

388.31

yus  
p ei

**PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

**TESIS**

Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan  
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota

Oleh:

HENDRA YUSMAN  
L4D002123



**PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
S E M A R A N G  
2 0 0 4**

**PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN DALAM PENGEMBANGAN  
KAWASAN SELATAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

Tesis diajukan kepada  
Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh:

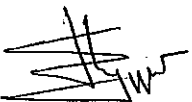
**HENDRA YUSMAN**  
L4D002123

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis  
Tanggal 18 Maret 2004

Dinyatakan Lulus  
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 18 Maret 2004

Pembimbing Pendamping

  
Ir. Djoko Sugijono, M.Eng.Sc

Pembimbing Utama


  
Ir. Djoko Suwandono, MSP

Mengetahui

Ketua Program Studi

Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro



  
Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

*Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar di suatu Perguruan Tinggi.*

*Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebut dalam Daftar Pustaka.*

*Semarang, Maret 2004*

HENDRA YUSMAN

*NIM L4D 002 123*

*"...dan apabila dikatakan : Berdirilah kamu, maka berdirilah, niscaya Allah akan meninggikan orang-orang yang beriman diantara kamu dan orang-orang yang diberi ilmu pengetahuan beberapa derajat...."*

*(QS. Al-Mujadalah:11)*

*Tesis ini kupersembahkan untuk:*

Istriku tercinta Reni Astuty, ST yang lagi mengandung anandaku yang kedua, Anandaku M. Fatsal Fathir yang memberi keceriaan, Ama dan Apa yang tercinta, Mama dan Bapak yang kucintai serta kakak-kakak: Ir. Masyeni, Dra. Dwi Gusneli, Elvi Yusmanita, Ssi, Ir. Herry Yusman dan Adikku Musliharyandi, SE Ak dan Eko Mulyono.

## KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang disusun dalam rangka memenuhi persyaratan Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota (MPPWK) Universitas Diponegoro Semarang.

Atas selesainya tugas ini kami mengucapkan terima kasih kepada Bapak Ir. Djoko Suwandono, MSP dan Bapak Ir. Djoko Sugiono, M.Eng.Sc selaku Mentor dan Co-Mentor yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam penyusunan tesis ini, semoga Allah SWT memberikan balasan yang lebih baik atas segala amal perbuatannya.

Terima kasih juga penulis sampaikan kepada Bapak Ir. Ragil Haryanto, MSP dan Bapak Okto R. Manullang, ST, MT selaku pembahas dan penguji yang telah memberikan masukan bagi kesempurnaan penyusunan tesis ini, serta rekan-rekan MPPWK II yang telah memberikan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan tesis ini.

Selanjutnya ucapan terima kasih khusus penulis sampaikan kepada :

1. Bapak Bupati Kuantan Singingi, yang telah berkenan memberi kesempatan tugas belajar di Program MPPWK UNDIP Semarang.
2. Bapak Kepala Dinas KIMPRASWIL Kabupaten Kuantan Singingi yang telah memberikan rekomendasi untuk mengikuti pendidikan di Program MPPWK UNDIP Semarang.
3. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis merasa bahwa tulisan ini masih banyak kekurangannya, untuk itu saran dan kritik yang membangun sangat penulis harapkan demi sempurnanya tulisan ini.. Semoga tulisan yang belum sempurna ini ada manfaatnya. Amin.

Semarang, 18 Maret 2004

Penulis,

**Hendra Yusman**

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL .....	i
LEMBAR PENGESAHAN .....	ii
LEMBAR PERNYATAAN .....	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
DAFTAR ISI .....	vi
DAFTAR TABEL .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	ix
DAFTAR DIAGRAM.....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
ABSTRAK .....	xii
ABSTRACT.....	xiii

### BAB I PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah.....	6
1.3. Tujuan dan Sasaran.....	9
1.3.1 Tujuan.....	9
1.3.2 Sasaran .....	9
1.4 Ruang Lingkup .....	10
1.4.1 Ruang Lingkup Subtansi.....	10
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah .....	10
1.5 Kerangka Pemikiran.....	10
1.6 Metode Penelitian.....	14
1.6.1 Metode Pendekatan.....	14
1.6.2 Metode Analisis.....	16
1.6.3 Data.....	19
1.7 Sistematika Penulisan.....	20

### BAB. II KAJIAN PERGERAKAN – TRANSPORTASI

2.1 Tinjauan Sistim Transportasi.....	21
2.1.1 Pergerakan – Transportasi.....	23
2.1.2 Besaran dan Distribusi Pergerakan.....	25
2.2 Klasifikasi Jalan.....	26
2.3 Fungsi dan Peranan Transportasi .....	27
2.3.1 Ditinjau Dari Aspek Sosial-Ekonomi.....	28
2.3.2 Ditinjau Dari Aspek Politik dan Pertahanan Keamanan.....	29
2.4 Keterkaitan Antara Sistem Transportasi dengan Pola Penataan Ruang.....	30
2.5 Transportasi Sebagai Suatu Sistem.....	32
2.6 Rangkuman Teori.....	34

**BAB III POLA AKTIFITAS PENDUDUK DAN KONDISI JALAN  
DI WILAYAH KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

3.1 Kabupaten Kuantan Singingi	
3.1.1 Letak geografis dan Kondisi Alam.....	36
3.1.2 Kependudukan.....	41
3.1.3 KondisiPerekonomianWilayah.....	46
3.1.4 Pemanfaatan Ruang.....	49
3.1.5 Pola Aktifitas dan Mobilitas Penduduk.....	53
3.1.6 Kondisi Umum Jaringan Jalan Kabupaten Kuantan Singingi.....	53
3.1.7 Kebijakanaksanaan Pengembangan Kegiatan Utama Kabupaten	55
3.1.8 Pola Pembiayaan Pembangunan.....	64
3.2 Desa-desa Kawasan Selatan Kabupaten Kuantan Singingi	
3.2.1 Letak Geografis dan kondisi Alam.....	66
3.2.2 Topografi.....	66
3.2.3 Kependudukan.....	69
3.2.4 Penggunaan Lahan.....	75
3.2.5 Pola Interaksi Dalam Ruang.....	75

**BAB IV ANALISIS PENINGKATAN RUAS JALAN SESUAI PRIORITAS**

4.1 Kriteria Peningkatan Ruas Jalan.....	76
4.2 Kerangka Pikir Analisis.....	77
4.3 Analsis Perkiraan Besarnya Interaksi Antar Desa.....	80
4.4 Analisis Penentuan Prioritas Peningkatan Ruas Jalan.....	92

**BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

5.1 Kesimpulan Hasil Studi.....	102
5.2 Rekomendasi.....	103

<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>105</b>
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN.....</b>	<b>107</b>

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel III.1	Luas Kabupaten Kuantan Singingi Perkecamatan tahun 2001..... 37
Tabel III.2	Jumlah Penduduk Kabupaten Kuantan Singingi..... 43
Tabel III.3	Kontribusi sektor Perekonomian Terhadap PDRB Kabupaten.... 47
Tabel III.4	Penggunaan Lahan Kabupaten Kuantan Singingi ..... 50
Tabel III.5	Luas Kawasan Hutan Menurut RTRW Kab.Kuantan Singingi.... 51
Tabel III.6	Arahan Kawasan Pengembangan RTRW Propinsi Riau Di Kabupaten Kuantan Singingi..... 51
Tabel III.7	Panjang dan Kondisi Jalan Kabupaten Kuantan Singingi 2002.... 54
Tabel III.8	Arahan Kegiatan Utama Kabupaten Kuantan Singingi..... 56
Tabel III.9	Hirarki Pusat Pelayanan Tata Ruang Kabupaten Kuantan Singingi 59
Tabel III.10	Rincian Anggaran Belanja Sektor transportasi..... 65
Tabel III.11	Kepadatan Penduduk Tiap Desa ..... 70
Tabel III.12	Jumlah Rumah Tangga Tiap Desa ..... 72
Tabel III.13	Banyaknya Penduduk Desa Kawasan Selatan..... 73
Tabel III.14	Banyaknya Rumah Tangga Menurut Lapangan Usaha ..... 74
Tabel III.15	Penggunaan Lahan Kawasan Selatan..... 75
Tabel IV.1	Jumlah Penduduk Masing-masing Desa Tahun 2002..... 81
Tabel IV.2	Banyaknya Penduduk Desa Menurut Umur Tahun 2002..... 82
Tabel IV.3	Besarnya Pendapatan Rata-rata Pendapatan Penduduk..... 83
Tabel IV.4	Jarak Antar Desa..... 85
Tabel IV.5	Besarnya Tarip Perjalanan Antar Desa..... 85
Tabel IV.6	Kondisi Ruas Jalan Antar Desa..... 87
Tabel IV.7	Perkiraan Besarnya Interaksi Antar desa (Faktor Penduduk)..... 90
Tabel IV.8	Perkiraan Besarnya Interaksi Antar desa (Faktor Pendapatan)..... 91
Tabel IV.9	Perkiraan Besarnya Interaksi (Faktor Penduduk dan Pendapatan).. 99

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Orientasi Wilayah Studi.....	11
Gambar 1.2 Peta Wilayah Studi.....	12
Gambar 1.3 Kerangka Pemikiran.....	13
Gambar 2.1 Sistem Transportasi.....	23
Gambar 2.2 Siklus Hubungan Guna Lahan - Transportasi .....	31
Gambar 3.1 Peta Administrasi Kabupaten Kuantan Singingi.....	38
Gambar 3.2 Tingkat Kepadatan Penduduk Menurut Kecamatan.....	42
Gambar 3.3 Peta Sebaran Penduduk kabupaten Kuantan Singingi.....	44
Gambar 3.4 Penyerapan Tenaga Kerja Menurut Lapangan Usaha.....	45
Gambar 3.5 Kontribusi Tiap Sektor Pada PDRB Kabupaten Kuantan Singingi.	48
Gambar 3.6 Perubahan Guna Lahan.....	50
Gambar 3.7 Peta Tata Guna Lahan Kabupaten Kuantan Singingi.....	52
Gambar 3.8 Peta Hirarki Kota Kabupaten Kuantan Singingi.....	61
Gambar 3.9 Peta Kemiringan Lahan Kawasan Selatan.....	68
Gambar 3.10 Peta Sebaran Penduduk Kawasan Selatan.....	71
Gambar 3.11 Penyerapan Rumah Tangga Berdasarkan Jenis Lapangan Usaha...	74
Gambar 4.1 Kerangka Pemikiran Analisis.....	79
Gambar 4.2 Peta Ruas Jalan Interaksi Antar Desa.....	93
Gambar 4.3 Perkiraan Besarnya Interaksi (Faktor Penduduk).....	95
Gambar 4.4 Perkiraan Besarnya Interaksi (Faktor Pendapatan).....	97
Gambar 4.5 Perkiraan Besarnya Interaksi (Faktor Penduduk dan Pendapatan).	101

## DAFTAR DIAGRAM

	Halaman
Diagram 4.1 Penetapan Ruas Jalan Antar Desa.....	92
Diagram 4.2 Perkiraan Besarnya Interaksi Pada Ruas (Faktor Penduduk).....	94
Diagram 4.3 Perkiraan Besarnya Interaksi Pada Ruas (Faktor Pendapatan).....	96
Diagram 4.4 Prioritas Peningkatan Ruas Jalan (Momentum Rasio Interaksi)...	100

## DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
LAMPIRAN :	
Dokumentasi identifikasi Kondisi Ruas Jalan.....	110
Perhitungan Besarnya Interaksi.....	111

## ABSTRAK

*Ruas jalan merupakan prasarana transportasi dimana berlangsungnya interaksi pergerakan lalu lintas orang, barang dan jasa antara suatu desa dengan desa lainnya yang memiliki peranan yang sangat strategis dalam menunjang pembangunan daerah dan pengembangan wilayah di Kabupaten Kuantan Singingi.*

*Kabupaten Kuantan Singingi sebagai kabupaten yang baru berdiri dengan UU No. 53 Tahun 1999 memiliki banyak ruas jalan antar desa yang perlu dikembangkan/ditingkatkan, untuk itu tentunya dibutuhkan penyediaan investasi dana yang sangat besar. Adanya keterbatasan alokasi penyediaan dana peningkatan yang dapat disediakan oleh Pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi, tidak memungkinkan peningkatan ruas jalan secara serentak. Oleh karena itu, untuk peningkatan ruas jalan antar desa perlu dilakukan secara bertahap berdasarkan prioritas perkiraan kebutuhan peningkatan.*

*Dari hasil studi prioritas peningkatan ruas jalan yang dilihat dari sisi permintaan dengan ruang lingkup pergerakan penduduk antar desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi, yang dianalisis dengan menggunakan analogi konsep Gravitasi Newton yang dibebankan terhadap ruas jalan untuk memperkirakan besarnya kebutuhan peningkatan terhadap masing masing ruas jalan interaksi telah dapat disimpulkan : 1) jumlah penduduk, besarnya pendapatan dan jarak merupakan faktor sangat penting dalam menentukan prioritas peningkatan ruas jalan interaksi. Pembebanan besarnya perkiraan interaksi ke dalam ruas jalan didapatkan ruas jalan yang paling besar menampung interaksi antar desa di kawasan selatan sehingga perlu mendahulukan peningkatan ruas jalan yang beban interaksinya yang paling besar; 2) dari hasil analisis perkiraan besarnya interaksi faktor penduduk dan pendapatan yang dibebankan keruas jalan antar desa diperoleh prioritas peningkatan : I. Ruas jalan antara Koto Cengar – Pantai Ramo: II. Ruas jalan antara Koto Cengar – Seberang Cengar: III. Ruas jalan antara Pantai Ramo – Air Buluh: IV. Ruas jalan antara Lb. Jambi – KotoCengar: V. Ruas jalan antara Pangkalan – Sungai Besar: VI. Ruas jalan antara Pantai Ramo – Pangkalan: VII. Ruas jalan antara Pantai Ramo – Muara Petai: VIII. Ruas jalan antara Pangkalan – Muara Petai: IX. ruas jalan antara Lb. Jambi – Seberang Cengar: X. Ruas jalan antara Sungai Besar– Perhentian Sungkai. XI. Ruas Muara Petai – Aur Duri.*

*Hasil studi ini dapat digunakan sebagai sebagai pertimbangan dalam menentukan kebijakan prioritas peningkatan ruas jalan dimana disarankan kepada pemerintah untuk memperhatikan prioritas pengalokasian dana untuk peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan yang memiliki peringkat utama. Untuk memperkirakan kebutuhan peningkatan dengan memperhatikan pergerakan orang maupun barang dari dan keluar kawasan selatan perlu dilakukan studi lanjutan.*

## ABSTRACT

Road network are represent transportation basic infrastructure where interaction movement of people, goods and service among region which have very strategic role in supporting development of area and development of region in Kuantan Singingi Regency.

Kuantan Singingi as new regency stated with UU No. 53 Year 1999 leave many road link between countryside which need to be developed / to be improved, and of course required a lot of fund for investment. Due to limitation of fund for improvement able to be provided by Government of Regency of Kuantan Singingi, do not enable to improve of road link at a time. Therefor, the improve of the road link shoud be step by step according to the priority.

According to the result of priority study improvement road link to be seen of request side with scope movement of resident between countryside in south area of Kuantan Singingi Regency, analyzed by using analogy conception burdensome Gravitation Newton to road link to estimate the level require improvement to each interaction road link have earned to be concluded : 1) Quantity of resident, level of earning and distance represent factor of very importance in determining priority improvement of interaction road link. Encumbering level of estimate interaction into road link got biggest road link accommodate interaction between countryside in south area so that require to prioritize improvement of road link which biggest interaction burden 2) from result of estimate analysis level of resident factor interaction and burdensome earnings to road link between countryside obtained improvement priority : I. Road link between Koto Cengar - Pantai Ramo: II. Road link between Koto Cengar - Seberang Cengar : III. Road link between Pantai Ramo - Air Buluh : IV. Road link between Lb. Jambi – Koto Cengar V. Road link between Pangkalan - Sungai Besar : VI. Road link between Pantai Ramo - Pangkalan : VII. Road link between Pantai Ramo - Muara Petai : VIII. Road link between Pangkalan - Muara Petai : IX. Road link between Lb. Jambi - Seberang Cengar X. Road link between Sungai Besar - Perhentian Sungkai. XI. Road link between Muara Petai - Aur Duri.

The result of this study can be used for consideration in determining policy of priority improvement of road link where suggested to government to pay attention for fund allocation priority to improvement of road link between region in south area owning especial priority. To estimate requirement improvement of paying attention movement of people and also goods enter and exit south area require to be studied continuation.

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Perkembangan suatu kota tidak terlepas dari pengaruh kebijaksanaan pemerintah daerah yang mengaturnya. Kebijakan pemerintah daerah baik berupa kebijaksanaan sektoral ataupun kebijaksanaan tata ruang harus berjalan sinergis agar kota dapat berkembang sejalan dengan rencana tata ruang. Perkembangan kota ini dapat dilihat dari parameter penciptaan lapangan pekerjaan yang semakin luas, peningkatan harapan hidup penduduknya, dan peningkatan fungsi-fungsi kota. Selain itu, parameter dari aspek sosial budaya serta aspek fisik seperti perluasan daerah kota juga dapat menunjukkan perkembangan suatu kota.

Pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi berimplikasi pada kebutuhan akan sarana dan prasarana yang makin meningkat, selain itu pertumbuhan ini juga berimplikasi pada mobilitas penduduk yang semakin tinggi. Pembangunan infrastruktur transportasi khususnya prasarana jalan bertujuan memenuhi kebutuhan masyarakat, namun pada kenyataannya laju mobilitas yang tinggi tidak selalu dapat diimbangi oleh laju penyediaan prasarana jalan. Prasarana jalan sangat erat kaitannya dengan tata guna lahan di daerah sekitarnya yang akan diberikan akses ataupun dalam kaitannya dengan hubungan antar pusat pengembangan<sup>1</sup>. Pada dasarnya, sistem prasarana transportasi mempunyai dua peran utama, yaitu;

- Sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di suatu daerah.

---

<sup>1</sup>) (Ofyar Z. Tamin, 1997, 109)

- Sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah tersebut.

Peran pertama sering digunakan oleh para perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan wilayahnya sesuai dengan rencana<sup>2</sup>, oleh karena itu jaringan jalan yang baik sangat mempengaruhi mobilitas dan aksesibilitas pergerakan di dalam jaringan jalan tersebut. Pendekatan yang biasanya digunakan untuk perencanaan jaringan jalan adalah pendekatan ekonomi, sosial, budaya serta pertahanan keamanan nasional dan tidak boleh melupakan hambatan fisik yang mungkin ditemui.

Direncanakan atau tidak, kegiatan dan aktifitas kota menyebar menurut geografi. Kebutuhan akan lahan bagi hunian meningkat, demikian pula kebutuhan akan lahan bagi penyediaan prasarana dan sarana di lingkungan hunian tersebut. Bentuk fisik kota berubah dan berkembang, sejalan dengan itu berkembang pula kebutuhan akan transportasi yang mampu melayani hubungan antar kegiatan yang terpencar dalam suatu daerah sehingga prasarana dan sarana transportasi pun berkembang mengikuti kebutuhan tersebut<sup>3</sup>.

Kebutuhan akan prasarana dan sarana transportasi ini dipicu oleh adanya kebutuhan akan pergerakan yang terbentuk karena adanya aktifitas yang dilakukan bukan di tempat tinggal sehingga pola sebaran tata guna lahan suatu kota akan sangat mempengaruhi pola perjalanan orang. Pergerakan yang terjadi jelas membutuhkan sarana dan prasarana transportasi untuk menunjang pergerakan itu sendiri.

Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat, jalan sebagaimana didefinisikan diperuntukkan bagi lalu lintas

---

<sup>2</sup>) *Ofyar Z. Tamin, 1997:7*

<sup>3</sup>) *Warpani, 2002:68*

umum<sup>4</sup>. Untuk mewujudkan keterpaduan antara lalu lintas dan angkutan jalan, ditetapkan jaringan jalan yang merupakan salah satu unsur pokok pembinaan lalu lintas untuk mencapai tujuan terciptanya sistem angkutan yang andal, aman, nyaman, cepat, tertib, teratur dan efisien. Selain itu jaringan jalan harus mampu memadukan moda angkutan lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan serta menjadi penggerak dan penunjang pembangunan nasional .

Setiap tahap pembangunan saat ini memerlukan jaringan transportasi yang efisien sebagai salah satu prasyarat guna kelangsungan dan terjaminnya pelaksanaan pembangunan tersebut. Salah satu jaringan transportasi yang efisien penting untuk menunjang pertumbuhan ekonomi adalah ruas jalan yang dapat mengakomodasi seluruh pergerakan orang, barang maupun jasa dari maupun menuju suatu daerah dengan angkutan umum penumpang maupun barang.

Paradigma baru yang terjadi dalam sistem pemerintahan daerah telah membawa banyak perubahan, dengan semangat otonomi daerah banyak daerah yang memisahkan diri menjadi daerah otonom sendiri. Begitu juga dengan Kabupaten Kuantan Singingi yang merupakan daerah pemekaran dari Kabupaten Inderagiri Hulu berdasarkan UU nomor 53 tahun 1999. Kabupaten Kuantan Singingi saat ini beberapa sarana dan prasarana dasar dirasakan belum berfungsi secara optimal seperti prasarana dasar jaringan jalan. Namun Kabupaten Kuantan Singingi terus berbenah diri dengan melakukan perbaikan, peningkatan dan pengembangan di semua sektor dan prasarana pendukung pembangunan.

Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi ini dilalui oleh dua sungai besar, Batang Kuantan yang membentang dari barat sampai ke timur dan Batang Singingi

---

<sup>4</sup>) UU Lalu Lintas No.14 tahun 1992

yang membelah Wilayah Kecamatan Singingi. Perhubungan antar desa dalam wilayah kecamatan masih banyak mengalami kesulitan dan hambatan, sehingga aksesibilitas pergerakan penduduk dan barang masih rendah. Demikian pula dengan perhubungan darat pada desa-desa di Kawasan Selatan yang merupakan bagian dari Kecamatan Kuantan Mudik seperti desa Sungai Besar Ibul, Pangkalan, Pantai Ramo, Muara Petai, Aur Duri, Koto Cengar, Simpang Cengar, Perhentian Sungkai dan Air Buluh serta antara desa lainnya di Kabupaten Kuantan Singingi masih banyak terdapat ruas jalan tanah sehingga kurang lancar dan efisien dalam melayani pergerakan manusia maupun barang antar desa. Kondisi yang demikian mengindikasikan bahwa masih banyak ruas jalan transportasi yang harus dikembangkan di Kabupaten Kuantan Singingi agar dapat menunjang kelancaran pergerakan aktivitas kehidupan sosial-ekonomi penduduk dan usaha pengembangan potensi wilayah untuk meningkatkan kualitas kehidupan masyarakat desa di kawasan selatan ini.

Pengembangan Kabupaten Kuantan Singingi diarahkan untuk menuju masa depan dengan standar kehidupan modern melalui sarana dan prasarana yang mendukung, karenanya pembenahan infrastruktur dasar dilakukan secara meluas dan menjangkau semua sektor dan bidang pembangunan, antara lain:

- Membuka isolasi kecamatan/desa yang masih terisolir.
- Membangun dan meningkatkan ruas-ruas jalan/jembatan yang menghubungkan daerah pedesaan di pedalaman.
- Meningkatkan pembangunan dan kualitas jalan propinsi dan kabupaten.
- Mengoptimalkan peranan transportasi baik darat serta pengembangan Telekomunikasi dan Teknologi Informasi.

Desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi yang terdiri dari desa-desa seperti tersebut diatas pada umumnya sudah terhubung satu sama lain oleh sistem jaringan jalan kawasan selatan yang telah dilaksanakan pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi. Jaringan jalan kawasan selatan khususnya ruas jalan antar desa sudah cukup memadai untuk dikembangkan/ditingkatkan, hanya tinggal peningkatan kualitas dari tanah ke kerikil maupun dari kerikil ke aspal.

Hakikat peningkatan ruas jalan adalah usaha untuk meningkatkan aksesibilitas pergerakan lalu-lintas orang, barang dan jasa. Sehingga peningkatan ruas jalan memungkinkan pengelolaan sumber-sumber alam yang dimiliki secara berdaya-guna dan berhasil-guna, dapat meningkatkan pendapatan daerah, mengubah struktur harga, memperlancar distribusi produksi daerah maupun antar daerah dan menciptakan kelancaran distribusi investasi.

*Thomas R Leinbach*, mengatakan bahwa kebutuhan transportasi di lingkungan masyarakat terpencil dan terisolir sesungguhnya dapat dipandang sebagai turunan dari kebutuhan masyarakat tersebut dalam meningkatkan kebutuhan dasar hidupnya, sungguhpun demikian transportasi sangat berperan dan memiliki keterkaitan hubungan dengan sektor pembangunan lainnya. Para ahli pembangunan sebagian berpendapat bahwa investasi di sektor transportasi dipandang penting dan menjadi prioritas, akan tetapi untuk keseimbangan pertumbuhan perlu adanya kombinasi pembangunan dengan sektor-sektor lainnya<sup>5</sup>. Sedangkan *Edward Taaffe, Richard Morrill dan Peter R. Gould* mengatakan bahwa, untuk menumbuhkan perekonomian di negara-negara yang belum maju salah satu faktor penting adalah meningkatkan

---

<sup>5</sup>) Leinbach. Thomas R., *Transport Improvement and Rural Change*

aksesibilitas didalam wilayah melalui pengembangan sistem jaringan transportasi. Dengan meningkatnya aksesibilitas sistem jaringan transportasi di dalam wilayah atau kota maka kelompok masyarakat di dalam wilayah atau kota tersebut akan mudah dan cepat melakukan segala aktivitasnya<sup>6</sup>.

Dalam rangka memacu pertumbuhan Kabupaten Kuantan Singingi khususnya daerah-daerah terpencil seperti desa-desa di kawasan selatan perlu adanya kerja sama dari masyarakat serta pihak pemerintah daerah guna mendukung pembangunan prasarana transportasi seperti peningkatan ruas jalan dengan melihat kemampuan pembiayaan pembangunan dan skala prioritas. Pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi telah menempatkan pembangunan sektor transportasi sebagai salah satu sektor prioritas. Kebijakan tersebut sebagai langkah yang tepat untuk meningkatkan keterhubungan dan keterdekatan di dalam wilayah (*intro-regional*) maupun keluar wilayah (*inter-regional*). Sedangkan desa-desa yang belum terhubung oleh sistim jaringan transportasi perlu segera dibangun, dilembagakan dan ditangani secara khusus dalam rangka meningkatkan aksesibilitas pergerakan lalu-lintas orang, barang dan jasa untuk mendorong pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Kabupaten Kuantan Singingi.

## 1.2 Rumusan Masalah

Pembangunan sektor transportasi khususnya prasarana jaringan jalan yang ada di wilayah Kabupaten Kuantan Singingi sewaktu masih tergabung dalam wilayah Kabupaten Inderagiri Hulu lebih terkonsentrasi pada daerah-daerah yang menjadi pusat pemerintahan dan perdagangan. Kabupaten Kuantan Singingi yang merupakan daerah

---

<sup>6</sup>) Taaffe, Edward., Morrill, R., Gould, Peter R.. Transport Expansion in Underdeveloped Countries

pemekaran dari Kabupaten Inderagiri Hulu berdasarkan UU nomor 53 tahun 1999 sampai saat ini hubungan antar wilayah kecamatan masih mengalami kesulitan dan hambatan oleh karena terbatasnya sediaan sistem jaringan jalan. Disamping itu kondisi ruas jalan yang menghubungkan antar desa di dalam wilayah kecamatan sebagian besar dari sisi kualitas masih kurang dan belum ditingkatkan sehingga aksesibilitas pergerakan penduduk antar desa masih rendah. Oleh sebab itu untuk meningkatkan hubungan antar penduduk desa perlu dikembangkan atau ditingkatkan ruas jalan yang ada agar dapat menunjang kelancaran interaksi penduduk dan mempercepat proses pertumbuhan dan perkembangan daerah.

Pembangunan dan peningkatan jalan ini diharapkan mempunyai nilai strategis sebagai prasarana angkutan darat yang dapat menunjang kelancaran lalu lintas kendaraan orang, barang dan jasa. Untuk itu pembangunan dan peningkatan ruas jalan antar desa-desa dikawasan selatan harus ditinjau terlebih dahulu, ruas-ruas jalan mana yang sesuai dengan karakteristik permintaan, kondisi daerah, serta tata guna lahan agar dapat menunjang kelancaran interaksi dan mempercepat proses pertumbuhan dan perkembangan desa-desa di kawasan selatan serta dapat mewujudkan sinergi perkembangan dan pemerataan pembangunan wilayah dan kota di Kabupaten Kuantan Singingi.

Untuk mengembangkan atau meningkatkan ruas jalan dibutuhkan investasi dana pembangunan yang besar, sementara pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi sebagai daerah otonom yang baru juga selaku penyedia dana pembangunan sektor transportasi telah memberikan batasan dana pembangunan sektor transportasi yang menjadi pembatas besarnya target rencana kegiatan pembangunan yang dapat diprogramkan untuk setiap tahun anggaran pembangunan. Disisi lain masih banyak terdapat ruas jalan

yang perlu dikembangkan atau ditingkatkan sebagai usaha untuk menunjang kelancaran pembangunan daerah dan pengembangan wilayah di Kabupaten Kuantan Singingi.

Peningkatan ruas jalan pada suatu kawasan pada dasarnya dapat ditentukan melalui penghitungan dari sisi permintaan (*demand Side*) dan dari sisi penyediaan (*Supply Side*). Pada kenyataannya peningkatan ruas jalan pada suatu daerah seringkali tanpa memperhitungkan interaksi keruangan antar wilayah yang berdampak pada kurang efektifnya perencanaan tersebut, hal ini yang menyebabkan perencanaan ruas jalan tidak sejalan dengan rencana tata ruang. Melihat kondisi serta potensi pergerakan penduduk desa-desa di kawasan selatan, ruas-ruas jalan dirasakan belum mendukung untuk kelancaran pergerakan penduduk antar desa di kawasan selatan ini. Kondisi ruas jalan antar desa masih banyak jalan tanah yang pada musim hujan menjadi sangat becek dan sulit dilalui. Jalan-jalan tanah inilah yang dimanfaatkan untuk pergerakan orang, barang dan jasa dalam/antar desa maupun menuju kota lain disekitarnya. Hal ini dirasakan kurang efektif sehingga perlunya pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi memberikan perhatian untuk peningkatan ruas jalan antar desa di Kawasan Selatan.

Berdasarkan permasalahan yang dikemukakan, perlu adanya pentahapan peningkatan ruas jalan yang dapat menunjang kelancaran interaksi penduduk antar desa di kawasan selatan karena keterbatasan dana pemerintah dalam pembiayaan pelaksanaan pembangunan setiap tahun anggarannya. Maka dalam studi ini dapat di rumuskan permasalahan yang terjadi pada wilayah studi dalam bentuk pertanyaan penelitian (*research question*) **“Bagaimana menentukan prioritas peningkatan ruas jalan antar desa dalam pengembangan kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi?”**.

