

F11
kus
k c-1

**KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU SEBAGAI
IBUKOTA KABUPATEN DAN IMPLIKASINYA TERHADAP
PENYEDIAAN PRASARANA DAN SARANA DASAR**

TESIS

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

Oleh :

KUSSARWONO
L4D 002 124



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2004**

UPT-PUSTAK-UNDIP

**KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU SEBAGAI
IBUKOTA KABUPATEN DAN IMPLIKASINYA TERHADAP
PENYEDIAAN PRASARANA DAN SARANA DASAR**

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

Oleh :
KUSSARWONO
L4D002124

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 17 Juni 2004

Dinyatakan
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 2004

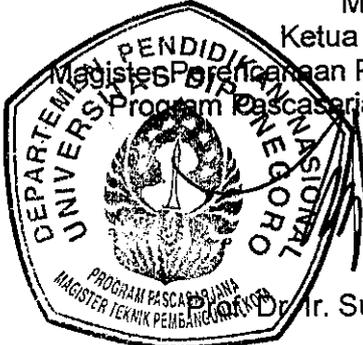
Pembimbing Pendamping

Ir. Jawoto Sih Setyono, MDP

Pembimbing Utama

Dr. Ir. Suripin, M.Eng

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

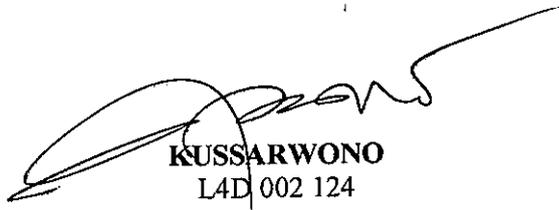


Ir. Sugiono Soetomo, DEA

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan 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 diterbitkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, Juni 2004



KUSSARWONO
L4D 002 124

Tesis ini kupersembahkan untuk :
Istriku tercinta Indah Setyaningrum
Anak-anakku tercinta Erlangga, Wisnu dan Dea

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kami ucapkan kepada Allah SWT, yang senantiasa melimpahkan rahmat dan karunia-Nya, sehingga hanya dengan izin-Nya kami dapat menyelesaikan tesis berjudul **“Kajian Karakteristik Blambangan Umpu sebagai Ibukota Kabupaten dan Implikasinya terhadap Penyediaan Prasarana dan Sarana Dasar”**. Tesis ini merupakan salah satu tahapan yang harus diselesaikan dalam studi di Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro.

Dalam pengerjaan dan penyusunan tesis tidak terlepas dari bantuan berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung. Pada kesempatan ini penyusun menghaturkan banyak terima kasih kepada:

1. Ir. Nana Rukmana D. Wirapradja, MA selaku Kepala PUSDIKTEK-BPSDM Departemen Kimpraswil, yang telah memberikan kesempatan untuk mengikuti pendidikan program Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota di Universitas Diponegoro.
2. Prof.Dr.Ir.Sugiono Sutomo, DEA selaku Ketua Program Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro, atas segala arahannya.
3. Ir. Sidharta Saelan, MM sebagai Kepala Balai KPDMPPW Semarang, atas segala arahannya.
4. Dr. Ir. Suripin, M.Eng, selaku Mentor dan Ir.Jawoto Sih Setyono, MDP, selaku Co-Mentor yang telah meluangkan waktu, tenaga dan pikiran dalam membimbing penyusunan tesis ini.
5. Ir. Bambang Setioko, M.Eng, selaku pembahas yang telah memberi banyak masukan bagi perbaikan penyusunan tesis ini.
6. Istriku tercinta In, anak-anakku Rangga, Wisnu dan Dea yang setia memberikan dukungan semangat.
7. Teman-teman MPPWK Angkatan II UNDIP yang dengan rasa kebersamaan telah memberikan semangat dalam menjalani studi.
8. Keluarga Besar Asrama Keluarga, baik ibu-ibu dan anak-anaknya yang telah memberi suasana keluarga sehingga sedikit banyak dapat mengurangi kerinduan suasana rumah.
9. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, yang telah membantu penyelesaian tesis ini.

Penulis menyadari bahwa banyak terdapat kekurangan dalam penulisan tesis ini, oleh karenanya segala kritik dan saran yang bersifat membangun sangat diharapkan sebagai masukan yang sangat berharga. Semoga hasil penulisan tesis ini dapat berguna bagi semua pihak yang berkepentingan.

Penyusun,

KUSSARWONO

DAFTAR ISI

	Hal
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
ABSTRAK	x
ABSTRACT	xi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan dan Sasaran	3
1.3.1 Tujuan Studi	3
1.3.2 Sasaran Studi	4
1.4 Ruang Lingkup Studi.....	4
1.4.1 Ruang Lingkup Substansial.....	4
1.4.2 Ruang Lingkup Spasial	5
1.5 Kerangka Pemikiran	5
1.6 Metode Penelitian.....	8
1.6.1 Kerangka Analisis	8
1.6.1.1 Analisis Identifikasi ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar Perkotaan.....	8
1.6.1.2 Analisis Struktur Keruangan.....	8
1.6.1.3 Arah Perkembangan Fisik.....	9
1.6.1.4 Pertumbuhan Ekonomi	9
1.6.2 Teknik dan Metode Analisis.....	11
1.6.2.1 Ketersediaan Prasarana dan Saran Dasar.....	11
1.6.2.2 Struktur Keruangan.....	11
1.6.2.3 Arah Perkembangan Fisik.....	13
1.6.3 Metode Sampling.....	13
1.7 Sistematika Penulisan.....	14
BAB II KARAKTERISTIK KOTA DAN KEBUTUHAN PRASARANA SARANA DASAR	16
2.1. Pengertian Kota dan Fungsi-Fungsi Kota.....	16
2.1.1 Pengertian Kota.....	16
2.1.2 Kota sebagai Kota Pemerintahan	18

2.1.3 Kota sebagai Pusat Pelayanan.....	19
2.1.4 Kota sebagai Pusat Pertumbuhan.....	21
2.1.5 Pengertian dan Fungsi Kota Baru.....	22
2.2. Perkembangan Fisik Kota dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya	24
2.2.1 Perkembangan Fisik Kota.....	24
2.2.2 Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kota.....	31
2.3 Wilayah dan Interaksi Antar Wilayah.....	32
2.3.1 Konsep Ruang dan Wilayah	32
2.3.2 Interaksi Antar Wilayah.....	34
2.4 Kebutuhan Prasarana dan Sarana Dasar.....	35
2.4.1 Pengertian Sarana Pelayanan.....	35
2.4.2 Faktor yang Mempengaruhi Kebutuhan Prasarana dan Sarana Dasar	36
2.4.3 Teori Lokasi Sarana Pelayanan.....	37
2.5 Kesimpulan Kajian Teori	41
BAB III GAMBARAN UMUM KARAKTERISTIK KABUPATEN	
WAY KANAN.....	44
3.1. Kondisi Geografis	44
3.2. Kondisi Fisik Dasar.....	49
3.3. Kependudukan	54
3.3.1 Komposisi dan Kepadatan Penduduk.....	54
3.3.2 Beban Tanggungan dan Angkatan Kerja.....	56
3.4. Fasilitas Sosial, Ekonomi dan Prasarana Perhubungan.....	58
3.4.1 Fasilitas Pendidikan.....	58
3.4.2 Fasilitas Kesehatan.....	59
3.4.3 Fasilitas Peribadatan.....	59
3.4.4 Fasilitas Perdagangan dan Jasa.....	60
3.4.5 Fasilitas Prasarana dan Sarana Transportasi	61
BAB IV ANALISIS KARAKTERISTIK KOTA BLAMBANGAN UMPU	
DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PENYEDIAAN PRASARANA	
DAN SARANA DASAR PERKOTAAN	66
4.1 Analisis Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar.....	66
4.2 Analisis Struktur Kota	72
4.3 Analisis Perkembangan Fisik.....	99
4.4 Analisis Implikasi Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar.....	108
BAB V PENUTUP	113
5.1. Kesimpulan	113
5.2. Rekomendasi	115
DAFTAR PUSTAKA	117
LAMPIRAN	121

DAFTAR TABEL

TABEL II.1	Standar jarak Tempuh ke Berbagai Sarana Pelayanan Masyarakat.....	40
TABEL II.2	Standar jarak Tempuh ke Berbagai Sarana Pelayanan Masyarakat.....	40
TABEL II.3	Variabel yang Dibutuhkan	43
TABEL III.1	Luas Kecamatan dan Jumlah Kampung di Kabupaten Way Kanan	48
TABEL III.2	Jarak dari Ibukota Kecamatan Menuju Ibukota Kabupaten Way Kanan dan Ibukota Provinsi Lampung	49
TABEL III.3	Jumlah Penduduk berdasarkan Jenis Kelamin dan Kepadatan Penduduk Tahun 2000	56
TABEL III.4	Angka Beban Tanggungan Kabupaten Way Kanan	57
TABEL III.5	Presentasi Penduduk Berdasarkan Lapangan Usaha	57
TABEL III.6	Jumlah Puskesmas Menurut Jumlah Kecamatan	59
TABEL III.7	Jumlah Penduduk Berdasarkan Agama	60
TABEL III.8	Jumlah Fasilitas Peribadatan	60
TABEL III.9	Jumlah Pasar dan Pertokoan per Kecamatan	61
TABEL III.10	Kondisi Jalan di Kabupaten Way Kanan	62
TABEL IV.1	Ketersediaan Sarana Pendidikan	67
TABEL IV.2	Jarak dengan SLTA Terdekat	67
TABEL IV.3	Ketersediaan Sarana Kesehatan	68
TABEL IV.4	Ketersediaan Sarana Perekonomian.....	69
TABEL IV.5	Ketersediaan Sarana Peribadatan.....	70
TABEL IV.6	Kondisi Jalan Antar Kota.....	71
TABEL IV.7	Peringkat Kota-Kota di Kabupaten Way Kanan	73
TABEL IV.9	Orientasi di Bidang Pendidikan Setingkat SD.....	83
TABEL IV.10	Orientasi di Bidang Pendidikan Setingkat SMP.....	84
TABEL IV.11	Orientasi di Bidang Pendidikan Setingkat SMA.....	85
TABEL IV.12	Orientasi di Bidang Kesehatan.....	89

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1	Kerangka Pemikiran.....	7
GAMBAR 1.2	Alur Pikir Proses Analisis Data.....	10
GAMBAR 2.1	Interaksi Batas Fisik dan Batas Administrasi Kota.....	27
GAMBAR 2.2	Bentuk Kompak.....	29
GAMBAR 2.3	Bentuk Tidak kompak.....	30
GAMBAR 3.1	Peta Orientasi Studi.....	45
GAMBAR 3.2	Peta Administrasi Kabupaten Way Kanan.....	46
GAMBAR 3.3	Peta Administrasi Kecamatan Blambangan Umpu.....	47
GAMBAR 3.4	Peta Kemiringan Lahan Kota Blambangan Umpu.....	52
GAMBAR 3.5	Peta Guna Lahan Kota Umpu.....	53
GAMBAR 3.6	Peta Sebaran Penduduk.....	55
GAMBAR 3.7	Peta Jaringan Jalan	64
GAMBAR 3.8	Peta Kondisi Jaringan Jalan Negara dan Provinsi.....	65
GAMBAR 4.1	Peringkat Kota-Kota di Kabupaten Way Kanan.....	74
GAMBAR 4.2	Peta Orientasi Pendidikan.....	86
GAMBAR 4.3	Aktivitas di Bidang Pendidikan.....	88
GAMBAR 4.4	Peta Orientasi Kesehatan.....	90
GAMBAR 4.5	Aktivitas di Bidang Kesehatan.....	91
GAMBAR 4.6	Orientasi Berbelanja Masyarakat Awam.....	92
GAMBAR 4.7	Peta Orientasi Belanja Masyarakat Awam.....	93
GAMBAR 4.8	Peta Orientasi Pemasaran.....	94
GAMBAR 4.9	Peta Orientasi Berbelanja memperoleh Barang Dagangan.....	97
GAMBAR 4.10	Orientasi Berbelanja Para Pedagang.....	98
GAMBAR 4.11	Area Terbangun Kota Blambangan Umpu Tahun 1999	100
GAMBAR 4.12	Area Terbangun Kota Blambangan Umpu Tahun 2004	101
GAMBAR 4.13	Prospek Blambangan Umpu Menurut Masyarakat Kabupaten Way Kanan	104

ABSTRAK

Suatu Kota tidak akan berfungsi sebagaimana mestinya tanpa didukung ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan yang memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar dan aktivitas masyarakat. Blambangan Umpu sebagai ibukota Way Kanan, dilihat dari sisi penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan, masih kurang memadai baik kualitas maupun kuantitasnya. Hal ini berdampak pada beralihnya orientasi pergerakan masyarakat Blambangan Umpu untuk memenuhi kebutuhannya ke kota-kota lain di sekitar Blambangan Umpu, seperti Kota Baradatu, Martapura maupun Kotabumi. Sehingga fungsi Blambangan Umpu sebagai pusat pelayanan maupun pusat pertumbuhan kurang memenuhi harapan. Starting point agar Blambangan Umpu dapat berfungsi sebagaimana mestinya, maka perlu dikaji karakteristik Blambangan Umpu sebagai Ibukota Way Kanan serta implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan.

Tujuan utama penelitian ini adalah mengkaji karakteristik Blambangan Umpu sebagai Ibukota Way Kanan serta implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan. Berdasarkan tujuan tersebut maka penelitian ini menggunakan pendekatan gabungan yaitu analisis kuantitatif (analisis skalogram dan indeks sentralitas) dan analisis deskriptif kualitatif (analisis arus, analisis prospek).

Hasil Analisis menunjukkan bahwa keberadaan Kota Blambangan Umpu sebagai kota orde I di Kabupaten Way Kanan lebih dikarenakan adanya beberapa fasilitas yang memang harus berada di ibukota (kantor-kantor pemerintahan). Sedangkan pusat pelayanan ekonomi justru berada di Kota Baradatu yang hanya merupakan kota orde II. Hal ini dikarenakan Kota Baradatu telah memiliki fasilitas pelayanan yang menunjang aktivitas perekonomian berskala Kabupaten. Di samping itu Kota Baradatu berada di jalur lintas tengah Sumatera. Dilihat dari sisi orientasi pergerakan ekonomi dan sosial masyarakat Kabupaten Way Kanan, diketahui bahwa masyarakat yang bermukim di sebelah Utara Kota Blambangan Umpu lebih berorientasi ke Sumatera Selatan, sedangkan yang di sebelah Selatan berorientasi ke Kotabumi dan Bandar Lampung. Di sisi lain, minimnya fasilitas pelayanan publik, keterbatasan akses menuju Kota Blambangan Umpu serta sarana angkutan yang melayani rute menuju Kota Blambangan Umpu, menjadikan Blambangan Umpu kurang berfungsi sebagai pusat Pelayanan. Sedangkan perkembangan kota lebih mengarah ke bentuk linier dengan mengikuti prasarana transportasi yang ada.

Rekomendasi yang diusulkan agar Kota Blambangan Umpu dapat berfungsi baik sebagai pusat pelayanan, pemerintahan, sosial maupun ekonomi bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan adalah perlu memprogramkan pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan serta memperbanyak akses menuju Kota Blambangan Umpu, antara lain dengan meningkatkan konstruksi jaringan jalan yang menghubungkan Kota Blambangan Umpu dengan Pakuan Ratu dan Mesim Ilir, membuka jaringan jalan di sebelah Utara dan Selatan Kampung Simpang Empat serta membangun jaringan jalan dalam kota. Di samping itu keunggulan letak geografis Kampung Simpang Empat yang berlokasi di jalur lintas tengah Sumatera perlu dikembangkan sebagai pusat pelayanan sosial ekonomi, sedangkan pusat pelayanan pemerintahan tetap berada di Kampung Blambangan Umpu.

ABSTRACT

A town will not function properly without supported by the availability of urban basic infrastructure to fulfill basic needs and society activities. Blambangan Umpu as capital of Way Kanan has no an urban basic infrastructure adequately, both quantity and quality. These affect at changing of activity orientation of Blambangan Umpu society to fulfill their needs by going to another town, such as Baradatu, Martapura or Kotabumi. So that Blambangan Umpu has a function as service center and also growth center can't run well. Starting point to make Blambangan Umpu can function properly, so it required to study of Blambangan Umpu characteristic as Capital of Way Kanan and its implication of infrastructure providing.

The main goal of this research is to analyze the characteristic of Blambangan Umpu as Capital of Way Kanan and its implication of infrastructure providing. Based on that goal, research uses both descriptive qualitative (current analysis and prospect analysis) and quantitative (scalogram analysis and Marshall Index Centrality analysis).

The results of analysis indicate that existence of Blambangan Umpu as Ordo I because of some facilities which is true have to reside in capital of (governance's office). While economic service center exactly reside in Baradatu which only representing Ordo II. It because of she has many facilities which supporting activity economics on regency scale. Despitefully Baradatu is located at main road of Sumatera. By pay attention on social and economic activity orientation Way Kanan society, known that society which living in northside Blambangan Umpu more orienting to South Sumatra, while Southside orient to Kotabumi and Bandarlampung. On the other side, the lack of facilities and accessibility into Blambangan Umpu, make Blambangan Umpu has less function as service center. While fisically urban orientation more flange to linear form by following existing main road.

Proposed recommendation in order to Blambangan Umpu can function well as service center, governance, economic and also social to Regency of Way Kanan, government has to make a program of infrastructure development and add many road into Blambangan Umpu, for example by improving connective road, such as between Blambangan Umpu and Pakuan Ratu and Mesir Ilir, creating road network in northside and southside of Kampong Simpang Empat. Besides, excellence of Kampong Simpang Empat geographical position which is located at main road of Sumatera need to be developed as economic soaial service center, while governance service center constantly within Kampong Blambangan Umpu.

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Way Kanan adalah kabupaten baru merupakan pemekaran yang ketiga dari Kabupaten Lampung Utara berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1999 tanggal 29 April 1999 tentang Pembentukan Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Way Kanan dan Kota Metro Propinsi Lampung. Pemekaran Kabupaten Lampung Utara sebelumnya adalah Kabupaten Tulang Bawang dan Kabupaten Lampung Barat. Kabupaten Way Kanan dengan total luas wilayah 392.163 km² terdiri dari 6 kecamatan, yaitu Baradatu, Banjit, Kasui, Blambangan Umpu, Bahuga dan Pakuan Ratu, dengan Kota Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten. Namun pada saat ini Kabupaten Way Kanan telah dimekarkan menjadi 12 kecamatan. Kabupaten Way Kanan terletak di sebelah Utara Kabupaten Lampung Utara yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Ogan Komering Ulu, Propinsi Sumatra Selatan. Jarak antara Blambangan Umpu dari Kotabumi yang merupakan ibukota Kabupaten Lampung Utara adalah 108 km, yang dihubungkan dengan jalur lintas tengah Sumatra.

Sebelumnya, wilayah Kabupaten Way Kanan merupakan wilayah Pembantu Bupati Blambangan Umpu. Meskipun demikian, sebagian besar pembangunan wilayah Kabupaten Way Kanan kurang mendapat perhatian, termasuk wilayah Kota Blambangan Umpu yang pada saat itu merupakan pusat pemerintahan Pembantu Bupati Wilayah Blambangan Umpu. Hal ini dikarenakan oleh jarak yang terlalu jauh dan sangat terbatasnya dana pembangunan yang dikelola Kabupaten Lampung Utara.

Dengan terbentuknya Kabupaten Way Kanan dan ditetapkannya Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten maka telah terjadi perubahan fungsi dari yang semula

hanya merupakan pusat pemerintahan dan pelayanan skala kecamatan menjadi skala kabupaten. Perubahan fungsi ini secara langsung menyebabkan meningkatnya aktivitas dan bertambahnya jumlah penduduk di wilayah Blambangan Umpu. Berdasarkan data BPS pada tahun 2001 jumlah penduduk Kecamatan Blambangan Umpu adalah 99.270 jiwa, sedangkan pada tahun 1998 sebesar 88.441 jiwa, dengan demikian telah terjadi pertumbuhan penduduk sebesar 4,08 % per tahun.

Sebagaimana umumnya kota-kota di Indonesia, ibukota selain berfungsi sebagai pusat pemerintahan juga diharapkan berfungsi sebagai pusat pelayanan dan pusat pertumbuhan. Banyak contoh di Indonesia menunjukkan bahwa kota baru yang hanya berfungsi sebagai pusat pemerintahan tidak berkembang. Slawi (Tegal), Rengat (Indragiri Hulu), Mungkid (Magelang), Jantho (Aceh Besar), Kotabaru (Banjarmasin).

Menurut Branch (1995), kota yang mempunyai fungsi lebih dari satu biasanya secara ekonomi akan lebih kuat dan lebih cepat berkembang. Menurut Amos Rapoport (dalam Zahnd, 1999), salah satu dari sepuluh kriteria yang dipakai untuk merumuskan sebuah kota adalah fungsi perkotaan minimal yang harus ada meliputi pasar, pusat administrasi/pemerintahan, pusat militer, pusat keagamaan dan pusat aktivitas. Sedangkan Christaller (dalam Daldjoeni, 2003:38) menyebutkan bahwa fungsi kota adalah sebagai penyelenggaraan dan penyediaan jasa-jasa bagi sekitarnya. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa suatu kota tidak akan berfungsi sebagaimana mestinya tanpa didukung ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan yang memadai untuk memenuhi kebutuhan dasar dan aktivitas masyarakat.

Dilihat dari sisi pembangunan, penyediaan prasarana dan sarana di Blambangan Umpu sebagai ibukota Way Kanan masih sangat minim. Sebagai contoh adalah masih minimnya akses menuju Blambangan Umpu, jaringan jalan dalam kota, belum ada

satupun bangunan pasar permanen untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat Blambangan Umpu dan sekitarnya. Pedagang membuka tenda untuk berdagang kebutuhan sehari-hari hanya pada pagi hari, sedangkan untuk kebutuhan sekunder hanya pada hari pasaran. Selama ini orientasi pergerakan masyarakat Blambangan Umpu untuk memenuhi kebutuhannya lebih banyak ke Kecamatan Baradatu atau ke Martapura, Ogan Komering Ulu, Sumatra Selatan bahkan ke Bandarlampung.

Prasarana dan sarana dasar perkotaan lainnya yang juga sangat minim adalah jasa keuangan, dalam hal ini perbankan, pelayanan kesehatan yang dilayani oleh satu puskesmas induk, PDAM hanya menjangkau sebagian kecil masyarakat kota dikarenakan kecilnya debit yang dapat disediakan dan minimnya jaringan distribusi, serta sektor perhotelan, dimana di Blambangan Umpu baru ada satu penginapan dengan kelas melati.

1.2. Rumusan Masalah

Dengan mengamati kondisi prasarana dan sarana dasar di Blambangan Umpu yang belum memadai baik secara kuantitas dan kualitas, posisi geografis, kondisi topografi, keterbatasan akses dan adanya kecenderungan masyarakat memilih berbelanja ke Kecamatan Baradatu dan Martapura bahkan ke Bandarlampung, serta menimbang peran normatif Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten, maka untuk menjawab permasalahan utama dilakukan pendekatan melalui research question **“Bagaimanakah karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan”**

1.3. Tujuan dan Sasaran

1.3.1. Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengkaji karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana

dan sarana dasar perkotaan, sehingga mampu melayani tidak hanya kebutuhan masyarakat Blambangan Umpu saja tetapi juga seluruh masyarakat Kabupaten Way Kanan.

1.3.2. Sasaran

Sasaran dari penelitian adalah:

1. mengidentifikasi ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan yang ada di Blambangan Umpu dalam struktur keruangan wilayah.
2. menganalisis sistem kota dan wilayah pengaruh Blambangan Umpu terhadap wilayah belakangnya untuk mengetahui struktur keruangan Blambangan Umpu.
3. menganalisis arah perkembangan fisik Blambangan Umpu
4. menganalisis implikasi ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan di Blambangan Umpu.

1.4. Ruang Lingkup Penelitian

1.4.1. Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup substansial dalam meneliti karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan dibatasi pada:

- Karakteristik Kota Blambangan Umpu, karakteristik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah karakteristik kota dilihat dari ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan, struktur keruangan, arah perkembangan kota.
- Menurut Kamus Tata Ruang, Prasarana (*infrastructure*) adalah bangunan-bangunan yang diperlukan sebelum kegiatan pokok masyarakat dan pemerintah dapat berjalan; bangunan-bangunan yang diperlukan untuk memberikan pelayanan atau jasanya bagi

kebutuhan dasar penduduk, terdiri atas prasarana transportasi (jalan, jembatan, pelabuhan, bandara, terminal, dsb), prasarana kesehatan (jaringan pipa air bersih, jaringan drainase, jaringan pengumpulan dan pembuangan sampah) dan prasarana energi dan komunikasi (jaringan kawat transmisi dan pembagi, jaringan kawat telepon, dsb). Sarana (*facility*) adalah jaringan dan atau bangunan-bangunan yang memberikan pelayanan dengan fungsi tertentu kepada masyarakat maupun perorangan berupa kemudahan kehidupan masyarakat dan pemerintah, misal: bangunan-bangunan kesehatan, peribadatan, pendidikan, pemerintahan, sarana transportasi, dsb. Dalam penelitian ini, ketersediaan prasarana dan sarana dasar hanya dibatasi pada prasarana dan sarana dasar yang dibutuhkan untuk melayani kebutuhan masyarakat, yaitu sarana pelayanan kesejahteraan (meliputi sarana peribadatan, kesehatan, pendidikan), sarana pelayanan ekonomi (meliputi: warung/kios, pasar) serta prasarana dan sarana transportasi (meliputi: jaringan jalan, terminal/subterminal dan angkutan umum).

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

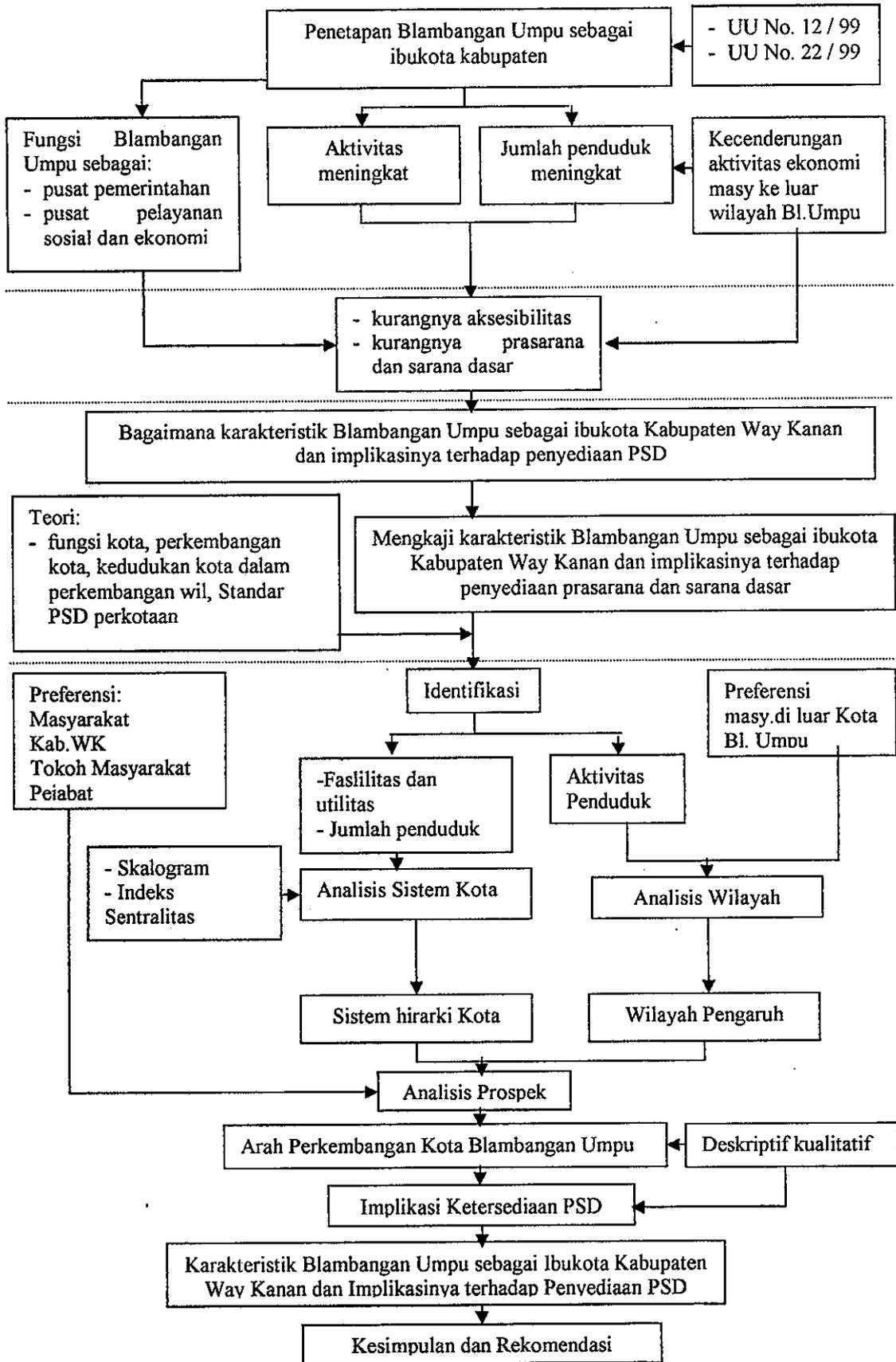
Cakupan penelitian dalam studi ini dibatasi pada kawasan perkotaan Blambangan Umpu, kota kecamatan dan kampung yang bercirikekotaan. Kawasan perkotaan Blambangan Umpu yang dimaksud terdiri dari Kampung Blambangan Umpu, Kampung Lembasung, Kampung Umpu Bhakti, Kampung Negeri Baru, Kampung Karang Umpu, dan Kampung Umpu Kencana.

1.5. Kerangka Pemikiran

Terbentuknya Kabupaten Way Kanan berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 1999 telah menjadikan Kabupaten Way Kanan sebagai kabupaten dengan posisi yang cukup strategis, terutama sebagai pintu gerbang sebelah Utara Propinsi Lampung dari

arah Propinsi Sumatra Selatan. Posisi yang strategis ini merupakan keuntungan bagi Kabupaten Way Kanan dalam meningkatkan perekonomiannya. Penetapan Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan telah menyebabkan meningkatnya jumlah penduduk dan aktivitas. Dengan kondisi eksisting Blambangan Umpu dilihat dari letak geografi, topografi, aksesibilitas, prasarana dan sarana dasar perkotaan serta kecenderungan pergerakan masyarakat selama ini, perlu dikaji bagaimana karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan.

Oleh karena itu perlu mengidentifikasi ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan, serta sistem kota dalam struktur keruangan. Langkah selanjutnya adalah menganalisis sehingga diketahui karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan. Diharapkan dengan diketahuinya karakteristik Blambangan Umpu akan dapat menjadi masukan bagi Pemerintah Kabupaten Way Kanan untuk menentukan arah perkembangan Kota Blambangan Umpu sehingga mampu berperan sebagai pusat pemerintahan, pusat pelayanan ekonomi dan sosial.



GAMBAR 1.1
KERANGKA PEMIKIRAN STUDI
KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU SEBAGAI IBUKOTA KABUPATEN WAY KANAN DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PENYEDIAAN PSD

1.6. Metode Penelitian

1.6.1. Kerangka Analisis

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu mengetahui karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar, maka diperlukan beberapa analisis yang dilakukan secara berurutan maupun simultan. Secara lebih rinci dapat dijelaskan sebagai berikut:

1.6.1.1. Analisis Identifikasi Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar Perkotaan

Identifikasi ini dilakukan untuk mengetahui ketersediaan prasarana dan sarana dasar di masing-masing kota-kota kecamatan dan kampung yang sudah menunjukkan ciri kekotaan. Dengan dilakukan identifikasi maka dapat diketahui jenis dan jumlah masing-masing fasilitas yang tersedia, meliputi bidang pendidikan, kesehatan, ekonomi, peribadatan dan perhubungan.

