

**ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN GUNA
MENUNJANG KOTA TERPADU MANDIRI AIR TERANG
KABUPATEN BUOL**

ANALYSIS OF ROAD NETWORK DEVELOPMENT IN SUPPORTING
THE "AIR TERANG" INDEPENDENT INTEGRATED CITY
IN BUOL REGENCY

A M R I N



**PROGRAM PASCA SARJANA
TEKNIK PERENCANAAN TRANSPORTASI
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2012**

**ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN GUNA
MENUNJANG KOTA TERPADU MANDIRI AIR TERANG
KABUPATEN BUOL**

Tesis

Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Perencanaan Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

A M R I N

Kepada

**PROGRAM MAGISTER TRANSPORTASI
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2012**

DAFTAR ISI

	Halam an
Halaman Judul	i
Halaman Pengajuan Tesis	ii
Lembar Pengesahan	iii
Pernyataan Keaslian Tesis	iv
Prakata	v
Abstrak	vii
Abstract	viii
Daftar Isi	ix
Daftar Tabel	xii
Daftar Gambar	xiv
Daftar Lampiran	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan Penelitian	6
D. Manfaat Penelitian	6
E. Ruang Lingkup Penelitian	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Sistim Transportasi	8

B. Peran dan Manfaat Transportasi	12
C. Transportasi dan pengembangan Wilayah	16
D. Perencanaan Transportasi	22
E. Metode Location Quotient	39
F. Konsep Manajemen Strategi	42
G. Pengembangan Kawasan Transmigrasi	46
H. Penelitian Terdahulu	48
I. Kerangka Konsep Penelitian	51
BAB III METODE PENELITIAN	52
A. Jenis dan Desain Penelitian	52
B. Lokasi dan Waktu Penelitian	52
C. Pengumpulan dan Analisis Data	54
D. Definisi Operasional	61
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	62
A. Gambaran Umum Daerah Penelitian	62
B. Potensi Sumber Daya Alam	74
1. Potensi sumber daya alam kawasan KTM Air Terang	74
2. Potensi sosial ekonomi	82
3. Analisis sektor unggulan wilayah	83
C. Analisis Potensi Terhadap Pergerakan Transportasi	95
1. Sarana dan prasarana transportasi	95
2. Analisis hirarki simpul pergerakan	103

3. Analisis jaringan jalan	107
D. Analisis Strategi Pengembangan Jaringan Jalan	120
1. Faktor internal	121
2. Faktor eksternal	122
3. Pembobotan unsur-unsur SWOT	123
4. Tahap analisis	130
5. Tahap Pengambilan keputusan	132
BAB V PENUTUP	137
A. Kesimpulan	137
B. Saran	139
DAFTAR PUSTAKA	140
LAMPIRAN	142

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Elemen/unsur utama dalam keterkaitan ruang antar wilayah	20
Tabel 2.	Standar pelayanan minimal bidang jalan di Indonesia	30
Tabel 3.	Luas masing-masing kecamatan dalam kawasan KTM	64
Tabel 4.	Perkembangan penduduk dikawasan KTM tahun 2009	66
Tabel 5.	Luas wilayah dan kepadatan wilayah KTM	67
Tabel 6.	PDRB Kabupaten Buol tahun 2006-2009	69
Tabel 7.	Distribusi fasilitas pendidikan dikawasan KTM	71
Tabel 8.	Distribusi fasilitas kesehatan dikawasan KTM	72
Tabel 9.	Panjang jalan menurut jenis permukaan	72
Tabel 10.	Panjang jalan menurut kondisi jalan	73
Tabel 11.	Luas panen dan produksi padi sawah dan ladang	77
Tabel 12.	Luas panen dan produksi palawija	78
Tabel 13.	Luas panen dan produksi tanaman perkebunan rakyat	79
Tabel 14.	Populasi hewan ternak	81
Tabel 15.	Jumlah penduduk, kepadatan dan rasio seks wilayah KTM	83
Tabel 16.	Hasil perhitungan LQ produksi padi dan palawija	85
Tabel 17.	Hasil perhitungan LQ produksi tanaman perkebunan rakyat	88
Tabel 18.	Hasil perhitungan LQ untuk populasi hewan ternak	90

Tabel 19. Matriks potensi wilayah kecamatan nilai $LQ > 1$	91
Tabel 20. Hasil analisis Shift Share Kabupaten Buol berdasarkan PDRB	94
Tabel 21. Panjang jalan menurut status dan keadaan jalan	97
Tabel 22. Panjang jalan arteri KTM ke kota Buol dan kondisi jalan	98
Tabel 23. Tabel skalogram ketersediaan fasilitas	103
Tabel 24. Tabel skalogram ketersediaan fasilitas	105
Tabel 25. Hirarki wilayah lokasi simpul pergerakan	106
Tabel 26. Indeks aksesibilitas tiap kecamatan	108
Tabel 27. Kebutuhan ketersediaan prasarana jalan	109
Tabel 28. Indeks mobilitas tiap kecamatan	110
Tabel 29. Kondisi jaringan jalan kabupaten	112
Tabel 30. Ruas jalan arteri pada kawasan KTM Air Terang	115
Tabel 31. Ruas jalan kolektor pada kawasan KTM Air Terang	117
Tabel 32. Nilai faktor internal	125
Tabel 33. Nilai reting faktor internal	126
Tabel 34. Nilai faktor eksternal	126
Tabel 35. Nilai faktor reting eksternal	128
Tabel 36. Matriks pembobotan dalam proses analisis SWT	128
Tabel 37. Matriks analisis SWOT pengembangan jaringan jalan	131

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.	Empat model dasar dalam perencanaan transportasi	23
Gambar 2.	Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal	26
Gambar 3.	Sistem jaringan jalan sekunder	27
Gambar 4.	Matriks SWOT	45
Gambar 5.	Kerangka konsep penelitian	51
Gambar 6.	Peta Lokasi Kawasan Perencanaan	53
Gambar 7.	Peta Lokasi Kawasan Perencanaan	54
Gambar 8.	Luas wilayah berdasarkan kecamatan	63
Gambar 9.	Peta wilayah Kabupaten Buol	65
Gambar 10.	Panjang dan status jaringan jalan dikawasan KTM	73
Gambar 11.	Peta wilayah potensial pengembangan KTM Air Terang	74
Gambar 12.	Tanaman Kakao, Nilam, Kelapa Sawit dan Rambutan	84
Gambar 13.	Kondisi kerusakan jalan diwilayah KTM Air Terang	99
Gambar 14.	Terminal Los di Kabupaten Buol	100
Gambar 15.	Pelabuhan Utama Leok	101
Gambar 16.	Sarana angkutan orang dan barang diwilayah KTM	102
Gambar 17.	Peta hirarki simpul wilayah KTM Air Terang	105
Gambar 18.	Peta hirarki simpul pergerakan	107
Gambar 19.	Ketersediaan prasarana jalan	109
Gambar 20.	Pelayanan prasara jalan	111
Gambar 21.	Kinerja jaringa jalan	113

Gambar 22. Peta pengembangan jaringan jalan arteri	116
Gambar 23. Peta pengembangan jaringan jalan kolektor	118
Gambar 24. Diagram analisis SWOT	130

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. PDRB Kabupaten Buol tahun 2006-2009	142
Lampiran 2. PDRB Provinsi Sulawesi Tengah tahun 2006-2009	143
Lampiran 3. Perhitungan National Growth Share (NGS)	144
Lampiran 4. Perhitungan Industrial Mix Share (IMS)	145
Lampiran 5. Perhitungan Lokal Share (DS)	146
Lampiran 6. Nilai faktor internal/eksternal responden dinas PU	147
Lampiran 7. Nilai faktor internal/eksternal responden BAPPEDA	148
Lampiran 8. Nilai faktor internal/eksternal responden dinas Pertanian	149
Lampiran 9. Nilai faktor internal/eksternal responden dinas Perhubungan	150
Lampiran 10. Nilai faktor internal/eksternal responden dinas Tenaga Kerja dan Transmigrasi	151
Lampiran 11. Nilai faktor internal/eksternal responden DPRD	152
Lampiran 12. Hasil perhitungan rata-rata nilai faktor internal/eksternal dari responden	153

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan suatu wilayah, yaitu memudahkan interaksi antar wilayah. Kemudahan berinteraksi antar wilayah akan membawa manfaat ekonomi dan sosial. Jaringan jalan/transportasi yang baik akan merangsang bangkitnya pergerakan penduduk untuk melakukan kegiatan sosial ekonomi. Hal tersebut menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan/transportasi mempunyai hubungan timbal balik dengan perekonomian suatu daerah untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan kawasan perkotaan dan pedesaan. Transportasi yang diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ketempat lain, dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan di sebut *Origin Destination Travel (OD Travel)*.

Berdasarkan Master Plan Kota Terpadu Mandiri Kabupaten Buol (2006) bahwa letak Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang merupakan kawasan transmigrasi yang meliputi 4 wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Bokat, Kecamatan Bukal, Kecamatan Momunu dan Kecamatan Tiloan.

Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang adalah wilayah transmigrasi yang pengembangannya dirancang menjadi pusat pertumbuhan melalui pengelolaan sumber daya alam berkelanjutan yang mempunyai fungsi sebagai pusat kegiatan pertanian berupa pengolahan barang pertanian jadi dan setengah jadi serta kegiatan agribisnis, pusat pelayanan agroindustri khusus (special agroindustry services) serta pendidikan, pelatihan di sektor Pertanian, Industri dan Jasa.

Potensi pengembangan sumber daya alam di wilayah Kota Terpadu Mandiri Air Terang Kabupaten Buol sangat besar, terutama pada beberapa jenis tanaman pertanian maupun tanaman perkebunan. Sejalan dengan pengembangan wilayah kawasan Kota Terpadu Mandiri Air Terang di Kabupaten Buol, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Buol khususnya dikawasan Kota Terpadu Mandiri Air Terang diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas pergerakan yang berorientasi pada distribusi hasil-hasil pertanian yang ada serta bertujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat pada sektor pertanian dan perkebunan.

Jaringan Jalan yang menghubungkan antara Kabupaten Buol dengan kawasan Kota Terpadu Mandiri Air Terang yaitu meliputi jarak Kota Buol - Kecamatan momonu 22.0 Km, Kota Buol – Kecamatan Tiloan 40 Km dengan melalui jalan kolektor primer dengan status jalan provinsi yang kondisinya rusak ringan dan rusak berat. Untuk jarak Kota Buol – Kecamatan Bukal 32 Km dengan melalui jalan kolektor primer dengan status jalan kabupaten yang kondisinya

rusak berat dan untuk jarak Kota Buol – Kecamatan Bokat 37 Km yang sebahagian melalui jalan arteri primer dengan status jalan negara serta sebahagian lagi melalui jalan kabupaten dengan konsisi rusak ringan. Demikian pula halnya jaringan jalan yang menghubungkan antar kecamatan yang merupakan jalan kolektor dan jalan lokal dengan status jalan kabupaten kondisinya sebahagian besar mengalami kerusakan.

