

**PENGARUH JALAN BYPASS
TERHADAP PERKEMBANGAN WILAYAH
KAWASAN LASUSUA KATOI DAN SEKITARNYA**

SKRIPSI

Oleh

**MALASAKTI
NIM 45 14 042 026**



JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS BOSOWA

2019

**PENGARUH JALAN BYPASS
TERHADAP PERKEMBANGAN WILAYAH
KAWASAN LASUSUA-KATOI DAN SEKITARNYA**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Salah Satu Syarat untuk
Memperoleh Gelar Sarjana Teknik (S.T)

UNIVERSITAE
UNIVERSITAS

BOSOWA

Oleh

MALASAKTI
NIM 45 14 042 026

**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS BOSOWA
2019**

TUGAS AKHIR

**PENGARUH JALAN BYPASS
TERHADAP PERKEMBANGAN WILAYAH
KAWASAN LASUSUA KATOI DAN SEKITARNYA**

Disusun dan di ajukan oleh

MALASAKTI
45 14 042 026

Telah dipertahankan di depan Panitia Ujian Skripsi
Pada tanggal 04 Maret 2019

Menyetujui :

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Ir. Murshal Manaf, MT
NIDN: 09-290867-02


S. Kamran Aksa, ST, MT
NIDN: 09-110771-02

Mengetahui :

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar

Ketua Jurusan
Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. Ridwan ST, M.Si
NIDN: 09-101271-01


Jufriadi, ST, MSP
NIDN: 09-310168-02

HALAMAN PENERIMAAN

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Bosowa, Nomor : A.175/SK/FT/UNIBOS/II/2019 pada tanggal 26 Februari 2019 tentang PANITIA dan PENGUJI TUGAS AKHIR MAHASISWA JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA, maka:

Pada Hari/Tanggal : Senin, 04 Maret 2019
Skripsi Atas Nama : Malasakti
Nomor Pokok : 4514 042 026

Telah diterima dan disahkan oleh panitia Ujian Skripsi Sarjana Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar setelah dipertahankan dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi Sarjana dan untuk memenuhi Salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Jenjang Strata Satu (S-1), pada Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Bosowa Makassar.

TIM PENGUJI TUGAS AKHIR

Ketua : Dr. Ir. Syafri, M.Si
Sekretaris : Dra. Ummi Salamah, M.Tr
Anggota : 1. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT
2. S. Kamran Aksa, ST. MT


.....

.....

.....

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Bosowa Makassar


Dr. Ridwan, ST., M.Si
NIDN 09-101271-01

Ketua Jurusan
Perencanaan Wilayah dan Kota


Jufriadi, ST., MSP
NIDN 09-310168-02

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Yang bertanda tangan di bawah ini:

N a m a : MALASAKTI
Nim : 45 14 042 026
Program Studi : Perencanaan Wilayah dan Kota

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

Makassar, 4 Maret 2019

Yang menyatakan,

Malasakti

ABSTRAK

Malasakti, 2018 "*Pengaruh Jalan Bypass Terhadap Perkembangan Wilayah Kawasan Lasusua Kato'i dan Sekitarnya*". di bimbing oleh Murshal Manaf dan Kamran Aksa

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui, apakah keberadaan Jalan Bypass mampu meningkatkan aksesibilitas antar wilayah, serta bagaimana pengaruh Jalan Bypass Terhadap penggunaan lahan wilayah sekitarnya, penambahan sarana perdagangan dan jasa, peningkatan pendapatan masyarakat, dan penambahan destinasi wisata di kawasan Lasusua Kato'i dan sekitarnya.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif didukung dengan analisis kuantitatif, rumus Index Alpha dan Uji T Dua Sampel Berpasangan, melalui identifikasi dan analisis terhadap variabel.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan sebagai berikut: hasil analisis tingkat interaksi menggunakan Jalan Bypass dan Jalan Lama dapat dilihat perbandingannya sebagai berikut: 0,75/0,42, artinya tingkat interaksi Jalan Bypass lebih tinggi dibanding dengan Jalan Lama (Trans Sulawesi). Pada indikator penggunaan lahan berkembang kurang signifikan dimana nilai $T_{hitung} <$ dari T_{tabel} sehingga H_0 di terima artinya Jalan Bypass berpengaruh kurang signifikan terhadap penggunaan lahan di wilayah sekitarnya. Terhadap indikator sarana ekonomi berkembang signifikan dimana nilai $T_{hitung} 3,70 >$ dari $T_{tabel} 3,18$ sehingga H_0 ditolak artinya Jalan Bypass berpengaruh signifikan terhadap penambahan sarana ekonomi. Terhadap indikator penambahan destinasi wisata berkembang kurang signifikan dimana nilai $T_{hitung} 1,74 <$ dari $T_{tabel} 3,18$ sehingga H_0 diterima, artinya Jalan Bypass berpengaruh kurang signifikan terhadap penambahan jumlah destinasi wisata di wilayah sekitarnya. Terhadap indikator pendapatan masyarakat berkembang kurang signifikan dimana nilai $T_{hitung} -0,08 <$ dari $T_{tabel} 4,30$ sehingga H_0 diterima, artinya Jalan Bypass berpengaruh kurang signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat wilayah sekitarnya.

Kata kunci: *Jalan Bypass, Perkembangan Wilayah, Lasusua Kato'i*

KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatuh

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala limpahan ramhat-Nya yang telah diberikan, sehingga penulis mampu menyusun skripsi ini yang berjudul "*Pengaruh Jalan Bypass Terhadap Perkembangan Wilayah Kawasan Lasusua-Katoi dan Sekitarnya*". Skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana Strata Satu (S-1) pada jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Bosowa Makassar.

Dalam penyusunan skripsi ini, penulis tidak lepas dari bantuan dan dorongan serta bimbingan dari banyak pihak. Pada kesempatan ini saya mengucapkan banyak terima kasih yang sebesar-besarnya sebagai wujud penghargaan dan penghormatan kepada:

1. Pahlawanku, yaitu kedua orang tua tercinta, Ayahanda Herman (Baba) dan Ibunda Hamdana yang telah mengasuh dan mendidik saya sejak kecil, menjadi inspirasi, memberi do'a dan dukungan selama berlangsungnya masa perkuliahan hingga memasuki masa penyelesaian perkuliahan baik secara moril maupun material.
2. Prof. Dr. Ir. H. Muhammad Saleh Pallu, M.Eng selaku Rektor Universitas Bosowa Makassar.

3. Dr. Ridwan, ST. MSi selaku Dekan Fakultas Teknik.
4. Jufriadi, ST, M. SP selaku Ketua Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa.
5. Seluruh dosen dan staf tata usaha Fakultas Teknik dan tata usaha Program studi Perencanaan Wilayah dan Kota. Terima kasih atas pelayanan dan kemudahan yang telah diberikan kepada penulis selama menuntut ilmu di Program studi Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bosowa.
6. Dr. Ir. Murshal Manaf, MT selaku pembimbing I dan S. Kamran Aksa, ST. MT selaku pembimbing II yang penuh dengan ikhlas menyediakan waktu, tenaga dan pemikirannya dalam membimbing, memotivasi dan memberikan dorongan sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan baik.
7. Secara khusus dan tulus penulis ucapkan terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada saudara-saudara saya dan keluarga untuk setiap detik yang dilalui dengan penuh cinta dan telah membantu berupa moril maupun dalam hal finansial. Terima kasih atas segalanya.
8. Saudara seperjuangan saya Fakultas Teknik Planologi angkatan 2014. Senior dan Junior Fakultas Teknik Planologi dan lainnya yang tidak bisa disebutkan satu persatu terima kasih atas bantuan, dukungan dan kerjasamanya selama ini.

Akhir kata saya berharap semoga Allah SWT berkenan membalas segala semua pihak yang telah memabantu. Semoga skripsi ini dapat membawa manfaat bagi pengembangan ilmu.

Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarokatuh,

Makassar, 4 Maret 2019

Malasakti



UNIVERSITAS
BOSOWA

DAFTAR ISI

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENERIMAAN

HALAMAN PERNYATAAN

ABSTRAK

KATA PENGANTAR i

DAFTAR ISI iv

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR GAMBAR xi

BAB - I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1

B. Rumusan Masalah..... 4

C. Tujuan 5

D. Manfaat Penelitian.....5

E. Ruang Lingkup Penelitian 5

F. Sistematika Pembahasan..... 7

BAB – II TINJAUAN PUSTAKA

A. Jalan Bypass sebagai Bagian dari Transportasi Wilayah ...9

1. Tujuan Jalan Bypass 13

2. Kapasitas Jalan..... 15

3. Dampak Pembangunan Jalan Elak/Bypass
sebagai Bagian dari Sistem Transportasi
Wilayah 19

B. WILAYAH..... 21

1. Perkembangan Wilayah 22

2. Indikator Perkembangan Wilayah 24

C. Kerangka Pikir Penelitian 28

BAB – III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian	32
B. Jenis dan Sumber Data	33
1. Jenis Data	33
2. Sumber Data.....	34
C. Populasi dan Sampel	35
1. Populasi	35
2. Sampel	36
D. Teknik Pengumpulan Data	37
1. Observasi	37
2. Wawancara	38
3. Kunjungan Instansi terkait	38
4. Kepustakaan	39
5. Kuesioner	39
E. Variabel Penelitian.....	39
F. Kebutuhan Data.....	40
G. Teknik Analisis Data	41
1. Analisis Karakteristik Jalan Bypass.....	43
2. Analisis Perkembangan Wilayah.....	44
3. Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Bypass terhadap Perkembangan Wilayah Sekitar.....	47
H. Defenisi Oprasional	49

BAB – IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Jalan Bypass Tobaku-Lasusua	51
B. Tujuan Jalan Bypass	52
1. Meningkatkan Aksesibilitas	52
a. Jarak.....	52
b. Waktu	53
c. Biaya	53
2. Karakteristik Jalan Bypass	58
C. Perkembangan Fisik Wilayah Penelitian.....	63

1. Jenis dan Guna Lahan.....	63
a. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Lasusua	63
b. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Kato'i.....	64
c. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Kodeoha.....	65
d. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Lambai	66
e. Jenis dan Guna Lahan Keseluruhan Wilayah	67
2. Jumlah Sarana Perdagangan dan Jasa.....	69
3. Jumlah Destinasi Wisata	73
D. Kualitas Hidup	76
1. Pendapatan Masyarakat.....	76
E. Perkembangan Wilayah	77
1. Jenis dan Penggunaan Lahan.....	78
2. Pertambahasn Sarana Perdagangan dan Jasa.....	82
3. Destinasi Wisata	84
4. Pendapatan Masyarakat.....	85
F. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Wilayah	86
1. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Fisik Wilayah	86
2. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pertambaha Sarana Ekonomi (Jumlah Perdagangan dan Jasa)	88
3. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Jumlah Destinasi Wisata	89
4. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pendapatan Masyarakat	90
5. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Kecamatan Sekitar	91

BAB – V KESIMPULAN DAN SARAN

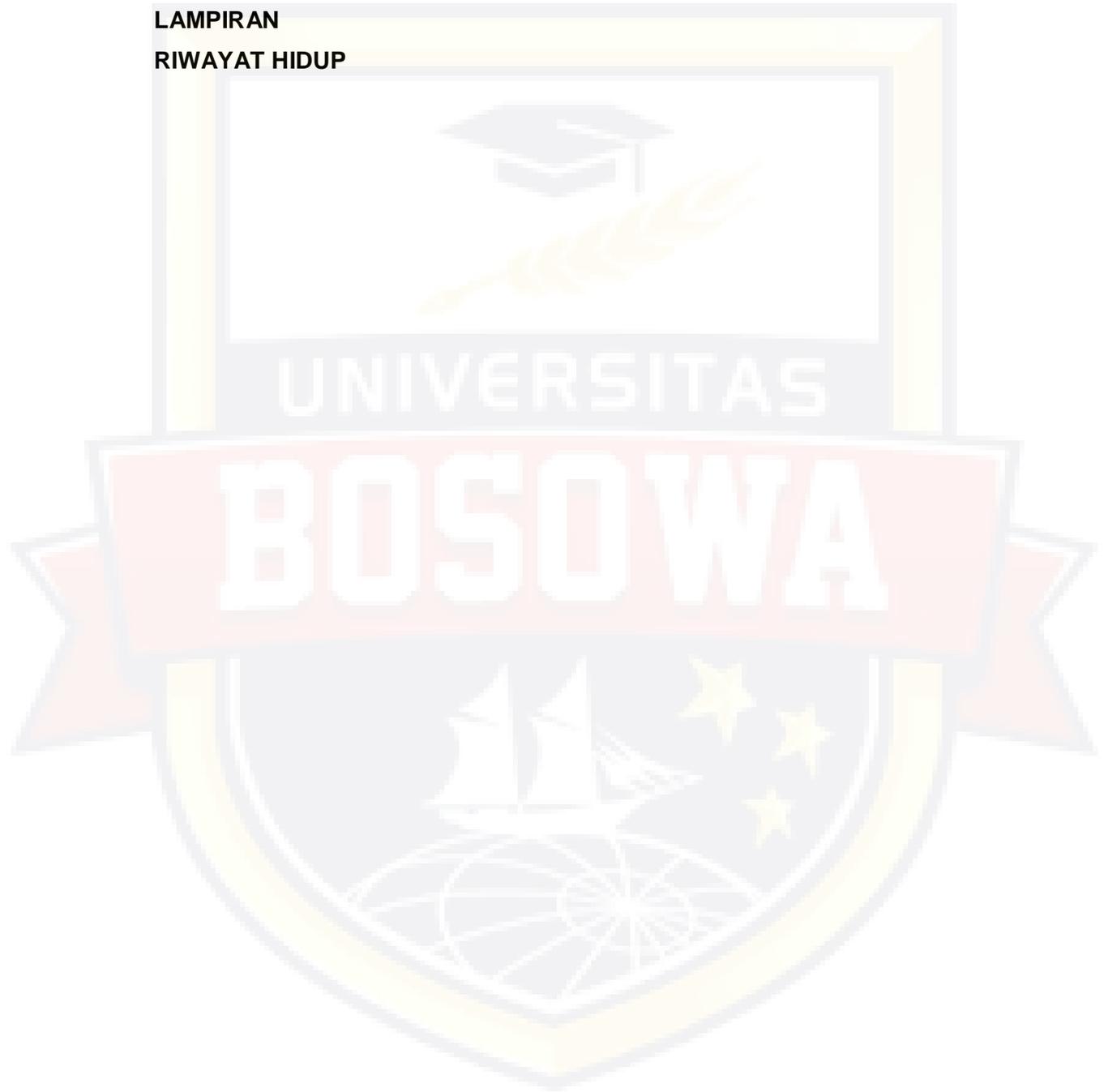
A. Kesimpulan	94
---------------------	----

B. Saran 95

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

RIWAYAT HIDUP

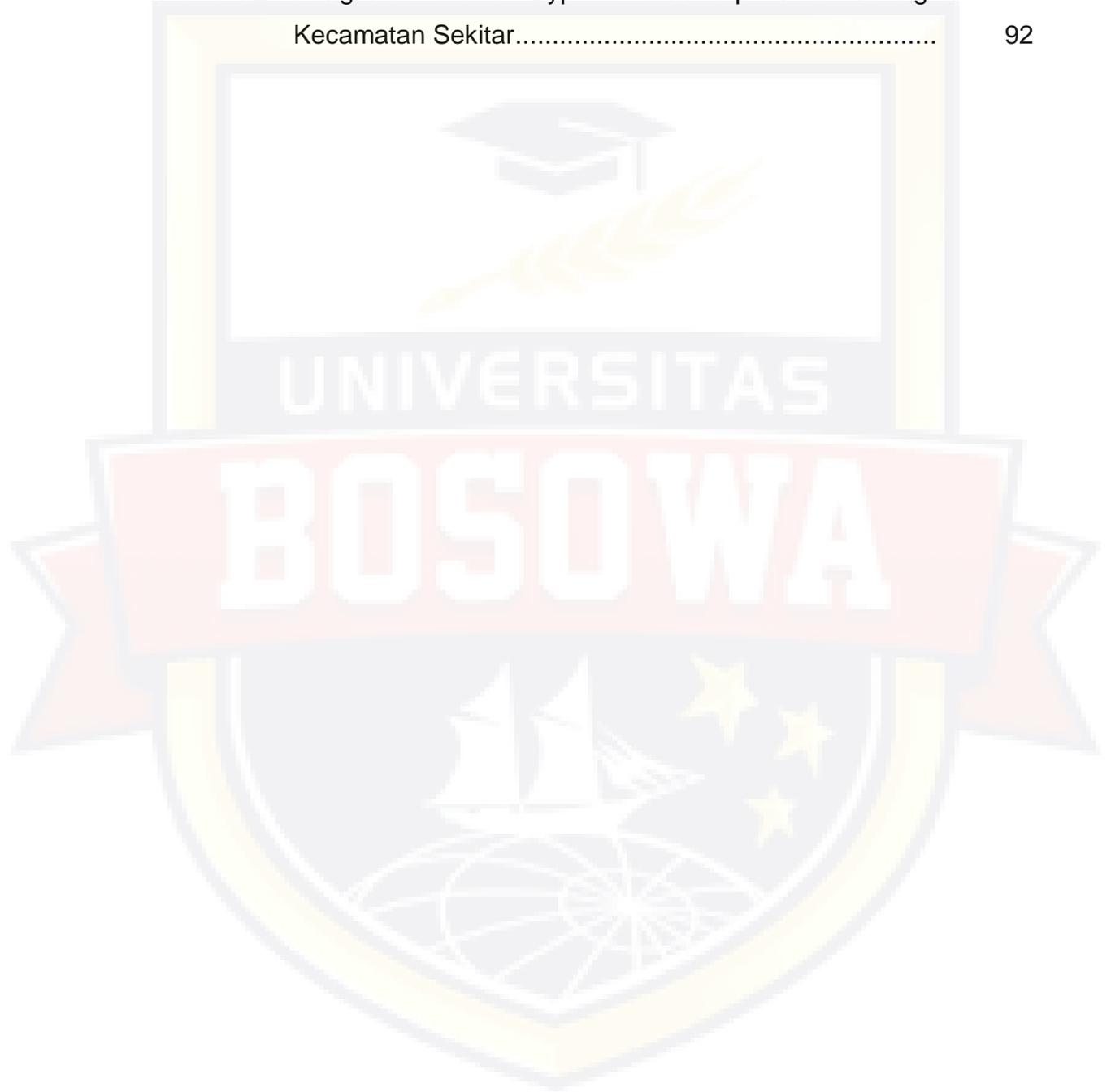


DAFTAR TABEL

Tabel 2.1 Kapasitas Dasar Jalan Berdasarkan Tipe Jalan	16
Tabel 2.2 Faktor Penyesuaian Kapasitas Terkait Lebar Lajur	17
Tabel 2.3 Faktor Penyesuaian Kapasitas Akibat Lebar Pemisahan Arah	18
Tabel 2.4 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping <i>FVBHS</i> Untuk Jalan Berbahu Dengan Lebar Efektif <i>LBE</i>	18
Tabel 2.5 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping untuk Jalan Berkereb ke Penghalang Terdekat <i>LK-P</i>	18
Tabel 2.6 Faktor Koreksi Ukuran Kota	19
Tabel 2.7 Perumusan Variabel dari Aspek Jalan Bypass	29
Tabel 2.8 Perumusan Variabel dari Aspek Perkembangan Wilayah	30
Tabel 3.1 Variabel dan Indikator Penelitian	40
Tabel 3.2 Kebutuhan Data	41
Tabel 3.3 Penilaian Karakteristik dan Aksesibilitas Jalan Baypass..	44
Tabel 3.4 Penilaian Perkembangan Wilayah yang Terjadi di Wilayah Penelitian	47
Tabel 3.5 Hubungan Jalan Bypass dengan Perkembangan Wilayah	48
Tabel 4.1 Perbandingan Jarak,Waktu dan Biaya Jalan Lama dan Jalan Bypass.....	54
Tabel 4.2 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas	56
Tabel 4.3 Karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua	63
Tabel 4.4 Penggunaan Lahan Kecamatan Lasusua 2011 dan 2018	64
Tabel 4.5 Penggunaan Lahan Kecamatan Katoi 2011 dan 2018.....	65
Tabel 4.6 Penggunaan Lahan Kecamatan Kodeoha 2011 dan 2018	66

Tabel 4.7 Penggunaan Lahan Kecamatan Lambai 2011 dan 2018 .	67
Tabel 4.8 Penggunaan Lahan Keseluruhan 2011 dan 2018.....	68
Tabel 4.9 Jumlah Sarana Perdagangan dan Jasa 2011 dan 2018 ..	71
Tabel 4.10 Jumlah Destinasi Wisata 2011 dan 2018.....	73
Tabel 4.11 Pembobotan Pendapatan Masyarakat Tahun 2011 dan 2018.....	76
Tabel 4.12 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Lasusua Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	78
Tabel 4.13 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Katoi Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	79
Tabel 4.14 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Kodeoha Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	80
Tabel 4.15 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Lambai Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	81
Tabel 4.16 Analisis Pertumbuhan Sarana Ekonomi (Perdagangan dan Jasa) Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	83
Tabel 4.17 Analisis Pertambahan Destinasi Wisata Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	84
Tabel 4.18 Analisis Peningkatan Pendapatan Masyarakat Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass.....	85
Tabel 4.19 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Penggunaan Lahan.....	88
Tabel 4.20 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pertambahan Sarana Ekonomi (Perdagangan dan Jasa).....	89
Tabel 4.21 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pertambahan Destinasi Wisata.....	90

Tabel 4.22 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Peningkatan Pendapatan Masyarakat	91
Tabel 4.23 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Kecamatan Sekitar.....	92



DAFTAR GAMBAR

Gambar 3. 1	Peta Wilayah Penelitian	32
Gambar 3. 2	Kerangka Analisis Penelitian	42
Gambar 4. 1	Peta Letak Jalan Lama dan Jalan Bypass.....	51
Gambar 4. 2	Peta Perbandingan Jalan Lama dan Jalan Bypass	55
Gambar 4. 3	Penampakan Saat Pembagian Angket.....	57
Gambar 4. 4	Diagram Hasil Kuesioner.....	57
Gambar 4. 5	Jalan Bypass Tobaku-Lasusua	58
Gambar 4. 6	Penampang Jalan Bypass.....	59
Gambar 4. 7	Peta Simpangan yang Terdapat Pada Jalan Bypass..	61
Gambar 4. 8	Kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua	62
Gambar 4. 9	Peta Penggunaan Lahan Tahun 2012.....	69
Gambar 4. 10	Peta Penggunaan Lahan Tahun 2018	69
Gambar 4. 11	Penampakan saat Wawancara di Dinas Perdagangan dan Jasa	70
Gambar 4. 12	Grafik Jumlah Perdagangan dan jasa.....	71
Gambar 4. 13	Sebaran Perdagangan dan Jasa	72
Gambar 4. 14	Penampakan saat Wawancara di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Kolaka Utara.....	73
Gambar 4. 15	Grafik Jumlah Destinasi Wisata.....	74
Gambar 4. 16	Peta Sebaran Destinasi Wisata Tahun 2012	75
Gambar 4. 17	Peta Sebaran Destinasi Wisata Tahun 2018	75
Gambar 4. 18	Diagram Pendapatan Masyarakat.....	76

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Perkembangan wilayah dan sistem transportasi merupakan dua aspek yang saling terkait. Transportasi memiliki peran dan fungsi yang sangat penting dalam menunjang interaksi antar wilayah, oleh karena itu fasilitas (prasarana dan sarana) transportasi harus disediakan dalam kapasitas yang mencukupi untuk melayani permintaan jasa transportasi yang di butuhkan.

Dalam pengembangan wilayah, tersedianya fasilitas transportasi agar diupayakan harus mampu melayani interaksi antar wilayah, dalam hal ini melayani pergerakan lalulintas atau alur faktor-faktor produksi (sumberdaya tenaga kerja, penduduk dan modal) dan barang-barang antar wilayah dan dalam lingkungan suatu wilayah.

Penyediaan fasilitas transportasi dilakukan secara merata keseluruhan wilayah untuk menunjang pembangunan daerah dan untuk melanjutkan percepatan pertumbuhan wilayah. Transportasi di tempatkan pada posisi yang strategis, yaitu sebagai urat nadi penggerak dinamika pembangunan daerah dan pertumbuhan wilayah. Arus pergerakan lalu lintas antar wilayah dan dalam lingkup suatu wilayah meliputi kegiatan perdagangan dan perekonomian, mobilitas penduduk dan pembangunan dalam arti luas (termasuk pemerintahan)

Kabupaten Kolaka Utara ini memiliki prospek pengembangan yang sangat strategis, karena selain berada pada jalur lintasan ekonomi regional (Jalan Trans Sulawesi) juga berbatasan langsung dengan wilayah Sulawesi Selatan yang merupakan wilayah paling berkembang dan menjadi barometer kemajuan di Kawasan Timur Indonesia (KTI). Untuk wilayah Kabupaten Kolaka Utara ini akses terhadap wilayah Sulawesi Selatan dapat dicapai melalui dua alternatif moda transportasi, yaitu melalui jalur darat (Jalan Trans Sulawesi) dan jalur laut melalui Pelabuhan Tobaku di Katoi ke Pelabuhan Siwa di Kabupaten Wajo, Provinsi Sulawesi Selatan.

Dalam RTRW Kabupaten Kolaka Utara Tahun 2012-2032 dijelaskan bahwa Pembangunan di wilayah Kabupaten Kolaka Utara cenderung terpusat di wilayah pusat kota. Hal ini menyebabkan lambatnya perkembangan wilayah di Kabupaten Kolaka Utara serta penyediaan infrastruktur dan fasilitas penunjang kegiatan wilayah lebih banyak terdapat di pusat kota.

Salah satu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Kolaka Utara yaitu dengan membangun Jalan Bypass Tobaku-Lasusua. Pembangunan Jalan Bypass ini dalam RTRW Kabupaten Kolaka Utara Tahun 2012-2032 dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di Kabupaten Kolaka Utara dan kabupaten lain, Ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara dan provinsi lainnya. Sistem

transportasi darat ini utamanya mendukung kegiatan masyarakat serta sebagai alternatif untuk mendukung kawasan-kawasan yang potensial untuk dikembangkan.

Sebelum adanya jalan bypass yang menghubungkan Kecamatan Kato'i dengan Ibukota Kabupaten yaitu Kecamatan Lasusua, jalan yang di gunakan yaitu Jalan Trans Sulawesi yang memerlukan jarak dan waktu yang cukup lama dikarenakan akses yang kurang baik disebabkan oleh kondisi jalan yang berkelok dan disisi jalan terdapat jurang yang sangat curam yang memungkinkan kecelakaan terjadi serta tindakan kriminalitas.

