

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP  
PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA KOTA SOLOK  
PROVINSI SUMATERA BARAT**



**TESIS**

Untuk memenuhi Sebagian Persyaratan  
Mencapai Derajat Sarjana S-2 pada  
Program Studi Ilmu Lingkungan

**RONI OKTORA**

NIM : 21080110400020

**PROGRAM MAGISTER ILMU LINGKUNGAN  
PROGRAM PASCA SARJANA  
UNIVERSITAS DIPONEGORO  
SEMARANG  
2011**

## **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam Tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi. Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis diakui dalam naskah ini dan 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 Sains dengan penuh rasa tanggung jawab.

Semarang, September 2011

**RONI OKTORA**  
21080110400020

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP  
PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA KOTA SOLOK  
PROVINSI SUMATERA BARAT**

LEMBAR PENGESAHAN

**TESIS**

Untuk memenuhi Sebagian Persyaratan  
Mencapai Derajat Sarjana S-2 pada  
Program Studi Ilmu Lingkungan

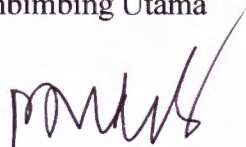
Disusun Oleh :

**RONI OKTORA**  
21080110400020

Mengetahui

Komisi Pembimbing

Pembimbing Utama



**Prof. Ir. Eko Budihardjo, MSc**

Pembimbing Kedua



**Ir. Wahyu Krisna Hidajat, MT**

Ketua Program Studi  
Magister Ilmu Lingkungan  
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

**Prof. Dr. Ir. Purwanto, DEA**

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP  
PEMBANGUNAN JALAN LINGKAR UTARA KOTA SOLOK  
PROVINSI SUMATERA BARAT**

**LEMBAR PENGESAHAN**

Disusun Oleh :


**RONI OKTORA**  
21080110400020

Telah dipertahankan didepan Tim Penguji  
Pada tanggal 21 September 2011.  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk diterima.

**Ketua :**

**Tanda Tangan**

Prof.Ir. Eko Budihardjo, MSc.

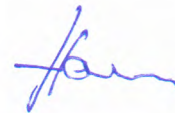


**Anggota :**

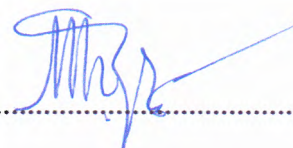
1. Ir. Wahyu Krisna Hidajat, MT.



2. Dr. Tukiman Taruna.



3. Dr. Dra. Hartuti Purnaweni, MPA



## KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr. Wb...

Alhamdulillah, dengan segala syukur dan doa kami panjatkan kepada Allah SWT atas limpahan karunia dan rahmat-Nya, sehingga karya tulis ilmiah yang berjudul **“Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok Provinsi Sumatera Barat”** telah dapat diselesaikan menjadi tesis sebagai syarat kelulusan pada Program Pasca Sarjana Magister Ilmu Lingkungan, Universitas Diponegoro Semarang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan tesis ini dapat diselesaikan dengan bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan yang setulus-tulusnya kepada :

- 1 Pusbindiklatren Bappenas selaku pemberi beasiswa dan dana, sehingga Penulis berkesempatan untuk melanjutkan studi S-2 di MIL Universitas Diponegoro;
- 2 Prof. Ir. Eko Budiharjo, M.Sc selaku pembimbing I, atas waktu dan bimbingannya dalam penyusunan pra tesis hingga tesis;
- 3 Ir. Wahyu Krisna Hidajat, MT selaku pembimbing II, atas semua masukan yang diberikan guna penyelesaian tesis;
- 4 Bapak Dr. Tukiman Taruna dan Ibu Dr. Dra. Hartuti Purnaweni, MPA selaku penguji yang telah memberikan saran dan arahan penyempurnaan tesis ini;
- 5 Prof. Dr. Ir. Purwanto, DEA selaku Ketua Program Pasca Sarjana Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro Semarang;
- 6 Kedua orang tua tercinta dan saudari-saudariku atas segala dukungan moral dan materilnya;
- 7 Istriku atas dukungan dan doa ikhlasnya kepadaku dalam perjuangan selama ini;
- 8 Pemerintah Kota Solok dan Dinas Pekerjaan Umum Kota Solok yang telah memberi kesempatan dan ijin bagi penulis untuk melanjutkan jenjang S-2;
- 9 Teman-teman Bappenas Batch-V dan MIL-27 atas segala sharing ilmu dan bantuannya;
- 10 Sahabat dan rekan kerja atas doa, dukungannya dan bantuannya;
- 11 Serta pihak-pihak lain yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa masih terdapat banyak kekurangan dalam penyusunan Tesis ini. Sehingga segala kritik dan masukan masih diperlukan baik terutama untuk karya-karya ilmiah berikutnya.

Akhirnya, penulis berharap bahwa Tesis ini dapat bermanfaat dalam menambah wawasan keilmuan terutama bagi diri sendiri, almamater, instansi asal maupun pembaca lainnya. Semoga..

Wassalam...

Semarang, September 2011

Penulis

**Roni Oktora**

## ABSTRAK

Pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok bermula dari gejala kepadatan lalu lintas di dalam kota akibat pencampuran antara arus lalu lintas lokal dan regional dalam menggunakan jalan utama kota yang juga merupakan jalan arteri. Selain untuk memperlancar transportasi kendaraan yang melewati Kota Solok, pembangunan jalan lingkar utara ini juga bertujuan untuk merangsang pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok. Oleh karena hal tersebut, direncanakan jaringan jalan baru di dalam kota berupa pembangunan jalan arteri alternatif yang telah dimulai sejak tahun 2007. Dengan direncanakannya pembangunan jalan baru tentu akan terjadi interaksi guna lahan dan transportasi serta melibatkan unsur – unsur lain seperti unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Implikasi dari perubahan atau perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Perubahan guna lahan selanjutnya akan menjadi faktor dominan dalam mengarahkan dan membentuk struktur kota. Perubahan ini akan mengakibatkan pula peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi lahan ataupun peningkatan intensitas ruang.

Tujuan penelitian ini untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap status kepemilikan dan rencana perubahan tata guna lahan di sekitar kawasan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok, pengaruh pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok terhadap perkembangan kawasan, manfaat jalan lingkar utara Kota Solok terhadap kelancaran transportasi, dan dampak lingkungan akibat pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok.

Penelitian ini termasuk tipe penelitian deskriptif kualitatif. Adapun uraian deskriptif yang dimaksudkan adalah mendeskripsikan persepsi pemilik lahan dan masyarakat Kota Solok terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok yang menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara kuesioner kepada 100 orang responden.

Berdasarkan hasil penelitian persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar maka dapat ditarik kesimpulan bahwa kebijakan pembangunan jalan lingkar ini mendapat dukungan mayoritas masyarakat, pembangunan jalan lingkar utara berpotensi mempercepat perkembangan kawasan utara Kota Solok, tingkat pemanfaatan lahan dan nilai lahan di sekitar jalan lingkar utara bisa meningkat, dan pembangunan jalan lingkar akan lebih memperlancar transportasi yang melewati Kota Solok. Akan tetapi perlu dicermati tentang dampak negatif yang mungkin ditimbulkan.

Rekomendasi untuk studi lanjutan adalah 1). Analisis keberadaan jalan lingkar utara terhadap perubahan peruntukan lahan dan tingkat pemanfaatan lahan, demi keberlanjutan pembangunan 2). Studi lanjutan tentang kajian khusus aspek sosial budaya dan ekonomi masyarakat sekitar jalan lingkar utara.

Kata kunci : Persepsi Masyarakat, Jalan Lingkar Utara Kota Solok

## **ABSTRACT**

*Construction of Jalan Lingkar Utara Kota Solok originated from the symptoms of traffic in the city, as result of mixing between local traffic and regional traffic in using town main roads that is also was artery road. In addition to facilitate the transportation passing through the city, is also intended to stimulate growth in the northern region of the city so that growth does not only happen in the center of city that located in the southern area. Therefore it is, planned construction a new road network within the city since 2007. The planned construction of new roads would be an interaction of land use and transportation also involve elements such elements of population, socio economic, regional economic, land prices and so on. The implications of the change is the increasing need for facilities and infrastructure. Changes in land use will then become the dominant factor in directing and shaping the structure of city. This change will also result in increased productivity in the form of land use or increased intensity of space.*

*The purpose of this observation is to review communities perception of the status of ownership and changes in land use plans around the northern ring road, influence the development of the northern ring road to the development of the northern region, benefits the ring road to transportation, and environmental impact of road construction.*

*This study applied a descriptive technique in which a researcher attempted to describe, record, analyze, as well as communities perception. The study used samples from Solok City communities. Data for the study were collected by means of questioner dissemination to 100 respondents.*

*According to the study result, This ring road development policy received support of the majority community, construction of the northern ring road has the potential to accelerate the development of the northern region, construction of ring road will be smooth transportation, It should be observed about the negative impact that may result.*

*Recommendations for further study are: 1). Analysis of the northern ring road to the land use change and land use rate. 2). study of the socio – cultural and economic aspects of societies around the northern ring road.*

**Keywords:** *communities perception, Solok northern ring road.*

## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
HALAMAN PENYATAAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	vi
<i>ABSTRACT</i> .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR TABEL .....	xi
BAB 1. PENDAHULUAN .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Perumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan dan Sasaran .....	5
1.3.1 Tujuan .....	5
1.3.2 Sasaran .....	5
1.4 Manfaat .....	5
BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA .....	7
2.1 Pengertian Persepsi Masyarakat .....	7
2.2 Teori Perubahan Penggunaan Lahan .....	9
2.3 Sistem Tata Guna Lahan – Transportasi .....	11
2.4 Jaringan Jalan .....	14
2.4.1 Pengertian Jaringan Jalan .....	14
2.4.2 Jalan Lingkar .....	16
2.5 Lingkungan .....	17
BAB 3. METODE PENELITIAN .....	20
3.1 Tipe Penelitian .....	20
3.2 Ruang Lingkup .....	20
3.3 Tahapan Penelitian .....	20
3.4 Kerangka Pemikiran .....	21
3.5 Lokasi dan Obyek Penelitian .....	24
3.6 Metode Penelitian .....	25
3.6.1 Kebutuhan Data .....	25
3.6.2 Teknik Pengumpulan Data .....	26
3.6.3 Populasi dan Sampel .....	28
3.6.4 Teknik Pengambilan Sampel .....	28
3.6.5 Menentukan Ukuran sampel .....	29
3.6.6 Deskripsi Identitas Responden .....	30
3.6.7 Jenis dan Tipe Skala Pengukuran .....	32
3.6.8 Metode Analisis .....	33

BAB 4. GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI .....	34
4.1 Kota Solok .....	34
4.1.1 Letak Geografis .....	34
4.1.2 Topografi .....	36
4.1.3 Penggunaan Lahan .....	39
4.1.4 Demografi .....	41
4.2 Kebijakan Tata Ruang Kota Solok .....	42
4.2.1 Struktur Kota Solok .....	42
4.2.2 Kebijakan Sistem Transportasi .....	46
4.3 Tinjauan Jalan Lingkar Utara Kota Solok .....	47
4.3.1 Letak dan Kondisi Jalan Lingkar Utara Kota Solok .....	47
4.3.2 Pembiayaan .....	48
4.3.3 Peran Jalan Lingkar Kota Solok Dalam Sistem Jaringan Jalan Kota Solok .....	49
4.3.4 Tujuan dan Manfaat Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok .....	50
 BAB 5. PERSEPSI MASYARAKAT DAN STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN .....	 52
5.1 Persepsi Masyarakat .....	52
5.1.1 Persepsi Masyarakat Terhadap Pembangunan Jalan Lingkar .....	52
5.1.2 Status Kepemilikan Lahan dan Rencana Pemanfaatan Lahan ....	57
5.1.2.1. Status Kepemilikan Lahan.....	57
5.1.2.2. Rencana Pemanfaatan Lahan .....	58
5.1.3 Persepsi Masyarakat Terhadap Pengaruh Jalan Lingkar untuk Perkembangan Kawasan .....	60
5.1.4 Persepsi Masyarakat Terhadap Manfaat Jalan Lingkar untuk Transportasi .....	63
5.1.5 Persepsi Masyarakat Terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan .....	67
5.2 Usulan Strategi Pengembangan Kawasan Jalan Lingkar Utara Kota Solok yang Memperhatikan Lingkungan .....	72
 6. KESIMPULAN DAN REKOMENDASI .....	 75
6.1. Kesimpulan .....	75
6.2. Rekomendasi .....	76
6.2.1. Pemerintah .....	76
6.2.2. Masyarakat .....	76
 DAFTAR PUSTAKA .....	 77
RINGKASAN TESIS	
LAMPIRAN – LAMPIRAN	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Halaman
2.1 : Bagan Sistem Interaksi Guna Lahan dan Transportasi .....	11
2.2 : Sistem Jaringan Jalan Primer .....	15
2.3 : Sistem Jaringan Jalan Sekunder .....	16
3.1 : Kerangka Pemikiran .....	23
3.2 : Peta Orientasi Kota Solok .....	24
3.3 : Peta Lokasi Penelitian .....	24
3.4 : Komposisi Responden Berdasarkan Pendidikan .....	31
3.5 : Komposisi Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	32
4.1 : Peta Administrasi Kota Solok .....	35
4.2 : Persentase Penggunaan Tanah Menurut Jenisnya .....	40
4.3 : Peta Pembagian BWK dan Fungsinya .....	45
5.1 : Persepsi Responden terhadap Sosialisasi Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok .....	54
5.2 : Persepsi Responden terhadap Harga Pembebasan Tanah yang Bagus dan Proses Birokrasi Tidak Rumit .....	55
5.3 : Persepsi Responden Terhadap Daerah Sekitar akan Maju Akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	56
5.4 : Persepsi Responden terhadap Jalur Jalan Tidak Membelah Tanah yang Dimiliki .....	56
5.5 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara untuk Merangsang Pertumbuhan Kawasan Utara Kota Solok .....	61
5.6 : Persepsi Responden terhadap Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Utara Akan Banyak Bangunan-bangunan Baru .....	62
5.7 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Sudah Kebutuhan untuk Kota Solok .....	62
5.8 : Persepsi Responden terhadap Kelancaran Transportasi Kendaraan Akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	64
5.9 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Kemacetan dalam Kota .....	65
5.10 : Persepsi Responden terhadap Kemudahan Akses ke Daerah Sekitarnya akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	65
5.11 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Waktu Tempuh/ Biaya Operasional Kendaraan .....	66
5.12 : Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Kebisingan/ Polusi akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	67
5.13 : Persepsi Responden terhadap Perubahan Lahan Pertanian Menjadi non Pertanian Akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	68
5.14 : Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menebangi Hutan .....	69
5.15 : Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar .....	70
5.16 : Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menimbulkan Banjir .....	71

## DAFTAR TABEL

Tabel	Halaman
3.1 : Kebutuhan Data .....	27
3.2 : Jumlah dan Sebaran Lokasi Responden .....	30
3.3 : Komposisi Responden Berdasarkan Pendidikan .....	30
3.4 : Komposisi Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	31
4.1 : Batas Wilayah Kota Solok .....	34
4.2 : Pembagian Wilayah Berdasarkan Ketinggian .....	36
4.3 : Persebaran Jenis Tanah di Kota Solok.....	37
4.4 : Kesuburan Tanah di Kecamatan Tanjung Harapan .....	38
4.5 : Kesuburan Tanah di Kecamatan Lubuk Sikarah .....	38
4.6 : Pembagian Wilayah Berdasarkan Kelerengan .....	39
4.7 : Luas Penggunaan Lahan Kota Solok tahun 2010.....	40
4.8 : Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan <i>Sex Ratio</i> .....	41
4.9 : Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota se-Sumatera Barat .....	41
4.10 : Kondisi Penduduk Kota Solok tahun 2010 .....	42
4.11 : Luas dan Fungsi Bagian Wilayah Kota Solok.....	43
5.1 : Analisis Tabulasi Silang antara Responden dan Sumber Informasi .....	52
5.2 : Analisis Tabulasi Silang antara Responden dengan Alasan Setuju ....	53
5.3 : Persepsi Responden terhadap Sosialisasi Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok .....	54
5.4 : Persepsi Responden terhadap Harga Pembebasan Tanah yang Bagus dan Proses Birokrasi Tidak Rumit .....	55
5.5 : Persepsi Responden Terhadap Daerah Sekitar akan Maju akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	55
5.6 : Persepsi Responden terhadap Jalur Jalan Tidak Membelah Tanah yang Dimiliki .....	56
5.7 : Analisis Tabulasi Silang Antara Kepemilikan Lahan dan Pembangunan Jalan .....	57
5.8 : Analisis Tabulasi Rencana Membeli Lahan .....	58
5.9 : Analisis Tabulasi Silang Rencana Perubahan Lahan .....	58
5.10 : Analisis Tabulasi Silang Rencana Peruntukan Membeli Lahan .....	59
5.11 : Analisis Tabulasi Silang Peluang Pekerjaan .....	60
5.12 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara untuk Merangsang Pertumbuhan Kawasan Utara Kota Solok .....	61
5.13 : Persepsi Responden terhadap Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Utara Akan Banyak Bangunan-bangunan Baru .....	61
5.14 : Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan lingkar Sudah Kebutuhan untuk Kota Solok .....	62
5.15 : Persepsi Responden terhadap Kelancaran Transportasi Kendaraan akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	63

5.16	: Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Kemacetan dalam Kota.....	64
5.17	: Persepsi Responden terhadap Kemudahan Akses ke Daerah Sekitarnya akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	65
5.18	: Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Waktu Tempuh/ Biaya Operasional Kendaraan .....	66
5.19	: Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Kebisingan/ Polusi akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	67
5.20	: Persepsi Responden terhadap Perubahan Lahan Pertanian Menjadi non Pertanian akibat Pembangunan Jalan Lingkar .....	68
5.21	: Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menebangi Hutan .....	69
5.22	: Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar .....	70
5.23	: Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menimbulkan Banjir .....	70

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Pada hakekatnya Pembangunan Nasional adalah pembangunan manusia Indonesia seutuhnya yang selaras, serasi dan berkesinambungan serta mengatur hubungan antara manusia dengan Tuhan, antar sesama manusia, dan antara manusia dengan lingkungan alam sekitarnya.

