda dua

Tabel 3.5

Jumlah kendaraan kabupaten kulon progo

| No | Jenis kendaraan | Tidak umum | | Umum | | Jumlah |
|-----|------------------|------------|--------|--------|--------|--------|
| | | Negara | Swasta | Negara | Swasta | |
| L | Mobil Penumpang | | | | | |
| 1 | Sedan | 1 | 2148 | 0 | 0 | 2149 |
| 2 | Jeep | 13 | 772 | 0 | 0 | 785 |
| 3 | Minibus | 271 | 11187 | 0 | 57 | 11515 |
| Ll | Mobil Beban | | | | | |
| 4 | Truck | 12 | 148 | 0 | 463 | 623 |
| 5 | Light Truck | 15 | 1582 | 0 | 103 | 1700 |
| 6 | Pick Up | 52 | 4219 | 0 | 16 | 4287 |
| Lll | Mobil Bus/Busses | | | | | |
| 7 | Bus/Micro Bus | 13 | 114 | 0 | 385 | 512 |
| Lv | Sepeda Motor | | | | | |
| 8 | Sepeda Motor | 208 | 172608 | 0 | 0 | 172816 |
| | Jumlah | 585 | 192778 | - | 1024 | 194387 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah yang lainnya. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul seiring tumbuhnya perekonomian masyarakat terus mengalami kenaikan dengan penambahan terbesar terjadi pada kendaraan roda dua

Tabel 3.6
Jumlah kendaraan kabupaten Bantul

| No | Jenis kendaraan | Kendaraan Tidak umum | | Kendaraan Umum | |
|----|-----------------------|----------------------|-------|----------------|------|
| | | 2017 | 2018 | 2017 | 2018 |
| L | Mobil Bus/Bus Vechles | 125 | 203 | 669 | 788 |
| 1 | Mobil Penumpang | 1 | 5 | 128 | 177 |
| 2 | Mobil Barang | 9129 | 13509 | 563 | 708 |
| 3 | Pick Up | 6627 | 9713 | 5 | 1 |
| Ll | Truck | 2472 | 3796 | 550 | 701 |
| 4 | Tanki | 30 | 0 | 8 | 2 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah yang lainnya. Perkembangan jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Gunung Kidul seiring tumbuhnya perekonomian masyarakat terus mengalami kenaikan dengan penambahan terbesar terjadi pada kendaraan roda dua

Tabel 3.7
kendaraan kabupaten Gunung Kidul

| No | Jenis kendaraan | Kepemilikan | | | Jumlah |
|----|-----------------|-------------|------|------------|---------|
| | | Bukan Umum | Umum | pemerintah | |
| 1 | Mobil Penumpang | 20 485 | 26 | 269 | 20 780 |
| 2 | Mobil Bus | 6 | 267 | - | 273 |
| 3 | Picp Up | 6 097 | 125 | 36 | 6 258 |
| 4 | Truck | 3 257 | 418 | 32 | 3 701 |
| 5 | Sepeda Motor | 267 668 | 73 | 1 871 | 269 612 |

Sumber : Kabupaten dalam angka Kulon Progo, Bantul dan Gunung Kidul

g. telekomunikasi

Pengendalian pembangunan menara telekomunikasi dilaksanakan melalui pemberian fasilitasi perijinan berdasarkan verifikasi titik koordinat calon lokasi menara oleh Tim Pengawasan dan Pengendalian Menara Telekomunikasi, monitoring eksisting menara telekomunikasi untuk meminimalisir permasalahan di lapangan dan pemungutan Retribusi Pengendalian Menara. Monitoring menara telekomunikasi dilaksanakan dengan melakukan verifikasi data menara dan memberikan stiker pengawasan yang mencantumkan data menara dan informasi kepada pemilik menara terhadap tindak lanjut hasil pengawasan. Untuk memperoleh dan mengelola informasi membutuhkan partisipasi aktif dari masyarakat. Diperlukan adanya pemberdayaan masyarakat dengan mengembangkan paradigma komunikasi dengan masyarakat bukan lagi komunikasi untuk masyarakat. Hal tersebut melatarbelakangi pembentukan Kelompok Informasi Masyarakat (KIM) yang diharapkan mengatasi hambatan informasi di lingkungan masyarakat terutama masyarakat pedesaan. KIM adalah suatu lembaga yang dibentuk dan dikelola dari, oleh, dan untuk masyarakat yang secara khusus berorientasi pada diseminasi

informasi dan pemberdayaan masyarakat sesuai kebutuhannya. Pada tahun 2016 terdapat 12 KIM di Kabupaten Kulon Progo, yang perlu diberdayakan dan direvitalisasi. Penyelenggaraan urusan komunikasi dan informatika dalam era globalisasi saat ini berperan penting dalam memenuhi tuntutan masyarakat akan adanya akses informasi yang cepat, akurat dan mudah dijangkau. Tuntutan tersebut terutama yang berkaitan dengan pelayanan publik serta tersalurnya aspirasi masyarakat.

Kecepatan akses informasi masih terkendala dengan keterbatasan ketersediaan bandwidth. Data dari Dinas Komunikasi dan Informatika Kabupaten Kulon Progo pada tahun 2017 bandwidth yang tersedia baru berukuran 60 Mbps, pada tahun 2016 sebesar 40 Mbs dan tahun 2015 sebesar 29 Mbs. Dengan ukuran sebesar tersebut maka masuk kategori lambat, sedangkan kebutuhan layanan sebaiknya berkategori cepat dan stabil. Dibandingkan dengan ukuran bandwidth dengan kabupaten/kota lain di DIY, Kabupaten Kulon Progo mempunyai ukuran bandwidth terkecil. Dengan kondisi yang ada dan melihat adanya kebutuhan pelayanan internal maupun kepada masyarakat, maka direncanakan untuk secara bertahap akan dipenuhi dengan pengadaan jaringan Fiber Optik maupun peningkatan kapasitas Bandwith.

