

**PENGEMBANGAN PRASARANA JARINGAN JALAN
KAWASAN MINAPOLITAN KABUPATEN BANTAENG**

*DEVELOPMENT OF MINAPOLITAN ROAD NETWORK INFRASTRUCTURE
IN BANTAENG REGENCY*

ANDI TENRIOLA

P092171014



**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2019



PENGEMBANGAN PRASARANA JARINGAN JALAN KAWASAN MINAPOLITAN KABUPATEN BANTAENG

Tesis

Sebagai syarat untuk mencapai gelar Magister

Program Studi

Teknik Perencanaan Transportasi

Disusun dan diajukan oleh

ANDI TENRIOLA

Kepada

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR**

2019



TESIS

**PENGEMBANGAN PRASARANA JARINGAN JALAN KAWASAN
MINAPOLITAN KABUPATEN BANTAENG**

Disusun dan diajukan oleh :

ANDI TENRIOLA

Nomor Pokok P092171014

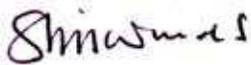
telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis

pada tanggal 16 Mei 2019

dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui

Komisi Penasihat,



Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA
Ketua



Prof. Dr.-Ing. M. Yamin Jinca, MStr
Anggota

Ketua Program Studi
Teknik Transportasi,

Dekan Sekolah Pascasarjana
Universitas Hasanuddin,


Sitepu, Dipl.Ing

Prof. Dr. Ir. Jamaluddin Jompa, M.Sc

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : **Andi Tenriola**

Nomor Mahasiswa : P092171014

Program Studi : Teknik Perencanaan Transportasi

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

Makassar, Mei 2019

Yang menyatakan,

Andi Tenriola



PRAKATA

Alhamdulillah, Segala Puji bagi Allah SWT, atas Rahmat dan Hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini tepat pada waktunya.

Dalam kesempatan ini ucapan terima kasih penulis sampaikan sebesar-besarnya kepada :

1. BPSDM Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang telah memberikan kesempatan beasiswa kepada penulis untuk mengikuti pendidikan magister pada Universitas Hasanuddin.
2. Pemerintah Kabupaten Bantaeng, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang dan Badan Kepegawaian Daerah selaku instansi pengutus.
3. Dr. Ir. Ganding Sitepu, Dipl.Ing selaku Ketua Program Studi Teknik Transportasi Sekolah Pascasarjana Universitas Hasanuddin.
4. Prof. Dr. Ir. Shirly Wunas, DEA, selaku ketua komisi penasehat dan Prof. Dr.-Ing. M. Yamin Jinca., MSTr sebagai anggota komisi penasehat yang berkenan meluangkan waktu dan pikirannya untuk membimbing penulis.
5. Dr. Ir. Arifuddin Akil, MT, Dr. Eng. Abdul Rahman Rasyid, ST., M.Si dan Dr. Ir. Jamaluddin Rahim., MSTr (alm) sebagai komisi penguji yang telah memberikan masukan dan saran yang sangat bermanfaat untuk penyempurnaan tesis ini.
6. Ayahanda Drs. Andi Burhanuddin K (alm) dan Ibunda Hj. Hamsinah

id, BA (almh) atas segala kasih sayangnya hingga akhir hayat,
dara-saudaraku Andi Palantei, ST, Andi Patiroi, ST dan Andi Baso



Palinrungi, ST beserta keluarga yang telah memberikan motivasi dan doa selama penulis mengikuti pendidikan.

7. Seluruh dosen pengajar Program Studi Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin yang banyak memberikan pengetahuan dan bimbingan, dan staf pengelola yang senantiasa membantu mulai dari awal kuliah hingga penulis menyelesaikan studi.
8. Rekan-rekan Mahasiswa Program Magister Teknik Transportasi Universitas Hasanuddin Angkatan 2017 khususnya Kelas Kerjasama PUPR yang bersama-sama telah melewati suka dan duka selama masa kuliah di kampus tercinta.
9. Semua pihak yang tidak disebutkan secara tertulis dan telah memberikan bantuan demi terlaksananya penyusunan tesis ini.

Akhir kata, penulis menyadari sebagai manusia biasa, tidak luput dari kekurangan dan kelemahan, begitu juga dengan penulisan tesis ini. Penulis berharap semoga penelitian ini dapat memberikan manfaat bagi kita semua, Aamiin

Makassar, Mei 2019

Andi Tenriola



ABSTRAK

ANDI TENRIOLA. *Pengembangan Prasarana Jaringan Jalan Kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng (Dibimbing oleh Shirly Wunas dan M. Yamin Jinca).*

Jaringan jalan dalam kawasan Minapolitan Bantaeng yang merupakan penghubung antar simpul-simpul produksi, pengolahan dan pemasaran belum berfungsi optimal, terhambat pembangunan dua jembatan yang belum terhubung. Diharapkan dengan adanya penelitian ini dapat diketahui bagaimana ketersediaan prasarana dan sarana pendukung kawasan Minapolitan dan strategi pengembangan infrastruktur jaringan jalan. Metode yang digunakan dan sampel menurut rumus *Slovin*, analisis *Location Quotient* (LQ) untuk mengetahui daerah basis dan non basis serta analisis *SWOT* digunakan untuk rumusan strategi pengembangan prasarana jaringan jalan, diperlukan prioritas pembangunan jembatan untuk menghubungkan akses distribusi hasil produksi perikanan dan kelautan.

Kata kunci : Infrastruktur, transportasi, minapolitan, sistem distribusi



ABSTRACT

ANDI TENRIOLA. *Development of Minapolitan Road Network Infrastructure in Bantaeng Regency (Supervised by Shirly Wunas and M.Yamin Jinca)*

The road network in the Minapolitan area of Bantaeng which is a link between the nodes of production, processing and marketing has not been functioning optimally, hampered by the construction of two bridges that have not yet been connected. It is expected that with this study, it can be seen how the availability of infrastructure and facilities supporting the Minapolitan area and the strategy of developing road network infrastructure. The method used and samples according to Slovin formula, analysis of Location Quotient (LQ) to find out the base and non-base areas and SWOT analysis used for formulating a strategy for developing road network infrastructure, prioritizing the construction of bridges to connect the distribution of fisheries and marine products.

Keywords: Infrastructure, transportation, minapolitan, distribution system



DAFTAR ISI

| | |
|---------------------------------|------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PENGAJUAN TESIS | ii |
| LEMBAR PENGESAHAN | iii |
| PERNYATAAN KEASLIAN TESIS | iv |
| PRAKATA..... | v |
| ABSTRAK..... | vii |
| ABSTRACT | viii |
| DAFTAR ISI | ix |
| DAFTAR TABEL..... | x |
| DAFTAR GAMBAR..... | xiv |
| DAFTAR LAMPIRAN | xv |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| A. Latar Belakang | 1 |
| B. Rumusan Masalah..... | 4 |
| C. Tujuan Penelitian..... | 5 |
| D. Manfaat Penelitian | 5 |
| Ruang Lingkup Penelitian | 6 |
| Sistematika Penulisan | 6 |



BAB II TINJAUAN PUSTAKA

| | |
|---|----|
| A. Transportasi..... | 8 |
| B. Peranan Transportasi | 9 |
| C. Jaringan Transportasi | 11 |
| D. Jaringan Jalan | 12 |
| E. Jaringan Pelayanan | 16 |
| F. Standar Pelayanan Minimum (SPM) | 22 |
| G. Kawasan Minapolitan..... | 25 |
| H. Prasarana dan Sarana Kawasan Minapolitan | 28 |
| I. Penelitian Terkait..... | 31 |
| J. Kerangka Konseptual. | 33 |

