

**PENGARUH TERMINAL BATAY KOTA LAHAT
TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN
DI KAWASAN SEKITARNYA**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Pembangunan Wilayah Dan Kota**

Oleh :

**FERRY WISNU ARDIANSYAH
L4D 004 121**



**PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2005**

**PENGARUH TERMINAL BATAY KOTA LAHAT
TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN
DI KAWASAN SEKITARNYA**

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

Oleh :

FERRY WISNU ARDIANSYAH
L4D004121

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 26 Desember 2005

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, Desember 2005

Pembimbing II

Pembimbing I

Pembimbing Utama

Ir. Fadjar Hari M, MT, MDP
PhD

Ir. Nany Yuliasuti, MSP

Ir. M. Agung Wibowo, MM, Msc,

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

Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Allah SWT, atas berkat dan Rahmat-NYA maka penyusunan Tesis yang berjudul “Pengaruh Terminal Batay Kota Lahat terhadap Aktifitas Pemanfaatan Lahan di Kawasan Sekitarnya” dapat penulis selesaikan.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang setulusnya kepada:

1. Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA, selaku Ketua Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro
2. Ir. Nana Rukmana D Wirapradja, MA, selaku Kepala PUSBIKTEK Depertemen PU yang telah memberikan beasiswa kepada penulis untuk mengikuti pendidikan program Pascasarjana di Universitas Diponegoro.
3. Ir. M. Agung Wibowo, MM, Msc, PhD, selaku Pembimbing Utama dan Ir. Nany Yuliasuti, MSP, selaku Pembimbing I serta Ir. Fadjar Hari Mardiansjah, MT, MDP, selaku Pembimbing II yang telah sabar memberikan pengarahan dan petunjuk kepada penulis hingga selesainya tulisan ini.
4. Ir. Joko Siswanto, MSP, selaku penguji I dan Yudi Basuki, ST, MT yang telah memberikan masukan, kritikan, dan koreksi untuk kesempurnaan tulisan ini.
5. Ir. Djoko Sugiono, M.Eng Sc selaku Kepala BKPDMPW dan staf BKPDMPW atas bantuan dan kerjasamanya
6. Seluruh staf pengajar Program Studi Magister Perencanaan Pembangunan Wilayah dan Kota yang telah membentuk dasar-dasar pemikiran dalam ilmu perencanaan kota.
7. Drs. H. Harunata, Dipl.Df., selaku Bupati Kabupaten Lahat yang telah memberikan kesempatan kepada penulis untuk mengikuti pendidikan Program Pascasarjana pada Universitas Diponegoro.
8. Pimpinan dan staf dari instansi terkait dengan tulisan ini di Kabupaten Lahat atas bantuan dan kerjasamanya.
9. Rekan-rekan Mahasiswa Program Studi MPWK Angkatan 2004, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro.
10. Semua pihak yang telah ikut serta membantu dalam penyelesaian Tesis ini yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini masih banyak memiliki kekurangan dan keterbatasan, oleh karena itu penulis menyampaikan maaf yang sebesar-besarnya. Kritik dan saran untuk studi lanjutan dari penulisan ini merupakan hal yang sangat diharapkan guna memperoleh hasil yang lebih baik di kemudian hari.

Akhirnya penulis berharap semoga tulisan ini dapat bermanfaat bagi semua pihak yang membaca dan terkait dengan topik tulisan ini.

Semarang, Desember 2005

Penulis.

ABSTRAK

Di dalam proses perkembangan kota, pusat-pusat kegiatan ekonomi perkotaan seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota yang amat penting. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada. Untuk meningkatkan nilai lahan kota khususnya di pinggiran kota, dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan fungsi lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Penempatan terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota akan mempengaruhi fungsi lahan disekitarnya. Penempatan lokasi terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil (Catanese dan James, 1992).

Kota Lahat sebagai ibukota Kabupaten terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan lintas sumatera, dan juga berada dalam jalur perlintasan kereta api Palembang – Lubuk Linggau. Sehubungan dengan semangat otonomi daerah dan posisi kota yang strategis maka Pemerintah Kabupaten Lahat menindaklanjuti hal tersebut dengan membangun Terminal tipe A Batay yang baru diresmikan penggunaannya februari 2003 yang lalu. Terminal ini terletak di Jalan Jend. Ahmad Yani tepatnya di Dusun Batay, dengan jarak sekitar 8 km dari pusat Kota Lahat, dengan menempati luas areal ± 5 ha. Dengan adanya terminal ini Pemerintah Kabupaten Lahat berharap nantinya diharapkan dapat menjadi pemicu bagi perkembangan ekonomi kawasan sekitar terminal yang nantinya diharapkan juga dapat berdampak pada pengembangan wilayah kota yang baru.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan Terminal Batay Kota Lahat telah membawa pengaruh terhadap perkembangan guna lahan/aktivitas pemanfaatan lahan dan harga lahan di kawasan sekitarnya dengan intensitas yang berbeda-beda sesuai dengan aktivitas pemanfaatan lahannya masing-masing. Aktivitas pemanfaatan lahan untuk permukiman paling banyak berkembang di wilayah kelurahan Pagar Agung unit lingkungan Pagar Agung dan Puntang (wilayah yang paling jauh dari terminal Batay), hal ini tidak lepas dari kelengkapan fasilitas pendukung lainnya. Sementara untuk aktivitas pemanfaatan lahan bidang usaha paling banyak berkembang di wilayah unit lingkungan Batay (wilayah paling dekat dengan Terminal Batay), hal ini menunjukkan keberadaan Terminal Batay yang merupakan faktor penting pemilihan lokasi untuk mengembangkan bidang usahanya.

Rekomendasi yang diusulkan dalam penelitian ini ada 2 bagian besar yaitu rekomendasi jangka pendek dan rekomendasi jangka panjang. Untuk rekomendasi jangka pendek terutama menekankan perlunya melakukan evaluasi ulang terhadap RDTRK yang ada dan perlunya juga dibuat pusat-pusat kegiatan baru semacam pasar dan kawasan pertokoan untuk menampung banyaknya sebaran aktivitas di bidang usaha. Sementara untuk rekomendasi jangka panjang terutama untuk memanfaatkan potensi yang ada pada kawasan Terminal Batay sebagai modal dasar dalam melakukan pengembangan sub pusat kota yang baru

Kata Kunci : Aktivitas Pemanfaatan Lahan, Interaksi Lahan dan Transportasi

ABSTRACT

In process of town growth, economic centre of urban activities like market, terminal, shop or commerce represent embryo of structure space of vitally town. Structure of town cause disseminating of function activity will be formed and followed with system of existing transportation. To increase assess land of suburban town specially, made a change by structure of space town so that expected will be happened by generalization function of land and make form physical of town change. Location of Terminal as place of service activities movement and economics of town will influence function of land on its surrounding areas. Location of this terminal also require to be followed with development of medium and tools of other supporter so that change of location become to succeed (Catanese And James, 1992).

Town Lahat as capital of regency lay in strategic position because representing region transit passed by strategic band of by-pass sumatera, as well as staying in train Palembang trajectory band - Lubuk Linggau. Referring to spirit of strategic town position and area autonomy hence the Regency Lahat Government take control of that thing the mentioned by building Type A Batay terminal (bus station) newly opened its use februari 2003 ago. This terminal located in Road; Street Jend. Ahmad Yani precisely in Orchard Batay, with distance about 8 km from downtown Lahat, taken possession ofly is wide areal \pm 5 ha. With this terminal existence, Regency Lahat Government hope is later expected can become for ambient economic growth of terminal which is later expected also can affect at regional development of town newly.

From result of research indicate that existence of Batay Terminal in Town of Lahat have brought influence to growth utilize of exploiting land and price of land on its surrounding areas with intensity which different each other as according to activity exploiting of each land. Activity of land exploiting for housing at most expanding in region chief of village Pagar Agung environmental unit Pagar Agung and Puntang (regional which is furthest than terminal Batay), this matter not get out of equipment facility of other supporter. Whereas for activity of land exploiting of commercial service at most expanding in region of environmental unit Batay (nearest regional with Terminal Batay), this matter show existence of Batay Terminal representing important factor of location choice to develop area of its effort.

Recommendation proposed in this research there is 2 big shares that is recommendation short-range and the long-range recommendation. For the recommendation short-range especially emphasize the importance of [doing/conducting] reevaluation to existing RDTRK and the importance is also made by a new centre of activities a kind of shop area and market to accomodate to the number of swampy forest activity in area commercial service. [For a] while for the long-range recommendation especially to exploit potency of exist in Terminal Batay area as authorized capital in [doing/conducting] downtown sub development newly.

Keyword : Activity of Land Exploiting, Interaction of Land and Transportation

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK	v
ABSTRACT	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	8
1.3 Tujuan dan Sasaran Studi	9
1.3.1 Tujuan Studi	9
1.3.2 Sasaran Studi	9
1.4 Ruang Lingkup	10
1.4.1 Ruang Lingkup Substansial	10
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah	10
1.5 Kerangka Pemikiran	12
1.6 Pendekatan dan Metode Pelaksanaan Studi	14
1.6.1 Pendekatan Studi	14
1.6.2 Jenis Data	15
1.6.3 Teknik Pengumpulan, Pengolahan dan Penyajian Data	17
1.6.3.1 Teknik Pengumpulan Data	17
1.6.3.2 Teknik Pengolahan Data	18
1.6.3.3 Teknik Penyajian Data	19
1.6.4 Teknik Sampling	19
1.6.4.1 Jumlah Populasi	19
1.6.4.2 Jumlah Sampel	20
1.6.4.3 Objek Sampling	20
1.6.4.4 Teknik Sampling	21
1.6.5 Teknik Analisis	21
1.7 Sistematika Penulisan	22
BAB II. KAJIAN LITERATUR PENGARUH TERMINAL TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITARNYA ...	24
2.1 Konsep Perkembangan Kota	24
2.1.1 Pengertian Kota	24
2.1.2 Proses Perkembangan Kota	25
2.1.3 Faktor-faktor Yang Berpengaruh dalam Perkembangan Kota	27

2.1.4 Struktur Tata Ruang Kota	29
2.2 Konsep Guna Lahan	34
2.2.1 Pengertian Guna Lahan	34
2.2.2 Jenis Penggunaan Lahan.....	36
2.2.3 Perubahan Guna Lahan.....	39
2.2.4 Faktor-faktor Yang Berpengaruh Terhadap Perubahan Guna Lahan	42
2.3 Transportasi	46
2.3.1 Pengertian Transportasi	46
2.3.2 Sistem Transportasi	47
2.3.3 Terminal	49
2.3.3.1 Definisi Terminal	52
2.3.3.2 Jenis Terminal	53
2.3.3.3 Fungsi Terminal	54
2.4 Interaksi Antara Guna Lahan dengan Sistem Transportasi	55
2.4.1 Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan	57
2.5 Arah Kebijakan Pembangunan	59
2.6 Ringkasan Kajian Literatur	61

BAB III. GAMBARAN UMUM WILAYAH DAN TERMINAL

BATAY KOTA LAHAT	67
3.1 Kondisi Fisik Alam	67
3.1.1 Letak Geografis	67
3.1.2 Topografi	67
3.2 Karakteristik Penduduk dan Kegiatan Ekonomi Kota	71
3.2.1 Jumlah, Distribusi dan Kepadatan Penduduk	71
3.2.2 Kegiatan Sosial Ekonomi Kota Lahat	73
3.3 Kebijaksanaan Tata Ruang Kota Lahat	74
3.3.1 Struktur Kota Lahat	74
3.3.2 Kebijaksanaan Lahan dan Pemanfaatan Lahan	75
3.3.3 Pola Pemanfaatan Ruang	75
3.3.3.1 Arahan Kebijaksanaan Perumahan	75
3.3.3.2 Arahan Kebijaksanaan Kawasan Komersial	76
3.3.3.3 Arahan Kebijaksanaan Penyediaan dan Pengaturan Utilitas Umum	76
3.3.3.4 Arahan Kebijaksanaan Jaringan Transportasi	77
3.3.3.5 Arahan Kebijaksanaan Kawasan Prioritas	79
3.3.3.6 Arahan Kebijaksanaan Pemanfaatan Kawasan Hijau dan Perlindungan Sumber Daya Alam	82
3.3.3.7 Arahan Kebijaksanaan Peningkatan Kualitas Lingkungan ...	83
3.4 Gambaran Terminal Batay Kota Lahat	84
3.4.1 Kondisi Wilayah Sekitar Terminal Batay Kota Lahat	84

BAB IV. ANALISIS PENGARUH TERMINAL TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITARNYA SERTA ARAHAN PENGELOLAAN PEMBANGUNAN

89	
4.1 Analisis Sistem Aktivitas Kota	89
4.1.1 Analisis Penggunaan Lahan	91
4.1.2 Analisis Kependudukan dan Sosial Ekonomi	94

4.2 Analisis Pemanfaatan Terminal	99
4.2.1 Analisis Lokasi Terminal	99
4.2.2 Analisis Aksesibilitas Terminal.....	100
4.2.2.1 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Jaringan	101
4.2.2.2 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Transit Lokal	101
4.2.2.3 Keterkaitan dengan Berbagai Rute atau Trayek Umum	103
4.2.2.4 Keterkaitan dengan Sistem Fungsi Primer	106
4.2.3 Analisis Pemanfaatan Terminal dalam Potensi Sebagai Faktor Pengubah Pemanfaatan Lahan	106
4.2.3.1 Analisis Pemanfaatan Terminal Berdasarkan Persepsi Pegguna Lahan Bidang Rumah Tangga	107
4.2.3.2 Analisis Pemanfaatan Terminal Berdasarkan Persepsi Pegguna Lahan Bidang Usaha	111
4.3 Analisis Pengaruh Terminal Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan	114
4.3.1 Analisis Pemanfaatan Lahan Sebelum Pembangunan Terminal	114
4.3.2 Analisis Pemanfaatan Lahan Setelah Pembangunan Terminal	117
4.3.3 Analisis Perubahan Aktivitas Pemanfaatan Lahan	119
4.3.4 Analisis Perubahan Aktivitas Pemanfaatan Lahan Berdasarkan Pegguna Lahan	121
4.4 Analisis Proses Pembangunan di Kawasan Sekitar Terminal	124
4.4.1 Analisis Proses Pembangunan Kegiatan Rumah Tangga	125
4.4.2 Analisis Proses Pembangunan Kegiatan Bidang Usaha	128
4.5 Analisis Komprehensif Pengaruh Terminal terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan dan Proses Pembangunan di Sekitar Terminal	133
4.5.1 Analisis Perkembangan Aktivitas di Kawasan Terminal Batay	134
4.5.2 Analisis Jenis Aktivitas di Dalam Melakukan Proses Formal Terhadap Perubahan Pemanfaatan Lahan dan Pembangunannya	140
4.5.3 Analisis Kesesuaian Perubahan Pemanfaatan Lahan di Kawasan Terminal Batay dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota	142
4.6 Arahan Pengelolaan Pembangunan dan Perubahan Pemanfaatan Lahan di Sekitar Terminal	145
4.6.1 Faktor Internal	146
4.6.2 Faktor Eksternal	148
4.6.3 Matrik SWOT	150
4.6.3.1 Strategi Perubahan Pemanfaatan Lahan	153
4.6.3.2 Strategi Pengelolaan Pembangunan	154
BAB V. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI.....	156
5.1 Kesimpulan	156
5.2 Rekomendasi	159
DAFTAR PUSTAKA	161
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel I.1 Kebutuhan Data Penelitian	16
Tabel II.1 Sistem Utama Pembentuk Pola & Intensitas Penggunaan Lahan Kota	43
Tabel II.2 Tabulasi Kajian Literatur	64
Tabel III.1 Luas Wilayah dan Kecamatan di Kabupaten Lahat	71
Tabel III.2 Jumlah Penduduk Kota Lahat Tahun 2003 Dirinci Per Kelurahan/Desa	72
Tabel III.3 Luas dan Fungsi Bagian Wilayah Kota Lahat	74

Tabel III.4 Pembagian dan Luas Wilayah Kelurahan Pagar Agung	85
Tabel IV.1 Jarak dari Permukiman Padat-Terminal Batay	91
Tabel IV.2 Jumlah Trayek Angkutan Umum Yang Melalui Terminal di Kota Lahat Tahun 2004	103
Tabel IV.3 Jarak Terminal Batay dengan Sistem Fungsi Primer	106
Tabel IV.4 Hasil Kuesioner Pemanfaatan Terminal Berdasarkan Persepsi Pengguna Lahan Bidang Rumah Tangga	110
Tabel IV.5 Jenis dan Jumlah Bidang Usaha di Kawasan Terminal Batay	113
Tabel IV.6 Hasil Kuesioner Pemanfaatan Terminal Berdasarkan Persepsi Pengguna Lahan Bidang Usaha	114
Tabel IV.7 Karakteristik Penggunaan Lahan Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2000	116
Tabel IV.8 Karakteristik Aktivitas Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2000	116
Tabel IV.9 Karakteristik Penggunaan Lahan Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2005	118
Tabel IV.10 Karakteristik Aktivitas Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2005	119
Tabel IV.11 Perubahan Penggunaan Lahan di Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2000 – Tahun 2005	120
Tabel IV.12 Perubahan Aktivitas Pemanfaatan Lahan di Wilayah Kelurahan Pagar Agung Tahun 2000 – Tahun 2005	120
Tabel IV.13 Jenis Kegiatan Bidang Usaha dan Luas Lahan Setelah Adanya Terminal Batay	123
Tabel IV.14 Hasil Kuesioner Proses Pembangunan di Kawasan Terminal Batay Untuk Kegiatan Rumah Tangga	126
Tabel IV.15 Hasil Kuesioner Proses Pembangunan di Kawasan Terminal Batay Untuk Kegiatan Bidang Usaha	131
Tabel IV.16 Jenis Aktivitas Bidang Usaha Di Dalam Melakukan Prosedur Formal	141

Tabel IV.17 Kebutuhan Rencana Jumlah Fasilitas Berdasarkan RDTRK untuk BWK II Kota Lahat di tahun 2005	142
Tabel IV.18 Jumlah Fasilitas Yang Ada di Kawasan Sekitar Terminal Batay Tahun 2005	143
Tabel IV.19 Kesesuaian Antara RDTRK dan Kondisi Eksisting di Kawasan Terminal Batay Tahun 2005	144
Tabel IV.20 Matrik SWOT Perubahan Pemanfaatan Lahan di Kawasan Terminal Batay	151
Tabel IV.21 Matrik SWOT Proses Pembangunan di Kawasan Terminal Batay	152

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 1.1 Peta Wilayah Studi	11
Gambar 1.2 Kerangka Pemikiran	13
Gambar 2.1 Tipe-Tipe Struktur Tata Ruang Kota	32
Gambar 2.2 Pengertian Transportasi	47
Gambar 2.3 Sistem Transportasi Makro	48
Gambar 2.4 Kebutuhan Terminal Dalam Konsolidasi Lalulintas	51
Gambar 2.5 Kebutuhan Semua Perjalanan	52
Gambar 2.6 Interaksi Transportasi – Guna Lahan	56
Gambar 3.1 Peta Administrasi Propinsi Sumatera Selatan	68
Gambar 3.2 Peta Administrasi Kabupaten Lahat	69
Gambar 3.3 Peta Pembagian BWK Kota Lahat	70

Gambar 3.4 Peta Rencana Fungsi Jalan	80
Gambar 3.5 Peta Jaringan Jalan	81
Gambar 3.6 Peta Kelurahan Pagar Agung	86
Gambar 3.7 Peta Kawasan Terminal Batay	87
Gambar 3.8 Kondisi Visual Terminal Tipe A Batay Lahat	88
Gambar 4.1 Peta Sistem Aktivitas Kota	92
Gambar 4.2 Grafik Distribusi Penggunaan Lahan di Kota Lahat	93
Gambar 4.3 Peta Penggunaan Lahan Eksisting	95
Gambar 4.4 Peta Kepadatan Penduduk	97
Gambar 4.5 Diagram Komposisi Penduduk Berdasarkan Mata Pencarian Di Kota Lahat	98
Gambar 4.6 Peta Rute Angkutan Umum Trayek Puntang	105
Gambar 4.7 Peta Lokasi Responden	108
Gambar 4.8 Peta Responden Bidang Rumah Tangga	109
Gambar 4.9 Prosentase Persepsi Pengguna Lahan Rumah Tangga Terhadap Rencana Pengembangan Lahan	111
Gambar 4.10 Peta Responden Bidang Usaha	112
Gambar 4.11 Prosentase Kondisi Lahan Eksisting Sebelum Menjadi Tempat Usaha	113
Gambar 4.12 Pembagian Responden Rumah Tangga dan Responden Bidang Usaha	124
Gambar 4.13 Tingkat Pendidikan dan Jenis Pekerjaan Responden Rumah Tangga	126
Gambar 4.14 Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kegiatan Usaha	129
Gambar 4.15 Peta Responden Bidang Usaha Dirinci Menurut Jenis Usaha ...	130
Gambar 4.16 Peta Sebaran Lokasi Aktivitas Di Kawasan Terminal Batay	139

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Dalam proses perkembangan kota, berbagai kegiatan dan kehidupan kota akan tumbuh dan berkembang mengisi ruang-ruang kota sesuai dengan fungsinya. Laju perkembangan kota yang berlangsung secara cepat dan berlangsung secara tidak tetap dapat menimbulkan berbagai konsekuensi yang kurang menguntungkan bagi perkembangan kota. Proses perubahan penggunaan lahan kota, apabila dibiarkan tanpa kendali, maka dapat diperkirakan akan timbul masalah-masalah seperti percampuran penggunaan lahan (*mixed land use*) yang pada gilirannya akan dapat menimbulkan *inefficiency* dalam mekanisme lingkungan kehidupan kota. Karena itu pada hakikatnya dalam rencana pengembangan lahan perkotaan seharusnya telah tercermin dan terakomodasi seluruh bentuk-bentuk orientasi perilaku (*behavior*) perubahan penggunaan lahan (Chapin, 1995).

Bentuk fisik kota, akan berubah dimana terjadi akumulasi kegiatan yang menyebabkan lahan (tempat) sudah tidak mampu lagi untuk menampung kegiatan di atasnya atau terjadi perubahan fungsi (kegiatan) di atasnya. Oleh karena itu struktur ruang kota yang terbentuk atau yang dibentuk (direncanakan) akan mempengaruhi bentuk kota yang akhirnya akan mengubah fungsi lahan. Pusat-pusat kegiatan ekonomi perkotaan seperti pasar, terminal, pertokoan atau perdagangan merupakan embrio pembentuk struktur ruang kota yang amat penting. Struktur kota menyebabkan persebaran fungsi-fungsi kegiatan akan terbentuk dan diikuti dengan sistem transportasi yang ada.

Untuk meningkatkan nilai lahan kota khususnya di pinggiran kota, dilakukan perubahan pembentuk struktur ruang kota sehingga diharapkan akan terjadi pemerataan fungsi lahan dan menjadikan bentuk fisik kota berubah. Penempatan terminal sebagai tempat pelayanan kegiatan pergerakan dan ekonomi kota akan mempengaruhi fungsi lahan disekitarnya. Penempatan lokasi terminal ini juga perlu diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana penunjang yang lain sehingga perubahan lokasi menjadi berhasil. Interaksi dari situasi, fungsi dan site kota akan mempengaruhi bentuk kota itu sendiri (Blumenfield, 1982). Struktur ruang kota (*urban spatial structure*) secara formal akan mengkombinasikan bentuk kota (*urban form*) dan hamparan pola perilaku (*overlay of patterns of behaviour*) serta interaksi dari sistem yang terjadi di kota tersebut. Dengan demikian penempatan lokasi terminal akan mengakibatkan interaksi yang baru dari sistem kota yang sudah ada dan akan membentuk pola (*pattern*) sehingga bentuk kota akan berubah.

Lingkungan perkotaan, sistem transportasi, dan pola tata guna lahan merupakan komponen-komponen yang saling berpengaruh, dengan berubahnya salah satu dari bagian tersebut akan menghasilkan perubahan pada bagian yang lain. Pemahaman mengenai pengaruh tersebut akan memudahkan perencanaan perkotaan dalam merencanakan bentuk dan lokasi transportasi masa mendatang serta kebutuhan tata guna lahan (Catanese dan James, 1992).

Sistem transportasi kota dapat diartikan sebagai suatu kesatuan dari pada elemen dan komponen yang saling mendukung dan bekerja sama dalam pengadaan transportasi yang melayani wilayah perkotaan (Miro, 1997). Komponen tersebut (Morlock, 1991) adalah terminal. Sebagai bagian dari sistem transportasi keberadaan terminal tidak dapat dipisahkan dari komponen transportasi yang lain, khususnya sistem angkutan umum.

Dalam sistem jaringan rute secara keseluruhan, terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan tempat lintasan rute bertemu. Dengan demikian akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem transportasi secara keseluruhan dan perubahan struktur ruang kota khususnya.

Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum berupa tempat untuk naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta tempat perpindahan intra dan antar moda. Fungsi tersebut dalam pembangunan terminal perlu mempertimbangkan lokasi, tata ruang, kapasitas, kepadatan lalu lintas dan keterpaduan dengan moda transportasi lain.

Aktivitas terminal tidak hanya perpindahan moda angkutan saja, tetapi juga tempat bongkar muat, penumpang, tempat berkumpulnya penumpang dan kendaraan, beristirahat, bahkan sebagai tempat penyimpanan kendaraan (jangka pendek) dan perbaikan kendaraan/kerusakan ringan (Morlock, 1991). Mengingat terminal merupakan salah satu komponen transportasi dan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang kompleks maka dibutuhkan tempat yang memadai (baik ukuran maupun lokasinya), agar tidak menimbulkan gangguan lalu lintas dan dapat menimbulkan aglomerasi kawasan disekitarnya.

Fungsi terminal dan fasilitas pelayanan umum lainnya, tidak hanya berfungsi melayani penumpang, tetapi juga bagi pemerintah dan operator bus. Bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi. Bagi pemerintah adalah segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sebagai pengendali kendaraan

umum dan sebagai penarik perkembangan kota, serta bagi operator/pengusaha adalah untuk pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Kriteria penentuan lokasi terminal (Dirjen Perhubungan Darat, Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota) mempunyai dasar pertimbangan, yaitu dari segi tata ruang, lokasi terminal hendaknya sesuai dengan Rencana Tata Ruang Pengembangan Kota dan tidak sampai mengganggu lingkungan hidup disekitarnya. Yang perlu diperhatikan dalam penentuan lokasi terminal adalah *aksesibilitas* berupa tingkat pencapaian jarak fisik, waktu atau biaya angkutan.

Karakteristik terminal dalam fungsi utamanya merupakan sistem transportasi, tapi juga dapat sebagai pusat pertumbuhan suatu kawasan yang dapat menarik aktivitas-aktivitas lainnya sebagai aktivitas pendukung bagi terminal sehingga terbentuk suatu suburban baru. Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktivitas ketiga komponen ini menarik aktivitas lain yang terkait sehingga mengakibatkan terjadinya aglomerasi ekonomi (Richardson, 1978) atau dikatakan bahwa aktivitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktivitas kawasan sekitar terminal.

Kota Lahat merupakan ibukota Kabupaten Lahat dengan luas wilayah 757,37 km² dan jumlah penduduk pada tahun 2003 mencapai 136.076 jiwa. Wilayah Kota meliputi 13 Kelurahan dan 15 Desa. Sementara itu Kabupaten Lahat sendiri merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Propinsi Sumatera Selatan.

Perkembangan dan pertumbuhan Kota Lahat cenderung mengarah pada bentuk Linear dan radial konsentrik, dengan pusat kota merupakan pasar induk yang merupakan

tempat berkumpulnya barang dan jasa dari kota atau *hinterlandnya*. Keberadaannya sangat besar pengaruhnya, disamping dapat memenuhi kegiatan untuk kapasitas skala kota juga menjadi pusat perbelanjaan kota dan tempat penumpukan kegiatan. Sementara pada kawasan pinggiran masih banyak lahan-lahan yang belum dimanfaatkan secara optimal.

Kota Lahat sebagai ibukota kabupaten terletak pada posisi yang strategis karena merupakan wilayah transit yang dilalui oleh jalur strategis jalan lintas sumatera, dan juga berada dalam jalur perlintasan kereta api Palembang – Lubuk Linggau. Layaknya daerah yang sedang berkembang lainnya, maka fungsi pemerintah Kabupaten Lahat dalam pelaksanaan pembangunan memiliki porsi peran yang relatif lebih besar dibandingkan peran swasta. Hal tersebut juga telah ditegaskan dengan berlakunya Undang-undang nomor 22 tahun 1999 dan nomor 34 tahun 2004.

Sehubungan dengan semangat otonomi daerah dan posisi kota yang strategis yang terkadang malah membuat terjadinya kemacetan lalu-lintas, maka Pemerintah kabupaten Lahat menindaklanjuti hal tersebut dengan membangun Terminal tipe A Batay yang baru diresmikan penggunaannya februari 2003 yang lalu. Terminal ini terletak di Jalan Jend. Ahmad Yani tepatnya di Dusun Batay, dengan jarak sekitar 8 km dari pusat Kota Lahat, dengan menempati luas areal ± 5 ha.

Sebelum dibangunnya Terminal Batay ini, lokasi terminal ini dahulunya adalah kawasan perkebunan rakyat yaitu berupa kebun kopi dan kebun karet. Dengan adanya terminal ini Pemerintah Kabupaten Lahat berharap nantinya diharapkan dapat menjadi pemicu bagi perkembangan ekonomi kawasan sekitar terminal yang nantinya diharapkan juga dapat berdampak pada pengembangan wilayah kota yang baru.

Saat ini Kota Lahat mempunyai 3 terminal yaitu terminal tipe B Muara Siban Desa Selawi (arah ke Pagar Alam–Bengkulu), terminal dalam kota Lembayung di Desa Manggul dan terminal tipe A Batay sendiri.

Dibangunnya Terminal Batay merupakan pengganti terminal lama yaitu terminal Kota Lahat, dan juga terjadi peningkatan status dari terminal tipe B (terminal lama) menjadi terminal tipe A. Pemandangan lokasi terminal dilakukan karena lokasi terminal lama yang sudah sangat tidak memungkinkan lagi dapat berfungsi dengan baik sebagai terminal. Lokasi terminal lama yang letaknya berada di pusat kota, dan berdekatan dengan pasar induk Kota Lahat mengakibatkan daerah sekitar terminal menjadi macet.

Selain itu Pemerintah Kabupaten Lahat berharap dengan dibangun terminal baru yang berstatus terminal tipe A dan berada di pinggiran kota, juga dapat meningkatkan aktivitas perekonomian di kawasan tersebut yang menunjang perekonomian Kota Lahat, dengan adanya Terminal Batay juga menunjang di sektor PAD yang berasal dari aktivitas terminal. Ditinjau dari persyaratan yang ditetapkan pemerintah mengenai terminal penumpang tipe A yaitu keputusan Menteri Perhubungan No.31 tahun 1995, maka lokasi, kelas jalan maupun luas terminal tipe A Batay ini kesemuanya sudah memenuhi persyaratan yang telah ditetapkan.

