

**ANALISIS SISTEM JARINGAN JALAN UNTUK
MENDUKUNG PERWUJUDAN KAWASAN AGROPOLITAN
KABUPATEN MOROWALI**

***TRANSPORTATION OF ROAD SYSTEM IN SUPPORTING
THE REALIZATION OF THE AGROPOLITAN AREA
IN MOROWALI REGENCY***

KRISTOFERUS LAGARINDA



PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2013

**ANALISIS SISTEM JARINGAN JALAN UNTUK
MENDUKUNG PERWUJUDAN KAWASAN AGROPOLITAN
KABUPATEN MOROWALI**

Tesis
Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar Magister

Program Studi
Teknik Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

KRISTOFERUS LAGARINDA

kepada

PROGRAM PASCASARJANA

UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR

2013

TESIS

**ANALISIS SISTEM JARINGAN JALAN UNTUK Mendukung
PERWUJUDAN KAWASAN AGROPOLITAN
KABUPATEN MOROWALI**

Disusun dan diajukan oleh :

KRISTOFERUS LAGARINDA

Nomor Pokok P2900210505

telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal 13 November 2013

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasihat,

Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA
Ketua

Dr. Ir. Jamaluddin Rahim, MStR
Anggota

Ketua Program Studi
Teknik Transportasi,

Prof. Dr. -Ing. M. Yamin Jinca, MStR

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Hasanuddin,



Prof. Dr. Ir. Mursafim, M.Sc

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Kristoferus Lagarinda

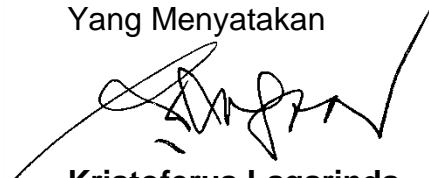
Nomor Pokok : P2900210505

Program Studi : Teknik Transportasi

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa tesis yang saya tulis ini adalah benar merupakan hasil karya saya sendiri, bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan tesis ini adalah hasil karya orang lain, saya bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, November 2013

Yang Menyatakan



Kristoferus Lagarinda

PRAKATA

Puji dan syukur patut penulis panjatkan kehadiran Yesus Kristus Tuhan Yang Maha Pengasih, oleh karena rahmat dan karunia-Nyalah, penulis mendapatkan kesempatan yang baik untuk melanjutkan pendidikan pada program pascasarjana (S2) di Universitas Hasanuddin serta dapat melaksanakan penelitian yang didedikasikan lewat karya tulis ilmiah ini dengan judul “*Analisis Sistem Jaringan Jalan Untuk Mendukung Perwujudan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali.*”

Pemilihan topik penelitian sebagaimana judul di atas adalah lahir dari keinginan penulis untuk menganalisis sistem jaringan dan ketersediaan prasarana jalan sebagai pendukung utama dalam pembangunan wilayah yang berorientasi pembangunan sektor pertanian (agropolitan) di Kabupaten Morowali. Ketersediaan prasarana jalan dengan konsep pembangunan agropolitan menjadi hal yang sangat menarik untuk dibahas guna menemukan strategi pembangunan wilayah yang sesuai dengan potensi yang dimilikinya.

Tentunya tesis ini dapat disusun atas dukungan, bantuan dan bimbingan dari berbagai pihak, dan oleh karenanya penulis patut menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya, terutama kepada Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA sebagai Ketua Komisi Penasehat; Dr. Ir. Jamaluddin Rahim, MSTr sebagai Anggota Komisi Penasehat; Prof. Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MSTr sebagai Ketua Program Studi Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin Makassar

sekaligus sebagai dosen penguji; Prof. Dr. Syamsu Alam, SE. M.Si dan Dr. Ir. Ria Wikantari, M.Arch juga sebagai penguji yang telah banyak memberikan masukan dan koreksi guna penyempurnaan tesis ini. Istri tercinta Anesthasia Thomas, SP yang adalah ibu dari anak-anak kebanggaanku Kevin dan Marcello, yang selalu mendampingi dan memberi dukungan moril selama proses penyelesaian studi. Almarhuma Ibunda tercinta Bore'eto Lagarense yang aku kasihi dan menjadi sebab aku ada dunia ini dan Ayahanda Werehi Lagarinda yang aku hormati di usia beliau yang ke 80 tahun ini telah banyak memberikan motivasi dan tuntunan untuk menjalani hidup yang lebih kaya dan bermakna.

Akhirnya, penulis berharap semoga karya tulis ini menjadi sumbangsih yang bermanfaat bagi pemerintah daerah, pihak-pihak terkait, khususnya dalam pengambilan kebijakan mengenai konsep dan strategi pembangunan prasarana jalan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali. Penulis juga menyampaikan permohonan maaf jika terdapat kekeliruan dan ketidaksempurnaan dalam penyajian karya tulis ini, dan menghargai segala kritik, saran, masukan, dan koreksi dari semua pihak guna perbaikan dan penyempurnaan tesis ini demi pengembangan ilmu pengetahuan dimasa mendatang.

Makassar, November 2013

Penyusun

Kristoferus Lagarinda

ABSTRAK

KRISTOFERUS LAGARINDA. *Analisis Sistem Jaringan Jalan Untuk Mendukung Perwujudan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali.* (dibimbing oleh **Shirly Wunas** dan **Jamaluddin Rahim**).

Penelitian ini bertujuan: (1) menganalisis sistem jaringan jalan untuk mendukung perwujudan kawasan agropolitan terhadap rencana tata ruang wilayah kabupaten (RTRWK); (2) merumuskan strategi pembangunan jaringan jalan agar sasaran pembangunan kawasan agropolitan di Kabupaten Morowali dapat dicapai lebih baik.

Penelitian ini bersifat deskriptif dengan menggunakan pendekatan kuantitatif dan kualitatif. Pengumpulan data dilakukan melalui observasi, wawancara, dokumen resmi dan kajian pustaka. Data dianalisis dengan menggunakan analisis SWOT.

Hasil analisis menunjukkan bahwa sistem jaringan jalan yang ada pada saat ini belum sepenuhnya mendukung pembangunan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali terutama penyediaan jaringan jalan usaha tani, jalan produksi, jalan poros desa, jalan lokal dan jalan kolektor yang menghubungkan simpul-simpul jasa pelayanan sampai ke outlet pemasaran. Strategi pembangunan jaringan jalan dilakukan dengan memprioritaskan pembangunan jaringan jalan pada empat kawasan sentra pengembangan agropolitan utama yaitu KSPA Kolonodale, KSPA Beteleme, KSPA Wita Ponda, dan KSPA Bungku. Selain itu juga perlu disediakan sarana dan prasarana pendukung agropolitan di kawasan sentra-sentra pengembangan.



ABSTRACT

KRISTOFERUS LAGARINDA. *Transportation of Road System in Supporting the Realization of the Agropolitan Area in Morowali Regency.* (supervised by **Shirly Wunas** and **Jamaluddin Rahim**).

This research aimed: (1) to analyze the road networking system in supporting the realization of the agropolitan area in Morowali regency from the point of view of the Plan of the Space Layout of the Regency Area (RTRWK); and (2) to design the strategy for the road networking development in order that the target of the agropolitan area development in Morowali regency could be achieved well.

The research was a descriptive research using the quantitative and qualitative approach. The data were obtained from the survey, direct observation, interviews, legal documents and some information was gathered from literature. The technique of analysis used to analyze the road networking system was SWOT, which was used to determine the development strategy.

The analysis result showed the existing road networking system had not been able to support the development of the agropolitan area in Morowali regency, particularly the availability of the roads leading to the farming areas, the roads leading to the production area, the village main roads, the local roads, and the collector roads connecting the service points with the marketing outlets. The strategy for the road networking construction should give priorities to the construction of the road networking in four centers of the primary agropolitan areas, namely the Primary Agropolitan Centers of Kolonodale, Beteleme, Wita Ponda, and Bungku. Besides, it is necessary that the supporting means and infrastructures of the agropolitan areas should be made available in those development centers.



DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGAJUAN	ii
LEMBAR PERSETUJUAN	iii
PERNYATAAN KEASLIAN	iv
PRAKATA	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	7
D. Manfaat Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Peran dan Fungsi Transportasi	8
1. Sistem Kegiatan	9
2. Sistem Jaringan	10
3. Sistem Pergerakan	10
B. Prasarana Transportasi Jalan	13
1. Kebijakan Sektor Transportasi Jalan	14
2. Tantangan dan Peluang Sektor Transportasi	19

C. Transportasi dan Pengembangan Wilayah	21
1. Konsep Wilayah Dalam Pembangunan	23
2. Konsep Dasar Transportasi Dalam Pembangunan ...	27
3. Konsep Pengembangan Agropolitan	29
D. Pola Transportasi Dalam Pengembangan Wilayah	33
E. Karakteristik dan Klasifikasi Jaringan Jalan	35
F. Transportasi dan Tata Guna Lahan	42
G. Kerangka Konsep Penelitian	47
BAB III METODE PENELITIAN	48
A. Desain Penelitian	48
B. Jenis dan Sumber Data	48
C. Lokasi dan Waktu Penelitian	49
D. Teknik Pengumpulan Data	50
E. Metode Analisis Data	51
F. Definisi Operasional	52
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	56
A. Gambaran Umum Kabupaten Morowali	56
1. Aspek Geografi, Topografi, Geologis, Klimatologis, dan Hidrologi	56
2. Luas Wilayah dan Kependudukan	62
3. Potensi dan Sumberdaya Wilayah	67
4. Pembagian Zona Kawasan Agropolitan	79
5. Tipologi Kawasan Sentra Pengembangan	83
B. Analisis Sistem Jaringan Jalan	91
1. Sistem Kegiatan Agropolitan	91
2. Sistem Jaringan Jalan Eksisting Kabupaten Morowali	92
3. Sistem Jaringan Jalan Kawasan Sentra Pengembangan	95
4. Pola Pergerakan Transportasi/Angkutan	104

C. Strategi Pembangunan Jalan Agropolitan	
Kabupaten Morowali	108
1. Analisis Kebutuhan Jalan Berdasarkan	
Pendapat Masyarakat	108
2. Rumusan Strategi Pembangunan Jaringan Jalan	110
BAB V PENUTUP	126
A. Kesimpulan	126
B. Saran	127

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel	isi	halaman
Tabel 1.	Kelas Jalan Berdasarkan MST	40
Tabel 2.	Kondisi Topografi Kabupaten Morowali	59
Tabel 3.	Luas Wilayah Daratan berdasarkan Kecamatan	63
Tabel 4.	Jarak Ibu Kota Kabupaten dengan Kota Kecamatan (IKK) ...	64
Tabel 5.	Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin ..	66
Tabel 6.	Luas Lahan Pertanian Kabupaten Morowali	69
Tabel 7.	Luas Lahan Perkebunan Kabupaten Morowali	71
Tabel 8.	Komoditi Sub Sektor Perkebunan Kabupaten Morowali Menurut Kecamatan	72
Tabel 9.	Pertumbuhan Ekonomi Kabupaten Morowali Tahun 2007 – 2010	78
Tabel 10.	Tipologi Kawasan Sentra Pengembangan Agropolitan Kabupaten Morowali	84
Tabel 11.	Ruas Jalan Kabupaten Morowali berdasarkan Status Jalan.....	93
Tabel 12.	Hasil FGD dengan <i>Stakeholders</i>	109
Tabel 13.	Matriks Analisis SWOT	112
Tabel 14.	Analisis SWOT “Pembangunan Sistem Jaringan Jalan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali	114
Tabel 15.	Analisis SWOT dengan strategi TOWS	121
Tabel 16.	Matriks Strategi Prioritas “Pembangunan Sistem Jaringan Jalan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali	122

