

**DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR
BARAT ENREKANG TERHADAP PENGEMBANGAN
KAWASAN PERTANIAN**

TESIS

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

Oleh :

**ABDUL WAHAB
L4D 008 001**



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

**DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR
BARAT ENREKANG TERHADAP PENGEMBANGAN
KAWASAN PERTANIAN**

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

Oleh :

**ABDUL WAHAB
L4D 008 001**

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 04 September 2009

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, September 2009

Tim Penguji:

Dr.rer.nat.Ir. Imam Buchori-Pembimbing Utama
Ir. Djoko Suwandono, MSP-Penguji I
Yudi Basuki,ST.MT-Penguji II

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

Dr. Ir. Joesron Alie Syahbana, M.Sc

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan, bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan disuatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka. Apabila dalam Tesis saya ternyata ditemui duplikasi, jiplakan (plagiat) dari Tesis orang lain/Institusi lain maka saya bersedia menerima sanksi untuk dibatalkan kelulusan saya dan saya bersedia melepaskan gelar Magister Teknik dengan penuh rasa tanggung jawab

Semarang, September 2009

ABDUL WAHAB
NIM L4D 008 001

*Ilmu itu lebih baik daripada harta.
 Jika engkau memiliki ilmu, maka ia akan menjagamu.
 Namun, jika engkau memiliki harta, maka engkau akan menjaganya.
 Ilmu adalah hakim dan harta adalah yang diadili.
 Harta bisa berkurang karena penggunaan, sedangkan ilmu akan bertambah jika digunakan.
 (Sayyidina Ali bin Abi Thalib ra)*

*Tiga hal yang membinasakan manusia :
 Kekikiran yang diikuti,
 hawa nafsu yang diperturutkan,
 dan kekaguman seseorang terhadap dirinya sendiri
 (Diriwayatkan oleh Thabrani di dalam al ansath, hasan lighairihi)*

*Tesis ini kupersembahkan
 sebagai wujud rasa terima kasihku
 yang tak terhingga kepada:*

*Ayah(alm), Ibu dan Kakak-kakakku tercinta
 Hampanan nasehat dan teladannya akan kutanami
 dengan benih-benih amal kebajikan*

*Tambatan Hatiku **Wahyuni Wahab Cawidu**
 Rahasia dan makna kehidupan yang telah kita jalani,
 memperindah dan memperkaya jatidiri menuju keridho'an Allah*

*Segenap Ananda Tercinta, Rezki Rahayu Cawidu, Wahyu
 Anugrah Cawidu, Uzsama Bin Cawidu, Nadhilah Hazwani Cawidu
 Dengan ketulusan hatimu, tabah dalam penantian, Semoga
 Kalian Semua Dapat Meraih Cita-Cita Melebihi Dari Apa Yang Ayah
 Sudah Dapatkan, Amiiin..*

ABSTRAK

Sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar, merupakan prasyarat bagi terjadinya pergerakan ekonomi wilayah, dimana sebagai sistem pendukung dan pendorong prasarana transportasi sangat berperan terhadap efisiensi dan efektifitas kegiatan ekonomi wilayah. Produksi, distribusi pangan, industri, ekspor/perdagangan, pariwisata, agroindustri dan bisnis, akan memberikan dampak terhadap pertumbuhan perekonomian suatu wilayah/kawasan perdesaan.

Tujuan Penulisan ini adalah untuk mengidentifikasi seberapa besar dampak peningkatan kualitas jalan lingkar terhadap pengembangan pertanian pada Kawasan Barat Enrekang. Sasaran yang ingin dicapai adalah mengidentifikasi tingkat aksesibilitas, pemanfaatan lahan pertanian dan nilai lahan, menganalisis tingkat produktivitas, kualitas, dan menganalisis tingkat penghasilan penduduk di sekitar Kawasan Barat Enrekang.

Permasalahan dalam penulisan ini adalah belum teridentifikasinya kontribusi peningkatan kualitas jalan lingkar terhadap pengembangan pertanian pada kawasan barat Enrekang, dan sampai saat ini belum ada penelitian atau upaya-upaya kajian yang menjelaskan tentang berapa besar dampak yang ditimbulkan setelah jalan lingkar barat ditingkatkan kualitasnya. Sudah banyak investasi fisik infrastruktur yang sudah terbangun oleh Pemerintah Kabupaten Enrekang, tetapi tidak pernah ada upaya-upaya kajian untuk mengidentifikasi sejauh mana dampak dan keberhasilannya terhadap tujuan dan sasaran awal suatu program.

Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan deskriptif kuantitatif dengan memformulasikan data-data, dan menggunakan pendekatan survei, baik instansional maupun lapangan. Pendekatan survei bertujuan untuk membuktikan dan membenarkan hipotesis, menentukan kesamaan status dengan membandingkannya standar yang sudah ditentukan, dan mengetahui status gejalanya (Arikunto, 1998:91). Standar batas berpengaruh yang digunakan adalah interval 2,41-4 atau 60,01%-100%), bilamana dibawah dari angka tersebut berarti kurang atau tidak berpengaruh.

Temuan studi/kesimpulan dari beberapa upaya kajian analisis tentang beberapa variabel yang dianggap berpengaruh dalam peningkatan kualitas jalan terhadap pengembangan kawasan pertanian, maka dapat disimpulkan bahwa, tingkat aksesibilitas dan mobilitas penduduk meningkat dan sangat berpengaruh setelah investasi infrastruktur jalan ditingkatkan kualitasnya. Disamping meningkatnya akses yang lebih cepat untuk berinteraksi dengan wilayah lainnya, maka tingkat pemanfaatan lahan dan nilai lahan dalam kawasan jalan lingkar jadi meningkat, lahan yang tadinya kurang produktif berubah menjadi lahan yang berpotensi untuk menghasilkan komoditi yang lebih berkualitas. Dari hasil analisis pada beberapa variabel, rata-rata berada pada batas berpengaruh dengan interval sekor 2,99-3,4 atau 74,75%-85%, sementara tingkat kepemilikan kendaraan mendapat sekor 2,34 atau 58,5% sehingga masih dianggap kurang berpengaruh. Tingkat pemanfaatan lahan, nilai lahan, kuantitas dan kualitas produksi serta penghasilan masyarakat, rata-rata berada pada interval 2,75-3,36 atau 68,75%-84%, sehingga dapat disimpulkan semuanya berpengaruh baik.

Rekomendasi untuk studi lanjutan adalah 1). Studi terhadap tingkat pemanfaatan lahan yang berlebihan utamanya menjaga kelestarian lahan konservasi, demi keberlanjutan pembangunan 2). Studi lanjutan tentang kajian khusus manfaat ekonomi terhadap peningkatan kualitas jalan dengan memperhitungkan variabel dan elemen-elemen dampak ekonomi yang berpengaruh.

Kata kunci: Kualitas jalan lingkar, pengembangan kawasan pertanian.

ABSTRACT

Equipment and facilitation of Transportation as basic infrastructure is precondition of economic motion toward an area, whereas supporting system and equipment of transportation is mainly role toward efficiency and effectiveness of the area. The Production, food distribution, industry, export/trading, tourism, agroindustry and business, all will give benefit toward economic growth of an area / pedestrian area

The purpose of this observation is to identify level of impact of quality escalation of ring road toward farming field development at west Enrekang area. While the target which aimed is to identify accessibility level and mobility around area, identifying field uses and its value, analyzing the productivity level, quality and farming quantity, analyzing income per capita level of society around west enrekang area.

The common problems of this observation is to identify the quality escalation of the ring road which is not determined toward farming development at West Enrekang area, and emptiness observation or study which explains about impact resulted after west ring road is escalated on its quality. There are so many physical infrastructure investing which developed by Enrekang regency government but never exist its study to identify the benefit and successful toward purpose and initial target of the program, which caused infrastructure investing become ineffective, improper budget allocation, and slowed structure forming and the economic growth is not escalating.

The analysis method which is used in this observation is qualitative descriptive approach by data formulating, and survey approaching both institutional and field. Survey approach is aimed to prove the hypothesis, determine the status similarity by comparing definite standard which being stated, and determine its symptoms status (Arikunto, 1998: 91). The affected border standard which used is 2,41-4 interval or 60,0 1%-1 00%, even below of the level means less of have no effect. This kind of approach is basic on observation conducted since this study is aimed to determine on how much the contribution on quality escalation of the ring road toward field development at west Enrekang area.

From Study finding /conclusion of some analysis about variable which affected in quality escalation toward field development, has been concluded that accessibility level and mobility of society is increasing and very affected after the quality of road infrastructure investing is increased. Despite of increasing faster accessibility to interact with other area, then the land uses and field value of ring road area which less productive is change to be potential to give better commodity. From analysis result of some variable, the means is on affecting level with score interval as 2,99 - 3,4 or about 74,75% - 85%, while ownership of car has scored as 2,34 or 58,5% which related have no effect. The level of field uses, field valued, quantities and quality of production the society income, is means on interval as 2,75-3,36 or about 68,75%-84%, hence can be concluded affected as good.

Recommendations for further study are: 1). Study toward field uses level is aimed primarily to conservation, for development sustainability 2). The next further study about specific term of economic function toward quality escalation of ring road by evaluated variables and elements which has effectible economic impact.

Keywords: Ring road quality, farming field development

KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT yang telah memberikan rahmat, berkah, taufik dan hidayahNya, sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini sebagai salah satu persyaratan akademik untuk menyelesaikan Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Berbagai kendala dan keterbatasan yang terjadi dalam penyusunan tesis ini akhirnya bisa diatasi sehingga tesis ini bisa terselesaikan dengan baik. Walaupun jauh dari kata sempurna, namun penulis berusaha untuk menyajikan yang terbaik dalam tesis yang berjudul **DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR BARAT ENREKANG TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN PERTANIAN.**

Dengan selesainya penyusunan tesis ini, tidak lupa ucapan terimakasih penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Dr.Ir.Joesron Alie Syahbana, MSc selaku Ketua Program Pascasarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang, beserta seluruh staf.
2. Bapak Ir. Lukman Arifin, M.Si selaku Kepala Pusbiktekn BPKSDM Departemen PU beserta seluruh staf.
3. Bapak Hasto Agoeng Saputro, SST, MT selaku Kepala BPKPWTK Semarang beserta seluruh staf.
4. Bapak Dr.rer.nat.Ir.Imam Buchori selaku pembimbing utama
5. Ir.Djoko Suwandono, MSP selaku penguji I
6. Yudi Basuki, ST,MT selaku penguji II
7. Bapak-bapak para Dosen Pengampu jurusan MTPWK Undip Semarang
8. Pemerintah Kabupaten Enrekang yang telah memberikan tugas untuk melaksanakan perkuliahan.
9. Kedua orang tua, istri dan anak-anakku yang senantiasa memberikan semangat, do'a dan dorongan dalam penyusunan tesis ini.
10. Teman-teman semua seangkatan yang telah banyak memberikan masukan selama proses belajar berlangsung.

Penulis harapkan kritik dan saran demi perbaikan dan kesempurnaannya. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi kita bersama, khususnya bagi Pemda Kabupaten Enrekang, untuk kemajuan ilmu pengetahuan dan semoga selalu mendapat ridhoNYA, Amien.

Semarang, September 2009

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN	iii
LEMBAR PERSEMBAHAN	iv
ABSTRAK _v	
ABSTRACT.....	vi
KATAPENGANTAR	vii
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang.....	1
1.2 Rumusan Masalah.....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran.....	4
1.3.1 Tujuan	4
1.3.2 Sasaran	4
1.4 Ruang Lingkup	5
1.4.1 Ruang Lingkup Substansial.....	5
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	8
1.6 Kerangka Pemikiran	8
1.7 Metode Penelitian	9
1.7.1 Pendekatan Penelitian.....	9
1.7.2 Rancangan Penelitian	11
1.7.3 Kerangka Analisis.....	11
1.7.4 Teknik Oprasional Analisis	11
1.7.5 Indikator Penilaian.....	14
1.8 Kebutuhan Data dan Teknik Pengumpulan Data	15
1.8.1 Kebutuhan Data	15
1.8.2 Teknik Pengumpulan Data	15
1.8.3 Populasi dan Sampel.....	16
1.8.4 Teknik Sampling.....	17
1.8.5 Hubungan Emosional Peneliti dengan Lokasi Penelitian	18
1.9 Sistematika Pembahasan.....	19
BAB II KAJIAN DAMPAK PENINGKATAN JALAN LINGKAR TERHADAP KAWASAN PERTANIAN	
2.1 Sistem Transportasi	21
2.1.1 Pengertian Sistem Transportasi	21

2.1.2	Sistem Transportasi Makro	22
2.1.3	Pengertian Jaringan Jalan	24
2.1.4	Transportasi dan Pengembangan Wilayah	27
2.1.5	Jalan Lingkar (Ring Road)	28
2.2	Pemanfaatan Lahan dan Transportasi.....	29
2.2.1	Pengertian Lahan.....	29
2.2.2	Jenis Penggunaan Lahan	30
2.2.3	Nilai Lahan.....	30
2.2.4	Sistem Transportasi dan Perubahan Guna Lahan.....	32
2.2.5	Interaksi Transportasi dan Tata Guna Lahan	33
2.3	Pengembangan Wilayah Perdesaan	34
2.3.1	Sistem Transportasi Perdesaan.....	37
2.4	Peningkatan Produktivitas dan Nilai Lahan	39
2.5	Sintesa Literatur.....	40

BAB III GAMBARAN UMUM KABUPATEN ENREKANG

3.1	Gambaran Umum	43
3.1.1	Letak Geografis dan Administrasi.	43
3.1.2	Kependudukan.....	45
3.1.3	Pengembangan Kondisi Lahan Pertanian.....	47
3.2	Kondisi Perekonomian	51
3.3	Prasarana dan Sarana Transportasi	54
3.3.1	Riwayat Konstruksi Jalan.....	56
3.3.2	Sarana Transportasi dan Komunikasi Kawasan	57
3.4	Pengembangan Perkotaan dan Perdesaan.....	59
3.4.1	Peningkatan Aksesibilitas Antar Wilayah	60
3.4.2	Konsep Pengembangan Kawasan Agropolitan.....	61

BAB IV ANALISIS DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN PERTANIAN

4.1	Karakteristik Sosial Responden.....	65
4.1.1	Tingkat Pendidikan Responden	65
4.1.2	Jenis Pekerjaan Responden	66
4.2	Tingkat Aksesibilitas	57
4.2.1	Intensitas Perjalanan	67
4.2.2	Waktu Tempuh	70
4.2.3	Kemudahan Mendapat Angkutan	72
4.2.4	Tingkat Kepemilikan Kendaraan	75
4.2.5	Ongkos Angkutan	77
4.3	Luasan dan Nilai Lahan Pertanian.....	85
4.3.1	Luasan Pemanfaatan Lahan Pertanian.....	85
4.3.2	Nilai Lahan/Harga Lahan	90
4.4	Tingkat Produktivitas dan Kualitas Pertanian	96
4.4.1	Produktivitas dan Tingkat Masa Tanam	96
4.4.2	Kuantitas Produksi Tanaman Pangan.....	98
4.4.3	Kuantitas Produksi Tanaman Perkebunan	102
4.4.4	Kualitas Hasil Pertanian	103
4.5	Penghasilan Penduduk.....	105

BAB. V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI	
5.1 Kesimpulan.....	111
5.2 Rekomendasi	112
5.3 Usulan Studi Lanjutan.	113
DAFTAR PUSTAKA	115
LAMPIRAN.....	119
RIWAYAT HIDUP.....	120

DAFTAR TABEL

TABEL I.1	: Indikator Kategori Penilaian	13
TABEL I.2	: Klasifikasi Instrumen Yang Digunakan.....	14
TABEL I.3	: Kebutuhan Data Penelitian	16
TABEL II.1	: Sintesa Literatur	41
TABEL III.1	: Luas Wilayah, Tiap Kecamatan di Kabupaten Enrekang	44
TABEL III.2	: Luas Wilayah dan Kemiringan Lereng.....	45
TABEL III.3	: Luas Wilayah Menurut Ketinggian Dari Permukaan Laut	45
TABEL III.4	: Luas Wilayah, Jumlah Penduduk Dan Kepadatan Penduduk Kabupaten Enrekang	46
TABEL III.5	: Pemanfaatan Luas Lahan di Kecamatan Alla	48
TABEL III.6	: Produksi Komoditi Tanaman Pangan Kecamatan Alla	50
TABEL III.7	: Produksi Komoditi Tanaman Perkebunan Kecamatan Alla	51
TABEL III.8	: Struktur Perekonomian Kabupaten Enrekang.....	52
TABEL III.9	: Pertumbuhan PDRB Perkapita Kabupaten Enrekang	53
TABEL III.10	: Panjang Jalan Dan Kondisi Ruas Jalan Lingkar Barat	57
TABEL III.11	: Jumlah Kendaraan Sarana Angkutan Menurut Jenisnya Tahun 2008.....	59
TABEL IV.1	: Distribusi Tingkat Pendidikan Responden.....	65
TABEL IV.2	: Disribusi Jenis Pekerjaan Responden	57
TABEL IV.3	: Jawaban Responden Terhadap Intensitas Perjalanan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	67
TABEL IV.4	: Jawaban Responden Terhadap Intensitas Perjalanan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	69
TABEL IV.5	: Tanggapan Responden Terhadap Waktu Perjalanan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	70
TABEL IV.6	: Tanggapan Responden Terhadap Waktu Perjalanan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	72
TABEL IV.7	: Jawaban Responden, Kemudahan Mendapat Angkutan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	73
TABEL IV.8	: Jawaban Responden, Kemudahan Mendapat Angkutan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	74
TABEL IV.9	: Jawaban Responden Terhadap Tingkat Kepemilikan Kendaraan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan	76
TABEL IV.10	: Tanggapan Responden Terhadap Tingkat Kepemilikan Kendaraan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan	77
TABEL IV.11	: Tanggapan Responden Terhadap Ongkos Angkut Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	78
TABEL IV.12	: Tanggapan Responden Terhadap Ongkos Angkut Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya	79
TABEL IV.13	: Pemanfaatan Lahan di Kawasan Barat Sebelum dan Sesudah Peningkatan Kualitas Jalan lingkar	85

TABEL IV.14:	Tanggapan Responden Terhadap Perubahan Lahan Tidur Menjadi Lahan Produktif Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	88
TABEL IV.15:	Tanggapan Responden Terhadap Perubahan Lahan Tidur Menjadi Lahan Produktif Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	89
TABEL IV.16:	Tanggapan Responden Terhadap Nilai/Harga Lahan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	91
TABEL IV.17:	Tanggapan Responden Terhadap Nilai/Harga Lahan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	92
TABEL IV.18:	Harga Lahan Menurut NJOP Pemerintah Desa Baroko Kecamatan Alla.....	93
TABEL IV.19:	Harga Lahan Menurut Harga Pasar Desa Baroko Kecamatan Alla.....	93
TABEL IV.20:	Jawaban Responden Terhadap Produktivitas Pertanian Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	97
TABEL IV.21:	Jawaban Responden Terhadap Produktivitas Pertanian Sesudah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	98
TABEL IV.22:	Kuantitas Produksi Tanaman Pangan Pada Kawasan Jalan Lingkar.....	99
TABEL IV.23:	Kuantitas Produksi Perkebunan Pada Kawasan Jalan Lingkar.....	102
TABEL IV.24:	Jawaban Responden Terhadap Kualitas Produksi Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	104
TABEL IV.25:	Jawaban Responden Terhadap Kualitas Produksi Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	105
TABEL IV.26:	Jawaban Responden Terhadap Tingkat Penghasilan Sebelum Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	107
TABEL IV.27:	Jawaban Responden Terhadap Tingkat Penghasilan Setelah Jalan Lingkar Ditingkatkan Kualitasnya.....	108

DAFTAR GAMBAR

GAMBAR 1.1: Peta Jaringan Jalan Kabupaten Enrekang	6
GAMBAR 1.2: Detail Peta Ruas Jalan Lingkar Kawasan Barat Enrekang	7
GAMBAR 1.3: Kerangka Pikir	10
GAMBAR 1.4: Kerangka Analisis	12
GAMBAR 2.1: Transportasi Makro	23
GAMBAR 2.2: Hirarki Jalan Berdasarkan Peran	25
GAMBAR 2.3: Siklus Guna Lahan-Transportasi	33
GAMBAR 2.4: Sistem Interaksi Guna Lahan dan Transportasi	34
GAMBAR 3.1: Pemanfaatan Lahan Pertanian Kecamatan Alla Tahun 2003/2004 & 2007/2008	48
GAMBAR 3.2: Bentuk Konstruksi Jalan Pada Kemiringan Lokasi 0-5%	54
GAMBAR 3.3: Bentuk Konstruksi Jalan Pada Kemiringan Lokasi 5-10%	55
GAMBAR 3.4: Bentuk Konstruksi Jalan Pada Kemiringan Lokasi >10%	55
GAMBAR 4.1: Moda Angkutan Penumpang	75
GAMBAR 4.2: Moda Angkutan Barang Antar Wilayah	75
GAMBAR 4.3: Layanan Pengangkutan Antar Kabupaten dan Propinsi	81
GAMBAR 4.4: Layanan Pengangkutan Dalam Lokasi	81
GAMBAR 4.5: Tingkat Aksesibilitas Sebelum dan Sesudah Peningkatan Jalan Menurut Hasil Sekor	82
GAMBAR 4.6: Tingkat Aksesibilitas Sebelum dan Sesudah Peningkatan Jalan Menurut Hasil Persentase	83
GAMBAR 4.7: Konstruksi Jalan Hotmix Kawasan Jalan Lingkar	84
GAMBAR 4.8: Konstruksi Jalan Beton Kawasan Jalan Lingkar	84
GAMBAR 4.9: Perubahan Pemanfaatan Lahan Kawasan Sebelum dan Sesudah Ditingkatkan	86
GAMBAR 4.10: Pemanfaatan dan Pengembangan Lahan Pertanian	90
GAMBAR 4.11: Pertumbuhan Harga Lahan/Tahun Menurut Harga Pasar (2001/2002 sampai dengan 2008/2009)	94
GAMBAR 4.12: Tingkat Pemanfaatan Lahan dan Nilai Lahan Sebelum dan Sesudah Peningkatan Menurut Sekor	95
GAMBAR 4.13: Tingkat Pemanfaatan Lahan dan Nilai Lahan Sebelum dan Sesudah Peningkatan Menurut Persentase	95
GAMBAR 4.14: Komoditi Tanaman Kubis	100
GAMBAR 4.15: Komoditi Tanaman Bawang Merah	101
GAMBAR 4.16: Komoditi Tanaman Tomat	101
GAMBAR 4.17: Komoditi Tanaman Kentang	101
GAMBAR 4.18: Hamparan Tanaman Perkebunan	103

- GAMBAR 4.19:** Tingkat Produktifitas, Kualitas, dan Penghasilan Penduduk Sebelum dan Sesudah Peningkatan Jalan Menurut Hasil Sekor 109
- GAMBAR 4.20:** Tingkat Produktifitas ,Kualitas, dan Penghasilan Penduduk Sebelum dan Sesudah Peningk Jalan Menurut Hasil Persentase..... 109

DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN A : Daftar Pertanyaan Kuesioner	109
LAMPIRAN B : Daftar Pertanyaan Wawancara dan Jawaban.....	125
LAMPIRAN C : Hasil Olahan Data	135

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Enrekang merupakan salah satu daerah otonom yang memiliki visi daerah yaitu Kabupaten Enrekang sebagai Daerah Agropolitan yang Mandiri, Berkelanjutan dan Berwawasan Lingkungan. Visi tersebut menekankan pada strategi pengembangan daerah yang berbasis pada sektor pertanian dan diharapkan akan berdampak pada sektor lain, seperti peningkatan infrastruktur, industri dan perdagangan, yang pada akhirnya diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan dan kualitas hidup masyarakat.

Penyediaan prasarana transportasi dalam suatu wilayah/kawasan akan memberikan dampak yang sangat besar terhadap perkembangan wilayah/kawasan tersebut, yaitu:

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

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

Infrastruktur fisik, terutama jaringan transportasi, memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun terhadap kondisi sosial budaya kehidupan masyarakat. Pengembangan wilayah sangat diperlukan karena kondisi sosial ekonomi, budaya dan geografis yang berbeda antara satu wilayah dengan wilayah lainnya, tetapi pada dasarnya pengembangan wilayah harus disesuaikan dengan kondisi, potensi dan permasalahan wilayah bersangkutan.

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

Panjang jalan di Kabupaten Enrekang sampai tahun 2008 adalah 1.080,85 km, dengan jenis permukaan aspal/beton 517,9 km atau 51,23%, pengerasan/batu kerikil 293,7 km atau 29,05% dan jalan tanah sepanjang 199,25 km atau 19,71%, dari 517,9 km panjang jalan aspal, ada sekitar 154,63 km atau 29,85% dalam keadaan rusak, kondisi ini menggambarkan bahwa tingkat kerusakan jalan di Kabupaten Enrekang masih tinggi. Tetapi khusus untuk jalan lingkaran Kawasan Barat dari 41,1 km panjang jalan, terdapat 34,9 km atau 84,91% dalam kondisi baik, 4,7 km atau 11,44% kondisi rusak sedang dan 1,5 km atau hanya 3,65% kondisi rusak (Kabupaten Enrekang Dalam Angka, 2007).

Kecukupan investasi infrastruktur khususnya transportasi juga akan meningkatkan produktivitas pedesaan dan memberikan akses pasar, pekerjaan dan pelayanan publik terhadap penduduk, JPWK nomor 8 (2007:38). Pasar yang paling menjanjikan untuk distribusi hasil pertanian khususnya tanaman pangan dari Kawasan Barat Enrekang adalah Propinsi Kalimantan Timur (Kota Balikpapan dan Samarinda), dimana transportasi yang digunakan sampai ketempat tujuan adalah transportasi darat dan laut dengan waktu tempuh rata-rata 49 jam untuk mencapai tempat tujuan. Resiko yang paling tinggi diderita oleh petani adalah bilamana akses dari jaringan jalan lokal kabupaten menuju jalur jalan propinsi terkendala, maka terkadang hasil panen petani tidak terangkut dan dibiarkan membusuk akibat kesulitan mendapatkan moda angkutan yang layak

dari sisi biaya pengangkutan, walaupun moda angkutan tersedia tapi tarif/ongkos angkutan yang harus dikeluarkan sudah tidak sesuai dengan harga jual komoditi di pasaran (Singke, 2004).

Berdasarkan penjelasan diatas, maka Pemerintah Kabupaten Enrekang pada tahun 2008 dalam Pola Dasar Pembangunan Daerah, yang dijabarkan dalam Rencana Strategi (Renstra) Kabupaten Enrekang bermaksud mengembangkan Kawasan Barat Enrekang (KBE) melalui program kegiatan peningkatan jalan untuk mendukung peningkatan Agropolitan. Untuk mendukung program tersebut, maka tentu dibutuhkan prasarana dan sarana wilayah yang memadai, salah satu diantaranya adalah peningkatan kualitas prasarana transportasi Jalan Lingkar Barat Enrekang.

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

Infrastruktur yang memadai seperti transportasi merupakan tulang punggung pendekatan keterkaitan pembangunan antar desa-kota (*rural-urban linkages*), dan bilamana kelancaran hubungan tersebut dapat meningkat maka pertukaran barang dan kontribusi kebutuhan dapat terlayani dengan baik dan cepat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka rumusan masalah yang dapat dikaji dalam penulisan ini adalah peningkatan kualitas prasarana transportasi jalan lingkar dan pengaruhnya terhadap pengembangan kawasan pertanian. Dari penjelasan tersebut maka pertanyaan penelitian (*research question*) adalah apakah peningkatan kualitas jalan lingkar barat Enrekang berpengaruh di dalam pengembangan Kawasan pertanian?

Sudah banyak investasi fisik infrastruktur yang sudah terbangun oleh Pemerintah Kabupaten Enrekang, tetapi tidak pernah ada upaya-upaya kajian untuk mengidentifikasi sejauh mana dampak dan keberhasilannya terhadap tujuan dan sasaran awal suatu program, sehingga yang sering terjadi adalah investasi infrastruktur yang tidak efektif, pengalokasian anggaran yang tidak tepat, sehingga penghasilan penduduk menjadi staknan menyebabkan pembentukan struktur dan pertumbuhan ekonomi tidak meningkat.

Anggaran yang digunakan dalam mengembangkan kawasan jalan lingkaran barat Kabupaten Enrekang sejak awal perintisan sampai dengan peningkatan kualitas adalah anggaran APBD Kabupaten yang terdiri dari dana DAU dan DAK. Apakah dengan investasi anggaran yang sudah lumayan cukup besar, sudah dapat memberikan kontribusi terhadap pertumbuhan ekonomi masyarakat kaitannya dengan peningkatan aksesibilitas penduduk, perluasan pemanfaatan lahan pertanian, peningkatan produksi dan kualitas komoditi yang di produksi? Dan sejauh mana pengaruhnya terhadap penghasilan penduduk dari sektor pertanian akibat peningkatan kualitas jalan?

1.3 Tujuan dan Sasaran

1.3.1 Tujuan

Penulisan ini bertujuan untuk mengidentifikasi seberapa besar dampak peningkatan kualitas jalan lingkaran terhadap pengembangan pertanian pada Kawasan Barat Enrekang (KBE) .

1.3.2 Sasaran

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

1. Mengidentifikasi tingkat aksesibilitas dan mobilitas yang terjadi disekitar Kawasan Barat Enrekang.
2. Mengidentifikasi Peningkatan lahan pertanian dan nilai lahan disekitar Kawasan Barat Enrekang.
3. Menganalisis tingkat produktivitas dan kuantitas pertanian pada Kawasan Barat Enrekang.

4. Menganalisis tingkat kualitas hasil komoditi pertanian.
5. Menganalisis tingkat penghasilan penduduk dari sektor peningkatan pertanian.

1.4 Ruang Lingkup

I.4.1 Ruang lingkup Substansial

Lingkup penelitian ini dibatasi pada pengaruh peningkatan kualitas jalan lingkaran terhadap peningkatan aksesibilitas, perubahan nilai lahan, peningkatan produktivitas, kualitas komoditi dan penghasilan penduduk. Sedangkan pengertian pengembangan guna lahan secara spasial tidak dibahas karena kawasan tersebut hanya diperuntukkan untuk kawasan pertanian, hal ini ditandai dengan dijadikannya Desa Baroko sebagai wisata agropolitan dengan nuansa hamparan pertanian (Kabupaten Enrekang Dalam Angka, 2007:320)

Penelitian ini dilakukan dengan membatasi sampel penelitian di Kecamatan Alla Desa Baroko yang dilalui jaringan Jalan Lingkaran Kawasan Barat Enrekang. Alasan memilih Kecamatan tersebut karena selain penduduknya sangat tinggi bila dibandingkan dengan Kecamatan yang lain, juga sebagai tempat pemasaran hasil pertanian dari seluruh kawasan Barat Enrekang ditandai dengan sudah terbangunnya Stasiun Terminal Agribisnis (STA) Sumilan.

Memilih Desa Baroko, Benteng Alla, Benteng Alla Utara, Tongko dan Patongloan sebagai tempat penelitian adalah karena karakteristik budaya dan perilaku masyarakatnya yang beragam (heterogen) sehingga cukup untuk mewakili masyarakat yang tinggal di ruas jalan lingkaran Kawasan Barat Enrekang.

I.4.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah penelitian ini adalah terletak pada pengaruh ruas jalan lingkaran Kawasan Barat Enrekang yang meliputi wilayah yang dilalui yaitu:

1. Kecamatan Alla
2. Kecamatan Masalle
3. Kecamatan Anggeraja

Kecamatan Masalle adalah merupakan pemekaran dari Kecamatan Alla tahun 2007, perbatasan wilayah administrasi antara Kecamatan Alla dengan

wilayah Kecamatan Masalle berada pada jalur/ruas jalan lingkaran barat Enrekang. Mengingat Kecamatan Masalle adalah Kecamatan yang baru di bentuk, maka sebagian besar pengambilan data sekunder Kecamatan Alla masih menyatu dengan data Kecamatan Masalle, agar perbandingan data sekunder antara sebelum dan sesudah jalan lingkaran ditingkatkan bisa lebih jelas.

Untuk dapat memberikan gambaran yang lebih jelas tentang ruang lingkup wilayah studi ini, dapat dilihat pada gambar 1.1 peta jaringan jalan Kabupaten Enrekang dan Gambar 1.2 detail jaringan jalan Kawasan Barat Enrekang.



Sumber: Dinas Tata Ruang Kabupaten Enrekang 2009

GAMBAR 1.1
PETA JARINGAN JALAN KABUPATEN ENREKANG



Sumber: Dinas Tata Ruang Kabupaten Enrekang 2009

GAMBAR 1.2
DETAIL PETA RUAS JALAN LINGKAR
KAWASAN BARAT ENREKANG

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan masukan dan informasi bagi Pemerintah Kabupaten Enrekang perihal pengaruh peningkatan kualitas prasarana transportasi jalan terhadap peningkatan produksi pertanian, pemanfaatan lahan pertanian dan pengaruh ekonomi pada Kawasan Barat Enrekang.
2. Sebagai bahan masukan bagi penelitian bidang teknik perencanaan prasarana transportasi dalam merencanakan peningkatan kualitas prasarana transportasi pada kawasan yang akan dikembangkan.

1.6 Kerangka Pemikiran

Kondisi Kawasan Barat Enrekang tidak dapat berkembang dengan baik karena keterbatasan prasarana dan sarana transportasi. Hal ini menyebabkan mobilitas masyarakat dalam menjangkau pusat-pusat kegiatan menjadi rendah akibat aksesibilitas terbatas yang tentu berdampak pada rendahnya produktivitas pertanian.

Mencermati keadaan tersebut, pemerintah Kabupaten Enrekang dalam kebijakan pengembangan wilayah, bertujuan mengembangkan Kawasan Barat Enrekang agar potensi wilayah tersebut dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dalam mencapai hal tersebut, maka salah satu program yang dilaksanakan adalah memperbaiki infrastruktur yang sudah tidak layak, yaitu meningkatkan kualitas jalan kawasan. Diharapkan dengan fungsi dan peranan transportasi jalan lingkar yang dibangun akan berimplikasi terhadap peningkatan aksesibilitas kawasan, meningkatkan produktivitas dan nilai lahan di kawasan tersebut, yang pada akhirnya akan berdampak pada pengembangan Kawasan Barat Enrekang sebagai sentra produksi komoditi unggulan berdasarkan karakteristik fisik dan kesesuaian lahan.

Dalam merencanakan suatu program pembangunan infrastruktur, tentu diperlukan kajian mendalam tentang sasaran yang akan di capai dalam menempatkan fisik infrastruktur, misalnya potensi sumber daya alam yang akan ditingkatkan dengan tetap memperhitungkan berbagai macam hambatan yang dihadapi, agar optimalisasi manfaat dan efisiensi dapat terpenuhi. Untuk

mengetahui besaran keberhasilan suatu program tentu di butuhkan analisa-analisa yang diperkirakan berpengaruh terhadap infrastruktur terbangun dengan berbagai macam faktor-faktor dan variabel yang mengalami perubahan. Perubahan yang dimaksud adalah perubahan yang dapat mendatangkan manfaat bagi masyarakat umum dan sebaliknya, untuk mengetahui hal tersebut tentu harus melalui penelitian dan pengamatan.

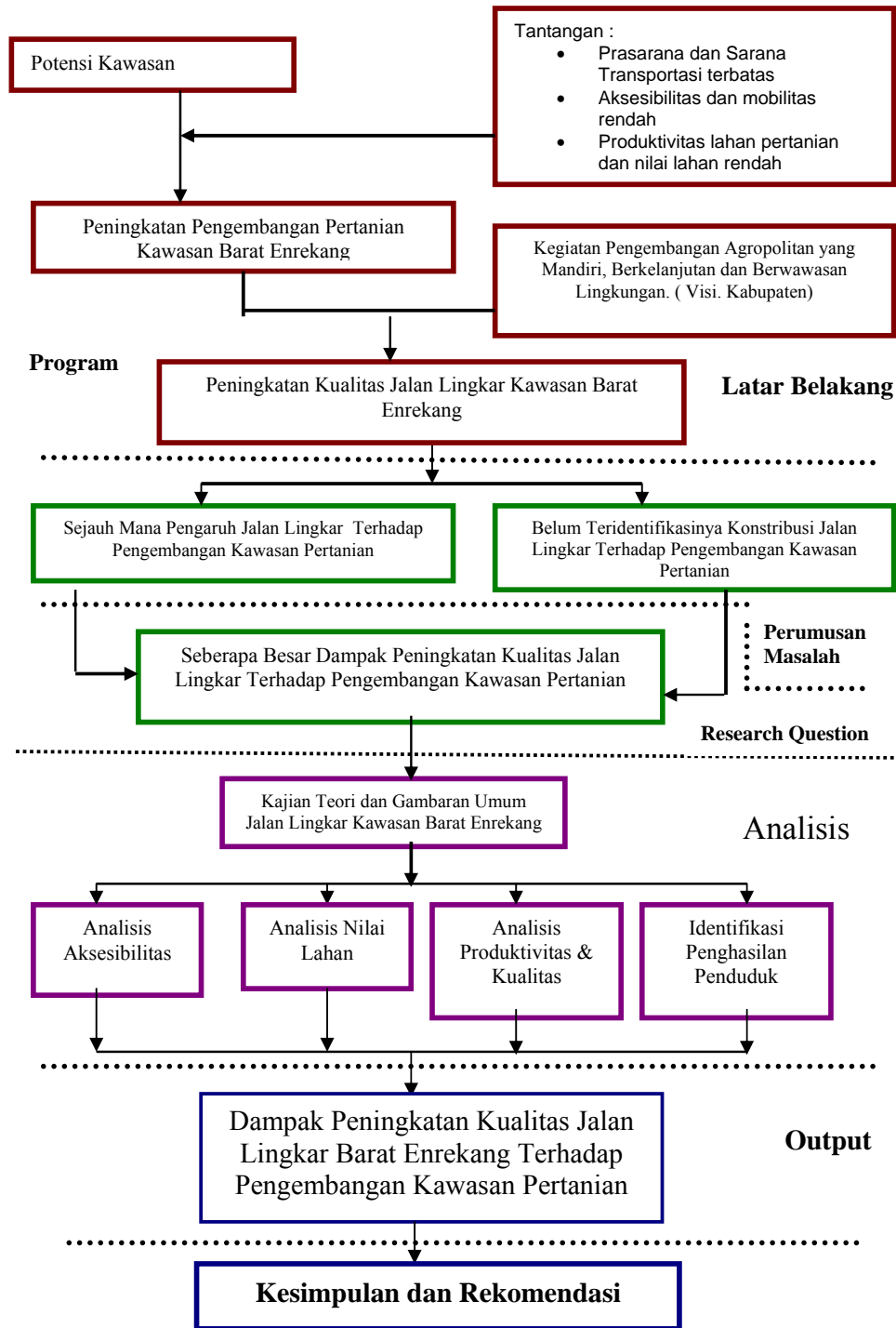
Setelah melakukan analisis terhadap variabel-variabel tersebut tentu besaran manfaatnya dapat diketahui melalui proses kajian ilmiah, sehingga suatu program yang direncanakan (*input*) menghasilkan fisik infrastruktur (*output*) yang dapat mendatangkan manfaat (*outcome*) dan dapat diketahui sejauh mana dampak yang ditimbulkan (*impact*) terhadap sasaran-sasaran dan tujuan yang akan di capai. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih skematis atas uraian pemikiran, dapat dilihat pada Gambar 1.3.