Semenjak diresmikan tahun 2003 yang lalu, fenomena yang terjadi di kawasan sekitar terminal seperti perubahan pemanfaatan lahan dan kecenderungan perubahan penggunaan lahan dari pertanian menjadi non pertanian semakin jelas terlihat. Dengan adanya kecenderungan tadi dan belajar dari perubahan guna lahan yang terjadi pada terminal lama, seharusnya dapat disikapi dengan kebijakan-kebijakan yang nantinya dapat digunakan sebagai masukan dalam penyusunan evaluasi Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat selanjutnya.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan menganalisis dampak pengaruh keberadaan/pembangunan Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitar kawasan terminal. Dengan harapan dapat dipakai sebagai masukan bagi pemerintah kabupaten dalam pengelolaan pembangunan dan pemanfaatan lahan di sekitar Terminal Batay di masa mendatang.

1.2 Rumusan Masalah

Di latar belakang telah disinggung mengenai berbagai permasalahan yang ada pada kondisi fisik dan pola tata ruang di kawasan sekitar Terminal Batay. Dengan dibangunnya terminal ini juga menimbulkan beberapa permasalahan antara lain:

1. Terjadinya perubahan tata guna lahan di sekitar kawasan terminal yang tidak sesuai dengan peruntukkan/perencanaan sebelumnya.
2. Belum diidentifikasinya kebijakan, fasilitas dan pelayanan yang perlu disiapkan pemerintah sehubungan dengan adanya pembangunan terminal sehingga menimbulkan terjadinya kegiatan informal dalam memanfaatkan aktivitas terminal.

Fenomena yang terjadi diatas memperlihatkan terdapat suatu permasalahan dengan kecenderungan perkembangan kawasan di sekitar terminal yang “tidak terkendali” atau tidak terarah dengan baik. Apabila kecenderungan ini dibiarkan terus berkembang begitu saja, maka dapat menimbulkan kawasan terminal yang tidak terkendali. Oleh karena itu butuh suatu pengelolaan pembangunan kawasan terminal yang lebih baik serta proses-proses yang berlangsung dalam perkembangannya.

Sehubungan dengan permasalahan dan fenomena tersebut diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan yang disusun dalam bentuk pertanyaan penelitian (*research question*) yaitu : **“Bagaimana pengaruh pembangunan Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitarnya? dan bagaimana strategi atau arahan**

untuk dapat menyelenggarakan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar terminal tersebut?

1.3 Tujuan dan Sasaran Studi

1.3.1 Tujuan Studi

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah tersebut diatas, maka kegiatan dalam penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk menganalisa pengaruh terminal terhadap aktivitas pemanfaatan lahan disekitarnya dan memberikan arahan sehubungan dengan penyelenggaraan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar terminal tersebut.

1.3.2 Sasaran Studi

Untuk mencapai tujuan studi seperti yang telah disebutkan maka sasaran-sasaran dalam penulisan ini adalah:

1. Mengidentifikasi aktivitas penggunaan lahan di sekitar terminal, serta keterkaitannya dengan aktivitas terminal dan sistem transportasi.
2. Mengidentifikasi pemanfaatan terminal dalam potensi sebagai faktor pengubah pemanfaatan lahan di kawasan sekitarnya.
3. Menganalisa pengaruh terminal terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di kawasan sekitarnya.
4. Mengidentifikasi dan menganalisa proses-proses pembangunan yang diakibatkan oleh aktivitas penggunaan lahan di kawasan terminal.
5. Memberikan arahan penyelenggaraan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan disekitarnya.

1.4 Ruang Lingkup

Berdasarkan pada tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dalam penelitian ini, maka ruang lingkup yang akan dibahas dibatasi pada ruang lingkup materi atau substansial dan ruang lingkup wilayah.

1.4.1 Ruang Lingkup Substansial

Ruang lingkup substansial yang digunakan dalam penulisan tesis ini dibatasi pada pembahasan sebagai berikut :

1. Pembahasan mengenai pemanfaatan terminal untuk kawasan sekitarnya.
2. Pembahasan mengenai aktivitas penggunaan lahan di wilayah sekitar terminal.
3. Pembahasan mengenai pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar terminal.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah yang diteliti yaitu secara makro dan mikro. Wilayah makro yaitu pengaruh pembangunan Terminal Batay terhadap Kota Lahat, sedangkan untuk wilayah mikro yaitu pengaruh pembangunan terminal pada kawasan sekitar terminal atau tepatnya Bagian Wilayah Kota (BWK) II Kota Lahat. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 1.1

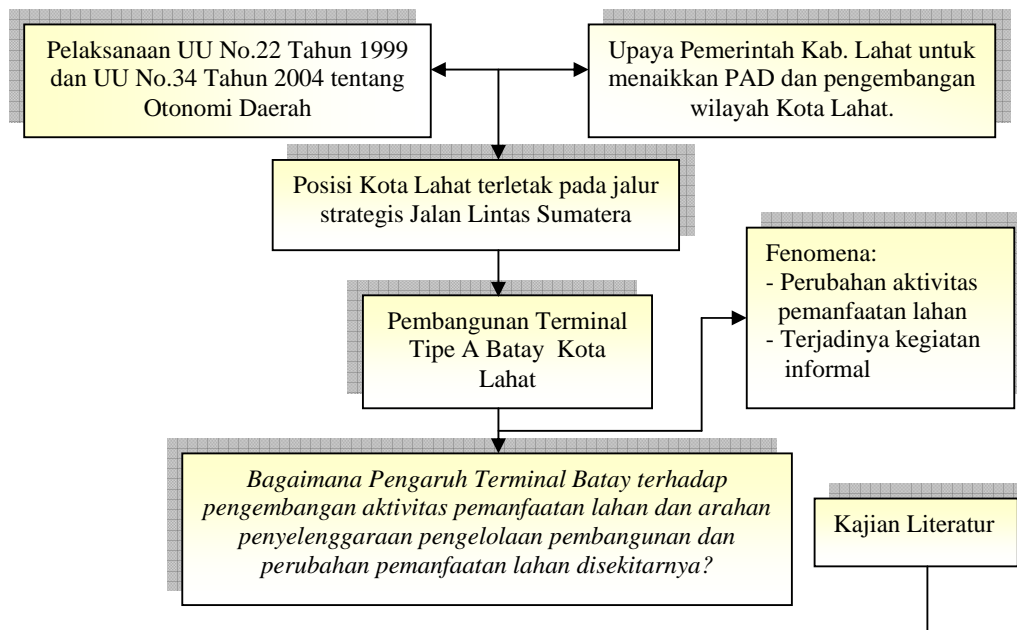
1.5 Kerangka Pemikiran

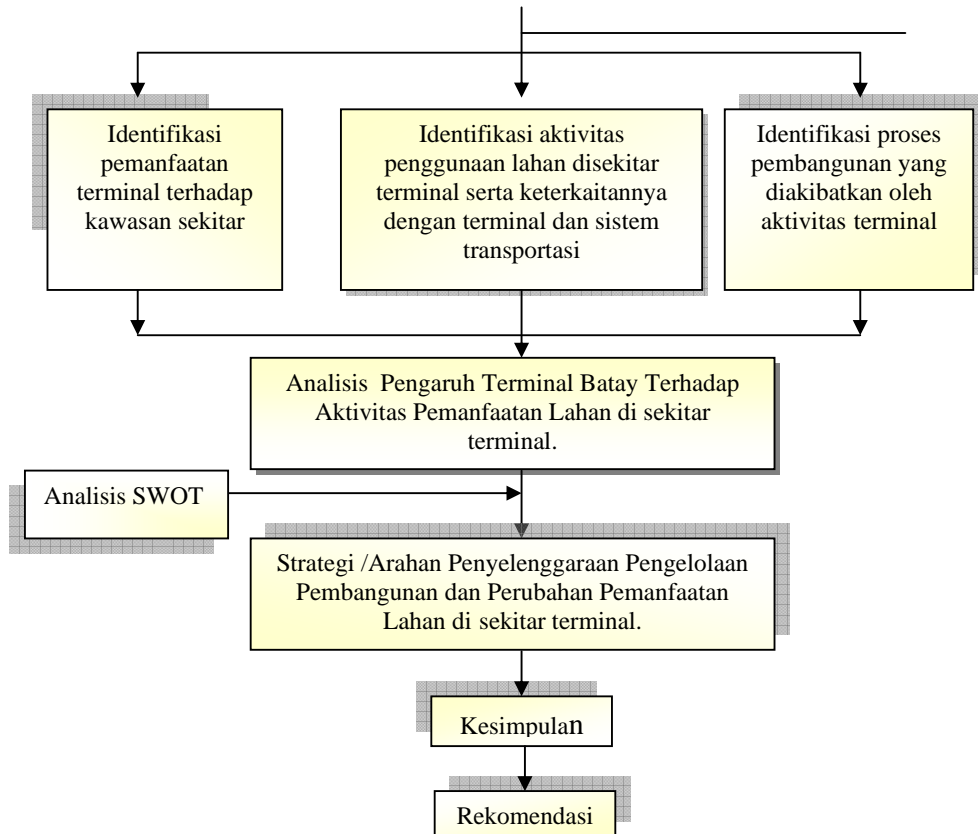
Kerangka pemikiran dari Studi mengenai pengaruh Terminal Batay terhadap pengembangan guna lahan di kawasan sekitar terminal dan BWK II Kota Lahat dilatarbelakangi oleh adanya keinginan pengembangan wilayah Kota Lahat dan upaya untuk meningkatkan PAD Kota Lahat, sehubungan dengan diberlakukannya otonomi daerah.

Posisi dan potensi Kota Lahat yang terletak di jalur strategis Jalan Lintas Sumatera dan juga dilalui jalur kereta api Palembang–Lubuk Linggau membawa pengaruh pada perkembangan aktivitas kota yang cukup pesat. Pemkab Lahat membangun Terminal Batay Kota Lahat sebagai terminal angkutan umum tipe A menggantikan terminal lama yang sudah berubah fungsi menjadi kawasan pertokoan.

Dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat juga terlihat timbulnya fenomena yang terjadi di kawasan sekitar terminal seperti terjadinya perubahan aktivitas pemanfaatan lahan dari pertanian menjadi non pertanian, yang diikuti dengan terjadinya proses informal sehubungan dengan aktivitas pemanfaatan lahan tersebut.

Dari uraian tersebut selanjutnya dapat diangkat suatu *research question* mengenai “bagaimana pengaruh pembangunan Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitarnya? dan bagaimana strategi atau arahan untuk dapat menyelenggarakan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar terminal tersebut?. Untuk memberikan gambaran yang lebih skematis atas uraian kerangka pemikiran diatas, dapat dilihat pada gambar 1.2 berikut.





GAMBAR 1.2
KERANGKA PEMIKIRAN

1.6 Pendekatan dan Metode Pelaksanaan Studi

1.6.1 Pendekatan Studi

Pendekatan studi merupakan sudut pandang dalam mencapai tujuan dan sasaran penelitian tentang pengaruh Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitar terminal dan arahan untuk menyelenggarakan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar terminal tersebut. Dalam penelitian ini ditetapkan beberapa metode pendekatan yang akan dipergunakan sebagai dasar acuan dalam melakukan suatu proses penelitian. Metode pendekatan ini mencakup landasan penelitian yang akan dipakai sebagai acuan dan merupakan suatu sistem untuk memecahkan suatu permasalahan yang terdapat didalam suatu kegiatan penelitian.

Pendekatan yang sesuai dengan tujuan dan permasalahan ini adalah pendekatan survey dengan metode deskriptif. Pendekatan survey adalah pendekatan dengan melakukan penelitian langsung ke lapangan/objek penelitian, bisa dilakukan dengan observasi, wawancara atau penyebaran kuesioner. Sementara metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2003)

1.6.2 Jenis Data

Data yang digunakan dalam penelitian sebagai bahan analisis dapat dikelompokkan menjadi data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

- Data hasil wawancara dan observasi tentang pemanfaatan terminal sebagai faktor pengubah pemanfaatan lahan di kawasan sekitar terminal
- Data hasil wawancara, kuesioner dan observasi tentang aktivitas penggunaan lahan di sekitar terminal dan keterkaitannya dengan aktivitas terminal dan sistem transportasi
- Data hasil wawancara, observasi dan kuesioner tentang proses-proses pembangunan di wilayah sekitar terminal

2. Data Sekunder

- Data luas penggunaan lahan di kawasan sekitar terminal

- Data kebijakan tata ruang Kota Lahat
- Data rencana-rencana pembangunan di kawasan sekitar terminal dan BWK II Kota Lahat
- Data kependudukan
- Data sistem transportasi yang ada di Kota Lahat

Untuk lebih jelasnya, kebutuhan data dalam Studi Pengaruh Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitar terminal dan bagaimana arahan penyelenggaraan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan tersebut, dapat dilihat pada **tabel I.1** berikut.

**TABEL I.1.
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN**

No	Variabel	Kebutuhan Data	Jenis Data	Sumber Data
1	Pemanfaatan terminal	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Lokasi terminal ✓ Aksesibilitas ✓ Pemanfaatan terminal 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Primer ✓ Sekunder 	Primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Wawancara ✓ Kuesioner ✓ Observasi Sekunder <ul style="list-style-type: none"> ✓ BAPPEDA ✓ Dishub
2	Penggunaan lahan di sekitar terminal dan keterkaitannya dengan sistem transportasi, serta layanan fasilitas kota lainnya	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Tata guna lahan ✓ Luas penggunaan lahan di sekitar terminal ✓ Aktivitas penggunaan lahan di sekitar terminal ✓ Sistem transportasi ✓ Ketersediaan layanan fasilitas kota 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Primer ✓ Sekunder 	Primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Wawancara ✓ Kuesioner ✓ Observasi Sekunder <ul style="list-style-type: none"> ✓ BAPPEDA ✓ Dishub
3	Proses-proses pembangunan di sekitar terminal	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Kegiatan Pembangunan di sekitar terminal 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Primer ✓ Sekunder 	Primer <ul style="list-style-type: none"> ✓ Wawancara ✓ Kuesioner

		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Rencana pembangunan di sekitar terminal ✓ Sistem mekanisme perizinan ✓ Kependudukan ✓ RDTRK ✓ RENSTRA ✓ PROPEDA 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Observasi Sekunder ✓ BAPPEDA ✓ DPU ✓ BPS
--	--	--	--	---

Sumber : Hasil analisa 2005

1.6.3 Teknik Pengumpulan, Pengolahan dan Penyajian Data

1.6.3.1 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dari suatu penelitian, secara umum di bagi menjadi dua, yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer merupakan pengumpulan data yang dilakukan oleh peneliti secara langsung kepada objek penelitian dilapangan, baik melalui pengamatan (*Observasi*) langsung maupun wawancara (*Interview*) serta penyebaran angket/kuisisioner, sedangkan pengumpulan data sekunder dilakukan peneliti dengan cara tidak langsung ke objek penelitian tetapi melalui penelitian terhadap dokumen-dokumen yang berkaitan dengan objek penelitian (Singarimbun, 1995).

Pengumpulan data merupakan tahapan yang dilakukan untuk mempermudah pelaksanaan analisis. Dalam studi ini, pengumpulan data terdiri atas dua cara yaitu:

1. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer yang dilakukan dalam studi ini meliputi 3 (tiga) cara :

- a. Observasi lapangan, yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan pengamatan di lapangan dan dokumentasi sehingga diketahui kondisi yang

sebenarnya. Observasi atau pengamatan langsung di lapangan ini dimaksudkan untuk memperoleh data yang tidak mungkin diperoleh dari data sekunder. Pengamatan langsung dalam penelitian ini ditujukan untuk mengamati dan mendokumentasikan pemanfaatan terminal, aktivitas penggunaan lahan di sekitar terminal dan proses-proses pembangunan yang terjadi di wilayah sekitar Terminal Batay.

- b. Wawancara, digunakan untuk memperoleh data maupun informasi secara langsung. Wawancara ditujukan pada pengguna lahan di wilayah studi
- c. Kuesioner, digunakan untuk memperoleh data maupun informasi dengan cara menyebarkan angket dan kuesioner terhadap para pengguna lahan di sekitar terminal dan para pengguna terminal.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data sekunder yaitu pengumpulan data secara tidak langsung dari sumber/obyeknya. Data ini dapat diperoleh melalui buku bacaan, dokumen penelitian atau melalui kajian literatur. Sumber yang terkait bisa instansi pemerintah maupun swasta. Dalam studi ini instansi yang dituju adalah BAPPEDA Kab. Lahat, BPS Kab.Lahat, Dinas Perhubungan Kab. Lahat, Kecamatan Kota Lahat dan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Lahat.

1.6.3.2 Teknik Pengolahan Data

Data yang telah dikumpulkan melalui teknik pengumpulan data primer maupun sekunder, kemudian diolah melalui tahapan sebagai berikut:

1) Editing

Semua yang diperoleh, baik yang merupakan data primer maupun data skunder diolah dengan melakukan reduksi data atau memilih data-data yang benar-benar dibutuhkan

dan mendukung kegiatan penelitian serta memisah-misahkan data yang sekiranya tidak mendukung penelitian sehingga mudah dalam menganalisa data tersebut.

2) Coding

Untuk yang bersifat deskriptif pengolahannya dengan membuat abstraksi / ringkasan data hasil wawancara dan pengamatan, kemudian dipilah mana yang termasuk satuan informasi, kemudian dilakukan pengkodean tiap satuan

3) Tabulasi

Tahapan pengelompokan data dan memasukan data dalam bentuk tabel analisis, sehingga dapat terlihat dan terbaca maksud data tersebut dalam analisis.

4) Analisis

Tahapan penilaian secara kualitatif dan kuantitatif sesuai dengan tujuan dan sasaran penelitian.

1.6.3.3 Teknik Penyajian Data

Dari data yang direduksi (data primer dan data skunder) disajikan dalam bentuk peta, grafik, diagram atau tetap dalam bentuk deskriptif untuk data yang bersifat kualitatif. Kegiatan kode data deskriptif didukung oleh data foto untuk memperlihatkan secara visual kondisi nyata dilapangan.

1.6.4 Teknik Sampling

1.6.4.1 Jumlah Populasi

Sesuai dengan ruang lingkup wilayah yang diambil dalam studi ini, maka jumlah populasi yang akan dijadikan dasar pengambilan sampel adalah jumlah penduduk yang ada di Bagian Wilayah Kota (BWK) II Kota Lahat. Ruang lingkup wilayah meliputi Kelurahan Pagar Agung dengan jumlah penduduk sebesar 4.134 jiwa.

1.6.4.2 Jumlah Sampel

Perhitungan jumlah sampel menurut Singarimbun, menggunakan rumus :

$$n = N / N \cdot d^2 + 1$$

dimana, n = jumlah sampel

N = jumlah populasi

d = derajat kecermatan

Nilai derajat kecermatan yang diambil dalam studi ini adalah sebesar 10%, sehingga menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan terhadap studi adalah sebesar 90%. Dengan jumlah populasi sebesar 4.134 jiwa (jumlah penduduk BWK II, dimana Terminal Batay berada di BWK II), maka jumlah sampel dalam studi ini adalah:

$$n = 4.134 / (4.134 \times (0,1)^2) + 1$$

$$n = 97,6 \text{ responden}$$

$$n = 100 \text{ responden}$$

1.6.4.3 Objek Sampling

Responden dalam kegiatan ini adalah pengguna lahan di tiap penggunaan lahan pada wilayah studi baik sebagai pemilik maupun penyewa lahan.

1.6.4.4 Teknik Sampling

Pengambilan sampel dilakukan dengan cara non random menggunakan teknik *Purposive sampling*. *Purposive Sampling* adalah teknik sampling yang didasarkan pada ciri tertentu yang dianggap mempunyai hubungan erat dengan ciri populasi. *Purposive Sampling* dalam penelitian ini merupakan teknik dengan cara mengambil sampel dan mewawancarai masyarakat yang mempunyai peran sebagai pengguna lahan dari tiap jenis

penggunaan lahan (lahan permukiman, industri dan pergudangan, komersial, jasa, lahan tidak ada bangunan, lahan publik lainnya) di wilayah studi, sehingga dapat terwakili semakin jelas kebutuhan dan permasalahan yang terjadi dengan studi tersebut.

1.6.5 Teknik Analisis

Adapun teknik analisis dari studi ini adalah diuraikan sebagai berikut:

- Deskriptif Analitik, yaitu menganalisis langsung terhadap keadaan objek studi melalui uraian, pengertian ataupun penjelasan-penjelasan baik terhadap analisis yang bersifat terukur maupun yang tidak terukur.
- Komparatif, yaitu menganalisis kondisi objek studi melalui uraian dan penjelasan yang membandingkan antara satu variabel/parameter dengan variabel/parameter lainnya baik terhadap kondisi yang bersifat terukur maupun tidak terukur.
- Interpretatif, yaitu analisis yang bertujuan untuk menginterpretasikan atas kondisi objek studi melalui uraian, pengertian ataupun penjelasan dan analisis yang bersifat terukur maupun tidak terukur.
- Analisis SWOT, adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strength*) dan Peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi dan kebijakan. Dengan demikian perencana strategis harus menganalisis faktor- faktor strategis yaitu kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam kondisi yang ada saat ini. (Freedy, 2005)

1.7 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan dalam laporan Tesis tentang Pengaruh Terminal Batay Kota Lahat Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan Di Kawasan Sekitarnya dapat diuraikan sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini menguraikan mengenai latar belakang, perumusan masalah, tujuan studi yang ingin dicapai dan sasaran stusi yang dilakukan untuk mencapai tujuan studi, ruang lingkup substansial dan spasial, kerangka pemikiran studi, metode pendekatan studi dan sistematika pembahasan.

BAB II. KAJIAN LITERATUR PENGARUH TERMINAL TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITARNYA

Meliputi teori-teori dan kebijakan yang berhubungan dengan studi yaitu konsep perkembangan kota, konsep guna lahan, sistem transportasi, interaksi antara transportasi dengan guna lahan dan arah kebijakan pembangunan.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI DAN TERMINAL BATAY KOTA LAHAT

Gambaran umum wilayah studi ini merupakan pendekatan awal dari latar belakang dan perumusan masalah di Kota Lahat. Dalam bab ini akan membahas fungsi dan peran Kota Lahat, gambaran perekonomian, karakteristik kependudukan, struktur internal kota, dan sistem pergerakan.

BAB IV ANALISIS PENGARUH TERMINAL BATAY KOTA LAHAT TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI KAWASAN SEKITARNYA

Dalam bab ini akan menguraikan mengenai analisis pengaruh Terminal Batay terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di kawasan sekitarnya serta analisis proses pembangunan yang diakibatkan oleh aktivitas terminal.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Dalam Bab ini disampaikan kesimpulan dari hasil penulisan dengan memberikan rekomendasi, baik itu rekomendasi untuk studi lanjutan maupun rekomendasi masukan bagi penyusunan kebijakan evaluasi rencana tata ruang Kota Lahat selanjutnya.

BAB II

KAJIAN LITERATUR PENGARUH TERMINAL TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITARNYA

2.1 Konsep Perkembangan Kota

2.1.1 Pengertian Kota

Dalam pengertian geografis, kota itu adalah suatu tempat yang penduduknya rapat, rumah-rumahnya berkelompok kompak, dan mata pencaharian penduduknya bukan pertanian. Sementara menurut Bintarto, 1987, kota dalam tinjauan geografi adalah suatu bentang budaya yang ditimbulkan oleh unsur-unsur alami dan non alami dengan gejala-gejala pemusatan penduduk yang cukup besar, dengan corak kehidupan yang bersifat heterogen dan materialistis dibandingkan dengan daerah di belakangnya. Tinjauan di atas masih sangat kabur dalam arti akan sulit untuk menarik batas yang tegas untuk mendefinisikan kota dan membedakannya dari wilayah desa apabila menggunakan tinjauan tersebut. Tinjauan di atas merupakan batasan kota dari segi sosial. Dalam perkembangannya, konsep-konsep kota paling tidak dapat dilihat dari 4 sudut pandang, yaitu segi fisik (morfologi), legal administratif, sosial dan fungsional. Dengan banyaknya sudut pandang dalam membatasi kota, mengakibatkan pemahaman kota dapat berdimensi jamak dan selama ini tidak satupun batasan tolok ukur kota yang dapat berlaku secara umum.

Kota dalam tinjauan fisik atau morfologi menekankan pada bentuk-bentuk kenampakan fisik dari lingkungan kota. Smailes (1955) dalam Yunus (1994) memperkenalkan 3 unsur morfologi kota yaitu penggunaan lahan, pola-pola jalan dan tipe atau karakteristik bangunan. Sementara itu Conzen (1962) dalam Yunus (1994) juga mengemukakan unsur –unsur yang serupa dengan dikemukakan Smailes, yaitu *plan, architectural style and land use*.

Berdasar pada berbagai macam unsur morfologi kota yang dikemukakan di atas, terlihat bahwa secara umum unsur-unsur morfologi kota berkisar antara karakteristik bangunan, pola jalan dan penggunaan lahan. Unsur-unsur ini yang paling sering digunakan untuk mengenali suatu daerah secara morfologis, kota atau bukan.

2.1.2 Proses Perkembangan Kota

Sejalan dengan meningkatnya populasi penduduk perkotaan maka meningkat pula kebutuhan akan lahan untuk beraktivitas dan bertempat tinggal. Dengan keterbatasan ruang di dalam kota maka timbul gejala pengambilalihan lahan non urban oleh penggunaan lahan urban di wilayah pinggiran kota yang sering disebut sebagai *urban sprawl* atau pemekaran fisik kota (Yunus, 2000). Pemekaran fisik kota menurut Northam (1975) merupakan ekspansi konsentrasi kota yang meliputi konversi lahan di wilayah pinggiran dari penggunaan yang non urban menjadi penggunaan lahan yang bersifat kekotaan.

Perkembangan perkotaan adalah suatu proses perubahan keadaan perkotaan dari suatu keadaan ke keadaan yang lain dalam waktu yang berbeda (Yunus, 1978). Proses perubahan tersebut menyangkut perubahan secara alami maupun perubahan secara artifisial dimana campur tangan manusia mengatur arah perubahan tersebut. Perkembangan kota menurut Raharjo (dalam Widyaningsih, 2001) bermakna perubahan yang dialami oleh daerah perkotaan pada aspek-aspek kehidupan dan penghidupan dari kota tersebut, dari tidak ada menjadi ada, dari sedikit menjadi banyak, dari kecil menjadi besar, dari ketersediaan lahan yang luas menjadi terbatas, dari penggunaan ruang sedikit menjadi teraglomerasi secara luas dan seterusnya.

Suatu kota akan mengalami proses pertumbuhan yang dapat berupa empat macam perubahan, yaitu:

1. Perubahan fisik (*lateral expansion*), yaitu pengisian dan perluasan areal ke arah pinggiran kota yang umumnya terjadi di sepanjang jalur jalan utama regional dan juga pembentukan wilayah-wilayah baru di kawasan pinggiran kota.
2. Perubahan struktur kota akibat pergeseran internal (*internal shift*), yaitu perubahan struktur kota akibat pergeseran penggunaan yang disebabkan adanya penyesuaian penggunaan terhadap kebutuhan pelayanan baru.
3. Pergerakan wilayah perumahan (*development of residential areas*) yaitu perpindahan atau pergerakan wilayah perumahan karena motif-motif ekonomi dan kebutuhan sosial penduduk.
4. Pergantian fungsi ekonomi (*economics of succession*), yaitu akibat adanya peningkatan nilai lahan.

Penggunaan lahan dapat berkembang akibat proses perluasan areal kekotaan. Secara garis besar ada tiga macam proses perluasan areal kekotaan (*urban sprawl*) menurut Hadi Sabari Yunus, yaitu:

1. Perembetan konsentris

Tipe pertama ini dikemukakan oleh Haevey Clark dengan *Concentric Development/low density continous development*. Jenis perembetan ini berlangsung paling lambat karena perembetan berjalan perlahan-lahan terbatas pada semua bagian luar kenampakan fisik kota. Proses perembetan ini menghasilkan bentuk kota yang relatif kompak dan peran transportasi tidak begitu besar.

2. Perembetan memanjang

Tipe ini dikenal dengan *ribbon development/linear development axial development* yang menunjukkan ketidakmerataan perembetan areal perkotaan di semua bagian sisi

luar dari kota utama. Perembetan paling cepat terlihat disepanjang jalur transportasi yang ada, khususnya yang bersifat menjari dari pusat kota.

3. Perembetan yang meloncat

Tipe ini dikenal sebagai *leaf frog development/checkerboard development* dan dianggap paling merugikan. Hal ini karena perembetan ini tidak efisien dalam arti ekonomi, tidak mempunyai estetika dan tidak menarik. Perkembangan lahan terjadi berpencaran secara sporadis dan menyulitkan pemerintah kota untuk membangun prasarana fasilitas kebutuhan hidup penduduknya. Tipe ini sangat cepat menimbulkan dampak negatif terhadap kegiatan pertanian, memunculkan kegiatan spekulasi lahan, dan menyulitkan upaya penataan ruang kota.

2.1.3 Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Dalam Perkembangan Kota

Aspek perkembangan dan pengembangan wilayah tidak dapat lepas dari adanya ikatan-ikatan ruang perkembangan wilayah secara geografis. Menurut Yunus (1981) proses perkembangan dalam arti luas tercermin dalam proses perubahan tata guna lahan. Chapin (dalam Soekonjono, 1998) mengemukakan ada 2 hal yang mempengaruhi tuntutan kebutuhan ruang yang selanjutnya menyebabkan perubahan penggunaan lahan yaitu (1) adanya perkembangan penduduk dan perekonomian, (2) pengaruh sistem aktivitas, sistem pengembangan, dan sistem lingkungan. Variabel yang berpengaruh dalam proses perkembangan kota menurut Raharjo (dalam Widyaningsih, 2001), adalah:

1. Penduduk : keadaan penduduk, proses penduduk, lingkungan sosial penduduk
2. Lokasi yang strategis, sehingga aksesibilitasnya tinggi
3. Fungsi kawasan perkotaan, merupakan fungsi dominan yang mampu menimbulkan perkembangan yang cepat, secara internal dan eksternal

4. Kelengkapan fasilitas sosial ekonomi yang merupakan faktor utama timbulnya perkembangan dan pertumbuhan pusat kota
5. Kelengkapan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah
6. Faktor kesesuaian lahan
7. Faktor kemajuan dan peningkatan bidang teknologi yang mempercepat proses pusat kota mendapatkan perubahan yang lebih maju

Menurut Soekotjo dalam Yunus (1978), faktor utama yang menarik perkembangan antara dua daerah pusat kegiatan tersebut adalah adanya jalur transportasi dan komunikasi yang baik antara kota yang satu dengan yang lain. Selain hal tersebut, prasarana kota juga merupakan pendukung utama kehidupan kota, meliputi fasilitas jalan, fasilitas listrik, fasilitas air bersih, fasilitas telepon serta fasilitas drainase (Koestoer, 2001). Fasilitas jalan baik yang menghubungkan antar bagian kota, memegang peranan yang sangat penting bagi kelancaran aktivitas penduduk dan perkembangan kota serta merupakan kerangka dasar yang membentuk struktur kota. Faktor dominan adalah manusia dan aspek kehidupan, menyangkut politik, ekonomi, sosial, kultural dan keadaan teknologinya. Dari waktu ke waktu kota selalu mengalami perubahan baik aspek fisik maupun non fisik, terkait dengan perubahan aspek kehidupan (Yunus, 1987). Perubahan tersebut terlihat pada perubahan mengenai jumlah penduduk maupun pola tata guna lahannya (Yunus, 1980).