## **1.3 Tujuan dan Sasaran**

### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan dari studi ini adalah untuk mengkaji secara optimal peningkatan ruas jalan yang mempertimbangkan permintaan untuk pergerakan orang, barang dan jasa serta keterpaduan antar wilayah dalam pelayanan mobilitas dan aksesibilitas antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi dengan melakukan pentahapan berdasarkan skala prioritas agar terciptanya sistem transportasi yang terpadu melalui:

- Meningkatkan kapasitas dan struktur jalan untuk mempercepat pertumbuhan daerah potensial. Peningkatan ruas jalan diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi daerah serta peningkatan kualitas hidup<sup>7</sup>.

### **1.3.2 Sasaran**

Adapun sasaran studi prioritas peningkatan ruas jalan antar desa dalam pengembangan kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi sebagai upaya pengembangan wilayah adalah sebagai berikut;

- Mengidentifikasi kondisi sosial ekonomi penduduk desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi
- Mengidentifikasi kondisi ruas jalan yang menghubungkan antar desa-desa di kawasan selatan.
- Mengetahui besarnya interaksi penduduk yang terjadi pada ruas jalan antar desa di kawasan selatan.
- Mengarahkan peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan berdasarkan hasil pertimbangan sesuai skala proritas.

---

<sup>7</sup>) *“Kebijakan Pelaksanaan Program Prasarana Wilayah” (Direktur Jenderal Prasarana Wilayah, 2001)*

## **1.4 Ruang Lingkup Studi**

### **1.4.1 Ruang Lingkup Substansial**

Materi-materi yang akan menjadi bagian dalam studi ini adalah: kajian teoritis mengenai sistim transportasi, fungsi dan peranan transportasi serta keterkaitan antara sistim stransportasi dengan guna lahan. Kajian ini dilakukan sebagai landasan teori untuk menentukan serta bahan pembanding dengan hasil dan temuan dalam wilayah studi.

### **1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah**

Berkaitan dengan kajian studi maka penulis mengambil lingkup spasial pada studi ini dibatasi pada ruas jalan antar desa-desa di kawasan selatan yang merupakan bagian dari Kecamatan Kuantan Mudik Kabupaten Kuantan Singingi yang prasarana ruas jalan antar desa belum ditingkatkan, sehingga kurang lancarnya aksesibilitas pergerakan orang, jasa dan barang dari maupun antar desa di kawasan selatan.

Ruang lingkup wilayah studi dapat dilihat pada Gambar 1.1 dan Gambar 1.2.

## **1.5 Kerangka Pemikiran Studi**

Secara diagramatik kerangka pemikiran dalam studi prioritas peningkatan ruas jalan antar desa yang dikemukakan tersebut diatas, seperti diilustrasikan pada Gambar 1.3 di bawah ini:



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOZA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEWARANG - 2004

TESIS

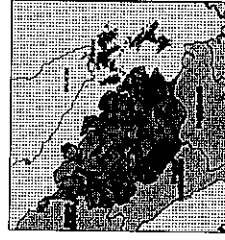
PRIORITAS PENINGKATAN JUDAS JALAN DALAM  
KEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

PETA  
ORIENTASI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Ibukota Kabupaten
- Desa

INSET

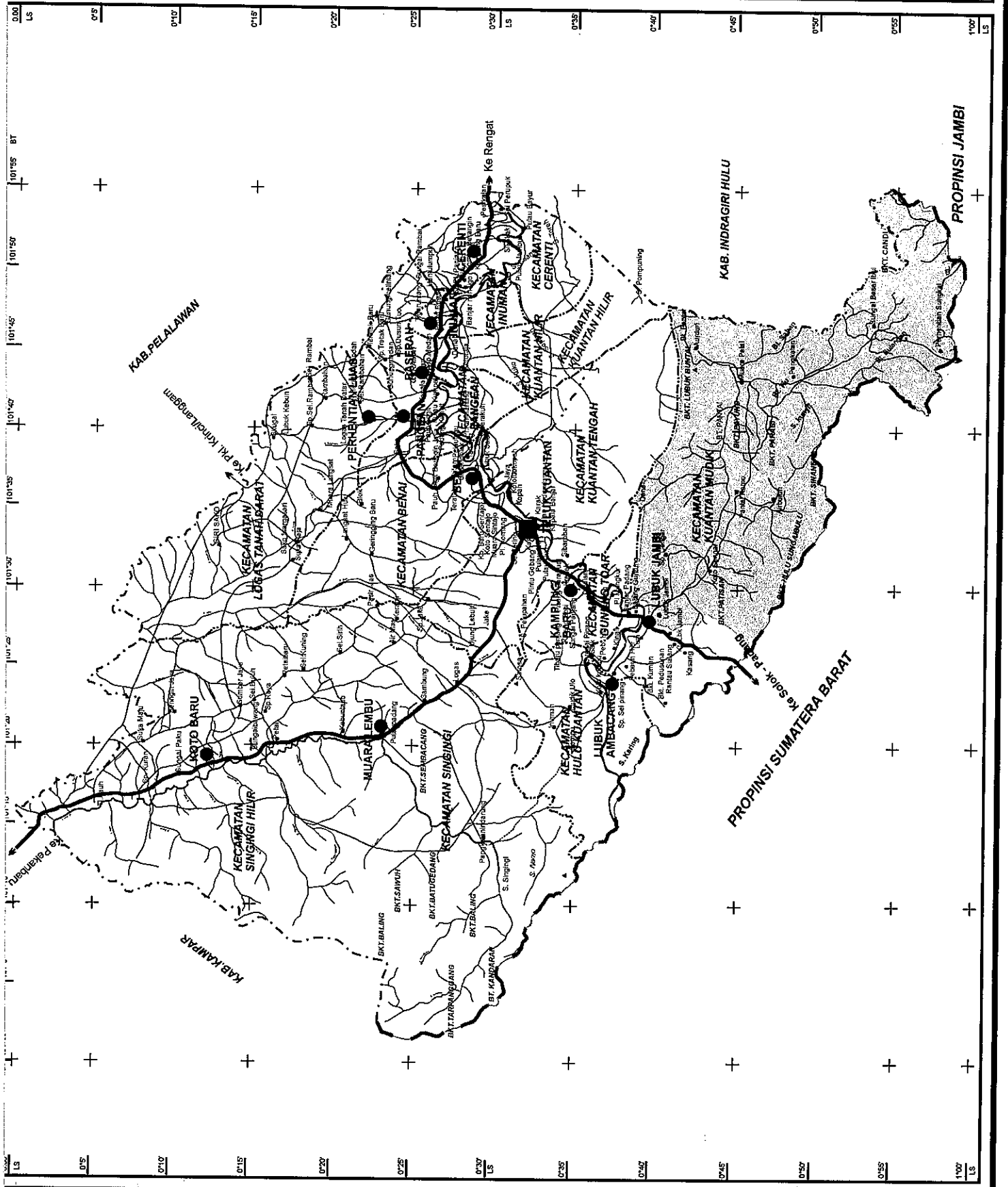


SKALA



N		NOMOR
E		
S		GAMBAR
W		
Balokan	11	1. 1

SINER :  
RUMAH KABUPATEN  
KUANTAN SINGINGI 2002





MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

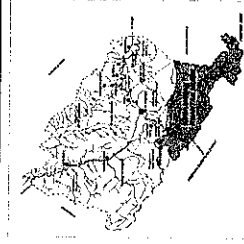
PRIORITAS PEMBANGUNAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

PETA  
KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

INSET



SKALA

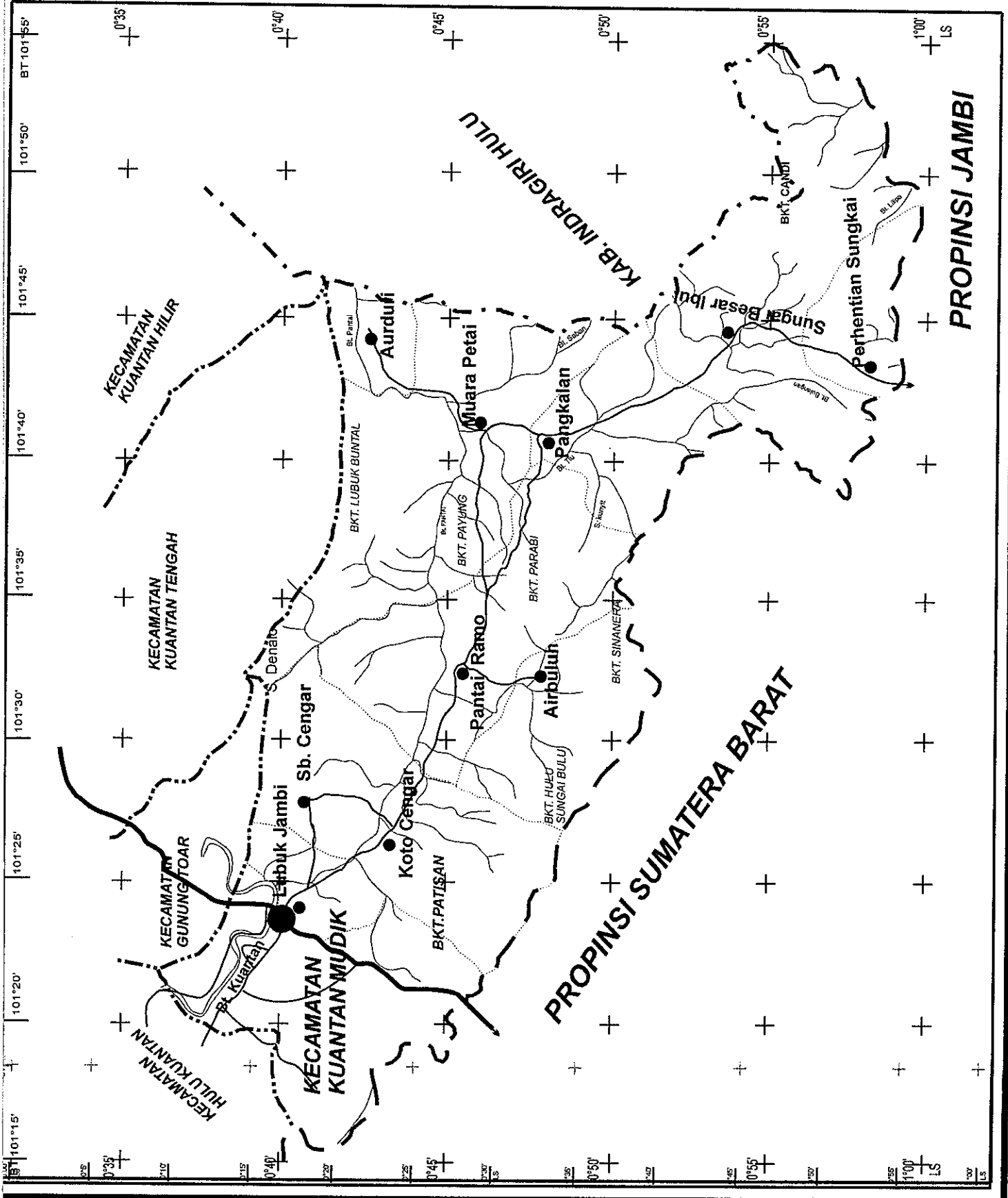


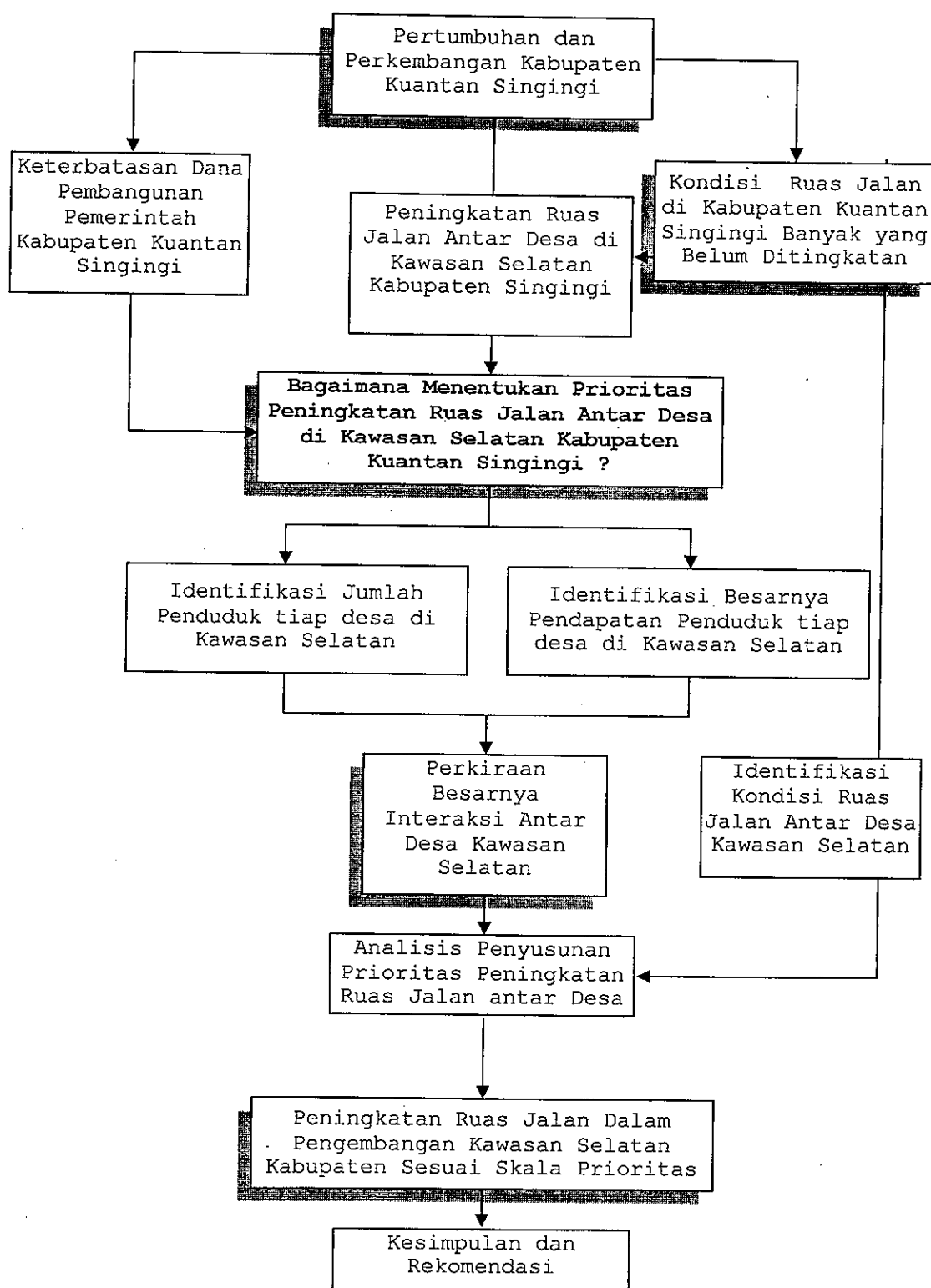
NOMOR

BAJARAN	1.2
CAMAR	1.2

SHEDR :

HASIL ANALISIS 2003





**GAMBAR 1.3**  
**KERANGKA PEMIKIRAN**

## 1.6. Metode Penelitian

### 1.6.1. Metode Pendekatan

Bertolak dari permasalahan yang dihadapi dalam usaha menentukan prioritas peningkatan ruas jalan antar desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi, maka untuk memecahkan permasalahan tersebut agar tujuan yang pembangunan transportasi yang telah ditetapkan dapat tercapai, dilakukan pentahapan peningkatan ruas jalan sesuai prioritas dengan menggunakan metode pendekatan yang didasarkan pada faktor permintaan kebutuhan peningkatan.

Pemilihan metode pendekatan ini dilandasi pemahaman bahwa;

- Transportasi terbentuk oleh karena adanya keinginan penduduk untuk melakukan pergerakan dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya
- Perbedaan lokasi kegiatan yang terpisahkan oleh jarak tertentu serta beraneka-ragamnya kegiatan yang dilakukan oleh penduduk menyebabkan keinginan pergerakan penduduk untuk mencapai lokasi kegiatan berbeda-beda
- Semakin berkembang jumlah penduduk, jenis dan jumlah kegiatan penduduk, meningkatnya pendapatan penduduk serta perbedaan potensi yang dimiliki oleh masing-masing lokasi menyebabkan keinginan penduduk untuk melakukan interaksi/kegiatan semakin bertambah baik jumlah pergerakan maupun asal dan tujuan pergerakan yang akan membebani ruas jalan.
- Usaha peningkatan ruas jalan adalah untuk memberikan kelancaran mobilitas kepada penduduk dalam rangka pemerataan pembangunan dalam tiap tahapan pembangunan daerah yang dilakukan di Kabupaten Kuantan Singingi.

Untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

**Pertama**, melakukan peninjauan secara kuantitatif potensi dan permasalahan di wilayah selatan Kabupaten Kuantan Singingi. Keadaan ini akan mencerminkan permasalahan dan prospek peningkatan ruas jalan dalam peranannya untuk menunjang pembangunan daerah dan pengembangan wilayah.

**Kedua**, menentukan kriteria peningkatan yang akan dijadikan acuan dalam mensiasati peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

**Ketiga**, memperkirakan besaran interaksi yang akan timbul antar desa-desa di kawasan selatan dengan menggunakan pendekatan metode analisis model *Gravity Newton*. Analisis dilakukan dengan cara memodifikasi notasi dan arti notasi yang sesuai untuk kebutuhan analisis peningkatan ruas jalan sesuai prioritas. Faktor-faktor yang diperhitungkan disini adalah jumlah penduduk dan besarnya pendapatan penduduk rata-rata dari masing-masing desa. Pemilihan kedua faktor tersebut diatas dilandasi pengertian bahwa terdapat hubungan yang sangat erat dalam menentukan besarnya bangkitan yang akan ditimbulkan suatu guna lahan, penduduk melakukan interaksi/pergerakan tentunya memerlukan biaya untuk melakukan interaksi/pergerakan tersebut.

**Keempat**, penentuan prioritas peningkatan ruas jalan berdasarkan hasil analisis perkiraan besarnya interaksi antar desa dari faktor penduduk dan pendapatan. Dari hasil analisis perkiraan besarnya interaksi antar desa yang dibebankan kepada ruas jalan, kemudian dilakukan perhitungan untuk menghasilkan nilai rasio besaran interaksi antar desa dengan cara membagi masing-masing besaran interaksi antar desa dengan total besaran interaksi antar desa hasil perhitungan. Selanjutnya dilakukan perkalian nilai

rasio besaran interaksi dari faktor penduduk dan pendapatan, hasil perhitungan tersebut untuk mengetahui nilai rasio besaran interaksi antar desa yang optimal.

Untuk menentukan prioritas dilakukan penyusunan peringkat nilai rasio besaran interaksi hasil perhitungan secara proporsional yakni, nilai rasio besaran interaksi antar desa yang paling besar ditentukan sebagai peringkat pertama dan seterusnya secara berturut-turut sampai dengan nilai besaran interaksi yang terkecil ditetapkan sebagai peringkat yang paling terakhir. Berdasarkan peringkat nilai rasio besaran interaksi antar desa tersebut, dapat ditentukan prioritas peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi tersebut.

### **1.6.2 Metode Analisis**

Metode penelitian merupakan suatu kesatuan dalam penelitian yang terdiri dari prosedur dan teknik yang perlu dilakukan dalam suatu penelitian, sedangkan teknik penelitian memberikan alat ukur apa yang diperlukan dalam melaksanakan penelitian. Dalam penelitian ini digunakan dua macam metode dalam menganalisis yaitu metode kuantitatif dan kualitatif dengan menggunakan data-data sekunder dan data primer.

#### **A. Teknik Analisis**

Tahap utama dari penelitian ini adalah tahap analisis, yaitu menganalisis data yang didapatkan dari lapangan guna mengungkapkan kondisi yang ada di lapangan. Dalam studi ini analisis yang digunakan terdiri atas dua macam teknik analisis, yaitu:

##### **a) Analisis Kuantitatif**

Analisis ini digunakan untuk mengetahui seberapa potensi dan permasalahan di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi. Keadaan ini akan mencerminkan permasalahan dan prospek peningkatan ruas jalan antar desa dalam peranannya

untuk menunjang kelancaran interaksi dalam pembangunan dan pengembangan wilayah.

#### b) Analisis Deskriptif Kualitatif

Analisis ini digunakan untuk menganalisis dengan menggambarkan pengertian atau penjelasan-penjelasan baik terhadap analisis yang bersifat terukur maupun tidak terukur.

### **B. Jenis Analisis**

Dari metode pendekatan dan metode analisis yang digunakan, akan dijelaskan jenis-jenis analisis yang digunakan dalam studi.

#### **1. Metode Analisis Deskriptif Kualitatif**

##### **▪ Kondisi Ruas jalan Interaksi antar desa**

Untuk mengetahui kondisi ruas jalan dilakukan dengan cara melakukan pengamatan langsung di lapangan. Ruas jalan dengan kondisi permukaan jalan yang baik selain memberikan kemudahan bergerak di atas jalan tersebut juga terpenuhinya unsur keamanan dan kenyamanan dalam melakukan pergerakan. Dari hasil survey lapangan di wilayah studi yang dilakukan diperoleh gambaran saat ini kondisi ruas jalan antar desa kemudian di tabelkan untuk menjadi pertimbangan dalam hal prioritas pendanaan peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan. Analisis kondisi ruas jalan ini berkaitan dengan kualitas permukaan jalan, jarak dan tarif perjalanan dilakukan langsung pada masing-masing ruas-ruas jalan eksisting antar desa di kawasan selatan,.

#### **2. Metode Analisis Kuantitatif**

##### **▪ Metode Analisis Gravitasi**

Hukum gravitasi Newton yang dikemukakan oleh Sir Isac Newton menyebutkan bahwa; gaya tarik dua benda tergantung pada penggandaan (perkalian) massa kedua

benda tersebut, dan berbanding terbalik dengan kuadrat jarak diantara pusat massa kedua benda tersebut. Secara matematik konsep grafitasi Newton dituliskan sebagai berikut :

$$F_{ab} = G \frac{M_a M_b}{R_{ab}^2}$$

dengan arti notasi :

$F_{ab}$  = Gaya tarik antara dua benda a dan b

$M_a M_b$  = Massa benda a dan b

$R_{ab}^2$  = Kuadrat jarak antara pusat massa benda a dan b

G = Konstanta proporsional

Pemilihan model tersebut diatas dilandasi pemahaman bahwa transportasi terbentuk oleh karena adanya keinginan penduduk untuk pergerakan dari satu tempat ke tempat lain guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Perbedaan tempat kegiatan yang terpisahkan oleh jarak tertentu dan bermacam kegiatan yang dilakukan menyebabkan keinginan melakukan pergerakan untuk mencapai suatu tempat kegiatan menjadi berbeda-beda.

Berdasarkan pemahaman tersebut diatas maka analogi yang diterapkan untuk memperkirakan besarnya interaksi penduduk antar desa yang akan terjadi adalah; gaya tarik antara dua benda dianalogikan dengan interaksi penduduk antara dua desa, massa kedua benda dianalogikan dengan jumlah penduduk dari dua desa, dan kuadrat jarak diantara dua benda dianalogikan dengan kuadrat jarak diantara kedua desa tersebut, sedangkan konstanta proporsional dianalogikan sama dengan 1 (satu) oleh karena pada studi ini memperkirakan besarnya interaksi secara total (tidak melakukan pemisahan moda transportasi). Analogi tersebut diatas secara matematik dapat dituliskan sebagai berikut ;

$$I_{ab} = K \frac{M_a M_b}{R_{ab}^2}$$

dengan arti notasi :

$I_{ab}$  = Interaksi penduduk antara kedua desa a dan b

$M_a M_b$  = Jumlah penduduk desa a dan b

$R_{ab}^2$  = Kuadrat jarak antara kedua desa a dan b

K = Konstanta proporsional nilai sama dengan 1

### 1.6.3 Data

Data sekunder yang digunakan sebagai masukan dalam proses analisis bersumber dari dinas/instansi yang terkait dengan pembangunan sektor transportasi dan pembangunan daerah di Kabupaten Kuantan Singingi. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara mengunjungi dinas/instansi terkait guna memperoleh gambaran tentang arah kebijaksanaan dan strategi peningkatan ruas jalan di Kabupaten Kuantan Singingi.

Dinas/ instansi sumber data adalah sebagai berikut :

1. Bappeda Kabupaten Kuantan Singingi
2. Dinas KIMPRASWIL Kabupaten Kuantan Singingi
3. Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Kuantan Singingi
4. Kantor BPN Kabupaten Kuantan Singingi
5. Dinas Perkebunan Kabupaten Kuantan Singingi

## 1.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam studi ini sebagai berikut:

### Bab I Pendahuluan

Menguraikan latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup studi, kerangka pemikiran, dan sistematika penyusunan dari studi Prioritas Peningkatan Ruas Jalan dalam Pengembangan Kawasan Selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

### Bab II Kajian Transportasi - Tata Guna Lahan

Berisi teori-teori mengenai sistem transportasi, fungsi dan peranan transportasi dalam kehidupan manusia, jaringan jalan, dan hubungan guna lahan dengan transportasi

### Bab III Gambaran Kawasan Selatan dan Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi

Menjelaskan wilayah yang akan di jadikan objek penelitian untuk memberikan informasi guna menunjang pelaksanaan studi, yang meliputi karakteristik wilayah, kondisi sistem jaringan transportasi dan kebijaksanaan pembangunan transportasi dan pengembangan wilayah.

### BAB IV Analisis Peningkatan Ruas Jalan Sesuai Prioritas

Mencakup penentuan kriteria peningkatan ruas jalan, bagan alir analisis peningkatan ruas jalan, analisis perkiraan besarnya interaksi penduduk antar desa-desa di kawasan selatan, analisis penentuan prioritas peningkatan ruas jalan di kawasan selatan sesuai prioritas.

### BAB V Kesimpulan Hasil Studi dan Rekomendasi

Pada bab ini dibahas mengenai kesimpulan yang diperoleh dari hasil temuan dan rekomendasi yang diusulkan berdasarkan kesimpulan tersebut.

## **BAB II**

### **KAJIAN PERGERAKAN – TRANSPORTASI**

Pada bab ini akan diuraikan teori – teori yang akan mendukung studi, uraian teoritis mengenai sistem transportasi secara umum, pergerakan dan hubungan sistem transportasi dengan guna lahan serta peran dan fungsi transportasi. Tinjauan teoritis dalam studi ini diperlukan untuk membantu studi dalam mencapai tujuan.

#### **2.1 Tinjauan Sistem Transportasi**

Secara definisi transportasi berarti perpindahan orang dan atau barang dari suatu tempat asal menuju ketempat lain sebagai tujuan dengan maksud tertentu. Transportasi bukan merupakan tujuan akhir (*ends*) melainkan terjadi karena adanya kebutuhan (*derived demand*). Dalam sistem perkotaan terdapat berbagai macam aktivitas antara lain bekerja, sekolah, belanja, dan sebagainya. Pada kenyataannya, lokasi berbagai aktivitas tersebut tidak berada dalam suatu kawasan sehingga orang harus melakukan pergerakan untuk melaksanakan kegiatannya dalam ruang fisik yang terpisah-pisah yang berarti ada jarak yang harus ditempuh dan dilalui. Pergerakan yang terjadi ini akan menimbulkan berbagai macam interaksi sehingga menghasilkan arus lalu lintas yang memerlukan sarana dan prasarana transportasi, (Morlok, 1991). Sementara itu Tamin (1997;28) dan Kusbiantoro B.S. (1996) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu :

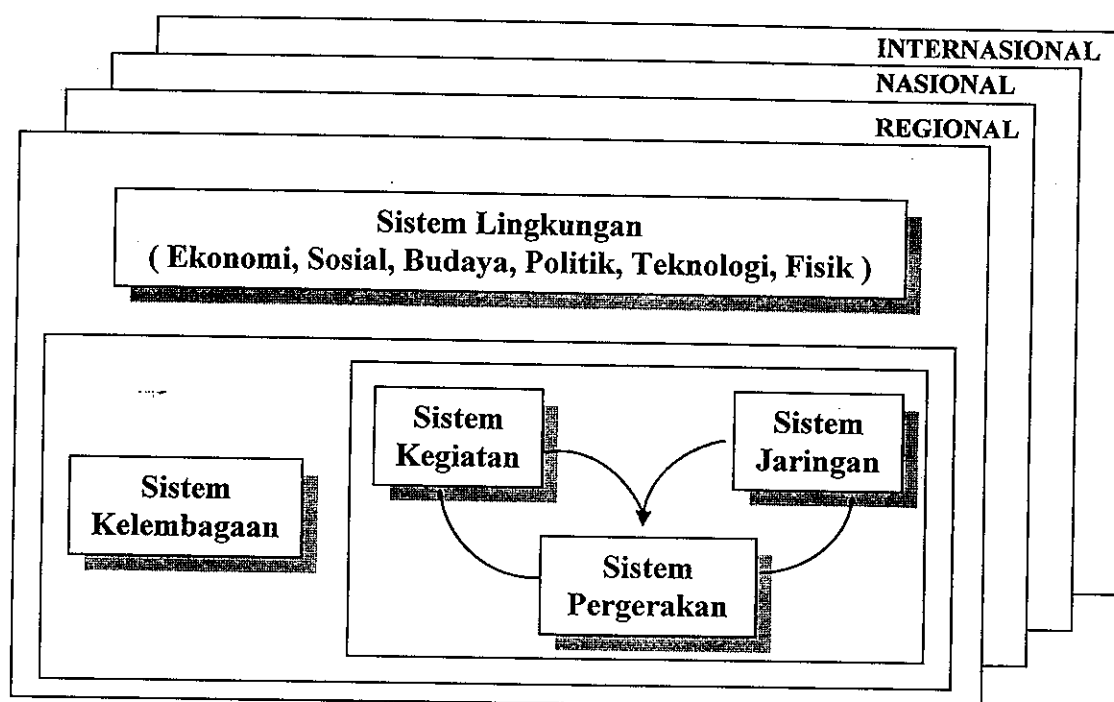
1. Sistem kegiatan
2. Sistem jaringan prasarana transportasi
3. Sistem pergerakan lalu lintas
4. Sistem perlembagaan

Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro.

Sistem pergerakan (sistem aktivitas) terjadi sebagai akibat dari adanya aktivitas yang dilakukan dengan didukung oleh tersedianya sistem jaringan transportasi. Sistem aktivitas merupakan fungsi dari penduduk dengan segala kegiatannya (seperti perumahan, perkantoran, perdagangan, dan sebagainya), sedangkan sistem jaringan transportasi merupakan sarana dan prasarana yang dapat mendukung terjadinya pergerakan (misalnya jaringan jalan, kereta api, pesawat terbang, terminal, pelabuhan, dan sebagainya) agar tercipta suatu sistem pergerakan yang lancar, aman, cepat, nyaman dan murah sesuai dengan lingkungannya.

Keseluruhan sistem tersebut terkait dengan sistem kelembagaan yang terdiri dari aspek legal (kebijaksanaan dan peraturan perundangan yang berlaku), aspek organisasi (baik lembaga pemerintah, swasta, dan masyarakat) dan aspek keuangan. Keseluruhan sistem di atas masih terkait lagi dengan sistem lingkungan yang terwujud oleh aspek-aspek ekonomi, sosial, budaya, politik-keamanan-ketertiban, serta teknologi. Selain itu sistem transportasi tersebut tidak terlepas dari wilayah regional, nasional maupun internasional (Ofyar Z Tamin, 1997;500; Kusbiantoro, 1996).

