



KAJIAN PERKIRAAN DAMPAK RENCANA PEMBANGUNAN PELABUHAN ONSHORE BAGI MASYARAKAT DI PESISIR KOTA PEKALONGAN

STUDY OF THE ESTIMATED IMPACT OF ONSHORE FISHING PORT DEVELOPMENT PLAN ON COMMUNITY IN THE COASTAL AREA OF PEKALONGAN CITY

Tia Dianing Insani^{a*}, Iwan Rudiarto^a

^aDepartemen Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro; Semarang

*Korespondensi: tia.insani@pwk.undip.ac.id

Info Artikel:

- Artikel Masuk: 28 Desember 2023
- Artikel diterima: 29 Maret 2024
- Tersedia Online: 31 Maret 2024

ABSTRAK

Pelabuhan Perikanan Nusantara Pekalongan (PPNP) mengalami penurunan kinerja akibat banjir rob dan penurunan tanah. Pemerintah Kota Pekalongan berupaya mengatasi permasalahan tersebut melalui rencana pembangunan Pelabuhan Onshore untuk meningkatkan sektor perikanan tangkap dan perekonomian masyarakat di sekitar kawasan pelabuhan. Namun demikian, sebagaimana umumnya rencana pembangunan di Indonesia, belum ada evaluasi awal (*ex-ante*) yang dilakukan meskipun keberadaannya dapat meminimalisir masalah dan ketidaksesuaian hasil. Oleh karenanya penelitian ini bertujuan mengkaji perkiraan dampak rencana pembangunan Pelabuhan Perikanan Onshore bagi masyarakat di pesisir Kota Pekalongan pada aspek fisik ruang dan sosial-ekonomi menggunakan pendekatan *ex-ante*. Lokasi penelitian adalah Kelurahan Panjang Wetan dan Kelurahan Krapyak, Kota Pekalongan. FGD dan wawancara dilakukan guna menghimpun data penilaian masyarakat terhadap rencana pembangunan dan pendapat mengenai dampak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penilaian masyarakat untuk aspek fisik ruang dan aspek sosial-ekonomi pada tahap perencanaan berkorelasi positif terhadap perkiraan dampak pada tahap pembangunan dan operasional, sehingga penilaian antara dampak positif dan negatif menjadi seimbang. Selain itu, terpenuhinya informasi mengenai komponen-komponen evaluasi *ex-ante* dalam rencana pembangunan Pelabuhan Onshore dapat menjadi indikasi awal kesesuaian antara rencana pembangunan Pelabuhan Onshore dengan kebutuhan masyarakat.

Kata Kunci: Perkiraan Dampak, Ex-Ante, Pelabuhan Onshore

ABSTRACT

Pekalongan Nusantara Fisheries Harbor (PPNP) experienced a decline in performance due to tidal floods and land subsidence. Pekalongan City Government is trying to overcome this problem through plans to build an Onshore Port to improve the fishery sector and the communities' economy around the port area. However, as is common with development plans in Indonesia, it is not yet equipped with *ex-ante* evaluation eventhough it can help minimize the emergence of problems and discrepancies in results. Thus, this research aims to assess the estimated impact of the development plan of the onshore fishing port on communities in coastal Pekalongan City on physical-spatial and socio-economic aspects using *ex-ante* approach. The research locations are Panjang Wetan and Krapyak Sub-districts, Pekalongan City. FGDs and interviews were conducted to collect data on community assessments of development plans and opinions regarding impacts. The research results show that the community's assessments on the planning stage is positively correlated with the estimated impact, which is balanced between positive and negative impacts on the development and operational stages. In addition, the provision of information regarding the *ex-ante* evaluation components in the onshore port development plan can be an initial indication of the suitability of the Onshore Port development plan with community needs.

Keyword: Impact Anticipation, Ex-Ante, Onshore Port

1. PENDAHULUAN

Terletak di pesisir utara Pulau Jawa, Kota Pekalongan memiliki sejarah panjang menghadapi penurunan tanah dan banjir akibat kenaikan permukaan air laut dan tingginya urbanisasi (Handayani et al., 2020). Penurunan tanah di Kota Pekalongan diduga disebabkan oleh pengambilan air tanah untuk pertanian (Sarah & Soebowo, 2018) dan pengambilan air tanah berlebihan di area pemukiman (Hakim et al., 2021). Ditambah dengan meningkatnya intensitas dan frekuensi curah hujan serta intrusi air laut, penurunan tanah menyebabkan banjir rob yang parah di Kota Pekalongan. Banjir rob tidak hanya menggenangi permukiman, lahan pertanian, dan perikanan budidaya tetapi juga kawasan pelabuhan perikanan yang menjadi salah satu tumpuan sektor ekonomi Kota Pekalongan (Bappeda Kota Pekalongan, 2022).

Pelabuhan Perikanan Nusantara Pekalongan (PPNP) sebagai pilar utama sektor perikanan di Kota Pekalongan mengalami kerusakan lingkungan dan penurunan kinerja selama lebih dari satu dekade terakhir. Hal tersebut akibat semakin parahnya banjir rob, sedimentasi, dan penurunan tanah di kawasan pelabuhan dan sekitarnya. PPNP beserta fasilitas pendukungnya seperti Tempat Pelelangan Ikan (TPI), pasar ikan tradisional, dan juga akses jalan menuju pelabuhan selalu terendam banjir rob saat musim pasang tiba. Di saat yang sama, jalur keluar masuk PPNP melalui muara Sungai Loji mengalami pendangkalan akibat sedimentasi dan penurunan tanah sehingga mempersulit kapal untuk berlabuh dan melakukan bongkar-muat (Bappeda Kota Pekalongan, 2022; Muhammad et al., 2011). Hasilnya, tingkat produktivitas sektor perikanan tangkap dan perekonomian masyarakat pun menurun. Bersama Kementerian Kelautan dan Perikanan, Pemerintah Kota Pekalongan berupaya mengatasi permasalahan di PPNP melalui rencana pembangunan Pelabuhan Onshore yang berlokasi di pinggir Pantai Slamaran Pekalongan (Jelita, 2021). Pelabuhan Onshore dirancang dengan tujuan mendekatkan posisi dermaga dengan laut sehingga diharapkan dapat memudahkan kapal beserta awak kapal untuk masuk dan beraktivitas di PPNP.

Pemerintah Kota Pekalongan menyatakan bahwa pembangunan Pelabuhan Onshore bertujuan untuk mengembalikan kejayaan sektor perikanan tangkap Kota Pekalongan dan meningkatkan perekonomian masyarakat pesisir yang berada di sekitar kawasan pelabuhan (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Pelabuhan Onshore yang berada di pantai dinilai akan mempermudah kapal-kapal untuk kembali beraktivitas di PPNP sehingga mendorong banyak terbukanya kesempatan kerja bagi masyarakat. Terlepas dari tujuan positif tersebut, perlu menjadi perhatian bagaimana pembangunan infrastruktur berskala besar berdampak bagi masyarakat. Pemindehan aktivitas dari PPNP lama dan pembangunan Pelabuhan Onshore di lokasi baru akan mempengaruhi penataan ruang kawasan pelabuhan. Penting untuk mengidentifikasi efek apa saja yang akan muncul dari proses pembangunan ini. Pembangunan Pelabuhan Onshore tidak hanya menyebabkan perubahan kondisi fisik ruang tetapi juga perubahan aktivitas di dalam dan sekitar kawasan pelabuhan. Alih fungsi fasilitas-fasilitas di pelabuhan akan mempengaruhi pola aktivitas masyarakat yang bekerja dan tinggal di wilayah sekitar pelabuhan (Mudana, 2019). Pelabuhan juga merupakan sumber penghidupan bagi banyak masyarakat sekitarnya sehingga dampak sosial-ekonomi dari rencana pembangunan Pelabuhan Onshore penting dipertimbangkan sejak awal (Esteban et al., 2020).