Pemerintah Kabupaten Kolaka Utara melakukan penimbunan laut untuk membangun jalan di wilayah pesisir pantai dengan panjang jalan kurang lebih 9 Km yang berfungsi sebagai Jalan Bypass/Jalan Elak untuk menghubungkan Ibukota Kabupaten dengan wilayah-wilayah kecamatan di sekitarnya, meningkatkan aksesibilitas serta interaksi antar wilayah di Kaubupaten Kolaka Utara.

Setelah adanya Jalan Bypass memberikan banyak dampak yang positif diantaranya, meningkatkan interaksi antar wilayah, mengurangi biaya perjalanan, jarak tempuh menjadi singkat dan waktu tempuh perjalanan semakin cepat, potensi peluang usaha baru, meningkatkan kenyamanan dalam melakukan perjalanan, mengurangi

resiko kecelakaan, munculnya destinasi wisata baru, serta sarana ekonomi yang semakin bertambah.

Meskipun membawa banyak dampak positif, pembangunan Jalan Bypass juga membawa dampak yang negatif, diantaranya terjadi alih fungsi lahan di sekitarnya, dan Jalan Trans Sulawesi yang dulunya merupakan Jalan Utama tidak berfungsi sebagaimana fungsi utamanya, serta yang paling penting yang perlu di kaji yaitu, setelah 7 tahun pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua belum memperlihatkan dampak perkembangan yang besar di Kabupaten Kolaka Utara.

Sehingga perlu dilakukan penelitian yang mengkaji, apakah keberadaan Jalan Bypass TobakuL-Lasusua memberikan pengaruh terhadap meningkatnya aksesibilitas antar wilayah di Kabupaten Kolaka Utara, serta bagaimana pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah di Kabupaten Kolaka Utara khususnya wilayah Lasusua dan Katoi serta wilayah sekitarnya. Dengan judul “Pengaruh Jalan Bypass Terhadap Perkembangan Wilayah Kawasan Lasusua-Katoi dan Sekitarnya”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang di ajukan dalam penelitian ini yaitu:

1. Apakah Jalan Bypass meningkatkan aksesibilitas?

2. Bagaimana pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah kawasan Lasusua-Katoi dan sekitarnya?

C. Tujuan

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi apakah keberadaan Jalan Bypass meningkatkan aksesibilitas.
2. Mengetahui Bagaimana pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah kawasan Lasusua-Katoi dan sekitarnya.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat di peroleh dari penelitian ini antara lain:

1. Untuk peneliti, manfaat dari penelitian ini adalah sebagai implementasi dari ilmu pengetahuan yang telah di peroleh selama berstatus sebagai mahasiswa Perencanaan Wilayah dan Kota.
2. Mengetahui pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah di Kabupaten Kolaka Utara (sekitar Jalan Bypass).
3. Untuk pemerintah, penelitian ini dapat menjadi masukan dalam mengoptimalakan pengembangan jaringan jalan serta wilayah di Kabupaten Kolaka Utara.
4. Sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya.

E. Ruang Lingkup Penelitian

1. Ruang Lingkup Kawasan

Ruang Lingkup Kawasan dalam penelitian ini focus terhadap jalan Bypass serta wilayah yang di hubungkan langsung yaitu Kecamatan Lasusu sebagai Ibukota Kabupaten dengan Kecamatan Kato'i beserta wilayah-wilayah di sekitarnya di antaranya kecamatan Lambai, dan Kodeoha.

2. Ruang Lingkup Pembahasan

Ruang lingkup dalam penelitian ini berkaitan dengan aspek Jalan Bypass dan Perkembangan Wilayah Yaitu sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi Jalan Lama dan jalan Bypass.
- b. Mengidentifikasi karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua.
- c. Mengidentifikasi perkembangan kondisi fisik lingkungan (Penggunaan Lahan) pada wilayah sekitar Jalan Bypass.
- d. Mengidentifikasi jumlah sarana perdagangan dan jasa di wilayah sekitar Jalan Bypass.
- e. Mengidentifikasi tingkat pendapatan masyarakat di sekitar Jalan Bypass.
- f. Mengidentifikasi jumlah destinasi wisata di sekitar Jalan Bypass
- g. Menganalisis pengaruh pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap perkembangan wilayah di sekitarnya.

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan yang dimaksud dalam penelitaian ini untuk memberikan informasi atau memaparkan secara berurutan mengenai isi laporan yang dirinci tiap bab dan juga memberikan gambaran secara umum mengenai sub bab bahasan yang di bahas pada tiap-tiap bab, sebagaimana yang telah di terangkan di atas, berikut penyusunan sistematika dalam penyusunan laporan penelitian:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup penelitian dan sistematika pembahasan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan tentang teori-teori yang melandasi atau yang berkaitan dengan kepentingan analisis studi yaitu: jalan bypass sebagai bagian dari transportasi wilayah, tujaun jalan bypass, kapasitas jalan, dampak pembangunan jalan bypass sebagai bagian dari sistem transportasi wilayah, wilayah, perkembangan wilayah, indicator perkembangan wilayah. Kerangka piker penelitian.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab ini akan menguraikan tentang tinjauan wilayah penelitian yang terdiri atas : Lokasi dan waktu penelitian,

jenis dan sumber data, populasi dan sampel, teknik pengumpulan data, variabel penelitian, kebutuhan data, teknik analisis data.

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini membahas tentang hasil dan pembahasan yang terkait gambaran jalan bypass dan perkembangan wilayah sekitarnya yang meliputi : jalan bypass tobakaulasusua, tujuan jalan bypass, perkembangan fisik wilayah penelitian, kualitas hidup, perkembangan wilayah, pengaruh jalan bypass terhadap perkembangan wilayah sekitarnya.

BAB V : PENUTUP

Bab ini akan menguraikan tentang kesimpulan dari hasil pembahasan dan saran.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Jalan Bypass Sebagai Bagian dari Transportasi Wilayah

Transportasi adalah proses pergerakan orang dan/atau barang dari satu lokasi ke lokasi lain. Transportasi bukan tujuan akhir (*ends*), tetapi merupakan turunan permintaan (*derived demand*), yakni pemenuhan kebutuhan pergerakan penduduk untuk tujuan tertentu, misalnya transportasi untuk bekerja, berbelanja, distribusi barang, dan sebagainya (BS Kusbiantoro, 2007). Pergerakan tersebut ditunjang oleh fasilitas dan layanan transportasi, seperti fasilitas jalan raya, layanan angkutan umum, bandara udara, serta fasilitas dan layanan transportasi lainnya.

Pergerakan orang/barang diwarnai oleh berbagai karakteristik seperti maksud pergerakan, jenis moda yang digunakan, waktu perjalanan, asal-tujuan perjalanan, dan sebagainya. Secara keseluruhan sistem transportasi terdiri atas: Sistem Kegiatan, Sistem Jaringan, Sistem Pergerakan (BS Kusbiantoro 2007)

a. Sistem Kegiatan (SK)

Sistem Kegiatan (SK) adalah sumber dari bangkitan (produksi dan tarikan) pergerakan, sistem kegiatan dapat terdiri atas :pusat-pusat kegiatan skala wilayah misalnya kota, desa. Untuk pusat skala kota misalnya kawasan perumahan, pusat perdagangan.

b. Sistem jaringan (SJ)

Sistem jaringan merupakan prasarana-sarana , fasilitas dan layanan untuk mendukung pergerakan (SK), misalnya jaringan: fasilitas dan layanan meliputi jalan raya, moda, layanan angkutan udara. Untuk simpul-simpul misalnya terminal bus, pelabuhan laut.

c. Sistem Pergerakan (SP)

Sistem Pergerakan (SP) adalah arus pergerakan orang/barang- seperti besaran (*volume*), maksud perjalanan, waktu perjalanan moda yang digunakan dan sebagainya.

Menurut Tamin (2000) Sistem adalah gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dalam satu sistem, perubahan pada satu komponen akan menyebabkan perubahan pada komponen lain. Sedangkan Menurut Miro (2002) transportasi adalah sebuah usaha untuk memindahkan ,menggerakan, mengangkut, dan mengalihkan suatu objek tertentu dari satu tempat ke tempat yang lain, dimana ditempat lain objek tertentu lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.

Munawar (2005) menjelaskan bahwa ada lima unsur pokok dalam sistem transportasi yaitu orang yang membutuhkan, barang yang dibutuhkan, kendaraan sebagai alat angkut, jalan sebagai prasarana angkutan dan organisasi yaitu pengelola angkutan. Sedangkan menurut Khisty dan Lall (2003), bentuk fisik dari sistem

transportasi terdiri dari empat elemen dasar yaitu :

- a. Sarana perhubungan (*link*), merupakan jalur (jalan) yang menghubungkan satu titik ke titik yang lain.
- b. Kendaraan, merupakan sebuah alat yang digunakan untuk memindahkan suatu barang atau manusia dari satu titik ke titik lain melalui sarana perhubungan.
- c. Terminal, merupakan sebuah titik dimana perjalanan sebuah barang atau manusia dimulai dan berakhir.
- d. Manajemen dan tenaga kerja, merupakan orang-orang yang membuat, mengoperasikan, mengatur dan memelihara ketiga elemen

Pendekatan sistem transportasi dapat dijelaskan dalam sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro. Menurut Tamin (2000), sistem transportasi makro terdiri dari sistem kegiatan, sistem pergerakan dan sistem jaringan. ketiga sistem transportasi tersebut saling berhubungan membentuk sebuah sistem transportasi mikro.

Pergerakan atau sistem pergerakan muncul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Sebuah guna lahan (kegiatan) tertentu akan menghasilkan bangitan dan tarikan pergerakan yang berbeda dengan guna lahan lainnya. Besarnya pergerakan yang muncul bergantung pada jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Pergerakan yang muncul akibat adanya kegiatan tersebut jelas membutuhkan sebuah moda transportasi yang terdiri dari sarana dan prasarana. Sarana prasarana inilah yang dimaksud dengan sistem jaringan. Interaksi antara sistem jaringan dan sistem kegiatan menghasilkan sebuah pergerakan baik manusia maupun barang.

Sedangkan menurut Khisty dan Lall (2003) terdapat tiga komponen pokok transportasi yang menghubungkan elemen dasar dari transportasi. Ketiga komponen ini akan menghasilkan sebuah konsep pembangunan berkesinambungan. Ketiga komponen tersebut adalah sistem transportasi, sistem aktivitas dan sistem lalu lintas. Sistem aktivitas menghubungkan orang atau barang yang akan mengalami perpindahan dengan infrastruktur dalam transportasi. Sistem Transportasi menghubungkan kendaraan yang digunakan untuk memindahkan, dengan orang atau barang yang akan dipindahkan. Sedangkan sistem lalu lintas menghubungkan kendaraan dengan infrastruktur.

Salah satu contoh perasarana transportasi darat berupa jalan elak atau di kenal juga sebagai Bypass adalah jalan yang dibuat untuk mengelak dari kawasan yang padat, kota, kampung atau desa tertentu sehingga lalulintas terus dapat melewati kawasan tersebut dengan gangguan samping yang minimal sehingga dapat memudahkan seseorang dalam melakukan perjalanan meningkatkan keselamatan

serta meningkatkan kenyamanan.

Sebagai bagian dari sebuah transportasi wilayah, jalan Bypass memiliki tujuan pembangunan dan karakteristik. Dengan mengetahui tujuan pembangunan dari suatu jalan, maka akan dapat diketahui seberapa besar pemenuhan fungsi jalan tersebut. Selain itu, dengan mengetahui bagaimana karakteristik suatu jalan, maka akan dapat diketahui bagaimana kualitas jalan tersebut. Menurut Tamin (2000) beberapa hal yang bisa menjadi indikator dalam kinerja suatu sistem transportasi adalah aksesibilitas, volume dan komposisi lalu lintas, kapasitas, dan tingkat pelayanan.

Karakteristik adalah suatu kualitas atau sifat khusus yang dijadikan ciri untuk mengidentifikasi suatu objek tertentu. Dalam hal ini, karakteristik jalan menunjukkan bagaimana kualitas dan kinerja jalan tersebut. Menurut Morlok dalam Rithoma dan Rahmatullah (2013), karakteristik jaringan jalan dapat dilihat dari beberapa hal yaitu jenis jaringan jalan, klasifikasi, kapasitas, dan kualitas jalan. Sedangkan menurut UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Karakteristik jaringan jalan terbagi menjadi tiga yaitu klasifikasi jalan, kapasitas jalan dan kualitas jalan.

1. Tujuan Jalan Bypass

Menurut Tamin (1997) pada dasarnya prasarana transportasi memiliki dua tujuan utama yaitu sebagai alat untuk

mengarahkan pembangunan di suatu daerah dan sebagai prasarana untuk pergerakan manusia dan barang. Dengan dibangunnya sarana dan prasarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Ketersediaan aksesibilitas ataupun keterjangkauan pelayanan infrastruktur transportasi dapat lebih mempererat dukungan antar wilayah maupun pemerataan pembangunan.

Jalan Elak atau di kenal dengan jalan bypass adalah jalan yang dibuat untuk mengelak dari kawasan yang padat, kota, kampong atau desa tertentu sehingga lalulintas terus dapat melewati kawasan tersebut dengan singkat serta mengurangi gangguan samping yang minimal sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalulintas.

Dalam RTRW Kabupaten Kolaka Utara tahun 2012-2032 Pembangunan Jalan dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas antar wilayah di Kabupaten Kolaka Utara serta kabupaten lain, ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara dan provinsi lainnya. Sistem transportasi darat ini utamanya mendukung kegiatan pemasaran hasil perkebunan dan kegiatan pemerintahan yang ada. Juga dimaksudkan untuk mendukung kawasan-

kawasan yang potensial untuk dikembangkan. Untuk mengukur tingkat aksesibilitas Jalan Bypass digunakan Rumus Indeks Alpha, dengan tujuan untuk mengetahui konektivitas suatu jaringan jalan terhadap suatu daerah dengan daerah lain.

2. Kapasitas Jalan

Selain karakteristik jaringan jalan yang dilihat dari klasifikasi dan jenis jaringan jalan, karakteristik juga dapat dilihat dari kapasitas jalan. Kapasitas jalan merupakan arus lalu lintas maksimum yang dapat dipertahankan pada suatu bagian jalan pada kondisi tertentu, dinyatakan dalam satuan mobil penumpang per jam (SMP). Untuk jalan dua lajur dua arah, kapasitas ditentukan untuk arus dua arah (kombinasi dua arah), tetapi untuk jalan dengan banyak lajur, arus dipisahkan per arah dan kapasitas ditentukan per lajur (Tamin, 2000) Persamaan umum untuk menghitung kapasitas suatu ruas jalan menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia.

Persamaan umum untuk menghitung kapasitas suatu ruas jalan menurut Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia adalah sebagai berikut:

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \quad (\text{skr/jam})$$

C = adalah kapasistas (skr/jam)

C_0 = adalah kapasitas dasar (skr/jam)

FC_{LJ} = adalah faktor penyesuaian kapasitas terkait lebar

lajur atau jalur lalu lintas

FC_{PA} = adalah faktor penyesuaian kapasitas terkait pemisahan arah (hanya untuk jalan yang tak terbagi)

FC_{HS} = faktor penyesuaian kapasitas terkait KHS pada jalan berbahu atau berkereb

FC_{UK} = faktor penyesuaian kapasitas terkait ukuran kota

Hal-hal yang berpengaruh terhadap besaran kapasitas jalan adalah lebar jalan, pemisah arah, hambatan samping dan bahu jalan. Berdasarkan rumusan diatas, besaran kapasitas dasar dari suatu jalan ditentukan oleh jumlah lajur serta adanya median pada suatu jalan. berikut ini merupakan kapasitas dasar dari suatu jalan berdasarkan banyaknya lajur.

Tabel 2.1 Kapasitas Dasar Jalan Berdasarkan Tipe Jalan (Co)

Tipe Jalan	Kapasitas Dasar(skr/jam)	Keterangan
4/2T atau Jalan satu arah	1.650	Per lajur (satu arah)
2/2 TT	2.900	Per lajur (dua arah)

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

Faktor koreksi dari kapasitas jalan yang pertama adalah lebar jalan. Lebar pada suatu jaringan jalan akan menentukan besaran kapasitas pada jalan tersebut. Pada jalan dengan 4 lajur berpembatas median atau jalan satu arah, semakin besar lebar jalan efektif yang dapat digunakan oleh kendaraan maka nilai faktor koreksi kapasitas akan semakin besar. Dan semakin tinggi nilai dari faktor koreksi kapasitasnya maka akan semakin besar

nilai kapasitas jalannya. Dapat disimpulkan bahwa semakin besar lebar jalan efektif pada suatu ruas jalan, maka kapasitas jalan tersebut semakin baik.

**Tabel 2.2 Faktor Penyesuaian Kapasitas
Terkait Lebar Lajur dan Jalur Lalu lintas (FC_{Lj})**

Tipe Jalan	Lebar Efektif Jalur Lalu Lintas (W_c) (m)		FC_{Lj}
4/2T	Per Lajur	3,00	0,92
		3,25	0,96
		3,50	1,00
		3,75	1,04
		4,00	1,08
4/2TT	PerJalur 2 arah	5,00	0,56
		6,00	0,87
		7,00	1,00
		8,00	1,14
		9,00	1,25
		10,00	1,29
		11,00	1,34

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

Faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisah arah (FC_{PA}).

Hanya untuk jalan tak-terbagi. Untuk jalan terbagi, faktor penyesuaian kapasitas akibat pemisahan arah tidak dapat diterapkan dan nilai 1,0 harus dimasukkan.

**Tabel 2.3 Faktor Penyesuaian Kapasitas
Akibat Lebar Pemisahan Arah (FC_{PA})**

Pemisahan arah SP %-%		50-50	55-45	60-40	65-45	70-30
FC_{SP}	Dua lajur: 2L2A	1,00	0,97	0,94	0,91	0,88

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

Hambatan samping akan sangat mempengaruhi kapasitas ruas jalan. Klasifikasi hambatan samping yang ada di badan jalan bergantung pada penggunaan lahan yang ada di sekitar ruas

jalan. Semakin padat penggunaan lahan yang ada di sekitarnya, maka kapasitas jalan akan semakin kecil. Semakin rendah kelas gangguan samping pada suatu ruas jalan maka nilai faktor koreksi kapasitasnya akan semakin besar dan nilai kapasitas jalan akan semakin tinggi.

Tabel 2.4 Faktor Penyesuaian Kecepatan Arus Bebas Akibat Hambatan Samping ,FVBHS Untuk Jalan Berbahu Dengan Lebar Efektif LBE

Tipe jalan	Kelas hambatan samping	Faktor penyesuaian akibat hambatan samping (FC_{HS})			
		Lebar bahu efektif W_s (m)			
		< 0,5	1,0	1,5	> 2,0
4/2T	Sangat rendah				
	Rendah	0,96	0,98	1,01	1,03
	Sedang	0,94	0,97	1,00	1,02
	Tinggi	0,92	0,95	0,98	1,00
	Sangat Tinggi	0,88	0,92	0,95	0,98
2/2T T & 4/2T T	Sangat rendah	0,84	0,88	0,92	0,96
	Rendah	0,94	0,96	0,99	1,01
	Sedang	0,92	0,94	0,97	1,00
	Tinggi	0,89	0,92	0,95	0,98
	Sangat Tinggi	0,82	0,86	0,90	0,95
		0,73	0,79	0,85	0,91

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

Tabel 2.5 Faktor Penyesuaian Arus Bebas Akibat Hambatan Samping untuk Jalan Berkereb ke Penghalang Terdekat LK-P

Tipe jalan	Gesekan Samping	Faktor penyesuaian untuk hambatan samping dan lebar bahu (F_{SF})			
		Lebar bahu efektif W_s (m)			
		< 0,5	1,0	1,5	> 2,0
4/2T	Sangat rendah	1,00	1,01	1,01	1,02
	Rendah	0,97	0,98	1,01	1,00
	Sedang	0,93	0,95	0,99	0,99
	Tinggi	0,87	0,90	0,97	0,96
	Sangat Tinggi	0,81	0,85	0,93	0,92
2/2T T & 4/2T T	Sangat rendah	0,81	0,85	0,88	0,92
	Rendah	0,98	0,99	0,99	1,00
	Sedang	0,93	0,95	0,96	0,98
	Tinggi	0,87	0,89	0,92	0,95
	Sangat Tinggi	0,78	0,81	0,84	0,88
		0,680,80	0,72	0,77	0,82

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

Salah satu bentuk gangguan samping yang paling banyak dijumpai adalah kegiatan perparkiran yang menggunakan badan jalan. Kegiatan parkir di badan jalan sangat mengurangi kapasitas jalan. Masalah pejalan kaki juga merupakan masalah utama dalam faktor koreksi gangguan samping. Sering terlihat pengalihan fungsi trotoar menjadi tempat kegiatan lain.

Tabel 2.6 Faktor Koreksi Ukuran Kota

Penduduk Kota (juta jiwa)	Faktor koreksi ukuran kota
<0.1	0.90
0.1 – 0.5	0.93
0.5 – 1.0	0.95
1.0 – 3.0	1.00
>3.0	1.03

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia Tahun 2014

3. Dampak Pembangunan Jalan Elak/Bypass sebagai Bagian dari Sistem Transportas Wilayah

Menurut Soemarwoto (1988) menjelaskan bahwa pembangunan akan selalu membawa perubahan. Karena pembangunan sejatinya bertujuan untuk meningkatkan harkat hidup masyarakat di sekitarnya. Menurut Bintarto dalam Khairuddin (2000) dampak dari pengembangan suatu Kota/Wilayah melalui kebijakan pembangunan pada aspek fisik adalah peningkatan intensitas guna lahan, penyediaan sarana dan prasarana serta menurunnya kualitas lingkungan. Pembangunan prasarana fisik berupa transportasi memiliki peranan yang sangat penting untuk menunjang berbagai kegiatan ekonomi dan sosial

dalam meningkatkan pertumbuhan ekonomi, pemerataan dan kesejahteraan rakyat. Dengan adanya pembangunan prasarana fisik akan membuka daerah pedalaman yang terisolasi. Pembukaan daerah terisolasi ini akan memberikan kontribusi pada peningkatan kesejahteraan yang semakin tinggi (Adisasmita, 2010).

Jalan merupakan salah satu infrastruktur yang memiliki peranan vital bagi masyarakat. Karena jalan merupakan sebuah infrastruktur yang menjadi akses terhadap suatu guna lahan. Pembangunan suatu fasilitas transportasi baru seperti jalan, akan meningkatkan aksesibilitas pada suatu wilayah, karenanya permintaan untuk membangun lahan akan meningkat. Peningkatan aksesibilitas juga akan menyebabkan nilai lahan meningkat, dan pada akhirnya tata guna lahan pada wilayah tersebut akan berubah lebih padat (Khisty dan Lall, 2003). Hal ini berarti bahwa dengan adanya jaringan jalan yang baik pada suatu wilayah maka akan mempercepat perkembangan tata guna lahan pada wilayah tersebut. Pola jaringan jalan yang baik akan mempengaruhi perkembangan suatu wilayah dari guna lahan, ini berarti jalan mendukung perkembangan fisik suatu wilayah.

Menurut Wahab (2009) penyediaan prasarana transportasi dalam suatu wilayah/kawasan akan memberikan dampak yang

sangat besar terhadap perkembangan wilayah/kawasan tersebut, yaitu:

- a. Peningkatan produksi, distribusi pangan, industri, ekspor/perdagangan, pariwisata, agroindustri dan bisnis, akan memberikan dampak terhadap pertumbuhan perekonomian suatu wilayah/kawasan perkotaan dan perdesaan.
- b. Peningkatan kesejahteraan melalui pengentasan kemiskinan, peningkatan kualitas kesehatan masyarakat, pengembangan daerah terisolasi, peningkatan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat.

B. Wilayah

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 (UU No. 26 Tahun 2007). Suatu wilayah menurut Jayadinata (1999) merupakan kesatuan alam yaitu alam yang serba sama atau homogen dan kesatuan manusia yang memiliki kebudayaan yang khas sehingga dapat membedakan wilayah tersebut dengan wilayah lain. Wilayah adalah 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.

Hanafiah dalam Tarigan (2004) menjelaskan ada beberapa unsur yang dalam sebuah ruang/wilayah yang penting yaitu jarak, lokasi, bentuk dan ukuran skala. Sedangkan Rustiadi (2006) menjelaskan bahwa komponen-komponen wilayah mencakup komponen biofisik alam, sumberdaya buatan (infrastruktur), manusia serta bentuk-bentuk kelembagaan. Komponen dalam wilayah tersebut saling berinteraksi satu dengan lainnya. Dengan demikian istilah wilayah menekankan interaksi antar manusia dengan sumberdaya-sumberdaya lainnya yang ada di dalam suatu batasan unit geografis tertentu.

1. Perkembangan Wilayah

Perkembangan wilayah biasanya merupakan wujud dari keinginan masyarakat di suatu daerah untuk tumbuh dan berkembang dari segi ekonomi, politik, sosial, budaya dan keamanan, dalam dimensi geografis (Harmantyo, 2011). Faktor-faktor yang mempengaruhi perkembangan wilayah antara lain dipengaruhi oleh aspek-aspek keputusan lokasional, aksesibilitas dan pelayanan. Perkembangan wilayah senantiasa disertai oleh adanya perubahan struktural.

Menurut Poernomosidi dalam Adisasmita (2006) perkembangan wilayah merupakan suatu proses yang dimulai

dari kegiatan-kegiatan baik dari sektor pemerintah maupun masyarakat yang dilaksanakan dan diatur dalam rangka usaha-usaha untuk memperbaiki tingkat kesejahteraan hidup masyarakat pada umumnya. Kegiatan-kegiatan tersebut dilakukan dengan memanfaatkan sumber daya alam yang ada untuk memenuhi kebutuhan hidup yang selanjutnya akan membawa pengaruh terhadap kawasan ataupun wilayah. Peningkatan pada kawasan atau wilayah tersebut dapat diartikan sebagai proses perkembangan wilayah.

Perkembangan suatu wilayah sangat ditentukan oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia, faktor aktivitas manusia dan faktor pergerakan manusia (Tamin, 2000). Sedangkan menurut Sujarto (1992) faktor-faktor perkembangan pada suatu wilayah dapat mengembangkan dan menumbuhkan wilayah pada suatu arah tertentu. Ada tiga faktor utama yang sangat menentukan pola perkembangan dan pertumbuhan kota :

- a. Faktor manusia, yaitu menyangkut segi-segi perkembangan penduduk baik karena kelahiran maupun karena migrasi ke kota. Segi-segi perkembangan tenaga kerja, perkembangan status sosial dan perkembangan kemampuan pengetahuan dan teknologi.
- b. Faktor kegiatan manusia, yaitu menyangkut segi-segi kegiatan

kerja, kegiatan fungsional, kegiatan perekonomian kota dan kegiatan hubungan regional yang lebih luas.

c. Faktor pola pergerakan, yaitu sebagai akibat dari perkembangan yang disebabkan oleh kedua faktor perkembangan penduduk yang disertai dengan perkembangan fungsi kegiatannya akan menuntut pola perhubungan antara pusat-pusat kegiatan tersebut.