1.7 Metode Penelitian.

1.7.1 Pendekatan Penelitian

Kajian ini akan menggunakan pendekatan deskriptif sesuai dengan tujuan dan sasaran studi yang ingin di capai yaitu untuk mengetahui berapa besar dampak peningkatan kualitas jalan terhadap pengembangan pertanian kawasan Barat Enrekang dan yang menjadi objek penelitian dalam tulisan ini adalah Kawasan Barat Kabupaten Enrekang, dengan mengambil sampel penelitian pada Kecamatan Alla Desa Baroko.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif karena merupakan pendekatan yang digunakan untuk memformulasikan data-data sekunder, dan menggunakan pendekatan survei, baik instansional maupun lapangan. Pendekatan survei bertujuan untuk membuktikan dan membenarkan hipotesis, menentukan kesamaan status dengan membandingkannya standar yang sudah ditentukan, dan untuk mengetahui status gejalanya, Arikunto (1998:91). Jenis pendekatan ini mendasari penelitian yang dilakukan karena dalam studi ini bertujuan untuk mengetahui berapa besar kontribusi peningkatan kualitas jalan lingkar terhadap pengembangan kawasan pertanian.



GAMBAR 1.3
KERANGKA PIKIR

1.7.2 Rancangan Penelitian

Metode penelitian ini adalah metode survei, penelitian dengan cara survei adalah penelitian yang dilakukan pada populasi besar maupun kecil, namun data yang dipelajari adalah data dari sampel yang diambil dari populasi tersebut atau dengan kata lain, suatu penelitian yang mengambil sampel dari suatu populasi dan dengan menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpul data yang pokok, (Sugiono, 2002).

Dalam penelitian ini, digambarkan kepentingan dan kepuasan pengguna jalan lingkar terhadap kondisi pelayanan umum dan operasionalnya, terutama untuk mengungkapkan kondisi yang sebenarnya terhadap faktor-faktor yang menyebabkan peningkatan kualitas jalan tersebut bermanfaat secara optimal atau tidak yaitu dengan membandingkan sebelum dan sesudah jalan tersebut di tingkatkan kualitasnya. Kemudian membuat pertanyaan (kuesioner) dan wawancara kepada para ahli, yaitu pihak yang berkepentingan dan bertanggung jawab dalam perencanaan, pengelolaan, pemeliharaan dan pembinaan, untuk mengetahui penilaian faktor-faktor strategis internal dan eksternal, dalam menguatkan tingkat akurasi data penelitian.

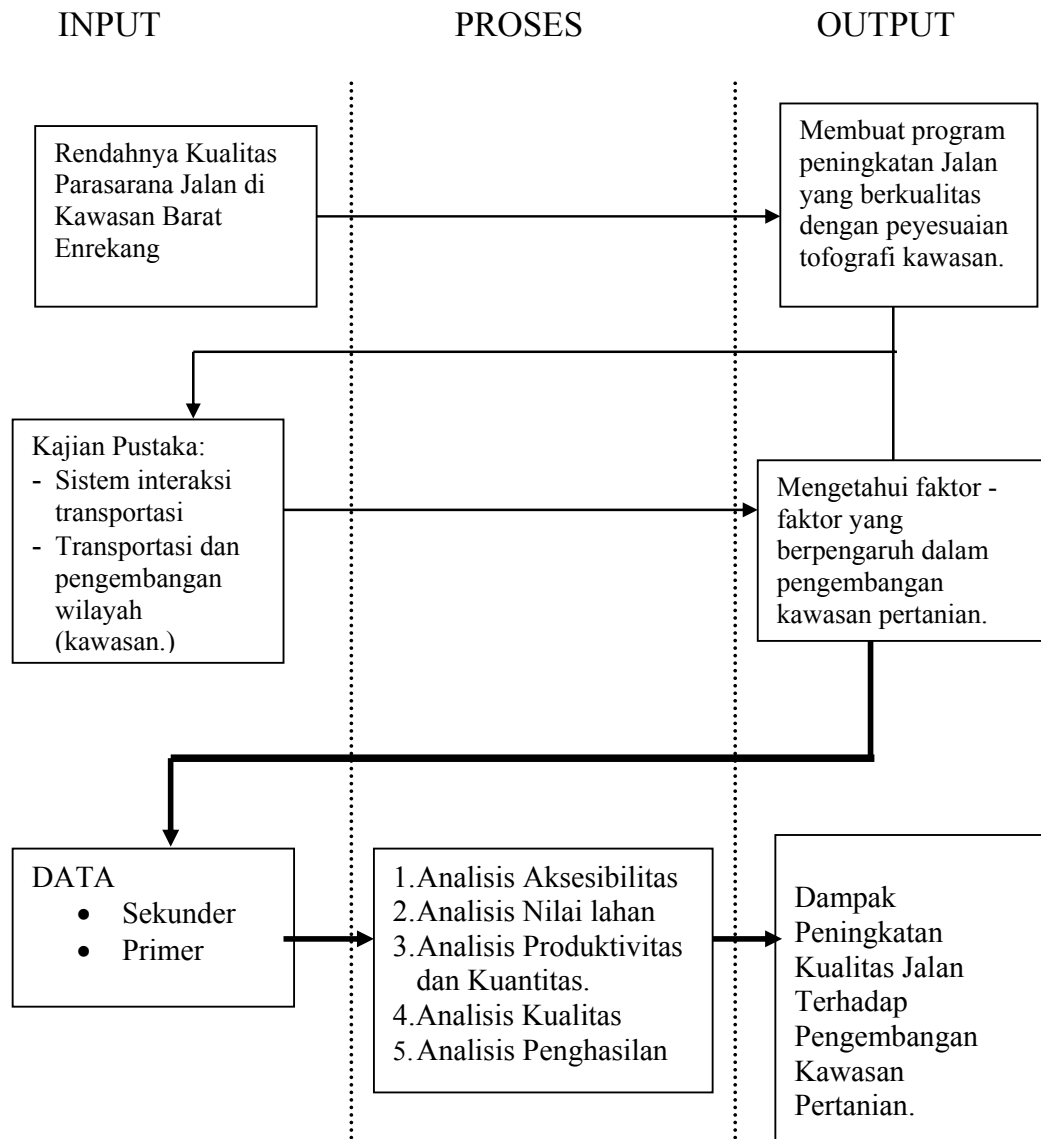
1.7.3 Kerangka Analisis

Kerangka ini menjelaskan input serta tujuan dari masing-masing analisis sebagai upaya untuk mencapai tujuan penelitian, hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 1.4. Gambar tersebut menguraikan tentang *input* data yang masuk melalui suatu proses analisis atau kajian ilmiah dengan mendeskripsikan *output* yang sesuai dengan hasil analisis.

1.7.4 Teknik Operasional Analisis

Menurut Singarimbun (1995) bahwa analisis data merupakan proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah di baca dan di interpretasikan. Pengertian Deskriptif adalah analisis serta menyajikan data dan fakta yang sudah terolah beserta penafsirannya, selain itu teknik ini digunakan untuk menganalisis data dengan cara: (a) menggambarkan data yang telah terkumpul (b) menginterpretasikan kondisi atau hubungan yang ada (c)

menggambarkan proses yang sedang berlangsung (d) menggambarkan kecenderungan atau pendapat yang sedang berkembang.



Sumber: Penyusun, 2009

GAMBAR 1.4
KERANGKA ANALISIS

Berdasarkan hal tersebut maka akan dapat dilakukan penafsiran terhadap data dan akan diperoleh kesimpulan dari fenomena yang sedang berlangsung.

Data yang bersifat kuantitatif, diproses dengan beberapa cara antara lain (a) dijumlahkan, dibandingkan dengan jumlah yang diharapkan dan diperoleh prosentase, (b) dijumlahkan, diklasifikasikan sehingga merupakan suatu susunan urut data, untuk selanjutnya dibuat tabel, baik berupa tabel saja atau diproses lebih lanjut menjadi perhitungan kesimpulan atau kepentingan visualisasi dan dengan bentuk grafik, dengan tujuan agar data ini memudahkan peneliti atau orang lain memahami hasil penelitian.

Analisa deskriptif digunakan untuk variabel-variabel dengan sebaran-sebaran frekuensi, baik dengan angka mutlak maupun dengan persentase, Babbie dalam Beny (2000:32). Indikator dari masing-masing variabel untuk analisa deskriptif diukur dengan memberikan bobot masing-masing kategori seperti **Tabel 1.1** berikut:

TABEL 1.1
INDIKATOR KATEGORI PENILAIAN

Kategori	Bobot
a. Sangat baik	4
b. Baik	3
c. Kurang Baik	2
d. Sangat Buruk	1

Sumber: Penyusun, 2009

Rumus yang digunakan ;

- a) Nilai : Bobot x frekuensi
- b) Rata – rata skor : $\frac{\sum \text{nilai}}{n}$ → n = total frekuensi
- c) Rata – rata persen : $\frac{\text{Rata-rata skor}}{\text{Total klasifikasi jawaban}} \times 100 \%$

Hasil dari nilai, rata-rata skor dan persentase diatas dapat diinterpretasikan dengan membandingkan angka parameter yang sudah ditentukan

dalam daftar klasifikasi instrumen yang digunakan. Hal tersebut dapat dilihat pada Tabel I.2 berikut:

TABEL I.2
KLASIFIKASI SEBUTAN INSTRUMEN YANG DIGUNAKAN

No	Penyebutan	Rata-rata Skor dan Prosentase	Parameter
1.	Sangat Berpengaruh	Rata-rata skor	3,21 – 4,00
		Rata-rata persen	80,01 % - 100 %
2.	Cukup Berpengaruh	Rata-rata skor	2,41 – 3,20
		Rata-rata persen	60,01 % - 80,00 %
3.	Kurang Berpengaruh	Rata-rata skor	1,61 – 2,40
		Rata-rata persen	40,01 – 60,00 %
4.	Tidak Berpengaruh	Rata-rata skor	0,81 – 1,60
		Rata-rata persen	20,01 % - 40,00 %

Sumber: Penyusun, 2009

1.7.5 Indikator Penilaian

Indikator penilaian ditentukan dengan cara melihat seberapa besar tingkat pengaruh suatu variabel terhadap sebelum dan sesudah terbangunnya peningkatan jalan lingkar dengan memberikan dan menentukan angka-angka atau bobot terhadap suatu faktor yaitu kategori sangat berpengaruh, cukup, kurang, dan sangat kurang. Angka-angka dimaksudkan sebagai batasan implikasi dengan asumsi parameter yang ditentukan. Penilaian tingkat pengaruh suatu variabel dapat ditentukan dengan penjabaran sebagai berikut:

A. Penilaian Tingkat Aksesibilitas

1. Intensitas melakukan perjalanan
2. Waktu perjalan menuju Ibu Kota Kecamatan
3. Kemudahan mendapat angkutan
4. Kepemilikan kendaraan
5. Pengeluaran ongkos angkutan

B. Luasan dan Nilai/Harga Lahan

1. Luasan Pemanfaatan lahan
2. Nilai/harga lahan

C. Penilaian Tingkat Produktivitas Pertanian

1. Tingkat kuantitas produksi
2. Tingkat kualitas produksi

D. Tingkat Penghasilan Penduduk

Indikator penilaian masing-masing variabel diatas dapat dilihat pada lampiran daftar pertanyaan kuesioner.

1.8 Kebutuhan Data dan Teknik Pengumpulan Data

1.8.1 Kebutuhan Data

Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari responden yang dipilih dengan kuesioner dan diperkuat dengan pengamatan dan wawancara langsung di lapangan yang berhubungan dengan peningkatan aksesibilitas, peningkatan nilai lahan sepanjang jalan lingkar, dan peningkatan produktivitas dan kualitas produksi di Kawasan Barat Enrekang. Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menelaah dokumen-dokumen penting dan resmi pada beberapa Instansi Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD), dan data Badan Pusat Statistik bekerja sama dengan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Enrekang yang terkait dengan data-data kewilayahan di Kawasan Barat Enrekang.

1.8.2 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini, digunakan beberapa teknik pengumpulan data, antara lain:

1. Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui kajian literatur, jurnal, peraturan perundang-undangan, dan kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat, Propinsi Sulawesi Selatan, dan Pemerintah Kabupaten Enrekang.
2. Pengambilan data primer dengan cara menyebarkan kuesioner, yang merupakan daftar pertanyaan yang berhubungan dengan aksesibilitas, nilai lahan dan peningkatan produktivitas hasil pertanian di Kecamatan Alla.

3. Wawancara, dilakukan dengan pejabat dari instansi terkait dan informasi lainnya yang sesuai dengan kebutuhan penelitian untuk melengkapi data penelitian.
4. Pengamatan langsung di lapangan untuk mengumpulkan data-data mengenai kondisi objektif prasarana dan sarana transportasi Kawasan Barat Enrekang, khususnya di Kecamatan Alla.

Data dan informasi yang diperoleh dikumpulkan, disusun dan selanjutnya dilakukan analisa secara deskriptif kuantitatif dengan menginterpretasi hasil instrumen data untuk menarik suatu kesimpulan. Adapun kebutuhan data pada penelitian ini dapat dilihat pada Tabel I.3 berikut:

TABEL I.3
KEBUTUHAN DATA PENELITIAN

NO	JENIS DATA	KEGUNAAN	METODE	SUMBER
1	Tingkat Intensitas perjalanan, Ongkos angkutan, dan tingkat kepemilikan kendaraan, sebelum dan sesudah peningkatan jalan.	Untuk mengetahui tingkat pergerakan Sebelum dan setelah peningkatan jalan	Survei data sekunder dan Survei data Primer	Dinas Perhubungan, Dinas PU Kuisoner dan wawancara
2	Manfaat dan nilai lahan sebelum dan sesudah peningkatan kualitas jalan lingkaran.	Untuk mengkaji dan membandingkan tingkat manfaat dan kenaikan nilai lahan di kawasan jalan lingkaran	Survei data sekunder dan Survei data Primer	Dinas Tata Ruang, Bappeda, Dinas Perekonomian Dinas Pertanian, Peta kondisi lapangan. Kuisoner dan wawancara
3	Tingkat Produktivitas & kualitas komoditi sebelum dan sesudah peningkatan kualitas jalan dan penghasilan penduduk	Mengidentifikasi hasil produktifitas dan kualitas produk pertanian dan tingkat penghasilan	Survei data sekunder dan Survei data Primer	Dinas Pertanian Dinas Perekonomian Bappeda, Kuesioner dan Wawancara

Sumber: Penyusun, 2009

1.8.3 Populasi dan Sampel

Populasi penelitian adalah seluruh keluarga yang berdiam di Kawasan Barat Enrekang yang dilalui jalan lingkaran, namun karena keterbatasan waktu dan sumber daya, maka penarikan sampel dilakukan secara bertahap berganda

(*multistage random sampling*). Menurut Gulo (1999:17) bahwa penarikan sampel secara bertahap berganda dilakukan pada populasi yang tersebar pada wilayah yang luas. Penarikan sampel dalam penelitian ini dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Memilih dengan sengaja (*purposive*) kecamatan sampel dalam Kawasan Barat Enrekang, yakni Kecamatan Alla sebagai kecamatan sampel.
2. Memilih dengan sengaja desa sampel dalam kecamatan yang daerahnya dilalui jalan lingkar, yakni Desa Baroko, Benteng Alla, Benteng Alla Utara, Tongko, dan Patongloan.

1.8.4 Teknik Sampling

Penyebaran kuesioner dalam penelitian ini dilaksanakan dalam dua tahap, yaitu tahap pertama kuesioner kepada pengguna jalan lingkar di Kawasan Barat Enrekang, tahap kedua wawancara kepada para ahli yang berkompeten dalam pengembangan Kawasan Barat Enrekang sebagai data pelengkap.

1. Tahap Pertama, Kuesioner kepada pengguna jalan lingkar. Pengambilan sampel menggunakan metode *probability sampling* dengan tipe yang digunakan untuk penelitian adalah *proportionate stratified random sampling*. Pengambilan sampel dengan cara ini dilakukan secara acak dan berstrata secara proporsional. Hal ini dilakukan atas pertimbangan bahwa anggota populasinya dianggap heterogen (Burhan Bungin, 2004:105).

Berkaitan dengan penentuan jumlah sampel yang dianggap representatif, maka besarnya sampel diambil menggunakan rumus yang dikemukakan oleh Burhan Bungin (2004) dengan menetapkan presisi 0,1 yaitu sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{N \cdot d^2 + 1}$$

Di mana :

n = jumlah sampel yang dicari

N = jumlah populasi

d² = presisi yang ditetapkan

Diketahui: Populasi = 4.125 jiwa. d^2 (presisi yang ditetapkan) = 0,1
 Sehingga didapat:

$$n = \frac{4.125 \text{ jiwa}}{4.125 (0,1)^2 + 1}$$

$$n = \frac{4.125 \text{ jiwa}}{42,25} \longrightarrow n = 97,63 \text{ jiwa}$$

$n = 100$ (pembulatan)

2. Tahap ke dua, Wawancara.

Wawancara ini dilakukan dengan cara yang sistematis dengan terlebih dahulu pewawancara mempersiapkan pedoman tertulis tentang apa yang akan ditanyakan kepada responden. Pedoman wawancara tersebut digunakan oleh pewawancara sebagai alur yang harus diikuti, mulai dari awal sampai akhir wawancara, karena biasanya pedoman tersebut telah disusun sedemikian rupa sehingga merupakan sederetan daftar pertanyaan, dimulai dari hal-hal yang mudah dijawab oleh responden sampai dengan hal-hal yang lebih kompleks Bungin, (2005:127). Para ahli disini dipilih Kepala Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang terdiri dari:

1. Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang
2. Kepala Bappeda Kabupaten Enrekang
3. Kepala Dinas Pertanian Kabupaten Enrekang
4. Camat, Kepala Desa dan Tokoh Masyarakat.

1.8.5 Hubungan Emosional Peneliti dengan Lokasi Penelitian

Sejak tahun 1992, peneliti sudah terlibat sebagai pelaksana dalam pembukaan jalan (perintisan) dan pengerasan pada ruas jalan Kotu – Masalle, yaitu salah satu nama ruas yang menghubungkan Kawasan Barat Kabupaten Enrekang. Pada tahun 2001 keterlibatan peneliti kembali menjadi pengawas lapangan dalam pembangunan beberapa jaringan jalan yang menghubungkan ruas jalan lingkaran barat Enrekang. Pada tahun 2003, peneliti menjadi Pimpinan Proyek

jembatan yang menghubungkan jalan lingkar barat dengan jaringan jalan yang ada di kawasan barat Enrekang.

Dari kedekatan tersebut tentu peneliti sudah banyak melihat fenomena yang ada di kawasan barat sebelum ditingkatkan kualitasnya dan sudah cukup mengetahui karakteristik budaya dan sosial sampai tingkat aksesibilitas sebelum jalan lingkar tersebut ditingkatkan. Misalnya tingkat aksesibilitas mereka sebelum jalan lingkar barat ditingkatkan, intensitas mereka melakukan perjalanan maksimal dua kali dalam seminggu yakni hanya pada hari pasar dengan membawa hasil panen yang sangat terbatas dan kembali dengan membawa bekal sekedar untuk hidup.

Atas dasar empirik diatas, sehingga peneliti dapat membuat angka-angka parameter penilaian untuk setiap variabel yang akan di analisis untuk melihat sejauh mana variabel itu berpengaruh terhadap peningkatan kualitas jalan lingkar. Demikian pula dengan indikator penilaian pada setiap angka-angka capaian baik waktu perjalanan maupun nilai ongkos angkut hasil panen menjadi dasar pilihan terhadap kuesioner untuk memberikan jawaban, dan selanjutnya sebagai data peneliti dalam melanjutkan oprasional analisis selanjutnya.

1.9 Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan tesis penelitian ini dibagi dalam beberapa bagian:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan sasaran yang ingin di capai, serta kerangka pemikiran, kerangka analisis, metode penelitian, kebutuhan data dan teknik pengumpulan data.

BAB II KAJIAN DAMPAK PENINGKATAN JALAN LINGKAR TERHADAP KAWASAN PERTANIAN

Menguraikan tentang kajian peningkatan jalan terhadap, aksesibilitas, pola pemanfaatan lahan, nilai lahan, produktifitas, dan kualitas pertanian yang berdampak dengan peningkatan kualitas jalan.

BAB III GAMBARAN UMUM KABUPATEN ENREKANG

Menguraikan tentang gambaran umum Kabupaten Enrekang dan sekitar Kawasan Barat Enrekang.

BAB IV ANALISIS DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN PERTANIAN

Dalam bab ini, akan menganalisis dari setiap faktor dan variabel yang berpengaruh terhadap pengembangan kawasan pertanian. Analisis yang dilakukan yaitu analisis tingkat aksesibilitas, analisis pemanfaatan lahan pertanian, analisis nilai lahan/harga lahan, analisis tingkat produktifitas dan kualitas pertanian dan analisis tingkat penghasilan penduduk.

BAB V PENUTUP

Bab ini, berisi kesimpulan, rekomendasi dari pembahasan penelitian dan usulan studi lanjutan.

BAB II

KAJIAN DAMPAK PENINGKATAN JALAN LINGKAR TERHADAP KAWASAN PERTANIAN

2.1 Sistem Transportasi

Pentingnya sarana transportasi dalam perkembangan dunia bersifat multidimensial. Sebagai contoh, salah satu fungsi dasar transportasi adalah menghubungkan tempat kediaman dengan tempat bekerja atau para pembuat barang dengan pelanggannya. Dari sudut pandang yang lebih luas, fasilitas transportasi memberikan aneka pilihan untuk menuju ke tempat kerja, pasar, dan sarana rekreasi, serta menyediakan akses ke sarana-sarana kesehatan, pendidikan, dan sarana lainnya.

Pendekatan system (*systems approach*) adalah suatu cara yang sistemik dan menyeluruh untuk memecahkan masalah yang melibatkan suatu sistem. Ini adalah satu filosofi pemecahan masalah yang khusus digunakan untuk memecahkan permasalahan yang kompleks, dan sistem itu adalah suatu perangkat yang terdiri dari bagian-bagian yang saling berhubungan, disebut komponen yang menjalankan sejumlah fungsi dalam rangka mencapai suatu tujuan (Jotin khisty, 2003: 7).

2.1.1 Pengertian Sistem Transportasi

Sistem adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap sistem organisasi, perubahan pada satu komponen dapat menyebabkan perubahan komponen lainnya. Dalam sistem mekanis, komponen berhubungan secara “mekanis” misalnya komponen dalam mesin mobil. Dalam sistem “tidak mekanis” misalnya dalam interaksi sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, komponen yang ada tidak dapat berhubungan secara mekanis, akan tetapi perubahan pada salah satu komponen (sistem kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan), sehingga dapat dikatakan bahwa prinsip sistem ‘mekanis’ sama saja dengan sistem ‘tidak mekanis’.

Perubahan dalam suatu komponen pasti mengakibatkan perubahan pada komponen lainnya, sehingga dalam tahap awal proses perencanaan diperlukan perumusan atau kristalisasi sasaran, tujuan, dan target, termasuk mengidentifikasi permasalahan dan kendala yang ada. Untuk itu diperlukan suatu atau teknik penilaian yang cocok dalam proses pemilihan alternatif terbaik (Tamin, 1988).

Menurut Papacosta, (1987) transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ketempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktifitas yang diperlukan manusia. Menurut Nasution, (1996) berpendapat bahwa transportasi sebagai perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tujuan dan dalam hubungan tersebut terlihat tiga hal berikut; (a) ada muatan yang diangkut (b) tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya (c) ada jalan yang dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal dimana pengangkutan di mulai, ketempat tujuan dimana kegiatan diakhiri.

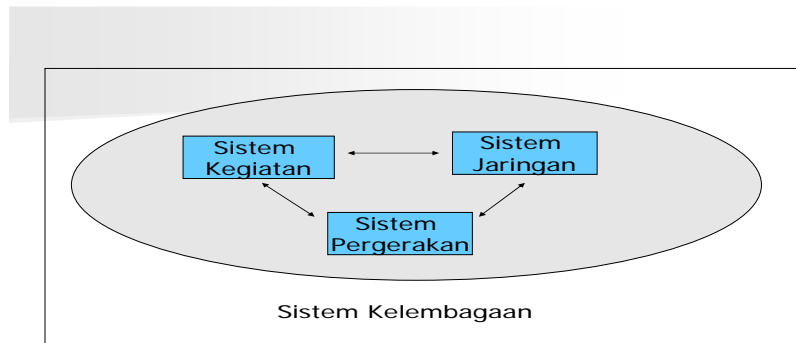
Secara sederhana transportasi dapat dikatakan sebagai suatu kegiatan yang dilakukan untuk memindahkan barang atau orang dari suatu kegiatan tempat asal ke tempat tujuan tanpa mengalami kerusakan dan tepat waktu. Produk dari transportasi adalah jasa angkutan yang dihasilkan dari proses pemindahan tadi dan dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan suatu barang atau komoditi berguna menurut tempat (*place utility*) dan berguna menurut waktu (*time utility*). 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.

Transportasi bukanlah merupakan tujuan tetapi merupakan alat, artinya transportasi dibutuhkan bukan karena transportasinya melainkan karena maksud yang dicapai melalui transportasi, seperti berbelanja, bekerja dan sebagainya, oleh karena itu transportasi merupakan kebutuhan turunan (Kusbiantoro, 1993:23)

2.1.2 Sistem Transportasi Makro

Menurut Tamin (1977) untuk lebih memahami dan mendapatkan alternatif pemecahan masalah yang baik, perlu dilakukan pendekatan secara

sistem transportasi yang dijelaskan dalam bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro. Sistem transportasi yang secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi, seperti terlihat pada **Gambar 2.1** dibawah ini:



Sumber: Tamin (1992)

GAMBAR 2.1
TRANSPORTASI MAKRO

Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari:

- a. Sistem Kegiatan
- b. Sistem Jaringan prasarana transportasi
- c. Sistem pergerakan lalu lintas
- d. Sistem kelembagaan

Seperti kita ketahui, pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bisa dipenuhi di tempat kita berada. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak

dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

Kegiatan pembangunan prasarana transportasi sebagai masukan (*input*) pada dasarnya akan menghasilkan keluaran (*output*) berupa benda (konkrit), berupa penyediaan prasarana jaringan jalan kota/kabupaten, jalan antar desa dan lain-lain untuk kawasan pedesaan. Menurut Levinson (1979:10), pengelolaan prasarana jalan dan jaringan jalan ditujukan untuk menanggulangi masalah-masalah yang bersifat mendesak khususnya yang membutuhkan biaya investasi rendah, yaitu dengan memanfaatkan penggunaan secara optimal atas jalan yang sudah ada.

Output pembangunan jaringan jalan di pedesaan, akan menyebabkan pergerakan dan distribusi barang dan manusia lebih baik, yang pada akhirnya akan menciptakan lapangan pekerjaan, lapangan usaha, peningkatan produktifitas, distribusi aksesibilitas daerah, pencapaian peningkatan produktivitas sebagai sasaran fungsional (*outcome*). Dampak (*Impact*) yang terjadi adalah bagian integral dari sistem pembangunan nasional yang mengharapkan pemerataan pembangunan, peningkatan ekonomi, peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan sebagai upaya menjaga kesinambungan pembangunan (Suhandjaya, 2001).

Lebih lanjut, Sidarta (1993:32) menjelaskan bahwa transportasi berfungsi sebagai sektor penunjang pembangunan (*the promotion sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi pengembangan wilayah dan ekonomi. Dengan demikian transportasi sebagai prasarana wilayah mempunyai fungsi yang terkait dengan pengembangan kawasan dan memperlancar roda perekonomian dalam rangka pencapaian tujuan peningkatan kesejahteraan masyarakat.

2.1.3 Pengertian Jaringan Jalan

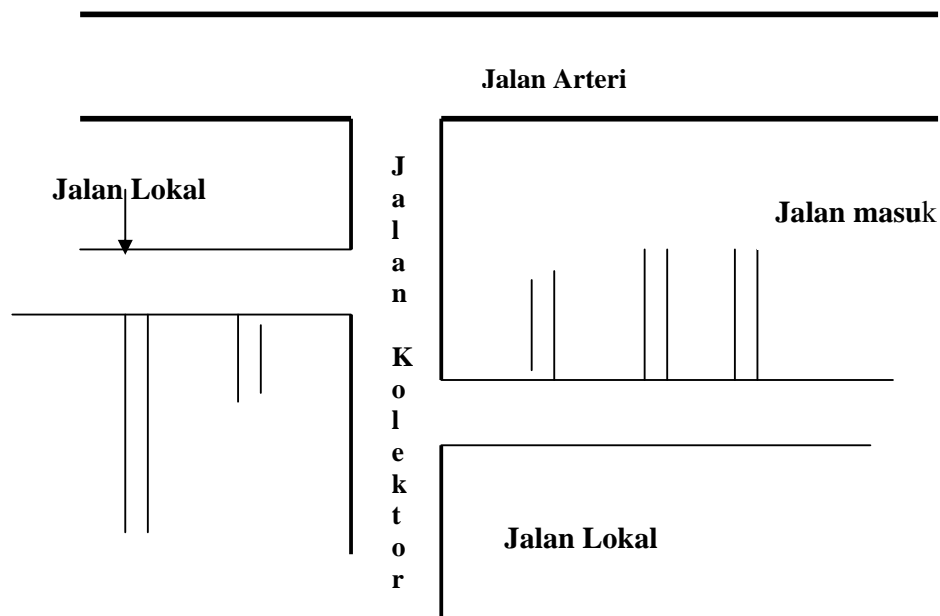
Jaringan infrastruktur transportasi mempunyai peranan yang sangat berarti untuk membuka daerah-daerah yang sebelumnya terisolasi dan belum tereksplorasi, meningkatkan pembangunan ekonomi serta menghubungkan wilayah-wilayah dalam negara (Johara, 1999). Oleh karena itu perkembangan kehidupan masyarakat yang semakin maju biasanya ditandai dengan

meningkatnya mobilitas yang tinggi sebagai akibat tersedianya jasa transportasi, sebaliknya perkembangan kehidupan masyarakat akan berada dalam keadaan statis bila keadaan jasa transportasi yang tersedia belum memadai dengan kata lain sangat terbatas.

Menurut Miro (1997), berdasarkan perannya jaringan jalan dapat di bagi atas:

1. Jalan Arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah masuk (*access road*) dibatasi secara efisien.
2. Jalan Kolektor adalah jalan yang melayani angkutan jarak sedang dengan kecepatan rata-rata sedang dan jumlah masuk (*access road*) yang masih di batasi.
3. Jalan Lokal adalah jalan yang melayani angkutan jarak dekat (angkutan setempat) dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk yang tidak di batasi.

Pembagian jalan menurut perannya diatas adalah suatu hubungan jaringan jalan menurut jaraknya dan kecepatan hal tersebut dapat dilihat pada gambar berikut;



GAMBAR 2.2
HIRARKI JALAN BERDASARKAN PERANAN

Sistem jaringan jalan menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1985) bahwa sistem jaringan jalan terbagi atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah ditingkat Nasional dengan simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota, sedangkan sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

Klasifikasi jalan menurut perannya dalam sistem jaringan jalan primer berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 1985 tentang klasifikasi jalan dibagi atas: a) jalan arteri adalah jalan yang melayani angkutan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien, b) jalan kolektor adalah jalan yang melayani angkutan pengumpulan/pembagian dengan ciri-ciri perjalanan jarak sedang dan kecepatan rata-rata sedang, c) jalan lokal adalah jalan yang melayani jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Sementara persyaratan jalan menurut perannya dapat dibagi atas, jalan arteri primer, jalan kolektor primer dan jalan lokal primer dengan peran sebagaiberikut:

1. Jalan Arteri Primer

Adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang ke satu dengan jenjang ke satu lainnya yang berdampingan, serta ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang kesatu dengan jenjang kedua (pasal 4 ayat 2). Kecepatan minimal 60 km/jam, lebar badan jalan minimal 8 meter.

2. Jalan Kolektor Primer

Adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang kedua dengan kota jenjang kedua lainnya, serta kota jenjang ke dua dengan kota jenjang ketiga yang berada dibawah pengaruhnya (pasal 4 ayat 3). Kecepatan rata-rata minimal 40 km/jam, lebar badan jalan minimal 7 meter.

3. Jalan Lokal Primer

Adalah ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang ketiga lainnya, kota jenjang ke satu dengan persil, kota jenjang ke dua

dengan persil serta ruas jalan yang menghubungkan kota jenjang ketiga dengan kota jenjang dibawahnya sampai dengan persil (pasal 4 ayat 4). Kecepatan rata-rata minimal 20 km/jam, lebar badan jalan minimal 6 meter tidak terputus walupun melalui desa.

Menurut Miro (1997:28) Jaringan jalan berdasarkan sistem (pelayanan penghubung) terbagi atas:

1. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan kota /wilayah tingkat nasional.
2. Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang menghubungkan zona-zona, kawasan-kawasan (titik simpul didalam kota).

2.1.4 Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Pembangunan prasarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan prasarana dan sarana transportasi itu sendiri.

Black, J.A (1981), tumbuh dan berkembangnya suatu wilayah dapat dianalisa dengan pendekatan transportasi, dimana sistem transportasi yang baik akan menciptakan daya dorong dan daya tarik wilayah dalam berbagai kegiatan investasi dan kegiatan ekonomi masyarakat di wilayah tersebut. Dengan kata lain macetnya sistem transportasi wilayah akan menghambat mobilitas investasi dan kegiatan perekonomian masyarakat.

Menurut Tarigan (2004), ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari satu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Meyer (1984) bahwa dalam pengembangan wilayah ada tiga komponen yang saling terkait dalam menunjang pembangunan suatu wilayah, yaitu (1) Sumber daya penduduk, (2) kegiatan Ekonomi, dan (3) sistem transportasi.

Semua kegiatan mengimpor bahan baku, memasarkan hasil produksi, menyediakan tenaga kerja yang didatangkan dari kawasan permukiman ke kawasan industri dan sebaliknya, membutuhkan sistem transportasi yang

menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan oleh daya beli masyarakatnya. Kondisi ini mencerminkan bahwa transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan. Peran transportasi sungguh sangat penting untuk saling menghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasaran dan daerah permukiman sebagai tempat tinggal konsumen. Ada tiga faktor utama yang mempengaruhi perkembangan kota/wilayah antara lain: faktor manusia, faktor kegiatan manusia dan faktor pola pergerakan (Sujarto, 1992).

Menurut Jinca (1987:21) permintaan jasa transportasi tidak hanya dipengaruhi aspek fisik saja, melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatu wilayah. Perencanaan fasilitas transportasi harus memperhatikan ketiga aspek di atas, agar kegunaan (utilitas) cukup efisien untuk memenuhi kebutuhan pada saat sekarang maupun masa mendatang, yaitu dengan kriteria cukup dalam kuantitas dan kualitas dan layak secara ekonomi. Dengan demikian jasa transportasi dapat berfungsi ganda yaitu (a) Mampu menunjang sektor-sektor pembangunan lainnya, (b) Harus mampu merangsang pertumbuhan sektor-sektor pembangunan lainnya. Uraian tersebut menggambarkan, bahwa transportasi yang baik akan melahirkan manfaat *multiplier effect* yang besar baik terhadap pengembangan suatu wilayah/kawasan maupun dampak langsung pada peningkatan derajat kehidupan masyarakat.

2.1.5 Jalan Lingkar (*Ring Road*)

Dalam Kamus Tata Ruang, Dirjen Cipta Karya Departemen PU dalam Afries (2006:33) disebutkan jalan lingkar adalah semua jalan yang melingkari pusat suatu kota yang fungsinya agar kendaraan dapat mencapai bagian kota tertentu tanpa harus melalui pusat kota atau bagian kota lainnya untuk mempercepat perjalanan dari satu sisi kota kesisi lainnya. Sedangkan menurut Tamin (2000), Jalan Lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada perinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas menerus agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri dapat dihindari, dan meningkatkan aksesibilitas pada kawasan yang di lalui jalur jalan lingkar tersebut. Jalan lingkar di bagi atas tiga model, yaitu sebagai berikut:

1. Jalan Lingkar *Inner*.

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

2. Jalan Lingkar *Outer*

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

3. Jalan Lingkar *Intermediate*.

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

2.2 Pemanfaatan Lahan dan Transportasi

2.2.1 Pengertian Lahan

Lahan adalah permukaan bumi tempat berlangsungnya berbagai aktivitas. Lahan merupakan sumber daya alam yang terbatas yang dalam penggunaannya memerlukan penataan, penyediaan dan peruntukannya secara berencana untuk maksud-maksud penggunaan bagi kesejahteraan masyarakat, Sugandhy dalam sugianto, (2003:22). Sedangkan menurut kamus tata ruang, lahan adalah lahan/tanah terbuka yang dihubungkan dengan arti atau fungsi sosio-ekonominya bagi masyarakat yang dapat berupa tanah/lahan terbuka, tanah/lahan garapan maupun tanah/lahan yang belum diolah atau diusahakan.

Lahan merupakan sumber daya alam yang terpenting dalam pembangunan wilayah, akan tetapi perlu dipahami bahwa lahan mempunyai karakteristik tertentu (Tamin, 1997) yaitu:

- a. Mempunyai sifat khusus yaitu permanen (tidak dapat dihancurkan atau dibuat baru), lokasi yang pasti (tidak dapat dipindahkan), dan tidak ada satupun bidang tapak lahan yang mempunyai nilai lahan persis sama.
- b. Persediaan lahan terbatas dan langka.

- c. Merupakan tumpuan harapan dari berbagai kepentingan dan keinginan (baik yang dikuasai secara sah/legal, maupun tidak sah/ilegal menurut peraturan perundangan yang berlaku).

2.2.2 Jenis Penggunaan Lahan

Menurut Chapin dalam sugiyanto (2003), penggolongan penggunaan lahan didasarkan pada jenis aktivitas di atasnya, yaitu: kawasan perkantoran; kawasan permukiman, kawasan campuran, kawasan komersial, kawasan industri, lahan kosong cadangan pengembangan, kawasan pertanian, dan kawasan konsersvasi. Lebih lanjut Chapin menyatakan bahwa pola penggunaan lahan menggambarkan suatu sistem aktivitas. Sistem aktivitas terbentuk oleh kegiatan sehari-hari individu, rumah tangga, perusahaan, dan institusi pada suatu wilayah.

Penggunaan lahan adalah suatu proses yang berkelanjutan dalam pemanfaatan lahan bagi maksud-maksud pembangunan secara optimal dan efisien (Sugandhy, 1989:48). Selaian itu penggunaan lahan dapat diartikan pula sebagai suatu aktivitas manusia pada lahan yang langsung berhubungan dengan lokasi dan kondisi lahan (Soegino, 1987:25). Penggunaan lahan dapat diartikan juga sebagai wujud atau bentuk usaha kegiatan pemanfaatan suatu bidang tanah pada suatu waktu (Jayadinata, 1992).