Keterkaitan dan perkembangan dari sistem transportasi tersebut akan saling mempengaruhi jika terjadi perubahan pada salah satu sistem transportasi tersebut karena adanya hubungan timbal balik antar sistem kegiatan – sistem jaringan – sistem pergerakan. Keterkaitan dan perkembangan dari sistem transportasi tersebut seperti dalam Gambar 2.1. berikut.



Sumber: (Kusbiantoro, 1996 : Ofyar Z Tamin 1997;500)

**GAMBAR 2.1**  
**SISTEM TRANSPORTASI**

### 2.1.1 Pergerakan - Transportasi

Struktur kota merupakan gambaran dari distribusi tata guna lahan dan sistem jaringan. Penjabaran struktur kota membentuk pola kota yang menginformasikan antara lain kesesuaian lahan, kependudukan, guna lahan, sistem transportasi, dan sebagainya, dimana kesemuanya saling berkaitan satu sama lain. Pola kota yang merupakan ilustrasi dari struktur ruang kota secara tak langsung dapat menunjukkan arah perkembangan kota yang pada dasarnya sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan.

Adanya proses pemenuhan kebutuhan yang tidak dapat dipenuhi di tempat asal berada menyebabkan timbulnya pergerakan antara dua atau lebih lokasi guna lahan yang berbeda pada suatu kawasan perkotaan. Bourne (1982 : 250) menyatakan bahwa, pola guna lahan pada suatu daerah mempunyai hubungan yang erat dengan pola pergerakan penduduk. Setiap bidang tanah yang digunakan untuk kegiatan tertentu akan

menunjukkan potensinya sebagai pembangkit atau penarik pergerakan. Dapat disimpulkan bahwa intensitas guna lahan akan mempengaruhi pola pergerakan manusia. Pergerakan manusia dalam kegiatannya adalah seperti dari rumah ke tempat kerja, ke pasar, ke toko, ke tempat hiburan dan tujuan lainnya.

Sistem transportasi terdiri dari berbagai aktivitas yang berlangsung di atas sebidang tanah dengan tata guna lahan yang berbeda. Untuk memenuhi kebutuhannya manusia melakukan perjalanan diantara dua tata guna lahan tersebut dengan menggunakan sistem jaringan transportasi (misalnya berjalan kaki atau kendaraan). Jarak antara dua guna lahan merupakan batas pergerakan, jarak yang jauh atau biaya yang besar akan membuat pergerakan antara dua guna lahan menjadi sulit (aksesibilitas rendah).

Pergerakan arus manusia, kendaraan dan barang yang mengakibatkan berbagai macam interaksi. Terdapat interaksi antara pelajar dengan sekolah, ibu rumah tangga dengan pasar, interaksi antara kelompok manusia satu dengan kelompok manusia lainnya sebagai produsen dan konsumen beserta barang-barang yang diperlukan, menunjukkan adanya pergerakan (movement) dan sebagainya. Interaksi dapat juga dilakukan dengan telepon ataupun surat, akan tetapi hampir semua interaksi memerlukan perjalanan dan oleh sebab itu menghasilkan pergerakan arus lalu lintas (Tamin, 2000: 30)

Karakteristik dan intensitas penggunaan lahan akan mempengaruhi karakteristik pergerakan penduduk. Pembentuk pergerakan ini dibedakan atas pembangkit pergerakan dan penarik pergerakan. Perubahan guna lahan akan berpengaruh pada peningkatan bangkitan perjalanan yang akhirnya akan menimbulkan peningkatan

kebutuhan prasarana dan sarana transportasi. Sedangkan besarnya tarikan pergerakan ditentukan oleh tujuan atau maksud perjalanan (Black, 1981:29).

### **2.1.2 Besaran dan Distribusi Pergerakan**

Besaran perjalanan bergantung pada kegiatan kota, sedang penyebab perjalanan adalah adanya keinginan manusia untuk memenuhi kebutuhannya yang tidak diperoleh di tempat asalnya. Bangkitan dan tarikan perjalanan bervariasi untuk setiap tipe tata guna lahan, semakin tinggi tingkat penggunaan lahan akan semakin tinggi pergerakan yang dihasilkan (Tamin, 2000 : 60).

Sebaran pergerakan ini menunjukkan ke mana dan dari mana arus lalu lintas bergerak dalam suatu wilayah. Pola sebaran arus lalu lintas antara zona asal ke zona tujuan adalah hasil dari dua hal yang terjadi secara bersamaan, yaitu lokasi dan intensitas tata guna lahan yang akan menghasilkan arus lalu lintas dan pemisah ruang, serta interaksi antara dua buah tata guna lahan yang akan menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang (Tamin, 2000:63).

Semakin tinggi intensitas suatu tata guna lahan, akan semakin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik lalu lintas, namun apabila jarak yang harus ditempuh semakin besar maka daya tarik suatu tata guna lahan akan berkurang. Sistem transportasi hanya dapat mengurangi hambatan pergerakan dalam ruang, tetapi tidak dapat mengurangi jarak. Oleh karena itu, jumlah pergerakan lalu lintas antara dua buah tata guna lahan bergantung dari intensitas kedua tata guna lahan dan pemisahan ruang (jarak, waktu, dan biaya) antara kedua zonanya. Sehingga arus lalu lintas antara dua buah tata guna lahan mempunyai korelasi positif dengan intensitas guna lahan dan korelasi negatif dengan jarak (Tamin, 2000: 64).

## 2.2 Klasifikasi Jalan

Konsep mengenai penataan *hierarki* jaringan Jalan secara nasional diatur dalam UU. No. 13 tahun 1985 pasal 14 yang menyatakan bahwa klasifikasi fungsi jaringan jalan ditentukan berdasarkan hirarki wilayah pelayanannya, yaitu lingkup regional atau lokal terdiri dari klasifikasi sistem primer dan sistem sekunder yang disesuaikan peranannya menjadi tiga kelompok utama, yaitu:

- Jalan arteri adalah jalan yang melayani angkutan umum dengan ciri-ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.
- Jalan kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
- Jalan lokal adalah jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Jalan arteri merupakan jalan utama bagi arus lalu-lintas menerus yang juga menyediakan akses ke guna lahan dan merupakan penghubung dengan jalan kolektor (Morlok, 1984:107).

Pengelompokkan jalan berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi :

- a. jalan arteri, yaitu jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien
- b. jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpulan dan pembagian dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi

- c. jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

### **2.3 Fungsi dan Peranan Transportasi**

Dalam kehidupan sehari-hari manusia melakukan aktifitas untuk memenuhi kebutuhannya antara lain kebutuhan akan makanan, pakaian, pemukiman, bersosialisasi dengan masyarakat dan lingkungannya serta kebutuhan lainnya. Guna memenuhi itu semua manusia melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut karena kebutuhan tersebut tidak semua dapat diperoleh dan dipenuhi dari tempat tinggalnya, guna menunjang pergerakan manusia ini perlu adanya sarana dan prasarana transportasi. Morlok, E. K mengatakan, "Transportasi merupakan komponen penting, oleh karena sektor transportasi sebagai komponen utama bagi berfungsinya sesuatu dan usaha-usaha peningkatan hidup secara keseluruhan".

Transportasi merupakan unsur fundamental dalam menjalin keterhubungan antar wilayah. Transportasi akan mempengaruhi perkembangan dari pusat-pusat pengembangan atau kota yang merupakan simpul jasa distribusi, karena dengan tersedianya transportasi akan menunjang distribusi antara pusat-pusat pengembangan dengan wilayah pengaruhnya.

Kondisi wilayah yang luas dengan potensi penduduk, sumberdaya alam dan perbedaan tingkat pertumbuhan antara daerah yang satu dengan yang lainnya, mengakibatkan besarnya faktor ketergantungan hubungan masyarakat dan interaksi sosial-ekonomi dari masing-masing daerah dalam usahanya untuk memaksimalkan potensi dan sumberdaya yang dimiliki.

Peran transportasi dalam penyelenggaraan pemerintahan pembangunan dari aspek politik dan pertahanan keamanan sangat strategis, karena dengan transportasi yang lancar maka :

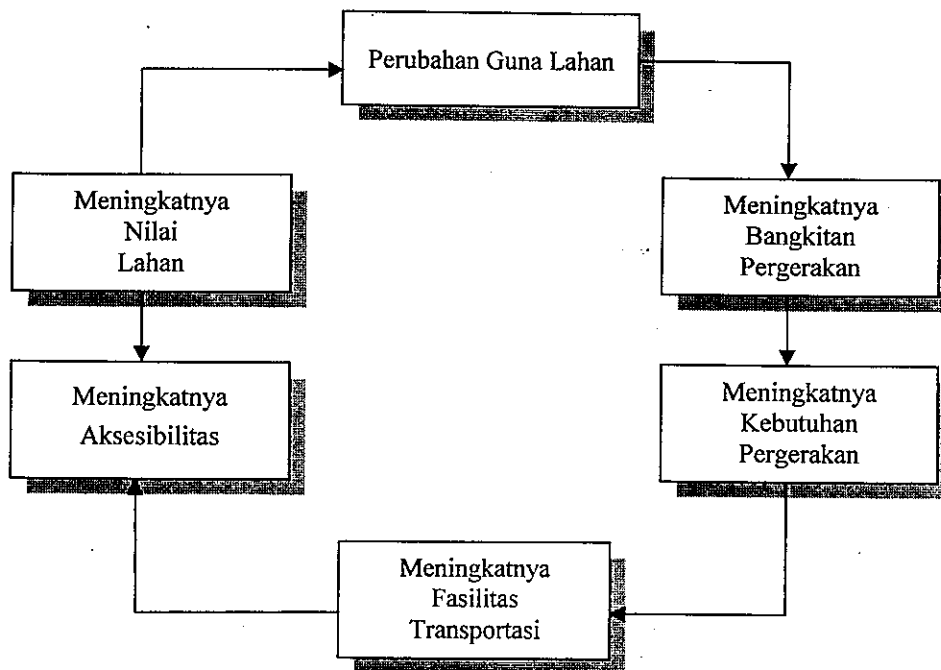
- a. Terjalinnnya rasa persatuan dan kesatuan yang kuat antar daerah sehingga akan memantapkan perkembangan kehidupan masyarakat berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara.
- b. Akan memudahkan hubungan pemerintah keseluruhan wilayah administrasinya, sehingga pelayanan pemerintahan dan pembangunan dapat dikembangkan dan diperluas ke seluruh wilayah administrasinya serta dapat meniadakan isolasi.
- c. Memungkinkan pemeliharaan keamanan dan ketertiban secara merata melalui kemudahan mobilisasi kemampuan sumberdaya keamanan dan pertahanan.

#### **2.4 Keterkaitan Antara Sistem Transportasi Dengan Pola Penataan Ruang**

Sebagaimana telah disinggung pada bagian-bagian terdahulu bahwa sistem transportasi pada dasarnya timbul sebagai suatu bentuk respon dari kebutuhan masyarakat (sistem transportasi adalah suatu bentuk permintaan turunan) yang membutuhkan adanya suatu sistem yang mampu mendukung aktivitas pergerakan antara suatu tempat dengan tempat lainnya (interaksi wilayah) akibat adanya perbedaan fungsi/jenis aktivitas yang berkembang dalam suatu kawasan. Gambar 2.4 dibawah ini menggambarkan hubungan antara transportasi-guna lahan.

Perbedaan fungsi/jenis aktivitas yang berkembang antara suatu kawasan dengan kawasan lain dalam suatu ruang wilayah merupakan dampak langsung yang timbul dari upaya penataan ruang wilayah/kota yang bertujuan untuk mewujudkan suatu pola penggunaan lahan (khususnya) secara efektif dan efisien sebagai jawaban atas kompleksitas-kompleksitas aktivitas yang berkembang dalam suatu ruang seiring

dengan proses perkembangan wilayah tersebut pada satu sisi dan faktor keterbatasan lahan yang tersedia untuk menampung aktivitas tersebut.



Sumber ; Paquette et al., *Traffic Engineering ; Planning and Design*, 1982.

**GAMBAR 2.2**  
**SIKLUS HUBUNGAN TRANSPORTASI – GUNA LAHAN**

Upaya penataan ruang meliputi proses perencanaan tata ruang, tata ruang merupakan wujud struktural dan pola penataan ruang baik direncanakan maupun tidak, pemanfaatan ruang (ruang merupakan suatu wadah yang meliputi ruang daratan, ruang lautan dan ruang udara sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya) dan pengendalian pemanfaatan ruang (UU No. 24/1992). Adanya kebijakan penataan ruang tersebut mengakibatkan ruang terbagi kedalam beberapa kawasan dengan fungsi tertentu seperti perdagangan/jasa, permukiman, perkantoran, industri, pertanian, rekreasi, pendidikan serta fungsi konservasi.

Perbedaan fungsi tersebut akan mempengaruhi pola sirkulasi dan tingkat permintaan terhadap sarana prasarana transportasi karena setiap fungsi wilayah mempunyai kemampuan berbeda untuk membangkitkan (*trip production*) dan menarik (*trip attraction*) pergerakan; hal tersebut disebabkan oleh perbedaan distribusi populasi penduduk, tenaga kerja, luasan lahan serta aktivitas sosial ekonomi pada setiap fungsi kawasan. Selain berpengaruh terhadap besaran bangkitan dan tarikan lalu lintas, perbedaan fungsi antar kawasan juga akan mempengaruhi karakteristik pergerakan

## **2.5 Transportasi Sebagai Suatu Sistem**

Perubahan pola kehidupan yang terjadi ditengah kehidupan masyarakat sebagai akibat pertumbuhan ekonomi dan konsekuensi logis lingkungan lainnya merupakan faktor-faktor yang dominan dalam pertumbuhan permintaan transportasi disamping faktor-faktor pengelolaan yang terdapat pada transportasi itu sendiri. Karena itu, upaya yang dilakukan dalam rangka penataan transportasi harus dilakukan berdasarkan pendekatan kesisteman untuk menghasilkan konsep penataan yang handal dan menyeluruh.

Memperhatikan fenomena perwujudan transportasi, secara lugas dan sederhana dapat dinyatakan bahwa sistem transportasi adalah gabungan dari komponen-komponen transportasi yang berinteraksi satu dengan yang lain membentuk suatu fungsi transportasi. Berdasar hal tersebut, faktor-faktor atau komponen-komponen dalam sistem transportasi dapat dikelompokkan kedalam 3 sub sistem, yaitu 1) sub sistem jaringan, 2) sub sistem lalu lintas dan 3) sub sistem angkutan. Sebagai komponen dari suatu sistem transportasi, maka interaksi ketiga sub sistem tersebut akan berdampak secara makro maupun mikro. Oleh karena itu, dalam rangka penataan sistem transportasi, masing-masing unit atau instansi pelaksana terkait perlu terlebih dahulu

memiliki kesamaan persepsi dalam menterjemahkan transportasi berdasar proses dan konsep pemikiran yang mapan.

Arahan kebijaksanaan Pemerintah sebagaimana terdapat dalam Ketetapan MPR No.II/MPR/1998, pembangunan transportasi diarahkan pada pementapan sistem transportasi nasional yang maju dan andal sesuai dengan peranannya sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial budaya, politik dan pertahanan keamanan serta untuk memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa. Berdasarkan arahan-arahan yang diberikan tersebut, tujuan perencanaan transportasi wilayah dalam jangka panjang dirumuskan sebagai berikut:

*Penataan dan mengembangkan sistem jaringan transportasi dengan memperhatikan tata ruang, fungsi dan mutu lingkungan hidup, sehingga wilayah perkotaan dan sekitarnya makin berfungsi baik sebagai kawasan pemukiman maupun pusat-pusat produksi, jasa, perdagangan. Sedang di wilayah kota raya dan kota besar perlu dikembangkan transportasi yang tertib, aman, lancar, nyaman, dan efisien serta terjangkau agar tercipta sistem transportasi perkotaan yang seimbang dan terpadu (Kebijaksanaan Transportasi Perkotaan, Dinas Pekerjaan Umum; 1997).*

Kebijakan umum transportasi sebagaimana dinyatakan dalam GBHN ditujukan untuk memperlancar arus orang, barang dan jasa secara merata ke seluruh tanah air, sehingga dapat memberikan dukungan terhadap kelancaran kegiatan ekonomi, sosial, politik, pertahanan dan keamanan. Kebijakan pembangunan transportasi di masa mendatang dipengaruhi oleh paradigma baru dalam pembangunan ekonomi Indonesia, yaitu kondisi makro dan pemulihan ekonomi pasca krisis *multidimensional* dan

*globalisasi* dalam bentuk liberalisasi perdagangan, disentralisasi dan otonomi daerah, *privatisasi* dan *restrukturisasi*.

## **2.6 Rangkuman Tinjauan Teori**

Berdasarkan tinjauan teori kebutuhan transportasi yang telah dikemukakan diatas, maka didapat rangkuman teori berdasarkan teori sebagai berikut :

Transportasi yang baik sangat diperlukan karena adanya kegiatan-kegiatan manusia (sistem kegiatan) untuk kelancaran pergerakan penduduk dalam memenuhi kebutuhan hidupnya baik dengan sarana angkutan maupun dengan berjalan kaki (sistem Pergerakan) dari suatu tempat ke tempat lainnya (sistem jaringan) karena tidak terpenuhinya kebutuhan tersebut dari tempat tinggalnya. Sistem kegiatan, sistem pergerakan dan sistem jaringan mempunyai ketergantungan dan keterkaitan satu sama lain yang akan mempengaruhi secara timbal-balik, sehingga apabila pada salah satu sistem terjadi perubahan akan berpengaruh langsung kepada sistem yang lainnya.

Berdasarkan hal tersebut dapat disimpulkan bahwa interaksi penduduk dengan segala kegiatan-kegiatannya akan menimbulkan perkembangan jumlah pergerakan lalu-lintas orang, barang dan jasa pada ruas jalan. Dilain pihak sediaan jalan yang sudah ada apakah sudah dipersiapkan untuk menampung perkembangan pergerakan lalu-lintas yang terjadi. Oleh karena itu usaha peningkatan kapasitas dan kualitas jalan yang sudah ada merupakan suatu kebutuhan untuk kenyamanan pergerakan penduduk. Namun, peningkatan jalan tersebut tidak dapat dapat dilaksanakan sekaligus sehingga perlu pentahapan peningkatan. Maka untuk menentukan tahapan peningkatan perlu diperhatikan ruas jalan yang paling banyak menerima beban interaksi haruslah diprioritaskan. Untuk mengetahui besarnya interaksi antar guna lahan dapat diketahui



### **BAB III**

## **POLA AKTIFITAS PENDUDUK DAN KONDISI JALAN DI WILAYAH KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

### **3.1. Kabupaten Kuantan Singingi**

#### **3.1.1 Letak Geografis dan Kondisi Alam**

Wilayah administrasi Kabupaten Kuantan Singingi (berdasarkan Penjelasan UU No. 53 Tahun 1999) terletak pada posisi antara :

- 0<sup>o</sup> 00 Lintang Utara - 1<sup>o</sup> 00 Lintang Selatan, dan
- 101<sup>o</sup> 20- 101<sup>o</sup> 55 Bujur Timur

Luas Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi meliputi 7.656,03 km<sup>2</sup> dengan batas wilayah administrasi sebagai berikut

- Sebelah utara dengan Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan;
- Sebelah timur dengan Kabupaten Indragiri Hulu;
- Sebelah selatan dengan Propinsi Jambi; dan
- Sebelah barat dengan Propinsi Sumatera Barat.

Kabupaten Kuantan Singingi pada awalnya merupakan bagian dari Kabupaten Indragiri Hulu, namun setelah dikeluarkannya Undang-undang No. 53 tahun 1999 Kabupaten Indragiri Hulu dimekarkan menjadi 2(dua) kabupaten yaitu Kabupaten Indragiri Hulu dan Kabupaten Kuantan Singingi. Kabupaten Kuantan Singingi yang baru berdiri/definitif pada tanggal 12 Oktober 1999 pada awalnya terdiri dari 6(enam) kecamatan definitif dan 6(enam) kecamatan pembantu yang mencakup 10(sepuluh) kelurahan, 109 desa definitif dan 1(satu) desa persiapan. Berdasarkan Perda No. 16 tahun 2002 maka Kabupaten Kuantan Singingi menjadi 12(dua belas) kecamatan definitif yang terdiri dari : Kecamatan Cerenti, Kuantan Tengah, Kuantan Hilir, Kuantan

Mudik, Singingi, Benai, Hulu Kuantan, Gunung Toar, Singingi Hilir, Pangean, Logas Tanah Darat dan Inuman. Luas Kabupaten Kuantan Singingi per Kecamatan dapat dilihat pada Tabel III.1. Pembagian wilayah administrasi di Kabupaten Kuantan Singingi seperti diilustrasikan pada Gambar 3.1.

**TABEL III. 1.**  
**LUAS KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
**PERKECAMATAN**

No.	Nama Kecamatan	Luas(Km2)	Ibu Kota Kecamatan
1	Kec. Kuantan Mudik	1.386,47	Lubuk Jambi
2	Kec. Kuantan Tengah	291,74	Teluk Kuantan
3	Kec. Singingi	1.953,66	Muara Lembu
4	Kec. Benai	249,36	Benai
5	Kec. Kuantan Hilir	263,16	Baserah
6	Kec. Cerenti	456,00	Cerenti
7	Kec. Hulu Kuantan	384,30	Lubuk Ambacang
8	Kec. Gunung Toar	164,80	Gunung
9	Kec. Singingi Hilir	1.530,97	Koto Baru
10	Kec. Pangean	139,42	Pangean
11	Kec. Logas Tanah Darat	386,14	Perhentian Luas
12	Kec. Inuman	450,01	Inuman
<b>Total</b>		<b>7.656,03</b>	

Sumber : Kuantan Singingi dalam Angka, 2002



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PRIORITAS PENGEMBANGAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

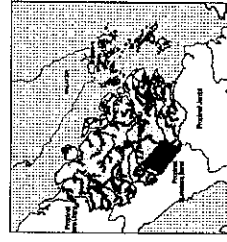
PETA

ADMINISTRASI  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Ibukota Kabupaten

INSET



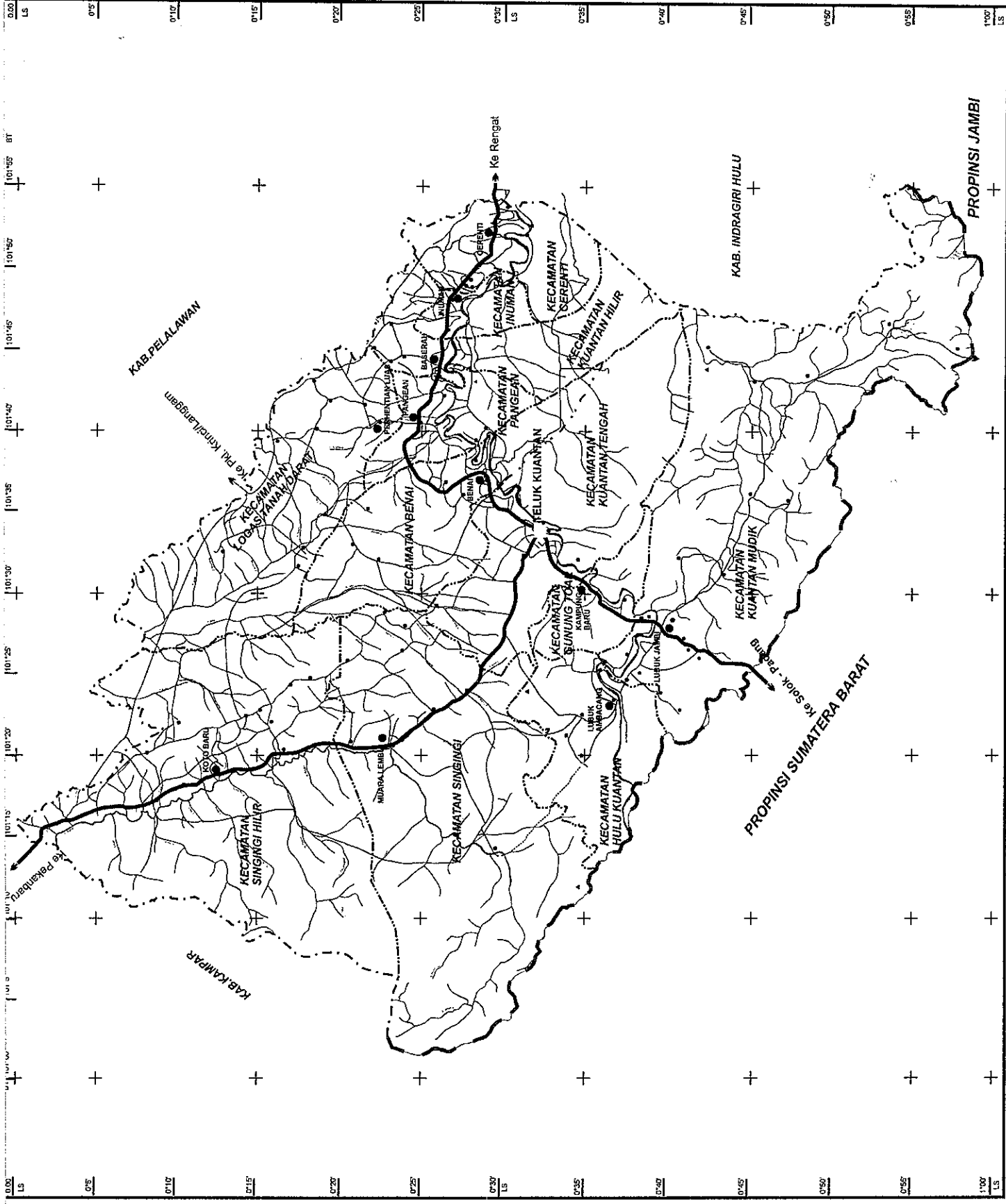
SKALA



NOMOR

Dik. Riset	38
CONTOH	3.1

SUMBER :  
RUTAW KABUPATEN  
KUANTAN SINGINGI, 2002



Kabupaten Kuantan Singingi dengan ibukota Telukkuantan di kecamatan Kuantan Tengah mempunyai kedudukan strategis, yaitu:

a. Kedudukan dalam konstalasi regional

- Berada pada jalur pergerakan jalur lintas tengah Pulau Sumatera. Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi yang dilalui jalan kolektor yang menghubungkan dua jalan arteri yaitu lintas barat dan lintas timur Sumatera
- Termasuk dalam wilayah yang dipengaruhi oleh Kawasan Kerjasama Internasional IMSGT ( Indonesia, Malaysia, Singapore Growth Triangle) yang di wilayah Indonesia meliputi Sumatera Utara, Sumatera Barat, Riau, Jambi, Sumatera Selatan dan Kalimantan Barat.

b. Kedudukan dalam kebijaksanaan nasional / regional

- Dalam RTRWN (1996) : Rengat dan Kuala Enok ditetapkan sebagai kawasan andalan yang berorientasi ke Batam. Pusat – pusat kawasan andalan ini ditempatkan di Rengat, Sei akar, Air Molek, *Telukkuantan*, Kuala Enok, dan Tembilahan sebagai bagian dari Pusat Kegiatan Lokal (PKL).
- RTRWP : Teluk Kuantan dan sekitarnya sebagai **Kawasan Andalan Prioritas**. Sektor unggulan: Pertanian, Pertambangan, Pariwisata, Perhubungan  
Satuan Wilayah Sungai dengan Batang Kuantan sebagai sungai utama dan beberapa sungai lain yang menjadi bagian atau satuan wilayah sungai.

### C. Potensi Sumberdaya Alam

Potensi di wilayah kabupaten Kuantan Singingi berupa potensi sumberdaya mineral, kehutanan, dan perkebunan.

#### 1. Potensi sumberdaya mineral

Berdasarkan tatanan stratigrafinya daerah kabupaten Kuantan Singingi tersusun dari kelompok batuan sedimen, metamorfosis (malihan), batuan vulkanik dan instrusi serta ndapan permukaan. Dengan kondisi geologi tersebut, maka daerah kabupaten Kuantan Singingi memiliki potensi sumberdaya mineral yang beragam.

#### 2. Potensi Perkebunan

Perkebunan adalah usaha tani yang paling banyak dilakukan oleh masyarakat kabupaten Kuantan Singingi. Hasil utama perkebunan adalah karet, kelapa sawit dan dimana pembangunannya dilakukan melalui ;

- Pola swadaya/parsial, dimana pembangunan kebun dilakukan oleh masyarakat dan dan pengadaan bibit serta penyuluhan dilakukan oleh pemerintah melalui Dinas Perkebunan
- Pola PIR, dimana pelaksanaan pembangunan kebun dilakukan oleh perusahaan perkebunan terhadap lahan kebun dan lahan pekarangan rumah masyarakat dengan menggunakan kredit lunak jangka panjang.
- Pola pembangunan perkebunan besar, dimana pembangunan dilakukan oleh perkebunan besar swasta (PBS) maupun BUMN dengan hak guna usaha.

Pengelolaan perkebunan ini dikelompokkan menjadi 2(dua) yaitu, perkebunan besar swasta dan perkebunan rakyat. Luas tanaman perkebunan di kabupaten Kuantan Singingi tahun 2002 berupa tanaman karet 113.201 Ha dan kelapa sawit 12.088 Ha

dengan produksi masing-masing karet 51.446 ton/thn dan kelapa sawit 26.872 ton/thn

### 3. Potensi Kehutanan

Potensi kehutanan di Kabupaten Kuantan Singingi cukup dominan, berbagai jenis kayu yang bernilai tinggi seperti meranti, kayu besi, kayu jati, kayu kulim, kayu kempas terdapat dalam kawasan hutan ini.

Hutan mempunyai peranan penting bagi stabilitas keadaan susunan tanah dan isinya, luas hutan di Kabupaten Kuantan Singingi menurut executive summary RTRW Kabupaten Kuantan Singingi adalah : 71.902 Ha untuk kawasan hutan lindung, 103.080 adalah untuk kawasan suaka marga satwa dan cagar alam, 155.528 Ha untuk kawasan hutan produksi.