Wilayah pesisir Gunung Kidul masih bermasalah dengan layanan telekomunikasi karena ketiadaan sinyal. Kondisi ini pun menjadi kendala tersendiri bagi wisatawan saat melakukan kunjungan. Beberapa pantai yang belum memiliki sinyal telekomunikasi di antaranya Wediombo, Kecamatan Girisubo; Siung dan Nglambor di Desa Purwodadi, Tepus. seiring berkembangnya potensi pariwisata di Girisubo, sejumlah sarana pendukung untuk wisata di Wediombo sudah mulai dilengkapi. Sebagai contoh di awal 2017 lalu, aliran listrik PLN sudah masuk sehingga warga dan pengunjung menikmati lampu penerangan saat malam hari. Akan tetapi masih ada fasilitas yang harus dilengkapi, yakni masalah jaringan telekomunikasi.

wilayah Wediombo tidak ada sinyal tapi memang tidak ada sehingga pengunjung maupun warga tidak bisa terhubung dengan daerah luar (*Harianjogja*) dan permasalahan jaringan telekomunikasi dapat

diselesaikan karena keberadaannya sebagai sarana pendukung dalam pengembangan sektor kepariwisataan.

Di wilayah Kabupaten Bantul Jaringan telekomunikasi yang baik terutama di daerah yang jauh dari pusat keramaian saat ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat. Untuk mendukung kebutuhan sinyal komunikasi dan data supaya tidak terhambat, infrastruktur telekomunikasi juga harus mendukung. kebutuhan komunikasi sangat penting untuk memperlancar usaha petani atau wisatawan yang sedang berlibur. Petani pun berharap, jaringan komunikasi di wilayahnya tetap stabil tanpa gangguan. Itu penting agar proses transaksi tidak banyak menghadapi gangguan, mereka membutuhkan pula untuk mengabarkan kondisi lahan dan bahkan untuk memantau serta menjual hasil panen ke pasar.

3.5 IDENTIFIKASI KEBUTUHAN INFRASTRUKTUR DI WILAYAH PESISIR DIY

a. Air tanah untuk Kebutuhan Pertanian Lahan Kering

kebutuhan air tanah di wilayah pesisir Kabupaten Kulon Progo didasarkan pada nilai rata-rata kebutuhan air tanah untuk lahan pertanian lahan kering untuk setiap satu hektar lahan kering. Hasil analisis dari Sudarmajil dan Ahmad kebutuhan air tanah untuk pertanian lahan kering paling sedikit adalah 63 liter/hektar/hari, sedangkan nilai paling besar adalah sejumlah 210 liter/hektar/hari. Kebutuhan air yang besar di lokasi kajian disebabkan karena tekstur tanah yang berupa pasir. Tingginya kebutuhan air untuk pertanian selain disebabkan oleh faktor fisik lingkungan juga dipengaruhi oleh metode pengairan. Metode pengairan dengan irigasi saluran terbuka akan menyebabkan kebutuhan air menjadi sangat tinggi. Oleh karena itu, maka dibutuhkan modifikasi dalam pemenuhan kebutuhan air untuk tanaman, misalnya dengan irigasi tetes dan menghindari penggunaan saluran terbuka dan tanpa alas (langsung pada saluran sederhana dengan dasar tanah). Penyiraman tanaman pertanian dilakukan pada saat tidak terjadi hujan. Penyiraman rata-rata hanya dilakukan sebanyak satu kali dalam satu hari. Jumlah rata-rata hari hujan selama setahun di Kabupaten Kulon Progo adalah 106 hari. Hal ini berarti bahwa jumlah hari tidak hujan selama setahun adalah sejumlah 259 hari. Kebutuhan air tanah terbanyak terdapat di Kecamatan Panjatan dan paling sedikit adalah Kecamatan Galur.

Tabel 3.8 Luas Lahan Kering di Kabupaten Kulon Progo

| No | Kecamatan | Luas Lahan Kering (hektar) | Lahan Kering di Wilayah Pesisir (ha) |
|----|-----------|----------------------------|--------------------------------------|
| 1 | Wates | 965 | 965 |
| 2 | Temon | 1.298 | 1.211 |
| 3 | Panjatan | 2.088 | 2.077 |
| 4 | Galur | 868 | 862 |
| 5 | Jumlah | 5.219 | 5.115 |

**Tabel 3.9 Kebutuhan Air tanah untuk Kegiatan Pertanian di Kabupaten
Kulon Progo**

| No | Kecamatan | Luas Lahan Kering (hektar) | Kebutuhan Airtanah untuk Pertanian (m3) |
|----|----------------------------|----------------------------|---|
| 1 | Wates | 965 | 25.493,372 |
| 2 | Temon | 1.211 | 31.992,203 |
| 3 | Panjatan | 2.077 | 54.870,194 |
| 4 | Galur | 862 | 22.772,32 |
| 5 | Jumlah Kebutuhan Air Tanah | | 135.128,07 |

b. Multi moda transportasi untuk bandara YIA

Keberadaan bandara baru YIA akan memberikan multiplier effect bagi kawasan sekitarnya. Pengembangan bandar udara dan kawasan sekitarnya menjadi sebuah aerotropolis menawarkan berbagai kemampuan sebuah pusat pelayanan yang handal. Pembangunan bandara YIA membutuhkan multi moda transportasi yaitu rel eksisting, rel baru, jalan tol, jalan non tol, jalan nasional dan relokasi JJLS sehingga Konsep aetropolis mampu merangsang kawasan yang terbentang antara bandara YIA dan pusat kota Jogja sepanjang 50kilometer menjadi pusat pertumbuhan ekonomi yang kuat.

c. Kebutuhan penyediaan transportasi

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah perdesaan maupun daerah yang lainnya. Transportasi dapat berpengaruh pada kebutuhan masyarakat karena transportasi dapat berhubungan langsung dengan ekonomi masyarakat. Karena belum optimalnya ketertiban dan kelancaran transportasi. Maka perlu tersedianya

terminal penumpang dan angkutan umum di setiap daerah pertumbuhan ekonomi

transportasi juga merupakan salah satu infrastruktur yang penting dalam menunjang perekonomian masyarakat. kabupaten Bantul yang berbatasan dengan kota Yogyakarta sehingga menjadi daerah pendukung pengembangan kota. Dengan memberikan peluang pariwisata dan perikanan yang di miliki wilayah pesisir. Dan untuk memberikan fasilitas bagi masyarakat dalam mendukung perekonomian mereka maka pemerintah harus menyediakan prasarana dan sarana transportasi yang ideal dan memadai yang dapat mendukung percepatan pembangunan di Kabupaten Bantul.