Untuk mengetahui penggunaan lahan disuatu wilayah maka perlu diketahui komponen-komponen penggunaan lahannya. Berdasarkan jenis penggunaan lahan dan aktivitas yang dilakukan diatas lahan tersebut, maka dapat diketahui komponen-komponen pembantuk guna lahannya (chapin dan Keisar, 1979:30). Menurut Maurice Yeates dalam Tamzil (2004:38) Komponen penggunaan lahan suatu wilayah terdiri atas; permukiman, industri, komersial, jalan, tanah publik, pertanian, dan tanah kosong.

2.2.3 Nilai Lahan

Lahan memiliki kegunaan atau manfaat yang beraneka ragam. Secara langsung dan tidak langsung kegiatan manusia berhubungan dengan tanah, baik pada pemakaiannya atau pemilihannya. Dengan perannya yang utama pada

kehidupan manusia itulah, dalam bidang ekonomi tanah menjadi salah satu faktor produksinya.

Dalam pemanfaatan lahan, selalu dianut pemikiran bahwa lahan yang ditempati adalah lahan yang baik dengan lingkungan yang baik pula, memiliki aksesibilitas (potensi lokal) yang tinggi dan seterusnya. Dalam hal ini harga memegang peranan penting. Harga menentukan permintaan atas lahan serta mempengaruhi intensitas persaingan untuk mendapatkan lahan (Sidarta, 1993), banyak kegiatan yang membutuhkan lahan yang luas sehubungan dengan produksi barang dan jasa serta kebutuhan pemukiman atau kegiatan ekonomi lain. Hal ini menambah persaingan dalam mendapatkan lahan.

Permintaan atas lahan tergantung pada referensi masing-masing individu atau perusahaan. Ada lahan yang memiliki perolehan yang rendah karena tidak menarik, ada juga yang sebaliknya karena sangat bernilai. Jadi ini berbeda-beda sesuai dengan jenis pemanfaatan lahan itu sendiri. Pemanfaatan tanah yang berbeda-beda menyebabkan harga lahan itu bervariasi.

Menurut Morlok (1988:611) bahwa wajarlah kiranya perbaikan pelayanan transpor disuatu daerah akan mengakibatkan naiknya nilai lahan didaerah itu, apabila kondisi lainnya tidak berubah. Biasanya orang-orang dan pedagang menganggap bahwa kemudahan transpor ketempat lain biasa disebut aksesibilitas, sehingga dari sebidang tanah akan bertambah nilainya dengan meningkatnya sistem pelayanan transportasi.

Teori nilai lahan menurut Yunus (1999:88) bahwa nilai lahan dan penggunaan lahan mempunyai kaitan yang sangat erat. Seperti diketahui apabila masalah nilai lahan di kaitkan dengan pertanian misalnya maka variasi nilai lahan ini banyak tergantung pada *fertility* (kesuburan), faktor lingkungan, keadaan drainase, dan lokasi di mana lahan tersebut berada. Hal yang terakhir ini banyak berkaitan dengan masalah aksesibilitas, sehingga nilai lahan tidak mutlak harus di lihat dari tingkat kesuburannya, akan tetapi yang sangat menentukan adalah keterjangkauan, kemudahan untuk datang/pergi ke/dari lokasi tersebut atau ke pasar.

Menurut Berry dalam Yunus (1999:81) bahwa perbedaan lain antara lahan perkotaan dan pedesaan yang perlu di catat adalah faktor *externalities*

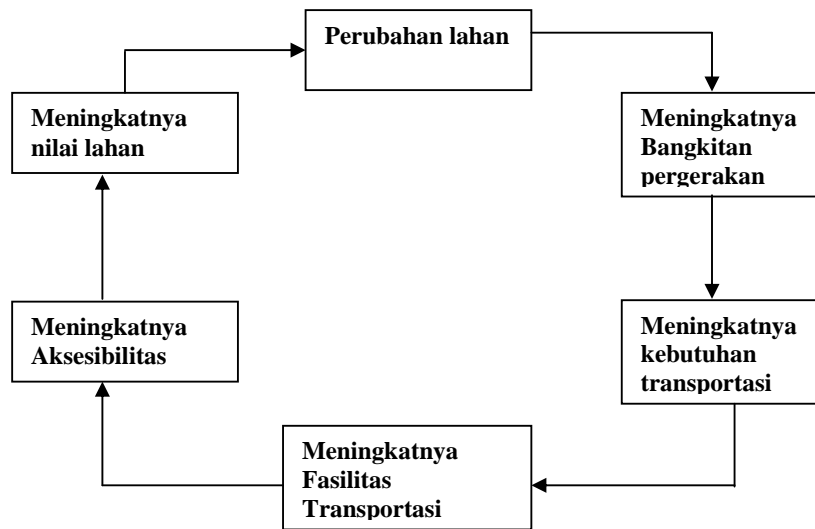
(keterkaitan dengan faktor luar). Nilai lahan pertanian pada plot tertentu biasanya tidak banyak di pengaruhi oleh apa yang sedang diproduksi oleh lahan tetangganya, sedangkan pada lahan perkotaan hal tersebut sering sekali terjadi. Sebagai contoh misal ada usaha mendirikan kompleks perguruan tinggi maka lahan-lahan di sekitarnya akan meningkat pula nilai lahannya.

2.2.4 Sistem Transportasi dan Perubahan Guna Lahan

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

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

Tata guna lahan merupakan salah satu dari penentu utama pergerakan dan aktivitas. Aktivitas ini dikenal dengan istilah bangkitan perjalanan (*trip generation*), yang menentukan fasilitas-fasilitas transportasi apa saja, seperti jalan, bus dan sebagainya, yang akan dibutuhkan untuk melakukan pergerakan. Ketika fasilitas tambahan di dalam sistem telah tersedia, dengan sendirinya tingkat aksesibilitas akan meningkat (Khisty, 2003:10). Hubungan yang sederhana antara penggunaan lahan dan transportasi adalah siklus yang memberikan hubungan yang fundamental antara transportasi dan tata guna lahan (Paquete, 1982). Hal tersebut dapat dilihat dalam Gambar 2.3.



Sumber: Paquete, 1982

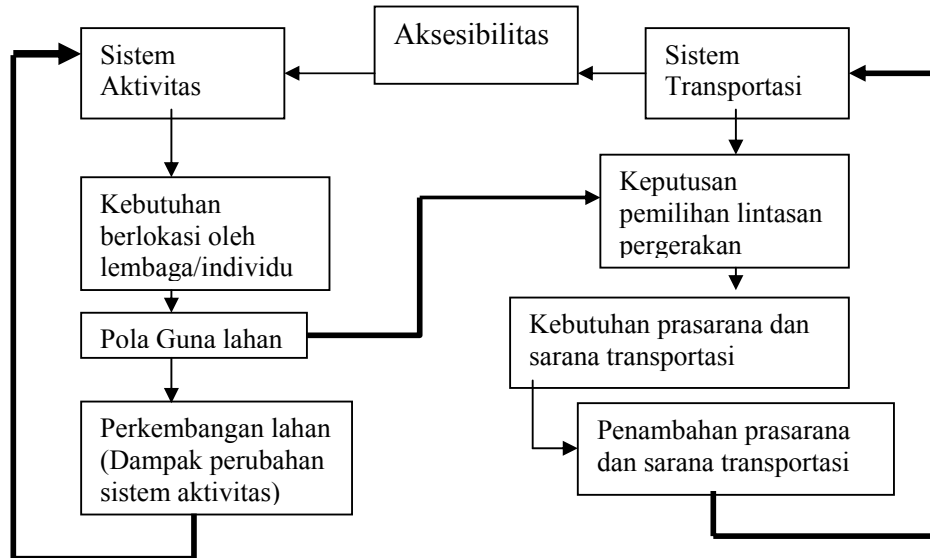
GAMBAR 2.3
SIKLUS GUNA LAHAN – TRANSPORTASI

2.2.5 Interaksi Transportasi - Tata Guna Lahan

Interaksi guna lahan dan transportasi merupakan interaksi yang sangat dinamis dan kompleks. Interaksi ini melibatkan berbagai aspek kegiatan serta berbagai kepentingan. Perubahan guna lahan akan selalu mempengaruhi perkembangan transportasi dan sebaliknya. Didalam kaitan ini, bahwa pola perubahan dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan guna lahan di atasnya. Sedangkan setiap perubahan guna lahan dipastikan akan membutuhkan peningkatan yang diberikan oleh sistem transportasi dari kawasan yang bersangkutan (Black, 1981).

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

penyediaan sistem jaringan serta sarana transportasi akan membangkitkan arus pergerakan baru, seperti terlihat pada **Gambar 2.4**



Sumber: Michael, Meyer & Miller, 1984

GAMBAR 2.4
SISTEM INTERAKSI GUNA LAHAN DAN TRANSPORTASI

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

2.3 Pengembangan Wilayah Perdesaan

Wilayah- wilayah perkotaan dari tahun ke tahun telah berubah sebagai akibat terjadinya pergeseran yang dramatis dari lahan pertanian menjadi daerah bisnis. Daerah-daerah tersebut saat ini menjadi pusat-pusat kegiatan finansial dan

peluang bisnis yang ekstensif yang kompleksitas dan diversitasnya mengalami siklus perubahan akibat beragam pengaruh sosial dan ekonomi. Karakteristik fisik mereka mulai berubah cepat dengan adanya hubungan waktu dan jarak yang baru, berkat perjalanan yang semakin cepat, lancar dan komunikasi elektronik yang murah (Khisty, 2005:74).

Pengembangan wilayah adalah upaya pembangunan dalam suatu wilayah administratif atau kawasan tertentu agar tercapai kesejahteraan (*people property*) melalui pemanfaatan peluang-peluang dan pemanfaatan sumber daya secara optimal, efisien, sinergi dan berkelanjutan dengan cara menggerakkan kegiatan-kegiatan ekonomi, penciptaan iklim kondusif, perlindungan lingkungan dan penyediaan prasarana dan sarana. Pada dasarnya komponen utama untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dalam suatu wilayah adalah kemajuan ekonomi wilayah bersangkutan. Kemajuan ekonomi perdesaan sangat terkait dengan kondisi sumber daya alam (lahan), kondisi sumber daya manusia (tingkat pendidikan), dan prasarana jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil komoditi perdesaan untuk dipasarkan. Tingkat pendapatan suatu kawasan tergantung dari besar kecilnya kemampuan sektor-sektor dalam meningkatkan produksinya. Dengan meningkatnya produksi sektor maka hasil (balas jasa) yang diterima akan meningkat pula, sehingga peningkatan tersebut akan mendorong meningkatnya pendapatan.

Menurut Frazila (1997:38) potensi daerah pada dasarnya merupakan kekayaan yang dikandung oleh suatu daerah. Potensi tersebut dapat dibagi atas potensi pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, kehutanan, pertambangan, mineral, perindustrian dan pariwisata. Untuk mengembangkan dan mengelola sumber daya tersebut, tentunya diperlukan sarana produksi dan prasarana distribusi berupa prasarana transportasi jalan yang memadai untuk menunjang pembangunan daerah tersebut.

Implementasi terhadap kebijaksanaan pembangunan daerah adalah terdapatnya daerah-daerah yang cukup pesat perkembangannya, dan dilain pihak ada daerah-daerah yang sulit mengembangkan diri dan tetap dalam keterbelakangan. Kondisi ini karena disamping terkait dengan potensi sumber daya yang dimiliki, sumber daya manusia sebagai pengelola, juga sangat terkait

dengan kualitas dan kuantitas prasarana dan sarana sumber daya alam dan sumber daya manusia yang ada, khususnya prasarana distribusi berupa jaringan jalan dan sarana angkutan.

Menurut Chapin (1979), secara umum jenis guna lahan suatu wilayah dibedakan dalam empat jenis yaitu: Permukiman, jaringan transportasi, kegiatan industri/komersial dan fasilitas layanan umum. Oleh karenanya pembangunan jalan perdesaan harus mendapat perhatian dan prioritas dari pemerintah dalam rangka meningkatkan aksesibilitas dan interkoneksi antar daerah, sehingga terjalin interaksi sosial ekonomi yang menguntungkan bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat di kawasan perdesaan.

Dalam pengembangan wilayah pedesaan dengan program agropolitan adalah salah satu bentuk pengembangan wilayah dengan mengintegrasikan semua unsur yang terkait dengan bidang pembangunan pertanian. Sekilas dapat kita lihat konsep-konsep pembangunan wilayah yang dikemukakan para ahli agar posisi agropolitan dapat dilihat dengan jelas. Friedman dan Alonso dalam jurnal *Pembangunan Wilayah dan Kota* Vol. 4, No.3 (2008:318) mengemukakan bahwa pengembangan wilayah merupakan strategi memanfaatkan dan mengkombinasikan faktor internal (kekuatan dan kelemahan) dan eksternal (peluang dan tantangan) yang ada sebagai potensi dan peluang yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan produksi wilayah akan barang dan jasa yang merupakan fungsi dari kebutuhan, baik secara internal maupun eksternal wilayah. Faktor internal adalah berupa sumber daya alam, sumber daya manusia dan sumber daya teknologi, sedangkan faktor eksternal dapat berupa peluang dan ancaman yang muncul seiring dengan interaksinya dengan wilayah lain.

Pada umumnya pengembangan wilayah pedesaan mengacu pada perubahan produktivitas wilayah, yang diukur dengan peningkatan populasi penduduk, kesempatan kerja, tingkat pendapatan, dan nilai tambah industri pengolah. Selain definisi ekonomi, pengembangan wilayah juga mengacu pada pengembangan sosial, berupa kesehatan, pendidikan, kualitas lingkungan, kesejahteraan dan lainnya.

Tujuan pengembangan wilayah mengandung dua sisi yang saling berkaitan yaitu sisi sosial dan ekonomis. Dengan kata lain pengembangan wilayah

adalah merupakan upaya memberikan kesejahteraan dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat, misalnya menciptakan pusat-pusat produksi, memberikan kemudahan prasarana dan pelayanan logistik dan sebagainya, Triutomo dalam jurnal *Pembangunan Wilayah dan Kota* volume 4, no.3 (2008:319).

Pembangunan wilayah perdesaan dengan konsep wilayah agropolitan ditujukan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi yang mendorong pertumbuhan pembangunan perdesaan dan desa-desa *hinterland* atau wilayah sekitarnya melalui pengembangan ekonomi, yang tidak terbatas sebagai pusat pelayanan sektor pertanian, tetapi juga pembangunan sektor skala luas usaha pertanian, seperti usaha industri kecil, pariwisata, jasa pelayanan. Dalam hal ini dukungan infrastruktur sangat diperlukan untuk mendorong terjadinya peningkatan produktivitas bagi faktor-faktor produksi pertanian, Departemen Kimpraswil (2003).

Tujuan utama program ini adalah untuk memenuhi pelayanan terhadap masyarakat di pedesaan, dengan kata lain menurut Friedman, (1978) adalah menciptakan kota di desa agar para petani atau masyarakat desa secara umum tidak perlu pergi ke kota untuk memenuhi kebutuhan mereka. Terutama dalam hal pelayanan produksi dan distribusi, pelayanan sosial, ekonomi, budaya dan sebagainya. Disamping itu program ini juga diharapkan dapat menahan masyarakat untuk tetap kerasan berada di kampung dan membangun desa guna mengurangi *exodus* ke kota.

2.3.1 Sistem Transportasi Perdesaan

Transportasi perdesaan merupakan transportasi yang menghubungkan sentra-sentra produksi dan fungsinya untuk memperlancar (daya jangkau) masyarakat perdesaan di dalam melaksanakann kegiatan, serta menyalurkan informasi dan segala jasa di perdesaan (Adisasmita, 1994:98).

Johara (1999), sektor transportasi diarahkan untuk memperlancar arus manusia barang dan jasa informasi ke seluruh penyuruh tanah air, sehingga mampu memperlancar roda perekonomian, memperkokoh persatuan dan kesatuan bangsa dalam kerangka mewujudkan wawasan nusantara. Secara rinci

dikemukakan peran dari penyediaan prasarana transportasi yang murah terhadap pembangunan pedesaan adalah sebagai berikut:

1. Tersedianya transportasi akan memungkinkan tersedianya barang-barang kebutuhan masyarakat dengan biaya yang murah
2. Transportasi dapat merangsang adanya stabilitas dan pengurangan harga, sehingga barang-barang dapat dialirkan ke tempat-tempat yang panennya gagal atau produksinya kurang sehingga stabilitas harga terkendali.
3. Transportasi berfungsi meningkatkan nilai tambah barang jasa. Banyak daerah/pedesaan yang letaknya jauh dari pasar dan ongkos angkut mahal. Dengan tersedianya transportasi yang baik dan murah, maka daerah tersebut dapat dihasilkan produk yang lebih menguntungkan, sebab hasil produksinya dapat diangkut atau dilempar ke pasar dengan perhitungan ongkos dan harga yang lebih menguntungkan.
4. Transportasi turut mempengaruhi keseimbangan harga, karena dapat menurunkan harga barang-barang akibat penurunan biaya produksi/pengadaan barang tersebut.
5. Transportasi dapat menimbulkan spesialisasi antar daerah dengan mendorong timbulnya pembagian kerja dan spesialisasi secara geografis antar daerah.

Bintarto dalam Benny (2001), menyatakan faktor lalulintas di desa penting diperhatikan, agar arus barang dan bahan makanan dapat dengan mudah dan lancar keluar masuk desa. Macetnya lalu lintas pedesaan/wilayah dapat menyebabkan beberapa stagnasi, yaitu:

1. Stagnasi pengiriman hasil bumi dari desa ke kota, sehingga menyebabkan pembusukan dimana hal merugikan masyarakat produsen.
2. Stagnasi dalam bidang ekonomi, yaitu terlambatnya pemasaran produksi, terlambatnya kegiatan investasi, serta akan mempertinggi biaya input produksi dan biaya kebutuhan fisik minimum di pedesaan.
3. Stagnasi dalam bidang pendidikan, yakni terhadap pelajar desa pergi ke kota atau ke sekolah.
4. Stagnasi dalam bidang administrasi pemerintahan, yakni terhambatnya pelayanan administrasi pemerintahan kepada masyarakat desa.

Pengangkutan barang dan penumpang bukan merupakan suatu tujuan, melainkan merupakan alat untuk mencapai berbagai tujuan lain. Diantara tujuan-tujuan tersebut ada yang merupakan tujuan ekonomis (*economic objective*), seperti eksploitasi sumber daya alam, peningkatan produktivitas pertanian, peningkatan hasil produksi industri, peningkatan pendapatan perkapita (Kadariah, 1986: 89).

Menurut Setjiwarno dan Frazila (2001:13), pengembangan transportasi perdesaan diupayakan dapat mendukung pemberdayaan produksi yang berbasis potensi sumber daya alam dan pengembangan budi daya perdesaan. Aktivitas perekonomian rakyat didesa harus terkait dengan pengembangan ekonomi skala yang lebih besar baik didalam maupun diluar wilayah perdesaan. Sistem transportasi perdesaan menjadi bagian integral dari jaringan sistem prasarana perhubungan wilayah yang lebih besar yaitu kabupaten/kota, propinsi dan nasional

2.4 Peningkatan Produktivitas dan Nilai Lahan

Produktivitas dipandang sebagai ukuran kemampuan suatu faktor input untuk menghasilkan sejumlah keluaran/output tertentu. Oleh karena itu semakin tinggi jumlah keluaran/output yang mampu dihasilkan dalam suatu proses produksi, menunjukkan semakin produktif faktor input yang terlibat didalamnya. Salah satu faktor input tersebut adalah potensi lahan pertanian. Pengertian lain produksi adalah kegiatan untuk menciptakan dan menambah kegunaan suatu barang atau jasa, dengan memanfaatkan faktor-faktor produksi yang tersedia. Upaya untuk menambah kegunaan suatu barang atau jasa menggunakan faktor produksi yang tersedia seperti lahan pertanian yang dipadukan dengan teknologi dalam proses produksi.

Menurut Tamin (2002:19) prasarana transportasi merupakan prasarana ekonomi yang utama yang mempunyai peranan yang sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi. Prasarana transportasi yang efisien dan berkualitas tinggi akan meningkatkan produktivitas dan memudahkan pergerakan angkutan barang melalui penurunan biaya transportasi. Permintaan lahan menjadi turun untuk

lokasi yang berada di daerah pinggiran dengan aksesibilitas yang rendah dan biaya transportasi yang tinggi (Balchin, 1977:17).

Menurut Kadariah, (1980:99) untuk kondisi perdesaan yang penghasil komoditi perkebunan/pertanian, dengan transportasi yang baik akan membantu penurunan tingkat kerusakan (pembusukan) hasil pertanian (sayuran), sehingga daya saing dan nilai ekonominya akan lebih baik. Kondisi ini akan mendorong dan menggerakkan masyarakat untuk berusaha meningkatkan produktivitas lahan garapannya dalam mencapai peningkatan pendapatan dan kesejahteraan yang diinginkan. Perbaikan prasarana transportasi dan digunakannya teknologi transportasi berupa sarana kendaraan bermotor, akan bermanfaat bagi produksi pertanian yang semula daerah pemasarannya sempit dan terbatas menjadi lebih luas.

Morlok (1995:611) menyatakan, perbaikan pelayanan transpor di suatu daerah, maka nilai lahan didaerah tersebut akan meningkat pula. Dengan jaringan jalan yang baik, akan memberikan dampak yang potensial bukan hanya dalam mengubah pola tata guna lahan, tetapi juga mempertinggi kualitas area tersebut sehingga nilai lahannya akan mengalami peningkatan. Tingginya harga lahan menyebabkan hambatan bagi penduduk setempat untuk menguasai lahan pada daerah yang memiliki aksesibilitas yang baik (Kodoati, 2003:71). Oleh karena itu investasi transportasi khususnya jaringan jalan dalam suatu wilayah merupakan langka awal untuk menerima dan memperlancar barang/jasa sesuai dengan kebutuhan.

2.5 Sintesa Literatur.

Untuk mengetahui analisis dan faktor yang saling mempengaruhi penelitian ini maka dapat digambarkan dalam bentuk sintesa literatur dengan menentukan beberapa variabel, sumbernya darimana, indikator apa yang saling mempengaruhi, lalu tentukan indikator yang sesuai dengan penelitian untuk lanjutan analisis berikutnya. Adapun faktor-faktor atau variabel yang di analisis dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL II.1
SINTESA LITERATUR

NO	VARIABEL	SUMBER	INDIKATOR	INDIKATOR YANG DI ANALISIS
1	Aksesibilitas	Tamin, (1988) Miro,(1997)	- Intensitas - Waktu tempuh - Ongkos angkut - Kemudahan angkutan - Kepemilikan moda	- Intensitas - Waktu tempuh - Ongkos angkut - Kemudahan angkutan - Kepemilikan moda
2	Guna Lahan Pertanian	Black,(1981)	- Perubahan Fungsi - Topografi - Peningkatan Fungsi - Budaya dan sosial	- Perubahan Fungsi Lahan Pertanian - Peningkatan Fungsi Lahan Pertanian
3	Nilai Lahan	Morlok,(1988) Sidarta,(1993)	- Harga Lahan - Status Lahan	- Harga Lahan
4	Produktifitas	Kadaria,(1986) Khisty, (2005)	- Tingkat produktivitas - Kualitas Produksi - Teknologi - Ekonomi	- Tingkat produktivitas - Kualitas Produksi - Penghasilan Penduduk

Sumber: Penyusun, 2009

Keterangan:

1. Topografi tidak di analisis secara perhitungan dengan alasan bahwa topografi itu sangat erat hubungannya dengan perencanaan fisik konstruksi jalan, sementara jalan tersebut sudah ditingkatkan kualitasnya sehingga dianggap kurang berpengaruh. Namun tetap di amati tetapi hanya cukup sebatas mendiskripsikan sesuai dengan fenomena yang ada hubungannya dengan variabel yang lain.
2. Demikian pula dengan perubahan sosial dan budaya, bahwa peneliti tetap mempelajari fenomena dan perilaku masyarakat dikawasan barat Enrekang setelah dan sebelum jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya kemudian menganalisa dalam bentuk diskriptif sesuai hasil pengamatan dan wawancara.
3. Teknologi memang sangat berpengaruh terhadap peningkatan kualitas hasil pertanian misalnya intensitas mekanisasi pertanian, teknologi industri pertanian, sehingga pengaruh terhadap peningkatan kualitas jalan dianggap kurang. Sementara pada lokasi penelitian, penggunaan teknologi untuk industri-industri besar belum optimal.

4. Seperti yang dijelaskan pada bab terdahulu bahwa guna lahan pada penelitian ini hanya terfokus pada perubahan lahan tidur (kosong) menjadi lahan produktif sehingga untuk mengkaji perubahan guna lahan secara parsial akan dibatasi. Perubahan guna lahan akan berupa lahan perumahan, komersial, dan perdagangan, tidak akan mengalami peningkatan secara signifikan seperti di perkotaan, karena kawasan tersebut adalah merupakan kawasan pertanian yang memang diperuntukkan untuk kawasan agropolitan yang mandiri, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan.

BAB III

GAMBARAN UMUM KABUPATEN ENREKANG

3.1 Gambaran Umum

3.1.1 Letak Geografis dan Administrasi.

Kabupaten Enrekang adalah salah satu kabupaten di Propinsi Sulawesi Selatan dengan Ibukota Enrekang. Secara administrasi Kabupaten Enrekang terdiri dari 11 Kecamatan dan 102 Desa Kelurahan. Enam kecamatan terletak di Kawasan Barat Enrekang yaitu Kecamatan Enrekang, Cendana, Maiwa, Anggeraja, Alla, dan Masalle. Sementara Lima kecamatan berada di Kawasan Timur Enrekang yakni, Kecamatan Bungin, Baraka, Malua, Buntu Batu, dan Curio.

1. Letak Geografis

Kabupaten Enrekang terletak 230 km dari Kota Makassar, yang secara geografis terletak antara $3^{\circ}14'36''$ – $3^{\circ}50'0''$ Lintang Selatan dan $119^{\circ}40'53''$ – $120^{\circ}6'33''$ Bujur Timur.

2. Luas Wilayah

Luas wilayah daratan Kabupaten Enrekang, 1.786,01 km² sedangkan untuk Kecamatan Alla mempunyai luas wilayah 75,74 km² atau sekitar 4,5% dari luas wilayah Kabupaten Enrekang yang terletak di Kawasan Barat.

Dari Tabel III.1 diketahui bahwa total luas wilayah lima kecamatan di Kawasan Barat adalah 1.044,5 km² (58,49%), dan total luas wilayah lima kecamatan di Kawasan Timur adalah 741,51 km² (41,51%). Ditinjau dari luas rata-rata jangkauan wilayah pelayanan administrasi pemerintahan dan pelayanan masyarakat, maka untuk wilayah Barat rata-rata luas wilayah pelayanan adalah 174,08 km²/kecamatan, dan untuk Wilayah Timur, rata-rata luas wilayah pelayanan adalah 148,302 km²/kecamatan. Kondisi ini menggambarkan bahwa untuk menunjang pengembangan Kawasan Barat, dibutuhkan prasarana dan sarana wilayah lebih besar bila dibandingkan dengan Kawasan Timur. Untuk lebih jelasnya mengenai perbandingan luas

wilayah tiap kecamatan di Kabupaten Enrekang dapat dilihat pada Tabel III.1 berikut ini:

TABEL III.1
LUAS WILAYAH TIAP KECAMATAN
DI KABUPATEN ENREKANG

No.	Nama Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Persentase
1.	Kec. Enrekang	291,19	16,3
2.	Kec. Cendana	91,01	5,1
3.	Kec. Maiwa	392,87	22
4.	Kec. Anggeraja	125,34	7,02
5.	Kec. Alla	75,74	4,24
6.	Masalle	68,35	3,83
Jumlah luas KBE		1.044,5	58,49
1.	Kec. Bungin	236,84	13,26
2.	Kec. Baraka	159,15	8,91
3.	Kec. Buntu Bat	126,65	7,09
4.	Kec. Curio	178,51	9,99
5.	Kec. Malua	40,36	2,26
Jumlah luas KTE		741,51	41,51
Total		1.786,01	100,00

Sumber: Kabupaten Enrekang dalam Angka 2007

3. Topografi

Wilayah Kabupaten Enrekang, topografinya didominasi oleh perbukitan sampai pegunungan seluas ± 164.528 ha (92,12%), dan sekitar 14.073 ha (7,88%) merupakan dataran landai sampai datar. Tabel III.2 menunjukkan bahwa pada tingkat kemiringan lereng antara 0-2 %, hanya 14.073 ha (7,88%) yang tersebar di Kecamatan Enrekang dan Maiwa. Kemiringan lereng antara 2-15% seluas 12.788 ha (7,16%), untuk kemiringan lereng 15-40% seluas 75.810 ha (42,45%), sedangkan kemiringan lereng > 40% seluas 75.930 ha (42,51%). Adapun luas wilayah dan kemiringan lereng dapat dilihat pada tabel berikut:

TABEL III.2
LUAS WILAYAH DAN KEMIRINGAN LERENG

Kecamatan	Tingkat Kemiringan Lereng			
	0 – 2%	2 – 15%	15 – 40%	> 40%
Enrekang	3.515	3.323	23.239	8.143
Maiwa	10.558	5.370	13.414	33.629
Anggeraja	-	815	9.704	6.051.
Baraka	-	445	10.524	17.614
Alla	-	2.835	18.929	10.493
Jumlah	14.073	12.788	75.810	75.930

Sumber : Kabupaten Enrekang Dalam Angka, 2007

Pada tabel III.3 menunjukkan bahwa terdapat 107.571 ha (60,23%) wilayah Kabupaten Enrekang berada pada ketinggian \pm 500 m dari permukaan laut ke atas, dan ketinggian kurang dari 100 mdpl. seluas 10.245 ha, selengkapnya dapat di lihat pada tabel berikut:

TABEL III.3
LUAS WILAYAH
MENURUT KETINGGIAN TEMPAT DARI PERMUKAAN LAUT

Kecamatan	Ketinggian Dari Permukaan Laut			
	< 100 m (dpl)	100 – 500 m (dpl)	500 – 1000 m (dpl)	> 1000 m (dpl)
Enrekang	5.904	23.107	8.305	903
Maiwa	4.341	32.584	10.330	15.716
Anggeraja	-	3.757	11.068	1.745
Baraka	-	1.337	10.510	16.733
Alla	-	-	14.650	17.610
Jumlah	10.245	60.785	54.864	52.707

Sumber : Kabupaten Enrekang Dalam Angka, 2007

3.1.2 Kependudukan

Penduduk Kabupaten Enrekang Tahun 2007, tercatat sebanyak 185.527 jiwa dengan kepadatan penduduk 104 jiwa/km². Kepadatan penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Alla yakni 398 jiwa/km², dan yang terendah di Kecamatan Bungin 18 jiwa/km². Pertumbuhan penduduk pada lima tahun terakhir yakni dari tahun 2002 sampai tahun 2007 adalah 1,37%.

Jumlah penduduk dapat merupakan keunggulan manakala disertai dengan kualitas sumber daya alam yang tinggi. Sebaliknya, jumlah penduduk yang besar akan menjadi beban ketika kualitas rendah. Beberapa variabel utama yang mempengaruhi kualitas sumber daya manusia pada suatu daerah antara lain tingkat pendidikan, keterampilan, dan derajat kesehatan masyarakat. Jika ditinjau dari sudut distribusi penduduk menurut lapangan pekerjaan tercatat pada tahun 2007 terserap lapangan pekerjaan pada bidang pertanian yang paling tinggi.

Perkembangan penduduk, kepadatan penduduk/km dan rata-rata jiwa/keluarga perkecamatan dapat dilihat pada Tabel III.4 berikut. Tabel tersebut menunjukkan jumlah penduduk terbesar adalah Kecamatan Alla yakni 30.115 jiwa dengan kepadatan penduduk 398 jiwa/km². Kecamatan Enrekang menempati urutan ke dua, dengan jumlah penduduk 29.530 jiwa dengan kepadatan penduduk 101 jiwa/km². Tapi jika dilihat jumlah desa, Kecamatan Enrekang dan Kecamatan Maiwa mempunyai jumlah desa terbanyak yakni 16 desa.

TABEL III.4
LUAS WILAYAH, JUMLAH PENDUDUK DAN
KEPADATAN PENDUDUK KABUPATEN ENREKANG

No	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Desa	Jumlah Penduduk (jiwa)	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)	Rata-rata Penduduk/desa	Rata-rata Anggota R.Tangga
1	Enrekang	291.19	16.00	29,530.00	101	1,846	5.00
2	Maiwa	392.87	16.00	22,826.00	58	1,427	5.00
3	Cendana	91.01	7.00	8,539.00	94	1,220	4.00
4	Anggeraja	125.34	14.00	23,537.00	188	1,681	4.00
5	Alla	75.74	12.00	30,115.00	398	2,510	5.00
6	Masalle	68.35	6.00	11,957.00	175	1,993	4.00
	Kawasan Barat	1,044.50	71.00	126,504.00	121	1,782	5.00
7	Bungin	236.84	5.00	4,162.00	18	832	4.00
8	Baraka	159.15	13.00	20,472.00	129	1,575	5.00
9	Buntu Batu	126.65	8.00	11,873.00	94	1,484	5.00
10	Malua	40.36	7.00	8,348.00	207	1,193	4.00
11	Curio	178.51	8.00	14,168.00	79	1,771	4.00
	Kawasan Timur	741.51	41.00	59,023.00	80	1,440	4.00
	Total	1,786.01	112.00	185,527.00	104	1,656	5.00

Sumber: Kabupaten Enrekang Dalam Angka, 2007

Peningkatan jumlah penduduk pada suatu wilayah tentu perlu diimbangi dengan penyediaan prasarana dan sarana di semua wilayah secara memadai baik secara kuantitas maupun kualitas. Dengan demikian semua lapisan masyarakat dapat melakukan akses dengan baik untuk memperoleh pelayanan dalam rangka meningkatkan tatanan kehidupannya.

3.1.3 Pengembangan Kondisi Lahan Pertanian

Peningkatan produktivitas lahan pertanian, merupakan suatu keharusan yang dilakukan masyarakat Kecamatan Alla sebagai suatu usaha untuk meningkatkan pendapatan mereka. Disektor pertanian peningkatan produktivitas dapat diukur dari penggunaan modal, luas lahan produksi, jumlah orang bekerja, prasarana transportasi dan sarana distribusi yang menjamin kelancaran input dan output produksi.

Menurut Jayadinata (1986), pada umumnya tanah dipedesaan dimanfaatkan untuk perkampungan dalam rangka menjalani kehidupan sosial seperti berkeluarga, sekolah, ibadah, kesehatan, dan sebagainya, serta untuk usaha pertanian dalam rangka memenuhi kebutuhan ekonomi keluarga seperti bertani, beternak dan sebagainya.

Tersedianya sarana pasar sebagai terminal perdagangan produksi hasil pertanian akan memberikan dorongan bagi masyarakat untuk memasarkan komoditas yang dihasilkan secara cepat dengan fasilitas angkutan barang yang lancar. Dengan meningkatnya hasil pertanian di Kecamatan Alla, tentu akan memerlukan prasarana dan sarana transportasi untuk diangkut ke pasar atau ke daerah lain dengan baik tanpa kerusakan yang berarti sehingga kualitas, daya saing dan nilai ekonominya akan meningkat. Pada akhirnya Kecamatan Alla dapat berkembang dengan memanfaatkan sumber daya alamnya secara optimal.

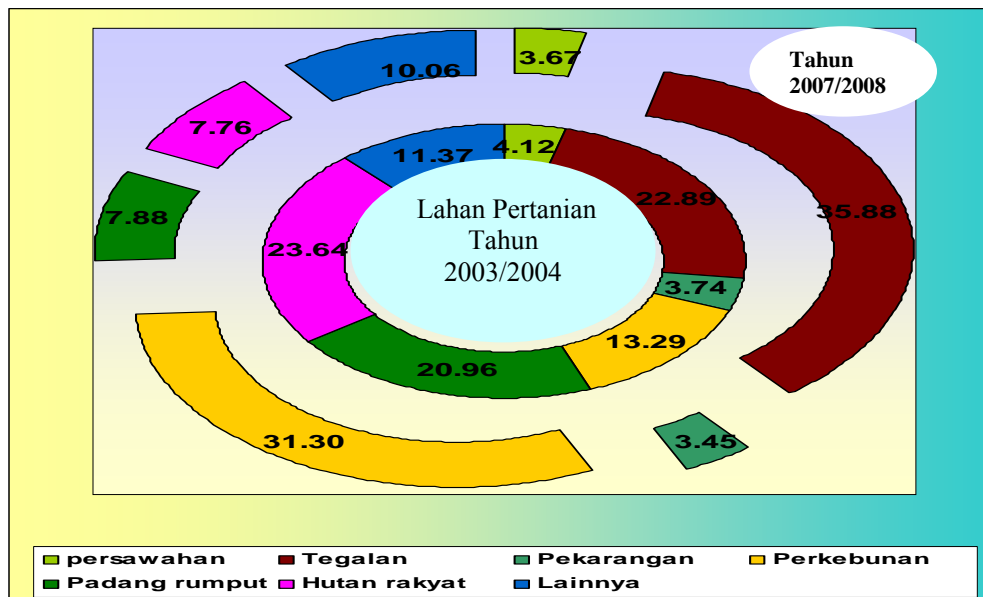
Luas lahan di Kecamatan Alla menurut penggunaannya pada kondisi tahun 2003/2004 dan 2007/2008 dapat dilihat pada Tabel III.5. Tabel tersebut menunjukkan bahwa lahan yang paling banyak di fungsikan oleh masyarakat di kecamatan Alla adalah tegalan, dimana pada tahun 2003/2004 ada sebesar 3.250,67 ha (22,89%), kemudian berubah pada tahun 2007/2008 menjadi 5.096,89 ha (35,88%) berarti ada kenaikan sebesar 13%, kemudian pada lahan perkebunan

dari 1.887,61 ha (13,29%) berubah menjadi 4.445,67 ha (31,3)%, berarti ada kenaikan sebesar 18,01% . Lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel III.5 dan Gambar 3.1 berikut:

TABEL III.5
PEMANFAATAN LUAS LAHAN
KECAMATAN ALLA TAHUN 2003/2004 DAN 2007/2008

No	Jenis Tanah	2003 / 2004		2007 / 2008	
		Luas (ha)	(%)	Luas (ha)	(%)
1	Persawahan	585.60	4.12	521.47	3.67
2	Tegalan	3,250.67	22.89	5,096.89	35.88
3	Pekarangan	531.12	3.74	489.55	3.45
4	Perkebunan	1,887.61	13.29	4,445.67	31.30
5	Padang rumput	2,976.98	20.96	1,118.57	7.88
6	Hutan rakyat	3,357.34	23.64	1,102.64	7.76
7	Lainnya	1,614.68	11.37	1,429.21	10.06
Jumlah		14,204.00	100.00	14,204.00	100.00

Sumber: Data Penyuluh Lapangan Pertanian 2009



Sumber: Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla 2009

GAMBAR .3.1
PEMANFAATAN LAHAN PERTANIAN
KECAMATAN ALLA 2003/2004 DAN 2007/2008

Peningkatan lahan tersebut ditandai dengan berkurangnya lahan padang rumput, hutan rakyat, persawahan, pekarangan, dan lahan lainnya. Gambar tersebut menunjukkan bahwa peningkatan lahan pertanian setiap tahunnya mengalami peningkatan, lahan yang tadinya berupa padang rumput dan hutan belukar, berubah menjadi lahan tegalan dan perkebunan. Sedangkan lahan lainnya mengalami pengurangan. Pengertian lahan lainnya adalah lahan yang berupa lahan konservasi, peternakan, perumahan, kolam, dan fasilitas umum.

a. Produksi Komoditas Tanaman Pangan

Investasi dalam bentuk infrastruktur jalan yang menghubungkan lokasi-lokasi pertanian dengan pasar penjualan merupakan suatu hal penting yang diperlukan untuk menghubungkan antara wilayah perdesaan dengan pusat kota agar kesinambungan antara hasil produksi tanaman pangan dengan konsumen dapat berinteraksi dengan lancar.