Pembangunan yang memadukan lingkungan hidup termasuk sumber daya alam menjadi sarana untuk mencapai keberhasilan pembangunan dan jaminan bagi kesejahteraan hidup di masa depan.

Pembangunan merupakan suatu proses yang multi dimensi dan melibatkan segala sumber daya yang ada dalam rangka usaha meningkatkan kualitas hidup manusia dan masyarakat, yang dilakukan secara berkelanjutan serta berlandaskan kemampuan yang mengacu pada ilmu pengetahuan dan teknologi serta memperhatikan permasalahan yang ada. Besarnya cakupan, aspek, kedalaman dan keluasan serta rumitnya perencanaan dan pelaksanaan membawa konsekuensi semua pihak harus terlibat dan berperan aktif sesuai porsinya dalam pembangunan.

Pelaksanaan pembangunan dalam segala aspek kehidupan masyarakat berbangsa dan bernegara dilakukan oleh pemerintah bersama-sama dengan komponen yang ada dalam masyarakat. Salah satu strategi Pemerintah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat adalah melakukan pembangunan sarana dan prasarana fisik di samping meningkatkan sumber daya manusia (SDM).

Salah satu contoh pelaksanaan pembangunan yang dilakukan oleh Pemerintah adalah Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok Provinsi Sumatera Barat. Kota Solok merupakan daerah yang strategis karena terletak pada jalur lintas tengah Sumatera dan tepat di tengah – tengah Provinsi Sumatera Barat dimana jalur dari Padang atau Bukit Tinggi jika ingin ke provinsi Jambi atau ke Jakarta dengan jalur darat akan melewati Kota Solok. Selain itu menurut

Peraturan Daerah Kota Solok Nomor 1 tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Solok: daerah Kota Solok bagian utara merupakan Bagian Wilayah Kota (BWK) IV dengan fungsi konservasi, hutan lindung, pemerintahan skala kota, pendidikan tinggi, pariwisata, pertanian, industri (kecil, menengah, besar), jasa perhotelan, perdagangan, transportasi (regional dan lokal), olahraga, kesehatan, permukiman dan fasilitas pemakaman umum (Pasal 14 poin d).

Perencanaan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok dengan total panjang 8.2 km mulai dilaksanakan pada tahun 2007 dengan target selesai hingga tahun 2014. Proses pembebasan lahan telah mencapai 50% dari total panjang jalan pada akhir tahun 2010. Proses pekerjaan konstruksi 1 (satu) jembatan telah selesai pada tahun 2008 sedangkan konstruksi jalan dimulai tahun 2010 sepanjang sepanjang 3,2 km. Jalan lingkar utara Kota Solok ini dibangun untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang melintasi Kota Solok. Di samping mengurangi kepadatan arus lalu lintas, pembangunan jalan lingkar ini juga berfungsi untuk merangsang pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok.

Dengan adanya rencana pembangunan jalan lingkar ini, mendorong terjadinya perubahan guna lahan di sepanjang kawasan perencanaan jalan. Pada saat ini beberapa lahan sekitar lokasi jalan lingkar dari semula merupakan lahan pertanian, perladangan, dan hutan rakyat telah terbangun beberapa macam aktifitas komersial seperti: gudang, perumahan dan lain-lain tetapi ada juga beberapa ruas lahan yang oleh pemiliknya belum atau tidak disetujui untuk dijadikan jalan.

Dengan adanya studi ini diharapkan dapat mengetahui persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok. Guna mengetahui sampai sejauh mana tingkat manfaat dan pengaruh yang terjadi agar dapat mengantisipasi permasalahan yang akan terjadi dan dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pelaksanaan pembangunan yang akan datang.

## 1.2 Perumusan Masalah

Perencanaan dan implementasi program pembangunan oleh pemerintah sering tidak mampu menterjemahkan aspirasi, keinginan, dan kebutuhan masyarakat. Di satu sisi, pemerintah telah menanamkan investasinya kepada publik dalam bentuk pengadaan prasarana publik, misalnya jalan demi peningkatan kesejahteraan masyarakat. Namun di sisi lain, akibat terputusnya rantai informasi antara pemerintah dan masyarakat seringkali berdampak terhadap perilaku masyarakat yang kontradiktif terhadap pengadaan prasarana pelayanan publik yang telah dilakukan oleh pemerintah. Misalnya, dalam proses pembangunan jalan, seringkali muncul spekulasi tanah yang menghambat proses negosiasi pemerintah dan pemilik tanah sehingga proses pembangunan jalan juga mengalami hambatan (waktunya semakin panjang atau wujud fisiknya tidak dapat segera direalisasikan). Setelah jalan dibangun pun proses spekulasi tanah ini tidak berhenti, terutama untuk kapling-kapling tanah yang berada di kanan kiri jalan, yang pada umumnya memiliki nilai ekonomis yang tinggi. Akibat proses spekulasi tanah pasca pembangunan jalan ini, seringkali tanah-tanah yang ada di kanan kiri jalan berstatus hak milik, namun tidak dimanfaatkan untuk kegiatan yang produktif.

Pemerintah Kota Solok, dalam upayanya untuk mengurangi kemacetan di Pusat Kota Solok membangun jalan lingkar utara Kota Solok. Harapannya, dengan dibangunnya jalan lingkar tersebut, arus lalu lintas, terutama arus lalu lintas Tengah Sumatera, tidak lagi terpusat melewati Kota Solok, namun juga melewati pinggiran Kota Solok, yang dalam jangka panjang adanya kegiatan perjalanan yang melewati kawasan pinggiran tersebut juga diharapkan mampu merangsang perkembangan kegiatan ekonomi kawasan di pinggiran Kota Solok.

Ada beberapa Jalan Lingkar di Jawa Tengah terutama daerah Pantai Utara Jawa Tengah yang dibangun dengan maksud untuk mengurai kemacetan lalu lintas dalam kota. Mulai dari Jalan Lingkar Pemasang, Jalan Lingkar Plelen Batang, Jalan Lingkar Kaliwungu, Jalan Lingkar Arteri Semarang, Jalan Lingkar Demak dan Jalan Lingkar Kudus.

Sebagai contoh misalnya yang terjadi pada jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal Jawa Tengah, setelah pengoperasian Jalan Lingkar tersebut disamping berdampak positif pada masyarakat luas tetapi juga muncul permasalahan lain yaitu perubahan peruntukan lahan yang semula daerah pertanian menjadi daerah industri yang tentunya akan mengurangi hasil pertanian (Djaelani, 2004).

Demikian halnya dengan keberadaan Jalan Lingkar Demak Jawa Tengah, setelah dibangun dan dioperasikan pada akhirnya dapat berdampak pada kerusakan lingkungan, misalnya konstruksi badan jalan itu sendiri telah menutup lahan sawah  $\pm$  210.000 m<sup>2</sup> sehingga mengurangi daerah resapan air. Kemudian permasalahan lainnya yang akan muncul adalah semakin banyak area terbangun baik untuk usaha maupun perumahan, tentunya hal ini akan semakin berdampak negatif terhadap lingkungan (Winangun, 2009).

Pada Pembangunan Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu Sulawesi Tengah ternyata membawa pengaruh yang besar terhadap peningkatan pertumbuhan sektor komersial, sosial ekonomi masyarakat setempat, dan tingginya perubahan guna lahan disekitar kawasan. Berbagai perkembangan yang terjadi di sepanjang Jalan Lingkar Pantai Teluk Palu juga memunculkan permasalahan seperti pencemaran, pelanggaran peruntukan lahan, dan adanya aktivitas PKL liar yang dapat menimbulkan peningkatan permasalahan perkotaan di masa mendatang (Afries, 2004)

Sedangkan komunitas nelayan di sekitar Jalan Metro Tanjung Bunga Kota Makasar Sulawesi Selatan khususnya di Kecamatan Mariso yang selama ini hidup di bawah garis kemiskinan harus menerima dampak yang tidak menguntungkan dari pembangunan Jalan Metro sehingga berdampak lebih lanjut terhadap aspek sosial ekonomi yaitu : terjadinya perubahan penurunan jumlah rata-rata perolehan hasil-hasil laut, terjadinya perubahan status pekerjaan yaitu alih profesi ke pekerjaan bukan nelayan, terjadinya konflik dalam pemanfaatan lahan di perairan Teluk Losari (Biang, 2008)

Dari berbagai permasalahan tersebut di atas perlu adanya peningkatan komunikasi diantara semua pelaku pembangunan (*stakeholders*). Lewat komunikasi diharapkan mereka dapat saling melengkapi dalam proses pelaksanaan pembangunan sehingga masalah-masalah pembangunan yang terjadi dapat dikurangi.

Maka dari itu, pertanyaan studi yang diangkat adalah “*bagaimana persepsi masyarakat Kota Solok terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok*”

### **1.3 Tujuan dan Sasaran**

#### **1.3.1 Tujuan**

Tujuan penelitian ini untuk mengkaji persepsi masyarakat terhadap status kepemilikan dan rencana perubahan tata guna lahan di sekitar kawasan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok, pengaruh pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok terhadap perkembangan kawasan, manfaat jalan lingkar utara Kota Solok terhadap kelancaran transportasi, dan dampak lingkungan akibat pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok.

#### **1.3.2 Sasaran**

Untuk mencapai tujuan studi maka sasaran studi adalah :

- 1) Identifikasi status kepemilikan lahan dan rencana pemanfaatan lahan di sepanjang rencana Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok.
- 2) Mengungkap persepsi masyarakat Kota Solok terhadap pembangunan jalan lingkar utara khususnya tentang pengaruh jalan untuk perkembangan kawasan, manfaat jalan lingkar terhadap transportasi, dan dampak lingkungan pembangunan jalan lingkar.

### **1.4 Manfaat**

Manfaat yang diharapkan dari hasil studi ini adalah:

- 1) Manfaat Praktis :
  - Dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan pemerintah dalam penyusunan perencanaan Kota Solok untuk pembangunan berkelanjutan

yang berwawasan lingkungan serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

- Sebagai bahan evaluasi terhadap hasil pelaksanaan pembangunan di Kota Solok.

2) Manfaat Teoritis :

Dapat menjadi acuan untuk pengembangan ilmu pengetahuan tentang lingkungan dan keterkaitan antara perencanaan penggunaan lahan dengan jaringan transportasi yang memperhatikan lingkungan.

## **BAB 2**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Pengertian Persepsi Masyarakat**

Pengertian persepsi berasal dari Bahasa Inggris *perception* yang artinya: persepsi, penglihatan, tanggapan; yaitu proses seseorang menjadi sadar akan segala sesuatu dalam lingkungannya melalui indera-indera yang dimilikinya atau pengetahuan lingkungan yang diperoleh melalui interpretasi data indera (Kartono & Gulo, 1987: 343). Persepsi merupakan suatu proses yang diawali oleh penginderaan. Penginderaan merupakan suatu proses diterimanya stimulus oleh individu melalui alat penerima yaitu alat indera. Pada umumnya stimulus tersebut diteruskan syaraf ke otak sebagai pusat susunan syaraf, dan proses selanjutnya merupakan proses persepsi. Stimulus diterima oleh alat indera, kemudian melalui proses persepsi sesuatu yang diindera tersebut menjadi sesuatu yang berarti setelah diorganisasikan dan diinterpretasikan (Davidoff dalam Walgito, 2000: 53). Dapat dikemukakan bahwa persepsi itu merupakan proses pengorganisasian, penginterpretasikan terhadap stimulus yang diterima oleh organisme atau individu sehingga merupakan sesuatu yang berarti, dan merupakan aktivitas yang *integrated* dalam diri individu.

Melalui persepsi individu dapat menyadari, dapat mengerti tentang keadaan diri individu yang bersangkutan. Persepsi itu merupakan aktivitas yang *integrated*, maka seluruh apa yang ada dalam diri individu seperti perasaan, pengalaman, kemampuan berpikir, kerangka acuan dan aspek-aspek lain yang ada dalam diri individu akan ikut berperan dalam persepsi tersebut (Walgito, 2000: 54). Berdasarkan atas hal tersebut, dapat dikemukakan bahwa dalam persepsi itu sekalipun stimulusnya sama tetapi karena pengalaman tidak sama, kemampuan berpikir tidak sama, kerangka acuan tidak sama, adanya kemungkinan hasil persepsi antara individu dengan individu yang lain tidak sama.

Faktor-faktor berpengaruh pada persepsi adalah faktor internal: perasaan, pengalaman, kemampuan berpikir, motivasi dan kerangka acuan sedangkan faktor

eksternal adalah: stimulus itu sendiri dan keadaan lingkungan persepsi itu berlangsung. Kejelasan stimulus akan banyak berpengaruh dalam persepsi. Bila stimulus itu berwujud benda-benda bukan manusia, maka ketepatan persepsi lebih terletak pada individu yang mengadakan persepsi karena benda-benda yang dipersepsi tersebut tidak ada usaha untuk mempengaruhi persepsi.

Persepsi dihasilkan dari para *stakeholders* termasuk staf dan masyarakat umum. Persepsi berbeda-beda mulai dari identifikasi isu kritis dalam taman dan tempat rekreasi sampai kepada sebuah visi dari sistem yang ideal dari taman, ruang publik kota, tempat rekreasi dan jalan kecil yang diinginkan untuk masyarakat. Informasi ini kemudian dapat dipertimbangkan dan dihadapkan pada realitas yang dapat diukur yakni informasi yang nyata (Mertes & Hall, 1995: 19).

Mengenai pengertian masyarakat, dalam bahasa Inggris disebut *society* asal katanya *socius* yang berarti kawan. Arti yang lebih khusus, bahwa masyarakat adalah kesatuan sosial yang mempunyai kehidupan jiwa seperti adanya ungkapan-ungkapan jiwa rakyat, kehendak rakyat, kesadaran masyarakat dan sebagainya. Sedangkan jiwa masyarakat ini merupakan potensi yang berasal dari unsur-unsur masyarakat meliputi pranata, status dan peranan sosial. Para pakar sosiologi memberikan pengertian bahwa masyarakat adalah kumpulan individu-individu yang saling bergaul berinteraksi karena mempunyai nilai-nilai, norma-norma, cara-cara dan prosedur yang merupakan kebutuhan bersama berupa suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinu dan terikat oleh suatu identitas bersama (R.M. Maciver dan C.H Page dalam Koentjaraningrat, 2002 : 148).

Jadi pengertian persepsi masyarakat dapat disimpulkan sebagai tanggapan atau pengetahuan lingkungan dari kumpulan individu-individu yang saling bergaul dan berinteraksi karena mempunyai nilai-nilai, norma-norma, cara-cara dan prosedur merupakan kebutuhan bersama berupa suatu sistem adat istiadat tertentu yang bersifat kontinu dan terikat oleh suatu identitas bersama yang diperoleh melalui interpretasi data indera.

## 2.2. Teori Perubahan Penggunaan Lahan

Perubahan guna lahan secara umum artinya adalah menyangkut transformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lainnya. Namun dalam kajian *land economics*, pengertiannya difokuskan pada proses dialihgunakannya lahan dari lahan pertanian atau perdesaan ke penggunaan non pertanian atau perkotaan. Ada empat proses utama yang menyebabkan terjadinya perubahan guna lahan yaitu (Bourne, 1982:128):

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

Menurut Sujarto, (1992:66) faktor-faktor yang mempengaruhi perubahan guna lahan di perkotaan adalah :

1. Topografi

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

2. Penduduk

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

3. Nilai lahan

Dilihat dari faktor-faktor penyebabnya, pada umumnya proses perubahan penggunaan lahan kota-kota di Indonesia dipengaruhi faktor penentu dari segi ekonomi (*economic determinants*). Dalam perspektif ekonomi, penggunaan sebidang lahan perkotaan ditentukan pasar lahan perkotaan (*the urban land market*). Ini berarti bahwa lahan merupakan komoditi yang diperdagangkan

sehingga penggunaannya ditentukan oleh tingkat *demand* dan *supply*. Sesuai dengan teori keseimbangan klasik harga lahan menjadi fungsi biaya yang menjadikan lahan produktif dan fungsi pendapatan dari pengembangan suatu lahan. Secara rasional penggunaan lahan oleh masyarakat biasanya ditentukan berdasarkan pendapatan atau produktifitas yang bisa dicapai oleh lahan, sehingga muncul konsep *highest and best use*, artinya adalah penggunaan lahan terbaik adalah penggunaan yang dapat memberikan pendapatan tertinggi. Jadi faktor ekonomi menjadi pegangan dalam pengambilan keputusan untuk mengembangkan sebidang lahan.