2.1.4 Struktur Tata Ruang Kota

Struktur tata ruang kota dapat membantu dalam memberi pemahaman tentang perkembangan suatu kota. Ada 3 (tiga) teori struktur tata ruang kota yang berhubungan erat dengan perkembangan guna lahan kota dan perkembangan kota, yaitu (Chapin, 1979):

A. Teori Konsentrik (*concentric-zone concept*) yang dikemukakan EW. Burgess.

Dalam teori konsentrik ini, Burgess mengemukakan bahwa bentuk guna lahan kota membentuk suatu zona konsentris. Dia mengemukakan wilayah kota dibagi dalam 5 (lima) zona penggunaan lahan yaitu:

1. Lingkaran dalam terletak pusat kota (*central business distric atau CBD*) yang terdiri bangunan-bangunan kantor, hotel, bank, bioskop, pasar dan pusat perbelanjaan
2. Lingkaran kedua terdapat jalur peralihan yang terdiri dari: rumah-rumah sewaan, kawasan industri, dan perumahan buruh
3. Lingkaran ketiga terdapat jalur wisma buruh, yaitu kawasan perumahan untuk tenaga kerja pabrik
4. Lingkaran keempat terdapat kawasan perumahan yang luas untuk tenaga kerja kelas menengah
5. Lingkaran kelima merupakan zona penglaju (*commuter*) yang merupakan tempat kelas menengah dan kaum berpenghasilan tinggi.

B. Teori sektor (*sector concept*) yang dikemukakan oleh Hommer Hoyt. Dalam teori ini Hoyt mengemukakan beberapa masukan tambahan dari bentuk guna lahan kota yang berupa suatu penjelasan dengan penggunaan lahan permukiman yang lebihmemfokuskan pada pusat kota dan sepanjang jalan transportasi. Dalam teorinya ini, Hoyt membagi wilayah kota dalam beberapa zona, yaitu:

1. Lingkaran pusat terdapat pusat kota atau CBD
2. Sektor kedua terdapat kawasan perdagangan dan industri
3. Sektor ketiga terdapat kawasan tempat tinggal kelas rendah
4. Sektor keempat terdapat kawasan tempat tinggal kelas menengah

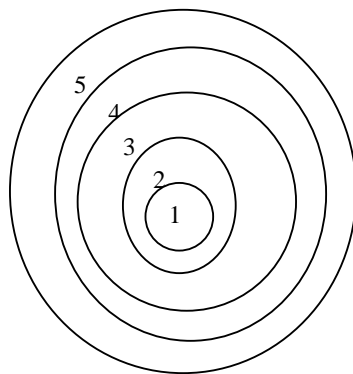
5. Sektor kelima terdapat kawasan tempat tinggal kelas atas.

C. Teori banyak pusat (*multiple-nuclei concept*) yang dikemukakan oleh R.D.McKenzie.

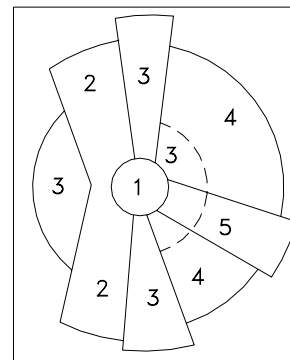
Menurut McKenzie teori banyak pusat ini didasarkan pada pengamatan lingkungan sekitar yang sering terdapat suatu kesamaan pusat dalam bentuk pola guna lahan kota daripada satu titik pusat yang dikemukakan pada teori sebelumnya. Dalam teori ini pula McKenzie menerangkan bahwa kota meliputi: pusat kota, kawasan kegiatan ekonomi, kawasan hunian dan pusat lainnya. Teori banyak pusat ini selanjutnya dikembangkan oleh Chancy Harris dan Edward Ullman yang kemudian membagi kawasan kota menjadi beberapa penggunaan lahan, yaitu:

- 1 Pusat kota atau CBD
- 2 Kawasan perdagangan dan industri
- 3 Kawasan tempat tinggal kelas rendah
- 4 Kawasan tempat tinggal kelas menengah
- 5 Kawasan tempat tinggal kelas atas
- 6 Pusat industri berat
- 7 Pusat niaga/perbelanjaan lain di pinggiran
- 8 Kawasan tempat tinggal sub urban
- 9 Kawasan industri sub urban.

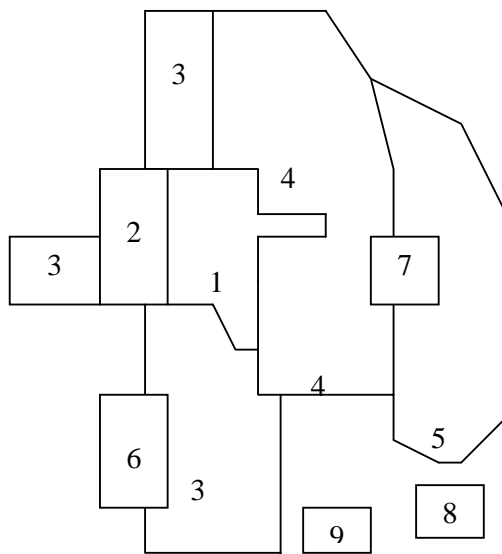
Pada perkembangan berikutnya, teori-teori diatas tidak dapat dipisahkan dengan pemanfaatan lahan itu sendiri yang berhubungan dengan nilai lahannya. Untuk lebih jelasnya mengenai tipe-tipe dari teori perkembangan kota ini, dapat dilihat pada gambar 2.1.



Teori Konsentrik



Teori Sektor



Teori Banyak Pusat

GAMBAR 2.1
TIPE-TIPE STRUKTUR TATA RUANG KOTA

Sumber: Chapin(1981)

Tipe-tipe struktur tata ruang kota diatas merupakan tipe struktur ruang yang berdasarkan pendekatan ekologi. Pendekatan ekologi memandang manusia sebagai makhluk hidup yang mempunyai hubungan interrelasi dengan lingkungannya yang terwujud dalam bentuk penggunaan lahan yaitu merupakan proses bertempat tinggal, mengembangkan keturunan, dan tempat mencari makan (Yunus,1999).

Struktur ruang kota juga dapat dijelaskan berdasarkan pendekatan morfologi. Beberapa sumber mengemukakan bahwa tinjauan terhadap morfologi kota ditekankan pada bentuk-bentuk fisik dari lingkungan kota dan hal ini dapat diamati dari kenampakan kota secara fisik yang antara lain tercermin pada sistem jalan – jalan yang ada, blok-blok bangunan baik daerah hunian ataupun bukan (perdagangan/ industri) dan juga bangunan-bangunan individual (Herbert, 1973 dalam Yunus,1999). Ada tujuh pola struktur tata ruang kota yang didasarkan pada pendekatan morfologi ini (Hudson dalam Yunus, 2003) yaitu:

1. Bentuk satelit dan pusat-pusat baru
2. Bentuk stelar atau radial
3. Bentuk cincin
4. Bentuk linier bermanik
5. Bentuk inti/kompak
6. Bentuk memencar
7. Bentuk kota bawah tanah

Apabila pola jalan sebagai indikator morfologi kota, maka ada tiga sistem pola jalan yang dikenal (Yunus, 2000), yaitu:

1. sistem pola jalan tidak teratur
2. sistem pola jalan radial konsentris

3. sistem pola jalan bersudut siku/grid.

32.2 Konsep Guna Lahan

2.2.1 Pengertian Guna Lahan

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

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

Beberapa sifat atau karakteristik lahan yang dikemukakan oleh Sujarto (1985) dan Drabkin (1980) adalah sebagai berikut:

- Secara fisik, lahan merupakan aset ekonomi yang tidak dipengaruhi oleh kemungkinan penurunan nilai dan harga, dan tidak terpengaruh oleh waktu. Lahan juga merupakan aset yang terbatas dan tidak bertambah besar kecuali melalui reklamasi.
- Perbedaan antara lahan tidak terbangun dan lahan terbangun adalah lahan tidak terbangun tidak akan dipengaruhi oleh kemungkinan penurunan nilai, sedangkan lahan terbangun nilainya cenderung turun karena penurunan nilai struktur bangunan yang ada di atasnya. Tetapi penurunan nilai struktur bangunan juga dapat meningkatkan nilai lahannya karena adanya harapan peningkatan fungsi penggunaan lahan tersebut selanjutnya.

- Lahan tidak dapat dipindahkan (*non transportable*) tetapi sebagai substitusinya intensitas penggunaan lahan dapat ditingkatkan. Sehingga faktor lokasi untuk setiap jenis penggunaan lahan tidak sama.
- Lahan tidak hanya berfungsi untuk tujuan produksi tetapi juga sebagai investasi jangka panjang (*long-term investment*) atau tabungan. Keterbatasan lahan dan sifatnya yang secara fisik tidak terdepresiasi membuat lahan menguntungkan sebagai tabungan. Selain itu investasi lahan berbeda dengan investasi barang ekonomi yang lain, dimana biaya perawatannya (*maintenance cost*) hanya meliputi pajak dan interest charges. Biaya ini relatif jauh lebih kecil dibandingkan dengan keuntungan yang akan diperoleh dari penjualan lahan tersebut.

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

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

2.2.2 Jenis Penggunaan lahan

Lahan kota terbagi menjadi lahan terbangun dan lahan tak terbangun. Lahan terbangun terdiri dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran. Sedangkan lahan tak terbangun terbagi menjadi lahan tak terbangun yang digunakan untuk aktivitas

kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka) dan lahan tak terbangun non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan, produksi dan penambangan sumber daya alam). Untuk mengetahui penggunaan lahan di suatu wilayah maka perlu diketahui komponen-komponen penggunaan lahannya. Berdasarkan jenis pengguna lahan dan aktivitas yang dilakukan di atas lahan tersebut, maka dapat diketahui komponen-komponen pembentuk guna lahan (Chapin dan Kaiser, 1979). Menurut Maurice Yeates, komponen penggunaan lahan suatu wilayah terdiri atas (Yeates, 1980): (1) permukiman, (2) industri, (3) komersial, (4) jalan, (5) tanah publik, (6) tanah kosong.

Sedangkan menurut Hartshorne, komponen penggunaan lahan dapat dibedakan menjadi (Hartshorne, 1980):

1. Private Uses, penggunaan lahan untuk kelompok ini adalah penggunaan lahan permukiman, komersial, dan industri.
2. Public Uses, penggunaan lahan untuk kelompok ini adalah penggunaan lahan rekreasi dan pendidikan.
3. Jalan

Sedangkan menurut Lean dan Goodall (1976), komponen penggunaan lahan dibedakan menjadi :

1. Penggunaan lahan yang menguntungkan

Penggunaan lahan yang menguntungkan tergantung pada penggunaan lahan yang tidak menguntungkan. Hal ini disebabkan guna lahan yang tidak menguntungkan tidak dapat bersaing secara bersamaan dengan lahan untuk fungsi yang menguntungkan. Komponen penggunaan lahan ini meliputi penggunaan lahan untuk pertokoan, perumahan, industri, kantor dan bisnis. Tetapi keberadaan guna lahan ini tidak lepas dari kelengkapan penggunaan lahan lainnya yang cenderung tidak menguntungkan,

yaitu penggunaan lahan untuk sekolah, rumah sakit, taman, tempat pembuangan sampah, dan sarana prasarana. Pengadaan sarana dan prasarana yang lengkap merupakan suatu contoh bagaimana guna lahan yang menguntungkan dari suatu lokasi dapat mempengaruhi guna lahan yang lain. Jika lahan digunakan untuk suatu tujuan dengan membangun kelengkapan untuk guna lahan disekitarnya, maka hal ini dapat meningkatkan nilai keuntungan secara umum, dan meningkatkan nilai lahan. Dengan demikian akan memungkinkan beberapa guna lahan bekerjasama meningkatkan keuntungannya dengan berlokasi dekat pada salah satu guna lahan.

2. Penggunaan lahan yang tidak menguntungkan

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

Sementara menurut Kep.Menag/KBPN No.1 tahun 1997, komponen penggunaan lahan di suatu wilayah meliputi:

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

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

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

a. Guna lahan komersial

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

b. Guna lahan industri

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

c. Guna lahan publik maupun semi publik

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

2.2.3 Perubahan Guna Lahan

Pengertian perubahan guna lahan secara umum menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian *land economics*, pengertiannya difokuskan pada proses dialih gunakannya

lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non pertanian atau perkotaan. Perubahan guna lahan ini melibatkan baik reorganisasi struktur fisik kota secara internal maupun ekspansinya ke arah luar (Pierce, 1981).

Perubahan guna lahan ini dapat terjadi karena ada beberapa faktor yang menjadi penyebab. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982):

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

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

Menurut Chapin, 1996, perubahan guna lahan adalah interaksi yang disebabkan oleh tiga komponen pembentuk guna lahan, yaitu sistem pembangunan, sistem aktivitas dan sistem lingkungan hidup. Didalam sistem aktivitas, konteks perekonomian aktivitas perkotaan dapat dikelompokkan menjadi kegiatan produksi dan konsumsi. Kegiatan produksi membutuhkan lahan untuk berlokasi dimana akan mendukung aktivitas produksi diatas. Sedangkan pada kegiatan konsumsi membutuhkan lahan untuk berlokasi dalam rangka pemenuhan kepuasan.

Kegiatan produksi dan konsumsi, keduanya bertemu pada sistem pasar dan harga lahan menjadi nilai standar untuk menentukan nilai lahan. Setiap aktivitas perkotaan memiliki nilai sewa lahan untuk lokasi spesifik, yang dipengaruhi oleh nilai-nilai strategis yang diharapkan dan kemampuan kapasitas pembiayaan. Nilai lahan tertinggi akan mengalahkan kompetisi didalam menawar dan memperoleh lahan untuk berlokasi.

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

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

Hasil dari sistem pembangunan, yaitu pada sistem aktivitas, aspek permintaan dan penawaran lahan, tata guna lahan dan nilai pasar lahan akan menjadi titik awal dari penawaran lahan atau menjadi karakteristik pertumbuhan langkah berikutnya.

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

penggunaan lahan kota. Secara umum, perubahan penggunaan lahan memiliki pengertian sebagai suatu penggunaan baru atas lahan yang berbeda dengan penggunaan lahan sebelumnya.

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perkembangan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinant*). Menurut Santoso (1999), secara rasional pembangunan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya adalah penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Lahan dengan nilai lahan rendah, seperti lahan-lahan pertanian, berubah menjadi aktivitas kota dengan nilai lahan yang lebih tinggi dan selanjutnya aktivitas kota ini berubah menjadi aktivitas kota lainnya dengan diikuti peningkatan nilai lahan. Jadi, perubahan penggunaan lahan kota terjadi karena pergantian kegiatan kurang produktif menjadi kegiatan lain yang lebih produktif (Jayadinata, 1991).

2.2.4 Faktor-Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Perubahan Guna Lahan

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

1. Sistem aktivitas kota
2. Sistem pengembangan lahan

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

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

TABEL II.1
SISTEM UTAMA PEMBENTUK POLA & INTENSITAS
PENGUNAAN LAHAN KOTA

Komponen	Agen Utama	Sub Sistem
Sistem Aktivitas	Perorangan dan Rumah Tangga	Kegiatan Pendukung Rumah Tangga Kegiatan Sosial Kegiatan Interaksi Sosial Kegiatan Olah Raga dan Rekreasi Kegiatan Istirahat dan Santai
	Perusahaan	Kegiatan Produksi Kegiatan Jasa bagi Perorangan, Rumah Tangga, Perusahaan dan Institusi
	Institusi	Kegiatan Pengembangan SDM Kegiatan Pelayanan Sarana dan Prasarana dasar Kegiatan Peningkatan Kesejahteraan kelompok tertentu
Sistem Pengembangan Lahan	Pemiliki Asal Lahan	Pemasaran Lahan
	Pengembang	Pengembangan Lahan
	Konsumen	Pembelian atau Penyewaan Lokasi dan Fasilitas
	Penyandang Dana	Pembiayaan transaksi, Pembebasan, dan Pembangunan Lahan
	Pemerintah	Pemeriksaan, Persetujuan Pemanfaatan dan Pengembangan lahan

Sumber: Modifikasi dari Chapin, 1995

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

1. Individu dan rumah tangga, dengan komponen-komponennya:
 - a. Kegiatan rutin rumah tangga
 - b. Kegiatan sosial
 - c. Kegiatan interaksi sosial
 - d. Kegiatan rekreasi

- e. Kegiatan istirahat dan santai
- 2. Perusahaan
 - a. Kegiatan produksi
 - b. Kegiatan pelayanan individu, rumah tangga, perusahaan dan kelembagaan
- 3. Kelembagaan/institusi
 - a. Kegiatan pembangunan manusia
 - b. Kegiatan dasar pelayanan masyarakat
 - c. Kegiatan-kegiatan pada kelompok tertentu

Faktor-faktor yang mempengaruhi pengembangan guna lahan adalah:

1. Topografi

Topografi merupakan faktor pembatas bagi perkembangan suatu kawasan karena topografi tidak dapat berubah kecuali dalam keadaan yang labil. Meskipun demikian usaha yang dilakukan manusia untuk mengubah topografi atau mengatasi keadaan ketinggian, kelerengan tanah misalnya dengan menggali bukit, menguruk tanah, reklamasi laut/rawa dapat mengurangi hambatan.

2. Penduduk

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

3. Nilai lahan

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinants*). Dalam perspektif ekonomi, penggunaan sebidang lahan perkotaan

ditentukan pasar lahan perkotaan (*the urban land market*). Ini berarti bahwa lahan merupakan komoditi yang diperdagangkan sehingga penggunaannya ditentukan oleh tingkat demand dan supply. Sesuai dengan teori keseimbangan klasik harga lahan menjadi fungsi biaya yang menjadikan lahan produktif dan fungsi pendapatan dari pengembangan suatu lahan. Seperti yang diungkapkan (Santoso, 1999), secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Jadi faktor ekonomi menjadi pegangan dalam pengambilan keputusan untuk mengembangkan sebidang lahan.

4. Aksesibilitas

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

5. Prasarana dan Sarana

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

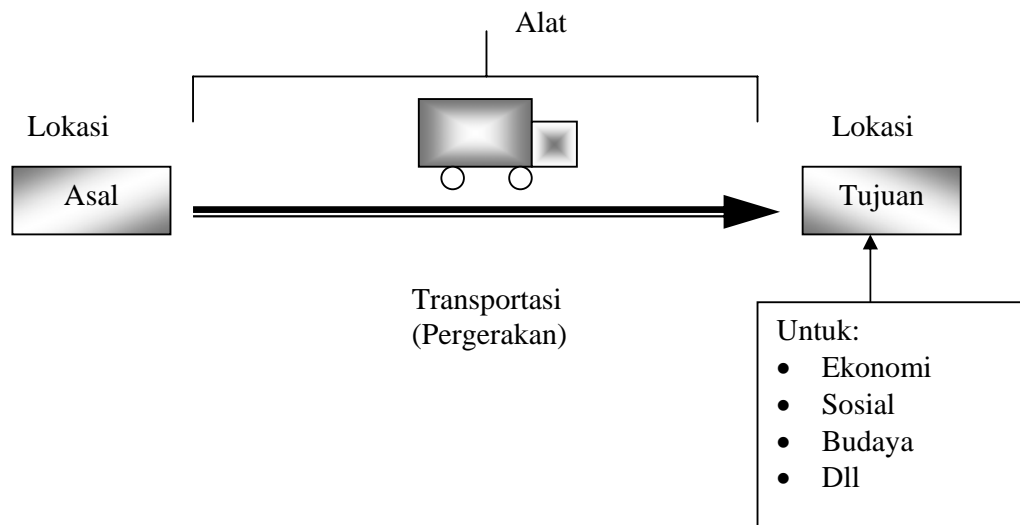
6. Daya dukung lingkungan

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

2.3 Transportasi

2.3.1 Pengertian Transportasi

Tujuan dari perencanaan transportasi adalah memperkirakan jumlah serta lokasi kebutuhan transportasi pada masa mendatang atau pada rencana yang akan digunakan untuk berbagai kebijakan investasi perencanaan transportasi (Tamin, 1997). Transportasi diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu (Miro,1997). Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut, jika salah satu dari tiga dimensi tersebut tidak ada maka bukanlah transportasi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 2.2 berikut:



GAMBAR 2.2
PENGERTIAN TRANSPORTASI

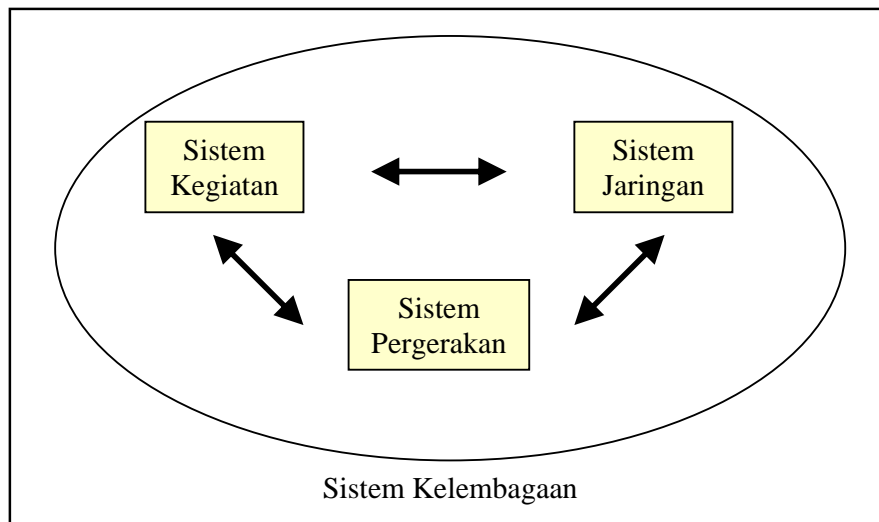
Sumber: Fidel Miro, 1997

2.3.2 Sistem Transportasi

Sementara itu Ofyar Z Tamin (1993) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu:

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

Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro, seperti yang terlihat pada gambar 2.3 berikut.



GAMBAR 2.3
SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Sumber: Tamin (2000)

Setiap tata guna tanah atau sistem kegiatan akan mempunyai suatu tipe kegiatan tertentu yang mampu membangkitkan pergerakan dan dapat menarik pergerakan. Konsekuensi dari beragamnya fungsi guna lahan akan mempengaruhi bangkitan dan tarikan lalu lintas pada suatu ruas jalan (Tamin, 2000). Jumlah bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas tergantung dari intensitas kegiatan didalam fungsi lahan. Semakin

tinggi tarikan dan bangkitan perjalanan yang ada pada suatu kawasan/wilayah, semakin tinggi pula dan beragam fungsi guna lahan yang berkembang.

Pergerakan yang timbul tersebut jelas membutuhkan suatu moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem jaringan, meliputi jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus, stasiun kereta api, bandara dan pelabuhan laut.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menimbulkan pergerakan manusia/barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Perubahan pada sistem kegiatan akan membawa pengaruh pada sistem jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula dengan perubahan pada sistem jaringan akan mengakibatkan sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan akan sangat penting dalam mengakomodasikan sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang lancar yang selanjutnya akan berpengaruh pula pada sistem jaringan dan sistem kegiatan, jadi ketiganya saling mempengaruhi.

2.3.3 Terminal

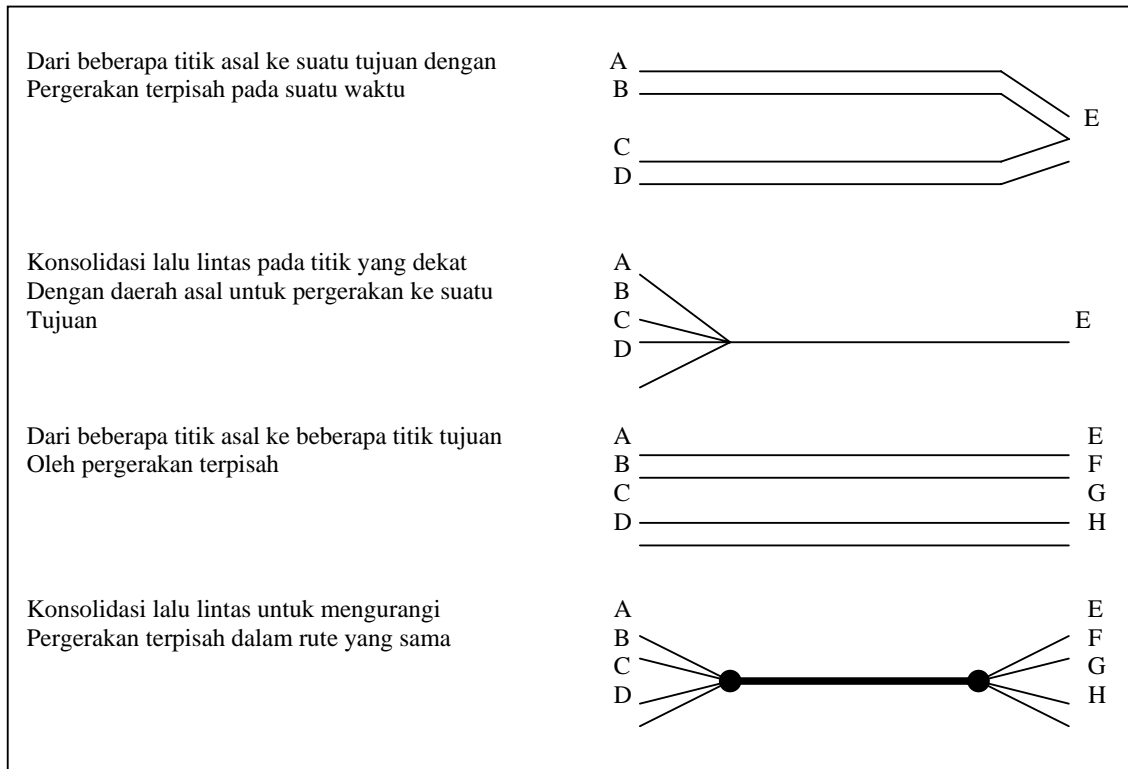
Sebagai bagian dari sistem transportasi keberadaan terminal tidak dapat dipisahkan dari komponen transportasi yang lain, khususnya sistem angkutan umum. Dalam sistem jaringan rute secara keseluruhan, terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan tempat lintasan rute bertemu. Dengan demikian akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem transportasi secara keseluruhan.

Dalam sistem transportasi, terminal berperan sebagai fasilitas perpindahan (transfer) dan merupakan tempat berlangsungnya berbagai aktivitas yang menginginkan perpindahan tersebut. Aktivitas yang berlangsung dalam terminal sangat kompleks

khususnya bagi penumpang dan operator kendaraan. Bagi penumpang, kegiatan yang berlangsung dalam terminal mulai dari masuk terminal, membeli tiket, sampai memperoleh angkutan sesuai kebutuhan dan tujuannya.

Warpani (1990), dalam sistem transportasi selalu terjadi pergerakan untuk memindahkan penumpang atau barang dari satu tempat ketempat lainnya. Pergerakan tersebut terpisah karena memiliki tujuan perjalanan yang berbeda. Dengan demikian jumlah perjalanan yang ditimbulkan oleh pergerakan sangat banyak. Jika pergerakan tersebut merupakan arus lalu lintas masuk ke sebuah kota, pada jumlah tertentu akan menambah keruwetan kota. Untuk itu dilakukan konsolidasi lalu lintas (Delaney, 1974). Konsolidasi lalu lintas pada dasarnya adalah suatu cara untuk mengurangi beban jaringan jalan akibat volume lalu lintas dengan memindahkan lalu lintas dari kendaraan kecil ke kendaraan yang lebih besar (pooling), atau sebaliknya (distribusi). Pada titik-titik pertemuan perjalanan tersebut diperlukan suatu tempat yang dapat menjamin perpindahan tersebut dengan lancar, yang disebut terminal (Delaney 1974).

Karakteristik perjalanan yang dapat mempengaruhi kebutuhan terminal adalah beberapa perjalanan terpisah yang memiliki satu tujuan tertentu atau beberapa perjalanan terpisah yang memiliki tujuan berbeda pula, tetapi pada suatu tempat akan melalui jalur yang sama (gambar 2.4.)



GAMBAR 2.4

KEBUTUHAN TERMINAL DALAM KONSOLIDASI LALU LINTAS

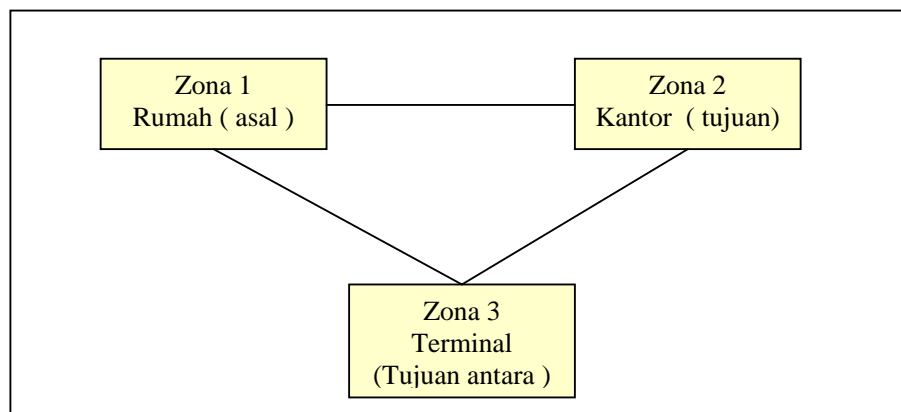
Sumber : Delaney (1974)

Dalam gambar tersebut tampak bahwa pada pertemuan masing-masing perjalanan terdapat suatu titik. Pada titik tersebut terjadi aktivitas perpindahan penumpang dari satu moda ke moda yang lainnya untuk digabungkan atau didistribusikan. Titik tersebut berfungsi mengurangi *overlapping* perjalanan sehingga dapat mengurangi beban jalan. Pada kota-kota dengan intensitas perjalanan atau volume lalu lintas cukup tinggi, konsolidasi ini akan sangat membantu dalam mengurangi kemacetan/tundaan perjalanan. Namun jumlah titik tersebut perlu dibatasi sedemikian rupa sehingga jarak antara satu titik dengan titik lain tidak menimbulkan tundaan perjalanan yang lebih besar.

Terminal dibutuhkan karena arus penumpang dan kendaraan tidak datang secara serentak. Sehingga sering kali terjadi proses menunggu (waktu tunggu) sebelum kendaraan atau penumpang tersebut diangkut oleh kendaraan.

2.3.3.1 Definisi Terminal

Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978). Perjalanan yang dibangkitkan oleh suatu *zone* tidaklah selalu menjadi tujuan akhir dari pergerakan. Perjalanan ini mungkin harus melalui tujuan antara yang dapat diartikan sebagai kebutuhan semua perjalanan (Warpani, 1990). Untuk dapat lebih jelas dapat dilihat pada gambar berikut ini:



GAMBAR 2.5
KEBUTUHAN SEMUA PERJALANAN

Sumber : Warpani (1974 :109)

Pada gambar terlihat bahwa terjadi perjalanan dari zone 1 ke zone ke 2, sedangkan perjalanan ke zone 3 adalah kebutuhan untuk menggantikan kendaraan.