DAFTAR GAMBAR

Gambar	isi	halaman
Gambar 1.	Sistem Transportasi Makro	11
Gambar 2.	Sistematika Konsep-Konsep Wilayah	26
Gambar 3.	Konsep Pengembangan Kawasan Agropolitan	33
Gambar 4.	Pola Jaringan Transportasi	35
Gambar 5.	Bagian-Bagian Jalan	42
Gambar 6.	Siklus Tata Guna Lahan dan Transportasi	45
Gambar 7.	Kerangka Konseptual	47
Gambar 8.	Lokasi Penelitian	50
Gambar 9.	Peta Administrasi Kabupaten Morowali	57
Gambar 10.	Peta Infrastruktur Kabupaten Morowali	82
Gambar 11.	Sistem Jaringan Jalan KSPA Kolonodale	97
Gambar 12.	Sistem Jaringan Jalan KSPA Beteleme	98
Gambar 13.	Sistem Jaringan Jalan KSPA Wita Ponda	100
Gambar 14.	Sistem Jaringan Jalan KSPA Bungku	102
Gambar 15.	Sistem Konektivitas KSPA Kabupaten Morowali	103
Gambar 16.	Pola Pergerakan Pada Sistem Jaringan Jalan	106

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	isi	halaman
Lampiran 1.	Ruas Jalan Kolektor Primer (Jalan Nasional)	131
Lampiran 2.	Ruas Jalan Kolektor Primer (Jalan Provinsi).....	131
Lampiran 3.	Ruas Jalan Lokal Primer (Jalan Kabupaten)	132
Lampiran 4.	Ruas Jalan Lokal Sekunder (Jalan Kabupaten)	132
Lampiran 5.	Ruas Jalan Lokal Lainnya (Jalan Kabupaten)	134

DAFTAR ARTI LAMBANG DAN SINGKATAN

Lambang/singkatan	Arti dan keterangan
°C	Derajat celcius, suhu udara
%	Persen, ukuran prosentase
AASTHO	The American Association of State Highway and Transportation Officials
Bappeda	Badan perencanaan dan pembangunan daerah
BP3K	Balai Penyuluh Pertanian dan Perkebunan Kecamatan
BPS	Badan Pusat Statistik
Ca	Calsium
CaCO ₃	Calsium carbonat
CO ₃	Carbon trioksida
DAS	Daerah Aliran Sungai
dpl	Diatas permukaan laut
DPR RI	Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia
DPRD	Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
Fe	Ferrum, besi
FGD	Focus Group Discussion
ha	Hektar
IKK	Ibu Kota Kecamatan
KAPET	Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu
km	Kilometer, satuan jarak
km ²	Kilometer persegi, satuan luas
KSPA	Kawasan Sentra Pengembangan Agropolitan
Mg	Magnesium, unsur logam
Migas	Minyak dan gas bumi
mm	Milimeter
MP3EI	Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia
MST	Muatan Sumbu Terberat
No.	Nomor
PDRB	Produk Domestik Regional Bruto

PEL	Pengembangan Ekonomi Lokal
PKL	Pusat Kegiatan Lokal
PKLp	Pusat Kegiatan Lokal promosi
PKW	Pusat Kegiatan Wilayah
PP	Peraturan Pemerintah
Renstra	Rencana strategis
RPH	Rumah Potong Hewan
RTRW	Rencana Tata Ruang Wilayah
RTRWK	Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten
RTRWP	Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi
SDM	Sumber Daya Manusia
SP2010	Sensus Penduduk tahun 2010
SWOT	Strenghts Weaknesses Opportunities Threats, metode analisis
TPI	Tempat Pelelangan Ikan
USDRP	Urban Sector Development Reform Project, kegiatan pembangunan sektor perkotaan yang bekerjasama dengan Bank Dunia
UU	Undang-Undang

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan strategis dalam menggerakkan dinamika pembangunan dan mendukung aktivitas kehidupan masyarakat dalam bidang ekonomi, sosial, politik, budaya, lingkungan, dan pertahanan keamanan. Kemudahan interaksi antarwilayah akan membawa manfaat ekonomi dan sosial, merangsang aktivitas pergerakan orang, barang dan jasa dalam suatu wilayah atau kota yang berujung pada meningkatnya daya saing suatu daerah baik dalam skala regional maupun nasional.

Prasarana transportasi khususnya jalan masih merupakan tumpuan utama transportasi darat pada sebagian besar wilayah di Indonesia, terutama daerah-daerah yang relatif tertinggal, terisolasi, terpencil, serta daerah otonomi baru yang lahir dari pemekaran wilayah provinsi dan kabupaten/kota. Kabupaten Morowali sebagai salah satu daerah otonomi yang relatif baru dari hasil pemekaran wilayah Kabupaten Poso di Provinsi Sulawesi Tengah, saat ini sedang berupaya melaksanakan berbagai program pembangunan guna memacu percepatan pertumbuhan ekonomi dengan cara mengupayakan terciptanya iklim usaha yang sehat dan kompetitif, mendorong berkembangnya investasi di berbagai sektor usaha dengan menyiapkan prasarana dan sarana pendukung. Hal ini sejalan

dengan visi dan misi pembangunan yang diusung oleh Pemerintah Daerah dan seluruh masyarakat untuk menjadikan Kabupaten Morowali sebagai salah satu kabupaten unggulan di Provinsi Sulawesi Tengah.

Sebagai daerah yang memiliki potensi sumberdaya alam melimpah di sektor pertanian, perkebunan, perikanan serta pertambangan, Kabupaten Morowali mengusung salah satu konsep pembangunan wilayah berbasis agropolitan yang berorientasi sumber daya lokal dan kebutuhan pasar. Adapun tujuan penataan ruang Kabupaten Morowali adalah mewujudkan ruang wilayah yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan berbasis potensi sumberdaya alam maupun sumberdaya manusia dengan dukungan sarana dan prasarana yang memadai. Hal ini sebagaimana tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK) yang telah ditetapkan dengan Peraturan Daerah Kabupaten Morowali Nomor 10 Tahun 2012.

Pembangunan jaringan jalan di Kabupaten Morowali dalam kurun waktu 10 tahun terakhir yakni dari tahun 2003-2012 menunjukkan pertumbuhan yang relatif meningkat dimana berdasarkan data tahun 2003 panjang jalan di Kabupaten Morowali adalah 1.406,43 km menjadi 2.249,59 km pada tahun 2012 atau bertambah sekitar 843,16 km. Namun demikian dari total panjang jalan tersebut dalam kondisi baik hanya 38,90% (875,06 km), rusak ringan 13,25% (297,97 km), rusak 8,17% (183,90 km), dan rusak berat 26,40% (593,85 km) serta dalam rencana pengembangan sepanjang 298,81 km atau 13,28%. Dari data tersebut

menunjukkan bahwa sebagian besar ruas jalan yang ada saat ini dalam kondisi rusak ringan sampai rusak berat. Hal ini mengindikasikan bahwa ketersediaan prasarana transportasi jalan yang baik dan berkualitas di Kabupaten Morowali masih merupakan permasalahan yang serius terutama mengakibatkan rendahnya aksesibilitas pada daerah-daerah perdesaan dengan lahan-lahan pertaniannya serta belum terjalannya konektivitas antarwilayah dan antarkawasan dalam satu sistem jaringan transportasi yang terpadu.

Luasnya wilayah Kabupaten Morowali dengan kondisi topografi yang bervariasi juga menyebabkan besarnya investasi pembangunan dan pengembangan di sektor prasarana jalan baik dalam hal penambahan jaringan jalan baru, biaya pemeliharaan dan rehabilitasi maupun biaya peningkatan jalan. Penentuan sistem jaringan jalan yang sesuai peruntukannya diharapkan akan mampu mengurangi pemborosan biaya investasi pembangunan dan pemeliharaan jalan yang ditanggung oleh pemerintah daerah. Disamping itu dimaksudkan untuk memudahkan penyusunan kebijakan pembangunan di sektor transportasi jalan sehingga efisiensi dan efektifitas kinerja jalan dapat lebih dioptimalkan.

Dalam hal ketersediaan prasarana jalan pada kawasan-kawasan pengembangan ekonomi seperti kawasan pertanian, kawasan perkebunan dan kawasan sentra-sentra produksi, masih belum menjadi perhatian utama sementara konsep pengembangan ekonomi Kabupaten Morowali diarahkan pada pembangunan kawasan agropolitan dengan basis utama

pengembangan pada sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan sektor-sektor lainnya seperti sektor pertambangan dan migas. Pada tingkat petani masih sering mengeluhkan kondisi prasarana jalan yang tidak memadai terutama jalan usaha tani, jalan produksi, dan jalan lingkungan, dimana hal ini berdampak pada semakin tingginya biaya transportasi hasil usaha pertanian dan perkebunan.

Pembangunan transportasi harus dipelajari dan dikembangkan sebagai suatu kajian yang bersifat sektoral dan multi sektoral karena memiliki peran dan fungsi yang sangat penting terhadap keberhasilan pembangunan jangka pendek serta lebih penting lagi untuk pencapaian tujuan pembangunan jangka panjang. Sektor transportasi merupakan kekuatan yang membentuk profil (gambaran wajah) suatu daerah atau wilayah nasional dalam jangka panjang mendatang.

Makin besar tingkat ketersediaan prasarana dan sarana transportasi, semakin besar pula peluang pengembangan kegiatan pembangunan sektor-sektor lain, yang berarti juga memberi kontribusi besar terhadap pertumbuhan sektor riil, yang ditunjukkan oleh indikator keberhasilan ekonomi suatu wilayah atau daerah. Dalam aspek pertumbuhan ekonomi, masing-masing daerah memiliki komoditas unggulan (andalan) yang berbeda-beda. Demikian juga masing-masing wilayah mempunyai pusat pertumbuhan sendiri yang berfungsi sebagai penggerak utama (*prime mover*).

Menurut Rustiadi, dkk., (2011) secara konseptual pengembangan agropolitan merupakan sebuah pendekatan pengembangan kawasan pertanian perdesaan yang mampu memberikan berbagai pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di sentra-sentra produksi pertanian dan sekitarnya, baik pelayanan yang berhubungan dengan sarana produksi, jasa distribusi, maupun pelayanan sosial ekonomi lainnya sehingga masyarakat setempat tidak harus menuju ke kota untuk mendapatkan pelayanan yang dibutuhkan. Konsep agropolitan itu sendiri merupakan bentuk perpaduan antara pembangunan pertanian (sektor basis di perdesaan) dengan industri yang selama ini secara terpusat hanya dikembangkan di kota-kota tertentu saja.

Oleh karena itu konsep pembangunan agropolitan Kabupaten Morowali perlu didukung oleh ketersediaan prasarana jalan yang memadai, berkualitas, handal, efektif dan efisien, serta sesuai dengan hirarki sistem jaringan jalan kota-kota agropolitan. Ketersediaan prasarana jalan sebagai salah satu faktor pendukung terwujudnya pembentukan kawasan agropolitan perlu menjadi perhatian utama, dan karenanya perlu dikaji secara ilmiah untuk mendapatkan konsep pembangunan jaringan jalan yang lebih terarah, terencana dan terukur.