Kondisi perhubungan dan transportasi secara umum masih kurang. Terbatasnya pelayanan transportasi umum baik yang dilakukan oleh swasta maupun pemerintah. Transportasi penumpang di kabupaten gunung kidul juga disebabkan semakin beralihnya penumpang ke moda transportasi sepeda motor yang lebih fleksibel dalam jangkauan. Namun dengan di dorong keadaan jalan yang baik Sarana transportasi yang ada terbilang sulit, kebanyakan wisatawan yang datang berlibur menggunakan mobil pribadi dan sepeda motor. Sedangkan untuk wisatawan yang datang secara rombongan mereka menggunakan bus pariwisata. Transportasi yang ada di pantai hanya mobil pick up yang beroperasi untuk mengangkut para petani ke lading dengan jumlah yang terbatas. Mobil pick up ini beroperasi hanya sampai jam 05.00 sore WIB yaitu dengan trayek mulai dari terminal angkutan di Baron sampai di Pantai kukup dan desa-desa yang berada disekitarnya. Jadi wisatawan yang mau berkunjung ke pantai tidak ada angkutan dari arah kota wonosari, (Ahmad Hafid Farhani 2008).

d. kebutuhan penyediaan jalan

Penyediaan fasilitas perlengkapan jalan masih belum optimal, karena belum terpenuhi fasilitas pelengkap jalan sesuai dengan peraturan. Sehingga untuk melayani mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang

dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi menjadi salah satu factor penghambat. Interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Oleh karena itu peningkatan atau penyediaan kualitas jalan di butuhkan karena adanya factor geografis dan mobilisasi kendaraan untuk kondisi jalan dalam keadaan baik. Kebutuhan penerangan jalan untuk jalur jalan juga sangat diperlukan, oleh karena itu, diharapkan penerangan Jalan bisa dilaksanakan dengan pembiayaannya berkolaborasi antara pemerintah Kabupaten, PLN dan masyarakat pengguna penerangan jalan. Kebutuhan jalan dapat menunjukkan keterbukaan dan perkembangan masyarakat suatu wilayah sehingga tersediaanya fasilitas jalan dapat menggerakkan lalu lintas perekonomian.

Jalan merupakan bagian prasarana transportasi mempunyai peran penting dalam bidang ekonomi. Jalan sebagai prasarana distribusi barang dan jasa untuk menunjang kehidupan masyarakat. akan tetapi Pertumbuhan jalan yang relative kecil tidak sebanding dengan adanya pertumbuhan kendaraan bermotor di Kabupaten Bantul, hal ini menyebabkan adanya penambahan arus lalu lintas yang signifikan di ruas jalan Kabupaten Bantul terutama di ruas jalan yang merupakan ruas jalan penghubung antara Kabupaten Bantul dengan kota/kabupaten lainnya. sehingga dengan meningkatnya pergerakan transportasi tersebut menuntut perkembangan fasilitas penunjang baik sarana maupun prasarana lalu lintas dan angkutan jalan guna memberikan jaminan dan mendukung perekonomian masyarakat pesisir.

pembangunan jalan di bagian selatan harus memotong bukit. Batuan yang membentuk pegunungan Batur Agung dan perbukitan Karst Gunung Sewu relatif tebal. Kondisi tersebut menyebabkan perlu alat khusus untuk menanganinya. salah satu faktor minimnya sarana dan prasarana yang terpenuhi. Dan dalam pembangunan sarana prasarana adalah pola permukiman yang menyebar (Ritohardoyo, 2007). Sehingga Jarak antar perkampungan di Gunungkidul relative jauh dan jarak pantai antar satu sama lain yang jauh menyebabkan kebutuhan jalan yang semakin banyak

karena jalanan yang menuju ke pantai sudah mengelupas atau masih menggunakan batu karst. Hal tersebut membutuhkan biaya tinggi untuk penyediaan sarana prasarana yang harus di perhatikan oleh pemerintah daerah. Panjang jaringan dan jumlah alat yang dibutuhkan lebih banyak dibandingkan membangun di wilayah yang pola permukimanya mengelompok. Kondisi ini menyebabkan belum menikmati berbagai pelayanan publik.

e. kebutuhan penyediaan air bersih

banyak masyarakat yang belum mendapatkan air minum yang baik. Karena infrastruktur air bersih yang belum memadai, rendahnya kesadaran masyarakat terhadap lingkungan dan masih rendahnya dana dari pemerintah untuk air bersih. kondisi dan permasalahan yang ada menyebabkan pemerintah dan masyarakat harus meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan air bersih dan sanitasi, meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap lingkungan di sekitarnya, meningkatkan fasilitas masyarakat untuk mengakses air bersih serta sanitasi yang layak dan pengarusutamaan pembangunan air minum yang memenuhi kualitas, kuantitas, kontinuitas dan keterjangkuan oleh masyarakat, menjaga ketersediaan air dengan melakukan konservasi. Oleh karena itu pemerintah perlu menambahkan jaringan distribusi air minum melalui PDAM maupun Non PDAM (SPAMdes) sehingga kebutuhan air baku air bersih dapat diakses oleh masyarakat yang lebih luas.

Pasokan air bersih didapatkan dari muara sungai bawah tanah yang mata airnya terdapat di Pantai Baron. Hal tersebut merupakan karakteristik karst di Kabupaten Gunungkidul. Debit muara sungai bawah tanah yang sangat melimpah, yaitu 10.800 liter/detik, sehingga dapat digunakan untuk memenuhi kegiatan obyek wisata dan rumah tangga sekitar Pantai Baron. Kondisi pasokan air bersih baik. Adanya water treatment yang mengolah dan memurnikan air bawah sungai menjadi steril dan kemudian disalurkan ke rumah-rumah warga. Namun yang namanya air sungai bawah tanah pasti sudah tercampur dengan bakteri Kepala Sub-Bidang Pertanahan dan Tata Ruang,

Bappeda Kabupaten Gunungkidul). akan tetapi pasokan air dari muara sungai hanya untuk mencuci piring, mandi dan mencuci pakaian dan juga air muara sungai sudah bercampur sedikit dengan air laut sehingga airnya menjadi asin dan tidak layak untuk di konsumsi masyarakat. Oleh karena itu masyarakat membutuhkan penyediaan air bersih yang layak untuk di konsumsi, hal ini memerlukan perhatian dari pemerintah sehingga kebutuhan masyarakat dapat terpenuhi

f. Listrik

Kebutuhan tenaga listrik hingga di pesisir Gunung Kidul Pantai Gesing dan Buron Desa Girikarto, Panggang, Gunungkidul masih memprihatinkan. aliran listrik belum mencapai wilayah pesisir. Ratusan warga tidak mendapat listrik secara maksimal. Sejatinya kata dia, sudah ada Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) di Pantai Gesing. Namun karena keterbatasan kapasitas, energi terbarukan itu hanya mampu memenuhi kebutuhan warga untuk penerangan.

