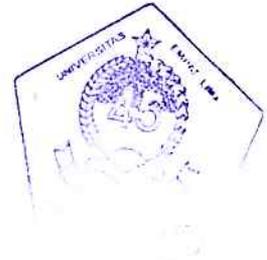


**ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA PAREPARE**

ANASDAR F. RACHMAN

NOMOR INDUK MPW 4509016



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASACASARJANA
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
TAHUN 2011**

**ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA PAREPARE**

ANASDAR F. RACHMAN

NOMOR INDUK MPW 4509016



**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASACASARJANA
UNIVERSITAS "45" MAKASSAR
TAHUN 2011**

TESIS

ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH KOTA PAREPARE

Disusun dan diajukan oleh

ANASDAR FATHUR RAHMAN
Nomor Induk MPW4509016

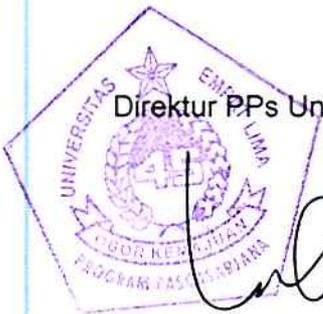
Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Tesis
pada tanggal 13 Desember 2011
dan dinyatakan telah memenuhi syarat

Menyetujui
Komisi Pembimbing



Dr. Ir. Murshal Manaf, M.T.
Ketua

Dr. Ir. Lambang Basri Said, M.T.
Anggota



Direktur PPs Universitas "45"

Prof. Dr. Ir. A. Muhibuddin, M.S.

Ketua Program Studi

Perencanaan Wilayah dan Kota,

Dr. Ir. Batara Surya, M.Si.

PERNYATAAN KEASLIAN TESIS

Yang bertanda tangan di bawah ini :

N a m a : **ANASDAR FATHUR RACHMAN**
Nomor Mahasiswa : **MPW4509016**
Program Studi : **PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Menyatakan dengan sebenarnya bahwa Tesis yang saya tulis/ajukan ini benar-benar hasil karya sendiri, dengan arahan komisi pembimbing dan bukan merupakan pengambilalihan tulisan atau pemikiran orang lain. Apabila di kemudian hari terbukti atau dapat dibuktikan bahwa sebagian atau keseluruhan Tesis ini hasil karya orang lain, saya bersedia menerima segala konsekuensi/sanksi atas perbuatan tersebut.

Makassar, 13 Desember 2011

Yang menyatakan,

ANASDAR FATHUR RACHMAN

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah S.W.T, karena atas berkat dan rahmat-Nya, sehingga penelitian ini dapat diwujudkan dalam satu bentuk Laporan Tesis yang sederhana yang dapat diselesaikan tepat pada waktunya, walaupun masih terdapat berbagai kekurangan dan kesalahan penulisan.

Adapun judul daripada tesis ini adalah **"Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Parepare"**, yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Sains Planner (MSP) pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Pascasarjana Universitas "45" Makassar.

Pada kesempatan ini Peneliti ucapkan terima kasih banyak kepada semua pihak yang telah turut membantu, khususnya:

1. Secara khusus dan tulus penulis ucapkan terimah kasih yang sedalam-dalamnya kepada keluarga serta anak-anakku yang telah memberikan sumbangsih pikiran ataupun tenaga.
2. **DR. Ir. Murshal Manaf, M.T.**, selaku Pembimbing I dan **DR. Ir. Lambang Basri Said, M.T.** selaku Pembimbing II.
3. Direktur Program Pascasarjana, para dosen, dan segenap Staf Tata Usaha Pascasarjana universitas 45 Makassar yang telah banyak memberikan bantuan selama perkuliahan sampai pada tahap penyusunan Tesis ini.
4. Pihak Instansi pemerintah Kota Parepare yang telah memberikan bantuan data-data yang dibutuhkan dalam penulisan tesis ini.

5. Rekan-rekan Mahasiswa Pasca Sarjana Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota yang telah memberikan Support selama perkuliahan.

Peneliti menyadari bahwa penulisan Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, sehingga masukan dan kritikan berbagai pihak, sangat kami harapkan.

Makassar, Desember 2011.

Penulis

Anasdar F. Rachman

ABSTRACT

ANASDAR F. RACHMAN, *Analysis of Effect of Ring Road Development Against Parepare City Area Development (Guided by Murshal Manaf and Lambang Basri Said).*

This study aimed (1). To identify the effect of development on the Ring Road in the City Region Development Parepare (2). To formulate the direction of land use along the ring road Parepare City.

This research is descriptive qualitative and quantitative. The research was conducted in Parepare City Outer Ring Road where the existence of the ring road effect on the development of the City of Parepare because can expedite the movement of passengers and goods flow. Transportation facilities and infrastructure systems in the City of Parepare, is a prerequisite for the occurrence of regional economic movement, where as the driving support system and transportation infrastructure greatly contribute to the efficiency and effectiveness of regional economic activity.

In 2005 the City of Parepare build a network of Outer Ring Road which is not only used as a flow path of goods and passengers but also serves as the opening of connectedness between regions, especially in underdeveloped areas and regional road traffic alternative. Outer Ring Road in the City Parepare made with a view to reducing the burden of traffic that passes through the city in hopes Parepare traffic activity does not come through town.

The existence of Outer Ring Road can support development in the City Region Parepare because it is one public transport alternative pathways that support the smooth activity of the community, and with diarahkannya neighborhoods, Commerce and Services along the outer ring road Parepare City will increase activity in the region which would will encourage people to use an outer circumference Parepare City.

ABSTRAK

ANASDAR F. RACHMAN, Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Pengembangan Wilayah Kota Parepare (dibimbing oleh Murshal Manaf dan Lambang Basri Said).

Penelitian ini bertujuan (1). Untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare (2). Untuk merumuskan arahan pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Parepare.

Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Penelitian ini dilaksanakan di Jalan Lingkar Luar Kota Parepare dimana keberadaan jalan lingkar tersebut berpengaruh terhadap perkembangan Kota Parepare karena dapat memperlancar pergerakan arus penumpang maupun barang. Sistem sarana dan prasarana transportasi di Kota Parepare, merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi wilayah.

Pada tahun 2005 Pemerintah Kota Parepare membangun jaringan Jalan Lingkar Luar yang tidak hanya digunakan sebagai jalur aliran barang dan penumpang tetapi juga berperan sebagai pembuka keterhubungan antar kawasan terutama pada kawasan yang terbelakang dan jalan alternatif lalu lintas regional. Jalan Lingkar Luar di Kota Parepare dibuat dengan maksud untuk mengurangi beban lalu lintas yang melewati Kota Parepare dengan harapan kegiatan lalu lintas tidak masuk melewati kota.

Keberadaan Jalan Lingkar Luar dapat menunjang perkembangan Wilayah di Kota Parepare karena merupakan salah satu jalur alternatif transportasi masyarakat yang mendukung kelancaran aktivitas masyarakat, dan dengan diarahkannya kawasan permukiman, Perdagangan dan Jasa di sepanjang jalur jalan lingkar luar Kota Parepare akan meningkatkan aktivitas di wilayah tersebut yang tentunya akan mendorong masyarakat untuk menggunakan jalur lingkar luar Kota Parepare.

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN.....	i
KATA PENGANTAR.....	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL.....	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
ABSTRAK	viii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	5
1.3 Tujuan Penelitian	5
1.4 Manfaat Penelitian	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Sistem Transportasi.....	7
2.2 Jenis Jaringan Jalan.....	9
2.3 Jalan Lingkar (Ring Road).....	10
2.4 Transportasi dan Pengembangan Wilayah.....	17
2.5 Perubahan Tata Guna Lahan di Perkotaan	19
2.6 Sistem Transportasi dan Perubahan Guna Lahan.....	35
2.7 Interaksi Transportasi – Tata Guna Lahan	36
2.8 Konsep Wilayah dan Pusat Pertumbuhan Pengembangan Wilayah .	38
2.9 Biaya Transportasi.....	42
2.10 Faktor – faktor yang mempengaruhi Pemilihan Rute.....	46
2.11 Skala Likert.....	48
2.12 Kerangka Pikir	49
BAB III METODE PENELITIAN	
3.1 Rancangan Penelitian	50
3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian	50
3.3 Ruang Lingkup Pembahasan dan Penelitian.....	52
3.4 Populasi dan Sampel.....	52

3.5 Teknik Pengumpulan Data	53
3.6 Teknik Analisis Data	54
3.7 Defenisi Operasional	56

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Kota Parepare.....	60
4.1.1. Kondisi Fisik Wilayah.....	60
4.1.2. Aspek Kependudukan.....	66
4.1.3. Prasarana Transportasi Wilayah	67
4.1.4. Budaya dan Agama	69
4.1.5. Infrastruktur	70
4.2 Tinjauan Umum Lokasi Penelitian.....	71
4.2.1. Kondisi Fisik Dasar	72
4.2.2. Data Lalu Lintas Jalan Lingkar Luar Kota Parepare	73
4.3 Analisis RTRW Kota Parepare	77
4.4 Analisis Arah	78
4.5 Aspek Lingkungan.....	81
4.6 Analisis Prospek Guna Lahan.....	81
4.7 Analisis Sistem Jaringan Jalan.....	83
4.8 Analisis Dampak Perubahan Pemanfaatan Lahan.....	84
4.9 Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare.....	86

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan.....	94
5.2. Saran – Saran	95

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1	Rata –rata Nilai Waktu.....	45
Tabel 2	Rata-rata Jumlah Penumpang	46
Tabel 3	Wilayah Kecamatan dan Kelurahan Kota Parepare.....	61
Tabel 4	Luas Wilayah Berdasarkan Ketinggian	62
Tabel 5	Penggunaan Lahan Kota Parepare.....	65
Tabel 6	Perkembangan Jumlah Penduduk.....	66
Tabel 7	Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk.....	67
Tabel 8	Jumlah dan Jenis Kendaraan dari Terminal Lumpue.....	74
Tabel 9	Jumlah dan Jenis Kendaraan dari arah Lapadde.....	75
Tabel 10	Jumlah dan Jenis Kendaraan dari Arah Makassar.....	76
Tabel 11	Jumlah dan Jenis Kendaraan Masuk ke Pusat Kota.....	77
Tabel 12	Tanggapan Responden Mengenai Kondisi Jalan Lingkar Luar	89
Tabel 13	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Jarak.....	90
Tabel 14	Tanggapan Responden mengenai Pengaruh Waktu	91
Tabel 15	Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh jenis kendaraan	93

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Arus lalu lintas selalu meningkat dari waktu ke waktu, hal ini menyebabkan kebutuhan akan prasarana jalan harus disesuaikan dengan besaran permintaan agar hambatan terhadap kelancaran pergerakan arus penumpang maupun barang dapat di hindari. Sistem sarana dan prasarana transportasi sebagai infrastruktur dasar, merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektivitas kegiatan ekonomi wilayah. (*Tamin, 2001*)

Untuk dapat mengimbangi perkembangan wilayah atau daerah, maka diperlukan penyediaan dan pengembangan sarana dan prasarana perkotaan yang memadai seperti pengembangan sarana dan prasarana transportasi guna mendukung perkembangan perekonomian daerah. Dengan demikian kelancaran arus lalu lintas angkutan darat, baik angkutan penumpang maupun angkutan barang dapat berjalan dengan lancar guna memenuhi kebutuhan kegiatan masyarakat, sehingga untuk itu perlu diusahakan pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang baik demi menjamin mutu pelayanan dalam menunjang peningkatan perekonomian masyarakat setempat.

Transportasi harus mampu memberikan kemudahan bagi seluruh lapisan masyarakat dalam segala kegiatannya di semua lokasi yang

berbeda dan tersebar dengan karakteristik yang berbeda pula. Untuk mewujudkan tujuan tersebut, pembangunan prasarana transportasi jalan dilakukan searah dengan perkembangan kota atau wilayah. Transportasi yang aman dan lancar selain mencerminkan keteraturan kota juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian kota.

Secara geografis Kota Parepare berada di pesisir barat Pulau Sulawesi. Sebelah Utara berbatasan langsung dengan Kabupaten Pinrang, dan sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sidrap. Sementara di sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Barru, serta Selat Makassar di sebelah Barat. Kota Parepare dihuni penduduk kurang lebih 117 ribu jiwa (2008). Secara administratif, sejak tanggal 28 Mei 2008 Kota Parepare terbagi atas 4 wilayah kecamatan dan 22 kelurahan, dengan luas wilayah 99,33 km². (BPS Parepare, 2009)

Indikator keberhasilan pembangunan di Kota Parepare sangat dipengaruhi oleh sistem transportasi, karena transportasi merupakan urat nadi bagi kehidupan dengan fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan di wilayah ini. Peranan sistem jaringan transportasi sebagai prasarana perkotaan mempunyai dua tujuan utama yaitu sebagai alat untuk mengarahkan pembangunan perkotaan dan sebagai prasarana bagi pergerakan orang dan barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan.

Pertumbuhan ekonomi yang cukup signifikan di Kota Parepare dalam era otonomi telah mendorong pesatnya laju pembangunan di

segala bidang terutama dalam bidang sosial ekonomi, dengan kondisi yang demikian menjadikan aktivitas masyarakat sehari-hari semakin meningkat, sehingga menuntut tersedianya sistem transportasi yang memadai dan mampu menjadi penunjang dan pendukung kegiatan secara optimal karena transportasi merupakan alat untuk mengatasi jarak, waktu dan biaya.

. Transportasi darat di Kota Parepare tersedia dengan jumlah yang memadai. Kondisi jalan 90 persen konstruksi hotmix dalam kondisi baik. Kota ini memiliki jaringan jalan yang juga merupakan jalan Nasional Trans Sulawesi. Jaringan jalan memegang peranan yang sangat penting untuk melancarkan arus transportasi dan merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dengan kebutuhan manusia karena selalu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan, pergerakan aktifitas manusia maupun barang.

Pada tahun 2005 Pemerintah Kota Parepare membangun jaringan Jalan Lingkar Luar (*outer ring road*) yang tidak hanya digunakan sebagai jalur aliran barang dan penumpang tetapi juga berperan sebagai pembuka keterhubungan antar kawasan terutama pada kawasan yang terbelakang dan jalan alternatif lalu lintas regional. Jalan Lingkar Luar (*outer ring road*) di Kota Parepare dibuat dengan maksud untuk mengurangi beban lalu lintas yang melewati Kota Parepare dengan harapan kegiatan lalu lintas tidak masuk melewati kota. Jumlah kendaraan bermotor di Kota Parepare sebanyak 28.630 unit (kendaraan khusus 161 unit, mobil penumpang 1.697 unit, mobil beban 2.316 unit, mobil bus 3.053 unit dan sepeda motor

21.403 unit), sehingga dengan adanya Jalan Lingkar Luar (*outer ring road*) di Kota Parepare sejumlah kendaraan yang memasuki wilayah parepare dan melalui jalur kota dapat dialihkan ke Jalan Lingkar Luar (*outer ring road*) di Kota Parepare.

Tujuan dibangunnya Jalan Lingkar Kota Parepare adalah sebagai salah satu sarana pengembangan wilayah regional dan untuk memberikan akses yang lebih baik kepada pengguna jalan. Pembangunan jaringan Jalan Lingkar merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan untuk mengurangi pergerakan yang terjadi ke pusat kota dan untuk menghindari kawasan padat yang terdapat di pusat kota sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri dapat dihindari. Oleh karena itu, pembangunan jaringan jalan lingkar merupakan salah satu tindakan yang dapat meningkatkan kinerja jaringan jalan. Di samping berfungsi untuk mengarahkan pembangunan ekonomi, sosial dan budaya di luar pusat kota.

Sejak dioperasikan pada tahun 2005 hingga sekarang pengoperasian jalan lingkar belum optimal, salah satu faktor yang mempengaruhi yaitu ketersediaan fasilitas jalan khususnya lampu penerangan jalan yang dipasang pada titik-titik tertentu sehingga dapat menimbulkan kerawanan tingkat kejahatan. Meskipun Jalan lingkar saat ini telah dibuka untuk umum khususnya bagi angkutan umum namun lalu lintas menerus masih melewati pusat kota. Terlihat masih banyaknya angkutan umum yang beroperasi di pusat kota. Hal ini tentunya akan

menimbulkan dampak negatif bagi prasarana dan pengguna jalan. Jika hal ini dibiarkan maka biaya pemeliharaan jalan dalam kota akan semakin meningkat, sehingga akan berpengaruh pada APBD kota.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka rumusan masalah yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare?
2. Bagaimana arahan pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Parepare.

1.3. Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah di atas maka dapat dikemukakan beberapa tujuan penelitian yang ingin dicapai, yaitu:

1. Untuk mengidentifikasi pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare.
2. Untuk merumuskan arahan pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Parepare.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan masukan bagi Pemerintah daerah dalam menentukan kebijakan untuk pengembangan prasarana Jalan.

2. Sebagai referensi bagi pengembangan dan penelitian lanjut khususnya yang relevan dan berkaitan dengan pengembangan wilayah.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Sistem Transportasi

Sistem adalah suatu perangkat yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan, disebut komponen, yang menjalankan sejumlah fungsi dalam rangka mencapai suatu tujuan. (Khisty Jilid I, 2005:7)

Menurut Tamin (2000:26), sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi sistem perubahan dalam satu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya. Dalam sistem mekanis, komponen berhubungan secara mekanis, misalnya komponen dalam mesin mobil. Dalam sistem tidak mekanis, misalnya dalam interaksi sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, komponen yang ada tidak dapat berhubungan secara mekanis, akan tetapi perubahan pada salah satu komponen (sistem kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan).

Secara umum sistem dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari elemen-elemen, unsur-unsur dimana antar unsur-unsur dan komponen-komponen tersebut saling mendukung dan bekerja sama yang membuat timbulnya integritas dan sistem tadi. Dengan demikian jika salah satu unsur, elemen atau komponen rusak, maka rusak pulalah sistem tersebut. (Miro, 1997:2)

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu, biasanya orang atau barang dari suatu lokasi yang disebut dengan lokasi asal ke lokasi asal lain yang biasa disebut lokasi tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu pula. Dari pengertian ini, maka transportasi mempunyai beberapa dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu seperti ekonomi, sosial dan kegiatan manusia lainnya.

Berdasarkan pengertian sistem dan transportasi di atas, maka sistem transportasi dapat diartikan sebagai kumpulan elemen-elemen atau komponen-komponen yang membentuk satu kesatuan yang saling terkait dan bekerjasama dalam melayani pergerakan orang dan atau barang dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan maksud tertentu.

Komponen utama transportasi menurut Morlok (1991) dalam Miro (1997) adalah:

1. Manusia dan barang (yang diangkut)
2. Kendaraan dan peti kemas (alat angkut)
3. Jalan (tempat alat angkut bergerak)
4. Terminal (tempat memasukkan dan mengeluarkan yang diangkut ke dalam dan dari alat angkut)
5. Sistem pengoperasian (yang mengatur 4 komponen),

Menheim (1979) dalam Miro (1997) membatasi komponen utama transportasi terdiri dari: 1. Jalan dan terminal; 2. Kendaraan; dan 3. Sistem

pengelolaan. Dimana ketiganya saling terkait dalam memenuhi permintaan akan transportasi yang berasal dari manusia dan barang.

Bentuk fisik dari kebanyakan sistem transportasi tersusun atas empat elemen dasar (Khisty Jilid I, 2005:10) yaitu:

1. Sarana perhubungan (link): jalan raya atau jalur yang menghubungkan dua titik atau lebih.
2. Kendaraan: alat yang memindahkan manusia dan barang dari satu titik ke titik lainnya di sepanjang sarana perhubungan.
3. Terminal: titik-titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir.
4. Manajemen dan tenaga kerja: orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara sarana perhubungan, kendaraan dan terminal.

Keempat elemen di atas berinteraksi dengan manusia, sebagai pengguna maupun non pengguna sistem, dan berinteraksi pula dengan lingkungan.