1.6.1.2. Analisis Struktur Keruangan

Untuk mengetahui struktur keruangan digunakan analisis:

a. Analisis Sistem Kota

Analisis sistem kota dimaksudkan untuk mengetahui sistem hierarki kota-kota di wilayah Kabupaten Way Kanan dengan cara melihat kelengkapan fasilitas kota-kota dan jumlah penduduk yang dilayani sehingga didapat hirarki kota-kota sebagai pusat pelayanan dengan orde hierarki I, II, III dan IV. Penelitian tidak hanya dilakukan pada ibukota kecamatan tetapi juga pada beberapa kampung yang sudah menunjukkan ciri-ciri kekotaan. Penentuan ranking kota tidak dengan menggunakan rumus *Sturges*: $1+3,3 \log n$ atau dengan rumus interval sederhana: $((\text{nilai tertinggi}-\text{nilai terendah})/\text{jumlah interval yang$

diinginkan), dikarenakan jika menggunakan rumus tersebut hasil yang diperoleh kurang menggambarkan kondisi yang sebenarnya, dimana terdapat dua kota orde I dalam satu wilayah kabupaten. Untuk itu penentuan ranking didasarkan pada perbedaan jumlah dan jenis fasilitas yang mencolok di antara kota-kota yang diteliti. Meskipun jumlah nilai sentralitasnya hampir sama antara Kota Blambangan Umpu dan Baradatu, Kota Blambangan Umpu ditetapkan sebagai kota orde I dikarenakan posisinya sebagai ibukota kabupaten dan adanya beberapa fasilitas pemerintahan yang tidak ada di Kota Baradatu.

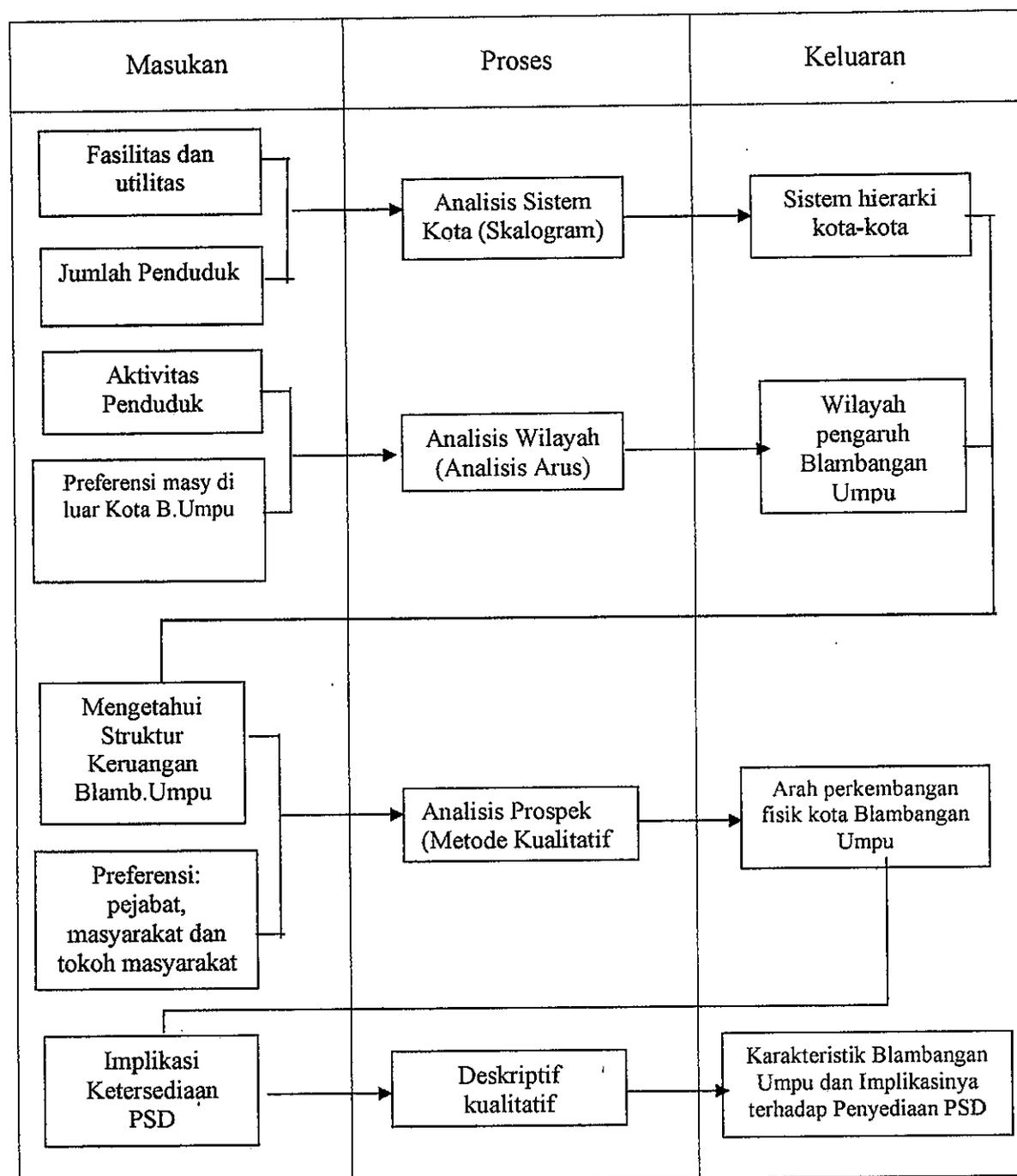
b. Analisis Arus

Analisis arus digunakan untuk mengetahui batas wilayah fungsional atau sering disebut juga wilayah nodal yaitu wilayah yang memperlihatkan suatu ketergantungan dari bagian-bagian yang cukup besar (Glasson, 1990). Hubungan-hubungan fungsional dapat dilakukan dengan menganalisis intensitas arus antara pusat dan wilayah-wilayah lain yang mengelilinginya. Intensitas arus akan berkurang dengan semakin jauhnya jarak dari pusat dan semakin bertambah seiring dengan semakin dekatnya jarak dari pusat. Analisis arus digunakan untuk mengetahui wilayah pengaruh Blambangan Umpu terhadap wilayah belakangnya. Arus yang dimaksud di sini dapat bersifat arus ekonomi, sosial maupun politik. Arus bersifat ekonomi dapat dibedakan berdasarkan tipe (arus barang, arus penumpang ataupun prasarana angkutan seperti jalan raya dan kereta api) ataupun berdasarkan maksud pergerakan seperti berbelanja atau ke tempat kerja. Sedangkan arus yang bersifat sosial antara lain arus pelajar, pasien rumah sakit, dan arus politik berupa pengeluaran pemerintah.

c. Analisis Arah Perkembangan Fisik

Untuk mengetahui arah perkembangan fisik kota digunakan analisis prospek dengan memperhatikan potensi sumber daya yang dimiliki dan limitasi alam yang ada di wilayah tersebut. Analisis prospek didasarkan pada perkembangan arah lokasi permukiman

penduduk dan keinginan masyarakat terhadap kondisi kota Blambangan Umpu yang diharapkan.



GAMBAR 1.1
ALUR PIKIR PROSES ANALISIS DATA

1.6.2. Teknik dan Metoda Analisis

Dilihat substansi permasalahan yang diteliti yaitu “karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar”, maka metoda analisis yang digunakan adalah metode gabungan antara kuantitatif dan kualitatif (Singarimbun, 1995:9).

1.6.2.1. Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar

Untuk mengetahui ketersediaan prasarana dan sarana dasar minimum yang diperlukan dalam upayanya melayani kebutuhan masyarakat digunakan metoda analisis deskriptif kuantitatif. Berdasarkan hasil pengamatan langsung di lokasi studi dapat diketahui jumlah dan jenis prasarana dan sarana dasar perkotaan yang ada di Blambangan Umpu, kota-kota kecamatan dan kampung yang sudah menunjukkan ciri kekotaan.

1.6.2.2. Struktur Keruangan

Untuk mengetahui struktur keruangan Blambangan Umpu terhadap kota-kota lainnya di wilayah Kabupaten Way Kanan dipakai metoda Skalogram dan Indeks Sentralitas. Adapun metoda yang dimaksud adalah sebagai berikut:

a. Metoda Skalogram

Untuk menentukan hierarki kota-kota di Kabupaten Way Kanan digunakan metode Skalogram Guttman, dengan urutan sebagai berikut (Rondinelli, 1985:115):

- ◆ Membuat urutan kota berdasarkan jumlah penduduk pada sebelah kiri tabel kerja.
- ◆ Membuat urutan fasilitas berdasarkan pada frekuensi.
- ◆ Menggambarkan baris dan kolom sehingga membentuk matriks berdasarkan fasilitas dan kota.
- ◆ Memberikan tanda (1) pada keberadaan suatu fasilitas dan (0) untuk ketidakberadaan suatu fasilitas.
- ◆ Menyusun ulang baris dan kolom berdasarkan frekuensi kelengkapan fasilitas suatu kota dan jumlah fasilitas yang ada pada setiap kota.

- Menyusun hierarki kota berdasarkan peringkat kelengkapan fasilitas.

Untuk menguji kelayakan penggunaan skalogram digunakan perhitungan uji reproduksi, yang meliputi uji koefisien reproduibilitas (Kr). Koefisien reproduibilitas (Kr) menunjukkan derajat ketepatan instrument pengukur dan dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut (Singarimbun, 1995: 118):

$$Kr = \frac{\text{Jumlah Kesalahan (e)}}{\text{Jumlah responden x jumlah variabel}}$$

Nilai Kr yang dianggap cukup baik untuk digunakan adalah $Kr > 0,90$

b. Metoda Indeks Sentralitas

Untuk mengetahui tingkat sentralitas atau struktur hirarki pusat pelayanan yang ada digunakan Analisis Indeks Sentralitas (*Centrality Index Analysis*). Alat analisis indeks sentralitas ini juga digunakan untuk menilai kemampuan dan hirarki pusat pelayanan, seperti halnya analisis skalogram Guttman.

Pembuatan analisis ini hampir sama dengan pembuatan analisis skalogram, tetapi pada analisis ini dilakukan penilaian berdasarkan bobot dari setiap jenis fungsi yang ada, sehingga disebut juga indeks sentralitas terbobot. Setelah disusun tabel urutan kota-kota berdasarkan kelengkapan fasilitas yang dimiliki (Tabel Skalogram), kemudian dihitung skornya dengan menjumlahkan nilai indeks sentralitas dari tiap fasilitas yang dimiliki. Persamaan yang dipergunakan untuk menilai bobot dari suatu fasilitas adalah sebagai berikut (Rondinelli, 1985):

$$C = t/T$$

dimana:

C : Bobot dari atribut fungsional suatu fasilitas

t : Nilai sentralitas gabungan, dalam hal ini 100

T : Jumlah total dari atribut dalam sistem

Sedangkan untuk mengetahui wilayah pengaruh Blambangan Umpu terhadap wilayah belakangnya digunakan metoda deskriptif kualitatif yang didasarkan pada aktivitas masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya, terutama di bidang pendidikan, kesehatan, perekonomian atau perdagangan dan peribadatan.

1.6.2.3. Arah Perkembangan Fisik

Metoda yang dipakai untuk mengetahui arah perkembangan fisik kota Blambangan Umpu adalah metoda deskriptif kualitatif. Dengan data yang diperoleh dari responden serta limitasi alam dapat diketahui arah perkembangan dan prospek Blambangan Umpu.

1.6.3. Metode Sampling

Metode sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode sampel acak terstratifikasi (*stratified random sampling*) untuk menggambarkan secara tepat sifat-sifat populasi yang heterogen. Setiap lapisan/strata diambil sampel secara acak. Sampel dibagi menjadi 4 strata, yaitu petani, pedagang, pengusaha dan masyarakat awam yang bermukim di kota kecamatan dan kampung yang sudah menunjukkan ciri kekotaan. Peneliti menentukan kampung yang menunjukkan ciri kekotaan berdasarkan pengamatan di lokasi studi terhadap kampung yang secara fasilitas lebih baik dibandingkan dengan kampung-kampung lainnya dan aktivitas masyarakatnya telah sudah mengarah kekotaan, khususnya dalam aktivitas ekonomi.

Hal yang mendasari pembagian strata adalah selain untuk mengetahui sifat-sifat pergerakan sehari-hari masing-masing strata di bidang pendidikan, kesehatan dan ekonomi, mengetahui penilaian para pengusaha terhadap penyediaan prasarana dasar yang ada di Kota Blambangan Umpu tetapi juga bagaimana minat pengusaha untuk menanamkan modalnya di Kota Blambangan Umpu. Pemilihan petani sebagai salah satu strata yang dipilih karena struktur ekonomi Kabupaten Way Kanan masih didominasi sektor pertanian. Setiap kota diambil sampel sejumlah 10 responden, dengan perbandingan masyarakat awam:petani:pedagang:pengusaha adalah 3:3:3:1.

Selain metode sampel acak terstratifikasi juga digunakan *purposive sampling*, dimana peneliti menentukan terlebih dahulu sampel yang hendak dipilih. Purposive sampling menggunakan teknik wawancara dengan responden adalah Kepala Bapeda Way Kanan, Kepala Dinas PU dan Pertambangan, Kepala Dinas Pendapatan Daerah, Camat Blambangan Umpu, Anggota DPRD dan beberapa tokoh masyarakat.

1.7. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan disusun berdasarkan pembahasan yang dibagi dalam lima bab, yang secara garis besar dapat diuraikan sebagai berikut:

- BAB I : Bab ini menjelaskan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup penelitian substansial dan spasial, kerangka pemikiran, metode penelitian dan sistematika penulisan
- BAB II : Bab ini menjelaskan teori-teori dan referensi lainnya yang mendukung pelaksanaan studi kajian karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan.
- BAB III : Bab ini menguraikan gambaran umum wilayah studi dari aspek fisik dan

geografis, sosial kependudukan maupun ekonomi.

BAB IV : Dalam bab ini membahas proses analisis yang dilakukan dan hasil yang dicapai sebagian dari upaya untuk mencapai tujuan studi.

BAB V : Bab ini berisi tentang kesimpulan berdasarkan analisis yang telah dilakukan serta rekomendasi yang diberikan terhadap kesimpulan yang dibuat.

BAB II

KARAKTERISTIK KOTA DAN KEBUTUHAN PRASARANA SARANA DASAR

2.1. Pengertian Kota dan Fungsi-Fungsi Kota

2.1.1. Pengertian Kota

Dalam menangani kota diperlukan adanya pengertian tentang kota, banyak versi yang mendefinisikan kota. Dickinson (dalam Jayadinata, 1992) mendefinisikan kota dengan pendekatan tata guna tanah, yakni sebagai suatu permukiman yang bangunan rumahnya rapat, penduduknya bernafkahkan non-pertanian. Menurut Bintarto dalam Ilhami (1990) kota ditinjau dari segi geografi dapat diartikan suatu sistem jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial ekonomi yang heterogen dan corak yang materialistis, atau dapat pula diartikan sebagai bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non-alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar dengan corak kehidupan yang heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah belakangnya.

Beberapa pendapat dari para ahli lainnya tentang pengertian kota, antara lain: (1) Mayer, melihat kota sebagai tempat bermukim penduduknya, (2) Mumford, lebih melihat kota sebagai tempat pertemuan yang berkiblat ke luar, bahkan sebelum kota menjadi tempat tinggal tetap, orang-orangnya ulang alik dari perdesaan untuk berjumpa secara teratur, (3) Max Weber, memandang suatu tempat adalah kota apabila penghuninya sebagian besar telah mampu memenuhi kebutuhannya lewat pasar setempat, (4) Christaller, memandang kota adalah pusat pelayanan, (5) Sjoberg, melihat lahirnya kota lebih dari timbulnya suatu golongan spesialis non-agraris, dimana yang berpendidikan merupakan penduduk yang terpenting, (6) Wirth, merumuskan kota sebagai permukiman

yang relatif besar, padat dan permanen dengan penduduk yang heterogen kedudukan sosialnya, (7) Marx dan Engels, memandang kota sebagai perserikatan yang dibentuk untuk melindungi hak milik dan memperbanyak alat produksi untuk mempertahankan diri para penduduknya, (8) Harris dan Ullman, melihat kota sebagai pusat untuk permukiman dan pemanfaatan bumi oleh manusia. Di dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri nomor 2 Tahun 1987 tentang Pedoman Penyusunan Rencana Kota, kota adalah permukiman dan kegiatan penduduk yang mempunyai batasan wilayah administrasi yang diatur dalam peraturan perundangan serta permukiman yang telah memperlihatkan watak dan ciri kehidupan kekotaan. Sedangkan perkotaan adalah satuan kumpulan pusat-pusat permukiman yang berperan di dalam suatu wilayah pengembangan dan atau Wilayah Nasional sebagai simpul jasa.

Di dalam Inmendagri nomor 34 tahun 1986 tentang Pelaksanaan Permendagri nomor 7 tahun 1986 tentang Batas-batas Wilayah Kota di seluruh Indonesia, ciri-ciri wilayah kota dapat dilihat dari aspek fisik dan aspek sosial ekonomi. Dilihat dari aspek fisik, wilayah kota mempunyai ciri-ciri sebagai berikut: (a) tempat permukiman penduduk yang merupakan satu kesatuan dengan luas, jumlah bangunan, kepadatan bangunan yang relatif lebih tinggi daripada wilayah sekitarnya; (b) proporsi bangunan permanen lebih besar dibandingkan dengan wilayah-wilayah sekitarnya; (c) mempunyai lebih banyak bangunan fasilitas sosial ekonomi daripada yang ada di wilayah sekitarnya.

Dilihat dari aspek sosial ekonomi, wilayah kota mempunyai ciri-ciri: (a) mempunyai jumlah penduduk yang relatif besar daripada wilayah sekitarnya, yang dalam satu kesatuan areal terbangun berjumlah sekurang-kurangnya 20.000 orang di Pulau Jawa, Madura dan Bali atau 10.000 orang di luar pulau-pulau tersebut; (b) mempunyai kepadatan penduduk yang relatif lebih tinggi dari wilayah sekitarnya; (c) mempunyai proporsi jumlah

penduduk yang bekerja di sektor non-pertanian lebih tinggi dari wilayah sekitarnya; (d) merupakan pusat kegiatan ekonomi yang menghubungkan kegiatan pertanian wilayah sekitarnya dan tempat pemasaran atau prosesing bahan baku bagi kegiatan industri

Menurut Sujarto (1992), batasan kota dibedakan menjadi: secara demografis, merupakan pemusatan penduduk dengan kepadatan yang tinggi dibandingkan dengan wilayah sekitarnya; secara sosiologis, selalu dikaitkan dengan batasan adanya sifat heterogen penduduknya dan budaya urban yang telah mengurangi budaya desa; secara ekonomi, suatu kota dicirikan dengan proporsi lapangan kerja dominan adalah non-pertanian; secara fisik, kota dicirikan dengan adanya dominasi wilayah terbangun dan struktur fisik binaan; secara geografis, kota diartikan sebagai suatu pusat kegiatan yang dikaitkan dengan lokasi strategis; secara administratif, kota diartikan sebagai suatu wilayah wewenang yang dibatasi oleh wilayah yuridiksi yang ditetapkan berdasarkan perundang-undangan yang berlaku.

Kota di Indonesia pada umumnya merupakan hasil perkembangan dari suatu desa. Di dalam suatu kota dimungkinkan untuk adanya suatu lingkungan yang beranekaragam. Keanekaragaman kegiatan dalam suatu kota terus menentukan besar kecilnya suatu kota, di samping luas areal dan jumlah penduduk.

2.1.2. Kota sebagai Pusat Pemerintahan

Kota yang berfungsi sebagai pusat pemerintahan adalah kota yang telah ditetapkan sebagai pusat semua urusan administrasi negara menyangkut keberlangsungan fungsi pemerintahan, baik di wilayahnya sendiri maupun yang berhubungan dengan wilayah yang berada di luar kewenangannya. Sebagai pusat pemerintahan, kota tersebut harus dilengkapi dengan berbagai fasilitas umum yang memadai, baik untuk memenuhi kebutuhan tugas-tugas pemerintahan maupun kebutuhan masyarakatnya. Umumnya sebuah ibukota

kabupaten yang merupakan pusat pemerintahan juga berfungsi sebagai pusat pertumbuhan dan pusat permukiman. Keberadaannya sebagai pusat pemerintahan telah mendorong masyarakat untuk bermukim di ibukota kabupaten (Ilhami, 1990:290). Kelengkapan fasilitas yang tersedia bukanlah merupakan satu-satunya faktor yang menyebabkan masyarakat tertarik bermukim di ibukota, faktor lain yang mempengaruhi minat masyarakat adalah kedekatannya dengan pusat kekuasaan (Gallion, 1992: 67). Ibukota kabupaten haruslah mempunyai kemudahan hubungan dari dan ke pusat-pusat kecamatan atau pusat-pusat kegiatan, hal ini berkaitan dengan aspek kendali pemerintahan dan kebijakan pembangunan regional menyangkut strategi pengembangan wilayah (Ilhami, 1990:38).

Pada masa setelah proklamasi, secara umum fungsi dan peranan kota semakin berkembang. Kota-kota yang semula menonjol sebagai pusat pemerintahan telah berkembang sebagai pusat segala aktivitas dan fasilitas bagi penduduk kota dan kawasan sekelilingnya. Dalam perkembangannya, kota sebagai pusat pemerintahan juga berfungsi sebagai pusat perdagangan.

Menurut Komisi Ekonomi dan Sosial untuk Asia dan Pasifik Persatuan Bangsa-Bangsa (1979:103) kriteria kota kabupaten adalah berpenduduk rata-rata 5.000 jiwa, atau tidak kurang dari 2.500 jiwa dan jarang berada di atas 25.000 jiwa. Radius pengaruh kota kabupaten adalah antara 15 km sampai dengan 50 km dengan rata-rata 25 km. Luas cakupan pelayanan antara 700-7.500 km² dengan rata-rata luas areal 2.000 km².

2.1.3. Kota sebagai Pusat Pelayanan

Konsep pusat pelayanan pertama kali diperkenalkan oleh Christaller pada tahun 1933, yang kemudian dikembangkan oleh beberapa ahli antara lain Dickinson (1934), Zift (1941), Losch (1954), Berry dan Garrison (1958). Menurut Glasson (1974) teori ini

bermaksud untuk menghubungkan tempat sentral dengan daerah di belakangnya dan mendefinisikan tempat sentral sebagai suatu permukiman yang menyediakan jasa-jasa permukiman dalam suatu daerah.

Di Indonesia pada umumnya sebuah ibukota kabupaten tidak hanya berfungsi sebagai pusat administrasi atau pemerintahan tetapi juga sebagai pusat pelayanan. Kota harus mampu memenuhi kebutuhan barang dan jasa tidak hanya bagi masyarakat kota tetapi juga masyarakat daerah belakangnya. Dalam upayanya melayani kebutuhan masyarakat, sebuah kota perlu dilengkapi dengan berbagai macam fasilitas untuk menunjang kegiatan-kegiatan jasa. Tingkat pelayanan sebuah kota ditentukan oleh hirarki, penduduk ambang (*threshold population*) dan lingkup pasar (*market range*).

Hirarki suatu kota menunjukkan adanya tingkatan fasilitas yang dimulai dari pusat pelayanan berskala kecil (kampung) sampai dengan pusat yang berskala besar (lingkup wilayah). Pusat berskala besar memiliki kelengkapan barang dan jasa yang beraneka ragam agar mampu melayani tidak hanya pusat itu sendiri tetapi juga pusat-pusat yang lebih kecil. Pusat yang lebih kecil hanya memiliki barang dengan keanekaragaman yang terbatas karena hanya untuk melayani kebutuhan lokal saja.

Dikarenakan masing-masing kegiatan jasa mempunyai batasan penduduk dan jangkauan pasar yang berbeda-beda maka dalam menyediakan fasilitas pemerintah lokal sebaiknya memperhitungkan penduduk ambang (*threshold population*), yaitu jumlah penduduk minimum yang harus ada untuk menopang kegiatan jasa sehingga kegiatan tersebut tidak akan menderita kerugian.

Di samping itu juga memperhatikan lingkup pasar (*market range*), yaitu jarak relatif yang dapat ditempuh penduduk untuk mencapai tempat penjualan barang dan jasa tersebut.

Lingkup pasar dapat merupakan fungsi sederhana dari jarak linier, tetapi lebih besar kemungkinannya dipengaruhi oleh faktor waktu dan biaya.

Berdasarkan fungsi pelayanannya dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional, kota dibagi menjadi 4 kategori yaitu:

- Kota yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN): kota yang mempunyai wilayah pelayanan skala nasional, merupakan pintu gerbang keluar masuk barang dan jasa. Biasanya kota-kota besar/metropolitan, disebabkan kelengkapan prasarana dan sarananya.
- Kota yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW): kota yang pelayanannya mencakup beberapa kawasan/kabupaten, biasanya kota besar dan kota sedang.
- Kota yang berfungsi sebagai Pusat Kegiatan Lokal (PKL): kota yang wilayah pelayanannya beberapa kawasan dalam lingkup kabupaten, biasanya kota sedang.
- Kota yang berfungsi khusus menunjang sector-sektor tertentu.

2.1.4. Kota sebagai Pusat Pertumbuhan

Konsep kutub pertumbuhan pertama kali diperkenalkan oleh Francois Perroux pada tahun 1950 yang didasarkan pada fasilitas yang mendasar dalam perkembangan ruang atau proses tumbuh dan berkembangnya suatu pusat pertumbuhan. Pusat pertumbuhan itu tidak terjadi di sembarang tempat dan juga tidak secara serempak, pertumbuhan itu terjadi pada pusat-pusat perkembangan yang berdampak pada ekonomi.

Dalam penerapannya banyak ahli yang membedakan antara kutub pertumbuhan (*growth pole*) dan pusat pertumbuhan (*growth centre*). Kuklinski dalam Daldjoeni (2002), kutub pertumbuhan adalah berkenaan dengan skala nasional sedangkan pusat pertumbuhan berkenaan dengan skala regional.

Selain sebagai pusat pelayanan yang menyediakan berbagai macam fasilitas, kota juga diharapkan dapat berfungsi sebagai pusat pertumbuhan bagi daerah-daerah belakangnya (Glasson, 1990:133). Dengan ketersediaan prasarana dan sarana yang memadai akan merangsang penduduk di wilayah sekitarnya untuk datang ke kota, sehingga akan menambah jumlah penduduk yang mendiami kota.

Dengan dilakukannya pemusatan investasi di kota sebagai pusat pertumbuhan maka dari segi anggaran belanja negara akan lebih murah daripada memberikan dana secara besar-besaran di daerah-daerah yang besar. Munculnya pusat-pusat pertumbuhan baru akan mengakibatkan semakin luasnya cakupan penduduk yang dapat dilayani.

2.1.5. Pengertian dan Fungsi Kota Baru

Di Amerika sebutan kota baru dikenal dengan nama *new community*, yang menitikberatkan pada segi permukimannya, seperti yang didefinisikan oleh The American Institute of Planners (AIP) sebagai berikut (Golany, 1976):

“kota baru merupakan suatu komunitas yang terbangun pada batas perluasan daerah metropolitan yang sudah ada dimana komunitas baru yang bersifat independen ini diharapkan mempunyai basis ekonomi yang mantap, kesempatan kerja luas, perumahan bertipe aneka ragam, adanya sistem transportasi yang memungkinkan akses ke komunitas lainnya serta fasilitas komunikasi dan pelayanan dengan didukung suatu pemerintahan lokal yang efektif. Permukiman ini dapat mempunyai ambang batas dari kota kecil berpenduduk 25.000 jiwa hingga kota besar lebih dari sejuta jiwa.”

Pada tahap perkembangan selanjutnya konsep yang diterapkan telah mengalami pergeseran. Saat ini konsep pembangunan kota baru lebih ditekankan pada empat elemen utama yang dianggap sesuai dengan kondisi, yaitu: elemen ekonomi dan tingkat

kemandiriannya, penyediaan utilitas, pola pemanfaatan, perilaku *commuter* dan penyediaan fasilitas pelayanannya.

Menurut Sujarto (1993) bahwa sesuai dengan fungsi dan tujuan kota baru sangat bervariasi dari segi lokasi, jenis, serta pola fisiknya. Namun secara fungsional kota baru dapat diklasifikasikan menjadi dua, yaitu:

1. Kota Penunjang

Jenis Kota baru ini dimaksudkan untuk membantu memecahkan permasalahan di kota, misalnya mengalihkan lokasi permukiman karena kurangnya lahan permukiman di kota induk atau dalam rangka perluasan kota. Pembentukan dan pengembangan kota baru dapat didasarkan pada kebutuhan untuk membangun permukiman baru. Kota baru yang berfungsi sebagai kota penunjang secara ekonomi dan sosial mempunyai ketergantungan dengan kota induk. Kota baru dapat juga dikembangkan dari kota kecil di sekitar kota besar yang jaraknya tidak terlalu jauh. Pada umumnya jarak antara kota induk dan kota baru yang berfungsi sebagai penunjang kurang dari 60 Km dan secara fisik dipisahkan oleh wilayah tak terbangun. Batasan kota baru penunjang adalah:

- a. Permukiman lengkap berskala besar di pinggiran/di luar kota induk (*dormitory town*) yang disebut kota satelit.
- b. Kota kecil di sekitar kota induk yang ditingkatkan dan dikembangkan.

2. Kota Mandiri

Kota Mandiri yaitu kota yang direncanakan dan dikembangkan tersendiri, meski fungsinya sama dengan kota-kota yang telah tumbuh dan berkembang, tetapi kota-kota ini dikembangkan dengan fungsi khusus berkaitan dengan potensi tertentu. Kota mandiri dapat dibangun sama sekali baru di atas wilayah perawan atau dari suatu permukiman/kota kecil yang kemudian dikembangkan sehingga memiliki kelengkapan

untuk memenuhi kebutuhannya sendiri. Jarak antara kota mandiri dan kota induk umumnya cukup jauh, yaitu berkisar 80 Km. Secara fisik, terpisah oleh wilayah bukan permukiman seperti pertanian, hutan, jalur hijau atau wilayah non-urban lainnya.

Kota baru mandiri ini antara lain adalah (Gollany, 1976):

- Kota pusat pemerintahan
- Kota industri atau pertambangan
- Kota usaha kehutanan
- Kota instalasi militer
- Kota pusat rekreasi
- Permukiman skala besar

2.2 Perkembangan Fisik Kota dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya

2.2.1. Perkembangan Fisik Kota

Kota selalu mengalami perkembangan dari tahun ke tahun, tidak hanya dalam hal perkembangan fisik tetapi juga menyangkut aspek-aspek lainnya seperti politik, sosial, budaya, teknologi dan ekonomi. Dari semua aspek perkembangan kota akan terlihat secara langsung pada perkembangan fisik yang berkait dengan penggunaan lahan. Secara fisik, perkembangan suatu kota dapat dicirikan dari penduduknya yang makin bertambah dan makin padat, bangunan-bangunannya yang semakin rapat dan wilayah terbangun terutama permukiman yang cenderung semakin luas, serta semakin lengkapnya fasilitas kota yang mendukung kegiatan sosial dan ekonomi kota (Branch, 1996).

Menurut Chapin (dalam Santoso, 1996), pada dasarnya perubahan lahan berkaitan dengan sistem aktivitas antara manusia dan individu (individu dan rumah tangga), swasta dan pemerintah, yang masing-masing berbeda kepentingannya. Kepentingan masyarakat dalam memanfaatkan lahan berorientasi pada pemenuhan kebutuhan pribadi untuk

kepentingan sosial ekonominya, meliputi kegiatan untuk memenuhi kebutuhan rumah tangga, sosial dan interaksi sosial. Lain halnya dengan swasta, pemanfaatan lahan berorientasi pada keuntungan yang diperoleh dari nilai ekonominya, sehingga swasta akan mencari lokasi yang benar-benar dapat memperoleh keuntungan ekonomi, biasanya berada di pusat-pusat kegiatan. Sedangkan pemerintah dalam memanfaatkan lahan berorientasi pada pemenuhan pelayanan umum. Tujuan yang diharapkan adalah terpenuhinya kebutuhan masyarakatnya.

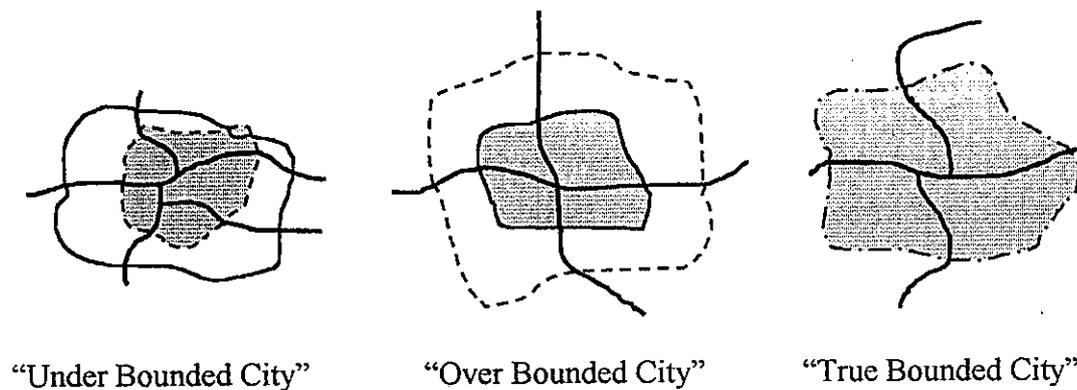
Beberapa pendekatan yang membahas dinamika suatu kota dilakukan para ahli geografi untuk menggali bagaimana asal-usul kota serta pertumbuhannya, bagaimana seluk beluk berfungsinya dan efek-efeknya. John R. Short (dalam Daldjoeni, 2003) menggunakan 4 pendekatan, yaitu (1) pendekatan ekologis, yang memandang proses ekologis yang terjadi pada masyarakat manusia mirip dengan apa yang terjadi pada masyarakat binatang ataupun tumbuh-tumbuhan, dimana mereka sama-sama membutuhkan tempat untuk tinggal, mengembangkan keturunan dan membutuhkan tempat untuk mencari makan, (2) pendekatan neo-klasik, berkilat pada pendekatan neo-klasik dalam ilmu ekonomi, yang memandang ekonomi masyarakat sebagai sistem yang harmonis bertalian dengan pemaksimalan pemanfaatan lahan yang menguntungkan dari masyarakat penghuninya, (3) pendekatan perilaku, menyangkut persepsi masyarakat kota terhadap kota sehingga mempengaruhi pengambilan keputusan terhadap sesuatu, (4) pendekatan strukturalistis, kota dan gejala perkotaan dipandang sebagai bagian dari keseluruhan gejala sosial, keputusan yang diambil oleh para individu dianggap muncul dari proses sosial ekonomis yang terstruktur dengan latar belakang lingkungan yang khas.