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

| | |
|-------------------------------------|----|
| A. Jenis dan Desain Penelitian..... | 34 |
| B. Lokasi dan Waktu Penelitian..... | 34 |
| C. Populasi dan Sampel..... | 36 |
| D. Pengumpulan dan Informasi | 37 |
| E. Teknik Analisis Data | 38 |
| F. Definisi Operasional..... | 41 |

HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| Gambaran Umum Kabupaten Bantaeng | 44 |
|--|----|



| | | |
|----|--|----|
| 1. | Kondisi Geografis..... | 44 |
| 2. | Kondisi Demografi..... | 46 |
| 3. | Prasarana Jaringan Jalan | 48 |
| B. | Karakteristik Responden..... | 51 |
| 1. | Jenis Mata Pencarian..... | 51 |
| C. | Analisis Simpul-Simpul Kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng...53 | |
| 1. | Simpul-Simpul Produksi..... | 53 |
| 2. | Pengolahan..... | 58 |
| 3. | Pemasaran..... | 63 |
| D. | Analisis Prasarana dan Pelayanan Jaringan Jalan Kawasan Minapolitan..... | 70 |
| 1. | Moda Angkutan..... | 70 |
| 2. | Lalu Lintas Harian Rata-Rata (LHR)..... | 73 |
| E. | Analisis Strategi Peningkatan Kualitas Jaringan Jalan Kawasan Minapolitan..... | 78 |

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

| | | |
|----|-----------------|----|
| A. | Kesimpulan..... | 83 |
| B. | Saran..... | 85 |

DAFTAR PUSTAKA



AN

DAFTAR TABEL

| Nomor | Halaman |
|--|---------|
| 1. Klasifikasi Menurut Kelas Jalan Dan Daya Dukung Beban | 16 |
| 2. Indikator Penilaian Sistem Transportasi Yang Efektif dan Efisien | 19 |
| 3. Indeks Tingkat Pelayanan Berdasarkan Kecepatan Arus Bebas dan Tingkat Kejuhan Lalu Lintas | 22 |
| 4. Matriks SWOT | 41 |
| 5. Luas Wilayah Menurut Kecamatan di Kabupaten Bantaeng..... | 46 |
| 6. Kepadatan Penduduk per Rumah Tangga per Kecamatan di Kabupaten Bantaeng..... | 47 |
| 7. Jumlah Penduduk Berdasarkan Kegiatan dan Jenis Kelamin di Kabupaten Bantaeng..... | 48 |
| 8. Panjang Jalan Menurut Kecamatan dan Pemerintahan yang Berwenang Mengelolanya di Kabupaten Bantaeng..... | 49 |
| 9. Panjang Jalan dan Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Bantaeng..... | 50 |
| 10. Jumlah Rumah Tangga Perikanan Budidaya di Kabupaten Bantaeng..... | 51 |
| 11. Jumlah Rumah Tangga Perikanan Laut di Kabupaten Bantaeng..... | 52 |
| 12. Jenis Pekerjaan, Jumlah Responden dan Persentasenya..... | 53 |
| 13. Produksi Rumput Laut, Tambak dan Perikanan Tangkap tiap Kelurahan di Kabupaten Bantaeng..... | 55 |



| | |
|---|----|
| 14. Nilai LQ tiap Desa/Kelurahan pada Kecamatan Bissappu dan Bantaeng..... | 56 |
| 15. Usaha Kecil dan Menengah (UKM) Pengolahan Hasil Perikanan dan Kelautan..... | 60 |
| 16. Volume Lalu Lintas Pada Jalan Alternatif Pesisir Pantai Kabupaten Bantaeng..... | 74 |
| 17. Matriks Hasil Analisis SWOT..... | 81 |



DAFTAR GAMBAR

| Nomor | | Halaman |
|--------------|---|----------------|
| 1. | Tingkat Pelayanan Jalan Tergantung Arus | 20 |
| 2. | Tingkat Pelayanan Tergantung Fasilitas Jalan..... | 22 |
| 3. | Kerangka Konseptual | 33 |
| 4. | Lokasi Penelitian | 35 |
| 5. | Peta Administratif Kabupaten Bantaeng..... | 45 |
| 6. | Persentase Kondisi Jalan di Kabupaten Bantaeng..... | 50 |
| 7. | Sentra-sentra Produksi dan Pengolahan Perikanan dan Kelautan..... | 57 |
| 8. | Petani Rumput laut Merapatkan Perahunya ke Pantai di Desa Bonto Lebang..... | 58 |
| 9. | Proses Pengangkutan Rumput laut ke Tempat Pengolahan di Kelurahan Bontosunggu..... | 59 |
| 10. | Tempat Pengolahan dan Penjemuran Rumput Laut..... | 59 |
| 11. | Hasil Pengolahan Rumput Laut..... | 61 |
| 12. | Distribusi Hasil Produksi Nelayan Tambak..... | 65 |
| 13. | Distribusi Hasil Produksi Nelayan Tangkap..... | 66 |
| 14. | Distribusi Hasil Produksi Rumput Laut..... | 67 |
| | a Industri Kecil dan Menengah Pengolahan Hasil Laut..... | 70 |
| | a Angkutan Nelayan Tangkap dan Petani Rumput Laut di Kelurahan ang..... | 71 |



| | |
|---|----|
| 17. Moda Angkutan Produksi Rumput Laut di Desa Bonto Jai..... | 72 |
| 18. Moda Angkutan Produksi Perikanan Tangkap dan Tambak pada PPI Kaili di Kelurahan Bonto Lebang..... | 72 |
| 19. Survey Lalu Lintas..... | 75 |
| 20. Pelabuhan Umum dan PPI..... | 76 |
| 21. Penjemuran Rumput Laut Pada Badan Jalan di Kelurahan Bonto Lebang.. | 77 |
| 22. Diagram Strategi Peningkatan Kualitas Jaringan Jalan Kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng..... | 80 |



DAFTAR LAMPIRAN

| Nomor | Halaman |
|--|----------------|
| 1. Formulir kuesioner | L1 |
| 2. Nilai Keterkaitan Faktor Internal dan Eksternal | L2 |



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) (Permenhub No. KM 49 Tahun 2005) pada hakikatnya merupakan suatu Konsep Pembinaan Transportasi dalam pendekatan kesisteman yang mengintegrasikan sumber daya dan memfasilitasi upaya-upaya untuk mencapai tujuan nasional (Studi Sistranas, Balitbang Kemenhub). Pengembangan Jaringan Transportasi mempunyai peran sangat strategis untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi wilayah Negara kesatuan Republik Indonesia. Pembangunan dan pertumbuhan ekonomi tidak terlepas dari sistem jaringan transportasi darat, laut dan udara.

Kabupaten Bantaeng adalah salah satu kabupaten yang ada di Propinsi Sulawesi Selatan. Letaknya yang berada dipesisir Laut Flores bagian utara dan dilalui oleh Jalur Trans Sulawesi menjadikan Bantaeng sebagai jalur penghubung bagian selatan Sulawesi Selatan. Daerah ini kaya akan potensi sumber daya diantaranya, pertanian, perikanan, pariwisata, industri dan perdagangan. Dengan letaknya yang strategis dan pemanfaatan sumber daya yang ditunjang dengan prasarana dan sarana pendukungnya, Pemerintah Kabupaten Bantaeng berupaya mewujudkan

Misi Kabupaten Bantaeng Tahun 2014 – 2018 sebagai “Pusat uhan Ekonomi dibagian Selatan Sulawesi Selatan”. Pertumbuhan



ekonomi di Kabupaten Bantaeng pada tahun 2017 sebesar 7,32% sebagian besar ditunjang dari sektor Pertanian, Perikanan, dan Kehutanan dengan nilai Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) sebesar 31,74% (BPS Kab. Bantaeng 2018).