Akan tetapi, sebagaimana umumnya pembangunan di Indonesia, rencana pembangunan Pelabuhan Onshore di Kota Pekalongan belum disusun dengan proses evaluasi awal (*ex-ante*). Meski sudah direncanakan sejak tahun 2011, belum tersedia dokumen resmi yang menjabarkan evaluasi awal (*ex-ante*) maupun rencana menyeluruh yang dapat diakses secara terbuka oleh masyarakat. Padahal isu dan permasalahan yang muncul dapat terjadi mulai dari proses perencanaan, saat pembangunan berlangsung, bahkan setelah pembangunan selesai. Sementara evaluasi awal (*ex-ante*) yang sifatnya memperkirakan hal-hal yang mungkin terjadi akibat diterapkannya suatu perencanaan atau kebijakan dapat meminimalisir timbulnya masalah yang harus dihadapi oleh masyarakat (Samset & Christensen, 2017; Todd & Wolpin, 2008). Keterbatasan kapasitas perencana atau pembuat kebijakan dan juga ketersediaan data membuat evaluasi *ex-ante* seringkali dilewatkan dalam tahap perencanaan (Bracken, 2013). Pembuat kebijakan juga

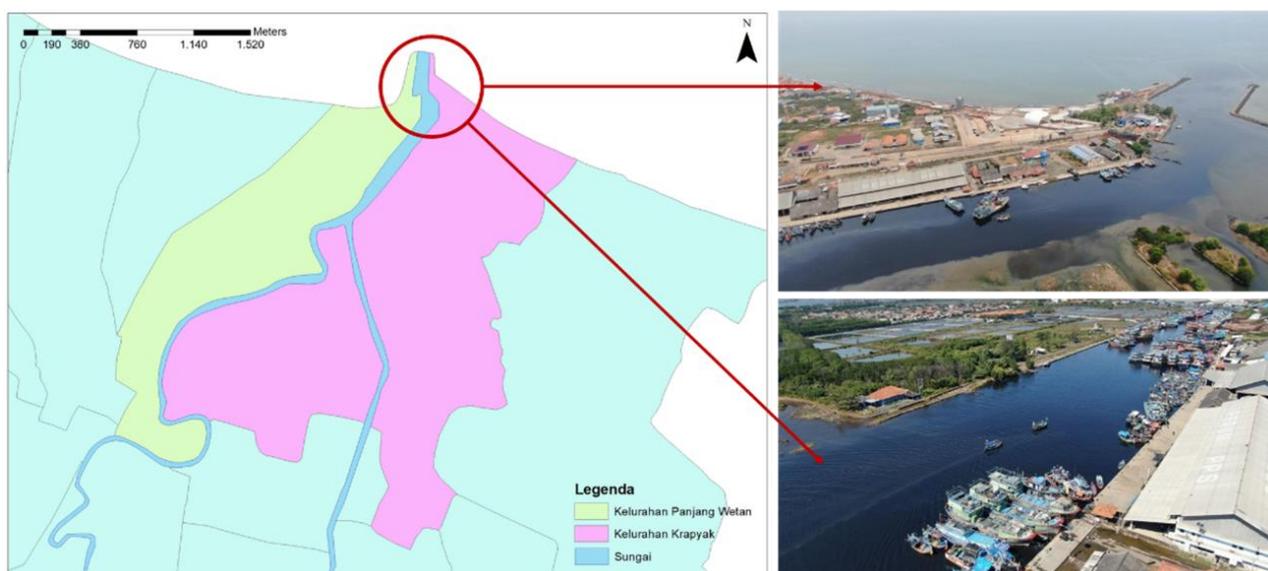
lebih cenderung melakukan evaluasi yang berfokus pada pengukuran hasil setelah atau dampak setelah program atau kebijakan diberlakukan (*ex-post*) (Bracken, 2013; Todd & Wolpin, 2008). Akan tetapi setiap tahapan dalam pengambilan keputusan dalam proyek pembangunan memiliki evaluasi masing-masing yang dapat diterapkan untuk menguji dan menilai sejauh mana target masing-masing fase dapat dicapai (Samset & Christensen, 2017).

Berdasarkan penjabaran latar belakang, penelitian ini bertujuan mengkaji perkiraan dampak rencana pembangunan Pelabuhan Perikanan Onshore bagi masyarakat di wilayah pesisir Kota Pekalongan pada aspek fisik ruang dan aspek sosial-ekonomi. Pembahasan dalam penelitian ini memperluas diskusi mengenai dampak pembangunan infrastruktur berskala besar yang lebih umum membahas tentang pelabuhan sebagai penunjang transportasi (Esteban et al., 2020; Mudana, 2019) dengan menambah pembahasan yang lebih spesifik mengenai dampak pelabuhan perikanan sebagai pusat aktivitas ekonomi. Selain itu, berbeda dari penelitian tentang pelabuhan yang lebih fokus pada penilaian kinerja (D'agostini & Jo, 2019; Muhammad et al., 2011; Ngamel et al., 2017; Suherman et al., 2020) dan bagaimana keberlanjutan pengelolaannya (Ouadha, 2017; Pacaud et al., 2016; Suherman, 2009), penelitian ini memperkaya diskusi mengenai perkiraan dampak pelabuhan perikanan dengan sudut pandang *ex-ante*.

2. DATA DAN METODE

2.1. Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan sumber data dan informasi utama berupa data primer yang diperoleh melalui observasi lapangan, wawancara, dan *focus group discussion* (FGD). Data yang diperoleh melalui wawancara meliputi penjelasan rencana pembangunan Pelabuhan Onshore dan asumsi umum tentang rencana tersebut. Sementara data yang dihimpun melalui FGD berupa pengalaman dan penilaian dampak dari perwakilan masyarakat seputar rencana pembangunan Pelabuhan Onshore dan bagaimana pendapat dan asumsi masyarakat mengenai rencana tersebut relatif terhadap kondisi sosial-ekonomi mereka. Data sekunder berupa data statistik sosial-ekonomi dan informasi umum PPNP yang berasal dari laporan dan dokumentasi institusi terkait, sumber pemberitaan, dan literatur juga digunakan sebagai pelengkap informasi dalam proses analisis. Pengumpulan data difokuskan pada lokasi penelitian yang terdiri atas kawasan PPNP beserta wilayah administrasi yang menaungi lokasinya, yaitu Kelurahan Panjang Wetan dan Kelurahan Krapyak, Kecamatan Pekalongan Utara, Kota Pekalongan.



Sumber: Diolah dari Pemerintah Kota Pekalongan, 2022 dan Pikiran Rakyat, 2021

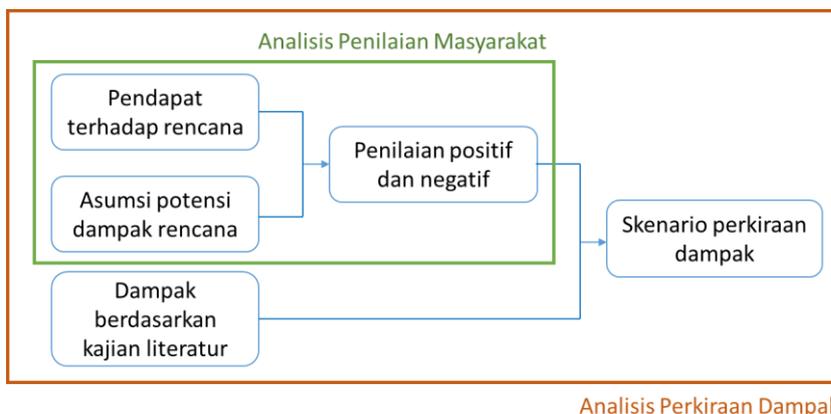
Gambar 1. Peta Lokasi Penelitian

Pengumpulan data primer melalui wawancara di lokasi penelitian melibatkan 4 responden kunci, yaitu Sekretaris Bappeda Kota Pekalongan, Sekretaris Kecamatan Pekalongan Utara, Kepala Kelurahan Panjang Wetan, dan Kepala Kelurahan Krapyak. Sedangkan pengumpulan data melalui *Focus Group Discussion* (FGD) melibatkan 10 orang perwakilan masyarakat Kelurahan Panjang Wetan dan 8 orang perwakilan masyarakat Kelurahan Krapyak. Guna memverifikasi kondisi aktual di lapangan, observasi lapangan juga dilakukan di kedua kelurahan.