Kondisi jaringan jalan yang sebahagian besar mengalami kerusakan serta kondisi infrastruktur yang kurang memadai mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan rendah sehingga biaya transportasi menjadi meningkat hal ini menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan terutama dalam hal pemborosan biaya, waktu, bahan bakar, rendahnya tingkat kenyamanan serta rendahnya kinerja ruas jalan itu sendiri. Permasalahan transportasi tersebut dapat terpecahkan bilamana infrastruktur transportasi dibangun dan dipelihara secara terpadu sehingga memberikan manfaat dan dampak yang luas bagi masyarakat.

Karena terbatasnya anggaran pembangunan dan mahalnya pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan serta penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi secara efektif, sesuai kebutuhan yang berdasar pada realitas pola aktivitas, pola bangkitan-tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah.

Dalam rangka mendukung program penegembangan wilayah transmigrasi melalui sistim pengembangan wilayah Kota Terpadu Mandiri

(KTM) yang dicanangkan oleh Departemen Transmigrasi yang diharapkan mampu memacu pertumbuhan ekonomi wilayah maka dibutuhkan jaringan jalan yang memadai olehnya itu diperlukan langkah guna memaksimalkan kinerja jaringan jalan yang ada dalam mendukung pergerakan distribusi barang dan jasa yang lebih efektif dan efisien.

Apabila dilihat dalam konstelasi pembangunan dan pengembangan wilayah Sulawesi Tengah, maka Kabupaten Buol diklasifikasikan sebagai kota hirarki / orde III dengan fungsi pelayanan pusat kegiatan wilayah untuk tingkat kabupaten. Dengan kedudukan yang demikian ini secara langsung kecamatan-kecamatan yang termasuk wilayah Kota Terpadu Mandiri (KTM) menjadi kota hirarki dibawahnya dan diharapkan memberikan pelayanan yang berorientasi ke kota Buol.

Untuk mempercepat pertumbuhan wilayah di kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang maka pemerintah daerah saat ini telah merencanakan pengembangan jaringan jalan dengan membuka jalan ke kawasan sentra-sentra produksi dan daerah terpencil, agar antar kawasan/wilayah dapat saling berinteraksi. Hal ini sesuai dengan sasaran umum kebijaksanaan pemerintah dalam lalu lintas dan angkutan jalan yaitu menciptakan sistem transportasi di daerah sehingga mobilitas orang maupun barang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan dapat memenuhi kebutuhan sosial masyarakat. Namun kenyataannya pada saat ini, prasarana jalan yang sudah terbangun kondisinya masih sangat sulit untuk dilalui oleh kendaraan bermotor karna kondisinya mengalami rusak

berat. Dengan demikian apabila hal ini dibiarkan maka jalan akan menjadi rusak berat, aktivitas sosial dan ekonomi masyarakat akan menjadi lumpuh, serta perbaikan konstruksi jalan akan membutuhkan biaya yang lebih besar.

Berdasarkan hal tersebut, maka peneliti berminat mengangkat permasalahan tersebut sebagai bahan penelitian dengan Judul “**ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN GUNA MENUNJANG KOTA TERPADU MANDIRI AIR TERANG KABUPATEN BUOL**”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka dapat diambil rumusan masalah :

1. Bagaimana potensi kawasan KTM Air Terang terhadap permintaan pergerakan transportasi ?
2. Bagaimana strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan KTM Air Terang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah tersebut di atas maka tujuan penelitian ini adalah ;

1. Menjelaskan potensi kawasan KTM Air Terang terhadap permintaan pergerakan transportasi.
2. Menemukan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan KTM Air Terang?

D. Manfaat Penelitian

Dari penelitian yang dilakukan ini diharapkan dapat memberikan manfaat :

1. Bahan masukan bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Buol untuk mengembangkan infrastruktur transportasi dalam rangka mendukung pengembangan kawasan KTM Air Terang Kabupaten Buol.
2. Pengembangan ilmu pengetahuan transportasi dalam kaitannya dengan pengembangan kawasan KTM Air Terang Kabupaten Buol.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Menyadari keterbatasan waktu dan tenaga, peneliti memandang perlu untuk membatasi lingkup penelitian yang hanya fokus pada persoalan pengembangan jaringan jalan kawasan Kota Terpadu Mandiri Air Terang Kabupaten Buol, lingkup penelitian ini dibatasi beberapa hal sebagai berikut:

1. Kajian ini dilakukan di empat kecamatan di wilayah kawasan KTM Air Terang tentang potensi kawasan serta jaringan jalan yang mendukung distribusi hasil-hasil pertanian.
2. Jaringan jalan yang terdapat pada empat kecamatan kawasan KTM Air Terang terdiri dari ruas jalan arteri, kolektor dan lokal dengan status jalan sebagai jalan nasional, provinsi dan jalan kabupaten dimana masing-masing memiliki kualitas jalan yang berbeda.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Transportasi

Dengan diberlakukannya Undang-undang No.32 tahun 2004 tentang pemerintahan daerah, maka hal tersebut harus ditanggapi secara serius oleh pemerintah provinsi maupun pemerintah kabupaten/kota sebagai tantangan dalam merencanakan sistem transportasi sekarang dan masa yang akan datang.

Sistem transportasi memiliki satu kesatuan definisi yang terdiri atas sistem, yakni bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur, serta transportasi, yakni kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lain. Dari dua pengertian di atas, sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut. (Munawar ;2005:1).

Sistem transportasi nasional (sistranas) adalah tatanan yang terorganisir yang terdiri dari perangkat keras berupa prasarana dan sarana, perangkat lunak berupa peraturan perundang-undangan, sistem dan prosedur serta metode yang dipergunakan dalam penyelenggaraan transportasi dan sumber daya manusia yang saling berinteraksi menghasilkan jasa transportasi yang efektif dan efisien.

Sasaran transportasi nasional adalah untuk terciptanya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti aksesibilitas tinggi, kapasitas mencukupi, tarif terjangkau, tertib, teratur, lancar dan cepat, aman, mudah, tepat waktu, nyaman serta efisien dalam satu kesatuan jaringan transportasi.

Sesuai dengan peranannya transportasi merupakan urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan. Sistem transportasi nasional mempunyai fungsi ganda yaitu sebagai unsur penunjang dan pendorong. Sebagai unsur penunjang, sistem transportasi nasional berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk memenuhi sektor lain, sekaligus ikut menggerakkan dinamika pembangunan nasional, provinsi, dan kabupaten/kota. Sebagai unsur pendorong, sistem transportasi nasional berfungsi menyediakan jasa transportasi untuk menghubungkan wilayah terisolasi dengan wilayah berkembang yang berada diluar daerah wilayahnya dan luar negeri sehingga terjadinya pertumbuhan perekonomian yang sinergis antara wilayah tersebut.

Sistem transportasi menurut Tamin, (2002:6), adalah merupakan dasar (*basic infrastructure*) bagi pelayanan masyarakat (*public service*) yang dampaknya multi dimensional. Kemultian penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi darat, laut dan udara, tetapi dalam perencanaanya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam (multi-variabel), melibatkan sejumlah pihak/institusi yang mencerminkan aspek multi-sektor. Sistem transportasi wilayah (sistrawil) diartikan sebagai suatu landasan dan kerangka bagi penyusunan program pengembangan jaringan jalan transportasi. Sistem transportasi wilayah kabupaten/kotamadya akan menjadi acuan bagi sistem yang lebih kecil. Sistem transportasi kawasan diharuskan mengacu pada rencana tata ruang kawasan. Sistem transportasi dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang tetapi tidak mengurangi jarak. Jarak hanya bisa diatasi dengan memperbaiki sistem jaringan transportasi.

Dalam suatu kegiatan sistem transportasi, ada komponen-komponen yang mempengaruhinya. Komponen-komponen tersebut dapat memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan bentuk dan jenis komponen itu sendiri. Menurut Sinulingga, (1999:148), bahwa komponen transportasi adalah kondisi prasarana serta sistem jaringannya dan kondisi sarana (kendaraan). Prasarana adalah sesuatu yang dapat menjadi media

terjadinya kegiatan transportasi, seperti jalan raya, jalan rel, terminal, pelabuhan, halte, sungai, laut, pipa, udara dan sebagainya. Sedangkan sarana adalah sesuatu yang berwujud kendaraan berfungsi sebagai alat yang dapat memindahkan sesuatu baik orang maupun barang untuk mencapai tujuannya. Sarana dapat berupa bus, kereta api, pesawat terbang, kapal laut, perahu dan sebagainya. Agar kegiatan transportasi dapat terselenggara dengan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi atau prosedur pengaturan yang mengikat.

Morlok, E. K.,(1991) membagi komponen utama transportasi sebagai berikut:

- a. Orang dan barang (yang diangkut)
- b. Kendaraan (alat angkut)
- c. Jalan (tempat alat angkut bergerak)
- d. Terminal (tempat menurunkan dan menaikkan barang maupun penumpang).
- e. Sistem pengoperasian (yang mengatur ke empat komponen tersebut di atas).

Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut (Kodotie; 2005:353), 1). Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak; 2). Terminal dan pelabuhan merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi; 3). Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas

terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut; 4). Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

B. Peran dan Manfaat Transportasi

Jasa transportasi yang cepat, murah dan aman adalah sangat penting dan diutamakan dalam kehidupan modern, dan usaha penyempurnaan tersebut akan mempengaruhi perkembangan standar kehidupan masyarakat, maka jelaslah kiranya jika dikatakan bahwa transportasi bukan merupakan “ tujuan”, akan tetapi suatu “alat” untuk mencapai tujuan. Pertumbuhan fasilitas transportasi, baik prasarana jalan maupun sarana transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia. Adisasmita, (2007:30). Kegiatan transportasi bukanlah suatu tujuan, melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Secara khusus transportasi dapat dikatakan bahwa, transportasi mempunyai beberapa peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Peranan dan manfaat transportasi dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya ekonomi, sosial, politik, dan lingkungan. Jinca, (2002:1-4).

