

**STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN DALAM
MENDUKUNG PENINGKATAN EKONOMI PENDUDUK
WILAYAH PESISIR DI KECAMATAN WAESAMA
KABUPATEN BURU SELATAN**

**ALEXANDER TORRY
P082181004**



**SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2021**

TESIS

STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN DALAM MENDUKUNG PENINGKATAN EKONOMI PENDUDUK WILAYAH PESISIR DI KECAMATAN WAESAMA KABUPATEN BURU SELATAN

Disusun dan diajukan oleh

ALEXANDER TORRY

P082181004



**TEKNIK PERENCANAAN PRASARANA
SEKOLAH PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2021

LEMBAR PENGESAHAN TESIS

**STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN DALAM MENDUKUNG
PENINGKATAN EKONOMI PENDUDUK WILAYAH PESISIR DI KECAMATAN
WAESAMA KABUPATEN BURU SELATAN**

Disusun dan diajukan oleh:

ALEXANDER TORRY

Nomor Pokok : P082181004

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian yang dibentuk dalam rangka
Penyelesaian Studi Program Magister Program Studi Teknik Perencanaan Prasarana
Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin
pada tanggal 24 Juni 2021
dan dinyatakan telah memenuhi syarat kelulusan

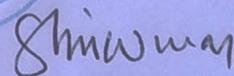
Menyetujui,

Pembimbing Utama



Prof. Dr. Syamsu Alam, SE., M.Si., CIPM
NIP : 19600703 199203 1 001

Pembimbing Pendamping



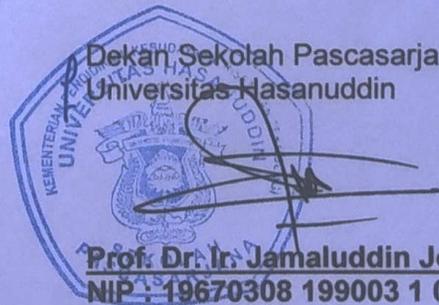
Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA
NIP : 19471215 201801 6 001

Ketua Program Studi
Teknik Perencanaan Prasarana



Dr. Ir. Idawarni J Asmal, MT
NIP : 19650701 199403 2 001

Dekan Sekolah Pascasarjana
Universitas Hasanuddin



Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc
NIP : 19670308 199003 1 001

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ALEXANDER TORRY
NIM : P082181004
Program Studi : Teknik Perencanaan Prasarana
Jejang : S2

Menyatakan dengan ini bahwa karya tulisan saya berjudul
"Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Dalam Mendukung Peningkatan
Ekonomi Penduduk Wilayah Pesisir Di Kecamatan Waesama Kabupaten
Buru Selatan"

Adalah karya tulis saya sendiri dan bukan merupakan pengambilan alihan
tulisan orang lain bahwa Tesis yang saya tulis ini benar merupakan hasil
karya saya sendiri.

Apabila dikemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian
atau keseluruhan tesis ini merupakan karya orang lain, maka saya
bersedia menerima sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 16 Agustus 2021

Yang Menyatakan



ALEXANDER TORRY

PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa atas kasih karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul “Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Dalam Mendukung Peningkatan Ekonomi Penduduk Wilayah Pesisir di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan” yang dimaksudkan untuk memenuhi salah satu syarat guna mencapai gelar kesarjanaan Strata 2 (S2). terselesaikannya penulisan ini tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak. Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang tak terhingga kepada semua pihak yang telah membantu baik dalam proses penelitian maupun selama penulisan. Ucapan terima kasih ini disampaikan kepada :

1. Ibu Prof. Dr. Dwiya Aries Tina Pulubuhu, MA., Rektor Universitas Hasanuddin
2. Ibu Dr. Ir. Idawarni J Asmal, MT, Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Prasarana Universitas Hasanuddin
3. Prof. Dr. Syamsu Alam, SE., M.Si selaku dosen pembimbing 1 yang telah meluangkan waktu untuk membimbing dan memberikan semangat serta motivasi selama penyusunan tesis.
4. Ibu Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA, selaku dosen pembimbing 2 yang telah meluangkan waktu untuk memberikan bimbingan dan arahan selama penyusunan tesis ini serta atas ilmu yang diberikan selama masa studi pada Program Pendidikan Pasca Sarjana, Program Studi

Teknik Perencanaan Prasarana Universitas Sultan Hasanuddin
Makassar.

5. Para dosen penguji yang telah meluangkan waktu untuk menguji tesis ini.
6. Bapak/Ibu dosen yang tidak dapat disebutkan satu per satu atas ilmu yang telah diberikan selama masa studi.
7. Kedua orang tua saya, Adik dan Kakak saya beserta keluarga atas kepercayaan, kesabaran, dukungan moril dan materi serta semangat yang tak pernah berhenti sehingga menjadi kekuatanku selama menyelesaikan tesis ini.
8. Teman-teman jurusan Teknik Perencanaan Prasarana UNHAS angkatan 2018 untuk keceriaan dan kenangan serta telah menjadi bagian dalam perjalanan studiku.
9. Semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan tesis ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu dan penulis mengucapkan terima kasih.

Penulis menyadari bahwa dalam tesis ini masih terdapat banyak kekurangan. Untuk itu masukan berupa kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan. Akhir kata penulis berharap semoga tesis ini dapat memberikan manfaat bagi pembaca dan semua pihak.

Makassar, Agustus 2021

Penulis

DAFTAR ISI

	halaman
DAFTAR ISI	ii
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
I. PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Lingkup Penelitian	6
F. Sistematika Penulisan	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Sistem Transportasi	8
B. Peran dan Manfaat Transportasi	9
C. Perencanaan Prasarana	13
D. Potensi Wilayah	14
E. Transportasi dan Perekonomian Wilayah	16
F. Pola Pergerakan	18
G. Aksesibilitas dan Mobilitas	19
H. Kapasitas Jalan	26
I. Konsep Manajemen Strategi	28
J. Penelitian Sebelumnya	30

K. Kerangka Konsep	31
III. METODOLOGI PENELITIAN	33
A. Jenis dan Desain Penelitian	33
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian	33
C. Populasi dan Teknik Sampel	34
D. Pengumpulan dan Teknik Analisis Data	35
E. Defenisi Operasional	39
IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	43
A. Gambaran Umum	43
B. Potensi Ekonomi Wilayah	53
C. Analisis Produk Unggulan Daerah (PUD)	60
D. Analisis Pola Pergerakan Barang	65
E. Anaslisis Aksesibilitas Jaringan Jalan	70
F. Analsisi Staregi Pengembangan Jaringan Jalan	89
V. PENUTUP	100
A. Kesimpulan	100
B. Saran	102
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas	22
Tabel 2. SPM Jaringan dan Ruas Jalan di Indonesia	23
Tabel 3. Kebutuhan Data Penelitian	39
Tabel 4. Luas Wilayah dan Jumlah Desa Per Kecamatan	44
Tabel 5. Luas Wilayah Kecamatan Waesama per Desa	46
Tabel 6. Jumlah Penduduk, Rasio Jenis Kelamin dan Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan	48
Tabel 7. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Buru Selatan (juta rupiah), 2015-2019	49
Tabel 8. Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Konstan Menurut Lapangan Usaha di Kabupaten Buru Selatan (juta rupiah), 2015-2019	51
Tabel 9. Produk Domestik Regional Bruto dan PDRB per Kapita Kabupaten Buru Selatan, 2015-2019	52
Tabel 10.1. Luas panen Tanaman Pangan menurut Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan (hektar), 2015-2019	53
Tabel 10.2. Luas panen Tanaman Perkebunan menurut Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan (hektar), 2015-2019	55
Tabel 10.3. Produksi Tanaman Hortikultura (Sayuran) Menurut	

Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan (ton), 2015-2019	57
Tabel 10.4. Produksi Tanaman Hortikultura (buah-buahan) Menurut Kecamatan Di Kabupaten Buru Selatan (ton), 2015-2019	58
Tabel 10.5. Produksi Hasil Perikanan Menurut Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan (ton), 2015-2019	59
Tabel 11.1. Analisis Location Quotient (LQ) Produk Unggulan Kecamatan Waesama Dengan Hasil Produksi Kabupaten Buru Selatan	61
Tabel 11.2. Urutan Komoditas Sektor Unggulan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	63
Tabel 11.3. Analisis Location Quotient (LQ) Produk Unggulan Kecamatan Waesama Dengan Hasil Produksi Provinsi Maluku	64
Tabel 11.4. Komoditas Unggulan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	65
Tabel 12. Bentuk Pemasaran Produk Pertanian di Kabupaten Buru Selatan	68
Tabel 13. Indikator Ketersediaan Prasarana Jalan Wilayah	72
Tabel 14. Indeks Aksesibilitas per Desa di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	74
Tabel 15. Tingkat Aksesibilitas Geografis Jaringan Jalan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	76
Tabel 16. Potensi Aksesibilitas Geografis Jaringan Jalan di	

Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	79
Tabel 17. Urutan Potensi Aksesibilitas Geografis Jaringan Jalan Di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	80
Tabel 18. Indeks Mobilitas per Desa di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	82
Tabel 19. Volume Lalu Lintas pada Beberapa Ruas Jalan Rute Pergerakan Hasil Produksi di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	84
Tabel 20. Kapasitas dan Tingkat Pelayanan Ruas Jalan Rute Pergerakan	87
Tabel 21. Matriks Pembobotan dalam Proses Analisis SWOT	93
Tabel 22. Matriks Analisis SWOT	96

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Ekonomi Statis Akibat Buruknya Sistem Transportasi	9
Gambar 2. Pengembangan Transportasi dan Pertumbuhan Ekonomi	16
Gambar 3. Investasi Prasarana Transportasi dan Pertumbuhan Ekonomi	17
Gambar 4. Asal Tujuan Pergerakan	19
Gambar 5. Kerangka Konsep Penelitian	32
Gambar 6. Peta Lokasi Penelitian di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	34
Gambar 7. Perbandingan Luas Wilayah Kecamatan di Kabupaten Buru Selatan	44
Gambar 8. Peta Administrasi Kabupaten Buru Selatan	45
Gambar 9. Luas Wilayah Desa di Kecamatan Waesama	47
Gambar 10. Tingkat Aksesibilitas Geografis Jaringan Jalan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	77
Gambar 11. Potensi Aksesibilitas Geografis Jaringan Jalan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan	81
Gambar 12. Badan Jalan yang digunakan untuk menjemur hasil perkebunan	88
Gambar 13. Posisi Pengembangan Pelayanan Jalan di Kecamatan Waesama Dalam Mendukung Peningkatan Ekonomi pada Kuadran SWOT	95

ABSTRACT

Transportation in the process of developing an area is very important in realizing accessibility for the social and economic activities of the community. This study aims to (1) identify the economic potential of coastal areas in terms of the variety of superior natural resources production in Waesama District, South Buru Regency, (2) analyze the marketing/sales patterns of natural resources production based on the origin of production and distribution objectives, (3) analyze the level of accessibility of the inner road network. Waesama District, South Buru Regency, (4) formulating a road network development strategy in support of improving the economy of the population of the coastal area of Waesama District, South Buru Regency. This research was conducted in South Buru Regency. The method used is descriptive, qualitative, and quantitative analysis. The results of this study indicate that 1) Waesama District has the potential to develop superior products such as plantation crops, food crops, and horticulture, and marine fisheries. 2) There are two forms of market chain for the marketing/selling of natural resources products, namely, first, residents sell directly to the market, and secondly, residents sell directly to village or sub-district collectors who come to the local village. 3) The level of road network accessibility in Waesama District shows the level of accessibility is in the low category with service level A. 4) The appropriate road network development strategy is the construction and improvement of the bridge road network to increase accessibility and mobility of transportation services so that travel time and costs can be minimized, developing sea transportation infrastructure by increasing linkages between ports in sub-districts, regencies, and provinces, providing strengthening of cooperative/BUMDES (Village Owned Enterprises) and Small and Medium-sized Enterprises (SME) institutions to improve a business climate that is conducive to product development and marketing of agricultural, plantation and fishery products, strengthening domestic markets and market efficiency commodities as well as the development of regional superior commodity exports.

Keywords: Featured Commodities, Movement Patterns, Accessibility, Road Development Strategy

ABSTRAK

ALEXANDER TORRY. *Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Dalam Mendukung Peningkatan Ekonomi Penduduk Wilayah Pesisir Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan* (dibimbing oleh Syamsu Alam dan Shirly Wunas).

Transportasi dalam proses pengembangan suatu wilayah sangat penting dalam mewujudkan aksesibilitas untuk kegiatan sosial dan ekonomi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk (1) mengidentifikasi potensi ekonomi wilayah pesisir ditinjau dari ragam produksi Sumber Daya Alam (SDA) unggulan Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan, (2) menganalisis pola pemasaran/ penjualan hasil produksi SDA berdasarkan asal produksi dan tujuan distribusi, (3) menganalisis tingkat aksesibilitas jaringan jalan dalam Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan, (4) menyusun strategi pengembangan jaringan jalan dalam mendukung peningkatan ekonomi penduduk wilayah pesisir Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan.

Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Buru Selatan. Metode yang digunakan bersifat deskriptif, menggunakan analisis kualitatif dan kuantitatif. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa 1) Wilayah Kecamatan Waesama berpotensi untuk mengembangkan produk unggulan seperti tanaman perkebunan, tanaman pangan, hortikultura dan perikanan laut. 2) pola pemasaran/penjualan hasil produksi SDA terdapat dua bentuk rantai pasar yaitu pertama penduduk menjual ke pasar dan kedua penduduk menjual langsung ke pengumpul desa atau kecamatan yang datang ke desa setempat. 3) Tingkat aksesibilitas jaringan jalan di Kecamatan Waesama, menunjukkan tingkat aksesibilitas dalam kategori rendah dengan tingkat pelayanan A. 4) strategi pengembangan jaringan jalan yang sesuai adalah pembangunan dan peningkatan jaringan jalan jembatan untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas pelayanan transportasi sehingga waktu dan biaya perjalanan dapat diminimalkan, mengembangkan prasarana perhubungan laut dengan meningkatkan keterkaitan hubungan antar pelabuhan dalam kecamatan, kabupaten dan provinsi, memberikan penguatan kelembagaan koperasi/ Badan Usaha Milik Desa (BUMDES) dan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) untuk meningkatkan iklim usaha yang kondusif dalam pengembangan produk dan pemasaran produk pertanian, perkebunan dan perikanan, penguatan pasar domestik dan efisiensi pasar komoditi serta pengembangan ekspor komoditas unggulan daerah.

Kata Kunci: Komoditi Unggulan, Pola Pergerakan, Aksesibilitas, Strategi Pengembangan Jalan

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi memiliki peran yang sangat penting dalam menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat dan merupakan urat nadi dalam pembangunan ekonomi suatu negara. Oleh karena itu keberhasilan pembangunan dibidang ekonomi harus ditunjang dengan pengembangan sistem transportasi yang baik, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan zaman.

Percepatan pembangunan suatu wilayah akan sangat sulit tanpa dukungan prasaranan transportasi yang baik, handal dan tepat sasaran. Akibat terbatasnya transportasi yang ada potensi sektor-sektor unggulan ekonomi akan tetap tersimpan sebagai potensi yang sulit untuk dikembangkan.

Menurut Jinca (2007), pertumbuhan ekonomi suatu negara atau wilayah tercermin dari meningkatnya intensitas transportasinya. Dalam kegiatan sosial ekonomi, transportasi merupakan suatu kebutuhan perjalanan (derived demand) yang berkaitan dengan aktivitas masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidup dengan tujuan untuk mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran (kemakmuran suatu keadaan dimana

manusia dapat memenuhi kebutuhannya, baik barang-barang maupun jasa)

Kemajuan ekonomi wilayah ditentukan oleh keberadaan sarana dan prasarana transportasi yang tersedia di wilayah tersebut. Jaringan jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang sangat mendasar. Penyediaan jaringan jalan yang handal dan tepat sasaran merupakan prioritas pembangunan setiap daerah, khususnya di wilayah yang baru berkembang seperti Kabupaten Buru Selatan, Provinsi Maluku.