2.2. Jenis Jaringan Jalan

Terdapat tiga jenis jaringan jalan perkotaan (Carter dan Houmburger, 1978, Dikutip dari Khisty C. J. II, 2006, 135):

1. Jaringan kisi mengikuti jaringan jalan yang ada, dengan rute yang lewat melalui kawasan perdagangan utama yang sedang dominan. Sebagian perjalanan membutuhkan pemindahan dari satu rute ke rute lain. Sebagian besar tersebar merupakan rute langsung.

2. Jaringan radial lazim pada banyak kota dengan rute yang memencar dari pusat kota. Sementara hubungan langsung ke CBD telah jelas dari pinggiran kota, hubungan dari pinggiran kota ke pinggiran kota dapat saja menjadi masalah kecuali jika dibuatkan hubungan melingkar atau lintas kota.
3. Jaringan teritorial digunakan pada kota-kota ukuran kecil dan sedang. Rute-rute dibentang untuk memberikan cakupan yang bagus ke setiap teritorial. Pada kota-kota besar, jaringan yang demikian dapat digunakan dalam kawasan pinggiran kota dengan titik fokus pemindahan yang berkala. Pembangkit perjalanan seperti pusat kegiatan masyarakat dan pusat pembelanjaan dan rekreasi merupakan titik simpul.

2.3. Jalan Lingkar (Ring Road)

1. Pengertian Jalan Lingkar

Jalan lingkar adalah jalan yang melingkari pusat kota, yang berfungsi untuk mengalihkan sebagai arus lalu lintas terusan dari pusat kota. Biasanya merupakan bagian jaringan jalan dengan pola radial membentuk ring radial, (Wikipedia, Bahasa Indonesia).

Dalam Kamus Tata Ruang Dirjen Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum, yang dimaksud jalan lingkar (*ring road*) adalah istilah bagi semua jalan yang mengitari pusat suatu kota, pada kota yang sangat besar terdapat jalan lingkar dalam, lingkar tengah, dan lingkar luar. Fungsinya adalah agar kendaraan di dalam kota dapat mencapai bagian

kota tertentu tanpa harus melalui pusat kota atau bagian kota lainnya atau untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota ke sisi lainnya. Sedangkan jalan lintas (*by-pass road*) adalah jalan yang dibuat khusus untuk perjalanan yang tidak terganggu dengan menghindari daerah yang sudah padat.

Jalan Lingkar (*ring road*) adalah jalan yang dibuat melingkari suatu wilayah atau kota yang bertujuan untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas menerus agar tidak memasuki pusat kota sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial akan dapat dihindari.

Berdasarkan pengertian jalan lingkar di atas, maka dapat disimpulkan bahwa jalan lingkar adalah jalan yang melingkari pusat kota. Berfungsi untuk menyalurkan lalu lintas menerus (melintasi kota) atau lalu lintas dalam kota yang tidak bertujuan ke pusat kota tersebut. Pembangunan jalan lingkar dimaksudkan sebagai salah satu alternatif untuk mengatasi kepadatan lalu lintas di pusat kota.

1. Jalan Lingkar *Inner*.

Jika kita bayangkan bentuk dasar jalan kota sebagai roda pedati, lalu jari-jarinya sebagai rute-rute radial. Poros dari roda pedati sebagai jalan lingkar inner. Jalan lingkar *inner* dapat berupa lingkaran, kotak atau memanjang.

2. Jalan Lingkar *Outer*

Jalan lingkaran Outer dapat dianggap sebagai *velg* roda. Walaupun biasanya digunakan untuk lalu lintas langsung yang memotong kota, kegunaan aslinya adalah untuk melayani lalu lintas kota itu sendiri dengan menghubungkan masyarakat dan kegiatan luar sebagai distributor diantara radial.

3. Jalan Lingkaran *Intermediate*.

Jalan Lingkaran *Intermediate* melayani kebutuhan lalu lintas yang diinginkan untuk mencapai titik antara jalan-jalan *inner* dan *outer*.

2. Pengalihan Lalu Lintas dari Daerah *Kongesti* (Kemacetan)

Menurut Tamin (2001), sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar (*basic infrastructure*) merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi wilayah. Kondisi sarana dan prasarana transportasi berpengaruh pada tingkat aksesibilitas yang ada disuatu kawasan/daerah. Banyaknya masalah kemiskinan terjadi karena rendahnya tingkat aksesibilitas (keterhubungan) pusat-pusat desa dengan daerah-daerah lainnya yang menyebabkan desa-desa tersebut menjadi kurang produktif dan pendapatan masyarakat menjadi berkurang.

Infrastruktur fisik, terutama jaringan transportasi, memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun terhadap kondisi sosial budaya kehidupan masyarakat. Pengembangan wilayah sangat diperlukan karena kondisi sosial ekonomi,

budaya dan geografis yang berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya, tetapi pada dasarnya pengembangan wilayah harus disesuaikan dengan kondisi, potensi dan permasalahan wilayah bersangkutan.

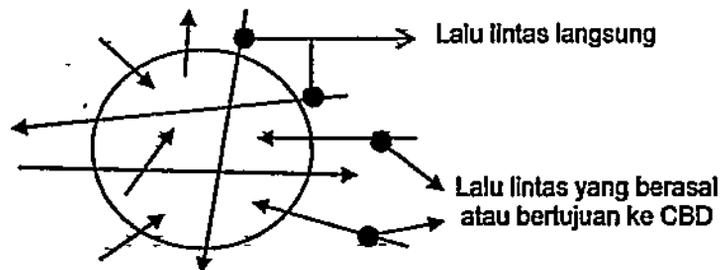
Dalam konteks ekonomi, infrastruktur sebagai modal pendukung masyarakat dan merupakan tempat tumpuan melakukan peregrakan untuk meningkatkan aktivitas dan mobilitas penduduk. Tidak dapat dipungkiri bahwa jalan sebagai jaringan transportasi yang paling dominan digunakan oleh penduduk untuk beraktivitas.

Menurut Yunus (2008:211) bahwa setiap bentuk perubahan pemanfaatan lahan pada suatu bidang tertentu berpotensi mempengaruhi bidang lahan didekatnya, gejala ini disebut efek lintas batas (*transboundary effec phenomena*). Hal tersebut diharapkan, aksesibilitas, nilai lahan, dan produktivitas pada daerah pengaruhnya lebih meningkat, utamanya jaringan jalan pedesaan yang terhubung agar masyarakat di daerah ini dapat bergerak lebih dinamis dan berdampak pada peningkatan produktivitas ekonominya serta menunjang pembangunan suatu kota secara menyeluruh.

Salah satu masalah yang paling sering dijumpai dalam manajemen lalu lintas ialah tingkat *kongesti* (kemacetan) yang tinggi dalam daerah perdagangan (CBD) di kota-kota. Masalah ini muncul di beberapa negara, bahkan sebelum terdapatnya kendaraan mobil, bahkan dengan adanya mobil-mobil tadi masalah tersebut makin diperberat. Masalah ini terutama sangat mengganggu di daerah perdagangan akibat terdapatnya konflik

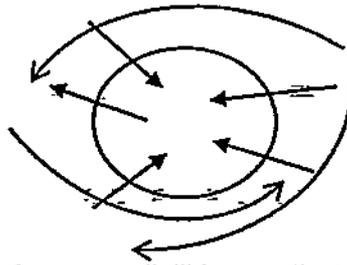
antara arus kendaraan dan kegiatan-kegiatan lainnya yang terdiri dari pejalan kaki dalam jumlah yang cukup besar. Berbagai cara telah dilakukan untuk mengalihkan lalu lintas dari pusat-pusat kegiatan ini, salah satunya adalah dengan membuat jalan lingkar yang mengelilingi CBD tadi. Dengan pengaturan ini para pengendara akan memilih untuk melalui jalan lingkar tadi sehingga *kongesti* (kemacetan) lalu lintas di CBD akan dapat dikurangi atau dihilangkan. (Morlok, E.K, 1995:764)

Dalam sebagian besar kota telah diamati bahwa sebagian besar lalu lintas yang melalui CBD tersebut merupakan lalu lintas langsung, yang berasal dari satu bagian di luar CBD dan bertujuan ke bagian lainnya di luar CBD, seperti terlihat dalam gambar 1.



Gambar 1. Situasi yang menimbulkan *kongesti* (kemacetan) di CBD dengan adanya lalu lintas langsung dan lalu lintas yang bertujuan ke CBD (Morlok, E.K, 1995:765)

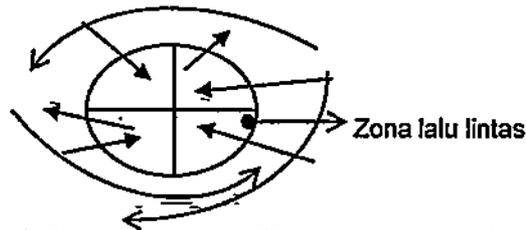
Lalu lintas tersebut telah membuat para perencana berusaha untuk mengalihkan lalu lintas tersebut dengan membuat jalan lingkar yang mengelilingi CBD tadi. Cara ini terkadang menjadi lebih menarik bagi para pengemudi, oleh karena waktu perjalanan yang lebih singkat, walaupun mungkin jarak yang ditempuh harus lebih panjang. Rute ini diperlihatkan dalam gambar 2.



Gambar 2. Lalu lintas langsung dialihkan melingkar CBD dengan menyediakan rute yang lebih menarik (Morlok, E.K, 995:765)

Kadang-kadang hal di atas dapat dicapai dengan mengkoordinasi sinyal lalu lintas dan memberikan prioritas kepada lalu lintas yang melalui jalan lingkar tadi. Tetapi kadang-kadang juga dibutuhkan suatu jalan lingkar yang sama sekali baru. Dengan pengaturan ini para pengendara akan memilih untuk melalui jalan lingkar tadi sehingga *kongesti* (kemacetan) lalu lintas di CBD akan dapat dikurangi atau dihilangkan.

Pada beberapa kota, tidak terdapat kemungkinan untuk memperbaiki mutu pelayanan pada jalan lingkar tadi sehingga dapat membuat para pengendara memilih rute tersebut. Dalam kasus ini salah satu cara yang paling berhasil ialah dengan melarang lalu lintas masuk ke CBD, kecuali bagi lalu lintas untuk mereka yang akan melakukan kegiatan di CBD itu sendiri. Cara ini dapat dicapai dengan membagi-bagi CBD dalam beberapa zona, sehingga seseorang dapat bergerak dari atau ke jalan lingkar dari suatu zona tertentu, tetapi tidak diizinkan untuk melintas dari satu zona ke zona lainnya. Ini diperlihatkan dalam gambar 3. Pendekatan ini memaksa seluruh lalu lintas langsung untuk menggunakan jalan lingkar, tetapi tetap menyediakan hubungan yang sangat mudah ke dalam CBD bagi mereka yang berkepentingan di sana.



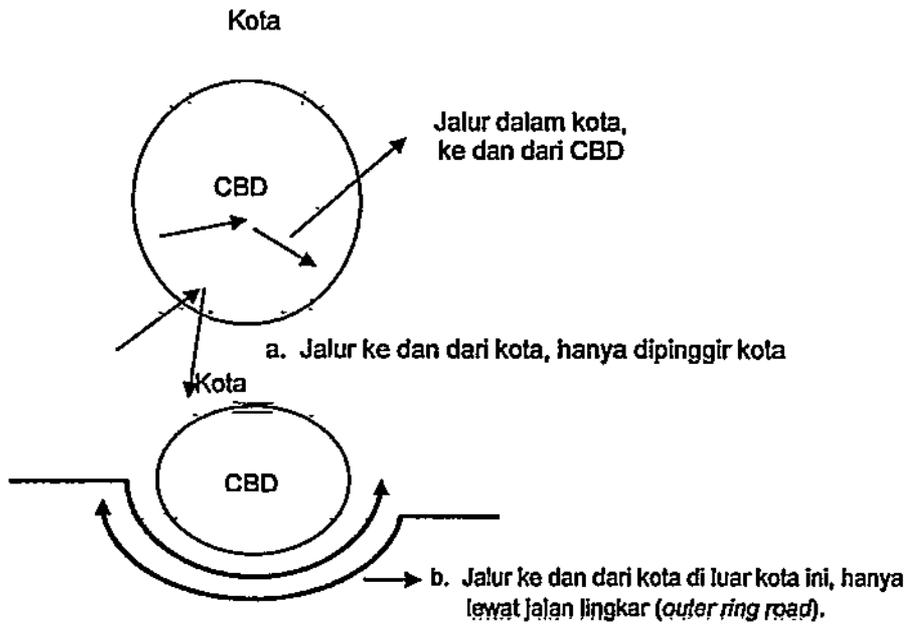
Gambar 3. Lalu lintas langsung dilarang masuk ke CBD dengan menggunakan zona-zona lalu lintas (Morlok, E.K, 1995:765)

Kebijakan transportasi kota merupakan salah satu atau tindakan-tindakan yang diambil pemerintah dalam menangani dan memecahkan segala persoalan yang terjadi di sektor transportasi dengan segala aspeknya. Sistem kelembagaan memegang peranan penting dalam menangani dan memecahkan segala masalah yang terjadi pada sistem aktivitas, sistem transportasi dan sistem pergerakannya.

Kebijakan transportasi kota yang bersifat perencanaan jangka pendek merupakan tindakan yang diambil untuk keperluan sementara waktu dalam mencari jalan keluar dari masalah transportasi kota, dan biasanya diterapkan pada sistem pergerakan untuk mengatur pola lalu lintas di perkotaan agar kemacetan dapat diatasi untuk sementara.

Salah satu contoh produk kebijakan jangka pendek adalah pengalihan arus lalu lintas dari CBD (pusat kota) ke jalur-jalur jalan di pinggiran kota (ke jalan lingkar) bagi kendaraan-kendaraan yang hanya melewati kota tetapi tujuannya ke kota lain di luar kota tersebut. (Miro, 1997:21)

Bentuk pengalihan lalu lintas ini dapat dilihat pada gambar 4 berikut:



Gambar 4. Tata cara pengalihan arus lalu lintas (Miro, 1997:21)

2.4. Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Pembangunan prasarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan prasarana dan sarana transportasi itu sendiri. Black, J.A (1981), tumbuh dan berkembangnya suatu wilayah dapat dianalisa dengan pendekatan transportasi, dimana sistem transportasi yang baik akan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut. Dengan kata lain macetnya sistem transportasi wilayah akan menghambat mobilitas investasi dan kegiatan perekonomian masyarakat.

Menurut Tarigan (2004), ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari satu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Meyer (1984) bahwa dalam pengembangan wilayah ada tiga komponen yang saling terkait dalam menunjang pembangunan suatu wilayah, yaitu (1) Sumber daya penduduk, (2) kegiatan Ekonomi, dan (3) sistem transportasi. Semua kegiatan mengimpor bahan baku, memasarkan hasil produksi, menyediakan tenaga kerja yang didatangkan dari kawasan permukiman ke kawasan industri dan sebaliknya, membutuhkan sistem transportasi yang menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan oleh daya beli masyarakatnya. Kondisi ini mencerminkan bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan. Peran transportasi sungguh sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah permukiman sebagai tempat tinggal konsumen.

Ada tiga faktor utama yang mempengaruhi perkembangan kota/wilayah antara lain: faktor manusia, faktor kegiatan manusia dan faktor pola pergerakan (Sujarto, 1992). Menurut Jinca (1987:21) permintaan jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi aspek fisik saja, melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatu wilayah. Perencanaan fasilitas transportasi harus memperhatikan ketiga aspek di atas, agar kegunaan (utilitas) cukup efisien untuk memenuhi kebutuhan pada saat

sekarang maupun masa mendatang, yaitu dengan kriteria cukup dalam kuantitas dan kualitas dan layak secara ekonomi. Dengan demikian jasa transportasi dapat berfungsi ganda yaitu (a) Mampu menunjang sektor-sektor pembangunan lainnya, (b) Harus mampu merangsang pertumbuhan sektor-sektor pembangunan lainnya. Uraian tersebut menggambarkan, bahwa transportasi yang baik akan melahirkan manfaat *multiplier effect* yang besar baik terhadap pengembangan suatu wilayah/kawasan maupun dampak langsung pada peningkatan derajat kehidupan masyarakat.

2.5. Perubahan Tata Guna Lahan di Perkotaan

1. Pengertian Penggunaan Lahan

Lahan kota merupakan sumber daya alam yang sangat penting bagi kehidupan manusia. Dikatakan sebagai sumber daya alam yang penting karena lahan tersebut merupakan tempat manusia melakukan segala aktifitasnya.

Pengertian lahan dapat ditinjau dari beberapa segi, ditinjau dari segi fisik geografi, lahan adalah tempat dimana sebuah hunian tercipta dan mempunyai kualitas fisik yang penting dalam penggunaannya. Sementara ditinjau dari segi ekonomi lahan adalah suatu sumber daya alam yang mempunyai peranan penting dalam produksi (Lichfield dan Drabkin, 1980 :12).

Beberapa sifat atau karakteristik lahan yang dikemukakan oleh Sujarto dan Drabkin adalah sebagai berikut :

- a. Secara fisik, lahan merupakan aset ekonomi yang tidak dipengaruhi oleh kemungkinan penurunan nilai dan harga, dan tidak terpengaruh oleh waktu. Lahan juga merupakan aset yang terbatas dan tidak bertambah besar kecuali melalui reklamasi.
- b. Perbedaan antara lahan tidak terbangun dan lahan terbangun adalah lahan tidak terbangun tidak akan dipengaruhi oleh kemungkinan penurunan nilai, sedangkan lahan terbangun nilainya cenderung turun karena penurunan nilai struktur bangunan yang ada di atasnya. Tetapi penurunan nilai struktur bangunan juga dapat meningkatkan nilai lahannya karena adanya harapan peningkatan fungsi penggunaan lahan tersebut selanjutnya.
- c. Lahan tidak dapat dipindahkan (*not transportable*) tetapi sebagai substitusinya intensitas penggunaan lahan dapat ditingkatkan. Sehingga factor lokasi untuk setiap jenis penggunaan lahan tidak sama.
- d. Lahan tidak hanya berfungsi untuk tujuan produksi tetapi juga sebagai investasi jangka panjang (*long-term investment*) atau tabungan. Keterbatasan lahan dan sifatnya yang secara fisik tidak terdepresiasi membuat lahan menguntungkan sebagai tabungan. Selain itu investasi lahan berbeda dengan investasi barang ekonomi yang lain, dimana biaya perawatannya (*maintenance cost*) hanya meliputi pajak dan interest charges. Biaya ini relative jauh lebih kecil dibandingkan dengan keuntungan yang akan diperoleh dari penjualan lahan tersebut.

Keunikan sifat lahan mendorong pergeseran aktivitas penduduk perkotaan ke lahan yang terletak di daerah pinggiran kota yang mulai berkembang, tidak hanya sebagai barang produksi tetapi juga sebagai investasi terutama pada lahan-lahan yang mempunyai prospek akan menghasilkan keuntungan yang tinggi.

Penggunaan lahan adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud-maksud pembangunan secara optimal dan efisien (Sugandhy; 1989 :1), selain itu penggunaan lahan dapat diartikan pula suatu aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan (Soegino, 1987 :24). Penggunaan lahan dapat diartikan juga sebagai wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada suatu waktu (Jayadinata, 1992).

2. Penggunaan Lahan Kota

Ada 3 (tiga) sistem yang berhubungan dengan penggunaan lahan kota, yaitu (Chapin, 1979:28-31) :

1. Sistem aktivitas kota, berhubungan dengan manusia dan lembaganya seperti rumah tangga, perusahaan pemerintahan dan lembaga-lembaga lain dalam mengorganisasikan hubungan-hubungan mereka sehari-hari dalam memenuhi kebutuhan dasar manusia dan keterkaitan antara yang satu dengan yang lain dalam waktu dan ruang. Dalam melakukan interaksi ini, melibatkan dimensi hubungan yang kadang-kadang menggunakan media tetapi tidak jarang juga

berhadapan langsung dengan didukung oleh sistem transportasi. Jadi, dalam konteks ini sistem aktivitas kota mewujudkan aktivitas-aktivitas antar tempat dan antar perjalanan dan tempat sebagai pelengkap kegiatan mereka. Dengan kata lain, pergerakan diwujudkan dalam jaringan transportasi dan aktivitas dalam bentuk guna lahan.