2.2. Metode Analisis Data

Pelaksanaan penelitian memiliki tiga tahap analisis dengan penjelasan masing-masing sebagai berikut:

1. Analisis aspek fisik ruang wilayah pelabuhan dan analisis aspek sosial-ekonomi masyarakat
Bertujuan untuk menjabarkan aspek fisik tata ruang dari kawasan pelabuhan eksisting dan juga Pelabuhan Onshore yang baru. Informasi mengenai penggunaan lahan, persebaran, akses, dan ketersediaan infrastruktur pendukung pelabuhan, serta keterpaparan terhadap banjir rob menjadi pokok pembahasan dalam tahap analisis ini. Tahap ini juga menjabarkan aspek sosial-ekonomi masyarakat di kedua wilayah penelitian, kaitannya dengan aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat yang ada di pelabuhan dan sekitarnya.
2. Analisis penilaian masyarakat
Menjelaskan pendapat masing-masing kelompok masyarakat terhadap potensi dampak serta perubahan yang dapat muncul dari pembangunan pelabuhan dan bagaimana hal tersebut mempengaruhi penilaian mereka terhadap rencana yang sedang dan akan berjalan. Pokok-pokok bahasan yang mayoritas dikemukakan oleh masyarakat dalam FGD disintesis penilaian berdasarkan sentimen positif dan sentimen negatif dari asumsi mereka.
3. Analisis perkiraan dampak
Terbagi menjadi dua, yaitu perkiraan dampak aspek fisik ruang dan aspek sosial-ekonomi. Pada analisis ini dirumuskan dampak-dampak rencana pembangunan Pelabuhan Onshore, baik pada aspek fisik maupun aspek sosial-ekonomi, dengan cara membandingkan hasil penilaian dan perubahan yang diasumsikan oleh masyarakat dengan dampak-dampak pembangunan pelabuhan dari kajian literatur penelitian-penelitian terdahulu. Kemudian hasil tersebut diskenariokan dalam tiga sudut pandang waktu, yaitu: tahap perencanaan pada tahun 2011-2020 (Bappeda Kota Pekalongan, 2022), tahap pembangunan pada tahun 2021-2025 sebagaimana tercantum dalam Indikasi Program RTRW Kota Pekalongan tahun 2009-2029, dan tahap operasional yang diasumsikan dimulai setelah tahun 2025. Keseluruhan proses analisis perkiraan dampak digambarkan dalam diagram pada Gambar 2.



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 2. Proses Analisis Perkiraan Dampak

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Aspek Fisik Ruang

Kawasan Pelabuhan Perikanan Nasional Pekalongan (PPNP) eksisting terbagi ke dalam dua wilayah administratif, yaitu Kelurahan Panjang Wetan dan Kelurahan Krapyak. Lokasi PPNP eksisting terletak di ujung utara Jalan WR. Supratman, salah satu jalan utama yang ada di Kelurahan Panjang Wetan. Berdasarkan observasi lapangan, penggunaan lahan di kawasan PPNP dan sekitarnya didominasi oleh area industri, perkantoran, dan permukiman (lihat Gambar 3). Gambar 4 menjelaskan sarana dan prasarana yang ada di kawasan PPNP eksisting. Tempat Pelelangan Ikan (TPI) merupakan fasilitas PPNP yang masih beroperasi dan menjadi pusat aktivitas di pelabuhan saat ini. Banjir rob menggenangi sebagian area TPI sehingga kondisinya relatif sepi meski masih tampak beberapa aktivitas bongkar-muat (Sekretaris Bappeda Kota Pekalongan, komunikasi pribadi, 18 Januari 2022). Semakin sedikit pula kapal-kapal dari luar Pekalongan yang dapat bersandar di PPNP untuk berdagang (Bappeda Kota Pekalongan, 2022).

Di seberang PPNP, terdapat fasilitas pariwisata dan rekreasi Pantai Pasir Kencana yang pengelolaannya dipegang oleh Dinas Pariwisata Kota Pekalongan. Pembangunan fasilitas ini bertujuan untuk memajukan aktivitas wisata dan menumbuhkan potensi ekonomi masyarakat di PPNP dan TPI, tidak hanya ditujukan untuk masyarakat lokal tetapi juga masyarakat di luar Kota Pekalongan (Sekretaris Kecamatan Pekalongan Utara, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Selain itu, konstruksi fisik Pantai Pasir Kencana dilengkapi dengan tanggul berlapis dan kolam-kolam penampungan di sepanjang pantai yang berfungsi ganda sebagai pengendali banjir dan air pasang (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Pembangunan Pantai Pasir Kencana pada akhirnya bertujuan untuk memberikan berbagai manfaat bagi kelangsungan aktivitas PPNP baik bagi aspek sosial, ekonomi, maupun fisik lingkungan.



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2023
Gambar 3. Kondisi Kawasan PPNP Eksisting

Lokasi yang dipilih sebagai tempat dibangunnya Pelabuhan Onshore masih merupakan bagian dari area PPNP eksisting. Pemilihan lokasi mempertimbangkan faktor kedekatan lokasi dengan laut sehingga dapat mempermudah pergerakan keluar-masuk kapal untuk bersandar (Sekretaris Bappeda Kota

Pekalongan, komunikasi pribadi, 18 Januari 2022). Lokasi ini dapat dilihat pada Gambar 5 dengan kode A. Sebagai pemegang wewenang pengelolaan lahan di wilayah kota, jika diperlukan untuk memenuhi kebutuhan Pelabuhan Onshore maka nantinya Pemerintah Kota Pekalongan dapat melakukan proses pembebasan lahan untuk membangun fasilitas penunjang seperti akses jalan. Lahan potensial di sekitar akes Pantai Slamaran atau lokasi Pelabuhan Onshore sebagian besar merupakan tambak dan sawah tidak produktif milik masyarakat di Kelurahan Krapyak (area di sebelah kode B pada Gambar 5). Tambak dan sawah tersebut menjadi tidak produktif karena tergenang banjir rob selama bertahun-tahun sehingga tidak dapat diolah lagi oleh pemilik lahan (Kepala Kelurahan Krapyak, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Sementara itu lokasi kolam retensi yang ditunjukkan dengan kode G merupakan wewenang BBWS Pemali Juwana.



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2023

Gambar 4. Sarana dan Prasarana di Kawasan PPNP Eksisting

Akses menjadi bagian penting dari rencana pembangunan Pelabuhan Onshore karena masalah banjir rob dan penurunan tanah di PPNP eksisting membuat pelabuhan beserta fasilitas penunjangnya seringkali tidak dapat diakses. Jalan Kusumabangsa dan WR. Jalan Supratman (lihat Gambar 6) sebagai akses utama yang menghubungkan PPNP dan kawasan perkotaan memiliki tingkat kerawanan banjir yang tinggi (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Keduanya sering berada dalam kondisi tergenang banjir sehingga berangsur menyebabkan konstruksi jalan menjadi rusak dan rawan kemacetan. Saat genangan banjir rob tinggi dan berlangsung tanpa surut selama sehari-hari, akses jalan menjadi tidak dapat dilalui sehingga aktivitas di PPNP pun banyak yang harus dihentikan. Masyarakat Kelurahan Panjang Wetan telah mengusulkan kepada pemerintah kota untuk menghubungkan Jalan Kusumabangsa dengan rencana jalan lingkar utara kota (Kepala Kelurahan Panjang Wetan, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Mereka menilai hal tersebut akan memberikan akses alternatif ke PPNP dan fasilitas di sekitarnya karena jalur tersebut tidak terpengaruh oleh genangan banjir rob.



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth , 2023
Gambar 5. Kepemilikan Lahan di Kawasan PPNP Eksisting



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2023
Gambar 6. Akses Eksisting dan Rencana di Sekitar PPNP dan Lokasi Pelabuhan Onshore

Sementara itu lokasi yang telah ditetapkan untuk Pelabuhan Onshore dapat diakses melalui Pantai Slambaran yang berada di bagian utara Kelurahan Krpyak. Rute utama menuju ke sana adalah melalui Jalan Jlamprang – Jalan Rasamala Raya – Jalan Pantai Dewi (lihat Gambar 6). Di sepanjang jalur menuju Pantai

Slambaran ini banyak sekali pemukiman penduduk. Ada juga tambak dan sawah yang tidak aktif di sepanjang Jalan Pantai Dewi, area dekat pintu masuk Pantai Slambaran. Menurut informasi dari peserta FGD, Jalan Jlamprang dan Jalan Pantai Dewi memiliki intensitas banjir yang lebih tinggi dibandingkan Jalan Rasamala Raya. Hal ini dapat menjadi perhatian yang akan mempengaruhi bagaimana pembangunan infrastruktur direncanakan untuk pelabuhan baru tersebut.