Kabupaten Buru Selatan merupakan wilayah pemekaran dari Kabupaten Buru berdasarkan Undang-undang Nomor 32 Tahun 2008 tentang pembentukan Kabupaten Buru Selatan. Dengan disahkan Undang-undang tersebut maka Kabupaten Buru Selatan dengan ibukota Elfulle mengalami perubahan status administrasi dari kota kecamatan menjadi kota kabupaten. Kabupaten Buru Selatan memiliki luas wilayah adalah 5.060.00 Km² yang terdiri atas 6 kecamatan dengan 81 desa dan memiliki jumlah penduduk sebanyak 76.179 jiwa (BPS Buru Selatan 2019).

Sebagai kabupaten yang baru dimekarkan, pembangunan infrastruktur jaringan jalan menjadi salah satu persyaratan agar wilayah Kabupaten Buru Selatan dapat berkembang sehingga meningkatkan perekonomian dan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dan peningkatan jaringan jalan di Kabupaten Buru Selatan akan memberikan

akses ke wilayah-wilayah potensial dan mendorong pembangunan di berbagai sektor, terutama sektor ekonomi.

Transportasi darat di Kabupaten Buru Selatan masih sangat terbatas, selain dari kualitas jaringan jalan juga dari tingkat pelayanannya. Hal ini menandakan bahwa belum seluruh wilayah kabupaten terjangkau oleh jalan darat yang memadai. Namun disisi lain telah terjadi peningkatan tingkat pelayanan jalan yang cukup tinggi, namun masih belum mencukupi mengingat masih banyak wilayah yang belum terjangkau oleh jaringan jalan darat.

Kecamatan Waesama terletak di pesisir Kabupaten Buru Selatan dengan luas wilayah 724 km² dengan 11 desa, mayoritas penduduk berprofesi sebagai petani dan nelayan. Dalam menjual hasil pertanian, perkebunan dan perikanan, masyarakat sangat kesulitan mengingat kondisi jalan yang belum memadai. Kondisi jalan saat ini sebagian sudah diaspal dan sebagian masih jalan tanah/kerikil dimana cenderung licin saat kondisi hujan dan masih banyak jembatan yang belum terbangun yang tentunya sangat menghambat perjalanan masyarakat, bila musim hujan maka banyak desa yang terisolir karena meluapnya sungai sehingga masyarakat yang ingin menuju kota menggunakan speedboat sehingga membutuhkan waktu dan biaya perjalanan yang besar.

Masyarakat nelayan dalam usaha penangkapan ikan pada saat ini masih menggunakan peralatan tradisional. Hal ini dapat dilihat dari penggunaan armada penangkapan yang rata-rata berukuran kecil. Untuk

masyarakat yang memiliki kapal motor dalam hasil tangkapan besar biasa langsung dipasarkan di Kecamatan Namrole Karena coldstorage hanya ada di Kecamatan Namrole.

Selain jaringan jalan, di beberapa desa di Kecamatan Waesama juga sudah dibangun pelabuhan dan tambatan perahu untuk mempermudah arus penyeberangan orang, barang/jasa antar kecamatan dan dari desa ke desa lain. Untuk pelabuhan di Kecamatan Waesama telah dibangun tahun 2015 namun hingga saat ini belum difungsikan karena terhambat pembebasan lahan sedangkan untuk tambatan perahu sudah banyak yang rusak akibat hantaman gelombang.

Berdasarkan permasalahan tersebut di atas, pengembangan dan pembangunan jaringan jalan di Kecamatan Waesama merupakan hal yang sangat penting guna mendukung peningkatan ekonomi penduduk.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka yang menjadi rumusan masalah adalah:

1. Potensi ekonomi wilayah unggulan apa saja yang dimiliki Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan?
2. Bagaimana pola pergerakan pemasaran hasil produksi komoditi unggulan berdasarkan asal produksi dan tujuan distribusi?

3. Bagaimana tingkat aksesibilitas jaringan jalan dalam wilayah Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan?
4. Bagaimana strategi pengembangan jalan dalam mendukung peningkatan ekonomi penduduk di Kecamatan Waesama, Kabupaten Buru Selatan?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah :

1. Mengidentifikasi potensi ekonomi wilayah pesisir ditinjau dari ragam produksi SDA unggulan Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan.
2. Menganalisis pola pemasaran/penjualan hasil produksi SDA berdasarkan asal produksi dan tujuan distribusi.
3. Menganalisis tingkat aksesibilitas jaringan jalan dalam wilayah Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan.
4. Menyusun strategi pengembangan jaringan jalan dalam mendukung peningkatan ekonomi penduduk wilayah pesisir Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini diharapkan:

1. Bahan masukan bagi Pemerintah Daerah Kabupaten Buru Selatan dalam merencanakan pengembangan jaringan jalan dalam mendukung peningkatan ekonomi wilayah.
2. Pengembangan jaringan jalan akan membuka akses potensi setiap daerah yang berdampak pada peningkatan kesejahteraan masyarakat.
3. Sebagai bahan masukan kepada peneliti-peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan pengembangan transportasi.

E. Lingkup Penelitian

Lingkup penelitian ini dibatasi oleh beberapa hal sebagai berikut :

1. Wilayah kajian dalam penelitian ini adalah di Kecamatan Waesama untuk jaringan jalan kabupaten pada ruas jalan Modanmohe-Namrole menuju ke Kecamatan Waesama ruas jalan oki lama – wamsisi - waetawa.
2. Penelitian difokuskan di Kecamatan Waesama Kabupaten Buru Selatan untuk sektor pertanian, perkebunan, dan perikanan.
3. Penentuan pola pergerakan dilakukan berdasarkan asal tujuan perjalanan.
4. Jaringan jalan yang ditinjau adalah jalan arteri dan jalan kolektor.
5. Penentuan strategi pengembangan jaringan jalan menggunakan analisis SWOT.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika yang digunakan dalam penulisan ini terdiri dari beberapa bagian meliputi :

1. **Bagian Pertama**, menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika penulisan.
2. **Bagian Kedua**, menjelaskan landasan teori-teori yang terkait dengan pengembangan wilayah, sistem transportasi, peran dan manfaat transportasi, potensi wilayah, transportasi dan ekonomi wilayah, pola pergerakan, aksesibilitas dan mobilitas, kapasitas dan tingkat pelayanan, konsep pengembangan jaringan jalan dan kerangka pikir.
3. **Bagian Ketiga**, membahas metode penelitian, menjelaskan jenis dan desain penelitian, lokasi dan waktu penelitian, populasi dan teknik sampel, pengumpulan dan teknik analisis data yang menjelaskan metode yang digunakan dalam pengolahan data.
4. **Bagian Keempat**, membahas mengenai gambaran umum wilayah penelitian serta analisis yang telah didapatkan dari pembahasan yang telah dilakukan.
5. **Bagian Kelima**, menguraikan kesimpulan dan saran yang berlandaskan dari penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Sistem Transportasi