1. Peran dan manfaat ekonomi

Menurut Jinca, dkk., (2002:1-7) transportasi diartikan sebagai perpindahan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan serta

fasilitas yang digunakan untuk tujuan tersebut. Dengan transportasi diharapkan akan diperoleh nilai yang lebih besar terhadap muatan yang diangkut di tempat tujuan dari pada tempat asal. Nilai ini harus lebih besar dari ongkos yang dikeluarkan.

Jinca, (2007:5) menyatakan bahwa peranan ekonomi dalam transportasi adalah:

- a. Perluaskan daerah cakupan barang atau jasa yang dapat dikonsumsi di suatu wilayah. Hal ini memungkinkan pemanfaatan sumber-sumber yang lebih murah atau berkualitas yang lebih tinggi.
- b. Penggunaan sumber bahan secara lebih efisien memungkinkan terjadinya spesialisasi atau pembagian pekerjaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan jumlah maupun kualitas barang-barang untuk dikonsumsi dan terkonsentrasinya aktivitas produksi, di sejumlah tempat tertentu. Dan ini menimbulkan "*economies of scale and agglomeration economies*".
- c. Penyediaan fasilitas transportasi memungkinkan persediaan bahan produksi tidak terbatas pada suatu daerah dan dapat diperoleh dari daerah-daerah lainnya. Hal ini memberikan peluang untuk memproduksi lebih banyak tanpa hambatan yang disebabkan oleh kekurangan bahan untuk kegiatan memproduksi.

2. Peran dan manfaat sosial

Manusia dalam kehidupannya saling membutuhkan antara satu dengan yang lain. Ketergantungan inilah sehingga manusia disebut sebagai makhluk sosial, yang tidak terlepas dengan keadaan yang ada disekitarnya. Akibat-akibat sosial dari pembangunan transportasi telah menimbulkan perubahan-perubahan yang mendasar dalam cara menempuh kehidupan. Transportasi jalan memiliki manfaat yang sangat besar terhadap kehidupan sosial masyarakat baik di bidang pendidikan, kesehatan, agama juga hubungan keluarga, sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan daerah dan pergerakan orang dalam jumlah besar. Menurut Jinca, (1999:7) bahwa pengangkutan dipengaruhi oleh keadaan sosial masyarakat, pertukaran kebudayaan, peningkatan hubungan kemasyarakatan dan mobilitas penduduk memerlukan jaringan sistem transportasi dan perhubungan yang baik.

Adisasmita, (2007:15) menyatakan bahwa tersedianya jaringan transportasi keberbagai daerah secara luas memberikan manfaat sosial, diantaranya adalah:

- a. Dengan tersedianya jaringan prasarana jalan antar wilayah, dapat dilaksanakan kegiatan-kegiatan sosial, misalnya pekan olah raga dan lomba seni budaya antar daerah, yang memberikan dampak positif yaitu peningkatan rasa persahabatan dan ikatan sosial antar daerah.
- b. Dengan tersedianya jaringan prasarana jalan keseluruh wilayah, dapat dilaksanakan pelayanan pendidikan secara merata ke seluruh wilayah.

- c. Demikian pula kegiatan pelayanan kesehatan kepada masyarakat yang tersebar di seluruh wilayah dapat dilaksanakan karena tersedianya jaringan prasarana jalan.

3. Peran dan manfaat politik

Setiap negara mempunyai pemerintah yang mengatur aspek kehidupan politik, meliputi hubungan rakyat dengan negara, dan negara dengan rakyat. Tersedianya jaringan prasarana transportasi ke berbagai daerah secara luas memberikan peran dan manfaat politik, diantaranya:

- a. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintah dengan rakyat dan penyaluran ide serta informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh.
- b. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam keseluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut meliputi hukum, pendidikan, kesehatan, dan lain-lain.
- c. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar ataupun dari dalam ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif yang mampu menunjang mobilitas sumber daya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan serta mampu memindahkan kekuatan militer.

4. Peran dan manfaat wilayah

Barang maupun orang, bergerak atau berpindah dari tempat asal ke tempat tujuan karena daya tarik nisbi dan kebutuhan mengatasi rintangan alami. Permintaan jasa transportasi adalah permintaan turunan, setelah jasa turunan terwujud, maka terjadi perkembangan ikutan.

Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan suatu kawasan/wilayah keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak terlepas terhadap rangkaian program pembangunan. Terjadinya pergerakan orang maupun barang yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta interaksi antar wilayah yang dapat meningkatkan perekonomian masyarakat. Sedangkan menurut Jinca, (1999:6) menjelaskan bahwa keadaan geografis menentukan sampai sejauh mana sistem transportasi disuatu daerah dapat berkembang dan besar biaya yang diperlukan untuk membangun fasilitas-fasilitas dan sarana angkutan.

C. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Sistem prasarana wilayah adalah jaringan yang menghubungkan satu pusat kegiatan dengan pusat kegiatan lainnya, yaitu antara satu permukiman dengan permukiman lainnya, antara lokasi budi daya dengan lokasi permukiman, dan antara lokasi budi daya yang satu dengan lokasi budi daya lainnya. Bentuk jaringan itu adalah prasarana berupa jalan raya, jalur kereta api, jalur sungai, laut, danau dan sebagainya yang dapat

digunakan untuk berpindahnya orang maupun barang dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lainnya. Pengembangan sistem prasarana transportasi ditujukan pada keterkaitan ekonomi dan fungsi antar berbagai pusat kegiatan. Sistem transportasi sekaligus juga pembentuk struktur dan pola pemanfaatan ruang. Penentuan sistem transportasi berkaitan dengan pola pemanfaatan ruang pada berbagai subwilayah. Akan dapat dikaji besarnya bangkitan (orang dan barang yang membutuhkan transportasi) pada masing-masing subwilayah dan tujuan dari bangkitan tersebut. Dengan demikian dapat diperkirakan pergerakan orang maupun barang serta moda transportasi yang akan digunakan. Tarigan, (2006:67).

Undang-undang No. 24 tahun 1992, menjelaskan bahwa wilayah diartikan sebagai ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait padanya dengan batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administrasi dan fungsional. Pengembangan wilayah itu sendiri diartikan sebagai upaya mendorong kegiatan ekonomi, penyediaan infrastruktur, perlindungan lingkungan serta memperhatikan aspek sosial budaya agar tercapai kesejahteraan masyarakat (*people property*) dengan cara pemberdayaan dalam pemanfaatan sumber daya alam dengan teknologi memberi nilai tambah atas apa yang dimiliki oleh wilayah administrasi dan fungsional dalam meningkatkan kualitas hidup masyarakat di wilayah tersebut. Salah satu unsur yang bermasalah tentang pengembangan wilayah adalah masih terdapat daerah terpencil yang tidak didukung oleh ketersediaan jaringan jalan sebagai prasarana

transportasi dalam menunjang kegiatan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan ekonomi dan sosial .

Jayadinata, (1986:4) menjelaskan bahwa pembangunan atau pengembangan wilayah adalah suatu usaha untuk memajukan atau memperbaiki serta meningkatkan sesuatu yang sudah ada dalam suatu wilayah untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat yang dapat berupa pengembangan sosial ekonomi. Sementara Hadjisarosa, (1982:3) menyatakan pengembangan wilayah adalah merupakan suatu tindakan untuk mengembangkan wilayah agar lebih berkembang. Pengembangan wilayah dapat berupa usaha-usaha sedemikian yang sifatnya meningkatkan pemanfaatan sumberdaya serta meningkatkan pemenuhan berbagai kebutuhan dalam suatu wilayah. Keseluruhan usaha yang mengarah kepada perbaikan dalam tingkat kesejahteraan hidup masyarakat pada umumnya dapat dipandang sebagai penyebab kelangsungan proses berkembangnya suatu wilayah.

Pengembangan wilayah menurut Adisasmita, (2005:48) adalah sebagai upaya pembangunan pada suatu wilayah atau beberapa daerah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan memanfaatkan sumber-sumber daya (alam, manusia, kelembagaan, teknologi dan prasarana) secara efektif, optimal dan berkelanjutan dengan cara menggerakkan kegiatan-kegiatan produktif (sektor primer, sekunder dan tersier), penyediaan fasilitas pelayanan (ekonomi dan sosial), penyediaan prasarana dan sarana serta lingkungan. Keseluruhan usaha yang

mengarah pada perbaikan dalam tingkat kesejahteraan hidup masyarakat pada umumnya dapat dipandang sebagai penyebab berlangsungnya proses berkembangnya wilayah.

1. Peran pusat dalam pengembangan wilayah

Salah satu unsur fundamental pengembangan wilayah adalah keberadaan pusat, unsur-unsur lainnya yaitu wilayah pengaruh (wilayah pelayanan) dan jaringan transportasi. Adisasmita, (2008:21) menyatakan bahwa wilayah pengaruh atau wilayah pelayanan merupakan luas jangkauan pelayanan masing-masing pusat atau simpul yang bersangkutan, dimana pada hakikatnya merupakan fungsi dari tingkat kegiatan di pusat atau simpul serta respons penduduk di daerah-daerah belakangnya.

Adisasmita, (2008:49) menjelaskan bahwa konsep pusat pengembangan telah dikemukakan oleh banyak ahli yang diintroduksikan dengan istilah-istilah teori seperti *growth pole*, *development pole*, *growth center*. Konsep-konsep tersebut telah menarik perhatian sebagai peralatan analisis untuk menjelaskan persoalan-persoalan ketidakseimbangan dalam pembangunan wilayah, baik di negara industri maupun di negara non industri. Dalam suatu wilayah, tata ruang yang terdiri dari pusat-pusat kota dan daerah-daerah belakang. Daerah perkotaan terdapat prasarana dan sarana fasilitas-fasilitas pelayanan ekonomi dan sosial yang lebih lengkap dibandingkan dengan di luar daerah perkotaan.

Terdapat keterhubungan dan ketergantungan antar pusat wilayah dengan wilayah yang mengitarinya. Daerah perkotaan membutuhkan bahan pangan dan tenaga kerja dari daerah perdesaan, dan sebaliknya daerah perdesaan membutuhkan barang-barang manufaktur yang dihasilkan daerah perkotaan. Interaksi antar masing-masing pusat dan wilayah pelayanannya menimbulkan ketidak seimbangan struktural wilayah yang bersangkutan. Interaksi penduduk daerah perkotaan lebih tinggi intensitasnya dibandingkan dengan di luar daerah perkotaan (daerah belakang), interaksi tersebut menunjukkan korelasi negatif terhadap jarak artinya semakin jauh jarak dari pusat perkotaan berarti semakin rendah intensitas interaksinya.