Geograf lain dalam menyoroiti dinamika suatu kota khususnya keadaan penggunaan lahannya mengategorikan menjadi 5 pendekatan, yaitu pendekatan ekologi, ekonomi,

morfologi, sistem kegiatan dan ekologi faktorial. Menurut Herbert (dalam Yunus, 2002) tinjauan terhadap morfologi kota ditekankan pada bentuk-bentuk fisik dari lingkungan kekotaan dan hal ini dapat diamati dari kenampakan kota secara fisik yang antara lain tercermin pada sistem-sistem jalan yang ada, blok-blok bangunan baik daerah hunian ataupun bukan (perdagangan/industri) dan juga bangunan individual.

Oleh karena percepatan pertumbuhan kenampakan fisik kekotaan tidak sama untuk setiap bagian terluar kota, maka bentuk morfologi kota sangat bervariasi. Dari waktu ke waktu bentuk fisik kota selalu mengalami perubahan, sementara batas administrasi kota relatif tidak berubah untuk waktu yang lama. Penentuan batas administrasi ini dimaksudkan untuk memberikan batas terhadap permasalahan-permasalahan kota sehingga memudahkan pemecahan persoalan politik, sosial, ekonomi, budaya, dan fisik yang timbul.

Mengacu pada hubungan antara eksistensi batas fisik kota dan batas administrasi kota terdapat 3 kemungkinan hubungan yang dapat dilihat pada Gambar 2.1. (Northam dalam Yunus, 2002), yaitu: (1) Sebagian besar batas fisik kekotaan berada jauh di luar batas administrasi kota, disebut '*Under Bounded City*', (2) Sebagian besar batas fisik kekotaan berada di dalam batas administrasi kota, disebut "*Over Bounded City*", (3) Batas fisik kekotaan sama dengan batas administrasi kota, disebut "*True Bounded City*".



- : Batas fisik kota
 - - - - : Batas administrasi kota
 - · - · : batas adminstrasi sama dengan batas fisik kota

GAMBAR 2.1.
INTERAKSI BATAS FISIK DAN BATAS ADMINSTRASI KOTA
Sumber Northam dalam Yunus, 2002

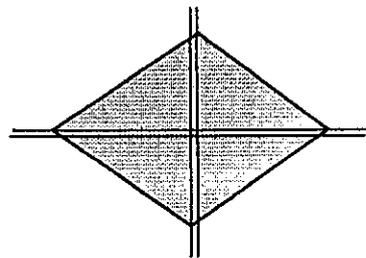
Kondisi “*True Bounded City*” merupakan interaksi yang paling memudahkan pemerintah untuk merencanakan tata ruang kota karena seluruh areal kekotaan berada pada batas-batas administrasi, maka data fisik, politik, sosial ekonomi, budaya dan demografi yang terliput benar-benar mencerminkan kehidupan kotanya.

Berbagai variasi keruangan morfologi kota dikelompokkan menjadi 2 bentuk, yaitu bentuk kompak (*compact form*) dan bentuk tidak kompak (*non-compact form*). Bentuk kompak dibagi menjadi 7 bentuk, lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.2., yaitu (a) bentuk bujur sangkar (*the square cities*) yang menunjukkan adanya kesempatan perluasan kota ke segala arah yang relatif seimbang dan kendala fisik yang relatif tidak begitu berarti, (b) bentuk persegi panjang (*the rectangular cities*) yang perkembangan kotanya dalam dimensi panjang sedikit lebih besar dari pada dimensi lebar, karena adanya hambatan fisik pada salah satu sisi-sisinya, (c) bentuk kipas (*fan shaped cities*) merupakan bentuk sebagian lingkaran, terdapat kendala fisik baik berupa kendala alami

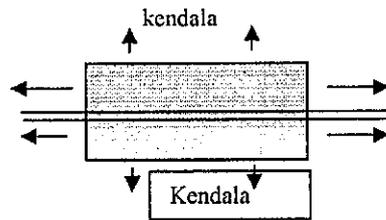
(perairan, pegunungan) maupun kendala buatan (saluran buatan, jalan lingkar), (d) bentuk bundar (*rounded cities*), dapat dikatakan sebagai bentuk paling ideal suatu kota karena jarak dari pusat kota ke arah luar dapat dikatakan seimbang dan tidak ada kendala fisik yang berarti pada sisi-sisi luar kotanya, (e) bentuk pita (*ribbon shaped cities*), dimensi memanjangnya jauh lebih besar daripada dimensi lebarnya, peranan jalur transportasi sangat dominan dalam mempengaruhi perkembangan kota dan terdapat kendala perluasan ke arah samping, (f) bentuk gurita/bintang (*octopus/star shaped cities*), hampir sama dengan bentuk pita, peran jalur transportasi sangat dominan dalam perkembangan kota, hanya pada bentuk ini terdapat beberapa jalur ke arah luar kota, dan tidak ada hambatan fisik berarti untuk perkembangan areal kekotaannya, (g) bentuk tidak berpola (*unpatterned cities*), kota yang terbentuk karena adanya kondisi geografis yang khusus.

Adapun bentuk tidak kompak (*non-compact form*) dibagi menjadi 4 jenis (lihat Gambar 2.3), yaitu (a) bentuk terpecah (*fragmented cities*), perluasan kekotaan baru yang tercipta ternyata tidak langsung menyatu dengan induknya tetapi cenderung membentuk "enclaves", di negara-negara berkembang "enclaves" ini kebanyakan merupakan daerah permukiman yang telah berubah dari sifat perdesaan menjadi sifat kekotaan. Lama kelamaan daerah kekotaan yang terpisah-pisah dapat menyatu dan membentuk kota yang lebih besar dan kompak, (b) bentuk berantai (*chained cities*), sebenarnya juga merupakan bentuk terpisah, tetapi terjadinya hanya di sepanjang rute tertentu sehingga seolah-olah membentuk mata rantai yang dihubungkan jalur transportasi. Dalam perkembangan selanjutnya mungkin sekali membentuk "ribbon city" yang besar, (c) bentuk terbelah (*split cities*), sebenarnya merupakan kota yang kompak, namun karena ada perairan yang membelah kota maka seolah-olah kota tersebut terdiri dari 2 bagian yang terpisah, (d) bentuk stellar (*stellar cities*), biasanya terdapat di kota-kota besar yang dikelilingi kota-

kota satelit dan terjadi gejala penggabungan sehingga kenampakan morfologi kotanya mirip “telapak katak pohon”. Proses konurbasi yang terus menerus akan menciptakan bentuk megapolitan.



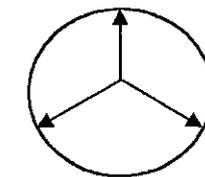
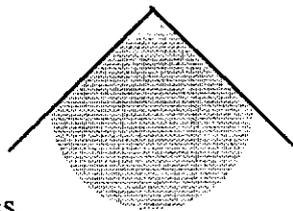
Bentuk bujur sangkar



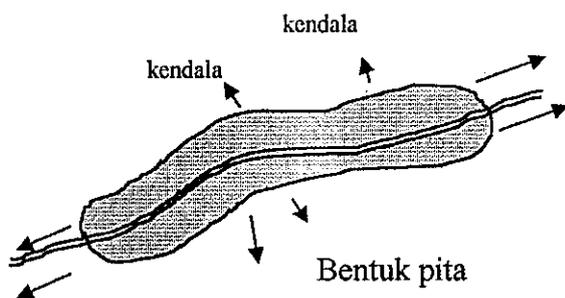
Bentuk persegi panjang



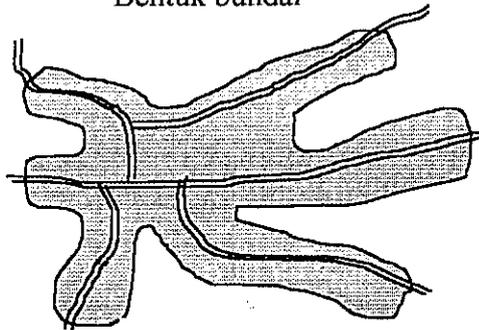
Bentuk kipas



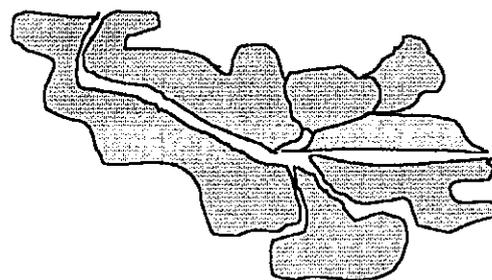
Bentuk bundar



Bentuk pita



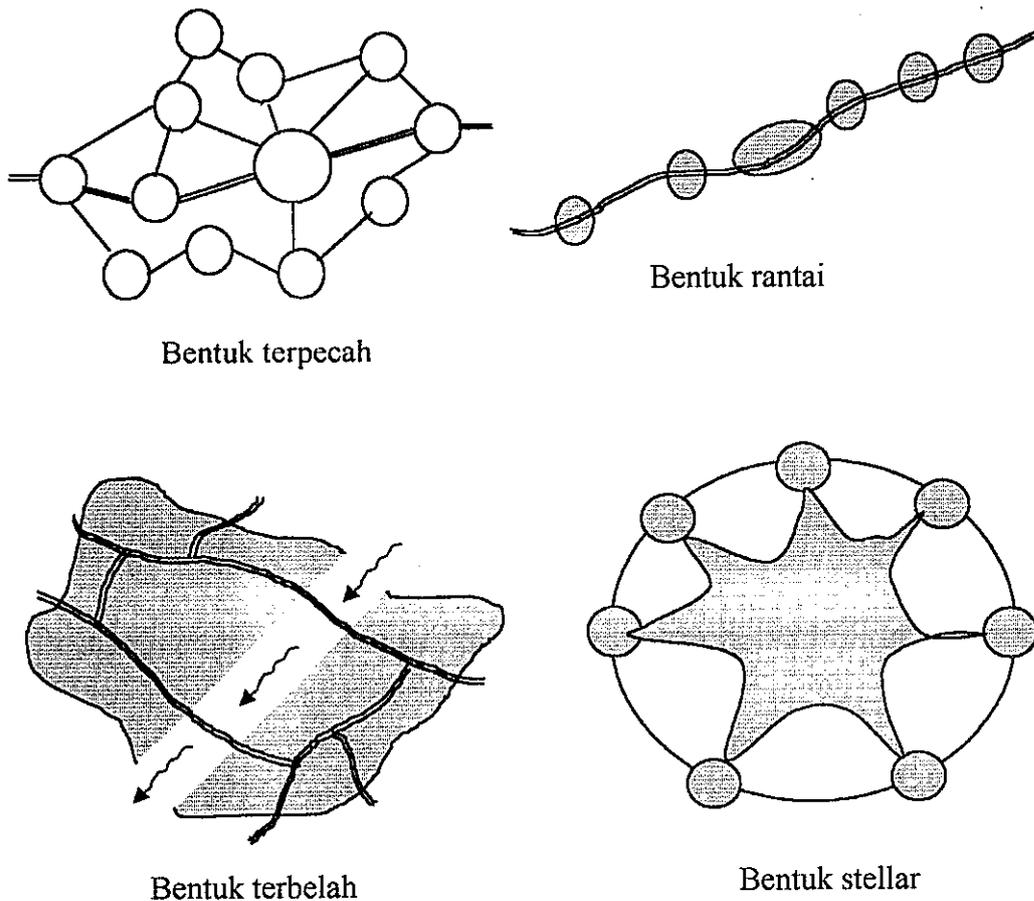
Bentuk gurita



Contoh bentuk tidak berpola

GAMBAR 2.2.
BENTUK KOMPAK

Sumber Northam dalam Yunus, 2002



GAMBAR 2.3.
BENTUK TIDAK KOMPAK
Sumber Northam dalam Yunus, 2002

Berdasarkan berbagai morfologi kota maka dalam perembetan areal kekotaan yang ada, Hudson dalam Yunus (2002) mengemukakan beberapa bentuk model kota, yaitu (a) bentuk satelit dan pusat-pusat baru, (b) bentuk stellar atau radial, untuk kota yang perkembangannya mengikuti pola pita, (c) bentuk cincin, untuk kota yang perkembangannya di sepanjang jalan yang melingkar, (d) linear bermanik, untuk

perkembangan kota dengan pola rantai, (e) inti/kompak, perkembangan kota yang didominasi perkembangan vertikal, dan (f) memencar, adanya kesatuan morfologi yang besar dan kompak dengan beberapa *urban centre*, namun masing-masing pusat mempunyai kelompok fungsi-fungsi yang khusus dan berbeda satu sama lain.

Dari uraian di atas dapat dikatakan bahwa pemilihan model kota sebaiknya tidak dipaksakan, tetapi hendaknya didasarkan atas sifat-sifat perembetan (*urban sprawl*) dan kemungkinan kecenderungan (*trend*) perkembangan yang akan datang. Hal ini dimaksudkan agar tidak terjadi pemborosan sumber daya maupun waktu, karena morfologi kota tidak terjadi dalam waktu yang pendek tetapi melalui proses interaksi antar elemen – elemen lingkungan yang memerlukan waktu yang lama.

2.2.2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Perkembangan Kota

Perkembangan kota secara umum menurut Branch (1995) sangat dipengaruhi oleh situasi dan kondisi internal yang menjadi unsur terpenting dalam perencanaan kota secara komprehensif. Sedangkan beberapa faktor eksternal yang menonjol yang turut mempengaruhi perkembangan kota adalah (a) keadaan geografi, mempengaruhi fungsi kota. Kota yang berfungsi sebagai simpang distribusi, misalnya, perlu terletak di simpul jalur transportasi, (b) tapak (*site*), salah satu yang diperhatikan dalam tapak adalah faktor topografi dan geologi. Secara topografi, kota yang berlokasi di dataran rata akan mudah berkembang ke semua arah, sedangkan yang berlokasi di pegunungan mempunyai kendala topografi. Secara geologi, daerah patahan biasanya dihindari untuk perkembangan kota, (c) fungsi kota juga merupakan faktor yang mempengaruhi perkembangan kota, kota yang memiliki banyak fungsi biasanya secara ekonomi akan lebih kuat dan berkembang lebih cepat dibandingkan kota yang hanya mempunyai satu fungsi. Kota dengan fungsi perdagangan biasanya berkembang lebih cepat dibandingkan kota fungsi lainnya. Fungsi

dasar kota-kota tercermin pada kehidupan ekonomi dan sosio-politik, sifat-sifat fisik dan tata ruangnya. Ekonomi yang mendasari kota juga tercermin dari fasilitas dan bentuk fisiknya, (d) sejarah dan kebudayaan mempengaruhi karakteristik fisik dan sifat-sifat kemasyarakatan kota, kota yang menurut sejarah direncanakan sebagai ibukota kerajaan akan berbeda perkembangannya dibandingkan kota lainnya. Kepercayaan masyarakat setempat juga mempengaruhi arah perkembangan kota, ada beberapa tempat yang menurut kepercayaan masyarakat harus dihindari untuk perkembangan kota, (e) unsur-unsur umum seperti jaringan jalan, penyediaan air bersih, dan semua yang berkaitan dengan terpenuhinya kebutuhan masyarakat.

2.3. Wilayah dan Interaksi Antar Wilayah

2.3.1. Konsep Ruang dan Wilayah

Ruang adalah wadah kehidupan yang meliputi ruang daratan, lautan dan udara sebagai satu kesatuan wilayah tempat manusia dan makhluk hidup lainnya melakukan kegiatan dan memelihara kelangsungan kehidupannya. Menurut Budiharsono dalam Iqbal (2003) konsep ruang mempunyai beberapa unsur, yaitu: (a) jarak; (b) lokasi; (c) bentuk; dan (d) ukuran. Ruang berkaitan erat dengan waktu, karena pemanfaatan bumi dan segala kekayaannya membutuhkan pengaturan ruang dan waktu. Unsur-unsur tersebut di atas secara bersama-sama menyusun unit tata ruang yang disebut wilayah.

Menurut Bintarto dan Surastopo (1991) bahwa sebenarnya belum ada kata sepakat tentang definisi wilayah dalam geografi, tetapi secara umum wilayah dapat diartikan sebagai bagian permukaan bumi yang dapat dibedakan dalam hal-hal tertentu dari daerah sekitarnya. Di kalangan perencana paling tidak ada 3 pengertian wilayah yang dapat dijadikan acuan yaitu: (1) wilayah homogen; (2) wilayah nodal; (3) wilayah perencanaan (Harry dan Richardson dalam Sitohang, 1977).

Konsep wilayah homogen didasarkan pada pengertian bahwa daerah-daerah geografi dapat saling dikaitkan menjadi satu kesatuan/daerah tunggal apabila mempunyai ciri-ciri yang seragam. Ciri-ciri tersebut dapat bersifat ekonomi (struktur produksi, pola konsumsi, pendapatan perkapita daerah, dsb), sosial budaya, geografi (topografi, iklim, dsb), politik dan lain-lain.

Wilayah Nodal adalah wilayah yang terdiri dari satuan-satuan heterogen akibat distribusi penduduk yang menghasilkan klasifikasi hirarki kota-kota dari tingkat yang kecil sampai tingkat megapolitan. Kemungkinan hirarki suatu permukiman dapat dilihat dari fenomena pergerakan distribusi. Arus pergerakan biasanya tidak sama ke seluruh wilayah, tetapi cenderung memusat pada tempat-tempat yang dominan seperti kota-kota besar. Secara fungsional suatu wilayah mempunyai ketergantungan antara pusat dan wilayah belakangnya. Tingkat ketergantungan ini dapat dilihat dari arus penduduk, faktor produksi, barang dan jasa, ataupun komunikasi dan transportasi. Menurut Sukirno (1976) pengertian wilayah nodal adalah yang paling ideal untuk menganalisis ekonomi wilayah. Batas wilayah nodal ditentukan sejauh mana pengaruh dari suatu pusat kegiatan ekonomi bila digantikan oleh pengaruh dari pusat kegiatan ekonomi lainnya.

Wilayah perencanaan biasanya mempunyai batas-batas yang bersifat administratif, sehingga disebut juga wilayah administrasi. Wilayah perencanaan dimaksudkan untuk memudahkan tanggungjawab perencana dan implementasinya dalam mengembangkan wilayah. Menurut Klaasen dalam Glasson (1990), wilayah perencanaan harus mempunyai ciri-ciri: (a) cukup besar untuk mengambil keputusan investasi yang berskala ekonomi, (b) mampu mengubah industrinya sendiri dengan tenaga kerja yang ada, (c) mempunyai struktur ekonomi yang homogen, (d) mempunyai sekurang-kurangnya satu titik pertumbuhan (*growth point*), (e) menggunakan cara pendekatan perencanaan

pembangunan, (f) masyarakat dalam wilayah itu mempunyai kesadaran bersama terhadap persoalannya.

2.3.2. Interaksi Antar Wilayah

Interaksi merupakan pengertian yang dikenal dalam sosiologi, sebagai gejala saling pengaruh yang ada di antara para individu. Saling pengaruh ini juga diberlakukan untuk obyek-obyek dan ruang yang mewadahnya. Ada tiga kelompok saling pengaruh yang dikenal dalam sosiologi, yaitu (a) antar vegetasi dan iklim, tanah dan kawasan lahan, (b) antara kegiatan manusia dan sifat politis-ekonomis suatu wilayah, (c) antara rumah tangga dan pertokoan. Sedangkan menurut para geograf, interaksi dipergunakan untuk (a) berpindahnya manusia, barang dan informasi di permukaan bumi antara titik-titik yang berlainan, (b) untuk menjembatani jarak dan (c) efek-efek yang terjadi di titik-titik di antara terjadinya interaksi.

Ada tiga akibat interaksi keruangan yaitu (a) menjamin kelestarian fungsi suatu sistem keruangan, (b) muncul pusat-pusat interaksi baru dan (c) terjadi persebaran (difusi) baru dari barang dan manusia.

Menurut Ullman (dalam Daldjoeni, 2003:247) tiga unsur interaksi keruangan adalah komplementaris, semakin besar komplementaris semakin besar pula arus komoditas; transferabilitas, semakin besar transferabilitas semakin besar arus komoditas; *interventing opportunity*, semakin besar *interventing opportunity* semakin kecil arus komoditas. Faktor-faktor yang menentukan interaksi antar wilayah, adalah besarnya jumlah penduduk dan jarak antar wilayah yang berinteraksi. Sedangkan faktor lain yang dapat mempengaruhi interaksi adalah besarnya pusat-pusat perdagangan, topografi wilayah, lokasi, rute transportasi, perbatasan secara politis dan sebagainya.

2.4 Kebutuhan Prasarana dan Sarana Dasar

2.4.1 Pengertian Prasarana dan Sarana Dasar

Secara umum di Indonesia, upaya pelayanan masyarakat dibagi menjadi dua yaitu prasarana (utilitas) dan sarana (fasilitas). Prasarana meliputi jaringan jalan, pelayanan air bersih, air limbah dan sanitasi, pelayanan persampahan, drainase, jaringan listrik dan jaringan telekomunikasi. Sarana meliputi tempat ibadah, rumah sakit, pasar, perpustakaan, museum, Gedung Olah Raga, terminal, pemadam kebakaran, taman, pemakaman umum dan sarana kota yang dibangun bertujuan untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakat kota.

Menurut Sujarto (2001), sarana dapat diartikan sebagai suatu aktivitas ataupun materi yang berfungsi melayani kebutuhan individu di dalam suatu lingkungan kehidupan. Jenis fasilitas umum perkotaan dapat dibagi menjadi 5 kelompok, yaitu:

- a. Sarana kelembagaan, meliputi kantor pemerintah, lembaga Hankam, perkantoran, balai kota.
- b. Sarana pelayanan kesejahteraan, meliputi peribadatan, kesehatan, pendidikan, keamanan/kantor polisi.
- c. Sarana pelayanan ekonomi, meliputi warung/kios, pasar lingkungan, pusat perbelanjaan, pusat perdagangan.
- d. Sarana rekreasi, yang meliputi: tempat bermain/taman kota, balai pertemuan, gedung kesenian/bioskop, tempat olah raga, pusat kebudayaan, museum.
- e. Sarana perangkutan/tranportasi, meliputi terminal, sub terminal.

Menurut Yeates fasilitas umum terbagi menjadi dua yaitu fasilitas sosial dan fasilitas fisik. Fasilitas sosial adalah aktivitas dan materi yang melayani kebutuhan masyarakat, yang memberi kepuasan sosial, mental, spiritual seperti : pendidikan, rekreasi,

peribadatan, makam dan sebagainya. Fasilitas fisik adalah kebutuhan masyarakat akan kebutuhan fisiknya, seperti air, sanitasi, gas, listrik, perumahan dan sebagainya (Yeates, 1980).

Menurut Budihardjo (1987;59) yang dimaksud dengan sarana meliputi:

- Pelayanan sosial (*social service*): sekolah, klinik/puskesmas atau rumah sakit, umumnya disediakan oleh pemerintah.
- Fasilitas sosial (*social facilities*): tempat beribadah, persemayaman, gedung pertemuan, lapangan olah raga, tempat bermain/ruang terbuka, pertokoan, pasar, warung, kaki lima.

2.4.2 Faktor yang Mempengaruhi Kebutuhan Prasarana dan Sarana Dasar

Ada dua faktor yang sangat berpengaruh di dalam penentuan dan pendistribusian pusat-pusat pelayanan (fasilitas) yaitu faktor manusia yang akan menggunakan pusat-pusat pelayanan tersebut dan faktor lingkungan dimana manusia tersebut melaksanakan kehidupannya, Sujarto (1989; 178,179).

- a. Faktor manusia, yang berkaitan jumlah penduduk pengguna sarana pelayanan, kepadatan penduduk, perkembangan penduduk, status sosial ekonomi, nilai-nilai, potensi masyarakat dan pola kebudayaan.
- b. Faktor lingkungan, menyangkut pertimbangan mengenai skala lingkungan dalam arti fungsi dan peranan sosial ekonominya, jaringan pergerakan, letak geografis lingkungan dan sifat keterpusatan lingkungan.

Faktor manusia dan faktor lingkungan di dalam penentuan dan pendistribusian sarana tersebut akan saling berkaitan satu dengan yang lain dan merupakan faktor yang saling bergantung.

Menurut Chapin (1995; 229) ada dua alasan yang menyebabkan perencanaan fasilitas menjadi penting dilakukan, yaitu dilihat dari prespektif penggunaan sosial dan prespektif pasar. Dilihat dari sisi prespektif penggunaan sosial, sarana direncanakan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat sebagai pelengkap kegiatan/aktivitas masyarakat tanpa memertimbangkan segi keuntungan yang akan diperoleh. Sedangkan dari sisi prespektif pasar, fasilitas direncanakan untuk meningkatkan kualitas area/kawasan. Hal ini didasari oleh pendapat bahwa tanpa adanya penyediaan sarana pada suatu kawasan, maka mengakibatkan kawasan tersebut mempunyai nilai lahan yang rendah sehingga tidak menarik para investor untuk menggunakan kawasan tersebut bagi kegiatan usahanya, begitu pula sebaliknya.

Chapin juga berpendapat bahwa standar ukuran kebutuhan fasilitas pada setiap wilayah tergantung pada prioritas dan sumberdayanya (Chapin, 1995; 229). Sehingga kegiatan yang menjadi prioritas perencanaan pembangunan penyediaan fasilitas akan didahulukan, dapat berdasarkan pada kebutuhan penduduknya ataupun tanpa memperhatikan segi kebutuhan penduduk tetapi lebih mempertimbangkan aspek politis.

2.4.3 Teori Lokasi Sarana Pelayanan

Pemilihan lokasi memegang peranan penting dalam memperoleh target pelayanan, sehingga dikatakan bahwa besarnya pelayanan yang diberikan merupakan hasil fungsi dari lokasi yang optimal atau sesuai (Jones dan Simons, 1987; 273). Christaller (dalam Daldjoeni, 1992; 134-135) pada teori lokasinya (*Central Place Theory*) mengemukakan mengenai konsep lokasi kegiatan yang dilakukan dengan pendekatan:

- a. Jangkauan Barang/Pelayanan. Yang dimaksud dengan jangkauan barang adalah berapa jauh jarak yang mampu ditempuh untuk membeli barang dan jasa pada tingkat harga tertentu.

- b. Batas ambang permintaan. Batas ambang didefinisikan sebagai tingkat permintaan minimal yang dibutuhkan untuk mendukung keberadaan fungsi tertentu. Biasanya hal ini diekspresikan dalam jumlah penduduk minimal yang dibutuhkan atau membutuhkan suatu fungsi tertentu.

Dari uraian tersebut diatas, perilaku lokasi dari suatu kegiatan pada umumnya adalah memaksimalkan akses kepada komunitas masyarakat (Rushton, 1979; 40).

Permasalahan efisiensi dan pemerataan pelayanan akan berkembang menjadi permasalahan sendiri bagi pihak yang akan menyediakan fasilitas tersebut, yaitu mencari lokasi yang terbaik bagi fasilitas yang akan disediakan. Dalam menentukan lokasi sarana, banyak sekali yang perlu dipertimbangkan yang termasuk di dalamnya tekanan-tekanan politik, biaya penetapan pada suatu tempat tertentu dan lain-lain (Helly, 1977 : 140), juga sering dijumpai perbedaan pandangan dari kelompok pemakai tentang lokasi terbaik bagi suatu fasilitas, sehingga dalam penentuan lokasinya haruslah diusahakan adanya kesepakatan di antara kelompok-kelompok pemakai tentang dimana sebaiknya menempatkan fasilitas-fasilitas tersebut (Rushton, 1979; 17). Oleh karena itu penempatan fasilitas harus selalu mempertimbangkan keinginan, keterkaitan lokasi agar mempunyai aksesibilitas yang paling mudah dijangkau (Rushton, 1979: 31).

Untuk menentukan lokasi suatu fasilitas umum yang dapat memberikan pelayanannya secara optimal, dapat dilakukan melalui beberapa strategi (Borney, 1982; 371-381), meliputi:

- a. Adanya gambaran yang jelas terhadap karakteristik target populasi konsumen yang telah teridentifikasi.
- b. Menentukan distribusi ruang dari target populasi yang telah diidentifikasi melalui unit-unit area.

- c. Menentukan wilayah-wilayah mana yang berpotensi untuk dialokasikan sebuah fasilitas dengan pendekatan kriteria kepentingan pelayanan.
- d. Menentukan secara pasti terhadap lokasi fasilitas dalam masing-masing area pelayanannya.

Rushton (1979: 32) mencoba memberikan konsep kemudahan yang digunakan dalam pelayanan fasilitas kepada masyarakat, meliputi:

- a. Total jarak dari semua populasi/konsumen ke lokasi fasilitas adalah minimum. Hal ini disebut kriteria “minimal jarak” (*aggregate distance minimization*), disebut juga minimasi jarak rata-rata, dan dinamakan kriteria jarak rata-rata (*average distance*).
- b. Jarak terjauh minimum dari populasi/konsumen terhadap fasilitas yang disebut sebagai kriteria “jarak minimal” (*minimal distance*).
- c. Jumlah populasi di daerah sekitar fasilitas pelayanan tersebut sebanding. Hal ini disebut sebagai kriteria “pelayanan sebanding” (*equal assignment*).
- d. Jumlah populasi disekitar fasilitas pelayanan selalu lebih besar daripada jumlah populasi yang ditentukan. Ini disebut kriteria “ambang batas” (*threshold constraint*).
- e. Jumlah populasi di daerah sekitar fasilitas pelayanan tidak lebih besar daripada jumlah populasi yang ditentukan, ini disebut kriteria “ketetapan kapasitas” (*capacity constraint*).

Rushton mendasarkan pengukuran ini kepada fenomena geografis yang ditentukan berdasarkan suatu wawasan empirik dari jarak capai (*catchment area*), baik dengan kendaraan maupun berjalan kaki. Hal ini dikemukakan sebagai fenomena kemudahan.

Jayadinata (1992; 120) memandang dari segi penggunaan tanah di kota, supaya tertib, digunakan peraturan dengan standar. Standar itu tidak mutlak, tetapi hanya merupakan petunjuk dan bimbingan. Dalam analisis kota atau rencana kota, dikenal

standar lokasi (*standard for location requirement*) atau standar jarak, yaitu bahwa standar jarak tempuh sarana dilihat dari lamanya berjalan kaki dari tempat tinggal ke sarana pelayanan.