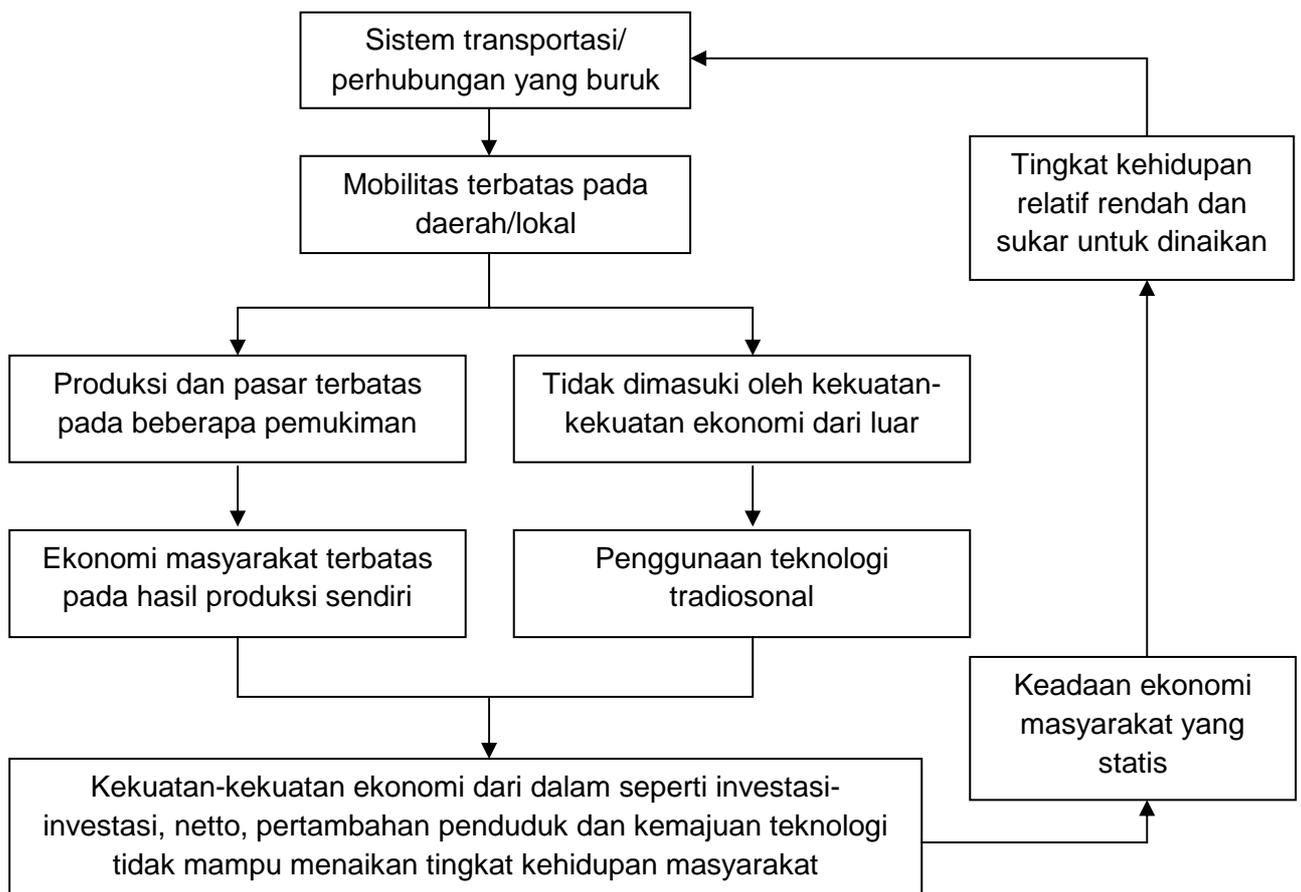
Sistem transportasi merupakan segala bentuk keterikatan antara orang, barang, sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dalam suatu tatanan baik secara alami ataupun buatan untuk melakukan perpindahan dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan mempertimbangkan faktor kenyamanan dan kelancaran serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

Sistem Transportasi merupakan sumber pembangunan bagi sektor ekonomi dan sosial karena meningkatkan pergerakan barang dan jasa yang meghubungkan asal tujuan, tempat-tempat beraktivitas masyarakat atau dari satu lokasi ke lokasi lainnya. Oleh karena itu sistem transportasi menjadi salah satu kebutuhan dasar bagi masyarakat (Sreelekha et.al, 2014).

Perkembangan transportasi yang pesat merupakan sumbangan bagi kualitas kehidupan manusia di masyarakat. Hal ini karena transportasi telah ikut meratakan hasil-hasil pembangunan dan memberikan pelayanan pergerakan orang dan barang hampir keseluruhan penjuru negeri sehingga memberi andil bagi pengembangan serta kemajuan daerah dan membuka isolasi daerah terpencil.

B. Peran dan Manfaat Transportasi

Perkembangan transportasi yang pesat dan mobilitas yang tinggi menandakan kehidupan masyarakat yang maju, sebaliknya bila transportasinya lambat maka akan mengakibatkan keadaan ekonomi masyarakat dalam keadaan statis atau dalam tahap immobilitas (Jinca dkk, 2007). Pada gambar 1. Diperlihatkan perekonomian yang statis akibat buruknya transportasi.



Gambar 1. Ekonomi Statis Akibat Buruknya Sistem Transportasi
(sumber: Jinca, 2007 hal. 1-2)

Perkembangan transportasi yang pesat merupakan sumbangan bagi kualitas kehidupan manusia di masyarakat. Hal ini karena transportasi telah ikut meratakan hasil-hasil pembangunan dan memberikan pelayanan pergerakan orang dan barang hampir keseluruhan penjuru negeri sehingga memberi andil bagi pengembangan serta kemajuan daerah dan membuka isolasi daerah terpencil.

a. Peran dan manfaat ekonomi

Menurut Jinca dkk (2002), transportasi sebagai perpindahan orang dan barang dari tempat awal ke tempat tempat tujuan sesuai dengan keinginan dengan menggunakan fasilitas untuk mencapai tujuan tersebut. Dengan transportasi, diharapkan akan diperoleh nilai yang lebih besar terhadap muatan yang diangkut ke tempat tujuan dari lokasi awal nilai ini harus lebih tinggi dari ongkos yang dikeluarkan.

Tersedianya transportasi yang cukup (berkapasitas) memberikan manfaat ekonomi, misalnya:

- a. Akan memperluas pasar, dengan tersedianya jaringan transportasi yang luas maka pengiriman barang ke berbagai pasar yang jauh letaknya dapat dilaksanakan secara lancar;
- b. Dapat menstabilkan harga barang, dengan tersedianya fasilitas transportasi yang lancar maka kekurangan barang di suatu daerah dapat didatangkan barang yang dibutuhkan dari daerah lain yang

kelebihan barang tersebut, sehingga tingkat harga di kedua daerah menjadi berkeseimbangan atau harga menjadi stabil;

- c. Tersedianya pelayanan transportasi yang lancar, akan mendorong daerah-daerah untuk melakukan spesialisasi produksi sesuai dengan potensi sumberdaya yang dimilikinya.

b. Peran dan manfaat sosial

Manusia dalam kehidupannya saling membutuhkan antara satu dengan lainnya. Ketergantungan ini membuat manusia disebut sebagai makhluk sosial, yang tidak terlepas dengan keadaan yang ada disekitarnya. Dampak 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 dibidang pendidikan, kesehatan, agama dan juga hubungan keluarga, sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan daerah dan pergerakan orang dalam jumlah besar.

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

- a. Dengan tersedianya jaringan prasarana jalan antar wilayah, dapat dilaksanakan kegiatan-kegiatan sosial, seperti 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 ke seluruh wilayah, dapat dilaksanakan pelayanan pendidikan secara merata ke seluruh wilayah.
- c. pelayanan masyarakat dapat terlaksana karena tersedianya jaringan prasarana jalan.

c. Peran dan manfaat politik

Tersedianya jaringan prasarana transportasi ke berbagai daerah secara luas memberikan peran dan manfaat politik, diantaranya:

- a. Menyatukan setiap wilayah dari keterisolasian atau daerah-daerah terpencil, menjadikan wilayah yang kuat dan kokoh
- b. Pengembangan layanan kepada masyarakat dapat diperluas ke seluruh wilayah.
- c. Meningkatkan pertahanan dan keamanan negara dalam menunjang mobilitas sumber daya nasional pada waktu diperlukan serta mampu memindahkan kekuatan militer.

d. Peran dan manfaat wilayah

Dalam pembangunan suatu wilayah/kawasan kebradaan sarana dan prasarana transportasi tidak terlepas dari rangkaian program pembangunan. Terjadinya pergerakan orang maupun barang selalu

didukung oleh sistem transportasi yang baik sehingga tercipta interaksi antar wilayah yang dapat meningkatkan perekonomian masyarakat. Sedangkan menurut Jinca (1999), keadaan geografis menentukan sejauh mana sistem transportasi di suatu daerah dapat berkembang dan besar biaya yang diperlukan untuk membangun fasilitas-fasilitas dan sarana angkutan.

C. Perencanaan Prasarana

Pembangunan prasarana transportasi dilihat dari sudut pandang kewilayahan tidak terpisahkan dalam pembangunan perekonomian, hal ini disebabkan karena prasarana transportasi mempunyai fungsi penghubung antar wilayah atau kawasan dimana aktivitas perekonomian berlangsung, secara lebih luas kontribusi atau sumbangan transportasi dalam pembangunan dapat dilihat dari fungsi transportasi.

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 tercermin dari Produk Domestik Regional Bruto (PDRB).