#### 4. Aksesibilitas

Dalam struktur ruang kota, terdapat beberapa faktor yang terkait dengan nilai ekonomi lahan. Aksesibilitas (*accessibility*) suatu lahan dan faktor saling melengkapi (*complementarity*) antar penggunaan lahan akan menentukan nilai ekonomi suatu lahan. Suatu lahan dengan jangkauan transportasi yang baik mempunyai nilai ekonomi yang relatif lebih baik, karena akan mengurangi biaya perjalanan (*traveling cost*) dan waktu tempuh. Sebagaimana dikemukakan (Wingo, 1961) bahwa harga lahan merupakan fungsi dari biaya transportasi. Sementara faktor *complementarity* akan menarik kegiatan-kegiatan yang saling melengkapi/terkait untuk berlokasi saling berdekatan sehingga saling memberikan keuntungan.

#### 5. Prasarana dan sarana

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

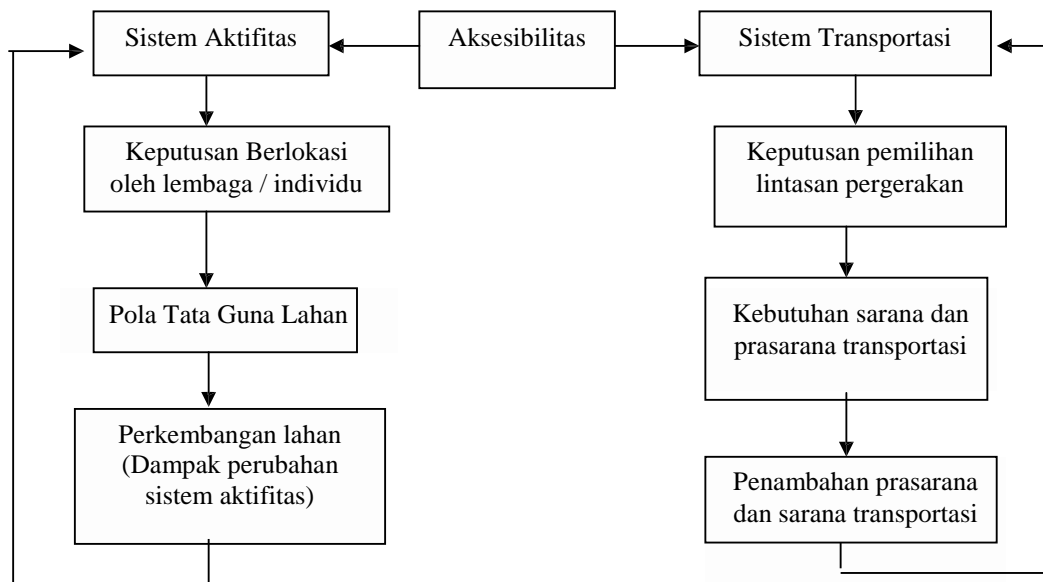
#### 6. Daya Dukung Lingkungan

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

### 2.3. Sistem Tata Guna Lahan – Transportasi

Interaksi tata 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 demikian pula sebaliknya. 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, 1998).

Untuk menjelaskan bagaimana interaksi itu terjadi, Meyer dan Miller (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 dan pola permintaan pergerakan. Sebagai konsekuensi dari perubahan tersebut adalah aksesibilitas (Hanson dalam Afries, 2006 : 50).



Gambar. 2.1  
Bagan Sistem Interaksi Guna Lahan Dan Transportasi  
Sumber : Michael, Meyer & Miller, 1984 : 63

Bekerjanya sistem interaksi guna lahan dan transportasi sangat dinamis dan melibatkan unsur – unsur lain sebagai pembentuk watak setiap komponen seperti komponen guna lahan meliputi adanya unsur kependudukan, sosial ekonomi, ekonomi wilayah, harga lahan dan sebagainya. Selain itu komponen sistem transportasi meliputi adanya unsur kemajuan teknologi, keterbatasan sistem jaringan, sistem operasi dan lain sebagainya. Implikasi dari perubahan atau perkembangan sistem aktivitas adalah meningkatnya kebutuhan sarana dan prasarana dalam bentuk pemenuhan kebutuhan aksesibilitas. Peningkatan aksesibilitas ini selanjutnya akan memicu berbagai perubahan guna lahan. Proses perubahan yang saling mempengaruhi ini akan berlangsung secara dinamis.

Perubahan guna lahan selanjutnya akan menjadi faktor dominan dalam mengarahkan dan membentuk struktur kota. Perubahan ini akan mengakibatkan pula peningkatan produktivitas guna lahan dalam bentuk alih fungsi lahan ataupun peningkatan intensitas ruang. Tentunya proses ini tidak selalu berimplikasi positif, implikasi yang bersifat negatif kerap terjadi pada saat beban arus pergerakan mulai mengganggu keseimbangan kapasitas jalan pada sistem jaringan kota (Paquette, 1982). Selanjutnya (Martin dalam Afries, 2006 : 51) menyatakan bahwa adanya saling keterkaitan antara perkembangan guna lahan, perubahan guna lahan, perubahan populasi, serta perubahan pada sistem transportasi membentuk siklus suatu sistem dinamis yang saling mempengaruhi antara guna lahan dan transportasi.

Pola 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, 1990:74-77). Secara terperinci, hal ini dapat dijelaskan sebagai berikut :

#### 1. Jenis Kegiatan

Jenis kegiatan dapat ditelaah dari dua aspek, yaitu yang umum menyangkut penggunaannya (komersial, industri, permukiman) dan yang khusus menyangkut sejumlah ciri yang lebih spesifik (daya dukung lingkungan, luas dan fungsi). Setiap jenis kegiatan membentuk karakteristik sistem transportasi tertentu, sesuai dengan bangkitan yang ditimbulkan.

## 2. Intensitas Guna Lahan

Ukuran Intensitas guna lahan dapat ditunjukkan oleh kepadatan bangunan yang dinyatakan dengan nisbi luas lantai per unit luas tanah. Ukuran ini secara khusus belum dapat mencerminkan intensitas pada kegiatan yang bersangkutan. Data ini bersama-sama dengan jenis kegiatan menjelaskan tentang besarnya perjalanan dari setiap zona.

## 3. Hubungan Antar Guna Lahan

Kebijakan untuk mengalokasikan industri pada daerah pinggir kota perlu diimbangi Ukuran ini berkaitan dengan daya hubung antar zona yang terdiri dari jenis kegiatan tertentu. Untuk mengukur tingkat aksesibilitas dapat dikaitkan antar pola jaringan perangkutan kota dengan potensi guna lahan yang bersangkutan.

Sistem interaksi guna lahan dan transportasi tidak pernah mencapai keseimbangan, sebagai contoh: populasi sebagai salah satu subsistem selalu berkembang setiap saat mengakibatkan subsistem lainnya akan berubah untuk mengantisipasi kondisi. Yang pasti adalah sistem tersebut akan selalu menuju keseimbangan (Meyer, 1984).

Hal yang utama dalam kesetimbangan sama pentingnya dengan efisiensi (Rafsky dalam Afries, 2006 : 52). Kesetimbangan mensyaratkan adanya pembangunan jaringan transportasi untuk mengembangkan suatu kawasan dalam kota. Tentunya akan menjadi tidak efisien, jika suatu industri baru ditempatkan pada suatu lokasi yang mempunyai kepadatan tinggi dan volume lalu lintas yang tinggi. Industri baru itu akan sulit berkembang dengan penyediaan jaringan transportasi yang tidak memadai.

Makin tinggi aktivitas suatu tata guna lahan makin tinggi pula tingkat kemampuannya dalam menarik arus lalu lintas begitu pula sebaliknya. Dengan adanya guna lahan yang berkembang maka akan mengakibatkan peningkatan arus pergerakan, pola persebaran dan permintaan pergerakan yang mana perubahan-perubahan tersebut berkonsekuensi dengan aksesibilitas.

## **2.4. Jaringan Jalan**

### **2.4.1. Pengertian Jaringan Jalan**

Menurut Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sedangkan jalan umum menurut fungsinya (Pasal 8) dikelompokkan menjadi:

1. Jalan Arteri.

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.

2. Jalan Kolektor.

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi..

3. Jalan Lokal.

Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

4. Jalan Lingkungan.

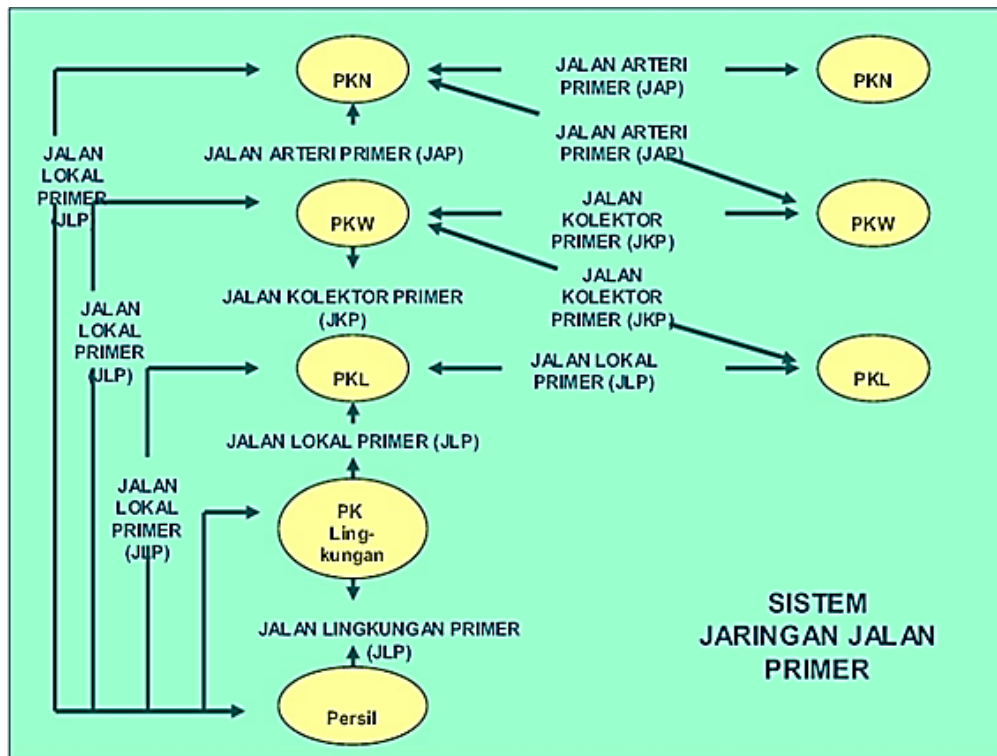
Adalah ruas jalan yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Sistem jaringan jalan merupakan satu kesatuan jaringan jalan yang terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hierarki. Jaringan jalan berdasarkan sistem (pelayanan penghubung) terbagi atas (PP No. 34 Tahun 2006) :

1. Sistem jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di

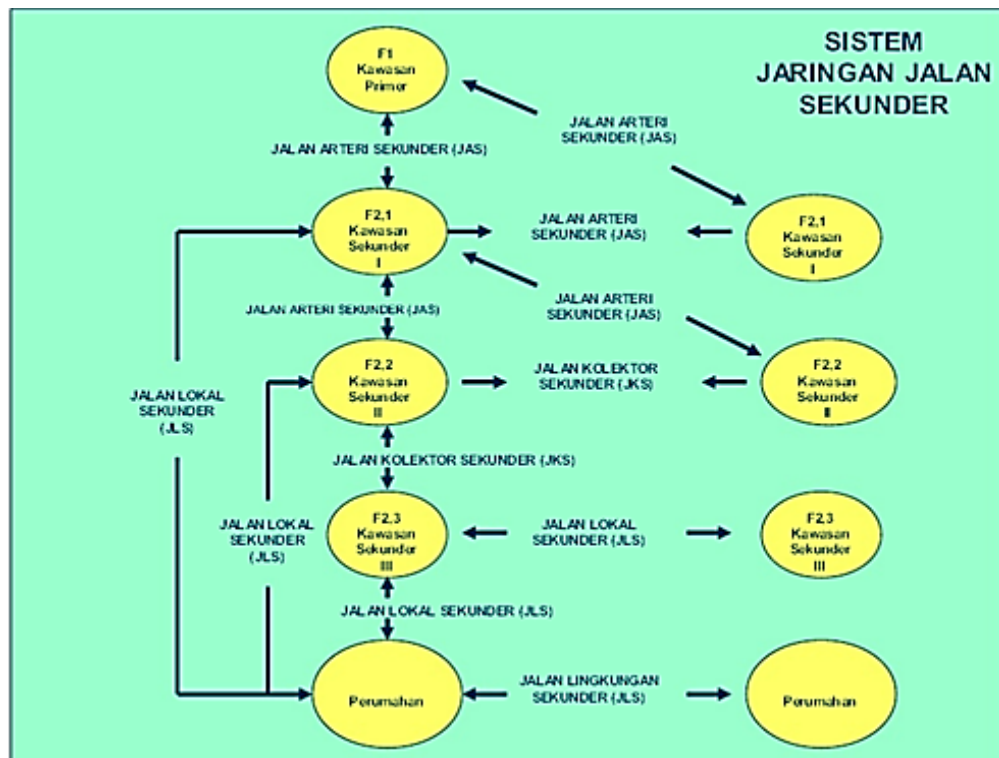
tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan sebagai berikut:

- a. Menghubungkan secara menerus pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, pusat kegiatan lokal sampai ke pusat kegiatan lingkungan;
- b. Menghubungkan antar pusat kegiatan nasional.



**Gambar 2.2** Sistem Jaringan Jalan Primer  
(Sumber : PP No. 34 Tahun 2006)

2. Sistem jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil.



**Gambar 2.3** Sistem Jaringan Jalan Sekunder  
(Sumber : PP No. 34 Tahun 2006)

#### 2.4.2. Jalan Lingkar (Ring Road)

Dalam Kamus Tata Ruang (Dirjen Cipta Karya Departemen PU) 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 ke sisi lainnya. Menurut, Tamin (2000) Jalan Lingkar yaitu jalan yang melingkari suatu wilayah yang pada prinsipnya merupakan usaha untuk mengalihkan pergerakan lalu lintas agar jangan memasuki wilayah yang bersangkutan sehingga kemacetan yang timbul karena pembebanan yang terlalu banyak pada jalan arteri radial dapat dihindari.

Terdapat tiga bentuk jalan lingkar, yaitu sebagai :

##### 1. Jalan Lingkar Dalam kota

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 lingkar *inner* dan *outer*.

## 2.5. Lingkungan

Menurut Soemarwoto (2001) lingkungan hidup adalah suatu sistem kompleks yang berada di luar individu yang mempengaruhi pertumbuhan dan perkembangan organisme.

Lingkungan hidup itu terdiri dari dua komponen yaitu komponen abiotik dan biotik :

- a. Komponen abiotik, yaitu terdiri dari benda-benda mati seperti air, tanah, udara, cahaya, matahari dan sebagainya.
- b. Komponen biotik, yaitu terdiri dari makhluk hidup seperti hewan, tumbuhan dan manusia.

Komponen-komponen yang ada di dalam lingkungan hidup merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan dan membentuk suatu sistem kehidupan yang disebut ekosistem. Suatu ekosistem akan menjamin keberlangsungan kehidupan apabila lingkungan itu dapat mencukupi kebutuhan minimum dari kebutuhan organisme.

Kualitas lingkungan hidup dibedakan berdasarkan biofisik, sosial ekonomi, dan budaya yaitu :

- a. Lingkungan biofisik adalah lingkungan yang terdiri dari komponen biotik dan abiotik yang berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain. Komponen biotik merupakan makhluk hidup seperti hewan, tumbuhan dan

manusia, sedangkan komponen abiotik terdiri dari benda-benda mati seperti tanah, air, udara, cahaya matahari. Kualitas lingkungan biofisik dikatakan baik jika terjadi interaksi antar komponen berlangsung seimbang.

- b. Lingkungan sosial ekonomi, adalah lingkungan manusia dalam hubungan dengan sesamanya dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Standar kualitas lingkungan sosial ekonomi dikatakan baik jika kehidupan manusia cukup sandang, pangan, papan, pendidikan dan kebutuhan lainnya.
- c. Lingkungan budaya adalah segala aspek, baik berupa materi (benda) maupun nonmateri yang dihasilkan oleh manusia melalui aktifitas dan kreatifitasnya. Lingkungan budaya dapat berupa bangunan, peralatan, pakaian, senjata. Dan juga termasuk non materi seperti tata nilai, norma, adat istiadat, kesenian, sistem politik dan sebagainya. Standar kualitas lingkungan diartikan baik jika di lingkungan tersebut dapat memberikan rasa aman, sejahtera bagi semua anggota masyarakatnya dalam menjalankan dan mengembangkan sistem budayanya.