Dengan rute saat ini, masalah akses pelabuhan eksisting dapat terulang kembali. Karenanya, salah satu jalur yang diusulkan untuk mengakses Pelabuhan Onshore baru tersebut adalah melalui Jalan Labuhan di Kelurahan Degayu (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Berdasarkan hasil FGD, perwakilan masyarakat menilai bahwa akses ke Pelabuhan Onshore saat ini masih mengabaikan kebutuhan mobilitas antara Panjang Wetan dan Krpyak. Kedua kelurahan tersebut hanya terhubung melalui satu jalur dengan rute Jalan Kusumabangsa atau Jalan WR. Supratman dan Jalan Jlamprang melalui Jalan Jetayu – Jalan Raden Saleh – Jalan Patinus (lihat Gambar 6) tanpa alternatif lain. Rute yang lebih pendek dan langsung dari pelabuhan lama dan Pelabuhan Onshore diperlukan karena akan mendukung mobilitas antar lokasi menjadi lebih efektif dan efisien. Pilihan pembuatan jembatan sungai di Kali Banger harus dipertimbangkan karena tidak hanya mempersingkat lalu lintas tetapi juga akan menjadi alternatif yang berguna jika akses utama terganggu oleh banjir atau masalah lalu lintas lainnya (Kepala Kelurahan Panjang Wetan, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022).

3.2. Aspek Sosial-Ekonomi

Selain memperhatikan aspek fisik pembangunan Pelabuhan Onshore, hal penting yang perlu dikaji adalah bagaimana pengaruhnya terhadap aspek sosial-ekonomi masyarakat dan komunitas yang terkait dengan kegiatan pelabuhan. Demografi pelaku perikanan tangkap di PPNP terdiri dari 4763 orang nelayan (dengan 1.395 nelayan berasal dari Pekalongan) dan 140 penjual ikan yang kegiatannya bergantung pada PPNP dan fasilitasnya (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Masyarakat Kelurahan Krpyak mengambil porsi besar sebagai nelayan, sementara masyarakat Kelurahan Panjang Wetan lebih banyak merupakan pekerja jasa pelabuhan, dan pedagang di kawasan PPNP (Sekretaris Kecamatan Pekalongan Utara, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Masyarakat pesisir di sekitar pelabuhan secara sosial dan ekonomi terkena dampak penurunan aktivitas pelabuhan yang ada akibat banjir dan penurunan tanah. Banyak dari mereka yang akhirnya menganggur karena pelabuhan tidak dapat beroperasi secara normal (Kepala Kelurahan Panjang Wetan, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Pembangunan Pelabuhan Onshore baru bertujuan untuk meningkatkan kegiatan perikanan dan perdagangan tersebut supaya masyarakat dapat memiliki mata pencaharian dan kesejahteraan yang lebih baik (Bappeda Kota Pekalongan, 2022).

Pantai Pasir Kencana juga turut andil dalam membuka lapangan kerja baru bagi masyarakat yang kehilangan pekerjaan karena aktivitas pelabuhan yang menurun. Masyarakat dapat berdagang di dalam fasilitas rekreasi. Pemerintah kelurahan dan masyarakat juga telah melakukan audiensi dengan Pemerintah Kota Pekalongan untuk membahas lebih lanjut peluang ekonomi yang dapat membantu masyarakat setempat (Kepala Kelurahan Panjang Wetan, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Namun, proses pembangunan Pelabuhan Onshore juga berdampak kurang menguntungkan bagi sebagian masyarakat di Kelurahan Panjang Wetan. Untuk membersihkan alur sungai dan mengendalikan tingkat sedimentasinya, beberapa usaha parkir dan galangan kapal masyarakat harus ditutup (lihat Gambar 7) (Kepala Kelurahan Panjang Wetan, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Masyarakat yang semula menyewakan ruang sungai di depan atau di belakang rumahnya untuk tempat tambat kapal tidak dapat lagi melakukannya.

Berbeda dengan kondisi masyarakat Panjang Wetan yang secara sosial dan ekonomi terkena dampak menurunnya aktivitas pelabuhan, masyarakat Kelurahan Krpyak sebagian besar adalah petani yang sudah terdampak oleh banjir rob dalam jangka waktu yang panjang (Kepala Kelurahan Krpyak, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Menurut peserta FGD, sudah lebih dari sepuluh tahun masyarakat petambak dan petani beralih pekerjaan menjadi buruh pabrik atau pedagang (pemilik warung) untuk menopang kebutuhan mereka. Pekerjaan tersebut dipilih lantaran tambak dan sawah mereka tidak lagi produktif dan terlantar sehingga mereka tidak dapat lagi memperoleh penghasilan dari keduanya. Kondisi tersebut

membuat pengalaman masyarakat Krpyak berbeda dengan masyarakat di Panjang Wetan terkait dampak ekonomi yang mungkin muncul karena rencana pembangunan Pelabuhan Onshore.



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2023

Gambar 7. Aspek Sosial-Ekonomi di Kawasan PPNP



Sumber: Hasil Analisis dari Google Earth, 2023

Gambar 8. Sebaran Industri di Wilayah Penelitian

Lahan potensial untuk pembebasan lahan sebagian besar berasal dari lahan milik masyarakat di Kelurahan Krpyak. Sebagian pemilik lahan mungkin dapat diuntungkan dengan adanya rencana pembangunan akses jalan ke Pelabuhan Onshore yang melalui wilayah Kelurahan Krpyak (Kepala Kelurahan Krpyak, komunikasi pribadi, 9 Maret 2022). Namun, sebagian besar masyarakat di sana merasa baru akan merasakan manfaatnya begitu Pelabuhan Onshore sudah dalam tahap pembangunan. Program pencegahan banjir yang terintegrasi dengan pembangunan Pelabuhan Onshore juga membuka peluang tambahan di Kelurahan Krpyak, terutama dalam pengembangan kegiatan wisata lokal di sepanjang bendungan sungai baru di Kali Banger. Dibangunnya jembatan wisata selain mendorong interaksi sosial antar masyarakat juga meningkatkan aksesibilitas masyarakat kedua kelurahan.

Pada aspek ekonomi, hasil observasi menunjukkan bahwa salah satu aktivitas vital di sekitar kawasan pelabuhan adalah industri, baik industri besar maupun industri kecil dan menengah. Setidaknya terdapat 9 industri di Kelurahan Panjang Wetan dan sebuah industri perikanan besar di Kelurahan Krpyak (lihat Gambar 8). Sebagian industri tersebut merupakan milik swasta yang beroperasi di lahan yang masuk dalam wewenang pengelolaan PT Perikanan Nusantara dan PPNP (lihat Gambar 5). Keberadaan industri-industri tersebut memberikan berkontribusi pada produktivitas masyarakat dan kemajuan aktivitas ekonomi di sekitarnya, terlebih beberapa industri menggunakan bahan produksi yang berasal dari PPNP.

3.3. Penilaian Masyarakat terhadap Dampak Pembangunan Pelabuhan

Isu terkait rencana pembangunan Pelabuhan Onshore telah diketahui secara umum oleh masyarakat Kota Pekalongan, namun proses perencanaan yang masih terus berlangsung di tingkat kota membuat masyarakat terdampak belum memiliki pemahaman menyeluruh tentang rencana tersebut. Secara umum, pimpinan pemerintah kedua kelurahan (Panjang Wetan dan Krpyak) serta pemerintah kecamatan Pekalongan Utara menyambut baik rencana pembangunan Pelabuhan Onshore. Mereka berhadapan Pelabuhan Onshore dapat membantu masyarakat yang terkena dampak banjir rob untuk mendapatkan kembali mata pencaharian mereka. Berdasarkan proses wawancara dan FGD dengan masyarakat baik di Kelurahan Panjang Wetan maupun Krpyak, ada beberapa hal yang menurut masyarakat mungkin diabaikan oleh pemerintah kota. Masyarakat menekankan pada empat hal utama, yaitu:

- **Pengendalian banjir rob:** Masyarakat masih menganggap bahwa untuk saat ini pengendalian banjir dan banjir rob melalui program pemerintah merupakan bagian integral untuk mensukseskan pembangunan Pelabuhan Onshore. Meski menerima positif rencana pembangunan tersebut, mereka berharap pemerintah bisa memastikan wilayah tempat tinggal mereka bebas banjir sehingga mereka bisa beraktivitas dengan nyaman. Mereka juga percaya bahwa setelah masalah banjir dan rob teratasi, peluang ekonomi juga akan tumbuh di kawasan pelabuhan.
- **Akses dan infrastruktur:** Saat ini tidak ada akses langsung yang menghubungkan Kelurahan Panjang Wetan dengan pelabuhan eksisting atau lokasi Pelabuhan Onshore baru. Jalan utama yang ada tidak efisien dalam mendukung mobilitas masyarakat di kedua kawasan tersebut. Masyarakat menyarankan pemerintah untuk membangun jembatan baru atau menghubungkan Jalan Kusumabangsa dengan jalan lingkaran utara kota Pekalongan sebagai alternatif akses bebas banjir. Selain itu, masyarakat di Kelurahan Krpyak menuntut pemerintah untuk memberikan tempat pembuangan sampah yang lebih layak bersamaan dengan pembangunan Pelabuhan Onshore. Masyarakat menilai bahwa TPS Degayu tidak optimal dalam mengatasi permasalahan sampah wilayah mereka sehingga memperparah banjir di Kelurahan Krpyak.
- **Peluang ekonomi:** Masyarakat optimis terhadap peluang ekonomi yang akan tumbuh seiring pembangunan Pelabuhan Onshore dan kawasan sekitarnya. Bagi masyarakat Panjang Wetan, pengembangan kawasan pelabuhan berpotensi memberikan kesempatan kerja baru di Pelabuhan Onshore beserta segala fasilitas penunjangnya. Di sisi lain, masyarakat Kelurahan Krpyak melihat bahwa peluang ekonomi mereka lebih dipengaruhi oleh potensi peningkatan pendatang dan aktivitas di wilayah mereka yang kemudian dapat berdampak terhadap harga tanah. Mereka juga

melihat peluang ekonomi pada ganti untung pembebasan lahan untuk mengakomodasi kebutuhan pembangunan lebih banyak sarana dan prasarana. Tambak dan sawah masyarakat yang tidak produktif dapat menjadi aset berharga bagi penghidupan mereka. Peluang ekonomi juga dapat dilihat di sektor pariwisata seiring dengan peningkatan aktivitas Pelabuhan Onshore dan keberadaan Pantai Pasir Kencana.

- **Perubahan sosial:** Masyarakat menilai bahwa setiap proses pembangunan akan membawa perubahan pada kondisi sosial masyarakat. Menurut masyarakat di kedua kelurahan, kesempatan kerja dan tumbuhnya aktivitas seiring pengembangan Pelabuhan Onshore akan mendorong migrasi dari masyarakat di luar wilayah Kelurahan Panjang Wetan dan Kelurahan Krpyak maupun di luar Kota Pekalongan Hal tersebut dalam jangka panjang akan meningkatkan kebutuhan permukiman, akses untuk mendukung mobilitas, konsumsi air, serta dinamika sosial. Pemerintah perlu menjaga dinamika sosial antara masyarakat pendatang dapat berjalan selaras dengan masyarakat lokal. Selain itu, Pelabuhan Onshore berpotensi memiliki sistem operasional yang lebih maju dan modern sehingga berpotensi menjadi kendala bagi masyarakat lokal yang belum memiliki kapasitas sesuai kebutuhan. Perlu sosialisasi menyeluruh jika pemerintah serius meningkatkan kesejahteraan dan penghidupan masyarakat.

Penilaian terhadap rencana pembangunan Pelabuhan Onshore setidaknya dapat juga dilihat melalui tiga perspektif kelompok masyarakat terhadap keseluruhan isu yang ada. Ketiga kelompok tersebut adalah pemerintah kelurahan, masyarakat yang mata pencahariannya berkaitan dengan kegiatan pelabuhan (komunitas pelabuhan), dan masyarakat yang berdomisili di wilayah sekitar PPNP dan Pelabuhan Onshore (masyarakat kelurahan). Pemerintah di tingkat kelurahan yang berinteraksi dan menjadi bagian dari masyarakat memiliki penilaian yang bercampur antara positif dan negatif (lihat Tabel 1). Mereka sangat menyambut potensi untuk membuat kondisi mereka lebih baik tetapi pada saat yang sama mereka juga khawatir dengan kemungkinan efek yang mungkin terjadi di luar kendali mereka. Terlepas dari potensi ekonomi, ada masalah lain yang mungkin muncul, dan mereka akan menjadi pihak pertama yang mendapatkan pengalaman langsung, baik atau buruk. Situasi yang sama dapat dilihat pada masyarakat pelabuhan maupun masyarakat kelurahan pada umumnya.

Tabel 1. Penilaian Masyarakat terhadap Rencana Pembangunan Pelabuhan Onshore

Kelompok	Penilaian Positif	Penilaian Negatif
Pemerintah Kelurahan	<ul style="list-style-type: none"> • Memberi harapan untuk mengatasi permasalahan banjir dan rob • Peluang ekonomi baru akan tercipta bagi masyarakat • Membantu meningkatkan kesejahteraan masyarakat seiring dengan tumbuhnya aktivitas dan pengembangan akses 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencana pembangunan Pelabuhan Onshore menimbulkan spekulasi lahan • Potensi migrasi ke Panjang Wetan dan Krpyak yang meningkatkan biaya hidup masyarakat • Migrasi dari luar kelurahan dapat menciptakan persaingan kerja • Pemerintah kota masih belum memberikan sosialisasi menyeluruh • Belum diberikan kesempatan kepada masyarakat untuk berpartisipasi dalam perencanaan • Belum ada kejelasan peningkatan akses antara Panjang Wetan dan Krpyak • Risiko meningkatnya kriminalitas oleh pendatang

Kelompok	Penilaian Positif	Penilaian Negatif
Komunitas Pelabuhan	<ul style="list-style-type: none"> • Dapat mengatasi rob • Peluang ekonomi baru bagi komunitas pelabuhan yang terdampak penurunan kinerja pelabuhan perikanan saat ini • Menghadirkan teknologi baru yang akan membantu peningkatan kapasitas komunitas pelabuhan • Letak pelabuhan yang lebih dekat ke laut dapat menarik lebih banyak kapal untuk berlabuh dan beraktivitas di Kota Pekalongan • Peningkatan hasil perikanan dapat meningkatkan kesejahteraan nelayan dan usaha/industri di sektor perikanan 	<ul style="list-style-type: none"> • Rencana pembangunan Pelabuhan Onshore belum mempertimbangkan kebutuhan komunitas pelabuhan • Pemerintah kota belum memastikan partisipasi komunitas pelabuhan dalam pembahasan rencana Pelabuhan Onshore • Risiko munculnya kesenjangan ekonomi antar komunitas pelabuhan setempat dan pendatang
Masyarakat Kelurahan	<ul style="list-style-type: none"> • Memberikan harapan bagi penyelesaian banjir dan rob • Kesempatan bagi masyarakat yang lahannya tergenang rob untuk mendapat ganti untung pembebasan lahan • Pembangunan baru memunculkan peluang ekonomi: pedagang ikan, pedagang warung makan, pedagang souvenir, persewaan tempat tinggal, dan lain-lain 	<ul style="list-style-type: none"> • Pembangunan Pelabuhan Onshore akan memakan waktu lama dan mengganggu kelancaran kehidupan sehari-hari: polusi udara, polusi suara, kemacetan • Keterbatasan akses akan semakin terganggu saat pembangunan berlangsung • Kekhawatiran akan munculnya kesenjangan ekonomi antara masyarakat lokal dan pendatang • Risiko peningkatan angka kriminalitas seiring meningkatnya kepadatan penduduk

Sumber: Hasil Analisis, 2023

3.4. Perkiraan Dampak Pembangunan Pelabuhan Onshore

Pembangunan Pelabuhan Onshore dalam perencanaannya bertujuan untuk meningkatkan kondisi sosial ekonomi dan memberikan dampak positif. Akan tetapi pada beberapa kasus pembangunan pelabuhan (Ouadha, 2017; Vega-Muñoz et al., 2021) hanya sedikit masyarakat yang mendapatkan manfaat, bahkan secara tidak langsung menerima dampak negatif dari kerusakan akibat proses pembangunan, baik secara fisik lingkungan maupun sosial-ekonomi, khususnya yang terkait sumber penghidupan masyarakat (D'agostini & Jo, 2019). Belum lagi pembangunan infrastruktur berskala besar seperti ini membutuhkan proses panjang yang akan membawa perubahan di tiap tahapnya (Buisman, 2017).