Kabupaten Bantaeng ditetapkan sebagai salah satu kawasan Minapolitan di Propinsi Sulawesi Selatan yang diamanatkan dalam Kepmen Kelautan dan Perikanan RI No. KEP.32/MEN/2010 tentang penetapan Kawasan Minapolitan. Minapolitan adalah suatu konsep pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan yang berbasis kawasan dengan pendekatan sistem dan manajemen kawasan dengan prinsip integritas, efisiensi, kualitas dan akselerasi. Kawasan Minapolitan adalah suatu kawasan yang memiliki fungsi utama ekonomi, terdiri dari sentra produksi, pengolahan, pemasaran komoditas kelautan dan perikanan, pelayanan/jasa, dan/atau kegiatan pendukung lainnya. Suatu kawasan ditetapkan menjadi kawasan minapolitan jika memenuhi persyaratan antara lain; komitmen daerah; memiliki komoditas unggulan; tersedianya prasarana dan sarana pendukung seperti akses jalan, pelabuhan, industri pengolahan, listrik dan lain-lain.

Komitmen daerah tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Bantaeng (Perda No. 2 tahun 2012) pada Bab V pasal 44-46, yaitu penetapan kawasan Strategis Propinsi dan Kabupaten sebagai kawasan strategis dengan sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi, dan salah satunya adalah kawasan minapolitan. Ada 3 (tiga) kecamatan yang



termasuk dalam kawasan minapolitan yaitu Bissappu, Bantaeng dan Pa'jukukang dengan sentra-sentra produksi mencakup kegiatan budidaya perikanan tambak, perikanan tangkap dan budidaya rumput laut.

Pengembangan kawasan Minapolitan ditunjang dengan sarana berupa pelabuhan, pusat pendaratan ikan (PPI), industri pengolahan, dan lain-lain. Untuk mengintegrasikan sarana-sarana tersebut dengan komoditas unggulan kelautan dan perikanan dibutuhkan akses untuk pemasaran yang dapat ditempuh melalui jalur darat maupun laut. Wilayah pesisir pantai Bantaeng merupakan salah satu wilayah pengembangan jaringan transportasi darat sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan sentra-sentra produksi budidaya kelautan dan perikanan bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi, dalam upaya peningkatan dan pemeratan pembangunan serta hasil-hasilnya.

Pengembangan jaringan transportasi darat dan laut hendaknya dilaksanakan secara efektif, efisien dan terencana dalam mendukung pertumbuhan ekonomi. Transportasi darat meliputi Jalan Nasional dan Jalan Pesisir Pantai dengan jarak tempuh yang lebih pendek yaitu 8,2 km, jika dibandingkan dengan jalan nasional mulai dari batas Kabupaten Jeneponto–Bantaeng sampai dengan ujung jalan alternatif pesisir yaitu 10 km. Jalan ini menghubungkan simpul-simpul produksi berupa pusat pendaratan ikan (PPI) dan sentra produksi rumput laut menuju industri pangan dan akses pemasaran. Demikian pula dengan transportasi dengan pelabuhan sebagai sarana pendukungnya. Akses darat dan



laut saling berkaitan dan saling mendukung dalam upaya pengembangan kawasan minapolitan. Namun dalam proses perkembangannya jalan alternatif sebagai akses penghubung tidak dapat difungsikan dengan maksimal karena adanya akses belum tersambung, dimana dua jembatan yang belum terbangun. Terwujudnya pembangunan kedua jembatan akses jalan alternatif sebagai penghubung antara simpul- simpul produksi pengolahan dan pemasaran serta dapat menunjang pariwisata utamanya wisata daerah pesisir atau pantai.

Solusi untuk permasalahan diatas adalah “Pengembangan Prasarana Jaringan Jalan Kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng” demi terwujudnya pengembangan kawasan minapolitan sehingga tercipta pemerataan dan percepatan pembangunan dikawasan pesisir Kabupaten Bantaeng.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah :

1. Bagaimana simpul-simpul produksi budidaya perikanan dan kelautan kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng?
2. Bagaimana prasarana dan pelayanan jaringan jalan terhadap angkutan produksi dalam kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng?

Bagaimana strategi pengembangan prasarana jaringan jalan yang



menunjang kegiatan budidaya perikanan dan kelautan dalam kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Menjelaskan simpul-simpul ^{produksi} budidaya perikanan dan kelautan kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng.
2. Menjelaskan prasarana dan pelayanan jaringan jalan terhadap angkutan produksi dalam kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng.
3. Menjelaskan strategi pengembangan prasarana jaringan jalan yang menunjang kegiatan budidaya perikanan dan kelautan dalam kawasan Minapolitan Kabupaten Bantaeng.

D. Manfaat Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah dan tujuan penelitian di atas, maka dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat berupa :

1. Bahan masukan bagi Pemerintah Kabupaten Bantaeng dalam pengembangan jaringan jalan kawasan Minapolitan untuk mendukung pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bantaeng.



bagai referensi untuk penelitian sejenis atau lanjutan yang berkaitan dengan pengembangan jaringan jalan kawasan Minapolitan.

E. Ruang Lingkup Penelitian

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) pada Bab V pasal 44-46, menetapkan 3 kawasan strategis dengan sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi yaitu kawasan agropolitan dan agrowisata Loka, kawasan Minapolitan (Kec. Pajukukang, Kec. Bantaeng dan Kec. Bissappu) dan kawasan New Bantaeng.

Pada penelitian ini, ruang lingkup dibatasi pada kawasan minapolitan yang merupakan kawasan pesisir dari batas Kabupaten Jeneponto-Bantaeng sampai dengan batas Kabupaten Bantaeng-Bulukumba dan hanya mencakup 2 (dua) wilayah kecamatan yang dilalui oleh jalan alternatif pesisir pantai yaitu Kecamatan Bissappu dan Kecamatan Bantaeng.

F. Sistematika Penulisan

Bagian Pertama, Pendahuluan, menguraikan mengenai latar belakang permasalahan, rumusan masalah, maksud dan tujuan penelitian, batasan masalah dan sistematika penulisan.

Bagian Kedua, Tinjauan Pustaka, menguraikan tentang kajian pustaka sebagai landasan teori yang digunakan pada penelitian ini, yaitu

rtasi, Perananan transportasi, Jaringan Jalan, Jaringan
an, Standar Pelayanan Minimum, Kawasan Minapolitan,
na dan Sarana Kawasan Minapolitan, Pembangunan



Berkelanjutan, Pengembangan Jaringan jalan Berkelanjutan, Pengembangan Kawasan Minapolitan Berkelanjutan, dan Kerangka konseptual.

Bagian Ketiga, Metodologi Penelitian, menguraikan metode penelitian tentang jenis dan desain penelitian, lokasi dan waktu penelitian, teknik pengambilan sampel dan analisis data yang digunakan.

Bagian Keempat, Analisa dan Pembahasan, menguraikan tentang gambaran umum daerah penelitian, menyajikan data-data hasil penelitian yang kemudian dianalisis hingga menghasilkan suatu strategi dalam peningkatan kualitas jaringan jalan kawasan minapolitan kabupaten bantaeng.

Bagian Kelima, Penutup, menguraikan kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Transportasi

Transportasi pada umumnya merupakan suatu sarana yang menghubungkan antara suatu wilayah dengan wilayah lainnya. Transportasi memiliki peranan dan fungsi yang sangat penting yaitu memberikan pelayanan bagi pengembangan sektor-sektor lain dan memberikan manfaat ekonomi, sosial, politik dan fisik. Kemajuan pelayanan transportasi dapat mengatasi hambatan waktu dan ruang dengan menjangkau baik regional, nasional maupun global.