Sektor pertanian memiliki 5 sub-sektor antara lain; sub-sektor tanaman pangan, sub-sektor perkebunan, sub-sektor peternakan dan hasil-hasilnya, sub-sektor kehutanan dan sub-sektor perikanan. Sedangkan sub-sektor yang paling banyak diusahakan di Kecamatan Alla adalah sub-sektor tanaman pangan dan perkebunan, sehingga untuk menggenjot produksi hasil komoditi kedua sub-sektor tersebut diperlukan investasi infrastruktur yang berkualitas.

Sub-sektor peternakan di Kabupaten Enrekang pada dasarnya juga memiliki prospek pengembangan yang potensial, sekalipun masih rendah kontribusinya terhadap PDRB. Prospek pengembangan sub-sektor peternakan meliputi ternak besar sapi, kuda, kerbau, kambing, dan ternak kecil meliputi ayam ras dan ayam buras serta itik (Bappeda RPJP, 2008-2028).

Produktivitas sub-sektor tanaman pangan di Kecamatan Alla pada tahun 2003/2004 dengan 2007/2008 dapat dilihat pada Tabel III.6. Tabel tersebut menunjukkan bahwa tanaman pangan yang paling tinggi produksinya di Kecamatan Alla adalah tanaman kubis/kol sebesar 9.934,82 ton dengan luas panen 856,45 ha, kemudian tanaman kentang 5.139,45 ton dengan luas lahan panen 546,75 ha dan tanaman bawang merah 4.831,87 ton dengan luas panen

754,98 ha, sedangkan luas panen terendah adalah tanaman jagung 64,51 ha dengan produksi 277,39 ton, lebih jelasnya lihat tabel III.6.

TABEL III.6
TINGKAT PRODUKSI KOMODITI TANAMAN PANGAN
KECAMATAN ALLA TAHUN 2003/2004-2007/2008

No	Jenis Tanaman	2003/2004		2007/2008	
		Luas panen (ha)	Produksi (ton)	Luas panen (ha)	Produksi (ton)
1	Padi sawah	389.45	1,791.47	298.56	1,224.10
2	Jagung	25.67	107.81	64.51	277.39
3	Sawi	133.41	306.84	365.78	1,865.48
4	Kentang	111.45	356.64	546.75	5,139.45
5	Buncis	140.56	210.84	482.56	772.10
6	Kubis/kol	296.00	1,006.40	856.45	9,934.82
7	Bawang merah	322.23	837.80	754.98	4,831.87
8	Bawang daun	74.67	97.07	313.56	658.48
9	Kacang merah	184.55	664.38	396.77	1,507.73
10	Lombok/cabe	231.56	416.81	178.71	446.78
11	Wortel	164.54	625.25	389.67	1,675.58
12	Tomat	175.58	614.53	578.90	2,199.82
Jumlah		2,249.67	7,035.85	5,227.20	30,533.58

Sumber: Data Penyuluh Lapangan Pertanian 2009

b. Produktivitas Komoditi Perkebunan

Komoditas tanaman perkebunan, umumnya dimiliki masyarakat di Kecamatan Alla, secara keseluruhan luas panen komoditi perkebunan adalah 4.339 ha dengan total produksi 10.407,5 ton. Komoditas pertanian yang paling banyak di usahakan masyarakat Kecamatan Alla adalah tanaman kopi dengan total luas panen tahun 2007/2008 sebesar 2.559 ha dengan jumlah produksi 5.629,80 ton. Selanjutnya adalah komoditi kakao/coklat dengan luas panen 783 ha dengan produksi 1.879,2 ton, kemudian Cengkeh luas panen 451 ha dengan produksi 1.217,7 ton.

Data selengkapnya komoditas perkebunan yang diusahakan masyarakat kecamatan Alla pada tahun 2003/2004 dengan 2007/2008 dapat dilihat pada tabel III.7. Tabel tersebut menunjukkan bahwa pada tahun 2003/2004 luas panen perkebunan sebesar 1.759 ha dengan produksi sebanyak 5.573,4 ton/tahun, sedangkan pada tahun 2007/2008 luas panen meningkat sebesar 4.339 ha dengan produksi sebanyak 10.407,5 ton, berarti setelah jalan lingkaran ditingkatkan

kualitasnya ternyata tingkat komoditi perkebunan mengalami peningkatan yang cukup menggembirakan.

TABEL III.7
PRODUKSI KOMODITI PERKEBUNAN
KECAMATAN ALLA TAHUN 2007/2008

No	Jenis Tanaman	2003/2004		2007/2008	
		Luas panen (ha)	Produksi (ton)	Luas panen (ha)	Produksi (ton)
1	Kopi	985.00	2,659.50	2,559.00	5,629.80
2	Cengkeh	229.00	732.80	451.00	1,217.70
3	Lada	54.00	129.60	215.00	451.50
4	Coklat/kakao	308.00	1,262.80	783.00	1,879.20
5	Kelapa	144.00	691.20	144.00	748.80
6	Kemiri	12.00	33.60	39.00	113.10
7	Jambu Menté	13.00	22.10	50.00	86.00
8	Kapuk	2.00	1.00	18.00	5.40
9	Vanili	11.00	37.40	65.00	214.50
10	Pala	1.00	3.40	15.00	61.50
Jumlah		1,759.00	5,573.40	4,339.00	10,407.50

Sumber: Data Penyuluh Lapangan Pertanian, 2009

3.2 Kondisi Perekonomian

Struktur perekonomian di Kabupaten Enrekang menurut lapangan usaha, didominasi oleh sektor pertanian sebesar 51,46%. Hal ini didukung dengan potensi daerah yang memang memungkinkan untuk pengembangan sektor tersebut. Mata pencaharian utama penduduk Kabupaten Enrekang pada tahun 2007 adalah sektor pertanian, hal ini mengindikasikan bahwa pengembangan pertanian melalui peningkatan produksi pertanian dan perkebunan dengan melakukan intensifikasi pertanian di Kawasan Barat Enrekang masih dapat dilaksanakan dengan tetap menerapkan kaedah konservasi lahan.

Selama kurung waktu tahun 2002-2007 struktur perekonomian Kabupaten Enrekang tidak banyak mengalami pergeseran yang berarti, dimana peran sektor pertanian masih cukup dominan yakni rata-rata diatas 51 persen. Tingginya kontribusi sektor pertanian tersebut ditunjang oleh sub sektor tanaman pangan yang kontribusi rata-rata diatas 33 persen pertahun, dan ini berarti bahwa

sebahagian besar penduduk di daerah ini perekonomiannya masih mengandalkan pertanian tanaman pangan.

Selain sektor pertanian, sektor yang mempunyai peranan yang cukup besar terhadap pembentukan total PDRB Kabupaten Enrekang adalah sektor jasa-jasa yang pada tahun 2007 memiliki andil sekitar 20,54 persen, dan diurutan selanjutnya ditempati sektor perdagangan, Hotel, dan restoran.

Perkembangan struktur perekonomian Kabupaten Enrekang empat tahun terakhir dapat dilihat pada Tabel III.8. Rangkaian kegiatan pembangunan yang dilaksanakan oleh pemerintah, baik pusat maupun daerah adalah merupakan upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat/penduduk. Dengan peningkatan pendapatan penduduk akan menunjukkan tingkat kemakmuran penduduk di daerah tersebut semakin baik.

Kegiatan pembangunan dan pengembangan wilayah Kawasan Barat Enrekang memberi dampak terhadap peningkatan produktivitas masyarakat di kawasan itu. Hal ini dapat terlihat dengan terjadinya peningkatan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Perkapita penduduk Kabupaten Enrekang, sebagai salah satu indikator yang dapat digunakan untuk mengukur tingkat kemakmuran penduduk disuatu daerah.

TABEL III.8
STRUKTUR PEREKONOMIAN KABUPATEN ENREKANG

No	Uraian	2004 (%)	2005 (%)	2006 (%)	2007 (%)
1	Pertanian	53,51	52,87	52,06	51,46
2	Pertambangan & Penggalian	0,46	0,46	0,49	0,54
3	Industri Pengolahan	5,07	4,88	4,82	4,62
4	Listrik, Gas dan Air bersih	0,64	0,62	0,63	0,61
5	Bangunan	3,89	4,51	4,8	5,36
6	Perdagangan, hotel dan restouran	10,6	10,35	10,29	10,13
7	Angkutan dan komunikasi	2,35	2,30	2,54	2,67
8	Bank dan Lembaga Keuangan	4,02	4,09	4,05	4,07
9	Jasa – jasa	19,48	19,92	20,31	20,54
Jumlah PDRB Kabupaten Enrekang		100	100	100	100

Sumber: Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Kabupaten Enrekang 2007

Pertumbuhan ekonomi dapat dilihat dari besarnya nilai PDRB (atas dasar harga konstan) yang berhasil diciptakan pada tahun tertentu dibandingkan dengan nilai PDRB tahun sebelumnya. Penggunaan nilai PDRB atas dasar harga konstan ini dimaksudkan untuk menghindari pengaruh perubahan harga, sehingga perubahan yang diukur merupakan pertumbuhan riil ekonomi.

Dengan melihat perkembangan Kabupaten Enrekang yang di dominasi oleh sektor pertanian maka pembangunan pada wilayah perdesaan sekarang dianggap sangat penting, karena apabila pembangunan sektor ini di wilayah tersebut menjadi tidak berhasil dikembangkan, terutama dalam jangka menengah dan jangka panjang, dapat memberi dampak-dampak negatif terhadap pembangunan secara keseluruhan, berupa terjadinya kesenjangan yang semakin melebar antar wilayah dan antar kelompok dari sisi pendapatan. Pada gilirannya keadaan ini akan menciptakan ketidak stabilan (*instability*) yang rentan terhadap setiap guncangan yang menimbulkan gejolak ekonomi-sosial yang dapat terjadi secara berulang-ulang.

Tingkat pertumbuhan PDRB perkapita Kabupaten Enrekang tahun 2000-2007 dapat dilihat pada Table III.9 berikut:

TABEL III.9
PERTUMBUHAN PDRB PERKAPITA KABUPATEN ENREKANG

Tahun	Harga Berlaku		Harga Konstan 2000-2007	
	Nilai (Rp.)	Perkembangan (%)	Nilai (Rp.)	Pertumbuhan (%)
2000	2.711.500,00	-	2.711.500,00	-
2001	3.050.912,87	12,52	2.780.600,11	2,55
2002	3.417.924,61	12,03	2.889.206,95	3,91
2003	3.680.400,86	7,68	2.934.530,84	1,57
2004	4.068.953,58	10,56	3.063.400,26	4,39
2005	4.633.337,88	13,87	3.175.380,43	3,66
2006	5.228.125,45	12,84	3.261.941,19	2,73
2007	6.103.457,44	16,74	3.398.941,52	4,2
Rata-rata		12,32		3,29

Sumber : PDRB Perkapita Penduduk Kabupaten Enrekang Tahun 2007

3.3 Prasarana dan Sarana Transportasi

Jalan merupakan prasarana transportasi darat untuk memperlancar kegiatan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Pembangunan prasarana transportasi sangat penting, karena menentukan kelancaran pergerakan dan pemasaran hasil komoditi setempat serta distribusi barang kebutuhan yang tidak dapat diproduksi sendiri, serta untuk menjangkau sentra-sentra produksi. Tanpa prasarana jalan yang memadai, maka komoditas hasil produksi masyarakat suatu kawasan tidak dapat memiliki nilai ekonomi yang tinggi.

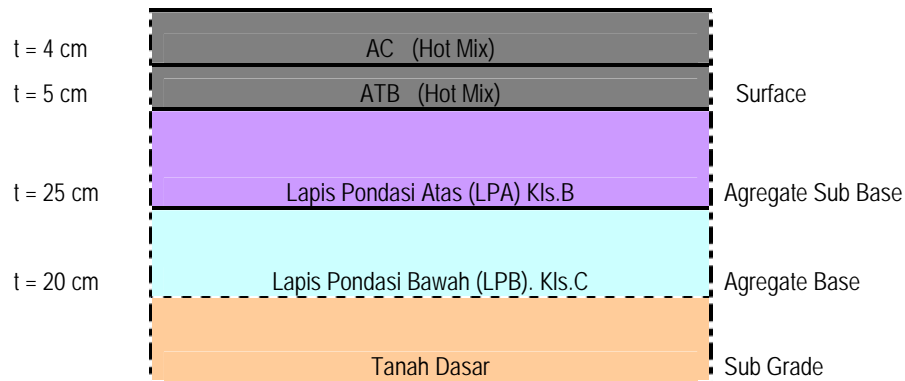
Terjadinya penyusutan produksi hasil pertanian khususnya sayur-sayuran karena membusuk, diakibatkan terlambat dijual ke pasar karena kondisi transportasi yang kurang baik dan sarana kendaraan angkutan yang terbatas. Akibatnya lahan pertanian tidak dapat berproduksi secara optimal karena tingginya biaya produksi dan biaya angkutan yang harus dikeluarkan petani, sehingga tidak seimbang dengan hasil yang akan diperoleh. Prasarana transportasi yang baik dan berkualitas akan memberikan dampak pembangunan jangka menengah dan jangka panjang yang berkesinambungan, sehingga perencanaan struktur jalan harus mengedepankan kualitas ketimbang kuantitasnya .

Konstruksi jalan pada kawasan barat Enrekang sering mengalami revisi perencanaan dan pelaksanaannya disebabkan karena penyesuaian anggaran dengan letak tofografi kawasan tersebut (pegunungan dan lembah) yang memerlukan penanganan konstruksi yang tahan terhadap longsoran dan pergeseran daya dukung tanah. Bentuk konstruksi yang digunakan pada jalan lingkaran kawasan Barat Enrekang dapat dilihat pada gambar berikut:



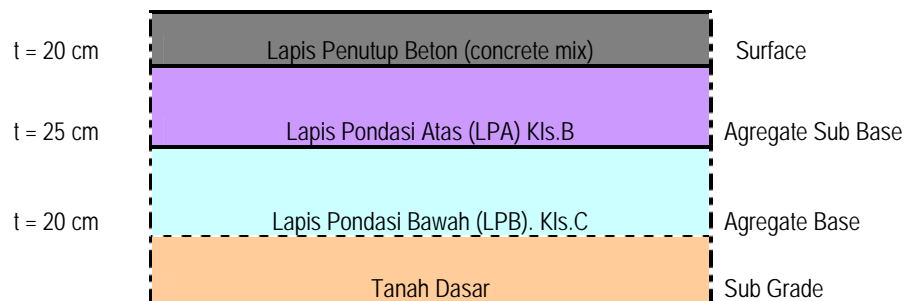
Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang 2009

GAMBAR: 3.2
KONSTRUKSI JALAN PADA KEMIRINGAN 0 - 5%



Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang 2009

GAMBAR 3.3
KONSTRUKSI JALAN PADA KEMIRINGAN 5 – 10%



Sumber: Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang 2009

GAMBAR 3.4
KONSTRUKSI JALAN PADA KEMIRINGAN DIATAS 10%

Dengan memperhatikan potongan gambar konstruksi jalan di atas, menunjukkan bahwa lapisan paling bawah adalah lapisan tanah dasar yang sudah dipersiapkan terlebih dahulu dengan cara pemadatan, lalu di timbun dengan *aggregate* kls.C tebal 20 cm dan dipadatkan, dilanjutkan dengan *aggregate* kls.B tebal 25 cm dan dipadatkan. Lapisan penutup (*surface*) dilaksanakan sesuai dengan kemiringan lokasi jalan, bilamana kemiringannya 0-5%, maka lapis permukaannya adalah pengaspalan dengan konstruksi Lapis Penetrasi Macadam (Lapen) tebal 5 cm, konstruksi ini terdiri dari Campuran Batu pecah 2-5 Cm disusun dengan manual kemudian di padatkan lalu di siram aspal kemudian

ditebar kembali dengan batu pecah 0,5-1 cm dan disiram aspal kemudian dilanjutkan dengan menghampar pasir kasar diatas permukaan dan dipadatkan.

Sedangkan Gambar III.2 adalah penanganan lapis permukaan konstruksi jalan dengan kemiringan 5-10%, dengan cara overlay lapis pertama Hot Mix (campuran aspal panas) dengan jenis ATB tebal 5 cm, dan dilanjutkan dengan overlay jenis AC tebal 4 cm, semua tahap pelaksanaan konstruksinya dilakukan dengan cara mekanisasi.

Pada Gambar III.3 adalah penanganan lapis permukaan konstruksi jalan pada kemiringan lebih besar atau sama dengan 10% yaitu dengan menggunakan konstruksi campuran beton tebal 20 cm. Klasifikasi dan pembiayaan jalan kabupaten/kota menurut aturan sumber Dana Alokasi Khusus (DAK) dan Dana Alokasi Umum (DAU) dapat dibedakan dengan sifat penanganan konstruksinya yaitu: 1) pekerjaan perintisan dan pengerasan dengan *agregate* base disebut kegiatan Pembangunan Jalan, 2) pekerjaan lapis permukaan dengan konstruksi aspal/beton disebut Peningkatan Jalan, 3) pekerjaan pemeliharaan dibedakan atas pemeliharaan rutin dan pemeliharaan periodik.

3.3.1 Riwayat Konstruksi Jalan Kawasan

Perintisan jalan lingkar kawasan barat Enrekang sudah dimulai sejak tahun 1984 sampai tahun 1989 dengan kondisi permukaan jalan tanah, kemudian dilanjutkan dengan lapis pengerasan jalan dengan konstruksi pasangan batu dan sirtu sejak tahun 1991 sampai dengan tahun 1995, dan pada saat itu lahan pertanian masyarakat mulai terbuka meskipun sarana transportasi saat itu masih sangat terbatas. Lapisan permukaan jalan (*surface*) dilakukan sejak tahun 1997 sampai dengan tahun 2000 dengan menggunakan konstruksi Lapis Penetrasi Macadam (Lapen), karena kondisi tofografi tidak mendukung mengakibatkan konstruksi jalan tersebut tidak bertahan hingga kondisinya buruk dan hancur total. Pada tahun 2002 revisi konstruksi permukaan jalan mulai ditingkatkan kualitasnya sampai pelaksanaan konstruksi tahun 2004, pola penanganan lapis permukaannya (*surface*) dengan menggunakan aspal ATB dan AC (Hot Mix) dan beton seperti gambar III.3 dan III.4 diatas. Ruas jalan yang melewati jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang dapat dilihat pada Tabel III.10 berikut:

TABEL III.10
PANJANG JALAN DAN KONDISI RUAS JALAN LINGKAR

Nama Ruas	Panjang (km)	Kondisi Baik (km)	Kondisi Sedang (km)	Kondisi Rusak (km)
Kotu-Maslle	21,7	15,5	4,7	1,5
Masalle-Baroko	15,6	15,6	-	-
Baroko-Sudu	3,8	3,8	-	-
Jumlah	41,1	34,9	4,7	1,5
Persentase (%)		84,91	11,44	3,65

Sumber: Hasil Pengolahan data sekunder Kabupaten Enrekang dalam angka (2007)

Dengan memperhatikan kondisi jalan lingkaran Kawasan Barat dari 41,1 Km panjang jalan, terdapat 34,9 km atau 84,91% dalam kondisi baik, 4,7 km atau 11,44% kondisi rusak sedang dan 1,5 km atau hanya 3,65% kondisi rusak (BPS dengan BAPPEDA, 2007/2008). Dengan memperhatikan data kondisi peningkatan jalan lingkaran barat tersebut maka perlu dikaji lebih mendalam bahwa apakah setelah jalan tersebut ditingkatkan dapat memberikan dampak terhadap peningkatan aksesibilitas, nilai lahan, guna lahan, dan produktivitas hasil pertanian.

3.3.2 Transportasi dan Komunikasi Kawasan

Sub sektor angkutan darat dan komunikasi adalah merupakan sarana yang amat menunjang dalam memperlancar roda perekonomian. Disamping itu sub sektor komunikasi juga merupakan sarana yang amat dibutuhkan, apalagi di era sekarang ini dibutuhkan komunikasi yang cepat dan dapat dijangkau oleh kalangan masyarakat. Kedua sektor ini saling mendominasi dalam menggenjot pertumbuhan ekonomi Kecamatan Alla, hampir semua wilayah perdesaan sudah terjangkau oleh telepon seluler dimana efektifitas pergerakan moda angkutan darat sangat erat hubungannya dengan komunikasi. Pertumbuhan sub-sektor komunikasi mencapai sekitar 50,3 persen pada 2007, tingginya pertumbuhan komunikasi diakibatkan bertambahnya jumlah pelanggan PT.Telkom dan pengguna telepon genggam yang belakangan semakin trend penggunaannya dimasyarakat (BPS dan Bappeda Kabupaten Enrekang, 2007).

Sarana angkutan darat di Kabupaten Enrekang, mempunyai peranan yang sangat vital dalam mengangkut hasil komoditi tanaman pangan dan perkebunan masyarakat. Mengingat keadaan geografis Kabupaten Enrekang yang sebagian besar wilayahnya berupa daerah pegunungan, sehingga membutuhkan sarana angkutan yang memadai untuk memudahkan mobilitas penduduk, distribusi barang dan jasa.

Data transportasi darat, selengkapnya dapat dilihat pada Tabel III.11. Tabel tersebut menunjukkan bahwa jumlah kendaraan roda empat di Kabupaten Enrekang tahun 2008 adalah 1.330 buah, dari jumlah tersebut terdiri dari mobil penumpang 746 buah dengan rata-rata pertumbuhan 19,97% pertahun, mobil bus 417 buah dengan pertumbuhan 11,36%, mobil angkutan barang sebesar 167 buah yang mengalami pertumbuhan rata-rata sebesar 8,89% pertahun. Jumlah sepeda motor sebanyak 10.735 buah, dengan rata-rata pertumbuhan 11,53% pertahun.

Pertumbuhan kendaraan tertinggi adalah angkutan penumpang dengan rata-rata pertumbuhan 19,97%, hal ini disebabkan adanya perubahan kondisi sosial masyarakat yang cenderung ingin praktis dan bergerak cepat, sehingga lebih memilih moda angkutan penumpang kecil yang bergerak lebih cepat, terutama masyarakat yang mempunyai aktivitas di Kota Makassar, seperti pelajar/mahasiswa atau pegawai yang berdinias keluar Kabupaten dengan hanya membawa barang secukupnya, lebih memilih kendaraan kecil. Sementara masyarakat yang membawa barang banyak seperti barang dagangan dan keluarga, cenderung memilih bus mini untuk moda angkutannya.

Pertumbuhan sepeda motor yang cukup signifikan memberi gambaran adanya peningkatan kemakmuran masyarakat. Disamping itu adanya kemudahan untuk memiliki sepeda motor dengan fasilitas kredit dan terbukanya lahan mata pencaharian dengan memanfaatkan sepeda motor sebagai sarana angkutan alternatif (ojek), membuat pertumbuhan kendaraan meningkat. Saat ini masyarakat yang berprofesi sebagai tukang ojek baik itu musiman maupun sebagai mata pencaharian utama berkisar 1.799 buah dan orang yang berprofesi sebagai tukang ojek tersebar, baik di kota kecamatan maupun di desa-desa (BPS Kabupaten Enrekang, 2007). Jumlah kendaraan sarana angkutan menurut jenisnya tahun 2008 dapat dilihat pada Tabel III.11 berikut.

TABEL III.11
JUMLAH KENDARAAN SARANA ANGKUTAN MENURUT JENISNYA
TAHUN 2008

No	Kecamatan	Jenis Kendaraan				Jumlah
		Mobil Penumpang	Mobil Beban / Barang	Mobil Bus	Sepeda Motor	
1	Baraka	75	46	17	1,051	1,189
2	Alla	138	76	31	2,214	2,459
3	Curio	76	36	17	1,065	1,194
4	Anggeraja	125	60	28	1,752	1,965
5	Malua	79	38	18	1,107	1,242
6	Enrekang	53	45	12	743	853
7	Cendana	63	30	14	883	990
8	Maiwa	45	42	10	631	728
9	Bungin	5	2	1	70	78
10	Buntu Batu	20	10	4	280	314
11	Masalle	67	32	15	939	1,053
	2008	746	417	167	10,735	12,065
	2007	562	355	154	9,366	10,437
	2006	478	340	148	9,122	10,088
	2005	449	313	127	7,644	8,533
	2004	364	281	115	6,559	7,319
	2003	304	274	98	6,277	6,953
	Pertumbuhan (%)	19.97	8.89	11.36	11.53	12.94

Sumber: Dinas Perhubungan Kab. Enrekang 2008

3.4 Pengembangan Perkotaan dan Perdesaan

Pengembangan pusat-pusat permukiman di wilayah Kabupaten Enrekang perlu diarahkan agar tercipta keterkaitan antar pusat-pusat permukiman. Kebijakan pengembangan ibu kota Kabupaten maupun ibu kota Kecamatan pada periode jangka menengah ini secara umum diarahkan untuk memperkuat keterkaitan ekonomi dan spasial sehingga membentuk suatu kesatuan ekonomi spasial yang solid serta efisien dalam hal penyediaan prasarana wilayah. Fungsi-fungsi yang sudah ada di kota-kota kecamatan yang terpilih sebagai sub-pusat pertumbuhan diperkuat dengan tetap mengacu pada pandangan jauh kedepan agar terbentuknya kesatuan sistem yang mempunyai hirarki dan fungsi ruang saling mengisi.

Akibat kemiskinan dan ketertinggalan maka masyarakat perdesaan secara rasional mulai melakukan migrasi kewilayah perkotaan. Meskipun tidak ada jaminan bahwa mereka akan mendapatkan pekerjaan, tetapi kehidupan di kota

lebih memberikan harapan untuk menambah penghasilan. Kegagalan pembangunan di wilayah perdesaan telah menimbulkan derasnya proses migrasi penduduk yang berlebihan dan ini terjadi di Kabupaten Enrekang sejak tahun 1977 dari wilayah perdesaan ke kawasan kota-kota besar.

Kondisi ini pada akhirnya akan memperlemah kondisi wilayah perkotaan yang sebelumnya mengalami kemajuan yang cukup pesat. Keadaan ini selanjutnya menimbulkan persoalan-persoalan dalam masyarakat kawasan kota yang sudah terlalu padat, sehingga menimbulkan kongesti, pencemaran hebat, permukiman kumuh, keadaan sanitasi yang buruk, menurunnya kesehatan dan pada gilirannya akan menurunkan produktivitas masyarakat kawasan perkotaan.

Menyadari akan berbagai permasalahan pembangunan perdesaan dan belum optimalnya berbagai program pembangunan yang pernah dilaksanakan, maka strategi pengembangan agropolitan yang dilaksanakan dalam kurung lima tahun terakhir dapat ditingkatkan dengan melibatkan berbagai lapisan masyarakat untuk bekerjasama dengan pemerintah. Peran pemerintah yang dimaksud adalah melakukan program investasi infrastruktur agar aksesibilitas dan mobilitas penduduk kawasan agropolitan lebih dinamis.

3.4.1 Tingkat Aksesibilitas Antar Wilayah

Aksesibilitas antar kota yang buruk menjadi kendala dalam terwujudnya keterkaitan antar kota. Oleh karena itu, strategi pertama yang harus dilakukan adalah perbaikan dan peningkatan aksesibilitas menuju tempat-tempat yang akan dijadikan sub pusat-pusat koleksi dan distribusi. Perbaikan aksesibilitas ini di prioritaskan pada kota-kota yang berfungsi sebagai pengumpul penghubung yaitu Ibukota Kecamatan Alla, Ibu kota Kecamatan Aggeraja, dan Ibu kota Kecamatan Curio. Hal ini disebabkan oleh kota-kota tersebut berperan sebagai simpul distribusi barang dan jasa dari kota-kota pengumpul lokal ke kota-kota fungsi distribusi utama.

Prioritas berikutnya untuk peningkatan aksesibilitas diberikan pada kota-kota kecamatan lainnya dengan fungsi pengumpul lokal untuk dapat menjangkau sentra produksi lokal, khususnya daerah yang terisolir yang belum memiliki akses

berupa jalan yang memadai. Prioritas terakhir diberikan kepada desa-desa dengan fungsi distribusi utama dan distribusi pendukung.

Dalam perwilayahan secara administratif Kabupaten Enrekang terdapat dua wilayah pembangunan yaitu wilayah Kawasan Timur dan wilayah Kawasan Barat, berdasarkan pertimbangan-pertimbangan tersebut maka pengembangan sistem jaringan jalan kedua kawasan tersebut telah dilakukan beberapa peningkatan jalan dan pembukaan jalan baru yang menghubungkan antara pusat-pusat kegiatan antar kecamatan sebagai pendukung kelanjutan aksesibilitas antar wilayah Kabupaten dan kota.

Dengan terbentuknya Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) di kota Pare-Pare, dimana kabupaten Enrekang adalah salah satu Kabupaten yang di prioritaskan untuk bekerja sama dalam meningkatkan kawasan tersebut dengan mengandalkan hasil pertanian tanaman pangan dan perkebunan, sehingga aksesibilitas dan mobilitas menuju wilayah KAPET Pare-Pare dapat berjalan sesuai dengan program yang sudah direncanakan bersama antar wilayah

Program ini terutama sekali diciptakan untuk meyetarakan kota dan desa, meningkatkan pertumbuhan ekonomi pedesaan, merangsang pertumbuhan industri, berkelanjutan dan mengurangi urbanisasi kemudian menciptakan lapangan kerja guna meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat.

Berdasarkan program KAPET diatas, maka dapat dikatakan bahwa program yang telah di canangkan oleh Pemerintah Kabupaten Enrekang sudah sejalan dengan visi Kabupaten Enrekang yang dikenal dengan Daerah Agropolitan yang Mandiri, Berkelanjutan dan Berwawasan Lingkungan.

3.4.2 Konsep Peningkatan Kawasan Agropolitan

Salah satu program pemerintah Kabupaten Enrekang yakni melakukan pendekatan pembangunan perdesaan yang mewujudkan kemandirian pembangunan perdesaan yang didasarkan pada potensi wilayah desa itu sendiri, dimana keterkaitan dengan perekonomian kota harus bisa diminimalkan. Berkaitan dengan program tersebut maka Friedman dan Douglass dalam jurnal prosiding workshop (2004), menyarankan suatu bentuk pendekatan agropolitan

sebagai aktivitas pembangunan yang terkonsentrasi di wilayah perdesaan dengan jumlah penduduk antara 50.000 sampai 150.000 jiwa.

Agropolitan menjadi relevan dengan wilayah perdesaan karena pada umumnya sektor pertanian dan pengelolaan sumber daya alam memang merupakan mata pencaharian utama dari sebagian besar masyarakat perdesaan. Otoritas perencanaan dan pengambilan keputusan akan disentralisasikan sehingga masyarakat yang tinggal di perdesaan akan mempunyai tanggung jawab penuh terhadap perkembangan dan pembangunan daerahnya sendiri.

Dalam konteks pengembangan agropolitan Kabupaten Enrekang terdapat tiga isu utama yang perlu mendapat perhatian; 1) Akses terhadap lahan pertanian dan air, 2) devolusi politik dan wewenang administratif dari tingkat pusat ke tingkat lokal, dan 3) perubahan paradigma atau kebijakan pembangunan nasional untuk lebih mendukung diversifikasi produk pertanian. Melihat kota desa sebagai *site* utama untuk fungsi-fungsi politik dan administrasi, pengembangan agropolitan di berbagai negara lebih cocok dilakukan pada skala kabupaten (*district scale*).

Konsep agropolitan adalah sebuah kebijakan pemerintah pusat yang merupakan pendekatan terpadu dari beberapa departemen bidang ekonomi untuk pembangunan di pedesaan khususnya pertanian dengan jalan melengkapi infrastruktur, memperluas akses terhadap kredit usaha untuk meningkatkan pendapatan petani dan mendorong pertumbuhan industri guna meningkatkan nilai tambah sektor pertanian. Program ini dirancang dan dilaksanakan dengan jalan mensinergikan berbagai potensi yang ada untuk mendorong perkembangannya sistem dan usaha agribisnis yang berdaya saing, berbasis kerakyatan, berkelanjutan dan terdesentralisasi, Departemen Pertanian dalam jurnal pembangunan wilayah dan kota vol.4 no.3 (2008:319).

Konsep pengembangan agropolitan yang tepat menurut Hadi, (2004:23) adalah bahwa sektor pertanian perhitungan produksinya sampai ke hilir yaitu sampai kepada *agro processing*, maka suatu wilayah agropolitan dapat disebut maju dengan tetap mencirikan wilayah perdesaan dan peran sektor pertanian yang tetap dominan. Kawasan agropolitan yang sudah berkembang dicirikan oleh hal-hal sebagai berikut:

1. Peran sektor pertanian (sampai ke tingkat *agro-processing*) tetap dominan.
2. Pengaturan permukiman yang tidak memusat, tetapi tersebar pada skala minimal sehingga dapat dilayani oleh pelayanan infrastruktur seperti listrik, air minum, ataupun telekomunikasi. Infrastruktur yang tersedia dapat melayani keperluan masyarakat untuk pengembangan usaha taninya sampai ke aktivitas pengolahannya.
3. Aksesibilitas yang baik dengan pengaturan pembangunan jalan sesuai dengan kelas jalan yang dibutuhkan dari jalan usaha tani sampai ke jalan kolektor dan jalan arteri primer.
4. Mempunyai produk tata ruang yang telah di legalkan dengan Peraturan Daerah dan konsistinsi para pengelola kawasan, sehingga dapat menahan setiap kemungkinan konversi dan perubahan fungsi lahan yang meyimpang dari peruntukannya.

Dalam jurnal pengembangan wilayah dan kota volume 4 nomor 3, oleh Yunelimeta, et al (2008:320) bahwa pengembangan konsep agropolitan diciptakan untuk mengurangi kesenjangan pembangunan di daerah. Teori ini mendukung paradigma pembangunan dari bawah yang muncul sebagai pendekatan pembangunan yang mengutamakan kekuatan lokal.

Menurut Friedman dalam Aydalot, (1985:146) menyatakan bahwa pembangunan perdesaan adalah bersifat kedaerahan, kerakyatan, dan demokratis. Daerah merupakan basis pembangunan, dimana wilayah merupakan basis dari pembangunan itu sendiri, yaitu sebuah kawasan tertentu dimana pembangunan terjadi dan menarik sumber daya yang ada. Dia merupakan hasil dari setiap bagian/komponen wilayah dari suatu kawasan, dengan kata lain komponen alam, budaya, ekonomi dan sosial. Dikatakan kerakyatan bila dia melibatkan partisipasi dari masyarakat setempat dan dikatakan demokratis bila dia dapat mendukung sistem yang demokratis dalam pelaksanaannya.

Dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP, 2008-2028), dijelaskan bahwa ada delapan proposisi dalam rumusan mengenai konsep agropolitan Kabupaten Enrekang:

1. Merubah daerah pedesaan dengan memperkenalkan unsur-unsur gaya hidup kota (*urbanism*)

2. Memperluas hubungan sosial di perdesaan sampai keluar batas-batas desa, sehingga terbentuk suatu ruang sosio-ekonomi dan politik yang lebih luas.
3. Memperkecil keretakan sosial dalam proses pembangunan, memelihara kesatuan keluarga, memperteguh rasa aman, dan memberi kepuasan pribadi dan sosial dalam membangun suatu masyarakat baru.
4. Memadukan kegiatan-kegiatan pertanian dan non-pertanian didalam lingkungan masyarakat yang sama dalam kerangka memperbanyak kesempatan kerja yang produktif.
5. Pengembangan sumber daya manusi dan alam untuk peningkatan hasil pertanian, pengendalian tata air, pekerjaan umum, dan jasa-jasa.
6. Merangkai *agropolitan district* menjadi jaringan regional.
7. Menyusun suatu pemerintahan dan perencanaan yang mampu memberikan wewenang kepada *agropolitan district* untuk mengambil keputusannya sendiri.
8. Menyediakan sumber-sumber keuangan untuk membangun agropolitan.

BAB IV

ANALISIS DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN PERTANIAN

Karakteristik Sosial Responden

Didalam karakteristik sosial responden, perlu disajikan beberapa aspek seperti, data pendidikan, dan jenis pekerjaan. Analisis data tersebut diperkirakan mempunyai hubungan dengan analisis terhadap data selanjutnya didalam penelitian ini.

4.1.1 Tingkat Pendidikan Responden

Salah satu faktor yang mempengaruhi tingkat keberhasilan suatu penelitian adalah tingkat validasi data yang disampaikan oleh para responden. Keakuratan dan kebenaran data setidaknya dapat dipengaruhi oleh tingkat pendidikan responden. Semakin tinggi tingkat pendidikan responden, maka informasi atau data yang diberikan akan semakin tinggi pula tingkat kebenaran dan akurasi, demikian pula sebaliknya. Untuk lebih jelasnya, terkait dengan jumlah dan persentase tingkat pendidikan responden dapat dilihat pada Tabel berikut.

TABEL IV.1
DISTRIBUSI TINGKAT PENDIDIKAN

No	Tingkat Pendidikan	Frekuensi (Orang)	Persentase (%)
1	Sekolah dasar	17	17.00
2	SLTP	21	21.00
3	SLTA	43	43.00
4	Diploma	12	12.00
5	Sarjana	7	7.00
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Tabel IV.2 menunjukkan bahwa tingkat pendidikan responden masuk dalam golongan sedang. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa dalam

beraktivitas misalnya disektor pertanian, maka yang bersangkutan dapat melakukannya dengan baik. Tingkat pendidikan responden di dalam penelitian ini cukup bervariasi, dari jumlah 100 responden, 43 responden diantaranya berpendidikan SLTA, 21 responden berpendidikan SLTP, 17 responden berpendidikan sekolah dasar, 12 responden berpendidikan sarjana muda dan 7 orang berpendidikan sarjana.

4.1.2 Jenis Pekerjaan Responden

Setiap orang akan selalu berusaha untuk memenuhi kebutuhan hidupnya sehari-hari dan keluarganya, untuk itu disamping pekerjaan tetap yang dimiliki, orang akan berusaha mencari penghasilan tambahan untuk mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. Responden didalam penelitian ini pada umumnya mata pencaharian utamanya adalah petani, sebagai sumber penghasilan pokok. Namun sebagian juga memanfaatkan lahan pertanian sebagai kegiatan sampingan, adapun jenis pekerjaan responden dapat dilihat pada Tabel berikut.