3.4.1. Perkiraan Dampak Fisik Ruang

Pada tahap perencanaan, rencana pembangunan Pelabuhan Onshore akan berdampak pada perubahan kepemilikan lahan dan properti masyarakat akibat proses pembebasan lahan. Pembebasan lahan akan berpengaruh juga pada perubahan pemanfaatan ruang atau penggunaan lahan di wilayah sekitar pelabuhan. Di wilayah Kelurahan Panjang Wetan, perubahan fisik ruang pada tahap ini dapat dilihat dari pembebasan kanal dari usaha galangan kapal masyarakat. Selebihnya pada tahap ini dampak terhadap kondisi fisik ruang lebih banyak dialami oleh masyarakat di Kelurahan Krapyak. Untuk menunjang pembangunan Pelabuhan Onshore dan fasilitas pendukungnya, masyarakat menghadapi perubahan penggunaan dan kepemilikan lahan di sekitar tempat tinggal dan tempat mereka bekerja. Sebagian masyarakat dari kedua kelurahan kehilangan hak atas pemanfaatan ruang dan juga kepemilikan lahan yang di antaranya pemanfaatan kanal sebagai usaha perorangan dan kepemilikan lahan tambak dan sawah di sekitar lokasi PPNP dan akses menuju Pelabuhan Onshore. Untuk akses dan infrastruktur, peninggian dan perbaikan badan jalan utama dan pembangunan jembatan merupakan dampak fisik yang mulai dapat

dilihat oleh masyarakat dan dirasakan manfaatnya. Lebih lengkap mengenai perkiraan dampak terhadap aspek fisik ruang di kedua wilayah penelitian dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Perkiraan Dampak Pembangunan Pelabuhan Onshore terhadap Aspek Fisik-Ruang

No.	Tahap	Pemanfaatan Ruang dan Kepemilikan Lahan		Akses dan Infrastruktur	
		Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak	Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak
1	Perencanaan (2011-2020)	Hilangnya hak pemanfaatan kanal sebagai galangan kapal oleh masyarakat	Perubahan hak milik sawah dan tambak akibat pembebasan lahan	Jalan WR. Supratman mengalami peninggian dan pelebaran	Terbangunnya jembatan Panjang Wetan-Krapyak yang meningkatkan mobilitas
		Berkembangnya area wisata dan perdagangan Pantai Pasir Kencana		Ketersediaan tanggul pantai tambahan dalam konstruksi Pantai Pasir Kencana	Terbangunnya tanggul di Kali Jlamprang yang membantu mengendalikan banjir
2	Pembangunan (2021-2025)	Fasilitas perdagangan dan jasa semakin tumbuh di sekitar Pantai Pasir Kencana dan TPI	Perubahan pemanfaatan ruang dari peralihan lahan terbuka menjadi terbangun	Perbaikan kondisi Jalan WR. Supratman menjadi bebas genangan rob	Peningkatan kepadatan jalan utama (Jalan Rasamala Raya dan Jalan Jlamprang) untuk mengakomodasi kendaraan proyek pembangunan pelabuhan <i>onshore</i>
		Pertumbuhan jumlah akomodasi (kos dan rumah kontrak) di sekitar lokasi pembangunan untuk menampung pekerja		Peningkatan kepadatan Jalan WR. Supratman untuk mengakomodasi kendaraan proyek pembangunan pelabuhan <i>onshore</i>	Terkendalnya luapan banjir dari Kali Jlamprang Dilaksanakannya pembangunan TPA di sekitar Pantai Slamaran
3	Operasional (setelah 2025)	Peningkatan jumlah pusat aktivitas perdagangan di sekitar lokasi lama PPNP dan TPI	Pertumbuhan jumlah akomodasi di sekitar pelabuhan <i>onshore</i>	Berkurangnya kepadatan lalu lintas di akses utama kelurahan	Perubahan kepadatan dan kerentanan terhadap kemacetan pada akses utama kelurahan
		Perkembangan lahan terbuka hijau sebagai penunjang aktivitas pariwisata dan perdagangan	Pertumbuhan jumlah pusat aktivitas perdagangan di sekitar jalan utama kelurahan Peningkatan kepemilikan lahan dan properti oleh masyarakat pendatang	Terbangunnya konektivitas Jalan Kusumabangsa dengan Jalan Lingkar Utara Kota Pekalongan	Tersedianya akses alternatif menuju pelabuhan <i>onshore</i> Tersedianya TPA dan pengelolaan sampah yang memadai untuk kawasan pelabuhan dan sekitarnya

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Sementara pada tahap pembangunan di periode 2021-2025 diperkirakan bahwa pembangunan yang sudah dimulai pada tahap sebelumnya masih berlanjut. Bahkan pembangunan baru berupa fasilitas perdagangan dan jasa semakin bertambah dan menyebabkan perubahan penggunaan lahan. Akan semakin banyak ditemukan pemanfaatan lahan yang semula adalah lahan hijau atau terbuka menjadi lahan terbangun. Seiring dengan pembangunan tersebut maka akses pun menjadi salah satu komponen yang mengalami gangguan berupa kemacetan lalu lintas. Meskipun begitu perbaikan akses utama yang sudah dimulai pada tahap sebelumnya berpeluang untuk dapat beroperasi dengan baik tanpa adanya gangguan rob. Pembangunan dan perbaikan fasilitas penunjang Pelabuhan Onshore diperkirakan dapat memberikan dampak yang positif pula bagi perbaikan pelayanan dasar bagi masyarakat, khususnya pada akses jalan dan pengelolaan sampah.

Pada tahap operasional setelah tahun 2025, apabila pembangunan berjalan sesuai rencana pemerintah dan harapan masyarakat maka wilayah Kelurahan Panjang Wetan dan Kelurahan Krapyak diperkirakan dapat berkembang sebagai pusat pertumbuhan baru melalui aktivitas pelabuhan serta aktivitas perdagangan dan jasa. Melalui pembangunan yang juga telah dapat mengendalikan permasalahan banjir rob di kedua wilayah maka pertumbuhan aktivitas juga akan menimbulkan kepadatan dan tarikan pergerakan baru. Meski dengan infrastruktur jalan yang lebih memadai dan tersedianya alternatif akses di sekitar Pelabuhan Onshore, hal tersebut tetap berpotensi menimbulkan masalah kemacetan dan terhambatnya mobilitas masyarakat.

3.4.2. Perkiraan Dampak Sosial-Ekonomi

Pembangunan dalam arti luas diartikan sebagai upaya-upaya pencapaian pemenuhan kebutuhan dasar, pemberantasan kemiskinan, dan penciptaan taraf hidup yang lebih baik (Dawkins, 2003; Schlüter et al., 2020). Oleh karenanya pembangunan juga erat kaitannya dengan aspek sosial-ekonomi masyarakat. Oleh karenanya pembangunan juga erat kaitannya dengan aspek sosial-ekonomi masyarakat. Pembangunan dapat berkontribusi bagi proses perubahan sosial-ekonomi masyarakat, dari tingkat individu sampai dengan kelompok (Insani et al., 2022). Terkait pembangunan Pelabuhan Onshore, perubahan-perubahan yang terjadi pada aspek fisik-ruang sebagaimana sebelumnya telah dijabarkan dapat memberikan efek turunan berupa dampak-dampak pada aspek sosial-ekonomi masyarakat (lihat Tabel 3).

Pada tahap perencanaan (2011-2020) aspek sosial-ekonomi di kedua kelurahan mengalami penurunan pada aktivitas perikanan khususnya yang berpusat di pelabuhan dan juga tambak. Hal tersebut secara sosial kemudian berpengaruh terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat pada periode tersebut. Hasilnya, masyarakat cenderung melakukan banyak spekulasi terhadap peluang-peluang yang mungkin mereka dapatkan dengan adanya rencana pembangunan Pelabuhan Onshore tersebut. Hal tersebut kemudian mendorong keinginan mereka untuk lebih dilibatkan dalam proses perencanaan Pelabuhan Onshore.