Sehubungan dengan hal tersebut, maka pembangunan sistem transportasi wilayah diarahkan pada tewujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien serta mendorong pembangunan wilayah dan

pembangunan nasional. Penyediaan prasarana jalan yang merupakan bagian dari sistem transportasi akan memberikan pengaruh yang cukup besar bagi perkembangan wilayah karena dengan tersedianya jaringan jalan maka akan memberikan peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat dalam melakukan berbagai aktivitas, sehingga memiliki dampak bagi peningkatan ekonomi wilayah dan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

D. Potensi Wilayah

1. Sektor-sektor ekonomi

Untuk mengetahui tingkat pertumbuhan ekonomi suatu daerah dapat dilihat dari produk domestik regional bruto (PDRB) daerah tersebut. Secara garis besar suatu perekonomian dapat dikelompokkan ke dalam 3 (tiga) sektor utama yaitu sektor primer, sekunder dan tersier. Ketiga kelompok sektor ini lebih jauh dapat dirinci menjadi 17 sektor/lapangan usaha sebagaimana pembiayaan digunakan dalam perhitungan PDRB ditingkat nasional maupun PDRB pada tingkat daerah.

Bagi industri yang mengolah kekayaan alam seperti pertambangan, dapat beroperasi sebagai suatu kegiatan dengan mengusahakan sendiri berbagai infrastruktur. Kegiatan-kegiatan seperti ini biasanya mempunyai kaitan yang lemah dengan sektor-sektor lain di daerah tersebut baik dari segi efek sebaran maupun dari segi penciptaan tenaga kerja. Dengan demikian dampaknya terhadap peningkatan kesejahteraan masyarakat

lokal kecil, walaupun jika diukur dengan PDRB sumbangannya tampak besar.

2. Basis ekonomi

Menurut Adisasmita (2007), ekonomi regional digolongkan kedalam 2 (dua) sektor yaitu sektor basis dan sektor non basis. Suatu sektor dikatakan basis apabila sektor tersebut mampu meningkatkan perekonomian wilayah. Sedangkan sektor non basis ini tidak mampu mengembangkan ekonomi wilayah. Analisis yang sering digunakan untuk menentukan basis ekonomi suatu wilayah adalah *location quotient*, (LQ).

3. Komoditi unggulan

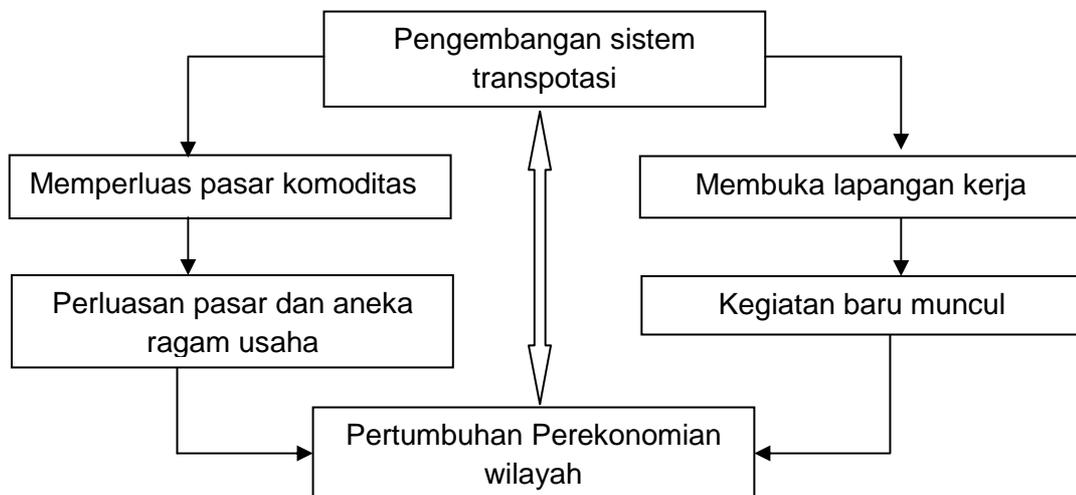
Menurut Nainggolan. HL dan Aritonang. J (2012), komoditas unggulan yaitu suatu komoditi yang dapat menyumbangkan pendapatan bagi wilayahnya.

Berdasarkan Permendagri nomor 9 tahun 2014, mendefinisikan Produk Unggulan Daerah (PUD) merupakan produk baik berupa barang maupun jasa yang dihasilkan oleh koperasi, usaha kecil dan menengah yang potensial untuk dikembangkan dengan memanfaatkan semua sumber daya yang dimiliki daerah baik sumber daya alam, sumber daya manusia dan budaya lokal serta mendatangkan pendapatan bagi masyarakat maupun pemerintah yang diharapkan menjadi kekuatan ekonomi bagi daerah dan masyarakat setempat sebagai produk yang

potensi memiliki daya saing, daya jual dan daya dorong menuju dan mampu memasuki pasar global.

E. Transportasi dan Perekonomian Wilayah

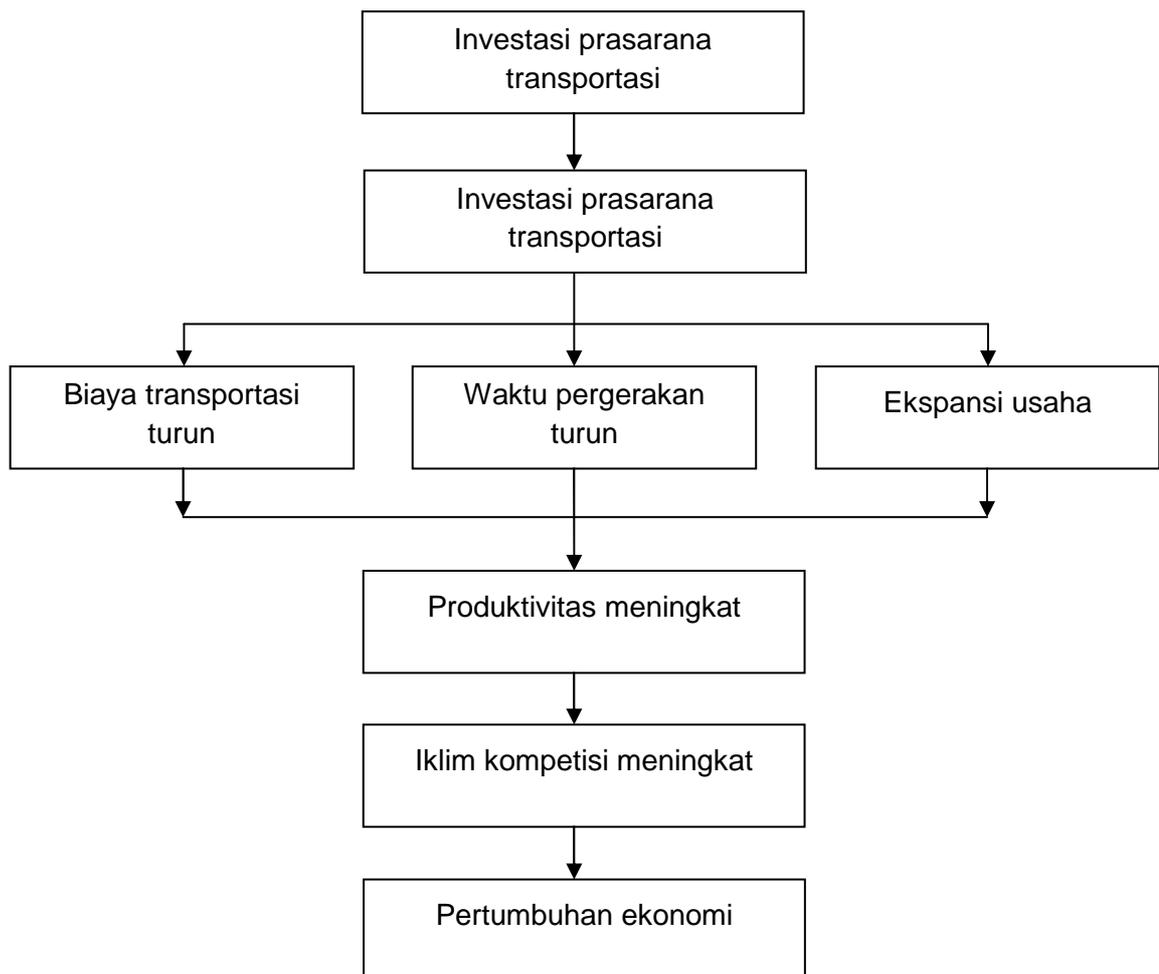
Transportasi merupakan pembentuk struktur ruang dalam pengembangan wilayah yang secara langsung memiliki hubungan fungsional dan orientasi jasa distribusi antar lokasi, baik dalam wilayah atau keluar wilayah serta mempengaruhi pertumbuhan ekonomi wilayah sebagaimana pada gambar 2.