TABEL IV.2
DISTRIBUSI JENIS PEKERJAAN

No	Jenis Pekerjaan	Frekuensi (Orang)	Persentase (%)
1	Petani	57	57.00
2	Pegawai Negeri	8	8.00
3	Pedagang/pengusaha	17	17.00
4	Jasa/Sopir angkutan	12	12.00
5	Pensiunan	6	6.00
Jumlah		100	100

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Tabel IV.2 menunjukkan bahwa pekerjaan utama responden pada umumnya adalah petani, dimana dari 100 responden, terdapat 57 responden berprofesi sebagai petani, 17 responden berprofesi sebagai pengusaha/pedagang, 12 responden berprofesi sebagai penyedia jasa angkutan (sopir), 8 responden berprofesi sebagai Pegawai Negeri, dan 6 responden sebagai pensiunan. Bahkan

hasil survei menunjukkan bahwa sebagian Pegawai Negeri dan pensiunan menjadikan pekerjaan bertani di waktu luang sebagai aktivitas sampingan.

4.2 Analisis Tingkat Aksesibilitas

Pengembangan dinamika ekonomi suatu wilayah atau kawasan pada umumnya sangat terkait dengan ketersediaan prasarana dan sarana transportasi. Masyarakat yang berdiam di kawasan yang tidak didukung prasarana transportasi akan terisolasi, sehingga tidak dapat berkembang baik ditinjau dari sudut pendapatan, kesehatan, dan pendidikan. Hal ini dikarenakan akses untuk mencapai fasilitas umum, maupun untuk meningkatkan hasil produksi pertanian yang dimiliki menjadi terbatas.

4.2.1 Intensitas Perjalanan

Intensitas perjalanan masyarakat yang berdiam di daerah kawasan barat Enrekang menunjukkan bahwa faktor yang sangat berpengaruh adalah prasarana transportasi sehingga beberapa tahun terakhir mengalami keterisolasian dalam waktu yang cukup panjang.

Tingkat aksesibilitas masyarakat sebelum peningkatan kualitas jalan lingkaran barat Enrekang ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel IV. 3 dibawah ini:

TABEL IV.3
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP INTENSITAS PERJALANAN
SEBELUM JALAN LINGKAR DITINGKATKAN KUALITASNYA

Intensitas Melakukan Perjalanan dalam seminggu	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
> 6 kali	4	10	10.00	40	0.400	10.00
5 – 6 kali	3	11	11.00	33	0.330	8.25
3 – 4 kali	2	27	27.00	54	0.540	13.50
1 – 2 kali	1	52	52.00	52	0.520	13.00
Jumlah		100	100		1.79	44.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.3 menunjukkan bahwa dari 100 responden yang memberikan tanggapan, 52 responden melakukan perjalanan hanya 1–2 kali seminggu, 27 responden melakukan perjalanan 3-4 kali seminggu, 11 responden melakukan perjalanan 5-6 kali seminggu dan hanya 10 responden menyatakan melakukan perjalanan lebih dari 6 kali seminggu. Dengan skor 1,79 dan persentase rata-rata 44,75% menunjukkan bahwa intensitas perjalanan kurang meningkat sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya.

Keadaan ini menggambarkan betapa sulitnya masyarakat melakukan aktivitas keluar daerah dalam rangka pemenuhan kebutuhan sehari-hari maupun untuk memasarkan hasil pertaniannya, akibat keterbatasan prasarana dan sarana transportasi pedesaan. Untuk mencapai kota kecamatan/pasar yang jaraknya rata-rata sekitar 12 km, masyarakat harus menempuh perjalanan lebih 2 jam pulang pergi dengan biaya yang cukup tinggi, ada juga yang memilih dengan naik kuda ataukah dengan berjalan kaki sampai ke kota kecamatan.

Keadaan ini menggambarkan betapa sulitnya masyarakat berinteraksi dengan daerah lain, sehingga kondisi perekonomian mereka cenderung mengalami stagnan. Adapun yang melakukan perjalanan diatas 5-6 kali dalam seminggu adalah masyarakat yang berprofesi sebagai pegawai dan sebagian sopir angkutan barang, sedangkan sopir yang lain menyatakan bahwa kendala dalam melakukan perjalanan setiap hari adalah tingginya tingkat kerusakan mobil yang tidak seimbang dengan pendapatan, sehingga terkadang cukup melakukan perjalanan rata-rata 3-4 kali dalam seminggu.

Atas dasar keluhan masyarakat dan kenyataan diatas maka pemerintah mulai melakukan perencanaan peningkatan kualitas jalan di Kawasan Barat Enrekang (KBE) pada tahun 2002 dan di laksanakan pada tahun 2003, 2004, dan 2005 secara bertahap, dari konstruksi lapis penetrasi yang rusak berat menjadi pengaspalan jalan dengan konstruksi lapis permukaan jalan Hot Mix dan konstruksi jalan beton.

Setelah peningkatan kualitas Jalan Lingkar Barat Enrekang dilaksanakan, intensitas perjalanan masyarakat mengalami peningkatan yang cukup bervariasi setiap individu. Maksud perjalanan yang dilakukan adalah dalam rangka kegiatan ekonomi, yakni melakukan perjalanan ke pasar untuk menjual hasil komoditi

mereka dan sekaligus berbelanja untuk pemenuhan kebutuhan rumah tangga. Beberapa penduduk yang melakukan perjalanan dengan tujuan ketempat kerja, seperti para pegawai negeri yang bekerja sebagai guru dan pegawai Kantor Kecamatan, dan sebagian bepergian untuk mengunjungi sanak keluarga serta aktifitas sosial lainnya.

Kondisi tersebut diatas merupakan tujuan utama pemerintah agar misi percepatan pengembangan Kawasan Barat Enrekang dapat menciptakan arus pergerakan manusia, barang dan jasa, aktivitas masyarakat lebih meningkat sehingga produktivitas komoditi petani dapat dikembangkan dalam mencapai peningkatan penghasilan dan kesejahteraan. Tingkat intensitas perjalanan responden dalam seminggu setelah jalan lingkar kawasan barat ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel IV.4 berikut:

TABEL IV.4
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP INTENSITAS
PERJALANAN SESUDAH JALAN LINGKAR DITINGKATKAN
KUALITASNYA

Intensitas Melakukan Perjalanan dalam Seminggu	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
A	b	c	d	e	f	g
> 6 kali	4	30	30.00	120	1.200	30.00
5 – 6 kali	3	48	48.00	144	1.440	36.00
3 – 4 kali	2	13	13.00	26	0.260	6.50
1 - 2 kali	1	9	9.00	9	0.090	2.25
Jumlah		100	100		2.99	74.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.4 menunjukkan bahwa tingkat intensitas perjalanan dalam seminggu cukup bervariasi. Responen yang melakukan perjalanan di atas 6 kali sebanyak 30 responden, yang melakukan perjalanan 5-6 kali sebanyak 48 responden, yang melakukan perjalanan 3-4 kali 13 responden, dan 9 responden yang melakukan perjalanan hanya 1-2 kali.

Intensitas perjalanan mulai meningkat setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya. Peningkatan ini disebabkan meningkatnya aktivitas responden dalam

melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Responden yang berprofesi sebagai pedagang pengumpul dan pengusaha semakin meningkat untuk memenuhi kebutuhan penduduk kawasan, misalnya distribusi pupuk, bibit dan obat-obatan. Sementara responden yang berprofesi sebagai petani yakni melakukan perjalanan untuk membeli kebutuhan pokok sehari-hari di pasar dan bahan-bahan produksi serta aktivitas lainnya.

Responden yang melakukan perjalanan 1-2 kali seminggu sebanyak 9 responden, adalah mereka yang tinggal di ruas jalan tani (jalan tanah) dimana jaringan/akses jalannya untuk menghubungkan jalan lingkar masih cukup jauh.

Hasil kajian intensitas perjalanan diatas, yakni nilai sekor sebesar 2,99 dengan persentase rata-rata perjalanan sebesar 74,75%, menunjukkan bahwa setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ternyata cukup berpengaruh baik terhadap tingkat intentitas perjalanan masyarakat.

4.2.2 Waktu Tempuh

Waktu tempuh untuk melakukan perjalanan ke ibu kota Kecamatan sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ternyata cukup bervariasi. Hal ini sangat dipengaruhi oleh kondisi prasarana transportasi dan jenis moda yang digunakan. Tanggapan masyarakat tentang waktu perjalanan ke kota kecamatan sebelum peningkatan jalan lingkar dapat dilihat pada Tabel berikut.

TABEL IV.5
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP WAKTU PERJALANAN
SEBELUM JALAN LINGKAR DITINGKATKAN KUALITASNYA

Waktu perjalanan ke Ibu Kota Kecamatan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
< 30 Menit	4	7	7.00	28	0.280	7.00
30 mnt s/d 60 mnt	3	19	19.00	57	0.570	14.25
60 mnt s/d 90 mnt	2	44	44.00	88	0.880	22.00
> 90 menit	1	30	30.00	30	0.300	7.50
Jumlah		100	100		2.03	50.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.5 menunjukkan bahwa 44 responden menyatakan menempuh perjalanan 60-90 menit untuk mencapai kota kecamatan/pasar, 30 responden menyatakan mencapai kota kecamatan/pasar dalam waktu lebih dari 90 menit, responden yang menggunakan waktu yang cukup lama adalah responden yang tempat tinggalnya jauh dari jalan desa dimana harus berjalan kaki terlebih dahulu sebelum mendapatkan kendaraan di ruas jalan lingkar, dan adapula yang tinggal disekitar jalan lingkar tetapi lebih memilih berjalan kaki lebih awal sambil menunggu kendaraan angkutan.

Sebanyak 19 responden menyatakan menempuh perjalanan dengan waktu 30-60 menit dan ada 7 responden hanya menempuh lebih kecil dari 30 menit, responden ini kebanyakan sudah memiliki kendaraan roda 2 dan tempat tinggalnya di jalur ruas jalan lingkar. Sekor yang didapat sebesar 2,03 dengan persentase 50,75%, menggambarkan bahwa banyaknya waktu yang terbuang di perjalanan akibat kondisi jalan yang kurang baik.

Faktor lain yang mempengaruhi percepatan perjalanan kawasan barat menuju Ibu Kota Kecamatan Alla menjadi terlambat adalah permukaan penampang jalan yang kurang lebar utamanya daerah-daerah tikungan dan tanjakan. Dari hasil wawancara dengan Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Enrekang, (lihat lampiran halaman 127 A.8) mengemukakan bahwa salah satu alasan percepatan jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya karena masih rendahnya aktifitas dan intensitas masyarakat dalam melakukan perjalanan akibat tingginya waktu tempuh perjalanan untuk melewati jalan lingkar Barat Enrekang menuju Ibu kota Kecamatan atau ke pasar .

Berdasarkan pada Tabel IV.6 menunjukkan bahwa 53 responden menyatakan waktu tempuh yang digunakan lebih kecil atau sama dengan 30 menit adalah responden yang tinggal disekitar pinggir jalan lingkar kawasan dan sebagian juga yang tinggal diluar ruas jalan lingkar tetapi sudah memiliki kendaraan sendiri, 34 responden menjawab waktu tempuh hanya 30-60 menit adalah responden yang menggunakan kendaraan umum/angkutan. Sebanyak 13 responden menyatakan waktu tempuh yang digunakan 60-90 menit adalah responden yang tempat tinggalnya di ruas jalan desa kemudian mengganti jenis moda pada saat tiba di jalan lingkar menuju Ibu kota kecamatan atau ke pasar.

TABEL IV.6
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP WAKTU PERJALANAN
SESUDAH JALAN LINGKAR DITINGKATKAN KUALITASNYA

Waktu perjalanan ke Ibu Kota Kecamatan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
A	b	c	d	e	f	g
< 30 Menit	4	53	53.00	212	2.120	53.00
30 mnt s/d 60 mnt	3	34	34.00	102	1.020	25.50
60 mnt s/d 90 mnt	2	13	13.00	26	0.260	6.50
> 90 menit	1		-	0	-	-
Jumlah		100	100		3.40	85.00

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Waktu yang digunakan untuk melakukan perjalanan ke kota kecamatan/pasar rata-rata menjawab lebih kecil atau sama dengan 30 menit dengan jarak 10-15 km, atau dengan kecepatan sekitar 24-30 km/jam. Dengan kecepatan tersebut menggambarkan bahwa kondisi jalan sudah cukup optimal dalam mendukung kecepatan pergerakan angkutan umum dalam skala ukuran jalan lokal kabupaten.

Sekor yang didapat sebesar 3,4 dengan persentase rata-rata 85% menunjukkan bahwa dengan meningkatnya kualitas jalan lingkaran barat Kabupaten Enrekang, ternyata sangat berpengaruh baik dalam menurunkan waktu tempuh perjalanan masyarakat dalam melakukan aktivitas di Ibu Kota Kabupaten, Kecamatan dan ke pasar.

4.2.3 Kemudahan Mendapat Angkutan

Untuk lebih memudahkan mendapatkan kendaraan angkutan umum dan barang tentu sangat dipengaruhi dari tingkat aktivitas suatu daerah dan jumlah angkutan umum yang melayaninya. Bilamana parasarana dan sarana kurang menunjang tentu mobilitas mereka juga akan menurun, yang pada akhirnya akan mempengaruhi tingkat pendidikan, kesehatan, kualitas hasil panen dan penghasilan penduduk. Untuk mengetahui berapa besar tingkat kemudahan dalam mendapatkan angkutan umum dan barang sebelum jalan lingkaran ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat tanggapan responden pada Tabel IV.7.

Berdasarkan Tabel IV.7 menunjukkan bahwa mayoritas responden menyatakan susah dalam memperoleh angkutan umum, bahkan tidak satupun responden yang menjawab sangat mudah, 40 responden menyatakan sangat susah dan 45% menyatakan susah untuk mendapatkan angkutan umum dan angkutan barang sebelum jalan lingkar tersebut di tingkatkan.

TABEL IV.7
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KEMUDAHAN MENDAPAT
ANGKUTAN UMUM DAN BARANG SEBELUM JALAN LINGKAR
DI TINGKATKAN KUALITASNYA

Kemudahan Mendapat Angkutan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Sangat Mudah	4		-	0	-	-
Cukup Mudah	3	15	15.00	45	0.450	11.25
Susah	2	45	45.00	90	0.900	22.50
Sangat Susah	1	40	40.00	40	0.400	10.00
Jumlah		100	100		1.75	43.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Alasannya disebabkan karena jalannya sudah banyak yang rusak berat sehingga alat angkutan umum dan barang kebanyakan menunggu penumpang di daerah perkampungan yang datar, 15 responden menyatakan cukup mudah adalah responden yang tempat tinggalnya di sekitar daerah datar yang dekat dengan kantor desa Baroko sebagai tempat parkir kendaraan umum menunggu penumpang yang akan melanjutkan perjalanan keluar dari desa Baroko dan sekitarnya. Gambaran umum dari hasil olahan data atas tanggapan responden sebelum jalan lingkar ditingkatkan menunjukkan sekor 1,75 dan persentase rata-rata sebesar 43,75%, hal ini menggambarkan bahwa betapa susahya mendapatkan kendaraan angkutan sebelum jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya.

Selain tanggapan responden lewat kuesioner juga dilakukan wawancara dengan Kepala Bidang Tanaman Pangan pada Dinas Pertanian, (lihat lampiran halaman 129, B.3) menyatakan bahwa salah satu penyebab rendahnya kualitas dan kuantitas hasil pertanian di kawasan jalan lingkar barat sebelum jalan tersebut di

tingkatkan adalah karena terbatasnya sarana angkutan umum dan barang yang melayani pengangkutan hasil pertanian dalam menjangkau tempat-tempat pemasaran, sehingga terkadang hasil panen membusuk di karenakan terbatasnya moda angkutan barang dan penumpang.

Tanggapan responden tentang kemudahan mendapat angkutan setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini:

TABEL IV.8
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP KEMUDAHAN MENDAPAT
ANGKUTAN UMUM DAN BARANG SESUDAH JALAN LINGKAR
DI TINGKATKAN KUALITASNYA

Kemudahan Mendapat Angkutan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Sangat Mudah	4	37	37.00	148	1.480	37.00
Cukup Mudah	3	56	56.00	168	1.680	42.00
Susah	2	7	7.00	14	0.140	3.50
Sangat Susah	1		-	0	-	-
Jumlah		100	100		3.30	82.50

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.8 menunjukkan bahwa ada 56% responden yang menjawab cukup mudah dan 37% responden yang menjawab sangat mudah mendapatkan kendaraan angkutan umum dan barang setelah jalan lingkar tersebut ditingkatkan kualitasnya, alasannya karena meningkatnya volume angkutan barang dan angkutan umum (mikrolet) melayani penduduk kawasan barat Enrekang, sehingga pada saat dibutuhkan, kendaraan tersebut mudah didapatkan. Disamping itu dengan adanya sarana angkutan alternatif (ojek) yang setiap saat siap mengantar ketempat tujuan sehingga membuat mereka merasa sangat mudah mendapatkan angkutan umum.

Sebanyak 56 responden menyatakan cukup mudah mendapatkan angkutan, karena merasa setiap akan berpergian pasti mendapatkan tempat, dan tidak perlu menunggu lama, apalagi jika menggunakan ojek, sementara 7 responden yang

menjawab susah mendapatkan angkutan umum, disebabkan tempat tinggal mereka jauh dari ruas jalan lingkar kawasan.

Data analisis diatas menggambarkan bahwa setelah jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya ternyata mendapat skor 3,3 atau sebesar 82,5%, berarti tingkat kemudahan mendapatkan angkutan umum dan angkutan barang sangat berpengaruh baik. Hal tersebut dapat dilihat dari hasil survei tentang aktivitas angkutan penumpang dan barang dalam melayani kebutuhan transportasi kawasan, seperti pada ga Gambar 4.1 dan 4.2 berikut:



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4.1
MODA ANGKUTAN PENUMPANG



GAMBAR 4.2
MODA ANGKUTAN BARANG

4.2.4 Kepemilikan Kendaraan

Salah satu indikator dari peningkatan pendapatan masyarakat setempat dapat dilihat dari perkembangan kepemilikan kendaraan, mobilitas, dan peningkatan produktifitas membuat sebagian masyarakat merasa perlu melengkapi kebutuhan pergerakannya dengan memiliki kendaraan pribadi.

Berdasarkan Tabel IV.9 dibawah menunjukkan bahwa mayoritas responden tidak memiliki kendaraan sebelum jalan lingkar ditingkatkan yakni sebesar 77 responden, sedangkan yang memiliki sepeda motor ada 18 responden dan yang memiliki mobil ada 4 responden, dan yang memiliki kendaraan sepeda hanya 1 responden, dengan alasan bahwa sepeda tidak bisa digunakan pada daerah pegunungan.

Tabel IV.9 menunjukkan sekor kepemilikan kendaraan sebelum jalan lingkar ditingkatkan adalah sebesar 1,49 atau sebesar 37,25%, angka ini memperlihatkan bahwa tingkat kepemilikan kendaraan sangat kurang, dan sebagian responden beralasan bahwa biaya pemeliharaan kendaraan jauh lebih besar dari pada penghasilannya, karena kondisi jalan lingkar pada saat itu belum efektif untuk dilalui kendaraan, bila hal itu dipaksakan akan menimbulkan biaya pemeliharaan kendaraan yang cukup tinggi khususnya kendaraan roda empat.

Kepemilikan kendaraan roda empat lebih banyak ditentukan dari faktor kebutuhan dan jenis aktivitas seseorang, sementara masyarakat petani yang tinggal di perdesaan menganggap bahwa memiliki kendaraan roda empat adalah hal yang belum menjadi kebutuhan pokok, karena aktivitas sehari-hari cukup dengan memiliki kendaraan roda dua, walaupun dari sisi kemampuan sudah mencukupi.

TABEL IV.9
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP TINGKAT KEPEMILIKAN
KENDARAAN SEBELUM JALAN LINGKAR DITINGKATKAN
KUALITASNYA

Tingkat Kepemilikan Kendaraan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Mobil	4	4	4.00	16	0.160	4.00
Sepeda Motor	3	18	18.00	54	0.540	13.50
Sepeda	2	1	1.00	2	0.020	0.50
Tidak Punya	1	77	77.00	77	0.770	19.25
Jumlah		100	100		1.49	37.25

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.10 menunjukkan bahwa, sekor yang didapat ternyata hanya 2,34 dengan persentase 58,5%. Hal ini menunjukkan bahwa setelah peningkatan kualitas jalan lingkar dilaksanakan, ternyata kepemilikan kendaraan masih kurang berimplikasi baik, khususnya tingkat kepemilikan kendaraan roda empat, walaupun kepemilikan kendaraan sepeda motor mengalami kenaikan.

Disamping pengusaha angkutan umum dan barang dari luar sudah banyak yang beroperasi di dalam kawasan jalan lingkar setelah kualitas jalannya ditingkatkan, membuat masyarakat merasa lebih mudah dan murah jika menggunakan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke kota/pasar, faktor inilah yang membuat tingkat kepemilikan kendaraan masih kurang berpengaruh terhadap peningkatan kualitas jalan di kawasan pertanian.

Tetapi bila dibandingkan dengan kehidupan di perkotaan adalah hal yang sudah menjadi kebutuhan memiliki kendaraan roda empat bila kemampuan sudah mencukupi karena sudah merupakan kebutuhan pokok yang dibentuk oleh suasana perkotaan dan ditunjang dari jenis aktivitas perkotaan dan lingkungannya.

TABEL IV.10
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP
TINGKAT KEPEMILIKAN KENDARAAN
SESUDAH JALAN LINGKAR DITINGKATKAN KUALITASNYA

Tingkat Kepemilikan Kendaraan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	B	c	d	e	F	g
Mobil	4	11	11.00	44	0.440	11.00
Sepeda Motor	3	48	48.00	144	1.440	36.00
Sepeda	2	5	5.00	10	0.100	2.50
Tidak Punya	1	36	36.00	36	0.360	9.00
Jumlah		100	100		2.34	58.50

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

4.2.5 Ongkos Angkutan

Hasil wawancara dengan Kepala Bidang Tanaman Pangan pada Dinas Pertanian Kabupaten Enrekang (lihat lampiran halaman 129 B.4) menyatakan bahwa sebelum jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang ditingkatkan kualitas jalannya, beban masyarakat dalam menanggung biaya angkutan sangat tinggi dan resiko yang paling besar dirasakan oleh petani bilamana datangnya musim hujan dan waktu panen yang bersamaan. Menurut sebagian petani bahwa bilamana musim itu bersamaan datang, maka kebanyakan hasil komoditi tidak di panen

karena ongkos angkutan komoditi sudah tidak seimbang dengan harga pasaran akibat tingginya harga ongkos angkutan. Tingginya ongkos angkutan menyebabkan tingkat musim tanam dalam setahun rata-rata hanya satu kali dan maksimal dua kali.

Berdasarkan Tabel IV.11 menunjukkan bahwa 44 responden menyatakan bahwa ongkos angkutan barang komoditi menuju pasar lebih besar Rp.25.000. 35 responden menyatakan ongkos angkut antara Rp 20.000-Rp 25.000, 12 responden menyatakan ongkos angkut lebih kecil dari Rp.15.000, dan 9 responden menyatakan bahwa ongkos angkutan barang antara Rp.15.000 s/d Rp.20.000.

Tanggapan responden terhadap ongkos angkutan sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel IV berikut:

TABEL IV.11
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP ONGKOS ANGKUTAN
SEBELUM JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Ongkos Angkutan Komoditi Dalam 1 Karung = (50 kg)	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	G
< Rp.15.000	4	12	12.00	48	0.480	12.00
Rp.15.000 - Rp20.000	3	9	9.00	27	0.270	6.75
Rp.20.000 - Rp25.000	2	35	35.00	70	0.700	17.50
> Rp. 25.000	1	44	44.00	44	0.440	11.00
Jumlah		100	100		1.89	47.25

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Tabel tersebut menggambarkan bahwa ongkos angkut dirasakan sangat mahal sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ditandai dengan capaian sekor hanya 1,89 dengan persentase rata-rata 47,25%. Sedangkan dari hasil wawancara langsung dengan beberapa petani dan pedagang (lihat lampiran halaman 123, E.1) bahwa ongkos angkut hasil panen sebelum jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya rata-rata berkisar Rp.15.000-Rp.20.000 dalam satu karung (50 kg), sedangkan kalau musim hujan, biaya angkutan naik berkisar Rp.25.000-Rp 30.000, penyebabnya adalah selain beban muatan terbatas juga resiko

kerusakan moda angkutan harus diperhitungkan, khususnya biaya pemeliharaan angkutan.

Biaya tersebut sudah termasuk biaya transpor manual dari kebun ke pinggir jalan dengan menggunakan kendaraan kuda dan manusia, kemudian dilanjutkan dengan angkutan mobil menuju ke pasar atau terminal agribisnis. Atas dasar harga yang bervariasi tersebut, maka biaya angkut hasil panen dapat dirata-ratakan dengan menjumlahkan angka variasinya kemudian dibagi dengan jumlah frekuensinya $(15.000 + 20.000 + 25.000 + 30.000)/4$ sehingga didapat harga rata-rata sebelum jalan lingkar ditingkatkan sebesar Rp.22.500 per karung (50 kg).

Secara umum dari jawaban responden memberikan gambaran bahwa biaya angkutan dirasakan mahal dan membebani ekonomi mereka karena hasil produksi pertanian mereka yang akan dijual di pasar sudah tidak seimbang dengan biaya yang harus dikeluarkan untuk membayar ongkos angkutan dan ongkos produksi.

Kebijakan pemerintah dalam meningkatkan kualitas Jalan Lingkar Barat Enrekang adalah bermaksud untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan, sehingga hasil komoditi dari sentra-sentra produksi masyarakat akan mudah untuk didistribusikan dan dipasarkan keluar daerah, selain itu faktor produksi dan kebutuhan masyarakat mudah diperoleh dengan harga yang kompetitif.

Jawaban responden terhadap ongkos angkutan setelah jalan lingkar kawasan ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

TABEL IV.12
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP ONGKOS ANGKUTAN
SETELAH JALAN LINGKAR DI INGGATKAN

Ongkos Angkutan Komoditi Dalam 1 Karung = (50 kg)	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
< Rp.15.000	4	41	41.00	164	1.640	41.00
Rp.15.000 - Rp20.000	3	46	46.00	138	1.380	34.50
Rp.20.000 - Rp25.000	2	13	13.00	26	0.260	6.50
> Rp. 25.000	1		-	0	-	-
Jumlah		100	100		3.28	82.00

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel IV.12 menunjukkan bahwa 41 responden menyatakan bahwa ongkos angkutan barang lebih kecil dari Rp.15.000, 46 responden menjawab antara Rp15.000-Rp20.000, 13 responden menyatakan ongkos angkutan antara Rp20.000 - Rp25.000, dan tidak ada yang menjawab diatas harga Rp25.000.

Dengan memperhatikan tingkat penurunan ongkos angkutan tersebut, maka untuk lebih memastikan harga angkutan yang sebenarnya dilapangan yaitu dilakukan wawancara langsung kepada beberapa responden yang mewakili frekwensi < 15.000, sehingga didapat ongkos angkutan kategori minimal sebesar atau sama dengan Rp.15.000, dengan alasan bahwa pengusaha dan pedagang sudah banyak yang langsung masuk ke lokasi perkebunan melakukan transaksi dengan negosiasi harga yang cukup kompetitif.

Wawancara dengan beberapa responden (lihat lampiran halaman 133 E.2) yang mewakili frekuensi Rp.20.000–Rp.25.000, didapat ongkos angkut maksimal sebesar Rp.17.500 dalam 50 kg, dengan alasan bahwa masih ada tambahan biaya angkutan manual dari kebun ke pinggir jalan. Hasil wawancara tersebut, yakni ongkos minimal (Rp.15.000) di tambah dengan ongkos maksimal (Rp.17.500) di bagi dua sehingga didapat ongkos angkut rata-rata setelah jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya sebesar Rp. 16.250 untuk 50 Kg. Dari data hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa ongkos angkut sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya adalah sebesar Rp.22.500 dan setelah ditingkatkan kualitasnya sebesar Rp.16.250, sehingga ada penurunan harga sebesar Rp.6.250/(50 kg) atau sebesar 38,46%.

Tabel IV.12 menggambarkan bahwa sekor yang didapat atas tanggapan responden sebesar 3,28 dengan persentase sebesar 82%, menunjukkan bahwa setelah jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya ternyata sangat berpengaruh baik terhadap tingkat penurunan ongkos angkutan barang. Menurunnya ongkos angkutan umum dan barang, serta mudahnya mendapatkan angkutan disebabkan meningkatnya persaingan pengelola angkutan untuk mendapatkan penumpang, karena sudah didukung oleh kualitas prasarana transportasi yang berkualitas dan kenyamanan berlalulintas. Musim tanam yang tadinya hanya sekali setahun ternyata sudah meningkat menjadi 2-3 kali setahun.

Dengan menurunnya ongkos angkutan menuju Ibu Kota Kecamatan dan Kabupaten menyebabkan intensitas masyarakat meningkat untuk melakukan perjalanan, sehingga dapat dikatakan bahwa biaya perjalanan menjadi ukuran yang lebih baik untuk aksesibilitas dibandingkan dengan jarak dan waktu tempuh. Akhirnya, hubungan transportasi dapat dinyatakan sebagai ukuran untuk memperlihatkan mudah atau sukarnya suatu tempat dicapai. Semua ini dapat dinyatakan dalam bentuk jarak, waktu, atau biaya.

Kelancaran tingkat pelayanan angkutan barang berdasarkan hasil survei memperlihatkan bahwa tingkat pelayanan terhadap kebutuhan angkutan barang sudah meningkat setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya, ini ditandai dengan masuknya moda angkutan barang menjemput hasil komoditi petani, hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.3 dan 4.4 berikut.



Sumber: Hasil Survei 2009

GAMBAR 4.3
LAYANAN PENGANGKUTAN
ANTAR KABUPATEN DAN PROPINSI



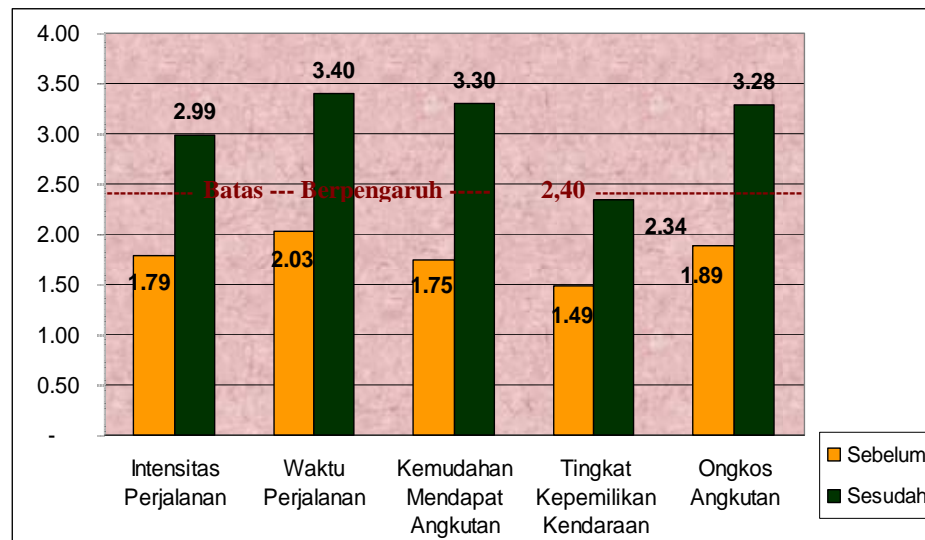
Sumber: Hasil Survei 2009

GAMBAR 4.4
LAYANAN PENGANGKUTAN
DALAM LOKASI KAWASAN PERTANIAN

Hasil skor rata-rata pada Grafik 4.5 menggambarkan bahwa peningkatan jalan lingkak cukup berpengaruh baik terhadap peningkatan aksesibilitas kawasan dengan membandingkan skor rata-rata sebelum peningkatan jalan lingkak yakni berada pada segmen (1,49–2,03) atau (37,25%-50,75%) dan setelah jalan lingkak di tingkatkan kualitasnya menunjukkan peningkatan skor rata-rata berada pada segmen (2,99–3,40) atau (74,75%-85%).

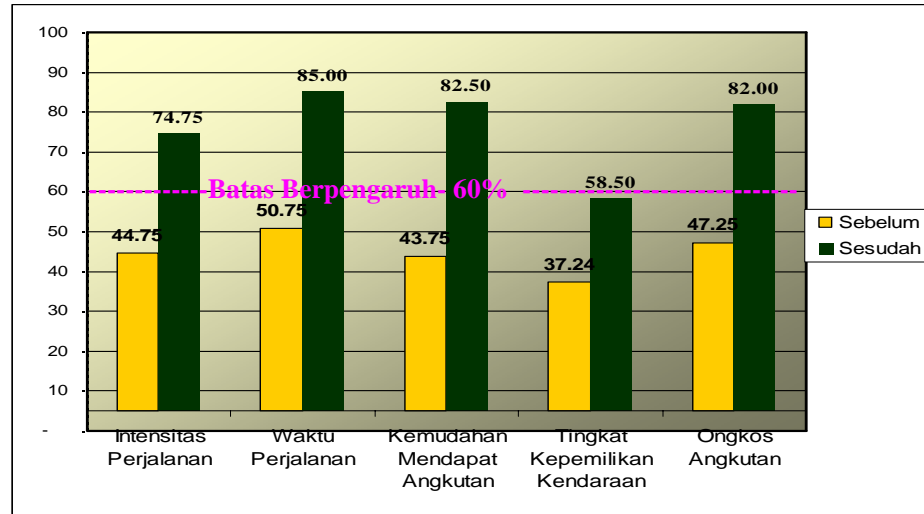
Berdasarkan angka-angka analisis dan penjelasan analisa deskriptif di atas, maka semua variabel-variabel dari faktor aksesibilitas yang sudah ditetapkan, menunjukkan keterkaitan dan pengaruh yang cukup baik, hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.5 dan 4.6 berikut.

Ditinjau dari tingkat aksesibilitas masyarakat yaitu dari sisi intensitas perjalanan masyarakat, kemudahan mendapatkan angkutan, penurunan waktu tempuh perjalanan, penurunan biaya/tarif angkutan, semuanya berpengaruh baik, sementara tingkat kepemilikan kendaraan masih dalam kategori kurang berimplikasi baik dengan skor 2,34 atau 58,5%, sementara kategori skor yang berpengaruh baik dimulai dari angka 2,40 atau 60,01% yang sudah ditentukan.



Sumber: Hasil Olahan data primer tahun 2009

GAMBAR 4.5
TINGKAT AKSESIBILITAS SEBELUM DAN SESUDAH
PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR MENURUT SEKORING



Sumber: Hasil Olahan data primer tahun 2009

GAMBAR 4.6
TINGKAT AKSESIBILITAS SEBELUM DAN SESUDAH
PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR MENURUT
PERSENTASE

Grafik tersebut menggambarkan bahwa sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ternyata aksesibilitas dan mobilitas penduduk masih kurang, misalnya intensitas, waktu perjalanan, ongkos angkutan dan kemudahan mendapat angkutan masuk dalam kategori belum meningkat. Namun setelah jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya maka persentase rata-rata jawaban responden berada pada segmen 74,75–85%, ini memperlihatkan bahwa kondisi aksesibilitas untuk beraktifitas dan mobilitas sudah meningkat, walaupun tingkat kepemilikan kendaraan masih kurang berpengaruh baik (58,5%).

Kondisi diatas akan membuat interaksi antar daerah semakin baik, sehingga hubungan akan semakin lancar. Hal ini akan menjadi daya tarik (*pull factor*) bagi Kawasan Barat Enrekang. Sehingga menjadi daya dorong (*push factor*) bagi pengusaha untuk berinvestasi ke kawasan tersebut. Dengan demikian kawasan tersebut akan berkembang dan masyarakat sekitarnya turut merasakan pembangunan untuk dapat meningkatkan produktivitasnya didalam beraktivitas, yang pada akhirnya berdampak pada peningkatan penghasilan masyarakat dan pengembangan Kawasan Barat Enrekang pada umumnya.

Aksesibilitas adalah konsep yang menghubungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Ukuran kenyamanan atau kemudahan mengenai cara lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain dan mudah atau susah nya lokasi tersebut di capai melalui sistem jaringan transportasi adalah merupakan hal yang sangat subjektif dan kualitatif. Oleh karena itu diperlukan kinerja seperti penelitian yang telah dilaksanakan telah menjawab secara nyata dengan cara kuantitatif (terukur). Meningkatnya aksesibilitas dan mobilitas penduduk suatu kawasan, ternyata tidak terlepas dari investasi infrastruktur yang baik. Hal ini dapat dilihat dari hasil survei di lokasi penelitian menggambarkan infrastruktur yang berkualitas seperti terlihat pada Gambar berikut ini:



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4.7
KONSTRUKSI JALAN HOTMIX
PADA KAWASAN JALAN LINGKAR



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4.8
KONSTRUKSI JALAN BETON
PADA KAWASAN JALAN LINGKAR

4.3 Luasan dan Nilai/Harga Lahan

Seperti pada bab terdahulu telah dijelaskan bahwa batasan substansi tentang pengertian pengembangan guna lahan secara spasial tidak dibahas, mengingat kawasan tersebut hanya diperuntukkan untuk kawasan pertanian. Lahan pertanian bagi masyarakat kawasan barat Enrekang merupakan asset yang sangat bernilai, karena lahan pertanian yang mereka miliki adalah satu-satunya tumpuan keberlanjutan penghidupan mereka, karena mayoritas penduduk kawasan adalah petani.

4.3.1 Luasan Pemanfaatan Lahan

Berdasarkan hasil pengambilan data sekunder dan wawancara dengan koordinator penyuluh pertanian Kecamatan Alla (lihat lampiran halaman 130 B.9) menyatakan bahwa ada 5 desa binaan yang cukup merasakan dampak/pengaruh jalan lingkar kawasan barat setelah ditingkatkan kualitasnya antara lain; Desa Baroko, Benteng Alla, Benteng Alla Utara, Patongloan, dan desa Tongko, ke lima desa tersebut adalah merupakan bagian dari wilayah kawasan barat dan wilayah penelitian.