Pengertian terminal berdasarkan undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalulintas dan angkutan jalan adalah merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum antara lain berupa tempat untuk naik

turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan umum serta tempat perpindahan intra dan moda transportasi.

Pengertian terminal yang lain adalah menurut Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana dalam Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya dalam Kota dan antar Kota. Disebut juga bahwa terminal angkutan jalan raya adalah :

1. Titik simpul tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan, tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang, tempat perpindahan penumpang atau barang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta tuntutan efisiensi transportasi.
2. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus penumpang dan barang
3. Prasarana angkutan dan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang dan barang
4. Dari unsur tata ruang, terminal mempunyai peran penting bagi efisiensi kehidupan dan perkembangan wilayah dan kota.

2.3.3.2 Jenis Terminal

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No 31 tahun 1995, terminal dibedakan berdasarkan jenis angkutan menjadi:

- a) Terminal penumpang yaitu merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- b) Terminal barang yaitu terminal yang diperuntukkan bagi keperluan bongkar muat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi.

Sedangkan terminal penumpang berdasarkan fungsi pelayanan dibagi menjadi :

- 1) Terminal penumpang tipe A , berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi, dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- 2) Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan.
- 3) Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan kota atau angkutan pedesaan.

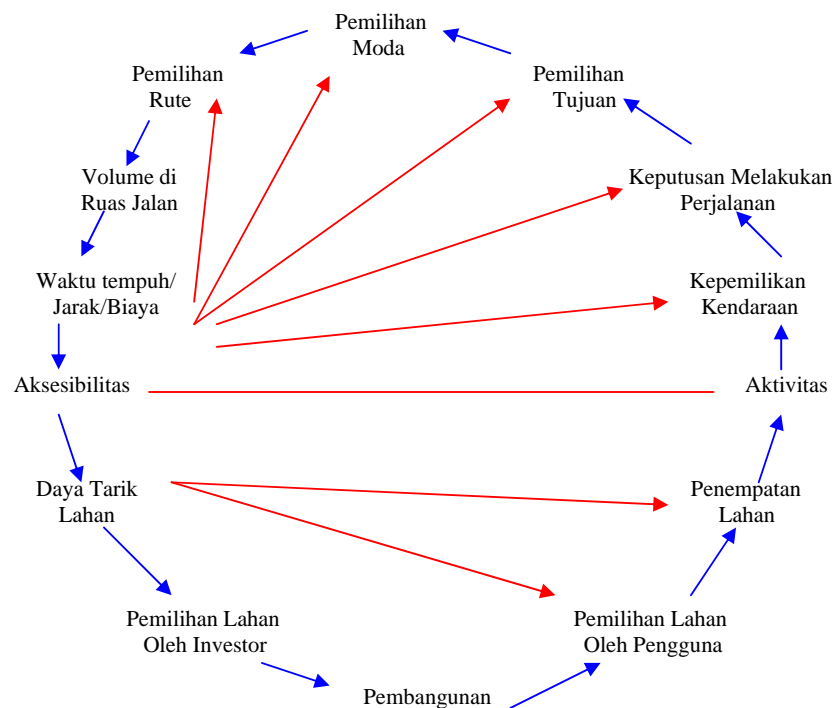
2.3.3.3 Fungsi Terminal

Fungsi terminal menurut Pedoman Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya Dalam Kota dan Antar Kota (Dirjen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sistem Prasarana) dapat ditinjau dari tiga unsur yang terkait dengan terminal yaitu:

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda atau kendaraan yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi serta fasilitas-fasilitas parkir bagi kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah antara lain adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus kendaraan umum.
3. Fungsi terminal bagi operator bus adalah untuk pengaturan pelayanan operasional bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan fasilitas pangkalan.

2.4 Interaksi Antara Guna Lahan Dengan Sistem Transportasi

Terdapat interaksi yang kuat antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan. Distribusi geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung bersama untuk mendapatkan pola dan besaran pergerakan (sistem pergerakan). Tingkat pelayanan transportasi, atau dengan kata lain, lancar tidaknya pergerakan pada jaringan transportasi akan mempunyai efek *feedback* atau timbal balik terhadap pemilihan lokasi dan perkembangan tata guna lahan (Nasution, 2003). Hubungan timbal balik antar subsistem tersebut dalam sistem tata guna lahan dan transportasi darat seperti terlihat pada gambar 2.6 berikut:



GAMBAR 2.6
INTERAKSI TRANSPORTASI – GUNA LAHAN

Sumber: Nasution (2003)

Pada gambar diatas merupakan gambaran keterkaitan singkat sebagai berikut:

1. Distribusi guna lahan menentukan lokasi kegiatan
2. Distribusi kegiatan dalam ruang membutuhkan/menimbulkan interaksi spasial dalam sistem transportasi
3. Distribusi prasarana sistem transportasi menciptakan tingkat keterhubungan spasial dari suatu lokasi (yang bisa dinilai sebagai tingkat aksesibilitas)
4. Distribusi aksesibilitas dalam ruang menentukan pemilihan lokasi yang menghasilkan perubahan dalam sistem guna lahan

2.4.1 Terminal Sebagai Pusat Pertumbuhan

Pertumbuhan dan perkembangan suatu kawasan atau daerah selalu diawali dengan adanya pusat- pusat pertumbuhan. Intensitas pusat pertumbuhan akan mempengaruhi kecepatan pertumbuhan dan perkembangan wilayah tersebut dan dalam kondisi tertentu pertumbuhan dan perkembangan suatu kawasan dapat memperlambat pertumbuhan kawasan sekitarnya. Berdasarkan kegiatannya, pusat pertumbuhan dapat berupa pasar, pusat pemerintahan, terminal, pelabuhan, tempat rekreasi dan sebagainya.

Menurut Whyne- Hammond (dalam Daldjoeni, 1998), Perkembangan wilayah terutama pinggiran kota disebabkan oleh tiga hal yaitu pertama, meningkatnya pelayanan sistem transportasi kota dan kemampuan memiliki kendaraan yang meningkat yang membuat jarak tidak menjadi masalah. Akibatnya terjadi eksploitasi lahan *sub urban* menjadi kawasan perumahan dan penduduk kota. Kedua, bertambahnya penduduk *sub urban*, yang meramaikan *sub urban* tersebut, sebab disamping penduduk baru yang datang tidak hanya dari kota saja tetapi juga dari desa-desa sekitarnya. Ketiga, meningkatnya taraf

kehidupan penduduk *sub urban* yang memungkinkan orang mendapatkan rumah yang lebih baik dan ideal.

Sementara menurut *O'Sullivan* (2003) terdapat 5 faktor yang mengakibatkan suburban: pertama adalah penurunan biaya komuting telah meningkatkan tingkat aksesibilitas lokasi suburban, kedua adalah masalah dipusat kota seperti kemacetan dan ketidak nyamanan mendorong penduduk pindah ke suburban, ketiga adalah tersedianya tenaga kerja di daerah suburb karena mereka tinggal disitu, keempat adalah biaya komuting yang lebih rendah dan kelima adalah sistem administrasi kota tidak komprehensif untuk perumahan sehingga banyak yang pindah ke suburban.

Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait (agglomerasi ekonomi, *Richardson*, 1978) atau dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktifitas kawasan terminal.

Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa, dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah tersebut. Selain itu peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan (*Catanese*, 1986; *Forbes* 1986 ; *Thee*, 1994).

Di samping itu karena terminal sebagai tempai transit baik untuk angkutan umum

penumpang antar kota maupun antar wilayah, mempunyai peran yang penting. Terminal sebagai simpul pertemuan angkutan umum penumpang menjadi titik potensial pengembangan kawasan, pusat kegiatan dan pertumbuhan.

2.5 Arah Kebijakan Pembangunan

Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (Laut, darat, Udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan di tingkat daerah di jabarkan rencana tata ruang wilayah(Riyadi, 2002)

Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, penyelenggaraan Otonomi Daerah dilaksanakan dengan memberikan kewenangan yang luas, nyata, dan bertanggung jawab kepada Daerah. Pemberian kewenangan yang luas kepada Daerah memerlukan koordinasi dan pengaturan untuk lebih mengharmoniskan dan menyelaraskan pembangunan, baik pembangunan Nasional, Pembangunan Daerah maupun pembangunan antardaerah.

Pembangunan yang ditujukan untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat haruslah terintegrasi dengan pelaksanaan pembangunan di daerah dengan memanfaatkan sumber-sumber daya yang dimiliki daerah, baik sumber daya alam maupun sumber daya manusia. Upaya tersebut dilakukan secara berkelanjutan berdasarkan kemampuan daerah sendiri dengan memperhatikan kondisi yang ada serta kemampuan menjawab tantangan yang timbul dari perkembangan di daerah maupun nasional.

Untuk mengatur perencanaan pembangunan nasional yang lebih baik dan terpadu maka pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No.25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Undang-Undang ini mencakup landasan hukum di bidang perencanaan pembangunan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Dalam Undang-Undang ini ditetapkan bahwa Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara pemerintahan di pusat dan Daerah dengan melibatkan masyarakat.

Menurut Wiliam N Dunn (1998) menyebutkan bahwa proses kebijakan adalah serangkaian aktifitas intelektual yang dilakukan di dalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat politis. Aktifitas politis tersebut dijelaskan sebagai proses pembuat kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung, yang diatur menurut urutan waktu, yaitu dimulai dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan penilaian kebijakan.

Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional menurut UU No.25 tahun 2004 mencakup lima pendekatan dalam seluruh rangkaian perencanaan, yaitu:

1. Politik
2. Teknokratik
3. Partisipatif
4. Atas-bawah (*top-down*)
5. Bawah-atas (*bottom-up*)

Sementara berdasarkan UU No 25/2004 tersebut, perencanaan pembangunan terdiri dari empat (4) tahapan yakni:

1. Penyusunan rencana;
2. Penetapan rencana;
3. Pengendalian pelaksanaan rencana; dan
4. Evaluasi pelaksanaan rencana.

Keempat tahapan diselenggarakan secara berkelanjutan sehingga secara keseluruhan membentuk satu siklus perencanaan pembangunan yang utuh.

2.6 Ringkasan Kajian Literatur

Berdasarkan hasil kajian literatur di atas, maka dapat disimpulkan teoritis untuk menjawab permasalahan yang diangkat dalam studi ini :

- Kriteria pertumbuhan perkotaan di suatu daerah bisa dilihat dari adanya dinamika pertumbuhan (kesempatan kerja, jumlah penduduk, dan perubahan pemanfaatan ruang).
- Penggunaan lahan adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud-maksud pembangunan secara optimal dan efisien (Sugandhy, 1989), selain itu penggunaan lahan dapat diartikan pula suatu aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan (Soegino, 1987). Penggunaan lahan dapat diartikan juga sebagai wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada suatu waktu (Jayadinata, 1992).
- Kegiatan transportasi yang terwujud menjadi lalu lintas pada hakekatnya adalah kegiatan yang menghubungkan dua lokasi guna lahan dari suatu tempat ke tempat lain, yang berarti memindahkannya dari satu guna lahan ke guna lahan yang lainnya, dan hal ini berarti mengubah nilai ekonomi orang atau barang tersebut.
- Terminal bus, jalan, kendaraan dan sistem operasi membentuk suatu kesatuan sistem transportasi menjadi kerangka dalam pembentukan pusat pertumbuhan perkotaan.

Adanya sistem transportasi tersebut membuka suatu daerah dan menjadikan daerah mempunyai aksesibilitas yang tinggi sehingga lokasi daerah menjadi strategis. Pengaruh terminal bus dalam pertumbuhan dan perkembangan kawasan merupakan suatu lingkaran dengan terminal sebagai pusat kegiatan dan mempunyai hubungan langsung dengan keberadaan terminal.

- Adanya dinamika pertumbuhan dan perkembangan kawasan tersebut membutuhkan pengelolaan yang sesuai: (a) Rencana tata ruang dan kawasan yang sesuai dengan dinamika pertumbuhan, (b) pengendalian pemanfaatan ruang dengan memperhatikan dinamika masyarakat untuk menerima dan mendukung, (c) Memelihara pertumbuhan dan perkembangan dengan memberikan fasilitas pendukung sesuai dengan kebutuhan.
- Terminal didefinisikan sebagai tempat pergantian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, sedangkan fungsi utama terminal adalah untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978).
- Terminal mempunyai peran yang sangat penting dalam pengembangan wilayah suatu kota. Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa, dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan peningkatan kondisi wilayah yang pada akhirnya berdampak pada perkembangan wilayah didaerah tersebut.
- Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (Laut, darat, Udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial

ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan di tingkat daerah di jabarkan rencana tata ruang wilayah (Riyadi, 2002).

- Untuk mengatur perencanaan pembangunan nasional yang lebih baik dan terpadu di Indonesia maka pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No.25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Undang-Undang ini mencakup landasan hukum di bidang perencanaan pembangunan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah.

TABEL II.2
TABULASI KAJIAN LITERATUR

No	Teori/Pendapat	Indikator	Parameter	Variabel
1	<p>GUNA LAHAN Penggunaan lahan adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud-maksud pembangunan secara optimal dan efisien (Sugandhy, 1989 :1), selain itu penggunaan lahan dapat diartikan pula suatu aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan (Soegino, 1987 :24). Penggunaan lahan dapat diartikan juga sebagai wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada suatu waktu (Jayadinata, 1992). Berdasarkan jenis pengguna lahan dan aktivitas yang dilakukan di atas lahan tersebut, maka dapat diketahui komponen-komponen pembentuk guna lahan (Chapin dan Kaiser, 1979 : 28-30). Menurut Maurice Yeates, komponen penggunaan lahan suatu wilayah terdiri atas (Yeates, 1980): (1) permukiman, (2) industri, (3) komersial, (4) jalan, (5) tanah publik, (6) tanah kosong. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982): (1)Perluasan batas kota (2) Peremajaan di pusat kota (3) Perluasan jaringan infrastruktur (4) Tumbuh dan hilangnya pemusatan aktivitas tertentu.</p>	<p>- Guna Lahan</p> <p>-Perubahan Guna Lahan</p>	<p>- Permukiman - Perdagangan - Perindustrian - Pendidikan - Pelayanan sosial</p> <p>- Perluasan kota - Peremajaan kota - Jaringan Infrastruktur - Tumbuhnya aktivitas tertentu</p>	<p>- Aktivitas Pemanfaatan Lahan - Penggunaan Lahan</p>
2	<p>TRANSPORTASI Ofyar Z Tamin (1993) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu:</p>			

3	<p>1. Sistem kegiatan 2. Sistem jaringan prasarana transportasi 3. Sistem pergerakan lalu lintas 4. Sistem kelembagaan</p> <p>Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro. Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menimbulkan pergerakan manusia/barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Perubahan pada sistem kegiatan akan membawa pengaruh pada sistem jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula dengan perubahan pada sistem jaringan akan mengakibatkan sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut.</p> <p>Sebagai bagian dari sistem transportasi keberadaan terminal tidak dapat dipisahkan dari komponen transportasi yang lain, khususnya sistem angkutan umum. Dalam sistem jaringan rute secara keseluruhan, terminal bus merupakan simpul utama dalam jaringan tempat lintasan rute bertemu. Dengan demikian akan mempengaruhi efisiensi dan efektifitas sistem transportasi secara keseluruhan.</p> <p>INTERAKSI ANTARA GUNA LAHAN-TRANSPORTASI</p> <p>Terdapat interaksi yang kuat antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan. Distribusi geografis antara tata guna lahan (sistem kegiatan) serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi (sistem jaringan) digabung bersama untuk mendapatkan pola dan besaran pergerakan (sistem pergerakan). Tingkat pelayanan transportasi, atau dengan kata lain, lancar tidaknya pergerakan pada jaringan transportasi akan mempunyai efek feedback atau timbal balik terhadap pemilihan lokasi dan perkembangan tata guna lahan (Nasution, 2003:69).</p> <p>Karakteristik di kawasan terminal dimulai dengan adanya tiga unsur utama (kendaraan, penumpang/barang, dan pengelola) yang menumbuhkan dan mengembangkan kegiatan lain. Adanya aktifitas ketiga komponen ini menarik aktifitas lain yang terkait (agglomerasi ekonomi, <i>Richarson</i>, 1978) atau dikatakan bahwa aktifitas komponen utama terminal menjadi inti bagi pertumbuhan aktivitas kawasan terminal</p> <p>Pembangunan terminal di wilayah pinggiran kota akan sangat berpengaruh terhadap perkembangan wilayah disekitarnya. Keberadaan terminal dapat menambah aktivitas, seperti perdagangan, jasa, dan transportasi di wilayah tersebut, sehingga mampu meningkatkan aksesibilitas serta dapat menyerap tenaga kerja, ini dapat memberikan nilai tambah yang mampu menarik sumberdaya ke sekitar lokasi tersebut. Apabila hal ini terus berkembang dapat menyebabkan</p>	<p>- Sistem Transport</p> <p>- terminal</p> <p>- Interaksi guna lahan dan transportasi</p> <p>- terminal sebagai pusat pertumbuhan</p>	<p>- Sistem kegiatan - Sistem Jaringan - Sistem pergerakan</p> <p>- Lokasi terminal - Aksesibilitas</p> <p>- guna lahan: ✓ Permukiman ✓ Perdagangan ✓ Perindustrian ✓ Pendidikan ✓ Pelayanan sosial</p> <p>- sistem transportasi: ✓ sistem kegiatan ✓ sistem jaringan ✓ sistem pergerakan</p>	<p>- terminal dan sistem transportasi - pemanfaatan terminal</p> <p>- Guna lahan, keterkaitan dengan sistem transportasi</p> <p>Pemanfaatan terminal sebagai faktor pengubah aktivitas pemanfaatan</p>
---	---	--	---	--

4	<p>peningkatan kondisi wilayah tersebut. Selain itu peningkatan perdagangan dan transportasi yang ada pada wilayah itu akan mempengaruhi hampir seluruh sektor. Perubahan ini menyebabkan perkembangan wilayah kota secara keseluruhan (Catanese, 1986 : 16-17 ; Forbes 1986 ; Thee, 1994).</p> <p>ARAH KEBIJAKAN PEMBANGUNAN Kebijakan pengembangan wilayah adalah berupa arahan-arahan pengembangan kawasan-kawasan produksi, pusat permukiman, simpul-simpul transportasi (Laut, darat, Udara) serta jaringan infrastruktur pendukungnya sesuai dengan tujuan sosial ekonomi yang diharapkan. Perumusan kebijakan ini biasanya didasarkan pada kondisi fisik dan sosial ekonomi wilayah. Ditingkat nasional, arah kebijakan pengembangan sosial ekonomi dan pengembangan wilayah di jelaskan dalam GBHN dan PROPENAS, sedangkan di tingkat daerah di jabarkan rencana tata ruang wilayah (Riyadi, 2002).</p> <p>Untuk mengatur perencanaan pembangunan nasional yang lebih baik dan terpadu maka pemerintah mengeluarkan Undang-Undang No.25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN). Undang-Undang ini mencakup landasan hukum di bidang perencanaan pembangunan baik oleh Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Daerah. Dalam Undang-Undang ini ditetapkan bahwa Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara pemerintahan di pusat dan Daerah dengan melibatkan masyarakat.</p>	<p>- Kebijakan pemerintah untuk pembangunan</p>	<p>-Kegiatan pembangunan di sekitar terminal -Rencana pembangunan di sekitar terminal -Kependudukan -PROPEDA -RDTRK -RENSTRA</p>	<p>lahan. - Guna lahan di sekitar terminal</p> <p>- Proses-proses pembangunan di sekitar terminal</p>
---	--	---	--	---

BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI DAN TERMINAL BATAY KOTA LAHAT

3.1 Kondisi Fisik Alam

3.1.1 Letak Geografis

Kota Lahat merupakan ibukota dari Kabupaten Lahat yang termasuk bagian dari Propinsi Sumatera Selatan. Letak geografis Kabupaten Lahat berada di antara 3,25 derajat s/d 4,15 derajat Lintang selatan dan 102,37 derajat s/d 103,45 derajat bujur timur.

Secara administratif Kabupaten Lahat berbatasan sebelah utara dengan Kabupaten Muara Enim dan kabupaten Musi Rawas; Sebelah selatan dengan Kota Pagar Alam dan Propinsi Bengkulu; Sebelah timur dengan Kabupaten Muara Enim; Sebelah Barat dengan Propinsi Bengkulu. Kabupaten Lahat dibagi dalam 19 wilayah kecamatan yang mencakup 528 wilayah desa/kelurahan, untuk lebih lengkapnya mengenai Propinsi Sumatera Selatan dan Kabupaten Lahat dapat dilihat pada gambar 3.1, 3.2, 3.3 dan tabel III.1.

3.1.2 Topografi

Seperti halnya topografi Kabupaten Lahat yang sangat bervariasi dari datar berbukit sampai bergunung, Kota Lahat juga cenderung memiliki kondisi topografi yang bervariasi. Pada daerah yang berdekatan dengan sungai lematang (Kel. Pasar Bawah, Pasar Baru, Bandar Agung, Kota Negara dan Lahat Tengah) kondisi relatif datar, dengan kelandaian rata-rata 0 sampai 15 %, sementara kearah timur kondisi daerah berbukit-bukit (Kel. Pagar Agung) dan sebagian Kel. Kota Baru juga berbukit dan bergelombang.

TABEL III.1
LUAS WILAYAH DAN KECAMATAN DI KABUPATEN LAHAT

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Desa/Kelurahan
1	Tanjung Sakti	500,59	32
2	Kota Agung	197,57	32
3	Mulak Ulu	222,58	30
4	Pulau Pinang	357,18	44
5	Jarai	205,02	28
6	Pajar Bulan	201,34	30
7	Muara Pinang	193,72	22
8	Lintang Kanan	264,55	16
9	Pendopo	288,06	30
10	Ulu Musi	560,38	25
11	Pasemah Air Keruh	217,90	15
12	Tebing Tinggi	590,93	34
13	Talang Padang	140,90	13
14	Kikim Barat	272,00	19
15	Kikim Timur	564,45	33
16	Kikim Selatan	124,80	17
17	Kikim Tengah	265,60	9
18	Lahat	757,37	28
19	Merapi	693,33	41
	Jumlah	6.618,27	528

Sumber : Lahat Dalam Angka 2003

3.2 Karakteristik Penduduk Dan Kegiatan Ekonomi Kota

3.2.1 Jumlah, Distribusi dan Kepadatan Penduduk

Jumlah Penduduk Kota Lahat pada tahun 2003 sebesar 136.076 jiwa dengan menempati luas lahan sebesar 15,294 ha. (lihat tabel 3.2). Bila dilihat perkembangan penduduk dari tahun 1996 sampai dengan tahun 2003, penduduk Kota Lahat menunjukkan peningkatan sejumlah 64.545 jiwa, dengan rata-rata laju pertumbuhan penduduk selama periode tersebut sebesar 14,73 % pertahunnya. Pola persebaran kepadatan penduduk, salah satu sisi lain persoalan yang dihadapi Kota Lahat, banyak penduduk mengelompok di sekitar pusat kota dengan kepadatan tinggi.

TABEL III.2
JUMLAH PENDUDUK KOTA LAHAT
PADA TAHUN 2003 DIRINCI PER KELURAHAN/DESA

No	Kelurahan/Desa	Jumlah	Luas Wilayah	Kepadatan
----	----------------	--------	--------------	-----------

		Penduduk (Jiwa)	(Ha)	(Jiwa/Ha)
1	Kelurahan Pasar Baru	4.258	60	70,97
2	Kelurahan Pasar Bawah	3.840	80	48,00
3	Kelurahan Kota Jaya	1.899	75	25,32
4	Kelurahan Lahat Tengah	2.051	280	7,33
5	Kelurahan Kota Negara	1.642	50	32,84
6	Kelurahan Pasar Lama	9.731	248	39,24
7	Kelurahan Gunung Gajah	4.670	120	38,92
8	Kelurahan RD PJKA Lahat	2.990	45	66,44
9	Kelurahan Talang Jawa	19.291	81	238,16
10	Kelurahan Pagar Agung	4.134	1600	2,58
11	Kel. RD PJKA Bd. Agung	1.240	30	41,33
12	Kelurahan Bandar Agung	64.847	900	72,05
13	Kelurahan Kota Baru	1.912	900	2,12
14	Desa Karang Anyar Baru	425	518	0,82
15	Desa Pagar Sari	493	110	4,48
16	Desa Selawi	2.593	250	10,37
17	Desa Karang Anyar	557	160	3,48
18	Desa Manggul	1.273	744	1,71
19	Desa Pagar Negara	702	710	0,99
20	Desa Ulak Lebar	599	598	1,00
21	Desa Keban	648	1227	0,53
22	Desa Padang Lengkuas	718	531	1,35
23	Desa Kota Raya	577	676	0,85
24	Desa Tanjung Payang	1.288	1488	0,87
25	Desa Banjar Negara	472	550	8,58
26	Desa Suka Negara	2.100	308	6,82
27	Desa Nantal	562	2700	0,21
28	Desa Tanjung Tebat	564	750	0,75
Jumlah		136.076	15.294	8,90

Sumber : Bappeda Kabupaten Lahat

3.2.2 Kegiatan Sosial Ekonomi Kota Lahat

Unsur kegiatan sosial ekonomi tidak pelak lagi sebagai faktor sangat penting didalam memacu proses pertumbuhan kota, karena banyak dari pesatnya pembangunan suatu daerah bertolak dari jumlah dan intensitas kegiatan sosial ekonomi yang dimiliki daerah tersebut. Kegiatan sosial ekonomi secara fisik dapat dikenali melalui struktur penggunaan lahan. Setiap kawasan yang dicirikan oleh kegiatan sosial ekonomi relatif besar akan terlihat dari intensitas guna lahan yang tinggi.

Pertumbuhan Kota Lahat yang diawali sekitar pusat kota, tampaknya tidak memiliki struktur yang jelas dari perkembangan kota, akibat kegiatan sosial-ekonomi kota selalu mengacu kepada konsep efisiensi ruang, yaitu memanfaatkan keuntungan dari kondisi ruang yang ada.

Kecenderungan berkonsentrasi (berkelompok) ini menunjukkan gejala yang akan terus berlangsung, hal tersebut terlihat dari adanya perembetan dan perluasan kegiatan ke daerah-daerah permukiman atau mengikuti jaringan jalan utama, sepanjang masih dapat diperoleh keuntungan aksesibilitas. Sebagai contoh, meluasnya kegiatan komersial di sepanjang jalan Jl. Mayor Ruslan, Jl. K.Komar, Jl. Pasar Bawah, Jl. Inspektur Yazid, Jl. Kaptein Zein Ali, Jl. Amir Hamzah, Jl. RE. Martadinata dan Jl. Prof. Asrul Salim. Apabila kegiatan komersial ini dibiarkan berkembang mengikuti kecenderungan, maka pada masa yang akan datang kondisinya sungguh mengkhawatirkan.

Kekhawatiran ini dikarenakan pada suatu saat akan tercapai batas optimal (*optimum size*). Brian Goodall (1972) mendefinisikan batas optimal sebagai proses pertumbuhan yang stagnan dan tidak layak untuk kehidupan dan kegiatan ekonomi.

3.3 Kebijakan Tata Ruang Kota Lahat

3.3.1 Struktur Kota Lahat

Arahan rencana struktur pusat pelayanan di Kota Lahat meliputi sebagai berikut:

- a. Pusat kota, yang merupakan peruntukkan perdagangan dan jasa.
- b. Sub pusat kota yang merupakan kawasan pemerintahan dan perkantoran pemerintah
- c. Bagian wilayah kota, yang terdiri dari 6 BWK dimana merupakan factor pengikat untuk tiap-tiap unit lingkungan.
- d. Unit lingkungan, yang terdiri dari 21 unit lingkungan yang merupakan unit lingkungan permukiman terkecil.

TABEL III.3.
LUAS DAN FUNGSI BAGIAN WILAYAH KOTA LAHAT

No	Bagian Wilayah Kota (BWK)	Luas (Ha)	Fungsi
1	I	784,40	Pusat pelayanan dan perdagangan, pusat kegiatan perumka dan kawasan perumahan
2	II	1600	Kawasan perumahan, perindustrian, perdagangan dan kawasan ruang terbuka hijau
3	III	818,50	Pusat perkantoran, perindustrian, pergudangan dan perumahan
4	IV	1050	Pusat perkantoran, pusat kesenian dan kebudayaan, ruang terbuka hijau dan kawasan perumahan
5	V	1271,10	Pusat kegiatan olahraga, rekreasi, perdagangan lokal, ruang terbuka hijau dan kawasan perumahan
6	VI	1113,20	Areal perumahan yang terbatas, kawasan ruang terbuka hijau untuk lahan pertanian maupun untuk konservasi/lindung.

Sumber : RDTR Kota Lahat

3.3.2 Kebijakan Lahan dan Pemanfaatan Lahan

Kebijakan pemanfaatan lahan sangat diperlukan mendukung adanya keserasian daya guna dan hasil guna kegiatan-kegiatan yang berlangsung di atas lahan tersebut. Pemanfaatan peruntukkan lahan di Kota Lahat sangat dipengaruhi oleh kemampuan lahan yang ada dalam menampung kegiatan-kegiatan yang akan berkembang.

Rumusan pemanfaatan lahan di wilayah Kota Lahat pada dasarnya menetapkan beberapa hal pokok, diantaranya sebagai berikut:

1. Persyaratan tiap bangunan atau lahan yang boleh dan diizinkan untuk ditempati, dibangun atau diubah.
2. Persyaratan dan ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang bangunan
3. Persyaratan mengenai penyediaan dan pemakaian ruang terbuka

3.3.3 Pola Pemanfaatan Ruang

3.3.3.1 Arahan Kebijakan Perumahan

Kebijaksanaan perumahan erat sekali kaitannya dengan aspek kependudukan dan aspek kemampuan lahan. Sebagai sektor kegiatan yang membutuhkan lahan yang besar, sektor perumahan merupakan sektor yang penting untuk diperhatikan dalam pengembangan tata ruangnya.

Mengingat ketersediaan lahan di Kota Lahat masih cukup besar daripada kebutuhan lahan untuk perumahan, maka perkembangan perumahan dibatasi sampai dengan jalan lintas regional Manggul-Puntang. Pemanfaatan lahan sebaiknya menggunakan lahan dengan kemiringan (lereng) dibawah 12% dan mengelompok di sekitar pusat-pusat pelayanan.

3.3.3.2 Arah Kebijakan Kawasan Komersial

Dengan pertimbangan fungsi kota sebagai pusat perdagangan dan jasa, maka kegiatan komersil yang dibutuhkan oleh wilayah perencanaan harus mempunyai skala pelayanan regional dan local. Pengalokasian kawasan kegiatan perdagangan dan jasa hendaknya diarahkan sedemikian rupa pada lokasi-lokasi yang selain dapat menjamin kemudahan pencapaian, juga tidak menimbulkan akibat yang kurang menguntungkan terhadap lalu lintas dan lingkungan sekitarnya.