2. Interaksi antar wilayah

Terdapat banyak bentuk keterkaitan (*linkages*) antar daerah/kota dimana daerah berinteraksi satu sama lain. Bentuk keterkaitan yang dapat dikaji dari proses perencanaan wilayah yaitu keterkaitan fisik, ekonomi, pergerakan penduduk, teknologi, interaksi sosial, tingkat pelayanan, politik, administrasi dan kelembagaan. Elemen/unsur penting dalam keterkaitan ruang antar wilayah dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Elemen/unsur utama dalam keterkaitan ruang antar wilayah

Tipe	Elemen/Unsur
Keterkaitan fisik	a. Jaringan jalan b. Sungai dan jaringan transportasi c. Jaringan jalan dan kereta api d. Ketergantungan ekologis

Keterkaitan ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> a. Pola dasar b. Barang baku dan aliran barang c. Aliran modal d. Pola konsumsi dan pola barang e. Aliran pendapatan f. Komoditi sektoral dan inter regional
Keterkaitan pergerakan penduduk	<ul style="list-style-type: none"> a. Pola migrasi permanen dan temporer b. Kunjungan kerja
Keterkaitan teknologi	<ul style="list-style-type: none"> a. Ketergantungan teknologi b. Sistem irigasi c. Sistem telekomunikasi
Keterkaitan interaksi sosial	<ul style="list-style-type: none"> a. Pola kunjungan b. Pola kekeluargaan c. Tata cara upacara dan aktifitas keagamaan d. Interaksi kelompok sosial
Keterkaitan tingkat pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> a. Aliran jaringan kerja b. Kredit dan jaringan keuangan c. Pendidikan dan pelatihan d. Sistem pelayanan kesehatan e. Pelayanan komersil dan teknis f. Sistem pelayanan transportasi
Keterkaitan politik administrasi dan kelembagaan	<ul style="list-style-type: none"> a. Hubungan struktural b. Penyaluran anggaran pemerintah c. Ketergantungan organisasi d. Pola otoritas, persetujuan, pengawasan e. Tingkat yuridis transaksi f. Keputusan politis informal

Sumber: *Rondinelli, (1985)*

Interaksi tersebut mempengaruhi ekonomi suatu wilayah, akibat adanya aliran barang dan jasa yang dikenal ekspor-impor. Daerah perkotaan membutuhkan bahan pangan dan tenaga kerja dari daerah-daerah pedesaan, dan sebaliknya daerah-daerah pedesaan membutuhkan barang-barang manufaktur yang dihasilkan daerah perkotaan. Interaksi antara masing-masing pusat dan wilayah pelayanannya menimbulkan ketidak keseimbangan struktural di wilayah

yang bersangkutan, demikian pula antara pusat besar dengan pusat kecil serta simpul besar dengan simpul kecil lainnya.

Interaksi penduduk di daerah perkotaan lebih tinggi intensitasnya dibandingkan dengan di luar daerah perkotaan (*hinterland*). Interaksi ini menunjukkan korelasi negative terhadap jarak. Semakin jauh jarak antar dua penduduk berarti semakin rendah intensitas interaksinya. Berdasarkan pada korelasi tersebut dapat dinyatakan pula bahwa semakin lengkap fasilitas pelayanan yang tersedia di suatu daerah perkotaan berarti semakin luas wilayah pelayanannya (wilayah pengaruhnya). Adisasmita, (2005:96).

Jinca, (2002), menjelaskan bahwa keterkaitan ruang antar wilayah dapat diukur dengan intensitas pergerakan barang dan mobilitas penduduk antar wilayah. Faktor-faktor yang dapat meningkatkan intensitas hubungan wilayah belakang dan depan adalah:

- a. Pengembangan potensi sumber daya wilayah belakang terutama sektor pertanian, bahan galian dan industri serta ketergantungan kebutuhan bahan sekunder atau hasil-hasil industri dari wilayah depan.
- b. Aksesibilitas antara wilayah belakang, pedukung dan depan yang dapat dicermati dari kinerja infrastruktur transportasi jalan raya dan laut. Analisis mobilitas penduduk dan aliran barang digunakan sebagai ukuran intensitas hubungan antar wilayah.

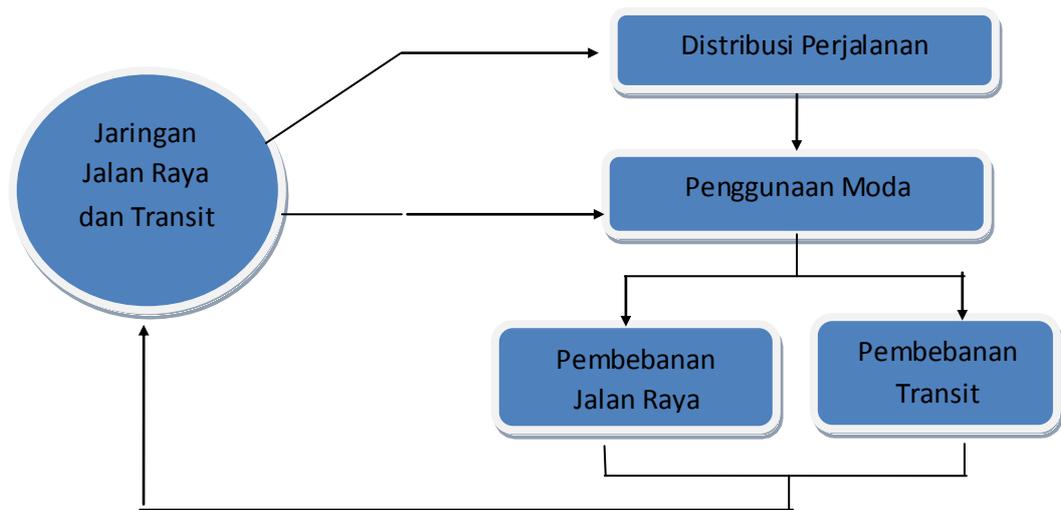
D. Perencanaan Transportasi

Menurut Jinca, dkk., (2002:III-3), dalam materi lokakarya perencanaan transportasi, suatu perencanaan transportasi dimaksudkan untuk mengatasi masalah transport yang terjadi sekarang dan mungkin yang terjadi dimasa yang akan datang. Walaupun masalahnya tidak akan terpecahkan secara tuntas, namun dapat merupakan jalan yang paling efektif untuk memanfaatkan sumber-sumber alam yang ada untuk kesejahteraan manusia. Pemukiman dituntut mempunyai suatu perencanaan transportasi, dengan kata lain, perencanaan wilayah ataupun daerah yang tidak mungkin terlepas dari perencanaan transportasi. *Blunden* (1971) mengaitkan Perencanaan transportasi dengan tata guna lahan wilayah mempunyai dua tujuan pokok yaitu:

1. Meningkatkan daya guna sistem yang sudah ada.
2. Merencanakan perkembangan dan merencanakan pertumbuhan dimasa yang akan datang.

Konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang sampai saat ini, yang paling populer adalah “ Model Perencanaan Transportasi Empat Tahap”. Umumnya peramalan kebutuhan perjalanan berupaya untuk menghitung jumlah perjalanan pada sistem transportasi. Kebutuhan transportasi diciptakan oleh pemisahan kegiatan-kegiatan perkotaan. Penyediaan transportasi digambarkan oleh karakteristik pelayanan jalan raya dan jaringan transit. empat fase/tahap dasar dalam proses peramalan kebutuhan perjalanan, sebagaimana gambar 1 dibawah ini:





Gambar 1. Empat model dasar dalam perencanaan transportasi (*Khisty dan Lall.*, 2003; 158).

Berdasarkan pada gambar 1, menunjukkan bagaimana fase-fase tersebut sesuai satu sama lain dengan proses peramalan perjalanan, dimana dapat diuraikan sebagai berikut:

- a. Pembangkitan perjalanan meramalkan banyaknya perjalanan yang akan dilakukan.
- b. Distribusi perjalanan menentukan ke mana tujuan perjalanan itu.
- c. Penggunaan moda memprakirakan bagaimana perjalanan itu terbagi di antara moda perjalanan yang ada.
- d. Pembebanan perjalanan memprakirakan rute yang akan dilewati oleh perjalanan itu, yang menghasilkan peramalan perjalanan untuk sistem jalan raya dan peramalan tingkat-tumpangan untuk sistem transit.

1. Sistem Jaringan Transportasi

Sistem jaringan transportasi dapat dianalogikan sebagai suatu sistem pembuluh darah yang berpangkal di jantung atau pohon yang memiliki

batang, cabang dan ranting yang sistematis hirarki. Jaringan adalah suatu konsep matematis yang dapat digunakan untuk menerangkan secara kuantitatif sistem transportasi dan sistem lain yang mempunyai karakteristik ruang. Jaringan transportasi terdiri dari simpul (*node*) dan ruas. Simpul mewakili suatu titik tertentu pada ruang, simpul adalah berupa titik, sedangkan ruas adalah garis yang menghubungkan titik-titik tersebut. Suatu ruas ditentukan dari titik masing-masing pada ujungnya. Ruas tidak menunjukkan arah, *Morlok*, (1995:94).

Jaringan transportasi jalan serangkaian simpul dan atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, Undang-undang RI No. 14 tahun 1992.

Undang-undang RI No.38 tahun 2004 tentang jalan pada pasal 7 menjelaskan bahwa sistem jaringan jalan terdiri atas:

- a. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
- b. Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat didalam kawasan perkotaan.

Dalam perencanaan jaringan transportasi jalan wilayah, interaksi timbal balik antara transportasi dan tata ruang merupakan komponen

utama yang harus dianalisis dan dimodelkan untuk menyusun kerangka kebijakan yang efisien dan terpadu. Dalam proses perencanaan hubungan timbal balik tersebut harus dikaji dalam kerangka sistem dimana antara perencanaan transportasi dan tata ruang harus dihubungkan dan dikaji secara terpadu, sehingga interaksi transportasi didalam jaringan mampu mendukung roda gerak perekonomian masyarakat.