Padahal, kawasan wisata serta adanya perkampungan nelayan seperti di Girikarto membutuhkan pasokan listrik berlebih. Selain penerangan masyarakat juga membutuhkan untuk lemari es, juga freezer pengawet ikan. tidak cukup jika menggunakan PLTS saja. Para nelayan yang membutuhkan es untuk pengawetan ikan terpaksa harus membelinya ke daerah lain hingga ke Kabupaten Bantul. Kawasan Pantai Gesing dan Buron dihuni sekitar 200-an penduduk. Baik itu penduduk asli sekitar 50 keluarga lainnya pendatang dan nelayan. pembangunan jaringan listrik baru dimulai di Pantai Gesing. Namun pengerjaannya baru mencapai sekitar 70%. Setelah jaringan dibangun, listrik baru dapat dialirkan ke rumah-rumah warga. Kawasan Pantai Gesing dan Buron berjarak sekitar 40 kilometer dari Kota Wonosari serta 12 kilometer dari Kota Kecamatan Panggang. Serta buruknya fasilitas infrastruktur di wilayah pesisir gunung kidul (Manager PLN Rayon Wonosari)

Pemerintah Kabupaten Gunungkidul menjanjikan bahwa sebagian wilayah di kawasan pesisir pantai selatan tak lagi gelap. Daerah itu akan

didukung sarana penerangan yang bersumber dari proyek pembangkit listrik tenaga surya (PLTS). kawasan pesisir Pantai Gesing, Kecamatan Panggang, sudah bebas gelap dengan proyek PLTS. Dan akan direncanakan lagi untuk Pantai Siung, Kecamatan Tepus.

BAB IV

Analisis Prioritas Penentuan Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Dalam Mendukung Pengembangan Koridor Ekonomi Di Pesisir Selatan Yogyakarta

4.1 Identifikasi infrastruktur Di Kawasan Pesisir Selatan DIY

Kawasan pesisir selatan Yogyakarta menjadi salah satu Kawasan Strategi Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. upaya dari pemerintah untuk mengembangkan kawasan pesisir selatan menjadi gerbang ekonomi Yogyakarta diantaranya dengan membangun bandara yang berskala internasional di Kecamatan Wates serta pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan yang melewati seluruh kecamatan yang terletak di kawasan pesisir selatan Yogyakarta. Dan untuk mendukung perekonomian di wilayah pesisir selatan diharuskan memiliki infrastruktur yang menunjang kebutuhan masyarakat yaitu Infrastruktur ekonomi dan infrastruktur social sehingga Infrastruktur yang ada di harapkan dapat mendukung perekonomian wilayah pesisir selatan Yogyakarta.

4.2 Analisis Penentuan Prioritas Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY Dengan Metode AHP

1. pendefinisian

Untuk melakukan identifikasi kebutuhan infrastruktur wilayah dalam mendukung pengembangan koridor pesisir selatan Yogyakarta menggunakan metode AHP (Analytical Hierarchy Process) yang di fokuskan untuk Analisis Penentuan Prioritas Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Pesisir DIY. Mendefinisikan masalah dan menentukan prioritas kebutuhan. Menentukan tujuan, kriteria dan alternatif.

- a. Tujuan : penentuan prioritas kebutuhan infrastruktur wilayah pesisir DIY
- b. Kriteria : Ekonomi, Lingkungan dan Sosial
- c. Alternatif : Transportasi, Air Bersih dan Listrik

a. Energi

Masyarakat pesisir Kulon progo telah di putus aliran tenaga listriknya oleh PLN. aliran listrik belum mencapai wilayah pesisir. Ratusan warga tidak mendapat listrik secara maksimal. Namun karena keterbatasan kapasitas, energi terbarukan itu hanya mampu memenuhi kebutuhan warga untuk penerangan.. Selain penerangan masyarakat juga membutuhkan untuk lemari es, juga freezer pengawet ikan. tidak cukup jika menggunakan PLTS saja.

- Penambahan tenaga listrik disetiap wilayah yang belum terpenuhi aliran listrik untuk kebutuhan masyarakat dan wisatawan

b. Air

Sumur di kawasan pesisir pantai selatan Bantul rawan tercemar air laut. air laut sebelumnya telah mencemari sumur-sumur masyarakat di sebagian pantai selatan. Karena intrusi air laut saat gelombang tinggi dan Pelayanan Air bersih untuk masyarakat karena masih kurangnya pengetahuan petugas teknis khususnya dalam memperbaiki peralatan sehingga apabila ada kerusakan tidak segera terselesaikan. Dan Apalagi masih ada sebagian masyarakat yang kurang peduli terhadap kelancaran pelayanan air bersih antara lain membayar biaya pemakaian sering terlambat