Pengaturan lalu lintas di sekitar kawasan kegiatan komersial ini perlu ditangani dengan suatu sistim manajemen lalu lintas yang baik seperti pengaturan parkir, pengaturan sirkulasi pergerakan, rambu-rambu lalu lintas dan lain sebagainya. Pemilihan bentuk bangunan yang sesuai dengan cirri khas dan skala Kota Lahat merupakan suatu alternatif yang harus ditempuh.

3.3.3.3 Arah Kebijakan Penyediaan dan Pengaturan Utilitas Umum

Pembangunan utilitas umum di wilayah Kota Lahat hendaknya diprioritaskan pada kawasan perumahan padat di kawasan pusat kota, yaitu di Kelurahan Pasar Bawah,

Kelurahan Talang Jawa, dan Kelurahan Pasar Baru ditunjang oleh adanya program penerangan tentang kebersihan lingkungan.

Hal ini perlu dilakukan mengingat adanya beberapa gejala yang diakibatkan oleh kurangnya kesadaran masyarakat terhadap kebersihan lingkungan. Sebagai salah satu contoh adalah penggunaan saluran air hujan, yang sekaligus sebagai saluran air limbah dan tempat sampah.

Penyediaan fasilitas dan utilitas di wilayah Kota Lahat merupakan langkah strategis guna membentuk struktur ruang dan sistem pelayanan yang dituju untuk skala kota. Pengalokasian fasilitas dan utilitas diarahkan pada pusat-pusat pelayanan dengan tetap mempertimbangkan sistem hirarki dari pusat pelayanan dari fasilitas yang akan ditempatkan.

Sedangkan pada skala Bagian Wilayah Kota (BWK), pengalokasian fasilitas dan penataan utilitas diarahkan pada usaha menarik perkembangan fisik ke daerah layak huni, sehingga perkembangan tidak terpusat secara linier seperti kecenderungan yang terjadi pada saat ini.

3.3.3.4 Arahan Kebijakan Jaringan Transportasi

Kondisi jaringan jalan di Kota Lahat menunjukkan pola linier dan radial konsentrik yang secara struktural memudahkan daya jangkau terhadap lokasi kegiatan khususnya lahan usaha. Oleh karena itu, arahan kebijaksanaan pengembangan jaringan jalan akan berupa peningkatan Daerah Pengawasan Jalan (Dawasja), Daerah Milik Jalan (Damija), dan Daerah Manfaat Jalan (Damaja) sesuai dengan fungsi dan klasifikasi jalan yang dikembangkan.

Berdasarkan fungsi jaringan jalan yang ada di Kota Lahat terdiri dari :

- Jalan arteri primer, merupakan jaringan jalan antar regional di dalam wilayah Propinsi Sumatera Selatan atau dalam antar propinsi yang sedikit sekali mempunyai jalan masuk ke ruas jalan ini.
- Jalan arteri sekunder, merupakan penghubung antar pusat pelayanan utama perkotaan (pusat kota) dengan pusat pelayanan utama lainnya atau antar ibukota kecamatan dalam menampung jalur pergerakan regional di dalam sistem perwilayahan Kabupaten Lahat.
- Jalan kolektor primer, merupakan penghubung antar pusat pelayanan kegiatan di wilayah Kabupaten Lahat atau jaringan jalan yang berfungsi menghubungkan wilayah Kota Lahat dengan jangkauan pelayanan relatif dekat serta dapat pula merupakan jaringan jalan yang menghubungkan antar penggal jalan yang lebih tinggi tingkatannya.
- Jalan kolektor sekunder, merupakan penghubung di dalam wilayah Kota Lahat dimana merupakan penghubung antar pusat pelayanan BWK maupun Sub BWK dan menyalurkan lalu lintas ke jalan-jalan lokal atau untuk penggunaan khusus seperti industri, perdagangan, pusat kota dan pergerakan setempat lainnya dengan pusat-pusat pelayanan.
- Jalan lokal primer, merupakan jaringan jalan penghubung antar pusat unit lingkungan maupun dengan pusat yang lebih tinggi yaitu pusat Sub BWK yang mengikat tiap-tiap unit lingkungannya.
- Jalan lokal sekunder, merupakan penghubung antara pusat unit lingkungan dengan kawasan permukiman, sehingga lebih mengutamakan pelayanan kebutuhan sehari-hari pemakainya (penduduk).

Adapun langkah dalam pengarahannya kebijaksanaan pengembangan jaringan transportasi di Kota Lahat hendaknya diarahkan untuk:

1. Mengembangkan sistem jaringan jalan dibuat dengan sedemikian rupa sehingga pengembangan perdagangan dan jasa, perkantoran dan pemerintahan, industri, pariwisata dan pertanian relative tidak terlalu berpengaruh terhadap kegiatan transportasi kota maupun regional.
2. Tercapainya struktur pelayanan kegiatan, agar pusat-pusat tersebut dapat menjalankan fungsi dan peranannya secara optimal
3. Peningkatan aksesibilitas terhadap pusat-pusat pelayanan, lahan usaha dan hubungan ke daerah/ke kecamatan lainnya maupun ke kawasan tambang dengan meningkatkan jaringan jalan yang ada dan mengembangkan jaringan jalan baru.
4. Kemudahan pengelolaan lahan yang memiliki fungsi perlindungan, seperti kawasan penghijauan yang dapat dimanfaatkan sebagai pertanian dan kawasan konservasi, maupun pengelolaan kawasan wisata.

Untuk lebih jelasnya, rencana fungsi jalan dan kondisi jaringan jalan di Kota Lahat dapat dilihat pada Gambar 3.4 dan 3.5 sebagai berikut.

3.3.3.5 Arahan Kebijakan Kawasan Prioritas

Kawasan prioritas yang dimaksud disini adalah suatu kawasan yang perlu mendapatkan prioritas dalam penanganannya. Adapun penentuan kawasannya didasarkan atas faktor-faktor yang dapat berpengaruh terhadap perubahan tata ruang Kota Lahat secara keseluruhan. Faktor-faktor yang dimaksud meliputi tata guna lahan, jenis kegiatan fungsional yang dialokasikan dan faktor transportasi.

Untuk kawasan pusat perdagangan dan jasa, kawasan yang perlu mendapatkan proritias adalah kawasan “*business centre*” dimana saat ini kondisinya masih bercampur antara pasar regional dengan pasar lokal.

Pelaksanaan pengembangan dan pembangunan pasar regional ini di masa mendatang diharapkan memiliki potensi yang besar sebagai areal tempat kegiatan-kegiatan fungsional perkotaan.

Kota Lahat perlu dikembangkan kawasan perkantoran yang menyatu dengan alun-alun kota yang berfungsi sebagai “*land mark*” Kota Lahat yang dapat memberikan

ciri Kota Lahat. Adapun kawasan yang potensial untuk dijadikan alun-alun Kota Lahat terdapat dalam peruntukan Taman dan Lapangan Olahraga skala kabupaten.

3.3.3.6 Arahan Kebijakan Pemanfaatan Kawasan Hijau dan Perlindungan Sumber Daya Alam

Kawasan hijau mutlak diperlukan pada suatu kawasan yang mempunyai kepadatan tinggi, sehingga Kota Lahat membutuhkan suatu kawasan yang berfungsi sebagai paru-paru kota. Kawasan hijau harus dirancang secara terpadu dalam bentuk jalur hijau dan taman-taman yang juga berfungsi sebagai unsur pengikat suatu unit lingkungan.

Pemanfaatan sumber daya alam terutama sumber daya air dan tanah tanpa melakukan usaha pelestarian akan mempercepat menurunnya kelestarian sumber daya alam tersebut. Untuk menanggulangi kondisi tersebut perlu dilakukan usaha-usaha perlindungan sumber daya alam yang ada serta pemanfaatannya secara efisien.

Adapun usaha pelestarian sumber daya tersebut, langkah kebijaksanaan yang perlu diperhatikan adalah:

1. Perlunya pembatasan pengembangan kota pada daerah kawasan lindung
2. Diperkuatnya kawasan penyangga (*buffer zone*) di sekitar kawasan kota dan permukiman
3. Untuk mencegah erosi pada lahan di sepanjang sungai yang melintasi wilayah ini, perlu dibuat wilayah konservasi sungai (sempadan sungai)
4. Diperlukan pengarahan pada penduduk agar kebiasaan-kebiasaan yang dapat merusak kawasan hijau, seperti pembakaran pepohonan di areal perbukitan sebagai kawasan konservasi dan penebangan maupun perombakan pepohonan yang masih utuh, dapat dikurangi.

5. Sepanjang jaringan rel kereta api maupun jaringan jalan yang dilalui oleh lintasan pergerakan jaringan jalan yang cepat perlu dibuat jalur hijau sebagai sempadan bangunan antara jaringan rel kereta api maupun jaringan jalan dengan bangunan.

3.3.3.7 Arah Kebijakan Peningkatan Kualitas Lingkungan

Kebijakan peningkatan kualitas lingkungan dilakukan dengan cara pengendalian dan pembatasan pengembangan fisik pada kawasan-kawasan yang telah rawan kondisi lingkungannya. Selanjutnya juga perlu dilakukan pengamanan terhadap sungai dan parit-parit dalam suatu usaha pemeliharaan lingkungan terpadu.

Usaha penghijauan di wilayah perencanaan perlu dilaksanakan. Misalnya dengan keharusan menanam tumbuhan yang dapat memberikan perlindungan terhadap kelestarian lingkungan terutama pengamanan terhadap kawasan-kawasan yang berfungsi sebagai hidropologis dan daerah-daerah yang dianggap rawan.

3.4 Gambaran Terminal Batay Kota Lahat

Terminal Batay sebagai terminal angkutan umum regional antar kota tipe A diresmikan penggunaannya sejak bulan Februari 2003. Pemilihan lokasi terminal di letakkan di dusun Batay dikaitkan dengan adanya rencana pembangunan jalan regional di Kota Lahat, sehingga nantinya diharapkan kendaraan-kendaraan besar yang melalui Jalinsum di Kota Lahat tidak akan melalui pusat Kota Lahat.

Penentuan lokasi tersebut juga dikarenakan kapasitas tampung terminal yang ada di pusat kota belum mencukupi dan pelayanannya dapat mengganggu kegiatan pusat kota. Luas areal lahan yang disediakan untuk Terminal Batay mencakup areal seluas ± 10 ha, sesuai dengan Surat Bupati Kabupaten Lahat No.050/68/BAPPEDA/1994 tanggal 25

Februari 1994. Sebelum dibangunnya Terminal Batay, daerah ini adalah perkebunan kopi dan karet milik rakyat.

Selain Terminal Batay, Kota Lahat juga memiliki 2 terminal lainnya yaitu terminal Lembayung di Desa Manggul yang berfungsi sebagai terminal dalam kota, serta terminal Muara Siban di Desa Selawi sebagai terminal tipe B.

3.4.1 Kondisi Wilayah Sekitar Terminal Batay Kota Lahat

Terminal Batay terletak di Dusun Batay jalan Jenderal Ahmad Yani yang merupakan bagian dari BWK II Kota Lahat yaitu Kelurahan Pagar Agung, dengan luas kelurahan ini sebesar 1600 Ha. Wilayah Kelurahan Pagar Agung meliputi beberapa unit lingkungan, Talang dan Dusun seperti pada tabel III.4 berikut:

**TABEL III.4
PEMBAGIAN DAN LUAS WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG**

No	Unit Lingkungan	Luas (Ha)	Prosentase (%)
1	Pagar Agung	166	10,37
2	Puntang	211	13,18
3	Talang Mengkurat	387	24,18
4	Talang Kabu	365	22,82
5	Batay	471	29,45
	Total	1600	100

Sumber: Kecamatan Dalam Angka, 2004

Sebaran permukiman di kelurahan Pagar Agung paling banyak terdapat di unit lingkungan Puntang dan unit Lingkungan Pagar Agung, hal ini dikarenakan di daerah ini yang paling banyak fasilitas pelayanan kota yaitu pasar lokal, fasilitas pendidikan,

puskesmas dan perkantoran. Sementara untuk wilayah Talang Mengkurat, Talang Kabu dan Dusun Batay penggunaan lahan untuk permukiman/lahan terbangun tidak begitu banyak, pada wilayah ini penggunaan lahan lebih didominasi untuk lahan perkebunan. Untuk lebih jelasnya mengenai wilayah kelurahan Pagar Agung dan Kawasan sekitar Terminal Batay (Talang Kabu dan Dusun Batay) dapat dilihat pada gambar 3.6, 3.7 dan 3.8.





Gambar 3.8
Kondisi Visual
Terminal Penumpang Tipe A Batay Lahat

BAB IV

ANALISIS PENGARUH TERMINAL TERHADAP AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN DI SEKITARNYA SERTA ARAHAN PENGELOLAAN PEMBANGUNAN

4.1 Analisis Sistem Aktivitas Kota

Sistem aktivitas merupakan bagian-bagian tata guna lahan kota yang saling berinteraksi antara satu sama lain hingga membentuk jaringan hubungan yang utuh dan memberikan dampak bagi pertumbuhan dan perkembangan kota. Jenis tata guna lahan yang berbeda seperti permukiman, pendidikan, perkantoran dan komersial mempunyai ciri bangkitan lalu lintas yang berbeda antara satu sama lain. Berkembangnya suatu kota, pasti berpengaruh terhadap pola kehidupan masyarakat dari berbagai bidang atau aspek kehidupan, termasuk diantaranya yaitu dalam bidang transportasi yaitu berpengaruh terhadap pola pergerakan dan perjalanan masyarakat.

Kota Lahat merupakan daerah yang cukup berkembang dengan segala aktivitas sosial ekonominya sehingga sangat berpengaruh juga kepada perkembangan sistem transportasinya. Kota Lahat mempunyai peran dan fungsi yang sangat penting yaitu sebagai pusat pengembangan pembangunan Kabupaten Lahat yang meliputi pusat pemerintahan, pusat perdagangan, industri dan pusat pelayanan sosial seperti pendidikan, kesehatan serta distribusi barang dan jasa.

Peran Kota Lahat adalah sebagai pusat pelayanan kegiatan sosial dan ekonomi, perdagangan dan jasa, hal ini terlihat dengan berkembangnya pusat-pusat perdagangan seperti pasar serta pertokoan yang dibangun di wilayah ini. Sedangkan untuk pelayanan kesehatan, Kota Lahat dijadikan sebagai orientasi bagi masyarakat Kabupaten Lahat untuk berobat, karena di kota ini terdapat rumah sakit berskala besar yang mempunyai fasilitas

cukup lengkap yaitu Rumah Sakit Dinas Kesehatan Tentara (RSDKT) yang dikelola oleh TNI, dan Rumah Sakit Umum Daerah (RSUD) milik Pemerintah Kabupaten Lahat.

Berdasarkan aktivitas penduduk dan pergerakan penduduk di Kota Lahat dapat diketahui bahwa kecenderungan aktivitas penduduknya adalah kegiatan perdagangan dan jasa. Jika dilihat intensitas aktivitas penduduknya adalah cenderung berada di pusat kota hal ini terjadi karena memang sarana penunjang aktivitas tersebut kebanyakan berada dipusat kota seperti keberadaan pasar, bioskop, pertokoan dan perkantoran swasta yang ada di pusat kota, selain itu akses ke pusat kota sangat mudah karena dilayani oleh transportasi angkutan umum dan kondisi jalan yang baik.

Selain perdagangan dan jasa, aktivitas yang berkembang di wilayah Kota Lahat yaitu kegiatan industri. Industri yang berkembang di wilayah ini adalah industri kecil dan menengah yang berkonsentrasi ke industri pengolahan, terutama untuk mengolah hasil-hasil pertanian seperti karet dan kopi. Industri-industri ini berkembang di daerah kelurahan Pasar Bawah tepatnya disekitar wilayah Sungai Lematang. Untuk industri dengan skala besar belum banyak berkembang di Kota Lahat, hal ini berkaitan dengan belum banyaknya minat investor untuk menanamkan modalnya dalam skala besar. Untuk aktivitas yang relatif tetap fungsinya adalah pusat administrasi dan pemerintahan yang ada di Kelurahan Bandar Agung, tepatnya lingkungan Bandar Jaya. Lebih jelasnya mengenai uraian diatas dapat dilihat pada gambar 4.1.

Sementara untuk aktivitas pergerakan penduduk dari pusat-pusat permukiman padat yang hendak menuju Terminal Batay Kota Lahat relatif cukup jauh walaupun rute trayek angkutan umum yang menuju Terminal Batay juga ada. Tabel IV.1 akan menunjukkan jarak dari pusat permukiman padat ke Terminal Batay Kota Lahat dan berapa

kali pergantian angkutan umum yang harus dilakukan penumpang dari permukimannya masing-masing.

TABEL IV.1
JARAK DARI PERMUKIMAN PADAT-TERMINAL BATAY

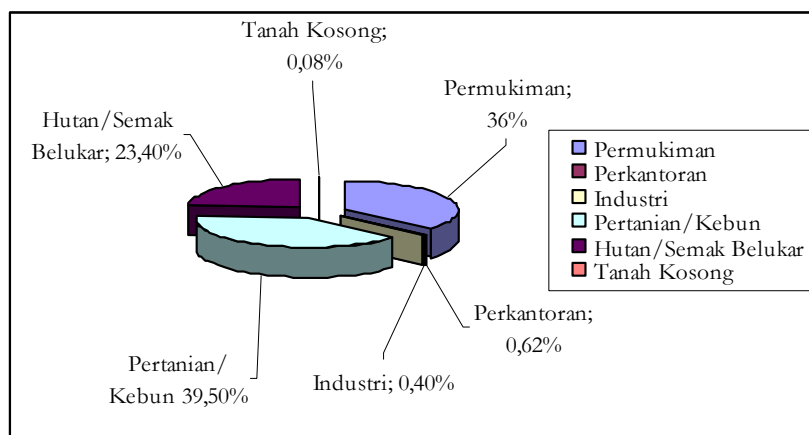
No	Tujuan	Asal	Jarak (Km)	Pergantian Angkutan
1	Terminal Batay	Perumahan Bedeng PJKA	6,5	1
2	Terminal Batay	Perumahan Pemda	9,5	2
3	Terminal Batay	Perumnas Selawi	11	2
4	Terminal Batay	Perumnas Kapling	12,5	2
5	Terminal Batay	Perumnas Lembayung	14	3

Sumber: Hasil Analisa 2005

4.1.1 Analisis Penggunaan Lahan

Pemanfaatan ruang didasarkan atas pertimbangan dari tata guna lahan, pola aktivitas dan mobilisasi penduduk, keberadaan jaringan transportasi, persebaran dan ketersediaan fasilitas dan utilitas, potensi, kendala limitasi fisik alam. Penggunaan tanah merupakan proses dinamis yang menggambarkan kegiatan penduduk didaerah bersangkutan. Berdasarkan luas wilayah Kota Lahat sebesar $\pm 757,37$ km², pola pemanfaatan penggunaan lahan terbentuk oleh aktivitas kota atau dalam pengertian lain dominasi kegiatan akan membentuk pola pemanfaatan ruangnya. Bila dilihat distribusi penggunaan lahan di Kota Lahat

secara umum terdiri dari penggunaan lahan untuk permukiman, perkantoran, industri, pertanian, hutan/semak-semak, jasa komersial serta tanah kosong. Berikut gambar grafik distribusi penggunaan lahan di Kota Lahat



Sumber: Hasil Analisis 2005

GAMBAR 4.2
GRAFIK DISTRIBUSI PENGGUNAAN LAHAN
DI KOTA LAHAT

Melihat gambar grafik 4.2 distribusi penggunaan lahan diatas, dapat disimpulkan bahwa penggunaan lahan pada wilayah Kota Lahat di dominasi oleh penggunaan untuk lahan perkebunan dan pertanian yaitu sebesar 39,50 % dari luas wilayah Kota Lahat. Kegiatan perkebunan di Kota Lahat adalah perkebunan rakyat dengan produksi perkebunan yang paling menonjol adalah kelapa sawit, karet, dan kopi.

Selain untuk pertanian dan perkebunan, penggunaan lahan di Kota Lahat juga di dominasi untuk permukiman. Luas permukiman yang ada di Kota Lahat adalah 36 % dari luas wilayah Kota Lahat yang semuanya tersebar di 28 Kelurahan/Desa. Keberadaan permukiman ini sangat penting dalam kaitannya dengan kegiatan transportasi di Kota Lahat. Kegiatan perumahan dan transportasi merupakan kegiatan yang mempunyai hubungan relatif kuat terhadap komponen kegiatan kota sehingga sulit untuk dipisahkan. Disamping itu keberadaan permukiman sangat penting dalam kaitannya dengan kesejahteraan penduduk dan motivasi penduduk untuk mendapatkan berbagai fasilitas pelayanan yang berkaitan dengan aktivitas sehari-hari. Penduduk dengan kegiatan sehari-harinya bergerak dibidang perdagangan dan jasa maupun kegiatan yang lain, akan berorientasi pada lokasi –lokasi yang dekat dan mempunyai tingkat kemudahan (*aksesibilitas*) pencapaian terhadap lokasi kegiatan tersebut.

Perkembangan permukiman di Kota Lahat dimulai dari pusat kota yang merupakan pusat kegiatan perdagangan dan perkantoran, dan perkembangannya searah dengan jalan-jalan utama kota yang menuju utara, timur dan selatan. Berdasarkan rencana detail tata ruang Kota Lahat tahun 2003 – 2013 pengembangan sistem permukiman di wilayah Kota Lahat diarahkan terkonsentrasi di pusat kota dan sub pusat kota. Pusat kota diarahkan untuk permukiman dengan tingkat kepadatan tinggi yaitu di kelurahan Pasar

Lama, Pasar Bawah, Pasar Baru, RD PJKA dan Talang Jawa. Sementara untuk sub pusat kota seperti kelurahan Bandar Agung dan RD PJKA Bandar Agung juga diarahkan untuk kepadatan tinggi terutama di pusat sub pusat kota. Untuk lokasi yang berada jauh dari pusat kota dan sub pusat kota akan diarahkan pada permukiman dengan kepadatan sedang. Untuk lebih jelasnya mengenai penggunaan lahan dapat dilihat pada gambar 4.3.

4.1.2 Analisis Kependudukan dan Sosial Ekonomi

Pesatnya pertumbuhan penduduk dan meningkatnya pertumbuhan ekonomi dengan perkiraan 60 persen penduduk bermukim penduduk di kota,

membawa pengaruh pada perilaku penduduk yang akhirnya mempengaruhi aktivitas yang mereka lakukan. Perubahan mata pencaharian penduduk yang cenderung ke sektor-sektor non formal seperti industri, perdagangan dan jasa menyebabkan kebutuhan akan transportasi menjadi meningkat, karena semua sektor mata pencaharian tersebut memerlukan transportasi agar aktivitas mereka menjadi lancar.

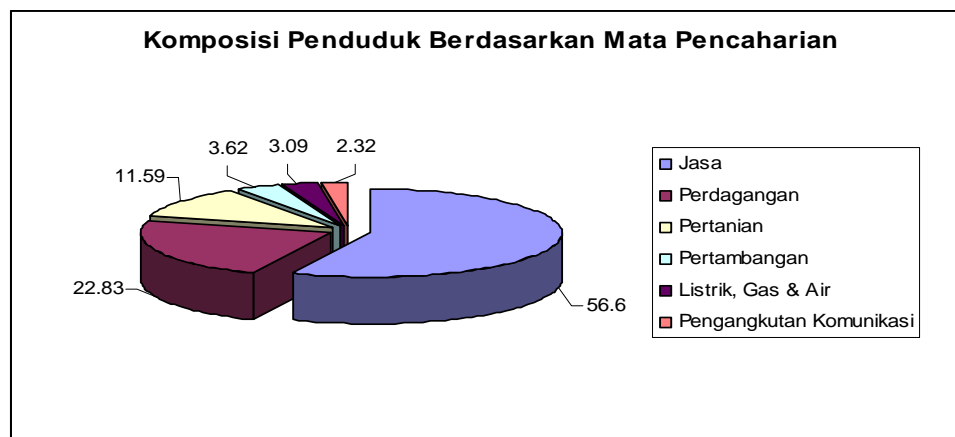
Kepadatan penduduk Kota Lahat yang tinggi terutama di daerah perkotaan mengakibatkan tidak bisa dikembangkan lagi sistem transportasi secara maksimal. Pembangunan terminal angkutan umum regional tipe A Batay di wilayah perbatasan Kota Lahat disamping untuk memecahkan permasalahan transportasi dalam kota juga bertujuan untuk mengembangkan wilayah perbatasan Kota Lahat yang pada akhirnya diharapkan akan mengerak roda perekonomian di wilayah tersebut.

Menurut Badan Pusat Statistik Kabupaten Lahat, penduduk Kota Lahat sampai akhir tahun 2003 berjumlah sekitar 136.073 jiwa dengan tingkat pertumbuhan rata-rata 3,7% pertahun dan kepadatan 8,9 jiwa/ha. Penduduk Kota Lahat dari tahun ke tahun cenderung meningkat, selama kurun waktu 5 tahun terakhir, namun terjadi penyebaran penduduk yang tidak merata. Hal tersebut terlihat dari tingkat pertumbuhan adanya disparitas tingkat kepadatan penduduk antara satu kelurahan/desa dengan kelurahan/desa

lainnya yang cukup tajam. Mengenai kepadatan penduduk di Kota Lahat dapat dilihat pada gambar 4.4 yaitu peta kepadatan penduduk Kota Lahat.

Bila dilihat dari distribusi penduduk Kota Lahat yang tidak merata antara satu kelurahan/desa dan kelurahan/desa yang lain membuat pola aktivitas dan

pergerakan juga sangat berbeda antar lokasi. Sedangkan komposisi penduduk Kota Lahat dilihat dari aspek mata pencaharian sebagian besar mencari nafkah dari sektor jasa, perdagangan dan keuangan serta lain-lain. Berikut grafik komposisi penduduk Kota Lahat menurut mata pencahariannya:



Sumber: Lahat Dalam Angka 2003

GAMBAR 4.5
DIAGRAM KOMPOSISI PENDUDUK BERDASARKAN
MATA PENCAHARIAN DI KOTA LAHAT

Berdasarkan gambar 4.5 diagram komposisi penduduk berdasarkan mata pencaharian diatas diketahui bahwa mata pencaharian terbesar penduduk Kota Lahat di sektor jasa sebesar 56 % kemudian disusul sektor perdagangan, melihat dominasi mata pencaharian diketahui pola kehidupan masyarakat lebih ke bidang jasa baik formal maupun infomal. Kegiatan sektor jasa dan perdagangan merupakan kegiatan yang memerlukan sarana dan prasarana yang mendukung seperti sarana transportasi. Pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang memadai sudah sangat dibutuhkan untuk mendukung perkembangan kegiatan ini.

4.2 Analisis Pemanfaatan Terminal

Analisis pemanfaatan terminal digunakan untuk mengetahui bagaimana tingkat pemanfaatan terminal serta kondisi eksisting pemanfaatan terminal angkutan umum regional Batay Kota Lahat. Analisis dilakukan berdasarkan hasil pengamatan di lapangan mengenai kondisi eksisting keberadaan terminal terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di sekitarnya ditinjau dari aspek lokasi, aksesibilitas, dan pemanfaatan terminal itu sendiri.

Selain berdasarkan pengamatan dan observasi dilapangan analisis pemanfaatan terminal dilakukan dengan menyebarkan kuesioner atau angket kepada penduduk yang berada di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat baik itu sebagai pemilik rumah pribadi, sewa ataupun kegiatan usaha lainnya untuk mengetahui pendapat mereka tentang pemanfaatan Terminal Batay sebagai faktor pengubah Pemanfaatan Lahan di kawasan sekitar terminal tersebut. Berikut adalah hasil analisis terhadap ketiga aspek diatas.

4.2.1 Analisis Lokasi Terminal

Bila ditinjau dari aspek tata ruang kota, lokasi terminal angkutan umum regional tipe A Batay yang ada di Kota Lahat sudah memenuhi persyaratan atau kriteria pembangunan terminal. Penempatan terminal di pinggir kota sangat menguntungkan dalam rangka memecah arus pergerakan yang akan masuk ke dalam kota, sehingga beban transportasi di dalam kota tidak terlalu berat. Karena kegiatan yang berlangsung dalam terminal cukup kompleks dan menyangkut pergerakan kendaraan dan penumpang di dalam maupun luar terminal, maka lokasi terminal harus diusahakan sedemikian rupa sehingga tidak menimbulkan gangguan lalu lintas seperti kemacetan lalu lintas yang dapat mengganggu kenyamanan para pemakai jalan.

Ditinjau dari posisi terhadap elemen transportasi jalan, lokasi terminal dapat dibedakan menjadi terminal *Off Street* (diluar jaringan jalan) dan *On street* (pada jaringan jalan). Terminal Angkutan Umum Regional Tipe A Batay Kota Lahat, merupakan terminal bertipe *On Street* yaitu terletak pada jaringan jalan utama yaitu jalan Jend. A. Yani yang merupakan salah satu jalan arteri di Kota Lahat. Dan jika dikaitkan dengan struktur kota, lokasi terminal yang ada dipinggir kota sebenarnya sangat menguntungkan bagi Pemerintah Kabupaten Lahat dalam rangka pengembangan wilayah terutama daerah pinggiran kota atau perbatasan kota. Hal ini juga didukung dengan kemudahan pencapaian lokasi terminal angkutan umum regional Batay di Kota Lahat, walaupun terletak di lokasi yang jauh dari pusat kota tetapi karena adanya kemudahan dalam mencapai lokasi terminal maka boleh dibilang Terminal Batay ini merupakan terminal yang cukup strategis dan mudah untuk dicapai oleh pengguna angkutan umum.

4.2.2 Analisis Aksesibilitas Terminal

Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara mencapai terminal, mudah atau susahnya mencapai lokasi terminal tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi yang ada. Aksesibilitas terminal juga dapat dikaitkan dengan sistem kota yang seperti sistem jaringan, sistem transit kota, rute angkutan dan sistem fungsi primer. Berikut hasil analisis aksesibilitas Terminal Batay dikaitkan dengan sistem kota yang ada.

4.2.2.1 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Jaringan

Terminal angkutan umum regional tipe A Batay Kota Lahat dihubungkan oleh jalan utama yaitu jalan Jendral Ahmad Yani yang merupakan jalan arteri primer dan juga merupakan bagian dari ruas jalan lintas sumatera yang menghubungkan Kota Lahat dengan

Kecamatan Kikim atau Kecamatan Tebing Tinggi ataupun Kabupaten Lahat dengan Kabupaten Musi Rawas dan Propinsi Bengkulu. Sehingga bila dikaitkan dengan sistem jaringan yang ada Terminal Batay dihubungkan dengan jaringan jalan yang berskala regional dan merupakan arus pergerakan dari luar Kota Lahat maupun dari dalam kota.

Sesuai dengan persyaratan yang dikeluarkan melalui keputusan menteri perhubungan No 31 tahun 1995 yang mensyaratkan bahwa untuk terminal tipe A harus terletak pada jalan arteri dengan kelas jalan sekurang-kurangnya IIIA dan terletak di ibukota Propinsi, Kota atau Kabupaten serta dalam jaringan trayek antar kota antar propinsi dan atau lintas negara. Terminal angkutan umum regional Batay yang ada di Kota Lahat sudah memenuhi persyaratan tersebut.