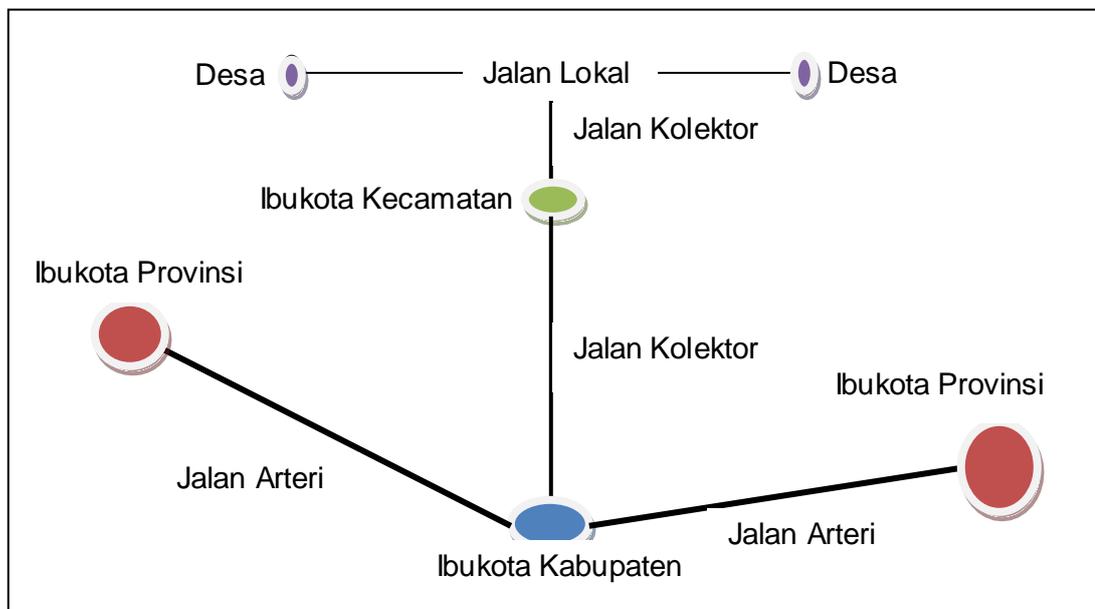
2. Jaringan Jalan

Menurut Undang-undang RI No.38 tahun 2004 tentang jalan pasal 1 menjelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan yang termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Sesuai hal tersebut, maka didalam Undang-undang RI No.38 ditegaskan pula pada Bab III pasal 8 mengenai jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal.

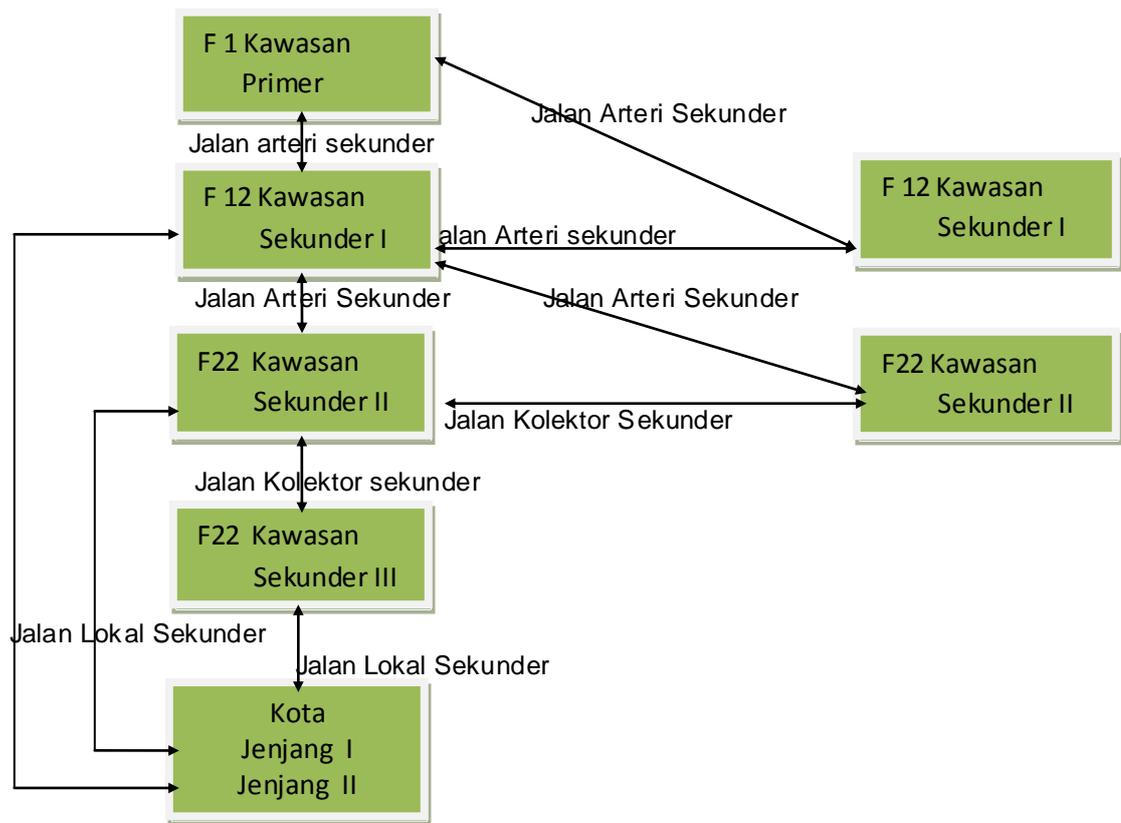
- a. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- b. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

- c. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.



Gambar 2. Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal (Hendarto, :2001)

Selanjutnya dijelaskan kembali tentang peranan jalan yaitu: 1). Jalan mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, sosial budaya dan pertahanan keamanan serta digunakan untuk sebesar-besarnya bagi kemakmuran rakyat; 2). Jalan mempunyai peranan untuk mendorong pengembangan semua satuan wilayah dalam usaha mencapai tingkat perkembangan antar daerah yang semakin merata dan merupakan suatu kesatuan sistem jaringan yang mengikat dan menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya dalam suatu hubungan hirarki. Sistem jaringan jalan dengan peran pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat didalam kota membentuk sistem jaringan jalan sekunder, sebagaimana terlihat pada gambar 3.



Gambar 3. Sistem jaringan jalan sekunder (Jinca, 2007:3)

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.34 tahun 2006 tentang jalan, pada Bab.II pasal 11 menguraikan sistem jaringan jalan sekunder adalah:

- a. Arteri sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu, atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
- b. Kolektor sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.

- c. Lokal sekunder, jalan yang menghubungkan kawasan sekunder satu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai perumahan.

Tamin, (2002:1), mengatakan bahwa sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat terjadinya pergerakan ekonomi rakyat dan sebagai sistem pendukung dan pendorong dalam memacu kegiatan perekonomian masyarakat, karena akan sangat efisiensi dan efektifitas kegiatan wilayah. Masalah kemiskinan terjadi karena rendah tingkat aksesibilitas (keterhubungan) pusat-pusat desa dengan daerah-daerah lainnya yang menyebabkan desa-desa tersebut menjadi kurang produktif. Salah satu usaha untuk mengatasi hal tersebut dengan melakukan perbaikan tingkat aksesibilitas pusat-pusat desa atau daerah terpencil dengan memanfaatkan prasarana transportasi berupa sistem jaringan jalan kabupaten dan lokal guna mengembangkan wilayah terpencil.

Sedangkan menurut Jinca, dkk., (2002:I-II), bahwa pengembangan jaringan jalan sebagai pendorong untuk menghubungkan dan membuka isolasi daerah, pulau terpencil, daerah transmigrasi serta kawasan pemukiman. Pengembangan jaringan jalan dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi lainnya sesuai dengan besar kota, fungsikota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik moda transportasi, faktor lingkungan, faktor pemakaian energi dan tata ruang.

3. Standar Pelayanan Minimal Jalan

Berdasarkan UU No. 38 tahun 2004 pasal 30 ayat 1b bahwa penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Begitu juga pada pasal 37 UU No. 38 tahun 2004 bahwa hasil penyelenggaraan jalan harus memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan.

Pedoman penyusunan SPM jalan wilayah ditetapkan melalui Kep.Men.Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001, di mana terdapat 5 aspek pelayanan yang ditetapkan SPM yakni 3 aspek terkait penyediaan jaringan jalan (aksesibilitas, mobilitas, dan kecelakaan) dan 2 aspek terkait dengan penyediaan ruas jalan (kondisi jalan dan kondisi pelayanan). Ke tiga aspek pelayanan yang terkait dengan penyediaan jaringan jalan selengkapnya dapat di lihat pada tabel 2.

Tabel 2. Standar pelayanan minimal bidang jalan di Indonesia

No	Bidang pelayanan	Standar Pelayanan		Ket.	
		Kuantitas			Kualitas
		Cakupan	Konsumsi/Produksi		
1	Jaringan jalan				
	Aspek aksesibilitas	Seluruh jaringan	Kepadatan penduduk (jw a/km ²) Sangat tinggi > 50.000 Tinggi > 1000 Sedang > 500 Rendah > 100 Sangat rendah < 100	Indeks aksesibilitas > 5 > 1,5 > 0,5 > 0,15 > 0,05	Panjang jalan/luas (km/km ²)
	Aspek	Seluruh	PDRB per kapita (juta Rp/ka p/th)	Indeks mobilitas	Panjang jalan/1 000

mobilitas	jaringan	Sangat tinggi > 10	>5	penduduk
		Tinggi > 5	> 2	
		Sedang > 2	> 1	
		Rendah > 1	> 0,5	
		Sangat rendah < 1	> 0,2	

Sumber: Departemen Kimpraswil, 2001

4. Aksesibilitas dan Mobilitas

Dalam makalah hasil penelitian tentang kebutuhan akses dipedesaan yang disampaikan oleh Magribi, (2003) dalam Usemahu (2004:15), ada beberapa pendapat mengenai aksesibilitas dan mobilitas, yang merupakan hal penting didalam memahami permasalahan transportasi kaitannya dengan berbagai aspek. *Black* (1981) dalam Miro (2004:18), mengatakan bahwa aksesibilitas merupakan suatu konsep yang menggabungkan (mengkombinasikan) sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis disuatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan. Sarana dan aksesibilitas yang baik pada umumnya akan mempercepat perkembangan wilayah dalam hubungannya dengan wilayah lain. Oleh Karena itu wilayah dan aksesibilitas rendah, tanpa didukung oleh SDA yang melimpah cenderung menjadi wilayah tertinggal atau miskin.

Black (1981) dalam Tamin (2000:32), mengatakan bahwa aksesibilitas adalah konsep menggabungkan sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya .

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara tata guna berinteraksi satu sama lain dan “mudah” atau “susah” nya lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi . *Hurst* (1974) dalam *Usemahu* (2004:16) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya, atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempat atau kawasan dalam sebuah sistem. Sedangkan *Khisty. and Lall.*,(1990:67) menyatakan aksesibilitas berarti kemudahan melakukan pergerakan diantara dua tempat. Aksesibilitas meningkat dari sisi waktu dan uang ketika pergerakan menjadi lebih murah. Salain itu, kecenderungan untuk berinteraksi juga akan meningkat ketika biaya pergerakan menurun.