Lingkungan harus selalu terjaga kualitasnya, untuk pelaksanaan pembangunan yang berkelanjutan. Secara sederhana kualitas lingkungan hidup diartikan sebagai keadaan lingkungan yang dapat memberikan daya dukung yang optimal bagi kelangsungan hidup manusia di suatu wilayah. Kualitas lingkungan itu dicirikan antara lain dari suasana yang membuat orang betah/kerasan tinggal ditempatnya sendiri. Berbagai keperluan hidup terpenuhi dari kebutuhan dasar/fisik seperti makan minum, perumahan sampai kebutuhan rohani/spiritual seperti pendidikan, rasa aman, ibadah dan sebagainya.

Masalah - masalah lingkungan di negara kita sudah banyak yang mengakibatkan kerusakan lingkungan akibat perubahan peruntukan lahan yang dilakukan manusia mulai meningkat pula seperti adanya pembangunan industri, perumahan, jalan, pelabuhan dan berbagai pembangunan fisik lainnya. Dapat dikatakan bahwa kegiatan itu pada suatu sisi menguntungkan sebagian orang (pemrakarsa kegiatan atau beberapa orang lainnya) tetapi pada sisi lain merugikan banyak orang terutama mereka yang terkena dampak (Hadi, 2000). Semua

kegiatan yang dilakukan manusia bisa dicapai berkat teknologi yang dikembangkan dengan akal dan pikiran manusia. Namun kehadiran lingkungan buatan manusia seperti timbulnya kota, jalan raya, kawasan industri, perumahan, pelabuhan, mematahkan keseimbangan, keselarasan dan kelestarian yang semula terdapat dalam lingkungan alam. Perkembangan lingkungan buatan telah menghasilkan produk sampingan yang meningkat dalam jumlah dan kadar sehingga tidak terkendali. Perubahan pemanfaatan tanah pertanian menjadi non pertanian yang digunakan untuk kepentingan pembangunan dewasa ini ramai dibicarakan orang.

Dalam rangka mewujudkan pembangunan berwawasan lingkungan, menurut (Jacob dalam Jaelani, 2004 : 24) diperlukan empat syarat yang meliputi pemenuhan kebutuhan dasar (*the fulfilment of human needs*), pemeliharaan lingkungan (*maintenance of ecological integrity*), keadilan sosial (*social equity*) dan kesempatan menentukan nasib sendiri (*self detemination*). Dengan kata lain pembangunan berkelanjutan menghendaki adanya perlindungan dan pemihakan bagi penduduk miskin didalamnya masyarakat lokal, demokratisasi, transparansi, serta perlindungan fungsi lingkungan.

## **BAB 3**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Tipe Penelitian**

Penelitian ini termasuk tipe penelitian deskriptif analitis. Adapun uraian deskriptif yang dimaksudkan adalah mendeskripsikan persepsi masyarakat Kota Solok terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok.

#### **3.2 Ruang Lingkup**

1. Ruang Lingkup Wilayah

Ruang lingkup wilayah studi adalah Kota Solok dan kawasan di sekitar Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok.

2. Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi studi adalah masyarakat pemilik lahan disekitar jalur perencanaan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok dan masyarakat Kota Solok.

#### **3.3 Tahapan Penelitian**

1. Tahap Awal

Tahap awal penelitian, meliputi kajian literatur, penyusunan proposal penelitian, dan survei awal di lapangan.

2. Tahap Survei Lapangan

Melakukan survei primer dan sekunder untuk memperoleh data – data mengenai kondisi eksisting penggunaan lahan pada kawasan perencanaan jalan lingkar utara Kota Solok.

3. Tahap Pasca Survei Lapangan

Setelah data disebar dan dikumpulkan, selanjutnya dikompilasi dan dianalisa menggunakan SPSS dan analisis pemaknaan (deskriptif-kualitatif).

4. Tahap Penyusunan Hasil Penelitian

Tahap ini terdiri dari penyusunan kesimpulan dan rekomendasi penelitian.

### **3.4 Kerangka Pemikiran**

Kerangka pemikiran studi dimaksudkan untuk menjelaskan sistematika alur pemikiran penulis terkait topik yang diambil dalam studi, yaitu studi persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok. Sebagai sebuah sistematika berpikir, terdapat beberapa hal penting menyangkut studi yang tersurat pada bagian kerangka pikir, yaitu latar belakang studi, pertanyaan studi yang akan dijawab, kebutuhan data, analisis data, dan kesimpulan studi.

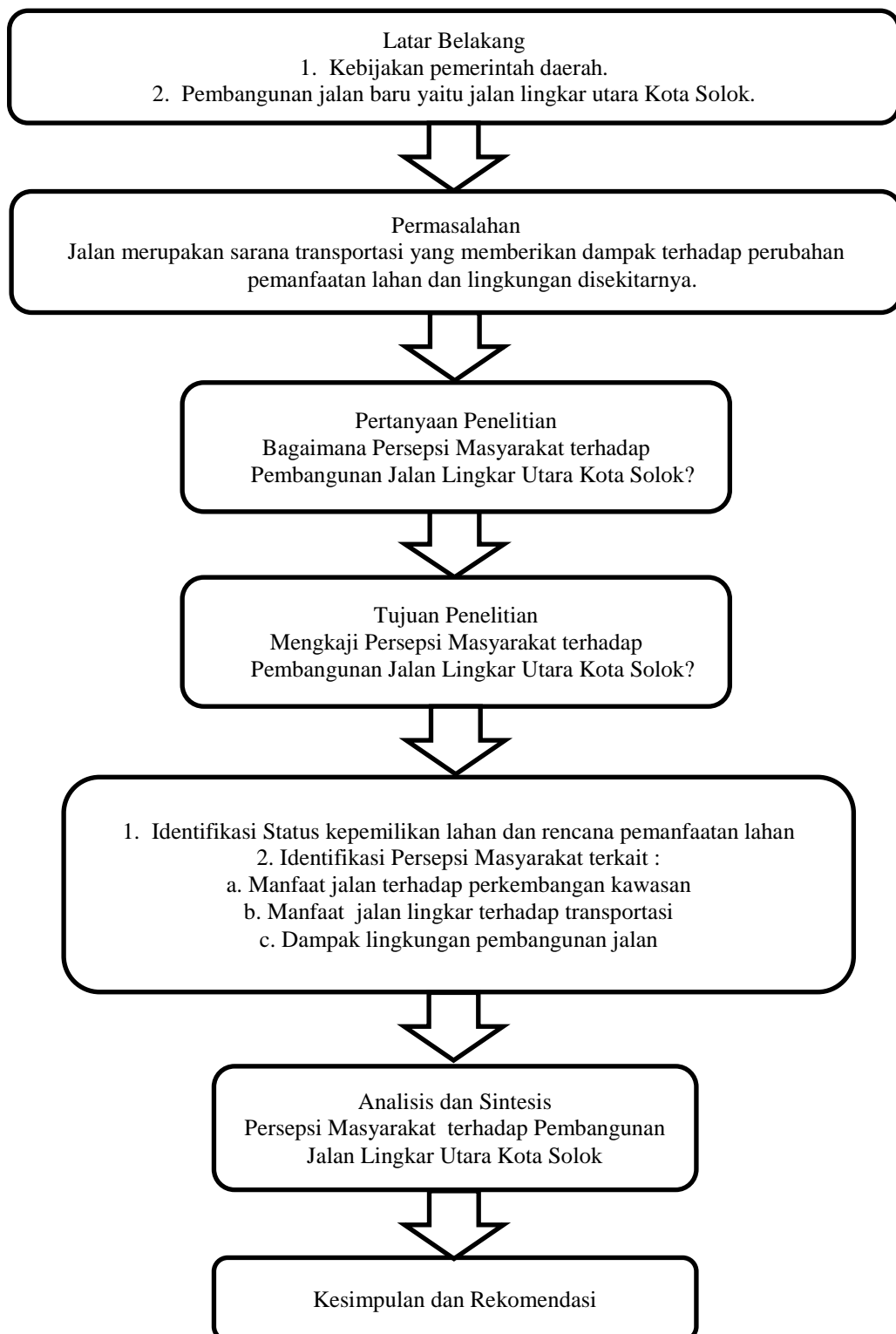
Studi ini dilatarbelakangi adanya keterkaitan aspek transportasi - tata guna lahan dan pendekatan persepsi di dalam menggali informasi dari masyarakat terkait pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok. Dalam hal ini, pembangunan jalan lingkar Kota Solok, secara keruangan tentu dimaksudkan setidaknya untuk mencapai 2 hal, yaitu mengatasi kemacetan arus lalu lintas di pusat Kota Solok dan merangsang pertumbuhan wilayah di daerah utara Kota Solok. Pencapaian tujuan tersebut tentu akan menjadi terhambat apabila kurangnya dukungan masyarakat dalam pembangunan dan pemanfaatan tata guna lahannya yang tidak tidak teratur.

Untuk itu, bagaimana persepsi masyarakat masyarakat dalam pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok menjadi penting untuk dikaji dalam studi dengan pendekatan persepsi dimaksud akan dipandu oleh kerangka dasar teoritis yang relevan, yaitu teori perubahan penggunaan lahan, sistem guna lahan – transportasi, jaringan jalan dan teori lingkungan sehingga kajian analisis studi tidak melebar dan kehilangan fokus.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka pertanyaan studi yang ingin dijawab adalah bagaimana persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok. Persepsi terhadap pembangunan jalan lingkar utara tersebut, diuraikan menjadi 4 (empat) kelompok yang ingin dikaji, yaitu :

1. Status kepemilikan dan rencana pemanfaatan lahan
2. Pengaruh jalan lingkar terhadap perkembangan kawasan
3. Manfaat jalan lingkar terhadap transportasi
4. Dampak lingkungan pembangunan jalan lingkar

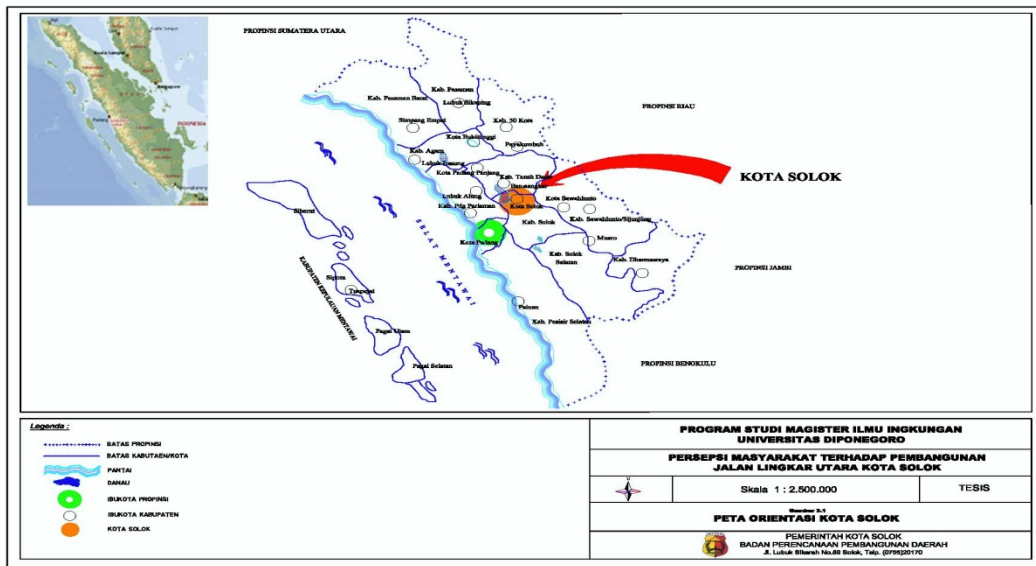
Untuk menjawab pertanyaan studi tersebut di atas, diperlukan data dari masyarakat Kota Solok, yang disusun dalam format kuesioner. Setelah kuesioner dikumpulkan dari responden, selanjutnya akan ditampilkan dalam format data mentah menggunakan alat bantu SPSS (*Statistical Package for Social Science*). Pengolahan data mentah selanjutnya menggunakan alat bantu analisis, yaitu analisis tabulasi silang (*crosstabs*) yang merupakan salah satu sub menu di dalam SPSS. Penggunaan alat bantu *crosstabs* dalam studi ini tidak dimaksudkan untuk mencari berapa tingkat hubungan antara dua variabel yang di-*crosstabs*-kan melainkan untuk membantu menampilkan informasi dari data mentah untuk ditindaklanjuti dalam proses analisis studi selanjutnya yaitu analisis deskriptif kualitatif (pemaknaan), dimana proses pemaknaan itu dipandu oleh dasar teori psikologi lingkungan yang secara umum menjelaskan proses terjadinya perilaku masyarakat (individu), dalam konteks masalah tertentu menggunakan model 5W + 1H (*what, where, when, why, who, how*). Karakteristik data tentu akan bervariasi untuk setiap variasi jawaban tersebut, selanjutnya dianalisis menggunakan dasar teori bagaimana (*why*) proses tersebut terjadi, apa (*what*) yang menyebabkannya, dan sebagainya.



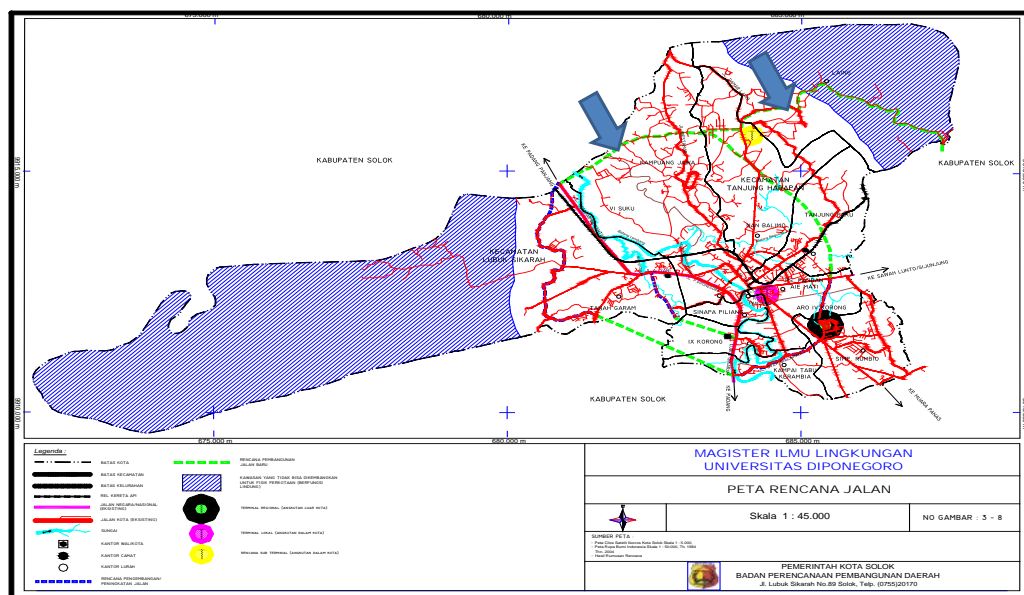
Gambar 3.1  
Kerangka Pemikiran

### 3.5 Lokasi dan Obyek Penelitian

Lokasi penelitian ini berada di Kota Solok Provinsi Sumatera Barat. Sedangkan sumber data didapat dari masyarakat pengguna jalan dan instansi pemerintah daerah yang terkait dengan adanya pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok ini.



Gambar 3.2 Peta Orientasi Kota Solok  
(Sumber Bappeda Kota Solok 2011)



Gambar 3.3 Peta Lokasi Penelitian  
(Sumber Bappeda Kota Solok 2011)

### **3.6. Metode Penelitian**

Melalui pilihan metode penelitian yang tepat diharapkan agar setiap langkah yang akan diambil dalam penelitian dapat dilakukan sesuai dengan yang diharapkan, sehingga penelitian tersebut dapat selesai pada tahap pengambilan kesimpulan (Arikunto, 1995). Sebuah penelitian merupakan proses yang panjang dan menyeluruh, berawal dari minat untuk mengetahui fenomena tertentu. Gagasan tersebut ditujukan untuk lebih mengenal faktor-faktor yang berpengaruh dalam persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok. Konseptual proses tersebut kemudian dituangkan menjadi suatu metode penelitian lengkap dengan pola analisa observasi serta pengumpulan data yang diperlukan. Dari hasil observasi diperoleh data untuk dilakukan pengolahan menjadi informasi untuk dianalisa dan akhirnya ditarik berbagai kesimpulan yang diperlukan (Singarimbun, 1987).

Metode penelitian yang dipilih adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Metode penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang (Nazir, 2005). Metode penelitian dengan cara deskriptif bertujuan untuk membuat suatu gambaran mengenai situasi atau kejadian.

Ditinjau dari masalah yang diselidiki, teknik dan alat yang digunakan dalam meneliti, serta tempat dan waktu penelitian, metode deskriptif yang dipakai adalah metode penelitian survei. Menurut Kerlinger (1996) dalam Riduwan (2010) metode penelitian survei adalah penelitian yang dilakukan pada populasi besar maupun kecil, tetapi data yang dipelajari adalah data dari sampel yang diambil dari populasi tersebut, sehingga ditemukan kejadian-kejadian relatif, distribusi dan hubungan antar variabel sosiologis maupun psikologis.