4.2.2.2 Keterkaitan Terminal dengan Sistem Transit Lokal

Bila dikaitkan dengan sistem transit lokal yang ada di Kota Lahat seperti Stasiun Kereta Api atau terminal yang lain, kondisi Terminal Batay Kota Lahat dengan kedua tempat transit lokal yang ada relatif cukup jauh sehingga keterpaduan antar moda angkutan cukup sulit untuk dilakukan. Letak Terminal Batay dengan Stasiun Kereta Api Kota Lahat berjarak sekitar 9 km, sementara dengan terminal dalam kota yaitu Terminal Lembayung berjarak kurang lebih 15 km. Yang letaknya paling dekat dengan Terminal Batay yaitu Terminal Tipe B Muara Siban kurang lebih 6 km, akan tetapi kondisi jaringan jalan yang dilewati dalam kondisi kurang baik.

Penumpang yang berasal dari stasiun kereta api harus naik angkutan umum terlebih dahulu untuk mencapai terminal, hal ini membuat penumpang dari stasiun kereta api yang hendak melanjutkan perjalanan ke kota lain cukup kesulitan untuk mencapai tujuannya. Kondisi ini semakin dipersulit dengan sikap beberapa operator Bus Antar Kota (terutama menuju ke arah timur Kota Lahat yaitu Palembang, Lampung atau ke Pulau

Jawa) yang enggan memanfaatkan Terminal Batay sesuai dengan fungsinya. Para operator Bus ini malah membuat pool masing-masing yang letaknya rata-rata berada di pusat Kota Lahat, sementara sikap pemerintah Kabupaten Lahat tampaknya tidak tegas menghadapi ulah operator Bus terbukti dengan masih berlangsungnya kegiatan tersebut sampai sekarang ini. Saat ini keberadaan Terminal Batay Kota Lahat dari sisi para pemakai terminal baru dimanfaatkan oleh operator bus dengan tujuan ke arah utara Kota Lahat yaitu menuju Kota Lubuk Linggau, Kabupaten Musi Rawas, Propinsi Bengkulu ataupun kecamatan lainnya yang berada di Utara Kota Lahat.

Kondisi ini merupakan salah satu faktor penyebab belum optimalnya pemanfaatan Terminal Batay Kota Lahat dari sisi pemakai terminal yaitu kurang keterpaduan antara moda transportasi satu dengan yang lainnya. Keterpaduan antar moda transportasi sangat penting dilakukan agar sistem transportasi yang ada dikota dapat berjalan secara efektif dan efisien. Sementara permasalahan mengenai keengganan beberapa operator bus yang memakai Terminal Batay Kota Lahat, dapat diatasi dengan adanya sikap tegas dari pemerintah terhadap pengusaha bus-bus tersebut disamping akan dibangunnya jalan lingkar Kota Lahat sehingga bus dari arah dan menuju timur Kota Lahat dapat lebih mudah mengakses terminal angkutan umum regional tipe A Batay Kota Lahat.

4.2.2.3 Keterkaitan dengan Berbagai Rute atau Trayek Angkutan Umum

Selain keterkaitan dengan sistem jaringan dan keterkaitan dengan sistem transit lokal, aksesibilitas terminal angkutan juga di pengaruhi oleh jumlah rute angkutan umum yang masuk ke dalam terminal tersebut, semakin banyak jumlah angkutan umum yang masuk kedalam terminal semakin bertambah optimal kegiatan yang ada terminal yang berpengaruh pada fungsi terminal.

Dari ketiga terminal angkutan umum regional yang ada di Kota Lahat Terminal Batay merupakan terminal yang cukup banyak rute angkutan umum masuk ke dalam terminal baik yang berasal dari dalam kota maupun luar kota. Berdasarkan data dari dinas perhubungan Kabupaten Lahat, trayek angkutan umum baik yang berasal dari dalam kota maupun luar kota yang masuk ke 3 terminal yang ada di Kota Lahat sebanyak 33 rute. Berikut Daftar trayek angkutan umum yang masuk ketiga terminal tersebut:

TABEL IV.2
JUMLAH TRAYEK ANGKUTAN UMUM YANG MELALUI
TERMINAL DI KOTA LAHAT TAHUN 2004

No	Nama Terminal	Ang. Umum Dalam Kota	Ang. Umum Luar Kota	Ang. Umum Pedesaan	Jumlah Trayek
1	Terminal Batay	1 Trayek	7 Trayek	10 Trayek	18 Trayek
2	Terminal Muara Siban	1 Trayek	4 Trayek	5 Trayek	10 Trayek
3	Terminal Lembayung	3 Trayek	-	2 Trayek	5 Trayek

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lahat, 2004

Dari tabel IV.2 diatas terlihat bahwa Terminal Batay merupakan terminal yang paling banyak dilalui oleh trayek angkutan umum. Untuk trayek dalam kota, terminal ini hanya dilalui oleh satu rute trayek yaitu Terminal Batay – Pasar, untuk trayek ke luar kota dilalui oleh 7 rute trayek dan angkutan umum pedesaan sebanyak 10 rute trayek yang semuanya menuju desa-desa yang ke arah Utara Kota Lahat. Gambar 4.6 akan menunjukkan rute trayek angkutan umum dalam kota yang melalui Terminal Batay Kota Lahat.

Semakin lengkap rute trayek angkutan umum disuatu terminal semakin mudah para penumpang untuk melakukan pergantian angkutan dalam melakukan tujuan perjalanan. Demikian sebaliknya apabila rute trayek angkutan umum diterminal kurang lengkap membuat para pengguna angkutan umum kesulitan untuk melakukan pergantian angkutan

dalam melakukan perjalanan ke tempat tujuan. Selain itu, belum adanya interkoneksi rute angkutan umum dalam kota antara terminal satu dengan yang lain membuat pergerakan arus penumpang kurang optimal. Rute angkutan umum dalam kota yang ada di wilayah Kota Lahat cenderung konsentrik yaitu memusat atau mengumpul di pusat kota yaitu pasar induk, tidak ada rute angkutan umum yang menghubungkan ketiga terminal tersebut secara langsung. Untuk calon penumpang yang akan menuju terminal harus berganti angkutan paling sedikit dua kali, disamping itu banyak angkutan dalam kota yang mengumpul dalam kota akan membuat beban aktivitas transportasi semakin besar yang membuat pergerakan angkutan kurang efektif dan efisien.

4.2.2.4 Keterkaitan dengan Sistem Fungsi Primer

Terminal merupakan tempat konsentrasi penumpang, maka terminal harus terletak pada lokasi yang potensial sebagai asal dan tujuan perjalanan. Jumlah penumpang dari dan menuju suatu terminal sangat dipengaruhi oleh tata guna lahan dan intensitas kegiatan yang ada sangat dipengaruhi oleh bangkitan dan tarikan jalanan yang ditimbulkan (Black, 1980). Lokasi yang potensial sebagai tempat asal dan tujuan perjalanan tersebut umumnya berupa kawasan *mixed use*, atau tempat pemusatan berbagai kegiatan sekaligus.

Bila dikaitkan dengan sistem fungsi primer yang menjadi pusat aktivitas dalam tata ruang kota, keberadaan Terminal Batay Kota Lahat yang letaknya dipinggir kota cukup jauh dari pusat aktivitas perdagangan, perkantoran yang ada di Kota Lahat. Untuk lebih jelas dilihat pada tabel IV.3 yang menunjukkan jarak terminal dengan pusat kegiatan yang ada di Kota Lahat.

**TABEL IV.3
JARAK TERMINAL BATAY DENGAN SISTEM
FUNGSI PRIMER DI KOTA LAHAT**

No	Nama	Fungsi Primer	Jarak (km)
1	Terminal Batay	Pasar Induk	8

2	Terminal Batay	Pusat Pertokoan	8,5
3	Terminal Batay	Perkantoran	12

Sumber : Hasil Analisa 2005

4.2.3 Analisis Pemanfaatan Terminal dalam Potensi Sebagai Faktor

Pengubah Pemanfaatan Lahan

Analisis pemanfaatan terminal dalam potensi sebagai faktor pengubah pemanfaatan lahan disini diperlukan guna melihat bagaimana persepsi para pengguna lahan di sekitar kawasan Terminal Batay Kota Lahat terhadap keberadaan Terminal Batay Kota Lahat. Para pengguna lahan ini dibedakan menjadi 2 (dua) bagian yaitu pertama pengguna lahan hanya sebagai tempat tinggal atau rumah tangga dan kedua pengguna lahan yang digunakan untuk kegiatan usaha. Sementara untuk melihat lokasi tempat tinggal/tempat usaha responden dapat dilihat pada gambar 4.7.

4.2.3.1 Analisis Pemanfaatan Terminal Berdasar Persepsi Pengguna Lahan

Bidang Rumah Tangga

Berdasarkan persepsi pengguna lahan bidang rumah tangga di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat, dari 50 responden yang dipilih maka 72% memang sudah bertempat tinggal sebelum adanya Terminal Batay sementara sisanya 28% bertempat tinggal setelah dibangunnya Terminal Batay. Sementara keberadaan Terminal Batay di dalam pemilihan tempat tinggal yang menjawab ya sebanyak 32%, tidak sebesar 60%, dan tidak tahu sebesar 8%. Demikian juga dengan pengaruh keberadaan terminal terhadap perubahan harga dan jenis guna lahan, hampir seluruh responden atau sebesar 96% mengatakan berpengaruh dan hanya 4% yang mengatakan tidak berpengaruh. Rata-rata responden menempati lahan atau rumah tinggal milik sendiri sebanyak 84% dan 16% menempati rumah sewa/kontrakan. Untuk lebih jelasnya dari uraian tersebut diatas dengan

jumlah sampel sebanyak 50 responden dapat dilihat pada gambar 4.8 dan tabel IV.4 berikut:

TABEL IV.4
HASIL KUESIONER PEMANFAATAN TERMINAL
BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA LAHAN RUMAH TANGGA

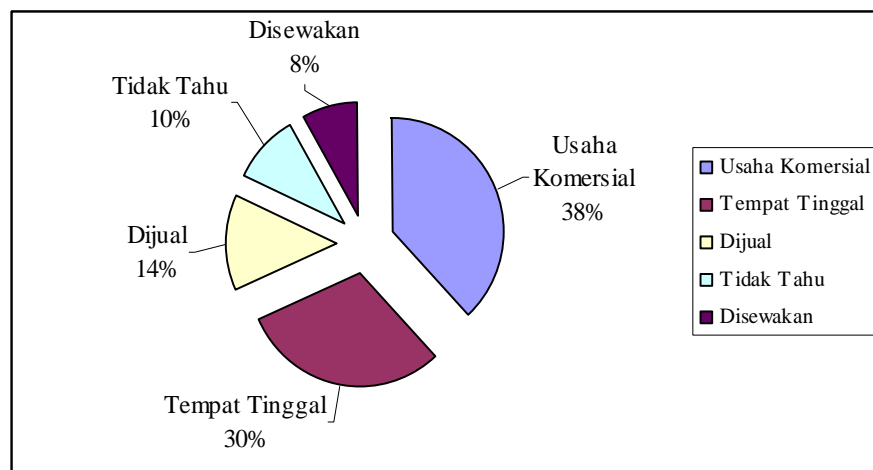
No	Pertanyaan Kuesioner	Responden	(%)
1	a. Bertempat tinggal sebelum ada Terminal Batay	36	72
	b. Bertempat tinggal setelah ada Terminal Batay	14	28
2	a. Benar keberadaan Terminal Batay mempengaruhi pemilihan tempat tinggal	16	32
	b. Tidak benar keberadaan Terminal Batay mempengaruhi pemilihan tempat tinggal	30	60
	c. Tidak tahu keberadaan Terminal Batay mempengaruhi pemilihan tempat tinggal	4	8
3	a. Terminal Batay berpengaruh terhadap perubahan harga dan jenis guna lahan	48	96
	b. Terminal Batay tidak berpengaruh terhadap perubahan harga dan jenis guna lahan	2	4
4	a. Tempat tinggal adalah milik sendiri	46	92
	b. Tempat tinggal merupakan sewa/kontrak	4	8

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari Tabel IV.4 keberadaan Terminal Batay tidak terlalu berpengaruh terhadap pemilihan tempat tinggal, tetapi keberadaan Terminal Batay jelas berpengaruh terhadap harga lahan, dan jenis guna lahan. Harga lahan di kawasan ini pada tahun 1990 sebesar \pm Rp.5000/m² dan pada tahun 2000 meningkat menjadi \pm Rp.15.000/m² atau terjadi kenaikan dalam kurun waktu tersebut (10 tahun) adalah 3 kali lipat. Sementara saat ini yaitu tahun 2005 harga tanah di kawasan tersebut berkisar antara Rp.45.000 s/d Rp.50.000 per m² atau hanya dalam kurun waktu 5 tahun telah terjadi peningkatan harga lebih dari 3 kali lipat.

Kecenderungan penggunaan lahan yang akan dilakukan di masa mendatang menurut persepsi pengguna lahan adalah menjadi lahan untuk usaha komersial (industri, jasa, perdagangan) sebesar 38%, lahan permukiman sebesar 30%, dijual sebesar 14%, tidak

tahu (belum ada rencana) 10% dan untuk disewakan sebesar 8%. Tingginya kecenderungan lahan untuk usaha komersial harus menjadi perhatian bagi penyusunan kebijakan tata ruang kawasan Terminal Batay tersebut, Penyusunan tata ruang harus tetap memperhatikan fungsi-fungsi utama penggunaan lahan dan tidak mengganggu fungsi terminal dan jalan Jend.A. Yani sebagai jalan arteri primer. Kecenderungan penggunaan lahan di masa mendatang dari persepsi pengguna lahan rumah tangga tampak terlihat pada gambar 4.9 berikut:



Sumber : Hasil Analisa, 2005

GAMBAR 4.9
PROSENTASE PERSEPSI PENGGUNA LAHAN RUMAH TANGGA
TERHADAP RENCANA PENGEMBANGAN LAHAN

4.2.3.2 Analisis Pemanfaatan Terminal Berdasar Persepsi Pengguna Lahan Bidang

Usaha

Sama halnya dengan pengguna lahan rumah tangga maka kuesioner juga disebar kepada pengguna lahan bidang usaha, jumlah responden juga sama yaitu sebanyak 50 responden. Jenis bidang usaha yang ada antara lain seperti tersebut pada tabel IV.5, sementara lokasi responden untuk jenis kegiatan bidang usaha seperti terlihat pada gambar 4.10.

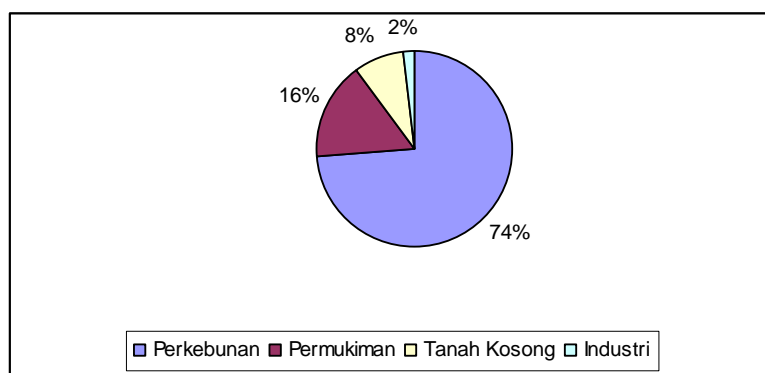
TABEL IV.5
JENIS DAN JUMLAH BIDANG USAHA

DI KAWASAN TERMINAL BATAY

No	Jenis Bidang Usaha	Jumlah
1	Rumah Makan	3
2	Ruko/Toko	16
3	Warung	38
4	Wartel	4
5	Bengkel	3
6	Pencucian Mobil	2
7	Industri dan Gudang	14
8	Penginapan	1

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Keadaan lahan dahulu sebelum adanya bidang usaha ini kebanyakan adalah lahan pertanian (sawah/kebun) yaitu 74%, lahan permukiman sebesar 16%, tanah kosong 8% dan industri 2%. Gambaran selengkapnya mengenai persentase kondisi lahan dahulu sebelum berubah menjadi tempat usaha adalah seperti terlihat pada gambar 4.11 berikut:



Sumber; Hasil Analisa, 2005

GAMBAR 4.11
PROSENTASE KONDISI LAHAN EXISTING SEBELUM
MENJADI TEMPAT USAHA

Dari 8 jenis bidang usaha tersebut masing-masing diberikan kuesioner untuk melihat tanggapan mengenai keberadaan Terminal Batay Kota Lahat, untuk lebih jelasnya persepsi pengguna lahan bidang usaha dapat dilihat pada tabel IV.6 berikut ini.

TABEL IV.6
HASIL KUESIONER PEMANFAATAN TERMINAL

BERDASARKAN PERSEPSI PENGGUNA LAHAN BIDANG USAHA

No	Pertanyaan Kuesioner	Responden	(%)
1	a. Membuka Usaha sebelum ada Terminal Batay	5	10
	b. Membuka Usaha setelah ada Terminal Batay	45	90
2	a. Benar keberadaan Terminal Batay mempengaruhi pemilihan tempat usaha	45	90
	b. Tidak benar keberadaan Terminal Batay mempengaruhi pemilihan tempat usaha	5	10
3	a. Benar keberadaan Terminal Batay meningkatkan usaha anda	48	96
	b. Tidak benar keberadaan Terminal Batay meningkatkan usaha anda	2	4
4	a. Terminal Batay berpengaruh terhadap perubahan harga dan jenis guna lahan	50	100
	b. Terminal Batay tidak berpengaruh terhadap perubahan harga dan jenis guna lahan	0	0
5	a. Tempat usaha adalah milik sendiri	38	76
	b. Tempat usaha merupakan sewa/kontrak	12	24

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari tabel IV.6 terlihat bahwa status tempat usaha 76% adalah milik sendiri dan 24% merupakan sewa/kontrak, pengguna lahan yang kepemilikannya adalah milik pribadi merupakan penduduk asli. Dan berbeda dengan persepsi pengguna lahan rumah tangga maka menurut persepsi pengguna lahan bidang usaha, keberadaan Terminal Batay jelas-jelas mempengaruhi usaha mereka baik itu pemilihan lokasi, peningkatan usaha maupun harga lahan.

4.3 Analisis Pengaruh Terminal Terhadap Aktivitas Pemanfaatan Lahan

4.3.1 Analisis Pemanfaatan Lahan Sebelum Pembangunan Terminal

Lahan adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas, kajian penggunaan lahan sebelum pembangunan Terminal Batay Kota Lahat dimaksudkan untuk mengetahui karakteristik pemanfaatan lahan di kawasan sekitar Terminal Batay.

Karakteristik pemanfaatan lahan yang akan dibahas meliputi jenis, luasan, dan sebaran di wilayah sekitar Terminal Batay Kota Lahat.

Karakteristik pemanfaatan lahan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat akan menjelaskan mengenai jenis penggunaan lahan, luasan tiap guna lahan, sebaran guna lahan dan aktivitas-aktivitas yang berkembang sebelum dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat, yaitu sebelum tahun 2003 atau pada kurun waktu tahun 2000. Jenis penggunaan lahan pada BWK II Kota Lahat (Terminal Batay termasuk BWK II) yaitu Kelurahan Pagar Agung meliputi penggunaan lahan untuk tanah perkebunan, pertanian, pekarangan/bangunan, lain-lain. Dari keempat jenis penggunaan lahan tersebut, lahan untuk tanah perkebunan mempunyai luas lahan terbesar

Walaupun penggunaan lahan untuk bangunan bukan merupakan jenis penggunaan lahan yang dominan, tetapi perlu untuk dikaji tersendiri karena penggunaan lahan bangunan merupakan penciri tingkat kekotaan suatu wilayah. Di wilayah Kelurahan Pagar Agung, penggunaan lahan untuk bangunan mempunyai luas 448 Ha atau 28% dari luas wilayah Kelurahan Pagar Agung. Guna lahan bangunan banyak tersebar di lingkungan puntang, dan lingkungan pagar agung yang berada di Kelurahan Pagar Agung. Untuk lebih jelasnya, karakteristik penggunaan lahan wilayah Kelurahan Pagar Agung tahun 2000 dapat dilihat pada tabel IV.7 berikut:

TABEL IV.7
KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG TAHUN 2000 (Dalam Ha)

NO	LINGKUNGAN	PERKEBUNAN	PERTANIAN	BANGUNAN	LAIN-LAIN	JML
1	Pagar Agung	8,3	19,6	110,1	28	166
2	Puntang	20,7	25,4	141,4	23,5	211
3	Tl. Mengkurat	208,3	98,7	60,3	19,7	387
4	Tl. Kabu	221,1	65,4	68,7	9,8	365
5	Batay	363,6	22,9	67,5	17	471
	JUMLAH	822	232	448	98	1600

Sumber: Kecamatan Dalam Angka, 2000

Selain dari jenis, luas dan sebaran guna lahan, karakteristik penggunaan lahan juga dapat ditunjukkan dari aktivitas-aktivitas yang berada di suatu wilayah. Beberapa aktivitas yang dapat dibahas pada studi ini meliputi sebaran permukiman dan sebaran fasilitas-fasilitas pelayanan kegiatan kota lainnya (ekonomi, pendidikan, kesehatan). Dari karakteristik aktivitas tersebut dapat diketahui bahwa sebaran aktivitas permukiman merupakan aktivitas dominan berada di Kelurahan Pagar Agung. Untuk lebih jelasnya, karakteristik aktivitas di wilayah Kelurahan Pagar Agung dapat dilihat pada tabel IV.8 berikut:

TABEL IV.8
KARAKTERISTIK AKTIVITAS WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG TAHUN 2000

NO	LINGKUNGAN	PERMUKIMAN	FASILITAS LAINNYA	JML
1	Pagar Agung	471	63	534
2	Puntang	348	78	426
3	Tl. Mengkurat	83	9	92
4	Tl. Kabu	65	15	80
5	Batay	76	8	88
	JUMLAH	1043	173	1216

Sumber: Hasil Olahan Kecamatan Dalam Angka, 2000

Dengan membandingkan antara sebaran jenis guna lahan dan sebaran aktivitas, maka dapat diketahui karakteristik penggunaan lahan secara keseluruhan. Karakteristik penggunaan lahan perkotaan pada tahun 2000 terdapat di lingkungan Puntang dan lingkungan Pagar Agung. Ciri penggunaan lahan perkotaan yang terdapat di daerah tersebut adalah:

1. Penggunaan lahan terbangun lebih luas daripada wilayah lainnya
2. Memiliki jumlah aktivitas permukiman, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan dan fasilitas perekonomian yang cukup besar.

4.3.2 Analisis Pemanfaatan Lahan Setelah Pembangunan Terminal Batay

Karakteristik penggunaan lahan dan pemanfaatan ruang di Kelurahan Pagar Agung Kota Lahat akan menjelaskan mengenai jenis penggunaan lahan, luasan tiap guna lahan, sebaran guna lahan, dan aktivitas yang berkembang saat ini setelah dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat dan diresmikannya penggunaan terminal tersebut yaitu pada bulan februari tahun 2003.

Penggunaan lahan di wilayah Kelurahan Pagar Agung masih didominasi oleh tanah perkebunan. Wilayah yang memiliki lahan perkebunan terbesar terletak di dusun Batay. Selain penggunaan lahan untuk perkebunan, di wilayah Kelurahan Pagar Agung juga berfungsi sebagai tanah pekarangan. Tanah pekarangan memiliki penggunaan lahan untuk aktivitas permukiman, industri dan pergudangan, perdagangan, maupun jasa komersial lainnya, yang penggunaan lahannya merupakan lahan terbangun. Wilayah yang penggunaan lahan untuk tanah pekarangannya terbesar terletak di lingkungan puntang dan lingkungan pagar agung di Kelurahan Pagar Agung. Untuk lebih jelasnya, prosentase penggunaan lahan tiap lingkungan/dusun/talang di wilayah Kelurahan Pagar Agung Kota Lahat, dapat dilihat pada Tabel IV.9 berikut:

TABEL IV.9
KARAKTERISTIK PENGGUNAAN LAHAN WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG TAHUN 2005 (Dalam Ha)

NO	LINGKUNGAN	PERKEBUNAN	PERTANIAN	BANGUNAN	LAIN-LAIN	JML
1	Pagar Agung	6,3	12,6	119,1	28	166
2	Puntang	9,8	21,5	155	24,7	211
3	Tl. Mengkurat	198,9	98,7	68,1	21,3	387
4	Tl. Kabu	211,6	65,4	76,5	11,5	365
5	Batay	336	22,9	92,7	19,4	471
	JUMLAH	762,6	221,1	511,4	104,9	1600

Sumber: Kecamatan Dalam Angka, 2004

Selain dari jenis, luas dan sebaran guna lahan, karakteristik penggunaan lahan juga dapat ditunjukkan dari aktivitas-aktivitas yang berada di suatu wilayah. Beberapa aktivitas yang dapat dibahas pada studi ini meliputi sebaran industri, sebaran permukiman

dan sebaran fasilitas ekonomi. Dari karakteristik aktivitas tersebut dapat diketahui bahwa sebaran permukiman dan fasilitas perekonomian merupakan aktivitas yang mendominasi di wilayah Kelurahan Pagar Agung pada tahun 2005. Aktivitas permukiman terbesar tetap terletak di lingkungan Puntang dan lingkungan Pagar Agung di Kelurahan Pagar Agung, sementara sebaran fasilitas perekonomian juga banyak terdapat di dusun Batay dan Talang Kabu yang merupakan kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat. Untuk lebih jelasnya, karakteristik aktivitas di wilayah Kelurahan Pagar Agung dapat dilihat pada tabel IV.10 berikut.

TABEL IV.10
KARAKTERISTIK AKTIVITAS WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG TAHUN 2005

NO	LINGKUNGAN	PERMUKIMAN	FASILITAS LAINNYA	JML
1	Pagar Agung	531	78	609
2	Puntang	393	87	480
3	Tl. Mengkurat	97	12	109
4	Tl. Kabu	88	21	109
5	Batay	93	63	156
	JUMLAH	1202	261	1463

Sumber: Hasil OlahanKecamatan Dalam Angka, 2004

Dari analisis di atas juga dapat dilihat sebaran tiap jenis penggunaan lahan yang tersebar di wilayah Kelurahan Pagar Agung, bahwa penggunaan lahan untuk tanah pekarangan (lahan terbangun) banyak tersebar di wilayah lingkungan puntang dan lingkungan pagar agung di Kelurahan Pagar Agung, hal ini disebabkan memang karena daerah ini terdapat kantor kelurahan, fasilitas pendidikan, fasilitas kesehatan, pasar lokal dan wilayah yang paling dekat dengan pusat kota dibandingkan wilayah lainnya di Kelurahan Pagar Agung. Sedangkan daerah yang paling dekat dengan Terminal Batay

yaitu dusun Batay mulai banyak terdapat lahan terbangun baik itu permukiman maupun fasilitas lainnya.

4.3.3 Analisis Perubahan Aktivitas Pemanfaatan Lahan

Dari perbandingan pemanfaatan lahan di wilayah Kelurahan Pagar Agung tahun 2000 dan tahun 2005, maka dapat diketahui bahwa secara umum terjadi perubahan penggunaan lahan dari penggunaan lahan non terbangun menjadi penggunaan lahan terbangun sebesar **63,4 Ha**. Perubahan penggunaan lahan terbesar terjadi di **unit lingkungan dusun Batay** sebesar **25,2 Ha**, sedangkan perubahan lahan terkecil terjadi di **unit lingkungan talang mengkurat** sebesar **7,8 Ha**. Untuk lebih jelasnya, dapat dilihat pada tabel IV.11.

TABEL IV.11
PERUBAHAN PENGGUNAAN LAHAN
DI WILAYAH KELURAHAN PAGAR AGUNG
TAHUN 2000 – 2005 (Dalam Ha)

NO	LINGKUNGAN	PERKEBUNAN	PERTANIAN	BANGUNAN	LAIN-LAIN
1	Pagar Agung	-2	-7	9	0
2	Puntang	-10,9	-3,9	13,6	1,2
3	Tl. Mengkurat	-9,4	0	7,8	1,6
4	Tl. Kabu	-9,5	0	7,8	1,7
5	Batay	-27,6	0	25,2	2,4
	JUMLAH	-59,4	-10,9	63,4	6,9

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Perubahan penggunaan lahan dari non terbangun menjadi terbangun juga dapat ditunjukkan dengan adanya peningkatan aktivitas-aktivitas di wilayah Kelurahan Pagar Agung dari tahun 2000 sampai dengan tahun 2005. Aktivitas yang mengalami banyak perkembangan adalah aktivitas permukiman yaitu 159 unit rumah, seperti terlihat pada tabel IV.12 berikut ini.

TABEL IV.12
PERUBAHAN AKTIVITAS PEMANFAATAN LAHAN WILAYAH
KELURAHAN PAGAR AGUNG TAHUN 2000-2005

NO	LINGKUNGAN	PERMUKIMAN	FASILITAS LAINNYA	JML
1	Pagar Agung	60	15	75
2	Puntang	45	9	54
3	Tl. Mengkurat	14	3	17
4	Tl. Kabu	23	6	29
5	Batay	17	55	72
	JUMLAH	159	88	247

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dengan membandingkan hasil analisis perubahan guna lahan dan peningkatan aktivitas di wilayah kawasan Terminal Batay Kota Lahat, maka dapat diketahui bahwa aktivitas-aktivitas fasilitas lainnya (pendidikan, kesehatan, industri, ekonomi/jasa komersial) cenderung mengubah guna lahan dengan luasan yang lebih besar daripada aktivitas permukiman. Ini terlihat di unit lingkungan Batay yang mengalami perubahan guna lahan dengan luasan terbesar, ternyata aktivitas yang berkembang disana adalah aktivitas fasilitas lainnya yaitu fasilitas ekonomi/jasa komersial, sedangkan unit lingkungan Pagar Agung yang banyak mengalami perkembangan aktivitas permukiman ternyata luas perubahan guna lahannya lebih kecil daripada unit lingkungan Batay.

4.3.4 Analisis Perubahan Aktivitas Pemanfaatan Lahan Berdasarkan

Pengguna Lahan

Analisis ini bertujuan untuk melihat perubahan aktivitas pemanfaatan lahan yang terjadi di kawasan sekitar Terminal Batay berdasarkan pengguna lahan. Pengguna lahan yang dimaksud disini adalah para responden yang diberikan kuesioner dalam penelitian ini.

Berdasarkan hasil kuesioner yang disebar serta hasil wawancara dan observasi lapangan, maka untuk aktivitas bidang usaha jauh lebih banyak berkembang dibandingkan aktivitas untuk rumah tangga setelah adanya Terminal Batay. Dari hasil kuesioner yang disebar ke 50 Responden rumah tangga hanya 14 responden yang bertempat tinggal setelah adanya Terminal Batay, itupun hanya 6 responden yang mengatakan Terminal Batay

menjadi faktor pemilihan lokasi rumah tempat tinggal. Luas lahan yang digunakan oleh responden rumah tangga rata-rata 100-200 m².