TABEL II.1
STANDAR JARAK TEMPUH
KE BERBAGAI SARANA PELAYANAN MASYARAKAT

No.	JENIS SARANA	JARAK TEMPUH
1.	Pasar Lokal	750 m atau 10 menit
2.	Taman Kanak-kanak	500 m atau 5 menit
3.	Sekolah Dasar	750 m atau 10 menit
4.	Sekolah Menengah Pertama	1.500 m atau 20 menit
5.	Sekolah Menengah Umum	20 – 30 menit
6.	Tempat bermain	750 m atau 10 menit
7.	Rekreasi/Olah Raga	1.500 m atau 20 menit
8.	Taman umum	30 – 60 menit

Sumber: Chapin, 1972

Catatan: Standar jalan kaki manusia 3,5 – 4 km/jam

TABEL II.2
STANDAR JARAK TEMPUH
KE BERBAGAI SARANA PELAYANAN MASYARAKAT

No.	JENIS SARANA	JARAK TEMPUH
1.	Taman Kanak-kanak	0,25 mil
2.	Sekolah Dasar	0,5 mil
3.	Sekolah Menengah Pertama	0,75 mil *)
4.	Sekolah Menengah Umum	1 mil *)
5.	Tempat bermain	0,5 mil
6.	Rekreasi/Olah Raga	1 jam perjalanan
7.	Taman umum	30 menit perjalanan

Sumber: Chiara, 1982

Catatan: Jarak tempuh dengan berjalan kaki

**) tersedia layanan angkutan umum*

Hatry (1979; 5-6) memberikan konsep keefektifan yang digunakan dalam pelayanan fasilitas kepada masyarakat. Keefektifan pelayanan kota dicerminkan oleh nilai sarana dan prasarana kota secara *spatial* maupun secara fungsional. Nilai keefektifan pelayanan lingkungan kota ini didasari oleh pertimbangan ukuran kualitas, yaitu:

- f. Kemudahan (*accesssibility*) yaitu kemudahan memperoleh pelayanan dan kemudahan untuk dicapai.
- g. Menyenangkan (*convenient*) yaitu yang serba mudah memperoleh pelayanan yang memadai dan menyenangkan.
- h. Kenyamanan (*comfort*) yaitu lingkungan yang nyaman dan asri serta terbebas dari kekumuhan dan kemacetan.
- i. Keamanan dan keselamatan (*safety and security*) yaitu lingkungan yang terjamin keamanan dan keselamatan dari berbagai ancaman seperti kriminalitas, kecelakaan lalu lintas, dll.
- j. Kehandalan (*reliability*) kelengkapan barang kebutuhan, waktu yang sesuai dengan kebutuhan pemakai dan kemudahan memperoleh informasi.

Dari beberapa pengertian konsep tersebut di atas, tidak harus digunakan semua untuk menentukan kriteria lokasi optimal, tergantung preferensi dari pengambil keputusan. Pada beberapa kasus ada yang menggabungkan kriteria tersebut untuk menentukan lokasi optimal. Pengertian tersebut digolongkan berdasarkan orientasi aksesibilitas masing-masing individu. Oleh karena itu, penentuan lokasi fasilitas harus dilakukan dengan perhitungan matang, agar lokasi yang terpilih dapat memberikan pelayanan sebaik-baiknya. Lokasi fasilitas juga harus mempertimbangkan faktor karakteristik wilayah dan perkembangan kota, agar lokasi sarana pelayanan masyarakat tersebut pada masa yang akan datang tetap bisa memberikan pelayanannya secara optimal.

2.5. Kesimpulan Kajian Teori

Berdasarkan kajian teori yang telah diuraikan di atas diperlukan variabel-variabel untuk mengkaji karakteristik Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan

dan implikasinya terhadap penyediaan prasarana dan sarana dasar . Beberapa variabel yang dimaksud antara lain:

a. Variabel Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar

- Keragaman fasilitas
- Jumlah dari masing-masing fasilitas
- Kualitas pelayanan suatu fasilitas

b. Variabel Struktur Keruangan

- Jumlah penduduk
- Jumlah, jenis dan kualitas prasarana dan sarana
- Jenis, arah dan frekuensi aktivitas
- Aksesibilitas

c. Variabel Arah Perkembangan Fisik

- Batas administrasi wilayah.
- Batas kota suatu wilayah.
- Jaringan transportasi
- Kendala fisik alami (geografi, topografi dan geologi) maupun buatan
- Preferensi masyarakat

TABEL II.3
VARIABEL YANG DIBUTUHKAN

No	Variabel	Parameter	Sumber
1	Prasarana dan Sarana Dasar	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Jumlah dan keragaman fasilitas yang tersedia dalam menunjang kegiatan-kegiatan jasa. ◆ Kualitas pelayanan suatu prasarana dan sarana. 	Glasson, 1974
2	Penduduk	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Jumlah penduduk yang harus dilayani. ◆ Kepadatan penduduk. ◆ Pemusatan permukiman. 	Glasson, 1974
3	Morfologi kota	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Batas administrasi wilayah. ◆ Batas kota suatu wilayah. ◆ Jaringan transportasi. ◆ Kendala fisik alami (geografi, topografi dan geologi) maupun buatan. 	Northam dalam Yunus, 2002. Branch, 1995
4	Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Jumlah dan kualitas jaringan transportasi. ◆ Kemudahan hubungan dari dan ke pusat-pusat kegiatan. 	Ilhami, 1990
5	Preferensi Masyarakat	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Persepsi masyarakat umum terhadap kota yang dapat mempengaruhi pengambilan keputusan. 	John R. Short dalam Daldjoeni, 2003

Sumber: Hasil analisis, 2004

BAB III

GAMBARAN UMUM KARAKTERISTIK KABUPATEN

3.1. Kondisi Geografis

Secara geografis, Kabupaten Way Kanan berada pada posisi $104^{\circ}17'$ – $105^{\circ}04'$ Bujur Timur dan $4^{\circ}12'$ – $4^{\circ}58'$ Lintang Selatan, dengan batas-batas wilayah sebagai berikut (untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 2.1.):

- sebelah Utara berbatasan dengan Propinsi Sumatra Selatan
- sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Lampung Utara
- sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Tulang Bawang
- sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Lampung Barat

Dengan posisi yang cukup strategis sebagai pintu gerbang Utara Propinsi Lampung, Kabupaten Way Kanan diharapkan dapat menjadi outlet bagi produk-produk yang dihasilkan oleh beberapa kabupaten di Propinsi Lampung bagian Utara agar dapat menembus pasar yang lebih luas, seperti Sumatra Selatan, Sumatra Barat dan Jambi.

Kabupaten Way Kanan mempunyai luas wilayah 392.163 Ha, terdiri dari 12 kecamatan (sebelum pemekaran: 6 kecamatan) dan 192 kampung (istilah yang digunakan oleh Kabupaten Way Kanan untuk mengganti kata desa). Rincian kecamatan yang termasuk dalam wilayah Kabupaten Way Kanan disajikan dalam Tabel III.1.



KAGISTER PERENCANAAN PERANGKUAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU
SEBAGAI IBUKOTA DAN INFLIKASINYA
TERHADAP PENTEDARAN PSD

PETA

ADMINISTRASI KECAMATAN BLAMBANGAN UMPU

LEGENDA :

- Batas Kecamatan
- Batas KAMPUNG
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Sungai
- Ibukota Kabupaten

INSET



UTARA

SKALA

0 2 4 6
Kilometer



SUMBER :
BAPPEDA KABUPATEN WAY KANAN

KECAMATAN BAHUGA

KECAMATAN WAY TUBA

KECAMATAN BLAMBANGAN UMPU

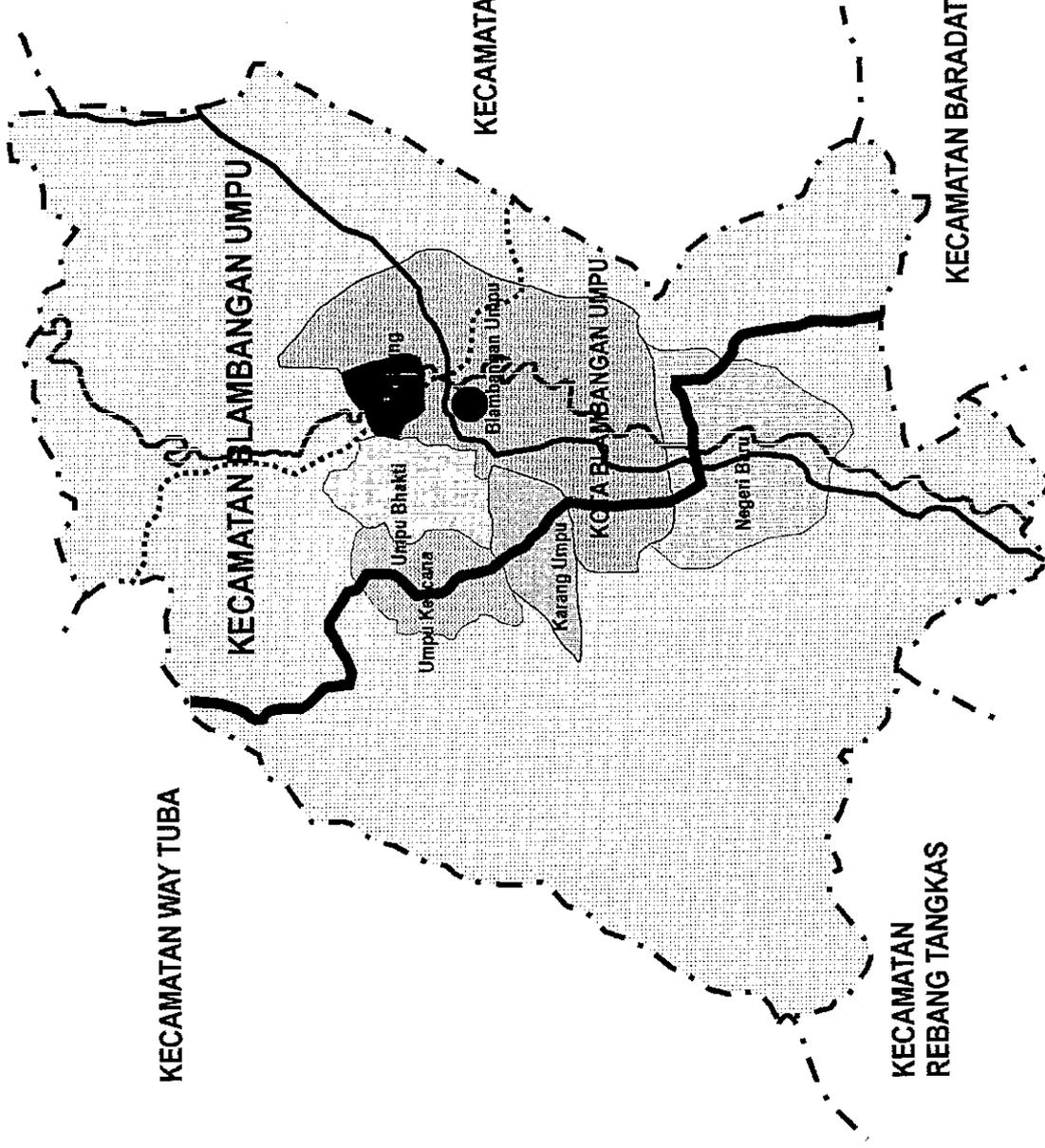
KECAMATAN NEGERI AGUNG

KECAMATAN BARADATU

KECAMATAN
REBANG TANGKAS

KECAMATAN
KASUI

KECAMATAN
BANJIT



TABEL III.1
LUAS KECAMATAN DAN JUMLAH KAMPUNG
DI KABUPATEN WAY KANAN

No	Kecamatan	Luas (ha)	Jumlah Kampung
1	Baradatu	14.698,75	22
2	Gunung Labuhan*)	12.026,25	17
3	Banjit	33.160,00	20
4	Kasui	24.301,80	17
5	Rebang Tangkas**)	11.436,00	8
6	Blambangan Umpu	69.264,00	21
7	Negeri Agung [†])	40.375,00	15
8	Bahuga	37.200,00	22
9	Pakuan Ratu	64.104,28	19
10	Way Tuba [†])	20.590,00	10
11	Negeri Besar ^{††})	30.166,72	9
12	Negara Batin ^{††})	34.840,00	13
	T o t a l	392.163,00	192

Sumber: Bappeda Kabupaten Way Kanan,

Keterangan :

**) : pemekaran dari Kecamatan Baradatu*

****) : pemekaran dari Kecamatan Kasui*

†) : pemekaran dari Kecamatan Blambangan Umpu

††) : pemekaran dari Kecamatan Pakuan Ratu

Berdasarkan Tabel III.1 di atas terlihat bahwa Kecamatan Blambangan Umpu memiliki areal terluas yakni 69.264 Ha, atau 17,66 % dari luas total wilayah Kabupaten Way Kanan. Sebagai ibukota kabupaten, posisi Kecamatan Blambangan Umpu berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Way Kanan.

Meskipun demikian, hanya 7 dari 21 kampung di Kecamatan Blambangan Umpu yang direncanakan menjadi kawasan perkotaan, yaitu: Kampung Blambangan Umpu, Lembasung, Negeri Baru, Umpu Bhakti, Umpu Kencana, Karang Umpu dan Gunung Sangkaran. Dilihat dari letaknya, kawasan perkotaan Blambangan Umpu relatif berada di tengah-tengah Kecamatan Blambangan Umpu.

Adapun jarak antar ibukota kecamatan ke Blambangan Umpu yang merupakan ibukota Kabupaten way Kanan dan ibukota Propinsi Lampung dapat dilihat pada Tabel III.2 di bawah ini:

TABEL III.2
JARAK DARI IBUKOTA KECAMATAN MENUJU IBUKOTA KABUPATEN
WAY KANAN DAN IBUKOTA PROPINSI LAMPUNG

No.	Kecamatan	Kota	Jarak ke Ibukota (km)	
			Kabupaten	Propinsi
1.	Baradatu	Tiuh Balak	32	175
2.	Gunung Labuhan	Gunung Labuhan	42	165
3.	Banjit	Banjit Pasar	54	197
4.	Kasui	Kasui Pasar	29	215
5.	Rebang Tangkas	Rebang Tangkas	44	187
6.	Negeri Agung	Negeri Agung	34	200
7.	Bahuga	Mesir Ilir	54	242
8.	Pakuan Ratu	Pakuan Ratu	40	182
9.	Way Tuba	Way Tuba	39	226
10.	Negeri Besar	Negeri Besar	52	194
11.	Negara Batin	Negara Batin	47	189
12.	Blambangan Umpu	Blambangan Umpu	0	208

Sumber: Bappeda Kabupaten Way Kanan

3.2. Kondisi Fisik Dasar

Berdasarkan peta topografi Kecamatan Blambangan Umpu, karakteristik wilayah secara umum sebagai berikut:

- Bagian Timur Laut dan Selatan lebih cenderung memiliki kontur yang padat, artinya kondisi fisik dapat berupa bergelombang bahkan curam
- Bagian Barat Laut, Utara dan Timur kawasan perkotaan Blambangan Umpu lebih cenderung memiliki kontur yang jarang, artinya kondisi fisiknya landai.

Secara umum wilayah Kabupaten Way Kanan terletak pada ketinggian 10 sampai lebih dari 1.000 meter di atas permukaan laut, dengan penyebaran titik ketinggian sebagai berikut:

- Ketinggian 10 – 50 m, terdapat di Kecamatan Bahuga, Blambangan Umpu, Pakuan Ratu dan sekitarnya, mencakup \pm 30 % luas Kabupaten Way Kanan.

- Ketinggian 50 – 100 m, terdapat di Kecamatan Bahuga, Blambangan Umpu, Baradatu, Kasui, Pakuan Ratu dan sekitarnya, mencakup ± 24 % luas Kabupaten Way Kanan.
- Ketinggian 10 – 50 m, terdapat di Kecamatan Bahuga, Blambangan Umpu, Pakuan Ratu dan sekitarnya, mencakup ± 30 % luas Kabupaten Way Kanan.
- Ketinggian 100 – 500 m, terdapat di Kecamatan Banjit, Baradatu, Blambangan Umpu, Kasui, Pakuan Ratu dan sekitarnya, mencakup ± 43 % luas Kabupaten Way Kanan.
- Ketinggian 100 – 500 m, terdapat di Kecamatan Banjit, Baradatu, Blambangan Umpu, Kasui, Pakuan Ratu dan sekitarnya, mencakup ± 43 % luas Kabupaten Way Kanan.
- Ketinggian > 1.000 m, terdapat di Kecamatan Banjit, Kasui, mencakup ± 1 % luas Kabupaten Way Kanan.

Dari data di atas dapat dilihat bahwa ketinggian di Kecamatan Blambangan Umpu cukup bervariasi, yaitu 10 sampai 500 m di atas permukaan laut.

Kondisi kemiringan tanah di wilayah Kabupaten Way Kanan sebagian besar merupakan dataran sampai dengan bergelombang. Lahan yang mencakup kemiringan antara 0 – 2% mencakup 65% dari luas total Kabupaten Way Kanan. Lahan lainnya adalah kemiringan $>2 - 15\%$ mencakup 20% luas, $>15 - 40\%$ mencakup 6% luas dan kemiringan di atas 40% mencakup 4% dari luas total Kabupaten Way Kanan. Sedangkan untuk Kecamatan Blambangan Umpu lahan dengan kemiringan 0 – 2% mencapai 55%, $>2 - 15\%$ mencakup 44% dan $>15 - 40\%$ hanya mencakup 1% dari luas total Kecamatan Blambangan Umpu.

Berdasarkan peta topografi Kecamatan Blambangan Umpu, karakteristik wilayah secara umum sebagai berikut:

- Bagian Timur Laut dan Selatan lebih cenderung memiliki kontur yang padat, artinya kondisi fisik dapat berupa bergelombang bahkan curam

- Bagian Barat Laut, Utara dan Timur kawasan perkotaan Blambangan Umpu lebih cenderung memiliki kontur yang jarang, artinya kondisi fisiknya landai.

Kabupaten Way Kanan dilalui oleh lima sungai dengan bentang cukup lebar, antara lain Way Kanan, Way Umpu, Way Besay, Way Giham dan Way Tahmi serta Way Pisang. Daerah hulu sungai berada di bagian Barat dan bermuara di Kabupaten Tulang Bawang. Sungai-sungai tersebut merupakan bagian dari DAS (Daerah Aliran Sungai) Tulang Bawang dengan luas total 339.500 Ha. Way Umpu mempunyai sub DAS terluas yaitu 117.900 Ha (34,73 % total sub DAS Tulang Bawang yang berada di wilayah Kabupaten Way Kanan), yang mengalir Kecamatan Banjit, Bahuga, Blambangan Umpu, Kasui dan Pakuan Ratu. DAS kritis terdapat di sebelah wilayah Timur Kabupaten Way Kanan yang mencakup Kecamatan Blambangan Umpu dan Pakuan Ratu. Kawasan perkotaan Blambangan Umpu dilalui oleh Sungai Way Umpu yang mengalir di sebelah Selatan dan Way Tahmi yang mengalir di sebelah Utara. Sebagian besar lahan di wilayah Kabupaten Way Kanan mempunyai drainase tidak pernah tergenang, sedangkan drainase yang kadang-kadang tergenang terdapat di Kecamatan Baradatu, Kasui dan Pakuan Ratu.

Kondisi topografi Kota Blambangan Umpu sebagian besar berupa dataran dan sebagian lainnya berupa perbukitan bahkan curam. Kondisi perbukitan terletak di antara Kampung Lembasung dan Blambangan Umpu dengan Kampung Umpu Bhakti, sedangkan kondisi topografi di sepanjang aliran Sungai Way Umpu cukup curam sehingga memisahkan Kampung Blambangan Umpu dengan Kampung Sidoarjo.

Dari sisi penggunaan lahan, sebagian besar wilayah kota Blambangan Umpu didominasi oleh perkebunan, yaitu perkebunan karet PTP yang meliputi 3 kampung (Kampung Blambangan Umpu, Karang Umpu dan Umpu Kencana), karet PIR (Kampung Blambangan Umpu, Umpu Bhakti dan Umpu Kencana), kelapa hibrida (Kampung Umpu Bhakti) dan hutan industri Inhutani.



MINISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
KELAYAN DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU
SEBAGAI LINTAS DAN IMPLIKASINYA
TERHADAP PENYEDIAAN FOD

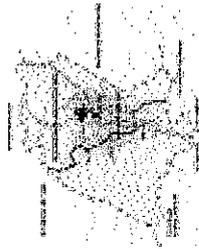
PETA

KEMIRINGAN LAHAN

KOTA BLAMBANGAN UMPU

- Batas Kota
- Batas Kampung
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Sungai
- Ibukota Kabupaten
- Dataran
- Perbukitan
- Curam

INSET



UTARA



SKALA

0 2 4 6
Kilometer

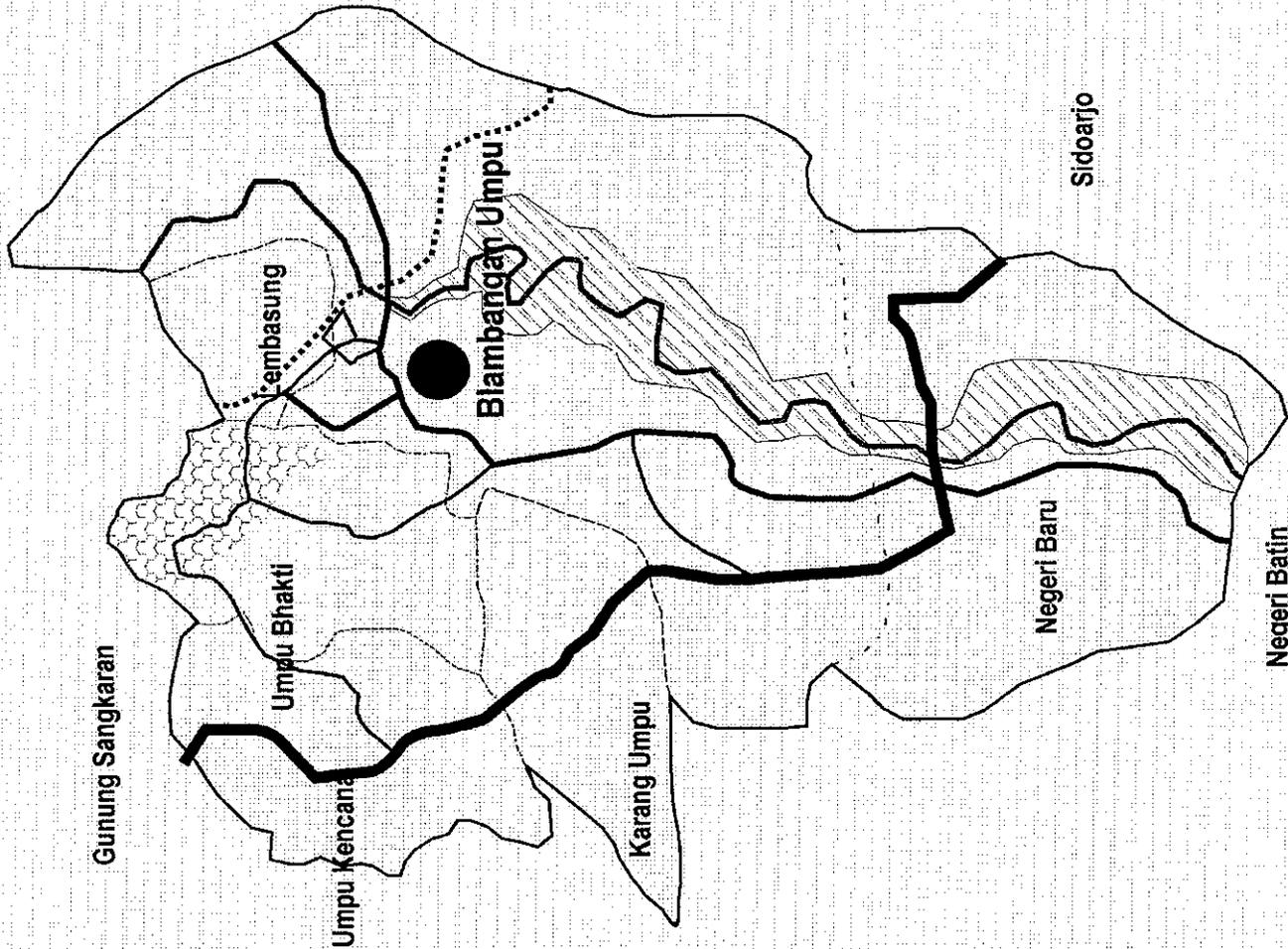
JUKUR

1:101

4.12

SUMBER:

BAPPEDA KABUPATEN WAY KANAYAN





MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS INDONESIA
SEKARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU
SEBAGAI IBUKOTA DAN IMPLIKASINYA
TERHADAP PENYEDIAAN PSD

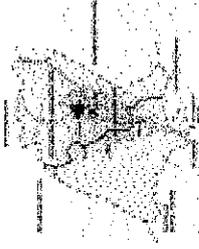
PETA

GUNA LAHAN KOTA BLAMBANGAN UMPU

- Batas Kota
- Batas Kampung
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Sungai
- Ibukota Kabupaten
- Perkebunan Karet PTP
- Semak belukar
- Perkebunan Tanaman Keras
- Perkebunan Karet FIR
- Perkebunan Kelapa Kibrida
- Lahan Campuran (sawah, tegalan)
- Perbukitan
- Curam

Kantor Bupati

INSET



UTARA



SKALA

0 2 4 6
K.m

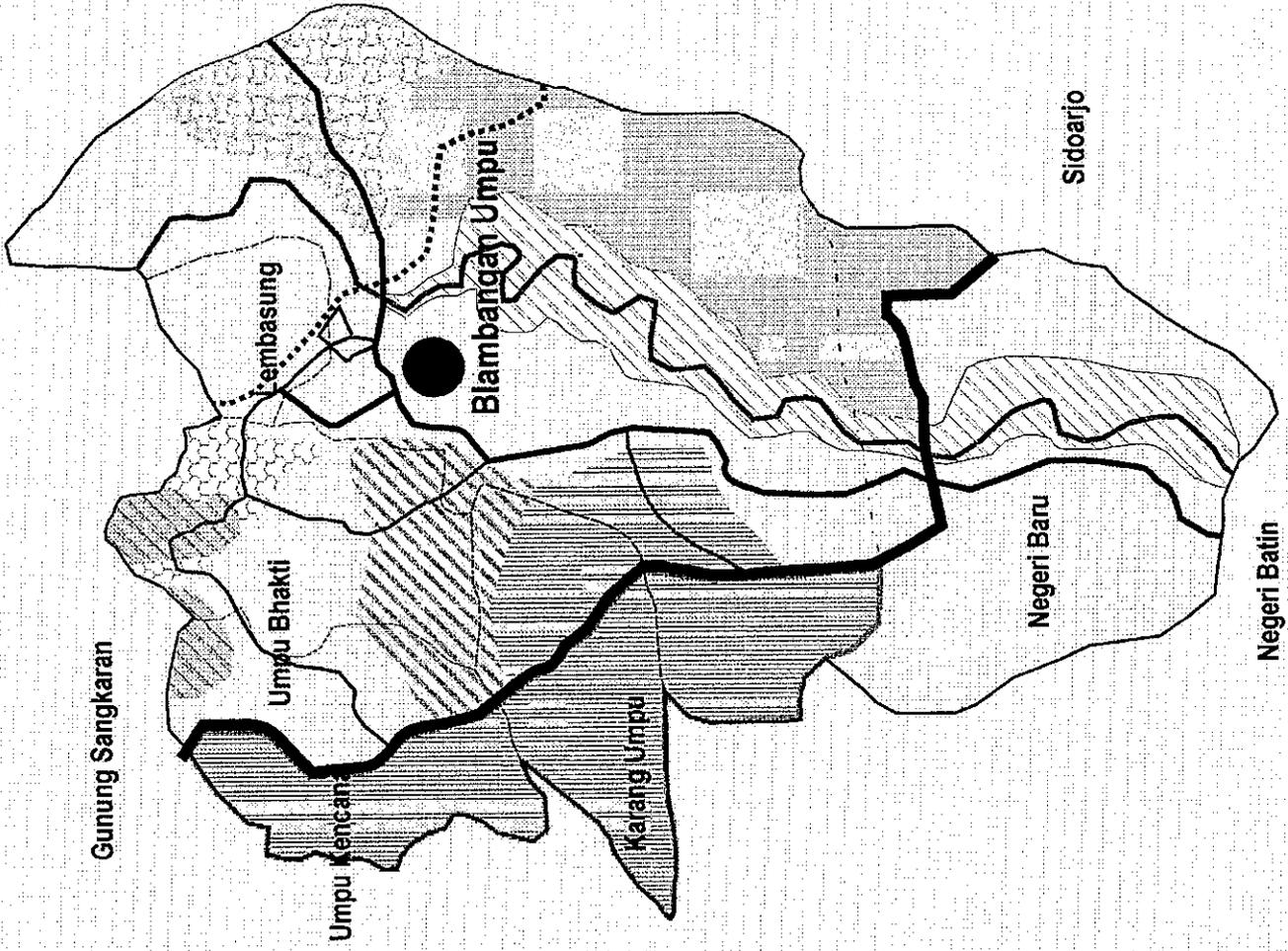
0 2 4 6
RUMAH

0 2 4 6
GABUNG

1:01 4:12

SUMBER:

BAPPEDA KABUPATEN WAY KANAN



3.3. Kependudukan

3.3.1. Komposisi dan Kepadatan Penduduk

Pada tahun 2000 penduduk Kabupaten Way Kanan berjumlah 357.604 jiwa, dengan jumlah Kepala Keluarga sebesar 19.952 KK. Bila dilihat dari jenis kelamin, jumlah penduduk laki-laki sebanyak 183.980 jiwa dan perempuan 173.624 jiwa, dengan sex ratio 105,96. Dilihat dari jumlah penduduk per kecamatan, jumlah penduduk terbesar berada di Kecamatan Bahuga sebanyak 49.095 jiwa, kemudian diikuti oleh Kecamatan Blambangan Umpu 44.773 jiwa, sedangkan kecamatan dengan penduduk paling sedikit adalah Kecamatan Way Tuba, yang merupakan kecamatan pemekaran Blambangan Umpu.

Rata-rata kepadatan penduduk di Kabupaten Way Kanan adalah 91,19 penduduk per km², dengan penyebaran penduduk yang tidak merata. Tingkat kepadatan penduduk tertinggi berada di Kecamatan Baradatu yakni sebesar 237,50 penduduk per km², dan terendah berada di Kecamatan Pakuan Ratu yaitu 50,29 penduduk per km², sedangkan kepadatan penduduk di Kecamatan Blambangan Umpu hanya 64,64 jiwa/km², atau urutan ke 10 dari 12 kecamatan yang termasuk dalam wilayah Kabupaten Way Kanan. Secara rinci dapat dilihat pada Tabel III.3.