Pembangunan prasarana transportasi jalan menjadi hal yang mutlak diperlukan untuk merangsang pertumbuhan ekonomi di wilayah perdesaan, tidak saja dalam pengertian ketersediaan fisik prasarana tetapi juga keterpaduan sistem konektivitas jaringan transportasi yang handal,

efektif dan efisien. Prasarana transportasi jalan dibangun terutama guna menghubungkan sentra-sentra produksi dengan pusat perdagangan lokal seperti pasar, pusat perdagangan wilayah seperti pasar-pasar grosir dan pergudangan komoditas serta pusat-pusat kegiatan agro-industri berupa pengolahan barang pertanian jadi dan setengah jadi.

Mengingat pentingnya pembangunan prasarana transportasi jalan dikaitkan dengan konsep pembangunan kawasan agropolitan, penulis tertarik untuk melaksanakan penelitian dengan topik ***“Analisis Sistem Jaringan Jalan Untuk Mendukung Perwujudan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali”***.

B. Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, maka dalam penelitian ini dapat diuraikan rumusan permasalahan pembangunan prasarana transportasi (jalan) yang diselaraskan dengan konsep pembangunan kawasan agropolitan di Kabupaten Morowali adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi sistem jaringan jalan ditinjau terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK) untuk mendukung pembangunan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali.
2. Bagaimana konsep dan strategi pembangunan jaringan jalan sebagai pendukung perwujudan pembangunan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali.

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah sebagaimana diuraikan diatas, maka tujuan penelitian ini adalah:

1. Menganalisis sistem jaringan jalan ditinjau terhadap Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK) untuk mendukung pembangunan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali.
2. Merumuskan strategi pembangunan jaringan jalan sebagai pendukung perwujudan konsep pembangunan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian dengan topik "*Analisis Sistem Jaringan Jalan Untuk Mendukung Perwujudan Kawasan Agropolitan Kabupaten Morowali*" ini diharapkan adalah:

1. Pemerintah Daerah, sebagai masukan dalam menentukan arah kebijakan dan strategi pembangunan prasarana transportasi (jalan) yang berbasis pembangunan kawasan agropolitan, dan dapat dijadikan bahan diskusi dan literatur dalam rangka pemantapan komitmen perwujudan kawasan agropolitan Kabupaten Morowali.
2. Ilmuwan dan akademisi, sebagai salah satu literatur untuk penelitian lebih lanjut dalam pengembangan ilmu pengetahuan tentang pembangunan sistem jaringan jalan kawasan agropolitan sebagai sebuah konsep pembangunan daerah berbasis kegiatan agribisnis.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Peran dan Fungsi Transportasi

Pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah sangat ditentukan oleh tersedianya sumberdaya manusia yang berkualitas, sumberdaya alam yang potensial, kepemimpinan yang memiliki visi pembangunan ke depan, serta tidak kalah pentingnya ditunjang oleh sistem transportasi yang berkualitas dan handal. Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dan sangat menentukan bagi kelangsungan kehidupan masyarakat dan kemajuan pembangunan. Oleh karena itu sering pula dikatakan bahwa transportasi merupakan urat nadi perekonomian dan pendukung berbagai aktifitas kehidupan masyarakat seperti aktifitas ekonomi, sosial, politik, budaya, keamanan, dan lain-lain.

Peran sektor transportasi dalam menunjang kelancaran arus barang dan manusia dari tempat asal (*point of origin*) ke tempat tujuan (*point of destination*) telah dibuktikan dari semakin luasnya jangkauan pelayanan baik dari segi kenyamanan, keamanan, dan waktu tempuh yang relatif lebih cepat/singkat (Adisasmita, 2011). Peran transportasi terhadap perkembangan dan pertumbuhan wilayah baik perkotaan (*urban*) maupun perdesaan (*rural*) tercermin dari interaksi antara sistem jaringan dan sistem pergerakan dengan sistem kegiatan wilayah yang disebut sebagai sistem transportasi.

Sistem transportasi merupakan bagian yang penting dalam perkembangan dan kemajuan suatu daerah/wilayah. Sistem transportasi adalah jejaring interkoneksi berbagai elemen yang mewujudkan sistem pergerakan angkutan penumpang maupun barang, kendaraan pribadi, pedestrian dengan dukungan prasarana maupun sarana dan sistem kelembagaan dan pengaturannya. Sistem transportasi dapat dipahami melalui dua pendekatan yaitu: sistem transportasi menyeluruh (makro) dan sistem transportasi mikro yang merupakan pemecahan dari sistem transportasi makro menjadi sistem transportasi yang lebih kecil yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi.

Menurut Kusbiantoro, BS. (2011) transportasi atau pergerakan penduduk dengan kegiatannya dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lain merupakan suatu sistem yang terdiri atas beberapa sistem/sub sistem sebagai berikut:

1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan, yakni penduduk dengan kegiatannya (*demand system*), misalnya kawasan perumahan, kawasan pertokoan, kawasan pasar, wilayah perkotaan. Besarnya pergerakan sangat berkaitan dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan; makin tinggi kuantitas dan kualitas penduduk dengan kegiatannya, makin tinggi pula pergerakan yang dihasilkan, baik dari segi jumlah (volume), frekuensi, jarak, moda, maupun tingkat pemusatan temporal dan/atau spasial.

2. Sistem Jaringan

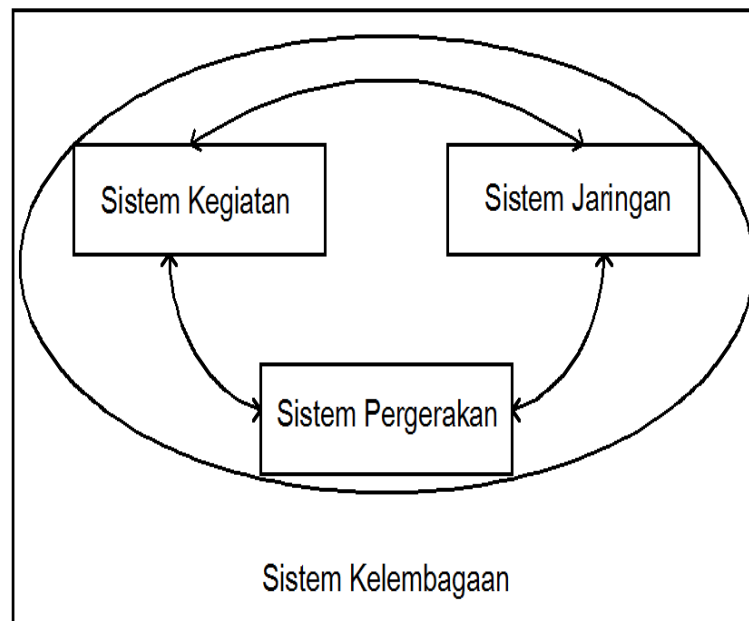
Sistem jaringan, yakni jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya (*supply system*), misalnya jaringan jalan, kereta api, angkutan kota, terminal udara; makin tinggi kuantitas dan kualitas jaringan infrastruktur serta pelayanan transportasi, makin tinggi pula kuantitas dan kualitas pergerakan yang dihasilkan.

3. Sistem Pergerakan

Sistem pergerakan, yakni pergerakan orang dan atau barang berdasar besaran (*volume*), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak/lama perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda, dan sebagainya; makin tinggi kuantitas dan kualitas sistem pergerakan, makin tinggi pula dampak yang ditimbulkan terhadap sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar tercipta pergerakan yang lancar dan pada akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula perubahan sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Ketiga sistem mikro ini

saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro. Interaksi antar sistem tersebut dapat membentuk sistem transportasi makro yang dijelaskan dalam gambar berikut:



Gambar 1. Sistem Transportasi Makro (Tamin, 2000)

Ketiga sistem transportasi di atas dengan keterkaitan timbal baliknya dipengaruhi juga oleh keberadaan serta kesiapan sistem kelembagaan yang terdiri atas:

1. **Aspek legal**, yakni kesiapan/kesesuaian Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, Peraturan Daerah, kebijakan RTRW, insentif-disinsentif, dan lain sebagainya.
2. **Aspek organisasi**, yakni kesiapan organisasi pemerintah/ dunia usaha/ masyarakat, kejelasan pembagian tugas, koordinasi antar organisasi, dan sebagainya.

3. **Aspek SDM**, yakni kesiapan SDM (*operator, user, non-user, regulator, dan sebagainya*).
4. **Aspek keuangan**, yakni kesiapan/ kesesuaian pembiayaan.

Fungsi transportasi dalam pembangunan (Adisasmita, 2011) adalah pertama: transportasi sebagai sektor penunjang terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain seperti pertanian, perindustrian, perdagangan, pertambangan, pendidikan, kesehatan, pariwisata, dan lain-lain. Adanya permintaan jasa transportasi dari sektor lain menyebabkan timbulnya penyediaan jasa transportasi, atau dapat dikatakan bahwa penyediaan jasa transportasi itu berasal dari atau diturunkan dari permintaan sektor-sektor lain. Fungsi transportasi yang kedua adalah sebagai pendorong, yaitu menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk menghubungkan daerah-daerah terisolasi atau terpencil dengan daerah-daerah yang telah berkembang diluar wilayahnya, sehingga terjadi interaksi pembangunan antar kedua daerah yang selanjutnya akan mendorong pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

Tersedianya prasarana dan sarana transportasi yang baik, yang menghubungkan wilayah terpencil, terisolasi dan terbelakang dengan wilayah yang telah berkembang diharapkan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut.

B. Prasarana Transportasi Jalan

Tujuan utama pembangunan prasarana transportasi jalan diarahkan pada penyediaan dan pembangunan prasarana penghubung guna menghubungkan pusat-pusat ekonomi, yakni pusat produksi, pusat distribusi, dan pusat pemasaran atau seringkali dikatakan menjembatani kepentingan produsen dan konsumen. Tujuan lain dari pembangunan prasarana transportasi adalah memperluas lapangan kerja serta kesempatan berusaha terutama bagi masyarakat golongan ekonomi lemah, terisolasi dan terpencil.

Prasarana transportasi (jalan) merupakan kebutuhan yang sangat vital sebagai penunjang utama dinamika dan aktivitas kegiatan sosial ekonomi masyarakat baik di pusat maupun daerah. Pelayanan jasa transportasi khususnya prasarana jalan berperan besar dalam pergerakan angkutan barang dan manusia (penumpang) serta mempunyai fungsi strategis terhadap pengembangan kegiatan sektor-sektor lain, menunjang dan mendorong kegiatan pembangunan secara berkelanjutan.

Menurut Adisasmita (2011) strategi pembangunan prasarana dan sarana transportasi untuk mengembangkan daerah-daerah terisolasi, terpencil dan terbelakang, dapat dilaksanakan dengan menggunakan pendekatan *demand follow supply* dimana pembangunan infrastruktur transportasi dilakukan mendahului permintaan, meskipun daerah-daerah yang akan dihubungkan belum berkembang. Setelah dibangun dan disediakan infrastruktur transportasi, maka pembangunan produksi lokal

akan terangsang untuk dikembangkan. Dengan hasil produksi lokal yang berkembang, permintaan jasa transportasi dengan sendirinya akan semakin meningkat dan interaksi perekonomian dan pembangunan berkembang semakin intensif.