Adapun luas pemanfaatan lahan dari lima desa penelitian yang ada di kawasan Barat Enrekang menurut data dari Balai Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla, dapat dilihat pada Tabel IV.13 berikut:

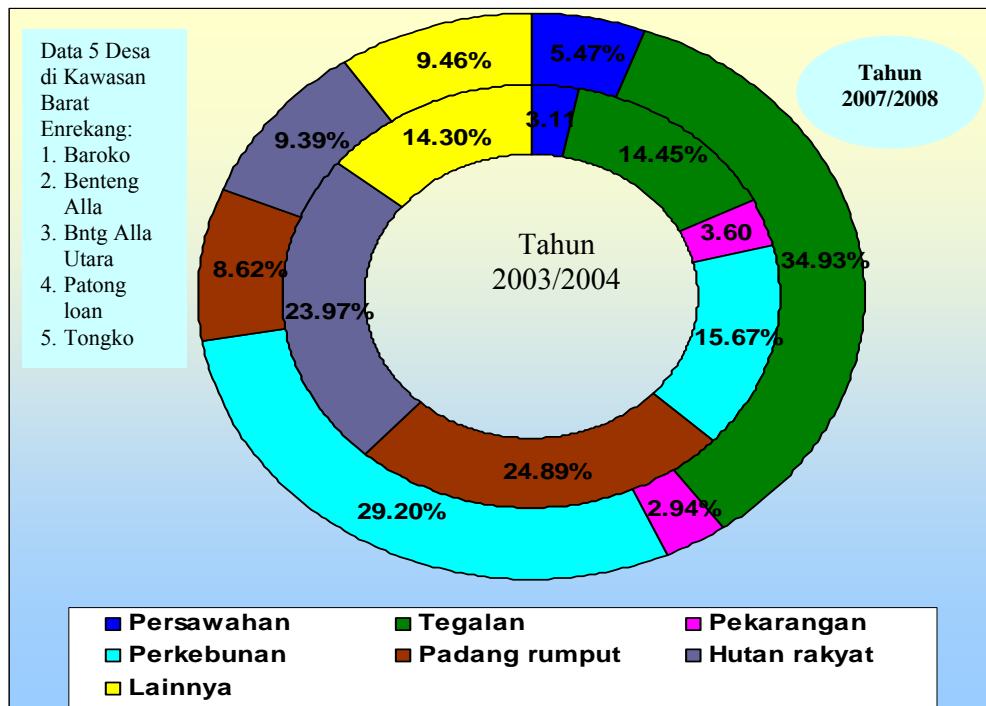
TABEL IV. 13
PERUBAHAN PEMANFAATAN LAHAN PADA KAWASAN
JALAN LINGKAR SEBELUM DAN SESUDAH
PENINGKATAN KUALITAS JALAN

No	Jenis Tanah	2003 / 2004		2007 / 2008		PENINGKATAN (%)
		Luas (ha)	(%)	Luas (ha)	(%)	
1	Persawahan	145.00	3.11	255.00	5.47	2.36
2	Tegalan	674.00	14.45	1,629.00	34.93	20.48
3	Pekarangan	168.00	3.60	137.00	2.94	(0.66)
4	Perkebunan	731.00	15.67	1,362.00	29.20	13.53
5	Padang Rumput	1,161.00	24.89	402.00	8.62	(16.27)
6	Hutan rakyat	1,118.00	23.97	438.00	9.39	(14.58)
7	Tanah Lainnya	667.00	14.30	441.00	9.46	(4.85)
Jumlah		4,664.00	100.00	4,664.00	100.00	

Sumber: Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla 2009

Berdasarkan Tabel IV.13 menunjukkan bahwa pemanfaatan lahan tegalan dari 674 ha (14,45%) pada tahun 2003/2004, menjadi 1.629 ha (34,93%) atau naik sebesar 955 ha (20,48%) pada tahun 2007/2008. Lahan perkebunan dari 731 ha (15,67%) menjadi 1.362 ha (29,2%) atau naik sebesar 631 ha (13,53%) dan lahan persawahan 145 ha (3,11%) menjadi 255 ha (5,47%), berarti ada kenaikan sebesar (2,36%) pada tahun 2007/2008.

Pada gambar 4.9 menunjukkan bahwa dengan adanya peningkatan kualitas jalan lingkar, ternyata cukup berpengaruh terhadap peningkatan perubahan lahan pertanian, tanah yang tadinya tidak produktif, berupa padang rumput dan semak-semak telah dimanfaatkan menjadi lahan produktif dengan menjadikannya lahan perkebunan dan tegalan.



Sumber: Data Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla, 2009

GAMBAR 4.9
PEMANFAATAN LAHAN KAWASAN
JALAN LINGKAR SEBELUM DAN SESUDAH PENINGKATAN
KUALITAS JALAN LINGKAR

Pemanfaatan lahan tahun 2003 berupa padang rumput sebesar 24,89% menjadi 8,62% pada tahun 2008, dan hutan rakyat dari 23,97% berubah menjadi 9,39%, lahan lainnya dari 14,30% menjadi 9,46%, menunjukkan bahwa perubahan manfaat lahan tersebut sebagian besar berubah menjadi lahan tegalan dan lahan perkebunan, sehingga dapat disimpulkan bahwa setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ternyata dapat memberikan dampak yang cukup besar terhadap peningkatan pemanfaatan lahan untuk pertanian.

Dalam pembangunan jangka panjang, pengembangan tanaman pangan dan perkebunan perlu terus ditingkatkan guna mendukung ketahanan pangan masyarakat, baik pada tingkat lokal maupun tingkat nasional, disamping untuk meningkatkan gizi masyarakat melalui penganekaragaman jenis bahan pangan.

Peningkatan pemanfaatan lahan dari non produktif (lahan tidur) menjadi produktif, juga dapat dilihat dari jawaban responden sebagai dasar untuk menguatkan/mendukung hasil sekunder diatas. Pada Tabel IV.14 menunjukkan bahwa, responden yang menyatakan pemanfaatan lahan tidur diatas 1 ha sebanyak 4 responden. Sekitar 14 responden membuka lahan tidur sebesar 0,5–1 ha, 17 responden menyatakan berubah dibawah 0,5 ha, dan 65 responden menyatakan tidak ada perubahan lahan kosong sebelum jalan lingkar ditingkatkan. Kurangnya minat masyarakat untuk membuka lahan tegalan dan perkebunan disebabkan karena penghasilan yang didapatkan setelah panen masih sangat rendah yang disebabkan oleh beberapa hambatan dan kendala antara lain; sulitnya distribusi penunjang produksi seperti pupuk, bibit dan obat-obatan, tingginya ongkos angkutan sehingga harga komoditi hasil pertanian menjadi murah.

Perhatian khusus yang dilakukan pemerintah dalam pengembangan sub sektor tanaman pangan dan perkebunan adalah peningkatan produktivitas yang dapat dilaksanakan melalui peningkatan kualitas infrastruktur khususnya prasarana transportasi. Upaya ini dilakukan dengan pertimbangan bahwa dengan meningkatnya pemanfaatan lahan perkebunan dan tanaman pangan ternyata dapat memberikan kontribusi yang cukup besar pada sektor pertanian karena beberapa komoditi memberikan sumbangan yang cukup besar terhadap pangsa pasar produk pada sektor pertanian.

Perolehan angka sekor 1,57 atau 39,25 persen menunjukkan bahwa perubahan lahan tidur menjadi lahan produktif kurang berpengaruh baik sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya. Lihat Tabel IV.14 berikut:

TABEL IV.14
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PERUBAHAN LAHAN
TIDUR MENJADI LAHAN PRODUKTIF SEBELUM JALAN
LINGKAR DI TINGKATKAN

Perubahan Lahan Tidur Menjadi Lahan Produktif	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	G
Berubah > 1 ha	4	4	4.00	16	0.160	4.00
Berubah 0,5 s/d 1 ha	3	14	14.00	42	0.420	10.50
Berubah < 0,5 ha	2	17	17.00	34	0.340	8.50
Tidak ada perubahan	1	65	65.00	65	0.650	16.25
Jumlah		100	100		1.57	39.25

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Tanggapan responden terhadap berapa besar tingkat perubahan lahan tidur berubah menjadi lahan produktif dikawasan jalan lingkar, dapat dilihat pada Tabel IV.15. Tabel tersebut menggambarkan bahwa jawaban yang menyatakan lahan pertaniannya berubah > 1 ha sebanyak 31 responden, yang menyatakan berubah dari 0,5 ha–1 ha sebanyak 35 responden, dan yang menjawab berubah < 0,5 ha sebanyak 24 responden, sedangkan yang menjawab tidak ada perubahan adalah sebesar 10 responden. Meningkatnya perubahan lahan tidur menjadi lahan produktif disebabkan karena lancarnya aksesibilitas dan resiko akan kegagalan panen yang ditanggung oleh petani semakin kecil.

Berdasarkan Tabel IV.15 menunjukkan bahwa jawaban yang menyatakan lahan pertaniannya berubah > 1 ha sebanyak 31 responden, yang menyatakan berubah dari 0,5 ha–1 ha sebanyak 35 responden, dan yang menjawab berubah < 0,5 ha sebanyak 24 responden, sedangkan yang menjawab tidak ada perubahan adalah sebesar 10 responden. Meningkatnya perubahan lahan tidur menjadi lahan produktif disebabkan karena lancarnya aksesibilitas dan resiko akan kegagalan

panen yang di tanggung oleh petani semakin kecil, lebih jelasnya lihat Tabel IV.15 berikut.

TABEL IV.15
TANGGAPAN RESPONDEN TERHADAP PERUBAHAN LAHAN
TIDUR MENJADI LAHAN PRODUKTIF
SETELAH JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Perubahan Lahan Tidur Menjadi Lahan Produktif	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	G
Berubah > 1 ha	4	31	31.00	124	1.240	31.00
Berubah 0,5 s/d 1 ha	3	35	35.00	105	1.050	26.25
Berubah < 0,5 ha	2	24	24.00	48	0.480	12.00
Tidak ada perubahan	1	10	10.00	10	0.100	2.50
Jumlah		100	100		2.87	71.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Responden yang menjawab tidak ada pembukaan lahan baru, dengan alasan bahwa jaringan jalannya jauh dari kawasan jalan lingkar, juga keterbatasan kepemilikan lahan untuk dikembangkan. Jawaban responden pada tabel diatas menggambarkan bahwa tingkat perubahan lahan tidur menjadi lahan produktif cukup berimplikasi setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ditandai dengan sekor 2,87 atau rata-rata 71,75 persen.

Hasil analisis diatas menunjukkan bahwa, sesuai dengan visi Kabupaten Enrekang tentang konsep pengembangan agropolitan yang mandiri dan berwawasan lingkungan dikaitkan dengan konteks pemanfaatan lahan dari non produktif menjadi produktif, ternyata sangat ditentukan oleh investasi infrastruktur yang berbasis perdesaan. Oleh karena itu sistem jaringan transportasi, jaringan jalan, moda transportasi serta interkoneksi sistem jaringan secara regional harus dirancang secara terpadu dengan sistem kota-kota tani, dalam pengertian bahwa jaringan jalan yang direncanakan harus sebanding dengan layanan luas lahan produktif.

Pemanfaatan lahan produktif yang dimaksud adalah mengelola lahan-lahan kosong menjadi lahan pertanian khususnya sub-sektor tanaman pangan dan

perkebunan dengan konsep pengembangan wilayah dengan basis pengembangan kota-kota pertanian atau yang lebih dikenal dewasa ini dengan Agropolitan yang berwawasan lingkungan. Pemanfaatan lahan tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.10 berikut:



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4. 10
PEMANFAATAN DAN PENINGKATAN LAHAN PERTANIAN

4.3.2 Nilai Lahan/Harga Lahan

Nilai lahan di kawasan jalan lingkar barat Enrekang sangat di pengaruhi oleh tingkat kemudahan jangkauan (aksesibilitas) untuk datang/pergi ke/dari lokasi tersebut atau kepasar, sedangkan tingkat kesuburan lahan pertanian masyarakat dapat diupayakan dengan mekanisasi pertanian dan intensifikasi pertanian, sehingga nilai lahan pada kawasan tersebut sangat ditentukan oleh tingkat aksesibilitasnya.

Menurut Kepala Desa Baroko (lihat lampiran halaman 132 D.1) bahwa transaksi terhadap nilai lahan/harga lahan sebelum jalan lingkar ditingkatkan masih sangat rendah. Nilai lahan/harga lahan masyarakat tergantung jarak dari pinggir ruas jalan lingkar, semakin dekat dengan ruas jalan, harganya lebih meningkat.

Tanggapan responden pada Tabel IV.6 menunjukkan bahwa, 47 responden menyatakan harga tanah meningkat 10-50%, 38 responden menyatakan tidak ada peningkatan, 12 responden menyatakan meningkat 50-100%, dan 3 responden menyatakan ada peningkatan harga diatas 100%. Persentase rata-rata responden

sebesar 45% dengan skor 1,8 menunjukkan bahwa nilai/harga lahan kurang meningkat sebelum jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya.

Tanggapan responden terhadap nilai/harga lahan sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel IV.6 berikut:

TABEL IV.16
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP NILAI/HARAG LAHAN
SEBELUM JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Perubahan Nilai/Harga Lahan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Meningkat > 100 %	4	3	3.00	12	0.120	3.00
Meningkat 50 - 100 %	3	12	12.00	36	0.360	9.00
Meningkat 10 % - 50 %	2	47	47.00	94	0.940	23.50
Tidak Berubah / Tetap	1	38	38.00	38	0.380	9.50
Jumlah		100	100		1.80	45.00

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Nilai lahan (*land value*) adalah suatu penilaian atas lahan didasarkan pada kemampuan lahan secara ekonomis dalam hubungannya dengan produktivitas dan strategi ekonominya. Sedangkan harga lahan adalah penilaian atas lahan yang diukur berdasarkan harga nominal dalam satuan uang untuk satuan luas pada pasaran lahan (Yunus, 1999:89).

Apabila masalah nilai lahan di kaitkan dengan daerah pertanian misalnya maka variasi nilai lahan banyak tergantung pada kesuburan dan derajat aksesibilitasnya, karena semakin tinggi aksesibilitasnya semakin tinggi pula nilai lahannya dan biasanya hal ini akan dikaitkan dengan permintaan konsumen dan kelancaran mobilitas produksinya.

Pada Tabel IV.17 menunjukkan, 49 responden menyatakan harga tanah meningkat antara 50%-100%, karena tanah yang tadinya kurang produktif berubah menjadi lahan yang sangat produktif setelah jalan tersebut ditingkatkan, 41 responden menyatakan sangat meningkat lebih dari 100% dengan alasan, bahwa banyak lahan tidur yang kurang bernilai telah berubah fungsi menjadi lahan produktif dan mudah dijangkau, 10 responden menyatakan kurang

meningkat, dengan alasan bahwa lokasi lahannya agak jauh dari ruas jalan lingkar dan belum ada jaringan jalannya, kurang subur, berbukit dan sulit untuk diolah.

Tanggapan responden terhadap peningkatan nilai lahan/harga lahan setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel berikut:

TABEL IV.17
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP NILAI/HARAG LAHAN
SETELAH JALAN LINGKAR DITINGKATKAN

Perubahan Nilai/Harga Lahan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Meningkat > 100%	4	41	41.00	164	1.640	41.00
Meningkat 50 – 100%	3	49	49.00	147	1.470	36.75
Meningkat 10 % - 50%	2	10	10.00	20	0.200	5.00
Tidak Berubah / Tetap	1		-	0	-	-
Jumlah		100	100		3.31	82.75

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Potensi kawasan telah dimanfaatkan dengan cukup baik, termasuk lahan yang tadinya tidak dimanfaatkan, sekarang telah diusahakan untuk menghasilkan dengan menanam berbagai jenis tanaman, baik untuk kebutuhan lokal seperti sayur-sayuran maupun untuk komoditi ekspor seperti kopi, kakao, lada, sehingga memberikan nilai tambah dan peningkatan pendapatan mereka. Pada tabel tersebut terlihat bahwa rata-rata sekor 3,31 dan persentase rata-rata 82,75% menunjukkan bahwa dengan meningkatnya kualitas jalan, dan lancarnya distribusi barang dan jasa menjadi pemicu (sangat berpengaruh) meningkatkan harga tanah di kawasan barat Enrekang.

Harga tanah yang tertera didalam Surat Pemberitahuan Pajak Terutang (SPPT) disesuaikan dengan kelas lahan yang di miliki masyarakat, dimana harga yang tertera didalam Nilai Jual Objek Pajak (NJOP) sangat rendah bila dibandingkan dengan nilai jual masyarakat (harga pasar/lapangan). Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Desa dan beberapa tokoh masyarakat kawasan jalan lingkar barat Enrekang (lihat lampiran halaman 132 D.2) bahwa transaksi

harga tanah terbagi atas tiga kelas lahan, yaitu: a).Lahan Perumahan b).Lahan Produktif (sudah tergarap) dan c).Lahan Non Produktif (lahan kosong).

Lahan perumahan dimaksud adalah lahan yang terletak di pinggir ruas jalan lingkar, dan lahan produktif adalah lahan yang sudah tergarap dan sudah menghasilkan komoditi, apakah berupa lahan tegalan atau lahan perkebunan. Sedangkan lahan kosong adalah lahan yang masih berupa hutan ataukah padang rumput yang tidak pernah tergarap dan bukan padang rumput yang punya kegiatan peternakan di dalamnya. Perbandingan harga sebelum dan sesudah jalan lingkar kawasan barat ditingkatkan kualitasnya dapat dilihat pada Tabel berikut ini:

TABEL IV.18
HARGA LAHAN MENURUT NJOP PEMERINTAH DESA
BAROKO KECAMATAN ALLA

Jenis Lahan	Tahun 2001/2002		Tahun 2008/2009		Ket
	Harga (Rp) (Per are)	Harga (Rp) (Per m2)	Harga (Rp) (Per are)	Harga (Rp) (Per m2)	Kenaikan Harga/thn (%)
Lahan Kosong	245,000.00	2,450.00	245,000.00	2,450.00	-
Lahan Produktif	375,000.00	3,750.00	500,000.00	5,000.00	4.17
Lahan Perumahan	750,000.00	7,500.00	1,000,000.00	10,000.00	4.17
Jumlah					8.33
Rata-rata					2.78

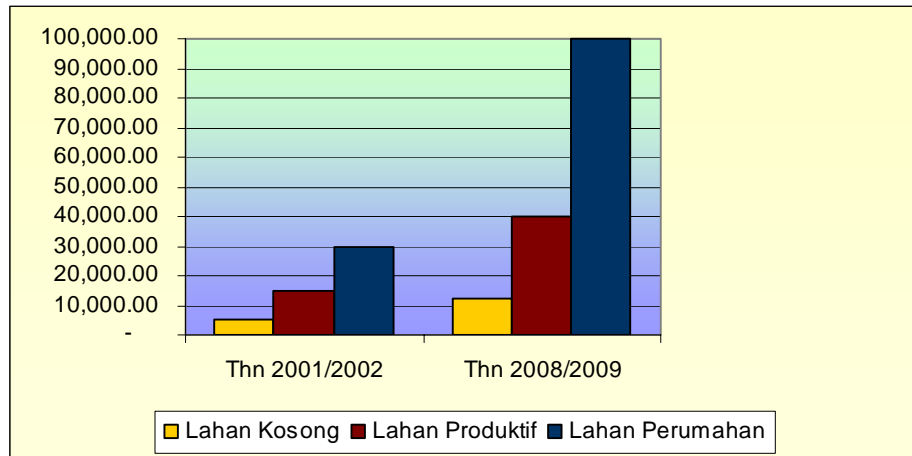
Sumber: Hasil olahan data sekunder tahun 2009

TABEL IV.19
HARGA LAHAN MENURUT HARGA PASAR PEMERINTAH
DESA BAROKO KECAMATAN ALLA

Jenis Lahan	Tahun 2001/2002		Tahun 2008/2009		Ket
	Harga (Rp) (Per are)	Harga (Rp) (Per m2)	Harga (Rp) (Per are)	Harga (Rp) (Per m2)	Kenaikan Harga/thn (%)
Lahan Kosong	500,000.00	5,000.00	1,200,000.00	12,000.00	17.50
Lahan Produktif	1,500,000.	15,000.00	4,000,000.00	40,000.00	20.83
Lahan Perumahan	3,000,000.	30,000.00	10,000,000.00	100,000.00	29.17
Jumlah					67.50
Rata-rata					22.50

Sumber: Hasil olahan data sekunder tahun 2009

Lebih jelasnya dapat dilihat harga lahan menurut harga rata-rata pasaran dalam Gambar 4.11 berikut:



Sumber: Hasil Olahan Data Primer

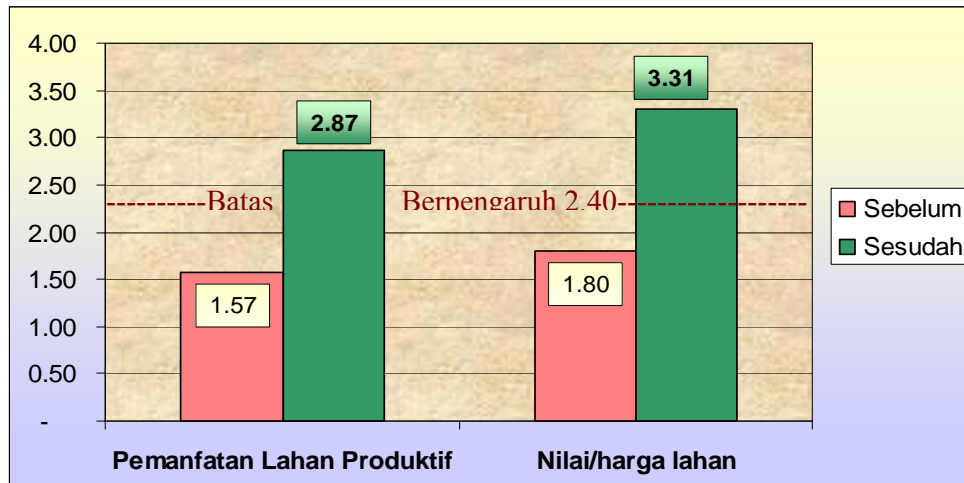
GAMBAR 4.11
PERTUMBUHAN HARGA LAHAN MENURUT HARGA PASAR

Tabel diatas menunjukkan bahwa selama 8 tahun, kenaikan harga tanah rata-rata per tahun menurut NJOP sebesar 2,78% sedangkan menurut harga pasar sebesar 22,50%. Pertumbuhan nilai lahan kosong pertahun menurut harga pasar adalah 17,5%, lahan produktif 20,83%, sedangkan lahan perumahan 29,17%/tahun, sehingga dapat disimpulkan bahwa atas adanya peningkatan kualitas jalan lingkaran barat Enrekang sangat memberikan pengaruh terhadap harga lahan di kawasan tersebut.

Berdasarkan angka-angka analisis dari data sekunder maupun data primer dengan penjelasan analisis deskriptif masing-masing faktor, maka variabel pemanfaatan lahan dan harga lahan, menunjukkan keterkaitan dan hubungan yang cukup baik setelah jalan lingkaran ditingkatkan kualitasnya.

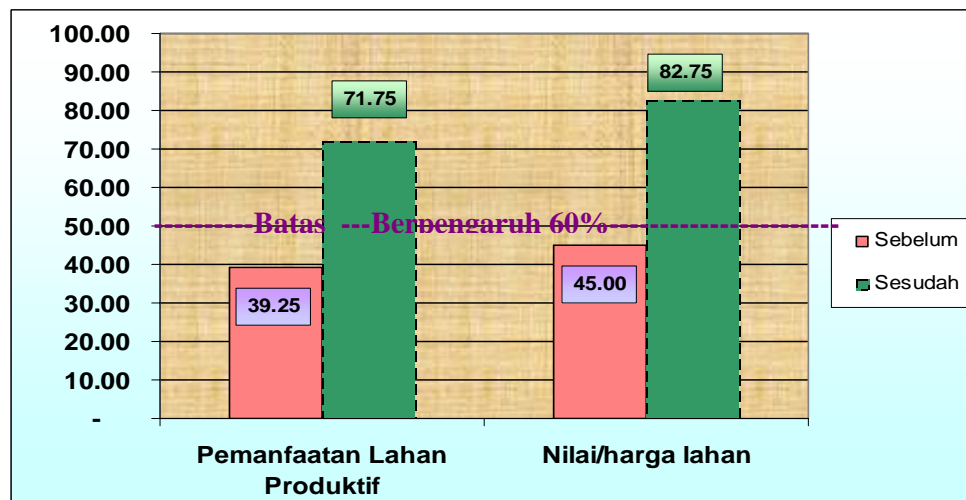
Hasil skor rata-rata pada grafik menggambarkan bahwa peningkatan jalan lingkaran cukup berpengaruh baik terhadap peningkatan pemanfaatan lahan dan nilai lahan pertanian dengan membandingkan skor rata-rata sebelum peningkatan jalan lingkaran, yaitu rata-rata berada pada segmen 1,57–1,8 atau 39,25%-45,00% dan setelah jalan lingkaran di tingkatkan kualitasnya ternyata menunjukkan peningkatan

sekor rata-rata berada pada segmen 2,87–3,31 atau 71,75%-82,75%, berarti rata-rata diatas ambang batas berpengaruh, lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar 4.12 dan 4.13 berikut:



Sumber: Hasil Olahan Data Survei 2009

GAMBAR 4.12
TINGKAT PEMANFAATAN LAHAN DAN NILAI LAHAN SEBELUM DAN SESUDAH PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR MENURUT SEKOR



Sumber: Hasil Olahan Data Survei 2009

GAMBAR 4.13
PEMANFAATAN LAHAN DAN NILAI LAHAN SEBELUM DAN SESUDAH PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR MENURUT PERSENTASE

4.4 Tingkat Produktivitas dan Kualitas Pertanian

Menurut Kepala Dinas Pertanian (lihat lampiran halaman 128 B.1) Bahwa tingkat produktivitas petani sangat ditentukan oleh tingkat kesuburan lahan yang dimiliki dan kemauan petani untuk mengikuti teknis bercocok tanam yang dianjurkan oleh penyuluh lapangan, namun ada faktor resiko produktivitas bilamana hasil panen melimpah tetapi terkendala pada transportasi jalan untuk memasarkan hasil produksinya, sehingga dapat dikatakan bahwa tingkat produktivitas ditentukan juga oleh kelancaran transportasi.

4.4.1 Produktivitas dan Tingkat Masa Tanam

Pembangunan jalan lingkar yang menghubungkan secara langsung beberapa desa di Kecamatan Alla, dan melayani pengembangan desa-desa yang ada disekitarnya, ternyata mempunyai keterlibatan yang cukup besar terhadap pengembangan kawasan. Secara makro perkembangan desa-desa tersebut, akan berdampak pada pengembangan Kecamatan Alla, dan secara mikro akan berperan dalam pengembangan Kawasan Barat Enrekang dimasa mendatang, wawancara dengan Kepala Dinas Pertanian, (lihat lampiran halaman 128 B.2).

Tingkat produktivitas pertanian sebelum jalan lingkar ditingkatkan dapat dilihat pada Tabel IV.20. Berdasarkan tabel tersebut menunjukkan bahwa tingkat produktivitas masih rendah sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya dengan capaian sekor rata-rata 1,89 dan rata-rata persentase 47,25%, 40 responden menyatakan meningkat tetapi masa tanam tetap karena ada keraguan petani bila musim hujan tiba bersamaan dengan waktu panen maka harga komoditi menjadi turun karena angkos transpor menjadi naik.

Tabel tersebut menunjukkan bahwa sebanyak 17 responden menyatakan meningkat dan waktu tanam menjadi 2 kali dan bahkan ada 5 responden menyatakan meningkat dan waktu tanam juga meningkat menjadi 3 kali setahun, dengan alasan bahwa selain lahan berada dipinggir jalan lingkar juga ada keinginan melakukan spekulasi harga bila musim hujan bersamaan dengan musim panen, dengan harapan bahwa pedagang akan berusaha semaksimal mungkin untuk mendapatkan komoditi yang lagi kurang dipasaran, walaupun angkutannya

menggunakan moda jenis hartop (*double garden*), dengan kapasitas muatan terbatas.

TABEL IV.20
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP PRODUKTIVITAS
PERTANIAN SEBELUM JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Tingkat Produktivitas Hasil Pertanian	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	B	c	d	e	f	g
Meningkat dan waktu tanam menjadi 3 kali dlm setahun	4	5	5.00	20	0.200	5.00
Meningkat dan waktu tanam menjadi 2 kali dalam setahun	3	17	17.00	51	0.510	12.75
Meningkat dan waktu tanam tetap 1 kali dalam setahun	2	40	40.00	80	0.800	20.00
Tidak ada perubahan	1	38	38.00	38	0.380	9.50
Jumlah		100	100		1.89	47.25

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Menurut Camat Alla (lihat lampiran halaman 131 C.1) bahwa menurunnya ongkos angkutan menjadi motivasi bagi masyarakat untuk meningkatkan aktivitas mereka dalam memanfaatkan lahan yang dimiliki agar berproduksi lebih baik dalam rangka meningkatkan penghasilan. Kelancaran transportasi dan mudahnya interaksi antar daerah sebagai dampak langsung peningkatan kualitas jalan lingkar, membuat pergerakan masyarakat perdesaan semakin dinamis dan produktif.

Hal tersebut dapat ditunjukkan atas jawaban responden terhadap tingkat produktivitas petani setelah jalan lingkar ditingkatkan seperti pada Tabel IV.21. Tabel tersebut menunjukkan bahwa ada 49 responden menjawab bahwa hasil panen meningkat dan waktu tanam juga meningkat sampai dua kali setahun, dan bahkan ada 40 responden menyatakan bahwa hasil panen meningkat dan waktu tanam meningkat 3–4 kali dalam setahun. Hal ini dapat dirasakan oleh petani karena sebagian besar para pedagang sudah langsung menjemput hasil panen dilokasi perkebunan, akibat prasarana jalan sudah ditingkatkan kualitasnya, sehingga dengan sekor 3,29 dan rata-rata persentase yang dicapai sebesar 82,25%

menunjukkan bahwa setelah jalan lingkar di tingkatkan ternyata sangat berpengaruh baik terhadap tingkat produktivitas petani.

Hasil analisis menunjukkan bahwa meningkatnya produksi pertanian khususnya tanaman pangan pada kawasan jalan lingkar ternyata dipengaruhi oleh dua aspek yaitu, luas panen meningkat dan naiknya tingkat masa tanam, yakni dari satu kali setahun menjadi 2-3 kali setahun, akibat aksesibilitas dan mobilitas masyarakat sudah meningkat, lebih jelasnya lihat Tabel IV.21 berikut:

TABEL IV.21
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP PRODUKTIVITAS PERTANIAN
SESUDAH JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Tingkat Produktivitas Hasil Pertanian	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Meningkat dan waktu tanam menjadi 3 kali	4	40	40.00	160	1.600	40.00
Meningkat dan waktu tanam menjadi 2 kali	3	49	49.00	147	1.470	36.75
Meningkat dan waktu tanam menjadi 1 kali	2	11	11.00	22	0.220	5.50
Tidak ada perubahan	1		-	0	-	-
Jumlah		100	100		3.29	82.25

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

4.4.2 Kuantitas Produksi Tanaman Pangan

Sesuai pernyataan Kepala Dinas Pekerjaan Umum (lampiran halaman 126 A.2) bahwa sebelum perintisan jalan lingkar kawasan barat Enrekang, ternyata bahwa masyarakat yang berdiam di kawasan tersebut mengolah lahan pertaniannya sekedar untuk bertahan hidup (cukup untuk dimakan), karena sulitnya akses untuk berhubungan dengan daerah lain dalam memasarkan hasil pertanian yang ada (terisolasi).

Sejak tahun 1988 Kabupaten Enrekang mendapat bantuan penelitian tentang potensi kawasan barat Enrekang oleh Departemen Pertanian bekerjasama dengan UNHAS, dan ternyata rekomendasi hasil penelitiannya sangat menggembarakan bahwa dengan tofografi, kesuburan tanah, suhu, dan curah hujan

yang ada dikawasan barat Enrekang sangat berpotensi untuk pengembangan pertanian khususnya tanaman pangan, wawancara Ketua Bappeda Kabupaten Enrekang (lihat lampiran halaman 127 A.9). Dasar hasil penelitian tersebut maka pemerintah mulai melakukan program perintisan, pembangunan jalan dan sampai saat ini sudah dilakukan peningkatan kualitas dengan menggunakan anggaran Dana Alokasi Umum (DAU) dan bantuan Dana Alokasi Khusus (DAK).

Tingkat produktivitas dapat diketahui dari perubahan pemanfaatan lahan terhadap komoditi tanaman pangan sebelum dan sesudah jalan lingkaran ditingkatkan dapat dilihat pada Tabel IV.22 berikut.

TABEL IV.22
KUANTITAS PRODUKSI TANAMAN PANGAN PADA
KAWASAN JALAN LINGKAR BARAT ENREKANG

No	Jenis Tanaman	2003 / 2004		2007 / 2008		Peningkatan Produksi (Ton)
		Luas panen (ha)	Produksi (ton)	Luas panen (ha)	Produksi (ton)	
1	Padi sawah	138.00	634.80	215.00	881.50	246.70
2	Jagung	-	-	21.00	90.30	90.30
3	Sawi	43.00	133.30	94.00	423.00	289.70
4	Kentang	52.00	166.40	283.00	1,811.20	1,644.80
5	Buncis	48.00	72.00	68.00	108.80	36.80
6	Kubis/kol	98.00	333.20	489.00	5,525.70	5,192.50
7	Bawang mrh	105.00	273.00	311.00	2,612.40	2,339.40
8	Bawang daun	23.00	29.90	51.00	107.10	77.20
9	Kacang merah	47.00	169.20	57.00	210.90	41.70
10	Lombok/cabe	24.00	43.20	66.00	165.00	121.80
11	Wortel	54.00	205.20	152.00	653.60	448.40
12	Tomat	21.00	79.80	73.00	277.40	197.60
Jumlah		653.00	2,140.00	1,880.00	12,866.90	10,726.90

Sumber : Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla 2009

Berdasarkan Tabel IV.22 menunjukkan bahwa hasil produksi pertanian tanaman pangan jika dilihat dari luas panen dan hasil produksi, semua mengalami kenaikan dan yang tertinggi adalah komoditi tanaman kubis dengan luas panen 489 ha dengan hasil produksi 5.525,7 ton, atau rata-rata produksi sebesar 11,3 ton/ha atau mengalami kenaikan produksi sebesar 5.192,5 ton. Tanaman bawang merah luas panen 311 ha dengan hasil produksi 2.612,4 ton atau rata-rata produksi 9,4 ton/ha atau mengalami kenaikan sebesar 2.339,4 ton, di susul tanaman kentang

dengan luas panen 283 ha dengan hasil produksi 1.811,2 ton sehingga ada kenaikan produksi sebesar 1.644,8 ton, dengan rata-rata 6,4 ton/ha.

Total kuantitas produksi tanaman pangan tahun 2003/2004 adalah sebesar 2.140 ton dan pada tahun 2007/2008 sebesar 12.866,9 ton berarti cukup mengalami peningkatan kuantitas produksi sebesar 10.726,9 ton. Hal tersebut menggambarkan bahwa dengan adanya peningkatan kualitas jalan lingkar dapat memberikan implikasi yang sangat besar terhadap peningkatan kuantitas produksi hasil komoditi pada sektor pertanian, dan penghasilan penduduk.

Total kuantitas produksi tanaman pangan tahun 2003/2004 adalah sebesar 2.140 ton dan pada tahun 2007/2008 sebesar 12.866,9 ton berarti cukup mengalami peningkatan kuantitas produksi sebesar 10.726,9 ton. Hal tersebut menggambarkan bahwa dengan terbangunnya peningkatan kualitas jalan lingkar dapat memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap peningkatan kuantitas produksi hasil komoditi pada sektor pertanian. Oleh karena itu diperlukan adanya kemitraan antar petani perdesaan, pelaku usaha bermodal dan pemerintah. Pola kemitraan semacam ini akan menjamin terhindarnya eksploitasi pelaku usaha tani ditingkat pedesaan oleh pelaku usaha lain disatu pihak, dan memungkinkan terjadinya nilai tambah yang bisa dinikmati oleh pelaku usaha tani. Tingkat kuantitas produksi tersebut dapat dilihat sesuai hasil survei lapangan berturut-turut pada Gambar berikut:



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4.14
HASIL KOMODITI TANAMAN KUBIS



Sumber: Hasil Survey, 2009



GAMBAR 4.15
HASIL KOMODITI TANAMAN BAWANG MERAH



Sumber: Hasil Survey, 2009



GAMBAR 4.16
HASIL KOMODITI TANAMAN TOMAT



Sumber: Hasil Survey, 2009



GAMBAR 4.17
HASIL KOMODITI TANAMAN KENTANG

4.4.3 Kuantitas Produksi Tanaman Perkebunan

Produktivitas hasil pertanian pada bidang perkebunan, juga cukup berpengaruh terhadap peningkatan kualitas jalan lingkar, untuk mengetahui berapa besar implikasinya dapat dilihat pada Tabel IV.23. Tabel tersebut menunjukkan bahwa secara keseluruhan luas panen komoditi perkebunan di lima desa kawasan barat adalah 1.355 ha dengan total produksi 4.411 ton, berarti meningkat sebesar 2.147,8 ton. Komoditas pertanian yang paling banyak diusahakan masyarakat kawasan jalan lingkar adalah tanaman kopi dengan total luas panen tahun 2007/2008 sebesar 639 ha dengan jumlah produksi 2.172,6 ton, atau meningkat sebesar 1.243 ton.

TABEL IV.23
KUANTITAS PRODUKSI TANAMAN PERKEBUNAN PADA
KAWASAN JALAN LINGKAR BARAT ENREKANG

No	Jenis Tanaman	2003/2004		2007/2008		Peningkatan Produksi (Ton)
		Luas panen (ha)	Produksi (ton)	Luas panen (ha)	Produksi (ton)	
1	Kopi	332.00	929.60	639.00	2,172.60	1,243.00
2	Cengkeh	241.00	795.30	548.00	1,589.20	793.90
3	Lada	8.00	20.00	21.00	58.80	38.80
4	Coklat/kakao	51.00	214.20	77.00	323.40	109.20
5	Kelapa	21.00	100.80	21.00	109.20	8.40
6	Kemiri	4.00	11.20	4.00	11.60	0.40
7	Jambu Mente	23.00	39.10	23.00	73.60	34.50
8	Vanili	45.00	153.00	22.00	72.60	(80.40)
Jumlah		725.00	2,263.20	1,355.00	4,411.00	2,147.80

Sumber : Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla 2009

Selanjutnya adalah komoditi cengkeh dengan luas panen 548 ha dengan produksi 1.589,2 ton, kemudian kakao/coklat luas panen 77 ha dengan produksi 323,4 ton. Data tersebut menunjukkan rata-rata komoditi perkebunan mengalami peningkatan luas panen dan peningkatan kuantitas produksi yang cukup baik. Namun komoditi vanili sedikit mengalami penurunan akibat harga komoditi tersebut belum stabil. Hal tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.18 hamparan tanaman perkebunan pada kawasan jalan lingkar barat Enrekang.



Sumber: Hasil Survey, 2009

GAMBAR 4.18 HAMPARAN TANAMAN PERKEBUNAN KOPI & CENGKEH

Kecamatan Alla merupakan salah satu penghasil kopi terbesar di Kabupaten Enrekang, ditandai dengan adanya industri pabrik bubuk kopi yang mampu mensuplai kebutuhan konsumen dalam propinsi Sulawesi Selatan. Meningkatnya komoditi kopi tersebut, tentu tidak terlepas dari kontribusi dari kawasan barat Enrekang.