#### 3.1.2. Kependudukan

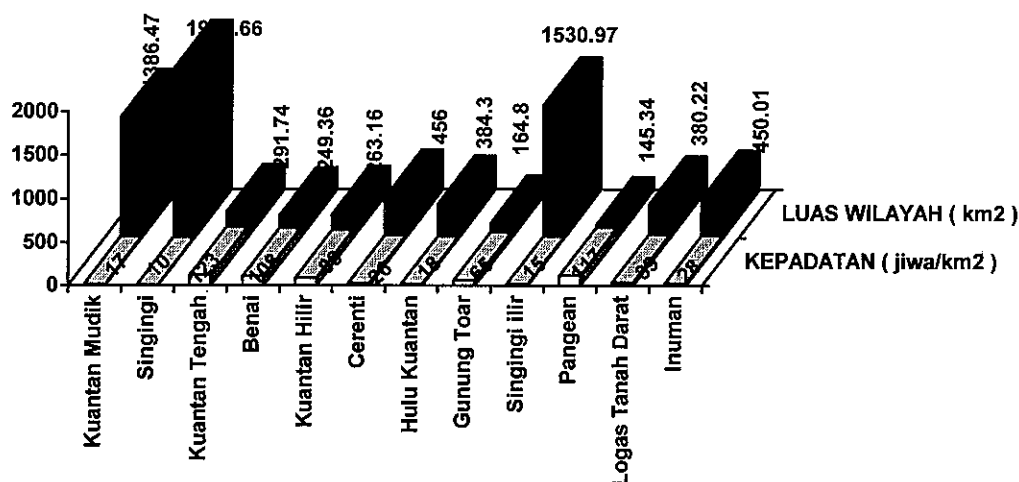
##### A. Jumlah dan Sebaran Penduduk

Jumlah penduduk Kabupaten Kuantan Singingi berdasarkan hasil Potensi Desa pada tahun 2002 berjumlah 226.555 jiwa. Dari jumlah itu, jumlah terbesar sebanyak 35.854 jiwa (15,82 %) berada di kecamatan Kuantan Tengah sedangkan jumlah penduduk yang terkecil berada di wilayah Kecamatan Hulu Kuantan sebesar 6.741 jiwa (2,98 %). Tingginya jumlah penduduk di kecamatan Kuantan Tengah dikarenakan kecamatan ini adalah pusat pemerintahan dan pusat perdagangan dari dulunya waktu masih bergabung dengan Kabupaten Inderagiri Hulu dan sekarang menjadi Ibukota Kabupaten Kuantan Singingi.

Persebaran penduduk di Kabupaten Kuantan Singingi relatif tidak merata, hal ini ditunjukkan dengan perbedaan yang besar pada tingkat kepadatan penduduk ditiap-tiap kecamatan. Rata-rata kepadatan penduduk Kabupaten Kuantan Singingi adalah 30 jiwa

per km<sup>2</sup>, kepadatan tertinggi terdapat pada Kecamatan Kuantan Tengah yaitu 123 jiwa per km<sup>2</sup> dan terendah pada Kecamatan Singingi Hilir dengan kepadatan yaitu 15 jiwa per km<sup>2</sup> dan Kecamatan Singingi 10 jiwa per km<sup>2</sup>.

Pola persebaran penduduk Kabupaten Kuantan Singingi juga berada di sepanjang Batang Kuantan untuk kecamatan-kecamatan yang dilalui batang kuantan seperti Kecamatan Kuantan Mudik, Gunung Toar, Hulu Kuantan, Kuantan Tengah, Benai, Pangean dan Kuantan Hilir. Kondisi ini awalnya oleh orientasi pergerakan ke arah sungai yang kemudian ditunjang oleh adanya jaringan jalan *regional* di sekitar tepi sungai yang mengakibatkan penduduk lebih terpusat di sekitar tepian Batang Kuantan. Kemudian baru lebih menyebar karena adanya perkembangan kegiatan perkebunan dan program transmigrasi serta pengembangan jaringan jalan ke arah dalam dari jalan regional yang ada dipinggir Batang Kuantan tersebut. Untuk lebih jelasnya, kondisi jumlah sebaran penduduk dapat dilihat pada Tabel III.2 dan tingkat kepadatan penduduk Kabupaten Kuantan Singingi pada Gambar 3.2.



**GAMBAR 3. 2.**  
**TINGKAT KEPADATAN PENDUDUK MENURUT KECAMATAN**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGIGI TAHUN 2002**

<b>TABEL III. 2.</b>					
<b>JUMLAH PENDUDUK KABUPATEN KUANTAN SINGINGI</b>					
<b>BERDASARKAN WILAYAH KECAMATAN TAHUN 2002</b>					
No	KECAMATAN	LUAS WILAYAH (KM2)	JUMLAH PENDUDUK		Jiwa/Km2
			Jiwa	%	
1	Kuantan Mudik	1.386,47	23.198	10,24	17
2	Singingi	1.953,66	20.474	9,04	10
3	Kuantan Tengah	291,74	35.854	15,82	123
4	Benai	249,36	27.039	11,93	108
5	Kuantan Hilir	263,16	23.433	10,34	89
6	Cerenti	456,00	12.148	5,36	26
7	Hulu Kuantan	384,30	6.741	2,98	18
8	Gunung Toar	164,80	10.637	4,70	65
9	Singingi Hilir	1.530,97	22.468	9,92	15
10	Pangean	145,34	16.953	7,48	117
11	Logas Tanah Darat	380,22	14.836	6,55	39
12	Inuman	450,01	12.774	5,64	28
	<b>Kab. Kuantan Singingi</b>	<b>7.656,03</b>	<b>226.555</b>	<b>100,00</b>	<b>30</b>

Sumber : Kuantan Singingi Dalam Angka, 2002

Secara spasial kepadatan penduduk Kabupaten Kuantan Singingi untuk masing-masing kecamatan disajikan dalam gambar 3.3 berikut :



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

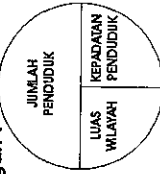
PETA

SEBAGIAN PENDUDUK  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

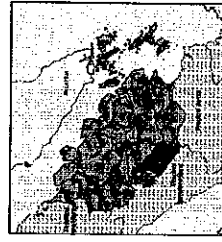
LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Ibukota Kecamatan
- Ibukota Kabupaten

Keterangan :



INSET

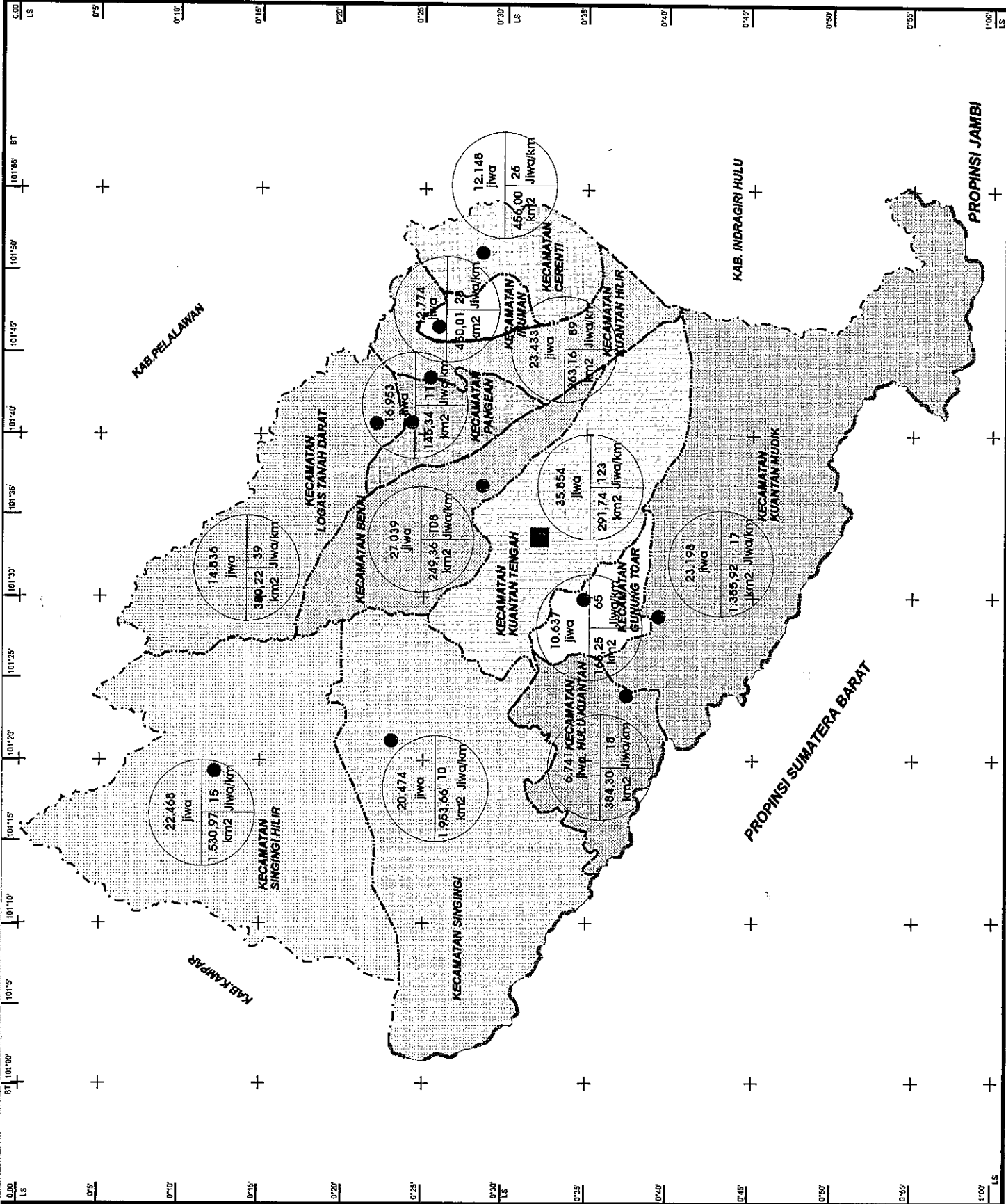


SKALA



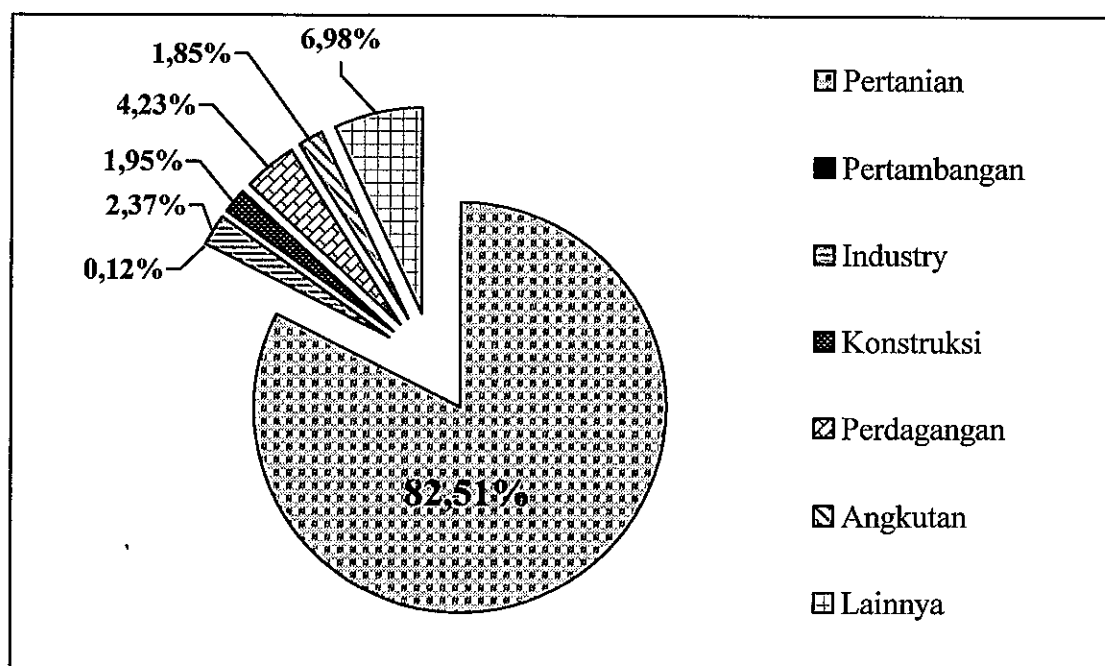
N W → E S	KODOR	
	GAMBAR	3. 3
	HALAMAN	44

SUMBER :  
BAPPEDA & BPS  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI  
TAHUN 2002



## B. Penduduk Berdasarkan Ketenaga Kerjaan

Jumlah penduduk usia kerja yang ada di Kabupaten Kuantan Singingi pada tahun 2002 sebanyak 162.201 orang, yang terdiri dari angkatan kerja yang telah bekerja sebanyak 75.148 orang (46,33 %) dan yang belum bekerja (masih mencari kerja) sebanyak 8.905 orang (5,49 %), bukan angkatan kerja yang masih sekolah sebanyak 39.009 orang (24,05 %), mengurus rumah tangga 32.781 orang (20,21 %), lainnya 6.358 orang (3,92 %). Dari jumlah penduduk yang telah bekerja, berdasarkan lapangan usahanya menunjukkan bahwa sektor pertanian masih merupakan sektor andalan dalam penyerapan tenaga kerja (82,51 %), sedangkan sektor industri berada pada urutan kedua (2,37 %) dan penyerapan pada sektor angkutan berada pada urutan keempat (1,85 %). Penyerapan tenaga kerja pada berdasarkan lapangan usaha yang ada di Kabupaten Kuantan Singingi diilustrasikan seperti Gambar 3. 4. di bawah ini.



**GAMBAR 3. 4.**  
**PENYERAPAN TENAGA KERJA MENURUT LAPANGAN USAHA**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGIGI TAHUN 2002**

### 3.1.3. Kondisi Perekonomian Wilayah

Untuk mengetahui kondisi perekonomian wilayah maka salah satu indikator yang dipakai adalah Produk Domestik Regional Bruto (PDRB). Dari data Produk Domestik Bruto (PDRB) yang bersumber dari Kantor BPS Kabupaten Kuantan Singingi, PDRB Kabupaten Kuantan Singingi pada tahun 2002 yang diperhitungkan berdasarkan harga berlaku secara keseluruhan mencapai Rp. 1.202.637.840.000,00.

Perkembangan ekonomi di Kabupaten Kuantan Singingi tidak dapat dilepaskan dari perkembangan masing-masing sektor yang ada. Sektor-sektor dengan kontribusi besar terhadap perekonomian wilayah berdasarkan data PDRB Kabupaten Singingi atas harga yang berlaku pada tahun 2002, kontribusi sektor pertanian adalah sebesar 58,18 %, sektor jasa pada urutan kedua dengan kontribusi sebesar 12,60 % dan pada urutan ketiga adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran dengan kontribusi sebesar 9,56 % (atas dasar harga berlaku). Sedangkan Sektor yang memberikan kontribusi kecil akan tetapi berpotensi cukup besar adalah pertambangan dan industri.

Hasil produksi sektor pertanian disamping untuk mencukupi kebutuhan penduduk di wilayah Kabupaten Kuantan Singingi/dalam negeri, juga menjadi komoditi andalan untuk ekspor ke manca negara terutama produksi subsektor perkebunan dan kehutanan. Realisasi ekspor sub sektor perkebunan untuk komoditi karet menurut data Dinas Perkebunan Kabupaten Kuantan Singingi adalah sebesar 15.658,8 ton dan komoditas kelapa sawit berupa CPO sebesar 9.620.384 ton. Jumlah produksi dari hasil hutan dalam Kabupaten Kuantan Singingi dalam angka 2002, untuk produksi kayu bulat sebesar 728.151,38 m<sup>3</sup> dan realisasi produksi kayu olahan sebesar 24.960,211 m<sup>3</sup>. Dengan tujuan negara ekspor Singapura, Amerika, Inggris, Belanda, Meksiko, Jepang, Hongkong, Afrika Selatan dan Perancis.

Besarnya nilai kontribusi dan persentasi masing-masing sektor terhadap PDRB Kabupaten Kuantan tahun 2002 yang diperhitungkan berdasarkan harga berlaku tahun 2002 adalah seperti ditunjukkan pada Tabel III. 3. dan Gambar 3. 5 dibawah ini.

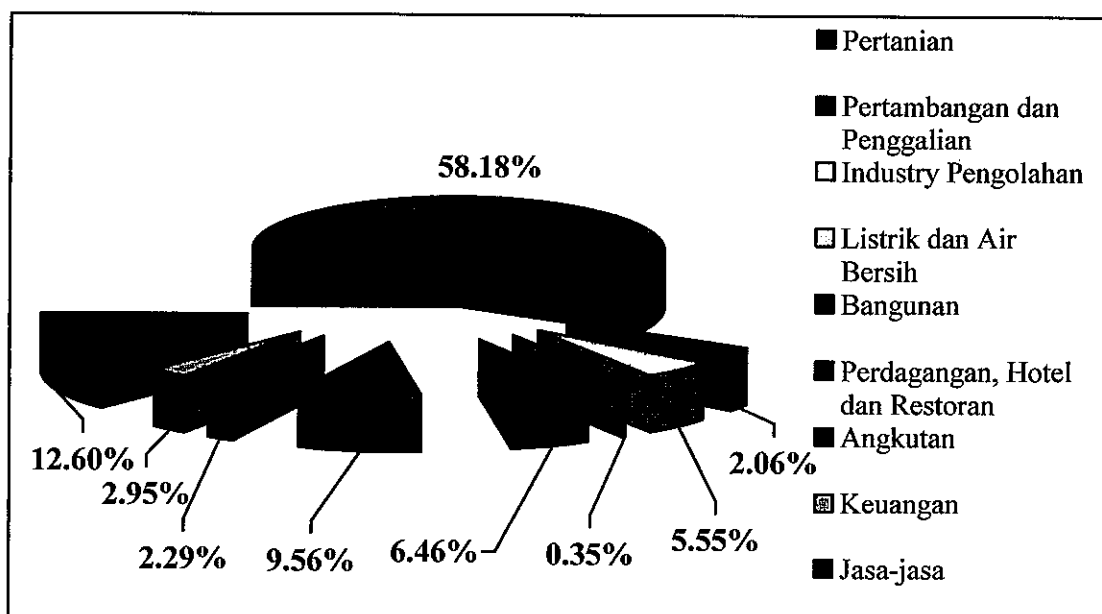
**TABEL III. 3**  
**KONTRIBUSI SEKTOR PEREKONOMIAN TERHADAP PDRB KABUPATEN**  
**TAHUN 1998 – 2002 ATAS HARGA BERLAKU (Juta Rp)**

No	SEKTOR	1998	1999	2000	2001	2002*
1.	<b>Pertanian</b>	<b>345.257,42</b>	<b>450.996,85</b>	<b>546.996,85</b>	<b>651.028,86</b>	<b>699.773,16</b>
	a. Tanaman Pangan	118.240,17	141.053,71	166.785,07	194.187,44	206.479,51
	b. Tanaman Perkebunan	158.210,35	218.419,63	270.714,55	323.828,57	348.232,78
	c. Peternakan	16.026,18	24.188,72	27.434,82	32.719,60	34.611,87
	d. Kehutanan	48.678,18	61.913,05	74.953,92	92.434,07	101.585,04
	e. Perikanan	4.102,32	5.421,74	6.407,95	7.859,18	8.863,96
2.	<b>Pertambangan dan Penggalian</b>	<b>14.817,73</b>	<b>16.394,61</b>	<b>17.467,15</b>	<b>21.571,93</b>	<b>24.744,52</b>
	a. Pertambangan	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	c. Penggalian	14.817,73	16.394,61	17.467,15	21.571,93	24.744,52
3.	<b>Industri Pengolahan</b>	<b>42.422,26</b>	<b>44.871,44</b>	<b>51.281,92</b>	<b>59.329,78</b>	<b>66.706,10</b>
	a. B/S	32.764,28	34.038,20	38.597,62	43.583,35	48.896,31
	b. IKKR	9.657,98	10.833,24	12.684,30	15.746,43	17.809,79
4.	<b>Listrik dan Air Bersih</b>	<b>2.186,57</b>	<b>2.847,57</b>	<b>3.180,69</b>	<b>3.816,07</b>	<b>4.253,54</b>
	a. Listrik	1.716,77	2.337,02	2.641,77	3.188,12	3.517,84
	b. Air bersih	469,80	510,55	538,92	627,95	735,70
5.	<b>Bangunan</b>	<b>43.181,51</b>	<b>51.152,83</b>	<b>55.313,48</b>	<b>69.689,49</b>	<b>77.649,65</b>
6.	<b>Perdag, Hotel dan Restoran</b>	<b>45.923,99</b>	<b>68.882,80</b>	<b>87.977,67</b>	<b>105.107,57</b>	<b>115.051,83</b>
	a. Perdagangan	40.216,38	62.690,23	81.209,22	97.611,07	106.615,11
	b. Perhotel	395,41	434,94	443,58	489,16	558,22
	c. Restoran	5.312,20	5.757,63	6.324,87	7.007,34	7.878,5
7.	<b>Pengangkutan &amp; Konomikasi</b>	<b>13.344,64</b>	<b>17.049,28</b>	<b>19.401,81</b>	<b>24.331,39</b>	<b>27.492,57</b>
	a. Pengangkutan	12.874,28	16.472,01	18.777,14	23.481,30	26.477,09
	1. Darat	12.646,64	16.204,63	18.496,39	23.133,87	26.071,69
	2. Laut	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	3. Udara	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	4. Jasa Penunjang	227,64	267,38	280,75	347,43	405,40
	b. Konomikasi	470,36	577,27	624,67	850,09	1.015,48

Bersambung....

<b>8.</b>	<b>Keuangan, Persewaan</b>	<b>18.796,74</b>	<b>19.455,95</b>	<b>26.247,29</b>	<b>32.026,89</b>	<b>35.446,03</b>
	a. Bank	-1.115,38	-2.443,70	768,20	167,00	153,27
	b. Lembaga Keu. bukan Bank	1.685,03	1.321,32	1.450,15	1.789,52	1.962,14
	c. Sewa Bangunan	18.104,70	20.448,33	23.865,02	29.872,26	33.117,80
	d. Jasa perusahaan	122,39	130,00	163,92	198,11	212,82
<b>9.</b>	<b>Jasa-jasa</b>	<b>52.106,46</b>	<b>77.872,62</b>	<b>109.238,89</b>	<b>131.676,88</b>	<b>151.520,44</b>
	a. Pemerintahan umum	49.387,71	74.753,73	105.582,17	127.235,00	146.511,10
	b. Swasta	2.718,75	3.118,89	3.656,22	4.441,88	8.009,34
	1. Sosial kemasyarakatan	219,36	261,47	296,01	359,90	395,78
	2. Hiburan	336,85	359,86	402,79	488,62	522,43
	3. Perorangan	2.162,54	2.507,56	2.957,42	3.593,36	4.091,13
	<b>Jumlah</b>	<b>678.037,32</b>	<b>749.523,95</b>	<b>916.404,71</b>	<b>1.098.578,86</b>	<b>1.202.637,84</b>

Sumber : Bappeda dan Kantor BPS Kabupaten Kuantan Singingi, 2002



**GAMBAR 3. 5.**  
**PERSENTASI KONTRIBUSI TIAP SEKTOR PADA**  
**PDRB KABUPATEN KUANTAN SINGIGI TAHUN 2002**

### **3.1.4. Pemanfaatan Ruang**

#### **A. Penggunaan Lahan**

Pola Pemanfaatan ruang di Kabupaten Kuantan Singingi saat ini tercermin pada pola penggunaan lahan eksisting yaitu bahwa penggunaan lahan di wilayah tersebut dari tahun 2001 sampai tahun 2002 masih didominasi oleh hutan dengan luas 353.531 Ha (46,17 %) pada tahun 2001 dan sebesar 353.231 Ha pada tahun 2002 (46,13 %), perkebunan 220.775 Ha pada tahun 2001 dan 228.910 Ha pada tahun 2002.

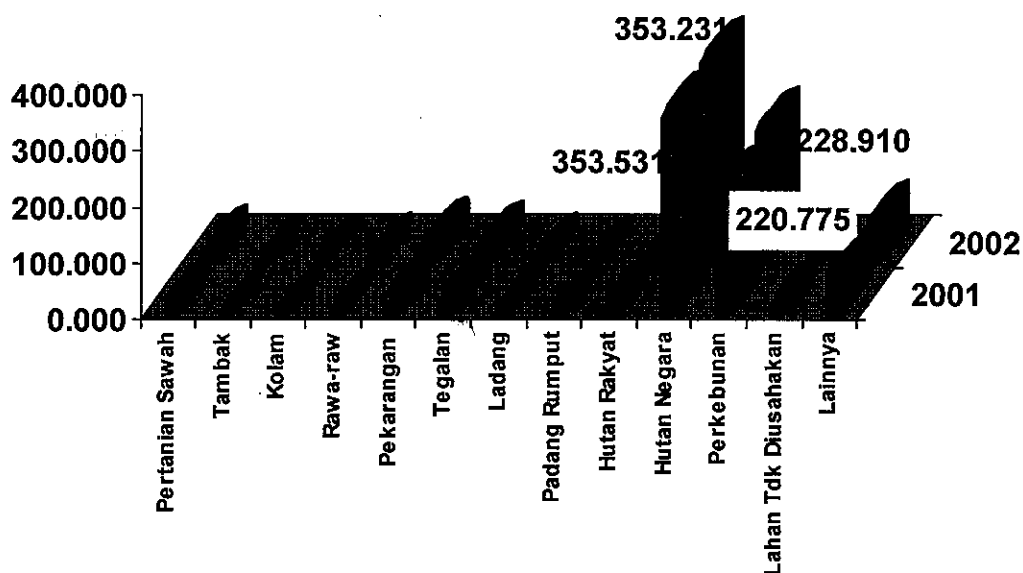
Seiring dengan banyaknya permintaan akan hasil tanaman perkebunan, di Kabupaten Kuantan Singingi terjadi pengalihan fungsi hutan rakyat sebesar 9.567 Ha dan hutan negara sebesar 300 Ha menjadi lahan budidaya pertanian sawah sebesar 217 Ha, perkebunan sebesar 8.135 Ha, serta pekarangan sebesar 994 Ha. Menurut data Kehutanan Kabupaten Kuantan Singingi yang berperan dalam konservasi hutan alam menjadi kawasan budidaya adalah sektor perkebunan, baik yang bersifat kelompok (koperasi), perusahaan (Perkebunan Besar Swasta Nasional). Konservasi lahan hutan untuk subsektor Hutan Tanaman Industri di Kabupaten Kuantan Singingi sebagian besar lahan untuk tanaman industri ini dikelola oleh PT. Riau Andalan Pulp and Paper (RAPP)..

Penggunaan lahan Kabupaten Kuantan Singingi berdasarkan data Kabupaten Kuantan Singingi dalam Angka 2002 dan perubahan guna lahan dapat dilihat pada Tabel III. 4 dan Gambar 3.6. Luas kawasan hutan arahan kawasan pengembangan RTRW PROPINSI RIAU tahun 1994 di Kabupaten Kuantan Singingi dan luas kawasan hutan menurut RTRW Kabupaten Kuantan Singingi disajikan dalam Tabel III. 5 dan III. 6 dibawah ini

**TABEL III. 4.**  
**PENGGUNAAN LAHAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
**TAHUN 2001 – 2002**

PENGUNAAN LAHAN	TAHUN 2001			TAHUN 2002		
	Luas (HA)	Luas (HA)	%	Luas (Ha)	Luas (Ha)	%
<b>A Lahan Basah</b>		23.007,00	3,00		23.264,00	3.03
1. Pertanian Sawah	17.386,00			17.603,00		
2. Tambak	300,00			300,00		
3. Kolam/Tebat	718,00			758,00		
3. Rawa-rawa	4.603,00			4.603,00		
<b>B Lahan Kering</b>		742.739,00	97,00		743.590,00	96,97
1. Pekarangan	31.790,00			32.784,00		
2. Tegalan	27.469,50			27.390,00		
3. Ladang	5.470,50			5.428,00		
4. Padang rumput	1.347,00			1.512,00		
5. Hutan Rakyat	20.588,00			11.021,00		
6. Hutan Negara	353.531,00			353.231,00		
7. Perkebunan	220.775,00			228.910,00		
8. Lahan Sementara tidak diusahakan	17.953,00			19.582,00		
9. Lainnya	63.815,00			63.732,00		
<b>Total</b>	<b>765.746,00</b>	<b>765.746,00</b>	<b>100</b>	<b>766.854,00</b>	<b>766.854,00</b>	<b>100</b>

Sumber: Kabupaten Kuantan Singingi Dalam Angka 2002



**GAMBAR 3. 6.**  
**PERUBAHAN GUNA LAHAN (Ha) TAHUN 2001 – 2002**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

<b>NO.</b>	<b>ALOKASI RUANG</b>	<b>LUAS (HA)</b>	
1	<b>Kawasan Hutan Lindung</b>		<b>71.902</b>
2	<b>Kawasan Hutan Suaka Marga Satwa dan Cagar Alam</b>		<b>103.080</b>
	S. Marga Satwa dan Cagar Alam Bukit Rimbang	90.550	
	Taman Gajah Riau (TGR)	12.530	
3	<b>Kawasan Hutan Produksi</b>		<b>155.528</b>
	Kawasan Hutan Produksi Terbatas	34.068	
	Kawasan Hutan Produksi Terbatas	121.460	
	<b>Total</b>		<b>330.510</b>

Sumber: - Sumber: Kabupaten Kuantan Singingi Dalam Angka 2002

<i>ARAHAN PENGEMBANGAN RTRW PROPINSI RIAU 1994</i>	<b>LUAS (HA)</b>	<b>PROSENTASE TERHADAP LUAS</b>
Kawasan Lindung	173.200	22,64
Kawasan Kehutanan	184.400	24,10
Kawasan Pemukiman dan Transmigrasi	46.400	6,06
Kawasan Perkebunan	244.300	31,93
Kawasan Perkotaan	6.070	0,79
Kawasan Tanaman Pangan	15.483	2,02
Kawasan Lainnya	95.250	12,45
<b>TOTAL</b>	<b>765.103</b>	<b>100</b>

Sumber: Kabupaten Kuantan Singingi Dalam Angka 2002

Penggunaan lahan Kabupaten Kuantan Singingi tahun 2002 disajikan dalam gambar 3.7 berikut :



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

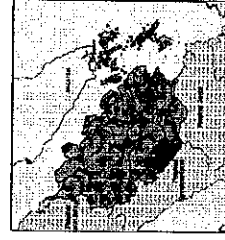
PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

PETA  
TATA GUNA LAHAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Ibukota Kabupaten
- Hutan
- Areal Penggunaan Lain
- Pertanian
- Perkebunan
- Sawah Terairi Irigasi

INSET

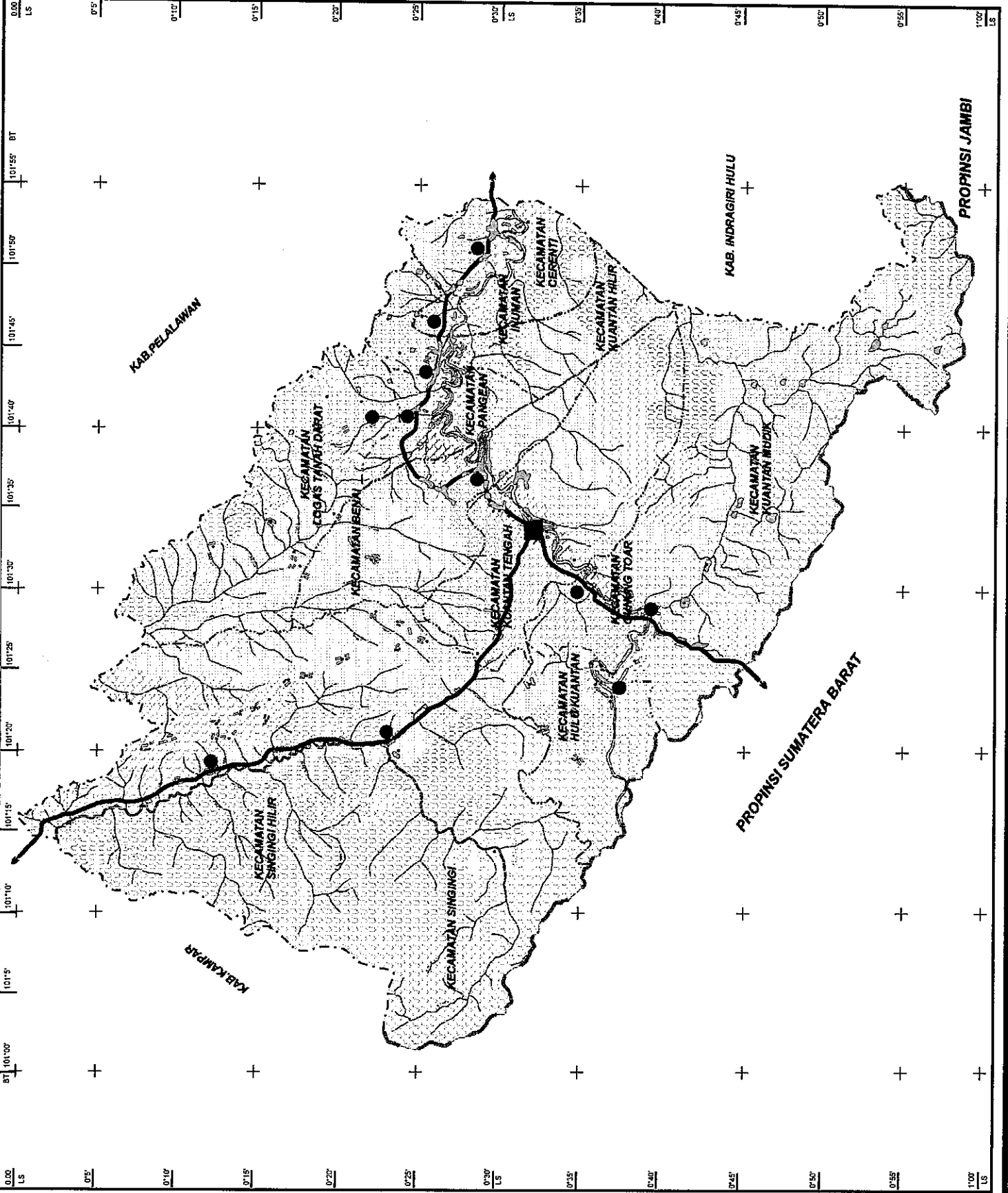


SKALA



HALAMAN	52
GAMBAR	3. 7

SUMBER :  
RTSW KABUPATEN  
KUANTAN SINGINGI 2002



### **3.1.5. Pola Aktifitas dan Mobilitas Penduduk**

Pola aktifitas penduduk di Kabupaten Kuantan Singingi sebagian besar pada sektor pertanian dan perdagangan. Aktifitas di sektor pertanian pada umumnya melakukan pergerakan dalam upaya pemasaran hasil produksinya, terutama hasil produksi pertanian yang berskala besar. Untuk aktifitas perdagangan pada umumnya melakukan pergerakan yang cukup besar, mengingat kondisi perdagangan di Kabupaten Kuantan Singingi dilakukan secara mingguan, sehingga pada hari pasar seringkali menimbulkan masalah lalu-lintas berupa kemacetan lalu-lintas pada jalan sekitar pasar tersebut. Akan tetapi pergerakan perdagangan ini terbatas pada suatu wilayah kecamatan atau wilayah kabupaten.