1. Kebijakan Sektor Transportasi Jalan

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa pengertian jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Penyelenggaraan jalan di Indonesia sebagaimana diamanatkan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 harus didasarkan pada asas kemanfaatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan. Penyelenggaraan jalan dimaksudkan untuk mewujudkan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil pembangunan. Agar diperoleh suatu hasil penanganan jalan yang memberikan pelayanan yang optimal, diperlukan penyelenggaraan jalan secara terpadu dan bersinergi antarsektor, antardaerah dan juga antarpemerintah daerah serta masyarakat termasuk dunia usaha.

Jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dalam Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004, diatur bahwa penyelenggaraan jalan adalah kegiatan yang meliputi:

- a. Pengaturan jalan, yakni perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perundang-undangan jalan;
- b. Pembinaan, yakni kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan;
- c. Pembangunan jalan, yakni kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan;
- d. Pengawasan jalan, yakni kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pembangunan jalan.

Dalam Buku Putih Penelitian, Pengembangan dan Penerapan Ilmu Pengetahuan dan Teknologi Bidang Teknologi dan Manajemen Transportasi (2006) yang dikeluarkan oleh Kementerian Negara Riset dan Teknologi menyebutkan bahwa sasaran pembangunan transportasi jalan adalah: (1) terpeliharanya dan meningkatnya daya dukung, kapasitas, dan kualitas pelayanan prasarana lalu-lintas angkutan jalan untuk daerah yang sudah berkembang; (2) meningkatnya aksesibilitas wilayah yang sedang

dan belum berkembang; (3) terwujudnya kerjasama antar pemerintah, Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dan swasta dalam penyelenggaraan pelayanan prasarana jalan; (4) menurunnya kecelakaan dan meningkatnya kualitas pelayanan angkutan dalam hal ketertiban, keamanan dan kenyamanan; (5) meningkatnya keterpaduan antar moda dan efisiensi dalam mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa; (6) meningkatnya keterjangkauan pelayanan transportasi umum bagi masyarakat luas serta dukungan pelayanan transportasi jalan perintis di wilayah terpencil untuk mendukung pengembangan wilayah; (7) meningkatnya efisiensi dan efektivitas regulasi dan kelembagaan transportasi; (8) meningkatnya kesadaran masyarakat dalam bertransportasi; (9) penanganan dampak polusi udara dan pengembangan teknologi sarana yang ramah lingkungan; (10) terwujudnya penyelenggaraan angkutan perkotaan yang efisien, handal, ramah lingkungan dengan tarif terjangkau.

Arah kebijakan pembangunan transportasi jalan, antara lain adalah: (1) mengharmonisasikan sistem jaringan jalan dengan kebijakan tata ruang wilayah nasional dan meningkatkan keterpaduannya dengan sistem jaringan prasarana lainnya dalam konteks pelayanan antarmoda dan Sistem Transportasi Nasional; (2) mengembangkan rencana induk sistem jaringan prasarana berbasis pulau; (3) melanjutkan dan merampungkan reformasi di bidang transportasi jalan melalui Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan dan Peraturan Pelaksanaannya; (4) mendorong keterlibatan peran dunia usaha dan masyarakat dalam penyelenggaraan dan penyediaan prasarana jalan; (5) meningkatkan kondisi pelayanan prasarana jalan melalui penanganan muatan lebih secara komprehensif, dan melibatkan berbagai instansi terkait; (6) meningkatkan keselamatan lalu-lintas jalan secara komprehensif dan terpadu; (7) meningkatkan kelancaran pelayanan angkutan jalan secara terpadu melalui penataan sistem jaringan dan terminal, manajemen lalu-lintas dan sebagainya; (8) meningkatkan aksesibilitas pelayanan kepada masyarakat diantaranya melalui penyediaan pelayanan angkutan perintis pada daerah terpencil; (9) meningkatkan efisiensi dan efektivitas peraturan serta kinerja kelembagaan; (10) meningkatkan profesionalisme SDM aparatur dan operator serta disiplin pengguna jasa, meningkatkan kemampuan manajemen dan rekayasa lalu-lintas, serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi; (11) mendukung pengembangan transportasi yang berkelanjutan, terutama penggunaan transportasi umum masal di perkotaan yang efisien.

Undang-Undang memberikan wewenang kepada pemerintah pusat dan pemerintah daerah untuk melaksanakan penyelenggaraan jalan yang meliputi kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- a. Wewenang atas kegiatan pengaturan jalan yang terdiri dari wewenang untuk merumuskan kebijakan perencanaan, menyusun perencanaan umum, dan menyusun peraturan perundang-undangan jalan;

- b. Wewenang atas kegiatan pembinaan jalan yang terdiri dari wewenang untuk menyusun pedoman dan standar teknis, wewenang atas pelayanan, wewenang atas pemberdayaan sumber daya manusia, serta wewenang atas penelitian dan pengembangan jalan;
- c. Wewenang atas kegiatan pembangunan jalan yang terdiri dari wewenang atas kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta wewenang atas pengoperasian dan pemeliharaan jalan;
- d. Wewenang atas kegiatan pengawasan jalan yang terdiri dari kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan dan pembangunan jalan.

Dalam rangka melaksanakan amanat Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004, pemerintah mengeluarkan peraturan pelaksanaan yakni Peraturan Pemerintah Nomor 34 tahun 2006 tentang Jalan. Dalam peraturan tersebut mengatur secara lebih khusus mengenai kegiatan penyelenggaraan jalan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan, serta leger jalan. Sementara lingkup dari PP No. 34/2006 ini mencakup pengaturan jalan umum dan jalan khusus.

Penyelenggaraan jalan umum dilakukan dengan mengutamakan pembangunan jaringan jalan di pusat-pusat produksi serta jalan-jalan yang menghubungkan pusat-pusat produksi dengan daerah pemasaran. Hal ini sesuai dengan arah kebijakan penyelenggaraan jalan dalam Undang-

Undang Nomor 38 tahun 2004, bahwa jalan dari aspek ekonomi berkedudukan sebagai katalisator di antara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir, sehingga jalan sebagai pendukung perekonomian akan dapat berperan secara optimal.

Dalam penyelenggaraan jalan, satu hal yang harus diperhatikan adalah sistem jaringan jalan yang merupakan satu kesatuan jaringan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hirarki. Sistem jaringan jalan disusun dengan mengacu pada rencana tata ruang wilayah dengan memperhatikan keterhubungan antarkawasan dan/atau dalam kawasan perkotaan, dan kawasan perdesaan. Sistem jaringan jalan penting untuk menghindari tumpang tindihnya tata ruang wilayah sehingga peranan jalan yang diharapkan dapat terwujud.

2. Tantangan dan Peluang Sektor Transportasi

Pembangunan sektor transportasi (jalan) dihadapkan pada masalah investasi yang besar seperti perluasan jaringan dan pembangunan prasarana jalan baru guna memenuhi perkembangan kebutuhan yang semakin meningkat. Peran serta dan dukungan sektor transportasi perlu dilaksanakan secara berkesinambungan serta peningkatan kualitas secara terus menerus.

Kemampuan pemerintah (pusat dan daerah) yang terbatas dalam menyediakan dana untuk sektor pembangunan transportasi jalan seperti penambahan jaringan, perluasan, dan peningkatan kapasitas jalan

merupakan tantangan sekaligus peluang dalam memecahkan permasalahan transportasi perkotaan, regional dan perdesaan. Disamping itu pula disadari bahwa minimnya dana pemeliharaan menyebabkan sering tertundanya kegiatan pemeliharaan yang berdampak pada percepatan kerusakan jalan dan pada akhirnya menimbulkan biaya ekonomi tinggi dan berulang secara terus menerus.

Tantangan yang dihadapi dalam penyediaan layanan prasarana transportasi khususnya jalan mempunyai dua dimensi. Pertama, pembangunan prasarana jalan memerlukan penggunaan modal yang sangat intensif, waktu pengembalian modal jangka panjang (bila memanfaatkan pinjaman modal lewat kredit bank), pemanfaatan teknologi yang tinggi, perencanaan dan pelaksanaan membutuhkan waktu yang relatif lama untuk mencapai skala ekonomi tertentu. Kedua, sektor prasarana transportasi merupakan sektor pendahulu (*leading sector*) yang harus disediakan untuk mendukung pengembangan kegiatan pada sektor lainnya. Keadaan prasarana transportasi yang berlebihan akan membuat pemborosan sumberdaya modal, tetapi pada sisi lain jika kekurangan akan menghambat perkembangan sektor-sektor lainnya.

Pembangunan jalan pada daerah pedesaan (*frontier*) sangat diperlukan dalam kaitannya dengan fungsi transportasi sebagai pendorong pembangunan, membuka keterisolasian, membuka aksesibilitas, memperluas hubungan jasa, serta mengurangi kesenjangan (disparitas) antar daerah. Oleh karena itu sudah pada tempatnya untuk

memberi perhatian secara tepat dan terarah pada pembangunan sektor transportasi mengingat begitu besarnya kontribusi yang diberikan pada aspek pertumbuhan wilayah dan pengembangan ekonomi secara luas.

C. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Pengembangan wilayah pada dasarnya bertujuan untuk meningkatkan atau memajukan suatu wilayah (daerah) melalui optimasi pemanfaatan sumberdaya yang dimilikinya secara harmonis, serasi, terpadu, dan berkelanjutan dengan pendekatan komprehensif mencakup aspek ekonomi, sosial, budaya, fisik dan lingkungan hidup.

Dalam lingkup spasial, prasarana jalan diantaranya berperan besar dalam mendorong perkembangan wilayah, meningkatkan pendapatan daerah, menjadi urat nadi perekonomian sebagai jalur mobilitas manusia, distribusi barang dan jasa, membuka isolasi daerah-daerah terpencil, mempercepat pemerataan pembangunan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat. Pada daerah dengan cakupan wilayah yang cukup luas sementara tingkat kepadatan penduduknya masih relatif rendah, pembangunan sistem jaringan jalan dilakukan dengan peningkatan dan pembangunan ruas-ruas jalan baru terutama di wilayah-wilayah potensial.

Pembangunan prasarana transportasi dalam perspektif kewilayahan merupakan bagian tak terpisahkan dalam pembangunan perekonomian, hal ini disebabkan prasarana transportasi mempunyai fungsi penghubung antar wilayah atau kawasan dimana aktivitas

perekonomian berlangsung. Secara lebih luas kontribusi transportasi dalam pembangunan dapat dilihat dari fungsi transportasi itu sendiri.

Dalam hal pengembangan wilayah, ketersediaan prasarana dan sarana transportasi memungkinkan pengembangan kegiatan sektor-sektor lain untuk tumbuh dan berkembang. Hal tersebut dapat diukur melalui peningkatan ekonomi wilayah yang tercermin dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), sebagai nilai produksi seluruh sektor kegiatan dalam jangka waktu tertentu. Kemajuan transportasi dalam pengembangan wilayah juga diperlihatkan oleh kemampuan daya jangkauannya menuju ke seluruh bagian wilayah dan kemampuan melayani perjalanan antar wilayah (regional).