Gambar 2. Pengembangan Transportasi Dan Pertumbuhan Ekonomi (sumber: Sihalo, 2013)

Investasi Prasarana Transportasi juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah karena akan memperbaiki mutu pelayanan transportasi. Artinya, biaya transportasi komoditas bisa diturunkan,

demikian juga waktu tempuh bisa dipercepat, sehingga daya saing komoditas bertambah, selanjutnya produsen dapat mengembangkan usahanya. Pasar komoditas menjadi lebih luas dan saling ketergantungan antar wilayah makin berkembang cepat ditunjukkan sebagai berikut:



Gambar 3. Investasi Prasarana Transportasi dan Pertumbuhan Ekonomi
(sumber: Sihaloho, 2013)

F. Pola Pergerakan

Keterkaitan antar wilayah sangat berperan dalam menciptakan perjalanan atau pergerakan. Menurut Tamin (1997), pola pergerakan dibagi dua yaitu:

1. Pergerakan tidak spasial

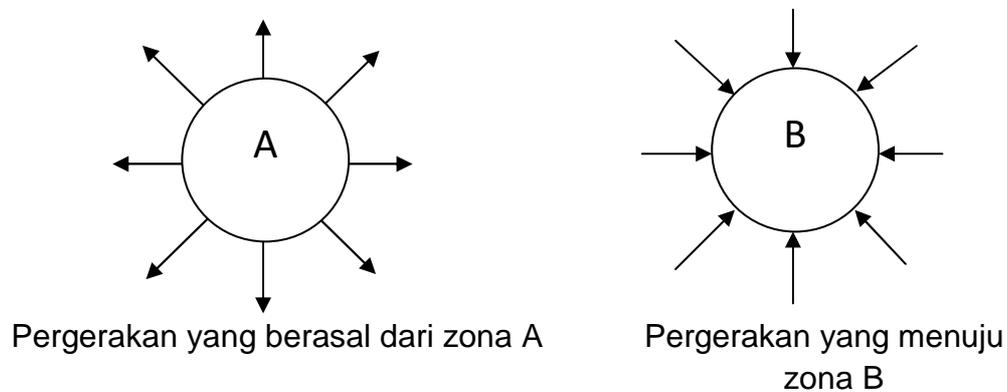
Pergerakan tidak spasial merupakan pergerakan yang berkaitan dengan maksud perjalanan seperti pergerakan ekonomi, sosial, budaya, pendidikan dan agama serta waktu pergerakan orang dalam melakukan aktifitas dan jenis moda yang digunakan dalam melakukan perjalanan dengan mempertimbangkan jarak tempuh, biaya dan kenyamanan.

2. Pergerakan spasial

Pergerakan spasial adalah pergerakan yang dikaitkan dengan perjalanan yang dilakukan untuk melakukan kegiatan tertentu di lokasi yang ditentukan oleh pola tata guna lahan suatu wilayah. Ciri perjalanannya adalah pola perjalanan orang dan pola perjalanan barang.

Pola sebaran tata guna lahan suatu wilayah sangat mempengaruhi pola perjalanan orang dan barang dan aktivitas produksi dan konsumsi, sehingga mengakibatkan adanya bangkitan dan tarikan yang terjadi dari tata guna lahan tersebut.

Bangkitan dan tarikan pergerakan menurut Wells (1975) dalam Tamin (1997) dapat digambarkan seperti di bawah ini:



Gambar 4. Asal Tujuan Pergerakan
(sumber: Wells, 1975 dalam Tamin, 1997)

Model pembangkit pergerakan digunakan untuk menganalisis bangkitan perjalanan (*trip generation analysis*) dengan memperkirakan jumlah perjalanan yang berasal dan menuju ke setiap zona. Apabila tempat asal dan tujuan perjalanan telah diketahui maka moda alternatif dapat ditentukan moda mana yang akan dipakai, ini disebut tahap pemilihan moda. Setelah moda perjalanan ditentukan maka rute yang akan digunakan dapat dipilih, ini disebut penentuan lalu lintas (*traffic assignment*).

G. Aksesibilitas dan Mobilitas

Black dalam Tamin (2000), aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata

guna lahan yang menimbulkan zona-zona dan jarak geografis di suatu wilayah atau kota, akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana dan sarana angkutan. Sarana dan aksesibilitas yang baik pada umumnya akan mempercepat perkembangan wilayah dalam hubungan dengan wilayah lain. Oleh karena itu wilayah dengan aksesibilitas rendah, tanpa didukung oleh sumber daya alam yang melimpah cenderung menjadi wilayah tertinggal atau miskin.

Menurut Miro (2004), mobilitas merupakan suatu proses perjalanan yang diukur melalui banyaknya pergerakan dari suatu tempat ke tempat lain. Semakin tinggi aksesibilitas akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

Konsep aksesibilitas transportasi adalah suatu konsep kunci dalam perencanaan pembangunan transportasi dalam tata ruang. Aksesibilitas transportasi dapat digunakan dalam berbagai konteks, misalnya dalam kaitannya dengan jaringan transportasi, berbagai jenis layanan, sebagai faktor pembangunan ekonomi dan daya saing daerah, dan sebagai faktor dalam lokasi usaha. Tingkat aksesibilitas dapat didefinisikan sebagai jumlah jarak antara suatu lokasi ke lokasi lainnya. Titik awal untuk analisis aksesibilitas transportasi adalah penilaian kuantitatif dan kualitatif infrastruktur transportasi dalam hal kepadatan jaringan transportasi, kapasitas dan kecepatan (Kozlak dalam Gorniak J, 2014).

Rosik (2012) dalam Gornik. J (2014) menyatakan bahwa aksesibilitas transportasi berdampak pada pengambilan keputusan terkait lokasi investasi. Kegiatan ekonomi yang tidak saling berinteraksi antar wilayah atau aksesibilitas dan mobilitasnya terbatas hanya antara masyarakat atau pelaku ekonomi daerah tersebut sendiri menyebabkan statisnya ekonomi di wilayah tersebut. Dengan dukungan transportasi akan meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas antar wilayah dan masyarakat, sehingga mampu merubah ekonomi statis menjadi ekonomi yang dinamis.

Menurut Fidel Miro (2005), dalam mencapai suatu kawasan dapat diukur tingkat aksesibilitas (kemudahan) berdasarkan beberapa faktor berikut:

- 1) Tata guna lahan, secara sederhana dapat dinyatakan dengan jarak antara dua tata guna lahan. Tata guna lahan yang saling berdekatan maka tingkat aksesibilitasnya tinggi dan sebaliknya jika berjauhan maka tingkat aksesibilitasnya rendah. Akan tetapi, jarak tidak dapat digunakan untuk mengukur tingkat aksesibilitas dua tata guna lahan, bisa jadi dua kawasan yang berdekatan tidak tersedia prasarana jalan maka tingkat aksesibilitasnya rendah. Demikian sebaliknya, dua kawasan yang berjauhan mempunyai aksesibilitas tinggi karena prasarana jalan dan moda angkutan tersedia.
- 2) Waktu tempuh, faktor ini sangat ditentukan dari ketersediaan prasarana transportasi dan sarana transportasi.

- 3) Biaya perjalanan, biaya perjalanan sangat menentukan mudah tidaknya suatu lokasi untuk ditujuh, biaya perjalanan yang tinggi mengakibatkan orang akan enggan atau tidak melakukan perjalanan.
- 4) Pendapatan, penghasilan pendapatan dapat menentukan mampu atau tidaknya orang untuk membayar biaya suatu perjalanan. sehingga penghasilan juga secara tidak langsung sangat mempengaruhi pergerakan.