Transportasi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, secara spasial, baik dengan atau tanpa sarana/alat angkut. Morlok (1991) membagi komponen utama transportasi sebagai berikut :

1. Orang dan barang (yang diangkut)
2. Kendaraan (alat angkut)
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak)

terminal (tempat menurunkan dan menaikkan barang maupun penumpang)



5. Sistem pengoperasian (yang mengatur ke empat komponen tersebut)

Transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promotion sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi pengembangan wilayah dan ekonomi. Dengan demikian transportasi sebagai prasarana wilayah mempunyai fungsi yang terkait dengan pengembangan wilayah dan memperlancar roda perekonomian dalam rangka mencapai tujuan peningkatan kesejahteraan masyarakat (Nasution, 1996).

B. Peranan Transportasi

Transportasi berkaitan dengan pola kehidupan masyarakat, lokal serta daerah layan atau daerah pengaruh aktivitas-aktivitas produksi dan sosial, serta barang-barang dan jasa yang dapat dikonsumsi (Jinca, 2011). Transportasi mempunyai beberapa peranan penting yaitu peranan ekonomis, sosial, politik dan lingkungan (Morlok, 1984).

1. Aspek ekonomi berperan jika terdapat nilai tambah dari suatu barang yang diangkut dari tempat asal ke tempat tujuan karena kegiatan transportasi. Peranan ekonomi dari transportasi antara lain :

a. Perluasan daerah cakupan barang atau jasa yang dapat dikonsumsi disuatu wilayah. Hal ini memungkinkan pemanfaatan

sumber daya alam yang lebih tinggi.

Penggunaan sumber daya alam secara lebih efisien



memungkinkan spesialisasi atau pembagian pekerjaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan jumlah maupun kualitas sumber daya untuk dikonsumsi dan terkonsentrasinya aktivitas produksi di sejumlah daerah tertentu.

c. Penyediaan fasilitas transportasi memungkinkan persediaan sumber daya untuk produksi tidak terbatas pada suatu daerah dan dapat diperoleh dari daerah-daerah lainnya.

2. Kebutuhan manusia untuk saling berinteraksi dan bersosialisasi satu sama lain dengan berbagai kegiatannya harus didukung oleh sistem transportasi yang baik. Dari aspek sosial, peran transportasi yaitu :

a. Memungkinkan pola spesialisasi dari aktivitas manusia. Hal ini memberikan pilihan-pilihan lokasi yang lebih banyak bagi tempat-tempat bermukim dan tempat melakukan berbagai kegiatan, sesuai dengan keinginan atau kebutuhan manusia itu sendiri.

b. Memberikan pilihan-pilihan bagi manusia tentang pola dan tempat mereka bermukim untuk melakukan aktivitasnya, apakah mengelompok dengan kepadatan yang tinggi atau menyebar.

3. Peranan politik dari transportasi mempunyai dua hal utama yaitu politik sebagai pengatur dan politik sebagai pilihan. Peranan politik

transportasi yaitu :

transportasi dan komunikasi memungkinkan pelaksanaan



- pemerintahan suatu wilayah lebih luas dapat dilakukan oleh pemerintah.
- b. Transportasi dan komunikasi juga memungkinkan penyeragaman hukum dan peraturan/perundang-undangan.
 - c. Transportasi dan komunikasi memungkinkan timbulnya interaksi dalam masyarakat dan ini sangat mempengaruhi struktur ekonomi, sosial maupun politik dari masyarakat tersebut.
4. Transportasi memungkinkan orang untuk bepergian dan menikmati lingkungan alamiah. Peranan lingkungan dari transportasi antara lain :
- a. Dapat berdampak negatif seperti halnya penggunaan sumber daya alam dan pencemaran lingkungan.
 - b. Transportasi memungkinkan manusia untuk melakukan perjalanan untuk menikmati lingkungan secara alamiah.
 - c. Dengan adanya transportasi, dapat memberikan kesempatan untuk melakukan pilihan-pilihan terhadap tindakan dan memasukkannya sebagai faktor pertimbangan dalam pelestarian dan pengamanan terhadap lingkungan alamiah.

C. Jaringan Transportasi



Jaringan transportasi secara umum terdiri dari jaringan na transportasi (lintasan jalan, jalan rel, jalan kabel, lintasan

penerbangan, lintasan transportasi laut) dan jaringan pelayanan (terminal, stasiun, bandara dan pelabuhan) (Jinca, 2011).

Hierarki Jaringan Transportasi terdiri dari jaringan pelayanan dan jaringan prasarana (Permenhub No. KM 49 Tahun 2005), meliputi:

1. Jaringan Prasarana adalah serangkaian simpul yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas :
 - a. Terminal; terminal penumpang (Tipe A, B, C) dan terminal barang
 - b. Jalan; Jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal.
2. Jaringan Pelayanan adalah susunan rute-rute pelayanan transportasi :
 - a. Pelayanan angkutan umum dalam trayek tetap dan teratur, meliputi; Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan Lintas Batas Negara, Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dan Perkotaan dan Pedesaan.
 - b. Pelayanan angkutan umum tidak dalam trayek

D. Jaringan Jalan

Menurut Undang-undang RI No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pasal 1 menjelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bagian pelengkap dan aksesnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah dan atau air serta di atas permukaan air, kecuali jalan



kereta api, jalan lori dan jalan kabel. Pengelompokan jalan dan sistem jaringan jalan meliputi :

1. Sistem Jaringan Jalan

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

Pengelompokan jalan dibuat sesuai dengan karakter pelayanannya dan menunjukkan bahwa masing-masing tidak memberikan pelayanan sendiri-sendiri melainkan merupakan suatu rangkaian tugas pelayanan dalam suatu jaringan jalan dan disesuaikan dengan jenis pergerakan. Berdasarkan peruntukannya, jalan dikelompokkan menjadi :

- a. Jalan umum; untuk lalu lintas umum, termasuk jalan bebas hambatan dan jalan tol;

Jalan khusus; tidak untuk umum hanya untuk kepentingan perorangan, masyarakat tertentu, badan usaha tertentu.



Penyelenggaraannya dilaksanakan oleh pemerintah, sedangkan pembinaan, pengawasan, pengusahaan dan pengoperasian dilakukan pemerintah atau pemerintah bekerjasama dengan swasta, perorangan, kelompok masyarakat tertentu.

2. Menurut fungsinya, jalan terbagi menjadi :
 - a. Jalan Arteri adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna
 - b. Jalan Kolektor adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpulan atau pembagi dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.
 - c. Jalan Lokal adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.
 - d. Jalan Lingkungan adalah Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan menuju persil/rumah, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.



3. Menurut statusnya, jalan dikelompokkan dalam :
- a. Jalan Nasional adalah jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, dan jalan strategis nasional serta jalan tol.
 - b. Jalan Propinsi adalah jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota propinsi dan ibukota kabupaten/kota, atau antar ibukota kabupaten/kota dan jalan strategis propinsi.
 - c. Jalan Kabupaten adalah jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang tidak termasuk pada jalan nasional dan jalan propinsi, yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.
 - d. Jalan Kota adalah jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil serta menghubungkan antar pusat pemukiman yang berada dalam kota.



Jalan Desa adalah jalan umum yang menghubungkan kawasan desa/atau antar pemukiman di dalam desa, serta jalan lingkungan.