Dalam Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, pengertian wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan aspek fungsional. Sedangkan pengertian kawasan menurut Undang-Undang Penataan Ruang adalah wilayah dengan fungsi utama lindung dan budidaya. Sementara itu, pengertian ruang dalam Undang-Undang yang sama adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai satu kesatuan wilayah, tempat manusia dan mahluk hidup lain melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan hidupnya. Dengan demikian, ada ruang untuk kegiatan manusia dan ada ruang untuk kelangsungan mahluk hidup lainnya yang

harus dijaga, dipelihara dan bahkan dilindungi agar kehidupan tetap berlangsung dalam keseimbangan dan keharmonisan.

Istilah kawasan di Indonesia digunakan karena adanya penekanan fungsional suatu unit wilayah. Karena itu, definisi konsep kawasan adalah adanya karakteristik hubungan dari fungsi-fungsi dan komponen-komponen di dalam suatu wilayah, sehingga batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek fungsional. Dengan demikian, setiap kawasan atau sub kawasan memiliki fungsi-fungsi khusus yang tentunya memerlukan pendekatan program tertentu sesuai dengan fungsi yang dikembangkan.

Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang dengan ruang kegiatan lainnya (Tamin, 2000). Bila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan lahan diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik dan lebih berkembang.

1. Konsep Wilayah Dalam Pembangunan

Wilayah merupakan ruang dimana terjadi interaksi berbagai kegiatan manusia dengan sumberdaya alam, sumberdaya modal, sumberdaya teknologi, sumberdaya kelembagaan, dan sumberdaya pembangunan lainnya, dengan tujuan untuk mencapai tingkat kesejahteraan sosial dan ekonomi masyarakat yang tinggal di dalamnya.

Mengingat begitu pentingnya peran dan fungsi wilayah sebagai wadah pembangunan, maka sudah seharusnya dilakukan penataan, pengaturan, pemanfaatan dan pengelolaan ruang wilayah secara efektif dan efisien.

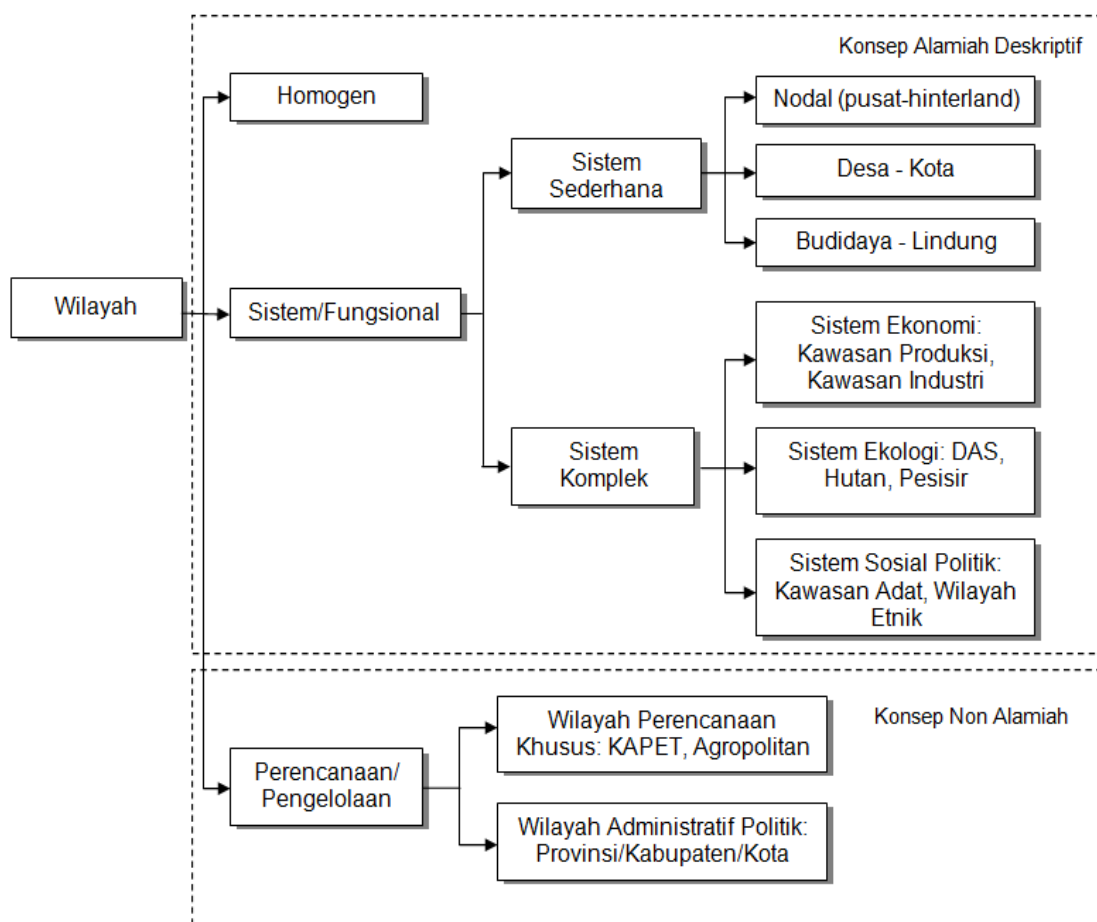
Konsep wilayah dibedakan dalam: (1) wilayah administrasi, dan (2) wilayah pengembangan (P.Hadjisarosa, 1980). Wilayah administrasi adalah wilayah yang mempunyai batas wilayah pemerintahan daerah yang ditetapkan dengan undang-undang atau peraturan pemerintah/peraturan daerah, yang dikelompokkan kedalam wilayah provinsi, wilayah kabupaten/kota, yang masing-masing memiliki ibukota sebagai pusat kegiatan pemerintahan dimana berkedudukan Kepala Daerah (Gubernur/Bupati/Walikota) dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD). Sedangkan wilayah pengembangan adalah wilayah yang luasan wilayahnya tidak ditentukan oleh batas wilayah administrasi tetapi berdasarkan aspek fungsional sesuai dengan fungsi dan komponen yang dikembangkan. Dengan demikian luasan wilayah pengembangan tidak selalu sama besar dengan luasan wilayah administrasi, bisa lebih kecil karena sebagian wilayahnya merupakan wilayah pegunungan atau lembah yang tidak dihuni karena tidak terjangkau oleh fasilitas transportasi, ataupun bisa juga lebih besar dari luasan wilayah administrasi karena melampaui batas wilayah administrasi kabupaten/kota atau provinsi. Hal ini bisa terjadi pada wilayah yang berdekatan, memiliki kesamaan fungsi dan karakteristik komponen yang dikembangkan, tersedia fasilitas transportasi yang memadai dimana terjadi interaksi

kegiatan jasa distribusi yang menghubungkan kedua ruang wilayah administrasi yang berbeda.

Johnston (1976) memandang wilayah sebagai bentuk istilah teknis klasifikasi spasial dan merekomendasikan dua tipe wilayah: (1) wilayah formal, merupakan tempat-tempat yang memiliki kesamaan karakteristik, dan (2) wilayah fungsional atau nodal, merupakan konsep wilayah dengan menekankan kesamaan keterkaitan antarkomponen atau lokasi/tempat. Dengan cara yang lain Murty (2000) mendefinisikan wilayah sebagai suatu area geografis, teritorial atau tempat, yang dapat berwujud sebagai suatu negara, negara bagian, provinsi, distrik (kabupaten), dan perdesaan.

Dalam mendefinisikan konsep wilayah terdapat keragaman pengertian karena perbedaan cara pandang dalam lingkup permasalahan ataupun tujuan pengembangan yang dihadapi. Kenyataannya, tidak ada konsep wilayah yang benar-benar diterima secara luas. Para ahli cenderung melepaskan perbedaan-perbedaan konsep wilayah terjadi sesuai dengan fokus masalah dan tujuan-tujuan pengembangan wilayah. Konsep wilayah yang paling klasik (Richardson, 1969; Hagget, Cliff dan Frey, 1977) mengenai tipologi wilayah membagi wilayah ke dalam tiga kategori: (1) wilayah homogen (*uniform* atau *homogeneous region*), (2) wilayah nodal, dan (3) wilayah perencanaan (*planning region* atau *programming region*). Cara klasifikasi konsep wilayah di atas ternyata kurang mampu menjelaskan keragaman konsep wilayah yang ada. Blair (1991) memandang konsep wilayah nodal terlalu sempit untuk

menjelaskan fenomena yang ada dan cenderung menggunakan konsep wilayah fungsional (*functional region*), yakni suatu konsep wilayah yang lebih luas, dimana konsep wilayah nodal hanyalah salah satu bagian dari konsep wilayah fungsional. Gambar 2 mendeskripsikan sistematika pembagian dan keterkaitan berbagai konsep-konsep wilayah.



Gambar 2. Sistematika Konsep-Konsep Wilayah (Rustiadi, E. dkk., 2011)

Dalam perkembangannya, kerangka klasifikasi konsep wilayah yang lebih mampu menjelaskan berbagai konsep wilayah yang dikenal selama ini adalah: (1) wilayah homogen (*uniform*), (2) wilayah sistem/fungsional, dan

(3) wilayah perencanaan/pengelolaan (*planning region* atau *programming region*). Dalam pendekatan klasifikasi konsep wilayah ini, wilayah nodal dipandang sebagai salah satu bentuk dari konsep wilayah sistem. Sedangkan dalam kelompok konsep wilayah perencanaan, terdapat konsep wilayah administratif-politis dan wilayah perencanaan fungsional.

2. Konsep Dasar Transportasi dalam Pembangunan

Transportasi diartikan sebagai suatu kegiatan perpindahan atau pergerakan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain, dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lain. Transportasi bukan merupakan suatu tujuan akhir (*ends*), melainkan suatu turunan dari kebutuhan (*derived demand*), misalnya transportasi untuk distribusi barang, untuk berfungsinya suatu kota industri dengan baik, untuk menunjang terwujudnya negara kesatuan, dan lain sebagainya.

Transportasi merupakan suatu kegiatan yang menciptakan atau menambah guna (*utility*). Guna yang diciptakan oleh kegiatan transportasi adalah guna tempat (*place utility*) dan guna waktu (*time utility*). Menciptakan guna tempat berkaitan dengan kegiatan transportasi yang memindahkan suatu barang (misalnya komoditas bahan pangan) dari daerah produksi (pedesaan) ke daerah pasar (perkotaan) sehingga menghasilkan nilai barang yang lebih tinggi, karena menjangkau konsumen yang lebih banyak dan mampu membeli dengan harga yang lebih kompetitif. Transportasi yang menciptakan guna waktu yakni memindahkan orang dan/atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan

dalam waktu yang lebih cepat/singkat. Pengangkutan dalam waktu yang lebih cepat memberi keuntungan yang lebih besar seperti misalnya komoditas hasil pertanian cepat sampai pada konsumen tepat pada saat dibutuhkan dalam kondisi yang masih segar dan baik, pengangkutan orang dari tempat asal ke tempat tujuan (kota niaga/besar) bila dapat dilakukan dengan lebih cepat akan menghasilkan penghematan waktu sehingga orang dapat melakukan aktifitas yang lebih banyak.