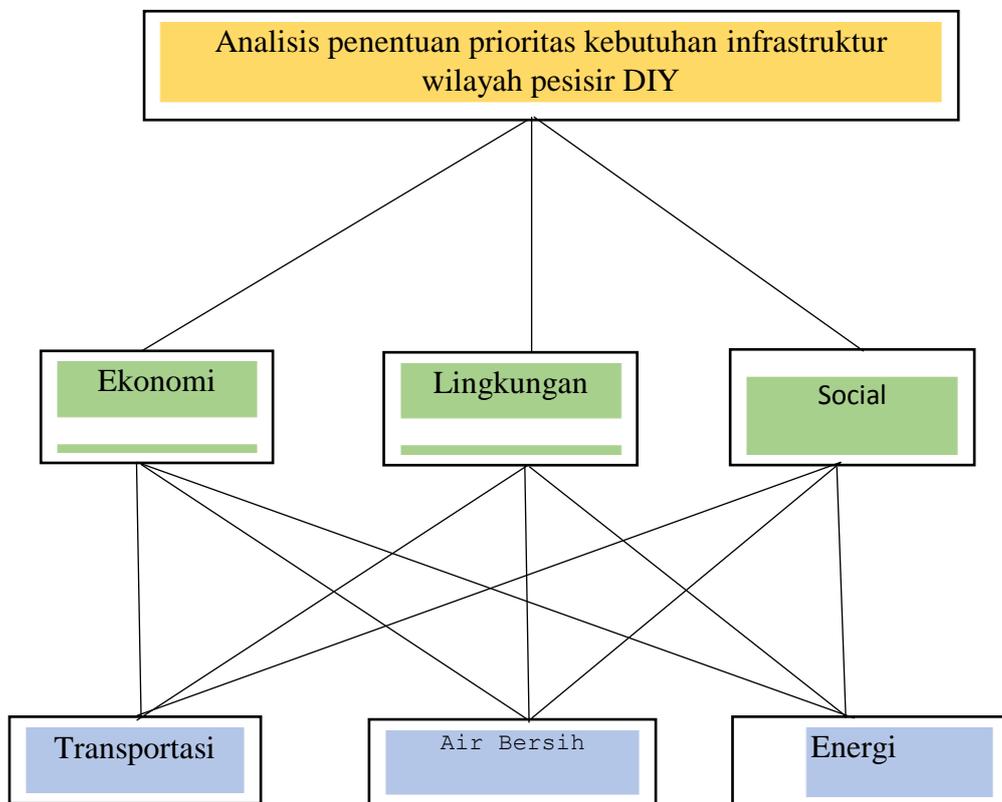
- perlu adanya penambahan jaringan distribusi air minum melalui PDAM maupun Non PDAM (SPAMdes) sehingga kebutuhan air baku air bersih dapat diakses oleh masyarakat yang lebih luas.
- mengembangkan jaringan perpipaan distribusi air minum baik jaringan PDAM maupun non PDAM (SPAMdes), selain itu memberikan sambungan rumah gratis bagi masyarakat berpenghasilan rendah
- meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan air bersih dan sanitasi, meningkatkan kesadaran masyarakat terhadap lingkungan di sekitarnya, meningkatkan fasilitas masyarakat untuk mengakses air bersih

c. Transportasi

Terbatasnya pelayanan transportasi umum baik yang dilakukan oleh swasta maupun pemerintah .Transportasi dapat berpengaruh pada

kebutuhan masyarakat karena transportasi dapat berhubungan langsung dengan ekonomi masyarakat. Karena belum optimalnya ketertiban dan kelancaran transportasi. Maka perlu tersedianya terminal penumpang dan angkutan umum di setiap daerah pertumbuhan ekonomi

- Penyediaan angkutan umum untuk setiap tujuan destinasi wisata sehingga jumlah penumpang angkutan umum tidak mengalami penurunan
- Penyediaan angkutan untuk masyarakat yang ingin mensuplai kebutuhan pokok ke kota



2. membuat matriks berpasangan

Dalam penelitian ini memiliki 3 buah kriteria yaitu C =(ekonomi, lingkungan dan social) dan 3 buah alternatif yaitu A =(transportasi, air bersih dan energi). Kemudian lakukan 4 kali perbandingan berpasangan sebagai berikut :

1. Perbandingan antar kriteria yang akan membentuk matriks 3x3
2. Perbandingan masing-masing alternatif terhadap kriteria ekonomi yang akan membentuk matriks 3x3
3. Perbandingan masing-masing alternatif terhadap kriteria lingkungan yang akan membentuk matriks 3x3
4. Perbandingan masing-masing alternatif terhadap kriteria sosial yang akan membentuk matriks 3x3

Dari masing-masing perbandingan berpasangan kita akan menghitung vector eigen normalisasi dan memeriksa konsistensi hirarki

Perhitungan Untuk Perbandingan Antar Kriteria

Berdasarkan asumsi peneliti pengambil keputusan kita ubah dalam bentuk kuantitatif :

- Ekonomi **sedikit lebih penting** dari pada lingkungan, skala 3
- Ekonomi **lebih penting** dari pada social, skala 5
- Lingkungan **sedikit lebih penting** dari pada sosial, skala 3

Terdapat sub system hierarki dengan sejumlah kriteria, $C = (C_1 , C_2 \dots C_8)$ maka matriks perbandingan berpasangan untuk membandingkan satu kriteria dengan kriteria yang lain di buat dalam bentuk matriks sebagai berikut:

Tabel 4.1

matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria

| kriteria | C ₁ | C ₂ | C ₃ |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| C ₁ | a _{1 1} | a _{1 2} | a _{1 3} |
| C ₂ | a _{2 1} | a _{2 2} | a _{2 3} |
| C ₃ | a _{3 1} | a _{3 2} | a _{3 3} |

Tabel 4.2

matriks perbandingan berpasangan untuk alternatif

| kriteria | A ₁ | A ₂ | A ₃ |
|----------------|------------------|------------------|------------------|
| A ₁ | A _{1 1} | A _{1 2} | A _{1 3} |
| A ₂ | A _{2 1} | A _{2 2} | A _{2 3} |
| A ₃ | A _{3 1} | A _{3 2} | A _{3 3} |

Mengacu pada tabel 1 maka dapat kita bentuk matriks perbandingan berpasangan sebagai berikut :

Tabel 4.3

matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria

| | Ekonomi | Lingkungan | Social |
|------------|---------|------------|--------|
| Ekonomi | 1 | 3 | 5 |
| Lingkungan | 0,33 | 1 | 3 |
| Social | 0,2 | 0,33 | 1 |
| Jumlah | 1,53 | 4,33 | 9 |

3. Menghitung Vector Eigen Normalisasi

Untuk menghitung nilai vector eigen normalisasi kita menggunakan tabel 3. Kalikan baris dan kolom sebagai berikut :

$$a_{1 1} = 1 \times 1 + 3 \times 0,33 + 5 \times 0,2$$

$$a_{1 2} = 3 \times 1 + 3 \times 1 + 5 \times 0,33$$

$$a_{1 3} = 5 \times 1 + 3 \times 3 + 5 \times 1$$

Selanjutnya kita jumlahkan nilai pada baris, lalu menjumlahkan hasil penjumlahan secara keseluruhan :

Nilai eigen vector normalisasi dihasilkan dengan membagi nilai penjumlahan masing-masing baris dengan nilai total keseluruhan: baris1 + baris2 + baris3. Kemudian hasil perhitungan diatas dibuat dalam tabel berikut