Jalan juga dikelompokkan berdasarkan kelas sesuai dengan daya dukungnya. Berdasarkan Undang-undang No. 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jalan dikelompokkan dalam beberapa kelas jalan yang dapat dilihat pada tabel 1 berikut ini :

Tabel 1. Klasifikasi menurut kelas jalan dan daya dukung beban

| Kelas jalan | Fungsi Jalan | Karakteristik Kendaraan | | | Muatan Sumbu Terberat (MST) (Ton) |
|-------------|------------------------------------|-------------------------|-----------|------------|-----------------------------------|
| | | Panjang (m) | Lebar (m) | Tinggi (m) | |
| I | Arteri/Kolektor | 18 | 2,5 | 4,2 | 10 |
| II | Arteri/Kolektor /Lokal/Lingku ngan | 12 | 2,5 | 4,2 | 8 |
| III | Arteri/Kolektor /Lokal/Lingku ngan | 9 | 2,1 | 3,5 | 8 |
| Khusus | Arteri | 18 | 2,5 | 4,2 | >10 |

Sumber : Undang-undang No. 22 Tahun 2009

E. Jaringan Pelayanan

Pengukuran kinerja berdasarkan Permenhub No. KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) meliputi 14 variabel indikator pelayanan transportasi yaitu :



sibilitas tinggi (*high accessibility*) dalam arti bahwa jaringan pelayanan transportasi dapat menjangkau seluas mungkin wilayah.

2. Terpadu (*integrated*) berarti terwujudnya keterpaduan antar dan intramoda dalam jaringan prasarana dan pelayanan.
3. Kapasitas mencukupi (*sufficient capacity*), dapat diukur berdasarkan indikator sesuai dengan karakteristik masing-masing moda, antara lain perbandingan jumlah sarana transportasi dengan jumlah penduduk pengguna transportasi, antara sarana dan prasarana dan antara volume jasa transportasi yang dinyatakan dengan ton-kilometer dengan kapasitas yang tersedia.
4. Tarif terjangkau (*affordable tariff*), dapat diukur berdasarkan indikator perbandingan antara pengeluaran rata-rata masyarakat untuk pemenuhan kebutuhan transportasi terhadap pendapatan.
5. Selamat (*safe*), artinya terhindar dari kecelakaan akibat faktor internal.
6. Teratur (*regular*), dapat diukur antara lain dengan jumlah kendaraan berjadwal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.
7. Lancar dan cepat (*smooth and speedy*), dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan kendaraan persatuan waktu.
8. Mudah dicapai (*convenient*), dapat diukur antara lain waktu dan biaya yang dipergunakan dari tempat asal ke kendaraan dan dari kendaraan ke tempat tujuan.



t waktu (*punctually*), artinya dapat diukur berdasarkan jumlah perangkutan dan kedatangan yang tepat waktu terhadap jumlah

kendaraan yang berangkat dan datang.

10. Nyaman (*comfort*), diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya di dalam sarana transportasi.
11. Tertib (*disciplin*), perbandingan jumlah pelanggaran dengan jumlah perjalanan.
12. Aman (*secure*), perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.
13. Polusi rendah (*low pollution*), polusi yang ditimbulkan sarana transportasi baik polusi gas buang, air, suara maupun getaran serendah mungkin.
14. Efisien (*efficient*), dapat diukur dengan perbandingan antara manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan.

Tingkat pelayanan jalan dapat diukur dengan kecepatan atau waktu tempuh dan derajat kejenuhan pada suatu ruas jalan. Penurunan tingkat pelayanan jalan mengakibatkan permasalahan lalu lintas di kota-kota besar yaitu kemacetan. Permasalahan lalu lintas tersebut jelas menimbulkan kerugian yang sangat besar bagi pemakai jalan, terutama dalam hal pemborosan bahan bakar, waktu dan minimnya kenyamanan (Jinca, 2011).



Indikator Kinerja Sistem Transportasi dapat ditunjukkan pada

Tabel 2. Indikator penilaian sistem transportasi yang efektif dan efisien

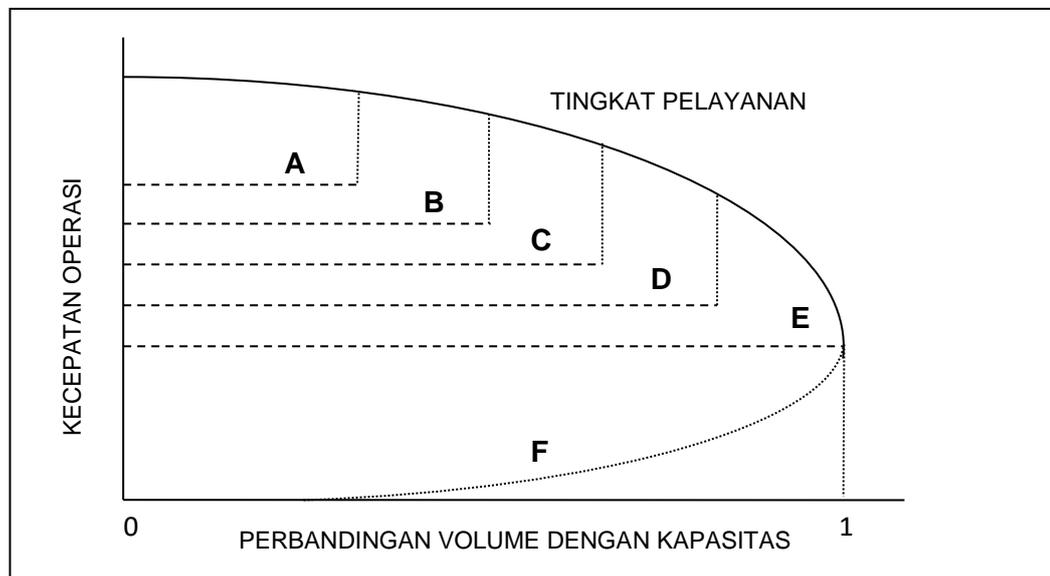
| No | Indikator Kinerja | Dimensi | |
|-----|--------------------------|--|--|
| | | Jaringan Prasarana | Jaringan Pelayanan |
| 1. | Aksesibilitas | Panjang ruang lalu lintas terhadap ruas wilayah /penduduk | Jaringan pelayanan terhadap ruas wilayah /penduduk |
| 2. | Keterpaduan | Keterpaduan dengan jaringan prasarana moda transportasi lain | Keterpaduan inter dan antar jaringan |
| 3. | Kapasitas cukup | Kapasitas permintaan terhadap kapasitas prasarana jaringan | Jumlah permintaan terhadap kapasitas jaringan pelayanan |
| 4. | Tarif terjangkau | Tarif terhadap biaya pengguna jasa jaringan prasarana | Tarif terhadap total pendapatan pengguna jasa |
| 5. | Keselamatan | Jumlah kecelakaan / kerugian terhadap populasi pada jaringan prasarana | Jumlah kecelakaan /kerugian terhadap jumlah populasi |
| 6. | Keamanan | Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan prasarana | Jumlah kejahatan terhadap populasi pada jaringan pelayanan |
| 7. | Ketertiban | Jumlah pelanggaran terhadap populasi pada jaringan prasarana | Jumlah pelanggaran terhadap populasi pada jaringan pelayanan |
| 8. | Kemudahan | Tingkat kecukupan rambu/informasi di jaringan prasarana | Kemudahan sebelum dan sesudah naik kendaraan |
| 9. | Kelancaran dan kecepatan | Kecepatan rata-rata sepanjang jaringan prasarana | Kecepatan rata-rata pelayanan dari asal ke tujuan |
| 10. | Keteraturan | Kecukupan fasilitas pengaturan sepanjang jaringan prasarana | Jumlah kendaraan berjadwal terhadap populasi |
| 11. | Ketepatan waktu | Jumlah kendaraan tidak tepat waktu karena jaringan prasarana | Jumlah kendaraan berangkat dan tiba tepat waktu |
| 12. | Kenyamanan | - | Jumlah kendaraan ber-AC terhadap populasi |
| 13. | Polusi rendah | Tingkat pencemaran diruang lalu lintas | Jumlah kendaraan wajib uji melebihi ambang polusi |
| 14. | Efisien | Realisasi penggunaan jaringan prasarana terhadap kapasitas | Realisasi pelayanan terhadap kapasitas |

Sumber : Sistranas (2005)



menurut Tamin (2000) dalam Jinca (2011), terdapat dua buah
 tentang tingkat pelayanan suatu ruas jalan yaitu tingkat pelayanan
 ng arus dan tingkat pelayanan tergantung fasilitas jalan. Tingkat

pelayanan tergantung arus berkaitan dengan kecepatan operasi, yang tergantung pada perbandingan arus dengan kapasitas yang dapat dilustrasikan pada gambar 1.