2. Sistem pengembangan lahan, berhubungan dengan proses konversi atau rekonversi lahan (ruang) dan penyesuaiannya bagi kegunaan manusia dalam mendukung sistem aktivitas yang telah ada sebelumnya. Sistem pengembangan lahan ini berhubungan dengan lahan kota baik bagi dari segi penyediaan maupun dari segi ekonomisnya. Dalam sistem pengembangan lahan ini, unsur-unsur yang terlibat adalah pemilik lahan, developer, konsumen, agen keuangan dan agen-agen masyarakat.
3. Sistem lingkungan, berhubungan dengan unsur-unsur biotik dan abiotik yang dihasilkan dari proses alam yang dikaitkan dengan air, udara dan zat-zat lain. Sistem ini berfungsi untuk menyediakan tempat bagi kehidupan dan keberadaan manusia dan habitat serta sumber daya untuk mendukung kelangsungan hidup manusia.

Ketiga sistem tersebut akan saling mempengaruhi dalam membentuk struktur penggunaan lahan kota. Di negara-negara yang telah maju, unsur yang paling mempengaruhi dalam pembentukan struktur ruang kota ini adalah sistem aktivitas karena di negara yang telah maju tersebut biasanya mempunyai penduduk yang padat dan banyak serta bermacam-

macam kegiatan kota sehingga sistem aktivitas masyarakat kotanya akan jauh lebih baik berperan daripada system pengembangan lahan dan sistem lingkungannya.

Pada dasarnya ketiga sistem tersebut apabila saling berinteraksi dan saling berhubungan satu dengan yang lain akan membentuk suatu pola penggunaan lahan kota. Pola penggunaan lahan kota ini akan terus berkembang seiring dengan perkembangan kotanya.

3. Jenis Penggunaan lahan

Lahan kota terbagi menjadi lahan terbangun dan lahan tak terbangun. Lahan terbangun terdiri dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran. Sedangkan lahan tak terbangun terbagi menjadi lahan tak terbangun yang digunakan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka) dan lahan tak terbangun non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan, produksi dan penambangan sumber daya alam). Untuk mengetahui penggunaan lahan di suatu wilayah maka perlu diketahui komponen-komponen penggunaan lahannya. Berdasarkan jenis pengguna lahan dan aktivitas yang dilakukan di atas lahan tersebut, maka dapat diketahui komponen-komponen pembentuk guna lahan (Chapin dan Kaiser, 1979 : 28-30). Menurut Maurice Yeates, komponen penggunaan lahan suatu wilayah terdiri atas (Yeates, 1980) :

(1) permukiman, (2) industri, (3) komersial, (4) jalan, (5) tanah publik, dan (6) tanah kosong. Sedangkan menurut Hartshorne, komponen penggunaan lahan dapat dibedakan menjadi (Hartshorne, 1980) :

- a. **Private Uses**, penggunaan lahan untuk kelompok ini adalah penggunaan lahan permukiman, komersial, dan industri.
- b. **Public Uses**, penggunaan lahan untuk kelompok ini adalah penggunaan lahan rekreasi dan pendidikan.
- c. **Jalan**

Sedangkan menurut Lean dan Goodall, komponen penggunaan lahan dibedakan menjadi :

- a. **Penggunaan lahan yang menguntungkan**

Komponen penggunaan lahan ini meliputi penggunaan lahan untuk pertokoan, perumahan, industri, kantor dan bisnis. Tetapi keberadaan guna lahan ini tidak lepas dari kelengkapan penggunaan lahan lainnya yang cenderung tidak menguntungkan, yaitu penggunaan lahan untuk sekolah, rumah sakit, taman, tempat pembuangan sampah, dan sarana prasarana. Pengadaan sarana dan prasarana yang lengkap merupakan suatu contoh bagaimana guna lahan yang menguntungkan dari suatu lokasi dapat mempengaruhi guna lahan yang lain. Jika lahan digunakan untuk suatu tujuan dengan membangun kelengkapan untuk guna lahan disekitarnya, maka hal ini dapat meningkatkan nilai keuntungan secara umum, dan meningkatkan nilai lahan. Dengan demikian akan memungkinkan

beberapa guna lahan bekerjasama meningkatkan keuntungannya dengan berlokasi dekat pada salah satu guna lahan.

b. Penggunaan lahan yang tidak menguntungkan

Komponen penggunaan lahan ini meliputi penggunaan lahan untuk jalan, taman, pendidikan dan kantor pemerintahan.

Sementara menurut Kep.Menag/KBPN Nomor 1 tahun 1997, komponen penggunaan lahan di suatu wilayah meliputi :

1. Perumahan, penggunaan lahan untuk perumahan ini masih dirinci dalam penggunaan lahan untuk perumahan teratur, perumahan tidak teratur, perumahan bertingkat, dan kuburan/ makam.
2. Industri dan Pergudangan, penggunaan lahan untuk industri/ pergudangan masih dirinci dalam penggunaan lahan untuk industri pertanian, industri non pertanian, dan pergudangan.
3. Jasa, penggunaan lahan untuk jasa terdiri atas jasa pemerintahan, jasa pendidikan, jasa kesehatan, jasa peribadatan, dan jasa pelayanan umum.
4. Komersial, penggunaan lahan untuk tanah komersial terdiri atas pasar, perdagangan umum, akomodasi dan rekreasi, lembaga usaha, prasarana transport.
5. Taman, penggunaan lahan untuk taman yang dimaksud disini adalah taman kota.

6. Tanah tidak ada bangunan, penggunaan lahan untuk lahan ini adalah tanah kosong, pertanian tanah basah, pertanian tanah kering, peternakan, perikanan, dan hutan.
7. Lain-lain, penggunaan lahan untuk lain-lain yang dimaksud adalah jalan, sungai, saluran, rawa, dan waduk.

Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa guna lahan yang menguntungkan mempunyai keterkaitan yang besar dengan guna lahan yang tidak menguntungkan. Guna lahan utama yang dapat dikaitkan dengan fungsi perumahan adalah guna lahan komersial, industri ringan, dan guna lahan public maupun semi publik (Chapin dan Kaiser, 1979:248).

a. Guna lahan komersial

Fungsi komersial dapat dikombinasikan dengan perumahan melalui percampuran secara vertikal. Guna lahan komersial yang harus dihindari dari perumahan adalah perdagangan grosir dan perusahaan besar.

b. Guna lahan industri

Keberadaan industri tidak saja dapat memberikan kesempatan kerja, namun juga memberikan nilai tambah melalui lansekap dan bangunan yang megah yang ditampilkannya. Jenis industri yang harus dihindari dari perumahan adalah industri pengolahan minyak, industri kimia, pabrik baja dan industry pengolahan hasil tambang.

c. Guna lahan publik maupun semi publik

Guna lahan ini meliputi guna lahan untuk pemadam kebakaran, tempat ibadah, sekolah, area rekreasi, kuburan, rumah sakit, terminal dan lain-lain.

4. Perubahan Guna Lahan

Pengertian perubahan guna lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian *land economics*, pengertiannya difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non pertanian atau perkotaan. Perubahan guna lahan ini melibatkan baik reorganisasi struktur fisik kota secara internal maupun ekspansinya ke arah luar (Pierce, 1981).

Perubahan guna lahan ini dapat terjadi karena ada beberapa faktor yang menjadi penyebab. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya

perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982) :

1. Perluasan batas kota
2. Peremajaan di pusat kota
3. Perluasan jaringan infrastruktur
4. Tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu

Menurut Chapin, Kaiser, dan Godschalk perubahan guna lahan juga dapat terjadi karena pengaruh perencanaan guna lahan setempat

yang merupakan rencana dan kebijakan guna lahan untuk masa mendatang, proyek pembangunan, program perbaikan pendapatan, dan partisipasi dalam proses pengambilan keputusan dan pemecahan masalah dari pemerintah daerah. Perubahan guna lahan juga terjadi karena kegagalan mempertemukan aspek pasar dan politis dalam suatu manajemen perubahan guna lahan.

Menurut Chapin, 1996, perubahan guna lahan adalah interaksi yang disebabkan oleh tiga komponen pembentuk guna lahan, yaitu system pembangunan, sistem aktivitas dan sistem lingkungan hidup. Didalam sistem aktivitas, konteks perekonomian aktivitas perkotaan dapat dikelompokkan menjadi kegiatan produksi dan konsumsi. Kegiatan produksi membutuhkan lahan untuk berlokasi dimana akan mendukung aktivitas produksi diatas. Sedangkan pada kegiatan konsumsi membutuhkan lahan untuk berlokasi dalam rangka pemenuhan kepuasan Kegiatan produksi dan konsumsi, keduanya bertemu pada sistem pasar dan harga lahan menjadi nilai standar untuk menentukan nilai lahan. Setiap aktivitas perkotaan memiliki nilai sewa lahan untuk lokasi spesifik, yang dipengaruhi oleh nilai-nilai strategis yang diharapkan dan kemampuan kapasitas pembiayaan. Nilai lahan tertinggi akan mengalahkan kompetisi didalam menawar dan memperoleh lahan untuk berlokasi. Proses penawaran akan menjadi pertimbangan didalam kebijakan pemerintah

Kota didalam bidang pertanahan. Proses didalam pasar menentukan dengan tepat rencana guna lahan tanpa dipengaruhi tren pasar, dan kekuatan pasar cukup kuat untuk mempertahankan rencana guna lahan sekarang sehingga rencana guna lahan dapat diabaikan.

Pada aspek penawaran, nilai harga lahan mengindikasikan tingkat keuntungan dari beberapa lokasi. Komponen dari tingkat keuntungan terdiri dari nilai potensial lokasi yang mendukung kegiatan produktifitas dan pemenuhan tingkat kepuasan dari aspek permintaan. Komponen utama dari tingkat keuntungan lokasi didalam studi adalah aksesibilitas, dan tingkat pelayanan (*level of service*). Kedua komponen ini dibentuk oleh sistem pembangunan yaitu dari investasi publik atau swasta. Idealnya, investasi sistem pembangunan, yaitu lokasi dan beberapa guna lahan mengacu pada rencana guna lahan yang bertujuan untuk mengefektifkan pembangunan untuk menciptakan pertumbuhan sistem aktifitas secara langsung.

Hasil dari sistem pembangunan, yaitu pada sistem aktivitas, aspek permintaan dan penawaran lahan, tata guna lahan dan nilai pasar lahan akan menjadi titik awal dari penawaran lahan atau menjadi karakteristik pertumbuhan langkah berikutnya. Dalam proses pembangunan kota, yang membawa perubahan dalam sistem aktivitas, mengakibatkan perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan kota. Secara umum, perubahan penggunaan lahan memiliki pengertian

sebagai suatu penggunaan baru atas lahan yang berbeda dengan penggunaan lahan sebelumnya.

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perkembangan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor

penentu dari segi ekonomi (*economic determinant*). Menurut Santoso (1999),

secara rasional pembangunan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya adalah penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Lahan dengan nilai lahan rendah, seperti lahan-lahan pertanian, berubah menjadi aktivitas kota dengan nilai lahan yang lebih tinggi dan selanjutnya aktivitas kota ini berubah menjadi aktivitas kota lainnya dengan diikuti peningkatan nilai lahan. Jadi, perubahan penggunaan lahan kota terjadi karena pergantian kegiatan kurang produktif menjadi kegiatan lain yang lebih produktif (Jayadinata, 1991).

5. Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Perubahan Guna Lahan

Faktor yang mempengaruhi penggunaan lahan dapat dikelompokkan menjadi beberapa sistem (Chapin, 1979:265) :

1. Sistem aktivitas kota
2. Sistem pengembangan lahan

3. Sistem lingkungan

Sistem aktivitas kota adalah cara manusia dan lembaganya seperti lembaga rumah tangga, lembaga perusahaan, lembaga pemerintahan dan lain-lain mengorganisasikan berbagai aktivitasnya dalam rangka memenuhi berbagai kebutuhan hidupnya dan berinteraksi satu dengan lainnya dalam waktu dan ruang.

Sistem pengembangan lahan adalah suatu proses konversi dan rekonversi lahan dan proses penyesuaiannya untuk berbagai penggunaan lahan dalam skala waktu dan ruang sesuai dengan sistem aktivitas kotanya. Dalam kaitannya dengan lahan perkotaan, sistem ini berpengaruh dalam penyediaan lahan kota dan didalam pengembangannya dipengaruhi oleh kondisi sosial ekonomi kota dan penguasaan ilmu dan teknologi dalam mengeliminasi adanya limitasi terhadap lahan yang dimanfaatkan.

Sistem lingkungan, adalah sistem kehidupan biotik dan abiotik karena proses ilmiah yang bertitik tolak pada kehidupan tumbuhan dan hewan dan proses-proses fundamental yang berhubungan dengan air dan udara. Sistem ini menyediakan tempat bagi kelangsungan hidup manusia dan habitat serta sumber daya lain guna mendukung kehidupan manusia. Sistem lingkungan dalam hal ini lebih berfungsi sebagai sumber daya yang mendukung kedua sistem tersebut diatas dan berada pada posisi penyediaan lahan.

Dari ketiga sistem tersebut, sistem aktivitas merupakan penentu utama guna lahan, meliputi :

1. Individu dan rumah tangga, dengan komponen-komponennya :
 - a. Kegiatan rutin rumah tangga
 - b. Kegiatan sosial
 - c. Kegiatan interaksi sosial
 - d. Kegiatan rekreasi
 - e. Kegiatan istirahat dan santai
2. Perusahaan ;
 - a. Kegiatan produksi
 - b. Kegiatan pelayanan individu, rumah tangga, perusahaan dan kelembagaan
3. Kelembagaan/institusi ;
 - a. Kegiatan pembangunan manusia
 - b. Kegiatan dasar pelayanan masyarakat
 - c. Kegiatan-kegiatan pada kelompok tertentu

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan guna lahan adalah :

1. Topografi

Topografi merupakan faktor pembatas bagi perkembangan suatu kawasan karena topografi tidak dapat berubah kecuali dalam keadaan yang labil. Meskipun demikian usaha yang dilakukan manusia untuk mengubah topografi atau mengatasi keadaan ketinggian, kelerengan

tanah misalnya dengan menggali bukit, menguruk tanah, reklamasi laut/ rawa dapat mengurangi hambatan.

2. Penduduk

Perkembangan penduduk menyebabkan kebutuhan lahan untuk permukiman meningkat sebagai akibat langsung dari pemenuhan kebutuhan permukiman. Peningkatan kebutuhan lahan untuk permukiman sudah tentu diikuti oleh tuntutan kebutuhan lahan untuk sarana dan prasarana serta fasilitas yang lain.

3. Nilai lahan

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinants*). Dalam perspektif ekonomi, penggunaan sebidang lahan perkotaan ditentukan pasar lahan perkotaan (*the urban land market*). Ini berarti bahwa lahan merupakan komoditi yang diperdagangkan sehingga penggunaannya ditentukan oleh tingkat *demand* dan *supply*. Sesuai dengan teori keseimbangan klasik harga lahan menjadi fungsi biaya yang menjadikan lahan produktif dan fungsi pendapatan dari pengembangan suatu lahan. Seperti yang diungkapkan (Santoso, 1999), secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan

pendapatan tertinggi. Jadi faktor ekonomi menjadi pegangan dalam pengambilan keputusan untuk mengembangkan sebidang lahan.

4. Aksesibilitas

Dalam struktur ruang kota, terdapat beberapa faktor yang terkait dengan nilai ekonomi lahan. Menurut Lean dan Goodall (1976:135-141), aksesibilitas (*accessibility*) suatu lahan dan faktor saling melengkapi (*complementarity*) antar penggunaan lahan akan menentukan nilai ekonomi suatu lahan. Suatu lahan dengan jangkauan transportasi yang baik mempunyai nilai ekonomi yang relatif lebih baik, karena akan mengurangi biaya perjalanan (*traveling cost*) dan waktu tempuh. Sebagaimana dikemukakan (Wingo, 1961) bahwa harga lahan merupakan fungsi dari biaya transportasi. Dimana ongkos transportasi dapat mempengaruhi sewa lahan dan permintaan lahan permukiman.

5. Prasarana dan Sarana

Kelengkapan sarana dan prasarana, sangat berpengaruh dalam menarik penduduk untuk bermukim disekitarnya, sehingga dapat menarik pergerakan penduduk untuk menuju ke daerah tersebut.

6. Daya dukung lingkungan

Kemampuan daya dukung lahan dalam mendukung bangunan yang ada di atasnya, menentukan kawasan terbangun, lahan pertanian, dan harus dipelihara serta dilindungi.

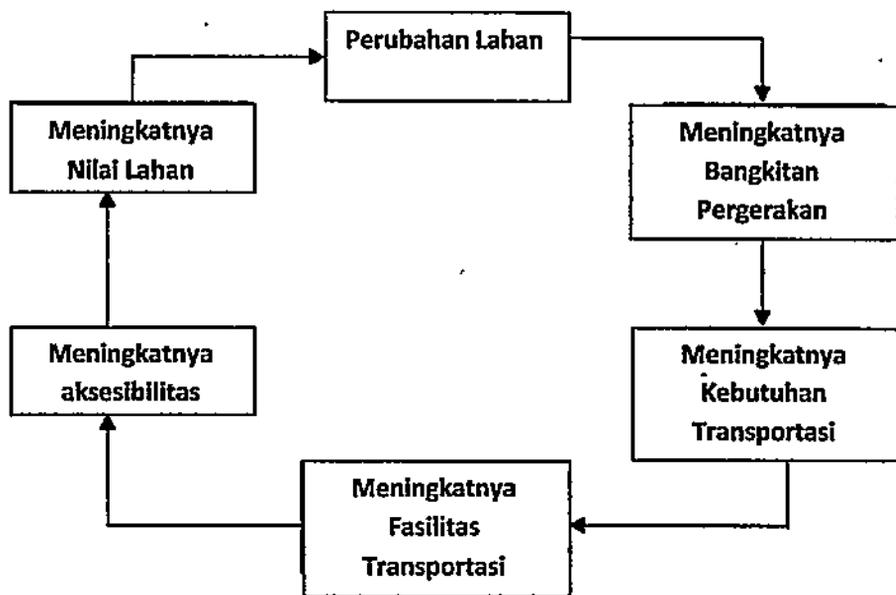
2.6. Sistem Transportasi dan Perubahan Guna Lahan

Sistem transportasi perkotaan terdiri dari berbagai aktifitas seperti bekerja, sekolah, olahraga, belanja, dan bertamu yang berlangsung diatas bidang tanah (kantor, pabrik, pertokoan, rumah, dan lain-lain). Untuk memenuhi keperluannya, manusia melakukan perjalanan diantara guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi. Hal ini menimbulkan pergerakan orang, kendaraan, dan barang, pergerakan tersebut mengakibatkan berbagai macam interaksi (Tamin, 1997:50).

Pembangunan suatu areal lahan akan menyebabkan timbulnya lalu lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi, dan sebaliknya adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Interaksi antara tata guna lahan dengan transportasi tersebut dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pembangunan prasarana transportasi ataupun penyediaan sarana transportasi dengan teknologi akan mempengaruhi bentuk dan pola tata guna lahan sebagai akibat tingkat aksesibilitas yang meningkat (Tamin, 1997:360).

Tata guna lahan merupakan salah satu dari penentu utama pergerakan dan aktivitas. Aktivitas ini dikenal dengan istilah bangkitan perjalanan (*trip generation*), yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja, seperti jalan, bus dan sebagainya, yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketika fasilitas tambahan di dalam sistem telah tersedia, dengan sendirinya tingkat aksesibilitas akan

meningkat (Khisty, 2003:10). Hubungan yang sederhana antara penggunaan lahan dan transportasi adalah siklus yang memberikan hubungan yang fundamental antara transportasi dan tata guna lahan (Paquete, 1982). Hal tersebut dapat dilihat dalam Gambar 5.