#### **3.6.1 Kebutuhan Data**

Data merupakan gambaran tentang suatu keadaan atau persoalan yang dikaitkan dengan tempat dan waktu yang merupakan bahan untuk analisis dalam pengambilan keputusan. Data yang akan digunakan untuk bahan analisis dibagi

menjadi data primer dan data sekunder.

Data Primer, yaitu hasil kuesioner dan observasi, meliputi:

- Data karakteristik responden, meliputi: Jenis pekerjaan, tingkat pendidikan, kepemilikan lahan dan rencana perubahan lahan, dan tingkat pengetahuan responden terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok.
- Data perubahan lahan, meliputi data perubahan lahan yang telah terjadi di sekitar kawasan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok.
- Persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok

Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh dari survai instansional melalui sumber yang relevan dengan topik yang diteliti, yaitu dari instansi terkait diantaranya BAPPEDA, BPS, dan Dinas Pekerjaan Umum. Beberapa data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah:

- Data penggunaan lahan Kota Solok tahun 2010.
- Data karakteristik fisik (luas wilayah, kemiringan, curah hujan, jenis tanah dan ketinggian).
- Data demografi.
- Data kebijakan tata ruang Kota Solok yaitu RTRW Kota Solok tahun 2004 – 2013.

### **3.6.2 Teknik Pengumpulan Data**

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

#### **a. Pengumpulan Data Primer.**

Pengumpulan data ini merupakan teknik pengumpulan yang diperoleh langsung dari sumbernya, baik melalui pengamatan (observasi) langsung maupun penyebaran kuesioner pada responden yang terkait, dan dilakukan dengan 2 cara, yaitu:

- Observasi lapangan yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan pengamatan di lapangan dan mendokumentasikan perkembangan guna lahan, aktivitas kota serta sosial masyarakat di sekitar rencana

pembangunan jalan lingkar utara dalam bentuk foto, sketsa atau data tertulis baik narasi maupun numerik.

- Kuesioner adalah teknik data dengan menggunakan daftar pertanyaan yang sifatnya tertutup dan terbuka. Dalam penelitian ini dipakai kuesioner bersifat tertutup dengan maksud bahwa jawaban kuesioner telah tersedia dan responden tinggal memilih beberapa alternatif yang telah disediakan yang mungkin turut mewarnai dalam keputusannya terhadap status kepemilikan lahan, maupun rencana perubahan penggunaan lahan yang mungkin terjadi karena nilai *opportunity* yang mungkin diharapkannya di kawasan tersebut.

b. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan Data Sekunder yaitu pengumpulan secara tidak langsung dari sumber/obyeknya. Data ini berupa rencana pembangunan dan data numerik yang dapat diperoleh melalui buku literatur, dokumen penelitian atau melalui kajian literatur sendiri. Sumber yang terkait bisa dari institusi pemerintah, pendidikan maupun swasta. Instansi yang akan dituju adalah Bappeda, BPS, dan Dinas Pekerjaan Umum.

**Tabel 3.1** Kebutuhan data

No	Variabel	Data					Sumber
		Primer			Sekunder		
		Q	O	W	L	I	
1	Persepsi Masyarakat	√	√	√	-	-	-
2	Luas penggunaan lahan	-	-	-	-	√	BPS
	Jenis Penggunaan lahan	-	-	-	-	√	BPS
	Komposisi penggunaan lahan	-	-	-	-	√	BPS
	Kenaikan penggunaan lahan	-	-	-	-	√	BPS
3	Jumlah penduduk	-	-	-	-	√	BPS
	Pertumbuhan penduduk	-	-	-	-	√	BPS
	Pertumbuhan ekonomi	-	-	-	-	√	BPS
	Faktor sosial budaya	-	-	-	-	√	BPS
4	Kebijakan dan arah pembangunan	-	-	-	-	√	BAPPEDA RTRW
	Fasilitas kota	-	-	-	-	√	BAPPEDA RTRW
	Prasarana dan sarana	-	-	-	-	√	BAPPEDA RTRW
5	Peta – Peta RTRW	-	-	-	-	√	BAPPEDA RTRW

### 3.6.3 Populasi dan sampel

Populasi merupakan objek atau subjek yang berada pada suatu wilayah dan memenuhi syarat-syarat tertentu berkaitan dengan masalah penelitian. Ada dua jenis populasi, yaitu: populasi terbatas dan populasi tidak terbatas.

#### a. Populasi terbatas

Populasi terbatas mempunyai sumber data yang jelas batasnya secara kuantitatif sehingga dapat dihitung jumlahnya.

#### b. Populasi tidak terbatas

Populasi tak terbatas yaitu sumber datanya tidak dapat ditentukan batasan-batasannya sehingga relatif tidak dapat dinyatakan dalam bentuk jumlahnya.

Sedangkan sampel adalah bagian populasi yang mempunyai ciri-ciri atau keadaan tertentu yang akan diteliti. Tidak semua data dan informasi akan diproses dan tidak semua orang atau benda akan diteliti melainkan cukup dengan menggunakan sampel yang mewakilinya.

### 3.6.4 Teknik pengambilan sampel

Salah satu cara pengambilan sampel adalah dengan metode *purposive sampling*, yaitu teknik pengambilan sampel dengan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan atau syarat-syarat tertentu yang dipandang mempunyai hubungan yang erat dengan ciri atau sifat situasi sosial. Besar sampel tidak ditentukan sebelumnya tetapi ditentukan oleh pertimbangan informasi, penentuan unit sampel telah dianggap memadai apabila telah sampai kepada taraf "*redundancy*" yaitu data telah jenuh dan apabila ditambah sampel lagi tidak memberikan informasi yang baru (Afifuddin, 2009).

Untuk menentukan sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini, teknik pengambilan sampel yang dipakai adalah *Probability sampling* yaitu teknik sampling untuk memberikan peluang yang sama pada setiap anggota populasi untuk dipilih menjadi anggota sampel. dan teknik *probability sampling* yang digunakan *simple random sampling*. Teknik ini sederhana (*simple*) karena pengambilan sampel dilakukan secara acak tanpa memperhatikan strata yang ada dalam populasi.

### 3.6.5 Menentukan ukuran sampel

Jumlah anggota sampel sering dinyatakan dengan ukuran sampel. Makin besar jumlah sampel mendekati jumlah populasi, maka peluang kesalahan generalisasi (diberlakukan umum) semakin kecil dan sebaliknya makin kecil jumlah sampel menjauhi populasi, makin besar kesalahan generalisasi (Sugiyono, 2007). Namun demikian jika jumlah sampel terlalu besar (mendekati jumlah populasi) akan mengakibatkan pemborosan tenaga dan uang, dan jika sampel terlalu kecil dapat menjurus kepada besarnya *error* (Nazir, 2005).

Untuk menentukan ukuran sampel, ada dua hal yang perlu dijawab terlebih dahulu. Pertama berapa derajatkah ketepatan yang diinginkan, kedua berapa persen benar baru kita dapat menerima derajat ketepatan tersebut? (Nazir, 2005). Untuk menentukan jumlah ukuran sampel dipakai rumus dari Taro Yamane (Riduwan, 2010) sebagai berikut:

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

dengan  $n$  adalah jumlah sampel,  $N$  jumlah populasi dan  $d^2$  kesalahan (presisi) yang ditetapkan.

Nilai derajat kecermatan yang diambil dalam studi ini adalah sebesar 10%, sehingga menunjukkan bahwa tingkat kepercayaan terhadap studi adalah sebesar 90%. Dengan jumlah populasi Kota Solok sebanyak 59.396 jiwa, maka jumlah sampel dalam studi ini adalah:

$$n = 59.162 / (59.162 \times (0,1)^2) + 1$$

$$n = 99,8 \text{ responden}$$

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

**Tabel 3.2** Jumlah dan Sebaran Lokasi Responden

No	Kecamatan/ Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk	Jumlah Responden
I	<b>LUBUK SIKARAH</b>	<b>35.00</b>	<b>32,645</b>	<b>54</b>
1	Tanah Garam	24.36	11,853	19
2	Enam Suku	3.60	5,854	10
3	Sinapa Piliang	0.64	1,312	2
4	IX Korong	1.50	1,615	3
5	K T K	1.35	2,235	4
6	Aro IV Korong	1.25	2,700	5
7	Simpang Rumbio	2.30	7,076	11
II	<b>TANJUNG HARAPAN</b>	<b>22.64</b>	<b>26,751</b>	<b>46</b>
1	Koto Panjang	0.21	2,040	4
2	Pasar Pandan Air mati	0.69	5,275	10
3	Tanjung Paku	2.35	5,493	10
4	Nan Balimo	7.59	6,911	10
5	Kampung Jawa	3.65	5,948	10
6	Laing	8.15	1,084	2
	<b>Jumlah</b>	<b>57.64</b>	<b>59,396</b>	<b>100</b>

Sumber : Kota Solok dalam Angka 2011

### 3.6.6 Deskripsi Identitas Responden

Untuk kebutuhan analisis data responden, maka disajikan beberapa aspek yang meliputi : pendidikan terakhir dan pekerjaan. Aspek – aspek tersebut diperoleh berdasarkan jawaban kuesioner dari responden di lokasi penelitian.

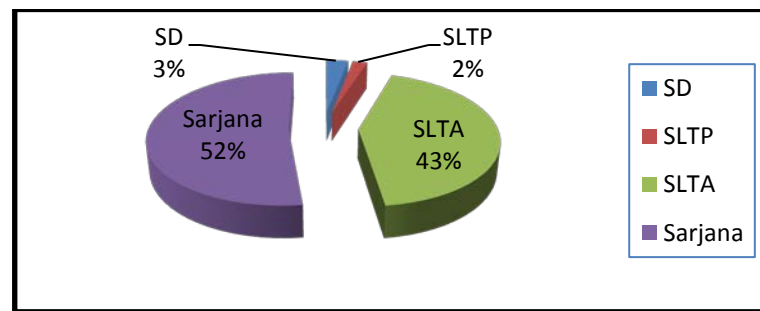
#### a. Pendidikan Terakhir

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 akurasinya, demikian pula sebaliknya. Untuk lebih jelasnya, terkait dengan jumlah dan persentase tingkat pendidikan responden dapat dilihat pada Tabel 1.3 berikut :

**Tabel 3.3** Komposisi Responden Berdasarkan Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah	Persentase (%)
1	SD/Sederajat	3	3
2	SLTP/Sederajat	2	2
3	SLTA/Sederajat	43	43
4	Sarjana	52	52
Total		100	100

Sumber : Data Primer, 2011



**Gambar 3.4** Komposisi Responden Berdasarkan Pendidikan

Tabel 1.3 menunjukkan bahwa tingkat pendidikan responden masuk dalam golongan tinggi. Tingkat pendidikan responden di dalam penelitian ini cukup bervariasi, dari jumlah 100 responden, 52 responden diantaranya berpendidikan Sarjana, 43 responden berpendidikan SLTA/Sederajat, 2 responden berpendidikan SLTP/Sederajat, 3 responden berpendidikan Sekolah Dasar.

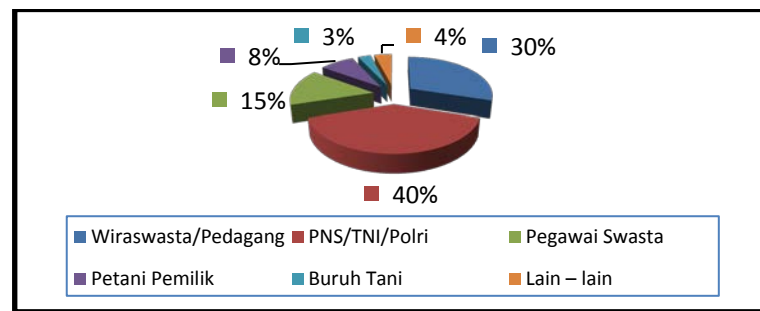
b. Pekerjaan

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 adalah PNS/TNI/Polri dan wiraswasta/pedagang, adapun jenis pekerjaan responden dapat dilihat pada Tabel berikut :

**Tabel 3.4** Komposisi Responden Berdasarkan Pekerjaan

No.	Pekerjaan	Jumlah	Persentase (%)
1	Wiraswasta/Pedagang	30	30
2	PNS/TNI/Polri	40	40
3	Pegawai Swasta	15	15
4	Petani Pemilik	8	8
5	Buruh Tani	3	3
6	Lain – lain	4	4
Total		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 3.5** Komposisi Responden Berdasarkan Pekerjaan

Tabel 1.4 menunjukkan bahwa pekerjaan responden pada umumnya adalah PNS/TNI/Polri, dimana dari 100 responden, terdapat 40 responden berprofesi sebagai PNS/TNI/Polri, 30 responden berprofesi sebagai wiraswasta/ pedagang, 15 responden berprofesi sebagai pegawai swasta, 8 responden berprofesi sebagai petani pemilik lahan, 3 responden bekerja sebagai buruh tani dan 4 responden menjawab lain-lain. Bahkan hasil survei menunjukkan bahwa sebagian responden yang bekerja bukan sebagai petani pemilik telah memiliki lahan/tanah di daerah perencanaan pembangunan jalan lingkaran utara.

### 3.6.7 Jenis dan Tipe Skala Pengukuran

Maksud dari skala pengukuran adalah untuk mengklasifikasikan variabel yang diukur supaya tidak terjadi kesalahan dalam menentukan analisis data dan langkah penelitian selanjutnya (Riduwan, 2010). Skala pengukuran dibagi menurut jenis dan tipenya. Salah satu jenis skala pengukuran adalah skala ordinal, yaitu skala yang didasarkan pada ranking diurutkan dari jenjang yang lebih tinggi sampai jenjang terendah atau sebaliknya. Contoh: keteladanan: tingkat 1, tingkat 2, tingkat 3, dan tingkat 4.

Berpedoman pada rumusan masalah, maka tipe skala pengukuran yang dijelaskan dalam penelitian adalah tipe skala untuk mengukur perilaku susila dan kepribadian yaitu skala sikap. Bentuk skala sikapnya adalah skala Likert. Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seseorang atau sekelompok tentang kejadian atau gejala sosial. Setiap jawaban dari pertanyaan

dihubungkan dengan bentuk pernyataan atas dukungan sikap yang diungkapkan dengan kata-kata sebagai berikut:

Contoh:

Pernyataan positif			Pernyataan negatif		
Sangat setuju	(SS)	= 5	Sangat setuju	(SS)	= 1
Setuju	(S)	= 4	Setuju	(S)	= 2
Netral	(N)	= 3	Netral	(N)	= 3
Tidak Setuju	(TS)	= 2	Tidak Setuju	(TS)	= 4
Sangat Tidak Setuju	(STS)	= 1	Sangat Tidak Setuju	(STS)	= 5

### 3.6.8 Metode Analisis.

Metode analisis merupakan suatu metode yang digunakan untuk mengolah data dari hasil kompilasi. Tahap analisis ini digunakan untuk merangkum semua masalah dan program rencana dari tiap sektor kegiatan untuk dituangkan secara global. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini merupakan analisis diskriptif dimana data kualitatif didukung dengan pengolahan kuantitatif. Metoda yang digunakan dengan pengukuran menurut Skala Linkert. Pada tahun 1932 Rensis Linkert mengembangkan teknik ini untuk mengukur sikap masyarakat (Simamora B, 2002 : 43).

Misalkan ingin mengetahui sikap masyarakat terhadap manfaat jalan untuk mengurangi kemacetan, kemudian dirumuskan sejumlah pertanyaan yang menunjukkan kepuasan masyarakat tentang tujuan manfaat jalan untuk mengurangi kemacetan. Tiap respons diberi nilai tertentu, bagi yang 'sangat berpengaruh' 5 angka, 'berpengaruh' 4 angka, 'kurang berpengaruh' 3 angka, 'tidak berpengaruh' 2 angka, dan seterusnya sampai 'sangat tidak berpengaruh' 1 angka.

Mengacu pada teknik pengukuran tersebut diatas maka analisis dilaksanakan melalui tahapan sebagai berikut: yaitu membuat tabel kontingensi, untuk mengetahui besarnya jumlah frekuensi jawaban dari masyarakat yang hanya meminta satu jawaban. Analisis dilakukan dengan bantuan program komputer yaitu *SPSS 17.00 for Windows*.

## BAB 4

### GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI

#### 4.1 Kota Solok

##### 4.1.1 Letak Geografis

Kota Solok terletak pada posisi geografis yang sangat strategis dengan luas wilayah 57.64 Km<sup>2</sup> (0.14 persen dari luas Propinsi Sumatera Barat). Kota Solok dikelilingi oleh beberapa nagari pada Kabupaten Solok, dimana Kota Solok memiliki peran sentral di dalam menunjang perekonomian masyarakat Kota Solok dan Kabupaten Solok pada umumnya.