4.4.4 Kualitas Hasil Pertanian

Menurut Kepala Bidang Tanaman Pangan pada Dinas Pertanian dan kepala Desa setempat (lihat lampiran halaman 129 B.5) bahwa penyebab utama yang menurunkan kualitas hasil produksi adalah jaringan transportasi, dan sebelum jalan tersebut ditingkatkan terkadang hasil panen terlambat diangkut ke pasar, kualitasnya turun karena moda angkutan barang bercampur dengan penumpang yang akan melakukan perjalanan ke pasar, barang tersebut menjadi tempat duduk dan terinjak oleh penumpang. Semua masalah ini terjadi karena jumlah moda sebagai alat angkut saat itu masih sangat terbatas.

Adapun tanggapan responden terhadap kualitas produksi sebelum jalan lingkar ditingkatkan dapat dilihat pada Tabel IV.24. Tabel tersebut menunjukkan bahwa ada 14 responden menyatakan bahwa ada sekitar 2-4 kg yang rusak dan 31 responden menyatakan bahwa ada 4-6 kg yang rusak dalam kemasan 50 kg, 55 responden menjawab bahwa dalam 50 kg hasil pertanian terdapat 6-10 kg yang rusak sampai di pasar, penyebabnya adalah selain hasil panen tersebut terlambat

diangkut, juga di dalam perjalanan bercampur dengan penumpang menuju pasar. Dengan capaian skor 1,59 dan rata-rata prosentase 39,75% menunjukkan bahwa kualitas hasil produksi pertanian masih sangat rendah.

Tujuan utama dari pengembangan Kawasan Barat Enrekang adalah untuk meningkatkan interkoneksi antar kawasan, peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan mengoptimalkan hasil potensi sumber daya alam yang berkualitas sesuai karakteristik fisik wilayah dan daya dukung lingkungan dengan memperluas pemasaran hasil-hasil pertanian yang membutuhkan seperti, propinsi Kalimantan Timur, Sulawesi Tenggara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Barat, dan sebagian besar lokal Kabupaten yang ada di Sulawesi Selatan.

TABEL IV.24
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP KUALITAS PRODUKSI
SEBELUM JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Tingkat Kualitas Hasil Pertanian Dalam 1 karung (50 kg)	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Rusak kurang dari 2 Kg	4		-	0	-	-
Rusak 2 - 4 Kg	3	14	14.00	42	0.420	10.50
Rusak 4 - 6 Kg	2	31	31.00	62	0.620	15.50
Rusak lebi dari 6 Kg	1	55	55.00	55	0.550	13.75
Jumlah		100	100		1.59	39.75

Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya peningkatan kualitas jalan lingkar ternyata sangat mendukung tujuan tersebut, untuk mengetahui berapa besar tingkat kualitas produksi setelah jalan lingkar ditingkatkan dapat di lihat pada Tabel IV.25. Tabel tersebut menunjukkan bahwa ada 53 responden menyatakan komoditi rusak lebih kecil dari 2 kg. 35 responden menyatakan hasil komoditi rusak antara 2-4 kg dalam satu karung. 7 responden menyatakan rusak antara 4-6 kg dan 5 responden menyatakan masih ada lebih dari 6 kg komoditi yang rusak dari masing-masing kemasan 50 kg.

Hasil skor 3,36 dengan persentase rata-rata 84% menunjukkan bahwa setelah jalan lingkar kawasan barat di tingkatkan kualitasnya ternyata sangat

berpengaruh baik dalam meningkatkan kualitas hasil produksi pertanian. Dengan mengamati fenomena lapangan, ternyata tingkat kualitas hasil komoditi juga sangat dipengaruhi oleh aksesibilitas pedagang yang sudah langsung kelokasi perkebunan menjemput hasil komoditi yang diinginkan, dengan negosiasi harga yang cukup kempotitif, sehingga tidak adalagi waktu tunggu antara jarak waktu panen dengan waktu pengangkutan, utamanya hasil komoditi yang diangkut keluar propinsi. Sementara kebutuhan komoditi untuk layanan lokal kabupaten, biasanya mereka melakukan transaksi di pasar atau di Stasiun Terminal Agro Sumilan (STA) .

TABEL IV.25
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP KUALITAS
PRODUKSI SESUDAH JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Tingkat Kualitas Hasil Pertanian Dalam 1 karung (50 kg)	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	g
Rusak kurang dari 2 Kg	4	53	53.00	212	2.120	53.00
Rusak 2 - 4 Kg	3	35	35.00	105	1.050	26.25
Rusak 4 - 6 Kg	2	7	7.00	14	0.140	3.50
Rusak lebi dari 6 Kg	1	5	5.00	5	0.050	1.25
Jumlah		100	100		3.36	84.00

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

4.5 Penghasilan Penduduk

Kajian penghasilan penduduk yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mengidentifikasi berapa besar penghasilan penduduk dalam satu keluarga, bukan mengidentifikasi penghasilan setiap jiwa dalam satu keluarga (perkapita), hal ini disebabkan karena keterbatasan peneliti, baik dari sisi tenaga maupun waktu yang disiapkan sangat terbatas, sehingga untuk mengkaji lebih mendalam elemen-elemen dampak ekonomi terhadap peningkatan jalan lingkar akan di usulkan menjadi studi lanjutan berikutnya.

Pada hakekatnya rangkaian pembangunan yang dilakukan pemerintah, baik itu pemerintah pusat maupun pemerintah daerah adalah merupakan suatu upaya dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dimana dengan

meningkatnya penghasilan masyarakat, maka itu akan menunjukkan tingkat kemakmurannya juga ikut membaik.

Besarnya nilai pendapatan suatu daerah belumlah mencerminkan tingginya nilai pendapatan perkapita penduduk yang berdiam di daerah tersebut. Hal ini terjadi karena nilai pendapatan perkapita diperoleh dengan cara membagi antara Produk Domestik Regional Bruto, dengan jumlah penduduk pertengahan tahun untuk tahun yang bersangkutan, (BPS Kabupaten Enrekang, 2007).

Proses pembangunan ekonomi biasanya diikuti oleh perubahan-perubahan struktur permintaan barang dan jasa, yang kemudian akan menyebabkan pula perubahan struktur produksi. Jika ditelusuri lebih jauh perubahan struktur ini sesungguhnya disebabkan oleh dua aspek, yakni akumulasi modal dan pola perubahan konsumsi masyarakat.

Jika terjadi perubahan pola konsumsi tentu akan mengubah pula permintaan akan barang dan jasa, yang berimplikasi pada perubahan produksi barang dan jasa pada suatu wilayah, hal inilah yang disebut sebagai perubahan struktur ekonomi. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi, maka diharapkan penghasilan penduduk akan meningkat. Peningkatan ini akan mendorong meningkatnya permintaan akan barang dan jasa, sehingga merangsang para produsen untuk memacu produksinya. Sementara untuk memacu produksi tentu dibutuhkan investasi infrastruktur yang memadai agar sirkulasi kebutuhan barang dan jasa dapat berjalan dengan baik.

Peningkatan pendapatan penduduk di Kecamatan Alla tentu tidak terlepas dari kontribusi penghasilan penduduk yang berdiam di ruas jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang, untuk itu perlu ada kajian tentang tingkat penghasilan penduduk pada kawasan tersebut dengan membuat daftar pertanyaan terkait dengan seberapa besar penghasilan mereka dalam sebulan. Dalam menguatkan identifikasi, maka diperlukan jawaban responden terhadap penghasilan mereka dalam sebulan dengan membandingkan sebelum dan sesudah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya. Jangka waktu yang dimaksud adalah sebelum tahun 2002 dan jangka waktu sesudah adalah tahun 2004 ke atas, dimana interval antara tahun 2002 dengan tahun 2004 adalah pasca pelaksanaan konstruksi peningkatan kualitas jalan lingkar. Tanggapan responden dapat dilihat pada Tabel berikut:

TABEL IV.26
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP TINGKAT PENGHASILAN
SEBELUM JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

Tingkat Penghasilan Dalam sebulan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	C	d	e	f	g
> Rp.2.000.000	4	5	5.00	20	0.200	5.00
Rp.1000.000 - Rp.2.000.000	3	12	12.00	36	0.360	9.00
Rp.500.000 - Rp.1000.000	2	44	44.00	88	0.880	22.00
< Rp.Rp.500.000	1	39	39.00	39	0.390	9.75
Jumlah		100	100		1.83	45.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Berdasarkan Tabel diatas menunjukkan bahwa 39 responden tingkat penghasilannya dibawah Rp 500.000 perbulan, 44 responden yang tingkat penghasilannya antara Rp 500.000-Rp1.000.000, 12 responden dengan tingkat penghasilannya antara Rp 1.000.000-Rp 2.000.000 perbulan, dan 5 responden yang tingkat penghasilannya melebihi atau diatas dari Rp 2.000.000 perbulan. Dengan hasil sekor 1,83 dan persentase rata-rata 45,75%, ini menunjukkan bahwa sebelum jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya ternyata masih kurang berpengaruh terhadap tingkat penghasilan penduduk di kawasan barat Enrekang.

Struktur perekonomian di Kabupaten Enrekang dilihat dari lapangan usaha didominasi oleh sektor pertanian sebesar 51,46% sehingga untuk mendukung sektor tersebut diperlukan peningkatan kualitas jaringan jalan, yang pada akhirnya akan meningkatkan penghasilan dan kesejahteraan masyarakat, khususnya kawasan barat Enrekang dan Kabupaten Enrekang pada umumnya. Salah satu cara untuk meningkatkan penghasilan penduduk adalah memperhatikan aspek penunjang aktivitas mereka, yakni menyediakan infrastruktur jalan yang berkualitas agar aksesibilitas dan mobilitasnya meningkat, khususnya dalam memasarkan produk yang mereka hasilkan.

Besarnya tingkat penghasilan penduduk setelah adanya peningkatan kualitas jalan lingkari di Kawasan Barat Enrekang dapat dilihat pada Tabel IV.28. Tabel tersebut menunjukkan bahwa 21 responden yang tingkat penghasilannya lebih besar dari Rp 2.000.000 perbulan, 41 responden menjawab kalau tingkat penghasilannya antara Rp 1.000.000 - Rp 2000.000 perbulan, 30 responden yang

tingkat penghasilannya Rp 500.000–Rp 1.000.000 perbulan, dan 8 responden menjawab kalau tingkat penghasilannya masih dibawah Rp 500.000 perbulan.

TABEL IV.27
JAWABAN RESPONDEN TERHADAP TINGKAT PENGHASILAN
SESUDAH JALAN LINGKAR DI TINGKATKAN

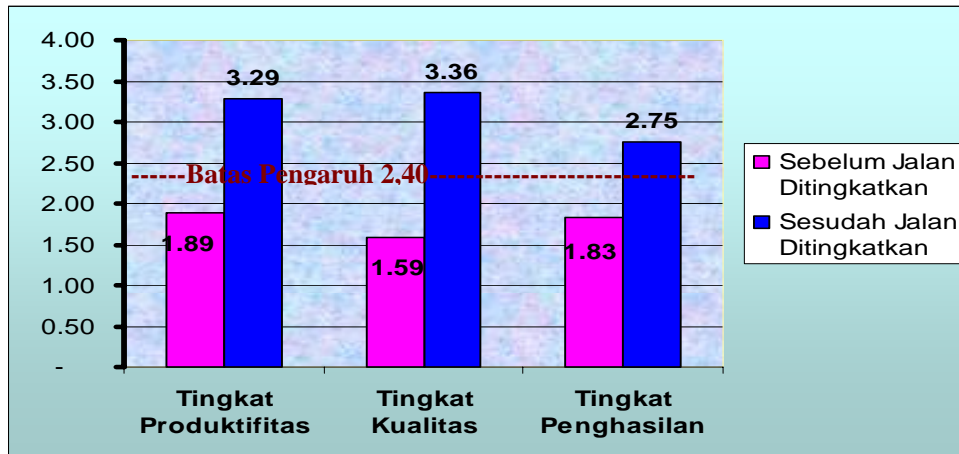
Tingkat Penghasilan Penduduk Dalam sebulan	Bobot	Frek	Persen	Nilai (b x c)	Rata-rata	
					Sekor (e/100)	Persen f/4x100
a	b	c	d	e	f	G
> Rp.2000.000	4	21	21.00	84	0.840	21.00
Rp.1000.000-Rp.2.000.000	3	41	41.00	123	1.230	30.75
Rp.500.000-Rp.1000.000	2	30	30.00	60	0.600	15.00
< Rp.Rp.500.000	1	8	8.00	8	0.080	2.00
Jumlah		100	100		2.75	68.75

Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

Responden yang tingkat penghasilannya masih dibawah Rp.500.000 perbulan adalah penduduk yang penguasaan lahan pertaniannya rata-rata di bawah 0,20 ha dengan akses jaringan jalannya masih di tempuh dengan jalan kaki dan jauh dari ruas jalan lingkak.

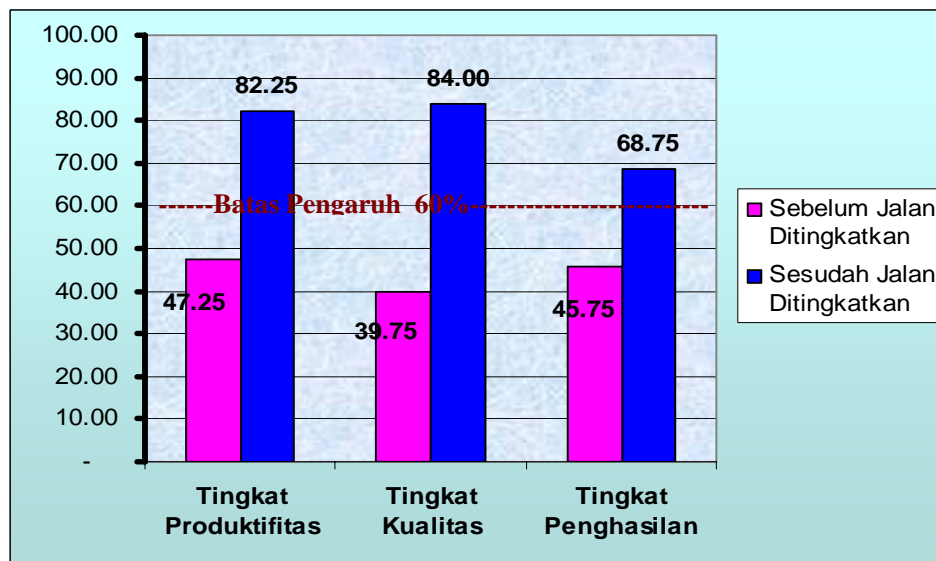
Dengan memperhatikan tingkat rata-rata capaian sekor 2,75 dan persentase 68,75%, menunjukkan bahwa penghasilan perkapita rata-rata responden cukup berpengaruh setelah jalan lingkak barat di tingkatkan kualitasnya. Akan tetapi dengan melihat fenomena dari hasil pengamatan dan wawancara sebagian petani, dimana saat awal-awal mereka dalam memberikan jawaban dari sisi penghasilan kelihatannya belum maksimal dari penghasilan yang sebenarnya, tetapi dengan berbagai cara dan pemahaman kepada beberapa responden atas bantuan penyuluh dan kelompok tani maka jawaban atas penghasilan tersebut dapat dinyatakan sudah cukup optimal.

Beberapa kajian pembahasan diatas menunjukkan bahwa setelah jalan lingkak kawasan barat Kabupaten Enrekang ditingkatkan kualitasnya, ternyata tingkat produktifitas, kualitas, dan penghasilan petani pada kawasan barat Enrekang menunjukkan keterkaitan yang cukup baik. Pengaruh antara variabel-variabel tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.18 berikut ini:



Sumber: Hasil Analisis Penyusun, 2009

GAMBAR 4.19
TINGKAT PRODUKTIVITAS, KUALITAS, DAN
PENGHASILAN PENDUDUK SEBELUM DAN SESUDAH
PENINGKATAN JALAN MENURUT HASIL SEKOR



Sumber : Hasil Analisis Penyusun, 2009

GAMBAR 4.20
TINGKAT PRODUKTIFITAS, KUALITAS,
DAN PENGHASILAN PENDUDUK SEBELUM DAN SESUDAH
PENINGKATAN JALAN MENURUT HASIL PERSENTASE

Hasil rata-rata sekor pada grafik diatas menunjukkan bahwa dengan peningkatan kualitas jalan lingkaran ternyata cukup berpengaruh baik terhadap

peningkatan produksi pertanian, kualitas hasil pertanian dan tingkat penghasilan penduduk dengan membandingkan sekor rata-rata sebelum peningkatan jalan lingkaran berada pada segmen (1,59–1,89) dan setelah jalan lingkaran ditingkatkan menunjukkan peningkatan sekor rata-rata berada pada segmen (2,75-3,36). Data tersebut diperkuat dengan membandingkan persentase rata-rata sebelum jalan lingkaran ditingkatkan berada pada segmen (39,75%-47,25%), dan setelah jalan ditingkatkan kualitasnya sudah berada pada segmen (68,75%-84%).

Meningkatnya permintaan konsumen terhadap komoditi tanaman pangan khususnya sayur-sayuran oleh beberapa wilayah Kabupaten dan Propinsi, maka diperlukan kerjasama antara petani dan pedagang untuk menjaga mutu/kualitas dan kuantitas produksi sampai ke tempat tujuan, agar citra dan kontinuitas dapat dipertahankan. Program tersebut tentunya sangat berpengaruh dengan tingkat pemeliharaan prasarana jalan karena masalah transportasi sangat berperan penting dalam meningkatkan distribusi barang dan jasa.

Pada tahun 2003, Pemerintah Daerah telah melakukan kontrak kerjasama (*MOU*) melalui Perusahaan Daerah (Perusda) dengan beberapa swalayan di Kota Balikpapan dan Samarinda, dalam hal kontrak distribusi sayur-sayuran, ternyata hal ini tidak berjalan dengan baik walaupun Perusda sudah mempersiapkan beberapa moda angkutan seperti mobil Box yang dilengkapi dengan pendingin untuk menjaga kualitas yang diinginkan, akan tetapi tidak efektif karena dari sisi kuantitas pengiriman atas permintaan tidak pernah mencukupi karena muatan angkutan terbatas dan operasional moda angkutan cukup tinggi, wawancara dengan Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang (lihat lampiran halaman 126 A.3).

Berdasarkan pengalaman tersebut, maka Pemerintah Kabupaten Enrekang telah melakukan program upaya percepatan pembangunan infrastruktur dengan meningkatkan kualitas jalan kawasan barat Enrekang, dengan tujuan meningkatkan aksesibilitas, peningkatan kuantitas produksi, agar pelayanan konsumen dapat terpenuhi khususnya peningkatan produksi komoditi pertanian yang berkualitas.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dan uraian–uraian pada bab sebelumnya, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

Setelah melakukan beberapa upaya kajian analisis tentang beberapa variabel yang dianggap berpengaruh dalam peningkatan kualitas jalan terhadap pengembangan kawasan pertanian, maka dapat disimpulkan bahwa, tingkat aksesibilitas dan mobilitas penduduk meningkat dan sangat berpengaruh setelah investasi infrastruktur jalan ditingkatkan kualitasnya. Disamping meningkatnya akses yang lebih cepat untuk berinteraksi dengan wilayah lainnya, maka tingkat pemanfaatan lahan dan nilai lahan dalam kawasan jalan lingkar jadi meningkat, lahan yang tadinya kurang produktif berubah menjadi lahan yang berpotensi untuk menghasilkan komoditi yang lebih berkualitas.

Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan peningkatan kualitas jalan lingkar kawasan Barat Enrekang ternyata sangat berpengaruh terhadap peningkatan kuantitas produksi dan kualitas produksi komoditi pertanian, khususnya tanaman pangan. Hal ini akan menjadi daya tarik (*pull factor*) bagi Kawasan Barat Enrekang, sehingga menjadi daya dorong (*push factor*) bagi pengusaha untuk berinvestasi ke kawasan tersebut. Dengan meningkatnya penghasilan penduduk masyarakat kawasan barat Enrekang, maka dapat disimpulkan bahwa dengan investasi infrastruktur yang berkualitas, akan dapat memberikan pengaruh yang baik terhadap tingkat kesejahteraan masyarakat.

Terbangunnya peningkatan kualitas jalan lingkar barat Enrekang, ternyata dapat memberikan dampak yang bervariasi terhadap beberapa variabel dan faktor-faktor yang berpengaruh antara lain:

1. Peningkatan kualitas prasarana transportasi jalan lingkar ternyata cukup berpengaruh didalam meningkatkan aksesibitas Kawasan Barat Enrekang dengan hasil sekor rata-rata berada pada interval 2,41-3,20 atau 60,01%-100%. Hal ini terlihat dari perolehan sekor dari indikator aksesibilitas

seperti intensitas perjalanan mendapat skor 2,99 atau 74,75%, waktu tempuh perjalanan mendapat skor 3,4 atau 85%, kemudahan angkutan mendapat skor 3,30 atau 82,5%, sedangkan penurunan ongkos angkutan mendapat skor 3,28 atau 82%. Namun hasil pengukuran untuk tingkat kepemilikan kendaraan hanya mendapat skor 2,34 atau 58,5% dan berada pada interval skor 1,61–2,40 atau 40,01%-60% sehingga dinyatakan masih kurang berpengaruh.

2. Perubahan lahan tegalan dari 14,45% menjadi 34,93%, menunjukkan ada kenaikan sebesar 20,48%. Perubahan lahan perkebunan dari 15,67% menjadi 29,2% berarti ada kenaikan sebesar 13,53%, lahan persawahan hanya mengalami kenaikan sebesar 2,36%, sementara nilai/harga lahan memperoleh skor 3,31 atau 82,75%. Ini menggambarkan bahwa dengan peningkatan kualitas infrastruktur ternyata sangat berpengaruh dalam meningkatkan aktivitas petani dan harga lahan kawasan pertanian.
3. Faktor produktivitas mendapat skor 3,29 atau 82,25% dan faktor kualitas mendapat skor 3,36 atau 84%, berarti kedua faktor tersebut berada pada interval skor 3,2–4 atau 80,01%-100%. Hal ini diperkuat dari hasil olahan data sekunder menggambarkan bahwa kuantitas produksi pertanian pada kawasan jalan lingkar sebelum dan sesudah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya rata-rata mengalami kenaikan yang cukup menggembirakan, baik komoditi tanaman pangan maupun tanaman perkebunan.
4. Meningkatnya penghasilan penduduk yang berdiam di ruas jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang, menunjukkan bahwa program pemerintah sudah sejalan dengan visi Kabupaten sebagai Daerah Agropolitan yang Mandiri, Berkelanjutan dan Berwawasan Lingkungan. Hal ini dibuktikan dari hasil identifikasi penghasilan penduduk dengan mendapat skor 2,75 atau 68,75%, sehingga dapat dikatakan cukup berpengaruh.

5.2 Rekomendasi

Mencermati hasil kajian penelitian, ternyata perlibatan dan campur tangan Pemerintah dalam meningkatkan investasi infrastruktur tetap diharapkan, mulai

dari perencanaan sampai pada tahap evaluasi terhadap apa yang sudah dilakukan. Oleh sebab itu untuk meningkatkan pembangunan yang berkelanjutan, kaitannya dengan hasil penelitian ini maka ada beberapa aspek yang perlu direkomendasikan dalam mendukung pengembangan kawasan Barat Enrekang kedepan, antara lain:

1. Meningkatkan anggaran pemeliharaan jalan lingkar barat Enrekang agar kualitas jalan tetap dipertahankan.
2. Perlu dipikirkan pengembangan industri pengolahan hasil pertanian agar dapat memberikan kontribusi yang lebih optimal, utamanya memperluas lapangan kerja dalam meningkatkan pendapatan masyarakat.
3. Dalam mendukung percepatan pengembangan Kawasan Barat Enrekang, dibutuhkan investasi infrastruktur penunjang setelah infrastruktur dasar terpenuhi, dengan tujuan memudahkan masyarakat memperoleh pelayanan umum yang dibutuhkan seperti sarana produksi, kesehatan, pendidikan, air bersih dan lain-lain.

5.3 Usulan Studi Lanjutan

Dalam meningkatkan peran prasarana transportasi jalan lingkar dalam pengembangan Kawasan Barat Enrekang, maka ada beberapa hal yang perlu mendapat perhatian untuk dilakukan upaya-upaya kajian lebih lanjut antara lain:

1. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa pemanfaatan lahan pertanian di kawasan barat Enrekang selama lima tahun terakhir pergerakannya sangat cepat, sehingga diperlukan studi lanjutan untuk mengidentifikasi sejauh mana dampak pemanfaatan lahan yang berlebihan terhadap kelestarian lingkungan, utamanya menjaga kelestarian lahan-lahan konservasi dan lahan kritis, demi keberlanjutan pembangunan (*sustainable development*).
2. Atas segala keterbatasan, khususnya tenaga dan waktu penelitian, maka di usulkan untuk dilakukan studi lanjutan tentang kajian khusus manfaat ekonomi terhadap peningkatan kualitas jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang, dengan memperhitungkan semua faktor dan elemen-elemen ekonomi yang berdampak. Tujuan utama studi lanjut terhadap kajian ekonomi adalah untuk mengetahui dan membandingkan sudah sejauh mana investasi anggaran infrastruktur yang sudah di alokasikan terhadap

peningkatan struktur pembentuk Produk Domestik Regional Bruto dan pertumbuhan ekonomi pada kawasan jalan lingkar barat Enrekang setelah ditingkatkan kualitasnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, Suharsimi. 1997. *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, Jakarta: Rineka Cipta.
- Anonim. 1997 *Kamus Tata Ruang*. Jakarta: Direktorat Jenderal Cipta Karya Departemen Pekerjaan Umum.
- Adisasmita, Rahardjo. 2006. *Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Balchin, Paul N, and Jeffrey L. Kieve. 1982. *Urban Land Economics Second Edition*. London: Macmillan Press.
- Bintarto. 1983. *Interaksi Desa Kota dan Permasalahannya*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Black . J.A. 1981. *Urban Transportation Planning: Theori and Practise*. London: Cromm Helm.
- Budi harjo, Eko. 1996 *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Perdesaan Perkotaan Wilayah*. Bandung : Alumni Bandung.
- Burhan Bungin. 2005. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana
- Badan Pusat Statistik dan Bappeda Kabupaten Enrekang. 2008. Kabupaten Enrekang Dalam Angka 2007/2008 .
- Badan Pusat Statistik dan Bappeda Kabupaten Enrekang. 2008. PDRB Kabupaten Enrekang Tahun 2002-2007.
- Badan Pusat Statistik dan Bappeda Kabupaten Enrekang. 2008. PDRB Kecamatan Di Kabupaten Enrekang Tahun 2002-2007.
- Badan Perencanaan Pembangunan Kabupaten Enrekang. 2008. Revisi Rencana Tata Ruang Wilayah Kabuapten Enrekang.

- Badan Perencanaan Pembangunan Kabupaten Enrekang. 2007. RPJP Daerah Kabupaten Enrekang. 2008-2028.
- C.S. Papacosta and P.D. Prevedours. 1993. *Transportasi Engineering and Planning*. New York: Prentice-Hall Internasional Edition.
- Chapin, F. Stuart Jr. 1979. *Urban Land use Planning*. Chicago: Third Edition University of Illinois Press.
- Daldjoeni, N. 1998. *Geografi Kota dan Desa*. Penerbit Alumni, Bandung.
- Data Pokok Perhubungan Kabupaten Enrekang. 2006 . Kantor Perhubungan.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1985. *Menuju Lalulintas Angkutan Jalan Yang Tertib*. Jakarta: Dirjen Perhubungan Darat.
- Friedman, John and Allonso, W. 1978. *Regional Economic Development and Planning*. Regional Economi Centre, Nagoya, Japan.
- Hadi Hardjaya, Yoetata. 1997. *Sistem Transportasi*. Jakarta: Penerbit Guna Darma
- Hadi Sabari Yunus. 1999. *Struktur Tata Ruang Kota*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Hobbs, FD. 1995. *Perencanaan dan Teknik Lalulintas*. Yogyakarta: Penrbit Universitas Gaja Mada.
- Idwan Santoso. 1996. *Manajemen Transportasi*, Bandung: LPM. ITB.
- Jayadinata, Joahara .T. 1999. *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan wilaya*. Bandung: Penerbit ITB.
- Jurnal: Yunelimeta, et al. 2008. “*Pembangunan Pedesaan Dalam Konteks Agropolitan, Desentralisasi, dan Otonomi Daerah Minangkabau-Sumatra Barat*.” *Pembangunan Wilayah dan Kota*, Vol.4 No.3. 315-329.
- Kadaria. 1985. *Ekonomi Perencanaan*. Jakarta: Lembaga penerbit FE-UI.
- Khisty, C. Jotin and B. Kent Lall. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Kusbiantoro.BS. 1997. *Arah Kebijakan Transportasi Perkotaan*. Penyunting : Budhi Tyahyati.S, Soegiyoko. Jakarta: Grasindo.
- Kodoati. Robert J. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*. Yokyakarta: Penerbit Pustaka Pelajar.

- Levinson, Manheim L. 1979. *Fundamentals of Transportatition System Analysis: Basic Concep*, New York: McGraw-Hill Inc.
- Meyer, Michael D and Miller. 1984. *Urban Transportation Planning*. Mc Grawill Book.
- Miro, Fidel. 1997. *Sistem Transportasi Kota*. Bandung: Penerbit Tarsito.
- Moh Nazir.Ph.D. 1988. *Metode Penelitian*. Penerbit Ghalia Indonesia.
- Morlok, Edward K. 1988. *Pengantar Teknik dan Perencanaan*. Jakarta: Erlangga.
- Nizwar et al. 2005. *Pertanian Menjawab Tantangan Ekonomi Nasional*. Yogyakarta: Lapera Pustaka Utama.
- Ofyar Z. Tamin dan Russ Bona Frazilla. 1997. Arah Penerapan Konsep Interaksi Tata Guna Lahan–Sistem Transportasi Dalam Perencanaan Sistem Jaringan Transportasi.
 _____ 2000. “Perencanaan dan Permodelan Transportasi “ Jurusan Teknik Sipil, ITB. Bandung.
- Paquette, RJ and Wright, PH. 1982. *Transportation Engineering, Planning and Design*. John Willey and Sons, New York.
- Pushkaren, Boris S. 1977. *Public Transportation and land Use Policy*. Canada, Indiana University Press.
- Reksohadiprodjo, Soekanto Karseno. 1994. *Ekonomi Perkotaan*. Yogyakarta: BPFE.
- Rustiadi, Ernani dan Sugimin Pranoto. 2007. *Agro Politan dan Membangun Ekonomi Perdesaan*. Bogor: Cresspent Press.
- Setijowarno, D. dan R.B.Frasilia. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*. Semarang: Universitas Katolik Sugijapranata.
- Setia Hadi. 2004. Prosiding Workshop. *Pengembangan Agropolitan Sebagai Strategi Pembangunan Perdesaan dan Wilayah Secara Berimbang*. Bogor: Pusat Pengkajian Perencanaan dan Pengembangan Wilayah IPB dan Penataan Pengembangan Perdesaan Terpadu (P4W-IPB dan P3PT).
- Sidarta, Mochamad. 1993. “Land Use and Transportation Policies in the Development of Jakarta.” Bandung: Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota Nomor 8. FTSP-ITB.
- Singarimbun, Masri dan Sofian Efendi (Eds). 1995. *Metode Penelitian Survei*. Jakarta: LP3ES.

- Sujarto, Djoko. 1992. *Perkembangan Perencanaan Tata Ruang Kota Di Indonesia*. Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan ITB, Bandung.
- Sutrisno, Hadi. 1984. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Fakultas Psikologi Universitas Gajah Mada.
- Sugiono. 2002. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: PT. Alfabeta.
- Sugiarto. 2001. *Teknik Sampling*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Sugandy, Aca. 1999. *Penataan Ruang Dalam Pengelolaan Lingkungan Hidup*. Jakarta : PT.Gramedia Pustaka Utama Jakarta.
- Tarigan, Robinson. 2004. *Perencanaan Pembangunan Wilayah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Warpani, Suwarjoko. 1985. *Rekayasa Lalulintas*. Bandung: Bharata Karya Aksara.

A. PERTANYAAN DALAM BENTUK KUESIONER

PENELITIAN TESIS DAMPAK PENINGKATAN KUALITAS JALAN LINGKAR TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN BARAT KABUPATEN ENREKANG

PETUNJUK PENGISIAN

1. Bacalah setiap poin pertanyaan dengan baik dan teliti
 2. Isilah pertanyaan-pertanyaan kuesioner dengan menggunakan tanda (x) untuk pertanyaan yang sifatnya pilihan.
 3. Untuk pertanyaan yang berupa isian, isi dengan jawaban/ Pernyataan secara singkat dan jelas.
 4. Dimohonkan kesediaan Bapak/ibu untuk mengisi pertanyaan dalam kuesioner dengan jawaban sesuai dengan kondisi yang sebenarnya.
-

DAFTAR PERTANYAAN

E. BIODATA RESPONDEN

Nama :

Pekerjaan :

Usia/Umur :

Pendidikan :

Jenis Kelamin : Laki-Laki Perempuan

Alamat :

I. Tingkat Aksesibilitas:

a. Berapa kali anda melakukan perjalanan dalam seminggu **sebelum** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Lebih dari 6 kali
- b. 5 kali s/d 6 kali
- c. 3 kali s/d 4 kali
- d. 1 kali s/d 2 kali

Barapa kali anda melakukan perjalanan dalam seminggu **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Lebih dari 6 kali
- b. 5 kali s/d 6 kali
- c. 3 kali s/d 4 kali
- d. Kurang dari 2 kali

2. Berapa waktu yang anda gunakan dalam perjalanan menuju ke ibu kota Kecamatan Alla **sebelum** jalan lingkar ini ditingkatkan kualitasnya?

- a. Kurang dari 30 menit
- b. 30 menit s/d 60 menit
- c. 60 menit s/d 90 menit
- d. Lebih dari 90 menit

Berapa waktu yang anda gunakan dalam perjalanan menuju ke ibu kota Kecamatan Alla **setelah** jalan lingkar ini ditingkatkan kualitasnya?

- a. Kurang dari 30 menit
- b. 30 menit s/d 60 menit
- c. 60 menit s/d 90 menit
- d. Lebih dari 90 menit

3. Berapa lama waktu tunggu anda untuk mendapatkan angkutan umum bila ingin melakukan perjalanan **sebelum** jalan ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Kurang dari 20 menit

- b. 20 menit s/d 35 menit
- c. 35 menit s/d 45 menit
- d. Lebih dari 45 menit

Berapa lama waktu tunggu anda untuk mendapatkan angkutan umum bila ingin melakukan perjalanan **setelah** jalan ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Kurang dari 20 menit
- b. 20 menit s/d 35 menit
- c. 35 menit s/d 45 menit
- d. Lebih besar dari 45 menit

4. Kendaraan apa yang anda sudah miliki **sebelum** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- i. Kendaraan roda 4 (mobil)
- ii. Kendaraan roda 2 (motor)
- iii. Kendaraan roda 2 (sepeda)
- iv. Tidak memiliki kendaraan

Kendaraan apa yang anda sudah miliki **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Kendaraan roda 4 (mobil)
- b. Kendaraan roda 2 (motor)
- c. Kendaraan roda 2 (sepeda)
- d. Tidak memiliki kendaraan

5. Berapakah ongkos transpor hasil panen anda dari kebun menuju ke pasar (Stasion Terminal Agribisnis) **sebelum** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?.

- a. Dalam 50kg hasil panen, ongkos angkut kepasar lebih kecil dari Rp 15.000
- b. Dalam 50 kg hasil panen, ongkos angkut kepasar antara Rp.15.000-Rp 20.000
- c. Dalam 50 kg hasil panen, ongkos angkut kepasar antara Rp.20.000-Rp 25.000
- d. Dalam 50kg hasil panen, ongkos angkut kepasar lebih besar dari Rp 25.000

Berapakah ongkos transpor hasil panen anda dari kebun menuju ke pasar (Stasion Terminal Agribisnis) **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Dalam 50 kg hasil panen, ongkos angkut kepasar lebih kecil dari Rp 15.000
- b. Dalam 50 kg hasil panen, ongkos angkut ke pasar antara Rp 15.000 - Rp20.000
- c. Dalam 50 kg hasil panen, ongkos angkut ke pasar antara Rp 20.000 - Rp25.000
- d. Dalam 50kg hasil panen, ongkos angkut kepasar lebih besar dari Rp 25.000

II. Peningkatan/Pemanfaatan Lahan

1. Berapa besar perubahan lahan tidur anda menjadi lahan produktif **sebelum** jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ?

- i. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif diatas 1 ha
- ii. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif antara 0,5 ha s/d 1 ha
- iii. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif antara 0,25 ha s/d 0,5 ha
- iv. Lahan tidur tetap dan tidak berubah fungsi

Berapa besar perubahan lahan tidur anda menjadi lahan produktif **setelah** jalan lingkar ini ditingkatkan kualitasnya?

- a. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif diatas 1 ha
- v. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif antara 0,5 ha s/d 1 ha
- vi. Lahan tidur berubah menjadi lahan produktif antara 0,25 ha s/d 0,5 ha
- vii. Lahan tidur tetap dan tidak berubah fungsi?

2. Perubahan Nilai Lahan

Berapa besar nilai lahan (harga jual) tanah anda **sebelum** jalan lingkar ini ditingkatkan kualitasnya?

- a. Ada kenaikan harga diatas 100 %
 1. Ada kenaikan harga sekitar 50 % s/d 100 %
 2. Ada kenaikan harga sekitar 10 % s/d 50 %
 3. Tidak ada perubahan

Berapa besar nilai lahan (harga jual) tanah anda **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Ada kenaikan harga diatas 100 %
- b. Ada kenaikan harga sekitar 50 % s/d 100 %
- c. Ada kenaikan harga sekitar 10 % s/d 50 %
- d. Tidak ada perubahan

a. Peningkatan Produksi hasil Pertanian

1. Adakah peningkatan hasil panen, dan peningkatan waktu tanam **sebelum** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Panen meningkat dan waktu tanam menjadi tiga kali setahun
- b. Panen meningkat dan waktu tanam menjadi dua kali setahun
- c. Panen meningkat dan waktu tanam tetap satu kali setahun
- d. Tidak ada peningkatan (tetap)

Adakah peningkatan hasil panen, dan peningkatan waktu tanam **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- ii. Panen meningkat dan waktu tanam menjadi tiga kali setahun
- iii. Panen meningkat dan waktu tanam menjadi dua kali setahun
- iv. Panen meningkat dan waktu tanam tetap satu kali setahun
- v. Tidak ada peningkatan (tetap)

1. Peningkatan Kualitas Produksi Pertanian.

Berapa banyak yang mengalami kerusakan dan pembusukan hasil panen anda sampai di Stasiun Terminal Agrobisnis (pasar) **sebelum** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak kurang dari 2 kg
- b. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak 2 kg – 4 kg
- c. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak 4 kg - 6 kg
- d. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak lebih dar 6 kg

Berapa banyak yang mengalami kerusakan dan pembusukan hasil panen anda sampai di Stasiun Terminal Agrobisnis (pasar) **setelah** jalan lingkar ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak kurang dari 2 kg
- b. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak 2 kg - 4 kg
- c. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak 4 kg – 6 kg
- d. Dalam satu karung (50 kg) ada yang rusak lebih dari 6 kg

IV Tingkat Penghasilan Penduduk.