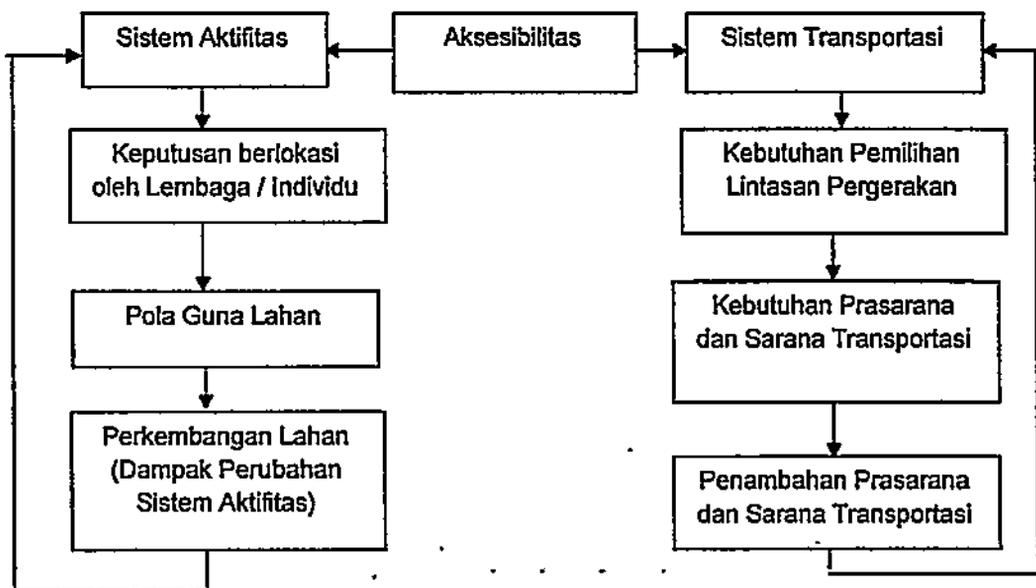
Gambar 5. Siklus Guna Lahan – Transportasi

2.7. Interaksi Transportasi - Tata Guna Lahan

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan

akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan (Black, 1981).

Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, Mayer (1984) menunjukkan kerangka sistem interaksi guna lahan dan transportasi. Perkembangan guna lahan akan membangkitkan arus pergerakan, selain itu perubahan tersebut akan mempengaruhi pula pola persebaran pola permintaan pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah adanya kebutuhan sistem jaringan serta sarana transportasi. Sebaliknya konsekuensi dari adanya peningkatan penyediaan sistem jaringan serta sarana transportasi akan membangkitkan arus pergerakan baru, seperti terlihat pada Gambar 6.



Gambar 6. Sistem Interaksi Guna Lahan dan Transportasi

Apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka

aksesibilitas tinggi. Sebaliknya, jika aktivitas tersebut saling terpisah jauh, dan hubungan transportasinya jelek, maka aksesibilitas rendah, sedangkan kombinasi antar keduanya mempunyai aksesibilitas menengah. Guna lahan dapat mengidentifikasi kegiatan perkotaan di setiap zona yang bersangkutan. Setiap zona dapat dicirikan dengan tiga ukuran, yaitu jenis kegiatan, intensitas penggunaan dan aksesibilitas antar guna lahan (Warpani, 1990).

2.8. Konsep Wilayah dan Pusat Pertumbuhan Pengembangan Wilayah

Dalam Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang, wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional. Menurut Rustiadi, dkk. (2006) wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis.

Komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumberdaya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumberdaya-sumberdaya lainnya yang ada di

dalam suatu batasan unit geografis tertentu. Konsep wilayah yang paling klasik mengenai tipologi wilayah, mengklasifikasikan konsep wilayah ke dalam tiga kategori, yaitu (1) wilayah *homogeny (uniform/homogenous region)*; (2) wilayah nodal (*nodal region*); dan (3) wilayah perencanaan (*planning region* atau *programming region*). Sejalan dengan klasifikasi tersebut, (Glason, 1974 dalam Tarigan, 2005) berdasarkan fase kemajuan perekonomian mengklasifikasikan region/wilayah menjadi 3, yaitu sebagai berikut.

1. Fase pertama yaitu wilayah formal yang berkenaan dengan keseragaman / homogenitas. Wilayah formal adalah suatu wilayah geografik yang seragam menurut kriteria tertentu, seperti keadaan fisik geografi, ekonomi, sosial dan politik.
2. Fase kedua yaitu wilayah fungsional yang berkenaan dengan koherensi dan interdependensi fungsional, saling hubungan antar bagian-bagian dalam wilayah tersebut. Kadang juga disebut wilayah nodal atau *polarized region* dan terdiri dari satuan-satuan yang heterogen, seperti desa-kota yang secara fungsional saling berkaitan.
3. Fase ketiga yaitu wilayah perencanaan yang memperlihatkan koherensi atau kesatuan keputusan-keputusan ekonomi.

Menurut Saefulhakim, dkk (2002) wilayah adalah satu kesatuan unit geografis yang antar bagiannya mempunyai keterkaitan secara fungsional. Wilayah berasal dari bahasa Arab "*wālā-yuwālī-wilāyah*" yang mengandung arti dasar "saling tolong menolong, saling berdekatan baik

secara geometris maupun *similarity*. Contohnya: antara *supply* dan *demand*, hulu-hilir. Oleh karena itu, yang dimaksud dengan pewilayahan (penyusunan wilayah) adalah pendelegasian unit geografis berdasarkan kedekatan, kemiripan, atau intensitas hubungan fungsional (tolong menolong, bantu membantu, lindung melindungi) antara bagian yang satu dengan bagian yang lainnya.

Wilayah Pengembangan adalah pewilayahan untuk tujuan pengembangan / pembangunan / development. Tujuan-tujuan pembangunan terkait dengan lima kata kunci, yaitu

- (1) pertumbuhan;
- (2) penguatan keterkaitan;
- (3) keberimbangan;
- (4) kemandirian; dan
- (5) keberlanjutan.

Sedangkan konsep wilayah perencanaan adalah wilayah yang dibatasi berdasarkan kenyataan sifat-sifat tertentu pada wilayah tersebut yang bisa bersifat alamiah maupun non alamiah yang sedemikian rupa sehingga perlu direncanakan dalam kesatuan wilayah perencanaan.

Pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik.

2. Pengembangan wilayah memerlukan upaya kerjasama pengembangan antar daerah dan menjadi persyaratan utama bagi keberhasilan pengembangan wilayah.
3. Pola pengembangan wilayah bersifat integral yang merupakan integrasi dari daerah-daerah yang tercakup dalam wilayah melalui pendekatan kesetaraan.

Dalam pengembangan wilayah, mekanisme pasar harus juga menjadi prasyarat bagi perencanaan pengembangan kawasan. Dalam pemetaan *strategic development region*, satu wilayah pengembangan diharapkan mempunyai unsur-unsur strategis antara lain berupa sumberdaya alam, sumberdaya manusia dan infrastruktur yang saling berkaitan dan melengkapi sehingga dapat dikembangkan secara optimal dengan memperhatikan sifat sinergisme di antaranya (Direktorat Pengembangan Wilayah dan Transmigrasi, 2003).

2.9. Biaya Transportasi

Pentingnya masalah biaya harus disadari oleh para insinyur transportasi. Insinyur atau para perencana tidak saja harus memenuhi perkiraan biaya dari fasilitas-fasilitas dan operasi-operasi yang telah ada atau yang diusulkan, tetapi juga dengan interpretasi yang benar dari penggunaan biaya-biaya ini dalam setiap analisis atau evaluasi.

Kemudahan dalam mengartikan kata "biaya" ini sangat sering membawa kita kepada kesimpulan yang salah, sebab kata tersebut dapat menunjukkan biaya tunggal yang berhubungan dengan penyediaan suatu

barang atau pelayanan. Memang benar bahwa secara prinsip kita mungkin dapat menentukan suatu biaya total terhadap masyarakat, hasil produksi atau pelayanan seperti transportasi, tetapi biasanya kata "biaya" ini dihubungkan dengan biaya yang harus ditanggung oleh seseorang, kelompok, atau organisasi. Oleh karena itu mungkin berbeda dengan biaya total terhadap masyarakat.

Karakteristik yang beraneka ragam dari biaya ini timbul karena umumnya biaya-biaya yang harus ditanggung oleh seseorang atau kelompok adalah berbeda satu dengan yang lain, dan biasanya orang atau kelompok ini hanya menaruh perhatian terhadap biaya yang dibebankan kepada mereka sendiri. Sebagai contoh, dalam perjalanan menuju ke tempat pekerjaan dengan transport umum, seorang penumpang biasanya hanya mengetahui segi-segi pembiayaan dari ongkos yang harus dibayarnya untuk transport tadi dan waktu perjalanan yang ia gunakan.

"Waktu" dapat dianggap juga sebagai biaya karena ia merupakan sumber langka dari penumpang tadi yang harus diberikan untuk dapat melakukan perjalanan. Selain itu penumpang tadi mungkin sadar akan biaya-biaya lainnya seperti biaya psikologis sehubungan dengan ketidaknyamanan dan mungkin karena kehilangan energi fisik dalam perjalanan, misalnya karena harus berdiri pada beberapa bagian dari perjalanannya. Tetapi secara umum, biaya-biaya ini yaitu ongkos

ditambah waktu perjalanan dan yang lain-lainnya hanya merupakan bagian kecil saja dari biaya total untuk mengangkut penumpang.

Biaya untuk operator sistem transit tidak termasuk biaya, waktu perjalanan penumpang atau ketidaknyamanan yang dialaminya, tetapi akan termasuk kedalam biaya operasi yang biasanya jauh lebih besar daripada hasil yang didapat dari ongkos-ongkos yang dibayar oleh penumpang. Selain itu, operator bertanggung jawab terhadap sebagian atau semua biaya kendaraan, dan pada kasus angkutan transit yang beroperasi pada jalur gerak dan daerah penguasaan jalan tersendiri, biaya untuk penyediaan sarana-sarana tersebut biasanya ditanggung oleh pemerintah atau pemilik usaha transit itu. (Morlok, E.K, 1995:378)

a. Opportunity Cost (Biaya Peluang)

1. Nilai Waktu Perjalanan

Nilai waktu/*Vehicle of Time (VOT)* tersusun atas nilai waktu bagi pengemudi (operator) dan nilai waktu bagi penumpang kendaraan. Bagi penumpang nilai waktu ini masih dibedakan antara penumpang dengan keperluan bisnis dan non bisnis. Dengan mengetahui nilai-nilai waktu bagi masing-masing pihak, dan rata-rata jumlah penumpang pada saat jenis kendaraan, maka dapat dihitung VOT untuk setiap jenis kendaraan.

Ada dua pendekatan yang digunakan untuk menghitung VOT, yaitu:

- 1) Berdasarkan Produk Domestik Bruto (PDRB); dan
- 2) Berdasarkan tingkat kesejahteraan (*Welfare Maximimisation*)

Untuk menghitung nilai waktu digunakan hasil penelitian di beberapa propinsi. Hasil perhitungan nilai waktu pada tahun 1994 di tiga *zone* adalah sebagai berikut :

Tabel 1.
Rata-rata nilai waktu

Zone	Nilai Waktu Penumpang (Rp/hari)
High	300
Medium	235
Low	170

Sumber : KREEM, 1994

2. Estimasi Nilai Waktu

Tidak ada nilai yang langsung dapat diterapkan untuk mencerminkan kenyamanan pengguna jalan, tetapi dapat dikatakan bahwa banyak pengguna jalan yang ingin mempersingkat waktu perjalanannya. Salah satu cara untuk mengkuantifikasi nilai ini adalah dengan menggambarkan nilai waktu *opportunity cost* yang dihasilkan akibat hilangnya kesempatan produktif akibat adanya kebutuhan perjalanan (bisnis atau bukan bisnis) beberapa studi terdahulu menyebutkan bahwa nilai waktu dicari dari survey yang mengestimasi kemauan membayar (*willingness to pay*) pemakai jalan untuk waktu yang telah dihemat. Metode ini belum lazim diterapkan di Indonesia karena belum tersedianya data untuk itu.

Dalam menentukan nilai waktu seseorang, penting untuk mengidentifikasi tujuan dari perjalanan seseorang tersebut. Tujuan perjalanan dapat dibagi menjadi dua yaitu untuk tujuan bisnis dari non bisnis. Perjalanan bisnis tidak mengikutsertakan perjalanan

ke kantor atau pulang ke rumah yang tidak dilakukan pada jam-jam kerja yaitu yang tidak mengakibatkan kerugian produksi ekonomi. Perjalanan non bisnis termasuk semua bentuk perjalanan seperti ke kantor, ke rumah, ke sekolah, berlibur dan sebagainya. Nilai perjalanan bisnis dikuantifikasikan sebagai nilai waktu perjam diasumsikan sama dengan nilai perjam income per kapita. Nilai perjalanan non bisnis ditetapkan 25% dari nilai perjalanan.

Pembagian jenis kendaraan berdasarkan golongan menyebabkan diperlukannya nilai rata-rata jumlah penumpang perjenis kendaraan. jumlah penumpang perkendaraan dapat dilihat dengan mengambil rujukan dari PT. Jasa Marga, 1988, seperti pada tabel 18 berikut:

Tabel 2.

Rata-rata jumlah penumpang per jenis kendaraan, RUCM

Jenis Kendaraan	Jumlah Penumpang
Sedan	3
Jeep	3
Van	3,9
Mobil Penumpang	3,3
Minibus	8,1
Mikrobus	16,2
Standar Bus	36,4
Light Truck	2
Medium Truck	2
Mobil Truk Besar	2

Sumber : *Road User Cost Model, May 1992*

2.10. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Rute

Salah satu asumsi yang paling sering digunakan untuk mempertimbangkan dua faktor utama dalam pemilihan rute, yaitu biaya

pergerakan dan nilai waktu. Biaya pergerakan dianggap proporsional dengan jarak tempuh. Dalam beberapa model pemilihan rute dimungkinkan penggunaan bobot yang berbeda bagi faktor waktu tempuh dan faktor jarak tempuh untuk menggambarkan persepsi pengendara dalam kedua faktor tersebut. Terdapat bukti yang kuat yang menunjukkan bahwa waktu tempuh mempunyai bobot lebih dominan daripada jarak tempuh bagi pergerakan di dalam kota (Tamin, 2006:282)

Outram and Thomson (1979) dalam Tamin, membandingkan hasil persepsi dengan temuan di lapangan. Ternyata proporsi pengendara yang persepsinya sesuai dengan temuan di lapangan sangatlah rendah. Disimpulkan bahwa kombinasi antara jarak dan waktu tempuh dapat dijadikan faktor yang paling dapat menggambarkan persepsi pemilihan rute. Tetapi kombinasi tersebut hanya dapat mewakili sekitar 60%-80% proses pemilihan rute. Terdapat faktor lain yang mempengaruhi pemilihan rute, misalnya perbedaaan persepsi dan informasi rute yang salah.

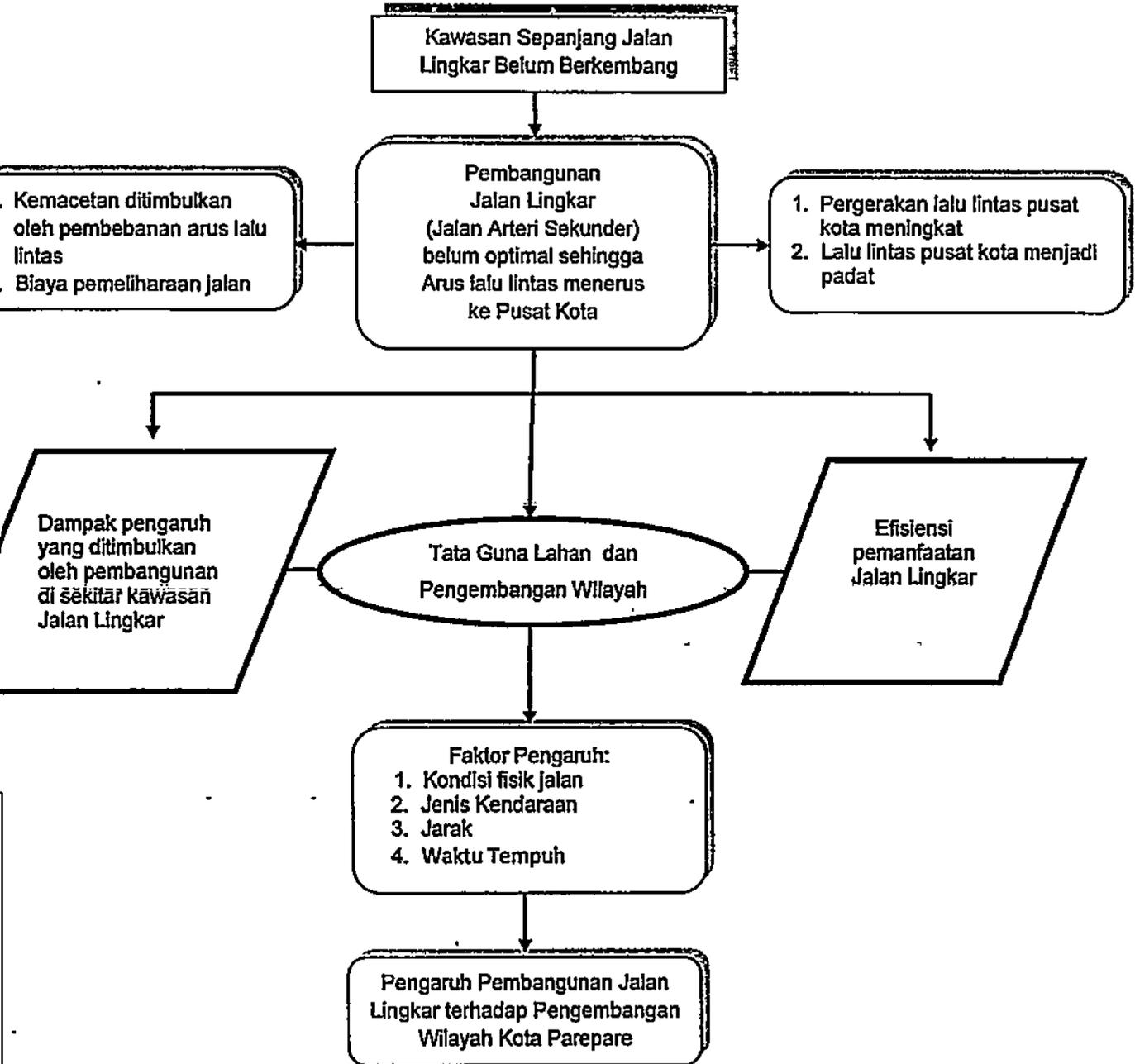
Berdasarkan uraian di atas, kondisi fisik jalan (geometrik dan lapis permukaan), kelengkapan fasilitas jalan (lampu dan rambu jalan) serta kemudahan dalam mendapatkan penumpang khususnya bagi pengemudi angkutan umum turut berpengaruh dalam pemilihan rute bagi pengguna jalan.

2.11. Skala *Likert*

Skala *Likert* digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok tentang kejadian atau gejala sosial. Dalam penelitian gejala sosial ini telah ditetapkan secara spesifik oleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian.

Dengan menggunakan skala *Likert*, maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi dimensi, dimensi dijabarkan menjadi sub variabel kemudian sub variabel dijabarkan lagi menjadi indikator-indikator yang dapat diukur. Akhirnya indikator-indikator yang terukur ini dapat dijadikan titik tolak untuk membuat item instrumen yang berupa pertanyaan atau pernyataan yang perlu dijawab oleh responden. (Anwar, M.I, 12:2007).