Keterbatasan aksesibilitas menjadi alasan untuk melakukan mobilitas. *Mantra, dkk.*, (1999) dalam *Usemahu* (2004:17) mengatakan bahwa alasan seseorang melakukan mobilitas, diantaranya adalah kebutuhan dan tekanan (*need and stress*). Tiap individu mempunyai beberapa macam kebutuhan yang berupa ekonomi, sosial, budaya, psikologis.

Menurut *Miro* (2004:22) bahwa mobilitas dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Itu berarti antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

5. Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah jumlah pergerakan dari zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik kesuatu tata guna lahan atau zona. Bangkitan lalu lintas ini meliputi lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi. Bangkitan tarikan lalu lintas bergantung pada dua aspek tata guna lahan dan jumlah aktifitas (intensitas) pada suatu tata guna lahan. Menurut Tamin, (2000:114) bahwa bangkitan dan tarikan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Berdasarkan tujuan pergerakan, misalnya pergerakan ketempat kerja, tujuan pendidikan, ketempat belanja, untuk kepentingan sosial, rekreasi dan lain-lain.
- b. Berdasarkan waktu yang berfluktuasi sepanjang hari dan bervariasi sesuai tujuan pergerakan.
- c. Berdasarkan jenis orang, hal ini dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi orang.

Khisty dan Lall., (2003:9) menyatakan bahwa alasan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi sebagai berikut:

- a. *Komplementaritas*, daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan. Keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai *transferabilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya.

b. Persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran.

Bruton, (1985) mengelompokkan faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan kedalam tiga golongan sebagai berikut:

- a. Pola dan intensitas tata guna lahan dan perkembangannya.
- b. Karakteristik sosio-ekonomi populasi pelaku perjalanan.
- c. Kondisi dan kapabilitas sistem transportasi yang tersedia dan skema pengembangannya.

Pergerakan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan sebenarnya merupakan suatu pilihan (seseorang bisa saja memilih menggunakan angkutan umum ke pusat kota dari pada menggunakan mobil pribadi). Keputusan ini dibuat dengan mempertimbangkan beberapa faktor, seperti waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan.

Besarnya bangkitan dan tarikan pergerakan merupakan informasi yang sangat berharga yang dapat digunakan untuk memperlihatkan besarnya pergerakan antar zona. Oleh karena itu adalah sangat penting dipahami pola pergerakan yang terjadi pada saat sekarang dan masa yang akan datang.

Beberapa metode untuk memahami pola pergerakan tersebut dan dapat diformulasikan kedalam bentuk matriks asal tujuan (MAT). Hasil analisis ini akan memperlihatkan tingkat pergerakan dari beberapa zona asal dan tujuan dimasa mendatang.

Menurut *Morlok*, (1995:463), model pembangkit perjalanan digunakan untuk memperkirakan jumlah perjalanan yang berasal dari setiap zona dan jumlah perjalanan yang akan berakhir disetiap zona untuk setiap maksud perjalanan. Dengan dasar ini perjalanan-perjalanan yang berasal dari dan menuju kesetiap zona akan diperkirakan atau diramalkan. Cara ini disebut analisis pembangkitan perjalanan (*trip generation analysis*). Kemudian tempat asal dikaitkan dengan beberapa tempat tujuan yang memungkinkan, yang menghasilkan distribusi perjalanan yang berbeda-beda, yang disebut distribusi perjalanan. Apabila tempat asal dan tujuan perjalanan telah diketahui, maka berbagai moda alternatif dapat dibandingkan untuk untuk menentukan kemungkinan moda mana yang dipakai, ini disebut tahap pemilihan moda. Akhirnya setelah moda perjalanan ditentukan maka rute tertentu yang akan digunakan dapat dipilih, dan disebut penentuan lalu lintas (*traffic assignment*).

6. Pengertian Sistem Distribusi

Sistem distribusi menurut Anna, (2006 hal.1) adalah suatu jaringan fungsi atau rantai persediaan dalam sistem organisasi, orang-orang, dan teknologi yang melibatkan teknologi dan sumber daya untuk menyalurkan suatu produk atau jasa dari produsen ke konsumen.

Sistem distribusi yang efisien (lewangka, O.2006.hal.19) yakni sebuah sistem yang mampu memperbesar jumlah yang diterima oleh produsen dari harga yang dibayarkan oleh konsumen, dimana baik produsen,

konsumen, dan seluruh lembaga distribusi yang terkait memperoleh faedah yang secara memuaskan.

Saluran distribusi menurut David A. Revzan dalam David Sukardi Kodrat (*Marketing Organization Trought the chane*) mendefinisikan saluran distribusi sebagai suatu jalur yang dilalui oleh arus barang-barang dari produsen ke perantara dan akhirnya sampai kepada pemakai. Namun *American Marketing Asso-ciation* mendefenisikan saluran distribusi suatu struktur yaitu orgnisasi dalam perusahaan dan luar perusahaan yang terdiri atas agen, *dealer*, pedagang besar dan pengecer, yang melaluinya sebuah komoditi, produk, atau jasa dipasarkan. Konsep distribusi telah berevolusi dari *physical distribution management* menjadi *logistic management* dan selanjutnya menjadi *supply chain management* (Gattorna dan Walters, 1996)

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa sistem distribusi adalah sistem yang mengoptimalkan sumber daya sehingga mampu memperbesar penerimaan produsen dari harga yang dibayarkan konsumen sehingga masing-masing unsur yang terkait dalam distribusi memperoleh faedah yang memuaskan, disamping itu merupakan pendukung utama mekanisme pengembangan wilayah.

Jika kita berbicara tentang saluran distribusi berarti kita membicarakan dua kutub yaitu kutub prinsipal(*produsen*), dan kutub konsumen. Kutub produsen adalah bagaimana produk tersebut dapat tersebar (*spread*) secara luas. Adapun dari sisi konsumen adalah bagaimana konsumen

bisa memperoleh produk dengan mudah. Namun dari kedua titik ini ada titik temunya yakni faktor kedekatan dan kemudahan. Produsen maupun *distributor* ingin mendekatkan produknya kepada konsumen sehingga konsumen merasa mudah untuk mendapatkan produk. Khususnya untuk *fast moving consumer products*, distribusi yang intensif memacu kecepatan, ketepatan, dan ketersediaan produk di target pelanggan. Sedangkan *supply chain management* yang membahas tentang pengadaan bahan (*procurement*), memproduksi (*production*), menyimpan (*storage*) dan pengiriman (*transportation*)

Ada tiga aspek pokok yang berkaitan dengan keputusan-keputusan tentang distribusi (Swastha, 1987. hal 7-8) aspek tersebut adalah:

- a. Sistem transportasi perusahaan
- b. Sistem penyimpanan
- c. Pemeliharaan saluran distribusi

Termasuk dalam sistem pengangkutan antara lain keputusan tentang pemilihan alat transportasi (pesawat udara, kereta api, kapal, truk, pipa), penentuan jadwal pengiriman, penentuan rute yang harus ditempuh. Dalam sistem penyimpanan, bagian pemasaran harus menentukan letak gudang, jenis peralatan yang digunakan untuk menangani material. Sedangkan pemilihan saluran distribusi menyangkut keputusan-keputusan tentang penggunaan penyalur (pedagang besar, pengecer, agen, makelar), dan bagaimana menjamin kerjasama yang baik dengan para penyalur tersebut.

7. Penggunaan Moda

Pada fase peramalan kebutuhan perjalanan, kita menganalisis keputusan masyarakat tentang moda perjalanan seperti: mobil, bus, mikrolet dan sebagainya. Pada bagan alir proses peramalan kebutuhan perjalanan, penggunaan moda muncul setelah distribusi perjalanan (pergerakan). Namun analisis penggunaan moda dapat dilakukan pada berbagai tempat dalam proses peramalan ini. Analisis penggunaan moda juga dilakukan pada analisis pembangkit perjalanan, dan yang paling lazim adalah setelah setelah distribusi perjalanan, karena informasi tentang kemana perjalanan itu menuju akan memungkinkan hubungan penggunaan moda tersebut membandingkan alternatif pelayanan transportasi yang bersaing untuk para penggunanya. (*Khisty dan Lall.*, 2003:188).

Sebelum kita dapat memprakirakan bagaimana perjalanan itu dipilih di antara moda yang tersedia bagi mereka yang melakukan perjalanan, kita harus menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan yang dilakukan oleh masyarakat. Tiga kategori besar faktor yang dipertimbangkan dalam penggunaan moda:

- a. Karakteristik yang melakukan perjalanan (misalnya, pendapatan keluarga, jumlah mobil yang tersedia, ukuran keluarga, densitas permukiman).
- b. Karakteristik perjalanan (misalnya, jarak perjalanan, jam berapa perjalanan itu dilakukan).

- c. Karakteristik sistem transportasinya (misalnya, waktu tumpangan, waktu yang berlebih).

Para perencana memeriksa secara cermat bagaimana karakteristik-karakteristik ini berinteraksi untuk mempengaruhi pemilihan moda oleh mereka yang melakukan perjalanan. Apabila hubungan-hubungan ini telah ditentukan, perencana dapat memprakirakan bagaimana penduduk masa datang akan memilih diantara moda yang telah tersedia.

8. Pembebanan Perjalanan

Pembebanan perjalanan merupakan prosedur yang digunakan oleh perencana untuk memprakirakan lintasan yang akan diambil oleh perjalanan tersebut. Sebagai contoh, jika satu perjalanan berlangsung dari pinggiran kota menuju pusat kota, model ini akan memprakirakan jalan tertentu atau rute transit yang akan digunakan. Prosedur pembebanan perjalanan akan bermula dengan membuat peta yang menggambarkan jaringan kendaraan dan transit dalam kawasan kajian. Peta jaringan ini akan menunjukkan lintasan yang mungkin diambil dalam perjalanan.

Persimpangan yang disebut simpul pada peta jaringan diidentifikasi, dan bagian-bagian di antara persimpangan disebut ruas. Setelah simpul dan ruas diidentifikasi, selanjutnya adalah panjang, jenis fasilitas, tempat di kawasan tersebut, banyaknya lajur, kecepatan, dan waktu tempuh pada setiap ruas. Jika tersedia transit maka sebagai informasi tambahan yaitu,

ongkos, waktu antara kendaraan, dan uraian arah perjalanan rute dicakupkan pada perjalanan tersendiri.