Jika melihat sebaran aktivitas rumah tangga para responden (gambar 4.8) maka terlihat kecenderungan bahwa aktivitas responden rumah tangga sebagian besar berada di jalan lokal atau jalan lingkungan, hanya 9 responden saja yang berada di jalan arteri primer. Para responden rumah tangga yang beraktivitas setelah adanya Terminal Batay kesemuanya tidak ada yang berada di jalan utama, “responden baru” ini semuanya berlokasi di jalan lokal dengan 10 responden berlokasi di unit lingkungan Batay, 3 responden di unit lingkungan Talang Kabu, dan 1 responden di unit lingkungan Talang Mengkurat.

Sementara untuk responden bidang usaha dari 50 kuesioner yang disebar, 45 responden melakukan kegiatan bidang usaha setelah dibangunnya Terminal Batay, dan sisanya 5 responden memang telah melakukan aktivitas usaha disana sebelum adanya Terminal Batay. 5 responden yang memang telah melakukan aktivitas disana 3 diantaranya yaitu bergerak di bidang industri dan pergudangan yang semuanya terletak di unit lingkungan Talang Kabu, 1 aktivitas rumah makan yang terletak di Batay dan 1 aktivitas usaha warung juga terletak di unit lingkungan Talang Kabu.

Dari 45 Responden bidang usaha yang melakukan aktivitas setelah adanya Terminal Batay, seperti yang telah diceritakan sebelumnya terdiri dari 8 jenis kegiatan mulai dari warung, toko sampai ke penginapan. Berikut adalah luasan lahan yang digunakan responden bidang usaha tersebut.

TABEL IV.13
JENIS KEGIATAN BIDANG USAHA DAN LUAS LAHAN
SETELAH ADANYA TERMINAL BATAY

NO	Bidang Usaha	Jumlah (Unit)	Rata-rata Luas Lahan Per Unit (m ²)
1	Warung	20	< 100
2	Toko	9	100-500
3	Industri & Pergudangan	4	10.000-50.000
4	Wartel	4	< 100
5	Bengkel	3	1000-5000
6	Rumah Makan	2	10.000-50.000
7	Pencucian Mobil	2	1000-5000
8	Penginapan	1	5000-10.000

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari Tabel IV.13 diatas terlihat bahwa aktivitas bidang usaha yang paling banyak mengubah pemanfaatan lahan yaitu aktivitas bidang usaha dan rumah makan yaitu rata-rata luas lahan tiap unitnya yaitu berkisar antara 1-5 ha. Sementara untuk aktivitas warung, walaupun paling banyak terjadi peningkatan aktivitasnya tetapi pemanfaatan lahannya paling kecil. Untuk warung penggunaan lahan rata-rata tiap unitnya adalah kurang dari 100 m².

Jika melihat sebaran aktivitas responden bidang usaha (gambar 4.10) maka terlihat bahwa untuk aktivitas bidang usaha, kecenderungan melakukan usaha terletak di utama yaitu Jalan Arteri Primer. Dari 50 responden aktivitas bidang usaha, hanya 7 responden yang berlokasi di Jalan lokal/Jalan lingkungan. 7 responden ini semuanya melakukan aktivitas usaha warung dan kesemuanya juga berlokasi di satu unit lingkungan yaitu unit lingkungan Batay.

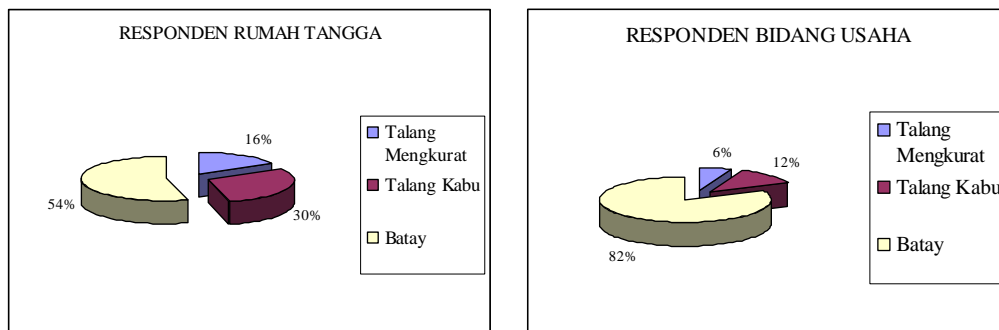
Sementara untuk 43 responden lainnya memilih lokasi usaha di Jalan arteri primer dan tersebar di 3 unit lingkungan yang ada. Untuk unit lingkungan Batay ada 34 aktivitas bidang usaha yang berlokasi disana, mulai dari warung, toko sampai penginapan

semuanya ada di unit lingkungan Batay. Sedangkan untuk unit lingkungan Talang Kabu ada 6 aktivitas usaha yang terdiri dari 3 usaha industri dan 3 usaha warung. Sementara untuk unit lingkungan Talang Mengkurat ada 3 aktivitas usaha yang semuanya merupakan aktivitas usaha warung.

4.4 Analisis Proses Pembangunan Di Kawasan Sekitar Terminal Batay

Analisis ini bertujuan untuk melihat bagaimana mekanisme proses-proses pembangunan yang terjadi di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat. Kawasan sekitar Terminal Batay yang dimaksud disini hanya meliputi 3 unit lingkungan di Kelurahan Pagar Agung yaitu unit lingkungan talang mengkurat, unit lingkungan talang kabu dan unit lingkungan batay.

Penelitian dilakukan dengan cara wawancara dengan instansi terkait maupun dengan para pengguna lahan di sekitar Terminal Batay, kemudian juga dengan cara menyebarkan kuesioner yang dibagi menjadi 2 aktivitas yaitu kuesioner untuk responden dengan kegiatan rumah tangga dan untuk responden dengan kegiatan bidang usaha. Pembagian banyaknya responden di masing-masing unit lingkungan baik itu rumah tangga maupun bidang usaha seperti terlihat pada gambar 4.12 berikut:



Sumber

: Hasil

Analisa, 2005

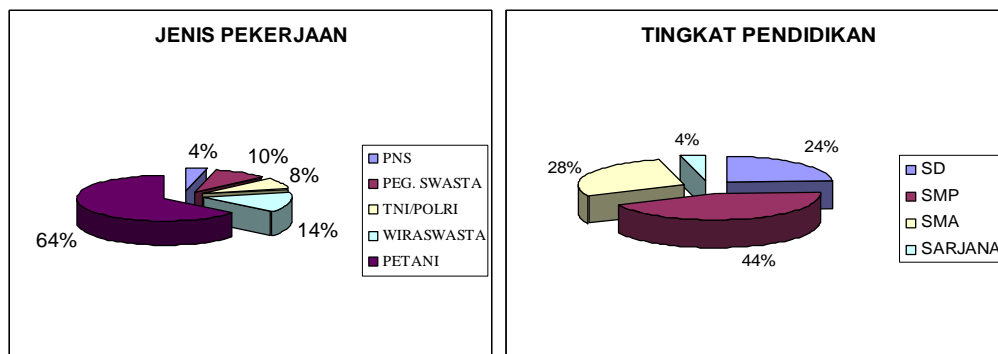
GAMBAR 4.12
PEMBAGIAN RESPONDEN RUMAH TANGGA & BIDANG USAHA

Dari gambar 4.12 diatas jumlah responden terbanyak baik itu rumah tangga maupun bidang usaha adalah terletak di unit lingkungan Batay, hal ini dikarenakan unit lingkungan Batay yang paling dekat dengan Terminal Batay, kemudian unit lingkungan Talang Mengkurat dan unit lingkungan talang Kabu.

4.4.1 Analisis Proses Pembangunan Kegiatan Rumah Tangga

Kegiatan Rumah Tangga disini yang dimaksud adalah kegiatan yang tempat aktivitasnya hanya untuk tempat tinggal saja. Dari 50 Responden yang dipilih 36 Responden atau 72% memang sudah bertempat tinggal disana sebelum adanya Terminal Batay dan hanya 28% atau 14 responden yang bertempat tinggal pasca dibangunnya Terminal Batay yaitu kurun waktu tahun 2003 – 2005.

Dari analisa hasil kuesioner yang disebar, tingkat pendidikan para responden yang terendah adalah SD dan yang tertinggi adalah Sarjana. Sementara untuk jenis pekerjaan yang dominan adalah petani tetapi ada juga yang berprofesi sebagai pegawai negeri. Kepemilikan rumah tinggal adalah milik pribadi dan hanya 16% atau 8 responden yang bertempat tinggal dengan cara menyewa/kontrak, dan ke 8 responden ini semuanya bertempat tinggal di unit lingkungan Batay. Untuk lebih jelasnya dari uraian diatas terlihat pada gambar berikut ini.



Sumber: Hasil Analisa, 2005

GAMBAR 4.13

TINGKAT PENDIDIKAN DAN JENIS PEKERJAAN RESPONDEN RUMAH TANGGA

Sehubungan dengan proses mekanisme perizinan dalam hal pembangunan rumah ataupun perubahan lainnya, hasil kuesioner juga memperlihatkan apakah responden dalam pembangunan memperhatikan RDTR dan IMB. Tabel IV.14 akan menjelaskan hal-hal tersebut.

TABEL IV.14
HASIL KUESIONER PROSES PEMBANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR
TERMINAL BATAY UNTUK KEGIATAN RUMAH TANGGA

No	Pertanyaan Kuesioner	Responden	(%)
1	Status kepemilikan rumah anda adalah? a. Milik Pribadi b. Sewa/Kontrak	46 4	92 8
2	Apakah Anda sudah mengetahui mengenai Rencana Tata Ruang (RDTRK) di kawasan tempat tinggal anda saat ini? a. Ya b. Tidak	0 50	0 100
3	Apakah didalam melaksanakan proses pembangunan anda sudah melaksanakan proses IMB ? a. Ya b. Tidak	8 42	16 84
4	Jika Ya, Bagaimana pelaksanaan proses IMB tersebut? a. Mudah b. Sulit	5 3	62,5 37,5
5	Jika Tidak, Mengapa Anda tidak melaksanakannya ? a. Tidak mengerti dengan IMB b. Mengerti, tetapi tidak ada keharusan didalam melaksanakan proses IMB tersebut	37 5	88,1 11,9
6	Apakah lahan anda sudah tercatat dalam Pajak Bumi Bangunan (PBB)? a. Ya b. Tidak	50 0	100 0
7	Apakah anda membayar PBB tersebut? a. Ya b. Tidak	47 3	94 6

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari tabel IV.13 diatas seluruh responden atau 100% responden menyatakan tidak mengetahui mengenai Rencana Tata Ruang (RDTRK) Kota Lahat, sementara didalam

pelaksanaan pembangunan hanya 8 responden atau 16% yang melakukan proses IMB dan sisanya 84% dari responden tidak melaksanakan proses IMB tersebut. Dari 42 responden yang tidak melakukan IMB, 37 responden mengatakan tidak mengerti dengan IMB, sedangkan 5 responden menyatakan mengerti dengan IMB tetapi karena tidak ada keharusan didalam pelaksanaan IMB maka mereka tidak melakukannya, padahal dari 8 responden yang melakukan pelaksanaan IMB 62,5% mengatakan mudah dalam pelaksanaannya. Pertanyaan kuesioner mengenai Pajak Bumi Bangunan (PBB) memperlihatkan bahwa responden juga paham dan mengerti tentang PBB, terbukti 100% responden mengatakan lahan mereka tercatat dalam PBB dan hampir seluruhnya (94%) membayar PBB tersebut.

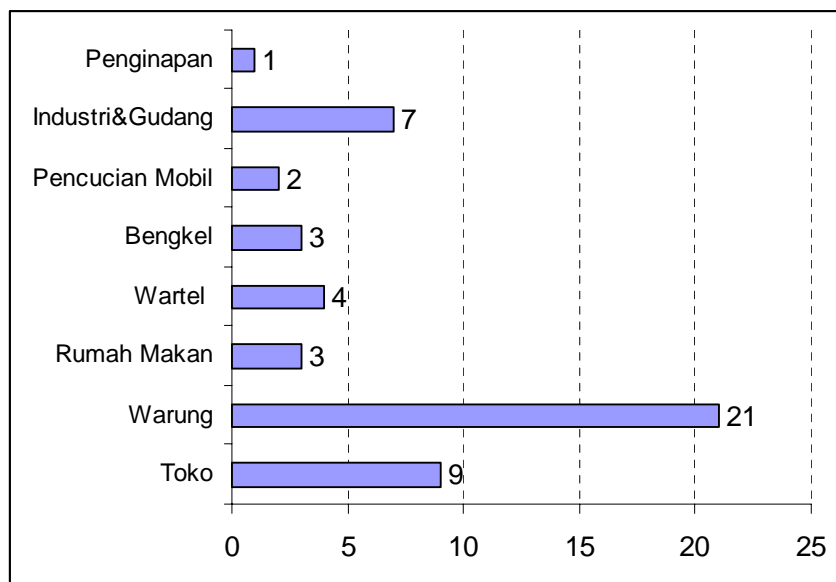
Hasil kuesioner diatas memperlihatkan bahwa proses pembangunan yang responden lakukan adalah secara *informal* karena dalam pembangunan tidak memperhatikan RDTRK dan Mekanisme IMB yang ada, tetapi masalah informal ini bisa dikatakan **tidak benar** karena hampir seluruh responden pada kenyataanya tetap membayar kewajiban mereka dalam membayar pajak bumi bangunan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

4.4.2 Analisis Proses Pembangunan Kegiatan Bidang Usaha

Berdasarkan hasil pengamatan dan observasi lapangan, kegiatan Bidang Usaha yang ada di kawasan Terminal Batay terdiri dari 8 jenis bidang usaha yaitu Toko, Warung, Rumah Makan, Wartel, Bengkel, Pencucian Mobil, Industri&Gudang serta Penginapan. Ke delapan jenis bidang usaha ini terletak di ke 3 unit lingkungan sekitar Terminal Batay dengan aktivitas terbanyak yaitu di unit lingkungan Batay. Dari 50 Responden yang dipilih untuk menjawab kuesioner, 45 Responden atau 90% melakukan kegiatan usaha setelah

adanya Terminal Batay dan hanya 10% atau 5 responden yang memang sudah melakukan kegiatan usaha sebelum dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat.

Jumlah Responden terbanyak diambil dari responden yang melakukan kegiatan usaha warung yaitu 21 Responden atau 42%, disusul dengan kegiatan usaha toko yaitu 9 responden atau 18%. Sementara responden yang paling sedikit yaitu responden yang melakukan kegiatan usaha penginapan yaitu hanya 1 Responden atau 2% dari total responden. Sebanyak 76% atau 38 responden merupakan pemilik pribadi tempat usaha tersebut, dan hanya 24% atau 12 responden yang menyewa bangunan untuk tempat usaha. Untuk lebih jelasnya dari uraian diatas dapat dilihat pada gambar 4.14 dan gambar 4.15 berikut.



Sumber: Hasil Analisa, 2005

GAMBAR 4.14
JUMLAH RESPONDEN BERDASARKAN
JENIS KEGIATAN USAHA

Sama halnya dengan untuk kegiatan rumah tangga maka untuk kegiatan bidang usaha juga dilihat mengenai proses pembangunannya dan juga proses perizinan lainnya

sehubungan dengan aktivitas usaha mereka. Tabel IV.14 berikut ini akan memperlihatkan hasil kuesioner yang disebar kepada para responden untuk kegiatan bidang usaha.

TABEL IV.15
HASIL KUESIONER PROSES PEMBANGUNAN DI KAWASAN SEKITAR
TERMINAL BATAY UNTUK KEGIATAN BIDANG USAHA

No	Pertanyaan Kuesioner	Responden	(%)
1	Status kepemilikan usaha anda adalah?		
	a. Milik Pribadi	38	76
	b. Sewa/Kontrak	12	24
2	Apakah Anda sudah mengetahui mengenai Rencana Tata Ruang (RDTRK) di kawasan tempat usaha anda saat ini?		
	a. Ya	2	4
	b. Tidak	48	96
3	Apakah didalam melaksanakan proses pembangunan anda sudah melaksanakan proses IMB ?		
	a. Ya	31	62
	b. Tidak	19	38
4	Jika Ya, Bagaimana pelaksanaan proses IMB tersebut?		
	a. Mudah	21	67,7
	b. Sulit	10	32,3
5	Jika Tidak, Mengapa Anda tidak melaksanakannya ?		
	a. Tidak mengerti dengan IMB	12	63,2
	b. Mengerti, tetapi tidak ada keharusan didalam melaksanakan proses IMB tersebut	7	36,8
6	Apakah anda juga melakukan proses perizinan lainnya sehubungan dengan kegiatan usaha anda?		
	a. Ya	31	62
	b. Tidak	19	38
7	Apakah lahan anda sudah tercatat dalam Pajak Bumi Bangunan (PBB)?		
	a. Ya	43	86
	b. Tidak	7	14
8	Apakah anda membayar PBB tersebut?		
	a. Ya	43	100
	b. Tidak	0	0
9	Apakah anda membayar retribusi/pajak lainnya sehubungan dengan kegiatan usaha anda?		
	a. Ya	50	100

	b. Tidak	0	0
--	----------	---	---

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari Tabel IV.14 diatas hampir seluruh responden atau 96% responden menyatakan tidak mengetahui mengenai Rencana Tata Ruang (RDTRK) Kota Lahat, tetapi sedikit lebih baik dibanding responden rumah tangga yang 100% tidak mengetahui RDTR Kota Lahat. Sementara didalam pelaksanaan pembangunan untuk kegiatan bidang usaha 62% responden atau 31 orang telah melakukan proses IMB dan sisanya 38% dari responden tidak melaksanakan proses IMB tersebut. Hal ini berbanding terbalik dengan responden rumah tangga yang rata-rata tidak melaksanakan proses IMB.

Didalam pengurusan IMB juga ternyata tidak sulit, hal ini terlihat dari 31 responden yang melakukan IMB 67,7% atau 21 responden mengatakan tidak sulit dan hanya 10 responden yang mengatakan sulit. Hal yang sama juga didapat dari responden rumah tangga yang melakukan proses IMB. Untuk proses perizinan lain sehubungan dengan bidang usaha seperti SIUP hasil kuesioner ternyata sama persis dengan hasil yang didapat di proses IMB yaitu 31 responden melakukannya dan sisanya 19 responden atau 38% tidak melakukannya. Jadi mungkin saja mereka melakukan proses IMB karena sebagai syarat untuk proses perizinan selanjutnya.

Sama halnya dengan responden rumah tangga, pertanyaan kuesioner mengenai Pajak Bumi Bangunan (PBB) memperlihatkan bahwa responden juga paham dan mengerti tentang PBB, hanya saja tidak semuanya tercatat dalam PBB tersebut. 43 responden mengatakan lahan mereka tercatat dalam PBB dan 7 responden atau 14% mengatakan tidak terdaftar. Tetapi jika melihat pertanyaan selanjutnya mengenai retribusi lain yang diterapkan oleh Pemerintah Kabupaten Lahat, ternyata seluruh responden atau 100% responden mengatakan telah membayar retribusi tersebut.

Jika melihat perbandingan hasil kuesioner rumah tangga dan kuesioner bidang usaha maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Dari hasil kuesioner yang disebar baik Responden Rumah Tangga maupun Responden Bidang Usaha, sama-sama tidak memperhatikan Rencana Detail Tata Ruang Kota (RDTRK) Lahat di dalam melakukan proses pembangunan.
2. Untuk Mekanisme IMB didalam proses pembangunan terdapat perbedaan yang cukup signifikan antara kegiatan rumah tangga dan bidang usaha yaitu:
 - Kegiatan rumah tangga **84% TIDAK MELAKUKAN** proses IMB
 - Kegiatan bidang usaha **62% MELAKUKAN** proses IMB
3. Didalam pelaksanaan proses IMB, baik itu responden rumah tangga maupun responden bidang usaha yang melakukan proses IMB sama-sama menyatakan tidak ada kesulitan dalam proses pengurusannya, prosentasenya yaitu:
 - Responden Rumah Tangga sebesar **62,5 %**
 - Responden Bidang Usaha sebesar **67,7 %**
4. Untuk pelaksanaan pajak bumi bangunan (PBB) baik itu responden rumah tangga maupun responden bidang usaha sama-sama melaksanakan dan membayar PBB tersebut.
5. Khusus untuk responden bidang usaha juga tetap membayar retribusi lainnya dan semua responden bidang usaha baik itu yang melaksanakan proses IMB maupun yang tidak melaksanakannya telah melakukan proses tersebut.

4.5 Analisis Komprehensif Pengaruh Terminal terhadap Aktivitas

Pemanfaatan Lahan dan Proses Pembangunan di Sekitar Terminal

Analisis ini digunakan untuk merangkum semua hasil analisa yang telah dilakukan sebelumnya, sehingga didapat suatu hasil analisa yang dapat menjawab rumusan masalah/pertanyaan penelitian yang ada pada bagian awal penulisan ini.

4.5.1 Analisis Perkembangan Aktivitas di Kawasan Terminal Batay

Analisis ini digunakan untuk melihat bagaimana perkembangan aktivitas di Kawasan Terminal Batay setelah dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat. Dengan memperhatikan analisa sebelumnya, diketahui bahwa kecenderungan perkembangan aktivitas rumah tangga berada di “bagian belakang Kawasan Terminal Batay” atau berada di jalan-jalan lingkungan di sepanjang Jalan Jend. Ahmad Yani. Jika lebih diperhatikan lagi kecenderungan aktivitas responden rumah tangga yang baru atau beraktivitas setelah adanya Terminal Batay lebih banyak berada di unit lingkungan Batay, terbukti dari 14 responden rumah tangga yang baru 10 diantaranya atau 71,42% memilih bertempat tinggal di unit lingkungan Batay.

Pemilihan lokasi yang lebih banyak berada di unit lingkungan Batay yang dilakukan oleh responden aktivitas rumah tangga, dipengaruhi bukan saja oleh adanya Terminal Batay tetapi juga karena semakin berkembangnya fasilitas perekonomian yang berada di unit lingkungan Batay. Semakin berkembangnya fasilitas ekonomi di suatu daerah maka semakin cepat daerah itu berkembang menjadi kota. Demikian juga halnya dengan unit lingkungan Batay yang dengan adanya Terminal Batay membuat munculnya fasilitas-fasilitas ekonomi, dan dengan adanya fasilitas-fasilitas ekonomi tersebut akan semakin memancing minat masyarakat untuk melakukan aktivitas rumah tangga di lingkungan tersebut.

Sementara itu untuk perkembangan aktivitas bidang usaha, sebaran aktivitasnya lebih banyak berada di jalan utama yaitu Jalan Jend. A. Yani. Dari total 50 responden

lebih dari 80% berada di jalan utama sedangkan sisanya menyebar di jalan-jalan lingkungan/lokal. Berikut akan diperlihatkan kecenderungan karakteristik pemilihan lokasi yang dilakukan oleh aktivitas bidang usaha, dimulai dari aktivitas bidang usaha yang paling banyak yaitu warung sampai ke yang paling sedikit yaitu penginapan.

A. Warung

Untuk aktivitas warung dengan jumlah responden yang paling banyak yaitu 21 responden. Kecenderungan karakteristik yang diperlihatkan oleh aktivitas warung didalam pemilihan lokasi adalah menyebar di sepanjang jalan utama dengan jarak yang cukup jauh dari Terminal Batay (warung terdekat sekitar 1 km dari Terminal Batay). Untuk lokasi warung paling banyak terdapat di unit lingkungan Batay yaitu 15 warung, unit lingkungan Talang Kabu 3 warung dan unit lingkungan Talang Mengkurat 3 warung.

B. Toko

Untuk aktivitas toko dengan jumlah responden sebanyak 9 responden, kecenderungan karakteristik pemilihan lokasi adalah terletak di sekeliling Terminal Batay. Hal ini terlihat dengan adanya 7 responden toko yang berada di dekat terminal Batay (sekitar 50-200 m dari Terminal Batay), dengan 5 responden toko yang terletak mengumpul dan berhadapan dengan Terminal Batay. Sementara itu 2 responden toko lainnya terletak cukup jauh dari Terminal Batay (sekitar 2-3 km) tetapi tetap berada di unit lingkungan Batay.

C. Industri & Gudang

Untuk aktivitas industri & gudang dengan jumlah responden sebanyak 7 responden, kecenderungan karakteristik pemilihan lokasi adalah terletak menyebar di sepanjang jalan utama dan berada cukup jauh dari Terminal Batay (sekitar 1,5-4 km). 4 responden terletak di unit lingkungan Batay dan 3 responden terletak di unit lingkungan Talang Kabu, 3 responden yang terletak di unit lingkungan Talang Kabu semuanya adalah para responden

lama atau responden yang memang sudah melakukan aktivitas industri semenjak belum berdirinya Terminal Batay Kota Lahat.

D. Wartel

Aktivitas wartel dengan jumlah responden sebanyak 4 responden cenderung terletak saling berjauhan satu sama lainnya yaitu berjarak sekitar 1 km antar masing-masing responden aktivitas wartel. Yang paling dekat berada di lingkungan Terminal Batay atau hanya 50 m dari terminal, semua aktivitas wartel berada di unit lingkungan Batay.

E. Bengkel

Untuk aktivitas bengkel dengan jumlah responden sebanyak 3 responden, kecenderungan karakteristik pemilihan lokasi berkisar sekitar 1-1,5 km dari Terminal Batay dan terletak agak berdekatan satu sama lain (berkisar 500 m). Sama seperti halnya responden wartel, semua responden bengkel terletak di unit lingkungan Batay.

F. Rumah Makan

Aktivitas rumah makan yang ada di kawasan Terminal Batay berjumlah sebanyak 3 responden yang semuanya terletak di unit lingkungan Batay. 1 responden rumah makan memang sudah ada sebelum dibangunnya Terminal Batay, 2 responden terletak berdekatan yang berada di lingkungan Terminal Batay dan 1 responden lainnya berada cukup jauh yaitu sekitar 2 km dari Terminal Batay Kota Lahat.

G. Pencucian Mobil

Aktivitas pencucian mobil terdiri dari 2 responden yang terletak berhadap-hadapan dengan jarak sekitar 500 m dari Terminal Batay. Responden untuk aktivitas bidang usaha pencucian mobil ini semuanya berada di unit lingkungan Batay.

H. Penginapan

Aktivitas bidang usaha penginapan hanya terdiri dari 1 responden berlokasi di unit lingkungan Batay dengan jarak dari Terminal Batay sekitar 500 m.

Melihat kecenderungan karakteristik pemilihan lokasi yang dilakukan oleh para responden aktivitas bidang usaha, maka sebagian besar memilih lokasi di unit lingkungan Batay, hanya ada 2 aktivitas bidang usaha yaitu industri dan warung yang juga terletak di unit lingkungan Talang Kabu dan unit lingkungan Talang Mengkurat. Hanya saja 3 aktivitas bidang usaha industri yang ada di unit lingkungan Talang Kabu memang sudah ada semenjak sebelum dibangunnya Terminal Batay Kota Lahat.

Dengan memperhatikan RDTRK dimana BWK II ditetapkan sebagai kawasan perdagangan, permukiman, perindustrian dan kawasan ruang terbuka hijau, dan juga memperhatikan karakteristik kecenderungan pemilihan lokasi aktivitas yang dilakukan oleh para responden seperti yang telah dianalisa diatas, maka bisa ditentukan lokasi yang kemungkinan cukup tepat untuk kawasan-kawasan yang telah ditentukan yaitu sebagai berikut:

- Kawasan perumahan yaitu berada di bagian belakang Jalan Jenderal Ahmad Yani tepatnya di jalan-jalan lingkungan yang ada di seputar jalan utama dan berada di 3 unit lingkungan yang ada.
- Kawasan perdagangan yaitu berada di seputar Terminal Batay, untuk kawasan perdagangan bisa dibuatkan 2 kawasan prioritas yaitu kawasan pertokoan yang berada di seberang Terminal Batay dan kawasan pasar lokal untuk menampung warung-warung yang tersebar di Jalan Jend.A. Yani yang letaknya sekitar 1 km dari terminal Batay dan tidak terlalu jauh dari rencana untuk kawasan permukiman.
- Kawasan perindustrian yaitu berada di unit lingkungan Talang Kabu dengan berusaha agar tidak terjadi percampuran dengan kawasan lainnya.

- Kawasan ruang terbuka hijau dapat dibuat di titik-titik tertentu di sepanjang Jalan Jend. A. Yani dengan membuat Taman ataupun *open space* lainnya yang telah ditetapkan agar nantinya jangan sampai berubah fungsi menjadi kawasan komersial.

Untuk lebih jelasnya mengenai uraian pemilihan lokasi aktivitas rumah tangga dan aktivitas bidang usaha dapat dilihat pada gambar 4.16 yaitu Peta sebaran lokasi aktivitas yang ada di kawasan Terminal Batay.

4.5.2 Analisis Jenis Aktivitas di Dalam Melakukan Proses Formal Terhadap Perubahan Pemanfaatan Lahan Dan Pembangunannya

Analisis ini dimaksudkan untuk mengetahui aktivitas apa saja yang didalam melakukan proses pembangunan ataupun perubahan pemanfaatan lahan di kawasan Terminal Batay yang melakukan dan yang tidak melakukan prosedur formal yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten Lahat. Untuk lebih mempermudah dalam melakukan analisa, maka prosedur formal yang dimaksud disini adalah didalam perubahan lahan ataupun pembangunannya apakah telah memperhatikan RDTRK dan apakah juga telah melalui prosedur IMB.

Seperti telah dibahas di analisa sebelumnya, untuk aktivitas rumah tangga seluruh responden (100 %) tidak memperhatikan RDTRK dan 84 % tidak mengurus IMB didalam melakukan proses pembangunannya. Sementara untuk aktivitas bidang usaha yang memperhatikan RDTRK walaupun sedikit sekali hanya 2 responden yang memperhatikan RDTRK, tetapi hal ini sudah lumayan dibanding responden rumah tangga yang sama sekali

tidak ada yang mengacu kepada RDTRK didalam proses perubahan pemanfaatannya. Demikian juga dengan prosedur IMB 62 % atau 31 responden melakukannya, jumlah ini jauh lebih besar dari responden rumah tangga yang hanya 8 responden melakukan prosedur IMB.

Dua responden bidang usaha yang telah memperhatikan RDTRK dalam perubahan pemanfaatan lahannya yaitu untuk aktivitas bidang usaha penginapan dan industri/pergudangan berupa industri & pergudangan kayu olahan. Sementara aktivitas bidang usaha lainnya yaitu warung, toko, wartel, bengkel, pencucian mobil, rumah makan dan 6 industri/pergudangan lainnya kesemuanya tidak ada yang memperhatikan RDTRK.

Demikian juga dengan prosedur IMB, dari 19 responden yang tidak melakukan proses IMB ada 5 jenis aktivitas bidang usaha yang tidak melakukan proses IMB. Tabel berikut akan memperlihatkan prosedur yang dilakukan oleh masing-masing aktivitas untuk responden bidang usaha.