Beberapa faktor perkembangan wilayah diatas mampu menjadi pendorong terjadinya perkembangan kebutuhan ruang pada suatu wilayah yang menyebabkan adanya perubahan penggunaan lahan. Adanya perubahan dan perkembangan tersebut berdampak pada semakin meningkatnya interaksi antar ruang kegiatan pada suatu wilayah.

2. Indikator Perkembangan Wilayah

Indikator adalah sesuatu yang dapat memberikan petunjuk atau keterangan. Dalam hal ini, indikator perkembangan wilayah adalah suatu hal yang bisa digunakan sebagai petunjuk bahwa suatu wilayah telah berkembang. Menurut Rahardjo Adisasmita (2010), indikator perkembangan wilayah diperlukan untuk memperoleh gambaran secara cepat dan tepat mengenai kondisi, karakteristik dan tingkat pertumbuhan wilayah yang diamati.

Secara lebih luas namun terinci, Indikator perkembangan wilayah adalah setiap kondisi yang dicerminkan oleh aspek

pembangunan wilayah yaitu aspek ekonomi, aspek sosial demografi dan aspek fisik lingkungan. Hal serupa juga dikemukakan oleh Morlok dalam Abdul wahab (2009) bahwa perkembangan wilayah meliputi adanya perkembangan ekonomi, sosial dan fisik lingkungan dari wilayah tersebut.

Reksohadiprojo (2001) berpendapat bahwa terdapat 3 hal yang menentukan pertumbuhan dan perkembangan wilayah atau kota, yaitu perkembangan penduduk yang menunjukkan berkembangnya intensitas kegiatan, kelengkapan fasilitas yang disediakan yang menunjukkan tingkat pelayanan masyarakat, tingkat investasi yang dapat menunjukkan pertumbuhan ekonomi. Menurut Poernomosidi (1980), keberhasilan perkembangan wilayah terjadi ketika kesejahteraan hidup baik kualitas maupun kuantitas bertambah. Seperti peningkatan pendapatan, penambahan penduduk, penambahan luas bangunan, serta penambahan sarana dan prasarana penunjang kegiatan. Semua hal tersebut mengarah kepada kemudahan yang akan memperbesar kesempatan berkembangnya suatu proses kegiatan yang mencakup ekonomi, sosial, dan politik. Sehingga proses perkembangan wilayah sejalan dengan meningkatnya tingkat kemudahan masyarakat yang ada di sekitarnya.

Kondisi fisik yang dimaksud sebagai indikator dalam perkembangan wilayah menurut Rahardjo Adisasmita (2010) adalah pemanfaatan lahan yang dibagi menurut jenis keperluan atau penggunaan seperti permukiman, lapangan terbuka dll, serta luas daerah terbangun dibagi luas wilayah administrasi. Menurut Jayadinata (1999) penggunaan lahan dapat dibagi menjadi 2 yaitu guna lahan pada wilayah perkotaan dan guna lahan pada wilayah pedesaan. Berikut ini merupakan pembagian jenis guna lahan yang ada pada masing-masing wilayah tersebut :

- a. Guna Lahan Pedesaan : Terdiri dari perumahan, umumnya mayoritas guna lahan berupa pertanian. Jumlah orang yang ada pada satuan luas tanah relatif sedikit sehingga kepadatan penduduk sedikit.
- b. Guna Lahan Perkotaan : Umumnya terdiri dari perumahan atau permukiman, perindustrian, perdagangan serta jasa-jasa.

Penggunaan lahan perkotaan dijelaskan lebih lanjut oleh Sandy (1977) diklasifikasikan kedalam beberapa penggunaan antara lain permukiman, lahan jasa, lahan perusahaan, dan lahan industri. Lahan permukiman termasuk pekarangan dan lapangan olahraga, lahan jasa meliputi perkantoran pemerintahan swasta dan berbagai sarana pelayanan masyarakat lainnya, lahan perusahaan meliputi sarana ekonomi dan lahan industri meliputi

pabrik-pabrik. Adanya perkembangan kota secara fisik umumnya dicirikan dengan bangunan yang padat dan semakin rapat, intensitas wilayah terbangun meningkat serta permukiman yang cenderung meluas. Hal ini dikarenakan pada suatu wilayah yang berkembang, jenis penggunaan lahan akan semakin beragam, selain itu penggunaan lahan terbangun akan semakin banyak sehingga intensitas penggunaan lahan akan meningkat.

Dengan meningkatnya guna lahan suatu wilayah dapat disimpulkan bahwa kegiatan ekonomi pada wilayah tersebut berkembang, hal ini dikarenakan guna lahan juga mengakomodasi kegiatan ekonomi maka apabila suatu kegiatan ekonomi berkembang maka guna lahan aktivitas tersebut akan meningkat (Jayadinata, 1999). Perkembangan ekonomi sendiri merupakan salah satu indikator dari perkembangan wilayah. Kuncoro (2003), mengatakan bahwa pertumbuhan ekonomi yang merupakan indikator keberhasilan suatu pembangunan seringkali digunakan untuk mengukur kualitas hidup manusia, sehingga semakin tinggi nilai pertumbuhan ekonomi maka semakin tinggi pula taraf hidup manusia.

Aktivitas ekonomi yang meningkat ini dapat dilihat dari beragamnya jenis kegiatan ekonomi yang ada serta banyaknya sarana ekonomi di suatu wilayah. Jayadinata (1999)

mengungkapkan bahwa hal yang dapat dilihat dalam perkembangan aktivitas suatu kawasan adalah dengan peningkatan sarana dan prasarananya yang menandakan adanya perkembangan jumlah aktivitasnya. Oleh karena itu, perkembangan suatu aktivitas ekonomi dapat dilihat dari perkembangan sarana ekonomi pada suatu wilayah.

Selain itu jika suatu wilayah berkembang, maka dapat dilihat dari peningkatan status sosial pada wilayah tersebut. Menurut Sujarto (1992) peningkatan status sosial akibat perkembangan wilayah ini dapat ditandai dengan meningkatnya jumlah pendapatan penduduk pada wilayah tersebut. Selain tingkat pendapatan masyarakat, tingkat pendidikan pada suatu wilayah juga menjadi indikator status sosial masyarakat. Tingkat pendidikan yang tinggi menjadi ciri kemajuan penduduk suatu daerah dan memberi andil terhadap daerahnya secara keseluruhan (Widyaningsih, 2001)

C. Kerangka Pikir Penelitian

Dalam sebuah penelitian, variabel merupakan sebuah hal penting yang menjadi ukuran. Karena variabel adalah segala sesuatu yang menjadi objek pengamatan dalam penelitian. Dijelaskan bahwa variabel penelitian meliputi faktor-faktor penting yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti (Narbuko dan Achmadi, 1999).

Oleh karena itu, sebelum melakukan penelitian, terlebih dahulu harus ditentukan apa variabel yang akan diteliti. Dalam penentuan variabel penelitian ini menggunakan sintesa dari teori-teori yang dikemukakan para ahli terkait aspek jalan dan perkembangan wilayah. Dalam penelitian ini, terdapat variabel yang berasal dari dua aspek yaitu aspek Jalan Bypass dan Perkembangan Wilayah. Berikut ini merupakan sintesa variabel terkait aspek jalan Bypass.

Tabel 2.7 Perumusan Variabel dari Aspek Jalan Bypass

Tamin (2000)	RTRW Kabupaten Kolaka Utara Tahun 2012-2032	UU No 38 Tahun 2004	Sintesa Variabel	Sintesa Sub Variabel
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>	<i>5</i>
Meningkatkan Aksesibilitas Wilayah	Meningkatkan Aksesibilitas		Tujuan Jalan Bypass	Meningkatkan Aksesibilitas dari Segi Jarak Waktu dan Biaya
Kapasitas Jalan, Tingkat Pelayanan Jalan,		Kualitas Jalan	Karakteristik Jalan Bypass	Kualitas Jalan
		Kapasitas Jalan		Kapasitas Jalan

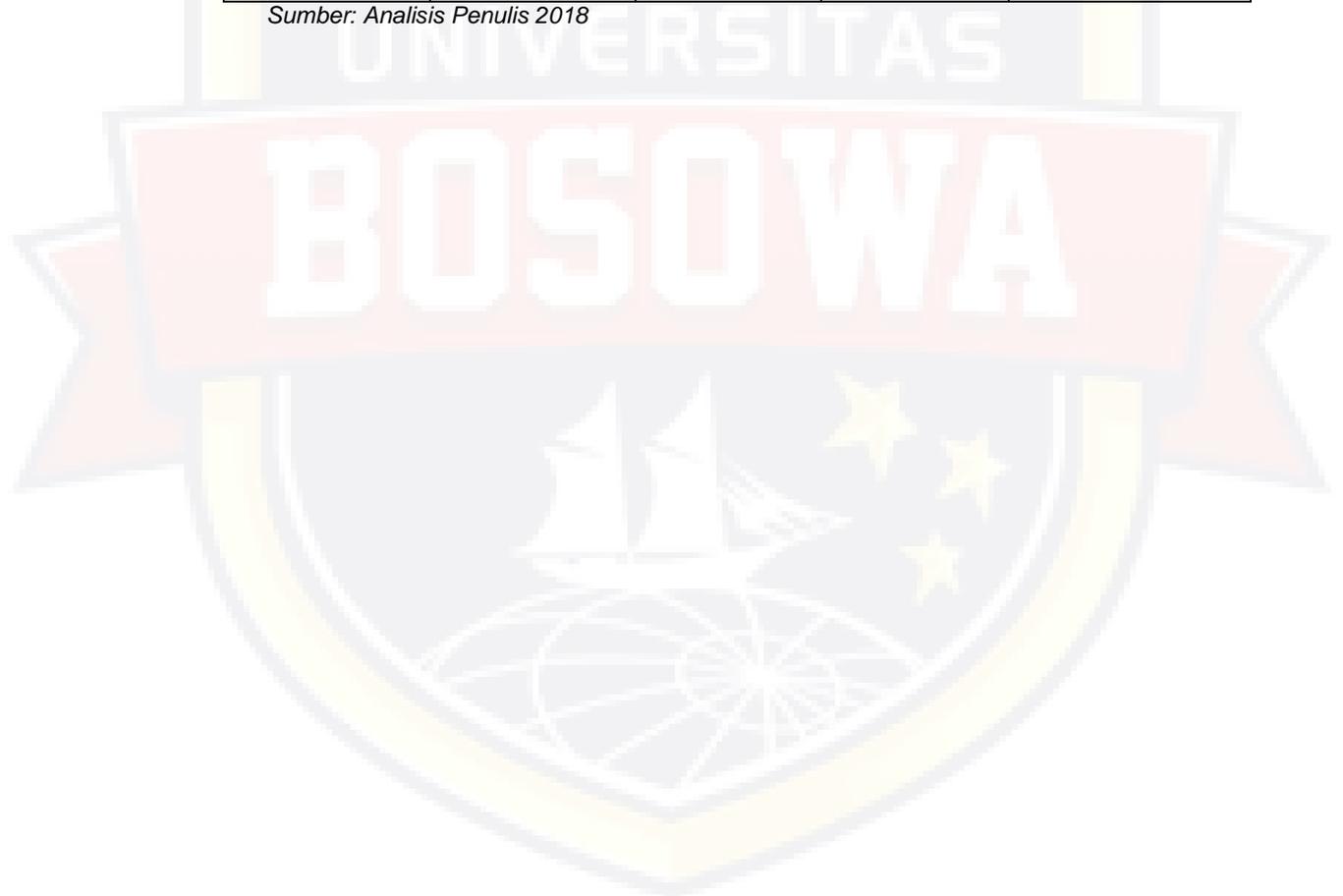
Sumber : Analisis Penulis 2018

Berdasarkan tabel sintesa variabel diatas dapat dilihat bahwa terdapat 2 variabel terpilih dari aspek jalan Bypass yaitu variabel tujuan dan karakteristik jalan Bypass. Sementara itu, terdapat pula unsur-unsur dari para ahli yang tidak digunakan sebagai variabel dalam penelitian ini. Untuk variabel perkembangan wilayah dapat di lihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 2.8 Perumusan Variabel dari Aspek Perkembangan Wilayah

Rahardjo Adisasmita (2010)	Morlok dalam Abdul Wahab (2009)	Poernomo sidi (1980)	Wahab 2009	Sintesa Variabel
1	2	3	4	5
Fisik Lingkungan	Fisik Lingkungan	Pertambahan Luas Terbangun		Fisik Lingkungan (Penggunaan Lahan)
Sosial Demografi	Sosial	Pendapatan		Pendapatan Masyarakat
		Sarana Dan Prasaran		Sarana Perdagangan dan Jasa
			Wisata	Jumlah Destinasi Wisata

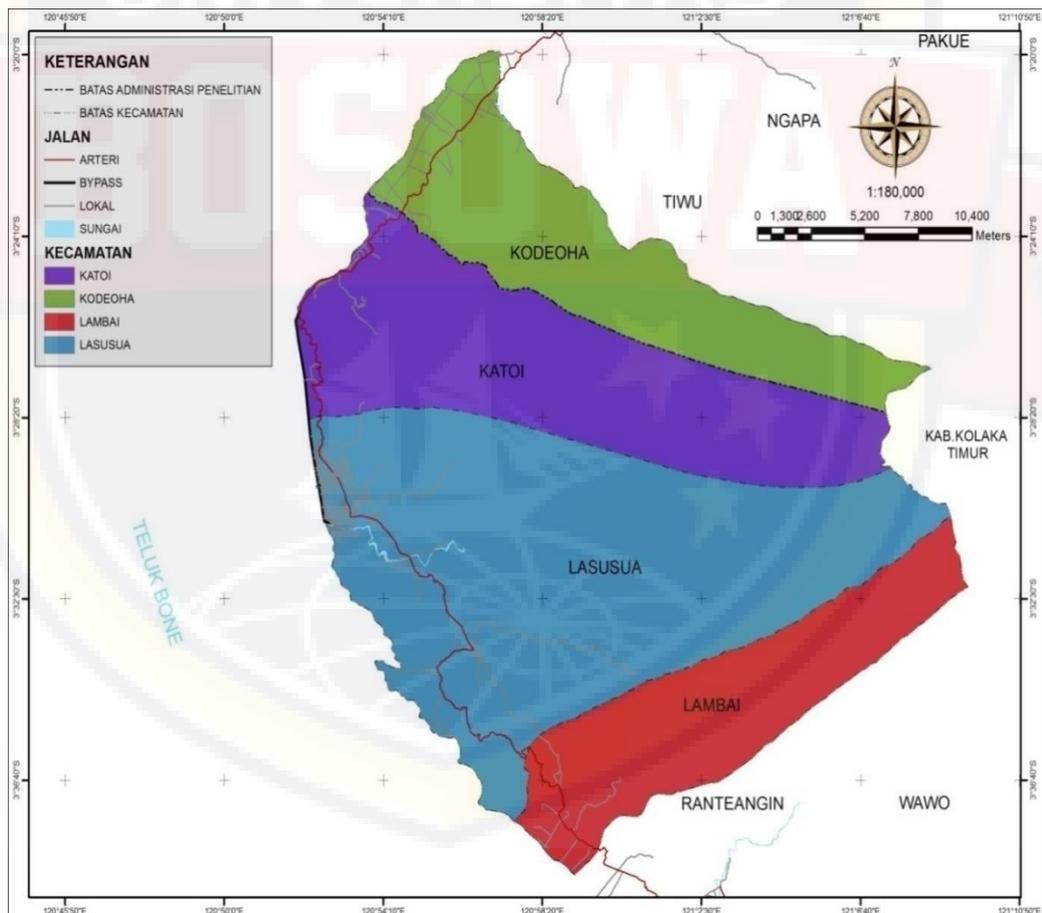
Sumber: Analisis Penulis 2018



BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Kolaka Utara khususnya di Kecamatan Lasusua dan Kecamatan Katoai yang dihubungkan langsung dengan Jalan Bypass serta wilayah sekitarnya. Terkait pengaruh keberadaan jalan bypass terhadap perkembangan wilayah di kabupaten Kolaka Utara. Adapun jangka waktu penelitian ini yaitu mulai dari 08 Oktober 2018 sampai dengan 08 November 2018.



Gambar 3.1 Peta Wilayah Penelitia

B. Jenis dan Sumber Data

1. Jenis Data

a. Data Primer

Data primer adalah jenis data yang tidak berupa angka tetapi berupa kondisi kualitatif objek dalam ruang lingkup penelitian baik dalam bentuk uraian kalimat ataupun penjelasan terkait keberadaan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Kab.Kolaka Utara, yang meliputi karakteristik Jalan Bypass dan kondisi jalan Bypass, Penggunaan lahan, jumlah pendapatan, jumlah sarana ekonomi, jumlah destinasi wisata serta dokumentasi berupa visualiasi kondisi masyarakat yang berada pada wilayah penelitian.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah jenis data yang berupa angka atau numerik yang bisa diolah dengan menggunakan metode perhitungan yang menggunakan *analisis uji t dua sample berpasangan*. Data ini meliputi jumlah luas penggunaan lahan, tingkat pendapatan masyarakat, jumlah sarana ekonomi, jumlah destinasi wisata serta data-data pendukung lainnya seperti Dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah RTRW.

2. Sumber Data

Sumber data yang di peroleh dapat di golongkan kedalam dua jenis yaitu :

a. Data Primer

Data primer di kumpulkan atau di peroleh melalui opservasi lapangan dan wawancara dengan pihak yang terkait dengan penelitian. Data primer yang di maksud adalah kondisi sarana dan prasarana jalan dan observasi lapangan mengenai aksesibilitas terkait jarak, waktu dan biaya, serta data-data penunjang lainnya yang berkaitan dengan penelitian

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi pemerintahan atau swasta yang berhubungan dengan judul penelitian yakni dari instansi Dinas Perdagangan, Dinas Pariwisata, Dinas perhubungan, Dinas Perumahan Dan Pertanahan, Dinas Pekerjaan Umum , BAPPEDA, BPS Kabupaten Kolaka Utara.

Adapun data-data yang di harapkan yang diperoleh dari instansi tersebut terkait aspek fisik wilayah diantaranya jumlah Perumahan/Permukiman, Penggunaan Lahan, RDTR, Jumlah

Destinasi Wisata, Jumlah Sarana Pedagangan dan jasa, Jumlah Perdagangan Dan Jasa.

C. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang di tetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 80:2013). Dalam penelitian ini dibedakan antara populasi secara umum dengan populasi target (*target population*). Populasi target adalah populasi yang menjadi sasaran keberlakuan kesimpulan penelitian (Sukmadinata, 2007). Populasi penelitian ini adalah seluruh masyarakat yang berada di wilayah sekitar Jalan Bypass. Lokasi penelitian tersebut berada di empat kecamatan yaitu Kecamatan Lasusua, Kato, Kodeoha dan Lambai.

Maka sesuai dengan judul dalam penelitian ini, yang menjadi populasi dari penelitian adalah penduduk yang masuk dalam batasan wilayah penelitian, sedangkan Sampel adalah bagian dari populasi yang mempunyai ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti, Karena tidak semua data dan informasi akan di proses dan tidak semua orang atau benda akan di teliti melainkan cukup dengan menggunakan sampel yang mewakilinya.

2. Sampel

Dalam pengambilan sampel menggunakan teknik *probability sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel yang memberikan peluang yang sama bagi setiap unsur (anggota) populasi yang dipilih sebagai anggota sampel. Dengan demikian sampel yang diperoleh merupakan sampel yang representatif. Cara pengambilan sampel dilakukan dengan *simple random sampling*, yang merupakan teknik pengambilan sampel yang langsung dilakukan pada unit sampling. Dikatakan *simple* atau sederhana karena pengambilan anggota sampel dari populasinya dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata (tingkat) yang ada dalam populasi ini. Sampel adalah bagian dari populasi yang mewakili seluruh karakteristik dari populasi. Secara matematis besarnya sampel dari suatu populasi menggunakan rumus slovin, yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + N (e^2)}$$

Keterangan :

n : Jumlah Sampel

N : Jumlah Populasi

e : Koefisien kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel yang masih dapat ditolerir atau diinginkan (10 %).

Berdasarkan rumus tersebut, maka pengambilan sampel di wilayah sekitar jalan bypass yaitu Kecamatan Lasusua, Katoi, Kodeoha, Lambai yang populasinya berjumlah 53.994 jiwa adalah sebagai berikut:

$$n = \frac{53.994}{1 + (53.994 \times 0,01)}$$

$$n = \frac{53.994}{540,94}$$

$$n = 99,81 \text{ Responden}$$

D. Teknik Pengumpulan Data

1. Observasi

Observasi adalah studi yang disengaja dan sistematis tentang fenomena sosial dan gejala fisik dengan cara pengamatan dan pencatatan langsung. (Waluya, 2007). Dengan melakukan metode observasi dalam pengumpulan data, akan diperoleh data yang lebih akurat, valid dan terbaru. Dalam penelitian ini, observasi dilakukan dengan cara mengamati kondisi Jalan Bypass dan wilayah di sekitarnya. Untuk mendapatkan data terkait kondisi Jalan Bypass, observasi dilakukan dengan melengkapi data berupa foto-foto terkait kondisi jalan dan kondisi prasarana transportasi umum

pada wilayah penelitian yang akan dijadikan sebagai input dalam analisis karakteristik Jalan Bypass. Selain itu, metode ini juga digunakan untuk mengupdate data sekunder berupa penggunaan lahan pada wilayah di sekitar Jalan Bypass. Observasi dilakukan dengan menandai peta observasi yang kemudian dilakukan digitasi ke dalam peta yang sudah ada.

2. Wawancara

Wawancara atau interview adalah suatu bentuk komunikasi verbal yang bertujuan untuk memperoleh informasi. Wawancara dilakukan dengan memberikan pertanyaan dan dilakukan dalam keadaan saling berhadapan (Nasution:1982). Wawancara dilakukan dengan mengajukan beberapa pertanyaan kepada pihak terkait yang dianggap kompeten dan mengetahui seluk-beluk wilayah penelitian. Dalam metode ini, wawancara dilakukan dengan beberapa sumber seperti dinas-dinas serta perangkat Kecamatan untuk mengetahui karakteristik wilayah penelitian serta karakteristik jalan Bypass.

3. Kunjungan pada Instansi Terkait

yaitu salah satu teknik pengambilan data melalui instansi terkait dengan mempersiapkan list data yang di butuhkan (data sekunder).

4. Kepustakaan (*library Reserch*)

Cara pengumpulan data dan informasi dengan membaca atau mengambil literature , laporan, karya tulis ilmiah, buku.

5. Kuesioner

Salah satu alat pengumpul data dalam penelitian. Kuesioner digunakan dengan mengedarkan atau membagikan form kuesioner yang berisi pertanyaan kepada beberapa subjek atau responden untuk mendapatkan tanggapan secara tertulis (Waluya, 2007). Kuesioner dilakukan dengan memberikan beberapa pertanyaan kepada warga pada wilayah penelitian secara acak untuk memperoleh data yang dibutuhkan.

E. Variabel Penelitian

Variabel dapat didefinisikan sebagai segala sesuatu yang ada atau exist dan keberadaannya memiliki lebih dari satu label atau lebih dari satu nilai (Waluya,2007). Menurut Direktorat Pendidikan Tinggi dalam Narbuko dan Achmadi (1999) variabel penelitian adalah segala sesuatu yang menjadi objek pengamatan dalam penelitian. Dijelaskan bahwa variabel penelitian meliputi faktor-faktor penting yang berperan dalam peristiwa atau gejala yang akan diteliti. Dalam penelitian ini terdapat dua aspek penting yang akan dibahas yaitu terkait Jalan Bypass (X) dan Perkembangan Wilayah (Y).

Tabel 3.1 Variabel dan Indikator Penelitian

Aspek	Variabel	Devenisi Oprasional	Sub Variabel	Indikator
1	2	3	4	5
Jalan Bypass Sebagai Sistem Transportasi Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> • Tujuan Jalan Bypass 	Tujuan Pembangunan Jalan Bypass dilihat dari Arahan Kebijakan Untuk Mengetahui Seberapa Besar Pencapaian Jalan Bypass Terhadap Tujuan Tersebut	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan Aksesibilitas 	<ul style="list-style-type: none"> • Jarak • Waktu • Biaya Sebelum dan Sesudah Pembangunan Jalan Bypass
	<ul style="list-style-type: none"> • Karakteristik Jalan Bypass 	Merupakan hal yang di Jadikan Ciri Untuk Mengidentifikasi Kualitas Jalan Bypass	<ul style="list-style-type: none"> • Kapasitas Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Lajur • Persimpangan • Lebar Jalan
			<ul style="list-style-type: none"> • Kualitas Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Kondisi Jalan Bypass
Perkembangan Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> • Fisik 	Indicator Perkembangan Wilayah dari Segi Fisik	<ul style="list-style-type: none"> • Perdagangan dan jasa 	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Saran Perdagangan dan Jasa
			<ul style="list-style-type: none"> • Wisata 	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah Destinasi Wisata
			<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan Lahan 	<ul style="list-style-type: none"> • Penggunaan Lahan Wilayah Sekitar
	<ul style="list-style-type: none"> • Kualitas Hidup 	Indikator Perkembangan Wilayah dari segi Kualitas Hidup	<ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pendapatan Masyarakat

Sumber: Hasil analisis 2018

F. Kebutuhan Data

Kebutuhan data berisi data-data yang dibutuhkan dalam penelitian untuk melakukan analisis. Data sendiri menurut Arikunto (2010) merupakan hasil pencatatan penelitian baik dalam bentuk angka maupun fakta. Disebutkan juga bahwa data adalah segala fakta dan angka yang dapat dijadikan bahan untuk menyusun suatu informasi yang diperoleh dari pengolahan data. Kebutuhan data

dirumuskan berdasarkan variabel yang telah ditentukan sebelumnya.