Tabel 4.4

matriks perbandingan berpasangan untuk kriteria

| Kriteria | Ekonomi | Lingkungan | Social | Total | EVN |
|------------|---------|------------|--------|--------|----------|
| Ekonomi | 2,99 | 7,65 | 19 | 29,64 | 0,640326 |
| Lingkungan | 1,26 | 2,98 | 7,65 | 11,89 | 0,256865 |
| Social | 0,5089 | 1,26 | 2,99 | 4,7589 | 0,102809 |
| Jumlah | | | | 46,289 | |

4. Menghitung Rasio Konsistensi

Rasio konsistensi digunakan untuk mengetahui tingkat konsistensi penilaian perbandingan kriteria :

- Menentukan nilai eigen maksimal (λ_{maks})

Nilai eigen maksimal (λ_{maks}) diperoleh dengan meng-kali hasil penjumlahan setiap baris pada matriks perbandingan berpasangan dengan vector eigen normalisasi

$$\lambda_{maks} = 3,017203$$

- Menghitung indeks konsistensi (CI)

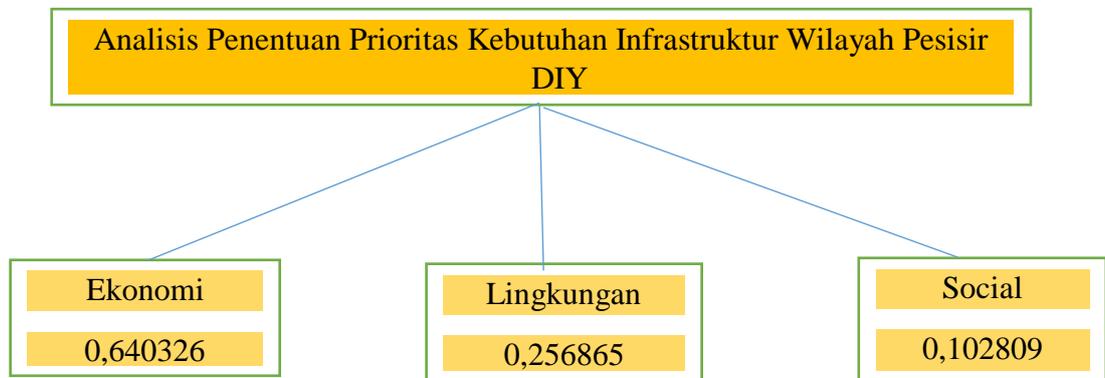
$$CI = 0,008601$$

- Menghitung rasio konsistensi (CR)

Berdasarkan tabel indeks konsistensi di peroleh IR untuk matriks 3x3 adalah 0,58 sehingga diperoleh

$$CR = 0,01483$$

Karena $CR < 0,1$ maka preferensi pembobotan adalah konsisten. Hasil perhitungan diatas dapat digambarkan dalam sub hirarki yang membandingkan antar kriteria sebagai berikut



Penilaian kualitatif yang di berikan oleh peneliti pengambil keputusan mengatakan bahwa : ekonomi sedikit lebih penting dari lingkungan, ekonomi lebih penting dari social dan lingkungan sedikit lebih penting dari social. Diubah menjadi data kuantitatif yang merupakan nilai bobot dari masing-masing kriteria, yaitu : Ekonomi : 0,640326, Lingkungan : 0,256865 dan social : 0,102809 (nilai diambil dari nilai vector eigen normalisasi)

Perhitungan Untuk Perbandingan Antar Alternatif

Cara yang dilakukan seperti kriteria, namun dilakukan dengan masing-masing alternatif terhadap masing-masing kriteria

Pernyataan peneliti pengambil keputusan sebagai berikut :

ALTERNATIF > KRITERIA EKONOMI

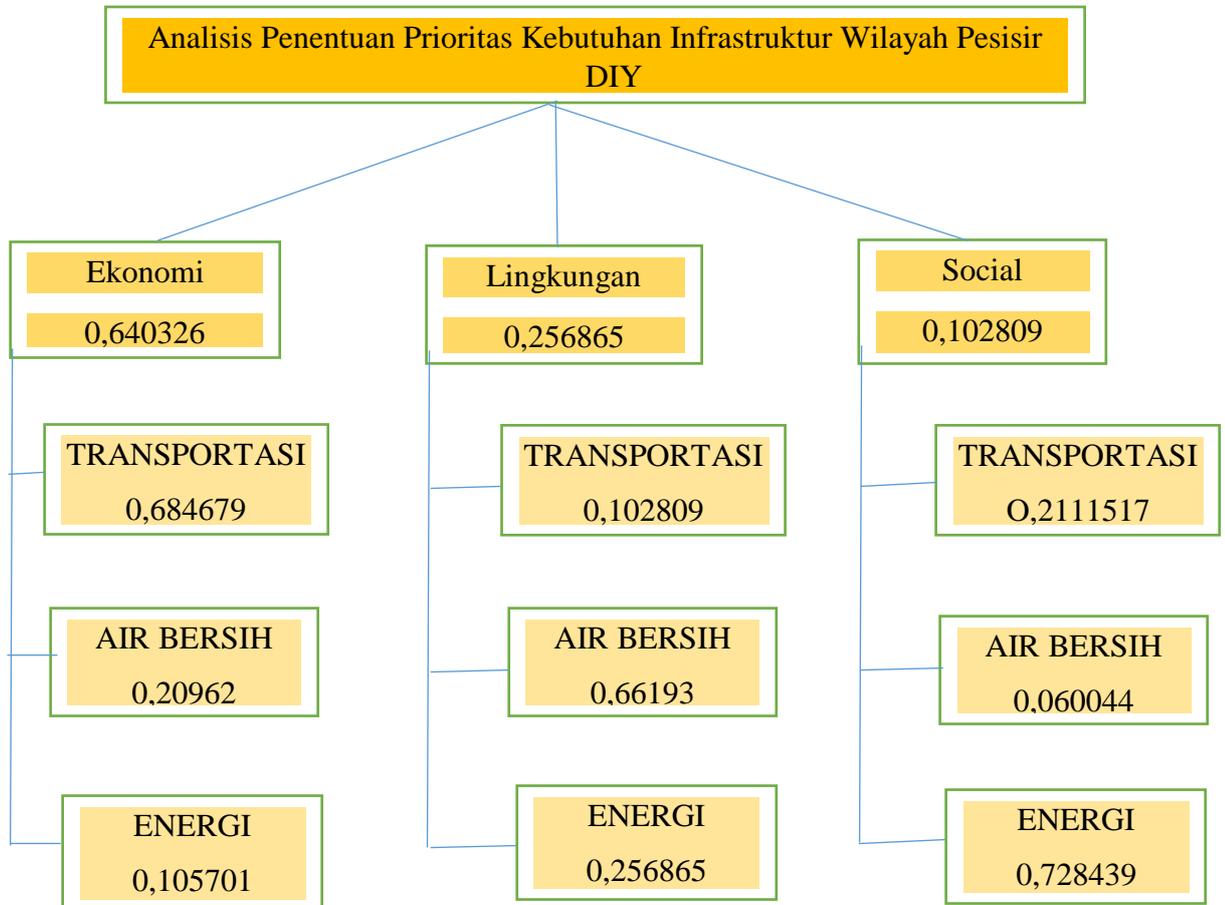
1. Transportasi lebih penting dari air bersih
2. Transportasi sedikit lebih penting dari energi
3. Air bersih lebih penting dari energi