Berdasarkan keempat variabel tersebut, maka tingkat aksesibilitas dapat ditampilkan secara kuantitatif dan kualitatif. Tingkat aksesibilitas secara kuantitatif dapat dilihat pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas rendah	Aksesibilitas menengah
	Dekat	Aksesibilitas sedang	Aksesibilitas tinggi
Kondisi Prasarana	Sangat jelek		Sangat baik

Sumber. Black dalam Tamin (2008)

Secara kuantitatif, tingkat aksesibilitas suatu wilayah, dapat ditentukan berdasarkan Kepmen Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001 bahwa salah satu indikator prasarana jalan wilayah ditinjau dari aspek aksesibilitas adalah ketersediaan jaringan jalan yang mudah diakses oleh

masyarakat diukur dengan perbandingan panjang jalan dengan luas wilayah.

$$\text{Indeks Aksesibilitas (IA)} = \frac{\text{Panjang jalan (km)}}{\text{Luas Wilayah (km}^2\text{)}} \quad (1)$$

Besaran nilai indeks aksesibilitas diukur berdasarkan kepadatan penduduk diwilayah tersebut, artinya tingkat kepadatan penduduk yang berada dari beberapa wilayah akan membedakan tingkat kebutuhan jaringan jalan.

Jaringan jalan di suatu kota, dari sisi kuantitatif ditetapkan berdasarkan SPM jalan. Nilai SPM dapat dilihat pada Tabel 2 berikut:

Tabel 2. SPM Jaringan dan Ruas Jalan di Indonesia

No.	Bidang Pelayanan	Standar Pelayanan		Keterangan	
		Cakupan	Kuantitas Konsumsi/Produksi		Kualitas
1	Jaringan Jalan				
	Aspek Aksesibilitas	Seluruh Jaringan	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)	Indeks Aksesibilitas	Panjang jalan/luas (km/km ²)
			Sangat tinggi > 5000	>5	
			Tinggi > 1000	>1.5	
			Sedang > 500	>0,5	
			Rendah > 100	>0,15	
			Sangat rendah < 100	>0.05	
	Aspek Mobilitas	Seluruh Jaringan	PDRB per kapita (juta rupiah/kapita/tahun)	Kepadatan rata-rata	Panjang jalan/1000 penduduk
			Sangat tinggi > 5000	>5	
			Tinggi > 1000	>2	
			Sedang > 500	>1	
			Rendah > 100	>0.5	
			Sangat rendah < 100	>0.2	
	Aspek Keselamatan	Seluruh Jaringan	Seluruh penduduk	Indeks Keselamatan 1	Kecelakaan/100.000 km kendaraan
					Indeks Fasilitas
			Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)	Indeks Keselamatan 2	Kecelakaan/panjang jalan/tahun
			Sangat tinggi > 5000		

		Tinggi > 1000	
		Sedang > 500	
		Rendah > 100	
		Sangat rendah < 100	
2	Ruas Jalan		
	Lebar jalan minimum	Volume lalu lintas (kendaraan/hari)	Kondisi jalan
	2 x 7 m	LHR > 20000	Sedang; IRI<6, RCI > 6.5
	7 m	LHR > 10000	Sedang; IRI<6, RCI > 6.5
Kondisi Jalan	6 m	LHR > 8000	Sedang; IRI<8, RCI > 5.5
	4.5 m	LHR > 3000	Sedang; IRI<10, RCI > 4.5
	4.5 m	LHR < 3000	Sedang; IRI<6, RCI > 3.5
	Fungsi Jalan	Jenis Pergerakan	Kecepatan rata-rata
	Arteri Primer	Lalu lintas regional jarak jauh	>40 km/jam
	Kolektor Primer	Lalu lintas regional jarak sedang	>30 km/jam
Kondisi pelayanan	Lokal Primer	Lalu lintas lokal	>20 km/jam
	Arteri Sekunder	Lalu lintas kota jarak jauh	>25 km/jam
	Kolektor sekunder	Lalu lintas kota jarak sedang	>15 km/jam
	Lokal Sekunder	Lalu lintas lokal kota	>10 km/jam

Sumber: Kepmen Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001

Standar Pelayanan Minimal (SPM) bidang jalan merupakan indikator umum yang dikembangkan dari tiga keinginan dasar pengguna jalan, yakni kondisi jalan yang baik (tidak ada lubang), tidak macet (lancar sepanjang waktu), dan dapat dipergunakan sepanjang tahun.

Dalam kaitan ini penyelenggaraan jalan harus mengkomodir tuntutan publik terhadap SPM dengan mengikuti aturan/kaidah/aspek di bidang investasi jalan, yang meliputi aspek efisien, efektif, ekonomi, investasi dan aspek kesinambungan.

Rodrigues, J.P (2006) menurunkan dua langkah sederhana yang didefinisikan sebagai potensi geografis dan aksesibilitas geografis. Aksesibilitas geografis merupakan ringkasan dari semua jarak antara lokasi lain dibagi dengan jumlah lokasi.

$$A(G) = \sum_i^x \left(\sum_r^x \text{dir} \right) / n \quad (2)$$

$$\text{dir} = L$$

Dimana:

$A(G)$ = matriks aksesibilitas geografis

dir = jarak jalan terpendek antara lokasi i dan r

n = jumlah lokasi

Potensi aksesibilitas geografis adalah suatu ukuran yang lebih kompleks dari aksesibilitas geografis, karena mencakup jarak dibagi atribut dari suatu lokasi. Tidak semua lokasi sama dan ada yang lebih penting dari lokasi yang lain. Potensi aksesibilitas dapat diukur sebagai berikut:

$$A(P) = \sum_i^n P_i + \sum_j^n P_j / d_{ij} \quad (3)$$

Dimana :

$A(P)$ = potensi matriks aksesibilitas

d_{ij} = jarak antara tempat i dan j (berasal dari grafik nilai matriks)

P_j = atribut tempat j , seperti penduduknya, ritel permukiman,
tempat parkir, dll

n = jumlah lokasi

Potensi matriks aksesibilitas tidak berpindah lokasi karena tidak memiliki atribut yang sama, inilah yang mendasari *emissiveness* dan *attractiveness*:

- Daya dorong (*Emissiveness*) adalah kemampuan untuk meninggalkan lokasi, jumlah dari nilai-nilai sebuah baris dalam A (P) matriks.
- Daya tarik (*Attractiveness*) adalah kemampuan untuk mencapai lokasi, jumlah dari nilai-nilai di kolom A (P) matriks.

H. Kapasitas Jalan

Morlok (2005) menjelaskan bahwa kapasitas jalan adalah kemampuan ruas jalan untuk menampung arus atau volume lalu lintas yang ideal dalam satuan waktu tertentu. Semakin banyak kendaraan yang melewati ruas jalan memiliki pengaruh yang besar terhadap kecepatan kendaraan. Oleh karena itu, penting untuk mengetahui hubungan antara kecepatan dan volume karena kecepatan merupakan salah satu karakteristik yang penting dalam mutu pelayanan.

Secara kualitatif dan kuantitatif lalu lintas berkaitan dengan volume, kecepatan dan konsentrasi serta berhubungan dengan waktu maupun jenis kendaraan yang menggunakan ruas jalan, hal ini berhubungan

dengan kapasitas jalan. Kapasitas didefinisikan sebagai arus maksimum yang dapat dipertahankan persatuan jam yang melewati suatu titik di jalan dalam kondisi yang ada (MKJI,1997).

Rumus untuk menghitung kapasitas ruas jalan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) pada daerah perkotaan ditunjukkan dengan persamaan:

$$C = C_o \times FC_w \times FC_{sp} \times FC_{sf} \times FC_{cs} \quad (\text{smp/jam}) \quad (4)$$

Dimana :

C = Kapasitas (smp/jam)

C_o = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisahan arah

FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

Derajat kejenuhan (DS) adalah perbandingan dari volume (nilai arus) lalu lintas terhadap kapasitasnya (MKJI, 1987) dan tidak melebihi dari nilai ($DS < 0,75$). Derajat kejenuhan dinyatakan dalam persamaan sebagai berikut:

$$DS = \frac{Q}{C} \quad (5)$$

Dimana:

Q = Volume lalu lintas (smp/jam)

C = Kapasitas (smp/jam)

DS = Derajat kejenuhan

I. Konsep Manajemen Strategi

Menurut Adisasmita (2006) bahwa perencanaan Strategi merupakan suatu proses perencanaan yang dikehendaki suatu organisasi/sector dan bagaimana upaya untuk meraihnya. Dalam rangka penentuan strategi pengembangan yang penting untuk diperhatikan adalah bagaimana kondisi perkembangan selama kurun waktu tertentu, meliputi kondisi historis, kondisi saat ini dan visi ke depan.