Tabel 3.2 Kebutuhan Data

Aspek	Variabel	Sub Variabel	Kebutuhan Data	Tahun	Teknik Pengumpulan Data
1	2	3	4	5	6
Jalan Bypass	<ul style="list-style-type: none"> Tujuan Jalan Bypass 	<ul style="list-style-type: none"> Meningkatkan Aksesibilitas 	<ul style="list-style-type: none"> Jarak Waktu Biaya Sebelum dan Sesudah Adanya Jalan Bypass 	2011-2018	Observasi dan Wawancara
	<ul style="list-style-type: none"> Karakteristik Jalan Bypass 	<ul style="list-style-type: none"> Kapasitas Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah Lajur Jalan Bypass 	2018	Observasi dan Studi Literatur
			<ul style="list-style-type: none"> Jumlah Persimpangan pada Jalan Bypass 	2018	Observasi dan Studi Literatur
			<ul style="list-style-type: none"> Lebar Jalan Bypass 	2018	Observasi dan Studi Literatur
<ul style="list-style-type: none"> Kualitas Jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi Jalan Bypass 	2018	Observasi Lapangan		
Perkembangan Wilayah	<ul style="list-style-type: none"> Fisik 	<ul style="list-style-type: none"> Perdagangan dan Jasa 	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah sarana Perdagangan dan Jasa 	2011-2018	Studi Literatur
		<ul style="list-style-type: none"> Wisata 	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah Destinasi Wisata 	2011-2018	Observasi dan Studi Literatur
		<ul style="list-style-type: none"> Penggunaan Lahan 	<ul style="list-style-type: none"> Luas Penggunaan Lahan 	2011-2018	Studi Literatur
	<ul style="list-style-type: none"> Kualitas Hidup 	<ul style="list-style-type: none"> Pendapatan 	<ul style="list-style-type: none"> Pendapatan Masyarakat 	2011-2018	Kuesioner

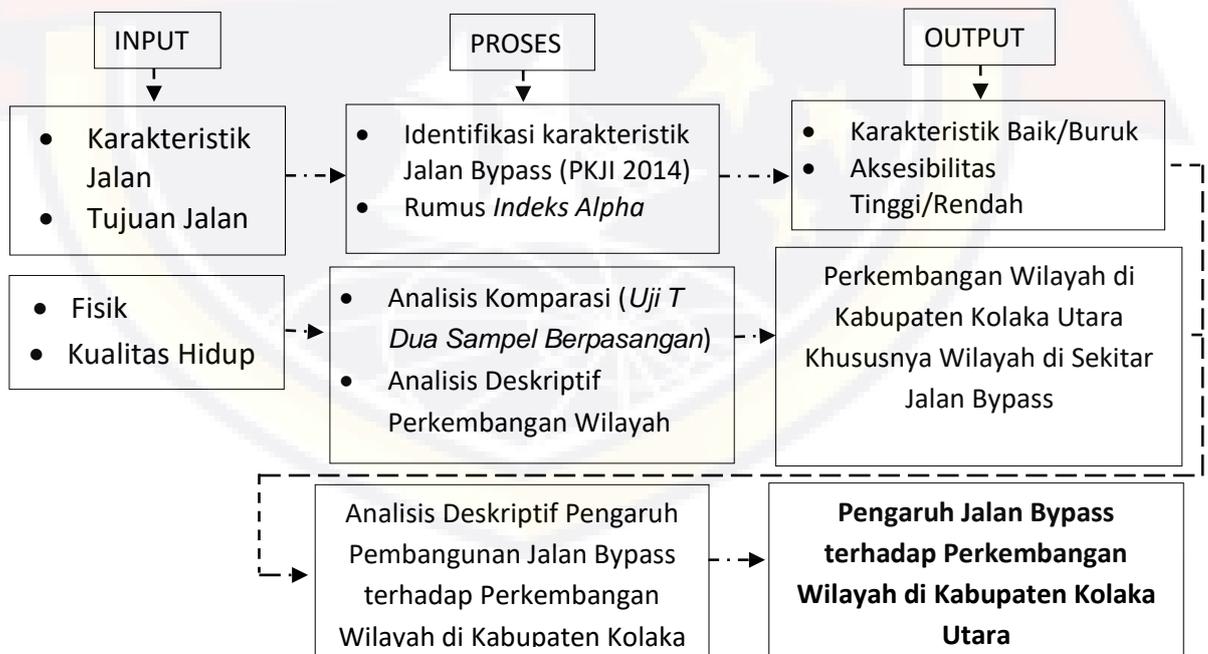
Sumber: Hasil analisis 2018

G. Teknik Analisis Data

Analisis data menurut Singarimbun (1987) bertujuan untuk menyederhanakan data dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan. Teknik analisis data pada bab ini akan membahas tentang teknik atau cara menganalisis data yang telah di peroleh. Dalam penelitian ini, terdapat 3 analisis yang akan digunakan yaitu

analisis deskriptif, analisis Komparasi (*Uji T Dua Sampel Berpasangan*) dan kemudian di lanjutkan dengan Analisis deskriptif Naratif serta menggunakan rumus Index Alpha, dengan Membandingkan dua data yaitu sebelum dan sesudah adanya jalan Bypass.

Analisis deskriptif karakteristik jalan Bypass bertujuan untuk menggambarkan kondisi dan karakteristik Jalan Bypass yang telah diidentifikasi dan di hitung tingkat aksesibilitasnya menggunakan rumus *Index Alpha* dan hasil dari analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan*. sedangkan analisis Komparasi (*Uji T Dua Sampel Berpasangan*) bertujuan untuk mengidentifikasi serta membandingkan perkembangan wilayah sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass kemudian di lanjutkan dengan analisis deskriptif naratif.



Gambar 3.2 Kerangka Analisis Penelitian

Analisis deskriptif pengaruh pembangunan Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah di empat kecamatan yaitu Kecamatan Lasusua, Katoi, Lambai, Kodeoha . Merupakan analisis yang inputnya berasal dari kedua analisis sebelumnya yaitu analisis deskriptif karakteristik jalan Bypass dan *Index Alpha* serta analisis Komparasi (*Uji T Dua Sampel Berpasangan*) yaitu perbandingan sebelum dan sesudah adanya jalan Bypass. Berikut ini merupakan uraian rinci dari masing-masing analisis tersebut:

1. Analisis Karakteristik Jalan Bypass

Identifikasi karakteristik dan kondisi jalan Bypass bertujuan untuk mengetahui bagaimana kinerja jalan Bypass. Selain itu juga akan dilihat bagaimana peran Jalan Bypass dalam pemenuhan tujuan pembangunannya yaitu untuk meningkatkan aksesibilitas guna menunjang perkembangan wilayah di Kabupaten Kolaka Utara dengan rumus *Indeks Alpha*, kondisi jalan Bypass harus baik sehingga akan memudahkan mobilitas atau pergerakan penduduk di wilayah tersebut. Begitu juga dengan karakteristik jalan Bypass. Dimana jalan Bypass harus memenuhi karakteristik jalan yang telah ditentukan sesuai dengan pedoman.

Analisis karakteristik Jalan Bypass menggunakan rumus *Indeks Alpha* dan perhitungan kapasitas Jalan dengan Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014, serta deskriptif naratif dimana

analisis ini menggambarkan bagaimana kondisi dan karakteristik Jalan Bypass saat ini dan seberapa besar pemenuhan tujuan dari pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua. Interpretasi dari *Indeks Alpha* adalah jika nilai Alfa mendekati 1 maka nilai semakin tinggi atau tingkat aksesibilitas tinggi (Bintarto, 1982). Dengan mengetahui kondisi dan karakteristik jalan Bypass, maka akan diketahui bagaimana kinerja Jalan Bypass tersebut.

Dalam analisis ini akan dilihat apakah karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua itu baik atau buruk. Penilaian baik dapat dilihat apabila semua sub variabel dalam kelompok variabel jalan Bypass dapat terpenuhi dengan baik pada Jalan Bypass Tobaku-Lasusua seperti tujuan pembangunan dan karakteristik jalan Bypass. Sedangkan penilaian buruk dapat dilihat apabila kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yang dilihat dari sub variabel yang telah ditentukan sebelumnya dalam kondisi buruk.

Tabel 3.3 Penilaian Karakteristik dan Aksesibilitas Jalan Bypass

No	Penilaian	Keterangan
1	2	3
1	Baik	<ul style="list-style-type: none"> Tujuan dapat terpenuhi (aksesibilitas meningkat) Karakteristik Jalan Bypass (Baik)
2	buruk	<ul style="list-style-type: none"> Tujuan tidak terpenuhi Tujuan dapat terpenuhi dan karakteristik jalan bypass buruk

Sumber : analisis 2018

2. Analisis Perkembangan Wilayah

Identifikasi perkembangan wilayah dapat dilakukan dengan melihat indikator dari aspek fisik yang meliputi. penggunaan lahan

yang ada di wilayah penelitian serta jumlah sarana ekonomi (perdagangan dan jasa) dan jumlah destinasi wisata serta tingkat pendapatan masyarakat. Identifikasi adanya perkembangan ini dilakukan dengan mengetahui perubahan aspek-aspek indikator dari 2 waktu yang berbeda yaitu sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Bypass.

Selanjutnya akan dilakukan analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan*. Dimana analisis ini merupakan analisis yang membandingkan rata-rata dari beberapa indikator dalam satu aspek data yaitu aspek perkembangan wilayah. Analisis ini melibatkan dua pengukuran pada subjek yang sama terhadap suatu pengaruh atau perlakuan tertentu. Adapun dasar penggunaan *uji T Sampel Berpasangan* ialah observasi atau penelitian untuk masing-masing pasangan harus dalam kondisi yang sama. Dalam penelitian ini, interval waktu yang dipilih adalah sebelum dan sesudah pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yaitu menggunakan data tahun 2011 dan 2018.

Dalam analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* ini terdapat pengujian hipotesis. Dimana hipotesis yang digunakan dalam *Uji T Dua Sampel Berpasangan* ini adalah sebagai berikut :

- H_0 : Stagnan atau Berkembang Kurang Signifikan
- H_1 : Berkembang signifikan

Nilai α : 5 % = 0,05

Dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan T hitung T tabel.

- T Hitung < dari T Tabel, maka H₀ di teriman (Berkembang Kurang Signifikan)
- T Hitung > dari T Tabel, maka H₁ di teriman (Berkembang Signifikan)

Dalam analisis ini nanti, akan diketahui bagaimana perkembangan wilayah yang terjadi di wilayah Penelitian. Perkembangan wilayah yang terjadi akan dibagi menjadi 2 yaitu stagnan/berkembang kurang signifikan dan berkembang signifikan. Perkembangan wilayah yang stagnan/berkembang tidak signifikan berarti semua indikator dalam kelompok variabel perkembangan wilayah tidak terdapat perubahan atau wilayah di lokasi penelitian berkembang namun perkembanganyang terjadi hanya pada beberapa indikator saja atau perkembangannya yang terjadi tidak begitu besar.

Sedangkan berkembang signifikan berarti wilayah penelitian berkembang dan setiap indikatornya menunjukkan adanya perkembangan yang besar. Sedangkan untuk indikator yang tidak dapat di analisis dengan menggunakan *Uji T Dua Sampel Berpasangan*, maka akan dilakukan analisis deskriptif.

Tabel 3.4 Penilaian Perkembangan Wilayah yang Terjadi di Wilayah Penelitian

No	Penilaian	Keterangan
1	2	3
1	Stagnan/berkembang Kurang signifikan	<ul style="list-style-type: none"> • Indikator dalam kelompok variabel tidak terdapat perubahan atau tetap • Wilayah di lokasi penelitian berkembang namun perkembangan yang terjadi hanya pada sebagian indikator saja atau perkembangan yang terjadi tidak begitu besar
2	Berkembang Signifikan	<ul style="list-style-type: none"> • Wilayah di lokasi penelitian berkembang dan setiap indikatornya menunjukkan adanya perkembangan yang besar

Sumber : Analisis 2018

3. Analisis Pengaruh Pembangunan Jalan Bypass terhadap Perkembangan Wilayah Kawasan Lsusua-Katoi dan Sekitarnya

Setelah mengidentifikasi perkembangan wilayah selanjutnya yaitu menganalisis pengaruh jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah tersebut. Dimana analisis ini dilakukan dengan cara deskriptif eksplanatif yaitu menggambarkan hubungan antara pembangunan Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah yang ada di sekitarnya berdasarkan analisis yang dilakukan sebelumnya. Setelah mengetahui bagaimana aksesibilitas dan karakteristik Jalan Bypass serta melihat adanya perkembangan wilayah maka dapat disimpulkan

bagaimana pengaruh Jalan Bypass terhadap wilayah di Kabupaten Kolaka Utara khususnya di lokasi penelitian. Dalam mengetahui hubungan antara kedua hal tersebut, dilakukan dengan melihat tabel dibawah ini.

Tabel 3.5
Hubungan Jalan Bypass dengan
Perkembangan Wilayah

Perkembangan Wilayah (Aksesibilitas)	Perkembangan Wilayah (Karakteristik Jalan)	Stagnan/ Berkembang Kurang Signifikan	Berkembang Signifikan
Tinggi	Baik	Hubungan A	Hubungan B
Rendah	Buruk	Hubungan C	Hubungan D

Sumber : Analisis Penulis 2018

Setelah mengetahui hubungan pengaruh jalan Bypass dengan perkembangan wilayah, berikut ini merupakan penjelasan dari masing-masing tipe hubungan diatas :

a. Hubungan A :

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki aksesibilitas tinggi dan karakteristik baik, namun wilayah berkembang kurang signifikan. Hal ini menandakan bahwa pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua **berpengaruh namun kurang signifikan terhadap wilayah sekitarnya.**

b. Hubungan B :

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki aksesibilitas yang tinggi dan karakteristik baik, serta wilayah berkembang signifikan. Hal ini menandakan bahwa pembangunan Jalan

Bypass Tobaku-Lasusua **berpengaruh signifikan terhadap perkembangan wilayah sekitarnya.**

c. Hubungan C :

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki aksesibilitas yang rendah dan karakteristik buruk serta wilayah berkembang kurang signifikan. Hal ini menandakan bahwa aksesibilitas yang rendah dan kondisi buruk Jalan Bypass Tobaku-Lasusua **berpengaruh terhadap perkembangan wilayah yang stagnan.**

d. Hubungan D :

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki aksesibilitas yang rendah dan karakteristik buruk, namun wilayah berkembang signifikan. Hal ini menandakan bahwa perkembangan wilayah yang terjadi **bukan disebabkan oleh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua**, melainkan oleh faktor lain.

H. Defenisi Oprasional

Konsep dasar dan istilah yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian area darat, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah

permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

2. Jalan elak atau dikenal juga sebagai bypass adalah jalan yang dibuat untuk mengelak dari kawasan yang padat, kota, kampung atau desa tertentu sehingga lalu lintas terusan dapat melewati kawasan tersebut dengan gangguan samping yang minimal sehingga dapat meningkatkan keselamatan lalu lintas.
3. Wilayah adalah 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.
4. Pengembangan wilayah (*Regional Development*) adalah upaya untuk memacu perkembangan sosial ekonomi, mengurangi kesenjangan wilayah dan menjaga kelestarian lingkungan hidup.
5. Kawasan adalah daerah yang memiliki ciri khas tertentu atau berdasarkan pengelompokan fungsional kegiatan tertentu.

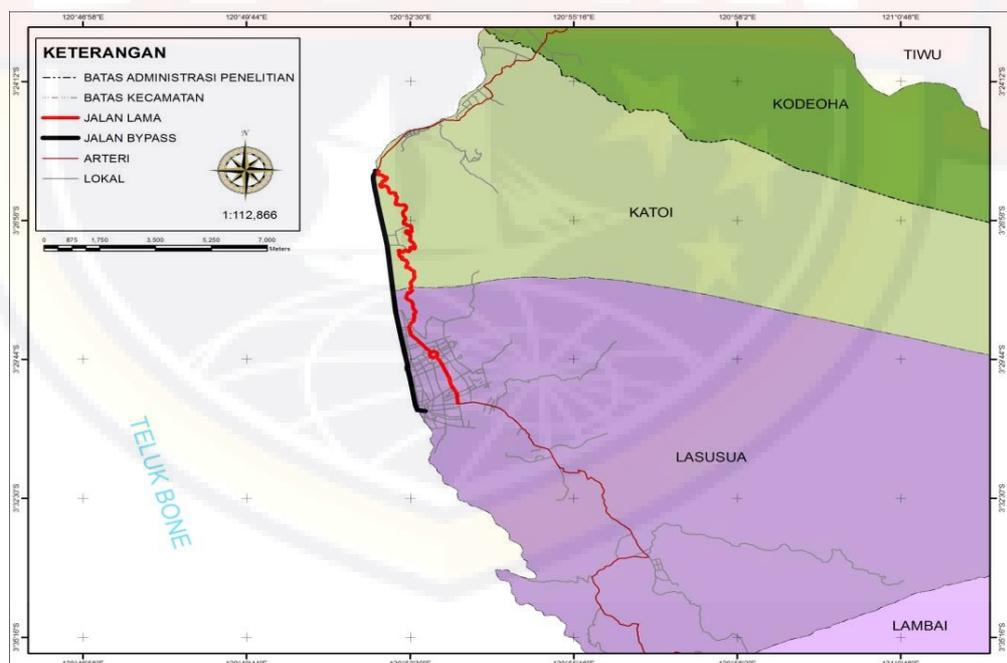
BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

GAMBARAN JALAN BYPASS TOBAKU-LASUSUA DAN PERKEMBANGAN WILAYAH SEKITARNYA

A. Jalan Bypass Tobaku-Lasusua

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua dibangun pada awal tahun 2012 dan baru dapat dioperasikan pada pertengahan tahun 2013. Jalan yang dibangun dengan panjang ruas ± 9 Km ini menghubungkan jalan arteri primer di Kabupaten Kolaka Utara yaitu di bagian utara yaitu Jalan Poros Sulawesi yang melintasi Kecamatan Katoi dan di bagian selatan Jalan Bypass berhubungan dengan Jalan Poros Sulawesi yang melintasi Kecamatan Lasusua serta beberapa jalan lokal, berikut peta lokasi penelitian.



Gambar 4.1 Peta Letak Jalan Lama dan Jalan Bypass

B. Tujuan Jalan Bypass

Dalam RTRW Kabupaten Kolaka Utara 2012-2032, disebutkan bahwa tujuan pembangunan Jalan Bypass dimaksudkan untuk meningkatkan aksesibilitas antar kecamatan dan antar Kabupaten Kolaka Utara dan kabupaten lain. Ibukota Provinsi Sulawesi Tenggara dan Provinsi lainnya. Sistem transportasi darat ini utamanya mendukung kegiatan pemasaran hasil perkebunan dan kegiatan pemerintahan yang ada. Juga dimaksudkan untuk mendukung kawasan-kawasan yang potensial untuk dikembangkan.

1. Meningkatkan Aksesibilitas

Fungsi dari Jalan Bypass Tobaku-Lasusua untuk meningkatkan aksesibilitas di Kabupaten Kolaka Utara. Aksesibilitas sendiri dapat dilihat dari kemudahan masyarakat di wilayah tersebut untuk menjangkau pusat-pusat pelayanan di sekitar mereka serta kendaraan yang melintasi Jalan Bypass untuk menuju ke kabupaten lain ataupun provinsi lain di tinjau dari segi jarak, waktu dan biaya.

a. Jarak,

Jika dibandingkan dari segi jarak sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass maka akan menghasilkan perbedaan yang sangat jauh, dimana hasil observasi serta data yang di peroleh dari hasil wawancara serta instansi terkait yaitu jarak yang kita lalui apabila

menggunakan jalan yang lama sekitar 17 Km, namun setelah adanya Jalan Bypass jarak yang di tempuh menjadi 9 Km.

b. Waktu

Waktu tempuh perjalanan yang diperlukan tidak sama, apabila membandingkan jalan yang lama dengan Jalan Bypass memperlihatkan hasil yang sangat berbeda dimana dengan menggunakan jalan yang lama, waktu yang dibutuhkan untuk mencapai pusat kota sekitar 50-70 Menit dan apabila menggunakan Jalan Bypass menuju pusat kota ataupun sebaliknya hanya membutuhkan waktu 10-15 Menit.

c. Biaya

Untuk perbandingan biaya dengan menggunakan jalan lama dan Jalan Bypass. Biaya yang di kelurkan apabila menggunakan jalan lama dengan jarak 17 Km dan waktu tempuh 50-70 Menit, apabila menggunakan kendaraan roda dua membutuhkan bensin 1 liter dengan harga Rp 8.000 hanya untuk 1 kali perjalanan, untuk kendaraan roda 4 membutuhkan bensin sekitar 2-2,5 liter dengan harga Rp16.000-20.000 hanya untuk sekali jalan, tergantung kecepatan kendaraan. Sedangkan menggunakan Jalan Bypass dengan jarak 9 Km dan waktu tempuh 10-15 Menit. Apabila menggunakan kendaraan roda dua membutuhkan bensin sekitar setengah liter dengan harga Rp 4.000, dan untuk

kendaraan roda 4 membutuhkan bensin sekitar 1-1,5 liter dengan harga Rp 8.000-12.000 untuk satu kali perjalanan.

Untuk memperjelas terkait perbandingan antara kedua jalan yaitu Jalan Poros Sulawesi (Jalan Lama) dan Jalan Bypass (Jalan Baru). Apabila menggunakan jalan lama dan Jalan Bypass dengan menggunakan indikator jarak, waktu serta biaya pulang-pergi atau (PP) dapat di lihat pada tabel 4.1.

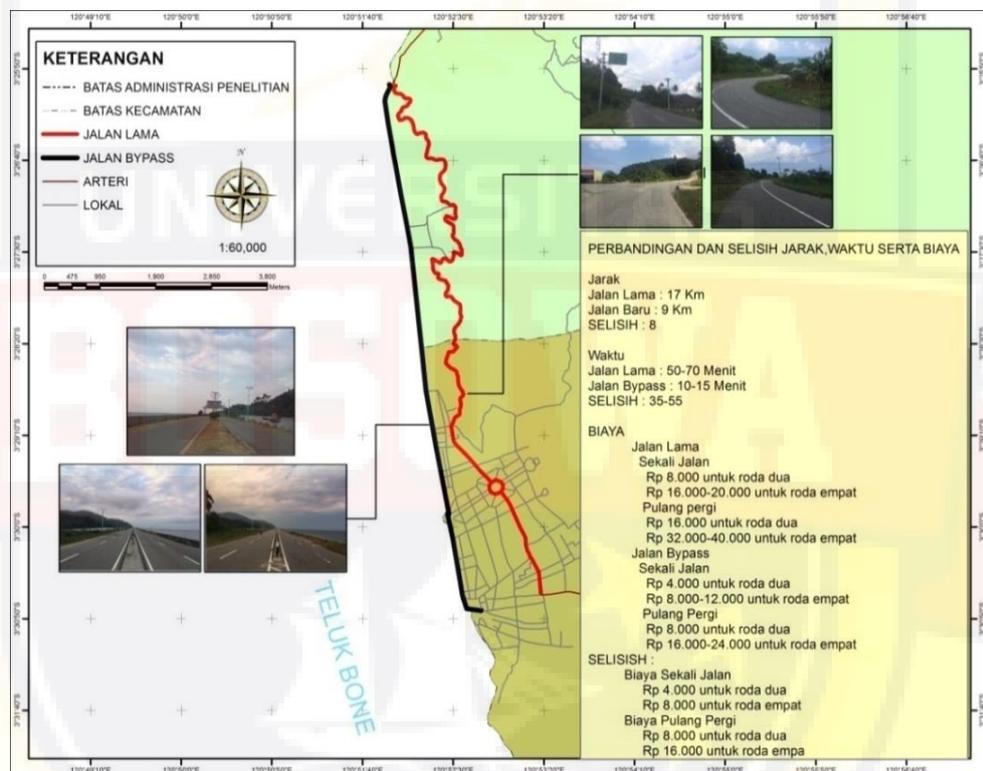
Tabel 4.1 Perbandingan Jarak,Waktu dan Biaya Menggunakan Jalan Lama dan Jalan Bypass

No	Indikator Perbandingan	Sekali Jalan		Pulang-Pergi (PP)	
		Jalan Lama	Jalan Bypass	Jalan Lama	Jalan Bypass
1	2	3	4	5	6
1	Jarak	17 Km	9 Km	34 Km	18 Km
2	Waktu	50 - 70 Menit	10 - 15 Menit	100 - 140 Menit	20 - 30 Menit
3	Biaya	Rp 8.000 Motor Rp 16 - 20.000 Mobil	Rp 4.000 Rp 8 - 12.000	Rp 16.000 Motor Rp 32 - 40.000 Mobil	Rp 8.000 Rp 16 - 24.000

Sumber : Observasi Lapangan 2018

Berdasarkan dari tabel di atas dapat di lihat perbandingan antara jalan lama (Jalan Trans Sulawesi) dan jalan baru (Jalan Bypass) dengan menggunakan indikator perbandingan jarak, waktu dan biaya, menunjukkan perbedaan dari segi jarak, waktu dan biaya dengan selisih yang cukup jauh. Diketahui dari segi jarak antara jalan lama dan jalan baru berbeda 8 Km, sedangkan apabila di lihat dari waktu tempuh yang di perlukan untuk mencapai ibukota

juga menjadi berkurang yaitu 35-55 Menit dan untuk biaya yang di keluarkan juga memperlihatkan pengurangan yaitu sekitar Rp 4000 untuk kendaraan roda dua dan Rp 8000 untuk kendaraan roda empat untuk sekali jalan, sedangkan untuk perjalanan pulang pergi yaitu Rp 8000 untuk roda dua dan Rp 16 000 untuk roda empat, berikut peta perbandingan jarak waktu dan biaya .



Gambar 4.2 Peta perbandingan jalan lama (Jalan Trans Sulawesi) dan jalan baru (Jalan Bypass)

Aksesibilitas pada Jalan Bypass Tobaku-Lasusua juga di lihat dari aktivitas masyarakat di lokasi penelitian yang menggunakan transportasi pribadi, berdasarkan dari hasil kuesioner yang di bagikan di dinas-dinas terkait serta masyarakat yang ada di wilayah penelitian. Semua responden menyatakan

bahwa setelah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua, aksesibilitas di wilayah tersebut menjadi semakin baik, yaitu dari segi Jarak, Waktu dan Biaya.

Tabel 4.2 Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas

Jarak	Jauh	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Dekat	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik
Waktu	Lama	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Singkat	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik
Biaya	Mahal	Aksesibilitas Rendah	Aksesibilitas Menengah
	Murah	Aksesibilitas Menengah	Aksesibilitas Tinggi
Kondisi Prasarana		Sangat Jelek	Sangat Baik

Sumber : (Black 1981)

Berdasarkan hasil klasifikasi tingkat aksesibilitas yang dikemukakan oleh (Black 1981), dapat di jelaskan sebagai berikut semakin dekat jarak tempuh, singkat waktu perjalanan dan biaya yang dikeluarkan semakin sedikit dalam melakukan perjalanan serta di dukung oleh kondisi sarana dan prasaran sangat baik, maka dapat dikatakan bahwa aksesibilitas di wilayah tersebut tinggi. Hal tersebut sejalan dengan keadaan Jalan Bypass yang menunjukkan jarak semakin dekat, waktu semakin singkat dan biaya semakin murah serta kondisi jalan bypass yang baik sehingga dapat dikatakan, dengan adanya Jalan Bypass mampu meningkatkan aksesibilitas. Pernyataan tersebut di dukung oleh hasil Kuesioner.