2.12. Kerangka Pikir



Gambar 7. Kerangka Pikir

BAB III

METODE PENELITIAN

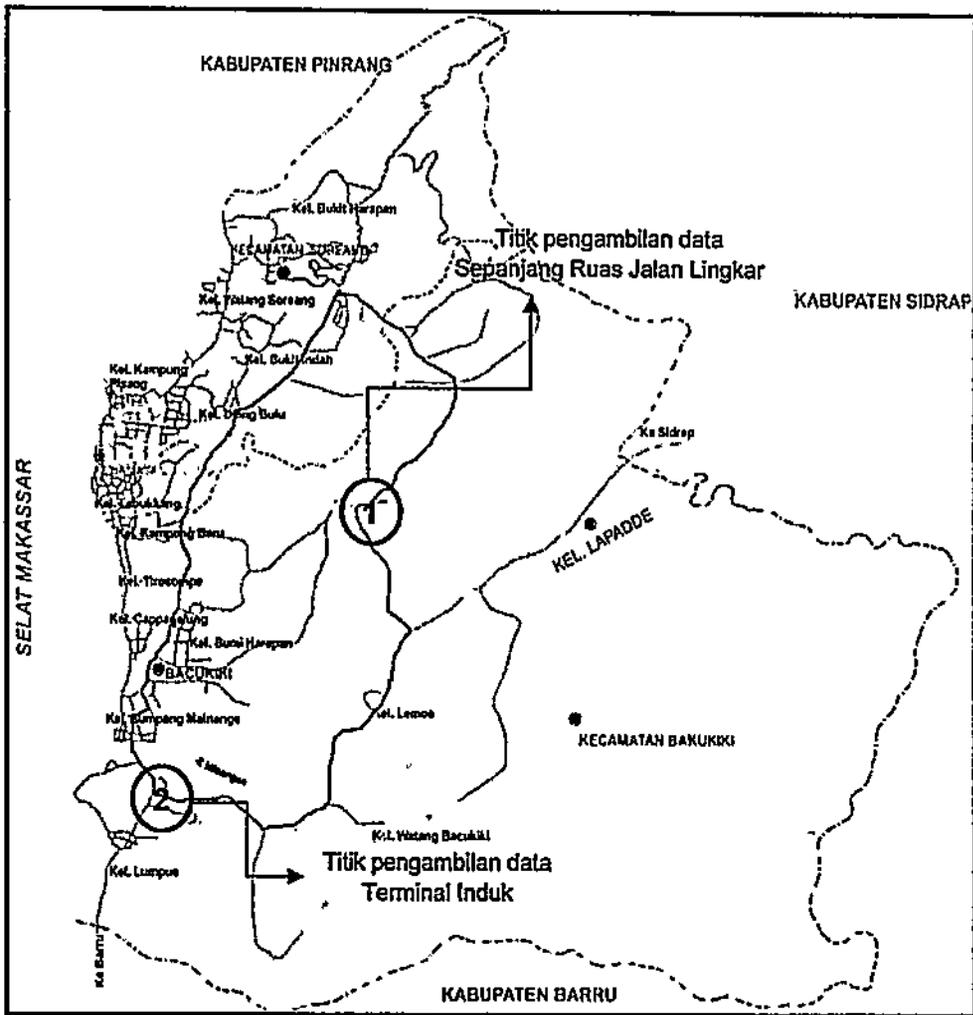
3.1. Rancangan Penelitian

Penelitian yang dilakukan adalah penelitian terapan dengan mempergunakan beberapa pengetahuan ilmiah yakni teori-teori atau studi kepustakaan yang telah dikemukakan menyangkut judul penelitian. Penelitian ini merupakan penelitian non eksperimental yang sifatnya deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Jenis studi kasus dengan pengamatan langsung di lapangan yang ditujukan untuk mengetahui pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare dan menganalisis serta mengetahui tingkat efisiensi pengguna Jalan Lingkar.

3.2. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi Penelitian berada di Kota Parepare, Provinsi Sulawesi Selatan di sepanjang Kawasan Jalan Lingkar yang memiliki panjang ruas jalan 14 Km dengan titik pangkat pada Kompleks Terminal Induk Lumpue dan titik akhir pada perempatan Jalan Ahmad Yani Kota Parepare seperti terlihat pada gambar 13.

Waktu penelitian dilaksanakan mulai bulan Mei 2011 diawali dengan studi pendahuluan, kemudian dilanjutkan dengan observasi pada bulan Juni 2011.



Gambar 8. Lokasi penelitian

3.3. Ruang Lingkup Pembahasan dan Penelitian

1. Ruang Lingkup Pembahasan

Lingkup pembahasan pada penulisan ini di fokuskan pada analisis pengaruh pembangunan jalan lingkar terhadap pengembangan wilayah Kota Parepare serta bagaimana pola pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Parepare, dalam melihat perubahan pola pemanfaatan lahan lima tahun kedepan dengan mengidentifikasi seberapa besar perubahan Pemanfaatan lahan dengan waktu pengamatan selama lima tahun ke depan.

2. Ruang Lingkup Penelitian

Batasan obyek penelitian adalah Kawasan Jalan Lingkar yang memiliki panjang ruas jalan 14 Km dengan titik pangkal pada Kompleks Terminal Induk Lumpue dan titik akhir pada perempatan Jalan Ahmad Yani Kota Parepare

3.4. Populasi dan Sampel

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat di Kecamatan Bacukiki, Kecamatan Lapadde dan Kecamatan Soreang (kawasan sepanjang Jalan Lingkar) Sedangkan sampel ditarik dengan menggunakan teknik penarikan sampel bertujuan (purposive sampling). Adapun penggunaan sampel bertujuan karena pertimbangan waktu, biaya tenaga dalam karakteristik tertentu (Sugiyono, 1999). Jumlah sampel pengguna jalan lingkar yang diambil

sebagai responden 263 orang, pedagang 54 orang, buruh 5 orang, pemerintah 10, dan sopir 25 orang berdasarkan rumus :

$$N = \frac{N.z^2.p.q}{d^2(N-1) + z^2.p.q}$$

3.5. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini terdiri dari pengumpulan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dari sejumlah responden maupun informan serta pengamatan langsung di lapangan melalui observasi dan wawancara dengan memberikan daftar pertanyaan (kuesioner) kepada penduduk di kawasan sepanjang Jalan Lingkar serta pengemudi angkutan umum regional, sedangkan data sekunder diperoleh dari dokumen-dokumen serta referensi yang dianggap relevan dengan penelitian ini.

1. Data primer

a. Survey/observasi langsung.

Data arus lalu lintas dilakukan dengan cara manual pada titik yang telah ditetapkan. Waktu pelaksanaan pencatatan dimulai pada waktu, hari dan tanggal yang ditetapkan. Alat survey yang digunakan adalah jam tangan digital, formulir survey, dan alat tulis.

b. Wawancara langsung.

- 1) Pengumpulan data dilakukan dengan cara pengumpulan informasi dan komentar dari stakeholder yang terkait peran dan fungsi dan tugas dengan ruas jalan yang diteliti. Pihak-pihak

yang dimaksud adalah petugas dari Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum.

- 2) Kegiatan pengumpulan data yang meliputi data biaya tetap dan biaya tidak tetap operasi kendaraan melalui wawancara .

c. Kuesioner

Pengumpulan data dilakukan dengan cara membagikan daftar pertanyaan atau kuesioner kepada penduduk di sepanjang kawasan Jalan Lingkar serta pengguna Jalan Lingkar khususnya kepada pengemudi angkutan umum regional.

2. Data sekunder

Data sekunder yang dibutuhkan yaitu:

- a. Data kondisi jalan yakni data geometrik jalan meliputi data panjang jalan, tipe jalan, lebar jalan, lebar bahu jalan dan kondisi medan
- b. Data unit-unit biaya, yaitu: harga bahan bakar (Rp/liter), harga minyak pelumas (Rp/liter).

3.6. Teknik Analisis Data

Tindak lanjut terhadap data yang telah dikumpulkan melalui teknik pengumpulan data adalah proses analisis data. Data yang diperoleh atau yang dikumpulkan akan dianalisis sesuai dengan tujuan penelitian.

Berdasarkan data yang diterima di lapangan dan berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka dilakukan analisis secara kualitatif dan kuantitatif dengan menginterpretasi hasil analisis data untuk menarik suatu kesimpulan. Adapun olah analisis yang digunakan adalah :

1. Untuk mengukur berapa besar pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare berdasarkan pendapat responden, digunakan analisis pembobotan dengan memberikan skor pada setiap kategori pertanyaan kepada responden untuk masing-masing indikator (Sugiyono, 1999). Adapun indikator tanggapan responden adalah :

<u>Kriteria</u>	<u>Bobot</u>
1. Kondisi jalan	35%
2. Jenis Kendaraan	15%
3. Jarak	30%
4. Waktu tempuh	25%

Untuk keperluan analisis kuantitatif maka jawaban itu dapat diberi skor dari setiap tingkatannya. Nilai tertimbang = bobot x skor x frekuensi (jumlah responden pada masing-masing baris). Berdasarkan hasil perhitungan nilai tertimbang di atas untuk masing-masing baris, indikator akan dihitung kontribusinya. Selanjutnya ditentukan peringkatnya seperti :

- a. Sangat berpengaruh = 4
- b. Berpengaruh = 3
- c. Kurang berpengaruh = 2
- d. Tidak berpengaruh = 1

2. Koefisien korelasi (r). Koefisien Korelasi ini digunakan untuk menentukan korelasi antara variabel tidak bebas dengan variabel bebas atau antara sesama variabel bebas. Koefisien korelasi ini dapat dihitung dengan rumus sebagai berikut :

$$r = \frac{N \sum (x_i y_i) - \sum (x) \sum (y)}{\sqrt{[N \sum (x_i^2) - (\sum x)^2] \cdot [N \sum (y_i^2) - (\sum y)^2]}}$$

Nilai $r = 1$ berarti bahwa korelasi antara variabel Y dan X adalah positif (meningkatnya nilai X akan mengakibatkan meningkatnya nilai Y) sebaliknya jika nilai $r = -1$ berarti korelasi antara variabel Y dan X adalah negatif (meningkatnya nilai X akan mengakibatkan menurunnya nilai Y). Nilai $r = 0$ menyatakan tidak ada korelasi antara variabel/peubah (Sugiyono, 1999).

3.7. Definisi Operasional

Untuk memudahkan pemahaman terhadap variabel dan indikator yang digunakan dalam penelitian ini, dapat diuraikan definisi operasional sebagai berikut :

1. Wilayah

- a. Wilayah adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur yang terkait kepadanya yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan atau aspek fungsional.

b. Wilayah dapat didefinisikan sebagai unit geografis dengan batas-batas spesifik tertentu dimana komponen-komponen wilayah tersebut satu sama lain saling berinteraksi secara fungsional. Sehingga batasan wilayah tidaklah selalu bersifat fisik dan pasti tetapi seringkali bersifat dinamis.

2. Pembangunan

Pembangunan merupakan upaya yang sistematis dan berkesinambungan untuk menciptakan keadaan yang dapat menyediakan berbagai alternatif yang sah bagi pencapaian aspirasi setiap warga yang paling humanistik.

3. Biaya transportasi

Biaya yang dinilai dari Biaya Operasi Kendaraan (*Vehicle Operating Cost*) dan *Opportunity Cost* (Biaya Peluang)

4. Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Biaya total yang dibutuhkan dinilai dari biaya tetap dan biaya tidak tetap. Satuannya Rupiah per kilometer

5. *Opportunity cost* (biaya peluang)

Biaya yang dinilai dari biaya penghematan waktu tempuh.

Satuannya Rupiah/orang/jam.

6. Biaya tetap (*fixed cost*)

Biaya tetap dinilai dari biaya depresiasi kendaraan, biaya awak kendaraan, biaya bunga, biaya asuransi, dan biaya *overhead*. Satuannya Rupiah/km.

7. Biaya tidak tetap (*variable cost*)

Biaya tidak tetap dinilai dari biaya konsumsi bahan bakar minyak, biaya konsumsi oli, biaya konsumsi suku cadang, biaya upah pemeliharaan kendaraan, biaya konsumsi ban. Satuannya Rupiah/km.

8. Biaya depresiasi kendaraan

Biaya depresiasi kendaraan dinilai dari harga kendaraan pada waktu dibeli dan harga kendaraan pada saat terakhir pengoperasian. Satuannya Rupiah/km

9. Biaya awak kendaraan

Biaya awak kendaraan dinilai dari pembayaran gaji/upah awak kendaraan. Satuannya Rupiah/km

10. Biaya bunga modal

Biaya bunga modal dinilai kompensasi atas modal usaha yang diperoleh dari pinjaman pada lembaga keuangan. Satuannya Rupiah/km

11. Biaya *overhead*

Biaya *overhead* dinilai dari biaya perizinan, KIR dan pajak kendaraan. Satuannya Rupiah/km

12. Biaya konsumsi bahan bakar minyak (BiBBMi)

Biaya yang dinilai dari konsumsi bahan bakar minyak dalam pengoperasian suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh. Satuannya Rupiah/km.

13. Biaya konsumsi suku cadang (BPi)

Biaya yang dinilai dari konsumsi suku cadang kendaraan dalam pengoperasian suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh. Satuannya Rupiah/km.

14. Biaya upah pemeliharaan kendaraan (BUi)

Biaya yang dinilai dari upah pemeliharaan kendaraan untuk setiap jenis kendaraan yang dioperasikan dalam jarak tertentu. Satuannya Rupiah/km.

15. Biaya konsumsi oli (BOi)

Biaya yang dinilai dari konsumsi oli dalam pengoperasian suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh. Satuannya Rupiah/km.

16. Biaya konsumsi ban (BBi)

Biaya yang dinilai dari konsumsi ban dalam pengoperasian suatu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh. Satuannya Rupiah/km.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1. Gambaran Umum Kota Parepare

4.1.1. Kondisi Fisik Wilayah

Kondisi fisik wilayah Kota Parepare yang dimaksud dalam penelitian ini yaitu meliputi aspek fisik dasar wilayah dan penggunaan lahan. Adapun kajian data tersebut sebagaimana pada pembahasan berikut:

a. Letak Geografis dan Batas Administrasi

Secara geografis Kota Parepare terletak di antara $3^{\circ} 57' 39'' = 4^{\circ} 04' 49''$ Lintang Selatan dan $119^{\circ} 36' 24'' - 119^{\circ} 43' 40''$ Bujur Timur . dengan batas-batas wilayah:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Pinrang
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Barru
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sidenreng Rappang.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Selat Makassar

Kota Parepare terletak di pantai barat provinsi sulawesi selatan, berjarak kurang lebih 155 km dari Makassar ke arah utara atau memakan waktu sekitar 3-4 jam perjalanan darat. Posisinya tepat di pesisir Selat Makassar yang memisahkan Pulau Sulawesi dan Pulau Kalimantan sehingga arus lalu lintas antar pulau ini pun menjadi salah satu layanan yang tersedia di beberapa pelabuhan.

Secara administrasi Kota Parepare terdiri atas 4 kecamatan dan 22 kelurahan, dengan luas wilayah mencapai 99,33 Km² dan berpenduduk sekitar 129.262 jiwa. Kecamatan Bacukiki merupakan kecamatan yang terluas di Kota Parepare, terdiri dari 4 kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan sebesar 66,70 Km². Sedangkan kecamatan yang paling kecil yaitu Kecamatan Soreang yang terdiri dari 7 kelurahan dengan luas wilayah keseluruhan 8,33 Km². Untuk lebih jelasnya mengenai luas wilayah Kota Parepare sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 3
Wilayah Kecamatan dan Kelurahan Kota Parepare
Tahun 2010

No	Kecamatan	Jumlah Desa/ Kelurahan	Luas (Km ²)	Persentase (%)
1.	Bacukiki	4	66,70	67
2.	Bacukiki Barat	6	13,00	13
3.	Ujung	5	11,30	11
4	Soreang	7	8,33	8
Jumlah		22	99,33	100

Sumber : Kota Parepare Dalam Angka, Tahun 2011

b. Topografi

Ditinjau dari aspek topografi wilayah, wilayah Kota Parepare terdiri dari daerah datar sampai bergelombang, dengan klasifikasi kurang lebih 80% luas daerahnya merupakan daerah perbukitan dan sisanya daerah datar dengan ketinggian 25 – 500 meter diatas permukaan laut (mdpl), dengan dataran tinggi bergelombang dan berbukit (88,96%) dengan fungsi dominan untuk lahan perkebunan (18,56%), kehutanan (43,04%), dan daerah permukiman (1,57%), serta sebagian kecil merupakan dataran

rendah yang rata hingga landai (11,04%) dengan fungsi permukiman (2,80%), pertanian (9,40%) dan perikanan (0,24%).

Kota Parepare sebagian besar wilayahnya berada pada ketinggian atau perbukitan terutama pada wilayah Kecamatan Bacukiki dengan ketinggian >500 meter dpl. Khusus untuk Kecamatan Ujung dan Kecamatan Soreang yang merupakan lokasi rencana kawasan berikat, berada pada ketinggian 0-500 mdpl. Dengan kondisi seperti ini memperlihatkan bahwa morfologi Kota Parepare terbagi atas morfologi rendah dan tinggi (perbukitan/pegunungan). Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 4
Luas Ketinggian Wilayah (Ha) Kota Parepare
Tahun 2008

No	Kecamatan	Luas Ketinggian Wilayah (Ha)				
		0 – 7 m	8 – 25 m	26 – 100 m	101 – 500 m	>500 m
1.	Bacukiki*	154,6	776,4	2.668,78	3.119,0	316,11
2.	Ujung	87,16	214,78	476,64	54,40	-
3.	Soreang	70,84	38,6	914,64	105,92	-
Jumlah		312,6	1.029,78	5.060,06	2.279,32	316,11

Sumber : Data Pokok Kota Parepare

*Data Kec. Bacukiki Barat Masih Bergabung dengan Kecamatan Induk

c. Geologi

Formasi geologi yang membentuk struktur batuan di wilayah Kota Parepare antara lain endapan alluvial, kerikil, pasir, lempung dan batu gamping koral. Selain itu terdapat juga batu gunung apai seperti tufu, breksi, konglomerat dan lava.

Sedangkan struktur tanah dan batuan di wilayah Kota Parepare meliputi struktur batuan (geologi) yang terdiri dari struktur batuan gunung

api kering dan batuan gunung api bersifat menengah dan basah dan struktur batuan yang terletak di daerah sebelah selatan wilayah Kota Parepare, sedangkan kondisi fisiografi secara garis besarnya dapat dikelompokkan menjadi dua kelompok yakni daratan rendah dan perbukitan.

d. Jenis Tanah

Jenis tanah yang dominan antara lain tanah regosol yang memiliki tekstur kasar dengan kandungan pasir lebih dari 60% dan memiliki solum yang dangkal, serta tanah alluvial yang merupakan tanah endapan yang memiliki horizon yang lengkap karena kerap kali tercuci akibat erosi pada daerah kemiringan. Untuk jenis tanah regosol dan alluvial menunjukkan kelompok yang berbeda-beda. Menurut sumbernya dari bahan yang terangkut/endapan pembentukan tubuh ini tidak dipengaruhi oleh iklim, sehingga terbentuk pada relief yang datar hingga bergelombang.

e. Klimatologi

Kota Parepare beriklim tropis basah seperti iklim pada umumnya di Indonesia yaitu adanya musim kemarau dan musim penghujan. Musim kemarau biasanya terjadi pada bulan Mei sampai pada bulan Oktober, sedangkan musim penghujan terjadi pada Bulan November sampai dengan bulan April.

Berdasarkan catatan stasiun klimatologi, rata-rata temperatur Kota Parepare sekitar $28,5^{\circ}\text{C}$ dengan suhu minimum $25,6^{\circ}$ dan suhu maksimum $31,5^{\circ}\text{C}$. Variasi temperatur antara musim kemarau dan musim penghujan

relatif kecil. Dalam tahun-tahun terakhir ini, keadaan musim di Kota Parepare kadang tidak menentu. Pada bulan-bulan dimana seharusnya turun hujan dalam kenyataan tidak ada hujan sama sekali, atau sebaliknya pada musim kemarau bahkan terjadi hujan berkepanjangan.

f. Hidrologi

Untuk kondisi Hidrologi yang terdapat di Kota Parepare, berupa sungai Karajae yang melintas di wilayah Kota Parepare. Dan ada beberapa sungai kecil yang airnya bermuara langsung ke Sungai Karajae. Sungai yang airnya mengalir sepanjang tahun dengan debit air yang cukup besar tersebut dimanfaatkan sebagai sumber air untuk pengelolaan air bersih. Selain itu, terdapat air tanah dangkal berupa sumur-sumur yang dibuat oleh masyarakat dan air tanah dalam berupa sumur artesis yang juga banyak dimanfaatkan sebagai sumber air bersih.

g. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan dapat dibedakan berdasarkan peruntukannya yakni kawasan budidaya dan non budidaya. Terlihat secara garis besar penggunaan lahan dari jenis penggunaan lahan yang ada di Kota Parepare didominasi oleh penggunaan lahan perkotaan dan non perkotaan. Penggunaan lahan perkotaan seperti industri, pergudangan, jasa, perdagangan, perumahan dan lahan kosong. Sedangkan untuk lahan non perkotaan meliputi sawah, tambak, kebun campuran dan padang rumput, semak dan hutan. Penggunaan lahan perkotaan cenderung berada pada

kota bawah disekitar pesisir pantai. Sedangkan untuk kota atas masih didominasi oleh penggunaan lahan pertanian dan perkebunan.