MAGISTER PERENCANAAN PEMANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KAPASITAS TERSEBUT BLAMBANGAN
UMPU SERAGA TEKOTA KAS DAN
IMPLEMENTASINYA PED PENYEDIAAN PSD

PETA

SEBARAN PENDUDUK PER KECAMATAN

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Kolektor
- Rel Kereta Api
- Sungai
- Jumlah Penduduk
- Kepadatan (jiwa/km²)

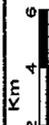
INSET



UTARA



SKALA



0 2 4 6
Km

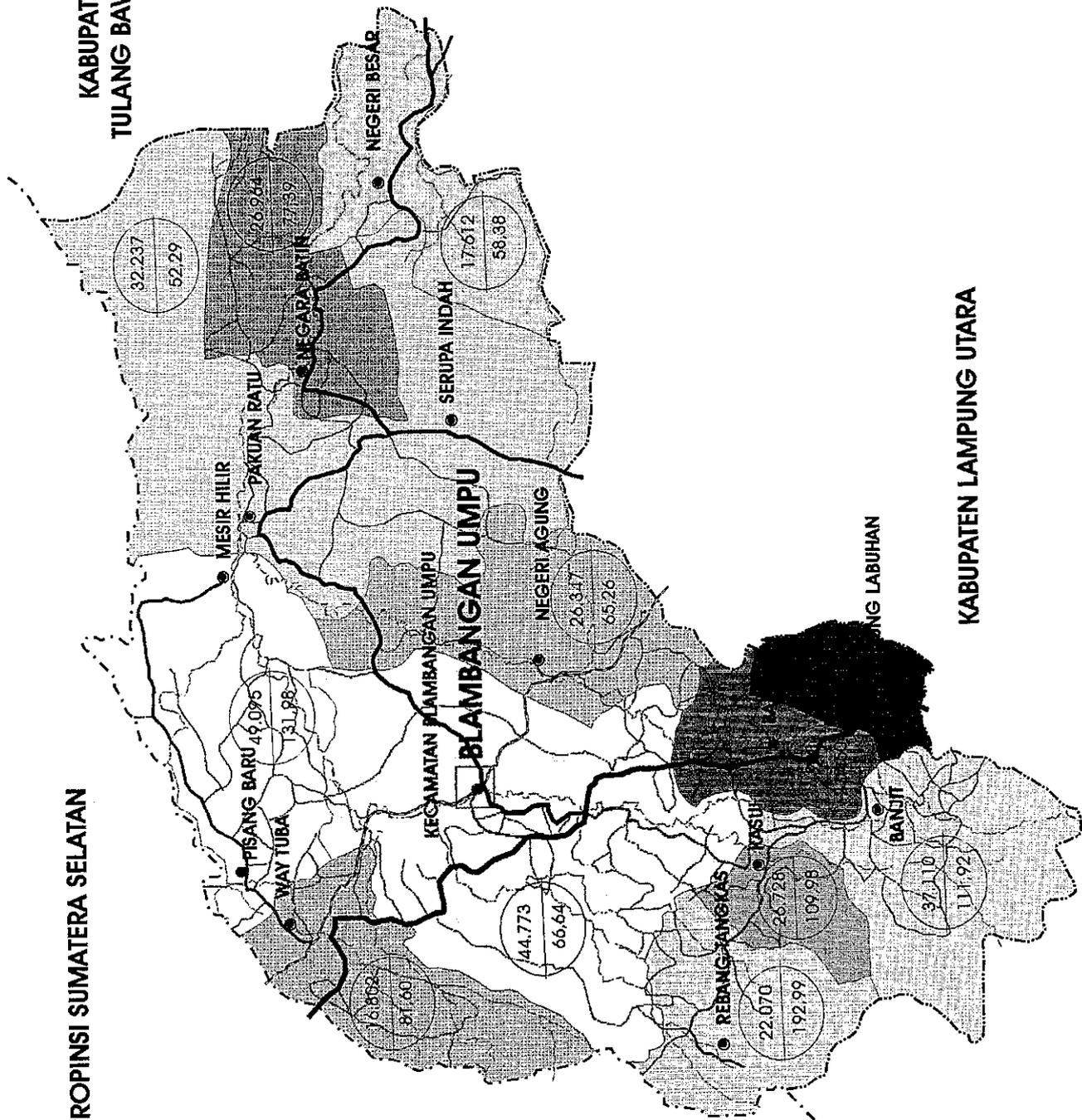
UTARA
TIMUR
BARAT
SELATAN

SUMBER :

BAPPENAS KABUPATEN WAY KANAN

PROVINSI SUMATERA SELATAN

KABUPATEN
TULANG BAWANG



WILAYAH LABUHAN

KABUPATEN LAMPUNG UTARA

KABUPATEN LAMPUNG BARAT

TABEL III.3
JUMLAH PENDUDUK BERDASARKAN JENIS KELAMIN
DAN KEPADATAN PENDUDUKTAHUN 2000

No	Kecamatan	Jenis Kelamin (jiwa)		Total (jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
		Laki-laki	Perempuan		
1	Baradatu	17.643	17.265	34.908	237,50
2	Gunung Labuhan	11.613	11.345	22.958	190.90
3	Banjit	18.879	18.231	37.110	111.92
4	Kasui	13.616	13.112	26.728	109.98
5	Rebang Tangkas	12.177	9.893	22.070	192.99
6	Negeri Agung	13.519	12.828	26.347	65.26
7	Bahuga	25.264	23.831	49.095	131.98
8	Pakuan Ratu	16.740	15.497	32.237	50.29
9	Way Tuba	8.793	8.009	16.802	81.60
10	Negeri Besar	9.066	8.546	17.612	58.38
11	Negara Batin	13.899	13.065	26.964	77.39
12	Blambangan Umpu	22.771	22.002	44.773	64.64
	Jumlah	183.980	173.624	357.604	91.19

Sumber: BPS Kabupaten Way Kanan

3.3.2. Beban Tanggungan dan Angkatan Kerja

Angka Beban tanggungan adalah angka yang menyatakan perbandingan antara penduduk usia tidak produktif (di bawah 15 tahun dan 65 tahun ke atas) dengan penduduk produktif (antara 15 – 65 tahun) dikalikan dengan 100. Semakin tinggi angka Beban Tanggungan maka semakin tinggi jumlah yang harus ditanggung oleh penduduk usia produktif. Angka Beban Tanggungan secara rinci disajikan pada Tabel III.4.

TABEL III.4
ANGKA BEBAN TANGGUNGAN KABUPATEN WAY KANAN TAHUN 2000

No	Kecamatan	Usia (tahun)		Angka Beban Tanggungan
		<15 dan >65	15 - 64	
1	Baradatu	13.330	21.578	62
2	Gunung Labuhan	9.317	13.641	68
3	Banjit	14.086	23.024	61
4	Kasui	10.201	16.527	62
5	Rebang Tangkas	6.557	15.493	42
6	Negeri Agung	10.906	15.441	71
7	Bahuga	18.970	30.125	63
8	Pakuan Ratu	12.111	20.126	60
9	Way Tuba	6.591	10.211	65
10	Negeri Besar	7.035	10.577	67
11	Negara Batin	10.486	16.478	64
12	Blambangan Umpu	16.286	28.487	57
	Total rata-rata	135.896	221.708	61

Sumber: Bappeda Way Kanan

Berdasarkan Tabel 3.4 dapat dilihat bahwa rata-rata angka Beban Tanggungan adalah 61%. Hal ini berarti 100 orang usia produktif harus menanggung beban 61 orang usia tidak produktif, baik itu usia anak-anak maupun usia lanjut.

Tingkat partisipasi angkatan kerja di Kabupaten Way Kanan rata-rata 82,05%, angka ini menunjukkan bahwa dari 100 orang yang masuk dalam usia kerja maka terdapat 82 orang penduduk angkatan kerja. Tingkat pengangguran terbuka hanya 5,21%, karena struktur ekonomi di Kabupaten Way Kanan masih didominasi oleh sektor pertanian. Secara rinci persentase penduduk berdasarkan lapangan kerja disajikan pada Tabel III.5.

TABEL III.5
PERSENTASE PENDUDUK BERDASARKAN LAPANGAN USAHA

No	Lapangan Usaha	Persentase (%)
1	Pertanian	81,21
2	Industri	0,78
3	Perdagangan	4,07
4	Jasa	5,22
5	Angkutan	0,63
6	Lainnya	8,09
7	Jumlah	100,00

3.4. Fasilitas Sosial, Ekonomi dan Prasarana Perhubungan

3.4.1. Fasilitas Pendidikan

Jenjang pendidikan yang sudah tersedia di wilayah Kabupaten Way Kanan adalah Taman Kanak Kanak (TK), SD, SMP dan SMU baik sekolah negeri maupun swasta, sedangkan tingkat Perguruan Tinggi belum tersedia. Selain sekolah umum, di Kabupaten Way Kanan juga tersedia pendidikan berbasis agama, seperti MI, MTs, MA maupun Pondok Pesantren.

Fasilitas pendidikan jenjang pendidikan dasar sekolah umum sudah tersedia di seluruh kecamatan dengan jumlah total 344 SD, pendidikan dasar berbasis agama (MIN) hanya ada di Kecamatan Blambangan Umpu, Bahuga dan Pakuan Ratu masing-masing 1 buah, sedangkan MIS hanya ada di 10 kecamatan selain Kecamatan Way Tuba dan Negeri Agung sejumlah 34 buah. Fasilitas pendidikan menengah pertama (SMPN) juga sudah tersedia di semua kecamatan sejumlah 23 buah, SMP Swasta tersedia di 10 kecamatan kecuali Kecamatan Banjit dan Kecamatan Negeri Agung, dengan jumlah keseluruhan 27 buah, berbasis agama (MTsN) hanya ada satu yaitu di Kecamatan Kasui dan MTs Swasta sudah tersedia di semua kecamatan sebanyak 28 buah. Fasilitas pendidikan menengah atas (SMUN) hanya ada di 5 kecamatan, yaitu Kecamatan Baradatu, Blambangan Umpu, Bahuga, Kasui dan Negara Batin. SMU Swasta tersebar di Kecamatan Baradatu, Blambangan Umpu, Way Tuba, Negeri Agung, Bahuga dan Pakuan Ratu sebanyak 8 buah. pendidikan menengah atas berbasis agama yang berstatus negeri belum tersedia di seluruh kecamatan, sedangkan MA Swasta hanya ada di Kecamatan Banjit, Baradatu, Kasui, Bahuga dan Pakuan Ratu dengan jumlah total 13 buah. Jumlah guru di Kabupaten Way Kanan belum memadai sehingga pemerintah mempekerjakan sejumlah guru dengan status kontrak, terutama untuk jenjang pendidikan SMP dan SMU.

3.4.2. Fasilitas Kesehatan

Fasilitas kesehatan yang telah ada di Kabupaten Way Kanan adalah Pusat Kesehatan Masyarakat (puskesmas) dan tenaga medisnya baik dokter maupun paramedis. Puskesmas induk dan puskesmas pembantu (pustu) sudah tersedia di semua kecamatan. Jumlah keseluruhan puskesmas adalah 79 buah, dengan rincian puskesmas sebanyak 11 buah dan pustu sebanyak 68 buah (lihat Tabel III.6). Di Kabupaten Way Kanan belum tersedia rumah sakit. Jika masyarakat memerlukan perawatan yang lebih baik umumnya mereka akan memanfaatkan rumah sakit di Kotabumi, Kabupaten Lampung Utara (RS. Ryacudu), atau bahkan langsung ke Rumah Sakiti Abdoel Muluk di Bandarlampung.

TABEL III.6
JUMLAH PUSKESMAS MENURUT JUMLAH PER KECAMATAN

No	Kecamatan	Puskesmas		Jumlah
		Induk	Pembantu	
1	Baradatu	1	4	5
2	Gunung Labuhan	1	2	3
3	Banjit	1	4	5
4	Kasui	1	3	4
5	Rebang Tangkas	-	2	2
6	Negeri Agung	1	8	9
7	Bahuga	1	7	8
8	Pakuan Ratu	2	8	10
9	Way Tuba	1	10	11
10	Negeri Besar	1	2	3
11	Negara Batin	1	8	9
12	Blambangan Umpu	1	10	11
	Total	12	68	79

Sumber: Bappeda Kabupaten Way Kanan

3.4.3. Fasilitas Peribadatan

Agama yang dianut masyarakat Kabupaten Way Kanan terdiri dari Agama Islam (95,58%), Kristen (0,88%), Katolik (0,79%), Budha (0,06%) dan Hindu (2,69%). Hal ini menunjukkan masyarakat Way Kanan merupakan masyarakat yang pluralistik. Fasilitas peribadatan untuk Agama Islam, Kristen dan Katolik sudah tersedia di semua kecamatan

dengan rincian masjid 643 buah dan gereja 44 buah. Jumlah pura adalah 30 buah, hanya 2 kecamatan yaitu Kecamatan Baradatu dan Kasui yang tidak mempunyai tempat peribadatan untuk Agama Hindu. Sedangkan vihara hanya di Kecamatan Bahuga.

TABEL III.7
JUMLAH PENDUDUK BERDASARKAN AGAMA

No	Jenis Agama	Jumlah Pemeluk (jiwa)	Prosentase
1	Islam	341.798	95,58
2	Kristen	3.147	0,88
3	Katolik	2.825	0,79
4	Budha	215	0,06
5	Hindu	9.619	2,69
	Jumlah	357.604	100,00

Sumber: Bappeda Kabupaten Way Kanan

TABEL III.8
JUMLAH FASILITAS PERIBADATAN

No	Jenis fasilitas peribadatan	Jumlah (buah)
1	Masjid	643
2	Surau	632
3	Gereja	44
4	Vihara	2
5	Pura	30
	Jumlah	1.351

Sumber: Bappeda Kabupaten Way Kanan

3.4.4. Fasilitas Perdagangan dan Jasa

Usaha yang berkembang di Kabupaten Way Kanan masih sangat terbatas. Tercatat usaha penginapan setara kelas melati hanya ada di satu di Kecamatan Blambangan Umpu, dan usaha rumah makan adalah 126 buah. Pasar dan pertokoan telah berkembang di beberapa kecamatan seperti yang disajikan pada Tabel III.9.

TABEL III.9
JUMLAH PASAR DAN PERTOKOAN PER KECAMATAN

No	Kecamatan	Toko Permanen	Toko Semi Permanen	Toko Darurat	Pasar Semi Permanen	Pasar Darurat
1	Baradatu	20	25	114	1	5
2	Banjit	10	20	59	-	2
3	Kasui	10	21	76	1	4
4	Blamb. Umpu	2	15	138	-	9
5	Bahuga	-	-	67	1	8
6	Pakuan Ratu	-	-	123	-	10
		42	81	577	3	38

Usaha lain yang berkembang di Kabupaten Way Kanan adalah usaha yang dilakukan oleh koperasi, baik itu Koperasi Unit Desa (KUD) maupun koperasi primer lainnya. Jumlah KUD adalah 21 unit dan koperasi lainnya sebanyak 42 unit.

3.4.5. Fasilitas Prasarana dan Sarana Transportasi

Fasilitas prasarana transportasi yang ada di Kabupaten Way Kanan berupa jalan sepanjang 1.409,93 km, yang terdiri atas jalan negara 83,40 km, jalan propinsi 302,94 km (jalan aspal 204,19 km dan jalan kerikil 98,75 km) dan jalan kabupaten 1.023,35 km (jalan aspal 654,27 km, jalan kerikil 124,76 km dan jalan tanah 244,32 km). Jalan negara adalah jalur utama lintas tengah Sumatera yang menghubungkan Bakauheni – Bandarlampung – Kotabumi – Sumatera Selatan. Jalan negara ini melewati kecamatan-kecamatan Gunung Labuhan, Baradatu, Blambangan Umpu dan Way Tuba.

Secara umum kondisi jalan negara cukup bagus, tetapi pada beberapa penggal ruas jalan sering terjadi kerusakan antara lain di antara Bukit Kemuning (perbatasan Lampung Utara) – Gunung Labuhan dan Baradatu – Blambangan Umpu. Hal ini dikarenakan meskipun berstatus jalan negara tetapi kapasitas ruas jalan Kotabumi – Martapura (Perbatasan Sumatera Selatan) masih berdasarkan muatan sumbu tunggal 8 ton, tidak

seperti ruas jalan Bakauheni – Kotabumi yang sudah berdasarkan muatan sumbu tunggal 10 ton. Selain itu penggal ruas jalan Baradatu – Blambangan Umpu berbelok-belok dan naik turun sehingga kondisi lapis permukaan tidak pernah rata

Secara keseluruhan jalan propinsi di wilayah Kabupaten Way Kanan kondisinya cukup buruk. Dari total panjang aspal 204,19 km hanya ruas jalan Simpat IV – Kasui sepanjang 17 km dan Simpang IV – Blambangan Umpu sepanjang 12 km yang kondisinya bagus. Sedangkan sisanya yaitu ruas jalan Sp. Way Tuba – Mesir Ilir, Sp. Banjarnegara – Banjit, Banjit – Kasui, Kasui – Rebang Tangkas – Perbatasan Lampung Barat kondisinya jelek. Jalan propinsi dengan perkerasan kerikil sepanjang 98,75 km kondisinya juga sangat memprihatinkan, pada musim hujan ruas jalan tersebut tidak dapat dilewati, di antaranya ruas jalan Blambangan Umpu – Pakuan Ratu. Panjang dan kondisi jalan di kabupaten Way Kanan dapat dilihat pada Tabel berikut.

TABEL III.10
KONDISI JALAN DI KABUPATEN WAY KANAN

Klasifikasi jenis permukaan	Kondisi Jalan (km)			
	Baik	Sedang	Rusak	Jumlah
1. Negara	-	83,40	-	83,40
Aspal	-	83,40	-	83,40
2. Propinsi	17	22,50	263,44	302,94
Aspal	17	12	175,19	204,19
Kerikil	-	10,50	88,25	98,75
3. Kabupaten	97,95	190,32	735,08	1.023,35
Aspal	97,95	147,78	408,54	654,27
Kerikil	-	42,53	82,22	124,75
Tanah	-	-	244,32	244,32
Jumlah	114,95	296,22	998,52	1.409,69

Sumber: Dinas PU dan Pertambangan Kabupaten Way Kanan

Kabupaten Way Kanan belum mempunyai terminal bus. Kondisi sekarang yang ada hanyalah sub terminal angkutan kota dengan luas areal yang sempit. Sub terminal tersebut

berada di Kota Baradatu, memanfaatkan lahan 1.500 m² (100 m x 15 m) di pelataran pasar baradatu.

Sarana transportasi darat wilayah Kabupaten Way Kanan sebenarnya juga dilayani dengan angkutan kereta api yang menghubungkan Bandalampung – Palembang, namun kereta api belum dimanfaatkan secara optimal oleh masyarakat sebagai salah satu alternatif angkutan barang. Bahkan sebelum Kabupaten Way Kanan terbentuk hanya kereta api ekonomi yang berhenti di stasiun kereta api Blambangan Umpu dan Negeri Agung, sedangkan kereta api non-ekonomi (KA Fajar dan Limex) tidak berhenti.



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
KELAYAKAN DAN KOPERASI
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KEBARISTIKAN BLAMBANGAN
UMPU SEBAGAI IBUKOTA KAB. DAN
IMPLEMENTASINYA THD PENYEDIAAN PSD

PETA

JARINGAN JALAN

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Kolektor
- Rel Kereta Api
- Sungai

INSET



UTARA



SKALA



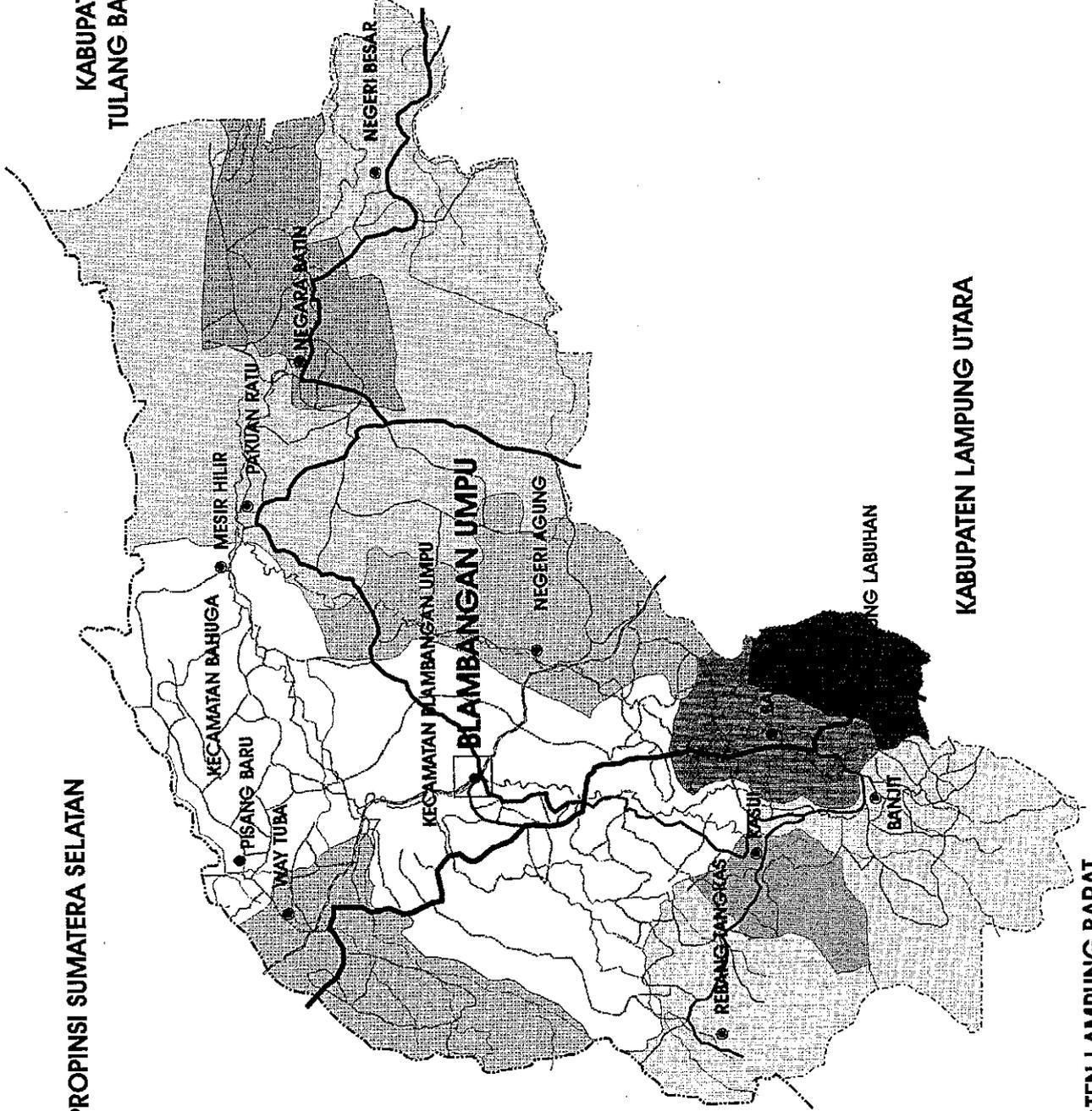
KOMOR
GABUNG

SUMBER :

ERAPEDA KABUPATEN WAY KANAN

KABUPATEN
TULANG BAWANG

PROPINSI SUMATERA SELATAN



KABUPATEN LAMPUNG UTARA

KABUPATEN LAMPUNG BARAT

BAB IV

ANALISIS KARAKTERISTIK KOTA BLAMBANGAN UMPU DAN IMPLIKASINYA TERHADAP PENYEDIAAN PRASARANA DAN SARANA DASAR PERKOTAAN

4.1 Analisis Ketersediaan Prasarana Dan Sarana Dasar

Ketersediaan prasarana dan sarana dasar di perkotaan mutlak dibutuhkan untuk menunjang kegiatan-kegiatan jasa sehingga mampu melayani kebutuhan masyarakat. Dengan adanya ketersediaan prasarana dan sarana yang memadai maka akan merangsang penduduk di wilayah sekitarnya untuk datang ke kota (Glasson, 1990). Jumlah dan keragaman fasilitas menunjukkan tingkat pelayanan suatu kota terhadap masyarakat sekitarnya.

Bila dilihat dari kelengkapan fasilitas yang ada di 14 kota (Blambangan Umpu, 11 kota kecamatan dan 2 kampung yang sudah menunjukkan ciri kekotaan), terdapat perbedaan yang mencolok baik dari segi jumlah maupun jenis pelayanan publik. Meski demikian dapat dikatakan bahwa keseluruhan kota yang diteliti ternyata jumlah dan jenis prasarana dan sarana yang ada masih sangat minim, bahkan banyak di antaranya yang belum dapat dikatakan sebagai sebuah kota dikarenakan belum mempunyai kelengkapan fasilitas sosial yang memadai.

Di bidang pendidikan, seluruh kota sudah dilengkapi dengan fasilitas pendidikan setingkat SD dan SLTP, tetapi untuk jenjang pendidikan TK dan setingkat SLTA tidak semua kota memilikinya. Hanya ada 6 kota yang telah dilengkapi dengan fasilitas pendidikan dari tingkat SD sampai dengan SLTA, yaitu Kota Blambangan Umpu, Baradatu, Banjit, Kasui, Pisang Baru dan Serupa Indah. Tiga kota belum dilengkapi dengan fasilitas pendidikan TK adalah Negara Batin, Way Tuba dan Negeri Besar. Kota Pakuan Ratu, Negeri Agung, Gunung Labuhan, Rebang Tangkas belum mempunyai

fasilitas pendidikan setingkat SLTA sedangkan Mesir Ilir belum ada fasilitas pendidikan untuk setingkat TK dan SLTA.

TABEL IV.1
KETERSEDIAAN SARANA PENDIDIKAN

No	Kota	Tingkat Pendidikan			
		TK	SD	SLTP	SLTA
1	Blamb. Umpu	3	11	3	3
2	Baradatu	2	7	3	2
3	Kasui	1	4	1	1
4	Banjit	1	4	2	1
5	Pisang Baru	1	1	1	1
6	Serupa Indah	1	2	1	1
7	Pakuan Ratu	1	1	1	-
8	Negara Batin	-	2	1	1
9	Negeri Agung	1	1	1	-
10	Gunung L	1	2	1	-
11	R. Tangkas	1	1	1	-
12	Negeri Besar	-	1	1	1
13	Way Tuba	-	1	1	1
14	Mesir Ilir	-	1	1	-
		13	39	19	12

Sumber: hasil survei, 2004

Belum adanya pendidikan setingkat TK di beberapa kota diakibatkan karena budaya sebagian besar orang tua di kota kecamatan belum menyadari perlunya menyekolahkan anak sebelum masuk jenjang SD.

Belum adanya jenjang pendidikan setingkat SLTA di Kota Negeri Agung, Rebang Tangkas dan Gunung Labuhan dan Pakuan Ratu menyebabkan anak usia sekolah SLTA pergi ke kota kecamatan lain, sedangkan jarak ataupun waktu tempuh cukup jauh.

TABEL IV.2
JARAK DENGAN SLTA TERDEKAT

No	Kota	SLTA terdekat	Jarak (km)
1	Negeri Agung	Baradatu	12
2	Rebang Tangkas	Kasui	15
3	Gunung Labuhan	Baradatu	10
4	Pakuan Ratu	Serupa Indah	11

Sumber: hasil analisis, 2004

Menurut Jayadinata (1992) jarak maksimum ke sarana pendidikan setingkat SLTA adalah 20-30 menit berjalan kaki dengan standar jalan kaki 3,5 – 4 km/jam, dengan demikian jarak maksimum sebaiknya tidak lebih dari 2 Km. Sedangkan menurut Chiara jarak maksimum SLTA dari permukiman adalah 1,5 km atau tersedia angkutan umum yang melayani rute tersebut. Pada kenyataannya hanya pada rute Gunung Labuhan – Baradatu yang pelayanan angkutan umumnya mencukupi.

Di bidang pelayanan kesehatan terdapat 4 kota kecamatan yang masih belum mempunyai puskesmas, yaitu Rebang Tangkas, Way Tuba, Negeri Besar dan Mesir Ilir. Di empat kota tersebut pelayanan kesehatan masyarakat hanya dilayani oleh satu unit puskesmas pembantu. Tidak adanya puskesmas dikarenakan Rebang Tangkas, Way Tuba dan Negeri Besar merupakan ibukota kecamatan hasil pemekaran pada tahun 2002, sedangkan Mesir Ilir merupakan ibukota baru Kecamatan Bahuga yang semula berada di Bumi Harjo dengan jarak 25 Km dari Mesir Ilir, dimana sampai saat ini banyak fasilitas umum yang belum dibangun.

TABEL IV.3
KETERSEDIAAN SARANA KESEHATAN

No	Kota	Puskesmas	Pustu
1	Blamb. Umpu	2	2
2	Baradatu	1	2
3	Kasui	1	1
4	Banjit	1	1
5	Pisang Baru	1	1
6	Serupa Indah	1	1
7	Pakuan Ratu	1	1
8	Negara Batin	1	1
9	Negeri Agung	1	1
10	Gunung L	1	1
11	R. Tangkas	-	1
12	Negeri Besar	-	1
13	Way Tuba	-	1
14	Mesir Ilir	-	1

Sumber: hasil survei, 2004

Ketersediaan sarana perekonomian khususnya perdagangan dan jasa perbankan, dari keseluruhan 14 kota yang diteliti ternyata hanya Baradatu yang mempunyai pasar harian sedangkan kota lainnya masih pasar mingguan termasuk di Kota Blambangan Umpu. Ruko/toko hanya ada di 4 kota, yaitu Blambangan Umpu, Baradatu, Banjit, Kasui, dan Pisang Baru dengan jumlah terbanyak di Baradatu (20 buah). Untuk sarana perekonomian berupa kios/warung sudah ada di seluruh kota kecamatan, terbanyak ada di Blambangan Umpu (153 buah) dan paling sedikit di Mesir Ilir (12 buah).

TABEL IV.4
KETERSEDIAAN SARANA PEREKONOMIAN

No	Kota	Ps.mingguan	Ps.harian	Ruko/toko	Kios/warung
1	Blamb. Umpu	1	-	6	153
2	Baradatu	1	1	20	139
3	Kasui	1	-	10	79
4	Banjit	1	-	10	97
5	Pisang Baru	1	-	4	59
6	Serupa Indah	1	-	-	66
7	Pakuan Ratu	1	-	-	56
8	Negara Batin	1	-	-	42
9	Negeri Agung	1	-	-	21
10	Gunung L	1	-	-	43
11	R. Tangkas	1	-	-	26
12	Negeri Besar	1	-	-	25
13	Way Tuba	1	-	-	22
14	Mesir Ilir	1	-	-	12

Sumber: hasil survei, 2004

Untuk jasa perbankan, hanya 3 kota yang telah dilengkapi dengan Bank, yaitu Baradatu (Bank Cabang dan Bank Unit), Blambangan Umpu (Bank Unit) dan Pisang Baru (Bank Unit). Sedangkan di Banjit baru terdapat Bank (BRI Unit) tetapi hanya melayani nasabah dua kali dalam seminggu.

Ketersediaan sarana peribadatan di 14 kota yang diteliti dibatasi pada sarana peribadatan untuk umat muslim, dikarenakan sebagian besar masyarakat Kabupaten Way Kanan beragama Islam (95,58%).

TABEL IV.5
KETERSEDIAAN SARANA PERIBADATAN

No	Kota	Jumlah Masjid
1	Blamb. Umpu	7
2	Baradatu	6
3	Kasui	2
4	Banjit	2
5	Pisang Baru	1
6	Serupa Indah	1
7	Pakuan Ratu	2
8	Negara Batin	3
9	Negeri Agung	2
10	Gunung L	3
11	R. Tangkas	2
12	Negeri Besar	4
13	Way Tuba	2
14	Mesir Ilir	1

Sumber: hasil survei, 2004

Ketersediaan prasarana transportasi darat di Kabupaten Way Kanan masih belum memadai. Hubungan antar kota kecamatan di seluruh wilayah kabupaten belum lancar, meskipun jenis permukaan sudah beraspal tetapi kondisinya sebagian besar rusak, bahkan ada beberapa kota kecamatan yang belum terhubung dengan jalan aspal, seperti pada Mesir Ilir, Negeri Besar dan Negara Batin. Hubungan antar kota dengan kota lainnya dapat dilihat pada Tabel IV.6 dan Gambar 4.1.

**TABEL IV.6
KONDISI JALAN ANTAR KOTA**

	Blamb. Umpu	Baradatu	Kasui	Banjit	Pisang Baru	Serupa Indah	Pakuan Ratu	Negara Batin	Negeri Agung	Gunung L	R. Tangkas	Negeri Besar	Way Tuba	Mesir Ilir
Blamb. Umpu		AB	AB				KR		AB				AB	
Baradatu	AB			AR					AB	AB			AB	
Kasui	AB			AR							AR			
Banjit		AR	AR											
Pisang Baru													AR	AR KR
Serupa Indah							KR	KR						
Pakuan Ratu						KR		KR						
Negara Batin						KR	KR					KR		
Negeri Agung		AB					AR KR							
Gunung L		AB												
R. Tangkas			AR											
Negeri Besar							KR							
Way Tuba	AB	AB			AR									
Mesir Ilir					AR KR									

Sumber: hasil analisis, 2004

Catatan: AB: Aspal Baik

AR: Aspal Rusak

KB: Kerikil Baik

KR: Kerikil Rusak

4.2. Analisis Struktur Kota

Kota berfungsi sebagai pusat pelayanan, pusat pertumbuhan, pusat pemerintahan, pusat keagamaan, dan pusat aktivitas. Blambangan Umpu sebagai Ibu Kota Kabupaten Way Kanan secara teori merupakan pusat kota bagi kota-kota kecamatan di sekitarnya. Sebagai pusat kota, maka sudah seharusnya menyediakan fasilitas yang jauh lebih baik daripada kota-kota lain sehingga dapat memberikan pelayanan yang lebih baik.

Dua belas kota kecamatan yang ada di Kabupaten Way Kanan ada 14 lokasi yang menunjukkan ciri kekotaan, yaitu Blambangan Umpu, Baradatu, Bajit, Kasui, Pisang Baru, Serupa Indah, Pakuan Ratu, Negara Batin, Negeri Agung, Gunung Labuhan, Rebang Tangkas, Negeri Besar, Way Tuba, Mesir Ilir. jika dilihat dari jumlah penduduk dan ketersediaan fasilitas perkotaan yang dimiliki oleh masing-masing kota ditemukan perbedaan tingkat sistem kota. Perbedaan ini akan memperlihatkan hubungan ketergantungan suatu kota terhadap kota lain atau hubungan antar kota yang saling bergantung dan menunjukkan kemana arus kegiatan penduduk. Hasil perhitungan analisis sistem kota-kota yang menggunakan metoda skalogram dan indeks sentralitas dapat dilihat pada Tabel IV.7. Dilihat dari kelengkapan fasilitas dan skor indeks sentralitas paling tinggi maka menempatkan Kota Blambangan Umpu sebagai kota dengan orde I. Hal yang mempengaruhi tingginya hierarki Kota Blambangan Umpu karena kota ini merupakan ibukota kabupaten, sehingga tersedia berbagai sarana yang memang hanya ada di kota dengan status ibukota kabupaten, antara lain: Kantor Polres, Kantor Sekretariat Daerah, Kantor Telkom.