Sumber : Observasi 2018

Gambar 4.3 Penampakan saat Pembagian Angket

Berdasarkan dari hasil kuesioner yang di bagikan di beberapa dinas pemerintahan serta masyarakat wilayah sekitar sehingga menghasilkan dua pendapat yaitu sangat berpengaruh dan hanya berpengaruh. Berdasarkan dari hasil responden yang berasal dari dinas-dinas terkait serta masyarakat 86 responden menjawab sangat berpengaruh sedangkan 6 responden lainnya menjawab hanya berpengaruh, karena menurut mereka dalam melakukan aktivitas sehari-hari mereka jarang melewati Jalan Bypass tersebut.



Gambar 4.4 Diagram Hasil Kuesioner

Berikut hasil perhitungan dengan menggunakan rumus *Indeks Alpha* terkait perbandingan tingkat aksesibilitas Jalan Bypass dan jalan ama. Setelah dilakukan perhitungan tingkat aksesibilitas Jalan Bypass menunjukkan angka 0,75 dan untuk

Jalan Lama atau Jalan Trans Sulawesi menunjukkan angka 0,42 . Dengan perbandingan tersebut dapat dilihat bahwa tingkat aksesibilitas Jalan Bypass lebih tinggi di dibandingkan dengan Jalan Lama (Jalan Trans Sulawesi).

2. Karakteristik Jalan Bypass

Karakteristik Jalan Bypass dapat dilihat berdasarkan beberapa hal yaitu, kapasitas jalan dan kualitas jalan.

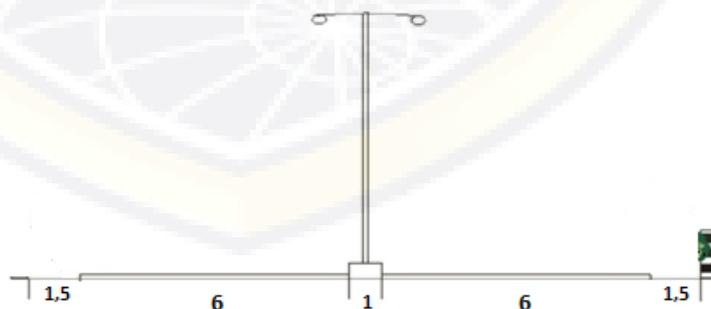
a. Kapasitas Jalan

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terdiri dari 2 jalur serta memiliki 2 arus berlawanan. Masing-masing arus memiliki 2 lajur dengan pembatas jalan atau median jalan. Jalan Bypass Tobaku-Lasusua mampu menampung kendaraan-kendaraan berat yang lewat dengan kapasitas satu lajur terdapat 1 kendaraan berat. Dengan memiliki 2 lajur maka Jalan Bypass Tobaku-Lasusua dapat dilewati kurang lebih 2 kendaraan roda empat, untuk lebih jelas dapat dilihat pada gambar 4.5 berikut.



Sumber : Observasi 2018
Gambar 4.5 Jalan Bypass Tobaku-Lasusua

Berdasarkan dari hasil perhitungan kapasistas jalan yang telah dilakukan menunjukkan bahwa nilai kapasitasnya sebesar 1.393 sedangkan untuk kapasitas standarnya yaitu 1.650, meskipun hasil perhitungan kapkapasitas tidak mencapai kapasitas standar namun kondisi eksisting masih menunjukkan kondisi cukup baik dapat di lihat dari kondisi jalan yang baik hambatan samping yang sangat rendah dan juga volume kendaraan yang melintas perjalur yaitu 77 mobil/jam dan untuk motor 106/jam, data yang di ambil merupakan jumlah terbanyak yang diperoleh dari hasil pengamatan yaitu pukul 04.00-05.00 sore, sehingga dapat dikatakan bahwa kapasitas Jalan Bypass dalam keadaan baik. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada lampiran I perhitungan kapasistas Jalan Bypass. Sedangkan jika dilihat dari lebar Jalan Bypass Tobaku-Lasusua sendiri, masing-masing Jalur memiliki lebar kurang lebih 6 m, ntuk lebih jelas dapat di lihat penampakan Jalan Bypass pada gambar 4.6 berikut.



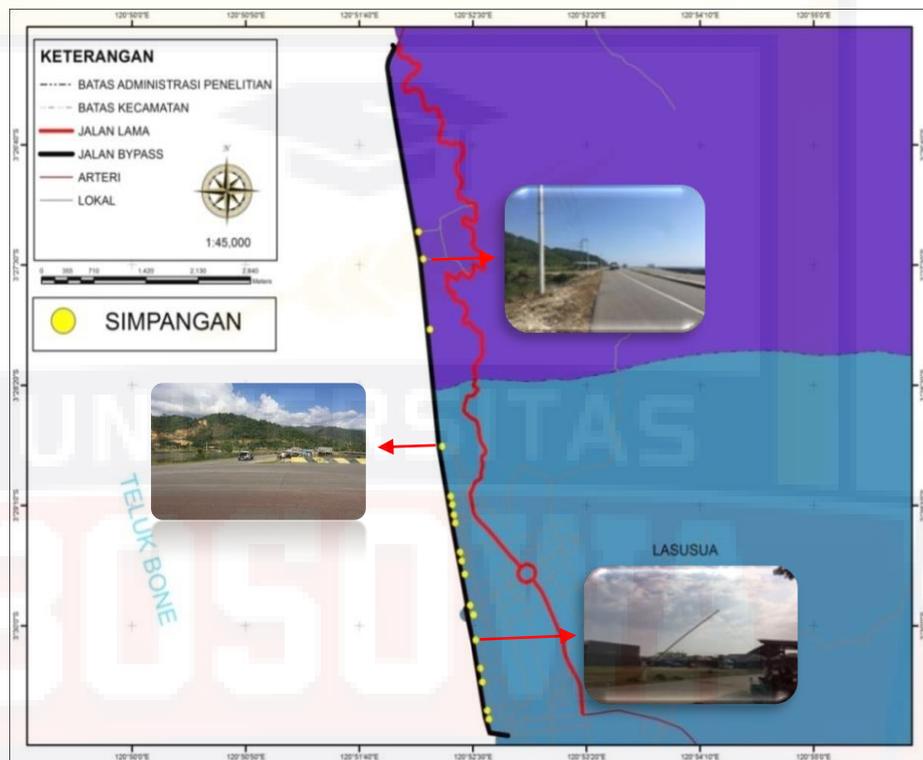
Sumber : Observasi 2018
Gambar 4.6 Penampang Jalan Bypass Tobaku-Lasusua

Jalan Bypass Tobaku-Lasusua sendiri, terdapat beberapa simpangan yang merupakan jalan masuk ke permukiman atau aktivitas di sekitarnya. Simpangan-simpangan tersebut menjadi akses bagi masyarakat sekitar untuk menuju ke Jalan Bypass Tobaku-Lasusua.

Namun meskipun begitu, beberapa jalan masuk atau simpangan tersebut hanya ada beberapa aktivitas-aktivitas yang menyebabkan meningkatnya bangkitan seperti perdagangan dalam skala kecil. Namun tidak semua simpangan memiliki aktivitas yang dapat mengganggu kondisi perjalanan. Sehingga meskipun terdapat banyak simpangan di Jalan Bypass hal ini tidak begitu mengganggu kapasitas jalan.

Terdapat tiga simpangan yang memiliki aktivitas yang cukup ramai, yaitu simpangan di desa Lanipa-nipa, simpangan di Desa Ponggiha dan simpangan di Kelurahan Lasusua. Namun hanya simpangan yang terdapat di Kelurahan Lassusua yang memiliki cukup banyak bangkitan di banding simpangan lainnya karena terdapat pasar yang menjadi pusat kegiatan yang beroperasi setiap hari, namun untuk simpangan Lanipa-nipa dan Ponggiha hanya berupa simpangan yang tidak terlalu menimbulkan bangkitan karena hanya terdapat pasar ikan dalam skala kecil, selebihnya hanya di lalui masyarakat dalam

melakukan aktivitas sehari-hari. Berikut simpangan yang terdapat di Jalan Bypass Tobkiau-Lasusua dapat dilihat pada gambar 4.7 berikut.



Sumber: Observasi Lapangan 2018
Gambar 4.7 Peta Simpangan yang Terdapat Pada Jalan Bypass

Juga terdapat beberapa tempat bagi kendaraan untuk berputar arah di median jalan. Titik-titik yang menjadi tempat berputar arah ini juga sedikit mengurangi arus lalu lintas yang lewat karena beberapa kendaraan yang melewati Bypass Tobkiau-Lasusua harus terganggu dengan adanya kendaraan yang ingin berputar arah.

Sedangkan jika dilihat dari kondisi Jalan Bypass Tobkiau-Lasusua sendiri, sepanjang 9 Km jalan telah di aspal halus

dengan baik sehingga tidak terdapat hambatan bagi kendaraan yang melewati Jalan Bypass. Meskipun sebelumnya Jalan Bypass Tobaku-Lasusu pernah mengalami gangguan karena tidak ada pemecah ombak dan dinding penghalang tidak terlalu tinggi sehingga mengakibatkan air laut dapat menggenangi jalan serta merusak dinding penghalang.

Untuk kondisi saat ini Jalan Bypass Tobaku-Lasusua sudah memiliki pemecah ombak, dinding penghalang (kanan) telah di tambah serta kondisi jalan telah di aspal halus sehingga tidak ada hambatan bagi pengendara yang melewati Jalan Bypass. hanya perlu ditambahkan dinding penghalang di sebelah kiri Jalan Bypass Tobaku-Lasusua, dengan tujuan meningkatkan keamanan berkendara untuk lebih jelasnya dapat di lihat kondisi Jalan Bypass pada gambar 4.8 berikut.



*Sumber : Observasi lapangan 2018
Gmbar 4.8 Kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua*

Berikut ini merupakan kondisi karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua berdasarkan uraian yang telah di jelaskan di atas.

Tabel 4.3 Karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua

No	Aspek	Kondisi
1	2	3
1	Kapasitas Jalan	Kapasitas Jalan Bypass Tobaku-Lasusua sudah baik. Dapat di lihat dari sedikitnya hambatan samping yang dapat mengurangi kapasitas Jalan Bypass tersebut
2	Kualitas Jalan	kualitas Jalan Bypass Tobaku-Lasusua dalam kondisi baik dapat dilihat dari tidak adanya kerusakan yang dapat mengganggu arus lalulintas di Jalan Bypass Tobaku-Lasusua

Sumber : Analisis 2018

C. Perkembangan Fisik Wilayah Penelitian

1. Jenis dan Guna Lahan

Indikator perkembangan wilayah dilihat dari jenis penggunaan lahan adalah semakin banyaknya jenis penggunaan lahan seperti perkebunan, pertanian, ladang, permukiman, perdagangan dan jasa ,pariwisata dan pemerintahan dan lainnya. Penggunaan lahan tersebut senantiasa mengalami perubahan dari sebelum dibangunnya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua sampai saat ini. Namun untuk perdagangan dan jasa serta pariwisata akan dikaji dari segi jumlah dari keseluruahn yang berada di wilayah penelitian sebelum dan setelah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua.

a. Jenis Guna Lahan di Kecamatan Lasusua

Jenis dan penggunaan lahan yang terdapat di Kecamatan Lasusua yang digunakan dari dua interval waktu yang berbeda dimana sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass Tobaku-

Lasusua yaitu pada tahun 2011 dan 2018, untuk lebih jelas terkait penggunaan lahan Kecamatan Lasusua dapat dilihat pada tabel 4.4.

Tabel 4.4 Penggunaan Lahan Kecamatan Lasusua 2011-018

Guna Lahan	2011 (ha)	2018 (ha)	Perubahan Lahan(ha)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Permukiman/Perumahan	265,9	295,2	29,3
Pertanian/Sawah	70	70	-
Perkebunan	1.638,08	1.742	103,92
Kantor/Pemerintahan	1,1	2,8	1,7
Lahan Tanam Kayu	57	59	2
Ladang	59	64	5
Tegalan	86,5	10	-76,5
Lahan Yang Sementara Tidak Digunakan	51	0	-51
Hutan	26.477,42	26.395	-82,42
Lainnya	61	73	12
Jumlah	28.767	28.767	

Sumber : BPS Kabupaten Kolaka Utara 2011-2018

Dapat dilihat pada tabel perubahan penggunaan lahan Kecamatan Lasusua tahun 2011 dan 2018 di atas bahwa perubahan fungsi lahan dominan terjadi pada sektor hutan dan tegalan menjadi kawasan budidaya seperti permukiman dan perkebunan.

b. Jenis Guna Lahan di Kecamatan Kato

Jenis dan penggunaan lahan yang terdapat di Kecamatan Kato yang digunakan dari dua interval waktu yang berbeda dimana sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yaitu pada tahun 2011 dan 2018, untuk lebih jelas terkait penggunaan lahan Kecamatan Kato sebelum dan setelah

pembangunan Jalan Bypass-Tobaku Lasusua dapat dilihat pada tabel 4.5.

Tabel 4.5 Penggunaan Lahan Kecamatan Katoai 2011-2018

Guna Lahan	2011 (ha)	2018 (ha)	Perubahan Lahan (ha)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Permukiman/Perumahan	85,4	98,1	12,7
Pertanian/Sawah	57	40	-17
Perkebunan	624	552	-72
Kantor/Pemerintahan	0,6	0,9	0,3
Lahan Tanam Kayu	4	6	2
Ladang	139	159	20
Tegalan	-	-	-
Lahan Yang Sementara Tidak Digunakan	-	-	-
Padang Rumput	-	2	2
Hutan	7.354	7.373	19
Lainnya	-	33	33
Jumlah	8.264	8.264	

Sumber : BPS kabupaten Kolaka Utara 2011-2018

Untuk perubahan penggunaan lahan Kecamatan Katoai tahun 2011 dan 2018 di atas dominan terjadi pada sektor perubahan lahan budidaya menjadi non budidaya dapat di lihat dari menurunnya jumlah luas lahan pertanian sebanyak 17 ha dan dan perkebunan sebanyak 72 ha.

c. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Kodeoha`

Jenis dan penggunaan lahan yang terdapat di Kecamatan Kodeoha yang digunakan dari dua interval waktu yang berbeda dimana sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yaitu pada tahun 2011 dan 2018, untuk lebih jelas terkait penggunaan lahan Kecamatan Kodeoha sebelum dan

setelah pembangunan Jalan Bypass-Tobaku Lasusua dapat dilihat pada tabel 4.6.

Tabel 4.6 Penggunaan Lahan Kecamatan Kodeoha 2011-2018

Guna Lahan	2011 (ha)	2018 (ha)	Perubahan Lahan (ha)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Permukiman/Perumahan	135	137	2
Pertanian/Sawah	88	88	-
Perkebunan	654	691	37
Kantor/Pemerintahan	0,7	0,7	-
Lahan Tanam Kayu	9	10,3	1,5
Ladang	368	371	3
Tegalan	-	-	-
Lahan Yang Sementara Tidak Digunakan	244	216	-28
Padang Rumput	-	1	1
Hutan	23.509,3	23.498	-11,3
Lainnya	41	36	-5
Jumlah	25.049	25.049	

Sumber : BPS Kabupaten Kolaka Utara 2011-2018

Untuk perubahan penggunaan lahan Kecamatan Kodeoha tahun 2011 dan 2018 di atas dominan terjadi pada peningkatan sektor perkebunan sebanyak 37 dan budidaya lainnya seperti permukiman, lahan tanam kayu, dan ladang sebanyak 10 ha.

d. Jenis dan Guna Lahan Kecamatan Lambai

Jenis dan penggunaan lahan yang terdapat di Kecamatan Lambai yang digunakan dari dua interval waktu yang berbeda dimana sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yaitu pada tahun 2011 dan 2018, untuk lebih jelas terkait penggunaan lahan Kecamatan Lambai sebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass-Tobaku Lasusua dapat

dilihat pada tabel 4.7.

Tabel 4.7 Penggunaan Lahan Kecamatan Lambai 2011-2018

Guna Lahan	2011 (ha)	2018 (ha)	Perubahan Lahan (ha)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Permukiman/Perumahan	64	65	1
Pertanian/Sawah	-	-	-
Perkebunan	698,27	875	120,73
Kantor/Pemerintahan	0,6	0,6	-
Lahan Tanam Kayu	-	8	8
Ladang	72,4	86	13,6
Tegalan	-	-	-
Tambak/Empang	15	20	5
Lahan Yang Sementara Tidak Digunakan	-	-	-
Padang Rumput	17	2	-15
Hutan	15.386,93	15.255	-131,93
Lainnya	19,80	18,4	-1,4
Jumlah	16.274	16.274	

Sumber : BPS Kabupaten Kolaka Utara 2011-2018

Untuk perubahan penggunaan lahan Kecamatan Lambai tahun 2011 dan 2018 di atas didominasi oleh sektor perkebunan dengan penambahan sebanyak 120,73 ha serta penggunaan lahan budidaya seperti lahan tanam kayu, tambak empang serta permukiman permukiman sebesar 14 ha.

e. Jenis dan Guna Lahan Keseluruhan Wilayah Penelitian

Jenis dan penggunaan lahan yang terdapat di seluruh wilayah penelitian yang digunakan dari dua interval waktu yang berbeda dimana sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yaitu pada tahun 2011 dan 2018, untuk lebih jelas terkait penggunaan lahan di seluruh wilayah Kecamatan sebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass-Tobaku

Lasusua dapat dilihat pada tabel 4.8.

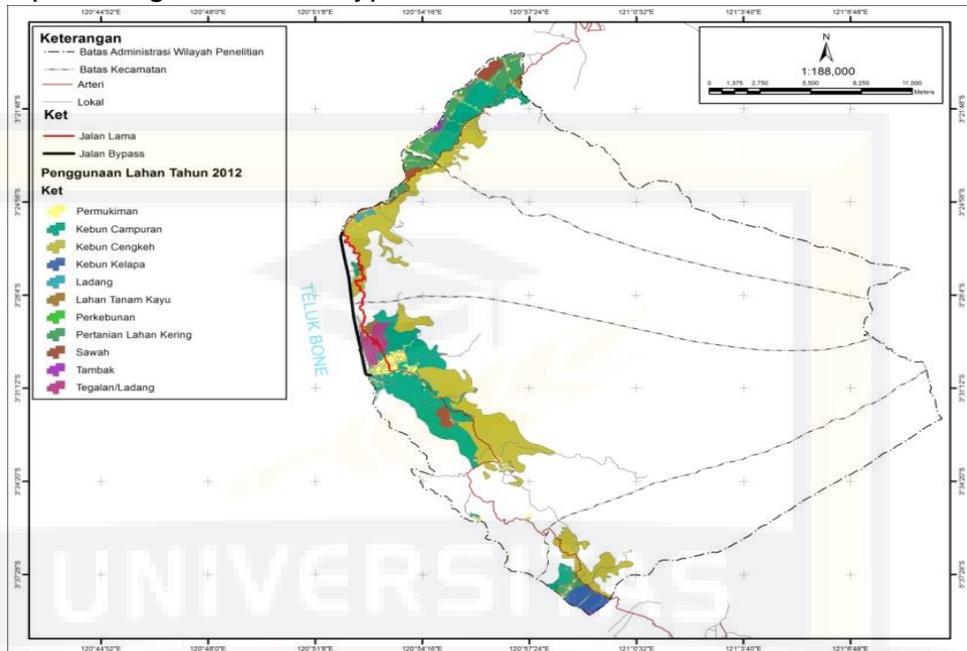
Tabel 4.8 Penggunaan Lahan Keseluruhan Wilayah Penelitian Tahun 2011-2018

Guna Lahan	2011 (ha)	2018 (ha)	Perubahan Lahan Per Total Luas Lahan(%)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>	<i>4</i>
Permukiman/Perumahan	550,3	595,3	0,057%
Pertanian/Sawah	215	198	-0,021%
Perkebunan	3.614,35	3.860	0,313%
Kantor/Pemerintahan	3	5	0,002%
Lahan Tanam Kayu	70	83,3	0,016%
Ladang	638,4	680	0,053%
Tegalan	86,5	10	-0,097%
Tambak/Empang	15	20	0,006%
Lahan Yang Sementara Tidak Digunakan	295	216	-0,10%
Padang Rumput	17	5	-0,015%
Hutan	72.727,65	72.521	-0,26%
Lainnya	121,8	160,4	0,049%
Jumlah	78.354	78.354	

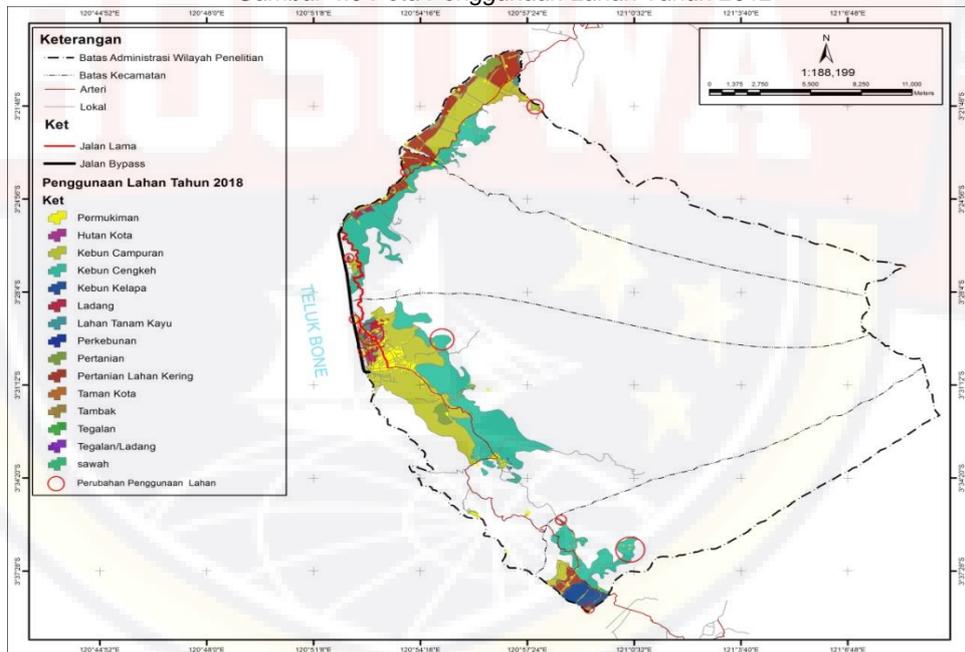
Sumber : BPS Kabupaten Kolak Utara 2011-2018

Berdasarkan dari tabel di atas dapat dilihat presentase perubahan penggunaan lahan tahun 2011 dan 2018, dimana penambahan yang paling besar di alami oleh perkebunan dengan presentase 0,31% kemudian permukiman dengan presentase sebesar 0,057%, di ikuti ladang sebesar 0,053%, dan pengurangan paling banyak dialami oleh hutan sebesar 0,26%, kemudian tegalan sebesar 0,097%. Hal ini menandakan bahwa memang terjadi perubahan penggunaan lahan di empat kecamatan yang menjadi wilayah penelitian. Untuk lebih memperjelas informasi yang di tuangkan dalam tabel dapat dilihat pada peta penggunaan lahan sebelum dan setelah

pembangunan Jalan Bypass berikut.



Sumber : RTRW Kabupaten Kolak Utara 2012
Gambar 4.9 Peta Penggunaan Lahan Tahun 2012



Sumber : Revisi RTRW Kabupaten Kolak Utara Tahun 2018
Gambar 4.10 Peta Penggunaan Lahan Tahun 2018

2. Jumlah Sarana Perdagangan dan Jasa

Indikator perkembangan pada wilayah di sekitar Jalan

Bypass dilihat dari pertumbuhan aktivitas ekonomi yang di tandai dengan meningkatnya sarana ekonomi di wilayah penelitian.

Dimana pertumbuhan sarana ekonomi pada penelitian ini di ukur dari dua interval waktu yang berbeda yaitu sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass yaitu tahun 2011-2018.

Untuk mengetahui perkembangan yang terjadi di suatu wilayah dapat di ukur dengan melihat pertumbuhan aktivitas ekonomi yang di tandai dengan meningkatnya jenis dan jumlah sarana ekonomi yang terdapat di wilayah tersebut. Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan di Dinas Perdagangan Kabupaten Kolaka Utara, Kasi Pengendalian Arus Barang dan Jasa, menjelaskan bahwa jumlah perdagangan dan jasa di kabupaten kolaka utara tiap tahunnya mengalami peningkatan dan juga menjelaskan bahwa dengan adanya Jalan Bypass yang mempermudah pergerakan baik itu barang maupun orang sehingga merangsang pertumbuhan sektor-sektor perekonomian baru.



Sumber : Observasi 2018
Gambar 4.11 Penampakan saat wawancara di Dinas Perdagangan dan Jasa

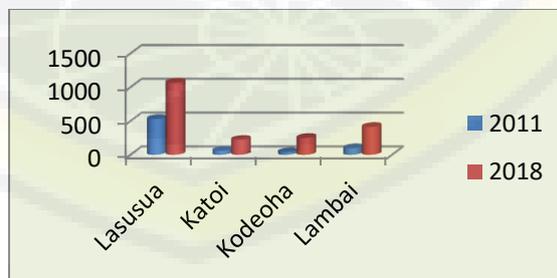
Untuk mengukur perkembangan wilayah yang di sebabkan oleh pengaruh keberadaan Jalan Bypass di wilayah penelitian menggunakan perdagangan dan jasa sebagai indikator, namun untuk perdagangan dan jasa tidak di ukur dengan luas lahan, tetapi menggunakan jumlah sarana perdagangan dan jasa sebelum dan sesudah adanya Jalan Bypass, tahun 2011 dan 2018. Dapat di lihat jumlah perdagangan dan jasa pada tabel 4.9.

Tabel 4.9 Jumlah Sarana Perdagangan dan Jasa Tahun 2011 dan 2018

Kecamatan	Tahun 2011	Tahun 2018	Jumlah Sarana Tambahan
1	2	3	4
Lasusua	530	1.067	537
Katoi	58	222	164
Kodeoha	38	250	212
Lambai	98	413	315
Jumlah	724	1.952	1.228

Sumber : BPS Kabupaten Kolaka Utara 2011-2018

Dapat di lihat pada tabel di atas bawa jumlah perdagangan dan jasa di wilayah penelitian dari tahun 2011-2018 mengalami pertambahan yang cukup tinggi, untuk lebih jelas dapat di lihat pada gambar grafik 4.12 berikut.