Secara geografis Kota Solok berada pada posisi 0<sup>0</sup>45' LS sampai 0<sup>0</sup>48' LS dan 100<sup>0</sup>33' BT sampai 101<sup>0</sup>41' BT, terdiri dari daerah datar, bergelombang, curam, sangat curam dan berbukit dengan ketinggian rata-rata mencapai 390 meter di atas permukaan laut.

Secara administratif, Kota Solok terdiri dari 2 (dua) kecamatan yakni Kecamatan Lubuk Sikarah dengan luas wilayah 3.500 Ha yang terdiri atas 7 (tujuh) kelurahan yaitu Kelurahan Tanah Garam, VI Suku, Sinapa Piliang, IX Korong, Simpang Rumbio, Aro IX Korong, KTK dan Kecamatan Tanjung Harapan dengan luas wilayah 2.264 Ha yang terdiri atas 6 (enam) kelurahan yaitu Kelurahan Kampung Jawa, Nan Balimo, Koto Panjang, PPA, Tanjung Paku dan Laing. Wilayah Kota Solok berbatasan langsung dengan nagari-nagari di Kabupaten Solok, dengan uraian sebagaimana tabel berikut:

**Tabel 4.1** Batas Wilayah Kota Solok

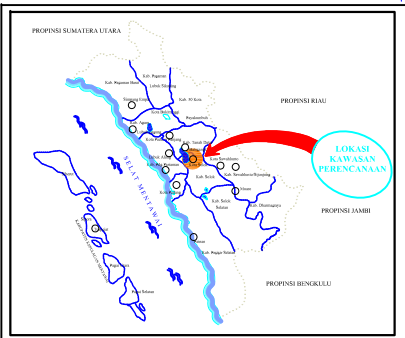
Uraian	Batas Wilayah
- Sebelah Barat	Nagari Selayo, Kota Padang
- Sebelah Timur	Nagari Saok Laweh, Guguk Sarai dan Nagari Gaung
- Sebelah Utara	Nagari Tanjung Bingkung dan Nagari Kunci
- Sebelah Selatan	Nagari Gaung, Panyangkalan, Koto Baru dan Nagari Selayo

*Sumber : Kota Solok Dalam Angka 2011*

675.000 m

680.000 m

685.000 m



PROPINSI SUMATERA BARAT

KABUPATEN SOLOK

KABUPATEN SOLOK

KECAMATAN LUBUK SIKARAH

KAMPUANG JAWA

KECAMATAN TANJUNG HARAPAN

LAING

TANJUNG PAKU

NAN BALIMO

PS. PANDAN

AIE MATI

KE SAWAH LUNTO/SIJUNJUNG

TANAH GARAM

SINAPA PILIANG

KOTA PANJANG

IX KORONG

ARO IV KORONG

IX KORONG

KAMPAL TABU

KERAMBIA

SIMP. RUMBIO

KE MUARA PANAS

KABUPATEN SOLOK

675.000 m

680.000 m

685.000 m

Legenda :

- BATAS KOTA
- BATAS KECAMATAN
- BATAS KELURAHAN
- REL KERETA API
- JALAN NEGARA
- JALAN KOTA
- SUNGAI
- ☐ KANTOR WALIKOTA
- KANTOR CAMAT
- KANTOR LURAH

**KECAMATAN LUBUK SIKARAH :**

- KEL TANAH GARAM
- KEL VI SUKU
- KEL SINAPA PILIANG
- KEL IX KORONG
- KEL KAMPAL TABU KERAMBIA
- KEL ARO IV KORONG
- KEL SIMPANG RUMBIO

**KECAMATAN TANJUNG HARAPAN :**

- KEL KOTO PANJANG
- KEL PASAR PANDAN AIE MATI
- KEL TANJUNG PAKU
- KEL NAN BALIMO
- KEL KAMPUANG JAWA
- DESA LAING

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU INKUNGAN  
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN  
JALAN LINGKAR UTARA KOTA SOLOK**



Skala 1 : 50.000



TESIS

**Gambar 4.1  
PETA ADMINISTRASI KOTA SOLOK**



PEMERINTAH KOTA SOLOK  
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH  
Jl. Lubuk Sikarah No.89 Solok, Telp. (0755)20170

9915.000 m

9915.000 m

9910.000 m

9910.000 m

Kota Solok terbentang pada jalur strategis lintas Sumatera bagian tengah yang menghubungkan Propinsi Jambi, Sumatera Utara dengan Ibukota Propinsi Sumatera Barat, Kota Padang. Berjarak kira-kira 64 Km dari Kota Padang dengan waktu tempuh 75 menit.

Posisi Kota Solok yang berada di simpul jalan Lintas Sumatera memberikan kontribusi positif terhadap meningkatnya arus lalu lintas angkutan umum baik Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) maupun angkutan umum Antar Kota Antar Propinsi (AKAP). Khusus untuk bus AKAP, lalu lintas kendaraan tidak hanya ramai di siang hari, tetapi juga pada malam hari.

#### 4.1.2 Topografi

Dilihat dari kondisi geografis Kota Solok, bentangan alam yang berada pada wilayah Kota Solok memiliki topografi yang bervariasi antara dataran dan berbukit dengan ketinggian antara 100 - 1525 meter di atas permukaan laut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut:

**Tabel 4.2** Pembagian Wilayah Berdasarkan Ketinggian

No.	Kecamatan	Luas per ketinggian (Ha)			
		100-500 m	500-1000 m	1000-1500 m	> 1500 m
1.	Lubuk Sikarah	1.680	802	678	340
2.	Tanjung Harapan	1.686	578	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>3.366</b>	<b>1.380</b>	<b>678</b>	<b>340</b>

*Sumber : RTRW Kota Solok 2004 – 2013*

Kota Solok dilewati oleh 3 aliran sungai yaitu Batang Lembang, Batang Gawan dan Batang Binguang. Sungai Batang Lembang mencakup wilayah Kota dan Kabupaten Solok yang membelah Kota Solok, dimana terdapat beberapa titik rawan longsor dan terkadang meluap pada waktu hujan sehingga menimbulkan genangan pada beberapa kawasan.

Berdasarkan jenis tanah yang ada di Kota Solok, sebagian besar didominasi oleh tanah jenis kompleks podsolik merah kuning, podsolik coklat dan latosol (2.006 Ha atau 34,80%), aluvial 1.248 Ha (21.65%), brown forest soil

1.190 Ha (20,64%), podsolik merah kuning 935 Ha (16,22%) dan latosol 385 Ha (6,68%).

Data jenis tanah dan tingkat kesuburannya yang disajikan pada Tabel 4.3 menunjukkan sebagian besar tanah di Kota Solok didominasi oleh tanah jenis kompleks podsolik merah kuning, podsolik coklat dan latosol.

**Tabel 4.3** Persebaran Jenis Tanah di Kota Solok

No	Jenis Tanah	Luas ( Ha )	%
1	Komplek Podsolik merah Kuning , Podsolik Coklat dan Latosol	2.006	34,80
2	Aluvial	1.248	21,65
3	Brown Forest Soil	1.190	20,64
4	Podsolik Merah Kuning	935	16,22
5	Latosol	385	6,68
	Jumlah	5.764	100,00

*Sumber : RTRW Kota Solok 2004 – 2013*

Pemanfaatan tanah secara optimum pada kawasan dengan tingkat kesuburan sedang sampai subur dapat dipertahankan guna mendukung kegiatan pembangunan. Disamping tanah dengan tingkat kesuburan sedang sampai subur, juga terdapat lahan dengan kesuburan rendah/kritis yang terdapat di hampir semua kelurahan di Kecamatan Tanjung Harapan. Lahan ini berpotensi mendatangkan bahaya seperti tanah longsor, erosi dan kebakaran lahan. Untuk itu perlu dilakukan upaya mempertahankan tingkat kesuburan lahan bagi tanah dengan tingkat kesuburan sedang – subur. Dan untuk lahan tidak subur/kritis perlu dilakukan upaya untuk memperbaiki tingkat kesuburannya untuk lahan yang berpotensi dijadikan area pertanian atau alih fungsi untuk perumahan/permukiman, industri dan penggunaan lain yang tidak menuntut kesuburan tanah dengan pertimbangan ketersediaan lahan terbuka yang cukup luas.

Dengan tingkat kesuburan sedang sampai subur dan sebagian kecil daerah tidak subur/kritis. Tingkat kesuburan tersebut, memungkinkan berkembangnya daerah pertanian dan perkebunan baik yang dikelola oleh rakyat maupun pemerintah.

Daerah subur juga terdapat di sekitar pusat kota berupa persawahan. Dengan bertambahnya penduduk menyebabkan banyak sawah yang berubah fungsi menjadi kawasan permukiman, industri dan peruntukan lainnya.

**Tabel 4.4** Kesuburan Tanah Di Kecamatan Tanjung Harapan

No	Bentuk Lahan Di Kecamatan Tanjung Harapan	Luas (Ha)					
		Kp. Jawa	Nan Balimo	Koto Panjang	PPA	Tanjung Paku	Laing
1	Sangat Subur	-	-	-	-	-	-
2	Subur	9.3	381	6.3	11	-	80
3	Sedang	2367	23	8.4	-	140	640
4	Tidak Subur / kritis	119	17	6.3	-	46	95
<b>Jumlah</b>		<b>2495.3</b>	<b>421</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>186</b>	<b>815</b>

Sumber : RTRW Kota Solok 2004 – 2013

**Tabel 4.5** Kesuburan Tanah Di Kecamatan Lubuk Sikarah

No	Bentuk Lahan Di Kecamatan Lubuk Sikarah	Luas (Ha)						
		Tanah Garam	VI Suku	Sinapa Piliang	IX Korong	Simp. Rumbio	Aro IV Korong	KTK
1	Sangat Subur	-	-	-	-	-	-	-
2	Subur	1141	216	40	150	-	125	35
3	Sedang	1295	144	-	-	145	-	10
4	Tidak Subur / kritis	-	-	-	-	-	-	-
<b>Jumlah</b>		<b>2436</b>	<b>360</b>	<b>40</b>	<b>150</b>	<b>145</b>	<b>125</b>	<b>45</b>

Sumber : RTRW Kota Solok 2004 – 2013

Kota Solok mempunyai iklim tropis yang sangat dipengaruhi oleh angin Barat. Selama tahun 2010 di wilayah Kota Solok telah terjadi sebanyak 177 hari hujan, dengan curah hujan rata-rata 174,13 mm. Tingkat curah hujan tertinggi pada umumnya terjadi pada bulan Maret dan terendah pada bulan Desember. Temperatur udara rata-rata terendah mencapai 26,1<sup>0</sup>C dan temperatur udara tertinggi mencapai 28,9<sup>0</sup>C.

Sementara itu, bila dilihat dari tingkat kemiringan lereng terdapat seluas 683 Ha atau 11,85% dari wilayah Kota Solok berada pada tingkat kemiringan  $\geq$  40%, untuk lebih jelas dapat dilihat pada Tabel 4.6 berikut :

**Tabel 4.6** Pembagian Wilayah Berdasarkan Kelerengan

No.	Kecamatan	Tingkat Kelerengan (%)	Luas (Ha)
1.	Lubuk Sikarah	0 – 5	935
		5 – 8	475
		8 - 15	235
		15 – 25	790
		25 – 40	655
		> 40	610
Jumlah 1			3.500
2.	Tanjung Harapan	0 – 5	255
		5 – 8	400
		8 - 15	330
		15 – 25	780
		25 – 40	426
		> 40	73
Jumlah 2			2.264

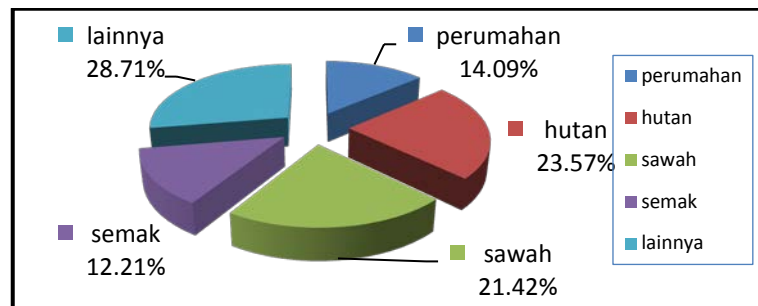
Sumber : RTRW Kota Solok 2004 - 2013

#### 4.1.3 Penggunaan Lahan

Kota Solok yang memiliki luas 5.764 Ha, baru sebagian kecil yang merupakan lahan terbangun yaitu seluas 1.089.08 Ha ( 18,89 %). Lahan terbangun tersebut sebagian besar untuk penggunaan perumahan (14,09 %)

Lahan seluas 4.674,92 Ha (81,11 %) masih berupa hutan, sawah, perkebunan dan lahan terbuka lainnya. Hutan yang terdapat di Kota Solok meliputi hampir 25% dari wilayah Kota Solok yaitu seluas 1.358,83 Ha (23,57%), dimana 664 Ha (48,87%) hutan tersebut berupa kawasan lindung dan 694,83 Ha (51,13%) terletak di luar kawasan lindung. Walaupun termasuk daerah perkotaan, luas areal sawah di Kota Solok mencapai 21,42 % dari luas wilayah Kota Solok.

Dilihat dari jenis tanah, 21,42 persen tanah di Kota Solok merupakan tanah sawah dan sisanya 78,58 persen berupa tanah kering. Sedangkan untuk pemanfaatan tanah secara terinci dapat dilihat pada gambar 3.3 berikut ini :



**Gambar 4.2** Persentase Penggunaan Tanah Menurut Jenisnya  
*Sumber : Kota Solok Dalam Angka 2011*

Luas penggunaan lahan di Kota Solok untuk tahun 2010 dapat dilihat pada Tabel 4.7 berikut ini :

**Tabel 4.7** Luas Penggunaan Lahan Kota Solok Tahun 2010

No	Penggunaan Lahan	Luas Tanah (Ha)		Jumlah	%
		Kec. Lb. Sikarah	Kec. Tj. Harapan		
1	Perumahan	510.99	301.27	812.26	14.09
2	Lapangan Olahraga	3.12	9.38	12.50	0.22
3	Kuburan	6.48	7.02	13.50	0.23
4	Perkantoran	9.65	11.18	20.83	0.36
5	Pendidikan	8.10	5.77	13.87	0.24
6	Kesehatan	16.51	6.60	23.11	0.40
7	Sarana Ibadah	7.24	7.63	14.87	0.26
8	Pasar, pertokoan, terminal	3.19	4.06	7.25	0.13
9	Tempat hiburan	67.18	91.20	158.38	2.75
10	Hotel	0.10	12.34	12.44	0.22
11	Industri	20.20	10.75	30.95	0.54
12	Sawah	938.22	299.42	1,234.64	21.42
13	Perkebunan rakyat	66.54	73.98	140.52	2.44
14	Kebun campuran	377.66	264.10	641.76	11.13
15	Semak, alang-alang	363.44	350.19	703.63	12.21
16	Hutan	824.89	515.94	1,358.83	23.57
17	Tegalan	203.44	123.27	326.71	5.67
18	Kolam ikan, rawa	15.55	10.45	21.00	0.36
19	Lain-lain	57.50	159.45	216.95	3.76
	<b>Total</b>	<b>3.500,00</b>	<b>2.264,00</b>	<b>5.764,00</b>	<b>100,00</b>

*Sumber : Kota Solok Dalam Angka 2011*

#### 4.1.4 Demografi

Penduduk Kota Solok berdasarkan hasil Sensus Penduduk 2010 berjumlah 59.396 jiwa terdiri atas 29.359 laki-laki dan 30.037 perempuan dengan *sex ratio* 97,74 dan rata-rata laju pertumbuhan selama periode 2000 – 2010 2,13 persen.

**Tabel 4.8** Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin dan Sex Rasio

Kecamatan	Jumlah Penduduk		Rasio Kelamin
	Laki-laki	Perempuan	
(1)	(2)	(3)	(4)
1. Lubuk Sikarah	16,167	16,478	98.11
2. Tanjung Harapan	13,192	13,559	97.29
Jumlah/Total	29,359	30,037	97.74

Sumber : Kota Solok Dalam Angka 2011

**Tabel 4.9** Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota se-Sumatera Barat

Kabupaten/Kota	Sensus Penduduk		Laju Pertumbuhan
	2000	2010	
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>I. Kabupaten</b>			
1. Kep. Mentawai	59,854	76,173	2.27
2. Pesisir Selatan	391,297	429,246	0.92
3. Solok	438,722	348,566	0.82
4. Sawahlunto/SJJ	307,459	201,823	1.94
5. Tanah Datar	326,794	338,494	0.33
6. Padang Pariaman	432,904	391,056	0.72
7. A g a m	514,499	454,853	0.91
8. Limapuluh Kota	311,759	348,555	1.11
9. Pasaman	513,158	253,299	1.24
10. Solok Selatan	118,125	144,281	2.04
11. Dharmasraya	141,495	191,422	3.09
12. Pasaman Barat	290,428	365,129	2.34
<b>II. Kota</b>			
1. P a d a n g	711,974	833,562	1.57
2. S o l o k	48,120	59,396	2.13
3. Sawahlunto	50,868	56,866	1.11
4. Padang Panjang	40,138	47,008	1.59
5. Bukit Tinggi	91,663	111,312	1.92
6. Payakumbuh	97,901	116,825	1.78
7. Pariaman	69,209	79,043	1.35
Jumlah/Total	4,956,367	4,846,909	1.54

Sumber : Kota Solok Dalam Angka 2011

Dengan luas wilayah 5.764 Km<sup>2</sup>, kepadatan penduduk Kota Solok adalah sebanyak 1.030 jiwa/km<sup>2</sup>. Kecamatan Tanjung Harapan adalah kecamatan dengan kepadatan penduduk tertinggi yaitu sebesar 1.182 jiwa/km<sup>2</sup>. Pola persebaran kepadatan penduduk, salah satu sisi lain persoalan yang dihadapi Kota Solok, banyak penduduk mengelompok di sekitar pusat kota dengan kepadatan tinggi.