Tingkat pelayanan tergantung arus mempunyai 6 (enam) buah tingkat pelayanan yaitu :

1. Tingkat pelayanan A, menunjukkan arus lalu lintas bebas, volume rendah dan kecepatan kendaraan tinggi, pengemudi dapat memilih kecepatan kendaraan yang dikehendaki.
2. Tingkat pelayanan B, menunjukkan arus lalu lintas stabil, kecepatan mulai terbatas oleh lalu lintas, volume pelayanan dipergunakan untuk desain jalan antar kota.

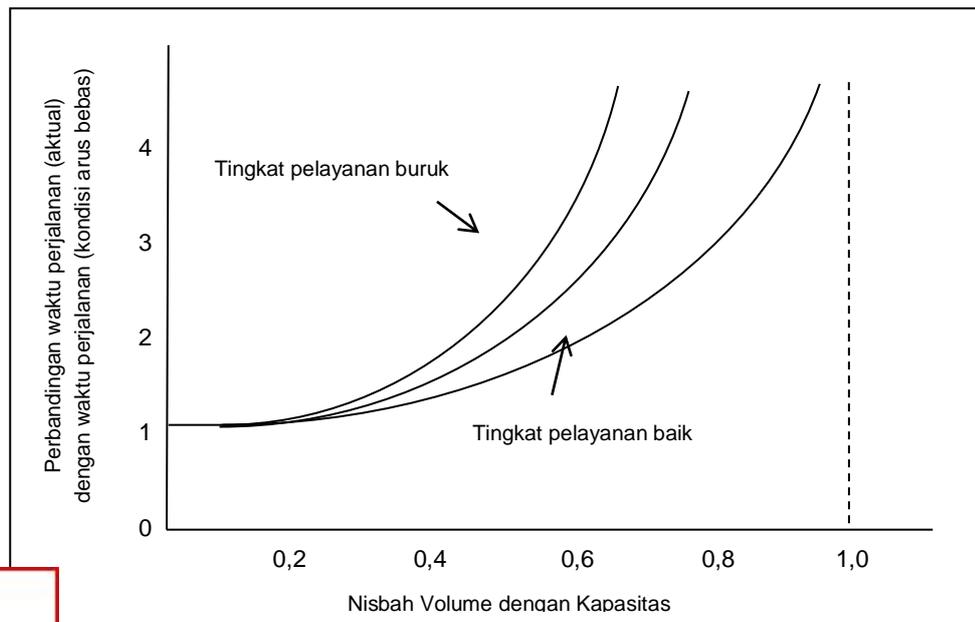


kat pelayanan C, arus lalu lintas masih stabil, kecepatan dikontrol lalu lintas, volume pelayanan dipergunakan untuk jalan

perkotaan.

4. Tingkat pelayanan D, arus lalu lintas mulai tidak stabil.
5. Tingkat pelayanan E, menunjukkan arus yang tidak stabil, kecepatan rendah dan berbeda-beda, volume pelayanan mendekati kapasitas.
6. Tingkat pelayanan F, menunjukkan arus lalu lintas terhambat, kecepatan rendah, volume lebih besar dari kapasitas, banyak berhenti dan aliran arus lalu lintas mengalami kemacetan total.

Tingkat pelayanan tergantung fasilitas sangat tergantung pada fasilitas, bukan arusnya. Jalan bebas hambatan mempunyai tingkat pelayanan yang tinggi, sedangkan jalan yang sempit mempunyai tingkat pelayanan yang rendah. Hal ini dapat diilustrasikan pada gambar 2.



Gambar 2. Tingkat pelayanan tergantung fasilitas jalan



Indeks Tingkat pelayanan (ITP) pada suatu ruas jalan menunjukkan kondisi keseluruhan pada ruas jalan tersebut seperti terlihat pada tabel. 3.

Tabel 3. Indeks tingkat pelayanan berdasarkan kecepatan arus bebas dan tingkat kejenuhan lalu lintas

| Tingkat pelayanan | % dari kecepatan bebas | Tingkat kejenuhan Lalu lintas |
|-------------------|------------------------|----------------------------------|
| A | ≥ 90 | $\leq 0,35$ |
| B | ≥ 70 | $\leq 0,54$ |
| C | ≥ 50 | $\leq 0,77$ |
| A | ≥ 40 | $\leq 0,93$ |
| A | ≥ 33 | $\leq 1,00$ |
| A | < 33 | < 1 |

Sumber : O.Z. Tamin, 2002

F. Standar Pelayanan Minimum (SPM)

Standar Pelayanan Minimum (SPM) jalan didefinisikan sebagai ukuran teknis fisik jalan yang sesuai dengan kriteria teknis yang ditetapkan, yang harus dicapai oleh setiap jaringan jalan dan ruas-ruas jalan yang ada didalamnya, dalam kurun waktu yang ditentukan, melalui penyediaan prasarana jalan (Iskandar, 2011). Kriteria SPM meliputi kriteria SPM untuk jaringan jalan dan kriteria SPM untuk ruas jalan

(PU 01/PRT/M/2014).

Ada 3 (tiga) indikator sebagai kriteria SPM jaringan jalan:



1. Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kemudahan bagi pengguna jalan untuk mencapai suatu pusat kegiatan (PK) atau simpul-simpul kegiatan di dalam wilayah yang dilayani jalan. Dievaluasi dari keterhubungan antar pusat kegiatan oleh jalan dalam wilayah yang dilayani jalan dan diperhitungkan nilainya terhadap luas wilayah yang dilayani.

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan pencapaian lokasi dan hubungannya satu sama lain, mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi (Jhon Black dalam Leksono, dkk, 2010). Mudahnya suatu lokasi dihubungkan dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya.

2. Mobilitas

Mobilitas adalah ukuran kualitas pelayanan jalan yang diukur oleh kemudahan per individu masyarakat melakukan perjalanan melalui jalan untuk mencapai tujuannya. Ukuran mobilitas adalah panjang jalan dibagi oleh jumlah orang yang dilayaninya.

Mobilitas adalah tingkat kelancaran perjalanan, dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain

akibat tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Ini berarti ada an searah antara aksesibilitas dan mobilitas, dimana semakin



tinggi akses maka semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

3. Keselamatan

Keselamatan dalam konteks pelayanan adalah keselamatan pengguna jalan melakukan perjalanan melalui jalan dengan segala unsur pembentuknya, yaitu pengguna jalan, kendaraan (sarana), dan jalan dengan kelengkapannya (bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan), serta lingkungan jalan.

Jaringan jalan yang memenuhi SPM keselamatan adalah jaringan jalan yang ruas-ruasnya dibangun sesuai dengan perencanaan dan laik operasi kepada kepentingan umum serta memiliki dokumentasi teknis lengkap yang menjamin kejelasan hukum bagi pengoperasian jalan tersebut.