Selain menciptakan guna tempat dan guna waktu, kegiatan transportasi memberikan manfaat yang positif, dilihat dari aspek ekonomi, aspek sosial dan aspek politik. Manfaat ekonomi dari kegiatan transportasi dapat disebutkan, yaitu: (1) memperluas pasar (daerah pemasaran) yang berdampak terhadap peningkatan pendapatan dan keuntungan bagi produsen; (2) mengurangi perbedaan harga antar daerah menjadi sekecil mungkin, sehingga harga barang-barang menjadi stabil; (3) transportasi yang lancar serta mampu menjangkau daerah yang lebih luas akan mendorong daerah-daerah melakukan spesialisasi produksi sesuai potensi yang dimiliki, dengan demikian mampu menerapkan prinsip keunggulan komparatif (*comparative cost*), yakni memproduksi barang dengan biaya murah.

Pembangunan sektor transportasi sebagai penunjang kegiatan pengembangan wilayah ke seluruh daerah perdesaan, memerlukan langkah-langkah dan upaya, antara lain: (1) membangun jaringan jalan perdesaan menuju ke daerah/pusat produksi yang tersebar untuk

melayani pengangkutan pupuk, obat-obatan anti hama, dan sarana produksi pertanian lainnya, serta melayani pengangkutan komoditas hasil pertanian dari daerah produksi ke pasar-pasar yang tersebar di kabupaten/kota, (2) menyediakan sarana angkutan dalam jumlah yang cukup, berkapasitas dan lancar, (3) membangun fasilitas transportasi perdesaan yang didukung oleh penguatan kelembagaan ekonomi dan sosial perdesaan, dan (4) menyusun strategi implementasi kebijakan pembangunan perdesaan yang komprehensif dan partisipatif sebagai instrumen untuk memantapkan keberhasilan pembangunan perdesaan.

Pembangunan wilayah tidak dapat dipisahkan dari penyediaan fasilitas sarana dan prasarana transportasi. Pelayanan transportasi menunjang pengembangan dan peningkatan kegiatan pembangunan di sektor lain, sebaliknya pembangunan sektoral dan regional membutuhkan dukungan prasarana dan sarana transportasi sehingga antara transportasi dan pembangunan memiliki interaksi keterkaitan yang bersifat dua arah.

3. Konsep Pengembangan Kawasan Agropolitan

Salah satu strategi pembangunan wilayah adalah melalui program pengembangan kawasan agropolitan, dapat meliputi satu wilayah desa atau kecamatan atau beberapa kecamatan dalam kabupaten/kota, atau dapat pula meliputi beberapa kabupaten/kota yang berdekatan. Pembangunan prasarana jalan mempunyai peranan dalam mendukung kelancaran arus orang, barang dan jasa. Sistem jaringan jalan yang efisien

dapat menurunkan biaya transportasi, mobilitas, aksesibilitas, dan pelayanan.

Agropolitan sebagai suatu konsep pembangunan yang berbasis pada usaha pertanian pertama kali diperkenalkan oleh **Friedmann** dan **Douglass** (1976). Konsep ini merupakan salah satu strategi percepatan pembangunan wilayah yang ditujukan untuk meningkatkan perekonomian masyarakat di desa, adanya nilai tambah yang diperoleh masyarakat tani dari hasil pertanian dalam kegiatan agribisnis, terjaganya ketahanan pangan, selain itu juga diarahkan untuk membentuk dasar-dasar pertumbuhan daerah secara konsisten, berkelanjutan dan jangka panjang.

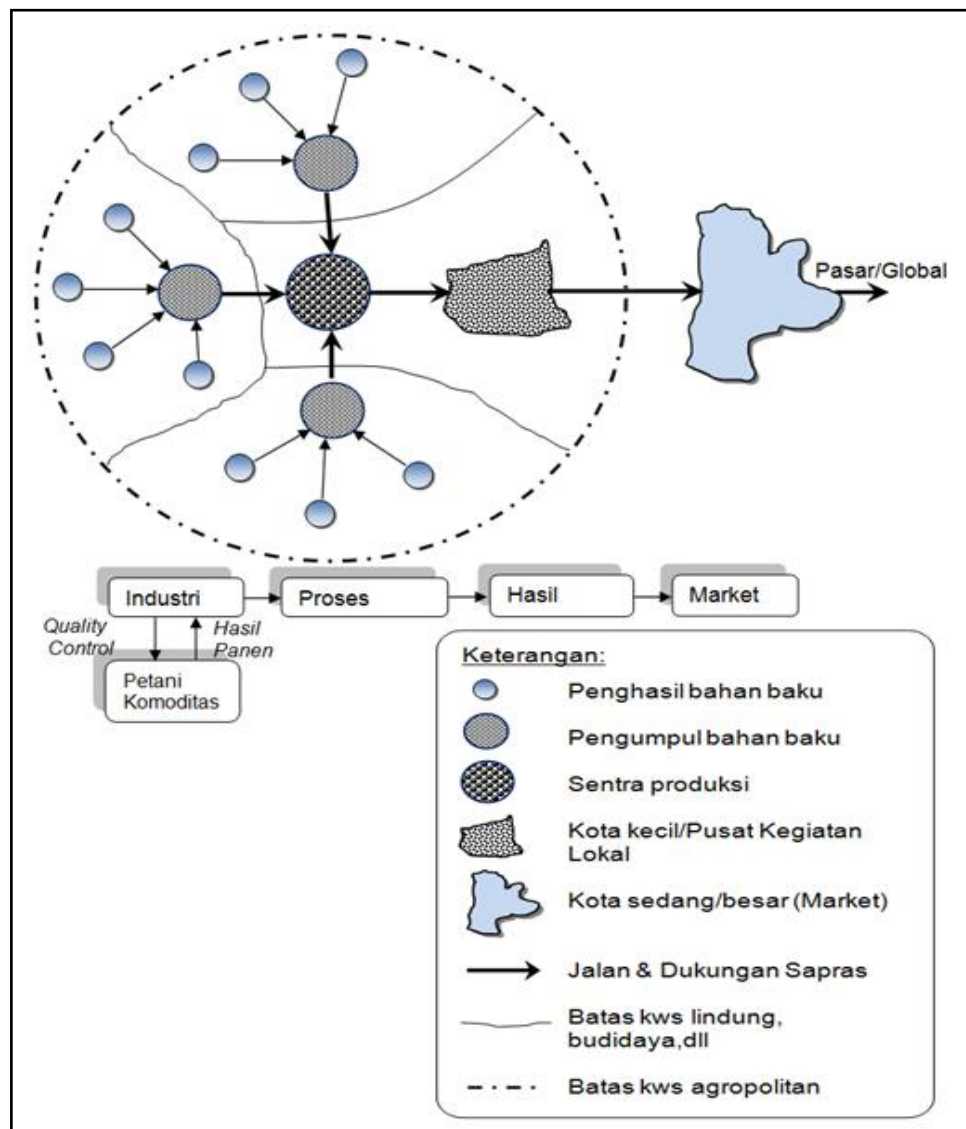
Menurut Departemen Pertanian (2002), agropolitan terdiri dari kata *agro* dan *politan (polis)*. *Agro* berarti *pertanian* dan *politan* berarti *kota*. Dengan demikian agropolitan dapat didefinisikan sebagai kota pertanian atau kota di daerah lahan pertanian atau pertanian di daerah kota. Sedang yang dimaksud dengan agropolitan adalah kota pertanian yang tumbuh dan berkembang karena berjalannya sistem dan usaha agribisnis serta mampu melayani, mendorong, menarik, menghela kegiatan pembangunan pertanian (agribisnis) di wilayah sekitarnya.

Visi pembangunan infrastruktur dalam kawasan agropolitan ialah menumbuhkan keswadayaan masyarakat dalam mencetak nilai tambah komoditasnya sendiri. Melalui dukungan sistem infrastruktur transportasi (jalan) yang memadai, keterkaitan antar kawasan agropolitan dan pasar dapat terjadi secara simultan.

Dilihat dari sektor transportasi, adanya konsep agropolitan dapat memberikan arahan pengembangan pembangunan jaringan jalan sesuai hirarki perkotaan, dimulai dari perdesaan menuju kota kecil dihubungkan oleh jalan lokal. Kota kecil ini dapat berfungsi sebagai pengumpul hasil pertanian dari pedesaan, merupakan kota orde ketiga dalam sistem kota-kota agropolitan. Berikutnya adalah dari kota kecil menuju kota menengah, dihubungkan oleh jalan kolektor. Disini kota menengah sudah berfungsi sebagai pusat grosir, yang mengumpulkan hasil pertanian bersumber dari kota kecil, serta menjadi pusat pelayanan kegiatan agro industri. Terakhir dari kota menengah menuju kota besar yang dihubungkan oleh jaringan jalan arteri. Sebagai kota orde tertinggi barang yang diangkut dari kota-kota menengah semakin banyak, sehingga dibutuhkan prasarana jalan dan jenis kendaraan yang lebih besar. Oleh karena itu penyediaan jaringan jalan arteri sangat diperlukan. Dengan hirarki kota dan hirarki jalan yang jelas, akan dapat mengurangi risiko kerusakan jalan akibat penggunaan jalan yang tidak sesuai ukuran kendaraan maupun volume kendaraan.

Kota agropolitan berada dalam kawasan sentra produksi pertanian (selanjutnya disebut sebagai kawasan agropolitan). Kota pertanian dapat merupakan Kota Menengah, Kota Kecil, Kota Kecamatan, Kota Perdesaan atau Kota Nagari yang berfungsi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang mendorong pertumbuhan pembangunan perdesaan dan desa-desa *hinterland* di wilayah sekitarnya.

Secara umum struktur hirarki sistem kota-kota agropolitan dapat digambarkan sebagai berikut: (1) Orde yang paling tinggi (kota tani utama) dalam lingkup wilayah agropolitan skala besar terdiri atas: (a) kota perdagangan yang berorientasi ekspor ke luar daerah, (b) pusat berbagai kegiatan *final manufacturing* industri pertanian (*packing*), stok pergudangan dan perdagangan bursa komoditas, (c) pusat berbagai kegiatan tersier agrobisnis, jasa perdagangan, asuransi pertanian, perbankan dan keuangan, (d) pusat berbagai pelayanan (*general agro-industry services*). (2) Orde kedua (pusat distrik agropolitan) yang berfungsi sebagai: (a) pusat perdagangan wilayah yang ditandai dengan adanya pasar-pasar grosir dan pergudangan komoditas sejenis, (b) pusat kegiatan agro-industri berupa pengolahan barang pertanian jadi dan setengah jadi serta kegiatan agrobisnis, (c) pusat pelayanan agro-industri khusus (*special agro-industry services*), pendidikan, pelatihan dan pemuliaan tanaman unggulan. (3) Orde ketiga (pusat satuan kawasan pertanian), terdiri atas: (a) pusat perdagangan lokal yang ditandai dengan adanya pasar harian, (b) pusat koleksi komoditas pertanian yang dihasilkan sebagai bahan mentah industri, (c) pusat penelitian, pembibitan dan percontohan komoditas, (d) pusat pemenuhan pelayanan kebutuhan permukiman pertanian, (e) koperasi dan informasi pasar barang perdagangan. Gambar 3 mendeskripsikan bagaimana hubungan antar wilayah atau daerah dalam satu kawasan dengan konsep agropolitan.