Gambar 4.12 Grafik Jumlah Perdagangan dan Jasa Tahun 2011 dan 2012
 Pertambahan yang paling banyak di alami oleh Kecamatan

Lasusua dengan jumlah pertambahan 537 kemudian Kecamatan Lambai 315 pertambahan, dan Kecamatan Kodeoh sebanyak 212 serta Kecamatan Katoi sebanyak 164 sarana perdagangan dan jasa. Jika dilihat dari tabel dan grafik diatas, dapat dilihat bahwa sarana ekonomi di wilayah sekitar Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Kabupaten Kolaka Utara senantiasa mengalami pertambahan.

Pertambahan jumlah sarana ekonomi di dukung oleh meningkatnya aksesibilitas dan interaksi antar wilayah. Sehingga aktivitas ekonomi baik dari segi produksi maupun distribusi menjadi lancar. Dengan meningkatnya aktivitas ekonomi tersebut, masyarakat sekitar banyak yang mendirikan usaha-usaha baru seperti toko dan warung makan dan usaha jasa lainnya seperti bengkel dan lain sebagainya. Berikut kondisi sarana perdagangan dan jasa di wilayah penelitian yang tersebar di empat kecamatan yang menjasdi lokasi studi dapat di lihat pada gambar 4.13 berikut.



Sumber : Observasi 2018
Gambar 4.13 Sebaran Perdagangan dan Jasa

3. Jumlah Destinasi Wisata

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan di Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Kolaka Utara dengan bapak Rahmadi selaku Sekretaris menjelaskan bahwa destinasi wisata yang ada di kabupaten kolaka utara mengikuti kondisi geografis yang ada di Kabupaten Kolaka Utara yaitu terdiri dari Wisata Alam, Wisata Pantai, serta Wisata Edukasi.



Sumber : Observasi 2018

Gambar 4.14 Penampakan saat wawancara di Dinas Pariwisata

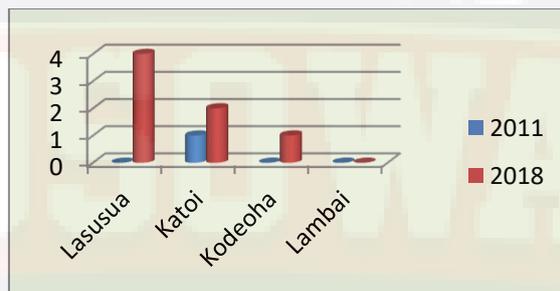
Bapak Rahmadi juga menjelaskan bahwa dengan adanya Jalan Bypass mempermudah akses untuk menuju destinasi wisata dan juga sebagai pendorong munculnya destinasi wisata baru di Kabupaten Kolaka Utara. terkhusus untuk wisata edukasi termasuk dalam salah satu wisata baru, untuk jumlah destinasi wisata dapat dilihat pada tabel 4.10 dibawah ini.

Tabel 4.10 Jumlah Destinasi Wisata Tahun 2011 dan 2018

Kecamatan	Tahun 2011	Tahun2018
1	2	3
Lasusua	0	4
Katoi	1	2
Kodeoha	0	1
Lambai	-	-
Jumlah	1	7

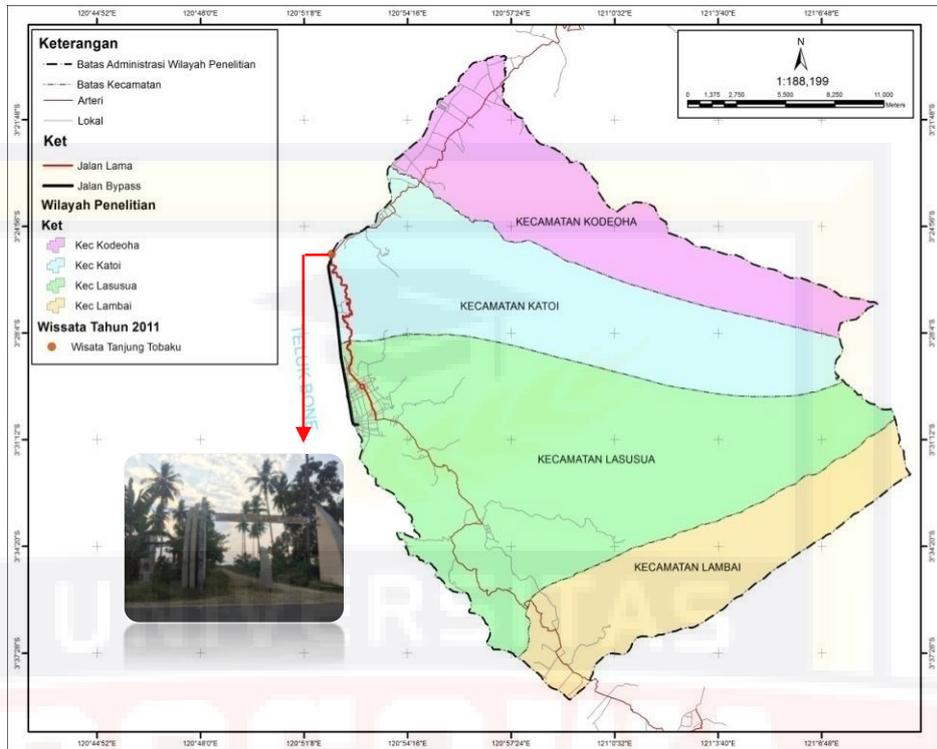
Sumber : Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Kolaka Utara

Dengan melihat tabel di atas, dapat dilihat bahwa pada tahun 2011 hanya terdapat 1 destinasi wisata yang ada di wilayah penelitian yaitu di Kecamatan Katoi, namun di tahun 2018 jumlah destinasi wisata mengalami penambahan sebanyak 6 destinasi diantaranya wisata pantai beropa, wisata kuliner, wisata edukasi (perpustakaan), wisata religi (masjid agung) serta wisata air terjun. Sehingga di tahun 2018 jumlah destinasi wisata menjadi 7 destinasi, dapat dilihat jumlah penambahan destinasi pada grafik di bawah.

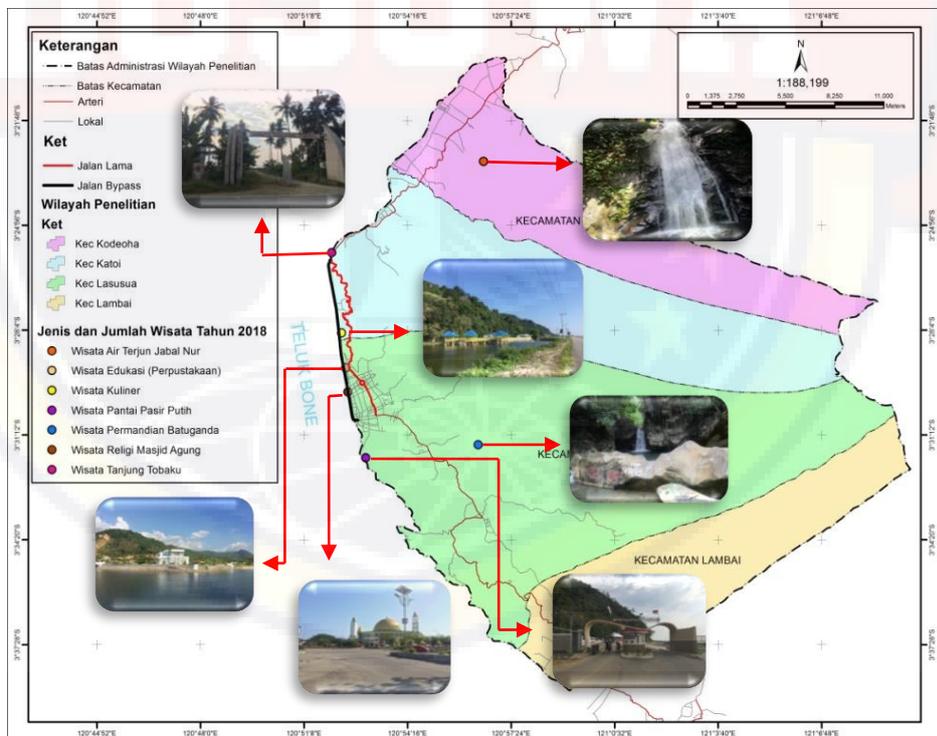


Gambar 4.15 Grafik Jumlah Destinasi Wisata

Dari grafik di atas dapat kita lihat bahwa penambahan jumlah destinasi wisata terbanyak terdapat di Kecamatan Lasusua dengan jumlah penambahan sebanyak 4 destinasi sedangkan Kecamatan Katoi dan Kecamatan Kodeoha mengalami penambahan destinasi masing-masing 1, untuk kecamatan Lambai tidak mengalami penambahan. Untuk lebih memperjelas lokasi wisata sebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass dapat dilihat pada gambar 4.16 dan 4.17 sebagai berikut.



Sumber : RTRW Kabupaten Kolak Utara 2012
 Gambar 4.16 Peta Sebaran Destinasi Wisata Tahun 2012



Sumber : Revisi RTRW Kabupaten Kolak Utara Tahun 2018
 Gambar 4.17 Peta Sebaran Destinasi Wisata Tahun 2018

D. Kualitas Hidup

1. Pendapatan Masyarakat

Untuk mengetahui perkembangan wilayah di Kabupaten Koalak Utara khususnya di wilayah penelitian di lakukan dengan membandingkan tingkat pendapatan masyarakat pada tahun 2011 dan 2018, dan metode yang di gunakan yaitu dengan membagikan kuesioner di wilayah penelitian sebanyak 100 berdasarkan hasil teknik probability sampling. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pembobotan hasil kuesioner pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.11 Pembobotan Pendapatan Masyarakat Tahun 2011 dan 2018

Pendapatan	2011 (sebelum pembangunan Jalan Bypass)	2018 (Setelah pembangunan Jalan Bypass)
<i>1</i>	<i>2</i>	<i>3</i>
Rendah	63	55
Sdang	29	31
Tinggi	8	14
Jumlah	100	100

Sumber : Kuesioner 2018



*Gambar 4.18
Grafik Pendapatan Masyarakat*

Berdasarkan tabel serta diagram di atas, menunjukkan bahwa jumlah pendapatan masyarakat sebelum dan setelah

terbangunnya Jalan Bypass menjadi semakin meningkat, dapat dilihat pada pembobotan rendah mengalami penurunan pada tahun 2018 dan nilai pembobotan sedang dan tinggi mengalami peningkatan.

E. Perkembangan Wilayah

Dalam sub bab ini akan dijelaskan hasil perhitungan analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* artinya sample atau data dengan subjek yang sama mengalami dua perlakuan atau pengukuran yang berbeda.

➤ Rumus Uji T Dua Sample Berpasangan (Dependent)

- Mencari Standar Deviasi

$$sd = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

- Mencari T Hitung

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

Keterangan

D = (X₂ - X₁)

N = Jumlah Sampel

Sd = Standar Deviasi

∑D = Jumlah D

➤ Hipotesis Statistika

- H₀ tidak terdapat perkembangan yang signifikan sebelum dan setelah.

- H₁ terjadi perkembangan yang signifikan sebelum dan setelah.

➤ Nilai $\alpha = 5\% = 0,05$

➤ Pengambilan keputusan

- T hitung < dari T tabel Maka H₀ di terima
- T hitung > dari T tabel Maka H₁ di terima

1. Jenis dan penggunaan Lahan

Dalam analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* untuk variabel fisik lingkungan akan di analisis luas lahan terbangun sebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua. Analisis ini akan di lakukan dengan unit Kecamatan dimana pada wilayah penelitian terdapat 4 Kecamatan yang di uji penggunaan lahannya. Yaitu Kecamatan Lasusua, Kecamatan Katoi, Kecamatan Kodeoha dan Kecamatan Lambai, sebagai berikut

Tabel 4.12 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Lasusua Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Penggunaan Lahan	X1	X2	D1 =(X2-X1)	D2 =(X2-X1) ²
1	2	3	4	5	6
1	Permukiman/Perumahan	265,9	295,2	29,3	858,49
2	Pertanian/Sawah	70	70	0	0
3	Perkebunan	1.638,08	1.742	103,92	10.799,36
4	Kantor/Pemerintahan	1,1	2,8	1,7	2,89
5	Lahan Tanam Kayu	57	59	2	4
6	Ladang	59	64	5	25
7	Tegalan	86,5	10	-76,5	5.852,25
8	Lainnya	61	73	12	144
Jumlah				∑D=77,42	∑D²=17.685,99

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X₁: Penggunaan Lahan Tahun 2011

X₂: Penggunaan Lahan Tahun 2018

D₁: Jumlah (X₂ - X₁)

D₂: Jumlah (X₂ - X₁)²

∑D : Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)

∑D²: Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)²

Setelah dilakukan analisis terhadap penggunaan lahan Kecamatan Lasusua sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai (T Hitung = 0,55) < (T Tabel = 2,36). Dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- T Hitung < dari T Tabel, maka H₀ di teriman
- T Hitung > dari T Tabel, maka H₁ di teriman

sehingga H₀ di terima, artinya terjadi Perubahan Penggunaan Lahan setelah pembangunan Jalan Bypass namun perubahan yang terjadi Kurang Signifikan.

Tabel 4.13 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Katoai Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Penggunaan Lahan	X ₁	X ₂	D ₁ =(X ₂ - X ₁)	D ₂ =(X ₂ - X ₁) ²
1	2	3	4	5	6
1	Permukiman/Perumahan	85,4	98,1	12,7	161,29
2	Pertanian/Sawah	57	40	-17	289
3	Perkebunan	624	552	-72	5.184
4	Kantor/Pemerintahan	0,6	0,9	0,3	0,09
5	Lahan Tanam Kayu	4	6	2	4
6	Ladang	139	159	20	400
7	Lainnya	0	33	33	1.089
Jumlah				∑D=-21	∑D²=7.127,38

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X_1 : Penggunaan Lahan Tahun 2011

X_2 : Penggunaan Lahan Tahun 2018

D_1 : Jumlah $(X_2 - X_1)$

D_2 : Jumlah $(X_2 - X_1)^2$

$\sum D$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)$

$\sum D^2$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)^2$

Setelah dilakukan analisis terhadap penggunaan lahan Kecamatan Katoai sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai T Hitung $= -0,23 < (T \text{ Tabel} = 2,45)$. Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- T Hitung $<$ dari T Tabel, maka H_0 di teriman
- T Hitung $>$ dari T Tabel, maka H_1 di teriman

Sehingga H_0 di terima, artinya terjadi Perubahan Penggunaan Lahan setelah pembangunan Jalan Bypass namun perubahan yang terjadi Kurang Signifikan.

Tabel 4.14 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Kodeoha Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Penggunaan Lahan	X_1	X_2	$D_1 = (X_2 - X_1)$	$D_2 = (X_2 - X_1)^2$
1	2	3	4	5	6
1	Permukiman/Perumahan	135	137	2	4
2	Pertanian/Sawah	88	88	0	0
3	Perkebunan	654	691	37	1.369
4	Kantor/Pemerintahan	0,7	0,7	0	0
5	Lahan Tanam Kayu	9	10,3	1,3	1,69
6	Ladang	368	371	3	9
7	Lainnya	41	36	-5	25
Jumlah				$\sum D=38,3$	$\sum D^2=1.408,69$

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X1 : Penggunaan Lahan Tahun 2011

X2 : Penggunaan Lahan Tahun 2018

D1: Jumlah (X2 - X1)

D2: Jumlah (X2 - X1)²

∑D : Jumlah Keseluruhan (X2- X1)

∑D²: Jumlah Keseluruhan (X2- X1)²

Setelah dilakukan analisis terhadap penggunaan lahan Kecamatan Kodeoha sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai (T Hitung =1,02) < (T Tabel = 2,45). Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- T Hitung < dari T Tabel, maka H₀ di teriman
- T Hitung > dari T Tabel, maka H₁ di teriman

Sehingga H₀ di terima, artinya terjadi Perubahan Penggunaan Lahan setelah pembangunan Jalan Bypass namun perubahan yang terjadi Kurang Signifikan.

Tabel 4.15 Analisis Penggunaan Lahan Kecamatan Lambai Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Penggunaan Lahan	X ₁	X ₂	D ₁ =(X ₂ - X ₁)	D ₂ =(X ₂ - X ₁) ²
1	Permukiman/Perumahan	64	65	1	1
2	Tambak/Empang	15	20	5	25
3	Perkebunan	698,27	875	176,73	31.233,49
4	Kantor/Pemerintahan	0,6	0,6	0	0
5	Lahan Tanam Kayu	0	8	8	64
6	Ladang	72,4	86	14,6	213,16
7	Lainnya	19,80	18,4	1,4	1,96
Jumlah				∑D=206,73	∑D²=31.538,61

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X_1 : Penggunaan Lahan Tahun 2011

X_2 : Penggunaan Lahan Tahun 2018

D1: Jumlah $(X_2 - X_1)$

D2: Jumlah $(X_2 - X_1)^2$

$\sum D$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)$

$\sum D^2$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)^2$

Setelah dilakukan analisis terhadap penggunaan lahan Kecamatan Lambai sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai (T Hitung = 1,19) < (T Tabel = 2,45). Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- **T Hitung < dari T Tabel, maka H_0 di teriman**
- T Hitung > dari T Tabel, maka H_1 di teriman

Sehingga H_0 di terima, artinya terjadi Perubahan Penggunaan Lahan setelah pembangunan Jalan Bypass namun perubahan yang terjadi Kurang Signifikan.

2. Pertambahan Sarana Ekonomi (Jumlah Perdagangan dan jasa)

Dalam analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan*. Untuk sarana perekonomian akan di analisis jumlah perdagangan dan jasa sebelum dan setelah terbangunnya Jalan Bypas Tobaku-Lasusua. Analisis ini akan di lakukan dengan unit Kecamatan

dimana pada wilayah penelitian terdapat 4 Kecamatan dan 37 desa.

Tabel 4.16 Analisis Pertambahan Sarana Perdagangan dan Jasa Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Kecamatan	X ₁	X ₂	D ₁ =(X ₂ - X ₁)	D ₂ =(X ₂ - X ₁) ²
1	2	3	4	5	6
1	Lasusua	530	1.067	537	288.368
2	Katoi	58	222	164	26.896
3	Kodeoha	38	250	212	44.944
4	Lambai	98	413	315	99.225
Jumlah				∑D=1.228	∑D²=459.433

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X₁: Jumlah Sarana Perdagangan Tahun 2011

X₂: Jumlah Sarana Perdagangan Tahun 2018

D₁: Jumlah (X₂ - X₁)

D₂: Jumlah (X₂ - X₁)²

∑D : Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)

∑D²: Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)²

Setelah dilakukan analisis terhadap sarana perdagangan dan jasa terhadap empat kecamatan, sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai (T Hitung =3,70) > (T Tabel = 3,18). Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- T Hitung < dari T Tabel, maka H₀ di teriman
- **T Hitung > dari T Tabel, maka H₁ di teriman**

Sehingga H_0 di tolak, artinya terjadi penambahan sarana perdagangan dan jasa sebebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass dan penambahan yang terjadi Signifikan.

3. Destinasi Wisata

Dalam analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* yang di uji dari Variabel Wisata yaitu jumlah destinasi wisata sebebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass

Tabel 4.17 Analisis Pertambahan Destinasi Wisata Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Kecamatan	X ₁	X ₂	D ₁ =(X ₂ - X ₁)	D ₂ =(X ₂ - X ₁) ²
1	2	3	4	5	6
1	Lasusua	0	4	4	16
2	Katoi	1	2	1	1
3	Kodeoha	0	1	1	1
4	Lambai	0	0	0	0
Jumlah				∑D=6	∑D²=18

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X₁: Jumlah Destinasi Wisata Tahun 2011

X₂: Jumlah Destinasi Wisata Tahun 2018

D₁: Jumlah (X₂ - X₁)

D₂: Jumlah (X₂ - X₁)²

∑D : Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)

∑D²: Jumlah Keseluruhan (X₂ - X₁)²

Setelah dilakukan analisis terhadap jumlah destinasi wisata di empat kecamatan, sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai (T Hitung = 1,74) < (T Tabel = 3,18). Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan

dengan membandingkan nilai (T hitung) dengan (T tabel) sebagai berikut:

- T Hitung < dari T Tabel, maka H₀ di teriman
- T Hitung > dari T Tabel, maka H₁ di teriman

Sehingga H₀ di terima, artinya terjadi penambahan destinasi wisata setelah pembangunan Jalan Bypass, namun penambahan yang terjadi Kurang Signifikan.

4. Pendapatan Masyarakat

Dalam analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* dari Variabel sosial dalam hal ini pendapatan masyarakat yang diperoleh dari hasil kuesioner yang dibagikan di wilayah penelitian. Berikut ini merupakan hasil analisis *Uji T Dua Sampel Berpasangan* terhadap pendapatan masyarakat.

Tabel 4.18 Analisis Pendapatan Masyarakat Sebelum dan Setelah Pembangunan Jalan Bypass (Thn 2011 dan Thn 2018)

No	Hasil Pembobotan	X ₁	X ₂	D ₁ =(X ₂ - X ₁)	D ₂ =(X ₂ - X ₁) ²
1	2	3	4	5	6
1	Tinggi	8	14	5	25
2	Sedang	29	31	2	4
3	Rendah	63	55	-8	64
Jumlah				ΣD=-1	ΣD²=93

Sumber : Hasil Analisis 2018

Keterangan:

X₁: Jumlah Pembobotan Pendapatan Tahun 2011

X₂: Jumlah Pembobotan Pendapatan Tahun 2018

D₁: Jumlah (X₂ - X₁)

D₂: Jumlah (X₂ - X₁)²

$\sum D$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)$

$\sum D^2$: Jumlah Keseluruhan $(X_2 - X_1)^2$

Setelah dilakukan analisis terhadap pendapatan masyarakat, sehingga keluar kesimpulan bahwa nilai $(T \text{ Hitung} = -0,08) < (T \text{ Tabel} = 4,30)$. Sebagaimana dasar pengambilan keputusan dari hipotesis diatas dapat dilakukan dengan membandingkan nilai $(T \text{ hitung})$ dengan $(T \text{ tabel})$ sebagai berikut:

- **T Hitung < dari T Tabel, maka H_0 di teriman**
- **T Hitung > dari T Tabel, maka H_1 di teriman**

Sehingga H_0 di terima, artinya terjadi peningkatan pendapatan masyarakat setelah pembangunan Jalan Bypass namun peningkatan yang terjadi kurang signifikan.

F. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Wilayah

1. Pengaruh Jaln Bypass terhadap Penggunaan Lahan

Berdasarkan analisis yang sebelumnya telah dilakukan, dapat diketahui bahwa kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua ini sudah baik. Hal ini dilihat dari karakteristik yang dimiliki oleh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua yang tergolong baik serta tercapainya salah satu tujuan dari pembangunan Jalan Bypass yaitu meningkatkan aksesibilitas.

Perkembangan fisik lingkungan di wilayah penelitian dapat dilihat dari beberapa hal yaitu jenis dan luas guna lahan di empat Kecamatan yang berada disekitar Jalan Bypass. Berdasarkan

analisis yang telah dilakukan sebelumnya, jenis dan luas guna lahan pada wilayah penelitian mengalami perkembangan. Jenis penggunaan lahan setelah pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua senantiasa mengalami perubahan. Namun perubahan yang terjadi tidak begitu besar.

Jika di lihat dari masing-masing Kecamatan, kecamatan Katoi yang mengalami perubahan yang paling banyak yaitu mencapai 1,07% dari luas lahan keseluruhan. Kemudian di ikuti oleh Kecamatan Lasusua yaitu 0,90% dari luas lahan keseluruhan, dan untuk kecamatan lambai mencapai 0,82% dari luas lahan keseluruhan sedangkan untuk kecamatan kodeoha mengalami perubahan yang paling kecil yaitu hanya mencapai 0,30% dari luas lahan keseluruhan. Jika dilihat secara keseluruhan perkembangan fisik lingkungan di wilayah penelitian tidak begitu besar yaitu hanya mencapai 3,09% dari keseluruhan luas wilayah penelitian.

Selanjutnya jika dilihat dari hasil analisis terkait karakteristik dan aksesibilitas dalam hal ini (jarak, waktu dan biaya). Jalan Bypass Tobaku-Lsasusua dan perkembangan fisik lingkungan yang terjadi di wilayah penelitian, berikut ini pengaruh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap perkembangan fisik lingkungan di wilayah penelitian.

Tabel 4.19 Pengaruh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap Perkembangan Penggunaan Lahan

Aksesibilitas	Karakteristik Jalan	Perkembangan Wilayah	Keterangan
1	2	3	4
Tinggi	Baik	Berkembang Kurang Signifikan	Perkembangan yang terjadi Kurang Signifikan . dapat di lihat perubahan yang terjadi hanya 3,09 %. Perkembangan yang terjadi tidak begitu besar. Hal ini menjukkan bahwa Jalan Bypass Tobaku-Lasusu Berpengaruh namun Kurang Signifikan terhadap perkembangan fisik lingkungan(penggunaan lahan).

Sumber : Analisis 2018

2. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pertambahan Sarana Ekonomi (Jumlah Perdagangan dan Jasa)

Perkembangan wilayah di sekitar Jalan Bypass dapat dilihat dari jumlah sarana ekonomi dalam hal ini jumlah sarana perdagangan dan jasa yang semakin bertambah di wilayah penelitian. Jika dilihat dari hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya menunjukkan bahwa jumlah sarana perdagangan dan jasa di wilayah penelitian mengalami perubahan yang berarti bahwa terdapat indikasi perkembangan ekonomi di wilayah penelitian.

Jika dilihat berdasarkan Kecamatan, Kecamatan Lasusu yang mengalami pertambahan sarana ekonomi yang paling besar dimana pertambahan sarana ekonomi sebesar 537 sarana dengan presentase sebesar 74,17%, dan kemudian Kecamatan Lambai sebanyak 315 dengan presentase 43,5%, kemudian Kecamatan Kodeoha sebanyak 212 dengan presentase 29,28%, sedangkan Kecamatan yang mengalami perkembangan yang paling sedikit

yaitu Kecamatan Kato i yaitu hanya 164 sarana dengan presentase 22,65%.

Jika dilihat dari analisis terkait karakteristik dan aksesibilitas Jalan Bypass Tobaku-Lasusua dan perkembangan sarana ekonomi yang terjadi di wilayah penelitian, berikut ini pengaruh pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap perkembangan sarana perdagangan dan jasa di wilayah penelitian.

Tabel 4.20 Pengaruh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap Pertambahan Sarana Ekonomi (Perdagangan dan Jasa)

Aksesibilitas	Karakteristik Jalan	Perkembangan Wilayah	Keterangan
1	2	3	4
Tinggi	Baik	Berkembang Signifikan	Pertambahan sarana ekonomi (perdagangan dan jasa), menunjukkan perkembangan yang Signifikan , pertambahan yang di alami sebanyak 1.228 sarana. Hal ini menunjukkan bahwa Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Berpengaruh Signifikan terhadap pertambahan sarana perdagangan dan jasa.