Pergerakan penduduk yang sangat besar di Kabupaten Kuantan Singingi terjadi pada bulan agustus setiap tahunnya pada saat adanya kegiatan pariwisata **PACU JALUR** baik yang dilaksanakan di tingkat kecamatan seperti di Baserah (kec. Kuantan Hilir), Lubuk Jambi (kec. Kuantan Mudik), Cerenti (kec. Cerenti) dan Benai (kec. Benai) maupun yang dilakukan di kota Teluk Kuantan yang merupakan puncaknya kegiatan wisata Pacu Jalur tersebut.

### **3.1.6. Kondisi Umum Jaringan Jalan di Kabupaten Kuantan Singingi**

Data kondisi jalan menunjukkan 490,59 km (36,78%) jalan dengan kondisi baik, sedangkan dengan kondisi sedang dan buruk masing-masing 459,30 km (34,43%) dan 383,65 km (28,79%). Kecamatan Kuantan Mudik dan Singingi merupakan kecamatan dengan kondisi jalan yang paling buruk, hal ini dapat dilihat dengan kerusakan jalan yang ada lebih besar dibandingkan dengan kecamatan lainnya. Untuk kondisi jalan yang paling baik terdapat di kecamatan Benai, karena tingkat kerusakannya paling kecil yaitu sebesar (7,1 %).

Panjang jalan di Kabupaten Kuantan Singingi sampai tahun 2002 adalah 1.701,290 km, yang terdiri dari jalan aspal, kerikil dan jalan tanah. Berdasarkan jenis permukaan jalan, maka sepanjang 232,630 km (13,67 %) merupakan jalan dengan permukaan aspal. Sedangkan jalan dengan jenis permukaan kerikil dan tanah masing-masing sepanjang 628,200 km (36,92%) dan 833,270 km (48,98%). Untuk lebih jelasnya mengenai panjang dan kondisi jalan di Kabupaten Kuantan Singingi dapat dilihat pada Tabel III.7. sebagai berikut.

**TABEL III. 7.**  
**PANJANG DAN KONDISI JALAN**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI TAHUN 2002**

KECAMATAN	Panjang Jalan (km)	Kondisi Permukaan (km)			Kondisi Jalan (km)		
		Aspal	Kerikil	Tanah	Baik	Sedang	Buruk
Kuantan Tengah	238,491	60,291	121,900	56,300	128,469	56,372	53,650
Kuantan Mudik, Gunung Toar dan Hulu Kuantan	369,469	13,119	132,750	213,600	39,469	171,400	158,600
Kuantan Hilir, Pangean, Logas Tanah Darat	231,652	42,352	131,600	57,700	109,702	62,650	59,300
Singingi, Singingi Hilir	584,738	71,575	113,545	399,620	65,465	380,283	138,990
Benai	191,850	21,700	109,000	61,150	81,000	95,950	14,900
Cerenti, Inuman	85,09	13,590	19,400	44,900	23,690	24,800	29,400
<b>KABUPATEN</b>	<b>1.701,290</b>	<b>232,630</b>	<b>628,200</b>	<b>833,270</b>	<b>447,800</b>	<b>791,460</b>	<b>454,840</b>

Sumber : Kimpraswil Kabupaten Kuantan Singingi, 2002 (masih tegabung)

Berdasarkan UU No. 13/1990 dan PP No. 26/1985 tentang jalan serta didukung dengan KEP. Menteri Perhubungan No. 15/1997 tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) maka jaringan jalan di Kabupaten Kuantan Singingi terdiri dari :

1. Jalan yang menghubungkan Kota Pekanbaru dengan Propinsi Sumatera Barat melalui Muara Lembu - Telukkuantan - Lubuk Jambi, merupakan jalan dengan status jalan negara atau berfungsi sebagai arteri primer.
2. Jalan yang menghubungkan Kota Telukkuantan dengan Simpang Japura (Kabupaten Indragiri Hulu) melalui Benai – Baserah – Cerenti, merupakan jalan dengan status jalan negara atau berfungsi sebagai kolektor primer.

### **3.1.7. Kebijakan Pengembangan Kegiatan Utama Kabupaten**

Pengembangan struktur ruang Kabupaten Kuantan Singingi didasarkan pada perkembangan setiap komponen kegiatan yang ada. Untuk mendukung visi kabupaten, maka perlu dibuat struktur ruang yang mampu mewujudkan terciptanya visi tersebut. Sesuai dengan visi kabupaten, maka kegiatan utama yang akan dikembangkan adalah perkebunan dan industri yang berbasis kehutanan dan perkebunan. Dengan bentuk kabupaten yang terkonsentrik-linier, maka pusat kegiatan utama Kabupaten Kuantan Singingi (Telukkuantan) harus mempunyai akses yang baik terhadap pelayanannya, baik lokal maupun regional, sesuai dengan visi kabupaten. Untuk lebih jelasnya deskripsi kegiatan Kabupaten Kuantan Singingi dapat dilihat pada Tabel III.8.

**TABEL III. 8.**  
**ARAHAN KEGIATAN UTAMA KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

No	KEGIATAN	DESKRIPSI
1	Perkebunan	Tersebar di semua kecamatan
2	Pertanian	Tersebar disepanjang sungai Kuantan
3	Industri	Di kecamatan Kuantan Tengah
4	Pertambangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Batubara di Kuantan Mudik dan Cerenti</li> <li>• Emas di Singingi</li> <li>• Kaolin di Singingi dan Kuantan Mudik</li> <li>• Pasir dan kerikil di Singingi</li> <li>• Batumulia di Logas</li> <li>• Bentonit di Singingi</li> <li>• Batu gamping di Kuantan Mudik</li> </ul>
5	Pariwisata	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Goa-goa di kecamatan Singingi</li> <li>• Hutan konvensi serta flora dan fauna di bukit Rimbang</li> <li>• Wisata petualangan arung jeram, burung walet, dan pesona alam disepanjang sungai Singingi</li> <li>• Air terjun tujuh tingkat ( Batang Koban ), sumber air panas di lubuk Ambacang</li> <li>• Pacu jalur dipusatkan di Telukkuantan dan Baserah</li> <li>• Waduk teso di Benai</li> </ul>
6	Pendidikan tinggi	Untuk jangka pendek pendidikan tinggi dipusatkan di Telukkuantan, dan untuk jangka menengah ditempatkan di setiap pusat wilayah pengembangan dan untuk jangka panjang di semua ibukota kecamatan

*Sumber : RTRW Kabupaten Kuantan Singingi, Tahun 2000*

#### **A. Pengembangan Sistem Pelayanan Kabupaten**

Selain Telukkuantan sebagai pusat pelayanan utama skala kabupaten dan regional, untuk mendapatkan optimasi pelayanan penduduk akan ditetapkan pusat-pusat pelayanan di Kabupaten Kuantan Singingi. Sesuai dengan karakteristik perwilayahan dan kondisi fisik yang ada, maka pengoptimalan pengembangan dan untuk melayani masyarakat, wilayah Kabupaten Kuantan Singingi dibagi menjadi 3 (tiga) hirarki Pusat Pelayanan. Hirarki pusat pelayanan ada sabagai berikut:

### **1. Pusat pelayanan primer**

Merupakan pusat kegiatan yang melayani seluruh wilayah Kabupaten Kuantan Singingi, dengan pusat pelayanan utama berada di Kota Telukkuantan (Kecamatan Kuantan Tengah). Fasilitas pada kota orde I ini meliputi;:

- Pemerintahan, yaitu seluruh instansi tingkat kabupaten.
- Perdagangan, yaitu pusat grosir dan pusat pertokoan atau pasar swalayan
- Transportasi, yaitu sistem transportasi yang melayani transportasi tingkat regional.
- Pendidikan, yaitu sampai pendidikan tingkat tinggi.
- Kesehatan, yaitu fasilitas rumah sakit.
- Fasilitas-fasilitas yang berfungsi untuk pelayanan regional atau fungsi kota.

### **2. Pusat Pelayanan Sekunder**

Merupakan pusat kegiatan yang melayani wilayah kecamatan. Pada tingkat pelayanan sekunder ini, kabupaten Kuantan Singingi dibagi menjadi 5 (lima) pusat pelayanan sekunder berdasarkan hirarki kecamatan setelah pemekaran kecamatan, yaitu Kecamatan Singingi (pusat pelayanan di Muara Lembu), Kecamatan Kuantan Mudik (pusat pelayanan di Lubuk Jambi), Kecamatan Kuantan Hilir (pusat pelayanan di Baserah), Kecamatan Benai (pusat pelayanan di benai), Kecamatan Cerenti (pusat pelayanan di Cerenti). Fasilitas pada kota orde II meliputi;

- Pemerintahan, yaitu seluruh instansi tingkat kecamatan.
- Perdagangan, yaitu pusat grosir, pusat pertokoan, atau pasar swalayan.
- Transportasi, yaitu sistem transportasi yang melayani transportasi antar wilayah.
- Pendidikan, yaitu sampai pendidikan SMA.
- Kesehatan, yaitu fasilitas puskesmas, poliklinik, dan rumah bersalin.
- Fasilitas-fasilitas yang berfungsi untuk pelayanan dengan skala wilayah kecamatan.

### 3. Pusat Pelayanan Tersier

Dengan luas wilayah tiap kecamatan di Kabupaten Kuantan Singingi yang besar, maka untuk memudahkan pelayanan masyarakat dan mengoptimalkan pengembangan wilayah kecamatan dimekarkan menjadi 12 kecamatan. Pembentukan 6 (enam) wilayah kecamatan baru ini ditetapkan menjadi pusat pelayanan tersier/orde III, kecamatan pada orde ini yaitu; Pangean (Ibukota kecamatan Pangian), Kampung Baru (Ibukota kecamatan Kp. Baru Toar), Koto Baru (Ibukota kecamatan Singingi Hilir), Lubuk Ambacang (Ibukota kecamatan Lubuk Ambacang), Inuman (Ibukota kecamatan Inuman) dan Perhentian Luas (Ibukota Kecamatan Logas Tanah Darat). Enam wilayah kecamatan ini berfungsi sebagai pusat pelayanan tersier. Fasilitas pada kota orde III ini meliputi;

- Pemerintahan, yaitu seluruh instansi tingkat kecamatan (pembantu kecamatan).
- Perdagangan, yaitu pertokoan dan pasar.
- Transportasi, yaitu sistem transportasi yang melayani antar kecamatan.
- Pendidikan, yaitu sampai tingkat SMA.
- Kesehatan, yaitu fasilitas puskesmas pembantu dengan BKIA.
- Fasilitas-fasilitas yang berfungsi untuk pelayanan dengan skala lokal.

Untuk lebih jelasnya mengenai pusat pelayanan, dapat dilihat dalam Tabel III.9 berikut ini dan Gambar 3. 8.

**TABEL III. 9.**  
**HIRARKI PUSAT PELAYANAN TATA RUANG**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

TINGKAT PELAYANAN	HIRARKI KOTA	PUSAT PENGEMBANGAN KEGIATAN	ARAHAN PENGEMBANGAN KEGIATAN UTAMA
Pusat Primer (pusat Pelayanan kabupaten)	Kota orde I	Telukkuantan (Ibukota kecamatan Kuantan Tengah)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pusat Pemerintahan</li> <li>• Pusat Pendidikan</li> <li>• Pusat perdagangan dan jasa regional</li> <li>• Pusat distribusi dan kolektor barang dan jasa</li> <li>• Pemukiman</li> <li>• Pariwisata (paju jalur)</li> <li>• Industri</li> </ul>
Pusat sekunder (Pusat Pelayanan kecamatan)	Kota Orde II	Muara Lembu (ibukota Kecamatan Singingi)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan jasa skala kecamatan</li> <li>• Permukiman</li> <li>• Pertanian Tanaman Basah dan Kering</li> <li>• Pertambangan (kaolin, Emas, Batu Mulia, Bentonit, dan Pasir)</li> <li>• Perkebunan (Karet dan Sawit)</li> <li>• Wisata Alam (Bukit Rimbang)</li> </ul>
		Baserah (Ibukota Kecamatan Kuantan Hilir)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan jasa skala kecamatan</li> <li>• Permukiman</li> <li>• Pertanian Tanaman Basah dan Kering</li> <li>• Taman Nasional (kawasan Gajah)</li> <li>• Perkebunan (Karet dan Sawit)</li> <li>• Pariwisata (Wisata Alam, Pacu Jalur)</li> </ul>
		Lubuk Jambi (Ibu Kota Kecamatan Kuantan Mudik)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan jasa skala kecamatan</li> <li>• Permukiman</li> <li>• Pariwisata</li> <li>• Pertanian</li> <li>• Pertambangan (kaolin, Batu Bara dan Batu Gamping)</li> <li>• Perkebunan (Karet, Sawit, Cokelat dan Kelapa)</li> <li>• PLTA</li> </ul>
		Benai (Ibu Kota Kecamatan Benai)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan jasa skala kecamatan</li> <li>• Permukiman</li> <li>• Pertanian</li> <li>• Perkebunan (Karet dan Sawit)</li> </ul>
		Cerenti (Ibu Kota Kecamatan Cerenti)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perdagangan dan jasa skala kecamatan</li> <li>• Permukiman</li> <li>• Pertanian</li> <li>• Pertambangan (Batu Bara)</li> <li>• Perkebunan (Karet dan Sawit)</li> </ul>

Bersambung...

Pusat Tersier (Pusat Pelayan Kecamatan Pembantu)	Kota Orde III	Kp. Baru Toar (Ibu Kota Kecamatan Gunung Toar), Lubuk Ambacang (Ibu Kota Kecamatan Hulu Kuantan), Pangian (Ibu Kota Kecamatan Pangian), Perhentian Luas (Ibukota Kecamatan Logas Tanah Darat), Inuman (Ibukota Kecamatan Inuman dan Koto Baru (Ibukota Kecamatan Singingi Hilir)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arahana Pengembangan Kegiatan di pusat tersier untuk menunjang pelayanan kota orde II</li> </ul>

Sumber : Bappeda Kabupaten Kuantan Singingi, 2002



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

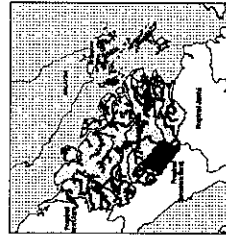
PETA

HIRARKI KOTA  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Sungai
- Kota Orde I
- Kota Orde II
- Kota Orde III

INSET

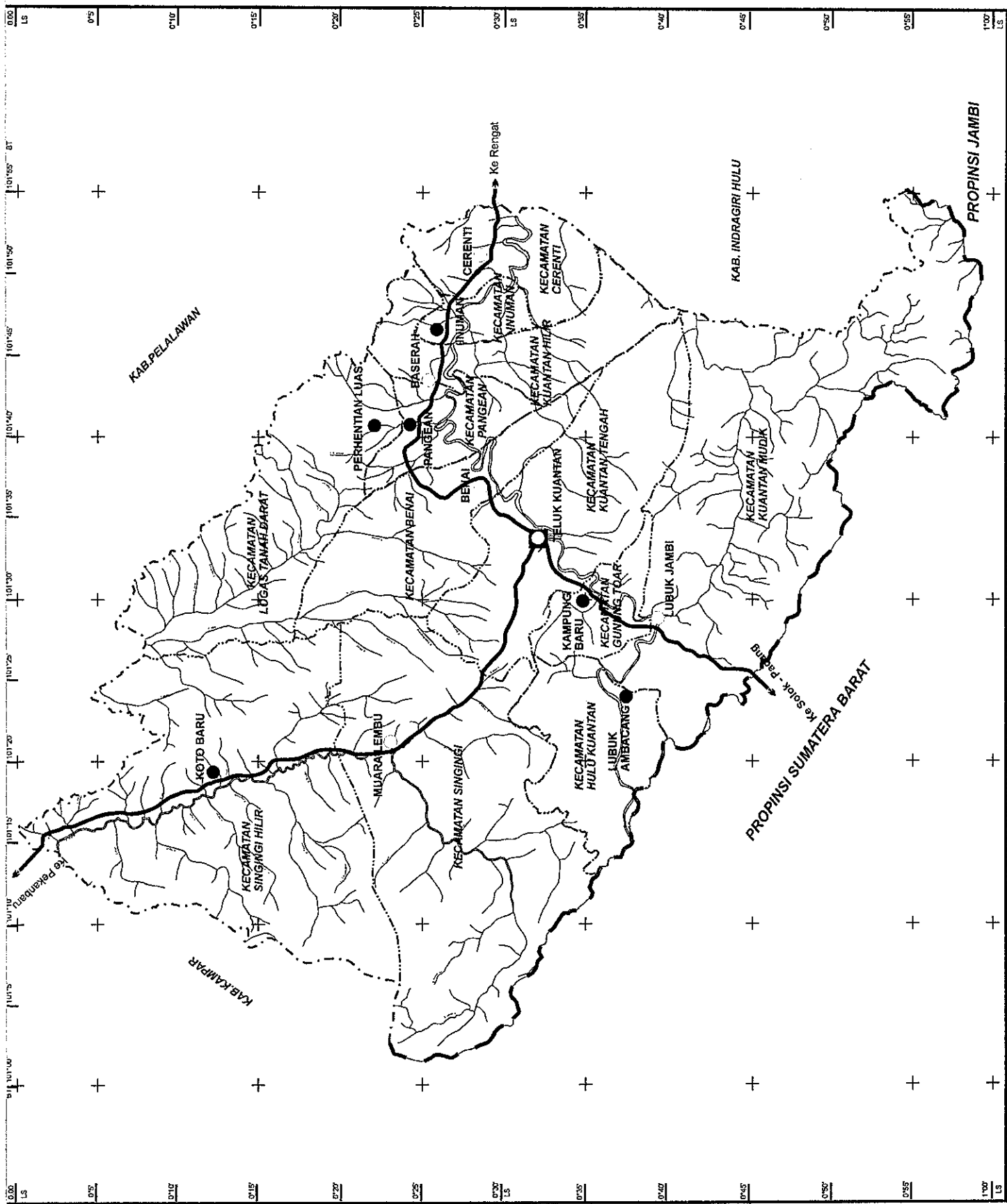


SKALA



NOMOR	
Balean	61
Gambar	3. 9

SUMBER :  
KURVA KABUPATEN  
KUANTAN SINGINGI 2002



## **B. Pengembangan Sistem Jaringan Jalan**

Dalam pengembangan wilayah, fungsi dari sistem transportasi adalah menghubungkan keterkaitan fungsional antar kegiatan. Berdasarkan fungsi tersebut, maka pengembangan sistem transportasi diarahkan untuk menunjang tata ruang Kabupaten Kuantan Singingi secara terpadu. Berdasarkan konsep pengembangan tata ruang Kabupaten Kuantan Singingi, maka tujuan pengembangan sistem transportasi adalah sebagai berikut;

- 1) Meningkatkan pertumbuhan wilayah Kabupaten Kuantan Singingi agar berkembang serasi dengan wilayah sekitarnya, dengan sasaran :
  - Membuka daerah yang terisolasi yang ada di Kabupaten Kuantan Singingi.
  - Mendukung kegiatan perkebunan agar arus pergerakan produksi hasil hutan dapat berjalan dengan lancar.
  - Mendukung kegiatan industri, baik industri yang sudah ada maupun industri yang baru direncanakan
  - Mendukung sektor-sektor strategis yang ada di Kabupaten Kuantan Singingi, diantaranya sektor pertanian, jasa, dan perdagangan
  - Mendukung kegiatan pertambangan
- 2) Mendukung pemerataan pembangunan dengan sasaran memperlancar arus distribusi barang, jasa dan mobilitas penduduk.

Untuk mencapai tujuan diatas maka diperlukan suatu pola pengembangan prasarana transportasi yang terpadu yang meliputi transportasi darat dan sungai yang terintegrasi dengan sistem tata ruang wilayah Kabupaten Kuantan Singingi.

Berdasarkan hal tersebut, maka rencana sistem jaringan transportasi di Kabupaten Kuantan Singingi adalah rencana peningkatan jalan yang sudah ada dan pembangunan

jalan baru. Sementara untuk mengurangi perbedaan pertumbuhan antara permukiman di satu sisi sungai dan sisi yang lain perlu dibangun jembatan.

Keterkaitan jaringan transportasi darat dengan sungai masih diandalkan saat ini. Namun transportasi sungai lebih diarahkan untuk penyeberangan. Rencana peningkatan jalan eksisting dan pembangunan jalan baru di Kabupaten Kuantan Singingi bertujuan untuk:

- Meningkatkan kondisi jalan eksisting, peningkatan ROW (daerah milik jalan) serta peningkatan fungsi jalan.
- Mewujudkan integrasi pengembangan sistem jaringan jalan (lokal, kolektor, dan arteri) yang masih terputus dan mendukung pengembangan kawasan budidaya unggulan.

Usulan rencana pembangunan jalan baru dirumuskan berdasarkan langkah-langkah sebagai berikut:

- Identifikasi sistem jaringan jalan (lokal, kolektor, arteri) yang masih terputus atau belum terintegrasi.
- Identifikasi sebaran lokasi kawasan budidaya unggulan (pertanian, pertambangan, perkebunan dan pariwisata)
- Menetapkan titik pangkal pembangunan jalan baru menuju ke lokasi kawasan budidaya unggulan yang belum terintegrasi.
- Menjabarkan arahan tata ruang wilayah kabupaten kuantan Singingi.

Namun dalam pelaksanaannya perlunya pentahapan peningkatan, karena Pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi mempunyai keterbatasan dana dalam hal pembiayaan pembangunan. Masih banyak juga sarana dan prasarana lain yang harus dibenahi dan dilaksanakan di Kabupaten Kuantan Singingi

### 3.1.8. Pola Pembiayaan Pembangunan Transportasi

Pembiayaan pembangunan Kabupaten Kuantan Singingi semenjak terpisah dari Kabupaten Inderagiri Hulu pada tahun 1999, setahun kemudian yaitu pada tahun 2000 telah memiliki anggaran pembangunan sendiri yaitu sebesar Rp. 64.965.091.000,00. Dari rincian anggaran belanja rutin sebesar Rp. 21.955.647,00 dan anggaran pembangunan sebesar Rp. 43.009.444.000,00.

Dari anggaran belanja pembangunan sebesar Rp. 43.009.444.000,00 diketahui bahwa anggaran belanja untuk sektor transportasi adalah sebesar Rp. 12.956.669.040,00 (30,13 %). Anggaran belanja transportasi ini diperuntukkan bagi biaya program rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan sebesar Rp. 4.347.534.040,00 (33,55 %), untuk biaya program peningkatan jalan dan penggantian jembatan sebesar Rp. 8.161.985.000 (62,99 %), program pengembangan sarana penunjang sebesar Rp. 125.000.000,00 (0,96 %) dan program pengembangan fasilitas lalu-lintas jalan sebesar Rp. 322.150.000,00 (2,49 %). Berdasarkan anggaran tahun 2001 diketahui bahwa anggaran pembangunan pada tahun tersebut mengalami peningkatan sebesar Rp. 171.248.796.367,57, sehingga anggaran menjadi 236.213.887.376,57. Anggaran tersebut juga terbagi untuk anggaran rutin sebesar Rp. 75.149.879.111,57 (31,81 %) dan anggaran pembangunan sebesar Rp. 161.064.008.265,00 (68,19 %).

Dari anggaran pembangunan sebesar Rp 161.064.008.265,00, dialokasikan anggaran untuk biaya program peningkatan rehabilitasi/pemeliharaan jalan dan jembatan, untuk biaya program peningkatan jalan, pembangunan jalan dan pembangunan jembatan, rutin/berkala jalan dan perencanaan yang dilaksanakan oleh KIMPRASWIL Kabupaten Kuantan Singingi Sub Dinas Bina Marga adalah sebesar Rp. 65.702.274.853,20 (40,79 %).

Pada tahun 2002, anggaran belanja sektor transportasi untuk pembiayaan program-program ini turun sebesar Rp. 22.810.784.388,30 sehingga menjadi Rp. 42.891.490.464,90. Rincian anggaran untuk pembiayaan program peningkatan jalan/jembatan, pembangunan jalan/jembatan dan rehab/rutin jalan dan jembatan Kabupaten Kuantan Singingi dapat dilihat pada Tabel III. 10. berikut dibawah ini.

<b>TABEL III. 10.</b>			
<b>RINCIAN ANGGARAN BELANJA PROGRAM SEKTOR TRANSPORTASI</b>			
<b>KABUPATEN KUANTAN SINGINGI</b>			
<b>PROGRAM</b>	<b>TA.2000 (Rp)</b>	<b>TA.2001 (Rp)</b>	<b>TA. 2002 (Rp)</b>
PENINGKATAN JALAN	6.937.687.250	39.071.905.238	22.250.681.698
PENINGKATAN JEMBATAN	1.224.297.750	1.605.319.693	2.741.872.859
PEMBANGUNAN JALAN	-	11.635.575.584	12.161.518.283
PEMBANGUNAN JEMBATAN	-	5.327.236.071	3.777.920.145
REHAB/PEMELIHARAAN JALAN/JEMBATAN	4.347.534.040	7.530.278.385	1.200.054.979
PERENCANAAN	125.000.000	531.923.000	759.442.500
<b>TOTAL</b>	<b>12.634.519.040</b>	<b>65.702.237.971</b>	<b>42,891,490,464</b>

Sumber : Dinas KIMPRASWIL Kabupaten Kuantan Singingi, 2002

### **3.2. Desa-Desa di Kawasan Selatan Kabupaten Kuantan Singingi**

#### **3.2.1. Letak Geografis dan Kondisi Alam**

Kecamatan Kuantan Mudik merupakan salah satu kecamatan yang berada dalam wilayah administrasi Kabupaten Kuantan Singingi dimana desa-desa di kawasan selatan dalam studi ini menjadi bagian wilayah administrasinya. Kecamatan Kuantan Mudik yang mempunyai jumlah penduduk 23.298 jiwa dengan luas wilayah Kecamatan Kuantan Mudik meliputi 1.385,92 km<sup>2</sup> dengan batas wilayah sebagai berikut

- Sebelah utara dengan Kecamatan Hulu Kuantan, Kecamatan Gunung Toar dan Kecamatan Kuantan Tengah;
- Sebelah timur dengan Kabupaten Indragiri Hulu dan Propinsi Jambi;
- Sebelah selatan dengan Propinsi Sumatera Barat; dan
- Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Hulu Kuantan dan Propinsi Sumatera Barat.

#### **3.2.2. Topografi**

Secara topografis seperti, kecamatan Kuantan Mudik merupakan daerah perbukitan dengan ketinggian elevasi bervariasi dimana elevasi tertinggi mencapai 600 meter diatas permukaan laut dan kemiringan lereng bervariasi antara 0° - 45°.

##### **1. Satuan dataran rendah**

Satuan dataran rendah dapat dikategorikan sebagai dataran yang berada di sepanjang dataran banjir, dataran rendah serta dataran disepanjang pinggir sungai. Elevasi dataran ini bervariasi antara 0 – 50 meter dari permukaan laut. Kemiringan lereng 0 – 3 % atau dapat dikatakan datar. Satuan ini tersusun atas endapan permukaan yang berumur kwarter yang terdiri dari pasir, kerikil, bongkah dan tufa. Sifat fisik batuan ini memiliki

masalah untuk fondasi bangunan berat, penggalian tanah karena mudah runtuh dan air tanah bebas dangkal.

## 2. Satuan Perbukitan bergelombang

Satuan ini memiliki elevasi bervariasi antara 50 meter sampai 150 meter, kemiringan lereng bervariasi antara 3 – 15 %. Penyebaran satuan ini terlihat sejajar dengan pegunungan bukit barisan dan pola struktur lipatan yang terbentuk. Satuan ini tersusun atas batuan yang berumur miosen – pliosen dengan batuan utama batu pasir, batu lempung dan batu lanau. Sifat fisik batuan pada satuan ini pada umumnya stabil, kecuali pada tempat-tempat tertentu yang sifatnya lokal dapat terjadi gerakan tanah dan erosi.