**Tabel 4.10** Kondisi Penduduk Kota Solok Tahun 2010

Kecamatan/ Kelurahan	Luas Wilayah	Jumlah Penduduk	Kepadatan Penduduk
<b>I. LUBUK SIKARAH</b>	<b>35.00</b>	<b>32,645</b>	<b>933</b>
1. Tanah Garam	24.36	11,853	487
2. Enam Suku	3.60	5,854	1,626
3. Sinapa Piliang	0.64	1,312	2,050
4. IX Korong	1.50	1,615	1,077
5. K T K	1.35	2,235	1,656
6. Aro IV Korong	1.25	2,700	2,160
7. Simpang Rumbio	2.30	7,076	3,077
<b>II. TANJUNG HARAPAN</b>	<b>22.64</b>	<b>26,751</b>	<b>1,182</b>
1. Koto Panjang	0.21	2,040	9,714
2. Pasar Pandan Air mati	0.69	5,275	7,645
3. Tanjung Paku	2.35	5,493	2,337
4. Nan Balimo	7.59	6,911	911
5. Kampung Jawa	3.65	5,948	1,630
6. Laing	8.15	1,084	133
<b>Jumlah/Total</b>	<b>57.64</b>	<b>59,396</b>	<b>1,030</b>

*Sumber : Kota Solok Dalam Angka Tahun 2011*

## 4.2 Kebijakan Tata Ruang Kota Solok

### 4.2.1 Struktur Kota Solok

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

- Pusat kota, yang merupakan peruntukkan perdagangan dan jasa.
- Sub pusat kota yang merupakan kawasan pemerintahan dan perkantoran pemerintah
- Bagian wilayah kota, yang terdiri dari 4 Bagian Wilayah Kota (BWK) dimana merupakan faktor pengikat untuk tiap-tiap unit lingkungan.
- Unit lingkungan, yang terdiri dari 15 unit lingkungan yang merupakan unit lingkungan permukiman terkecil.

Arahan kebijakan struktur Tata Ruang Kota Solok 2004-2013 membagi Kota Solok atas 4 (empat) Bagian Wilayah Kota (BWK) dengan spesifikasi fungsi wilayah masing-masing adalah sebagai berikut :

a. BWK I (Pusat Kota)

Kawasan ini diarahkan sebagai pusat kawasan bisnis, perdagangan (regional dan lokal), transportasi lokal, jasa, perkantoran, permukiman (terbatas), pertanian dan kesehatan.

b. BWK II (Solok Timur)

Kawasan ini diarahkan kepada fungsi perdagangan (regional dan lokal), transportasi (regional dan lokal), pergudangan, kesehatan, permukiman, pertanian dan industri kecil.

c. BWK III (Solok Barat)

Kawasan ini diarahkan sebagai kawasan konservasi, hutan lindung, pertanian, pemerintahan kota, pemerintahan skala lingkungan, permukiman terbatas dan perdagangan.

d. BWK IV (Solok Utara)

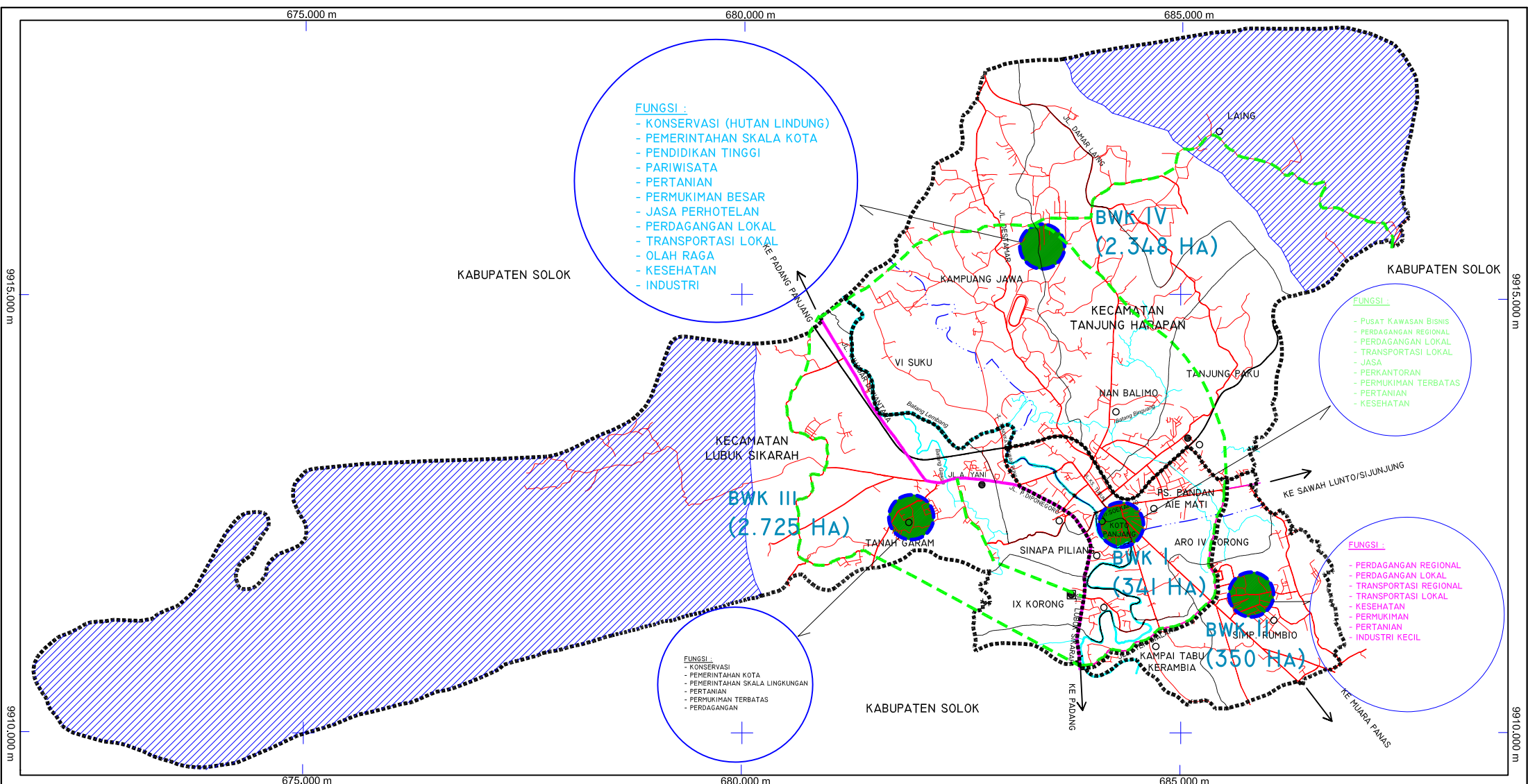
Kawasan ini diarahkan sebagai wilayah dengan fungsi konservasi, hutan lindung, pemerintahan skala kota, pendidikan tinggi, pariwisata, pertanian, industri (kecil, menengah, besar), jasa perhotelan, perdagangan, transportasi (regional dan lokal), olahraga, kesehatan, permukiman dan fasilitas pemakaman umum.

**Tabel 4.11** Luas dan Fungsi Bagian Wilayah Kota Solok

No	Bagian Wilayah Kota (BWK)	Luas (Ha)	Fungsi
1	I	341	perdagangan dan jasa, pemerintahan dan pelayanan umum, kesehatan, transportasi, serta permukiman
2	II	350	perdagangan regional, kesehatan, transportasi, regional, industri, pertanian dan permukiman
3	III	2.725	kawasan hutan, pertanian, permukiman terbatas
4	IV	2.348	perumahan, Pariwisata, Olah Raga, Konservasi, Industri dan kawasan hutan

Sumber : RTRW Kota Solok 2004 - 2013

Dengan adanya berbagai arahan rencana pengembangan fasilitas skala kota ini, tentunya secara bertahap akan mengurangi beban kegiatan yang terjadi saat ini, dimana terkonsentrasi pada BWK I (pusat kota). Dengan demikian tujuan pemerataan pembangunan dan keseimbangan perkembangan kota akan tercapai. Untuk lebih jelasnya pembagian BWK serta fungsi dan luasnya dapat dilihat pada gambar 3.4 berikut :



**Legenda :**

- BATAS KOTA
- BATAS KECAMATAN
- BATAS KELURAHAN
- REL KERETA API
- JALAN NEGARA
- JALAN KOTA
- SUNGAI
- KANTOR WALIKOTA
- KANTOR CAMAT
- KANTOR LURAH
- RENCANA JALAN

- KAWASAN YANG TIDAK BISA DIKEMBANGKAN UNTUK FISIK PERKOTAAN (BERFUNGSI LINDUNG)
- PUSAT BWK
- BATAS BWK

**PROGRAM STUDI MAGISTER ILMU INGKUNGAN  
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**PERSEPSI MASYARAKAT TERHADAP PEMBANGUNAN  
JALAN LINGKAR UTARA KOTA SOLOK**

TESIS

Skala 1 : 50.000

0 5 Cm  
0 2,5 Km

**Gambar 4.3**

**PETA PEMBAGIAN BWK DAN FUNGSI NYA**

PEMERINTAH KOTA SOLOK  
BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH  
Jl. Lubuk Sikarah No.89 Solok, Telp. (0755)20170

#### 4.2.2 Kebijakan Sistem Transportasi

Kebijakan sistem transportasi terkait dengan pengembangan transportasi jalan dan angkutan umum. Pengembangan transportasi jalan diarahkan melalui pemeliharaan serta penegasan kembali fungsi dan hirarki jalan. Kapasitas jalan yang ada ditingkatkan melalui pembangunan dan pelebaran jalan, pengelolaan lalu lintas serta menghilangkan gangguan sisi jalan. Fasilitas parkir harus disediakan secara memadai dan terintegrasi dengan pusat-pusat kegiatan.

Pengembangan transportasi angkutan umum dilakukan melalui penataan dan peningkatan pelayanan sistem angkutan umum, mengupayakan penyediaan angkutan umum yang dapat melayani ke berbagai penjuru wilayah kota.

Pengembangan sistem jaringan transportasi diarahkan untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk pelaku pembangunan dan pelaku ekonomi terhadap pusat-pusat pertumbuhan di masing-masing BWK dengan yang berada di luar Kota Solok, yaitu dengan cara :

- Peningkatan status jalan yang ada
- Pengembangan Terminal Bareh Solok
- Pengembangan Terminal Truk Solok
- Pembuatan Sub Terminal (di BWK IV)
- Pembuatan jalan baru (Lingkar utara dan selatan).

Adapun tujuan dari pengembangan sistem transportasi adalah :

- a. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas orang, barang dan jasa dari dan ke pusat pelayanan utama kota dan sub pusat pelayanan.
- b. Memperkuat interaksi antar pusat-pusat kegiatan di Kota Solok ke wilayah-wilayah *hinterland-nya* seperti Kabupaten Solok, Kabupaten Sawahlunto Sijunjung, Kota Sawahlunto agar terciptanya sinergi perkembangan antar wilayah.
- c. Meningkatkan pertumbuhan dan perkembangan ekonomi Kota Solok

### **4.3 Tinjauan Jalan Lingkar Utara Kota Solok**

#### **4.3.1 Letak dan Kondisi Jalan Lingkar Utara Kota Solok**

Perencanaan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok dengan total panjang 8.2 km mulai dilaksanakan pada tahun 2007 dengan target selesai hingga tahun 2014. Proses pembebasan lahan telah mencapai 50% dari total panjang jalan pada akhir tahun 2010. Proses pekerjaan konstruksi 1 (satu) jembatan telah selesai pada tahun 2008 sedangkan konstruksi jalan dimulai tahun 2010 sepanjang sepanjang 3,2 km.

Pembangunan Jalan lingkar utara Kota Solok ini dibangun untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang melintasi Kota Solok. Di samping mengurangi kepadatan arus lalu lintas, pembangunan jalan lingkar ini juga berfungsi untuk mendukung kegiatan perekonomian masyarakat serta mempercepat pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok. Jalan Lingkar Kota Solok akan melewati 2 kelurahan di Kecamatan Tanjung Harapan yaitu Kelurahan Laing dan Kelurahan Kampung Jawa dan Kelurahan Tanah Garam di Kecamatan Lubuk Sikarah. Panjang jalan yang direncanakan adalah 8.2 km dengan lebar jalan 28 m. Rencana struktur jalan adalah aspal beton, total panjang jembatan yang direncanakan 300 m sebanyak 8 buah jembatan.

Pelaksanaan pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok dilaksanakan dalam 3 (tiga) tahap yaitu Tahap Pertama yang merupakan studi kelayakan dan perencanaan yang telah dilaksanakan sejak tahun 2005, Tahap kedua yaitu persiapan meliputi kegiatan sosialisasi dan pembebasan lahan yang telah mulai dilaksanakan sejak tahun 2007 dan Tahap Ketiga yang merupakan pelaksanaan pembangunan dilaksanakan pada tahun 2011 sampai dengan tahun 2015.

Jalan lingkar utara Kota Solok ini dibangun untuk mengurangi kepadatan arus lalu lintas yang melintasi Kota Solok. Di samping mengurangi kepadatan arus lalu lintas, pembangunan jalan lingkar ini juga berfungsi untuk merangsang pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sehingga pertumbuhan tidak hanya terjadi di pusat kota yang berada di kawasan selatan Kota Solok

Adapun progres pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok berdasarkan laporan kemajuan terakhir pada Dinas PU Kota Solok sebagai instansi pelaksana dan penanggung jawab kegiatan (Bulan Desember 2010) yakni pembangunan konstruksi jalan telah selesai sepanjang 3.2 km, sedangkan pada pelaksanaan pembangunan 1 buah jembatan telah selesai pada tahun 2008.

#### **4.3.2 Pembiayaan**

Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok merupakan proyek terbesar yang pernah dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Solok, dan telah direncanakan sejak tahun 2005 diproyeksikan pembangunannya selesai pada tahun 2015. Adapun komponen pembiayaan pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok dapat diperinci sebagai berikut :

- a. Biaya Konstruksi Jalan.  
Adalah biaya yang harus dikeluarkan agar proyek tersebut dapat terwujud dan fungsional, yaitu terdiri atas : biaya konstruksi jalan, biaya konstruksi jembatan, dan bangunan pelengkap.
- b. Biaya Perencanaan dan Pengawasan.  
Adalah biaya untuk melakukan kegiatan perencanaan dan pengawasan selama pelaksanaan konstruksi.
- c. Biaya Pembebasan lahan.  
Adalah biaya untuk pembebasan lahan yang kelak akan dijadikan rencana jalan, terdiri atas; biaya ganti tanah, biaya ganti tanaman, biaya ganti bangunan, biaya administrasi pembebasan tanah, dan biaya tak terduga lainnya.

Berdasarkan data dari Dokumen Perencanaan Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok total pembiayaan Jalan Lingkar Utara Kota Solok adalah Rp. 128.586.610.000.- (Seratus Dua Puluh Delapan Milyar Lima Ratus Delapan Puluh Enam Juta Enam Ratus Sepuluh Ribu Rupiah). Dengan biaya sebesar itu diharapkan pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok dapat membawa nilai ekonomi yang menguntungkan bagi Pemerintah dan masyarakat Kota Solok, serta

manfaat dan tujuan dari pembangunan jalan lingkar tersebut diharapkan dapat tercapai. Adapun pembiayaan bersumber dari APBD Kota Solok dan pelaksanaan pembangunan oleh Dinas PU Kota Solok sebagai penanggung jawab kegiatan dan pemegang mata anggaran.

#### **4.3.3 Peran Jalan Lingkar Kota Solok Dalam Sistem Jaringan Jalan Kota Solok**

Jalan Lingkar Utara Kota Solok merupakan bagian dari sistem transportasi antar propinsi dan wilayah di Pulau Sumatera yaitu Lintas Tengah Sumatera. Lintas Tengah Sumatera merupakan jalur jalan nasional yang menghubungkan wilayah Sumatera yang melalui wilayah Lampung, Sumatera Selatan, Jambi, Sumatera Barat, Sumatera Utara hingga ke Aceh. Jalur ini tepat melalui pusat Kota Solok, sehingga lalu lintas menerus harus melalui jalan-jalan dalam Kota Solok dalam perjalanannya. Jika sudah terbangun, Jalan Lingkar Utara Kota Solok sebagai jalan arteri primer akan di khususkan melayani lalu lintas menerus.