Sampai saat ini penggunaan lahan di Kota Parepare masih didominasi Kawasan Hutan yaitu dengan luas mencapai 4.363.8 atau 43,93%, menyusul padang rumput 1.912.5Ha dan penggunaan lahan terkecil adalah rawa yaitu 1.00. Sedangkan penggunaan lahan untuk kegiatan perumahan hanya berkisar 424.00 dari seluruh luas wilayah Kota Parepare. Untuk lebih jelasnya Penggunaan Lahan di Kota Parepare sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 5
Penggunaan Lahan Kota Parepare Tahun 2003 - 2007

No	Jenis Penggunaan Lahan	2003	2004	2005	2006	2007
1	Perumahan	423.83	423.83	423.83	424.00	424.00
2	Jasa	71.90	71.78	71.78	71.78	71.78
3	Industri	17.32	17.32	17.32	17.32	17.32
4	Perusahaan	59.02	59.02	59.02	59.02	59.02
5	Kebun/Tegalan	1.848.9	1.562.02	1.562.02	1.849.0	1.849.0
6	Sawah	933.00	932.24	932.24	933.00	933.00
7	Tambak	71.65	63.65	36.65	14.00	14.00
8	Rawa	1.22	1.22	1.22	1.00	1.00
9	Hutan Rakyat	4.363.8	4.363.8	4.363.8	4.363.8	4.363.8
10	Padang Rumput	1.854.2	2.058.1	2.058.1	1.912.5	1.912.5
11	Jalan	285.55	285.55	285.55	285.55	285.55
12	Perdagangan	-	-	-	-	-
13	Kolam / Empang	1.50	121.40	121.40	2.00	2.00
Jumlah		9.933.00	9.933.00	9.933.00	9.933.00	9.933.00

Sumber : Indikator Ekonomi Kota Parepare Tahun 2008

4.1.2. Aspek Kependudukan

Kesejahteraan penduduk merupakan sasaran utama dari pembangunan sebagaimana tertuang dalam GBHN. Pembangunan yang dilaksanakan adalah dalam rangka membentuk manusia Indonesia seutuhnya dari seluruh masyarakat Indonesia.

a. Perkembangan dan Sebaran Penduduk

Pada tahun 2006 jumlah penduduk Kota Parepare tercatat sebanyak 115.199 jiwa. Dari data perkembangan jumlah penduduk Kota Parepare dari Tahun 2006-2010 telah mengalami peningkatan yaitu pada tahun 2006 berjumlah 115.199, kemudian tahun 2007 terjadi peningkatan menjadi 116.309 jiwa, tahun 2008 menjadi 117.063 jiwa dan akhirnya terus mengalami pertumbuhan yang positif hingga tahun 2010. Peningkatan tersebut disebabkan karena adanya penambahan penduduk yang tidak merata. Untuk lebih jelasnya sebagaimana terlihat pada tabel berikut :

Tabel 6
Perkembangan Jumlah Penduduk Kota Parepare
Tahun 2006-2010

No	Kecamatan	Tahun				
		2006	2007	2008	2009	2010
1	Bacukiki	44.225	48.369	13.857	14.068	14.477
2	Bacukiki Barat	-	-	36.482	37.036	39.085
3	Ujung	29.584	29.681	29.150	2.619	32.231
4	Soreang	41.360	38.259	37.574	38.145	43.469
Jumlah		115.199	116.309	117.063	118.842	129.262

Sumber : Kota Parepare Dalam Angka Tahun 2011

b. Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk wilayah, diketahui melalui perbandingan antara jumlah penduduk dengan luas wilayah. Jumlah penduduk wilayah Kota Parepare tahun 2010 sebanyak 129.262 jiwa dengan luas wilayah 99,33 Km², jadi kepadatan penduduk Kota Parepare sebesar 1.301 jiwa/Km². Kepadatan penduduk terbesar terdapat pada Kecamatan Soreang yaitu sebesar 5.218 jiwa/ Km², sedangkan kepadatan penduduk terkecil terdapat di Kecamatan Bacukiki yaitu sebesar 217 jiwa/ Km². Untuk lebih jelasnya sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 7
Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, dan Kepadatan Penduduk Dirinci
PerKecamatan di Kota Parepare Tahun 2010

No	Kecamatan	Luas (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Persentase (%)	Kepadatan (Jiwa/Km ²)
1	Bacukiki	66,70	14.477	11	217
2	Bacukiki Barat	13,00	39.085	30	3.007
3	Ujung	11,30	32.231	25	2.852
4	Soreang	8,33	43.469	34	5.218
Jumlah		99,33	129.262	100	-

Sumber : Kota Parepare Dalam Angka Tahun 2011

4.1.3. Prasarana Transportasi Wilayah

Aspek prasarana transportasi wilayah merupakan komponen yang sangat penting dalam suatu wilayah. Pemaparan tentang aspek prasarana transportasi wilayah di Kota Parepare meliputi; karakteristik sistem transportasi, fungsi jaringan jalan, dan kondisi jaringan yang dipergunakan untuk mendukung kelancaran aktivitas atau kegiatan dalam rangka peningkatan pertumbuhan suatu wilayah.

- **Transportasi Darat**

Tersedianya sarana dan prasarana transportasi wilayah Kota Parepare merupakan tolak ukur tumbuh berkembangnya sektor-sektor kegiatan yang ada. Salah satu dari prasarana transportasi darat adalah prasarana jalan yang memiliki peran dan fungsi yang cukup signifikan dalam memperlancar arus transportasi. Pada bagian ini akan diuraikan data tentang sarana jalan, moda angkutan dan terminal.

Kota Parepare memiliki jaringan jalan yang juga merupakan Jalan Nasional Trans Sulawesi. Selain itu, jaringan Jalan Lingkar Luar luar (*Outer Ringroad*) juga tersedia yang dapat digunakan sebagai jalan alternatif lalulintas regional. Panjang jalan di Kota Parepare adalah 286.321 Km dan kondisi jalan tersebut dalam kondisi baik dengan konstruksi berupa aspal.

Selain dukungan transportasi laut, Kota Parepare juga akan dilengkapi dengan pelabuhan konteiner yang saat ini dalam proses pembangunan. Mobilitas penduduk Parepare dilayani empat terminal kendaraan umum, baik terminal antarkota maupun antar provinsi. Untuk jarak dekat, tersedia becak atau ojek yang tersebar di hampir seluruh wilayah. Hal ini menunjukkan tidak ada kesulitan bagi penduduk Kota Parepare sendiri atau mereka yang berasal dari daerah tetangga apabila hendak berkunjung atau singgah di kota ini.

Kota Parepare memiliki empat terminal angkutan umum yang dibedakan menurut fungsinya. Yang terbesar adalah terminal induk

yang memiliki areal seluas ±2 Ha dan sanggup menampung sekitar 125 kendaraan. Dua terminal lainnya, yaitu Terminal Lapadde dan Soreang khusus melayani penumpang dengan tujuan dari dan ke Kabupaten Sidrap dan Pinrang. Sedangkan satu terminal lagi adalah terminal angkutan dalam kota yang berlokasi di kawasan Pasar Lakessi.

- **Transportasi Laut**

Sarana transportasi laut merupakan sarana perhubungan yang sangat penting dan strategis bagi Kota Parepare, karena daerah ini mempunyai wilayah perairan laut yang cukup luas dan terdiri dari beberapa pulau. Adapun data yang disajikan dalam sistem transportasi laut Kota Parepare yaitu banyaknya kunjungan kapal, penumpang dan jumlah barang. Untuk mendukung jaringan transportasi laut, Kota Parepare memiliki 5 unit pelabuhan yakni Pelabuhan Nusantara, Pelabuhan Cappa Ujung, Pelabuhan Lontange, Pelabuhan Khusus Ternak dan Pelabuhan Khusus Pertamina. Keunggulan dari pelabuhan-pelabuhan tersebut adalah terletak di Selat Makassar yang merupakan pelabuhan alam terletak di Teluk Parepare sehingga aman dari hampasan ombak, alur pelabuhan cukup dalam (40 m), kolam pelabuhan sebesar 11 – 14 m, dan fungsi pelabuhan sebagai pelabuhan regional, nasional, dan Internasional.

4.1.4. Budaya dan Agama

Masyarakat Kota Parepare adalah masyarakat heterogen dengan kebudayaan yang beragam. Suku bugis merupakan suku yang dominan.

Pada umumnya masyarakat Kota Parepare telah menyadari akan pentingnya menjaga keamanan dan kenyamanan kota, karena Parepare merupakan kota transit dengan 2 pelabuhan besar yang memungkinkan terjadinya mobilitas masyarakat dari dan ke daerah lain khususnya pada daerah kawasan Indonesia Timur dan Indonesia pada umumnya. Secara khusus kebudayaan bugis mewarnai sebagian besar kehidupan masyarakat kota ini meskipun tradisi dan kebudayaan etnis atau komunitas lain juga menunjukkan eksistensinya. Budaya *siakatau* (bahasa bugis yang artinya saling menghormati) sangat dijunjung oleh masyarakat kota parepare.

4.1.5. Infrastruktur

- Drainase

Air buangan di Kota Parepare umumnya berasal dari air hujan dan air limbah dari kegiatan perkotaan (pemukiman, perdagangan, jasa dan industri). Fasilitas drainase yang tersedia meliputi saluran drainase sepanjang 48.659 m atau rata-rata 0,45m/kapita yang terdiri atas saluran premier sepanjang 6.992 m, saluran sekunder 28.135 m dan saluran tersier 13.602 m.

- Air Bersih

Masyarakat Kota Parepare umumnya menggunakan air bersih yang dikelola oleh PDAM Kota Parepare. Hanya sebagian kecil masyarakat yang belum mempunyai akses untuk memanfaatkan jaringan PDAM

ini. Secara keseluruhan kapasitas terpasang mencapai 205 liter/detik, tetapi kapasitas terpakai baru mencapai 165 liter/detik.

- **Listrik**

Kebutuhan listrik Kota Parepare dipasok melalui gardu induk PLN dan PLTA Bakaru serta PLTD Suppa dengan kapasitas yang tersedia mencapai 76 Mw. Instalasi listrik telah terpasang secara merata diseluruh rumah penduduk Kota Parepare dengan kapasitas pemakaian mencapai 37,5 Mw, sehingga masih terdapat surplus tenaga listrik.

- **Telekomunikasi**

PT. Telkom telah menyediakan instalasi jaringan telekomunikasi dengan kapasitas 5.960 SST, sedangkan yang terpakai mencapai 5.526 SST. Disamping itu masyarakat pada umumnya juga memanfaatkan layanan telepon seluler yang disediakan oleh beberapa operator nasional seperti Telkomsel, Indosat dan Exelindo.

4.2. Tinjauan Umum Lokasi Penelitian

Berdasarkan pada batasan penelitian yang telah disebutkan pada bab sebelumnya, Tujuan dibangunnya Jalan Lingkar Luar Kota Parepare adalah sebagai salah satu sarana pengembangan wilayah regional dan untuk memberikan akses yang lebih baik kepada pengguna jalan, Di samping itu Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berfungsi sebagai jalan alternatif bagi angkutan umum yang menghubungkan beberapa provinsi dan antar daerah di Sulawesi Selatan dan Sulawesi Barat sehingga akan

berdampak positif terhadap kelancaran dan kenyamanan lalu lintas di pusat kota.

Keberadaan pusat perbelanjaan, lingkungan pemukiman yang awalnya merupakan areal rawa dan tambak. Seiring dengan perkembangan yang begitu pesat pada sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang telah mengalami perubahan fungsi lahan. Perubahan tersebut akibat pertumbuhan penduduk yang pesat dan padat yang menuntut pada permintaan lahan di daerah pinggiran.

4.2.1. Kondisi Fisik Dasar

a. Batas Administrasi

Secara administrasi, Jalan Lingkar Luar melalui beberapa wilayah yaitu daerah lemoe, lapadde dan daerah terminal lumpue.

Letak yang cukup strategis, yang merupakan Jalan Lingkar Luar memberikan daya tarik yang kuat terhadap perubahan pemanfaatan lahan, perubahan pola pemanfaatan lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare.

b. Kondisi Geologi dan Jenis Tanah

Keadaan geologi di lokasi penelitian Formasi geologi yang membentuk struktur batuan di wilayah sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare. antara lain endapan alluvial, dan batu gamping koral. Selain itu terdapat pula batuan vulkanik seperti tuff, breksi, konglomerat dan lava, serta batuan gunung api kering.

c. Kondisi Topografi

Kondisi topografi sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berada pada elevasi 3 sampai 10 meter dari permukaan laut (dpl), sehingga kondisi topografi tersebut sangat mendukung terhadap pemanfaatan lahan berupa permukiman. Perdagangan, pertanian, tambak dll)

d. Kemiringan Lereng

Persentase kelerengan sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare memiliki kondisi topografi yang bervariasi dan terletak pada elevasi antara 0-500 m dpl. Sekitaran 18% wilayah ini berada pada kemiringan 0 – 8 %. Wilayahnya memiliki kelerengan 8 – 15% sekitar 40 % dari luas wilayahnya dan 42% lagi memiliki kelerengan 15 – 40%.

4.2.2. Data Lalu Lintas Jalan Lingkar Luar Kota Parepare

a. Arus kendaraan dari terminal lumpue (Kelurahan Lemoe)

Arus kendaraan dari terminal lumpue (Kelurahan Lemoe) yang merupakan jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berdasarkan survey pada hari senin, jumat dan minggu yaitu di dominasi oleh roda dua. Untuk lebih jelasnya mengenai Arus kendaraan dari terminal lumpue (Kelurahan Lemoe) sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 8
Jumlah dan jenis kendaraan dari Terminal Lumpue
(Kelurahan Lemoe)

No	Jenis Kendaraan	Hari		
		Senin	Jumat	Minggu
		I	I	I
I. Angkutan Umum				
1.	Izusu Panter dan Sejenisnya	5	3	2
2.	Bus	3	2	1
3.	Angkutan Kota (Angkot)	5	12	11
II. Kendaraan Pribadi				
1.	Roda Empat	34	41	15
2.	Roda Dua	189	245	221
III. Angkutan Barang				
1.	Truk	1	3	2
2.	Pick Up	2	2	1
Jumlah		239	308	253

Sumber : Hasil Survey Lapangan Tahun 2011

b. Arus kendaraan dari Arah Lapadde (Kelurahan Lemoe)

Arus kendaraan dari Lapadde (Kelurahan Lemoe) yang merupakan jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berdasarkan survey pada hari senin, jumlah kendaraan roda dua sebanyak 156 unit, roda empat sebanyak 65 unit ,pada hari jumat jumlah kendaraan masih di dominasi oleh roda dua sebanyak 144 unit dan roda empat sebanyak 77 unit dan pada hari minggu jumlah kendaraan roda dua sebanyak 170 unit dan kendaraan izusu panter dan sejenisnya sebanyak 40 unit . Untuk lebih jelasnya mengenai Arus kendaraan dari dari Arah Lapadde (Kelurahan Lemoe) sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 9
Jumlah dan jenis kendaraan dari Arah Lapadde
(Kelurahan Lemoe)

No	Jenis Kendaraan	Hari		
		Senin	Jumat	Minggu
		I	I	I
I. Angkutan Umum				
1.	Izusu Panter dan Sejenisnya	21	11	40
2.	Bus	2	21	13
3.	Angkutan Kota (Angkot)	33	42	27
II. Kendaraan Pribadi				
1.	Roda Empat	65	77	89
2.	Roda Dua	156	144	170
III. Angkutan Barang				
1.	Truk	3	2	6
2.	Pick Up	5	3	5
Jumlah		285	300	350

Sumber : Hasil Survey Lapangan Tahun 2011

g. Arus kendaraan dari Arah Makassar
(Depan terminal Induk Lumpue)

Arus kendaraan dari Arah Makassar (Depan terminal Induk Lumpue) yang merupakan jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berdasarkan survey pada hari senin yaitu sebanyak 469 unit dimana roda dua berjumlah 211 unit, roda empat sebanyak 134 unit, angkutan kota sebanyak 23 unit, pada hari jumat jumlah kendaraan roda dua mencapai 321 unit, roda empat sebanyak 123 unit, pick up sebanyak 122 unit dan pada hari minggu jumlah kendaraan roda dua mencapai 411 unit dan roda empat sebanyak 146 unit . Untuk lebih jelasnya mengenai Arus kendaraan dari Makassar (Depan terminal Induk Lumpue) sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 10
Jumlah dan jenis kendaraan dari Arah Makassar
(Depan terminal Induk Lumput)

No	Jenis Kendaraan	Hari		
		Senin	Jumat	Minggu
		I	I	I
I. Angkutan Umum				
1.	Izusu Panter dan Sejenisnya	26	21	26
2.	Bus	21	12	17
3.	Angkutan Kota (Angkot)	23	19	16
II. Kendaraan Pribadi				
1.	Roda Empat	134	123	146
2.	Roda Dua	211	321	411
III. Angkutan Barang				
1.	Truk	33	24	44
2.	Pick Up	21	122	27
Jumlah		469	642	687

Sumber : Hasil Survey Lapangan Tahun 2011

d. Arus kendaraan Masuk Ke Pusat Kota (Persimpangan Jl.A.Yani)

Arus kendaraan Masuk Ke Pusat Kota (Persimpangan Jl.A.Yani) yang merupakan jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berdasarkan survey pada hari senin, jumlah angkutan umum jenis izusu panter sebanyak 18 unit, bus sebanyak 4 unit dan angkutan kota sebanyak 27 unit, sedangkan jumlah kendaraan pribadi roda empat sebanyak 265 unit, roda dua sebanyak 338 unit, pada hari jumat total jumlah kendaraan yang melalui Jalan Lingkar Luar sebanyak 207 unit dengan jumlah kendaraan roda dua sebanyak 136 unit dan pada hari minggu jumlah kendaraan roda dua sebanyak 727 unit dan kendaraan roda empat sebanyak 406 unit . Untuk lebih jelasnya mengenai Arus kendaraan Masuk Ke Pusat Kota (Persimpangan Jl.A.Yani) sebagaimana pada tabel berikut :

Tabel 11
Jumlah dan jenis kendaraan Masuk Ke Pusat Kota
(Persimpangan Jl.A.Yani)

No	Jenis Kendaraan	Hari		
		Senin	Jumat	Minggu
		I	I	I
I. Angkutan Umum				
1.	Izusu Panter dan Sejenisnya	18	8	36
2.	Bus	4	3	13
3.	Angkutan Kota (Angkot)	27	7	129
II. Kendaraan Pribadi				
1.	Roda Empat	265	40	406
2.	Roda Dua	338	136	727
III Angkutan Barang				
1.	Truk	33	13	74
2.	Pick Up	35	3	57
Jumlah		720	207	1.442

Sumber : Hasil Survey Lapangan Tahun 2011

4.3. Analisis RTRW Kota Parepare

Dalam pengembangan wilayah Kota Parepare, transportasi memegang peran yang sangat penting. Peran tersebut adalah memudahkan interaksi antar wilayah. Semakin mudah interaksi wilayah maka akan diperoleh manfaat ekonomi, sosial dan kewilayahaan (membuka keterisolasian dengan wilayah lain). Hubungan antar wilayah yang semakin baik dan mudah akan merangsang dan membangkitkan pergerakan penduduk, kegiatan ekonomi dan sosial. Akhirnya diharapkan dengan adanya hubungan antar wilayah akan meningkatkan perkembangan dan pertumbuhan wilayah Kota Parepare.