SPM ruas jalan memiliki dua indikator kinerja yaitu :

1. Kondisi Jalan

SPM kondisi jalan diukur dari kondisi kerataan permukaan perkerasan jalan yang harus dicapai sesuai dengan persyaratan teknis yang ditentukan. Kondisi kerataan jalan dinyatakan dengan nilai *International Roughness Index (IRI)* menggunakan *Roughmeter* NAASRA dan *Road*

Condition Index (RCI). Pencapaian SPM hanya ada dua pilihan yaitu memenuhi SPM dengan kondisi jalan 100% dan tidak memenuhi SPM



dengan kondisi jalan 0%.

2. Kecepatan

Suatu ruas jalan dikategorikan memenuhi SPM kecepatan jika ruas jalan terbangun dapat dilalui kendaraan dengan kecepatan sesuai dengan kecepatan rencana ruas jalan tersebut. Jika memenuhi maka pencapaian SPM kecepatan 100% dan jika tidak memenuhi SPM kecepatan 0%.

G. Kawasan Minapolitan

Kawasan atau wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan faktor administratif dan atau aspek fungsional. *Minapolitan* terdiri atas dua kata yaitu *Mina* yang berarti perikanan dan *Politan* yang berarti kota. Menurut Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No.PER 12/MEN/2010, Minapolitan adalah suatu konsepsi pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan berbasis kawasan berdasarkan prinsip-prinsip terintegrasi, efisiensi, berkualitas dan percepatan.

Kawasan Minapolitan adalah suatu bagian wilayah yang mempunyai fungsi utama ekonomi yang terdiri dari sentra produksi,

manajemen, pemasaran komoditas perikanan, pelayanan jasa, dan/atau pendukung lainnya. Sesuai dengan KEP/MEN/2011 tentang



perubahan atas keputusan MKP No. KEP 32/MEN/2010 tentang penetapan Kawasan Minapolitan, telah ditetapkan 223 kabupaten/kota di wilayah Indonesia sebagai Kawasan Minapolitan. Suatu kawasan dapat ditetapkan sebagai kawasan minapolitan apabila telah memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Kesesuaian dengan Rencana Strategis, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan/atau Rencana Zonasi Pengelolaan Wilayah Pesisir dan Pulau-pulau Kecil (RZWP-3-K) kabupaten/kota, serta Rencana Pengembangan Investasi Jangka menengah Daerah (RPIJMD) yang telah ditetapkan.
2. Memiliki komoditas unggulan di bidang kelautan dan perikanan dengan nilai ekonomi tinggi.
3. Letak geografi kawasan yang strategis dan secara alami memenuhi persyaratan untuk pengembangan produk unggulan kelautan dan perikanan.
4. Terdapat unit produksi, pengolahan, dan atau pemasaran dan jaringan usaha yang aktif berproduksi, mengolah dan/atau memasarkan yang terkonsentrasi disuatu lokasi dan mempunyai mata rantai produksi pengolahan, dan/atau pemasaran yang terkait.



edianya fasilitas pendukung berupa aksesibilitas terhadap pasar, modalan, sarana dan prasarana produksi, pengolahan, dan/atau

pemasaran, keberadaan lembaga-lembaga usaha, dan fasilitas penyuluhan dan pelatihan.

6. Kelayakan lingkungan diukur berdasarkan daya dukung dan daya tampung lingkungan, potensi dampak negatif, dan potensi terjadinya kerusakan di lokasi di masa depan.
7. Komitmen daerah, berupa kontribusi pembiayaan, personil dan fasilitas pengelolaan dan pengembangan minapolitan.
8. Keberadaan kelembagaan pemerintah daerah yang bertanggungjawab di bidang kelautan dan perikanan.
9. Ketersediaan data dan informasi tentang kondisi dan potensi kawasan.

Pembangunan ekonomi kelautan dan perikanan dengan konsepsi Minapolitan dikembangkan melalui peningkatan efisiensi dan optimalisasi keunggulan komparatif dan kompetitif daerah sesuai dengan eksistensi kegiatan praproduksi, produksi, pengolahan dan/atau pemasaran, serta jasa pendukung lainnya yang dilakukan secara terpadu, holistik dan berkelanjutan. Minapolitan bertujuan untuk :

1. Meningkatkan kemampuan ekonomi masyarakat skala mikro dan kecil,

meningkatkan jumlah dan kualitas usaha skala menengah ke atas hingga berdaya saing tinggi.



3. Meningkatkan sektor kelautan dan perikanan menjadi penggerak ekonomi regional dan nasional.

H. Prasarana dan Sarana Kawasan Minapolitan

Berdasarkan Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan RI No. PER 12/MEN/2010 tentang Minapolitan, suatu kawasan dapat ditetapkan menjadi kawasan Minapolitan jika memenuhi beberapa persyaratan, salah satunya yaitu tersedianya fasilitas pendukung berupa prasarana dan sarana kawasan minapolitan.

1. Prasarana kawasan minapolitan

- a. Jaringan Jalan sebagai aksesibilitas terhadap pasar sehingga masyarakat kawasan minapolitan dapat melakukan aktivitasnya dengan baik.
- b. Jaringan listrik merupakan utilitas yang sangat penting dalam penerangan rumah tangga, jalan maupun kegiatan lainnya.
- c. Jaringan air bersih sebagai kebutuhan hidup yang sangat mendasar, setiap kawasan perlu adanya penyiapan air bersih baik itu dari PDAM atau menyediakan sendiri sumur gali dan bor.

d. Jaringan telekomunikasi yang berfungsi dalam pemenuhan sumber informasi dan komunikasi.

e. Jaringan irigasi yang berfungsi menyuplai air ke sawah dan



tambak.

- f. Dermaga atau pelabuhan sebagai tempat berlabuhnya kapal dan bongkar muat hasil perikanan dan kelautan.

2. Sarana kawasan minapolitan

- a. Lembaga masyarakat dalam hal ini kelompok tani atau nelayan sebagai wadah untuk mengorganisir dan menampung berbagai aspirasi dari para anggotanya.
- b. Tempat pelelangan ikan sebagai tempat pemasaran hasil perikanan dan kelautan.
- c. Industri pengolahan perikanan untuk mengolah hasil-hasil perikanan dan kelautan.
- d. Lapangan penjemuran jala atau ikan sebagai sarana untuk menjemur jala yang sudah tidak digunakan agar tidak berbau amis dan tempat penjemuran ikan serta rumput laut.
- e. Pabrik es untuk memenuhi kebutuhan akan es sebagai pengawet selama masa panen agar mutunya terjaga dalam proses distribusinya.
- f. Bank dan koperasi yaitu lembaga keuangan yang berfungsi sebagai tempat simpan pinjam bagi nelayan.

PBU yaitu sarana untuk memenuhi kebutuhan akan bahan bakar



khususnya nelayan.

- h. Gudang pengepakan/pengolahan sebagai sarana untuk penyimpanan dan pengolahan komoditi unggulan yang akan di ekspor.
- i. Penyediaan benih sebagai sarana untuk penyediaan benih ikan
- j. *Cold room/cold storage* yang berfungsi mendinginkan hasil tangkapan agar awet.
- k. *Docking Bengkel* untuk perbaikan dan perawatan mesin kapal dan perahu nelayan.

3. Simpul-simpul produksi kawasan minapolitan

Simpul-simpul produksi adalah unit kecil kawasan yang memiliki ciri tertentu dimana di dalamnya terdapat kegiatan proses produksi dan merupakan suatu area khusus untuk suatu komoditas kegiatan ekonomi yang telah terbentuk secara alami yang ditunjang oleh sarana untuk berkembangnya produk atau jasa yang terdiri dari sekumpulan pengusaha mikro, kecil dan menengah.