TABEL IV.16
JENIS AKTIVITAS BIDANG USAHA DI DALAM
MELAKUKAN PROSEDUR FORMAL

No	Jenis Prosedur	Jenis Aktivitas	Jumlah
1	Memperhatikan RDTRK	Industri	1
		Penginapan	1
2	Tidak memperhatikan RDTRK	Warung	21
		Toko	9
		Industri	6
		Wartel	4
		Bengkel	3
		Rumah Makan	3
		Pencucian Mobil	2
3	Mengurus IMB	Warung	10
		Toko	6
		Industri	7
		Wartel	2
		Bengkel	3
		Rumah Makan	2
		Pencucian Mobil	0
		Penginapan	1
4	Tidak Mengurus IMB	Warung	11
		Toko	3
		Pencucian Mobil	2
		Wartel	2
		Rumah Makan	1

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dari Tabel diatas terlihat bahwa jenis aktivitas warung yang paling banyak tidak mengurus IMB yaitu 11 responden atau lebih dari separuh dari total jumlah responden warung (21 responden). Kemudian toko ada 3 unit, pencucian mobil 2 unit, wartel 2 unit dan rumah makan 1 unit. Khusus untuk pencucian mobil dari 2 responden yang ada kesemuanya tidak ada yang mengurus IMB dan tidak juga memperhatikan RDTRK, padahal pencucian mobil merupakan salah satu pengguna lahan yang cukup besar yaitu 1000-5000 m². Demikian juga dengan adanya aktivitas rumah makan yang tidak memperhatikan IMB, apalagi rumah makan adalah pengubah penggunaan luas lahan yang terbesar yaitu 1-5 ha.

4.5.3 Analisis Kesesuaian Perubahan Pemanfaatan Lahan Di Kawasan

Terminal Batay Dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota.

Analisis ini dilakukan untuk melihat sejauh mana kesesuaian perubahan pemanfaatan lahan yang dilakukan oleh para responden dengan Rencana Detail Tata Ruang Kota yang telah disusun dan ditetapkan oleh para pengambil kebijakan di Kabupaten Lahat.

Sesuai dengan yang telah ditetapkan di RDTRK 2003-2013 maka untuk BWK II Kota Lahat maka peruntukkan ruangnya adalah untuk kawasan perumahan, perdagangan, industri dan kawasan ruang terbuka hijau. Berdasarkan dari RDTRK maka kebutuhan jumlah rumah, warung, toko, bengkel, dan lainnya seperti terlihat pada tabel dibawah ini.

TABEL IV.17
KEBUTUHAN RENCANA JUMLAH FASILITAS BERDASARKAN
RDTRK UNTUK BWK II KOTA LAHAT DI TAHUN 2005

No	Fasilitas	Jumlah (unit)	Luas Lahan (Ha)
1	Warung	24	0,24

2	Pertokoan	3	0,36
3	Industri&Pergudangan	3	0,58
4	Wartel	0	0
5	Bengkel	0	0
6	Pencucian Mobil	0	0
7	Rumah Makan	1	0,250
8	Penginapan	0	0

Sumber: RDTRK Kota Lahat, 2003

Tabel diatas dibuat berdasarkan Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat tahun 2003-2013, jumlah unit diambil dengan cara mengasumsikan dengan jumlah penduduk yang ada di BWK II Kota Lahat. Satu unit warung dengan standar penduduk 250 orang, 1 unit toko dengan standar penduduk 2500 orang, 1 unit industri dengan standar penduduk 1500 orang dan 1 Rumah Makan dengan standar penduduk 50.000 orang. Sementara untuk fasilitas lainnya memang tidak ada didalam RDTRK untuk BWK II Kota Lahat.

Dari hasil pengamatan data dan observasi lapangan yang telah dilakukan dan juga seperti yang telah diceritakan dianalisa sebelumnya maka didapat jumlah fasilitas seperti terlihat pada tabel dibawah ini:

TABEL IV.18
JUMLAH FASILITAS YANG ADA DI KAWASAN
SEKITAR TERMINAL BATAY TAHUN 2005

No	Fasilitas	Jumlah (unit)	Luas Lahan (Ha)
1	Warung	38	0,38
2	Toko	16	0,40
3	Industri&Pergudangan	14	35
4	Wartel	4	0,04
5	Bengkel	3	0,75
6	Pencucian Mobil	2	0,50
7	Rumah Makan	3	7,5
8	Penginapan	1	0,75

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Dengan membandingkan tabel IV.17 dan tabel IV.18 akan terlihat seberapa besar kesesuaian antara rencana jumlah fasilitas yang ditetapkan oleh RDTRK dan kenyataan

yang terjadi di Kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat pada tahun 2005. Untuk lebih mempermudah mendapatkan hasil prosentasenya maka dibuatkan tabel kesesuaian antara rencana dan kenyataan yang terjadi di lokasi. Lengkapnya dapat dilihat pada tabel IV.19

TABEL IV.19
KESESUAIAN ANTARA RDTRK DAN KONDISI EKSTING
DI KAWASAN TERMINAL BATAY TAHUN 2005

No	Jenis Aktivitas	Jumlah (Rencana)	Jumlah (Eksisting)	Kesesuaian (Prosentase)
1	Warung	24	38	58,33
2	Toko	3	16	433,33
3	Industri&Pergudangan	3	14	366,66
4	Wartel	0	4	400
5	Bengkel	0	3	300
6	Rumah Makan	1	3	200
7	Pencucian Mobil	0	2	200
8	Penginapan	0	1	100

Sumber: Hasil Analisa, 2005

Jika melihat hasil perbandingan antara rencana dan kondisi eksisting, jelas terlihat perbedaan yang sangat mencolok antara keduanya, atau dengan kata lain antara rencana dan kenyataan yang terjadi benar-benar tidak sesuai dari yang direncanakan. Seperti pada aktivitas warung dari rencana 24 unit menjadi 38 unit, toko dan industri dari masing-masing 3 unit menjadi 16 & 14 unit. Demikian juga untuk aktivitas wartel, bengkel, pencucian mobil dan penginapan dari yang tadinya tidak direncanakan menjadi bermunculan aktivitas tersebut. Padahal rencana yang ada merupakan untuk satu BWK II yaitu Kelurahan Pagar Agung (5 unit lingkungan) dan hanya dibandingkan dengan kawasan Terminal Batay (3 unit lingkungan). Jika dibandingkan dengan kondisi eksisting Kelurahan Pagar Agung saat ini maka perbedaan yang akan terjadi dipastikan akan semakin besar.

Melihat kenyataan yang terjadi saat ini, sudah jelas bahwa keberadaan RDTRK tahun 2003-2013 untuk lebih dievaluasi oleh Pemerintah Kabupaten Lahat terutama didalam hal perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi di BWK II Kota Lahat yang diakibatkan oleh adanya Terminal Batay Kota Lahat. Di dalam penyusunan RDTRK memang sudah memperlihatkan akan adanya pembangunan Terminal Batay Kota Lahat, tetapi RDTRK tidak memperhitungkan dampak dari keberadaan Terminal Batay tersebut sehingga perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi tidak bisa “ditangkap” oleh RDTRK.

Perubahan pemanfaatan lahan yang sangat besar ini bisa berdampak positif jika dapat diarahkan dengan baik sehingga laju pertumbuhannya nanti bisa sesuai dengan apa yang dikehendaki oleh Pemerintah Kabupaten Lahat didalam rencananya untuk mengembangkan sub pusat kota yang baru. Sebaliknya, jika dibiarkan tumbuh dan berkembang tanpa adanya arahan dan aturan yang jelas maka akan berdampak negatif misalnya akan mengganggu keberadaan Jalan Jendral Ahmad Yani sebagai jalan arteri primer di Kota Lahat.

4.6 Arahan Penyelenggaraan Pengelolaan Pembangunan Dan Perubahan

Pemanfaatan Lahan Di Sekitar Terminal

Pada penelitian ini alternatif strategi arahan penyelenggaraan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di sekitar Terminal Batay Kota Lahat dilakukan dengan menggunakan analisis SWOT. Analisis ini didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strength*) dan Peluang (*opportunity*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weakness*) dan ancaman (*threats*). Proses pengambilan keputusan strategis selalu berkaitan dengan pengembangan misi, tujuan, strategi dan kebijakan. Dengan demikian perencana strategis harus menganalisis faktor-faktor strategis yaitu kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman dalam kondisi yang ada

saat ini. Proses penggunaan analisa SWOT dilakukan dengan melihat kondisi internal tentang *strengths* (kekuatan) dan *weaknesses* (kelemahan), serta kondisi eksternal atas *opportunities* (ancaman) dan *threats* (peluang/kesempatan) yang ada di lingkungan Terminal.

4.6.1 Faktor Internal

Terkait dengan arahan pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat maka harus dilakukan analisis faktor internal yaitu meliputi kekuatan dan kelemahan. Yang dapat dimaksud sebagai faktor internal adalah faktor – faktor yang menjadi dasar atau tumpuan dalam pengelolaan pembangunan dan perubahan pemanfaatan lahan kawasan sekitar terminal yang berasal dari lingkungan dalam dan terkait langsung dengan keberadaan terminal itu sendiri, sehingga mempengaruhi bahkan menjadi penentu dalam pemanfaatan.

A. Kekuatan

1. Perubahan Pemanfaatan Lahan

Dalam menyikapi adanya perubahan pemanfaatan lahan dikarenakan keberadaan Terminal Batay Kota Lahat diperlukan elemen kekuatan yang berasal dari dalam terminal itu sendiri.

Dari hasil identifikasi ada beberapa faktor kekuatan yang ada dalam terminal tersebut:

- Lokasi terminal yang berada dipinggir kota, sehingga dapat menjadi pusat pertumbuhan baru di wilayah pinggir Kota Lahat
- Aksesibilitas yang lumayan baik dalam mencapai lokasi terminal
- Dari total 983,7 ha lahan non terbangun di BWK II, 933,5 ha (94,89%) berada di kawasan Terminal Batay Kota Lahat.
- Tingginya sebaran aktivitas bidang usaha di kawasan Terminal Batay (45 Responden melakukan kegiatan usaha setelah adanya Terminal Batay)

- Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat

2. Pengelolaan Pembangunan

- Adanya minat masyarakat Kota Lahat untuk melakukan aktivitas khususnya aktivitas kegiatan usaha/komersial di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat (meningkat pesat sebesar 90%)
- Adanya peraturan daerah mengenai pengelolaan pembangunan
- Rencana Tata Ruang Kota Lahat

B. Kelemahan

1. Perubahan Pemanfaatan Lahan

Beberapa faktor yang menjadi kelemahan dalam perubahan pemanfaatan lahan di kawasan sekitar Terminal Batay antara lain adalah sebagai berikut:

- Hanya ada 1 (satu) rute angkutan umum dalam kota yang masuk terminal sehingga membuat aktivitas terminal kurang optimal.
- Letak terminal yang jauh dari pusat-pusat kegiatan kota seperti pasar induk, pertokoan, perkantoran dan perumahan rata-rata berkisar diatas 10 km.
- Banyaknya aktivitas warung (38 unit) yang dapat mengganggu keberadaan Jalan Jend. Ahmad Yani sebagai jalan arteri primer
- Rendahnya pengetahuan masyarakat terhadap RDTRK sehubungan dengan perubahan lahan yang dilakukan (dari 100 responden hanya 2 responden yang memperhatikan RDTRK).

2. Pengelolaan Pembangunan

- Rendahnya pengetahuan masyarakat terhadap rencana tata ruang kota sehubungan dengan pembangunan yang dilakukan (dari 100 responden hanya 2 responden yang memperhatikan RDTRK).

- Ketidakjelasan prosedur formal perizinan yang dilakukan oleh Pemkab Lahat. 19 responden tidak melakukan IMB dan perizinan lainnya tetapi tetap dibiarkan melakukan aktivitas usaha bahkan kesemuanya tetap membayar pajak dan retribusi lainnya.

4.6.2 Faktor Eksternal

Dalam menganalisis faktor eksternal berkaitan dengan perubahan pemanfaatan lahan dan pengelolaan pembangunan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat dilakukan identifikasi elemen peluang (Opportunity) yang sifatnya mendukung, serta identifikasi faktor-faktor ancaman (Treatment) yang dapat menghambat. Dari identifikasi yang dilakukan maka dapat diperoleh faktor-faktor eksternal tersebut seperti dibawah ini:

A. Peluang

1. Perubahan Pemanfaatan Lahan

- Kondisi sistem jaringan jalan kota yang cukup memadai
- Pembangunan jalan lingkar Kota Lahat yang dapat menunjang aktivitas terminal
- Posisi Kota Lahat yang strategis karena merupakan daerah perlintasan jalur sibuk jalan lintas sumatera
- Keinginan dari Pemerintah Kabupaten Lahat untuk menjadikan kawasan Terminal Batay menjadi sub pusat kota.
- Peningkatan Jumlah penduduk di BWK II Kota Lahat, terlihat dari semakin berkembangnya sebaran aktivitas permukiman yaitu sekitar 1202 unit rumah.

2. Pengelolaan Pembangunan

- Mulai munculnya minat investor dalam pembangunan yang ada di kawasan sekitar Terminal Batay, ini terlihat dengan adanya aktivitas usaha penginapan, rumah makan, pertokoan dan perumahan yang membutuhkan banyak biaya.

- Kesadaran masyarakat yang beraktivitas di kawasan Terminal Batay dalam membayar pajak cukup baik.
- Prosedur pengelolaan pembangunan yang diterapkan oleh Pemerintah Kabupaten Lahat cenderung tidak sulit (67,7 % responden yang melakukan prosedur IMB tidak ada kesulitan didalam pengurusannya).

B. Ancaman

1. Perubahan Pemanfaatan Lahan

- Kondisi sistem aktivitas yang cenderung di pusat kota.
- Mulai maraknya para spekulan tanah di kawasan sekitar terminal berkaitan dengan harga lahan yang makin mahal (meningkat 3 kali lipat dalam kurun waktu 5 tahun).
- Ketidaksesuaian antara RDTRK dengan kondisi eksisiting yang sangat besar (100% tidak sesuai) didalam perubahan pemanfaatan lahan.
- Lemahnya penegakan hukum.

2. Pengelolaan Pembangunan

- Maraknya pembangunan warung-warung kecil/*informal* yang membuat adanya kesan kumuh di sekitar terminal
- Belum diidentifikasinya kebijakan yang tepat oleh pemerintah Kabupaten Lahat didalam mengelola pembangunan di kawasan terminal sehingga pembangunan yang ada melenceng dari yang telah direncanakan.
- Adanya pungutan-pungutan liar yang dilakukan oleh oknum-oknum tertentu sehingga membuat para pedagang informal merasa berkekuatan hukum.
- Lemahnya penegakan hukum

4.6.3 Matrik SWOT

Dari hasil analisis terhadap faktor internal dan eksternal yang telah dilakukan, selanjutnya dibuat matrik SWOT . Matrik SWOT digunakan untuk menentukan alternatif strategi dalam memberikan arahan perubahan pemanfaatan lahan dan pengelolaan pembangunan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat. Strategi pemanfaatan fungsi dilakukan dengan memanfaatkan semua potensi atau kekuatan serta meminimalkan kelemahan yang kesemuanya langsung terkait dengan Terminal Batay Kota Lahat, selain juga arahan pemanfaatan terminal juga harus dapat memanfaatkan semua peluang yang ada serta mengantisipasi segala ancaman yang datang dari luar terminal. Berikut tabel yang menunjukkan matrik SWOT.

4.6.3.1 Strategi Perubahan Pemanfaatan Lahan

Berdasarkan matrik SWOT yang telah dibuat maka strategi arahan perubahan pemanfaatan lahan di kawasan sekitar Terminal Batay adalah sebagai berikut:

- Memanfaatkan lokasi Terminal Batay yang berada di pinggiran Kota Lahat sebagai modal dasar dan akselerator pengembangan sub pusat kota yang baru sesuai rencana Pemerintah Kabupaten Lahat
- Mengembangkan minat masyarakat untuk beraktivitas di kawasan Terminal Batay Kota Lahat dengan tetap memperhatikan Rencana Tata Ruang yang telah ditetapkan.
- Perlunya dibuat pusat-pusat kegiatan baru di kawasan Terminal Batay seperti pasar & kawasan pertokoan yang dapat menampung banyaknya aktivitas warung & toko yang tersebar di kawasan Terminal Batay. Hal ini dapat dilakukan mengingat masih luasnya lahan non terbangun yaitu sebesar 933,5 ha atau 94,89 % dari total lahan non terbangun di BWK II. Selain dapat memicu perkembangan ekonomi juga dapat menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini hanya terkonsentrasi di pusat kota.
- Optimalisasi fungsi terminal dengan cara meningkatkan pelayanan yaitu penambahan dan pengaturan rute angkutan umum yang menuju terminal dengan tetap

memperhatikan rencana dan fungsi jalan yang ada di kawasan Terminal Batay Kota Lahat.

- Peningkatan hasil produk kebijakan sehubungan dengan adanya perubahan pemanfaatan lahan di kawasan sekitar terminal, dengan melakukan evaluasi menyeluruh dan penstrukturan ulang terhadap RDTRK sehingga ketidaksesuaian antara RDTRK dengan kondisi eksisting dapat segera dibenahi dan RDTRK tetap menjadi acuan untuk perubahan pemanfaatan lahan selanjutnya di masa mendatang.
- Peningkatan pemahaman para *stakeholder* terkait, baik itu aparatatur Pemerintah, masyarakat maupun pihak swasta tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat dengan cara mensosialisasikan pentingnya Rencana Detail Tata Ruang Kota terhadap aktivitas perubahan pemanfaatan lahan yang dilakukan.

4.6.3.2 Strategi Pengelolaan Pembangunan

Berdasarkan matrik SWOT yang telah dibuat maka strategi arahan pengelolaan pembangunan di kawasan sekitar Terminal Batay adalah sebagai berikut:

- Tetap menjaga tingginya minat masyarakat yang sudah ada (perubahan meningkat 90%) untuk melakukan aktivitas di bidang usaha di kawasan Terminal Batay dengan tetap memperhatikan peraturan daerah yang berlaku.
- Memperbaiki kinerja produk kebijakan yang dihasilkan sehubungan dengan pengelolaan pembangunan, dengan demikian dapat menciptakan pembangunan yang baik dan terarah dalam proses pembangunannya maupun bentuk fisik bangunan di kawasan Terminal Batay Kota Lahat.
- Meningkatkan kedisiplinan terhadap para pelaku *stakeholder* pembangunan di kawasan Terminal Batay Kota Lahat dengan cara memberikan sanksi hukum yang tegas bisa berupa denda yang cukup besar ataupun hukuman penjara.

- Peningkatan pemahaman masyarakat tentang pentingnya perizinan dalam pembangunan serta memberikan gambaran tentang kemudahan dalam proses perizinan tersebut.
- Peningkatan kinerja instansi atau dinas-dinas terkait yang bertanggung jawab dan berhubungan langsung dalam pengawasan pembangunan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat, untuk menghindari terjadinya "proses-proses informal" yang dilakukan oknum petugas, sehingga prosedur FORMAL dalam pembangunan benar-benar menjadi jelas.

BAB V

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

5.1 Kesimpulan

Penelitian mengenai pengaruh Terminal Batay Kota Lahat terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di kawasan sekitarnya menghasilkan beberapa kesimpulan yaitu:

1. Keberadaan Terminal Batay Kota Lahat memiliki pengaruh terhadap perkembangan guna lahan/aktivitas pemanfaatan lahan dan harga lahan di wilayah kelurahan Pagar Agung dengan intensitas yang berbeda-beda sesuai dengan aktivitas pemanfaatan lahannya masing-masing. Aktivitas pemanfaatan lahan untuk permukiman paling banyak berkembang di wilayah kelurahan Pagar Agung unit lingkungan Pagar Agung dan Puntang (wilayah yang paling jauh dari Terminal Batay), hal ini tidak lepas dari kelengkapan fasilitas pendukung lainnya. Sementara untuk aktivitas pemanfaatan lahan bidang usaha paling banyak berkembang di wilayah unit lingkungan Batay (wilayah paling dekat dengan Terminal Batay), hal ini menunjukkan keberadaan Terminal Batay yang merupakan faktor penting pemilihan lokasi untuk mengembangkan bidang usahanya.
2. Jenis aktivitas bidang usaha yang paling banyak berkembang di kawasan Terminal Batay berdasarkan hasil kuesioner dari responden adalah warung sebanyak 21 unit (42%), kemudian toko sebanyak 9 unit (18%), dan yang paling sedikit yaitu aktivitas bidang usaha penginapan yaitu hanya 1 unit (2%).
3. Besarnya perbedaan antara RDTRK tahun 2003-2013 dengan keadaan yang terjadi di lapangan saat ini, menunjukkan bahwa keberadaan RDTRK tahun 2003-2013 untuk lebih dievaluasi oleh Pemerintah Kabupaten Lahat terutama didalam hal perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi di BWK II Kota Lahat yang diakibatkan oleh adanya

Terminal Batay Kota Lahat. Di dalam penyusunan RDTRK memang sudah memperlihatkan akan adanya pembangunan Terminal Batay Kota Lahat, tetapi RDTRK tidak memperhitungkan dampak dari keberadaan Terminal Batay tersebut sehingga perubahan pemanfaatan lahan yang terjadi tidak bisa diantisipasi lagi oleh RDTRK yang sebenarnya harus menjadi acuan untuk perubahan pemanfaatan lahan.

4. Proses perubahan pemanfaatan lahan atau proses pembangunan yang terjadi di kawasan sekitar Terminal Batay baik itu aktivitas rumah tangga maupun aktivitas bidang usaha menunjukkan fenomena menarik yaitu ketidakjelasan proses **formal** dan **informal** di dalam perubahan pemanfaatan lahan tersebut. Fenomena itu antara lain sebagai berikut:

- Didalam melakukan perubahan pemanfaatan lahan sama-sama tidak memperhatikan Rencana Tata Ruang Kota Lahat sebagai acuan untuk melakukan perubahan pemanfaatan lahan tersebut, hal ini jelas-jelas merupakan proses **informal** mengingat RDTRK merupakan dasar dan acuan terhadap setiap proses pembangunan.
- Dari hasil kuisioner yang disebar pada responden maka untuk Mekanisme IMB didalam proses pembangunan terdapat perbedaan yang cukup signifikan antara aktivitas rumah tangga dan bidang usaha yaitu:
 - 84 % aktivitas rumah tangga **TIDAK MELAKUKAN** proses IMB
 - 62% aktivitas bidang usaha **MELAKUKAN** proses IMB

Hal tersebut diatas memperlihatkan bahwa masyarakat yang beraktivitas hanya untuk rumah tangga didalam melakukan pembangunan rata-rata tidak melakukan prosedur perizinan karena mereka beranggapan tidak ada kepentingan dengan IMB tersebut, sementara aktivitas bidang usaha lebih dari 60% melakukan IMB karena

IMB merupakan syarat untuk keperluan perizinan selanjutnya sehubungan dengan aktivitas bidang usaha tersebut.

- Untuk pelaksanaan pajak bumi bangunan (PBB) baik itu responden rumah tangga maupun responden bidang usaha sama-sama melaksanakan dan membayar PBB tersebut, hal ini jelas merupakan proses **formal** dan keberadaan bangunan tersebut diakui oleh pemerintah. Masyarakat (baik aktivitas rumah tangga maupun bidang usaha) ternyata rata-rata mau membayar PBB tersebut, karena PBB merupakan syarat-syarat didalam pengurusan proses-proses kependudukan lainnya seperti pembuatan KTP, Kartu Keluarga, ataupun hal lainnya. Khusus untuk responden bidang usaha juga tetap membayar retribusi lainnya yang ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten Lahat, baik itu bidang usaha yang **formal** (yang melakukan proses-proses perizinan) ataupun yang bisa dikatakan **informal** (tidak melakukan perizinan sehubungan dengan kegiatan usaha mereka).

5.2 Rekomendasi

Rekomendasi dari hasil penelitian mengenai pengaruh Terminal Batay Kota Lahat terhadap aktivitas pemanfaatan lahan di kawasan sekitarnya adalah sebagai berikut:

A. Rekomendasi Jangka Pendek:

1. Peningkatan hasil produk kebijakan sehubungan dengan adanya perubahan pemanfaatan lahan di kawasan sekitar terminal, dengan melakukan evaluasi menyeluruh terhadap RDTRK sehingga ketidaksesuaian antara RDTRK dengan kondisi riil lapangan dapat segera dibenahi dan RDTRK tetap menjadi acuan untuk perubahan pemanfaatan lahan selanjutnya di masa mendatang.
2. Perlunya dibuat pusat-pusat kegiatan baru di kawasan Terminal Batay seperti pasar & kawasan pertokoan yang dapat menampung banyaknya aktivitas warung & toko yang

tersebar di kawasan Terminal Batay. Hal ini dapat dilakukan mengingat masih luasnya lahan non terbangun (933,5 ha) yang ada. Selain dapat memicu perkembangan ekonomi juga dapat menjadi penyeimbang kegiatan yang selama ini hanya terkonsentrasi di pusat kota.

3. Peningkatan kinerja instansi atau dinas-dinas terkait yang bertanggung jawab dan berhubungan langsung dalam pengawasan pembangunan di kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat, untuk menghindari terjadinya "proses-proses informal" yang dilakukan oknum petugas, sehingga prosedur FORMAL dalam pembangunan benar-benar menjadi jelas.

B. Rekomendasi Jangka Panjang

1. Memanfaatkan lokasi Terminal Batay yang berada di pinggiran kota Lahat sebagai modal dasar dan akselerator pengembangan sub pusat kota yang baru sesuai dengan rencana Pemerintah Kabupaten Lahat.
2. Peningkatan pemahaman para *stakeholder* terkait, baik itu aparaturnya Pemerintah, masyarakat maupun pihak swasta tentang Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat dengan cara mensosialisasikan pentingnya Rencana Detail Tata Ruang Kota terhadap aktivitas perubahan pemanfaatan lahan yang dilakukan.
3. Optimalisasi fungsi terminal dengan cara meningkatkan pelayanan yaitu penambahan dan pengaturan rute angkutan umum yang menuju terminal dengan tetap memperhatikan rencana dan fungsi jalan yang ada di kawasan Terminal Batay Kota Lahat.

Beberapa studi lanjutan yang dapat direkomendasikan antara lain :

1. Studi Kinerja Terminal Batay Kota Lahat

2. Studi Manajemen Pengelolaan Pembangunan di Wilayah kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat
3. Studi Pengembangan Rute Angkutan Umum Kota Lahat

Beberapa kebijakan Pemerintah Kabupaten Lahat yang dapat disusun dalam rangka pengembangan wilayah kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat menjadi sub pusat kota yang baru antara lain :

1. Percepatan Pembangunan Jalan Lingkar Kota Lahat untuk lebih mendukung aktivitas di kawasan Terminal Batay Kota Lahat.
2. Evaluasi Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat 2003-2013
3. Penyusunan Rencana Kawasan sekitar Terminal Batay Kota Lahat

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Adams, David. 1998. *Urban Planning and The Development Process*.
- Ambardi, Urbanus M & Socia Prihawantoro. 2002. *Pengembangan Wilayah dan Otonomi Daerah*. Jakarta: BPPT
- Ambrose, Peter. 1994. *Urban Process and Power*. London: Routledge.
- Arikunto, Suharsimi. 1998. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta
- Arthur O'Sullivan. 2003. *Urban Economics*, McGraw Hill, Bandung: Elvira.
- Black, John. 1981. *Urban Transportation Planning*. London: Cromm Helm
- Bourne, Larry, S. 1982. *Internal Structure of The City*. London: University Press
- Branch, C.Malville. 1996. *Perencanaan Kota Komprehensif: Pengantar dan Penjelasan*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Budihardjo, Eko. 1999. *Kota Berkelanjutan*. Bandung: Alumni
- Catanese, Anthony J & James C. Snyder. 1992. *Perancangan Kota, terjemahan edisi kedua*. Jakarta: Erlangga.
- Chapin, Stuart F & Edward Kaiser. 1995. *Urban Land Use Planning*. Fourth Edition, Illinois: University of Illinois Press.
- Delaney RE & GW Woellner. 1974. *Element of Transport*. Canada: Van Nostrand Reinhold.
- Dunn, William N. 1998. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Terjemahan Samodra Wibawa et al. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Freedly Rangkuti. 2004. *Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis*. Jakarta: Gramedia
- Forbes Davidson. 1998. *Urban Development Planning*. Centre for The Urban Environment
- Hall, Peter. 1992 *Urban and Regional Planning, Third Edition*. London: Routledge
- Hills, Peter. 1980. *State Policy, Urbanization And Development Process*. University of Hongkong

- Jayadinata, T, Johara. 1992. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung: ITB Bandung.
- Kivell, Philip. 1993. *Land and The City: Pattern and Process of Urban Change*. London:Routledge
- Koestoer, Raldi Hendro, dkk. 2001. *Dimensi Keruangan Kota Teori dan Kasus*, Jakarta: Universitas Indonesia Press
- Kuncoro, Mudrajad. 2002. *Analisis Spasial dan Regional*. Yogyakarta: AMP YKPN
- Lichfield, Nathaniel & H. Darin-Drabkin. 1980. *Land Policy in Planning*. George Allen & Unwin LTD, London.
- Manheim, Marvin, L. 1979. *Fundamental of Transportation System Analysis*, Cambridge, Massachussets, London: The MIT Press
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito
- Moleong, Lexy J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Morlock, Edward.K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Terjemahan, Jakarta: Erlangga
- Nasution, M. Nur. 2003. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Natzir, Muhammad. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia
- Riyadi & D.S Bratakusumah. 2004. *Perencanaan Pembangunan Daerah*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama
- Singarimbun, Masri & Sofian Effendi. 1987. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES
- Soesilo, I. Nining. 2000. *Ekonomi Perencanaan Manajemen Kota, Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik*. Jakarta: Universitas Indonesia.
- Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah & Kebijakan Sosial*. Bandung: Alfabeta
- Sujarto, Djoko. 1985 *Beberapa Pengertian Tentang Perencanaan Fisik*. Jakarta: Bhatara
- Tamin, Ofyar Z, 1993. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB
- Tarigan, Robinson, 2004. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara
- Tjahjati, Budhi. 1997. *Bunga Rampai Perencanaan Pembangunan di Indonesia*. Jakarta: Grasindo

Warpani, Suwardjoko, 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB

Yeates, M & B. Garner, 1980. *The North American Cities*. Third Edition. Ontario: Queen's University Ontario

Yunus, Hadi Sabari, 2000. *Struktur Tata Ruang Kota*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

PERATURAN/UNDANG-UNDANG

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan

Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang

Undang-Undang Nomor 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional

DATA/LAPORAN

Rencana Umum Tata Ruang Wilayah Kabupaten Lahat, 2002-2012. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lahat, 2002.

Rencana Detail Tata Ruang Kota Lahat, 2003-2013. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lahat, 2003.

Rencana Strategis Kabupaten Lahat, 2003. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lahat, 2003.

Kabupaten Lahat Dalam Angka, 2003. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lahat, 2003.

Laporan Akhir, Antisipasi Kepadatan Lalu Lintas, 2003. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Lahat, 2003.

KARYA PENELITIAN

Agus Sularta, 2002 "Perubahan Pemanfaatan Ruang di Kawasan Terminal Bus Umbul-Harjo Kota Yogyakarta" : Tesis Tidak diterbitkan, Program Studi Magister Teknik Pembangunan Kota, Fakultas Teknik Universitas Diponegoro, Semarang.