Sumber : Analisis 2018

3. Pengaruh Jaln Bypass terhadap Jumlah Destinasi Wisata

Berdasarkan data yang telah di peroleh dari hasil Observasi dan wawancara yang dilakukan dengan sekretaris dinas pariwisata bapak Rahmadi SP, menjelaskan bahwa dengan adanya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua akseseibilitas di wilayah penelitian menjadi semakin meningkat baik dari segi jarak,waktu biaya dan juga dari segi kenyamanan dan keamanan dalam melakukan perjalanan semakin baik, jika di bandingkan dengan

menggunakan jalan yang lama.

Setelah di fungsikannya Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memberikan peluang untuk mengembangkan wisata-wisata baru di wilayah sekitar, karena faktor akses yang semakin baik serta didukung oleh letak Jalan Bypass Tobaku-Lasusua berada di atas laut yang di timbun sehingga sangat berpotensi untuk dikembangkannya wisata-wisata baru.

Berdasarkan hasil analisis yang sebelumnya telah dilakukan menunjukkan perkembangan yang kurang signifikan, Dan jika dari analisis terkait karakteristik serta aksesibilitas Jalan Bypass dengan penambahan destinasi wisata, Berikut ini pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wisata di wilayah sekitarnya.

Tabel 4.21 Pengaruh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap Pertambahan Destinasi Wisata

Aksesibilitas	Karakteristik Jalan	Perkembangan Wilayah	Keterangan
1	2	3	4
Tinggi	Baik	Berkembang Kurang Signifikan	Pertambahan wisata menunjukkan perkembangan yang Kurang signifikan dimana jumlah destinasi wisata yang sebelum adanya Jalan Bypass hanya 1 destinasi yaitu di tahun 2011 dan pada tahun 2018 atau setelah pembngunan Jalan Bypass bertambah menjadi 7 destinasi wasata, namun penambahan yang terjadi tidak merata. Hal ini menunjukkan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Berpengaruh namun Kurang Signifikan terhadap pertambahan jumlah destinasi wisata.

Sumber : Analisis 2018

4. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Pendapatan Masyarakat

Berdasarkan hasil Kuesioner menunjukkan bahwa tingkat

pendapatan masyarakat di wilayah penelitian mengalami peningkatan Setelah pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua. Namun dari hasil analisis yang dilakukan menunjukkan perkembangan yang kurang signifikan.

Jika dilihat dari hasil analisis terkait aksesibilitas dan karakteristik Jalan Bypass Tobaku-Lasusua dan peningkatan pendapatan masyarakat di wilayah sekitar, berikut ini pengaruh pembangunan Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap pendapatan masyarakat di wilayah sekitar Jalan Bypass.

Tabel 4.22 Pengaruh Jalan Bypass Tobaku-Lasusua terhadap Tingkat Pendapatan Masyarakat

Aksesibilitas	Karakteristik Jalan	Perkembangan Wilayah	Keterangan
1	2	3	4
Tinggi	Baik	Berkembang Kurang Signifikan	Pendapatan masyarakat mengalami perkembangan yang Kurang Signifikan . keberadaan jalan bypass tidak begitu mempengaruhi tingkat pendapatan masyarakat. Sehingga keberadaan Jalan Bypass Berpengaruh namun Kurang Signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat.

Sumber : Analisis 2018

5. Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Kecamatan Sekitar

Berdasarkan analisis sebelumnya dapat di ketahui bahwa Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki karakteristik yang baik. Secara umum berdasarkan analisis sebelumnya wilayah sekitar Jalan Bypass mengalami perkembangan. Berikut ini merupakan perkembangan wilayah yang terjadi di wilayah kecamatan sekitar.

Tabel 4.23 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Kecamatan Sekitarnya

NO	Aspek	Variabel	Kecamatan Lasusua	Kecamatan Katoai	Kecamatan Kodeoha	Kecamatan Lambai	
1	2	3	4	5	6	7	
1	Fisik	Penggunaan Lahan	Hasil analisis nilai T hitung =0,55 < dari T tabel=2,36 Ho diterima artinya terjadi perubahan namun perubahan yang terjadi kurang signifikan, hal tersebut sesuai dengan jumlah perubahan penggunaan lahan yang hanya mencapai 0,90 %.	Hasil analisis nilai T hitung =0,23 < dari T tabel=2,45 Ho diterima artinya terjadi perubahan namun perubahan yang terjadi kurang signifikan, dan hal tersebut sesuai dengan hasil presentasi dari perubahan penggunaan lahan keseluruhan yang hanya mencapai 1,07 %	Hasil analisis nilai T hitung = 1,02 < dari T tabel=2,45 Ho diterima artinya terjadi perubahan namun perubahan yang terjadi kurang signifikan, dan hal tersebut sesuai dengan hasil presentasi dari perubahan penggunaan lahan keseluruhan yang hanya mencapai 0,30 %	Hasil analisis nilai T hitung = 1,19 < dari T tabel=2,45 Ho diterima artinya terjadi perubahan namun perubahan yang terjadi kurang signifikan, dan hal tersebut sesuai dengan hasil presentasi dari perubahan penggunaan lahan keseluruhan yang hanya mencapai 0,80 %	
		Hasil analisis menunjukkan nilai T hitung dari setiap Kecamatan < dari T tabel sehingga Ho diterima artinya terjadi perubahan penggunaan lahan namun perubahan yang terjadi tidak begitu besar atau kurang signifikan.(berkembang namun kurang signifikan)					
		Sarana Perdagangan dan Jasa	Pertambahan 537 sarana dengan presentase sebesar 74,17%	Pertambahan 164 sarana dengan presentase 22,65%	Pertambahan 212 dengan presentase 29,28%,	Pertambahan 315 dengan presentase 43,5%,	Berdasarkan dari hasil analisis T hitung =3,70 > dari T Tabel =3,18 Ho ditolak artinya jumlah sarana perdagangan dan jasa bertambah dan pertambahan cukup tinggi.(berpengaruh signifikan)

Sumber : Hasil Analisis 2018

Lanjutan Tabel 4.23 Pengaruh Jalan Bypass terhadap Perkembangan Kecamatan Sekitarnya

	Aspek	Variabel	Kecamatan Lasusua	Kecamatan Kato i	Kecamatan Kodeoha	Kecamatan Lambai
1	2	3	4	5	6	7
		Jumlah Destinasi Wisata	Pertambahan destinasi sebanyak 4	Pertambahan destinasi wisata 1	Pertambahan destinasi wisata 1	Tidak terjadi penambahan destinasi
			Kesimpulan ($T_{Hitung} = 1,74$) < ($T_{Tabel} = 3,18$) sehingga H_0 diterima, artinya terjadi penambahan destinasi wisata setelah pembangunan Jalan Bypass namun pertambahan yang terjadi kurang signifikan (berpengaruh namun kurang signifikan)			
2	Kualitas hidup	Pendapatan Masyarakat	Kesimpulan ($T_{Hitung} = -0,08$) < ($T_{Tabel} = 4,30$) sehingga H_0 diterima, artinya peningkatan pendapatan masyarakat tidak begitu besar setelah pembangunan Jalan Bypass atau kurang signifikan (berpengaruh namun kurang signifikan)			

Sumber : Hasil Analisis 2018

Dengan melihat tabel di atas dapat disimpulkan bahwa perkembangan fisik lingkungan (penggunaan Lahan) di wilayah kecamatan sekitar jalan bypass yaitu Kecamatan Lasusua, Kato i, Kodeoha dan Labmbai, mengalami perkembangan namun kurang signifikan. Untuk penambahan sarana ekonomi di setiap kecamatan mengalami perkembangan yang signifikan, dan untuk destinasi wisata mengalami perkembangan namun kurang signifikan serta kualitas hidup masyarakat juga mengalami perkembangan namun kurang signifikan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Kesimpulan yang dapat di ambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut

1. Jalan Bypass (Meningkatkan Aksesibilitas)

Terkait dengan tujuannya yaitu untuk meningkatkan aksesibilitas, hal ini sudah tercapai. selanjutnya jika dilihat dari karakteristik, Jalan Bypass Tobaku-Lasusua memiliki karakteristik yang baik jika dilihat dari kapasitas dan kondisinya.

2. Pengaruh keberadaan Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah Lasusua-Katoi dan sekitarnya yang di ukur dari beberapa indikator.

Indikator perkembangan wilayah fisik lingkungan (penggunaan lahan) menunjukkan perkembangan wilayah terjadi, namun kurang signifikan yang berarti bahwa keberadaan Jalan Bypass Berpengaruh namun Kurang Signifikan terhadap perubahan penggunaan lahan di wilayah Lasusua-Katoi dan sekitarnya.

Untuk perkembangna yang diukur dengan jumlah sarana perdagangan dan jasa menunjukkan bahwa keberadaan Jalan Bypass berpengaruh signifikan terhadap penambahan sarana

ekonomi (perdagangan dan jasa) di wilayah Lasusua–Katoi dan sekitarnya

Untuk perkembangan yang di ukur dengan pertambahan jumlah destinasi wisata menunjukkan bahwa keberadaan Jalan Bypass berpengaruh namun kurang signifikan terhadap pertambahan destinasi wisata di wilayah Lasusua-Katoi dan sekitarnya.

Kemudian untuk kualitas hidup yang di ukur dengan tingkat pendapatan masyarakat sebelum dan setelah pembangunan Jalan Bypass, menunjukkan bahwa keberadaan Jalan Bypass berpengaruh namun kurang signifikan terhadap peningkatan pendapatan masyarakat di wilayah Lasusua-Katoi dan sekitarnya.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas berikut merupakan saran dari penulis:

Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan perkembangan yang masih belum begitu besar atau pengaruh keberadaan Jalan Bypass kurang signifikan terhadap wilayah sekitarnya, perlu adanya sinkronisasi antara Jalan Bypass didalam mengelola potensi yang dimiliki wilayah-wilayah yang ada di Kabupaten Kolaka Utara, khususnya wilayah Lasusu-Katoi dan sekitarnya.

Sehingga potensi dapat di kelolah dengan baik, dengan begitu keberadaan Jalan Bypass dapat berfungsi optimal dalam menunjang perkembangan wilayah serta mendorong perkembangan wilayah yang lebih cepat, baik dari segi fisik lingkungan serta kualitas hidup masyarakat.

Sedangkan untuk Jalan Bypass sendiri perlu adanya penambahan batas pada sisi sebelah kiri jalan sehingga keamanan pengguna jalan dapat lebih baik.

Untuk peneliti selanjutnya, Penelitian ini membahas tentang pengaruh pembangunan Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah kecamatan sekitarnya. Sehingga peneliti selanjutnya dapat membahas lebih lanjut pengaruh Jalan Bypass terhadap perkembangan wilayah belakang yang dihubungkan langsung dengan Jalan Bypass tersebut dalam hal ini kecamatan Kodeoha-Tolala dan kecamatan Lambai-Wawo.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Raharjo. 2010. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Raharjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Infrastruktur Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2011. *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, Sakti Adji. 2012. *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Basri, Hasan. *Pengukuran Indeks Aksesibilitas di Kota Depok dengan Gravity Global*.
- Farida, Umroatul. 2013. *Pengaruh Aksesibilitas terhadap Karakteristik Sosial Ekonomi Masyarakat Pedesaan Kecamatan Bumi Jawa Kabupaten Tegal*. Jurnal wilayah dan Lingkungan.
- Kusbiantoro, BS. 2007. *Memanusiakn Perencanaan Sistem Transportasi*.
- Magribi, La Ode Muhammad dan Aj Suharjo. 2004. *Aksesibilitas dan Pengaruhnya terhadap Pembangunan di Pedesaan: Konsep Model Sustainable Accessibility Pada Kawasan Pedesaan di Provinsi Sulawesi Tenggara*. Jurnal Transportasi.
- Miri, Gersony., Baba Barus dan Soekama Soma. 2014. *Analisis Perencanaan Prioritas Jaringan Jalan Untuk Pengembangan Wilayah di Kabupaten Toraja*.
- Nss,Lulus Prapati Rr dan Edy Suryawardana dan Dian Triyadi. *Analisis Dampak Pembangunan Infrastruktur Jalan terhadap Pertumbuhan*

Usaha Ekonomi Rakyat di Kota Semarang. Judul Dinamika Sosbud.
17(2): 82-103.

Rencana Tata Ruang Wilayah RTRW Kabupaten Kolaka Utara Tahun 2012-2032. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Suprpto, Putu Adi. 2015. *Dampak Pembangunan Jalan Bypass Idabagus Mantra terhadap Alih Fungsi Lahan Pertanian di Provinsi Bali. Jurnal Politeknik Negeri Bali.*

Tamburaka, Tenso Ariando. 2016. *Analisis Aksesibilitas Kota Kendari di Tinjau dari Aspek Ekonomi.* Pendidikan Geografi.

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaand dan Permodelan Transfortasi.* Bandung: ITB.

Taringan, Robinson. 2016. *Perencanaan Pembangunan Wilayah.* Jakarta: PT Bumi Aksara.

Tricahyo, Stevanus Hariono., Papiia J.C Franklin dan Indradjaja Makianas. 2017. *Hubunagan Aksesibilitas terhadap Tingkat Perkembangan Wilayah Kecamatan di Kota Tumohon.* Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Samratulangi.

Yulianto, Andri., Pratikso dan Kartono Wibowo. 2017. *Pengaruh Jalan Lingkar terhadap Perkembangan Wilayah di Kota Palangkaraya Ditinjau dari Tata Guna Tanah.* Jurnal Megister Teknik Sipil Universitas Islam Sultan Agung Semarang: 94-107.

LAMPIRAN

Perhitungan Kapasitas Jalan

Perhitungan Indeks Alpha

Table Uji T Tabel

Perhitungan Analisis Uji T Dua Sampel Berpasangan

Kuesioner

Dokumentasi

Peta Kawasan Penelitian

Lampiran I : Perhitungan Kapasitas Jalan

Rumus PKJI 2014

$$C = C_0 \times FC_{LJ} \times FC_{PA} \times FC_{HS} \times FC_{UK} \quad (\text{skr/jam})$$

Keterangan :

C = adalah kapasistas (skr/jam)

C_0 = adalah kapasitas dasar (skr/jam)

FC_{LJ} = adalah faktor penyesuaian kapasitas terkait lebar lajur atau jalur lalu lintas

FC_{PA} = adalah faktor penyesuaian kapasitas terkait pemisahan arah (hanya untuk jalan yang tak terbagi)

FC_{HS} = faktor penyesuaian kapasitas terkait KHS pada jalan berbahu atau berkereb

FC_{UK} = faktor penyesuaian kapasitas terkait ukuran kota

Sumber : Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia 2014

Penyelesaian:

$$= 1.650 \times 0,92 \times 1,00 \times 1,01 \times 1,01 \times 0,90$$

=1.393 Skr/Jam

Lampiran II : Perhitungan Indeks Alpha

$$\text{Alpha (a)} = \frac{m-t+s}{2t-s}$$

Keterangan :

Alpha = Tingkat Aksesibilitas

m = Panjang Jalan (km)

t = Titik Tempuh (Simpul)

s = Wilayah yang Terlayani

Sumber : (Bintarto, 1982)

Penyelesaian :

No	Jalan	Panjang Jalan (m)	Titik Tempuh/ Simpul (t)	Wilayah yang Terlayani(s)
1	Jalan Bypass	9	12	12
2	Jalan Lama (Trans Sulawesi)	17	20	12

$$\begin{aligned} &= \frac{9-12+12}{24-12} = \frac{9}{12} \text{ (Tobaku ke Lasusua dengan Jalan Bypass)} \\ &= 0,75 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} &= \frac{17-20+12}{40-12} = \frac{9}{28} \text{ (Tobaku ke Lasusua dengan Jalan Lama)} \\ &= 0,32 \end{aligned}$$

Interpretasi dari Indeks Alfa adalah jika nilai Indeks Alfa mendekati 1 maka nilai semakin tinggi atau tingkat aksesibilitasnya tinggi.

Lampiran III : Nilai T Tabel

TABEL NILAI "T" UNTUK TARAF SIGNIFIKAN 5% DAN 1%

df/db	5%	1%	df/db	5%	1%
1	12,71	63,66	24	2,06	2,80
2	4,30	9,92	25	2,06	2,79
3	3,18	5,84	26	2,06	2,78
4	2,78	4,60	27	2,05	2,77
5	2,75	4,03	28	2,05	2,76
6	2,45	3,71	29	2,04	2,76
7	2,36	3,50	30	2,04	2,75
8	2,31	3,36	35	2,03	2,72
9	2,26	3,25	40	2,02	2,72
10	2,23	3,17	45	2,02	2,69
11	2,20	3,11	50	2,01	2,68
12	2,18	3,06	60	2,00	2,65
13	2,16	3,01	70	2,00	2,65
14	2,14	2,98	80	1,99	2,64
15	2,13	2,95	90	1,99	2,63
16	2,12	2,92	100	1,98	2,63
17	2,11	2,90	125	1,98	2,62
18	2,10	2,88	150	1,98	2,61
19	2,09	2,86	200	1,97	2,60
20	2,09	2,84	300	1,97	2,59
21	2,08	2,83	400	1,97	2,59
22	2,07	2,82	500	1,96	2,59
23	2,07	2,81	1000	1,96	2,58

Lampiran IV : Analisi Uji T dua Sampel Berpasangan

1. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Penggunaan Lahan Kecamatan Lasusua)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{8-1} \left\{ 17.685,99 - \frac{(77,42)^2}{8} \right\}}$$

$$= \frac{77,42/8}{49,12/\sqrt{8}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7} \left\{ 17.685,99 - \frac{(5.993,85)}{8} \right\}}$$

$$= \frac{9,67}{49,12/2,82}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7} \left\{ 17.685,99 - 794,23 \right\}}$$

$$= \frac{9,67}{17,41}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7} \left\{ 16.891,76 \right\}}$$

$$= 0,55$$

$$= \sqrt{2.413,10}$$

$$= 49,12$$

Kesimpulan (T Hitung = 0,55) < (T Tabel = 2,36)

2. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Penggunaan Lahan Kecamatan Kato)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7-1} \left\{ 7.127,38 - \frac{(-21)^2}{7} \right\}}$$

$$= \frac{-21/7}{34,3/\sqrt{7}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 7.127,38 - \frac{(441)}{7} \right\}}$$

$$= \frac{-3}{34,31/2,64}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 7.127,38 - 63 \right\}}$$

$$= \frac{-3}{12,99}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \{ 7.064,38 \}} = -0,23$$

$$= \sqrt{1.177,9}$$

$$= 34,31$$

Kesimpulan (T Hitung = -0,23) < (T Tabel = 2,45).

3. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Penggunaan Lahan Kecamatan Kodeoha)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7-1} \left\{ 1.408,69 - \frac{(38,3)^2}{7} \right\}}$$

$$= \frac{38,3/7}{14,13/\sqrt{7}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 1.408,69 - \frac{(1.466,89)}{7} \right\}}$$

$$= \frac{5,47}{14,13/2,64}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 1.408,69 - 209,55 \right\}}$$

$$= \frac{5,47}{5,35}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 1.199,14 \right\}}$$

$$= 1,02$$

$$= \sqrt{1.199,14}$$

$$= 14,13$$

Kesimpulan (T Hitung = 1,02) < (T Tabel = 2,45).

4. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Penggunaan Lahan Kecamatan Lambai)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{7-1} \left\{ 31.538,61 - \frac{(206,73)^2}{7} \right\}}$$

$$= \frac{206,73/7}{65,10/\sqrt{7}}$$

$$\begin{aligned}
&= \sqrt{\frac{1}{6} \left\{ 31.538,61 - \frac{(42.737,29)}{7} \right\}} &&= \frac{29,53}{65,10/2,64} \\
&= \sqrt{\frac{1}{6} \{ 31.538,61 - 6.105,32 \}} &&= \frac{29,53}{24,65} \\
&= \sqrt{\frac{1}{6} \{ 25.433,29 \}} &&= 1,19 \\
&= \sqrt{4.238,88} \\
&= 65,10
\end{aligned}$$

Kesimpulan (T Hitung = 1,19) < (T Tabel = 2,45).

5. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Jumlah Sarana Perdagangan dan Jasa)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$\begin{aligned}
SD &= \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}} && t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}} \\
&= \sqrt{\frac{1}{4-1} \left\{ 459.433 - \frac{(1.228)^2}{4} \right\}} &&= \frac{1.228/4}{165,77/\sqrt{4}} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \left\{ 459.433 - \frac{(1.507.984)}{4} \right\}} &&= \frac{307}{165,77/2} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \{ 459.433 - 376.996 \}} &&= \frac{307}{82,885} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \{ 82.437 \}} &&= 3,70 \\
&= \sqrt{27.479} \\
&= 165,77
\end{aligned}$$

Kesimpulan (T Hitung = 3,70) > (T Tabel = 3,18).

6. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Jumlah Destinasi Wisata)

Standar Deviasi=

T Hitung =

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}} \qquad t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$\begin{aligned}
&= \sqrt{\frac{1}{4-1} \left\{ 18 - \frac{(6)^2}{4} \right\}} &&= \frac{6/4}{1,73/\sqrt{4}} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \left\{ 18 - \frac{(36)}{4} \right\}} &&= \frac{1,5}{1,73/2} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \{ 18 - 9 \}} &&= \frac{1,5}{0,86} \\
&= \sqrt{\frac{1}{3} \{ 9 \}} &&= 1,74 \\
&= \sqrt{3} \\
&= 1,73
\end{aligned}$$

Kesimpulan (T Hitung = 1,74) < (T Tabel = 3,18).

7. Uji T Dua Sampel Berpasangan (Pendapatan Masyarakat)

Standar Deviasi=

$$SD = \sqrt{\frac{1}{n-1} \left\{ \sum D^2 - \frac{(\sum D)^2}{n} \right\}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{3-1} \left\{ 93 - \frac{(-1)^2}{3} \right\}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{2} \left\{ 93 - \frac{(1)}{3} \right\}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{2} \{ 93 - 0,33 \}}$$

$$= \sqrt{\frac{1}{2} \{ 92,67 \}}$$

$$= \sqrt{46,33}$$

$$= 6,80$$

T Hitung =

$$t = \frac{\sum D/n}{sd/\sqrt{n}}$$

$$= \frac{-1/3}{6,80/\sqrt{3}}$$

$$= \frac{-0,33}{6,80/1,73}$$

$$= \frac{-0,33}{3,93}$$

$$=-0,08$$

Kesimpulan (T Hitung = -0,08) < (T Tabel = 4,30)

Lampiran V : Kuesioner

KUESIONER PENELITIAN

PENGARUH JALAN BYPASS TERHADAP PERKEMBANGAN WILAYAH DI KABUPATEN KOLAKA UTARA

Nama :

Alamat Kec/Desa :

No Angket :

Jenis Kelamin : Pria Wanita

Usia : 20-29 30-39 40-49 50-59

1. Apakah Keberadaan Jalan Bypass Berpengaruh Terhadap **Jarak, Waktu** dan **Biaya** perjalanan?

a. Sangat Berpengaruh b. Berpengaruh c. Tidak Berpengaruh

2. Jumlah Pekerjaan Bapak/Ibu ?

a. Sebelum ada Jalan Bypass Tahun 2011:

b. Setelah ada Jalan Bypass Tahun 2018 :

3. Berapa Pendapatan Bapak/Ibu Perbulan?

a. Tahun 2011

1. < 1 Juta

2. 1-2 Juta

3. 2-3 Juta

4. 3-4 Juta

5. 4-5 Juta

6. 5 >

b. Tahun 2018

1. < 1 Juta

2. 1-2 Juta

3. 2-3 Juta

4. 3-4 Juta

5. 4-5 Juta

6. 5 >

Lampiran VI : Dokumentasi



Proses Wawancara Dengan Pihak Pemerintahan dan Pembagian Angkert
Di Wilayah Penelitian



Proses Wawancara Dengan Pihak Pemerintahan dan Pembagian Angkret Di Wilayah Penelitian



Kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Tahun 2018



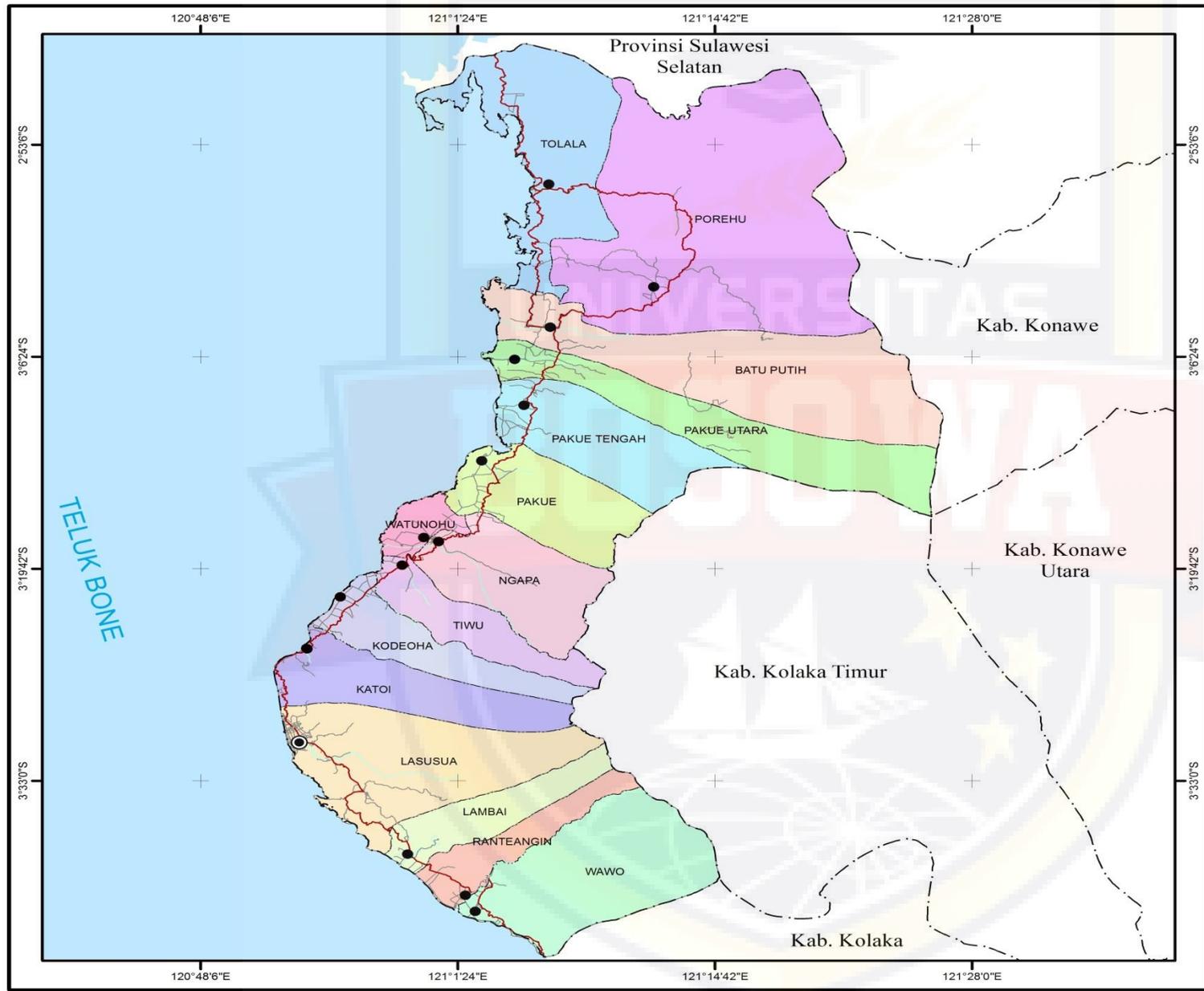
Kondisi Jalan Bypass Tobaku-Lasusua Tahun 2018