## 3. Satuan perbukitan Tinggi

Satuan ini memiliki elevasi antara 150 meter sampai 600 meter, kemiringan lereng antara 3 – 15 % sampai dengan 15 – 30 %. Satuan ini tersusun atas batuan melihan dan sedimen yang berumur pra tersier, sifat fisik batuan pada satuan ini pada umumnya stabil kecuali pada tempat-tempat tertentu dapat terjadi gerakan tanah dan erosi terutama di daerah dekat gawir sesar, lereng curam dan ditempat-tempat dengan kemiringan foliasi atau lapisan searah dengan kemiringan lereng.

## 4. Satuan Pegunungan

Satuan ini memiliki elevasi lebih besar dari 600 meter, kemiringan lereng antara 15% - 30% sampai dengan 30% - 45%. Penyebaran satuan ini merupakan bagian dari jajaran pegunungan bukit barisan, satuan ini tersusun atas batuan vulkanik dan batuan sedimen yang berumur pra tersier. Sifat fisik batuan pada satuan ini pada umumnya stabil kecuali pada tempat-tempat tertentu dapat terjadi gerakan tanah dan erosi.

Kemiringan lahan secara spial dapat dilihat dalam gambar 3. 9 berikut ini.



## **B. Geologi**

Kecamatan Kuantan Mudik secara geologi merupakan bagian cekungan belakang busur busur pegunungan Sumatera. Struktur geologi ini terdiri dari patahan naik, patahan mendatar dan lipatan. Struktur lipatan berupa antiklin dan siklin dengan arah sumbu barat laut- tenggara telah mempengaruhi satuan batuan yang berumur tersier. Patahan naik berarah barat laut - tenggara, patahan mendatar umumnya berarah timur laut – barat daya. Patahan ini memotong sebagian batuan pra tersier dan sebagian batuan post tersier, pola ini secara regional memperlihatkan pola patahan sumatera yang membujur sepanjang Pulau Sumatera. Secara umum Propinsi Riau terletak pada zona gempa skala I– IV MMI, dimana pada skala ini getaran dapat dirasakan oleh banyak orang di dalam rumah namun tidak membawa keugian secara nyata oleh karena itu wilayah Kecamatan Kuantan Mudik relatif aman dari gempa tektonik dan vulkanik. Kondisi ini secara umum cukup baik untuk mendukung pembangunan jalan di wilayah kabupaten Kuantan Singingi.

### **3.2.3. Kependudukan**

#### **A. Jumlah dan Sebaran Penduduk**

Penduduk Kecamatan Kuantan Mudik berdasarkan hasil Podes pada tahun 2002 adalah berjumlah sebanyak 23.298 jiwa yang tersebar dalam beberapa wilayah desa secara tidak merata. Jumlah penduduk Kecamatan Kuantan Mudik yang tersebar dalam lingkup wilayah kajian yang meliputi desa-desa yang masuk lebih dalam dari sebelah kiri jalan propinsi menuju Propinsi Sumatera Barat antara lain desa Koto Cengar, Seberang Cengar, Pantai Ramo, Air Buluh, Pangkalan, Aur Duri, Muara Petai, Sungai Besar Ibul dan desa Perhentian Sungkai yang berjumlah sebanyak 10.158 jiwa. Pembangunan di Kecamatan

Kuantan Mudik selama ini lebih banyak terfokus ke wilayah desa-desa sebelah kanan jalan propinsi dimana terdapat lahan potensial pertanian sawah bagi Kecamatan Kuantan Mudik

Jumlah penduduk terbanyak terdapat pada desa Pantai Ramo dengan jumlah penduduk 2.280 jiwa dan terkecil terdapat pada desa Aur Duri dengan jumlah penduduk 224 jiwa. Sedangkan kepadatan penduduk Kecamatan Kuantan Mudik adalah sebesar 17 jiwa/km<sup>2</sup>, dan kepadatan penduduk berdasarkan luas wilayah masing-masing desa di kawasan selatan ini kepadatan yang tertinggi terdapat pada desa Aur Duri dengan kepadatan 102 jiwa/km<sup>2</sup> dan kepadatan terkecil pada Desa Muara Petai dengan kepadatan 2 Jiwa/km<sup>2</sup>. Jumlah dan kepadatan penduduk perdesa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi dapat dilihat pada Tabel III.11. sebagai berikut dibawah ini.

**TABEL III. 11.**  
**KEPADATAN PENDUDUK TIAP DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN TAHUN 2002**

No.	Kecamatan / Desa	Luas (Km <sup>2</sup> )	Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	Sungai Besar Ibul	176,00	1.675	10
2	Pangkalan	99,00	1.035	11
3	Muara Petai	358,00	649	2
4	Pantai Ramo	229,00	2.280	10
5	Air Buluh	117,00	480	4
6	Koto Cengar	108,00	929	9
7	Seberang Cengar	117,27	1.230	10
8	Lubuk Jambi	9,90	1.006	102
9	Aur Duri	9,50	224	24
10	Perhentian Sungkai	18,00	650	36
		1.241,67	10.158	8

Sumber : *Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi, 2002*

Secara spasial kepadatan penduduk desa di kawasan selatan ini untuk masing-masing desa disajikan dalam Gambar 3. 10 berikut :



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
MILYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PLANCING PERENCANAAN KAWAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWAS SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SINGINGI

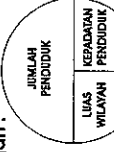
PETA

SEBARAN PENDUDUK  
DESA-DESA KAWAS SELATAN

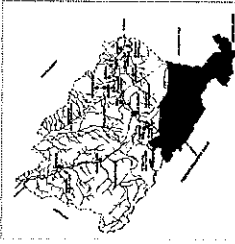
LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

Keterangan :



INSET

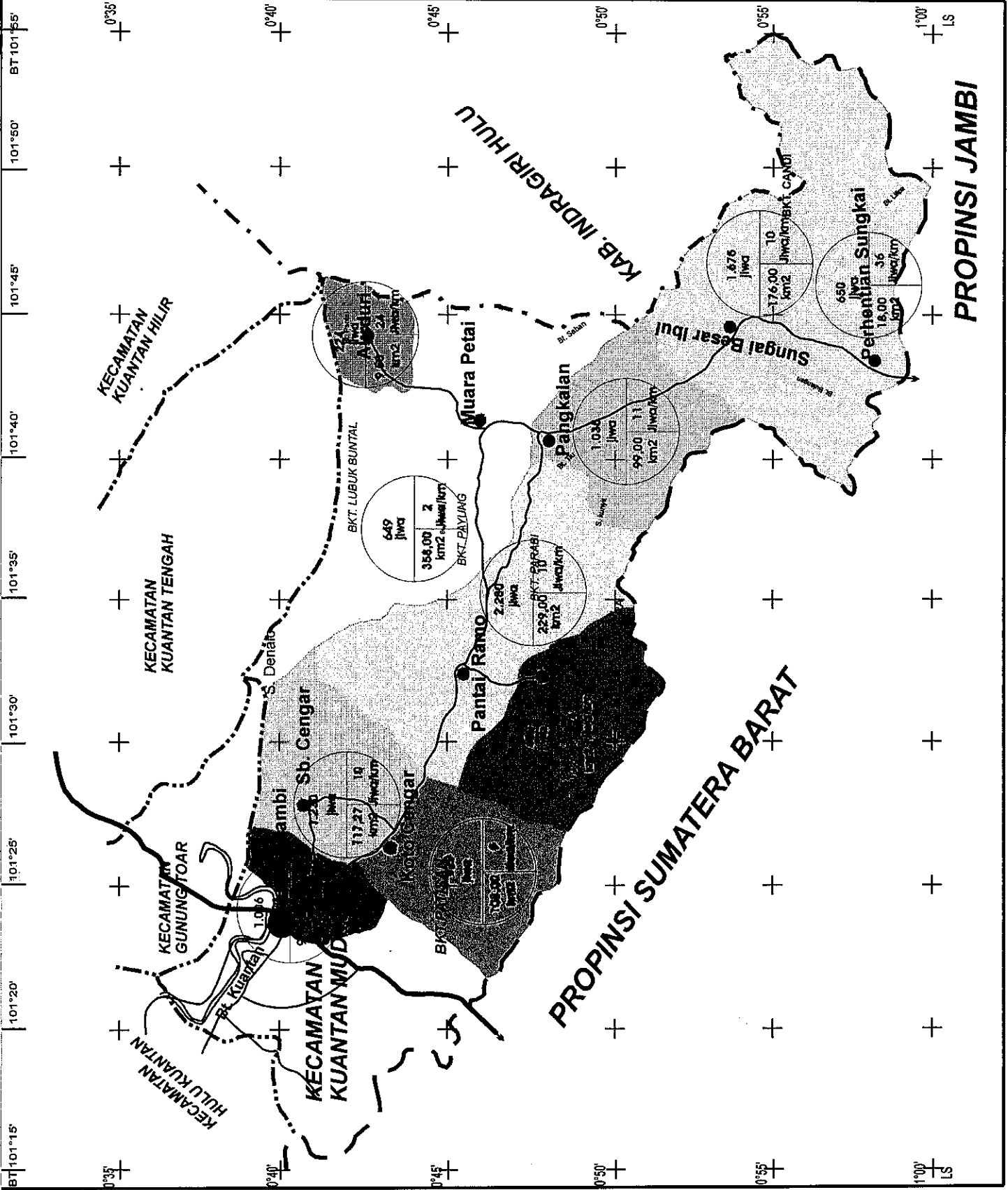


SKALA



N W—E S	NOMOR	
	Da Laman	73
	Gedok	
	3.10	

SABER :  
RITRY KABUPATEN  
KUANTAN SINGINGI 2002



PROPINSI JAMBI

PROPINSI SUMATERA BARAT

KECAMATAN  
KUANTAN HILIR

KECAMATAN  
KUANTAN TENGAH

KECAMATAN  
GUNUNG TOAR

KECAMATAN  
HULU KUANTAN

KECAMATAN  
KUANTAN MUDA

KAB. INDRAGIRI HULU

BT 101°15' 101°20' 101°25' 101°30' 101°35' 101°40' 101°45' 101°50' BT 101°55'

0°35' 0°40' 0°45' 0°50' 0°55' 1°00' LS

Berdasarkan data potensi desa Kabupaten Kuantan Singingi, banyaknya jumlah rumah tangga terdapat di desa-desa kawasan selatan ini adalah sebanyak 2.294 rumah tangga dimana desa Pantai Ramo mempunyai jumlah rumah tangga yang paling banyak yaitu sebesar 718 rumah tangga. Dari jumlah penduduk desa kawasan selatan ini, jumlah penduduk yang berumur antara 0 sampai 14 tahun berjumlah 3.212 jiwa, umur 15 sampai 54 tahun sebanyak 6.321 jiwa dan berumur 55 tahun lebih berjumlah sebanyak 625 jiwa. Untuk lebih jelas banyaknya rumah tangga yang terdapat pada masing-masing desa, dan banyaknya jumlah penduduk menurut klasifikasi umur disajikan dalam tabel III. 12 dan Tabel III. 13. sebagai berikut :

**TABEL III. 12.**  
**JUMLAH RUMAH TANGGA TIAP DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN TAHUN 2002**

No.	Kecamatan / Desa	Penduduk (jiwa)	Rumah Tangga (KK)
1	Sungai Besar Ibul	1.675	395
2	Pangkalan	1.035	182
3	Muara Petai	649	152
4	Pantai Ramo	2.280	718
5	Air Buluh	480	113
6	Koto Cengar	929	164
7	Seberang Cengar	1.230	173
8	Lubuk Jambi	1.006	202
9	Aur Duri	224	52
10	Perhentian Sungkai	650	143
		10.158	2.294

*Sumber : Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi, 2002*

**TABEL III. 13.**  
**BANYAKNYA PENDUDUK DESA-DESA MENURUT UMUR**  
**DI KAWASAN SELATAN TAHUN 2002**

No	NAMA DESA	KLASIFIKASI UMUR PENDUDUK (TH)							JUMLAH (jiwa)
		0 - 4	5 - 9	10 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 59	60 +	
1	Sungai Besar Ibul	236	175	465	294	250	246	9	1.675
2	Pangkalan	162	112	297	158	143	156	7	1.035
3	Muara Petai	86	78	197	110	64	104	10	649
4	Pantai Ramo	267	162	542	618	489	193	9	2.280
5	Air Buluh	69	45	146	91	64	61	4	480
6	Koto Cengar	121	90	266	199	142	101	10	929
7	Seberang Cengar	122	123	392	158	198	213	24	1.230
8	Lubuk Jambi	97	110	314	217	126	127	15	1.006
9	Aur Duri	31	17	65	37	32	39	3	224
10	Perhentian Sungkai	87	48	162	112	90	142	9	650
	TOTAL	1.278	960	2.846	1.994	1.598	1.382	100	10.158

*Sumber : Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi, 2002*

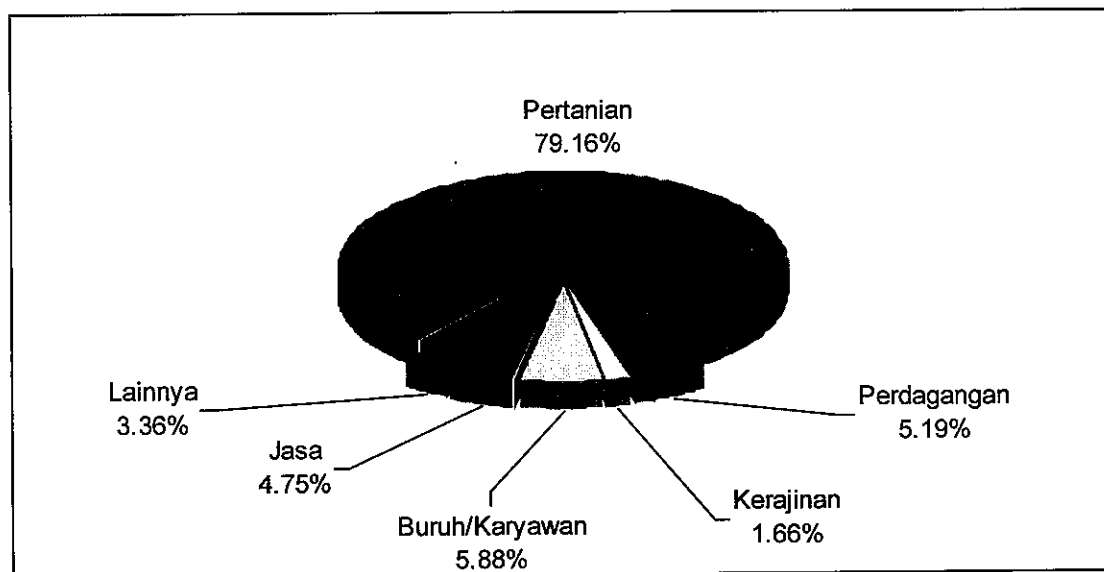
#### **B. Penduduk Berdasarkan Ketenaga Kerjaan**

Berdasarkan usia kerja di Kabupaten Kuantan Singingi pada tahun 2002 yaitu mulai umur 10 tahun keatas, berjumlah sebanyak 7.920 orang. Dari banyaknya jumlah rumah tangga yang bekerja, berdasarkan lapangan usahanya menunjukkan bahwa jenis lapangan usaha pertanian (79,16 %) masih merupakan lapangan usaha yang dominan penduduk desa-desa di kawasan selatan ini, sedangkan buruh/karyawan berada pada urutan kedua (5,88 %) dan lapangan usaha perdagangan berada pada urutan ketiga (5,19 %). Banyaknya rumah tangga berdasarkan jenis lapangan usaha dan besarnya persentasi penyerapan jenis lapangan usaha pada setiap desa-desa kawasan selatan dapat dilihat pada Tabel III. 14. dan diilustrasikan seperti Gambar 3. 10. di bawah ini,

**TABEL III. 14.**  
**BANYAKNYA RUMAH TANGGA YANG BERUSAHA**  
**MENURUT JENIS LAPANGAN USAHA TAHUN 2002**

No	NAMA DESA	JENIS LAPANGAN USAHA RUMAH TANGGA					
		Pertanian	Perdagangan	Kerajinan	Buruh/Karyawan	Jasa	Lain2
1	Sungai Besar Ibul	316	16	2	16	27	18
2	Pangkalan	157	12	1	3	5	4
3	Muara Petai	114	1	-	12	9	16
4	Pantai Ramo	548	43	26	59	24	18
5	Air Buluh	102	2	-	5	3	1
6	Koto Cengar	131	13	3	8	6	3
7	Seberang Cengar	130	9	4	9	17	4
8	Lubuk Jambi	153	15	2	16	9	7
9	Aur Duri	36	5	-	4	5	2
10	Perhentian Sungkai	129	3	-	3	4	4
TOTAL		1.816	119	38	135	109	77

Sumber : Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi, 2002



**GAMBAR 3. 11.**  
**PERSENTASI PENYERAPAN RUMAH TANGGA**  
**BERDASARKAN JENIS LAPANGAN USAHA**

### 3.2.4. Penggunaan Lahan

Penggunaan lahan desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi secara umum di dominasi oleh lahan perkebunan (62,80 %), hutan rakyat (12,12 %), sedangkan lahan pertanian sawah, permukiman dan lain-lain menempati porsi yang relatif kecil. Penggunaan lahan kawasan selatan disajikan dalam Tabel III. 15. dibawah ini.

**TABEL III. 15**  
**PENGGUNAAN LAHAN KAWASAN SELATAN**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
**TAHUN 2002**

PENGGUNAAN LAHAN		TAHUN 2002	
		Luas (Ha)	%
1	Padang/Kebun/Kolam/ Padang Rumput	3.720,00	3,01
2	Perkebunan	78.838,00	63,80
3	Hutan Rakyat	14.977,00	12,12
4	Permukiman	1.786,00	1,44
5	Perkantoran/ Pertokoan	84,00	0,07
6	Sementara tidak Diusahakan	135,00	0,11
7	Lainnya	24.034,00	19,45
<b>Total</b>		<b>123.574,00</b>	<b>100</b>

Sumber: Kecamatan Kuantan Mudik Kab. Kuantan Singingi Dalam Angka 2002

### 3.2.5. Pola Interaksi Dalam Ruang

Pola interaksi penduduk antar desa dalam ruang kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi, yang terjadi cenderung disebabkan oleh adanya keterkaitan ekonomi dan sosial kemasyarakatan di dalam desa maupun antar desa. Keterkaitan interaksi ekonomi di kawasan selatan dilaksanakan secara mingguan pada setiap desa. Sedangkan interaksi dengan wilayah luar lebih disebabkan adanya keterkaitan ekonomi/hubungan perdagangan sektor yang sebagian besar pada pemasaran hasil produksi yang dilakukan oleh pengumpul-pengumpul yang ada di masing-masing desa.

## **BAB IV**

### **ANALISIS PENINGKATAN RUAS JALAN SESUAI PRIORITAS**

#### **4.1. Kriteria Peningkatan Ruas Jalan**

Prioritas peningkatan ruas jalan adalah usaha mensiasati bagaimana pembiayaan pembangunan di sektor transportasi dapat digunakan seefisien mungkin dan tepat guna sesuai dengan aspirasi masyarakat juga untuk pemerataan pelaksanaan pembangunan ke seluruh wilayah pemerintahan dengan memperkirakan kebutuhan peningkatan ruas jalan pada suatu tata guna lahan guna kelancaran pergerakan baik orang, barang maupun jasa. Untuk memperkirakan besarnya kebutuhan peningkatan ruas jalan didasarkan pada hasil analisis yang sesuai agar besarnya perkiraan sesuai dengan kebutuhan pengembangan.

Hasil tinjauan kebutuhan pengembangan sistem jaringan transportasi memberikan pemahaman bahwa ada hubungan sebab-akibat yang dapat diukur perkembangannya, penduduk dalam memenuhi kebutuhan hidupnya melakukan pergerakan/interaksi baik itu dalam/keluar wilayah. Untuk berinteraksi ini apakah ruas jalan yang sudah ada telah/belum dipersiapkan untuk menampung pergerakan yang terjadi. Oleh karena itu usaha peningkatan ruas jalan yang sudah ada untuk kelancaran dan kenyamanan dalam mendukung interaksi baik itu orang, barang maupun jasa dari maupun keluar wilayah merupakan suatu kebutuhan, dan dari tinjauan wilayah studi diperoleh arah kebijaksanaan pembangunan transportasi dan pengembangan wilayah, data-data jumlah penduduk, kondisi perekonomian dan yang sesuai sebagai bahan masukan analisis peningkatan ruas jalan sesuai prioritas.

Berkaitan dengan metode pendekatan penelitian yang telah dikemukakan dalam subbab-1.6., maka untuk mencapai tujuan peningkatan ruas jalan seperti yang telah

ditentukan pada subbab-1.3. perlu disusun dan ditetapkan kriteria peningkatan sebagai berikut :

- a. Peningkatan ruas jalan didekati dari sisi permintaan peningkatan dan untuk memperkirakan besarnya kebutuhan peningkatan didasarkan pada hasil analisis yang sesuai.
- b. Peningkatan ruas jalan ditekankan pada jalinan keterhubungan antar desa-desa yang dianalisis menggunakan unit desa-desa sesuai penetapan desa-desa oleh pemerintah Kabupaten Kuantan Singingi.
- c. Peningkatan ruas jalan diarahkan untuk pengembangan wilayah dengan meningkatkan kapasitas dan struktur jalan prioritas untuk kelancaran angkutan orang, barang maupun jasa dan mempercepat pertumbuhan daerah yang masih tertinggal.

#### **4.2. Kerangka Pikir Analisis**

Untuk memandu dalam tahapan analisis nantinya maka disusun kerangka pikir analisis pembangunan ruas jalan dengan pokok tahapan analisis sebagai berikut :

##### **Pertama: Pengolahan data.**

Pada tahap pengolahan data, disamping mengolah data yang akan digunakan sebagai bahan masukan dasar pada proses analisis besarnya permintaan pembangunah dilakukan pula identifikasi kinerja ruas jalan yang akan menjadi faktor penunjang dalam peningkatan jalan dengan meningkatkan kapasitas dan kualitas jalan antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

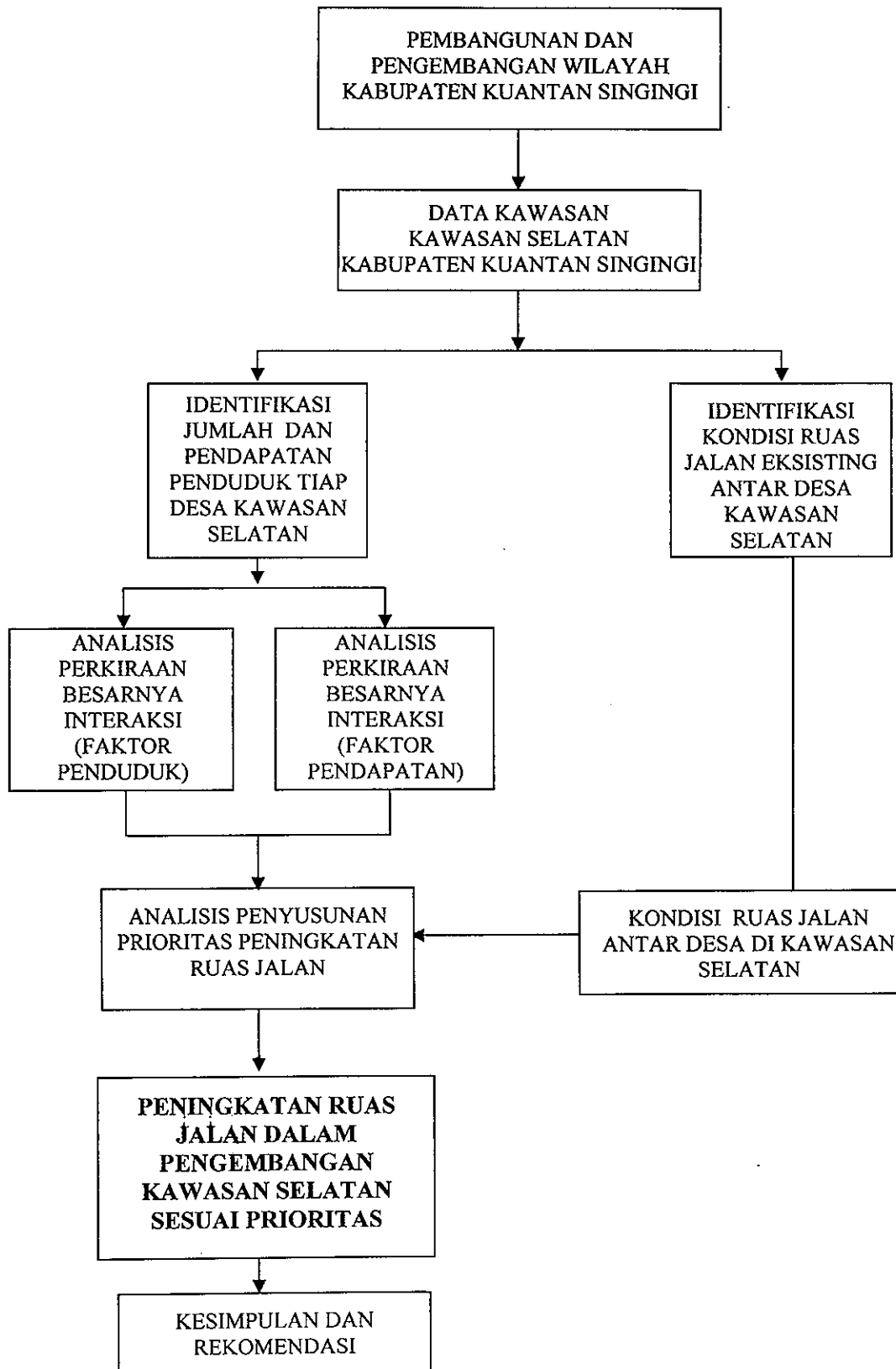
**Kedua:** Analisis jumlah penduduk dan besarnya pendapatan rata-rata penduduk. Jumlah penduduk yang dimaksudkan adalah jumlah penduduk usia kerja, dengan asumsi bahwa usia kerja merupakan usia produktif dalam masyarakat yang akan melakukan interaksi

terhadap aktifitas yang tersebar dalam konteks keruangan pada masing-masing desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

**Ketiga:** Analisis perkiraan besarnya interaksi dari faktor jumlah penduduk dan pendapatan rata-rata penduduk antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

**Keempat:** Analisis penentuan prioritas peningkatan ruas jalan berdasarkan besarnya hasil perkalian interaksi berdasarkan faktor penduduk dan pendapatan rata-rata desa-desa di kawasan selatan kabupaten Kuantan Singingi.

Tahapan-tahapan analisis seperti diatas seperti diilustrasikan pada Gambar 4. 1. berikut:



**GAMBAR 4.1**  
**KERANGKA PEMIKIRAN ANALISIS**

#### **4.3. Analisis Perkiraan Besarnya Interaksi Antar Desa-desa di Kawasan Selatan Kabupaten Kuantan Singingi.**

Untuk memperkiraan besarnya interaksi antar desa-desa, ditentukan berdasarkan hasil analisis yang dilakukan dengan tahapan proses analisis dan pendekatan model analisis sebagai berikut :

##### **a. Melakukan Pengolahan Data**

Berdasarkan data yang terkumpul dilakukan pengolahan data yang diklasifikasikan menjadi 2(dua) kelompok pengolahan data sesuai kebutuhan analisis untuk menentukan prioritas peningkatan, yaitu:

1. Pengolahan data yang dipergunakan sebagai masukan pada proses analisis permintaan peningkatan yang terdiri dari :
  - a). Data jumlah penduduk tahun 2002 setiap desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi;
  - b). Besarnya pendapatan rata-rata penduduk tahun 2002 masing-masing desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi;
  - c). Data jarak antar desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi dan tarif harga perjalanan antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.
2. Pengolahan data penunjang pembangunan yang berupa :

Identifikasi kondisi permukaan ruas jalan antar desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

##### **1. Pengolahan data masukan analisis permintaan pembangunan**

###### **i). Jumlah penduduk masing-masing desa di kawasan selatan tahun 2002**

Penduduk hidup secara berkelompok dan tersebar di berbagai tempat dalam suatu wilayah yang disebut dengan desa. Desa adalah suatu kesatuan hukum dimana bertempat

tinggal suatu masyarakat yang berkuasa mengadakan pemerintahan sendiri. Guna keperluan dan pengaturan dalam pembangunan wilayah serta lainnya, jumlah penduduk dan perkembangannya perlu diketahui untuk dapat direncanakan kebutuhan sarana dan prasarana sehingga semua masyarakat dapat terlayani.

Jumlah penduduk pada masing-masing desa dalam wilayah studi diperoleh dari hasil penjumlahan banyaknya penduduk tiap-tiap dusun yang tergabung dalam masing-masing desa tersebut. Data jumlah penduduk tahun 2002 pada masing-masing desa seperti tercantum pada Tabel IV. 1 berikut;

**TABEL IV. 1.**  
**DATA JUMLAH PENDUDUK TAHUN 2002 PADA MASING-MASING DESA DI**  
**KAWASAN SELATAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

No.	Nama Desa	Luas (Km <sup>2</sup> )	Penduduk (jiwa)	Kepadatan (jiwa/Km <sup>2</sup> )
1	Sungai Besar Ibul	176,00	1.675	10
2	Pangkalan	99,00	1.035	11
3	Muara Petai	358,00	649	2
4	Pantai Ramo	229,00	2.280	10
5	Air Buluh	117,00	480	4
6	Koto Cengar	108,00	929	9
7	Seberang Cengar	117,27	1.230	11
8	Lubuk Jambi	9,90	1.006	102
9	Aur Duri	9,50	224	24
10	Perhentian Sungkai	18,00	650	36
		1.241,67	10.158	8

*Sumber : Kuantan Singingi Dalam Angka, Kantor BPS Kabupaten Kuantan Singingi 2002*

Jumlah penduduk tersebut dapat dirinci lagi dalam bentuk jumlah masing-masing kelompok umur untuk mendapatkan jumlah penduduk dari mulai usia sekolah, angkatan

kerja dan lanjut Usia. Data penduduk Jumlah penduduk masing-masing desa menurut umur dapat dilihat pada Tabel IV. 2 berikut ini.

**TABEL IV. 2.**  
**BANYAKNYA PENDUDUK DESA-DESA MENURUT UMUR**  
**DI KAWASAN SELATAN TAHUN 2002**

No	NAMA DESA	KLASIFIKASI UMUR PENDUDUK (TH)							JUMLAH (jiwa)
		0 - 4	5 - 9	10 - 24	25 - 34	35 - 44	45 - 59	60 +	
1	Sungai Besar Ibul	236	175	465	294	250	234	21	1.675
2	Pangkalan	162	112	297	158	143	142	21	1.035
3	Muara Petai	86	78	197	110	64	107	7	649
4	Pantai Ramo	267	162	542	618	489	169	33	2.280
5	Air Buluh	69	45	146	91	64	60	5	480
6	Koto Cengar	121	90	266	199	142	100	11	929
7	Simpang Cengar	122	123	392	158	198	222	15	1.230
8	Lubuk Jambi	97	110	314	217	126	129	13	1.006
9	Aur Duri	31	17	65	37	32	37	5	224
10	Perhentian Sungkai	87	48	162	112	90	146	5	650
	TOTAL	1.278	960	2.846	1.994	1.598	1.346	136	10.158

Sumber : *Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi, 2002*

**ii). Besarnya pendapatan penduduk rata-rata tahun 2002 pada masing-masing desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.**

Untuk melakukan pergerakan guna memenuhi kebutuhan hidupnya yang tidak dapat dipenuhi dari tempat tinggalnya manusia melakukan pergerakan ke tempat lain, baik itu dengan berjalan kaki maupun menggunakan moda transportasi. Dari pemikiran tersebut diatas dapat dikatakan bahwa untuk melakukan pergerakan yang ditimbulkan oleh adanya jarak antara satu tempat dengan tempat yang lain diperlukan biaya atau *cost* yang dikeluarkan manusia tersebut dalam melakukan pergerakan tersebut, sehingga kemampuan

keuangan akan mempengaruhi kemampuan pergerakan manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Data besarnya pendapatan rata-rata penduduk pada masing-masing desa didapatkan dari hasil BPS Kabupaten Kuantan Singingi 2002 seperti tercantum pada Tabel IV. 3.