Berdasarkan klasifikasi fungsi jaringan jalan, Kota Parepare dilalui oleh jalan arteri sebagai jalur penghubung utama, sedangkan penghubung antar kawasan dan lingkungan permukiman dilalui oleh jalan kolektor

sekunder dan jalan lokal. Jalan arteri di Kota Parepare terbentang mulai dari Kecamatan Bacukiki, Ujung dan Soreang yang menghubungkan ke wilayah utara (Pinrang), Selatan (Barru) dan timur (Sidrap).

Jaringan jalan di Kota Parepare berdasarkan jenis permukaannya dapat diklasifikasikan menjadi empat kategori, yaitu jenis permukaan jalan berupa aspal, kerikil, tanah dan lainnya. Panjang jalan di Kota Parepare tahun 2007 tercatat sekitar 341.229 Km. dengan kondisi ,mulai baik, sedang, rusak hingga rusak berat. Jenis permukaan berupa aspal merupakan jenis permukaan jalan terbesar di Kota Parepare yaitu mencapai 210,504 Km.

4.4. Analisis Arahan Pemanfaatan Lahan di Sepanjang Jalan

Lingkar Kota Parepare

Kebutuhan akan transportasi berhubungan langsung dengan penyebaran dan intensitas tata guna lahan yang ada di jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare. Kecenderungan pola penyebaran tata guna lahan di jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berindikasi pada pola aktivitas masyarakat dan menimbulkan jarak fisik suatu lokasi aktivitas dengan lokasi aktivitas lainnya. Hal ini sangat potensial memberikan dorongan (*stimulan*) timbulnya pergerakan lalu lintas.

Jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang penggunaan lahannya didominasi permukiman dan tambak memiliki keterkaitan yang erat dengan permintaan fasilitas transportasi yang berarti pula bahwa jumlah arus lalu lintas akan meningkat, Khususnya terhadap pengguna jasa

angkutan umum penumpang, dimana kebutuhan pergerakan ini tidak hanya terbatas pada kelompok *choice* tetapi juga pada kelompok masyarakat *captive*, dengan demikian maka keberadaan angkutan umum penumpang dan pembangunan terminal di Jalan Lingkar Luar Kota Parepare sangat dibutuhkan dalam upaya memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat yang akan melaksanakan aktivitas di sekitar di jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare serta dapat meningkatkan minat masyarakat untuk memanfaatkan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare.

Untuk mendukung analisis penggunaan lahan terhadap perkembangan di jalur Jalan Lingkar Luar Kota Parepare maka arahan pemanfaatan lahan di sepanjang jalan lingkar Kota Parepare di arahkan untuk pengembangan kawasan permukiman, perdagangan dan jasa dan mempertahankan jalur hijau yang ada, sehingga dapat mendorong pergeseran aktivitas penduduk perkotaan ke lahan yang terletak di daerah pinggiran kota yang mulai berkembang, tidak hanya sebagai barang produksi tetapi juga sebagai investasi terutama pada lahan-lahan yang mempunyai prospek akan menghasilkan keuntungan yang tinggi, dengan meningkatnya aktivitas di sekitar wilayah tersebut akan berpengaruh terhadap peningkatan keinginan masyarakat untuk menggunakan jalur jalan lingkar yang ada.

Dari hasil survey yang dilakukan di jalur jalan lingkar luar kota parepare menunjukkan bahwa pola penggunaan lahan yang terdapat di sepanjang jalur jalan lingkar luar kota parepare pada saat ini masih

didominasi oleh lahan permukiman, persawahan, tambak dan sungai karajae, selain itu di sepanjang jalur jalan lingkaran luar kota Parepare telah dilengkapi dengan sarana peribadatan khususnya di Kelurahan Lemoe, sarana pendidikan di Kelurahan Watang Bacukiki, sarana olah raga (lapangan bola) dan SPBU di jalur jalan lingkaran Kelurahan Lemoe, kawasan perumahan (perumnas wekke) di jalur jalan lingkaran Kelurahan Galung Maloang, sarana pemerintahan (kantor camat bacukiki) di jalan lingkaran Kelurahan Lemoe, kawasan perumahan (BTN Lapadde) di jalan Lingkaran Kelurahan Lapadde, jalur jalan lingkaran juga melalui arah ke kiri menuju RSUD Andi Makkasau dan ke arah kanan menuju ke perumnas wekke di jalan lingkaran Kelurahan Galung Maloang, dan Kelurahan Lapadde dimana permukiman yang ada cenderung mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. sementara lebar badan jalan di sepanjang kawasan tersebut 8 m dan lebar bahu jalan yaitu 2 x 1 m.

Dengan melihat kondisi pola penggunaan lahan yang ada, maka aktivitas di sepanjang jalur Jalan Lingkaran Luar Kota Parepare akan mengalami peningkatan seiring masih terdapatnya lahan kosong dan tingginya keinginan masyarakat dan swasta untuk membangun. Namun keberadaan ruko perlu untuk dioptimalkan pertumbuhannya agar tidak memberikan wajah yang fisik ruang yang kaku di sepanjang Jalan Lingkaran Luar Kota Parepare.

4.5. Aspek Lingkungan

Setiap pembangunan selalu memberikan sisi baik dan sisi buruk hal tersebut disebabkan oleh tidak seajarnya aspek dalam pembangunan, baik dari aspek ekonomi maupun dari aspek lingkungan.

Dalam kebijakan penataan ruang maka ada dua aspek yang harus diutamakan yaitu lingkungan dan aspek otonomi. Untuk itu aspek lingkungan merupakan aspek yang tidak boleh diabaikan mengingat perkembangan fisik kota yang cenderung pesat, akan menjadikan menurunnya kualitas lingkungan kota. Keberadaan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare memberikan implikasi positif dan negatif terhadap lingkungan perkotaan dan pola penggunaan lahan.

Untuk itu terdapat implikasi positif/manfaat keberadaan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare cenderung sifatnya memperlancar aktivitas masyarakat di sekitar Jalan Lingkar Luar Kota Parepare serta menjadi pusat pertumbuhan baru dan sebagai jalur penyangga terhadap laju pergerakan masyarakat ke pusat kota sedangkan implikasi negatif: cenderung pada keberadaan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang mengubah penggunaan lahan di sepanjang koridor jalan.

4.6. Analisis Prospek Guna Lahan Untuk Perkembangan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare di Masa yang akan datang

Penggunaan lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi pembangunan secara optimal dan efisien, selain itu penggunaan lahan di

sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare dapat meningkatkan aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan.

Keunikan sifat lahan mendorong pergeseran aktivitas penduduk perkotaan ke lahan yang terletak di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang mulai berkembang, tidak hanya sebagai barang produksi tetapi juga sebagai investasi terutama pada lahan-lahan yang mempunyai prospek akan menghasilkan keuntungan yang tinggi di masa yang akan datang.

Lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare dapat dimanfaatkan sebagai Lahan terbangun yang terdiri dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran yang akan menarik minat masyarakat untuk bermukim di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang tentunya dapat meningkatkan daya tarik masyarakat untuk menggunakan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare. Perubahan guna lahan yang terjadi di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare harus direncanakan agar pembangunan yang di lakukan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare sesuai dengan fungsi ruang yang berlaku di Kota Parepare.

Hasil dari sistem pembangunan yang terjadi di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare, yaitu pada sistem aktivitas, aspek permintaan dan penawaran lahan, tata guna lahan dan nilai pasar lahan akan menjadi titik awal dari penawaran lahan atau menjadi karakteristik pertumbuhan

langkah berikutnya. Dalam proses pembangunan kota, yang membawa perubahan dalam sistem aktivitas, mengakibatkan perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan kota.

Pada umumnya proses perkembangan penggunaan lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi pembangunan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Lahan dengan nilai lahan rendah, seperti lahan-lahan tambak di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare, berubah menjadi aktivitas kota seperti kawasan perdagangan maka nilai lahan akan lebih tinggi dan selanjutnya aktivitas di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare berubah menjadi aktivitas kota lainnya dengan diikuti peningkatan nilai lahan di masa yang akan datang.

4.7. Analisis Sistem Jaringan Jalan

Jaringan jalan yang baik di Jalan Lingkar Luar Kota Parepare sangat menentukan tinggi rendahnya aksesibilitas dan lancarnya hubungan di wilayah Kota Parepare, dengan lancarnya hubungan antar wilayah tentunya akan memperlancar perkembangan roda perekonomian.

Kelancaran aksesibilitas transportasi di Jalan Lingkar Luar Kota Parepare akan memberikan kemudahan bagi penduduk yang bermukim di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare untuk masuk dan keluar ke kawasan permukiman. Kemudahan ini diukur dengan tingkat kelancaran

transportasi dari kawasan permukiman ke pusat kota. Jalan Lingkar Luar Kota Parepare adalah salah satu jalan masuk yang menghubungkan dengan daerah-daerah sekitarnya.

Kondisi jalan utama di Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yang menghubungkan dengan wilayah-wilayah sekitarnya, berdasarkan hasil survey lapangan kondisi jalan sudah baik sebab hampir semua jalan utama dalam kondisi aspal dan di dukung oleh traffic jalan yang cukup baik, dengan lebar badan jalan di sepanjang kawasan tersebut 8 m dan lebar bahu jalan yaitu 2 x 1 m, sehingga baik kendaraan roda empat sampai roda delapan dapat melewati jalur tersebut, hal ini dapat mempermudah aktivitas masyarakat.

4.8. Analisis Dampak Perubahan Pemanfaatan Lahan di Sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare

Analisis dampak perubahan pemanfaatan lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare yaitu dampak fisik lingkungan. Dimana dengan timbulnya dampak tersebut tentunya berakibat terhadap perkembangan kota Parepare.

Perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare tentunya akan menimbulkan permasalahan yang berkaitan dengan isu lingkungan terjadi akibat adanya upaya mengambil jalan pintas untuk menangkap peluang pasar yang tidak diikuti oleh kesadaran akan bahaya kerusakan lingkungan dan belum terlembaganya prinsip pembangunan yang berkelanjutan serta tidak

siapnya aspek pengelolaan kawasan yang ada. Kerusakan lingkungan ini ditandai oleh berbagai gejala, seperti: gejala fisik atau kesehatan, dan sosial seperti berkurangnya daerah resapan, terjadinya banjir, dan semakin meningkatnya polusi yang diakibatkan oleh pembangunan perumahan dan permukiman yang kurang berencana. Sebagai akibat dari hal-hal tersebut adalah terjadinya alih fungsi lahan yang tidak selaras, penyempitan daerah resapan, terjadinya banjir dan semakin meningkatnya polusi.

Perubahan pemanfaatan lahan dari tambak, sawah dan open space ke permukiman dan perdagangan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare tentunya akan menyebabkan berkurangnya daerah resapan. Berkurangnya daerah resapan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare tentunya akan memicu terjadinya banjir, sehingga untuk mengantisipasi hal tersebut pihak yang terkait harus segera mengantisipasi pembangunan pada daerah-daerah resapan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare.

Dengan berkurangnya tambak, sawah dan open space sebagai tempat resapan air di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare akan memperburuk kondisi lingkungan hidup, salah satu penyebabnya karena daerah resapan yang ada dijadikan lahan terbangun kondisi itu mengakibatkan air yang mengalir di atas permukaan semakin tinggi dan tidak terserap ke dalam tanah sehingga dampaknya berpengaruh

terhadap perkembangan wilayah di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare

Selain pembangunan berdampak terhadap daerah resapan, Tingkat polusi di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare juga harus diantisipasi. Perubahan pemanfaatan lahan di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare dapat menimbulkan polusi karena daerah yang dulunya merupakan lahan persawahan, tambak dan open space berubah fungsi menjadi lahan terbangun berupa permukiman yang tentunya memicu besarnya polusi, seperti polusi udara karena semakin tingginya tingkat aktivitas masyarakat pada kawasan tersebut, sehingga perlu adanya kawasan hijau di sepanjang Jalan Lingkar Luar Kota Parepare agar polusi udara yang ada dapat berkurang.

4.9. Analisis pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare

Jalan Lingkar Luar Kota Parepare adalah jalan yang dibuat melingkari Kota Parepare yang bertujuan untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas menerus agar jangan memasuki pusat kota sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial akan dapat dihindari, Pembangunan jalan lingkar dimaksudkan sebagai salah satu alternatif untuk mengatasi kepadatan lalu lintas di pusat kota.

Untuk mengetahui pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare menggunakan

analisis bobot dan skor (nilai). Sedangkan analisis yang digunakan untuk variabel-variabel angka mutlak dengan menggunakan metode pembobotan dengan memberikan bobot masing-masing kategori.

Tanggapan responden terhadap pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare yakni:

1. Kondisi Jalan Lingkar Luar
2. Jenis Kendaraan
3. Jarak
4. Waktu tempuh

Untuk masing-masing aspek yang telah diberikan bobot yang berbeda-beda sesuai dengan pengaruh pembangunan Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare. Kondisi jalan dianggap sangat penting dalam penurunan kualitas dan diberi bobot 32,77%, jarak menempati urutan kedua dan diberi bobot masing-masing 29,51 % kemudian waktu tempuh berada di urutan ke tiga dengan bobot sebesar 23,06%, sedangkan jenis kendaraan berada di tingkat terakhir dengan bobot masing-masing sebesar 14,66%, lihat lampiran 1. Dalam daftar pertanyaan (Stakeholder) untuk memilih 1 (satu) dari 4 (empat) kategori penilaian, yaitu :

- a. Sangat berpengaruh
- b. Berpengaruh
- c. Kurang berpengaruh
- d. Tidak berpengaruh

Untuk 4 (empat) kategori di atas diberi skor/nilai berturut-turut adalah : 4 (empat), 3 (tiga), 2 (dua), 1 (satu)

Untuk masing-masing kolom menurut aspek tanggapan dan kategori pemberian skor/nilai diisi oleh jumlah perkalian dari jumlah frekuensi dikali nilai, dikali bobot, jumlah bobot dikali skor untuk masing-masing aspek tanggapan dijumlahkan ke kanan dan mendapatkan hasil tertimbang (frekuensi x nilai x bobot). Selanjutnya nilai hasil tertimbang tersebut dihitung proporsinya dalam prosentase (%) yang dilakukan secara berurut menurut urutan besarnya.

Berdasarkan tanggapan responden memperlihatkan bahwa :

1. Kondisi Jalan Lingkar Luar

Intensitas perjalanan baik angkutan truk maupun mobilitas masyarakat dipengaruhi oleh kondisi jalan yang ada. Jalan yang dimuat sesuai persyaratan teknis seperti permukaan jalan, lebar jalan kemiringan dan tanjakan yang landai akan mempengaruhi aktivitas pemakai. Sebaliknya jalan yang dibuat tanpa mempertimbangkan persyaratan teknis yang diminta, seperti tinggi tanjakan, kemiringan tikungan, tebing yang curam dapat membahayakan pemakai jalan. Berikut ini disajikan tanggapan responden mengenai pengaruh kondisi Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare.

Tabel 12
Tanggapan Responden Mengenai Kondisi Jalan Lingkar Luar
Dan Pemanfaatan Guna Jalan terhadap Pengembangan Wilayah
di Kota Parepare Tahun 2011

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi
1	Sangat Berpengaruh	35	4	121
2	Berpengaruh	35	3	177
3	Kurang Berpengaruh	35	2	54
4	Tidak Berpengaruh	35	1	5

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2011

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan Tanggapan Responden Mengenai Kondisi Jalan Lingkar Luar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare Tahun 2011 mencapai 32,77% (Lampiran.1).

Persentase responden yang menyatakan berpengaruh, hal ini disebabkan karena melihat dari konstruksi jalan dari beberapa lokasi seperti jalan yang bergelombang, tanjakan yang cukup tinggi serta banyaknya tikungan yang dilalui kendaraan rentang kecelakaan

Jika hal ini dibiarkan, maka kemungkinan besar akan berdampak pada tingkat keinginan masyarakat untuk menggunakan Jalan Lingkar Luar yang semakin menurun dan pada akhirnya akan berpengaruh terhadap tingginya aktivitas pada jalan – jalan tertentu. Keadaan ini hendaknya menjadi perhatian pemerintah untuk melakukan pembenahan pada beberapa lokasi dengan melakukan pemeliharaan rutin atau berkala

agar waktu tempuh perjalanan, tingkat kemudahan, kelancaran dan keselamatan pengguna jalan lebih baik sehingga mobilitas masyarakat di kawasan tersebut akan lebih lancar.

2. Jarak dan Waktu Tempuh

Lokasi studi merupakan wilayah dengan kondisi fisik bergelombang dan berbukit sehingga berpengaruh terhadap konstruksi jalan yang ada. Kondisi jalan yang bergelombang, tanjakan yang tinggi serta bentuk jalan yang tidak lurus mengakibatkan jarak yang dilalui oleh kendaraan semakin jauh. Adapun tanggapan responden mengenai Jarak dan Waktu Tempuh dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 13
Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Jarak Melalui
Jalan Lingkar Luar Kota Parepare Dan Pemanfaatan Guna Jalan terhadap
Pengembangan Wilayah di Kota Parepare Tahun 2011

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi
1	Sangat Berpengaruh	30	4	135
2	Berpengaruh	30	3	201
3	Kurang Berpengaruh	30	2	21
4	Tidak Berpengaruh	30	1	0

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2011

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh jarak Melalui Jalan Lingkar Luar Kota Parepare Tahun 2011, mencapai 29.51%.

Lamanya waktu tempuh melalui Jalan Lingkar Luar Kota Parepare diakibatkan karena kondisi jalan yang rusak seperti bergelombang, tanjakan yang tinggi serta jalan yang tidak lurus. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh waktu tempuh terhadap Jalur lingkar Luar Kota Parepare dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 14
Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Waktu Tempuh Melalui Jalan Lingkar Luar Kota Parepare Dan Pemanfaatan Guna Jalan terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare Tahun 2011

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi
1	Sangat Berpengaruh	25	4	119
2	Berpengaruh	25	3	162
3	Kurang Berpengaruh	25	2	73
4	Tidak Berpengaruh	25	1	3

Sumber : Data Primer Setelah Dianalisis, 2011

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh waktu tempuh terhadap penurunan minat masyarakat melewati jalur lingkar Luar Kota Parepare, mencapai 23,06%. (Lampiran 1).

Responden yang menjawab waktu tempuh kurang berpengaruh terhadap keinginan masyarakat melewati Jalan Lingkar Luar Kota Parepare adalah mereka yang melalui Jalan Lingkar Luar Parepare, saat jalan masih lengang dan tidak ada aktivitas yang menghambat perjalanan mereka. ..Persentase responden yang menjawab waktu tempuh,

berpengaruh terhadap keinginan masyarakat melalui jalur lingkaran Luar Kota Parepare adalah mereka yang berangkat agak siang dan seringnya mobil berhenti baik karena menaikkan penumpang maupun karena kecepatan kendaraan yang lambat. Sedangkan persentase responden yang menjawab waktu tempuh sangat berpengaruh adalah mereka yang menggunakan alat angkut yang sudah tua, kecepatan rendah, sering berhenti.

3. Jenis Kendaraan

keberadaan sarana transportasi berupa angkutan umum dan kendaraan pribadi yang beragam sangat membantu dalam memperlancar kegiatan masyarakat dalam aktivitas. Jenis angkutan yang melalui Jalan Lingkaran Luar Kota Parepare adalah Izusu Panter dan Sejenisnya, Bus, Angkutan Kota, Truck dan Pick Up..

Alat angkut truk digunakan untuk mengangkut barang dan hasil perkebunan dan pertanian ke wilayah KAPET Parepare. Kendaraan mikrolet biasanya digunakan untuk angkutan penumpang dan barang dalam lingkup kecamatan. Adapun tanggapan responden mengenai pengaruh jenis kendaraan di jalur lingkaran Luar Kota Parepare terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 15
Tanggapan Responden Mengenai Pengaruh Jenis Kendaraan yang melalui jalur lingkaran Luar Dan Pemanfaatan Guna Jalan Terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare tahun 2011

No	Tanggapan	Bobot	Skor	Frekuensi
1	Sangat Berpengaruh	15	4	159
2	Berpengaruh	15	3	147
3	Kurang Berpengaruh	15	2	49
4	Tidak Berpengaruh	15	1	2

Dari tabel di atas yang telah dianalisis dengan metode pembobotan, pendapat dari keseluruhan responden terhadap pernyataan yang diberikan mengenai pengaruh Jenis Kendaraan yang melalui jalur lingkaran Luar Terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare tahun 2011, mencapai 14.66 %. (Lampiran 1).