ALTERNATIF > KRITERIA LINGKUNGAN

1. Air Bersih lebih penting dari energi
2. Air Bersih sedikit lebih penting dari transportasi
3. Energi lebih penting dari transportasi

ALTERNATIF > KRITERIA ENERGI

1. Energi lebih penting dari transportasi
2. Energi mutlak bagus dari air bersih
3. Transportasi lebih penting dari air bersih



Melakukan perhitungan penentuan prioritas kebutuhan infrastruktur pada vector eigen normalisasi, nilai berikut di peroleh dari hasil perhitungan factor eigen yang telah diuraikan

1. Nilai Transportasi : 0,4791
2. Nilai Air Bersih : 0,3115
3. Nilai Energi : 0,215

System infrastruktur seperti transportasi, air dan energi , mempunyai peran penting dalam pembangunan ekonomi. System infrastruktur saling berhubungan satu sama lain, system transportasi merupakan suatu alat untuk memastikan pengiriman barang dan jasa sebagai salah satu indicator untuk suatu kemakmuran ekonomi dan pertumbuhan ekonomi, serta berkontribusi terhadap kualitas hidup.

Infrastruktur transportasi adalah tulang punggung pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan pengurangan kemiskinan. Infrastruktur jalan di perlukan untuk menghubungkan semua pertumbuhan ekonomi dan mencapai distribusi yang lebih baik dan lebih luas dari pertumbuhan ekonomi. Membangun jaringan jalan di lakukan untuk pengembangan kegiatan ekonomi dan penghubung di daerah yang sulit di jangkau. Jalan juga menghubungkan masyarakat di pedesaan ke arus utama ekonomi, sehingga dapat meningkatkan pendapatan dan dapat meningkatkan kondisi hidup.

Ketersediaan infrastruktur transportasi merupakan suatu keharusan tuntutan untuk mencapai pembangunan ekonomi yang lebih baik. Penyediaan fasilitas public di harapkan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan ekonomi masyarakat.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan di atas dapat ditarik beberapa kesimpulan, yakni sebagai berikut :

1. peningkatan ketersediaan infrastruktur yang di Prioritaskan pertama merupakan infrastruktur transportasi yaitu transportasi jalan dan transportasi umum atau public. Ketersediaan transportasi jalan dan transportasi public di utamakan karena merupakan infrastruktur pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan dan pengurangan kemiskinan. Infrastruktur jalan di perlukan untuk menghubungkan semua pertumbuhan ekonomi dan mencapai distribusi yang lebih baik dan lebih luas dari pertumbuhan ekonomi.
2. peningkatan ketersediaan infrastruktur yang di prioritaskan kedua adalah infrastruktur air bersih. Infrastruktur air bersih di butuhkan oleh masyarakat untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga. Dan infrastruktur air bersih juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi masyarakat, sehingga air bersih yang akan di perjual belikan kepada wisatawan yang sedang berwisata, untuk meningkatkan pendapatan ekonomi dan dapat memenuhi kondisi hidup masyarakat.
3. peningkatan ketersediaan infrastruktur yang di prioritaskan ketiga merupakan infrastruktur energi. Yaitu energi listrik dan telekomunikasi. Infrastruktur energi listrik dan telekomunikasi di perioritaskan ketiga karena energi listrik dan telekomunikasi sudah di miliki atau di dimanfaatkan oleh masyarakat untuk pertumbuhan ekonomi. Meskipun beberapa wilayah atau daerah belum tersalurkan secara merata dan maksimal karena alirannya belum mencapai. Dan untuk wilayah yang sudah terpenuhi dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan pendapatan masyarakat

5.2 Saran

1. Menggerakkan pertumbuhan ekonomi membutuhkan beberapa hal yang cukup penting salah satunya adalah ketersediaan infrastruktur terutama jalan sebagai mode transportasi dan transportasi umum atau public. Jika mode transportasi baik maka aktivitas ekonomi akan berjalan dengan baik sehingga pertumbuhan ekonomi juga akan meningkat atau sebaliknya.
2. bagi penelitian selanjutnya, hasil penelitian ini bisa di gunakan sebagai bahan perbandingan dan referensi untuk penelitian, dan sebagai bahan pertimbangan untuk lebih memperdalam penelitian selanjutnya dengan melakukan wawancara atau membagikan kuesioner secara langsung kepada para ahli atau pakar sehingga perhitungan untuk perbandingan alternatifnya sesuai dengan yang di ketahui oleh para ahli.