Gambar 3. Konsep Pengembangan Kawasan Agropolitan (Djakapermana, R.D., 2007)

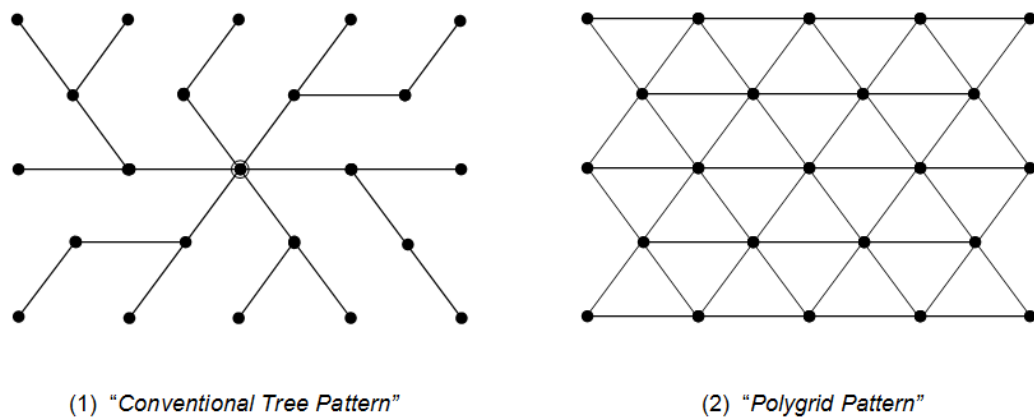
D. Pola Transportasi Dalam Pengembangan Wilayah

Jaringan transportasi berfungsi menjembatani antara konsep wilayah polarisasi dan pengertian kutub-kutub pertumbuhan. Konsep-konsep tersebut merupakan salah satu kunci permasalahan dalam pengembangan wilayah. Suatu kutub pertumbuhan regional merupakan

suatu perangkat industri-industri yang berkembang yang terletak di daerah perkotaan dan mendorong lebih lanjut kegiatan-kegiatan ekonomi dan pembangunan pada umumnya ke seluruh wilayah pelayanannya.

Perencanaan transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan wilayah dan kota. Perencanaan wilayah tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola transportasi yang akan terjadi sebagai akibat dari perencanaan itu sendiri, akan menimbulkan keruwetan lalu lintas di kemudian hari, yang dapat berakibat meningkatnya kemacetan lalu lintas, meningkatnya pencemaran udara dan terjadi pemborosan energi.

Dalam Adisasmita (2011) disebutkan jaringan transportasi dapat disusun secara sederhana yaitu menghubungkan pusat besar dengan pusat-pusat sedang, dan selanjutnya antara pusat sedang dengan pusat-pusat kecil. Pola transportasi semacam ini disebut "*conventional tree pattern*" yang mendasarkan pada susunan pohon, yaitu terdiri dari batang, dahan, cabang dan ranting. Jaringan jalan raya meliputi jalan arteri (urat nadi), jalan kolektor, dan jalan lokal. Jaringan transportasi yang menghubungkan masing-masing pusat ke seluruh pusat lainnya dikenal sebagai "*polygrid pattern*" atau pola segala jurusan seperti misalnya yang terjadi dalam penerbangan di negara-negara maju. Gambar 4 menunjukkan perbedaan antara pola jaringan transportasi yang berbentuk "*conventional tree pattern*" dan "*polygrid pattern*".



Gambar 4. Pola Jaringan Transportasi (Adisasmita, 2011)

Jaringan transportasi terdiri dari jaringan prasarana jalan yang menghubungkan kota-kota dan pusat produksi yang tersebar diseluruh wilayah, yang berfungsi melayani lalu lintas manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuannya. Arus komoditas hasil pertanian yang diantarpulaukan atau diekspor diangkut melalui jalan desa, jalan kabupaten, jalan provinsi, dan jalan nasional, untuk selanjutnya dikirim ke luar daerah (wilayah) menggunakan kapal laut, sebaliknya mendatangkan barang dari luar daerah (wilayah) menempuh perjalanan melalui jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa.

E. Karakteristik dan Klasifikasi Jaringan Jalan

Dalam UU Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan disebutkan bahwa sistem jaringan jalan terbagi menjadi dua, yaitu: sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi

barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sistem jaringan jalan primer terdiri dari:

1. Jalan arteri primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu yang terletak berdampingan atau menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kedua.
2. Jalan kolektor primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang ketiga.
3. Jalan lokal primer yaitu jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan persil atau menghubungkan kota jenjang kedua dengan persil atau menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga, kota jenjang ketiga dengan kota jenjang di bawahnya, kota jenjang ketiga dengan persil atau kota di bawah jenjang ketiga sampai persil.

Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan. Sistem jaringan jalan sekunder terdiri dari:

1. Jalan arteri sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu atau menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau

menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.

2. Jalan kolektor sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
3. Jalan lokal sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.

Menurut fungsinya jalan umum dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, jalan lokal, dan jalan lingkungan. 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. 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. 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, sedangkan jalan lingkungan merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

Kemudian menurut status dan kewenangan pembinaannya jalan umum dikelompokkan ke dalam jalan nasional, jalan provinsi, jalan kabupaten, jalan kota, dan jalan desa. Jalan nasional merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, dan jalan strategis nasional serta jalan tol. Jalan provinsi merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota atau antar ibukota kabupaten/ kota dan jalan strategis provinsi. Jalan kabupaten merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada kedua jalan di atas, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan lokal, serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten. Jalan kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada di dalam kota. Terakhir jalan desa merupakan jalan umum yang menghubungkan kawasan dan/atau antar permukiman di dalam desa serta jalan lingkungan.

Dalam UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disebutkan bahwa pengelompokan jalan menurut kelas jalan terdiri atas:

1. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri dan kolektor yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 18.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat 10 ton.
2. Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.500 mm, ukuran panjang tidak melebihi 12.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat 8 ton.
3. Jalan Kelas III, yaitu jalan arteri, kolektor, lokal, dan lingkungan yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar tidak melebihi 2.100 mm, ukuran panjang tidak melebihi 9.000 mm, ukuran paling tinggi 3.500 mm, dan muatan sumbu terberat 8 ton.
4. Jalan Kelas Khusus, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui Kendaraan Bermotor dengan ukuran lebar melebihi 2.500 mm, ukuran panjang melebihi 18.000 mm, ukuran paling tinggi 4.200 mm, dan muatan sumbu terberat lebih dari 10 ton.

Dengan demikian klasifikasi jalan didasarkan pada kemampuan daya dukung jalan untuk menerima muatan sumbu terberat (MST) sebagaimana ditunjukkan pada tabel berikut ini:

Tabel 1. Kelas Jalan Berdasarkan MST (dalam ton)

Fungsi Jalan	Kelas Jalan	MST
Arteri	Khusus	>10
Arteri dan Kolektor	I	10
Arteri Kolektor Lokal, dan Lingkungan	II III	8 8

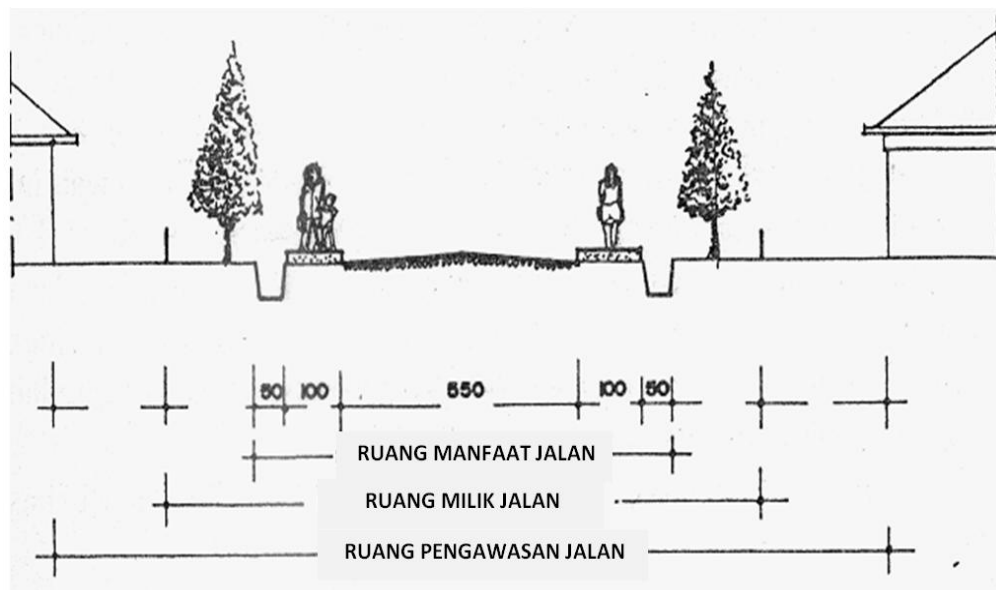
Sumber : UU No. 22 tahun 2009

Menurut AASTHO (*The American Association of State Highway and Transportation Officials*) tahun 1968 dalam Oglesby (1993:267) menyebutkan definisi mengenai pembagian jenis-jenis jalan raya, berikut jalan yang tanpa atau tidak memiliki pengendalian jalan masuk:

1. Jalan raya utama yaitu jalan arteri yang dikelola oleh daerah berwenang yang terdekat dan dilengkapi dengan Setiap jalan atau jalan raya memiliki perbedaan dalam hal volume dan kapasitas yang dimilikinya sarana lalu lintas standar serta menggunakan desain geometrik yang dapat berguna untuk memperlancar arus lalu lintas menerus.
2. Jalan biasa yaitu jalan yang berguna untuk melayani arus kendaraan yang bergerak lurus (*through traffic*).
3. Jalan lokal yaitu jalan yang berfungsi untuk memasuki daerah pemukiman, perdagangan, atau daerah lain yang berdekatan letaknya.

Bagian-bagian jalan secara umum terdiri dari 3 (tiga) pokok yang meliputi ruang manfaat jalan, ruang milik jalan, dan ruang pengawasan jalan sebagai berikut:

1. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan dan ambang pengamanannya. Merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar, tinggi dan kedalaman ruang bebas tertentu yang ditetapkan oleh Pembina Jalan. Ruang tersebut diperuntukkan bagi median, perkerasan jalan, jalur pemisah, bahu jalan, saluran tepi jalan, trotoar, lereng, ambang pengaman, timbunan dan galian, gorong-gorong, perlengkapan jalan dan bangunan pelengkap lainnya.
2. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat jalan. Merupakan ruang sepanjang jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu yang dikuasai oleh Pembina Jalan dengan suatu hak tertentu sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ruang milik jalan diperuntukkan bagi ruang manfaat jalan dan pelebaran jalan maupun penambahan jalur lalu lintas serta kebutuhan ruang untuk pengaman jalan.
3. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu di luar ruang milik jalan yang ada di bawah pengawasan penyelenggara jalan. Merupakan ruang sepanjang jalan di luar ruang milik jalan yang dibatasi oleh lebar dan tinggi tertentu, yang ditetapkan oleh Pembina Jalan, dan diperuntukkan bagi pandangan bebas pengemudi dan pengamanan konstruksi jalan.



Sumber: UU No.38 Tahun 2004

Gambar 5. Bagian-Bagian Jalan

F. Transportasi dan Tata Guna Lahan

Rencana tata guna lahan dalam perencanaan suatu wilayah/daerah dipengaruhi oleh rencana pola jaringan jalan, yang akan merupakan pengatur lalu lintas angkutan barang, penumpang dan jasa. Jadi ada kaitan antara perencanaan wilayah dengan perencanaan transportasi. Perencanaan wilayah mempersiapkan suatu wilayah/kota untuk menghadapi perkembangan dan mencegah timbulnya berbagai persoalan, agar wilayah/kota menjadi suatu tempat kehidupan yang layak. Perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang maupun barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman disamping menumbuhkembangkan kegiatan sosial dan perekonomian masyarakat.