TABEL IV.7
PERINGKAT KOTA-KOTA DI KABUPATEN WAY KANAN

No	Kota	Jumlah penduduk	Fasilitas	Indeks Sentralitas	Ranking
1	Blamb. Umpu	13.071	26	24,95	I
2	Baradatu	10.150	23	20,68	II
3	Kasui	7.536	18	11,28	III
4	Banjit	6.652	18	9,92	III
5	Pisang Baru	4.099	15	6,43	IV
6	Serupa Indah	8.219	14	6,08	IV
7	Pakuan Ratu	1.591	14	5,31	IV
8	Negara Batin	3.547	13	4,19	IV
9	Gunung L	3.462	12	4,06	IV
10	Negeri Agung	3.590	11	2,84	IV
11	R. Tangkas	1.502	11	2,60	IV
12	Negeri Besar	2.125	10	2,47	IV
13	Way Tuba	5.015	9	2,54	IV
14	Mesir Ilir	1.378	9	1,43	IV

Sumber : hasil analisis, 2004

Penyediaan fasilitas perkotaan di Kota Blambangan Umpu yang dihuni oleh 13.071 jiwa merupakan yang terlengkap dibandingkan dengan kota-kota lainnya di wilayah Kabupaten Blambangan Umpu. Untuk melayani kebutuhan masyarakat kota, Blambangan Umpu telah dilengkapi dengan berbagai fasilitas yang mendukung aktivitas masyarakat, seperti kantor dinas/instansi pemerintah, kantor Polres, air bersih, listrik, telpon, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan maupun fasilitas lainnya yang dibutuhkan. Namun demikian kegiatan perekonomian di Kota Blambangan Umpu belum berjalan secara optimal, karena belum adanya pasar harian di wilayah kota. Selama ini untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari masyarakat Kota Blambangan Umpu baru dilayani dengan pasar mingguan, sedangkan pasar harian hanya ada sampai dengan jam sepuluh pagi. Tidak adanya pasar harian menunjukkan bahwa Kota Blambangan Umpu bukanlah pusat perekonomian. Selain itu jasa perbankan di Kota Blambangan Umpu baru dilayani oleh satu bank, yaitu Bank BRI Unit.

Sebagai ibukota kabupaten, Kota Blambangan Umpu hanya dapat diakses oleh dua jalan, yang keduanya menghubungkan dengan jalan lintas tengah Sumatera, sedangkan yang menghubungkan ke kecamatan lain masih berupa jalan kerikil. Kota Blambangan Umpu juga belum dilengkapi dengan sarana transportasi subterminal, sehingga jasa angkutan kota (tanpa ijin trayek) memanfaatkan bagian bahu jalan di sepanjang jalan masuk Kota Blambangan Umpu. Jumlah jasa angkutan yang melayani aktivitas masyarakat dari dan ke Blambangan Umpu juga sangat kurang.

PDAM Kota Blambangan Umpu belum mampu melayani kebutuhan masyarakat kota. Berdasarkan penelitian di lapangan, PDAM Kota Blambangan Umpu baru mampu melayani 2 kampung dari 6 kampung yang ada, yaitu kampung Blambangan Umpu dan Lembasung. Debit PDAM hanya 3 liter/detik dengan jumlah pelanggan 303 KK. Di bidang kesehatan, masyarakat Kota Blambangan Umpu hanya dilayani dengan satu buah puskesmas rawat inap dan baru ditangani oleh dokter umum dan dokter gigi, belum ada satupun dokter spesialis. Di bidang keamanan, Kota Blambangan Umpu baru dilayani oleh kantor Polres, sedangkan kantor Komando Distrik Militer (Kodim) masih bergabung dengan Kodim Lampung Utara.

Berdasarkan uraian di atas menunjukkan bahwa meskipun dalam sistem hierarki kota Kota Blambangan Umpu merupakan kota orde I, pada kenyataannya Blambangan Umpu belum dapat dikatakan berfungsi sebagai sebuah kota, karena fasilitas yang tersedia belum mampu melayani kebutuhan masyarakat kota, baik dari segi aktivitas ekonomi (pasar, jasa perbankan), maupun sosial seperti kebutuhan air bersih (PDAM), kesehatan, keamanan serta prasarana dan sarana transportasi (jaringan jalan, terminal/sub terminal dan angkutan umum). Menurut Wax Weber suatu tempat dapat disebut sebagai kota apabila kebutuhan sebagian besar penghuniinya dapat dipenuhi melalui pasar setempat.

Tabel Skalogram menunjukkan bahwa Kota Baradatu merupakan kota orde II. Penentuan Baradatu sebagai kota orde II dikarenakan adanya perbedaan menyolok dengan kota lainnya dilihat dari kelengkapan fasilitas, terutama yang berkaitan dengan kegiatan perekonomian, antara lain pasar harian, jasa perbankan berstatus kantor cabang, sub terminal serta jumlah ruko/toko kios yang cukup banyak.

Meskipun secara hierarki berada di bawah Kota Blambangan Umpu, namun aktivitas perekonomian di kota tersebut lebih tinggi, karena kota tersebut merupakan ibukota kecamatan induk yang pada masa pemerintahan Kabupaten Lampung Utara lebih mendapat perhatian dibandingkan Kota Blambangan Umpu. Tingginya orde kota Baradatu lebih ditentukan karena faktor lokasi yang strategis, yakni berada di jalur lintas tengah Sumatera, sehingga mempunyai tingkat aksesibilitas yang lebih tinggi dibandingkan kota-kota lainnya. Hal ini ditunjang dengan banyaknya jaringan jalan dalam Kota Baradatu yang kondisinya cukup baik dan banyaknya akses menuju kampung-kampung sekitarnya maupun ke kecamatan lain (Banjit, Negeri Agung, Kasui, Gunung Labuhan).

Baradatu merupakan satu-satunya kota di wilayah Kabupaten Way Kanan yang sudah dilengkapi dengan pasar harian dan sudah merupakan pusat aktivitas perdagangan sejak menjadi bagian wilayah Kabupaten Lampung Utara. Baradatu sebagai pusat aktivitas ekonomi diperkuat dengan dipilihnya Baradatu oleh Bank BPD sebagai lokasi kantor cabang untuk wilayah Kabupaten Way Kanan selain adanya Bank BRI Unit. Tingginya tingkat perekonomian dan letak Baradatu yang strategis juga telah menarik minat dealer resmi Suzuki untuk membuka cabang di Baradatu untuk wilayah Kabupaten Way Kanan. Baradatu juga satu-satunya kota yang sudah dilengkapi subterminal untuk menunjang aktivitas masyarakat.

Kota Kasui dan Banjit berdasarkan metoda skalogram dan indeks sentralitas merupakan kota orde III. Penentuan ini didasarkan pada kelengkapan fasilitas yang tidak terdapat di kota-kota lainnya yang berada di orde IV, yaitu fasilitas air bersih, kantor PLN dan kantor Pos. Meskipun letaknya tidak berada di jalur lintas tengah Sumatera namun secara hierarki kedua kota tersebut lebih tinggi dari kecamatan lainnya yang juga merupakan ibukota kecamatan induk (Pakuan Ratu dan Mesir Ilir). Hal ini dikarenakan jarak antara Banjit dan Baradatu yang relatif dekat (9 Km) dan dihubungkan dengan jaringan jalan aspal berkondisi cukup bagus. Untuk mendukung aktivitas perekonomian Kota Banjit telah dilengkapi dengan pelayanan Bank setingkat di bawah Unit, yang hanya melayani nasabah 2 hari dalam seminggu. Dilihat dari kelengkapan fasilitas beribadah, Kota Banjit lebih heterogen dibandingkan Baradatu dan Blambangan Umpu. Kota Banjit telah dilengkapi dengan gereja untuk masyarakat yang beragama kristen dan katholik.

Jika Banjit berdekatan dengan Baradatu maka Kasui lebih dekat dengan Kota Blambangan Umpu. Fasilitas yang dimiliki Kota Kasui pun sama dengan yang ada di Kota Banjit, yang membedakan hanya jumlah kios (Banjit 79 kios dan Kasui 97 kios). Kota Kasui dapat diakses melalui jalan propinsi yang menghubungkan dengan jalan lintas tengah Sumatera dan Blambangan Umpu serta Banjit. Namun jalan yang menghubungkan Kota Kasui dan Banjit kondisinya sangat parah.

Berdasarkan indeks sentralitas sepuluh kota lainnya merupakan kota orde IV. Kota Pisang Baru dan Serupa Indah bukan merupakan ibukota kecamatan melainkan kampung yang sudah menunjukkan ciri-ciri kekotaan. Pisang Baru merupakan salah satu kampung yang berada di Kecamatan Bahuga. Sewaktu ibukota Kecamatan Bahuga masih berada di Bumiharjo (15 km dari Pisang Baru), Pisang Baru telah menjadi pusat perekonomian bagi

masyarakat Kecamatan Bahuga selain Bumiharjo. Sehingga Pisang Baru meskipun hanya sebuah kampung tetapi telah dilengkapi dengan Bank BRI Unit.

Meskipun Serupa Indah bukanlah ibukota kecamatan, tetapi letak geografis Serupa Indah yang berada di lintas jalan propinsi yang menghubungkan Pakuan Ratu dan Kabupaten Lampung Utara dengan kondisi jalan cukup bagus menjadikan Serupa Indah telah menunjukkan ciri-ciri kekotaan. Sedangkan Kota Pakuan Ratu meskipun berkedudukan sebagai ibukota kecamatan dan merupakan kota tua di wilayah Way Kanan namun secara hierarki kota hanya berada di orde IV, dengan fasilitas yang jauh dari memadai, bahkan sekolah setingkat SMA pun tidak terdapat di Kota Pakuan Ratu. Fasilitas listrik PLN dan air bersih yang merupakan kebutuhan dasar masyarakat juga belum dapat dilayani oleh Kota Pakuan Ratu dan kota-kota lainnya yang berada di bawah orde III. Listrik untuk kota orde IV masih dilayani dengan listrik desa.

Kecuali Kota Mesir Ilir, enam kota lainnya merupakan ibukota kecamatan yang baru dimekarkan pada tahun 2002. Kota Negara Batin dan Negeri Besar merupakan pemekaran dari Kecamatan Pakuan Ratu, Way Tuba dan Negeri Agung pemekaran dari Kecamatan Blambangan Umpu, Rebang Tangkas dari Kecamatan Kasui dan Gunung Labuhan dari Kecamatan Baradatu. Dari tujuh kota tersebut hanya Kota Negara Batin yang sudah dilengkapi dengan kantor Polsek dan Koramil. Kota Rebang Tangkas, Negeri Besar dan Way Tuba bahkan belum mempunyai puskesmas. Di pelayanan bidang pendidikan, Kota Negeri Agung, Gunung Labuhan, Negeri Besar dan Mesir Ilir belum dilengkapi dengan sekolah setingkat SMA.

Mesir Ilir adalah ibukota Kecamatan Bahuga yang baru, terletak di ujung ruas jalan propinsi, berbatasan dengan Sumatera Selatan, 54 Km dari jalan lintas tengah Sumatera. Semula ibukota Kecamatan Bahuga berada di Bumiharjo yang berlokasi di tengah-tengah

ruas jalan propinsi yang menghubungkan jalan lintas tengah Sumatera dan jalan propinsi Sumatera Selatan. Sampai saat ini baru kantor kecamatan yang dipindahkan, sedangkan fasilitas yang lain masih berada di Bumiharjo. Pemindahan ibukota tersebut dimaksudkan untuk menghidupkan wilayah paling Utara Kabupaten Way Kanan namun kenyataannya Mesir Ilir tidak dapat berkembang, dikarenakan jarak yang terlalu jauh dari ibukota sebelumnya (Bumiharjo).

Dilihat dari segi geografis Kota Way Tuba dan Gunung Labuhan mempunyai peluang berkembang lebih cepat dibandingkan dengan lima kota lainnya karena keduanya terletak di jalan lintas tengah Sumatera. Way Tuba dapat berfungsi sebagai pintu gerbang Kabupaten Way Kanan sebelah Utara karena berbatasan dengan Ogan Komering Ulu Propinsi Sumatera Selatan, dan Gunung Labuhan sebagai pintu gerbang Selatan yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Lampung Utara.

Apabila dilihat dari aspek sosial ekonomi wilayah kota seperti tertulis dalam Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 34 tahun 1986 tidak semua lokasi pemukiman yang berciri kota di atas masuk dalam katagori kota. Instruksi tersebut menyatakan bahwa suatu wilayah disebut berciri kota apabila jumlah penduduknya (untuk luar Jawa, Bali, dan Madura) minimal 10.000 jiwa. Berpegang pada ketentuan tersebut dari 14 kota yang terdapat dalam sistem herarki kota-kota di Kabupaten Way Kanan hanya Blambangan Umpu dan Baradatu yang dapat disebut sebagai kota.

Dilihat dari segi ketersediaan fasilitas, empat belas kota di wilayah Kabupaten Way Kanan belum dapat dikategorikan sebagai sebuah kota yang mampu melayani kebutuhan masyarakatnya. Bahkan berdasarkan penilaian sistem hierarki kota metode Skalogram dan indeks sentralitas menunjukkan bahwa sebagai pusat pertumbuhan ekonomi kota Baradatu

pada kenyataannya lebih siap dibandingkan Blambangan Umpu yang menduduki peringkat tertinggi dalam herarki sistem kota-kota di Kabupaten Way Kanan.

Sebagai kota baru, Blambangan Umpu lebih berfungsi sebagai Kota Penunjang. Dikatakan demikian karena secara sosial ekonomi Blambangan Umpu masih mempunyai ketergantungan dengan kota Induknya. Kota Blambangan Umpu dikembangkan bukan dikarenakan adanya fungsi khusus berkaitan dengan potensi tertentu (misal: sebagai kota industri, instalasi militer) dan segala fasilitas untuk mampu memenuhi kebutuhannya sendiri. Secara historis, Kabupaten Way Kanan sebelumnya merupakan bagian dari Kabupaten Lampung Utara. Pada awal berdirinya yaitu tahun 1999, terdiri dari 6 daerah kecamatan. Seiring dengan semangat otonomi daerah dan pengembangan wilayah, pada tahun 2001 dan tahun 2002 kecamatan-kecamatan yang ada dimekarkan menjadi 12 kecamatan.

Untuk mengetahui sejauh mana wilayah pengaruh Blambangan Umpu terhadap wilayah belakangnya digunakan analisis arus. Analisis arus bertujuan untuk melihat sejauhmana suatu wilayah berperan secara fungsional dengan wilayah-wilayah lain di sekitarnya sehingga terjalin suatu ketergantungan yang saling menguntungkan. Analisis arus ditentukan berdasarkan aktivitas warga kota yang akan menunjukkan jenis aktivitas yang dapat dilakukan dan tempat dimana fasilitas untuk beraktivitas tersebut berada.

Interaksi antara Blambangan Umpu dengan kota-kota lain ditentukan pula oleh tingkat komplementaritas. Ketersediaan fasilitas kota yang tidak memusat di suatu kota menunjukkan tingginya komplementaritas antar kota di Way Kanan tersebut. Tingginya komplementaritas di daerah ini berpotensi memunculkan arus mobilitas dan perdagangan. Namun tidak tersedianya sarana transportasi dan komunikasi yang memadai di semua wilayah Kabupaten Way Kanan berpengaruh langsung terhadap pergerakan masyarakat

walaupun jumlah penduduk yang semakin bertambah berpotensi melahirkan aktivitas-aktivitas yang lebih besar lagi.

Data tentang aktivitas penduduk di samping didapat dengan menggunakan kuesioner, juga dilakukan dengan wawancara dan observasi. Ketiga cara tersebut akan menghasilkan data yang saling melengkapi. Data dari kuesioner yang diberikan kepada 119 responden yang tinggal di Kota Blambangan Umpu dan di 13 kota lainnya, diolah dalam bentuk tabulasi berikut seperti pada Tabel IV.8 (lampiran)

Fungsi-fungsi kota pada prinsipnya memberikan suatu pelayanan kepada masyarakat atau warganya. Semakin banyak dan beragam pelayanan yang diberikan berarti semakin baik fungsi suatu kota. Tingkat pelayanan suatu kota ditentukan oleh hierarki kota-kota, jumlah penduduk minimum yang harus ada, dan lingkup pasar.

Besarnya arus masyarakat Kabupaten Way Kanan ke Kota Blambangan Umpu terutama untuk mendapatkan pelayanan pemerintahan. Kegiatan pemerintahan yang dipusatkan di Blambangan Umpu dengan sendirinya menarik seluruh urusan warga yang berkaitan dengan peran pemerintah dari luar masuk kota Blambangan Umpu. Misalnya saja dalam hal berhubungan dengan dinas-dinas terkait seperti pertanahan, perdagangan, kepolisian, dan sebagainya. Arus sosial dari luar menuju ke Blambangan Umpu lebih banyak diperkuat oleh urusan pemerintahan sebagai bentuk ketergantungan politik, terlebih lagi setelah berlangsungnya otonomi daerah.

Secara teoritis, Ibukota melayani warga kotanya, sekaligus juga memberikan pelayanan pada kota-kota lain terutama dalam hal administratif atau pemerintahan. Kecamatan Blambangan Umpu dipilih sebagai Ibukota Kabupaten Way Kanan bukan berdasarkan pada kenyataan besarnya arus sosial ekonomi masyarakat dari daerah-daerah kecamatan di sekitarnya.

Berdasarkan analisis arus sosial di bidang pendidikan dapat diketahui aktivitas warga kota dalam hal pendidikan sampai dengan tingkat SMP lebih banyak dilakukan di kotanya masing-masing sehingga mobilitas warga dengan maksud bersekolah tidak terpusat di satu kota, sedangkan untuk memperoleh pendidikan setingkat SMA para siswa bersekolah di luar kota. Secara rinci arus aktivitas di bidang pendidikan dapat dilihat pada Tabel IV.9, IV.10 dan IV.11.

TABEL IV. 9
ORIENTASI DI BIDANG PENDIDIKAN SETINGKAT SD

NO	KECAMATAN	Jenjang pendidikan		Lokal	Kec. Lain	Nama Kecamatan	Di luar Way Kanan			Jumlah
		SD					Kotabumi	Sumsel	Bandar Lampung	
1	Blambangan Umpu	5		5	-	-	-	-	-	5
2	Baradatu	12		12	-	-	-	-	-	12
3	Banjit	8		8	-	-	-	-	-	8
4	Kasui	13		11	-	-	-	-	2	13
5	Rebang Tangkas	13		13	-	-	-	-	-	13
6	Gunung Labuhan	11		11	-	-	-	-	-	11
7	Negeri Agung	10		10	-	-	-	-	-	10
8	Bahuga	8		8	-	-	-	-	-	8
9	Way Tuba	11		11	-	-	-	-	-	11
10	Pakuan Ratu	8		8	-	-	-	-	-	8
11	Negara Batin	6		6	-	-	-	-	-	6
12	Negeri Besar	7		7	-	-	-	-	-	7
Jumlah		112		110	-	-	-	-	2	112

Sumber : hasil analisis, 2004

TABEL IV. 10
ORIENTASI DI BIDANG PENDIDIKAN SETINGKAT SMP

NO	KECAMATAN	Jenjang pendidikan		Lokal	Kec. Lain	Nama Kecamatan	Di luar Way Kanan			Jumlah
		SMP					Kotabumi	Sumsel	Bandar Lampung	
1	Blambangan Umpu	5		5	-	-	-	-	-	5
2	Baradatu	11		11	-	-	-	-	-	11
3	Banjit	17		17	-	-	-	-	-	17
4	Kasui	12		10	-	-	-	-	2	12
5	Rebang Tangkas	13		8	5	Kasui	-	-	-	13
6	Gunung Labuhan	12		11	-	-	1	-	-	12
7	Negeri Agung	7		7	-	-	-	-	-	7
8	Bahuga	11		11	-	-	-	-	-	11
9	Way Tuba	11		11	-	-	-	-	-	11
10	Pakuan Ratu	12		12	-	-	-	-	-	12
11	Negara Batin	12		12	-	-	-	-	-	12
12	Negeri Besar	10		7	2	Neg. Batin	1	-	-	10
Jumlah		133		122	7		2	-	2	133

Sumber : hasil analisis, 2004

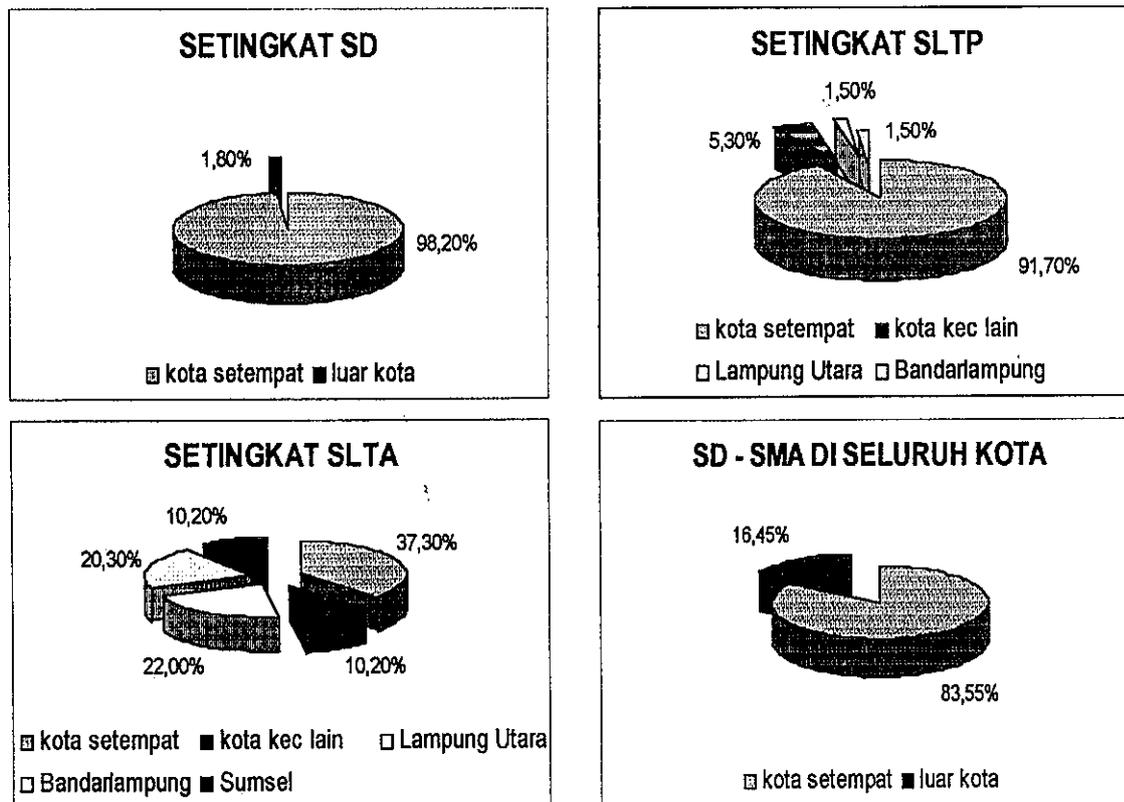
TABEL IV.11
ORIENTASI DI BIDANG PENDIDIKAN SETINGKAT SMA

NO	KECAMATAN	Jenjang pendidikan		Lokal	Kec. Lain	Nama Kecamatan	Di luar Way Kanan			Jumlah
		SMA					Kotabumi	Sumsel	Bandar Lampung	
1	Blambangan Umpu	4		4	-	-	-	-	-	4
2	Baradatu	5		5	-	-	-	-	-	5
3	Banjit	6		6	-	-	-	-	-	6
4	Kasui	6		5	-	-	-	-	1	6
5	Rebang Tangkas	5		-	1	Kasui	-	-	4	5
6	Gunung Labuhan	4		-	1	Baradatu	3	-	-	4
7	Negeri Agung	6		-	4	1 Baradatu, 3 B.Umpu	-	-	2	6
8	Bahuga	3		-	-	-	-	-	3	3
9	Way Tuba	4		-	-	-	1	-	3	4
10	Pakuan Ratu	7		2	-	-	2	-	-	7
11	Negara Batin	5		-	-	-	3	-	-	5
12	Negeri Besar	4		-	-	-	4	-	-	4
Jumlah		59		22	6		13	6	12	59

Sumber : hasil analisis, 2004

Dari hasil analisis diperoleh bahwa siswa yang lebih memilih bersekolah di Sumatera Selatan adalah penduduk yang berasal dari Way Tuba, Pisang Baru dan Mesir Ilir (wilayah Kabupaten Way Kanan sebelah Utara), karena secara jarak memang lebih dekat dan jumlah angkutan umum yang melayani kebutuhan siswa cukup memadai serta buruknya kondisi jalan menuju wilayah Blambangan Umpu ataupun Baradatu. Sedangkan siswa yang berasal dari wilayah sebelah Timur dan Selatan memilih bersekolah di Kotabumi (Lampung Utara) atau di Bandarlampung.

Ada berbagai sebab mengapa mereka memilih bersekolah di luar kabupaten. Dari seluruh kota-kota yang belum ada SMU-nya seperti Pakuan Ratu, Negeri Agung, Gunung Labuhan, Negeri Besar dan Way Tuba, warga yang melanjutkan ke SMU di Blambangan Umpu hanyalah warga dari Negeri Agung (33%). Dari hasil kuesioner menunjukkan bahwa Kota Blambangan Umpu bukanlah pilihan utama bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan untuk memperoleh pendidikan setingkat SMA. Masyarakat Gunung Labuhan (75%), Negara Batin (60%), Negeri Besar (100%) dan Pakuan Ratu (67%) lebih memilih menyekolahkan anaknya di Kabupaten Lampung Utara (Kotabumi) atau bahkan Bandarlampung (Negara Batin: 40% dan Pakuan Ratu: 33%). Masyarakat Gunung Labuhan lebih memilih bersekolah di Lampung Utara karena selain mutu pendidikan di Lampung Utara lebih tinggi juga dikarenakan jumlah sarana angkutan dari Gunung Labuhan ke Lampung Utara jauh lebih banyak dibandingkan ke Baradatu ataupun Blambangan Umpu. Sedangkan masyarakat Negara Batin, Negeri Besar dan Pakuan Ratu menyebutkan jarak tempuh yang terlalu jauh ke Baradatu atau Blambangan Umpu dibandingkan ke Lampung Utara selain mutu pendidikan. Minat siswa bersekolah di Kabupaten Way Kanan untuk jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.3.



GAMBAR 4.3.
AKTIVITAS DI BIDANG PENDIDIKAN
Sumber: Hasil analisis 2004

Kebutuhan warga kota Blambangan Umpu terhadap pelayanan kesehatan lebih dapat dipenuhi di Blambangan Umpu daripada harus ke kota lain di Way Kanan, karena di Blambangan Umpu terdapat satu-satunya Puskesmas Induk yang dilengkapi fasilitas rawat inap. Namun dari hasil wawancara diperoleh data bahwa jumlah pasien dari kecamatan lain di luar Blambangan Umpu sangat sedikit, bahkan kurang dari 1%. Bahkan pada tahun 2004 tidak ada satupun pasien dari puskesmas lain di luar Blambangan Umpu yang dirujuk untuk dirawat inap di Blambangan Umpu. Hal ini dikarenakan puskesmas rawat inap yang ada hanya dilengkapi dengan peralatan sederhana dan belum adanya dokter spesialis yang bertugas di puskesmas rawat inap tersebut.

TABEL IV.12
ORIENTASI DI BIDANG KESEHATAN

NO	KECAMATAN	Pemeriksaan kesehatan			Lokal	Kecamatan lain	Di Luar Way Kanan		
		Puskes mas	Puskes mas induk	Rumah sakit			Kotabumi	Baturaja	Lain-lain
1	Blambangan Umpu	-	9	-	9	-	-	-	-
2	Baradatu	-	-	9	-	-	8	-	1
3	Banjit	-	-	9	-	-	5	3	1
4	Kasui	-	-	9	-	-	2	6	1
5	Rebang Tangkas	-	-	9	-	-	-	9	-
6	Gunung Labuhan	-	-	9	-	-	9	-	-
7	Negeri Agung	-	-	9	-	-	9	-	-
8	Bahuga	-	-	9	-	-	-	9	-
9	Way Tuba	-	-	9	-	-	-	9	-
10	Pakuan Ratu	-	-	9	-	-	9	-	-
11	Negara Batin	-	-	9	-	-	9	-	-
12	Negeri Besar	-	-	9	-	-	9	-	-
	Jumlah		9	99	9		69	27	3
				108				98	

Sumber : hasil analisis, 2004



KAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

FAKULTAS KARAKTERISTIK BLAMBANGAN
URUP, SEBAGAI LEMBAGA KAS, DAN
INFORMASINIA PED PERBEDAAN PSD

PETA

AKTIVITAS KESEHATAN

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Kolektor
- Rel Kereta Api
- Sungai
- 0 - 20%
- 20 - 40%
- 40 - 60%
- 60 - 80%
- 80 - 100%

INSET



UTARA



SKALA

0 2 4 6
Kilometer

TOKOR

MALAMAU

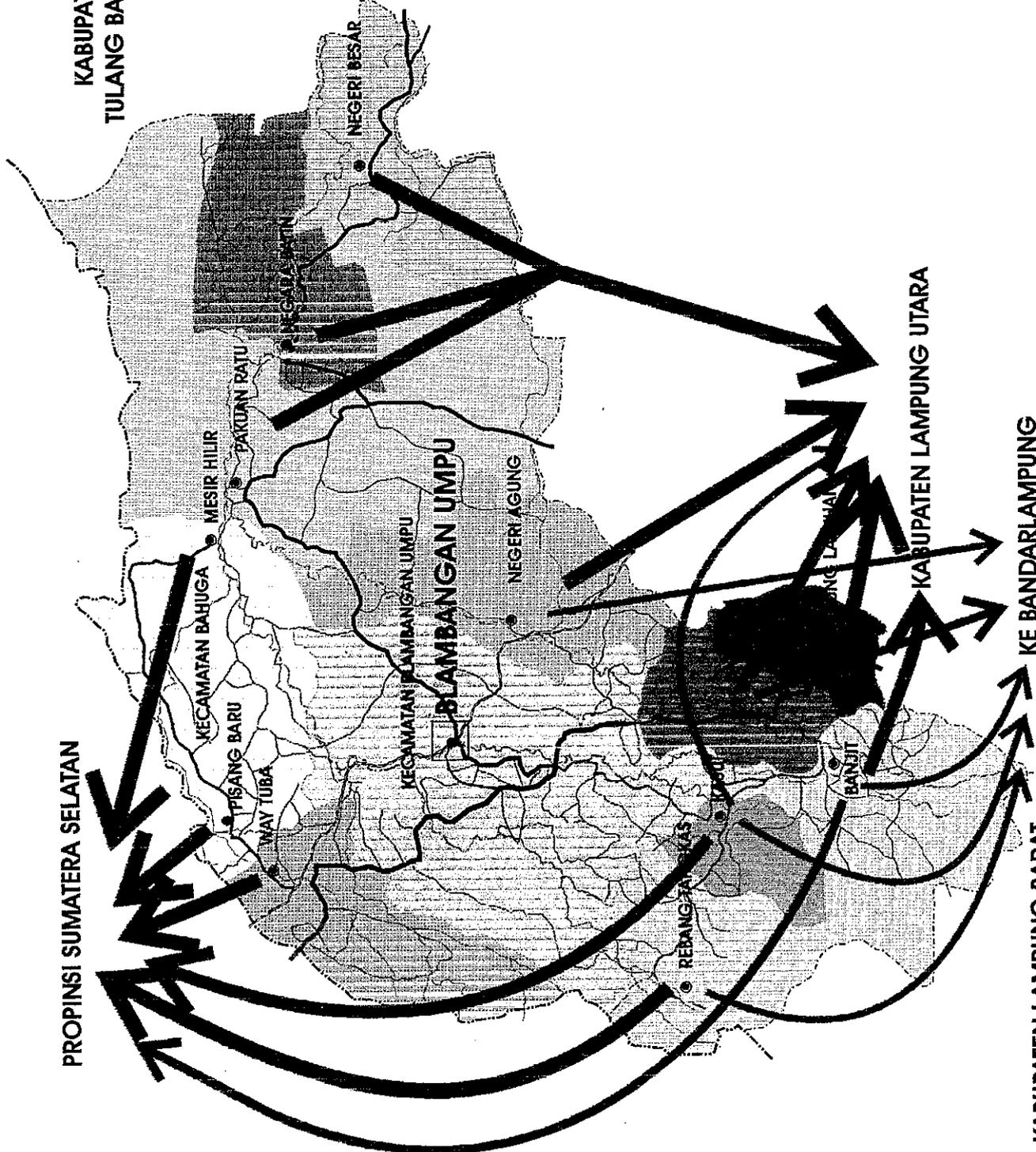
GABAH

SUMBER :

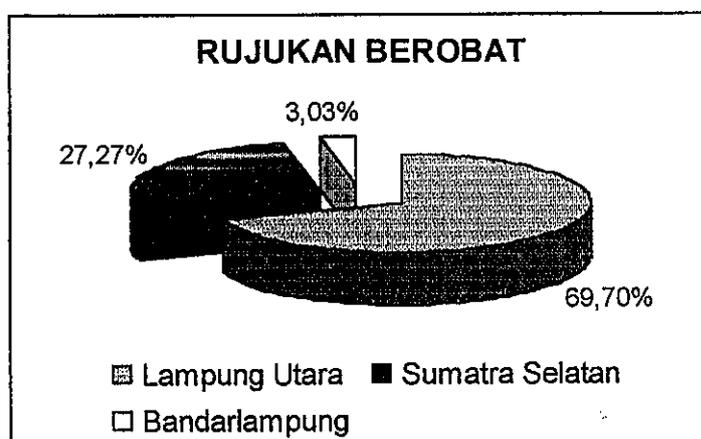
BAPEPDA KABUPATEN WAY KANAY

PROPINSI SUMATERA SELATAN

KABUPATEN
TULANG BAWANG



Pada Tabel IV.12 menunjukkan bahwa arus aktivitas masyarakat untuk mendapatkan pelayanan kesehatan yang lebih baik seluruhnya lebih memilih ke luar Blambangan Umpu. Masyarakat Kasui (78%), Rebang Tangkas (89%), Way Tuba (100%), Pisang Baru (100%) dan Mesir Ilir (100%) lebih memilih Rumah Sakit Baturaja untuk mendapatkan pelayanan kesehatan karena jarak yang relatif lebih dekat dibandingkan ke Kotabumi, sedangkan masyarakat di wilayah lainnya lebih memilih Rumah Sakit Kotabumi (Pakuan Ratu, Negara Batin, Negeri Besar dan Gunung Labuhan masing-masing 100%, Negeri Agung: 89%, Baradatu: 78% dan Banjit: 67%) atau bahkan Bandarlampung. Lokasi yang menjadi pilihan masyarakat untuk memperoleh pelayanan kesehatan dapat dilihat pada Gambar berikut.