**TABEL IV. 3.**  
**BESARNYA PENDAPATAN RATA-RATA PENDUDUK TAHUN 2002**  
**PADA MASING-MASING DESA DI KAWASAN SELATAN**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

No.	Nama Desa	Pendapatan Rata-rata Penduduk Desa ( Rp )
1	Desa Koto Cengar	535.120,00
2	Desa Simpang Cengar	542.440,00
3	Desa Air Buluh	689.250,00
4	Desa Pantai Ramo	633.150,00
5	Desa Aur Duri	427.300,00
6	Desa Muara Petai	475.390,00
7	Desa Pangkalan	482.270,00
8	Desa Lb. Jambi	572.150,00
9	Desa Sungai Besar Ibul	578.500,00
10	Desa Perhentian Sungkai	452.230,00

*Sumber: BPS Kabupaten Kuantan Singingi 2002*

**iii). Jarak antar pusat desa dan tarif perjalanan dengan angkutan pedesaan pada kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.**

Dari data jarak yang tersedia, dengan mengisikan jarak antar pusat desa dalam format matrik didapat matrik jarak antar desa di kawasan selatan. Sedangkan untuk

menyusun matrik tarif perjalanan antar desa, terlebih dahulu dilakukan perhitungan tarif perjalanan yang didasarkan pada tarif yang didapat dari tarif angkutan pedesaan antar desa yang berlaku di kawasan selatan (sebesar Rp. 400 perkilometer).

Hasil pengolahan data jarak antar desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi seperti tercantum pada Tabel IV. 4 dan besarnya tarif perjalanan antar desa di kawasan selatan seperti tercantum pada Tabel IV. 5 dibawah ini. Untuk lebih mudah pentabelan data, nama masing-masing desa diganti dengan simbol angka seperti dijelaskan berikut ini,

- (1) desa Lb. Jambi,
- (2) desa Koto Cengar,
- (3) desa Simpang Cengar,
- (4) desa Air Buluh,
- (5) desa Pantai Ramo,
- (6) desa Aur Duri,
- (7) desa Muara Petai,
- (8) desa Pangkalan,
- (9) desa Sungai Besar Ibul,
- (10) desa Perhentian Sungkai.

**TABEL IV. 4.**  
**JARAK ANTAR PUSAT DESA DI KAWASAN SELATAN**  
**KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
 (satuan dalam kilometer)

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0	7	8	24	18	49	38	43	58	73
2	7	0	7	17	11	42	31	36	51	66
3	8	7	0	18	12	43	32	37	52	67
4	24	17	18	0	6	37	26	31	46	61
5	18	11	12	6	0	31	20	25	40	55
6	49	42	43	37	31	0	11	16	31	46
7	38	31	32	26	20	11	0	5	20	35
8	43	36	37	31	25	16	5	0	15	30
9	58	51	52	46	40	31	20	15	0	15
10	73	66	67	61	55	46	35	30	15	0

Sumber : Kuantan Singingi Dalam Angka, Kantor BPS Kabupaten Kuantan Singingi 2002

**TABEL IV. 5.**  
**BESARNYA TARIP (Rp) PERJALANAN ANTAR DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	0	2,800	3,200	9,600	7,200	19,600	15,200	17,200	23,200	29,200
2	2,800	0	2,800	6,800	4,400	16,800	12,400	14,400	20,400	26,400
3	3,200	2,800	0	7,200	4,800	17,200	12,800	14,800	20,800	26,800
4	9,600	6,800	7,200	0	2,400	14,800	10,400	12,400	18,400	24,400
5	7,200	4,400	4,800	2,400	0	12,400	8,000	10,000	16,000	22,000
6	19,600	16,800	17,200	14,800	12,400	0	4,400	6,400	12,400	18,400
7	15,200	12,400	12,800	10,400	8,000	4,400	0	2,000	8,000	14,000
8	17,200	14,400	14,800	12,400	10,000	6,400	2,000	0	6,000	12,000
9	23,200	20,400	20,800	18,400	16,000	12,400	8,000	6,000	0	6,000
10	29,200	26,400	26,800	24,400	22,000	18,400	14,000	12,000	6,000	0

Sumber : Hasil Analisis 2004

## 2. Pengolahan data yang menunjang arahan pengembangan

### ▪ Kondisi eksisting ruas ruas jalan antar desa kawasan selatan

Untuk mengetahui kondisi ruas jalan dilakukan dengan cara melakukan pengamatan langsung di lapangan, kondisi jalan berkaitan dengan kondisi permukaan jalan badan jalan. Dari hasil survey lapangan diperoleh gambaran bahwa saat ini kondisi permukaan ruas jalan yang menghubungkan antar desa di kawasan selatan adalah tanah berkerikil dan terdapat kerusakan permukaan pada beberapa tempat di sepanjang ruas jalan, kondisi ini hampir terdapat pada semua ruas jalan yang menghubungkan antar desa. Kerusakan ruas jalan yang paling banyak terdapat pada ruas jalan antara Desa Sungai Besar – Perhentian Sungkai (6.75 %) dan pada ruas jalan antara Desa Lubuk Jambi – Seberang Cengar (5,44 %). Kondisi rusak ini dapat dikatakan tidak terlalu parah masih dapat dilalui oleh kendaraan. Ruas jalan antar desa terletak pada lahan dengan kemiringan lereng antara 15 – 30 %, berdasarkan pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa ruas jalan antar desa-desa tersebut memiliki kemiringan yang memenuhi standar kemiringan jalan yang ditetapkan bina marga yaitu untuk alignment vertikal jalan tidak melebihi 13 %.

Berdasarkan identifikasi kondisi ruas jalan, baik dari segi kondisi permukaan badan jalan dan alignment vertikal, semua ruas jalan perlu mendapat perhatian untuk diprioritaskan dalam hal peningkatan agar tidak terjadi kerusakan yang lebih besar sehingga akan memperbesar biaya peningkatan. Hasil identifikasi kondisi ruas jalan antar desa-desa kawasan selatan disajikan dalam Tabel IV. 6 dan foto-foto hasil pengamatan disajikan dalam Lampiran Bab IV. 1. (L. Bab IV. 1).

**TABEL IV. 6**  
**KONDISI RUAS JALAN ANTAR DESA**

No.	RUAS JALAN	Panjang ( Km )	Panjang Jalan Rusak ( Km )	Kerusakan %	Kondisi
1	Koto Cengar - Pantai Ramo	11.00	0.65	5.91%	bagus
2	Pangkalan - Sungai Besar Ibul	18.50	0.40	2.16%	bagus
3	Pangkalan - Muara Petai	5.00	0.19	3.80%	bagus
4	Sungai Besar - Perhentian Sungkai	20.00	1.35	6.75%	bagus
5	Lb. Jambi - Seberang Cengar	8.45	0.46	5.44%	bagus
6	Pantai Ramo - Pangkalan	25.00	0.67	2.68%	bagus
7	Koto Cengar - Seberang Cengar	7.00	0.17	2.43%	bagus
8	Lb. Jambi - Koto Cengar	7.20	0.12	1.67%	bagus
9	Muara Petai - Aur Duri	13.50	0.70	5.19%	bagus
10	Pantai Ramo - Air Buluh	6.00	0.08	1.33%	bagus
11	Pantai Ramo - Muara Petai	12.00	0.15	1.25%	bagus

Sumber : Hasil Analisis, 2003

**b. Analisis perkiraan besarnya interaksi penduduk antar desa di kawasan selatan**

**Kabupaten Kuantan Singingi.**

Untuk memperkirakan besarnya interaksi penduduk antar desa, didekati dengan Hukum gravitasi Newton yang dikemukakan oleh Sir Isac Newton menyebutkan bahwa; gaya tarik dua benda tergantung pada penggandaan (perkalian) massa kedua benda tersebut, dan berbanding terbalik dengan kuadrat jarak diantara pusat massa kedua benda tersebut. Secara matematik konsep grafitasi Newton dituliskan sebagai berikut :

dengan arti notasi :

$$F_{ab} = G \frac{M_a M_b}{R_{ab}^2}$$

$F_{ab}$  = Gaya tarik antara dua benda a dan b

$M_a M_b$  = Massa benda a dan b

$R_{ab}^2$  = Kuadrat jarak antara pusat massa  
benda a dan b

G = Konstanta proporsional

Pemilihan model tersebut diatas dilandasi pemahaman bahwa transportasi terbentuk oleh karena adanya keinginan penduduk untuk pergerakan dari satu tempat ke tempat lain guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Perbedaan tempat kegiatan yang terpisahkan oleh jarak tertentu dan bermacam kegiatan yang dilakukan menyebabkan keinginan melakukan pergerakan untuk mencapai suatu tempat kegiatan menjadi berbeda-beda.

Berdasarkan pemahaman tersebut diatas maka analogi yang diterapkan untuk memperkirakan besarnya interaksi penduduk antar desa yang akan terjadi adalah; gaya tarik antara dua benda dianalogikan dengan interaksi penduduk antara dua desa, massa kedua benda dianalogikan dengan jumlah penduduk dari dua desa, dan kuadrat jarak diantara dua benda dianalogikan dengan kuadrat jarak diantara kedua desa tersebut, sedangkan konstanta proporsional dianalogikan sama dengan 1 (satu) oleh karena pada studi ini memperkirakan besarnya interaksi secara total (tidak melakukan pemisahan moda angkutan). Analogi tersebut diatas secara matematik dapat dituliskan sebagai berikut ;

$$I_{ab} = K \frac{M_a M_b}{R_{ab}^2}$$

$$I_{ab} = K \frac{P_a P_b}{O_{ab}^2}$$

dengan arti notasi :

$I_{ab}$  = Interaksi penduduk antara kedua desa a dan b

$M_a M_b$  = Jumlah penduduk desa a dan b

$R_{ab}^2$  = Kuadrat jarak antara kedua desa a dan b

$K$  = Konstanta proporsional nilai sama dengan 1

$P_a P_b$  = Pendapatan rata-rata penduduk desa a dan b

$O_{ab}^2$  = Kuadrat tarip perjalanan antara desa a dan b

Analisis perkiraan besarnya interaksi antar desa didekati dengan menggunakan model gravitasi dengan masukan hasil pengolahan data jumlah penduduk dan pendapatan rata-rata penduduk tahun 2002. Jumlah penduduk disini adalah jumlah penduduk usia kerja

yang aktif dalam berbagai aktifitas yang terjadi dalam konteks keruangan desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

Perkiraan besarnya interaksi penduduk hasil analisis berdasarkan jumlah penduduk antar desa dengan pendekatan gravitasi ini seperti tercantum pada Tabel IV.7. dan perkiraan besarnya interaksi penduduk antar desa yang dianalisis berdasarkan faktor pendapatan rata-rata penduduk tercantum pada tabel IV. 8. (Perhitungan pada Lampiran Bab IV. 2).

**TABEL IV. 7.**  
**PERKIRAAN BESARNYA INTERAKSI PENDUDUK ANTAR DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
**(analisis berdasarkan jumlah penduduk tahun 2002)**

DESA	TUJUAN										Total Interaksi Asal
	Lb. Jambi	Koto Cengar	Simpang Cengar	Air Buluh	Pantai Ramo	Aur Duri	Muara Petai	Pangkalan	SB. Ibul	Ph. Sungkai	
Lb. Jambi	0	258	324	30	255	2	12	12	5	1	899
Koto Cengar	258	0	318	50	421	3	20	20	9	1	1,100
Simpang Cengar	324	318	0	63	530	3	54	25	11	1	1,329
Air Buluh	30	50	63	0	332	2	15	15	7	1	515
Pantai Ramo	255	421	530	332	0	18	131	131	60	7	1,885
Aur Duri	2	3	3	2	18	0	27	27	12	1	95
Muara Petai	12	20	54	15	131	27	0	195	89	10	553
Pangkalan	12	20	25	15	131	27	195	0	213	24	662
SB. Ibul	5	9	11	7	60	12	89	213	0	147	553
Ph. Sungkai	1	1	1	1	7	1	10	24	147	0	193
<b>Total Interaksi Tujuan</b>	<b>899</b>	<b>1,100</b>	<b>1,329</b>	<b>515</b>	<b>1,885</b>	<b>95</b>	<b>553</b>	<b>662</b>	<b>553</b>	<b>193</b>	<b>7,784</b>

Sumber : Hasil Analisis, 2003

**TABEL IV. 8.**  
**PERKIRAAN BESARNYA INTERAKSI PENDUDUK ANTAR DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN KABUPATEN KUANTAN SINGINGI**  
**(analisis berdasarkan pendapatan rata-rata penduduk tahun 2002)**

DESA	KE										Total Interaksi Asal
	TUJUAN	Lb. Jambi	Koto Cengar	Simpang Cengar	Air Buluh	Pantai Ramo	Aur Duri	Muara Petai	Pangkalan	SB. Ibul	
Lb. Jambi	0	178	175	128	145	33	54	46	33	15	808
Koto Cengar	178	0	169	151	171	39	64	55	39	18	885
Simpang Cengar	175	169	0	149	169	39	63	54	39	18	874
Air Buluh	128	151	149	0	264	61	99	84	60	28	1,024
Pantai Ramo	145	171	169	264	0	69	112	96	68	32	1,125
Aur Duri	33	39	39	61	69	0	103	88	63	29	525
Muara Petai	54	64	63	99	112	103	0	144	102	48	790
Pangkalan	46	55	54	84	96	88	144	0	124	57	748
SB. Ibul	33	39	39	60	68	63	102	124	0	116	644
Ph. Sungkai	15	18	18	28	32	29	48	57	116	0	361
<b>Total Interaksi Tujuan</b>	<b>808</b>	<b>885</b>	<b>874</b>	<b>1,024</b>	<b>1,125</b>	<b>525</b>	<b>790</b>	<b>748</b>	<b>644</b>	<b>361</b>	<b>7,784</b>

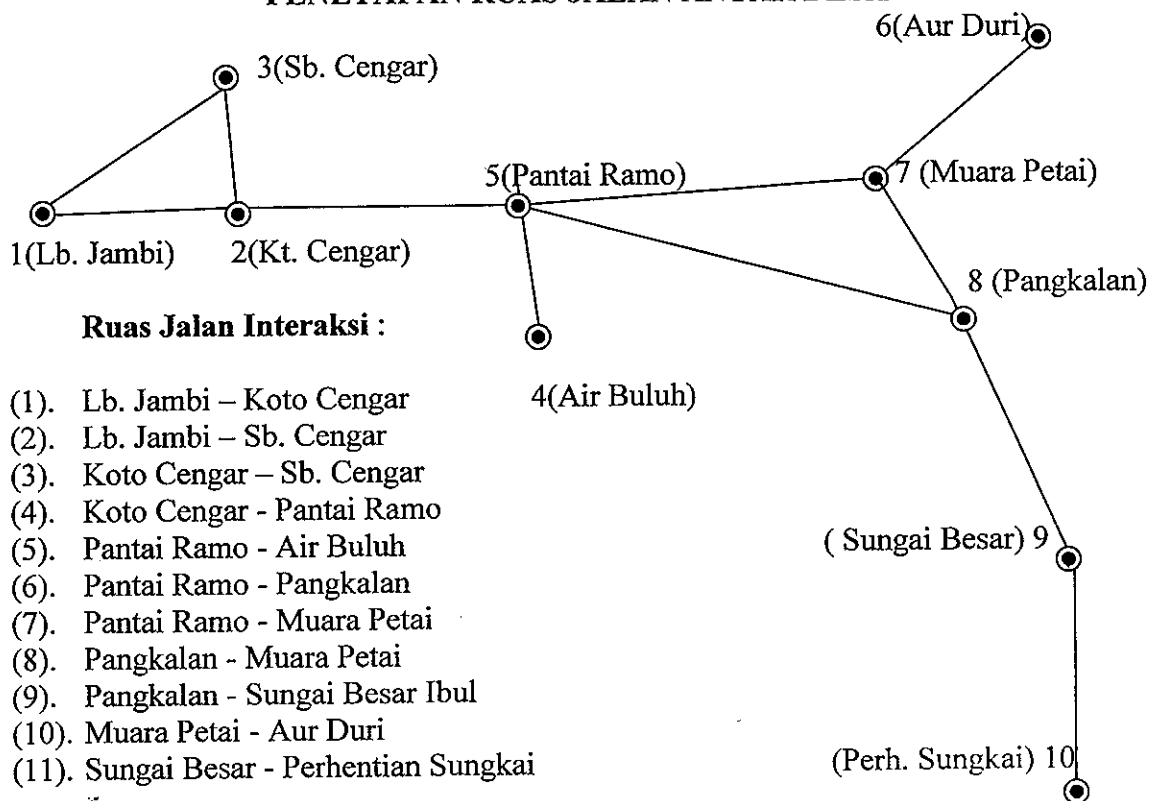
Sumber : Hasil Analisis, 2003

#### 4.4. Analisis Penentuan Prioritas Peningkatan Ruas Jalan di Kawasan Selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

##### a. Penetapan ruas jalan antar desa di kawasan selatan

Untuk menentukan prioritas pembangunan ruas jalan antar desa di kawasan selatan, terlebih dahulu perlu ditetapkan ruas jalan yang menghubungkan antar desa. Penetapan ruas jalan antar desa didasarkan pada suatu pemahaman bahwa interaksi pergerakan penduduk dengan tujuan yang berbeda-beda perlu diatur dan dikelompokkan ke dalam susunan jaringan penghubung antar desa yang terstruktur. Pengaturan dalam penelitian ini didasarkan pada pertimbangan jalan eksisting yang digunakan oleh penduduk, barang maupun jasa dari maupun keluar antar desa di kawasan selatan ini. Hasil penetapan ruas jalan interaksi antar desa di kawasan selatan adalah seperti diilustrasikan pada digram 4.1 dan secara spasial pada Gambar 4.2 berikut :

**DIAGRAM 4.1  
PENETAPAN RUAS JALAN ANTAR DESA**





MAGISTER PERENCANAAN PEMERINTAHAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

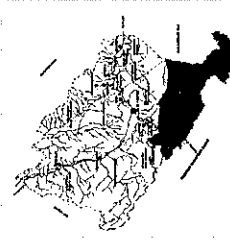
PROSESA PERINGKATAN RUAS JALAN DALAM  
PEMBANGUNAN KAWASAN SEJATAN  
KASUPATEN KUANTAN SENGINGI

PETA  
RUAS JALAN INTERAKSI  
ANTAR DESA

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

INSET

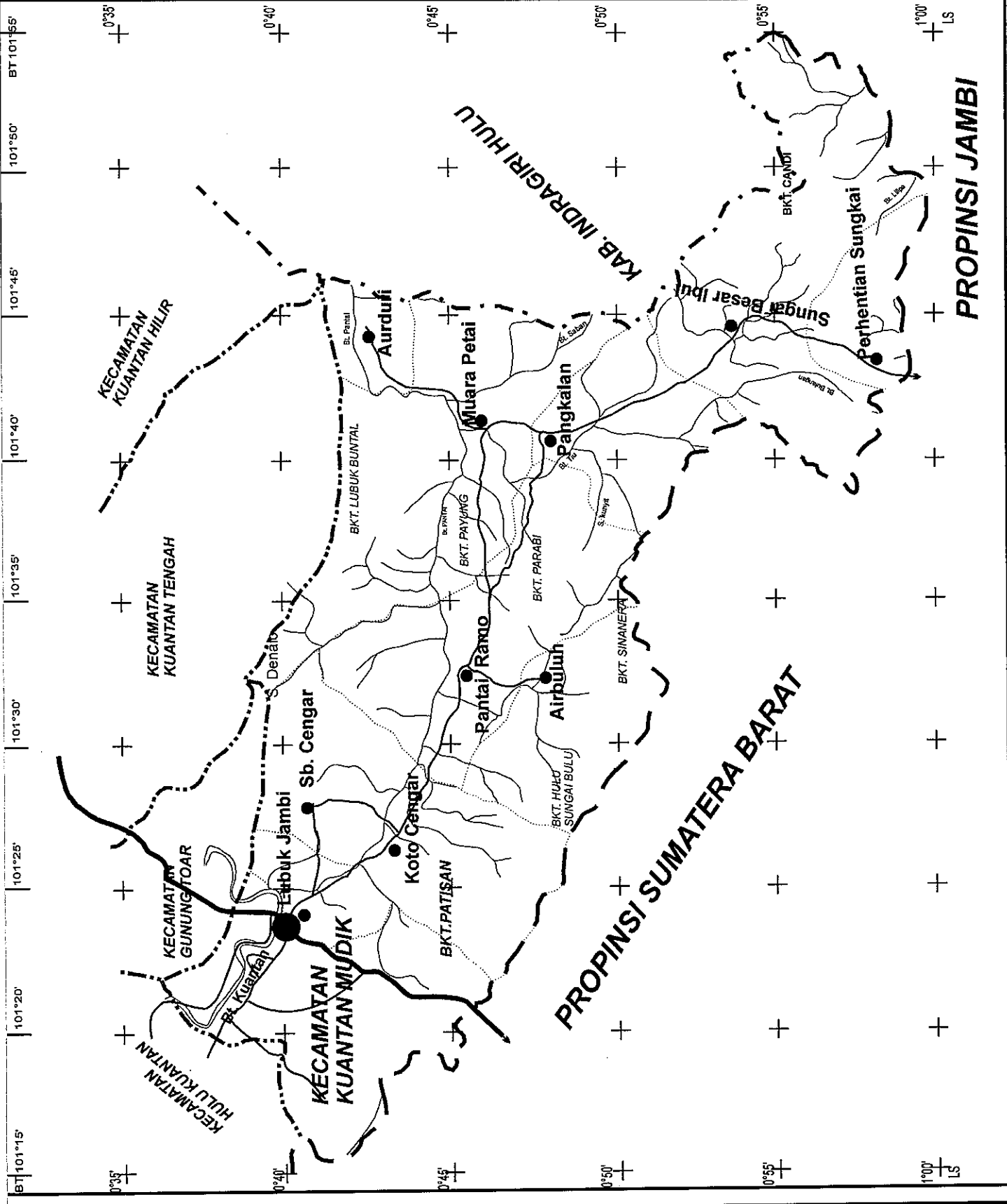


SKALA



NOMOR	
Halaman	93
Daftar	4.2

SUMBER :  
HASIL ANALISIS 2003



PROPINSI JAMBI

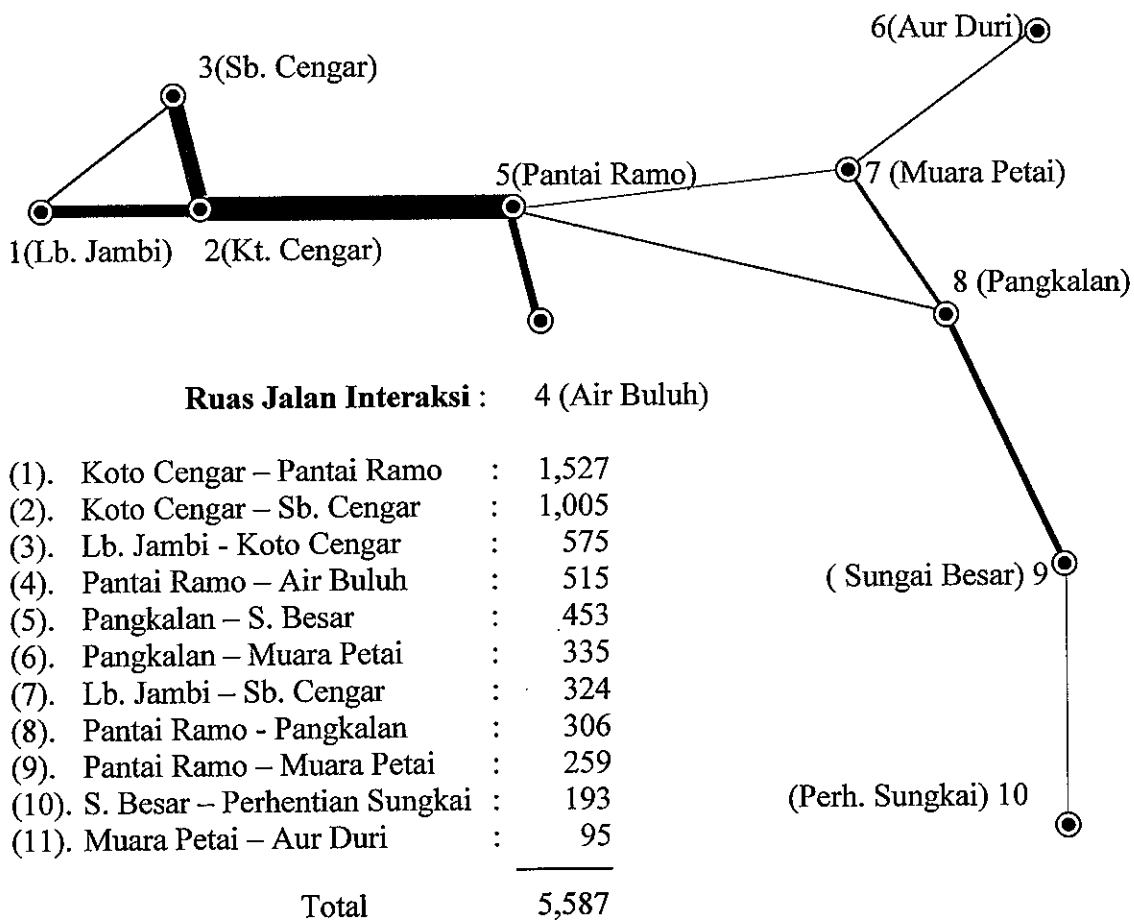
PROPINSI SUMATERA BARAT

**b. Penentuan prioritas peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan.**

Untuk menentukan prioritas pembangunan ruas jalan antar desa pada ruas jalan yang ditetapkan, dilakukan dengan pendekatan sebagai berikut :

**Pertama**, menyusun angka-angka perkiraan besarnya interaksi penduduk dari Tabel IV.6 dan Tabel IV. 7 pada gambar ruas jalan antar desa untuk mengetahui perkiraan besarnya interaksi penduduk pada ruas jalan antar desa yang ditetapkan. Hasil penyusunan perkiraan besarnya interaksi berdasarkan faktor penduduk (Tabel IV. 6) pada ruas jalan antar desa yang ditetapkan seperti diilustrasikan pada diagram 4.2. dan secara spasial pada Gambar 4. 3 berikut :

**DIAGRAM 4.2**  
**PERKIRAAN BESARNYA INTERAKSI PADA RUAS JALAN**  
**ANTAR DESA DI KAWASAN SELATAN**  
**(Interaksi Berdasarkan Faktor Penduduk)**





MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PROSES PENINGKATAN RAS JALAN DALAM  
PENGEMBANGAN KAWASAN SELATAN  
KABUPATEN KUANAN SERANGI

PETA

ANALISIS INTERAKSI  
FAKTOR PENDUDUK

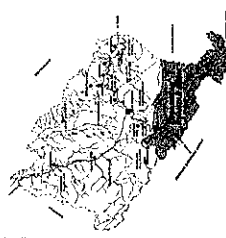
LEGENDA :

- Batas Propinsi.
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

PRIORITAS :