Berdasarkan penggunaan analisis pembangkitan perjalanan, distribusi perjalanan, penggunaan moda dan pembebanan perjalanan ini, perencana akan dapat memperoleh dugaan yang realistis atas pengaruh-pengaruh kebijakan dan program pada kebutuhan perjalanan.

E. Metode Location Quotient (LQ)

1. Pengertian.

Salah satu metode untuk mengetahui produk unggulan dalam suatu sektor di suatu wilayah/kawasan tertentu dalam rangka pengembangan wilayah/kawasan tersebut adalah Metode Location Quotient atau disingkat LQ. Metode ini merupakan cara permulaan untuk mengetahui kemampuan suatu daerah dalam sektor kegiatan tertentu. Cara ini tidak atau belum memberikan kesimpulan akhir, kesimpulan yang diperoleh baru merupakan kesimpulan sementara yang masih harus dikaji dan ditilik balik melalui teknik analisa lain yang dapat menjawab apakah kesimpulan sementara diatas terbukti kebenarannya.

Walaupun teknik ini tidak memberikan kesimpulan akhir namun dalam tahap pertama sudah cukup memberikan gambaran akan kemampuan suatu daerah yang bersangkutan dalam sektor yang diamati. Pada dasarnya teknik ini menyajikan perbandingan relative antara kemampuan

suatu sektor di daerah yang diselidiki dengan kemampuan sektor yang sama pada daerah yang lebih luas (Warpani, 1980;68).

Suatu yang digunakan sebagai ukuran untuk menghasilkan koefisien dapat menggunakan satuan : hasil produksi atau satuan lainnya yang dapat digunakan sebagai kriteria. Perbandingan relatif ini dinyatakan secara matematis sebagai berikut :

Formula matematisnya adalah sebagai berikut :

$$LQ = \frac{V_1^R / V^R}{V_1 / V}$$

Di mana :

V_1^R = Jumlah produksi suatu sektor kecamatan

V^R = Jumlah produksi seluruh sektor kecamatan

V_1 = Jumlah produksi sektor yang sama kabupaten

V = Jumlah produksi seluruh sektor kabupaten

Location Quotient (LQ) dapat digunakan sebagai petunjuk adanya keunggulan komparatif bagi sektor-sektor yang telah lama berkembang, sedangkan bagi sektor yang baru atau sedang tumbuh apalagi yang selama ini belum pernah ada, LQ tidak dapat digunakan karena produk totalnya belum menggambarkan kapasitas riil daerah tersebut. LQ lebih tepat digunakan untuk melihat secara langsung apakah komoditi itu memiliki prospek untuk diekspor atau tidak, dengan catatan terhadap produk tersebut tidak diberikan subsidi atau bantuan khusus oleh daerah yang bersangkutan melebihi daerah-daerah lainnya.

Sedangkan menurut adisasmita (2005:29) analisis location quotient merupakan suatu alat yang dapat digunakan dengan mudah, cepat dan tepat. Karena kesederhanaannya, teknik location quotient dapat dihitung berulang kali dengan menggunakan berbagai perubahan acuan dan periode waktu. Location quotient merupakan rasio antara jumlah tenaga kerja pada sektor tertentu (misalnya industri) atau PDRB terhadap total jumlah tenaga kerja sektor tertentu (industri) atau total nilai PDRB disuatu daerah (kabupaten) dibandingkan dengan rasio tenaga kerja dan sektor yang sama di provinsi dimana kabupaten tersebut berada dalam lingkungannya.

2. Penafsiran.

Setiap daerah mempunyai system pengolahan sumber daya alam, produksi, maupun tenaga kerja yang merupakan kegiatan memperkembangkan industri dan kegiatan lainnya di dalam daerah tersebut. Setiap daerah berusaha mencukupi kebutuhannya dan mengembangkan daerahnya secara maksimal. Adanya kekurangan dan kelebihan menyebabkan kegiatan impor-ekspor antar daerah. Barang dan jasa yang diimpor suatu daerah adalah ekspor dari daerah lain, yang menurut teori merupakan kelebihan dari daerah disebut terakhir.

Struktur perumusan LQ memberikan beberapa nilai sebagai berikut ;
 $LQ > 1$, atau $LQ < 1$, atau $LQ = 1$

Analisa dengan LQ ini merupakan alat sederhana untuk mengetahui apakah suatu daerah (sub daerah) sudah seimbang atau belum dalam

kegiatan tertentu yang bisa dilihat dari besarnya angka LQ (Warpani, 1980;68). Dengan kata lain, angka LQ memberikan indikasi sebagai berikut :

1. $LQ > 1$, menyatakan daerah (sub daerah) bersangkutan mempunyai potensi ekspor dalam kegiatan tertentu.
2. $LQ < 1$, menunjukkan sub daerah bersangkutan mempunyai kecenderungan impor dari sub daerah/daerah lain.
3. $LQ = 1$, memperlihatkan daerah (sub daerah) bersangkutan telah mencukupi dalam kegiatan tertentu (seimbang).

F. Konsep Manajemen Strategi

Istilah strategi berasal dari bahasa Yunani, *strategos* atau *strategus* dengan kata jamaknya strategi. Jadi pengertian strategi diterjemahkan sebagai suatu respon secara terus-menerus maupun adaptif terhadap peluang dan ancaman eksternal serta kekuatan dan kelemahan internal yang dapat mempengaruhi organisasi. Sedangkan *Porter* (1985) mengatakan bahwa strategi adalah alat yang sangat penting untuk mencapai keunggulan bersaing (Rangkuti, 2004;4).

Selanjutnya menurut *Jadmiko* (2003;4), strategi didiskripsikan sebagai suatu cara dimana organisasi akan mencapai tujuan-tujuannya, sesuai dengan peluang-peluang dan ancaman-ancaman lingkungan eksternal yang dihadapi serta sumberdaya dan kemampuan internal organisasi. Berdasarkan pada definisi tersebut, terdapat 3 faktor yang mempunyai

pengaruh penting pada strategi yaitu lingkungan eksternal, sumberdaya dan kemampuan internal serta tujuan yang akan dicapai.

Berdasarkan pada definisi strategi dan faktor-faktor yang mempengaruhi strategi, maka manajemen stratejik dapat didefinisikan sebagai suatu proses dimana manajemen puncak menentukan arah jangka panjang dan kinerja atau prestasi organisasi melalui formulasi yang cermat, implementasi yang tepat, dan evaluasi yang terus-menerus atas strategi yang telah ditetapkan. Sedangkan *Jauch* dan *Glueck* mendefinisikan sejumlah keputusan dan tindakan yang mengarah pada penyusunan suatu strategi atau sejumlah strategi yang efektif untuk membantu mencapai sasaran perusahaan.

Menurut Jadmiko (2003;24), unsur-unsur dari proses manajemen stratejik yaitu:

- 1) Analisis lingkungan

Proses manajemen stratejik dimulai dari analisis lingkungan atau analisis *SWOT*, yaitu proses monitoring lingkungan organisasi, baik lingkungan eksternal maupun lingkungan internal.

Sedangkan menurut Entang (200 ;29), analisis *SWOT* adalah suatu alat yang berfungsi untuk mengetahui peta kekuatan (*strengths*), kelemahan (*weaknesses*), peluang (*opportunities*), ancaman (*threats*) organisasi guna penentuan faktor unggulan dan strategi interaktif efektif yang tepat dilakukan dalam mencapai sukses yang lebih besar.

Selanjutnya Rangkuti (2008;18), analisis *SWOT* adalah indentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini berdasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).

Menurut Entang (2001;29), analisis *SWOT* merupakan suatu alat yang berfungsi dalam melakukan *general check up* organisasi untuk mengetahui keadaan kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman organisasi, guna menentukan strategi dan tindakan yang tepat dilakukan membangun suatu keunggulan meraih peluang yang memberikan manfaat yang lebih besar pada waktu yang akan datang. Dengan analisis *SWOT* tersebut akan dapat dicermati perubahan lingkungan dan mengadaptasi atau menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan, keinginan publik sebagai salah satu unggulan organisasi meraih sukses yang lebih besar. Melalui analisis *SWOT* akan dapat dilakukan penyesuaian visi, misi dan tujuan organisasi sesuai dengan perubahan keinginan, harapan publik atau pelanggan.

2) Perumusan misi dan sasaran stratejik

Tahap kedua dalam tahap formulasi strategi adalah menetapkan arah organisasi di masa depan. Setelah mengetahui peluang, ancaman, kekuatan dan kelemahan organisasi, maka langkah selanjutnya adalah menentukan arah organisasi.

3) Analisis dan pemilihan strategi

Tahap ketiga dari proses manajemen stratejik adalah analisis dan pemilihan strategi. Fokus utama strategi organisasi adalah bagaimana menentukan cara terbaik dalam menghadapi persaingan. Apabila lingkungan telah dianalisis dan arah organisasi telah ditetapkan, manajemen dapat memilih alternatif cara terbaik untuk melaksanakan tindakan dalam usaha mencapai keberhasilan sasaran organisasi. Perumusan manajemen stratejik dapat menggunakan *SWOT matrix*.

Matriks *SWOT* menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman eksternal yang di hadapi oleh perusahaan dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki. Dari matriks ini akan terbentuk empat kemungkinan alternatif strategi.

Faktor Internal / Faktor Eksternal	<i>STRENGTHS (S)</i> Kekuatan-kekuatan internal	<i>WEAKNESSES (W)</i> Kelemahan-kelemahan internal
<i>OPPORTUNITIES (O)</i> Peluang- peluang eksternal	STRATEGI <i>SO</i> Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang.	STRATEGI <i>WO</i> Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang.
<i>THREATS (T)</i> Ancaman-ancaman eksternal	STRATEGI <i>ST</i> Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	STRATEGI <i>WT</i> Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

Gambar 4. Matriks *SWOT*

4) Implementasi strategi

Mencakup pelaksanaan tindakan atau aktivitas dari strategi yang dikembangkan dalam proses formulasi strategi.

5) Pengendalian dan evaluasi strategi

Pengendalian stratejik merupakan jenis pengendalian organisasi yang memfokuskan pada monitoring dan evaluasi proses manajemen stratejik supaya terjadi kesesuaian antara saat formulasi strategi dan implementasi strategi, serta untuk menjamin agar implementasi strategi dapat berjalan secara tepat.

G. Pengembangan Kawasan Transmigrasi

Pembangunan bidang ketransmigrasian merupakan salah satu pendekatan untuk mencapai tujuan kesejahteraan, pemerataan pembangunan daerah serta perekat persatuan dan kesatuan bangsa. Namun kebijakan transmigrasi perlu diperbaharui dan disesuaikan dengan kecenderungan perubahan yang terjadi akhir-akhir ini terutama perubahan pada tata pemerintahan.