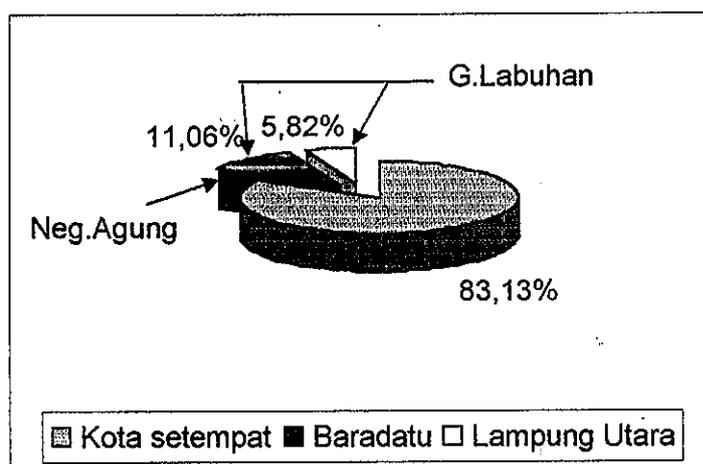


GAMBAR 4.5.
AKTIVITAS DI BIDANG KESEHATAN
Sumber: Hasil analisis 2004

Seiring dengan dominasi peran Blambangan Umpu sebagai pusat pemerintahan, banyak orang yang mulai berdatangan di Blambangan Umpu untuk bekerja baik sebagai pegawai pemerintah atau swasta. Seiring dengan itu, arus penumpang dari luar daerah menuju Blambangan Umpu juga semakin banyak sehingga mendorong meningkatnya ekonomi di bidang pengangkutan dan transportasi. Keadaan tersebut merupakan peluang ekonomi pula bagi sebagian warga untuk melakukan kegiatan ekonomi lainnya.

Untuk menjangkau Blambangan Umpu relatif mudah karena posisinya relatif berada di tengah dan ditunjang keberadaan jalan arteri primer dan jalur kereta api yang membelah wilayah Blambangan Umpu yang menghubungkan Kabupaten Lampung Utara dan Propinsi Sumatera Selatan. Arus ekonomi dari daerah-daerah yang masuk ke Blambangan Umpu lebih banyak mengikuti kegiatan arus pemerintahan.

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebar di seluruh ibukota kecamatan menunjukkan bahwa Blambangan Umpu belum berfungsi sebagai pusat perekonomian, hal ini dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



GAMBAR 4.6.
ORIENTASI BERBELANJA MASYARAKAT AWAM

Sumber: Hasil analisis 2004

Dari 14 kota kecamatan yang disurvei 12 di antaranya berbelanja di pasar setempat, sedangkan responden yang tinggal di Gunung Labuhan memilih berbelanja di Kota Bukit Kemuning Lampung Utara (67%) dan Baradatu (33%). Responden beralasan jarak yang cukup jauh, 7 km ke Lampung Utara dan 10 Km ke Baradatu tidak menjadi masalah, karena pelayanan jasa transportasi yang tersedia cukup memadai. Responden di Negeri Agung memilih berbelanja ke Baradatu (100%). Tidak adanya pasar harian, yaitu pasar yang melakukan aktivitas setiap hari membuat masyarakat kota lebih memilih pergi ke Baradatu sebagai tujuan sehingga arus kegiatan perdagangan lebih banyak ada di Baradatu.



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN
UMPU SEBAGAI IBUKOTA KAB. DAN
IMPLIKASINYA TERDAPAT PENYEDIAAN PSD

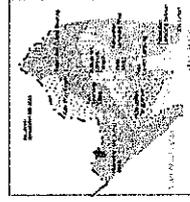
PETA

**ORIENTASI BELANJA
MASYARAKAT AWAM**

LEGENDA :

- Batas Propinsi
- Batas Kabupaten
- Batas Kecamatan
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Jalan Kolektor
- Rel Kereta Api
- Sungai
- 0 - 20%
- 20 - 40%
- 40 - 60%
- 60 - 80%
- 80 - 100%

INSET



UTARA



SKALA

0 2 4 6
Kilometer

KOMOR

JILAHIR

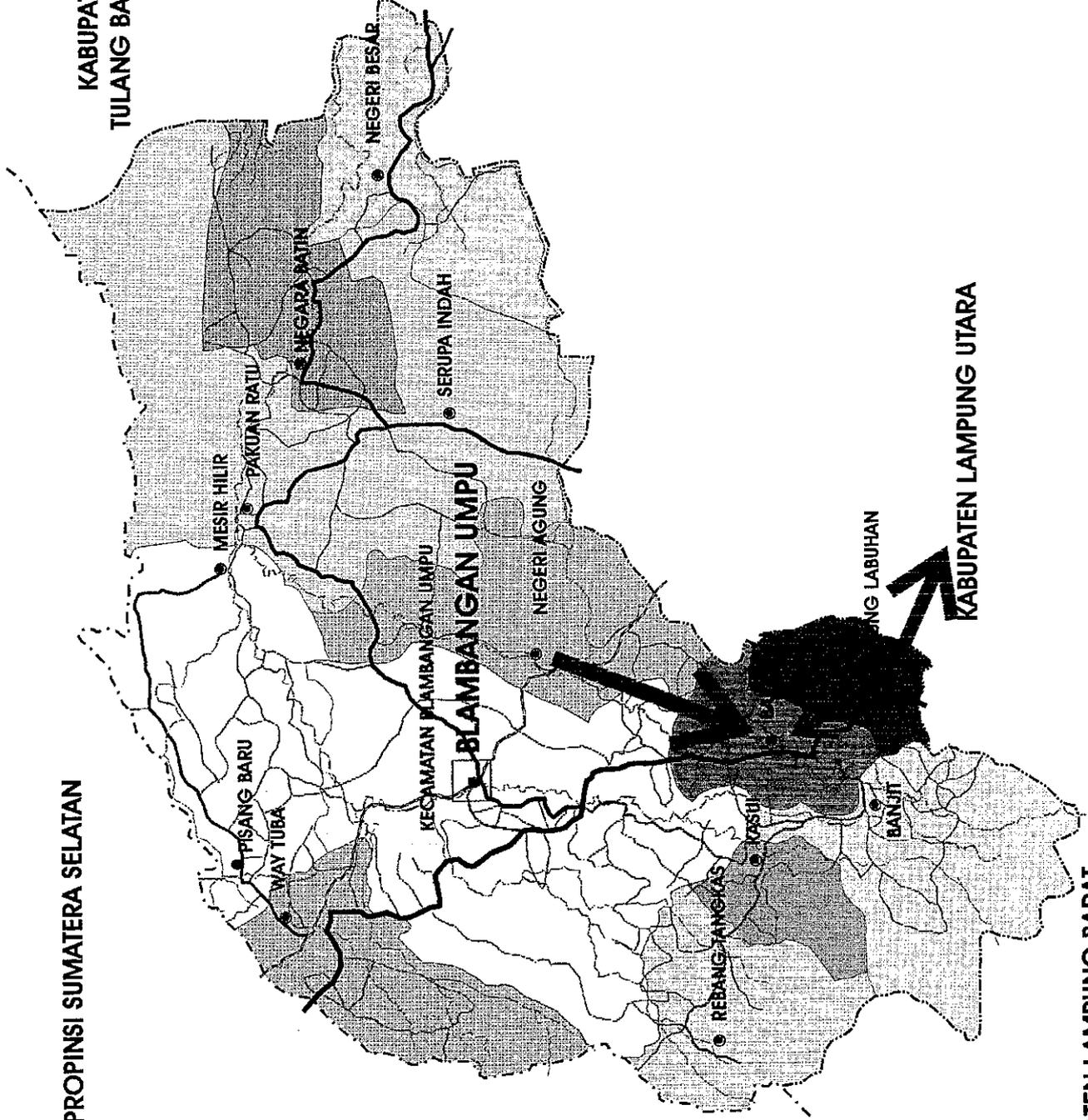
DAERAH

SUMBER :

BAPPEDA KABUPATEN WAY KANAN

PROVINSI SUMATERA SELATAN

KABUPATEN
TULANG BAWANG



KABUPATEN LAMPUNG BARAT

KABUPATEN LABUHAN

KABUPATEN LAMPUNG UTARA

Untuk menjangkau kota ini juga tidak begitu sulit karena berada di pinggir jalan lintas Sumatera. Apalagi di Baradatu terdapat subterminal yang memudahkan warga untuk mendapatkan jasa angkutan.

Sebagian besar responden yang berasal dari kalangan petani menjual hasil pertaniannya cukup di pasar setempat, dan sebagian lainnya melalui pedagang pengumpul (pengepul) yang berasal dari penduduk setempat. Sedang sebagian lainnya cenderung tidak menjual hasil pertaniannya ke Kota Blambangan Umpu melainkan langsung ke luar wilayah Kabupaten Way kanan atau ke Baradatu. Bahkan para petani Blambangan Umpu (gula kelapa dan karet) memasarkan hasil produksinya ke Sumatera Selatan, hal ini dikarenakan tidak adanya lokasi/pasar yang menampung hasil produksi mereka. Responden yang menjual hasil produksinya ke Baradatu adalah Gunung Labuhan (66%) dan Negeri Agung (33%) selain menjualnya ke Kotabumi Lampung Utara. Para petani di wilayah Way Tuba dan Mesir Ilir seluruhnya menjual hasil produksinya di Sumatera Selatan.

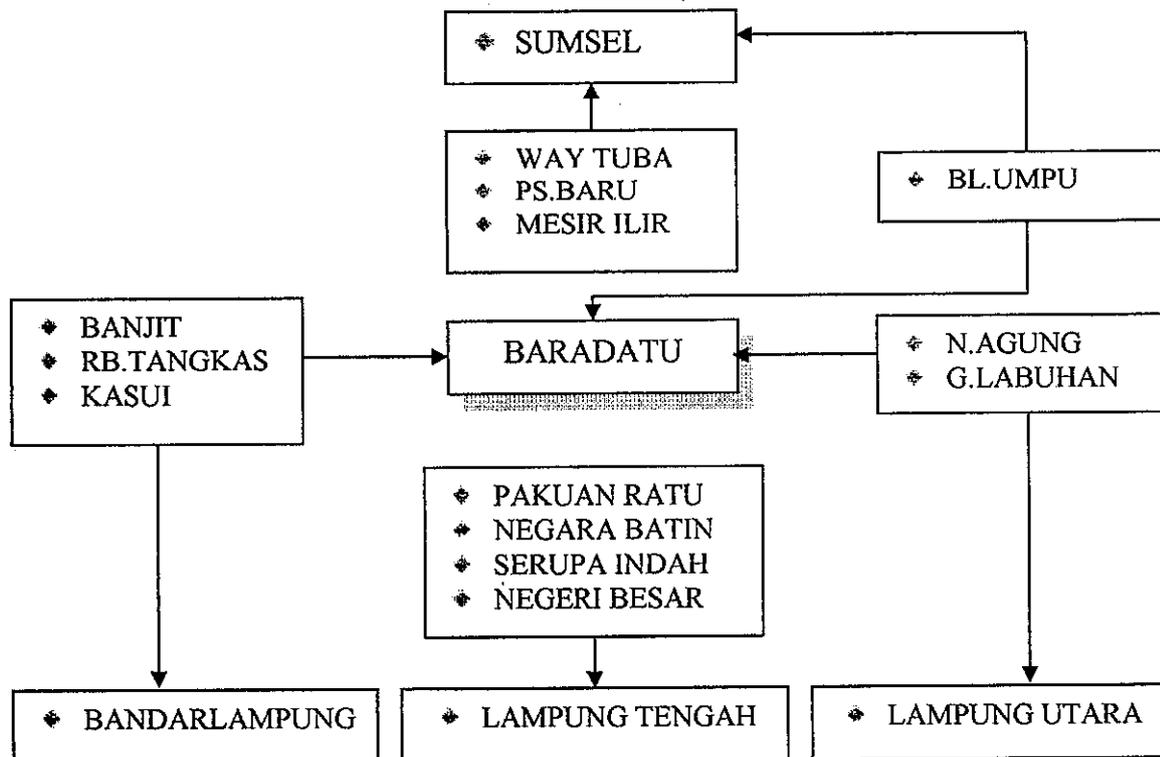
Blambangan Umpu juga bukanlah sasaran para pedagang untuk membeli barang dagangan ataupun berniaga. Tidak adanya pasar harian, permukiman penduduk yang hanya terkonsentrasi di Kampung Blambangan Umpu (sekitar stasiun kereta api), Kampung Lembasung dan Kampung Umpu Bhakti serta jumlah kios dan toko di Kota Blambangan Umpu yang terlalu sedikit untuk ukuran sebuah kota mengakibatkan para pedagang dari luar Kota Blambangan Umpu memilih untuk membuka usaha dan berbelanja barang di Baradatu ataupun ke luar wilayah Kabupaten Way Kanan.

Keberadaan pasar harian, letak geografis dan mudahnya memperoleh jasa angkutan dari dan ke Baradatu menyebabkan Kota Baradatu menjadi pilihan para pedagang di kota sekitarnya untuk berbelanja barang dagangan, bukan hanya Rebang Tangkas, Kasui,

Banjit, Gunung Labuhan dan Negeri Agung, tetapi juga sebagian para pedagang di Kota Blambangan Umpu. Ini menunjukkan Kota Baradatu merupakan pusat aktivitas perekonomian di wilayah Kabupaten Way Kanan. Selain berbelanja ke Baradatu, sebagian pedagang dari Kota Rebang Tangkas, Kasui, Banjit dan Blambangan Umpu berbelanja ke Bandar Lampung, sedangkan sebagian yang dari Gunung Labuhan dan Negeri Agung berbelanja ke Bandar Lampung.

Untuk para pedagang di Way Tuba dan Bahuga lebih memilih berbelanja di Sumatera Selatan karena alasan jarak. Pedagang dari Negeri Besar, Pakuan Ratu dan Negara Batin yang berada di sebelah Timur Kota Blambangan Umpu lebih memilih berbelanja ke Kotabumi (Lampung Utara) atau Bandarjaya (Lampung Tengah). Hal ini dikarenakan jaringan transportasi yang menghubungkan ketiga kota tersebut dengan Lampung Utara jauh lebih baik dibandingkan yang menghubungkan dengan kota-kota lain di wilayah Kabupaten Way Kanan. Selain itu juga barang yang lebih lengkap dan harga yang lebih murah.

Seperti halnya dengan kecenderungan masyarakat dalam memilih untuk mendapatkan pelayanan pendidikan dan kesehatan, masyarakat yang bertempat tinggal di Way Tuba dan Mesir Ilir juga lebih suka berbelanja ke wilayah Sumatera Selatan, dikarenakan jarak dari Way Tuba ke Martapura dan jarak dari Mesir Ilir ke Belitang lebih dekat dibandingkan ke Blambangan Umpu atau Kotabumi. Kondisi jalan yang menghubungkan kedua kota tersebut dengan kota perbatasan di Propinsi Sumatera Selatan juga jauh lebih baik dan ditunjang oleh jasa pengangkutan yang lebih banyak dibandingkan ke Blambangan Umpu. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



GAMBAR 4.10
ORIENTASI BERBELANJA PARA PEDAGANG

Sumber: hasil analisis, 2004

Selain posisi Kota Blambangan Umpu yang cukup jauh dari jalan lintas tengah Sumatera (12 Km), minimnya akses menuju Kota Blambangan Umpu, buruknya kondisi jalan yang menghubungkan Blambangan Umpu dengan kota-kota lainnya dan minimnya jumlah jasa angkutan yang melayani rute Blambangan Umpu, belum adanya pasar harian di Kota Blambangan Umpu dengan skala kabupaten yang mampu menampung hasil produksi pertanian dari wilayah lain di sekelilingnya merupakan faktor yang sangat berpengaruh terhadap aktivitas perekonomian.

Terpisahnya pusat perekonomian dan pusat pemerintahan, keterbatasan prasarana dan sarana transportasi membuat aktivitas menjadi tidak efisien dan efektif sebagaimana dirasakan oleh sebagian besar responden di Kabupaten Way Kanan. Sebagai ibukota kabupaten, tentunya Blambangan Umpu memiliki daya tarik politik yang cukup kuat bagi

kecamatan-kecamatan lainnya. Persoalannya, ketika ibukota sulit dijangkau karena terbatasnya sarana transportasi maka arus sosial ataupun arus ekonomi yang masuk ke Blambangan Umpu tidak secepat yang terjadi di Baradatu atau kota lain di luar Kabupaten Way Kanan.

Masyarakat kota lainnya, terutama yang jaraknya jauh dari Blambangan Umpu seperti Mesir Ilir di Kecamatan Bahuga, Pakuan Ratu, Negara Batin, dan Negeri Besar tidak banyak menunjukkan arus aktivitas warga yang menonjol ke Blambangan Umpu. Di samping persoalan jarak, masyarakat di kota-kota tersebut juga mengalami kesulitan untuk bepergian ke Blambangan Umpu sebagai akibat minimnya jumlah kendaraan umum.

4.3 Analisis Perkembangan Fisik

Berdasarkan pengamatan langsung di lapangan ternyata perkembangan Kota Blambangan Umpu mengikuti prasarana transportasi darat yang ada, seperti terlihat pada Gambar 4.11 dan Gambar 4.12. Perkembangan Kota Blambangan Umpu tidak dapat dipaksakan untuk ke segala arah mengingat adanya berbagai limitasi alam yang ada. Di sebelah Timur Blambangan Umpu dibatasi oleh lahan tandus yang saat ini merupakan lahan perkebunan tanaman keras milik Inhutani, sebelah Selatan dibatasi oleh aliran Sungai Way Umpu dengan bentang 40 meter dan kontur tanah yang cukup curam yang memisahkan kota Blambangan Umpu dengan Kampung Sidoarjo. Kampung Umpu Bhakti meskipun secara topografi berupa dataran dengan jumlah penduduk yang cukup banyak, karena merupakan lokasi permukiman transmigrasi sejak tahun 1980 namun mempunyai kesan terpisah dari Kampung Blambangan Umpu dan Lembasung yang menjadi pusat kota. Hal ini dikarenakan kondisi topografi antara Kampung Umpu Bhakti dan Blambangan Umpu maupun Lembasung relatif berbukit dan dipisahkan oleh perkebunan kelapa hibrida (melalui Dusun Guntur)



MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU
SEBAGAI IBUKOTA DAN IMPLIKASINYA
TERHADAP PENYEDIAAN PSD

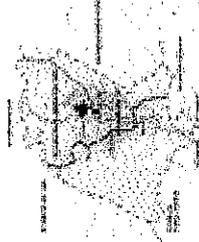
PETA

AREA TERBANGUN

KOTA BLAMBANGAN UMPU TAHUN 1999

- Batas Kota
- Batas Kampung
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Sungai
- Ibukota Kabupaten
- Perkebunan Karet PTP
- Semak belukar
- Perkebunan Tanaman Keras
- Perkebunan Karet PIR
- Perkebunan Kelapa Hibrida
- Lahan Campuran (sawah, tegalan)
- Perbukitan
- Curam
- Permukiman Penduduk
- Kantor Bupati

INSET



UTARA



SKALA

0 2 4 6
Kilometer

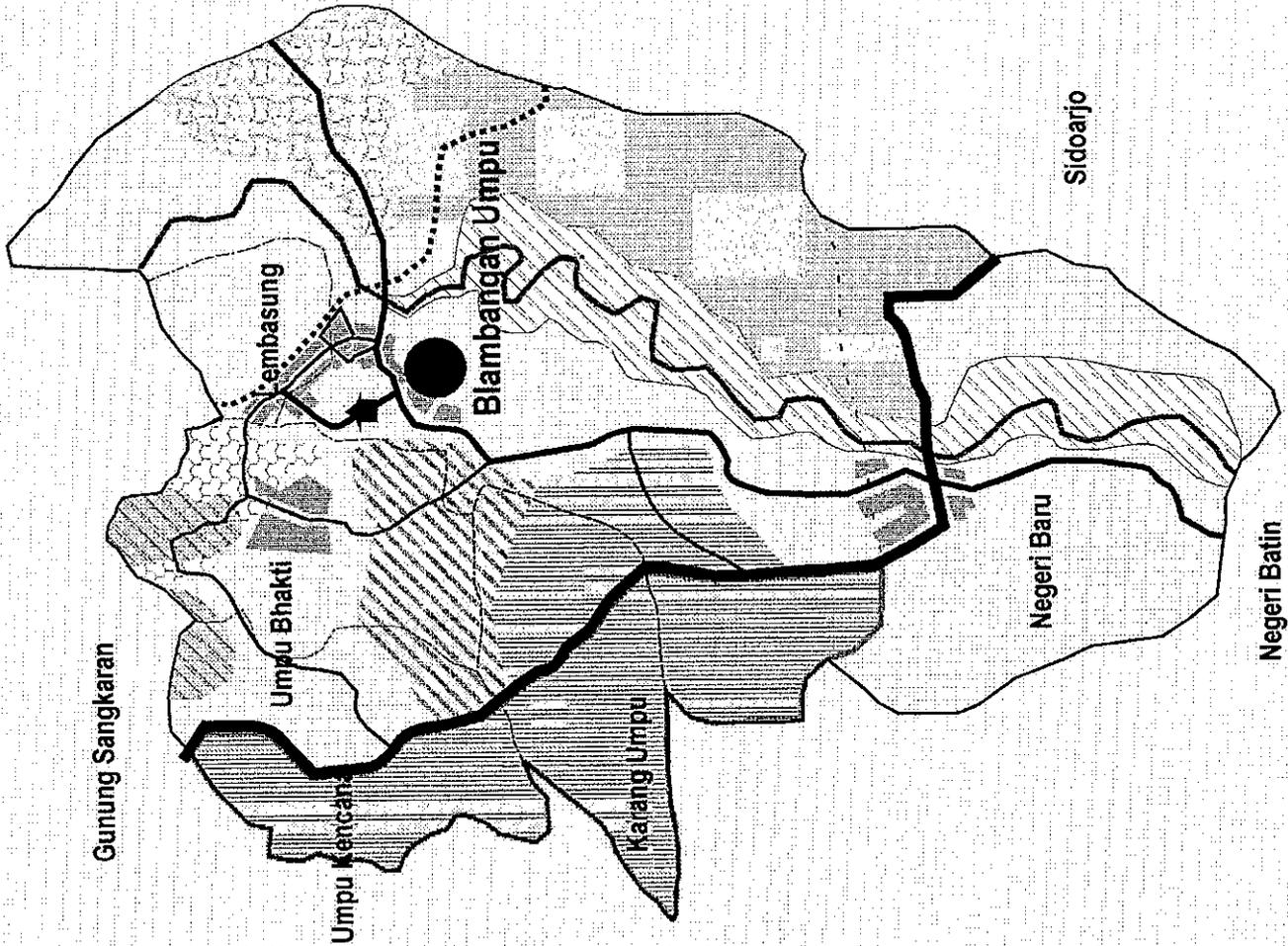
KEMOR

Salinan

101 4.12

SUMBER:

BAFFEDA KABUPATEN WAY KANANT





MAGISTER PERENCANAAN PEMBANGUNAN
WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG - 2004

KAJIAN KARAKTERISTIK BLAMBANGAN UMPU
SEBAGAI IBUKOTA DAN IMPLIKASINYA
TERHADAP PENYEDIAAN PSD

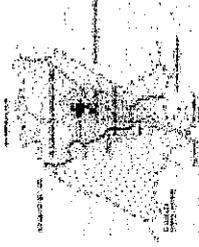
PETA

AREA TERBANGUN

KOTA BLAMBANGAN UMPU TAHUN 2004

- Batas Kota
- Batas Kampung
- Jalan Arteri Primer
- Jalan Arteri Sekunder
- Sungai
- Ibukota Kabupaten
- Perkebunan Karet PTP
- Semak belukar
- Perkebunan Tanaman Keras
- Perkebunan Karet PIR
- Perkebunan Kelapa Hibrida
- Lahan Campuran (sawah, tegalan)
- Perbukitan
- Curam
- Permukiman Penduduk
- Kantor Bupati

INSET



UTARA

SKALA



0 2 4 6
KM

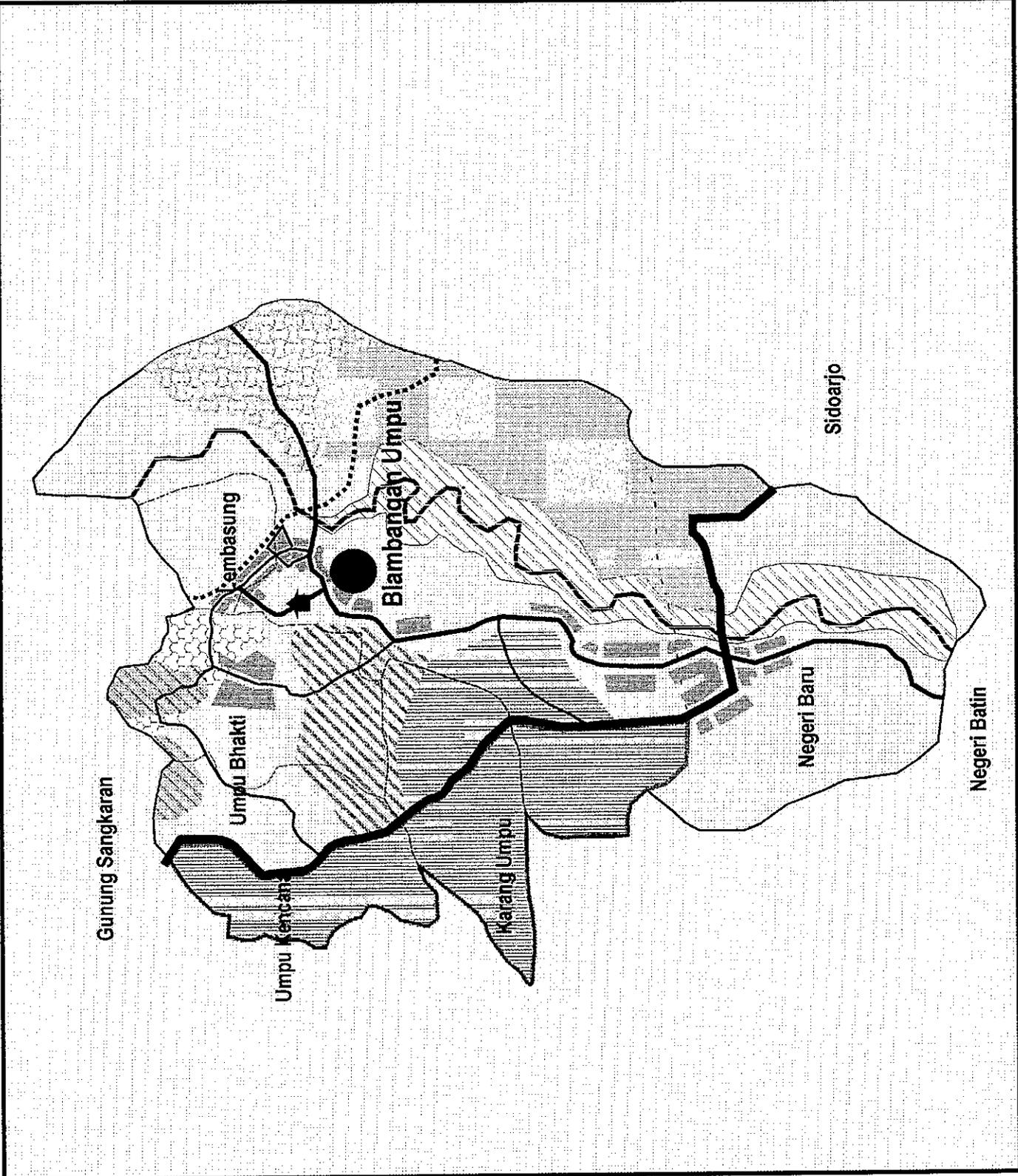
KOMOR

101

4.12

SUMBER:

BAPPEDA KABUPATEN WAY KANAN



serta dipisahkan oleh perkebunan karet (melalui jalan Simpang Pule), yang keduanya merupakan perkebunan milik rakyat. Permukiman di Kampung Lembasung juga terpisahkan oleh adanya jalur kereta api, belum ada jalan yang menghubungkan antara permukiman penduduk di Lembasung sebelah Utara dan Selatan.

Berdasarkan analisis hasil wawancara dari beberapa responden yang berasal dari para pejabat, masyarakat awam dan tokoh masyarakat tentang perkembangan fisik kota Blambangan Umpu, sebagian besar responden menjawab bahwa perkembangan fisik kota sebaiknya diarahkan ke Kampung Negeri Baru (Simpang Empat), sisi bagian Barat Kota Blambangan Umpu, yaitu ke arah jalan lintas tengah Sumatera. Ada beberapa alasan yang dikemukakan para responden, yaitu telah ditingkatkannya jenis konstruksi dan lebar jalan yang menghubungkan antara jalan lintas tengah Sumatera dan Kota Blambangan Umpu; menarik minat masyarakat di luar Kota Blambangan Umpu untuk datang ke Blambangan Umpu secara perlahan dari arah terluar wilayah Kota Blambangan Umpu, karena selama ini masyarakat enggan datang akibat adanya kesan bahwa Kota Blambangan Umpu tidak aman bagi masyarakat luar (khususnya Kampung Blambangan Umpu yang sekarang merupakan pusat kota). Para calon investor dan pedagang diharapkan akan mau menanamkan modalnya apabila kegiatan, khususnya perekonomian, dipusatkan di Kampung Negeri Baru. Selain lebih mudah dijangkau dari berbagai arah karena letaknya cukup strategis juga dari segi keamanan lebih kondusif dibandingkan di pusat kota.

Masyarakat berpendapat bahwa sebaiknya Kampung Blambangan Umpu diperuntukkan sebagai pusat pemerintahan dan permukiman, Negeri Baru sebagai pusat kegiatan perekonomian, sedangkan Kampung Lembasung, Umpu Bhakti dan Umpu Kencana sebagai pusat permukiman.

Berdasarkan analisis prospek dari hasil angket yang diberikan kepada para pejabat di lingkungan Pemda Kabupaten Way Kanan dan sebagian warga Way Kanan yang dipilih sebagai responden ditemukan berbagai preferensi yang menunjukkan pilihan dan pandangan orang terhadap masa depan Kota Blambangan Umpu.