Analisis SWOT digunakan untuk mengidentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Proses pengambilan keputusan berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi, dan kebijakan. Dengan demikian perencana strategis (*strategic planner*) harus menganalisis faktor-faktor strategis (kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman) dalam kondisi yang ada saat ini. Hal ini disebut dengan analisis situasi..

Berdasarkan hasil analisis SWOT, selanjutnya dirumuskan strategi pengembangannya. Strategi pembangunan dirumuskan dengan cara mengaitkan antara faktor internal dengan faktor-faktor ekseternal, meliputi empat jenis strategi pengembangan. Pertama, adalah strategi S – O (*Strength-Opportunity*), artinya strategi yang menggunakan kekuatan yang menggunakan peluang. Kedua, adalah strategi S – T (*Strenght-Threat*), artinya strategi yang menggunakan kekuatan untuk menangkal ancaman/hambatan. Ketiga, adalah strategi W – O (*Weakness-Opportunity*), artinya strategi mengurangi kelemahan untuk meraih peluang. Keempat, adalah strategi W – T (*Weakness-Threat*), artinya strategi yang mengurangi/menekan kelemahan dan menangkal ancaman/hambatan.

Keempat strategi pengembangan diatas, yaitu S-O, S-T, W-O, dan W-T disebut Strategi TOWS. Analisisnya adalah analisis SWOT. Dalam perencanaan pembangunan prasarana transportasi harus dilakukan dengan menerapkan analisis SWOT dan strategi TOWS, agar benar-benar mendasarkan kondisi eksisting dari faktor-faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan faktor-faktor eksternal (peluang dan ancaman/hambatan) serta memperhatikan pula kecenderungan dan perubahan lingkungan masa depan (perencanaan jangka menengah).

J. Penelitian Sebelumnya

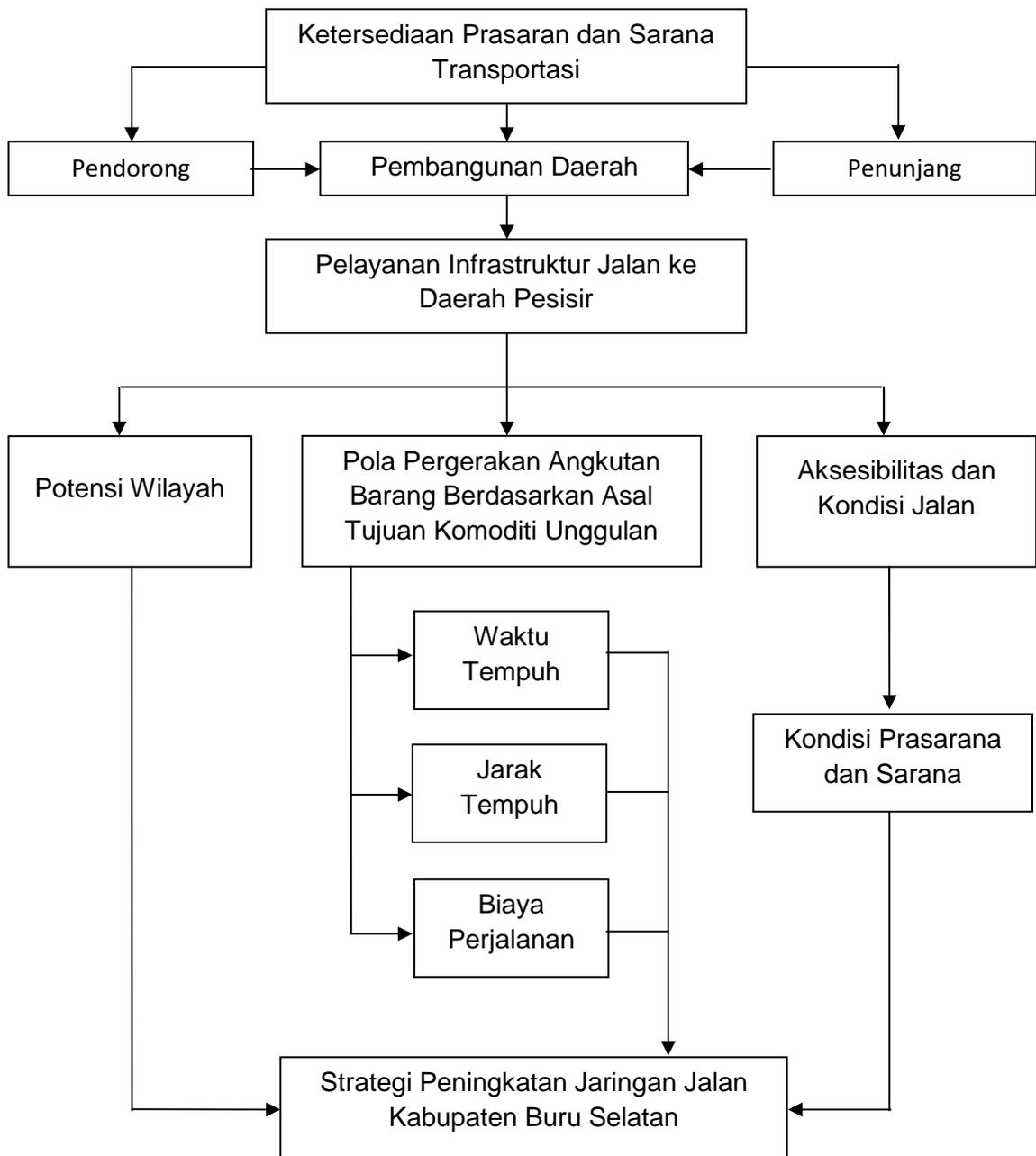
Penelitian-penelitian yang sejini yang telah dilakukan dalah:

1. Penelitian G.S. Parmonangan Siregar (2004) dengan judul Pengaruh Transportasi Terhadap Pengembangan Ekonomi Wilayah di Kabupaten Toba Samosir. Fokus penelitian ini adalah menyangkut transportasi pada aspek panjang jalan (prasarana) dan jumlah kendaraan (sarana) sebagai faktor penunjang peningkatan pendapatan wilayah dan kesempatan kerja di Kabupaten Toba Samosir.
2. Penelitian A.Rahmat (2010) dengan judul Pengembangan Jaringan Jalan Menunjang Pertumbuhan Wilayah di Kawasan Parigi Kabupaten Parigi Moutong. Fokus Penelitian ini yaitu interaksi pergerakan orang dan barang serta penentuan strategi pengembangan jaringan jalan.
3. Penelitian Nobertin Tunggal (2013) dengan judul Analisis Pengembangan Jaringan Jalan untuk Mendukung Perekonomian di Kabupaten Luwu. Fokus penelitian ini yaitu sentra-sentra produksi ekonomi, pergerakan angkutan barang, kondisi jaringan jalan dan penentuan priotitas pengembangan jaringan jalan untuk mendukung perekonomian daerah.
4. Penelitian Tri Soenandar A. Marahena (2015) dengan judul Pengembanagan Jaringan Jalan Dalam Mendukung Peningkatan Ekonomi Wilayah Kab. Bolaang Mongondow Timur. Fokus

penelitiannya yaitu pada sektor ekonomi seperti pertambangan, perindustrian dan pariwisata, pergerakan asal tujuan perjalanan dan penentuan strategi pengembangan jaringan jalan.

K. Kerangka Konsep

Keterkaitan sarana prasarana transportasi di daerah merupakan penunjang untuk berkembangnya sektor-sektor lainnya dan juga merupakan pendorong untuk berkembangnya wilayah-wilayah yang mempunyai keterbatasan aksesibilitas. Untuk mengatasi permasalahan transportasi yang ada sekarang dan yang akan datang bagi daerah-daerah yang sedang membangun, maka penyediaan dan pengembangan jaringan transportasi dilakukan sebagai upaya peningkatan aksesibilitas. Kerangka konseptual dapat dilihat pada gambar 5.



Gambar 5. Kerangka Konsep Penelitian