Berapa besar penghasilan anda dalam sebulan **sebelum** jalan lingkar barat ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Rata-rata atau > Rp 2.000.000, dalam sebulan
- b. Rata-rata Rp 1.000.000, s/d Rp 2.000.000, dalam sebulan
- c. Rata-rata Rp 500.000, s/d Rp. 1.000.000, dalam sebulan
- d. Rata-rata Rp. 300.000 s/d Rp. 500.000, dalam sebulan

Berapa besar penghasilan anda dalam sebulan **setelah** jalan lingkar barat ini di tingkatkan kualitasnya?

- a. Rata-rata atau > Rp 2.000.000, dalam sebulan
- b. Rata-rata Rp 1.000.000, s/d Rp 2.000.000, dalam sebulan
- c. Rata-rata Rp. 500.000, s/d Rp 1.000.000, dalam sebulan
- d. Rata-rata Rp. 300.000 s/d Rp. 500.000, dalam sebulan

B. DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

PERTANYAAN KEPADA KEPALA UNIT KERJA (SKPD) ATAU KEPALA BIDANG YANG TERLIBAT LANGSUNG DALAM PENGEMBANGAN KAWASAN BARAT KABUPATEN ENREKANG (KBE).

I. Wawancara dengan Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Kepala Bappeda Kabupaten Enrekang dan Bidang Tata Ruang.

1. Kebijakan apa yang mendasari sehingga program peningkatan jalan lingkaran lebih di arahkan ke kawasan barat Enrekang?
2. Sejauh mana tingkat implikasi jalan lingkaran terhadap aksesibilitas dan mobilitas masyarakat kawasan ?.
3. Apakah peningkatan jalan lingkaran tersebut sudah menjadi program yang berkelanjutan?
4. Sejauh mana peran masyarakat terhadap pemeliharaan jalan lingkaran kawasan, adakah bentuk partisipasi sebagai rasa memiliki infrastruktur yang sudah terbangun? dan bagaimana dengan tingkat kualitas konstruksi lapis permukaan yang sudah dilaksanakan.
5. Adakah kebijakan khusus Bappeda dalam mengembangkan Kawasan Barat kaitannya dengan Visi Kabupaten Enrekang?
6. Selama melakukan evaluasi terhadap program pengembangan Kawasan Barat Enrekang, apa saja yang sangat berimplikasi terhadap peningkatan jalan lingkaran Kawasan Barat Enrekang?
7. Bagaimana bentuk-bentuk perubahan guna lahan di kawasan tersebut setelah jalan lingkaran ditingkatkan?
8. Bagaimana dengan kebijakan tata ruang kabupaten kaitannya RTRK di Kawasan jalan lingkaran barat Kabupaten Enrekang?

A. Jawaban Kepala Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Enrekang.

Tanggal 11 Juni 2009 jam 10.30 Tempat: Kantor DPUK

1. Karena kawasan tersebut punya potensi yang perlu di kembangkan, terutama potensi hasil-hasil pertanian utamanya tanaman pangan dan perkebunan.
2. Setelah jalan tersebut dikembangkan, maka akses dan mobilitas masyarakat kawasan mulai meningkat. Sebelum dilakukan peningkatan jalan lingkar kawasan barat Enrekang, ternyata bahwa masyarakat yang berdiam di kawasan tersebut mengolah lahan pertaniannya sekedar untuk bertahan hidup (cukup untuk dimakan), karena sulitnya akses untuk berhubungan dengan daerah lain dalam memasarkan hasil pertanian (Kadis PU).
3. Mengingat kawasan barat enrekang punya potensi yang bisa meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Enrekang, maka sistem pemeliharaan jalannya selalu mendapat perhatian tiap tahun. Pemerintah Daerah pada tahun 2003, pernah melakukan kontrak kerjasama (MOU) melalui Perusahaan Daerah (Perusda) dengan beberapa swalayan di Kota Balikpapan dalam hal kontrak distribusi sayur-sayuran, ternyata hal ini tidak berjalan dengan baik walaupun Perusda sudah mempersiapkan beberapa moda angkutan seperti mobil Box yang dilengkapi dengan pendingin untuk menjaga kualitas yang di inginkan, akan tetapi tidak efektif karena dari sisi kuantitas pengiriman atas permintaan tidak pernah mencukupi karena muatan angkutan terbatas dan oprasional moda angkutan cukup tinggi. (Kadis PU)
4. Peran masyarakat belum optimal dalam hal pemeliharaan jalan lingkar barat, khususnya pekerjaan-pekerjaan yang mendesak. Ini disebabkan

karena kesadaran masyarakat belum merasa memiliki investasi infrastruktur.(Kadis PU)

5. Pelaksanaan peningkatan jalan yang dilaksanakan pada tahun 1997 sampai dengan tahun 2000 dengan menggunakan konstruksi permukaan lapen (lapis penetrasi macadam), pada dasarnya mengacu pada efisiensi anggaran yaitu mengejar target volume, sebab bilamana dilaksanakan dengan menggunakan lapisan hotmix atau beton, akan menggunakan anggaran besar dengan volume terbatas. Dengan melihat potensi kawasan barat Enrekang yang cukup menjanjikan maka konstruksi yang ada sekarang menggunakan konstruksi hot mix dan beton, agar kekuatannya dapat bertahan lama (Kadis PU)

Jawaban Kepala Bappeda Kabupaten Enrekang

Taggal 13 Juni 2009 Jam. 9.00 Tempat: Kantor Bappeda

6. Berdasarkan visi kabupaten Enrekang yaitu mengembangkan agropolitan yang mandiri dan berkelanjutan serta berwawasan lingkungan, maka kawasan tersebut menjadi agenda tiap tahun anggaran, dalam meningkatkan infrastruktur yang ada di kawasan barat, terutama pengembangan jaringan jalan, air bersih dan pendidikan, dan kesehatan (Kepala Bappeda)
7. Yang paling berimplikasi setelah jalan lingkar ditingkatkan adalah aksesibilitas dan mobilitas penduduk meningkat, ini ditandai dengan meningkatnya pembukaan lahan-lahan pertanian, meningkatnya hasil komoditi tiap tahun (Kepala Bappeda).
8. Salah satu alasan jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya karena masih rendahnya aktifitas dan intensitas masyarakat dalam melakukan perjalanan akibat tingginya waktu tempuh perjalanan untuk melewati jalan lingkar sebelum dilakukan peningkatan jalan, yakni minimal 2,5 jam pulang pergi hanya untuk ke ibu kota Kecamatan atau ke pasar (Kepala Bappeda).
9. Sejak tahun 1988 Kabupaten Enrekang mendapat bantuan penelitian tentang potensi kawasan barat Enrekang oleh Departemen Pertanian bekerjasama dengan UNHAS, dan ternyata rekomendasi hasil

penelitiannya sangat menggembirakan bahwa dengan tofografi, kesuburan tanah, suhu dan curah hujan yang ada dikawasan barat Enrekang sangat berpotensi untuk pengembangan pertanian khususnya tanaman pangan (Kepala Bappeda).

II. Wawancara dengan Kepala Dinas Pertanian dan Kabid Tanaman Pangan Kabupaten Enrekang:

1. Bagaimana bentuk-bentuk hambatan yang di alami masyarakat di kawasan barat Enrekang sebelum jalan lingkar Kawasan Barat di tingkatkan kualitasnya?
2. Seberapa besar perkembangan Kawasan Barat Enrekang setelah jalan lingkar ditingkatkan?
3. Apa penyebab utama sehingga kualitas komoditi menurun?
4. Apa Resiko yang paling banyak dirasakan masyarakat sebelum jalan tersebut ditingkatkan?
5. Setelah jalan tersebut ditingkatkan kualitasnya apa yang paling dirasakan dampaknya terhadap petani?
6. Sejauh mana kontribusi peningkatan jalan lingkar barat Enrekang terhadap pertumbuhan PDRB perkapita Kabupaten Enrekang?
7. Seberapa besar peningkatan produksi dan kualitas hasil pertanian setelah jalan lingkar kawasan barat di tingkatkan?
8. Setelah jalan lingkar tersebut di tingkatkan, apakah pertumbuhan ekonomi masyarakat di kawasan barat Enrekang mengalami peningkatan?

B. Jawaban Kepala Dinas Pertanian

Tanggal 16 Juni Jam. 11.20 Tempat: Kantor Pertanian

Kepala Bidang Tanaman Pangan.

Tanggal 17 Juni Jam. 10.30 Tempat: Kantor Pertanian

1. Tingkat produktivitas petani sangat ditentukan oleh tingkat kesuburan lahan yang dimiliki dan kemauan petani untuk mengikuti teknis bercocok tanam yang dianjurkan oleh penyuluh lapangan, namun ada faktor resiko produktivitas bilamana hasil panen melimpah tetapi terkendala pada

transportasi jalan untuk memasarkan hasil produksinya, sehingga dapat dikatakan bahwa tingkat produktivitas sangat ditentukan oleh kelancaran transportasi. (Kepala Dinas Pertanian).

2. Pembangunan jalan lingkar yang menghubungkan secara langsung beberapa desa di Kecamatan Alla, dan melayani pengembangan desa-desa yang ada disekitarnya, ternyata mempunyai keterlibatan yang cukup besar terhadap pengembangan desa yang dilalui. Secara makro perkembangan desa-desa tersebut, akan berdampak pada pengembangan Kecamatan Alla, dan secara mikro akan berperan dalam pengembangan Kawasan Barat Enrekang dimasa mendatang. (Kepala Dinas Pertanian).
3. Salah satu penyebab rendahnya kualitas dan kuantitas hasil pertanian di kawasan jalan lingkar barat sebelum jalan tersebut di tingkatkan adalah karena terbatasnya sarana angkutan umum dan barang yang melayani pengangkutan hasil pertanian untuk menjangkau tempat-tempat pemasaran sehingga terkadang hasil panen membusuk di karenakan terbatasnya moda angkutan barang dan penumpang. (Kabid Tanaman Pangan).
4. Sebelum jalan lingkar Kawasan Barat Enrekang ditingkatkan kualitas jalannya, beban masyarakat dalam menanggung biaya angkutan sangat tinggi dan resiko yang paling besar dirasakan oleh petani bilamana datangnya musim hujan dan waktu panen yang bersamaan. Menurut sebagian petani bahwa bilamana musim itu bersamaan datang maka kebanyakan hasil pertanian tidak di panen karena ongkos angkutan komoditi sudah tidak seimbang dengan harga pasar. (Kabid Tanaman Pangan).
5. Menurut Kepala Bidang Tanaman Pangan pada Dinas Pertanian dan kepala Desa setempat bahwa penyebab utama yang menurunkan kualitas hasil produksi adalah transportasi, karena sebelum jalan tersebut ditingkatkan terkadang hasil panen terlambat diangkut ke pasar, selain kualitasnya turun karena moda angkutan barang bercampur dengan penumpang yang akan melakukan perjalanan ke pasar, terkadang barang tersebut menjadi tempat duduk dan terinjak oleh penumpang. Hal tersebut

terjadi karena jumlah moda sebagai alat angkut saat itu masih sangat terbatas. (Kabid Tanaman Pangan dan Kepala Desa Baroko)

6. Kalau kita lihat pertumbuhan ekonomi di kecamatan Alla dua tahun terakhir ternyata sudah meningkat, dibanding dengan tahun-tahun sebelum jalan lingkar ditingkatkan (Kadis Pertanian)
7. Tingkat produksi petani setelah jalan ditingkatkan kualitasnya, jauh lebih besar dan luas lahan panen meningkat, lebih jelas saudara hubungi PPL Kecamatan Alla tentang peningkatan produksi dan luas panen dalam satu tahun.(Kadis Pertanian)
8. Seperti yang saya jelaskan bahwa struktur pembentukan PDRB Kabupaten Enrekang selama 8 tahun terakhir, yang paling banyak berkontribusi adalah kelompok usaha pertanian. Dan salah satu yang berkontribusi besar adalah kecamatan Alla pada umumnya dan Kawasan Barat pada khususnya (Kadis Pertanian)
9. Berdasarkan hasil pengambilan data sekunder dan wawancara dengan koordinator penyuluh pertanian Kecamatan Alla menyatakan bahwa ada 5 desa binaan yang cukup merasakan dampak/pengaruh jalan lingkar kawasan barat setelah ditingkatkan kualitasnya antara lain; Desa Baroko, Benteng Alla, Benteng Alla Utara, Patongloan dan Desa Tongko, ke lima desa tersebut adalah merupakan bagian dari wilayah kawasan barat. (Penyuluh Pertanian Kecamatan Alla, tanggal 23 Juni 2009 jam 10.20, Tempat Kantor BPP Kecamatan. Alla)

III. Wawancara dengan Camat dan Kepala Desa

1. Seberapa jauh kontribusi setelah kawasan jalan lingkar barat ditingkatkan kualitas jalannya (hotmix dan Beton)?
2. Berapa besar peningkatan harga lahan di kawasan barat setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya?
3. Apa yang mempengaruhi lahan tersebut meningkat (karena kesuburan atau kelancaran aksesibilitas dan mobilitas penduduk)
4. Dampak apa yang paling sulit/resiko yang di rasakan masyarakat sebelum jalan lingkar ditingkatkan.

5. Berapa besar kenaikan harga lahan sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya?
6. Berapa Besar kenaikan harga lahan sesudah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya?

C. Jawaban Camat Kecamatan Alla

Tanggal 20 Juni 2009 Jam 11.00 Tempat: Kantor Kecamatan Alla

1. Kelancaran transportasi dan mudahnya berinteraksi antar daerah sebagai dampak langsung pembangunan jalan lingkar, membuat akses dan pergerakan masyarakat perdesaan semakin dinamis dan produktif (Camat Alla).
2. Nilai lahan di kawasan jalan lingkar barat Enrekang sangat di pengaruhi oleh tingkat kemudahan jangkauan (aksesibilitas) untuk datang/ pergi ke/dari lokasi tersebut atau kepasar, sedangkan tingkat kesuburan lahan pertanian masyarakat dapat diupayakan dengan mekanisasi pertanian dan intensifikasi pertanian, sehingga nilai lahan pada kawasan tersebut sangat ditentukan oleh tingkat aksesibilitasnya. (Camat Alla, 2009).
3. Dampak yang paling sulit dirasakan masyarakat sebelum jalan lingkar ditingkatkan, adalah bilamana hasil panen melimpah, tetapi terkendala di transportasi sehingga petani terkadang menjual hasil panennya dengan harapan yang penting modal bisa kembali.
4. Harga lahan rata-rata meningkat setelah jalan lingkar ditingkatkan, tetapi angka nominal harga lahan lebih baik saudara menghubungi Kepala Desa Baroko .

IV. Wawancara dengan Kepala Desa

1. Adakah kenaikan harga lahan masyarakat setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya ?
2. Berapa besar kenaikan nilai lahan petani sebelum dan setelah jalan lingkar ditingkatkan, kalau bisa perbandingannya tahun 2001/2002 dengan 2008/2009?

3. Menurut bapak kira-kira berapa besar rata-rata tingkat penghasilan petani dalam sebulan sebelum dan sesudah jalan lingkar ditingkatkan?
4. Bagaimana intensitas masyarakat melakukan perjalanan sebelum dan setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya?
5. Adakah penurunan ongkos angkutan setelah jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya?

D. Jawaban Kepala Desa Baroko

Tanggal 23 Juni 2009 Jam 14.30 Tempat: Kantor Desa

1. Transaksi terhadap nilai lahan/harga lahan sebelum jalan ini ditingkatkan masih sangat rendah. Nilai lahan/harga lahan masyarakat tergantung jarak dari pinggir ruas jalan lingkar, semakin dekat dengan ruas jalan harganya lebih meningkat. (Kepala Desa Baroko).
2. Transaksi harga tanah terbagi atas tiga kelas lahan, yaitu: a).Lahan Perumahan b).Lahan Produktif (sudah tergarap) dan c).Lahan Non Produktif (lahan kosong). (Kepala Desa Baroko)

Harga tanah dikawasan sebelum jalan ini di tingkatkan sekitar tahun 2001/2002 atas harga kesepakatan penjual dan pembeli dengan harga rata-rata /are, adalah:

- | | | |
|----|---------------------------------|-----------------|
| a. | Lahan Perumahan dalam 1 are | = Rp. 3.000.000 |
| b. | Lahan Kebun/tegalan dalam 1 are | = Rp. 1.500.000 |
| c. | Lahan Tanah kosong dalam 1 are | = Rp. 500.000 |

Harga tanah dikawasan sesudah jalan ini di tingkatkan sekitar tahun 2008/2009 atas kesepakatan penjual dan pembeli dengan harga rata-rata /are, adalah:

- | | | |
|----|---------------------------------|------------------|
| a. | Lahan Perumahan dalam 1 are | = Rp. 10.000.000 |
| b. | Lahan Kebun/tegalan dalam 1 are | = Rp. 4.000.000 |
| c. | Lahan Tanah kosong dalam 1 are | = Rp. 1.200.000 |

Harga tanah dikawasan sebelum jalan ini di tingkatkan sekitar tahun 2001/2002 atas dasar harga NJOP adalah:

- | | | |
|----|--|-------------|
| a. | Lahan Perumahan dalam 1 m ² | = Rp. 7.500 |
|----|--|-------------|

- b. Lahan Kebun/tegalan dalam 1 m² = Rp. 3.750
- c. Lahan Tanah kosong dalam 1 m² = Rp. 2.450

Harga tanah dikawasan sesudah jalan ini di tingkatkan sekitar tahun 2008/2009 atas dasar harga NJOP adalah:

- a. Lahan Perumahan dalam 1 m² = Rp. 10.000
 - b. Lahan Kebun/tegalan dalam 1 m² = Rp. 5.000
 - c. Lahan Tanah kosong dalam 1 m² = Rp. 2.450
3. Pendapatan petani pada dasarnya rata-rata meningkat, karena sudah jarang petani mengeluh akan kerugian yang diderita setelah masa panen, dibandingkan sebelum jalan ini ditingkatkan. Jumlah nominal pendapatan perbulan saya tidak bisa memastikan angka yang sebenarnya.

V. Wawancara dengan Petani dan Pedagang

1. Berapa besar ongkos angkutan barang dalam satu karung (50)kg sebelum dan sesudah jalan lingkarditingkatkan? (memperjelas jawaban kuesioner)
2. Adakah perubahan kualitas hasil-hasil pertanian setelah jalan lingkarditingkatkan?
3. Bagaimana dengan harga komoditi setelah jalan lingkarditingkatkan?

E. Jawaban Kelompok Tani / Pedagang

Tanggal 24 Juni 2009 Jam 16.00 Tempat: Rumah masing-masing

1. Ongkos angkut hasil panen sebelum jalan lingkardi tingkatkan kualitasnya rata-rata berkisar Rp.15.000–Rp.20.000 dalam satu karung (50 kg), sedangkan kalau musim hujan biaya angkutan naik berkisar Rp.25.000–Rp30.000, penyebabnya adalah selain beban muatan di batasi juga resiko kerusakan moda/penggantian suku cadang sangat tinggi biaya pemeliharaannya. wawancara langsung kepada beberapa responden yang mewakili frekwensi < 15.000, sehingga didapat ongkos angkutan kategori minimal sebesar atau sama dengan Rp.15.000, dengan alasan bahwa pengusaha dan pedagang sudah banyak yang langsung masuk ke lokasi perkebunan melakukan transaksi dengan negosiasi harga yang cukup kompetitif.

2. Responden yang mewakili frekuensi Rp.20.000–Rp.25.000, didapat ongkos angkut maksimal sebesar Rp.17.500 dalam 1 karung, dengan alasan bahwa masih ada tambahan biaya angkut manual dari kebun ke pinggir jalan. Hasil wawancara tersebut, yakni ongkos minimal (Rp.15.000) di tambah dengan ongkos maksimal (Rp.17.500) di bagi dua sehingga di dapat ongkos angkut rata-rata setelah jalan lingkar di tingkatkan kualitasnya sebesar **Rp. 16.250** untuk 50 Kg. Dari data hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa ongkos angkut sebelum jalan lingkar ditingkatkan kualitasnya adalah sebesar Rp.22.500 dan setelah ditingkatkan didapat sebesar Rp.16.250, sehingga ada penurunan harga sebesar **Rp.6.250/karung (50 kg) atau sebesar 38,46 %**.(Petani dan Pedagang).
3. Tingkat kerusakan hasil pertanian sudah menurun (kualitas membaik) karna angkutan sudah lancar. Tidak lagi bercampur penumpang barang dengan penumpang umum sehingga aman di perjalanan menuju pasar.
4. Harga komoditi sudah stabil karena para pedagang sebagian sudah langsung ke lokasi (kebun/tegalan) untuk mengangkut hasil-hasil pertanian dan kesepakatan harga sudah ditentukan sebelum waktu panen (biasanya 2 hari sebelum waktu panen sudah ada negosiasi harga antara petani dan pedagang).

C. HASIL OLAHAN DATA KUESIONER

IDENTIFIKASI BIODATA RESPONDEN

N0	Nama	Pekerjaan	Umur	Pendidikan	Jenis klm
1	RAKHMI	PNS	33	S1	P
2	DARMIN	TANI	39	SMA	L
3	ARIANTO	SWASTA	36	S1	L
4	JASTIM	SWASTA	40	SMA	L
5	RAHIM	SWASTA	36	SMA	L
6	SUDARSI	PNS	25	D2	L
7	IRMA	TANI	25	D2	P
8	BURHNUDDIN	SWASTA	35	SMP	L
9	SUMARDI	TANI	33	SD	L
10	SARIL SUPIADI	TANI	40	SMP	L
11	SANAWATY	URT/TANI	29	SMA	P
12	ARDIPATI	TANI	37	SD	L
13	HASNAWATY	URT/TANI	56	SD	P
14	GILING	TANI	57	SD	L
15	ALBERTUS R	TANI	35	SMP	L
16	ALI	TANI	40	D2	L
17	NURMIATY	TANI	21	SD	P
18	ASWAR B	TANI	50	SMA	L
19	RADIN LAJA	TANI	33	SMP	L
20	AHMADI	TANI	34	S1	L

21	M.AMIR	TANI	37	SD	L
22	BEHALIM	TANI	45	SMP	L
23	HERMIN	TANI	36	SMA	P
24	MURSAL	TANI	47	D3	L
25	MULE	PENSIUNAN	70	SMA	L

135

BIODATA RESPONDEN

N0	Nama	Pekerjaan	Umur	Pendidikan	Jenis klm
26	DRS.HASAN	PNS	40	S1	L
27	WARDIANSAH	SOPIR	37	SMP	L
28	NURHASAN.L	SOPIR	40	SD	L
29	MUKHTAR	TANI	48	SD	L
30	SAHRUL	TANI	45	SMA	L
31	MASITA	TANI	35	SMP	P
32	JAMAL	TANI	40	SMP	L
33	ANDAMA	SOPIR	57	SMA	L
34	ISKANDAR	TANI	48	SMP	L
35	ABDUL RAHIM	TANI	50	SMA	L
36	SAPARUDDIN	TANI	54	SMP	L
37	HAMID	TANI	62	SD	L
38	ISMAN ISKANDAR	PEDAGANG	36	D3	L
39	AHMAD	TANI	20	SMP	L
40	JAHUDI	TANI	22	SMA	L
41	RASULA	TANI	28	SMP	L
42	BANCONG	PEDAGANG	30	SMP	L
43	JASMAN	TANI	24	SMP	L
44	PARMAN	TANI	35	D3	L
45	SINGGU	SOPIR	34	SD	L

46	PAHANG	TANI	32	SMA	L
47	USMAN	TANI	23	SMP	L
48	KADANG	PEDAGANG	36	D2	L
49	ANSAR	TANI	40	SMA	L
50	POLE	TANI	43	SMA	L

BIODATA RESPONDEN

N0	Nama	Pekerjaan	Umur	Pendidikan	Jenis klm
51	SAHUDI	SOPIR	44	SD	L
52	ARDI	PEDAGANG	34	SMA	L
53	BAHARUDDIN	TANI	41	SMA	L
54	AMRI	PNS	45	S1	L
55	SANTE	TANI	44	SMA	L
56	DARMAN	TANI	20	SMP	L
57	SULI	PEDAGANG	42	SMP	L
58	RUSDIN	SOPIR	44	SD	L
59	SANDIMAN	PNS	33	D3	L
60	M.IKBAL	TANI	24	SMP	L
61	ISWARDI	TANI	41	SMA	L
62	TANGKO	TANI	23	SD	L
63	HASRIADI	TANI	46	S1	L
64	GULILING	PEDAGANG	44	D3	L
65	RAMADHAN	TANI	21	SMP	L
66	MAJID	TANI	62	SMA	L
67	KAMARUDDIN	SOPIR	24	SMA	L
68	WARNO	TANI	43	SD	L
69	HAKIM	PNS	47	S1	L
70	WELAI	PEDAGANG	42	SMA	L
71	DRS.AS'AD	TANI	34	SMA	L
72	NURDIN	TANI	41	SMA	L

73	SUTAMAN	PENSIUNAN	64	SMA	L
74	SAMARUDDIN	PEDAGANG	46	SMA	L
75	LAMANG	SOPIR	34	SMA	L

BIODATA RESPONDEN

NO	Nama	Pekerjaan	Umur	Pendidikan	Jenis klm
76	LUKMAN	TANI	47	SD	L
77	BACO	PENSIUNAN	63	D3	L
78	ACIN	TANI	29	SMA	L
79	EDI	PEDAGANG	44	SMA	L
80	SULEMAN	SOPIR	43	SMA	L
81	GASSI	TANI	31	SMA	L
82	SIRAJUDDIN	PEDAGANG	44	SMA	L
83	ANJAS	SOPIR	41	SMA	L
84	CALLI	TANI	60	SD	L
85	SAMPE	PEDAGANG	32	SMA	L
86	TOAHA	PENSIUNAN	62	SMA	L
87	NURMAN	TANI	44	SMA	L
88	ARDI	PNS	42	D3	L
89	DAMRI	TANI	31	SMA	L
90	ANDONG	SOPIR	42	SMA	L
91	TAMSIR	PEDAGANG	61	SMA	L
92	DACING	PENSIUNAN	64	SMA	L
93	SUHERMAN	TANI	34	SMA	L
94	SYAMSIR	PENSIUNAN	65	SMP	L
95	SAHAR	PEDAGANG	44	SMA	L

96	KILMAN	PNS	42	D3	L
97	DENI MALIK	SOPIR	43	SMP	L
98	SUARDI	TANI	47	SMA	L
99	LANAMANG	TANI	56	SD	L
100	WAHYU	TANI	48	SMA	L

JAWABAN RESPONDEN																							
NO	TINGKAT AKSESIBILITAS																						
	Intensitas				Waktu Tempuh								Waktu Tunggu										
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah		
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c
1	1			1				1				1							1	1			
2			1		1					1	1								1		1		
3			1			1				1			1						1		1		
4			1				1	1			1							1			1		
5			1				1	1			1							1			1		
6	1			1				1			1							1	1				
7	1			1				1			1							1			1		
8			1			1				1	1						1			1			
9			1			1				1	1						1			1			
10			1		1			1			1						1			1			
11			1				1	1			1						1			1			
12			1				1	1			1						1				1		
13			1		1					1									1	1			
14		1				1				1				1					1		1		
15			1			1				1	1								1	1			
16			1			1				1	1								1	1			
17			1				1	1			1						1				1		
18			1		1					1		1							1	1			
19			1				1			1		1							1			1	
20			1	1					1			1						1			1		
21			1			1				1	1								1	1			
22		1				1				1		1							1		1		
23			1			1				1			1						1			1	
24			1		1					1	1						1				1		
25			1				1			1	1								1			1	
26		1			1						1	1						1			1		
27			1	1						1	1						1			1			
28			1			1		1			1						1			1			
29			1		1					1			1				1			1			
30			1			1				1		1							1	1			

31			1		1				1		1					1	1		
32		1			1				1		1					1		1	
33	1				1				1			1					1		1
34			1			1			1		1						1		1

NO	TINGKAT AKSESIBILITAS																								
	Intensitas								Waktu Tempuh								Waktu Tunggu								
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	
35			1			1				1			1							1	1				
36				1			1			1			1								1		1		
37				1			1			1			1								1	1			
38				1			1			1			1								1	1			
39		1				1					1			1								1		1	
40			1				1				1			1								1		1	
41		1					1				1			1								1		1	
42				1				1				1			1							1		1	
43		1					1				1			1								1		1	
44		1					1				1			1								1		1	
45				1				1				1			1							1		1	
46			1					1				1			1							1		1	
47		1					1					1			1							1		1	
48				1				1				1			1							1		1	
49		1					1					1			1							1		1	
50		1					1					1			1							1		1	
51				1				1				1			1							1		1	
52		1					1					1			1							1		1	
53			1					1				1			1							1		1	
54		1					1					1	1									1	1		
55				1				1				1	1									1		1	
56				1				1				1	1									1		1	
57		1					1					1			1							1		1	
58	1						1					1	1									1		1	
59	1						1					1	1									1		1	
60			1					1				1	1									1		1	
61			1					1				1	1									1		1	
62				1				1				1	1									1	1		
63			1					1				1	1									1		1	
64			1					1				1	1									1		1	
65			1					1				1	1									1		1	
66				1				1				1	1									1		1	
67				1				1				1	1									1		1	
68			1					1				1	1									1	1		

69		1		1						1		1						1	1		
70		1		1						1		1						1	1		
71			1				1				1		1				1			1	
72		1		1							1		1					1	1		
73			1		1						1		1					1		1	
74		1			1						1		1					1		1	
75			1		1						1			1				1		1	
76			1		1						1		1					1		1	

NO	TINGKAT AKSESIBILITAS																							
	Intensitas								Waktu Tempuh								Waktu Tunggu							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
77			1			1						1		1					1		1			
78			1			1						1		1					1			1		
79	1				1							1			1				1			1		
80				1				1				1			1				1			1		
81			1			1						1			1				1			1		
82	1				1							1			1				1			1		
83			1			1						1			1				1			1		
84				1		1						1	1						1		1			
85			1			1						1			1				1			1		
86	1				1							1			1				1			1		
87				1		1						1	1						1		1			
88				1		1						1	1							1	1			
89			1		1			1				1						1			1			
90	1				1							1			1				1			1		
91				1		1						1			1				1			1		
92	1				1			1				1			1				1			1		
93			1			1		1				1			1				1			1		
94				1		1		1				1			1					1		1		
95			1		1							1			1				1		1			
96			1			1						1			1					1		1		
97				1		1						1			1				1				1	

98				1	1								1						1			1		
99				1	1								1						1			1		
100				1	1								1						1			1		
Jml	10	11	27	52	30	48	13	9	7	19	44	30	53	34	13	0	0	15	45	40	37	56	7	0

JAWABAN RESPONDEN																
TINGKAT AKSESIBILITAS																
No	Kepemilikan Kend								Ongkos Angkut							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
1				1	1					1				1		
2				1			1			1				1		
3				1			1					1			1	
4				1				1			1				1	
5				1				1			1				1	
6				1	1					1				1		
7				1		1				1				1		
8	1							1				1		1		
9	1							1				1		1		
10				1				1	1					1		
11				1				1	1					1		
12				1		1				1				1		
13				1		1					1			1		
14				1				1	1							
15				1		1				1				1		
16				1		1				1				1		
17	1					1				1					1	
18		1				1				1				1		
19		1				1				1				1		
20				1		1				1				1		
21				1		1					1			1		
22				1				1	1					1		
23				1				1	1					1		
24				1		1					1				1	
25				1				1	1					1		
26				1				1				1	1			
27				1		1						1	1			

28		1			1			1			1		
29			1				1			1		1	
30			1				1	1			1		
31			1		1				1		1		
32			1				1	1			1		
33			1			1			1		1		
34			1			1			1		1		

TINGKAT AKSESIBILITAS																
No	Kepemilikan Kend								Ongkos Angkut							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
35			1				1				1		1			
36			1		1						1		1			
37			1		1						1		1			
38			1		1						1			1		
39			1				1				1			1		
40			1				1				1			1		
41			1				1				1			1		
42		1				1					1			1		
43			1				1				1			1		
44			1				1				1			1		
45		1				1					1			1		
46			1		1						1			1		
47			1				1				1			1		
48		1				1					1			1		
49			1				1				1			1		
50			1		1						1	1				
51		1				1					1			1		
52			1		1						1			1		
53			1		1						1			1		
54		1				1					1	1				
55		1				1					1			1		
56		1				1					1			1		
57			1		1						1			1		
58			1				1				1			1		
59			1				1				1			1		
60		1				1					1			1		
61			1				1				1			1		
62			1		1						1	1				
63			1		1						1				1	
64			1				1				1			1		
65			1		1						1			1		
66			1		1						1				1	
67			1		1						1		1		1	
68			1		1						1		1			

69			1	1						1		1		
70			1	1						1		1		
71		1			1					1		1		
72			1	1						1			1	
73	1			1							1		1	
74			1		1						1		1	
75			1		1						1		1	
76			1		1						1		1	

TINGKAT AKSESIBILITAS																
NO	Kepemilikan Kend								Ongkos Angkut							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
77			1	1							1			1		
78		1				1						1			1	
79			1			1						1			1	
80			1				1					1			1	
81			1				1					1			1	
82			1			1						1			1	
83			1				1					1			1	
84		1			1							1			1	
85			1				1					1			1	
86		1			1							1			1	
87			1				1					1		1		
88			1				1					1		1		
89			1	1								1			1	
90			1				1					1			1	
91			1	1								1			1	
92		1				1						1			1	
93		1				1						1			1	
94			1			1						1			1	
95		1					1					1			1	
96			1				1					1			1	

30			1		1				1		1				1		1	
31			1			1			1		1				1		1	

NO	PERUBAHAN FUNGSI LAHAN																		
	Lahan Pekarangan				Lahan Tidur				Nilai Lahan										
	Sebelum		Sesudah		Sebelum		Sesudah		Sebelum		Sesudah								
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d			
32				1		1						1	1				1		1
33				1		1						1	1				1		1
34				1	1							1	1				1		1
35				1	1							1	1				1		1
36				1	1							1	1				1		1
37				1				1		1						1			1
38				1				1		1	1					1			1
39				1				1		1			1			1			1
40				1				1		1			1			1			1
41	1						1			1	1				1				1
42				1				1		1	1					1			1
43				1				1		1	1					1			1
44				1				1		1	1					1			1
45				1				1		1	1					1			1
46		1			1					1		1				1			1
47				1				1		1	1					1			1
48		1			1					1		1				1			1
49				1				1		1	1					1			1
50				1				1		1	1					1			1
51				1				1		1	1					1			1
52				1				1		1	1					1			1
53				1				1		1	1					1			1
54		1			1				1				1			1			1
55				1				1		1	1					1			1
56				1		1				1	1					1			1
57		1			1				1				1			1			1
58	1					1			1				1			1			1
59				1				1		1	1					1			1
60				1				1		1	1					1			1
61				1				1		1	1					1			1
62				1				1		1	1					1			1
63				1				1		1	1					1			1

64			1			1			1		1			1		1		
65	1				1				1		1			1		1		1
66	1				1				1		1			1		1		1
67			1			1			1		1			1		1		
68			1			1			1		1			1		1		
69			1			1			1		1			1		1		1
70			1			1			1		1			1		1		1
71			1			1			1		1			1		1		1

NO	PERUBAHAN FUNGSI LAHAN																							
	Lahan Pekarangan								Lahan Tidur								Nilai Lahan							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				Sebelum		Sesudah					
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
72				1				1				1				1				1			1	
73				1				1				1				1				1			1	
74				1				1				1				1				1			1	
75				1				1				1				1				1			1	
76				1				1				1				1				1			1	
77	1					1						1				1				1			1	
78				1				1				1				1				1			1	
79				1				1				1				1				1			1	
80				1	1							1				1				1			1	
81				1	1							1				1				1	1			
82	1					1				1			1				1			1			1	
83				1				1				1				1				1			1	
84				1		1						1				1	1			1			1	
85				1				1			1		1				1			1			1	
86				1				1	1			1					1			1			1	
87				1				1				1				1	1			1			1	
88				1			1					1				1	1			1			1	
89				1				1				1				1		1				1		1
90				1		1						1				1		1				1		1
91				1				1			1			1			1			1			1	
92				1				1				1				1		1				1		1
93				1				1			1			1				1				1		1
94				1				1				1				1			1			1		1
95				1				1			1				1			1		1		1		1
96				1		1						1				1			1			1		1
97				1				1				1			1				1			1		1

29	1			1				1							1			1
30		1			1					1	1					1		1
31			1		1					1	1				1			1
32	1			1						1		1				1		1
33		1			1					1		1				1		1

NO	PRODUKTIVITAS, KUALITAS, & PENGHASILAN																		
	Produksi				Kualitas				Penghasilan										
	Sebelum		Sesudah		Sebelum		Sesudah		Sebelum		Sesudah								
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d			
34			1		1						1					1			1
35		1			1						1					1			1
36			1			1					1						1		1
37				1		1					1	1					1		1
38			1		1						1	1					1		1
39			1			1					1		1				1		1
40			1		1						1	1					1		1
41				1		1					1		1				1		1
42			1			1					1		1				1		1
43			1			1					1		1				1		1
44				1		1					1		1				1		1
45				1		1					1		1				1		1
46			1			1					1		1				1		1
47			1			1					1		1				1		1
48				1		1					1	1					1		1
49				1		1					1	1					1		1
50				1		1					1	1					1		1
51				1			1				1		1				1		1
52				1			1				1		1				1		1
53				1			1				1			1			1		1
54		1					1				1				1			1	
55				1		1					1		1				1		1
56				1		1					1		1				1		1
57	1				1						1	1				1			1
58		1			1						1		1				1		1
59			1		1						1	1					1		1
60			1		1						1	1					1		1
61			1		1						1	1					1		1

62			1			1					1	1				1			1		
63			1			1					1	1				1			1		
64				1		1					1	1					1			1	
65				1		1					1	1					1			1	
66	1				1					1		1				1				1	
67				1		1					1	1					1			1	
68				1	1						1	1					1			1	
69	1				1					1		1					1			1	

NO	PRODUKTIVITAS, KUALITAS, & PENGHASILAN																							
	Produksi								Kualitas								Penghasilan							
	Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah				Sebelum				Sesudah			
	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d	a	b	c	d
70				1		1						1		1					1			1		
71				1		1						1		1					1			1		
72				1		1						1		1					1			1		
73				1		1						1		1					1			1		
74			1			1						1		1						1			1	
75			1			1						1		1						1			1	
76			1			1						1		1						1			1	
77			1			1						1		1						1			1	
78		1				1					1			1						1			1	
79			1			1						1		1						1			1	
80			1			1						1		1						1			1	
81				1	1							1	1							1			1	
82			1			1						1	1							1			1	
83			1			1					1			1						1			1	
84		1				1						1		1							1		1	
85			1			1						1				1					1		1	
86	1					1						1			1					1			1	
87		1				1						1			1						1		1	
88		1				1						1		1							1		1	
89			1			1					1			1							1		1	
90			1			1						1		1						1		1		
91			1			1						1		1							1		1	
92				1			1					1		1							1		1	
93				1			1					1	1								1		1	
94			1			1						1	1								1		1	
95				1			1					1		1							1		1	
96			1			1						1		1							1		1	
97				1			1					1	1								1		1	