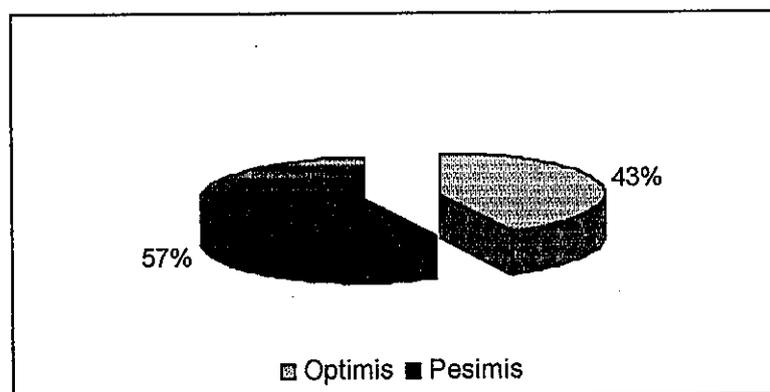
Dari responden yang diwawancarai pada umumnya memberikan penilaian yang sama yaitu kurangnya fasilitas perkotaan, dan kurang baiknya pelayanan perkotaan yang ada di Blambangan Umpu. Sebagian petani dan semua responden yang berprofesi sebagai pedagang mengeluhkan prasarana transportasi yang terbatas dan sulitnya sarana angkutan umum untuk datang dan pergi ke Blambangan Umpu. Untuk menuju Blambangan Umpu hanya terdapat satu jalan beraspal sepanjang 12 km. Akses lainnya dilakukan dengan melewati jalan kabupaten yang belum diaspal, yaitu berupa jalan krikil sepanjang 8 km melalui daerah perbukitan. Responden yang tinggal di Mesir Ilir, Pakuan Ratu, Negara Batin dan Negeri Besar umumnya menyatakan enggan ke Blambangan Umpu karena tidak mempunyai daya tarik kecuali bagi mereka yang berurusan di bidang pemerintahan selain jarak yang terlalu jauh, kondisi prasarana transportasi yang buruk dan sangat sedikitnya sarana angkutan umum menuju Kota Blambangan Umpu.

Sebagian responden dari kalangan pedagang dan pengusaha menyebutkan bahwa letak permukiman penduduk di Kota Blambangan yang menyebar (kecuali kampung Blambangan Umpu dan Lembasung yang berada di seputaran stasiun kereta api yang selama ini menjadi pusat aktivitas) dan relatif rendahnya daya beli masyarakat Kota Blambangan Umpu merupakan salah satu faktor yang menyebabkan mereka enggan berdagang atau membuka usaha di Kota Blambangan Umpu.

Responden juga menyoroti rendahnya tingkat keamanan di Kota Blambangan Umpu menyebabkan masyarakat di luar Blambangan Umpu enggan datang ke ibukota

kabupaten. Bahkan para pedagang skala besar dari Baradatu menolak untuk mengantarkan barang dagangan pesanan pedagang kecil di Blambangan Umpu karena seringnya mendapat gangguan dari beberapa oknum. Menurut beberapa responden, keamanan yang tidak kondusif menyebabkan para calon investor berpikir ulang untuk menanamkan modalnya di Kota Blambangan, selain tidak adanya potensi sumber daya alam yang dimiliki kecuali jenis tanaman keras. PTP Nusantara XII adalah salah satu perusahaan yang mengalami kerugian akibat maraknya penjarahan di areal perkebunan yang terletak di wilayah Kota Blambangan Umpu.

Melihat kenyataan di Blambangan Umpu di atas, 57% responden memandang pesimis terhadap prospek pengembangan kota dengan alasan untuk membangun prasarana dan sarana yang lengkap membutuhkan biaya yang sangat besar dan yang pasti tidak akan efisien karena jumlah penduduknya masih sangat sedikit. Prospek Blambangan Umpu menurut masyarakat Kabupaten Way Kanan dapat dilihat pada Gambar di bawah ini.



GAMBAR 4.13
PROSPEK BL.UMPU MENURUT MASYARAKAT
KABUPATEN WAY KANAN

Sumber: hasil analisis, 2004

Berbeda dengan pendapat di atas, responden dari kalangan pejabat Pemerintah Daerah Kabupaten Way Kanan pada umumnya memberikan pandangan yang positif.

Potensi sumber daya alam di kabupaten ini sangat besar dan baru sebagian kecil saja yang dapat diolah. Persoalannya, fasilitas kota di kota-kota yang ada di Way Kanan kurang dapat menjalankan fungsinya dengan baik sebagai akibat minimnya sarana transportasi.

Pendapat para responden yang berasal dari pejabat ini cukup beralasan karena dari tahun ke tahun Blambangan Umpu yang masih berusia muda ini mengalami peningkatan. Baik dalam jumlah penduduk, fasilitas, maupun aktivitasnya. Laju pertumbuhan ekonomi di berbagai sektor ekonomi mengalami peningkatan dari 3,62% pada tahun 2000 menjadi 3,88% pada tahun 2001. peningkatan terbesar terjadi pada tahun 2002 yang mencapai angka pertumbuhan 4,05%. Sumbangan terbesar pada laju pertumbuhan pada tahun 2001 berasal dari sektor pertanian yang mencapai angka pertumbuhan 5,6% (Biro Pusat Statistik Kabupaten Way Kanan, 2002).

Berdasarkan analisis ketersediaan prasarana dan sarana dasar, analisis struktur keruangan dan analisis arah perkembangan fisik kota maka dapat diperoleh gambaran tentang karakteristik Kota Blambangan Umpu. Secara hierarki Kota Blambangan Umpu merupakan kota orde I dengan kelengkapan fasilitas yang lebih baik dibandingkan dengan kota-kota lainnya. Hal ini adalah konsekuensi dari ditetapkannya Blambangan Umpu sebagai ibukota Kabupaten Way Kanan pada tahun 1999. Pemerintah Kabupaten membangun berbagai kelengkapan prasarana fisik dalam upayanya melayani kebutuhan masyarakat. Namun demikian usia Kota Blambangan Umpu yang masih sangat muda menyebabkan Kota Blambangan Umpu belum mampu berfungsi sebagai layaknya sebuah ibukota kabupaten. Penelitian di lapangan menunjukkan bahwa masih banyak fasilitas yang belum mampu disediakan oleh Pemerintah Kabupaten untuk menunjang aktivitas penduduk.

Prasarana dan sarana dasar perkotaan yang sudah tersedia di Blambangan Umpu belum berskala kabupaten melainkan masih bersifat lokal. Sebagai contoh, belum adanya pasar harian di Blambangan Umpu, hanya ada satu jasa perbankan berupa Bank Unit (BRI), satu penginapan, tidak ada tempat hiburan, dan belum adanya kantor Kodim. Debit air bersih yang dikelola oleh PDAM hanya 3 liter/detik dan baru melayani 303 pelanggan yang bertempat tinggal di Kampung Blambangan Umpu dan Lembasung, sedang empat kampung lainnya belum terlayani. Jaringan telepon baru terpasang di empat kampung (Kampung Blambangan Umpu, Lembasung, Negeri Baru, Umpu Bhakti), sedangkan dua kampung lainnya belum dapat menikmati pelayanan telepon (Kampung Karang Umpu dan Umpu Kencana). Pengguna telepon selular hanya dapat menikmati pelayanan dalam radius 10 km².

Hasil analisis struktur keruangan menunjukkan bahwa Blambangan Umpu bukanlah merupakan tujuan masyarakat Kabupaten Way Kanan dalam hal memperoleh pelayanan pendidikan, kesehatan maupun perdagangan. Untuk mendapatkan pendidikan setara SMA, masyarakat yang ingin menyekolahkan anaknya di luar kecamatan dimana mereka bertempat tinggal tidak memilih SMA Blambangan Umpu sebagai tempat pendidikan, kecuali mereka yang bertempat di Kecamatan Negeri Agung, yang memang belum mempunyai tempat pendidikan setingkat SMA. Sebagian besar responden berpendapat bahwa mutu SMA Kota Blambangan Umpu relatif sama dengan SMA kota-kota lainnya di wilayah Kabupaten Way Kanan.

Untuk mendapatkan pendidikan dengan mutu yang lebih bagus mereka lebih memilih ke luar wilayah Kabupaten Way Kanan, antara lain Kotabumi (Lampung Utara), Martapura (Sumatera Selatan) dan Bandar Lampung. Masyarakat yang berada di sebelah Utara Blambangan Umpu, yaitu Kota Way Tuba dan Mesir Ilir lebih memilih Martapura

dan Belitang (Sumatera Selatan) sebagai tempat pendidikan anaknya, sedangkan yang bertempat tinggal di sebelah Selatan lebih memilih Kotabumi dan Bandarlampung.

Hasil analisis juga menunjukkan bahwa Kota Blambangan Umpu bukanlah tempat yang dituju untuk memperoleh pelayanan kesehatan yang lebih bagus. Seperti halnya mendapatkan pendidikan, masyarakat di sebelah Utara memilih Rumah Sakit Baturaja (Sumatera Selatan), sedang yang berada di sebelah Selatan lebih memilih pergi ke Rumah Sakit Kotabumi (Lampung Utara) atau RSUD Bandarlampung. Hal ini dikarenakan di Kota Blambangan Umpu hanya ada puskesmas rawat inap dengan peralatan kesehatan yang kurang memadai dan belum adanya dokter spesialis yang ditugaskan di puskesmas rawat inap.

Dilihat dari segi ekonomi, Kota Blambangan Umpu meskipun berkedudukan sebagai ibukota kabupaten bukanlah sebagai pusat perekonomian atau perdagangan, dikarenakan belum adanya pasar harian. Justru pusat perdagangan berada di Kota Baradatu. Posisi geografis Kota Baradatu yang terletak di pinggir jalan lintas tengah Sumatera dan adanya sarana transportasi berupa subterminal sangat mendukung aktivitas penduduk Kota dan wilayah sekitar Kota Baradatu. Para pedagang skala kecil yang berada di Kota Negeri Agung, Banjit, Kasui, Rebang Tangkas, Gunung Labuhan dan bahkan Blambangan Umpu juga memanfaatkan pasar harian yang ada di Baradatu. Sama halnya dengan pelayanan bidang pendidikan dan kesehatan, masyarakat pedagang dan pengusaha yang kebanyakan bergerak berprofesi sebagai pengusaha hasil bumi yang berada di sebelah Utara Kota Blambangan Umpu memilih Martapura atau Baturaja untuk memperoleh barang dagangannya ataupun menjual hasil bumi, sedang yang berada di sebelah Selatan lebih memilih ke Kotabumi, Bandarjaya dan Bandarlampung.

4.4. Analisis Implikasi Ketersediaan Prasarana dan Sarana Dasar

Analisis ini dilakukan untuk menilai ketersediaan prasarana dan sarana dasar di Kota Blambangan Umpu sehingga berfungsi sebagaimana layaknya sebuah kota, yang tidak hanya memberikan pelayanan di bidang pemerintahan tetapi juga pelayanan di bidang yang lain, seperti pelayanan ekonomi dan sosial. Dari hasil analisis yang telah dilakukan sebelumnya nampak bahwa Kota Blambangan Umpu belum mampu memberikan pelayanan kepada masyarakat kota selain di bidang pemerintahan dikarenakan masih minimnya ketersediaan prasarana dan sarana dasar perkotaan.

Sebagai kabupaten baru, saat ini fungsi-fungsi pelayanan publik belum memiliki skala pelayanan yang dapat mencakup seluruh masyarakat kabupaten. Selain dihadapkan pada keterbatasan fasilitas publik skala kabupaten, Kota Blambangan Umpu juga menghadapi kendala aksesibilitas yang masih minim.. Sebagian penduduk Kabupaten Way Kanan masih memanfaatkan pelayanan publik di kabupaten lain yang lebih aksesibel. Walaupun Kota Blambangan Umpu telah ditetapkan sebagai sebagai ibukota kabupaten, tetapi peran ekonomi eksternal dan fungsi pelayanan publik skala kabupaten masih belum berjalan sesuai dengan kedudukannya sebagai ibukota kabupaten. Orientasi ekonomi eksternal dan pelayanan publik di kecamatan lainnya masih bergantung dengan kabupaten lainnya di Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan, belum beorientasi pada Kota Blambangan Umpu.

Jeleknya pelayanan jasa transportasi yang menghubungkan potensi ekonomi di masing-masing kecamatan dengan pasar regional yang lebih luas mengakibatkan pelayanan ekonomi belum dapat berjalan dengan lancar. Dengan jumlah penduduk yang relatif sedikit pada setiap kecamatan maka potensi ekonomi akan mengalami hambatan

yang cukup serius bila tiap-tiap kecamatan tidak dapat menembus pasar yang lebih luas dan hanya bergantung pada pasar lokal yang relatif kecil.

Peran eksternal Blambangan Umpu saat ini terlihat belum optimal. Keterbatasan akses dari Kota Blambangan Umpu ke kecamatan lain merupakan penyebab utama peran eksternal belum dapat berjalan dengan baik. Kondisi jaringan jalan internal dan eksternal yang kurang baik dan masih minimnya sarana angkutan umum yang layak menyebabkan Kota Blambangan Umpu belum mampu berfungsi sebagai ibukota kabupaten. Sedangkan saat ini masyarakat umum masih cenderung menggunakan angkutan jalan raya untuk memasarkan hasil produksi pertanian (perdagangan) dibandingkan dengan angkutan kereta api, sehingga meskipun di Kota Blambangan Umpu terdapat stasiun kereta api yang menghubungkan Bandarlampung dan Palembang (Sumatera Selatan) namun pemanfaatannya hanya untuk angkutan penumpang. Kondisi yang telah dipaparkan ini menunjukkan bahwa ketersediaan prasarana transportasi darat (dalam hal ini jaringan jalan) yang memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas mempunyai peran yang sangat besar dalam menunjang aktivitas masyarakat, terutama aktivitas ekonomi.

Pembukaan jaringan jalan baru dan peningkatan konstruksi jalan mutlak diperlukan untuk mempercepat laju perkembangan suatu kota, dikarenakan pengembangan sistem jaringan jalan yang baik merupakan dasar bagi pengembangan sistem jaringan prasarana sarana lainnya.

Keterbatasan akses dan kondisi jaringan jalan yang belum memadai menyebabkan masyarakat Kabupaten Way Kanan memerlukan waktu yang lebih lama untuk jarak tempuh yang sama, pengguna jasa transportasi tidak memperoleh kenyamanan saat berkendara. Kondisi jaringan jalan yang belum baik mengakibatkan pengguna jasa transportasi merasa tidak aman sepanjang perjalanan. Layanan fungsi pemerintahan juga

belum dapat berjalan lancar jika melihat beberapa kecamatan, terutama yang berada di sebelah Timur (Pakuan Ratu, Negara Batin dan Negeri Besar) dan Mesir Ilir yang harus menempuh jarak sangat jauh untuk mencapai Blambangan Umpu dikarenakan jalan yang menghubungkan langsung antara kecamatan-kecamatan tersebut kondisinya jelek.

Akses menuju Kota Blambangan Umpu yang masih sedikit menyebabkan pergerakan komoditi wilayah Kabupaten Way Kanan akan tetap berorientasi ke Martapura (Sumatera Selatan) dan Kotabumi (Lampung Utara), karena pengguna jasa akan memilih jasa layanan transportasi yang lebih murah dan cepat, suatu hal yang belum dapat diberikan oleh jaringan jalan yang menghubungkan Kota Blambangan Umpu dengan kota-kota lainnya. Namun untuk merubah orientasi masyarakat yang semula ke Martapura atau Kotabumi menjadi ke Blambangan Umpu juga tidak mudah dilakukan apabila Kota Blambangan Umpu tidak melengkapi fasilitas yang mampu mendukung aktivitas mereka, apalagi letak Kota Blambangan Umpu yang dianggap kurang menguntungkan karena berada 12 km dari jalur lintas tengah Sumatera. Belum adanya pasar harian dan masih sedikitnya warung/kios dan toko yang mampu menampung hasil produksi para petani juga menyebabkan pergerakan komoditi ke luar wilayah Kabupaten Way Kanan. Sehingga walaupun biaya transport yang dikeluarkan untuk pergi ke Blambangan Umpu menjadi lebih rendah tetapi jika Kota Blambangan Umpu tidak mempunyai daya tarik yang lebih dibandingkan Martapura atau Kotabumi maka pergerakan komoditi tetap akan lari ke luar wilayah Kabupaten Way Kanan.

Selain masih minimnya jaringan jalan yang melayani pergerakan eksternal-internal, dimana hanya ada 2 jalan yang menghubungkan kota-kota dengan Kota Blambangan Umpu, jaringan jalan dalam Kota Blambangan dengan permukaan aspal juga masih sangat sedikit sehingga arus pergerakan internal belum efisien karena jaringan jalan dalam kota

yang ada belum menghubungkan antar unit fungsional. Pola pengembangan jalan dalam kota yang baik akan menjadi pengarah pengembangan kota.

Dalam hal pelayanan pendidikan, kurangnya pendidikan setingkat TK di Kota Blambangan Umpu menyebabkan anak usia sekolah TK tidak dapat bersekolah sebagai persiapan masuk pendidikan setingkat SD. Pendidikan setingkat TK di Kota Blambangan Umpu masih terlalu sedikit dibandingkan dengan jumlah anak usia sekolah TK (5-6 th) yang ada di Kota Blambangan Umpu. Saat ini perbandingan antara jumlah TK dan jumlah anak usia sekolah adalah 1:207, jika asumsikan setiap gedung TK terdiri dari 2 ruang kelas yang masing-masing kelas dapat menampung 40 siswa maka perbandingannya adalah 1:80. (Perhitungan jumlah kebutuhan sekolah dapat dilihat dari lampiran). Sedangkan masih rendahnya mutu pendidikan setingkat SMA menyebabkan kualitas sumber daya manusia yang dihasilkan juga relatif rendah.

Kota Blambangan Umpu belum dapat memberikan pelayanan kesehatan yang baik kepada masyarakat Kabupaten Way Kanan dikarenakan Puskesmas Rawat Inap yang ada di Kota Blambangan Umpu belum dilengkapi dengan jumlah tenaga medis memadai, belum adanya dokter spesialis, peralatan kesehatan yang masih sederhana, dan ruang rawat inap yang kurang nyaman. Kondisi ini menjadi salah satu alasan kenapa para dokter yang bertugas di kota kecamatan lain tidak lagi memberikan rujukan berobat ke Puskesmas Rawat Inap Blambangan Umpu. Hal ini menyebabkan Ruang Rawat Inap Puskesmas Blambangan Umpu sepi pasien, sangat berbeda dengan pemanfaatan Puskesmas Rawat Inap yang ada di Kota Bukit Kemuning (Lampung Utara), yang merupakan kota perbatasan Lampung Utara dengan Way Kanan.

Di sisi lain, dalam analisis struktur keruangan diketahui bahwa Kota Baradatu merupakan pusat pelayanan ekonomi bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan. Hal ini

dikarenakan Kota Baradatu mempunyai beberapa keunggulan dibandingkan Kota Blambangan Umpu, antara lain lokasi yang sangat strategis, aksesibel, sarana angkutan umum yang memadai, sub terminal, pasar harian, jumlah ruko dan jasa perbankan, dan sebaran penduduk yang merata. Sebagai pusat pelayanan ekonomi bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan, di Kota Baradatu akan terjadi penumpukan aktivitas ekonomi akibat tingginya arus pergerakan ekonomi masyarakat Way Kanan ke Kota Baradatu. Hal ini akan mendorong masyarakat di luar Baradatu untuk bermukim di Kota baradatu, yang berakibat pada semakin tingginya tingkat pertumbuhan dan kepadatan penduduk di Kota Baradatu. Dampak selanjutnya yang ditimbulkan adalah meningkatnya harga lahan, padatnya arus lalu lintas serta terjadi kesemrawutan lalu lintas.

BAB V PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Fungsi pelayanan sangat dipengaruhi oleh jumlah dan jenis prasarana dan sarana yang tersedia. Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan ternyata Kota Blambangan Umpu baru mampu melayani bidang pemerintahan, meskipun belum optimal. Fungsi pelayanan sosial ekonomi belum dapat berjalan dengan baik dikarenakan ketersediaan prasarana dan sarana dasar yang masih sangat minim untuk ukuran sebuah ibukota kabupaten.

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa:

1. Ketersediaan prasarana dan sarana dasar yang dimiliki Kota Blambangan Umpu masih belum mencukupi untuk melayani kebutuhan masyarakat Kota Blambangan Umpu maupun masyarakat Kabupaten Way Kanan, baik dalam pelayanan ekonomi maupun sosial. Kota Blambangan Umpu baru mempunyai pasar mingguan untuk melayani kebutuhan ekonomi, jumlah sarana pendidikan setingkat TK hanya ada 3 unit dari 8 unit yang dibutuhkan, jumlah sarana pendidikan setingkat SD sudah mencukupi, sarana pendidikan setingkat SMP baru ada 3 unit dari 4 unit yang dibutuhkan, sedangkan jumlah SMA baru ada 3 unit dari 4 unit yang dibutuhkan. Untuk pelayanan kesehatan Kota Blambangan Umpu baru dilengkapi Puskesmas Rawat Inap dengan jumlah tenaga medis yang terbatas, peralatan medis yang sederhana dan ruang rawat inap yang kurang nyaman. Kota Blambangan Umpu baru mampu melayani kebutuhan air bersih dan telekomunikasi untuk 2 kampung, yaitu Kampung Blambangan Umpu dan Lembasung dari 6 kampung yang ada di Kota Blambangan Umpu. Dari segi pelayanan keamanan, Kota Blambangan Umpu baru

dilayani dengan adanya Kantor Polres, Polsek dan Koramil, sedangkan belum dilengkapi dengan Kantor Kodim

2. Keberadaan Kota Blambangan Umpu sebagai kota orde I lebih dikarenakan adanya beberapa fasilitas yang memang harus berada di ibukota kabupaten, seperti Gedung Sekretariat Pemda, Kantor polres. Pusat pelayanan ekonomi justru berada di Kota Baradatu yang hanya merupakan kota orde II. Kota Baradatu mempunyai fasilitas yang tidak dimiliki oleh kota-kota lainnya di wilayah Kabupaten Way Kanan termasuk Kota Blambangan Umpu. Di Kota Baradatu telah tersedia fasilitas pelayanan yang menunjang aktivitas perekonomian berskala kabupaten, yaitu pasar harian, jasa pelayanan Bank Cabang, dan sub terminal kota. Faktor lain yang menyebabkan Kota Baradatu mampu berkembang menjadi pusat pelayanan ekonomi adalah lokasi geografis yang menguntungkan. Kota Baradatu berada di jalur lintas tengah Sumatera yang menghubungkan Bandarlampung dengan Sumatera Selatan, sehingga mudah dijangkau oleh masyarakat yang bermukim di kecamatan sekitarnya. Banyaknya sarana angkutan umum yang melayani rute Baradatu. Permukiman penduduk Kota Baradatu yang merata. Orientasi pergerakan ekonomi masyarakat Kabupaten Way Kanan masih bergantung kepada kabupaten/kota lain di Provinsi Lampung dan Sumatera Selatan, terlihat dari arus pergerakan ekonomi dan sosial yang berorientasi ke Sumatera Selatan, Kotabumi dan Bandarlampung.
3. Berdasarkan limitasi alam yang ada, Kota Blambangan Umpu sulit dikembangkan ke segala arah. Di sebelah Timur berupa lahan perkebunan tanaman keras milik PT. Inhutani, sebelah Selatan terdapat Sungai Way Umpu dengan kontur tanah yang cukup curam. Masyarakat menginginkan perkembangan fisik Kota Blambangan Umpu ke arah Kampung Negeri Baru. Hasil penelitian menunjukkan bahwa

perkembangan fisik Kota Blambangan Umpu cenderung mengikuti prasarana transportasi yang ada ke arah jalur lintas tengah Sumatera (Kampung Negeri Baru atau sering disebut Simpang Empat).

4. Implikasi terhadap keterbatasan prasarana dan sarana dasar Kota Blambangan Umpu adalah terjadinya arus pergerakan ekonomi dan sosial yang belum berorientasi ke Kota Blambangan Umpu, terjadi penumpukan aktivitas di Kota Baradatu, mendorong masyarakat di luar Baradatu untuk bermukim di Kota Baradatu yang mengakibatkan tingginya pertumbuhan dan kepadatan penduduk di Kota Baradatu menjadi tinggi. Dampak selanjutnya yang ditimbulkan adalah padatnya arus lalu lintas di Kota Baradatu.

5.2. Rekomendasi

Dari kesimpulan seperti tersebut di atas, maka dapat disampaikan rekomendasi yang berupa usulan sebagai berikut:

1. Untuk menjadikan Kota Blambangan Umpu sebagai ibukota kabupaten yang dapat memberikan pelayanan pemerintahan, sosial dan ekonomi bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan maka Pemerintah Kabupaten Way Kanan perlu memprogramkan pembangunan prasarana dan sarana dasar perkotaan dan memperbanyak akses menuju Kota Blambangan Umpu, antara lain dengan meningkatkan konstruksi jalan yang menghubungkan Kota Blambangan Umpu dengan Pakuan Ratu dan Mesir Ilir, membuka jaringan jalan di sebelah Utara dan Selatan Kampung Simpang Empat serta membangun jaringan jalan dalam kota. Dengan diperbanyaknya jaringan jalan menuju Kota Blambangan Umpu, berbagai prasarana dan sarana dasar di Kota Blambangan Umpu sehingga arus pergerakan ekonomi dan sosial yang selama ini berorientasi ke luar wilayah Kabupaten Way Kanan akan beralih ke Kota Blambangan Umpu.

2. Untuk mencegah implikasi yang sekarang terjadi di Kota Baradatu maka dilakukan perencanaan penataan kota yang komprehensif agar perkembangan kota dapat dikendalikan sehingga mampu menampung aktivitas ekonomi, pertumbuhan penduduk dan tidak terjadi kesemrawutan lalu lintas.
3. Dengan memanfaatkan keunggulan letak geografis dan arah perkembangan kota Blambangan Umpu, Pemerintah Kabupaten Way Kanan dapat menjadikan Kota Blambangan Umpu sebagai pusat pelayanan ekonomi dan sosial di Simpang Empat yang berlokasi di jalur lintas tengah Sumatera. Selain itu, jarak antara kota-kota yang selama ini berorientasi ke kota Baradatu lebih dekat ke Simpang Empat. Jarak Kasui dan Rebang Tangkas ke Kota Blambangan Umpu (dalam hal ini Simpang Empat) hanya 17 km dan 32 km, sedangkan untuk mencapai Baradatu harus menempuh 37 km dan 52 km. Masyarakat lainnya yang dapat ditarik adalah masyarakat yang bermukim di Negeri Agung karena jarak tempuh ke Blambangan Umpu maupun Baradatu sama-sama 22 km.

DAFTAR PUSTAKA

Buku-Buku

- Alkadri (ed). 1999. *Manajemen Teknologi untuk Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Edisi Pertama, Direktorat Kebijakan Teknologi untuk Pengembangan Wilayah-BPPT.
- Aninomous. 1979. *Guidelines for Rural Centre Planning*. New York: Economic and Social Commission fo Asia and the Pasific, United Nations.
- Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta.: Cetakan Keduabelas, Rineka Cipta.
- Arsyad, Lincolin. 1999. *Pengantar Perencanaan dan Pembangunan Ekonomi Daerah*. Yogyakarta : BPFE-UGM.
- Bintarto. 1989. *Interaksi Desa Kota Dan Permasalahannya*. Jakarta: Cetakan Ketiga, PT. Ghalia Indonesia.
- Branch, Melville C. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif Pengantar dan Penjelasan*. Terjemahan. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.
- Brannen, Julia (ed). 2002. *Memandu Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta : Cetakan Ketiga, Pustaka Pelajar.
- Budihardjo, Eko. 1997. *Tata Ruang Perkotaan*. Bandung : Alumni Bandung.
- Daldjoeni, N. 2003. *Geografi Kota dan Desa*. Bandung : Penerbit Alumni ITB.
- Eisner, Simon, et al. 1993. *The Urban Pattern*. New York : Sixth Edition, Van Nostrand Reinhold.
- Friedmann, John and Clyde Weaver. 1979. *Territory and Function: The Evolution of Regional Planning*. London : Edward Arnold Publisher Ltd.
- Gallion, Arthur B. dan Simon Eisner. 1992. *Pengantar Perancangan Kota: Desain dan Perencanaan Kota*. Jilid Satu. Jakarta: Edisi Kelima, Penerbit Erlangga.
- _____. 1994. *Pengantar Perancangan Kota: Desain dan Perencanaan Kota*. Jilid Dua. Jakarta: Edisi Kelima, Penerbit Erlangga.
- Glasson, John. 1983. *An Introduction Regional Planning*. London: Second Edition, Hutchinson and Co. (Plublisher) Ltd.
- _____. 1990. *Pengantar Perencanaan Regional*. Terjemahan Paul Sihotang. Jakarta : Lembaga Penerbit UI.

- Golany, Gideon. 1976. *New Town Planning: Principles and Practice*. New York : John Wiley and Sons Publications.
- Ilhami, 1990. *Strategi Pembangunan Perkotaan di Indonesia*. Surabaya: Penerbit: Usaha Nasional, Surabaya
- Isard, Walter. 1976. *Methods of Regional Analisis: an Introduction to Regional Scienc*. Massachusset: The MIT Press.
- Jayadinata, Johara T. 1999. *Tata Guna Lahan Dalam Perencanaan Pedesaan Perkotaan dan Wilayah*. Bandung : Penerbit ITB, Bandung.
- Koestoer, Raldi Hendro. 1997. *Perspektif Lingkungan Desa-Kota: Teori dan Kasus*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia.
- Kostof, Spiro.1992. *The City Assembled: The Elements of Urban From Trough History*. London : Thames and Hudson Ltd.
- Moleong, Lexy J. 1998. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya
- Myrdal, Gunnar. 1957. *Economic Theory In Underdeveloped Regions*. Duckworth, London.
- Nasir, Mohammad. 1998. *Metode Penelitian*. Jakarta: Cetakan Ketiga, Ghalia Indonesia.
- Oppenheim, Norbert. 1980. *Applied Models in Urban and Regional Analysis*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Parr, J. B. 1973. *Growth Poles, Regional Development and Central Place Theory*. Carfax Publishing.
- _____. 1999. *Growth Poles Strategies in Regional Economic Planning: A Retrospective View*. Carfax Publishing.
- Potter, Robert B. and Sally Lloyd-Evans. 1998. *The City In The Developing World*. Essex: Addison Wesley Longman Limited.
- Richardson, Harry W. 2001. *Dasar-Dasar Ilmu Ekonomi Regional*. Terjemahan Paul Sihotang. Jakarta : Lembaga Penerbit UI.
- Rodinelli, D. A and K Ruddle. 1978. *Urbanization and Rural Development: A Spatial Policy for Equitable Growth*. New York: Preager Publisher.
- Rodinelli, D. A. 1985. *Applied Methods of Regional Analisis, The Spatial Dimensions of Development Policy*. New York: Westview Press.

- Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi. 1995. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: Cetakan Kedua, LP3ES.
- Sugiarto, Dergibson Siagian, Lasmono TS dan Deny S. Oetomo. 2001. Jakarta: Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama.
- Sujarto, Joko. 1989. *Pendekatan Pembangunan Perkotaan Ditinjau dari Segi Perencanaan Lokal*. Bandung: Departemen Planologi ITB.
- Sukirno, Sadono. 1976. *Beberapa Aspek dalam Persoalan Pembangunan Daerah*. Jakarta: Lembaga Penerbit FE-UI
- Tjokroamidjojo, Bintoro. 1996. *Perencanaan Pembangunan*. Jakarta: Cetakan Ke-19, PT. Toko Gunung Agung.
- Yunus, Hadi Sabarno. 2002. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Warpani, Suwardjoko. 1984. *Analisis Kota dan Daerah*. Bandung : Penerbit ITB.
- Zahnd, Markus. 1999. *Perancangan Kota Secara Terpadu: Teori Perancangan Kota dan Penerapannya*. Yogyakarta : Penerbit Kanisius.

Desertasi, Thesis, Skripsi

- Ardi, Iwan Aminto. 1998. "*Studi Evaluasi Lokasi Pusat Pemerintahan Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta*". Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Damayanti, Maya. 1999. "*Peran Semarang Sebagai Pusat Pertumbuhan Di Wilayah Tengah Indonesia*". Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Neonufa, Sulihan N.I. 1999. "*Identifikasi Dampak Pemindahan Ibukota Kabupaten Kupang Ke Sulamu Terhadap Pengembangan Wilayah Kabupaten Kupang*". Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sitorus, Delmon Prengki . 2002. "*Studi Dampak Pengembangan Kota Baru Bumi Serpong Damai (BSD) Terhadap Wilayah Pengaruhnya Di Kabupaten Tangerang*". Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.
- Sodikin, Djuang Fadjar. 2002. *Pengaruh Kota Cirebon Terhadap Daerah Belakangnya Di Kabupaten Cirebon*. Skripsi, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik, Universitas Diponegoro, Semarang.

Buku-Buku Kelompok Terbitan Terbatas

Aninymous. 1994. *Development Issue In Indonesia*. Semarang : Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.

Ma'arif, Samsul. 2000. *Pengertian Dasar dan Esensi Pengembangan Wilayah*. Semarang : Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro.

North, DC. 1955. *Location Theory and Regional Economic Growth*. Journal of Political Economy.

Jurnal, Media Informasi Umum dan Internet

Juoro, Umar. 1995. *Peranan Peningkatan Prasarana dalam Pengembangan Wilayah*. Jakarta: Majalah Kajian Strategi Pembangunan PSDPU, Jakarta, Tahun 1995 / Vol.14 / Desember.