Jelas, bahwa perencanaan sistem transportasi akan berdampak terhadap penataan ruang wilayah, terutama terhadap prasarana kewilayahan. Untuk menghindari dampak yang bersifat negatif, perlu diterapkan sistem perencanaan yang memadai serta sistem koordinasi interaktif dengan melibatkan berbagai instansi yang terkait. Kebutuhan transportasi merupakan pola kegiatan di dalam sistem tataguna lahan yang mencakup kegiatan sosial, ekonomi, budaya, dan sebagainya, yang membutuhkan pergerakan sebagai penunjang untuk memenuhi kebutuhan tersebut.

Transportasi dan tata guna lahan berhubungan sangat erat, sehingga biasanya dianggap membentuk suatu *land use transport system*. Agar tata guna lahan dapat terwujud dengan baik, maka kebutuhan transportasinya harus terpenuhi dengan baik. Sistem transportasi yang macet tentunya akan menghalangi aktivitas tata guna lahannya. Sebaliknya transportasi yang tidak melayani suatu tata guna lahan akan menjadi tidak termanfaatkan dengan optimal.

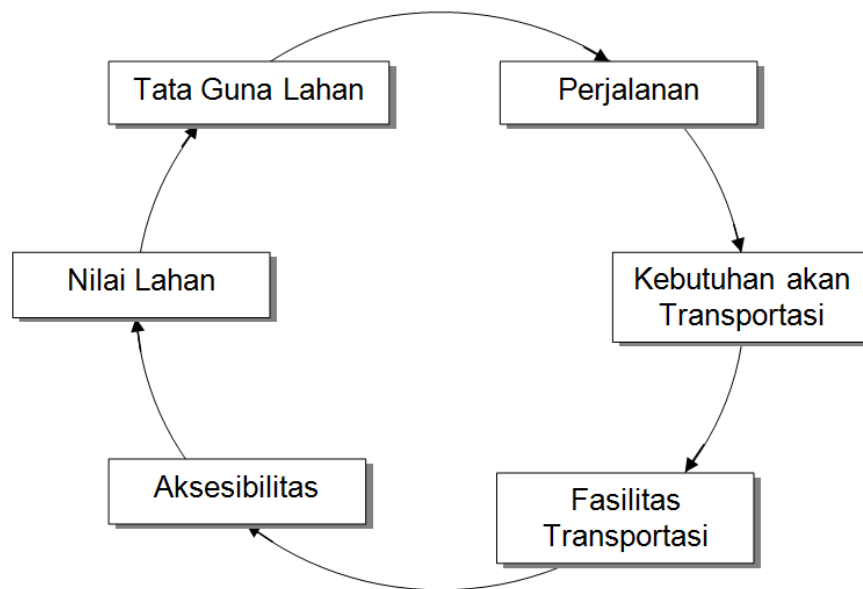
Inventarisasi guna lahan dibutuhkan dalam studi transportasi, khususnya dalam studi-studi operasional dan kelaikan lokasi sarana transportasi daerah/wilayah, karena menjadi dasar dalam mengukur tingkat hubungan antara pola guna lahan dengan pembangkitan perjalanan. Pola tata guna lahan menggambarkan pengaturan kegiatan manusia yang dijelaskan melalui ragam kegiatan pada daerah yang lebih

kecil yang disebut zona. Zona merupakan bagian yang lebih kecil dari suatu wilayah atau region.

Interaksi antara perencanaan tata guna lahan merupakan proses terpadu yang mencakup keputusan kebijakan dan evaluasi alternatif strategi pembangunan. Rencana tata guna lahan yang baik dapat mengurangi kebutuhan akan perjalanan yang panjang sehingga membuat interaksi menjadi lebih mudah dan cepat. Tata guna lahan cenderung menarik pergerakan lalu lintas dari tempat yang lebih dekat dibandingkan dengan dari tempat yang lebih jauh. Oleh karenanya diperlukan kebijakan tata ruang yang akomodatif dan berkelanjutan.

Tata guna lahan merupakan salah satu penentu utama pergerakan dan aktivitas atau dikenal dengan istilah bangkitan perjalanan (*trip generation*). Fasilitas transportasi yang telah tersedia dan berada dalam suatu sistem, dengan sendirinya akan meningkatkan aksesibilitas yang tinggi. Perubahan aksesibilitas akan menentukan perubahan nilai lahan dan akan mempengaruhi penggunaan lahan tersebut. Kebutuhan akan transportasi tidak hanya dipengaruhi oleh aspek fisik saja, melainkan juga oleh aspek ekonomi dan sosial dari suatu wilayah/daerah pengembangan. Prasarana dan sarana transportasi harus dirancang untuk dapat memenuhi kebutuhan pada saat sekarang, maupun pada masa yang akan datang, yaitu dengan kriteria yang ditetapkan, baik kuantitas dan kualitas serta kelayakan ekonomi.

Gambar 6 memperlihatkan siklus hubungan yang fundamental antara transportasi dan tata guna lahan.



Gambar 6. Siklus Tata Guna Lahan dan Transportasi (Adisasmita, 2011)

Konsep yang mendasari hubungan tata guna lahan dan transportasi adalah aksesibilitas. Dalam konteks yang paling luas, aksesibilitas berarti kemudahan melakukan pergerakan di antara dua tempat. Aksesibilitas meningkat dari segi waktu atau ruang ketika pergerakan menjadi lebih lancar dan murah. Selain itu kecenderungan untuk berinteraksi juga akan meningkat apabila biaya pergerakan menurun.

Menurut Adisasmita (2011) hubungan antara transportasi dan pengembangan lahan dapat dijelaskan dalam tiga konteks sebagai berikut:

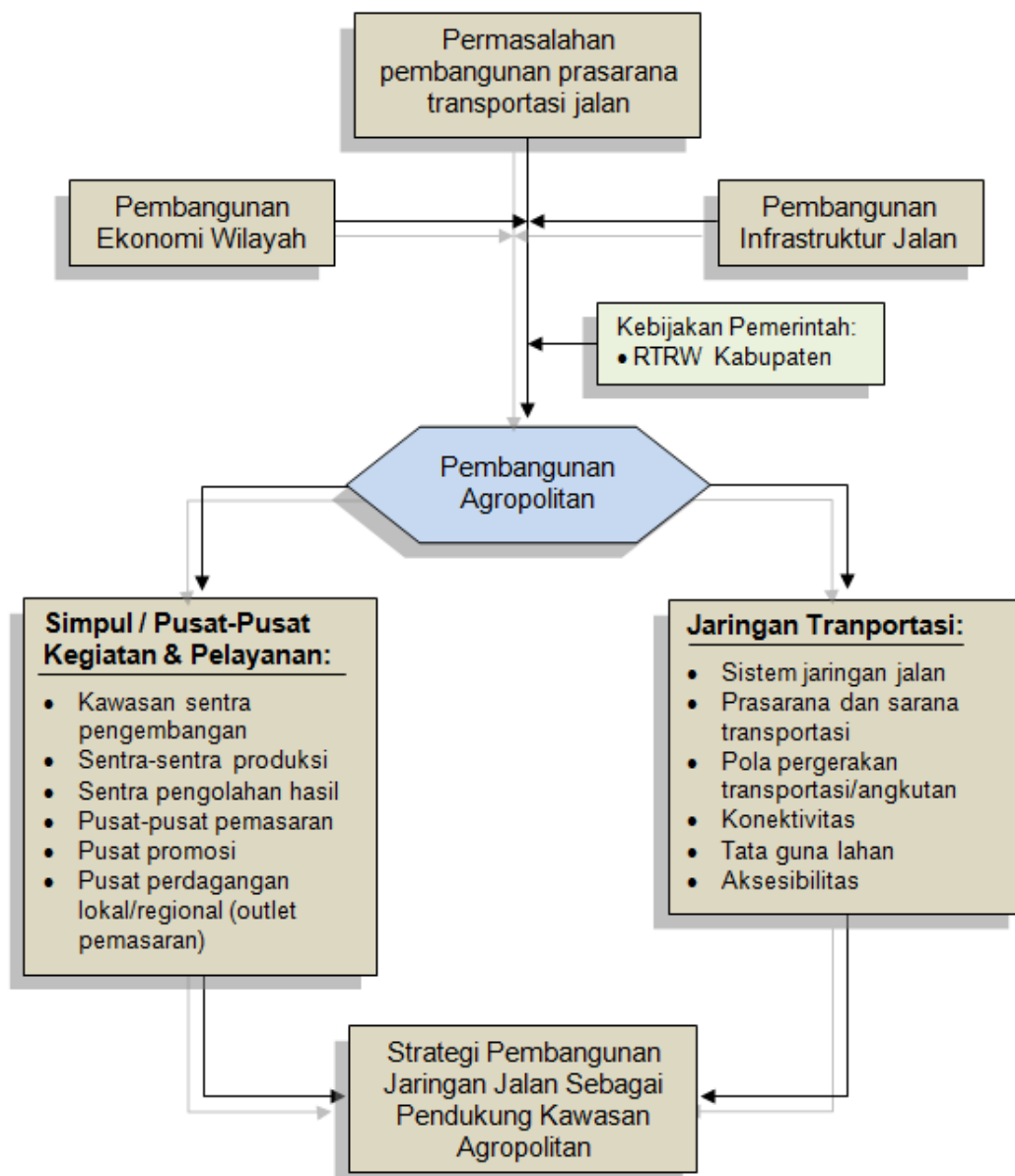
1. Hubungan fisik dalam skala makro, yang memiliki pengaruh jangka panjang dan umumnya dianggap sebagai bagian dari proses perencanaan.
2. Hubungan fisik dalam skala mikro, yang memiliki pengaruh jangka pendek dan jangka panjang dan umumnya dianggap sebagai masalah desain wilayah/perkotaan.
3. Hubungan proses, berkaitan dengan aspek hukum, administrasi, keuangan, dan aspek-aspek institusional tentang pengaturan lahan dan pengembangan transportasi.

Potensi tata guna lahan adalah satu ukuran dari skala aktivitas sosio ekonomi yang terjadi pada satu lahan tertentu. Ciri khas dari tata guna lahan adalah kemampuan atau potensi untuk membangkitkan lalu lintas. Dengan demikian sudah sewajarnya untuk menghubungkan potensi tata guna lahan untuk mendukung pengembangan aktivitas-aktivitas potensial, yang selanjutnya akan membangkitkan arus lalu lintas. Dalam mewujudkan sistem transportasi yang handal diperlukan dukungan tersedianya jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi.

Jadi, secara konseptual terdapat hubungan yang erat antara perencanaan transportasi, tata guna lahan, keterkaitan antarruang (antartata-ruang), potensi dan interaksi kegiatan sosio ekonomi, aksesibilitas, dan terselenggaranya pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.

G. Kerangka Konsep Penelitian

Dalam penelitian ini diberikan kerangka konseptual sebagai landasan pemikiran tentang topik permasalahan yang akan dibahas, sebagai berikut:



Gambar 7. Kerangka Konseptual