Pembangunan transmigrasi pada waktu lalu menganut sistem hirarki luasan wilayah dan besarnya jumlah KK yang dimukimkan di lokasi tersebut. Pembangunan transmigrasi dengan pendekatan hirarki tersebut pada saat ini, belum/kurang dirancang untuk pembangunan suatu kawasan yang direncanakan sebagai suatu kawasan perkotaan. Realitas yang terjadi permukiman transmigrasi tersebut telah menjadi kota-kota kecamatan yang merupakan hasil pembangunan antar lintas sektoral.

Penetapan UU No. 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah dan UU No.33 Tentang Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah, membawa implikasi terhadap transformasi paradigma pembangunan diindonesia. Dalam kaitan tersebut masing-masing daerah harus menyiapkan diri untuk dapat mengantisipasi dan mengakomodasi tuntutan serta kebutuhan pembangunan yang sesuai dengan potensi yang dimiliki.

Dalam implikasi terhadap program transmigrasi maka penyelenggaraan transmigrasi diarahkan sebagai pendekatan untuk mendukung pembangunan daerah melalui pembangunan pusat-pusat produksi, perluasan kesempatan kerja, serta penyediaan kebutuhan tenaga kerja trampil baik dengan peranan pemerintah maupun dengan swadana melalui kebijakan langsung maupun tidak langsung. Sedangkan kebijakan transmigrasi diarahkan pada tiga hal pokok yaitu :

1. Penanggulangan kemiskinan yang disebabkan oleh ketidakberdayaan penduduk untuk memperoleh tempat tinggal yang layak.
2. Memberikan peluang berusaha dan kesempatan kerja.
3. Memfasilitasi pemerintahan daerah dan masyarakat untuk melaksanakan perpindahan penduduk.

Melihat realitas yang terjadi atas masalah perkembangan permukiman transmigrasi dan adanya perubahan orientasi pendekatan pembangunan kewilayahan, maka strategi pembangunan Kota Terpadu Mandiri dapat digunakan sebagai alternatif implementasi program transmigrasi kedepan. Strategi pembangunan Kota Terpadu Mandiri (KTM) yang ditujukan pada

daerah perbatasan, tertinggal dan cepat tumbuh sangat penting untuk mendorong pertumbuhan daerah serta mentransformasikan pola usaha tani tradisional kedalam pola pertanian moderen.

Pada prespektif pembangunan transmigrasi, strategi pembangunan Kota Terpadu Mandiri (KTM) merupakan salah satu instrumen yang dapat digunakan untuk mempercepat akselerasi pertumbuhan dari permukiman transmigrasi yang mengalami hambatan didalam pengembangannya. Kota Terpadu Mandiri (KTM) yang pengembangannya dirancang menjadi pusat pertumbuhan melalui pengelolaan sumber daya alam berkelanjutan yang mempunyai fungsi :

1. Pusat kegiatan pertanian berupa pengolahan produk pertanian jadi/setengah jadi serta kegiatan agribisnis.
2. Pusat pelayanan agroindustri khusus (special agroindustry services)
3. Pendidikan, pelatihan di sektor pertanian, industriP dan jasa
4. Pusat perdagangan wilayah yang ditandai dengan adanya pasar-pasar grosir dan pergudangan komoditas sejenis.

Tujuan pengembangan Kota Terpadu Mandiri (KTM) adalah menciptakan sentra-sentra agribisnis dan agroindustri yang menarik investor, serta dapat menumbuh kembangkan ekonomi transmigrasi dan penduduk sekitarnya untuk memenuhi berbagai kebutuhan dasar, meningkatkan pendapatan serta kesejahteraan.

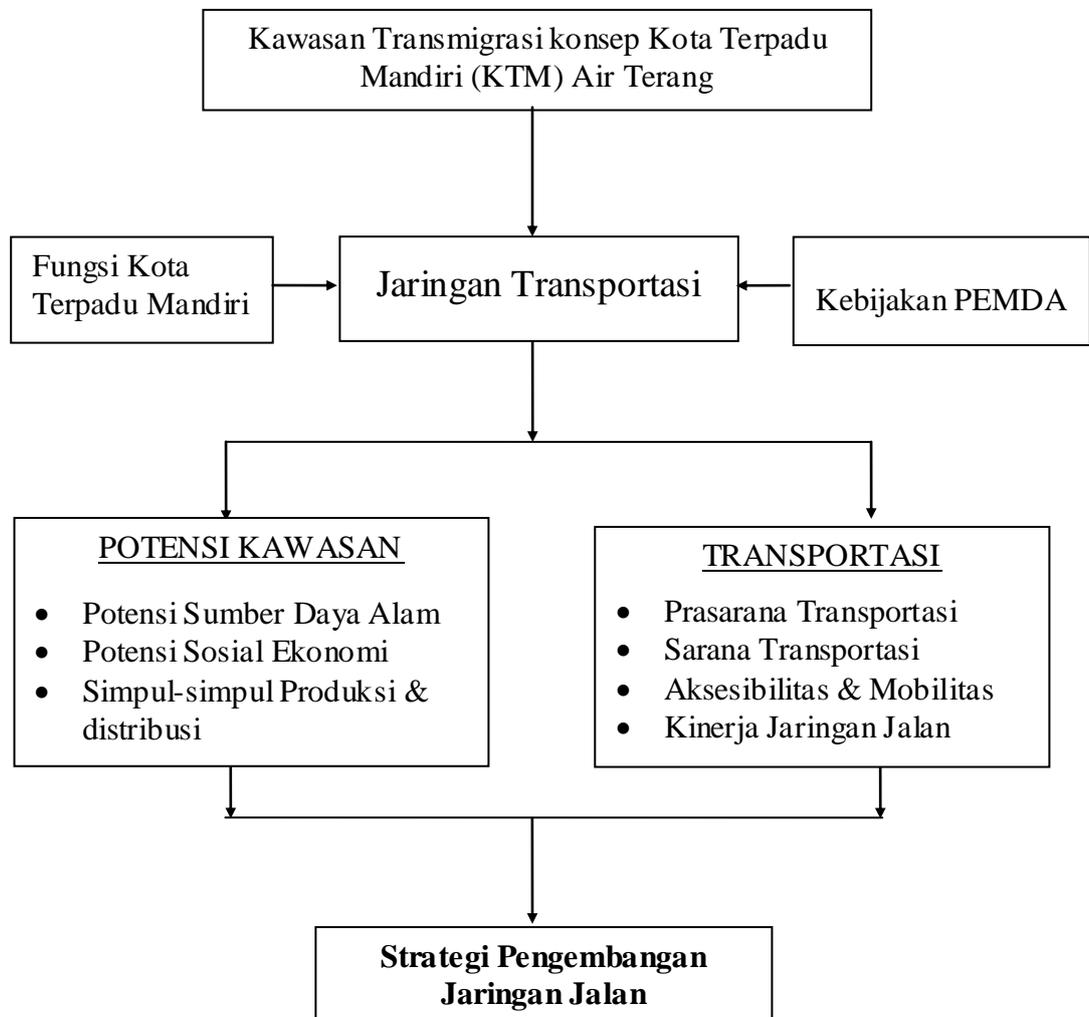
H. Penelitian Terdahulu

1. A. Rahmat dalam penelitiannya (2010). *Pengembangan Jaringan Jalan Menunjang Pertumbuhan Wilayah di Kawasan Parigi Kab.Parigi Moutong*. Tujuan yang dicapai adalah menentukan strategi pengembangan jaringan jalan dalam menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah di Kawasa Parigi Kab. Parigi Moutong. Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis interaksi antar wilayah/ kawasan ditinjau dari pola pergerakan orang maupun barang serta analisis SWOT. Hasil yang diperoleh berupa strategi pengembangan jaringan jalan yang paling sesuai adalah membangun jaringan jalan menuju kawasan-kawasan potensial untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah serta peningkatan prasarana dan sarana transportasi.
2. Bambang S. Razak dalam penelitiannya (2010). *Tingkat Ketersediaan Infrastruktur Dasar Dalam Menunjang Kawasan Kota Terpadu Mandiri Kabupaten Parigi Moutong*. Tujuan penelitian tersebut yaitu menganalisis tingkat ketersediaan infrastruktur dalam menunjang KTM Kab. Parigi Moutong. Analisis yang digunakan adalah analisis LQ dan analisis ketersediaan infrastruktur dasar kawasan dengan melakukan pembobotan masing-masing indikator dengan skala Likert. Adapun hasil yang diperoleh adalah Tingkat ketersediaan keseluruhan infrastruktur dasar dalam kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Kabupaten Parigi Moutong yang dianalisis yakni prasarana Jalan 89,58% kategori Baik, Irigasi 78,13% kategori Baik, Air bersih 68,75%

kategori Kurang Baik, Listrik 68,75% kategori Kurang Baik dan Pelabuhan Pendaratan Ikan (PPI) 37,75 % Kategori Tidak Baik.

3. M. Ichsan Dg. Sibali dalam penelitiannya (2010). *Analisis prioritas penanganan jalan ditinjau terhadap potensi sumber daya alam unggulan di Kabupaten Gorontalo*. Tujuan yang ingin dicapai pada penelitian tersebut adalah mengetahui kriteria dalam penentuan prioritas penanganan jalan di Kab. Gorontalo serta menetapkan prioritas penanganan jalan di Kab. Gorontalo ditinjau terhadap potensi sumberdaya alam unggulan. Analisis yang digunakan adalah analisis LQ dan analisis Hirarki Proses (AHP). Hasil yang didapatkan adalah *pertama* kriteria-kriteria yang dipertimbangkan dalam penanganan jalan adalah 1) aksesibilitas, 2) mobilitas dan 3) kerusakan jalan. Sedangkan kecamatan yang menjadi prioritas penanganan jalan sesuai potensi sumber daya unggulan berturut-turut 1) Kec. Limboto Barat, 2) Kec. Telaga, 3) Kec. Telaga Biru, 4) Kec. Limboto, 5) Kec. Batuda Pantai, 6) Kec. Boliyohuto, 7) Kec. Tulangohula, 8) Kec. Batudaa, 9) Kec. Pulubalaa, 10) Kec. Tibawa, 11) Kec. Bongomeme, 12) Kec. Talaga Jaya, 13) Kec. Mootilango, 14) Kec. Tabongo, 15) Kec. Tilanga, 16) Kec. Asparaga, 17) Kec. Biluhu.

I. Kerangka Konsep Penelitian



Gambar 5. Kerangka konsep penelitian