Tabel 3. Perkiraan Dampak Pembangunan Pelabuhan Onshore terhadap Aspek Sosial-Ekonomi

No.	Tahapan	Aktivitas Sosial		Aktivitas Ekonomi	
		Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak	Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak
1	Perencanaan (2011-2020)	Peningkatan aktivitas masyarakat dan pariwisata lokal dengan keberadaan Pantai Pasir Kencana	Munculnya spekulasi masyarakat terkait dampak pembangunan Pelabuhan Onshore	Penurunan aktivitas perdagangan di TPI dan pelabuhan	Munculnya spekulasi pembebasan lahan

No.	Tahapan	Aktivitas Sosial		Aktivitas Ekonomi	
		Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak	Kelurahan Panjang Wetan	Kelurahan Krapyak
		Semakin tingginya antusiasme masyarakat untuk dilibatkan dalam proses perencanaan pembangunan Pelabuhan Onshore		Aktivitas perdagangan mulai tumbuh di area Pantai Pasir Kencana	Masyarakat kehilangan pendapatan dari lahan tambak dan sawah yang terendam rob
2	Pembangunan (2021-2025)	Peningkatan aktivitas pariwisata di Pantai Pasir Kencana dan sekitarnya	Peningkatan aktivitas masyarakat seiring kegiatan pembangunan yang mulai berjalan	Pertumbuhan jumlah usaha penyedia akomodasi (kos dan rumah kontrak) di sekitar lokasi pembangunan Pelabuhan Onshore	
		Peningkatan jumlah pendatang ke wilayah di sekitar kawasan PPNP dan Pelabuhan Onshore (baik pekerja proyek maupun pemukim baru)		Tumbuhnya aktivitas perdagangan informal untuk menunjang kebutuhan sehari-hari pekerja proyek	
3	Operasional (setelah 2025)	Meningkatnya keterbukaan masyarakat terhadap keberadaan pendatang		Pertumbuhan jumlah pusat aktivitas perdagangan di sekitar lokasi lama PPNP dan TPI	Kenaikan harga lahan yang mempengaruhi pertumbuhan area komersial (perdagangan dan jasa)
		Peningkatan kapasitas dan keterampilan masyarakat lokal		Peningkatan jumlah masyarakatnya yang bekerja di bidang perdagangan dan jasa	Peningkatan jumlah pekerja di bidang formal dan perkantoran Penurunan jumlah petambak dan petani aktif

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Pada tahap pembangunan (2021-2025) diperkirakan terjadi peningkatan aktivitas perdagangan masyarakat guna menunjang proses pembangunan Pelabuhan Onshore. Peningkatan tersebut kemudian juga akan membawa gelombang pendatang ke kedua kelurahan, baik sebagai pekerja proyek pembangunan maupun pendatang dari wilayah lain seiring tumbuhnya aktivitas baru di sekitar lokasi pelabuhan. Pada tahap operasional (setelah tahun 2025), masyarakat lokal akan mengalami pergeseran sosial berupa semakin terbukanya mereka akan pendatang yang diiringi dengan peningkatan kapasitas dan interaksi sosial dengan masyarakat luar. Pergeseran corak mata pencaharian pun dapat dilihat pada tahap ini.

3.5. Pembahasan

Penilaian masyarakat terhadap rencana pembangunan Pelabuhan Onshore menunjukkan penilaian positif dan negatif yang cenderung seimbang di antara kelompok masyarakat yang ada, khususnya pada empat fokus utama: pengendalian banjir rob, akses dan infrastruktur, peluang ekonomi, dan perubahan sosial. Fokus-fokus tersebut dapat ditemukan pula pada beberapa penelitian terkait faktor-faktor yang mempengaruhi penilaian masyarakat pada keberadaan pelabuhan (D'agostini & Jo, 2019; van Duin & van der Heijden, 2012; Zainuddin et al., 2021). Masyarakat secara umum memandang optimis bahwa keberadaan Pelabuhan Onshore dapat memperbaiki kondisi perekonomian mereka dan mengatasi

permasalahan banjir rob. Hal ini sesuai dengan tujuan pembangunan Pelabuhan Onshore sebagaimana disebutkan oleh Pemerintah Kota Pekalongan, yaitu untuk mengembalikan kejayaan sektor perikanan tangkap Kota Pekalongan dan meningkatkan perekonomian masyarakat pesisir yang berada di sekitar kawasan pelabuhan. Namun demikian, di saat yang sama terdapat kekhawatiran akan dampak yang mungkin terjadi di luar kendali dan perkiraan mereka. Kekhawatiran tersebut salah satunya disebabkan oleh pemerintah yang dinilai belum cukup membuka peluang partisipasi yang memungkinkan masyarakat untuk menyampaikan inisiatif dan evaluasi. Padahal membangun hubungan aktif dan dialog dengan masyarakat di sekitar kawasan pelabuhan dapat mendorong inisiatif-inisiatif yang meningkatkan manfaat pelabuhan (D'agostini & Jo, 2019; Merk, 2013). Poin-poin penilaian masyarakat tercermin juga dalam analisis perkiraan dampak. Perbedaan dinamika pada ketiga tahap, yaitu tahap perencanaan (2011-2020), tahap pembangunan (2021-2025), dan tahap operasional (setelah 2025) menunjukkan bahwa progress pembangunan yang dicapai erat mempengaruhi dampak yang dihasilkan.

Tabel 4. Sintesa Hasil Penelitian dalam Konsep Evaluasi *Ex-ante*

Rencana: Pembangunan Pelabuhan Perikanan Onshore	
Komponen	Sintesa Hasil
1. Relevansi Latar belakang: banjir rob, penurunan kinerja sektor perikanan, penurunan perekonomian masyarakat	Fokus isu dalam masyarakat: pengendalian banjir rob , akses dan infrastruktur, peluang ekonomi , dan perubahan sosial
2. Efektivitas Tujuan & Sasaran Tujuan: mengembalikan kejayaan sektor perikanan tangkap Kota Pekalongan dan meningkatkan perekonomian masyarakat pesisir yang berada di sekitar kawasan pelabuhan	Dampak yang menunjukkan korelasi positif terhadap tercapainya tujuan tampak dominan pada hasil analisis perkiraan dampak.
3. Dampak Positif dan Negatif	Penilaian dampak positif dan negatif cenderung seimbang.
4. Efisiensi Sumber Daya	Fokus pembangunan pada lahan milik PPNP dan meminimalisir pembebasan lahan.
5. Keberlanjutan	Tersedianya pembiayaan dengan dukungan KKP melalui Proyek Pelabuhan Perikanan Terpadu dan Pasar Ikan Internasional di bawah Kerjasama Pemerintah Indonesia dengan Jepang.

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Hasil penilaian masyarakat dan perkiraan dampak sejalan dengan konsep evaluasi ex-ante proyek pembangunan yang dikemukakan oleh Samset & Christensen (2017), sekaligus membuktikan fungsi evaluasi ex-ante dalam menilai kesesuaian suatu rencana (Nared & Ravbar, 2003; Todd & Wolpin, 2008). Terdapat 5 komponen pokok penilaian dalam evaluasi ex-ante proyek pembangunan, yaitu relevansi proyek, efektivitas tujuan dan sasaran, dampak positif dan negatif dari pelaksanaan proyek, efisiensi penggunaan sumber daya, dan keberlanjutan proyek (Samset & Christensen, 2017). Penilaian masyarakat menunjukkan bahwa rencana pembangunan Pelabuhan Onshore relevan terhadap permasalahan yang mereka hadapi. Masyarakat juga dapat menilai dampak positif dan negatif yang mereka peroleh dari pelaksanaan pembangunan tersebut, di mana keduanya cenderung seimbang. Efektivitas tujuan dan sasaran dari rencana pembangunan pun terjawab dari korelasi positif yang dominan ditunjukkan pada hasil analisis perkiraan dampak. Sementara itu, meski masih dibutuhkan informasi lebih lengkap terkait efisiensi penggunaan sumber daya, dapat diperkirakan bahwa Pemerintah Kota Pekalongan sebagai pelaksana pembangunan Pelabuhan Onshore berupaya untuk melakukan efisiensi anggaran dengan memfokuskan

pembangunan pada lahan milik PPNP dan meminimalisir pembebasan lahan (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Di saat yang sama, keberlanjutan proyek ini juga memiliki jaminan berupa sudah berjalannya proses DED dan ketersediaan pembiayaan oleh KKP dari Proyek Pelabuhan Perikanan Terpadu dan Pasar Ikan Internasional di bawah Kerjasama Pemerintah Indonesia dengan Jepang (Bappeda Kota Pekalongan, 2022). Tabel 4 menunjukkan sintesa hasil dari penelitian ini dalam konsep evaluasi ex-ante.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan ketiga analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa penilaian masyarakat pada aspek fisik ruang dan aspek sosial-ekonomi pada saat perencanaan berjalan berkorelasi positif terhadap perkiraan dampak yang mereka yakini dapat terjadi pada tahap pembangunan dan operasional. Relatif terhadap kebutuhan masyarakat, penilaian positif akan mencerminkan dampak positif, begitu pula sebaliknya. Hasilnya, masyarakat memiliki penilaian yang seimbang terhadap dampak positif dan negatif pembangunan Pelabuhan Onshore. Temuan dalam penelitian ini menunjukkan potensi penilaian masyarakat sebagai masukan dan bahan pertimbangan bagi pembuat kebijakan dalam proses evaluasi awal (ex-ante) guna menghasilkan perencanaan antisipatif. Terpenuhinya informasi mengenai komponen-komponen evaluasi ex-ante dalam rencana pembangunan Pelabuhan Onshore dapat menjadi indikasi awal kesesuaian antara rencana pemerintah dengan kebutuhan masyarakat.