Kegiatan budidaya perikanan dan kelautan di kawasan minapolitan sebagian besar adalah kegiatan usaha perikanan

kap, perikanan tambak dan budidaya rumput laut. Sarana untuk atatan dikawasan minapolitan yaitu Pelabuhan, Pusat Pendaratan (PPI) dan unit-unit produksi budidaya rumput laut.



I. Penelitian Terkait

Mariyendra (2017), penelitian mengenai strategi pengembangan sistem transportasi pendukung pembangunan ekonomi wilayah pesisir Desa Lero Kabupaten Pinrang. Strategi pengembangan sistem transportasi dilakukan dengan pengembangan ekonomi lokal, pelabuhan pare-pare sebagai simpul distribusi nasional, Desa Lero sebagai pusat produksi perikanan tangkap, serta peningkatan sarana dan prasarana pendukung PPI Lero.

Umar Abdul Latif (2013), penelitian mengenai kebutuhan pelabuhan dalam mendukung distribusi komoditas unggulan di Kabupaten Bantaeng. Hasil analisa SWOT diperoleh strategi untuk mengoptimalkan fungsi pelabuhan agar dapat menjadi pelabuhan utama di bagian selatan Propinsi Sulawesi Selatan. Keberadaan pelabuhan memang sangat dibutuhkan untuk mendukung proses distribusi komoditas karena dapat memperpendek jarak dan mempersingkat waktu perjalanan sehingga menghemat biaya transportasi.

Rahmat (2011), penelitian mengenai pengembangan jaringan transportasi kawasan agrowisata Kabupaten Bantaeng. Hasil analisa menunjukkan bahwa sentra-sentra produksi sayuran dan buah-buahan berada pada desa Bonto marannu dan Bonto Tallasa. Konsep jaringan

rtasi untuk peningkatan fungsi kawasan dapat dilakukan dengan
mbangan jalan tani untuk kawasan agrowisata dan jalan kolektor



sekunder dan primer untuk sentra-sentra produksi sayuran.

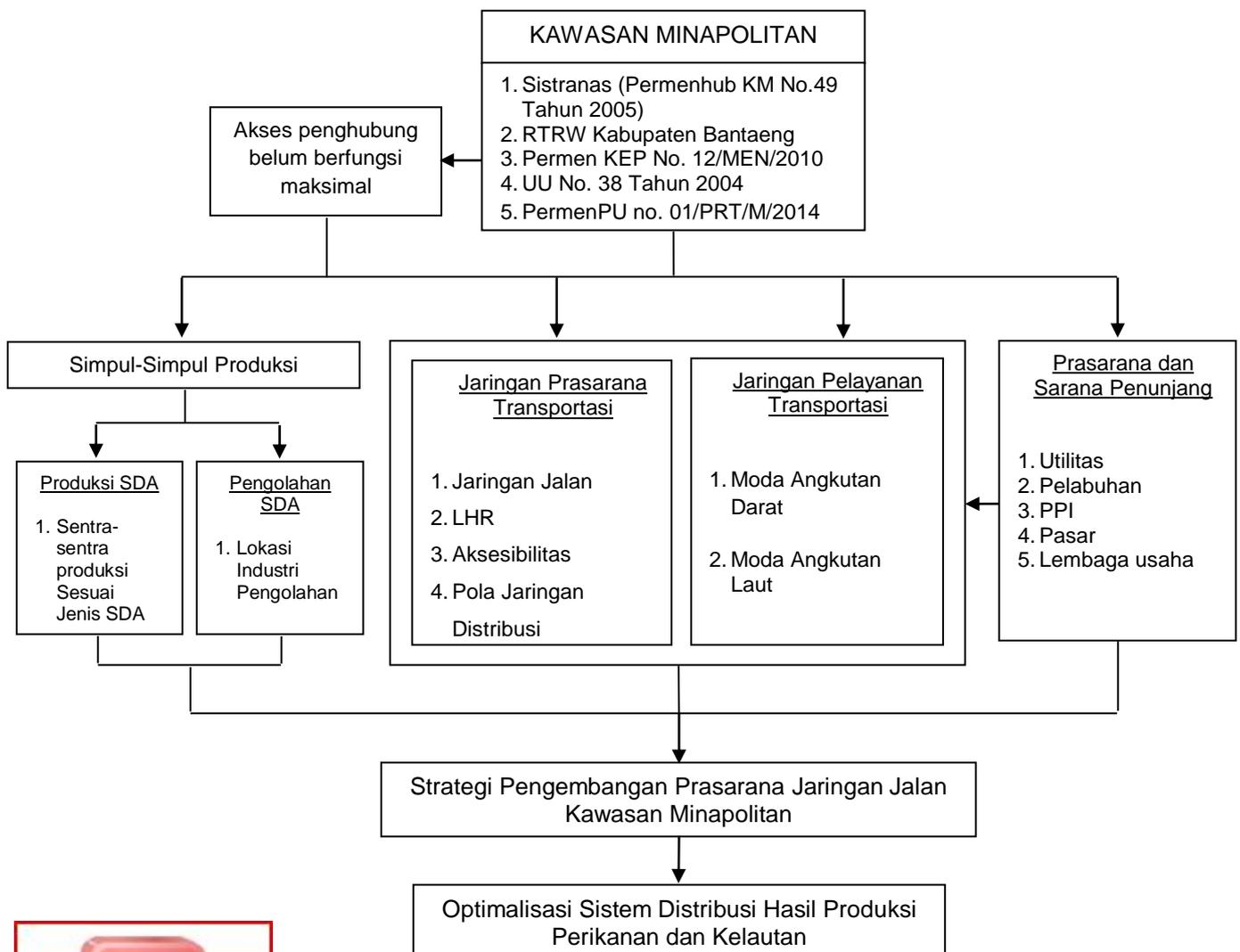
Ikhsan S dkk(2013), penelitian mengenai strategi pengembangan kawasan minapolitan rumput laut di Kecamatan Pa'jukukang Kabupaten Bantaeng. Hasil analisa SWOT menunjukkan bahwa kota perikanan dengan komoditas utama rumput laut sebagai cluster kegiatan perikanan yang meliputi produksi, pengolahan dan pemasaran dalam sistem agribisnis terpadu di Kecamatan Pa'jukukang dapat diwujudkan dengan pengembangan kawasan minapolitan rumput laut.

Lamia dkk (2017), penelitian mengenai ketersediaan prasarana dan sarana dalam mendukung kawasan minapolitan di kabupaten Minahasa Selatan. Hasil analisa yaitu terdapat kendala dalam pengembangan kawasan minapolitan yaitu keterbatasan ketersediaan prasarana dan sarana dalam pengembangan kawasan minapolitan. Prasarana yang dibutuhkan yaitu jaringan jalan, telekomunikasi dan dermaga sedangkan sarana yang dibutuhkan yaitu lembaga keuangan, TPI, lemari pendingin (*Cold Storage*), industri pengolahan, lapangan penjemuran, penyediaan benih, bengkel perahu dan lain sebagainya. Dengan adanya prasarana dan sarana pendukung kawasan minapolitan dapat mendorong percepatan pengembangan wilayah dengan kegiatan perikanan yang dapat meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat.



J. Kerangka Konseptual

Strategi pengembangan jaringan jalan Kawasan Minapolitan ditinjau dari simpul-simpul kawasan Minapolitan, prasarana dan pelayanan jaringan jalan, prasarana dan sarana penunjang yang hasilnya berupa optimalisasi sistem distribusi hasil produksi perikanan dan kelautan dapat dilihat pada gambar 3 berikut.



Gambar 3. Kerangka Konseptual