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11

INSET

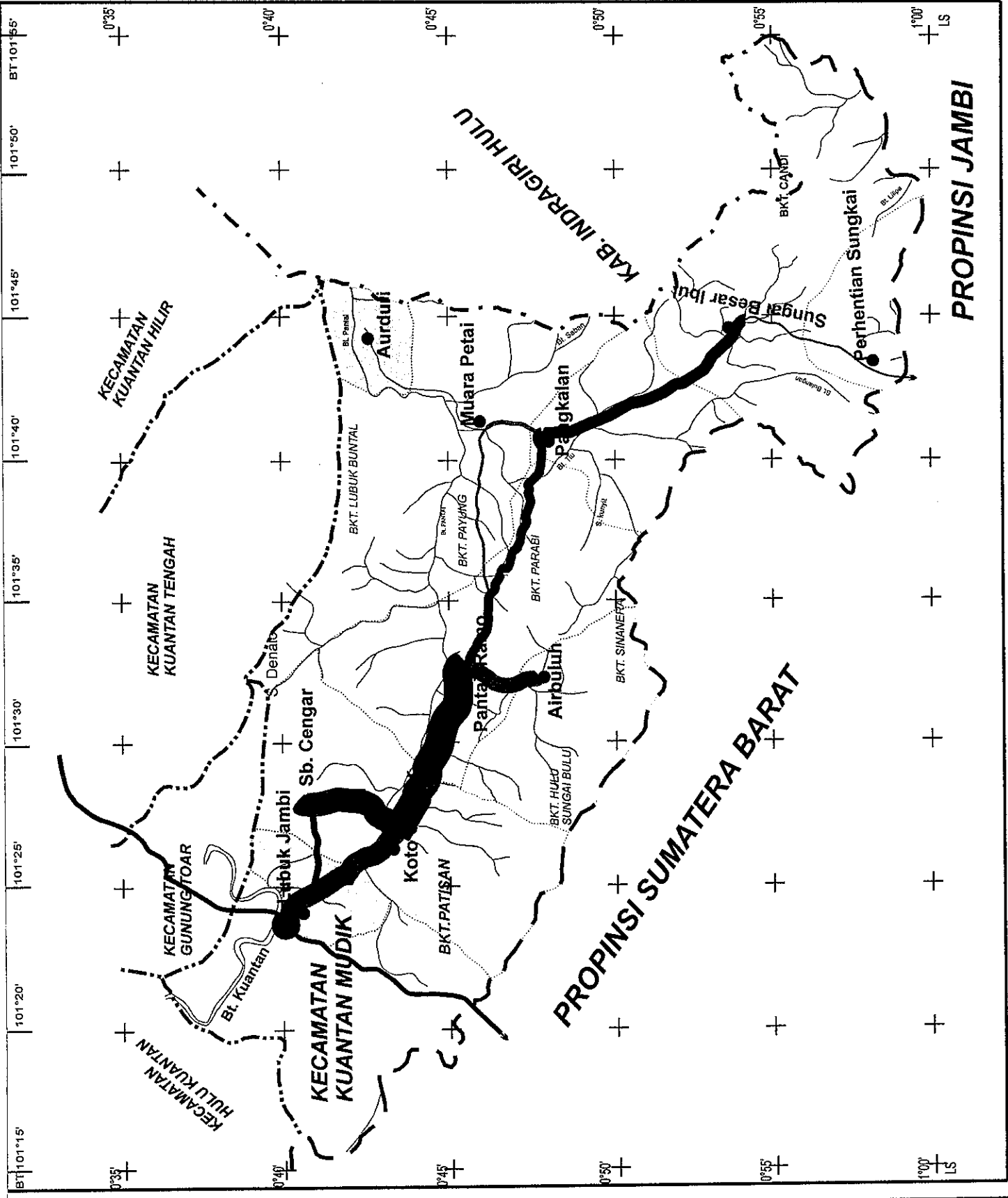


SKALA



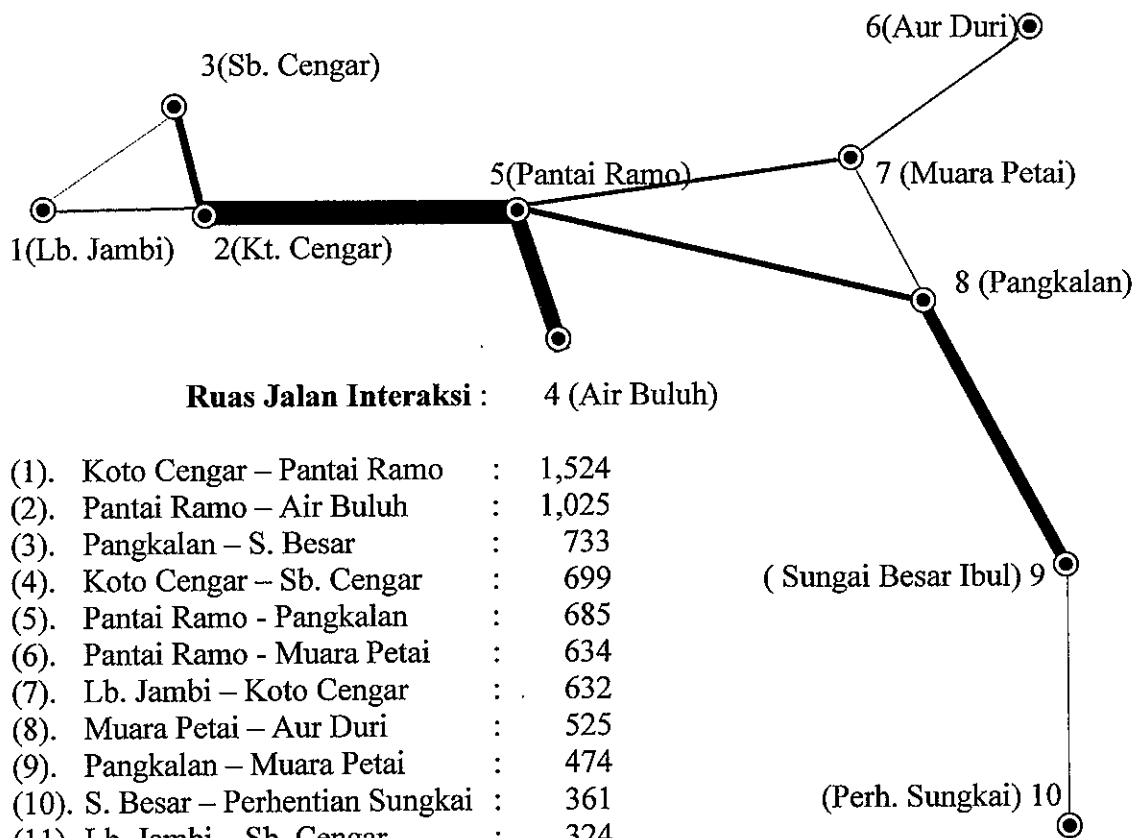
NOMOR	
Rahman	95
Gambar	4, 3

HASIL ANALISIS 2003



Dan hasil penyusunan perkiraan besarnya interaksi berdasarkan faktor pendapatan (Tabel IV.7) pada ruas jalan antar desa yang ditetapkan seperti diilustrasikan pada diagram 4.3. dan secara spasial pada Gambar 4. 4 berikut :

**DIAGRAM 4. 3**  
**PERKIRAAN BESARNYA INTERAKSI PADA RUAS JALAN**  
**ANTAR DESA DI KAWASAN SELATAN**  
**(Interaksi Berdasarkan Faktor Pendapatan)**



Total 7,656



MAGISTER PERENCANAAN PEMERANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PROSIPAS PENGINGATAN SOSIAL DALAM DALAM  
KEMERDEKAAN KAWASAN SUDHARTO  
KEMERDEKAAN KAWASAN SUDHARTO

PEETA

ANALISIS INTERAKSI  
FAKTOR PENDAPATAN

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

PRIORITAS :

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11

INSET



SKALA

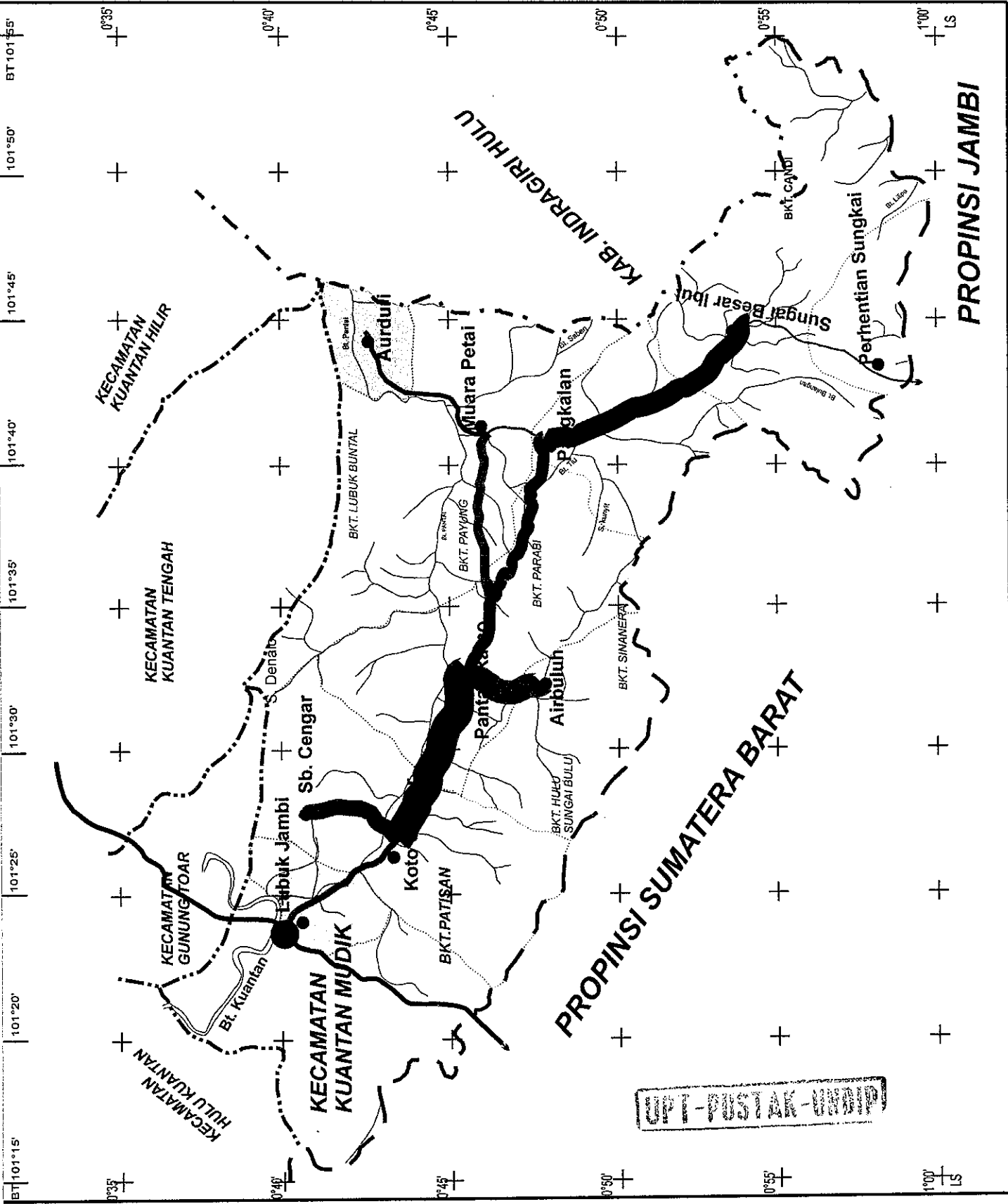
5 0 10km



NOMOR

Rajalan 97  
GMDR 4, 4

SUMBER :  
HASIL ANALISIS 2003



**Kedua**, menyamakan skala angka perkiraan besarnya interaksi penduduk pada ruas jalan antar desa hasil analisis berdasarkan faktor penduduk dengan angka perkiraan besarnya interaksi penduduk hasil analisis berdasarkan faktor pendapatan agar dapat dilakukan perhitungan antara kedua faktor tersebut. Untuk menyamakan skala kedua faktor tersebut didekati dengan menggunakan angka rasio interaksi yang diperoleh dari hasil perbandingan antara perkiraan besarnya interaksi berdasarkan faktor penduduk dan pendapatan pada masing-masing ruas jalan antar desa dengan total perkiraan besarnya interaksi pada ruas jalan antar desa dari faktor penduduk dan pendapatan.

**Ketiga**, menggandakan angka rasio pada hasil langkah kedua untuk mengetahui besarnya momentum perkiraan besarnya rasio interaksi penduduk masing-masing ruas jalan antar desa berdasarkan hasil analisis besarnya interaksi berdasarkan faktor penduduk dan pendapatan. Berdasarkan hasil penggandaan nilai rasio kedua faktor tersebut, didapatkan peringkat nilai besaran interaksi pada ruas jalan antar desa. Nilai besaran interaksi pada ruas jalan antar desa tersebut kemudian disusun sesuai peringkat hasil besaran yang didapat, kemudian ditentukan prioritas peningkatan ruas jalan interaksi antar desa-desa kawasan selatan yakni ruas jalan antar desa dengan nilai peringkat besaran rasio yang paling besar ditentukan sebagai prioritas pertama demikian seterusnya secara berturut-turut sampai yang terkecil ditentukan sebagai prioritas terakhir.

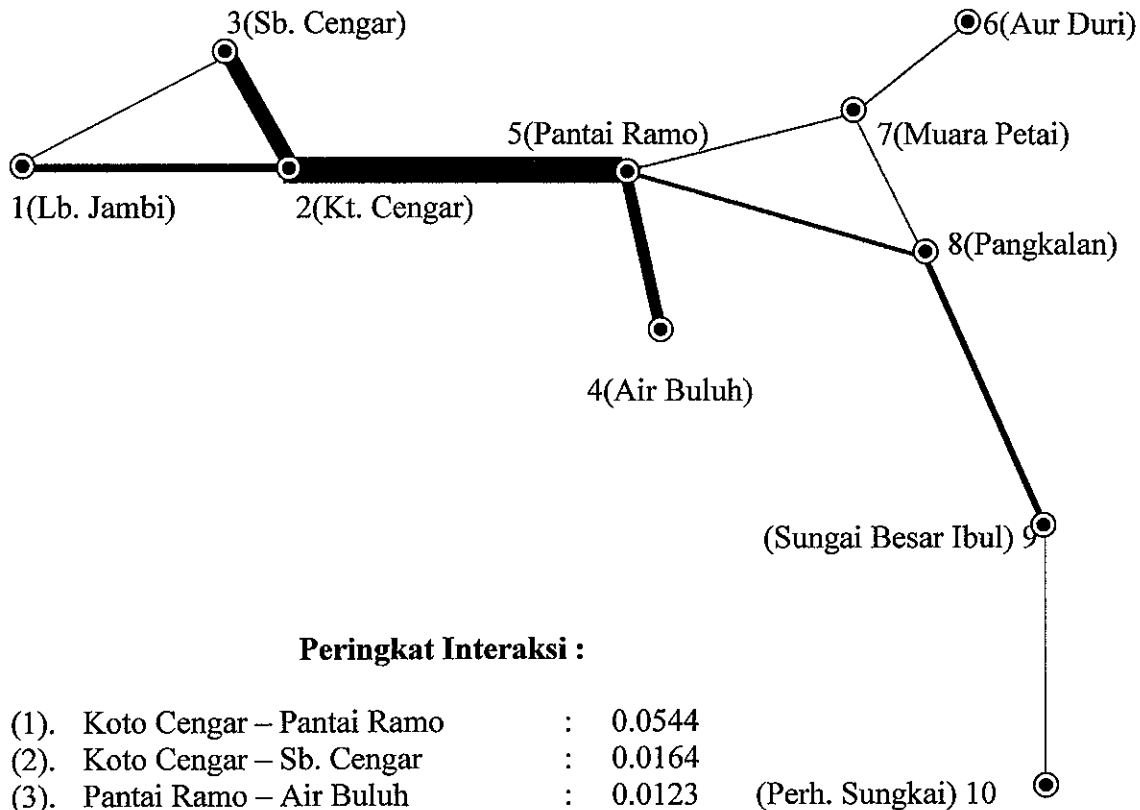
Hasil penggandaan besaran interaksi faktor penduduk dan faktor pendapatan seperti terdapat dalam Tabel IV. 9 yang diilustrasikan pada diagram 4.4 dan secara spasial dalam Gambar 4. 5 sebagai berikut.

**TABEL IV. 9.**  
**PERKIRAAN BESARNYA INTERAKSI PADA RUAS JALAN**  
**ANTAR DESA DI KAWASAN SELATAN**

No	Ruas Jalan	Nilai Rasio Interaksi		Hasil Perkalian Nilai Rasio	Urutan Prioritas
		Faktor Penduduk	Faktor Pendapatan		
1	Koto Cengar – Pantai Ramo	0.2733	0.1991	0.0544	(1)
2	Koto Cengar – Seberang Cengar	0.1799	0.0913	0.0164	(2)
3	Lb. Jambi - Koto Cengar	0.1029	0.0825	0.0085	(4)
4	Pantai Ramo – Air Buluh	0.0922	0.1339	0.0123	(3)
5	Pangkalan – S. Besar	0.0811	0.1010	0.0082	(5)
6	Pangkalan – Muara Petai	0.0600	0.0619	0.0037	(8)
7	Lb. Jambi – Seberang Cengar	0.0580	0.0423	0.0025	(9)
8	Pantai Ramo - Pangkalan	0.0548	0.0895	0.0049	(6)
9	Pantai Ramo – Muara Petai	0.0464	0.0828	0.0038	(7)
10	S. Besar – Perhentian Sungkai	0.0345	0.0472	0.0016	(10)
11	Muara Petai – Aur Duri	0.0170	0.0686	0.0012	(11)

Sumber: Hasil Analisis 2004

**DIAGRAM 4. 4.**  
**PRIORITAS PENINGKATAN RUAS JALAN ANTAR DESA**  
**DI KAWASAN SELATAN**  
**(Berdasarkan nilai momentum rasio interaksi)**



**Peringkat Interaksi :**

(1). Koto Cengar – Pantai Ramo	:	0.0544
(2). Koto Cengar – Sb. Cengar	:	0.0164
(3). Pantai Ramo – Air Buluh	:	0.0123
(4). Lb. Jambi - Koto Cengar	:	0.0085
(5). Pangkalan – S. Besar	:	0.0082
(6). Pantai Ramo - Pangkalan	:	0.0049
(7). Pantai Ramo – Muara Petai	:	0.0038
(8). Pangkalan – Muara Petai	:	0.0037
(9). Lb. Jambi – Sb. Cengar	:	0.0025
(10). S. Besar – Perhentian Sungkai	:	0.0016
(11). Muara Petai – Aur Duri	:	0.0016

(Perh. Sungkai) 10

Dari hasil analisis perkiraan besarnya interaksi yang dilakukan oleh penduduk desa kawasan selatan, dapat dilihat bahwa ruas jalan antar desa Koto Cengar – Pantai Ramo adalah ruas jalan yang paling besar menerima beban interaksi yang dilakukan penduduk antar desa di kawasan selatan sehingga ruas jalan ini harus menjadi prioritas dalam peningkatan.



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN  
WILAYAH KOTA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG - 2004

TESIS

PROJEKSI PERINGKATAN RUMAH DALAM  
KAWASAN PERKOTAAN SELATAN  
KABUPATEN KUANTAN SANGIRI

PRIORITAS PENINGKATAN  
RUAS JALAN ANTAR DESA  
(berdasarkan nilai momentum rasio interakesi)

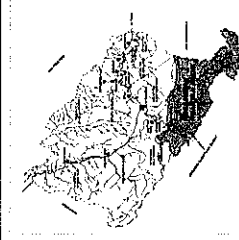
LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Propinsi
- Jalan Kabupaten
- Sungai
- Ibukota Kecamatan
- Desa

PRIORITAS :

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9
- 10
- 11

INSET

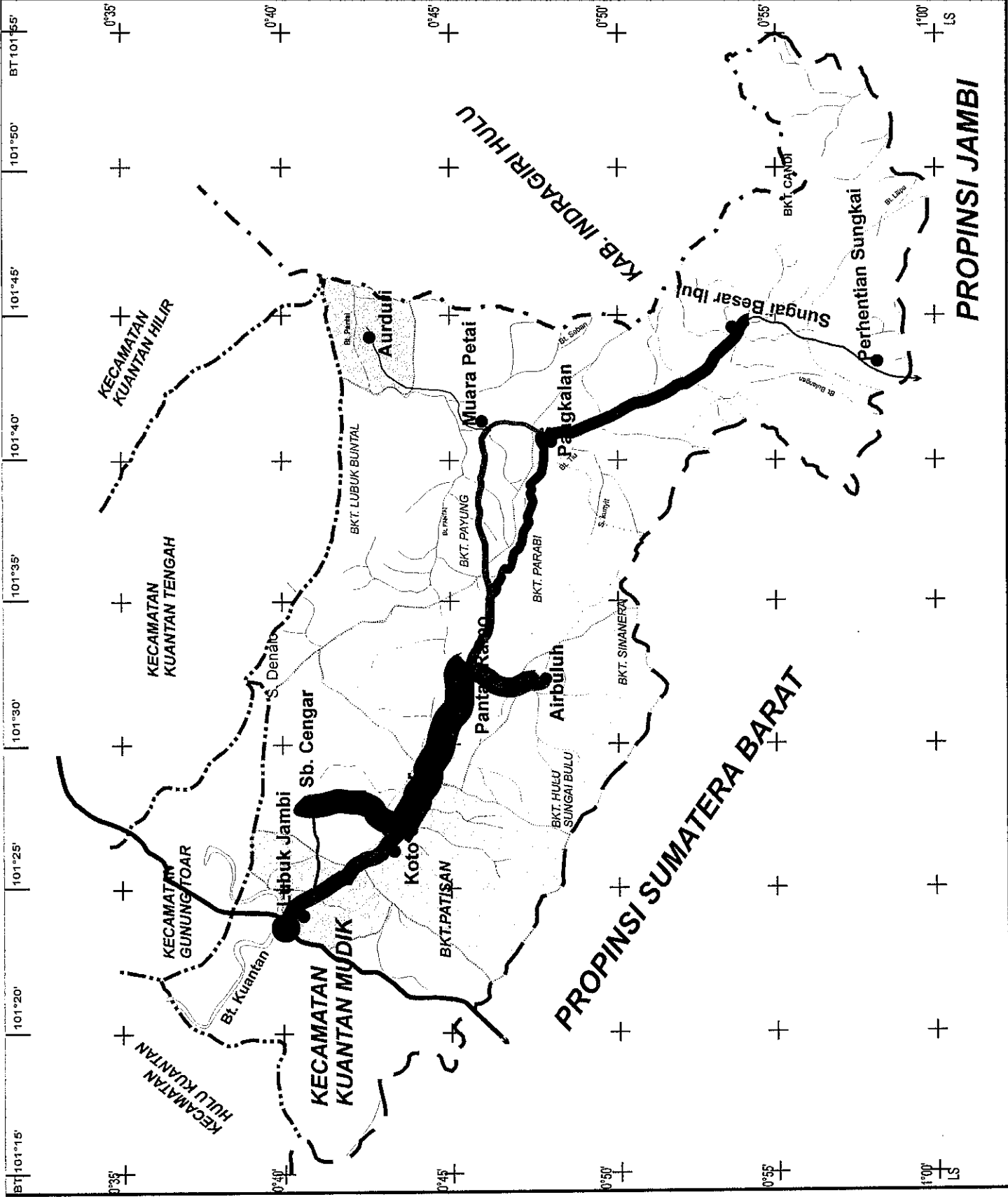


SKALA



NOMOR	
Batas	101
Daerah	4.5

HASIL ANALISIS 2003



PROPINSI JAMBI

PROPINSI SUMATERA BARAT

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **5.1. Kesimpulan Hasil Studi**

Peningkatan ruas jalan yang didekati dari sisi permintaan penduduk dengan ruang lingkup pergerakan di dalam desa-desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi yang dianalisis dengan menggunakan pendekatan analogi konsep Gravitasi Newton serta pemodelan pada ruas jalan interaksi yang sesuai untuk memperkirakan kebutuhan peningkatan ruas jalan dapat dikemukakan kesimpulan hasil studi prioritas peningkatan ruas jalan sebagai berikut :

1. Dari hasil Analisis penentuan prioritas peningkatan ruas jalan menunjukkan bahwa, besarnya jumlah penduduk yang melakukan interaksi sangat tergantung dengan pendapatan penduduk guna biaya untuk melakukan interaksi yang dipisahkan oleh adanya jarak antar desa.
2. Pembebanan besarnya perkiraan nilai interaksi faktor penduduk dan pendapatan ke dalam ruas jalan didapatkan ruas jalan yang paling banyak mendapat beban interaksi, sehingga perlu mendahulukan peningkatan ruas jalan yang beban interaksinya paling besar.
3. Ruas jalan yang memiliki nilai pembebanan besaran interaksi penduduk antar desa yang paling besar harus mendapatkan prioritas peningkatan kondisi dari segi kualitas jalan guna kelancaran dan kenyamanan interaksi yang terjadi antar desa dalam wilayah tersebut. Dari kondisi jalan dapat ditentukan target dana peningkatan yang harus dialokasikan untuk jalan prioritas utama, dan untuk jalan yang prioritas selanjutnya harus mendapat perhatian dalam hal dana pemeliharaan berkala.

4. Berdasarkan hasil analisis perkiraan besarnya interaksi dari faktor penduduk dan pendapatan yang dibebankan ke ruas jalan interaksi antar desa yang telah dilakukan, maka diperoleh penentuan prioritas peningkatan ruas jalan sebagai berikut :

Prioritas I ; Ruas jalan Koto Cengar – Pantai Ramo  
 Prioritas II ; Ruas Koto Cengar – Sb. Cengar  
 Prioritas III ; Ruas Pantai Ramo – Air Buluh  
 Prioritas IV ; Ruas Lb. Jambi - Koto Cengar  
 Prioritas V ; Ruas Pangkalan – S. Besar  
 Prioritas VI ; Ruas Pantai Ramo - Pangkalan  
 Prioritas VII ; Ruas Pantai Ramo – Muara Petai  
 Prioritas VIII; Ruas Pangkalan – Muara Petai  
 Prioritas IX ; Ruas Lb. Jambi – Sb. Cengar  
 Prioritas X ; Ruas S. Besar – Perhentian Sungkai  
 Prioritas XI; Ruas Muara Petai – Aur Duri

5. Peningkatan ruas jalan dalam suatu sistem wilayah memiliki keterbatasan dan kelemahan karena dari sisi operasional, kemungkinan besarnya interaksi tidak sama dari/antar desa-desa di kawasan selatan. Hal ini mengindikasikan akan adanya perubahan/pergerakan perkiraan besarnya interaksi pergerakan di dalam kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi yang dipengaruhi oleh besarnya interaksi pergerakan antara yang masuk dan yang keluar desa-desa kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

## 5.2 Rekomendasi

Studi ini berusaha mensiasati prioritas peningkatan ruas jalan pada ruas jalan antar desa-desa di kawasan selatan di Kabupaten Kuantan Singingi dimana disarankan kepada pemerintah :

1. Hasil studi prioritas peningkatan ruas jalan dengan metode pendekatan analogi Gravitasi Newton untuk mengetahui besaran interaksi penduduk antar desa yang dibebankan ke ruas jalan ini dapat digunakan sebagai pendekatan dan pertimbangan

di dalam menentukan kebijakan prioritas peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan Kabupaten Kuantan Singingi.

2. Memperhatikan prioritas pengalokasian dana untuk peningkatan ruas jalan antar desa di kawasan selatan yang memiliki peringkat utama rasio besaran interaksi dalam studi ini. Alokasi dana untuk peningkatan dilakukan setelah alokasi dana pemeliharaan jalan dilaksanakan terlebih dahulu.
3. Untuk memperkirakan kebutuhan peningkatan yang lebih luas dengan memperhatikan pergerakan orang maupun barang dari dan keluar dari kawasan selatan serta potensi-potensi wilayah seperti potensi sumber daya alam yang dimiliki masing-masing desa, perlu dilakukan penelitian lanjutan atau dengan analisis-analisis yang lain agar didapat perkiraan kebutuhan peningkatan yang sesuai.

## DAFTAR PUSTAKA

### A. BUKU-BUKU

- Black, J.A., (1981) *Urban Transport Planning : Theory and Practise*. London : Cromm Helm.
- B. G. Hutchinson (1974) *Principles of Urban Transport System Planning*. Washington D. C : Scripta Book Company.
- Branch, Melvilla. C. (1985) *Perencanaan Kota Komprehensif*, UGM : Press Jogja.
- B. S. Kusbiantoro, 1996. *Prinsip dan Perencanaan Transportasi*
- Bruton, M.J., (1985) *Introduction to Transport Planning*. Third Edition. London : Anchor Brendon Ltd.
- Catanese, J. Antony, 1996. *Perencanaan Kota (Edisi Kedua)*. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Chapin, F. Stuart Jr., and (1979) *Urban Land Use Planning*, Third Edition. Chicago : University of Illinois Press.
- Hoyle, B.S., *Transport and Development*, Mc. Milland Press Ltd; london, 1973  
Leinbach, Thomas R, *Transport Improvement and Rural Change*
- Hadi Sabari Yunus (2000). *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta : Penerbit Pustaka Pelajar.
- Kuncoro Mudrajad, *Metode Kuantitatif*, UPP AMP YKPN, 2001
- Levinson, Hebert S. (1982) *Urban Transportasion*. New York.
- Marzuki (1977) *Metodologi Riset*. Yogyakarta : BPFE – UII.
- Manheim, Marvin L., *Fundamental of Transportation System Analysis*, England, 1972
- Morlok, Edward K. (1978) *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Alih Bahasa Johan Kelanaputra Hainim. Editor Yani Sianipar. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Miro, Fidel (1997) *Sistem Transportasi Kota*. Bandung : Tarsito.
- Nobert Oppenheim (1975) *Urban Travel Demand Modeling*. John Wiley & Sons, Inc.
- Peter R. Stopher, Arnim H. Meyburg (1975) *Urban Transportation Modeling and Planning*. Forth edition. D. C. Health and Company.
- Perencanaan Transportasi* (1996). Lembaga Pengabdian Kepada Masyarakat, Institut Teknologi Bandung. Bandung

Robert J. Kodoatie, Ph. D., *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, Penerbit Pustaka Pelajar.

Susan Hanson, (1995) *The Geography Of Urban Transportation*. London.

Salim, H.A. Abbas (1993) *Manajemen Transportasi*. Jakarta : PT. Raja Grafindo Persada.

Setjowarno, D. dan Frazila, R.B (2001) *Pengantar Sistem Transportasi*. Edisi pertama. Semarang : Penerbit Universitas Katolik Soegijapranata.

Tamin, Ofyar Z. (2000) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Edisi ke-2. Bandung : Penerbit ITB.

Taaffe, Edward., Morril, R., Gould, Peter R., *Transport Expansion in Underdeveloped Countries*

Tjahjati Budhy S. Soegijoko dan BS. Kusbiantoro, 1997. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*

Tjahjati Budhy S. Soegijoko dan BS. Kusbiantoro, 1997. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*

Warpani, Suwarjoko (1990) *Analisa Kota Daerah*. Bandung : Penerbit ITB.

Warpani, Suwarjoko (1990) *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung : Penerbit ITB.

Wells, GR (1975) *Comprehensive Transport Planning*. London : Charles Griffin & Comp. Ltd

Wright, PH (1989). *Transportation Engineering Planning and Design*. New York : John Wiley & Sons, Inc.

## **B. TERBITAN BERKALA**

Tamin , Ofyar Z, 1997. *Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan – Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi*

## **C. BUKU DATA / LAPORAN**

Badan Perencana Pembangunan Daerah Kabupaten Kuantan Singingi, *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Kuantan Singingi*,

Dinas Permukiman Dan Prasarana Wilayah Kabupaten Kuantan Singingi, *Data Ruas Jalan 2002*,

Kantor Statistik Kabupaten Kuantan Singingi, *Potensi Desa Kabupaten Kuantan Singingi*, 2002.

Kantor Statistik Kabupaten Kuantan Singingi, *Kecamatan Kuantan Mudik Dalam Angka*, 2002.

Dinas Pekerjaan Umum; *Kebijaksanaan Transportasi Perkotaan*. 1997

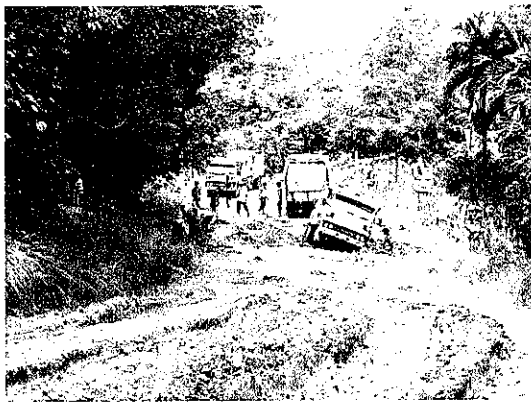
**Lampiran Bab IV. 2**  
**KONDISI EKSISTING RUAS JALAN ANTAR DESA**  
**TAHUN 2003**



Kondisi ruas jalan  
Pangkalan – Muara Petai



Kondisi ruas jalan  
Pangkalan – Sungai Besar Ibul



Kondisi ruas jalan  
Pantai Ramo - Pangkalan



Kondisi ruas jalan  
Koto Cengar - Pantai Ramo



Kondisi ruas jalan  
Pantai Ramo – Muara Petai



Kondisi ruas jalan  
Koto Cengar – Sb. Cengar



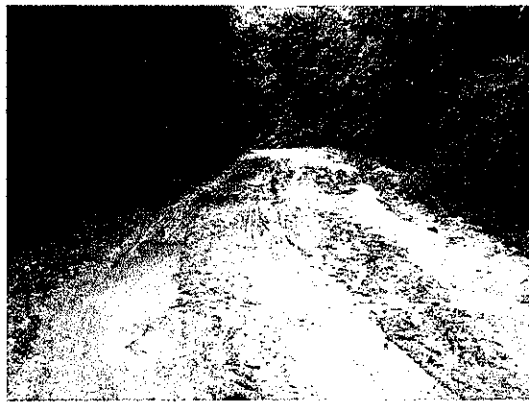
Kondisi ruas jalan  
Sungai Besar -- Perhentian Sungkai



Kondisi ruas jalan  
Muara Peta -- Aur Duri



Kondisi ruas jalan  
Air Buluh -- Pantai Ramo



Kondisi ruas jalan  
Lb. Jambi -- Sb.Cengar