Daftar Pustaka

- Agusta. (2014) Analytical Hierarchy Process (AHP).
<https://yudiagusta.wordpress.com/2014/02/23/analytical-hierarchy-process-ahp/>. 14 januari 2021
- Andika Drajat Murdani, Konsep Pembangunan Infrastruktur Dalam Pembangunan Ekonomi. *Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta
- Arinto Tri Wibowo (2010) Apa Itu Koridor Ekonomi.
<https://www.viva.co.id/arsip/121163-apa-itu-koridor-ekonomi>. 23 November 2020
- Carlos, (2011) pengertian wilayah pesisir.
<https://www.scribd.com/document/355802909/wilayah-pesisir>. 8 Desember 2020
- Dahuri, R. Et Al, (1996) Pengelolaan Sumberdaya Pesisir Dan Lautan Secara Terpadu
- Daniel Walangare, Rosa Delima, Restyandito. (2012) Perbandingan Analytical Hierarchy Process (AHP).
<https://media.neliti.com/media/publications/68989-ID-sistem-prediksi-pertandingan-sepak-bola.pdf>. 14 januari 2021
- Direktorat Pengembangan Wilayah Dan Transmigrasi (2003) Evaluasi Pengembangan Wilayah
- Darsono, Okti Purwaningsih, C. Tri Kusumastuti, Triwahana (2015) Desain Pengelolaan Wilayah Pesisir Pantai Berbasis Masyarakat.
- Gie Harris (2009) Infrastruktur Sebagai Prasarana Jaringan. *Arahan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Pesisir Kecamatan Pasean Kabupaten Pamekasan*. Surabaya.
- Grigg. (1988) Pengertian Infrastruktur.
<http://e-journal.uajy.ac.id/7517/3/MTS202088.pdf>. 8 Februari 2021
- Harry Kurniadi Atmaja, Kasyful Mahalli, (2013) Pengaruh Peningkatan Infrastruktur Terhadap Pertumbuhan Ekonomi di Kota Sibolga
- Imamudin Yuliadi. (2006). Potensi Pembangunan Masyarakat Pesisir Selatan DIY Masalah Dan Tantangannya. *Ekonomi Pembangunan Volume 14, Nomor 2, Desember*. 480-483
- Kabupaten Kulon Progo Dalam Angka Tahun 2015-2019
- Kabupaten Bantul Dalam Angka Tahun 2015-2019
- Kabupaten Gunung Kidul Dalam Angka Tahun 2015-2019

- Kuncoro Mudrajad (2004) *Otonomi Dan Pembangunan Daerah, Reformasi, Perencanaan, Strategi Dan Peluang* . Jakarta. Kedelapan. Erlangga.
- Larimer (1994) Konsep Pembangunan Infrastruktur Dalam Pembangunan Ekonomi. *Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta
- Mantra. (1991) Pengertian Variabel
- Masri Singarimbun, Sofian Effendi (1989) Pengertian Infrastruktur Wilayah
- Macmillan Dictionary Of Modern Economics (1996) Konsep Pembangunan Infrastruktur Dalam Pembangunan Ekonomi. *Pengaruh Infrastruktur Ekonomi Dan Sosial Terhadap Pertumbuhan Ekonomi*. Yogyakarta
- Menurut Rustiadi et al (2011). Determinan Pembangunan Rumah Di Kabupaten Merauke. Vol.VII.No.1. Mei
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (2018-2023)
- Sadoko Sukirno (2004) *Teori Pengantar Makro Ekonomi*. Jakarta. Ketiga. PT. Raja Grafindo Persada.
- Suroso, G.T (2015) Infrastruktur Dan Pembangunan Ekonomi. *Ekonomi Pembangunan Fakultas Ekonomi dan Bisnis Unsyiah Vol.1 No.2 November*. 487
- Syarief (2010) Pemberdayaan Masyarakat Pesisir
- Thomas L. Saaty (1970-an) Analytical Hierarchy Process (AHP)
- undang-undang Nomor 26 tahun 2007 tentang penataan ruang, wilayah
- Undang-Undang Nomor 27 tahun 2007 tentang pengelolaan wilayah pesisir dan pulau-pulau kecil
- Undang-Undang Tahun (2004) Tentang Pengelolaan Wilayah Pesisir Dan Pulau-Pulau Kecil
- World Bank (1994) Konsep Pembangunan Infrastruktur Dalam Pembangunan Ekonomi. *Penyediaan Infrastruktur Ekonomi Membangun Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten Nganjuk*. Kediri

PERNYATAAN PERSETJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH

Dengan ini saya,

Nama : Maria Imakulata Luruk

No Mahasiswa : 610016029

Menyetujui untuk memberikan hal bebas royalti non eksklusif kepada Institut Teknologi Nasional Yogyakarta atas karya ilmiah saya yang berjudul : Identifikasi Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Dalam Mendukung Pengembangan Koridor Ekonomi Di Wilayah Pesisir Selatan Yogyakarta

Denagan hak tersebut, ITNY berhak untuk menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola, mendistribusikan, dan mempublikasikan karya ilmiah tersebut untuk kepentingan akademik tanpa meminta ijin dari saya, selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis.

Demikian pernyataan ini dibuat sesuai dengan sesungguhnya dan tanpa paksaan.

Yogyakarta, 16 Agustus 2021

Yang menyatakan

MARIA IMAKULATA LURUK

PERNYATAAN PERSETUJUAN MASA RETENSI DOKUMEN TUGAS AKHIR

Dengan ini saya,

Nama : Maria Imakulata Luruk

No Mahasiswa : 610016029

Menyetujui masa retensi penyimpanan tugas akhir saya dengan judul :
Identifikasi Kebutuhan Infrastruktur Wilayah Dalam Mendukung Pengembangan Koridor
Ekonomi Di Wilayah Pesisir Selatan Yogyakarta. Adalah selama 3 tahun sejak tanggal
yang tercantum dalam lembar pengesahan, yaitu hingga tanggal 22 april 2023.

Dengan demikian, sesudah masa retensi tersebut berakhir penanganan dokumen
Tugas Akhir sepenuhnya menjadi hak Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
ITNY.

Yogyakarta, 16 Agustus 2021

Yang menyatakan

MARIA IMAKULATA LURUK

PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertandatangan dibawah ini :

Nama : Maria Imakulata Luruk
No. Mahasiswa : 610016029
Judul : Identifikasi Kebutuhan Infrastruktur Wilayah
Dalam Mendukung Pengembangan Koridor
Ekonomi Di Wilayah Pesisir Selatan Yogyakarta

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya tulis tugas akhir ini benar-benar saya kerjakan sendiri, bukan merupakan plagiarisme. Segala bentuk pernyataan atau kutipan yang saya ambil sebagai referensi dari sumber lain telah saya sebutkan sumbernya dengan jelas.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya siap bersedia diproses dan menerima sanksi sesuai keputusan institusi.

Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri yang tidak dengan penuh tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakan integritas akademik di institusi ini.

Yogyakarta, 16 Agustus 2021

Saya yang menyatakan

MARIA IMAKULATA LURUK