5. UCAPAN TERIMA KASIH

Penelitian dan publikasi ini dapat dilaksanakan berkat dukungan pendanaan dari Direktorat Riset, Teknologi dan Pengabdian Masyarakat (DRTPM) Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Riset dan Teknologi, Kementerian Pendidikan, Kebudayaan, Riset, dan Teknologi melalui skema Penelitian Tesis Magister tahun anggaran 2023 dengan nomor SPK: 449A-77/UN7.D2/PP/VI/2023.

6. REFERENSI

- Bappeda Kota Pekalongan. (2022). *Kompilasi Paparan Pembangunan Pelabuhan On-shore*.
- Bracken, I. (2013). *Urban Planning Methods: Research and Policy Analysis*. *Urban Planning Methods*. <https://doi.org/10.4324/9781315823904>
- Buisman, S. (2017). *Spatial Effects in the Ex-ante Evaluation of Urban Underground Transportation Infrastructure Projects: A Study of the Gap between the Perceived Spatial Effects of Het Souterrain and the Spatial Effects Incorporated in Already Conducted CBAs* [TU Delft]. <https://repository.tudelft.nl/islandora/object/uuid:9ce59844-80a9-4856-808b-4e70cd43b080?collection=education>
- D'agostini, E., & Jo, H. (2019). Port-City and Local Population Relationship: the Perception of Busan Citizens of the Port. *Port Res*, 43(2).
- Dawkins, C. J. (2003). Regional Development Theory: Conceptual Foundations, Classic Works, and Recent Developments: *Journal of Planning Literature*, 18(2), 131–172. <https://doi.org/10.1177/0885412203254706>
- Esteban, M., Takagi, H., Nicholls, R. J., Fatma, D., Pratama, M. B., Kurobe, S., Yi, X., Ikeda, I., Mikami, T., Valenzuela, P., & Avelino, E. (2020). Adapting Ports to Sea-Level Rise: Empirical Lessons Based on Land Subsidence in Indonesia and Japan. *Maritime Policy and Management*, 47(7), 937–952. <https://doi.org/10.1080/03088839.2019.1634845>
- Hakim, W. L., Lee, S. K., & Lee, C.-W. (2021). Mapping Land Subsidence in Pekalongan, Indonesia using Time Series Interferometry and Optimized Hot Spot Analysis with Sentinel-1 SAR Data. *EGU General Assembly 2021*. <https://doi.org/https://doi.org/10.5194/egusphere-egu21-3734>, 2021
- Handayani, W., Chigbu, U. E., Rudiarto, I., & Surya Putri, I. H. (2020). Urbanization and Increasing Flood Risk in the Northern Coast of Central Java-Indonesia: An Assessment towards Better Land Use Policy and Flood Management. *Land*. <https://doi.org/10.3390/LAND9100343>
- Insani, T. D., Handayani, W., Rudiarto, I., & Wijaya, H. B. (2022). Rural Livelihood Resilience on Multiple Dimensions: a Case Study from Selected Coastal Areas in Central Java. *World Review of Science, Technology and Sustainable Development*, 2. <https://doi.org/10.1504/WRSTSD.2021.10040453>

- Jelita, I. N. (2021). Menteri KKP bakal Bangun Pelabuhan Onshore di Pekalongan. <https://mediaindonesia.com/ekonomi/401990/menteri-kkp-bakal-bangun-pelabuhan-onshore-di-pekalongan>
- Merk, O. (2013). The Competitiveness of Global Port-Cities: Synthesis Report. *OECD Regional Development Working Papers*.
- Mudana, I. K. (2019). Relokasi Dermaga Pasar Gayam Sungai Kelay Di Kabupaten Berau Kalimantan Timur. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(3). <https://doi.org/10.25104/warlit.v27i3.785>
- Muhammad, A. K., Suherman, A., & Wijayanto, M. A. (2011). Analisis Program dan Kinerja Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan. *Jurnal Saintek Perikanan*, 7(1), 32–38.
- Nared, J., & Ravbar, M. (2003). Starting Points for the Monitoring and Evaluation of Regional Policy in Slovenia. *Acta Geographica Slovenica*, 43(1). <https://doi.org/10.3986/AGS43102>
- Ngamel, Y. A., Lubis, E., Pane, A. B., & Solikhin, I. (2017). Kinerja Operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara Tual. *Jurnal Teknologi Perikanan Dan Kelautan*, 4(2). <https://doi.org/10.24319/jtpk.4.155-172>
- OUADHA, A. (2017). Algerian Fishing Ports: Analysis and Sustainable Development. *RedEP*. https://www.academia.edu/41581901/ALGERIAN_FISHING_PORTS_ANALYSIS_AND_SUSTAINABLE_DEVELOPMENT
- Pacaud, L., Vollet, D., & Angeon, V. (2016). Impact of Tourism Infrastructure on Regional Development: the Implantation of a Center Parcs Resort in Northern France: [Http://Dx.Doi.Org/10.5367/000000007781497782](http://Dx.Doi.Org/10.5367/000000007781497782), 13(3), 389–406. <https://doi.org/10.5367/000000007781497782>
- Samset, K., & Christensen, T. (2017). Ex Ante Project Evaluation and the Complexity of Early Decision-Making. *Public Organization Review*, 17(1), 1–17. <https://doi.org/10.1007/s11115-015-0326-y>
- Sarah, D., & Soebowo, E. (2018). Land subsidence threats and its management in the North Coast of Java. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 118(1), 012042. <https://doi.org/10.1088/1755-1315/118/1/012042>
- Schlüter, A., Van Assche, K., Hornidge, A. K., & Văidianu, N. (2020). Land-Sea Interactions and Coastal Development: An Evolutionary Governance Perspective. *Marine Policy*, 112. https://doi.org/10.1016/J.MARPOL.2019.103801/LAND_SEA_INTERACTIONS_AND_COASTAL_DEVELOPMENT_AN_EVOLUTIONARY_GOVERNANCE_PERSPECTIVE.PDF
- Suherman. (2009). Analysis on the Social Economic Impacts of the Existence of Brondong Nusantara Fishing Port (NFP) Lamongan East Java. *Jurnal Saintek Perikanan*, 5(1). <http://portalgaruda.fti.unissula.ac.id/index.php?ref=browse&mod=viewarticle&article=20761>
- Suherman, A., Boesono, H., Kurohman, F., & Mudzakir, A. K. (2020). Kinerja Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawan Cirebon Jawa Barat. *Marine Fisheries : Journal of Marine Fisheries Technology and Management*, 11(1). <https://doi.org/10.29244/jmf.v11i1.31803>
- Todd, P. E., & Wolpin, K. I. (2008). Ex Ante Evaluation of Social Programs. *Annales d'Économie et de Statistique*, 91/92. <https://doi.org/10.2307/27917248>
- Van Duin, J. H. R., & van der Heijden, R. E. C. M. (2012). Towards Governance on Noise between Municipality and Terminal Operator by the Use of Simulation Modelling. *Journal of Computational Science*, 3(4). <https://doi.org/10.1016/j.jocs.2012.03.001>
- Vega-Muñoz, A., Salazar-Sepulveda, G., Espinosa-Cristia, J. F., & Sanhueza-Vergara, J. (2021). How to Measure Environmental Performance in Ports. *Sustainability 2021*, Vol. 13, Page 4035, 13(7), 4035. <https://doi.org/10.3390/SU13074035>
- Zainuddin, N., Soon, G. Y., Yi, R. K. J. I. E., & Deraman, N. (2021). Residents' Perception on an Inland Port Development in Northern Border of Peninsular Malaysia. *Quantum Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(6 SE-Articles), 93–103. <https://doi.org/10.55197/qjssh.v2i6.112>