Kondisi Jalan Lama (Jln. Trans Sulawesi) Tahun 2018



Kondisi Jalan Lama (Jln.Trans Sulawesi) Tahun 2018



PETA ADMINISTRASI KABUPATEN KOLAKA UTARA

1:550,000

Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid UTM
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984

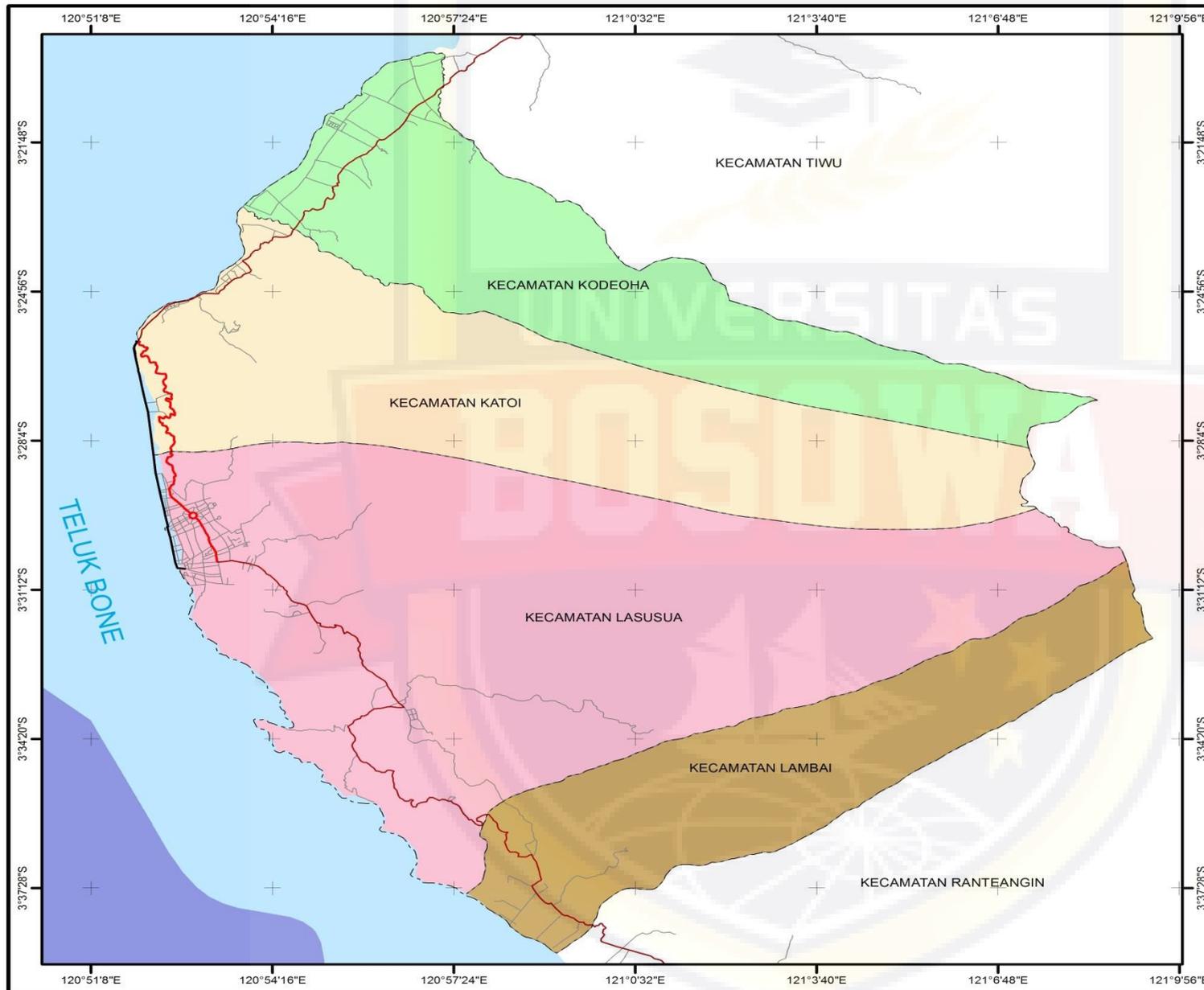
Keterangan

- Ibukota Kabupaten
- Ibukota Kecamatan
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri
- Jalan Lokal
- Sungai

Kecamatan

Batu Putih	Pakue Utara
Katoi	Porehu
Kodeoha	Ranteangin
Lambai	Towu
Lasusua	Tolala
Ngapa	Watunohu
Pakue	Wawo
Pakue Tengah	

Riwayat Peta :
 -RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
 Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
 -BAPPEDA Kab. Kolaka Utara
 -Citra Satelit



PETA ADMINISTRASI WILAYAH PENELITIAN



1:185,000



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid UTM
Datum Horizontal : Datum WGS 1984

Keterangan

- Batas Administrasi
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri
- Jalan Lokal
- Jalan Lama
- Jalan Bypass

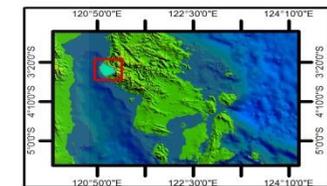
Kedalaman Laut

- < 500m
- 500m - 1.000m
- 1.000m - 2.500m
- 2.500m - 5.000m
- > 5.000m

Wilayah Penelitian

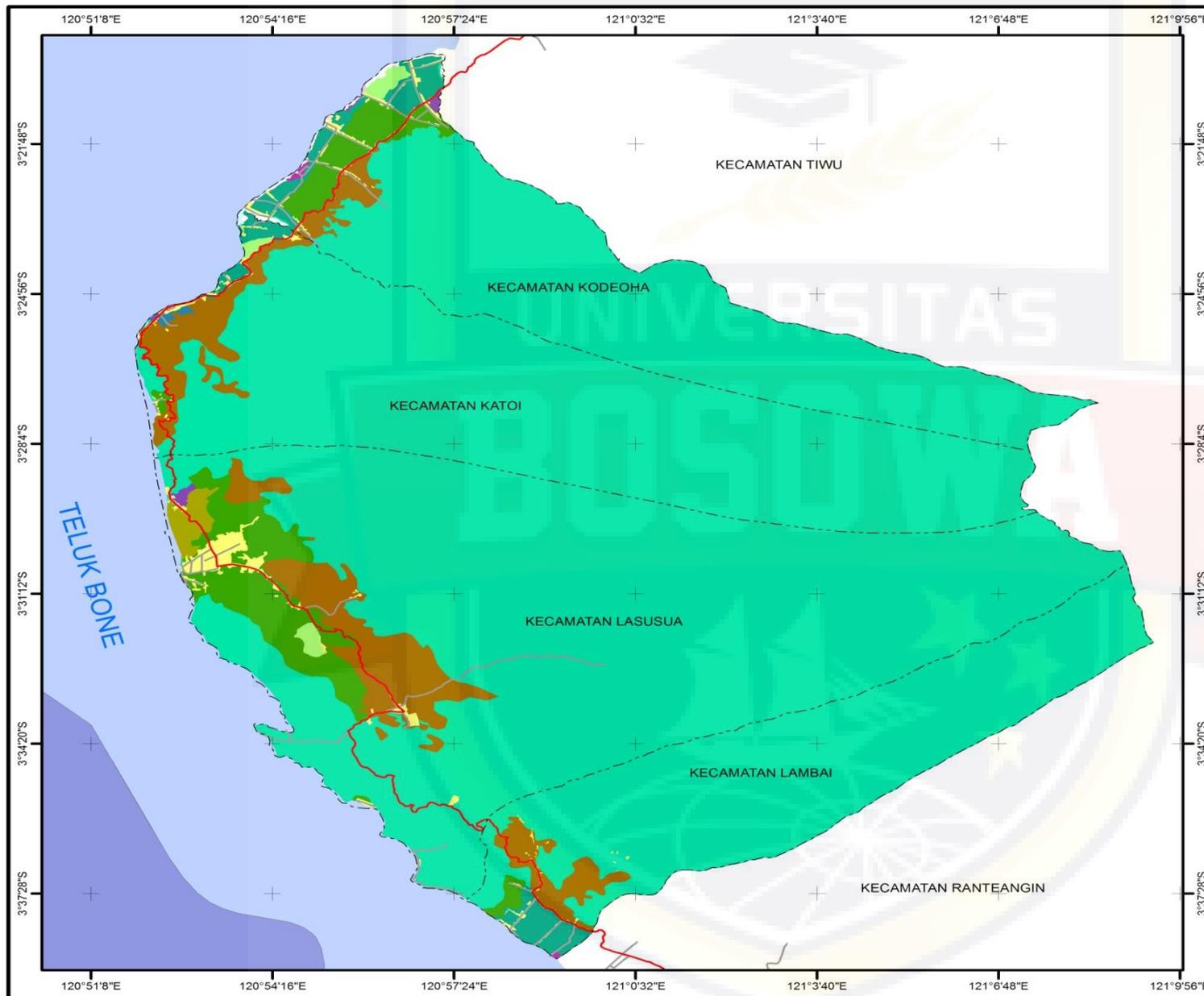
Keterangan

- Kecamatan Kodeoha
- Kecamatan Katoai
- Kecamatan Lasusua
- Kecamatan Lambai



Riwayat Peta :

-RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
-BAPPEDA Kab. Kolaka Utara
-Citra Satelit



**PETA PENGGUNAAN LAHAN
WILAYAH PENELITIAN
TAHUN 2012**



1:185,000



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid UTM
Datum Horizontal : Datum WGS 1984

Keterangan

- Batas Administrasi Wilayah Penelitian
- Batas Kecamatan

Jalan

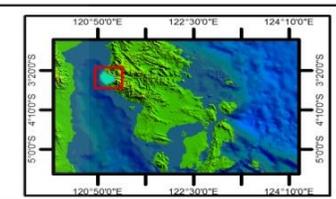
- Arteri
- Kolektor
- Lokal
- Rencana Jalan
- Setapak

Kedalaman Laut

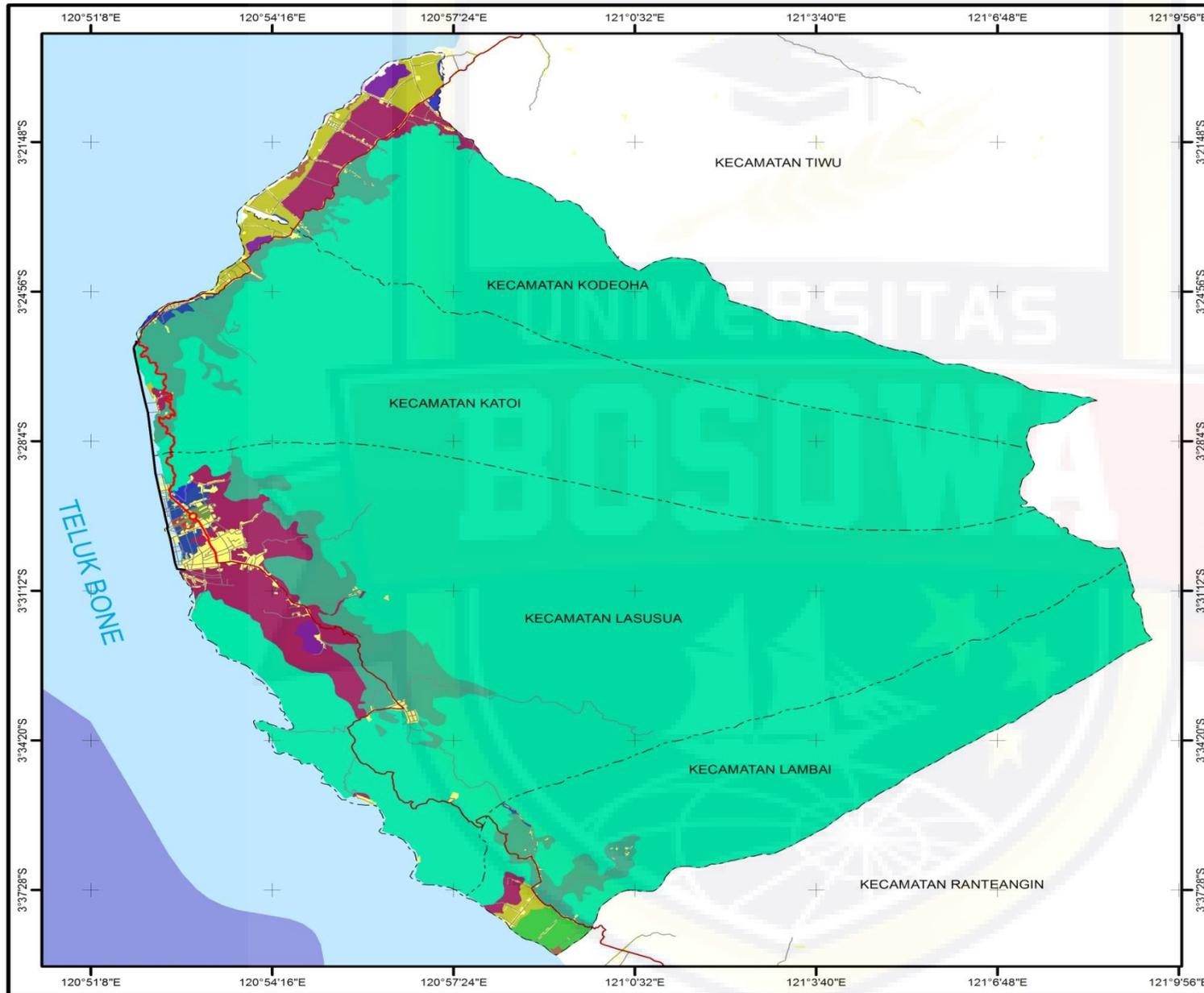
- < 500m
- 500m - 1.000m
- 1.000m - 2.500m
- 2.500m - 5.000m
- > 5.000m

Penggunaan Lahan

- Kebun Campuran
- Kebun Cengkeh
- Kebun Kelapa
- Ladang
- Permukiman
- Lahan Tanam Kayu
- Sawah
- Pertanian Lahan Kering
- Tambak
- Tegalan/Ladang
- Hutan



Riwayat Peta :
-RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
-BAPPEDA Kab. Kolaka Utara
-Citra Satelit



**PETA PENGGUNAAN LAHAN
WILAYAH PENELITIAN
TAHUN 2018**



1:185,000



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid UTM
Datum Horizontal : Datum WGS 1984

Keterangan

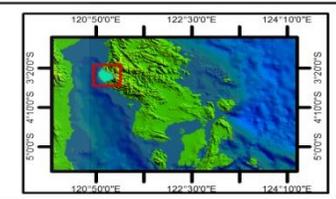
- Batas Administrasi
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri
- Jalan Lokal
- Jalan Lama
- Jalan Bypass

Kedalaman Laut

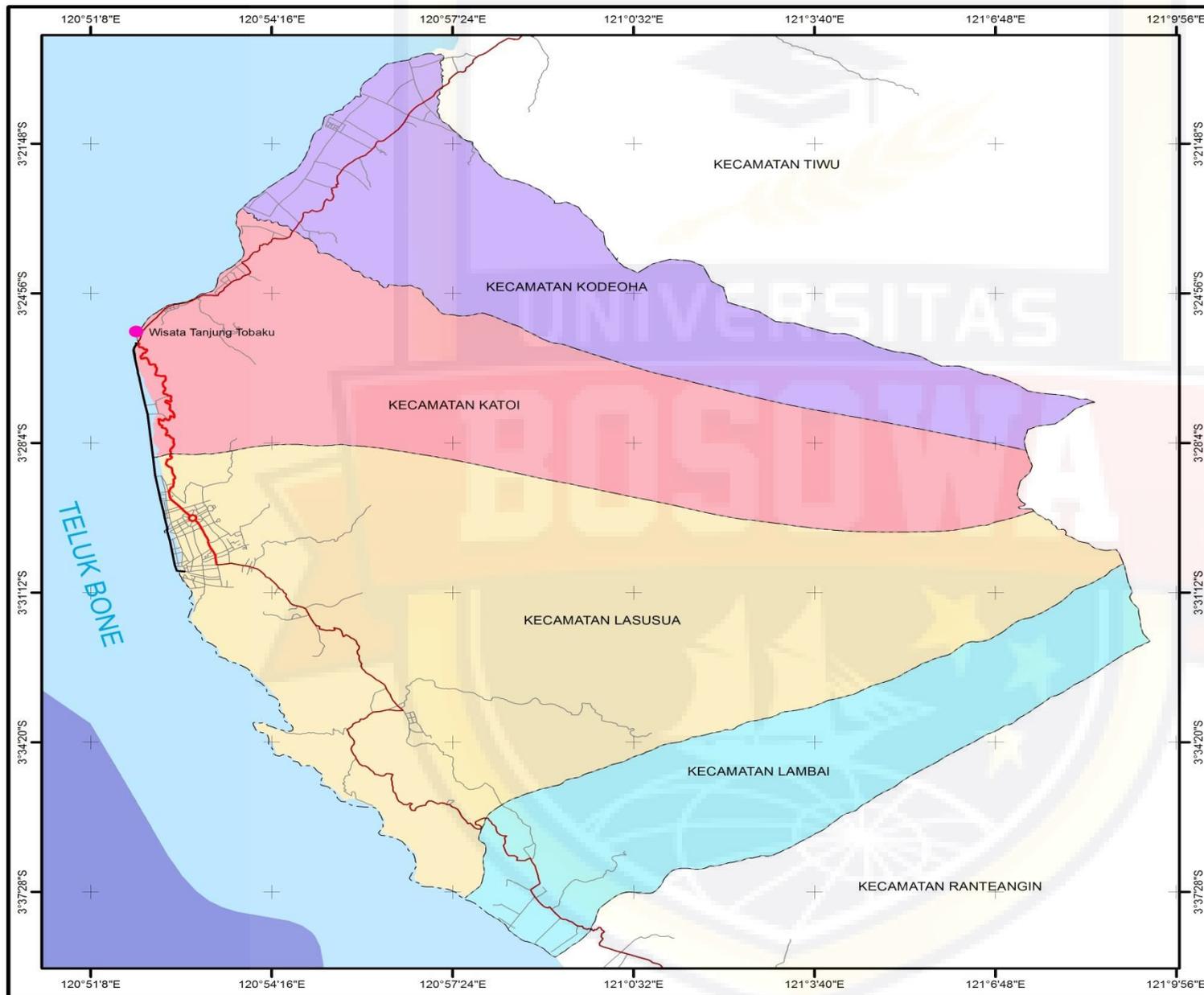
- < 500m
- 500m - 1.000m
- 1.000m - 2.500m
- 2.500m - 5.000m
- > 5.000m

Penggunaan Lahan

- | | |
|------------------|------------------------|
| Hutan Kota | Pertanian Lahan Kering |
| Kebun Campuran | Sawah |
| Kebun Cengkeh | Taman Kota |
| Kebun Kelapa | Tambak |
| Lahan Tanam Kayu | Tegalan/Ladang |
| Permukiman | Hutan |



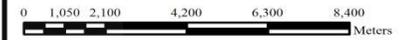
Riwayat Peta :
 -RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
 Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
 -BAPPEDA Kab.Kolaka Utara
 -Citra Satelit



**PETA SEBARAN
DESTINASI WISATA
TAHUN 2012**



1:185,000



Proyeksi : Transverse Mercator
Sistem Grid : Grid UTM
Datum Horizontal : Datum WGS 1984

Keterangan

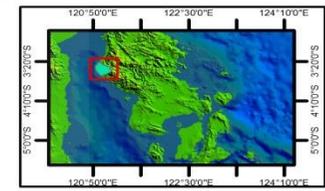
- Batas Administrasi
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri
- Jalan Lokal
- Jalan Lama
- Jalan Bypass

Kedalaman Laut

- < 500m
- 500m - 1.000m
- 1.000m - 2.500m
- 2.500m - 5.000m
- > 5.000m

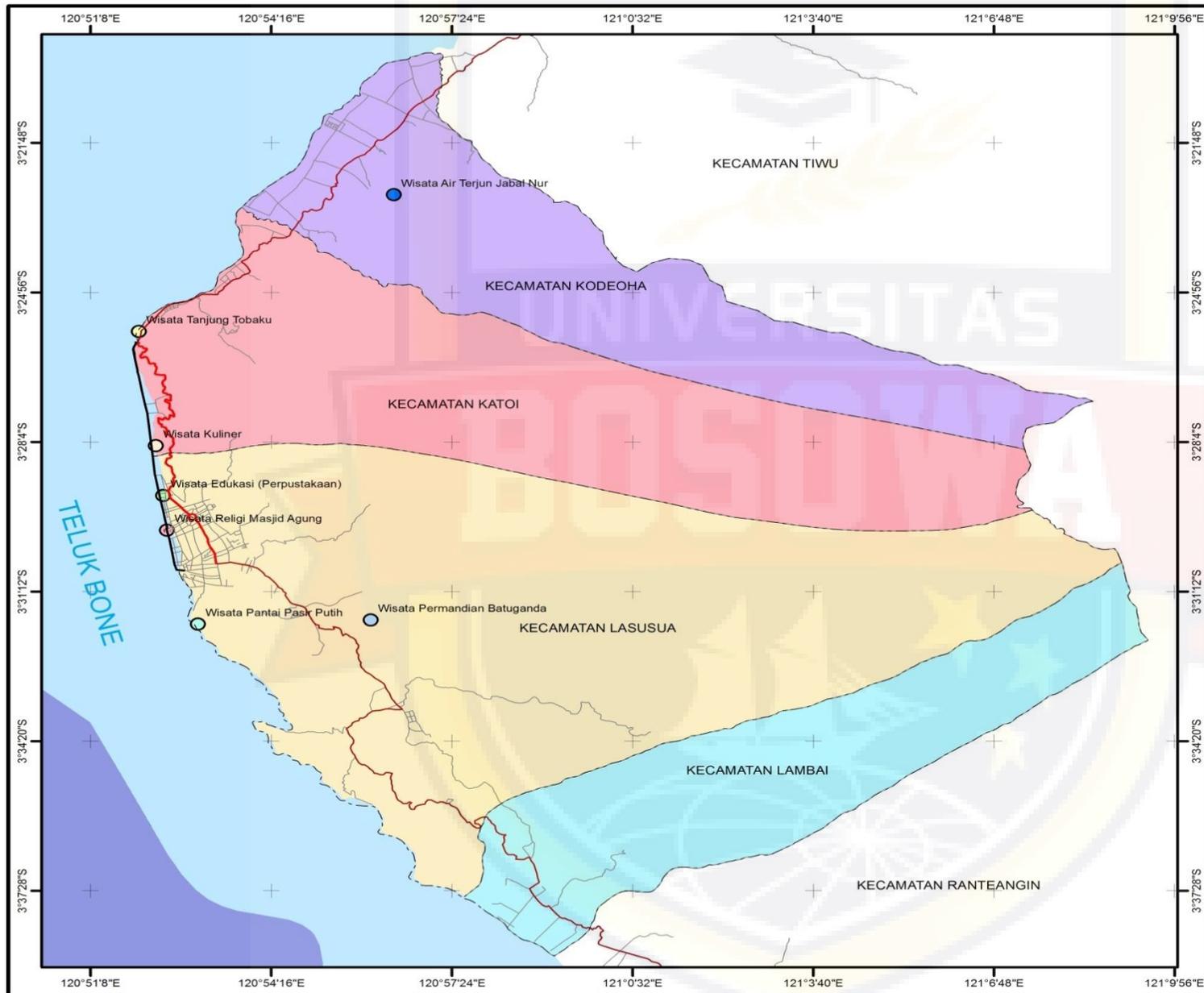
Destinasi Wisata

- Wisata Tanjung Tobaku



Riwayat Peta :

-RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
-BAPPEDA Kab.Kolaka Utara
-Citra Satelit



PETA SEBARAN DESTINASI WISATA TAHUN 2018



1:185,000



Proyeksi : Transverse Mercator
 Sistem Grid : Grid UTM
 Datum Horizontal : Datum WGS 1984

Keterangan

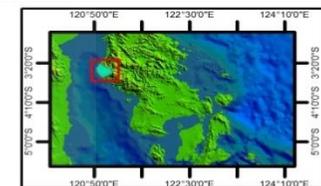
- Batas Administrasi
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri
- Jalan Lokal
- Jalan Lama
- Jalan Bypass

Kedalaman Laut

- < 500m
- 500m - 1.000m
- 1.000m - 2.500m
- 2.500m - 5.000m
- > 5.000m

Destinasi Wisata

- Wisata Air Terjun Jabal Nur
- Wisata Edukasi (Perpustakaan)
- Wisata Kuliner
- Wisata Pantai Pasir Putih
- Wisata Permandian Batuganda
- Wisata Religi Masjid Agung
- Wisata Tanjung Tobaku



Riwayat Peta :

-RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032 &
 Hasil Revisi RTRW Kab. Kolaka Utara Tahun 2012-2032
 -BAPPEDA Kab.Kolaka Utara
 -Citra Satelit

RIWAYAT HIDUP



Malasakti, lahir di Kabupaten Kolaka Utara Kecamatan Kato'i Desa Ujung Tobaku pada tanggal 28 Maret 1994 anak Ke-8 dari delapan bersaudara, buah kasih pasangan dari Ayahanda "**Herman**" dan ibunda "**Hamdana**". Penulis pertamakali menempuh pendidikan Sekolah Dasar (SD) pada SDN 1 Tobaku tahun 2000 dan selesai pada tahun 2006, dan pada tahun yang sama penulis melanjutkan di Sekolah Menengah Pertama di SMP Neg. 1 Haji Agussalim Kato'i dan selesai pada tahun 2009. Pada tahun yang sama penulis melanjutkan pendidikan di Sekolah Menengah Kejuruan di SMK Neg. 1 Maruge dan selesai pada tahun 2012. Pada tahun 2014 penulis terdaftar pada salah satu perguruan tinggi swasta jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota Fakultas Teknik Universitas Bososwa Makassar dan selesai pada tahun 2019.