Jenis Kendaraan yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dapat meningkatkan mobilitas barang dan penduduk yang berdampak pada aksesibilitas yang meningkat. Tersedianya angkutan memberi kemudahan efisiensi waktu perjalanan bagi masyarakat.

BAB V

PENUTUP

Pada bab ini, penulis akan menarik beberapa kesimpulan berdasarkan dari pembahasan hasil penelitian yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya. Sebagai bahan masukan dari penulis maka dikemukakan pula beberapa saran demi penyempurnaan penanganan pergerakan angkutan umum di sekitar Jalan Lingkar Luar Kota Parepare di masa yang akan datang.

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian penulis tentang "pengaruh pembangunan Jalan Lingkar terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare" dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Hasil analisis menunjukkan bahwa faktor kondisi jalan berpengaruh Tinggi, jarak berpengaruh Sedang, waktu tempuh berpengaruh rendah dan jenis kendaraan berpengaruh Sangat Rendah terhadap Penggunaan Jalan Lingkar Luar Kota Parepare
2. Keberadaan Jalan Lingkar Luar dapat menunjang perkembangan Wilayah di Kota Parepare karena merupakan salah satu jalur alternatif transportasi masyarakat yang mendukung kelancaran aktivitas masyarakat, dan dengan diarahkannya kawasan permukiman, perdagangan dan jasa di sepanjang jalur jalan lingkar luar Kota

Parepare akan meningkatkan aktivitas di wilayah tersebut yang tentunya akan mendorong masyarakat untuk menggunakan jalur lingkar luar Kota Parepare.

5.2. Saran -Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini adalah :

1. Dengan kondisi jalan lingkar Luar Kota Parepare yang ada sekarang ini cukup memberikan dampak positif terhadap aktivitas atau kegiatan masyarakat sehingga perlu dilakukan perbaikan jalan yang kondisinya rusak, pemeliharaan prasarana jalan yang ada di sekitar jalan lingkar Luar Kota Parepare serta perencanaan jalur melalui Jalan Lingkar Luar Kota Parepare guna memperkecil waktu tempuh.
2. Pemerintah diharapkan lebih serius dalam melakukan suatu konsep dan strategi arah pengembangan Jalan lingkar Luar Kota Parepare agar terjadi peningkatan minat masyarakat menggunakan prasarana jalan lingkar Luar Kota Parepare.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R, 2007. *Ekonomi Prasarana Transportasi*, buku ajar mahasiswa Pascasarjana Program Studi Teknik Transportasi. Unhas, Makassar.
- Basuki, Y dan Wibowo, T.E. Proceedings Simposium XI FSTPT, 2008. *Biaya Operasional Kendaraan sebagai Salah Satu Dasar Penentuan Efisiensi Proyek Transportasi*.
- Anonim, BPS Kota Parepare, 2009, *Kota Parepare Dalam Angka Tahun 2009*, BPS Kota Parepare.
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. 1995. *Biaya Operasi Kendaraan (BOK) untuk Jalan Perkotaan di Indonesia*. Jakarta
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum Puslitbang Prasarana Transportasi. 2005. *Pedoman Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)*. Jakarta.
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, Jakarta
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, 1994. *Kabupaten Road Economic Evaluation Method (KREEM)*, Jakarta.
- Jinca, M. Y.dkk. 2002. *Modul Perkuliahan Perencanaan Transportasi*. Unhas, Makassar.
- Jinca, M. Y. 2007. *Dasar-dasar Transportasi*. Unhas, Makassar.
- Khisty, Jotin dan Lall, Kent. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, jilid 1, Erlangga, Jakarta.
- Khisty, Jotin dan Lall, Kent. 2006. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*, jilid 2, Erlangga, Jakarta.

- Lembaga Afiliasi Penelitian dan Industri Institut Teknologi Bandung (LAPI-ITB). 1996. *Penghitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)*. Bandung.
- Miro. 1997. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Morlok. Edward K. 1995. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset, Jogjakarta.
- Nasution, M. Nur. 2003. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Oglesby, C.H dan Hicks, R.G. 1991. *Teknik Jalan Raya*, jilid 1. Erlangga, Jakarta.
- Salim, A. 1993. *Manajemen Transportasi*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Simbolon, M. M. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sugiyono. 2008. *Statistika untuk Penelitian*. Alfabeta, Bandung.
- Tamin. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. ITB, Bandung.

Lampiran 1. Tanggapan Responden Terhadap Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Terhadap Pengembangan Wilayah di Kota Parepare Tahun 2011

No	Tanggapan	Bobot (%)	Sangat Berpengaruh	Berpengaruh	Kurang Berpengaruh	Tidak Berpengaruh	Nilai Timbang	Persentase (%)	Peringkat
1	Kondisi Jalan	35	121x4x35 = 16.940	177x3x35 = 18.585	54x2x35 = 3.780	5x1x35 = 175	39.480	32.77	I
2	Jarak	30	135x4x30 = 16.200	201x3x30 = 18.090	21x2x30 = 1.260	0x1x30 = 0	35.550	29.51	II
3	Waktu Tempuh	25	119x4x25 = 11.900	162x3x25 = 12.150	73x2x25 = 3.650	3x1x25 = 75	27.775	23.06	III
4	Jenis Kendaraan	15	159x4x15 = 9.540	147x3x15 = 6.615	49x2x15 = 1.470	2x1x15 = 30	17.655	14.66	IV
Jumlah			54.580	55.440	10.160	280	120.460	100	
Tingkatan Nilai Responden			I	II	III	IV			

Sumber : Data Primer Setelah dianalisis, 2011

Ket. : Penilaian Ada 4 kategori, yaitu :

Sangat Berpengaruh (SB), Berpengaruh (B), Kurang Berpengaruh (KB) dan Tidak Berpengaruh (TB)
 Untuk Masing-masing indikator 1 s/d 4 menggunakan kategori nilai yang disesuaikan dengan jenis tanggapan seperti :
 1 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
 2 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
 3 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh
 4 = Sangat Berpengaruh, Berpengaruh, Kurang Berpengaruh, Tidak Berpengaruh

Lampiran 3

DAFTAR KUISIONER PENELITIAN

**ANALISIS PENGARUH PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR
TERHADAP PENGEMBANGAN WILAYAH
KOTA PAREPARE**

- Kuisisioner ini hanya untuk penelitian tesis, dalam rangka penyelesaian studi pada program Pascasarjana (S2) dan tidak terkait dengan masalah lainnya.
- Tiap-tiap jawaban yang Bapak/Ibu kembalikan kepada kami merupakan bantuan yang tidak ternilai bagi keberhasilan penelitian kami. Untuk itu kami sampaikan penghargaan yang setinggi-tingginya.

A. DATA LOKASI SURVEY

1. Kabupaten/Kota : Parepare
2. Kecamatan :
3. Kelurahan/Desa :

B. DATA UMUM RESPONDEN

1. Nama :
2. Jenis kelamin : () Wanita () Pria
3. Umur : tahun
4. Pendidikan terakhir :
5. Pekerjaan :
6. Status Perkawinan :
7. Jumlah Anggota Keluarga : Orang

DAFTAR PERTANYAAN

Berilah tanda silang (X) pada salah satu jawaban yang paling cocok/benar menurut tanggapan Bapak/Ibu :

1. Bagaimana kondisi fisik jalan lingkar Kota Parepare ?
 - a. Sangat baik
 - b. Baik
 - c. Kurang baik
 - d. Tidak baik
2. Bagaimana pengaruh kondisi jalan lingkar Parepare terhadap aktivitas masyarakat ?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Kurang berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
3. Bagaimana kondisi kendaraan yang melalui jalan lingkar Kota Parepare?
 - a. Sangat baik
 - b. Baik
 - c. Kurang baik
 - d. Tidak baik
4. Jenis alat angkut apa saja yang melalui jalan lingkar Parepare
 - a.
 - b.
 - c.
 - d.
5. Apakah keadaan alat angkut berpengaruh terhadap Kondisi Jalan?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Kurang berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh
6. Berapa jauh jarak yang ditempuh dari pusat kota melalui Jalan Lingkar Kota Parepare ?
 - a. < 1 Km
 - b. 1 – 5 Km
 - c. 6 – 10 Km
 - d. > 10 Km
7. Bagaimana pengaruh jarak terhadap keberadaan jalan lingkar Kota Parepare ?
 - a. Sangat berpengaruh
 - b. Berpengaruh
 - c. Kurang berpengaruh
 - d. Tidak berpengaruh

8. Berapa lama waktu yang dibutuhkan Untuk ke Pusat Kota Parepare melalui jalan lingkar Parepare ?
- a. < 0,5 jam
 - b. 0,5 – 1 jam
 - c. 1 – 1,5 jam
 - d. > 1,5 jam

9. Kemukakan pendapat Anda, langkah-langkah apa saja yang perlu dilakukan untuk meningkatkan minat masyarakat menggunakan jalan lingkar Kota Parepare !

.....
.....
.....

Ucapan terima kasih yang tulus atas kesediaan Bapak/Ibu mengisi kuisioner ini dengan baik dan benar .

Parepare. , 2011
Responden

Lampiran 2. Analisis Korelasi

Tabel Regresi

	Y	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄
	534	121	135	119	159
	687	177	201	162	147
	197	54	21	73	49
	10	5	0	3	2
Σ	1428	357	357	357	357

Sehingga diperoleh :

- a. $\Sigma YX_1 = 196901$ $\Sigma X_1X_4 = 47914$ $\Sigma X_3^2 = 45743$
 b. $\Sigma YX_2 = 214314$ $\Sigma X_2X_3 = 50160$ $\Sigma X_4^2 = 49295$
 c. $\Sigma YX_3 = 403565$ $\Sigma X_2X_4 = 52041$
 d. $\Sigma YX_4 = 195568$ $\Sigma X_3X_4 = 27580$
 e. $\Sigma X_1X_2 = 53042$ $\Sigma X_1^2 = 48911$
 f. $\Sigma X_1X_3 = 47030$ $\Sigma X_2^2 = 59067$

Perhitungan Korelasi

a. $Y \rightarrow X_1$

$$r = \frac{n \Sigma YX_1 - \Sigma X_1 \cdot \Sigma Y}{\sqrt{n \Sigma X_1^2 - (\Sigma X_1)^2} \cdot \sqrt{n \Sigma Y^2 - (\Sigma Y)^2}}$$

$$r = \frac{787604 - 509796}{\sqrt{4(48911) - (357)^2} \cdot \sqrt{4(796034) - (1428)^2}}$$

$$r = \frac{787604 - 509796}{\sqrt{195644 - 127449} \cdot \sqrt{3184136 - 2039184}}$$

$$r = \frac{277808}{\sqrt{(68195)(1144952)}}$$

$$r = \frac{277808}{279427,99} \quad r = 0,99$$

b. $Y \rightarrow X_2$

$$\begin{aligned}r &= \frac{\bar{n} \sum YX_2 - \sum X_2 \cdot \sum Y}{\sqrt{n \sum X_2^2 - (\sum X_2)^2} \cdot \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}} \\r &= \frac{857256 - 509796}{\sqrt{4(59067) - (357)^2} \cdot \sqrt{4(796034) - (1428)^2}} \\r &= \frac{857256 - 509796}{\sqrt{236268 - 127449} \cdot \sqrt{3184136 - 2039184}} \\r &= \frac{347460}{\sqrt{(108819)(1144952)}} \\r &= \frac{347460}{35297067} \quad r = 0,98\end{aligned}$$

c. $Y \rightarrow X_3$

$$\begin{aligned}r &= \frac{\bar{n} \sum YX_3 - \sum X_3 \cdot \sum Y}{\sqrt{n \sum X_3^2 - (\sum X_3)^2} \cdot \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}} \\r &= \frac{782272 - 509796}{\sqrt{4(49295) - (357)^2} \cdot \sqrt{4(796034) - (1428)^2}} \\r &= \frac{782272 - 509796}{\sqrt{197180 - 127449} \cdot \sqrt{3184136 - 2039184}} \\r &= \frac{272476}{\sqrt{(1486811)(1144952)}} \\r &= \frac{272476}{282560,18} \quad r = 0,96\end{aligned}$$

d. $Y \rightarrow X_4$

$$r = \frac{\bar{n} \sum YX_3 - \sum X_3 \cdot \sum Y}{\sqrt{n \sum X_3^2 - (\sum X_3)^2} \cdot \sqrt{n \sum Y^2 - (\sum Y)^2}}$$

$$r = \frac{857256 - 509796}{\sqrt{4(59067) - (357)^2} \cdot \sqrt{4(796034) - (1428)^2}}$$

$$r = \frac{1614260 - 509796}{\sqrt{1614260 - 127449} \cdot \sqrt{3184136 - 2039184}}$$

$$r = \frac{1104464}{\sqrt{(1486811)(1144952)}}$$

$$r = \frac{1104464}{1304728,89} \quad r = 0,85$$

FOTO LOKASI PENELITIAN



JALAN MASUK KE PUSAT KOTA (JL. BAU MASSEPE)



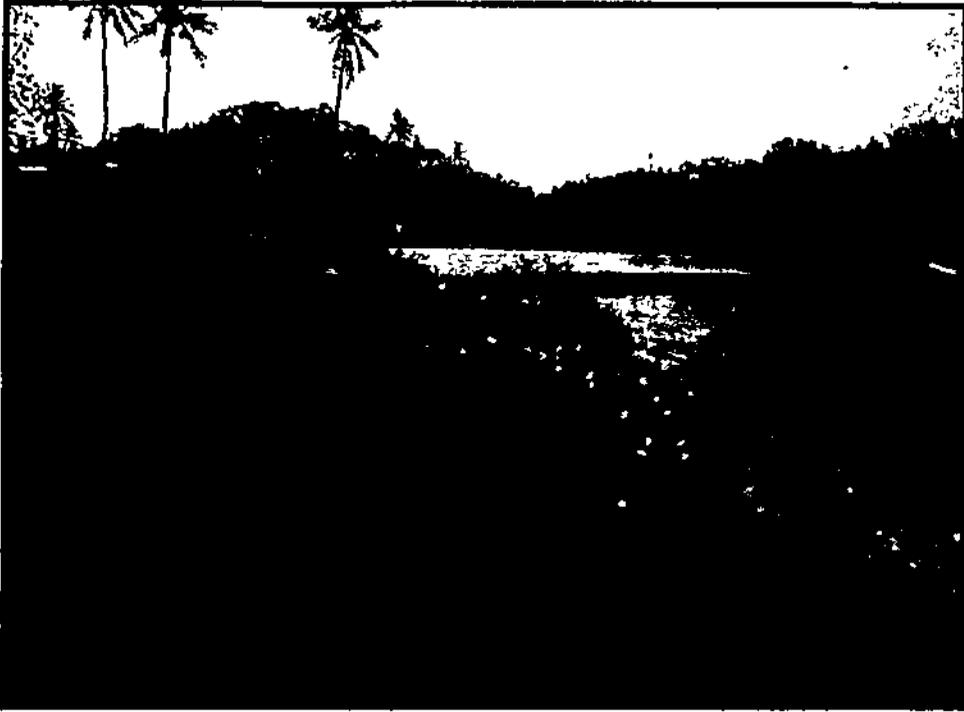
**JALAN MASUK KE TERMINAL INDUK LUMPUE,
KELURAHAN LUMPUE KOTA PAREPARE**



JALAN KE ARAH KABUPATEN BARRU



**JALAN MASUK KE JALAN LINGKAR (SAMPING
TERMINAL), KONDISI JALAN SEMPIT.**



... BUDI DAYA TAMBAK DI SISI JALAN LINGKAR



BUDI DAYA TAMBAK DI SISI JALAN LINGKAR



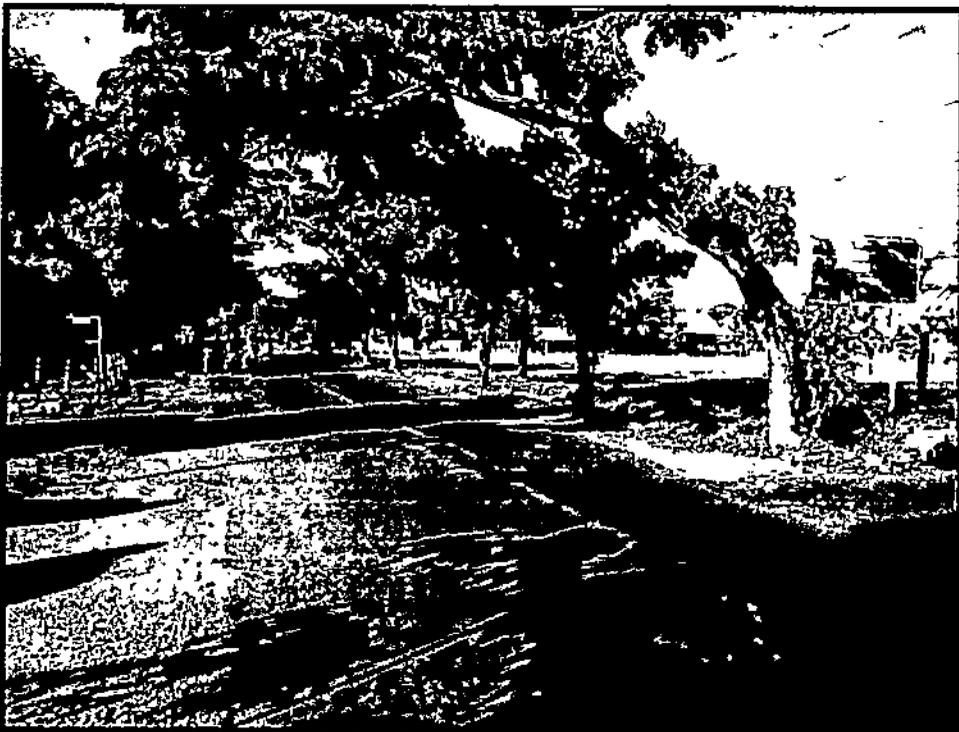
**KONDISI JALAN LURUS, DATAR, DI SISI JALAN
TERDAPAT PERSAWAHAN, TAMBAK DAN
SUNGAI KARAJAE**



**SARANA PERIBADATAN (MESJID) DI JL. LINGKAR
KELURAHAN LEMOE**



**SARANA PENDIDIKAN (SD NEGERI) DI JL. LINGKAR
KELURAHAN WATANG BACUKIKI**



**SARANA OLAH RAGA (LAPANGAN BOLA)
DI JL. LINGKAR KELURAHAN LEMOE**



SPBU DI JL. LINGKAR KELURAHAN LEMOE



**KAWASAN PERUMAHAN (PERUMNAS WEKEE)
DI JL.-LINGKAR KELURAHAN GALUNG MALOANG**



**SARANA PEMERINTAHAN (KANTOR CAMAT
BACUKIKI) DI JL. LINGKAR KELURAHAN LEMOE**



**KAWASAN PERUMAHAN (BTN LAPADDE) DI JL. LINGKAR
KELURAHAN LAPADDE**



**ARAH KE KIRI MENUJU RSU ANDI MAKKASAU DAN KE
ARAH KANAN MENUJU KE PERUMNAS WEKKEE
DI JL. LINGKAR KELURAHAN GALUNG MALOANG**



**ARAH KE KIRI MENUJU JL. LINGKAR DAN KE ARAH
KANAN MENUJU KE PUSAT KOTA
(FOTO DIAMBIL DARI JL. A. YANI, PAREPARE)**



**JALAN MENANJAK DI JL. LINGKAR KELURAHAN
WATANG BACUKIKI**



JALAN MENURUN DI JL. LINGKAR KELURAHAN LEMOE