Jalan Lingkar Utara Kota Solok akan difungsikan sebagai jalan arteri primer. Adapun persyaratan yang harus dipenuhi sebagai jalan arteri primer adalah sebagai berikut :

- a) Kecepatan kendaraan rata-rata sama atau diatas 60 Km/jam.
- b) Kapasitas kendaraan yang lewat diatas kapasitas rata-rata.
- c) Mempunyai lebar jalan sama atau lebih dari 8 m.
- d) Tidak mengganggu lalu lintas lokal dan kegiatan lokal.
- e) Jalan masuk dibatasi secara efisien.
- f) Jalan persimpangan dengan pengaturan tertentu tidak mengurangi kecepatan rencana dan kapasitas jalan.
- g) Tidak terputus walaupun melalui kota.
- h) Persyaratan teknis jalan masuk ditetapkan oleh menteri.

#### **4.3.4 Tujuan dan Manfaat Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok.**

Secara terperinci, rencana pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok ditujukan untuk :

- a) Melancarkan transportasi yang melewati Kota Solok.
- b) Menyelenggarakan kebutuhan prasarana dan sarana fisik daerah, dalam rangka memacu dan pemeratakan perkembangan daerah, dan ;
- c) Mengantisipasi dan mewadahi perkembangan serta aktifitas masyarakat Kota Solok ke depan, dan mengantisipasi bangkitan transportasi serta mengurangi beban jalan di dalam kota.

Adapun kegunaan yang diharapkan dari pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok adalah :

- a) Mengurangi tingkat kepadatan dan kemacetan jalan utama Kota Solok;
- b) Membuka isolasi beberapa daerah di kawasan utara Kota Solok, membuka jalur transportasi angkutan dalam kota (AKDP), dan membantu kelancaran serta efisiensi waktu tempuh angkutan antar kota (AKAP);
- c) Jalan yang dibangun berfungsi sebagai pusat pertumbuhan baru sebagai daya tarik dan merangsang pertumbuhan berbagai aktifitas disektor perdagangan dan jasa.

Berdasarkan dokumen perencanaan pada studi kelayakan Jalan Lingkar Utara Kota Solok didapat manfaat dari keberadaan Jalan Lingkar Utara Kota Solok adalah sebagai berikut :

- a. Keuntungan bagi pengguna :
  - Meningkatnya akses masyarakat disekitar Jalan Lingkar Utara Kota Solok dalam melakukan pergerakan;
  - Biaya angkutan hasil produksi dapat ditekan sehingga tingkat pendapatan masyarakat disekitar lokasi rencana jalan meningkat ;
  - Dapat meningkatkan nilai dan harga jual tanah ;
  - Dapat dijadikan sebagai rute alternatif dalam melakukan perjalanan ke dan dari Kota Solok; dan
  - Dapat mengurangi waktu perjalanan dan mengurangi biaya operasional kendaraan (BOK).

b. Keuntungan bagi operator :

- Bagi lalulintas menerus yang tidak memiliki kepentingan dalam kota dapat memperpendek jarak yang pada akhirnya dapat menekan biaya operasional kendaraan (BOK) dan sekaligus dapat meminimalkan waktu perjalanan;
- Dapat dijadikan sebagai salah satu rute baru bagi angkutan umum perkotaan (angkot) dan;
- Sebagai rute alternatif dalam melakukan pergerakan.

c. Keuntungan bagi pemerintah :

- Fungsi pengaturan dan pengawasan semakin mudah dilakukan;
- Wilayah yang selama ini terisolir dapat ditata dan dimanfaatkan sebagai lokasi alternatif dalam pengembangan kawasan perkotaan;
- Dapat mengurangi beban lalulintas pada ruas-ruas jalan tertentu yang telah sarat dengan permasalahan, sehingga fungsi jalan dapat dikembalikan seperti layaknya semula; dan
- Dengan melakukan pengalihan sebahagian arus lalulintas ke ruas jalan ini, memungkinkan dampak negatif yang akan timbul akan semakin berkurang.

## BAB 5

### PERSEPSI MASYARAKAT DAN STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN

#### 5.1 Persepsi Masyarakat

##### 5.1.1 Persepsi Masyarakat terhadap Pembangunan Jalan Lingkar

Jalan lingkar utara Kota Solok adalah jalan baru dimana sampai sekarang masih dalam tahap pekerjaan pembukaan lahan jalan yaitu lahan yang telah dibebaskan telah dijadikan jalan dan masih berupa jalan tanah, dari 100 responden semuanya menjawab sudah tahu ada proyek pembangunan jalan lingkar ini sedangkan informasi mengenai proyek ini 29 responden menjawab karena sosialisasi pemerintah daerah, 2 responden menjawab dari membaca koran, 45 responden menjawab dari teman atau tetangga dan 24 responden menjawab informasi didapat dari proyek yang sedang berlangsung.

- a. Sumber informasi responden tentang pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok

Dari jawaban responden terhadap apakah responden sudah mengetahui adanya rencana pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok (Tabel 5.1) semua responden menjawab sudah tahu atau 100 persen. Sedangkan sumber informasi pembangunan jalan lingkar 29 responden menjawab dari sosialisasi pemerintah, 2 responden menjawab dari media massa atau koran, 45 responden menjawab dari teman/tetangga dan 24 responden menjawab dari proyek yang sedang berlangsung.

**Tabel 5.1** Analisis Tabulasi Silang antara Responden dan Sumber Informasi

	Sumber Informasi				Total
	Sosialisasi	Koran	Tetangga/ Teman	Proyek	
Pemilik Lahan	14	-	13	5	32
Bukan Pemilik Lahan	15	2	32	19	68
Total	29	2	45	24	100

Sumber : Data Primer, 2011.

Jika dirinci lebih lanjut berdasarkan Tabel 5.1 pemilik lahan yang berada di sekitar jalan lingkar utara menjawab 14 orang mendapatkan informasi dari sosialisasi, 13 orang menjawab dari tetangga/teman dan 5 orang menjawab dari

proyek yang tengah berlangsung. Hal ini disebabkan adanya pemilik lahan yang tidak terkena langsung perencanaan jalan, sedangkan bukan pemilik lahan menjawab 15 orang mendapat informasi dari sosialisasi, 2 orang menjawab dari koran, 32 orang dari tetangga/teman dan 24 orang dari proyek yang sedang berlangsung.

b. Kesetujuan terhadap pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok

Kesetujuan terhadap pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok adalah 100%, hal ini didapat dari jawaban responden dimana 100 responden atau semua responden menjawab setuju dengan pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok sedangkan kurang setuju dan tidak setuju tidak ada yang menjawab.

c. Alasan setuju terhadap pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok

Berdasarkan hasil jawaban responden (Tabel 5.2) terdapat 9 responden menjawab setuju karena programnya pemerintah, 33 responden setuju karena dapat menaikkan pendapatan masyarakat 58 responden setuju karena dapat memperlancar transportasi. Hal ini menggambarkan bahwa masing-masing responden mempunyai harapan - harapan yang bervariasi terhadap pembangunan jalan lingkaran Utara Kota Solok tetapi bisa dikatakan semua responden menyatakan setuju terhadap pembangunan jalan lingkaran Utara Kota Solok.

**Tabel 5.2** Analisis Tabulasi Silang antara Responden dengan Alasan Setuju

	Alasan Setuju			Total
	Program Pemerintah	Meningkatkan Perekonomian	Memperlancar Transportasi	
Pemilik Lahan	1	20	11	32
Bukan Pemilik Lahan	8	13	47	68
Total	9	33	58	100

Sumber : Data Primer, 2011.

Dari faktor – faktor yang berhubungan dengan persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok diuraikan sebagai berikut :

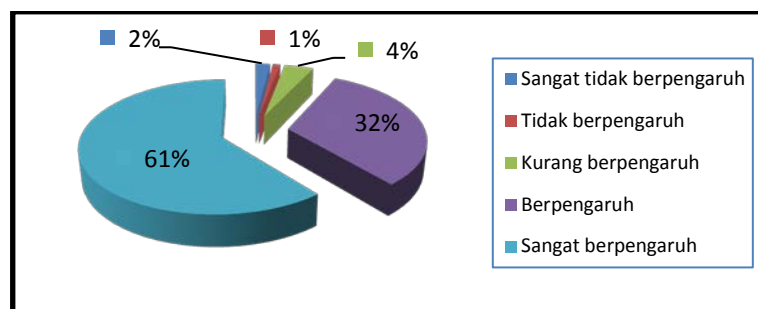
- 1) Sosialisasi yang dilakukan pemerintah akan pembangunan jalan lingkaran sangat berpengaruh bagi masyarakat, ini dapat kita lihat pada Tabel 5.3

berikut, dimana 61 orang responden menjawab sangat berpengaruh, 32 orang menyatakan berpengaruh, 4 orang mengatakan kurang berpengaruh, 1 orang menyatakan tidak berpengaruh dan 2 orang menyatakan sangat tidak berpengaruh.

**Tabel 5.3** Persepsi Responden terhadap Sosialisasi Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
1	Sosialisasi			
	A	Sangat tidak berpengaruh	2	2
	B	Tidak berpengaruh	1	1
	C	Kurang berpengaruh	4	4
	D	Berpengaruh	32	32
	E	<b>Sangat berpengaruh</b>	<b>61</b>	<b>61</b>
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.1** Persepsi Responden terhadap Sosialisasi Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok

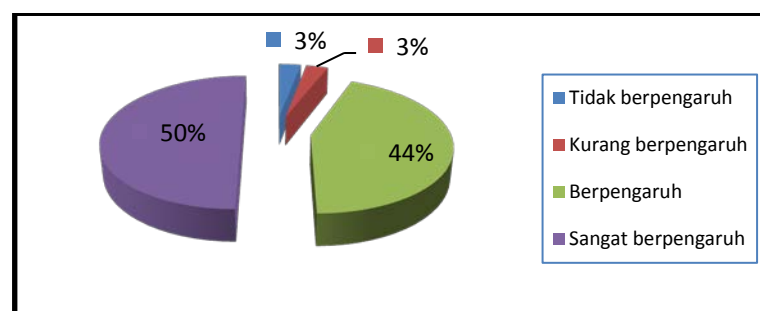
Dari faktor sosialisasi dapat dianalisis bahwa untuk kesuksesan kebijakan pembangunan yang dilakukan pemerintah diperlukan sosialisasi terhadap masyarakat. Dengan sosialisasi yang baik akan menimbulkan peran serta masyarakat dalam pembangunan yang dilaksanakan pemerintah.

- 2) Harga pembebasan tanah yang bagus dan proses birokrasi yang tidak rumit adalah harapan masyarakat, ini dapat dilihat pada Tabel 5.4 berikut. Harga yang bagus dan proses birokrasi yang tidak rumit dalam pengurusan proses jual beli tanah sangat berpengaruh bagi masyarakat dimana dijawab oleh 50 orang, berpengaruh sebanyak 44 orang, kurang berpengaruh 3 orang dan tidak berpengaruh 3 orang. Dari hal ini dapat dikatakan mayoritas masyarakat menyatakan bahwa harga penggantian yang bagus untuk tanah masyarakat yang terkena jalur rencana pembangunan sangat diharapkan oleh masyarakat serta proses birokrasinya pun tidak rumit.

**Tabel 5.4** Persepsi Responden terhadap Harga Pembebasan Tanah yang Bagus dan Proses Birokrasi Tidak Rumit

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
2	Harga Pembebasan tanah yang bagus dan proses birokrasi tidak rumit			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	3	3
	C	Kurang berpengaruh	3	3
	D	Berpengaruh	44	44
	E	<b>Sangat berpengaruh</b>	<b>50</b>	<b>50</b>
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



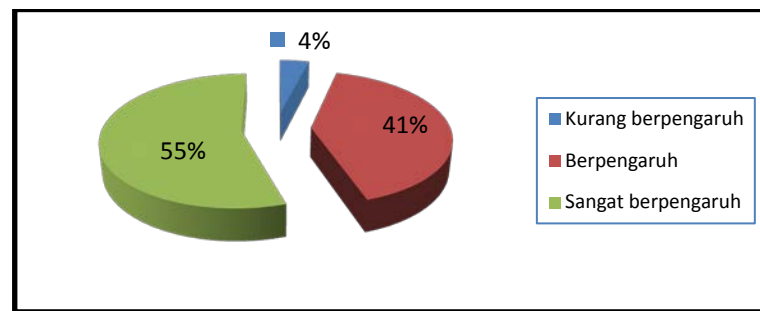
**Gambar 5.2** Persepsi Responden terhadap Harga Pembebasan Tanah yang Bagus dan Proses Birokrasi Tidak Rumit

- 3) Sedangkan penjelasan masyarakat yang mempersepsikan pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok akan membuat daerah sekitar jalan lingkaran ini maju adalah: yang menyatakan sangat berpengaruh 55 orang, berpengaruh 41 orang dan kurang berpengaruh 4 orang (Tabel 5.5). Berarti mayoritas responden menyatakan pembangunan jalan lingkaran akan sangat berpengaruh terhadap daerah sekitarnya, sehingga ada harapan dan dukungan terhadap pembangunan jalan lingkaran ini.

**Tabel 5.5** Persepsi Responden terhadap Daerah Sekitar akan Maju akibat Pembangunan Jalan Lingkaran

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
3	Daerah sekitar akan maju			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	-	-
	C	Kurang berpengaruh	4	4
	D	Berpengaruh	41	41
	E	<b>Sangat berpengaruh</b>	<b>55</b>	<b>55</b>
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



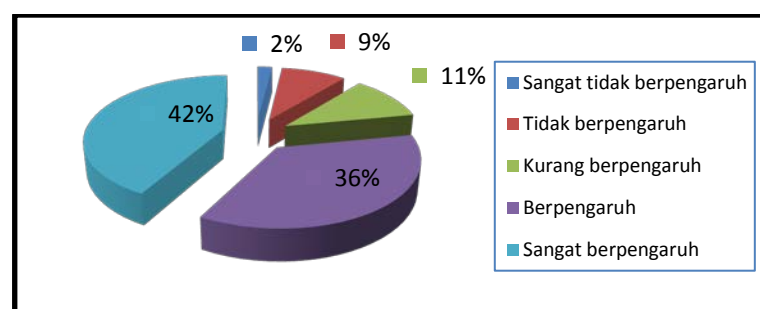
**Gambar 5.3** Persepsi Responden terhadap Daerah Sekitar akan Maju akibat Pembangunan Jalan Lingkar

- 4) Adapun harapan masyarakat agar pembangunan jalan ini tidak membelah tanah yang mereka miliki berpengaruh terhadap persepsi mereka. Sejumlah 42 responden menjawab bahwa harapan tersebut sangat berpengaruh, 36 responden menjawab berpengaruh, 11 responden menjawab kurang berpengaruh, 9 responden menjawab tidak berpengaruh, dan 2 responden menjawab sangat tidak berpengaruh seperti yang tertera pada Tabel 5.6 berikut:

**Tabel 5.6** Persepsi Responden terhadap Jalur Jalan tidak Membelah Tanah yang Dimiliki

NO	URAIAN	JUMLAH	
		RESPONDEN	PERSENTASE
4	Jalur jalan tidak membelah tanah yang dimiliki		
	A Sangat tidak berpengaruh	2	2
	B Tidak berpengaruh	9	9
	C Kurang berpengaruh	11	11
	D Berpengaruh	36	36
	E Sangat berpengaruh	42	42
	Jumlah	100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.4** Persepsi Responden terhadap Jalur Jalan Tidak Membelah Tanah yang Dimiliki

Hal ini ditemukan dilapangan bahwa telah terjadi 3 kali perubahan trase jalan yang disebabkan masyarakat tidak mau menjual lahannya yang salah satu

penyebabnya karena kondisi tanahnya yang terbelah jadi dua. Hal ini bisa dihindari seandainya dalam proses perencanaan trase jalan masyarakat diikutsertakan dari awal, sehingga pihak perencana tidak membuat trase jalan berdasarkan kontur lahan yang ada.

Dari faktor – faktor yang berhubungan yang berhubungan dengan persepsi masyarakat kota Solok terhadap pembangunan jalan lingkar bahwa Faktor sosialisasi merupakan faktor yang paling dominan 61%, faktor daerah disekitar jalan lingkar akan maju menurut responden berpengaruh sebesar 55%, harga pembebasan lahan dan birokrasi yang tidak rumit 50% dan jalur jalan semestinya tidak membelah lahan yang dimiliki responden sebanyak 42%.

## 5.1.2 Status Kepemilikan Lahan dan Rencana Pemanfaatan Lahan

### 5.1.2.1 Status Kepemilikan Lahan

Dari data 100 responden yang mengisi terdapat pemilik lahan sebanyak 32 orang. Dimana pemilik lama sebelum ada jalan lingkar adalah sebanyak 22 orang, dengan rincian 13 responden adalah pemilik sendiri dan 9 responden menjawab milik keluarga sedangkan pemilik lahan setelah ada pembangunan jalan lingkar adalah 10 orang.

**Tabel 5.7** Analisis Tabulasi Silang Antara Kepemilikan Lahan dan Pembangunan Jalan

	Riwayat Kepemilikan		Total
	Milik Sendiri	Milik Keluarga	
Sebelum ada jalan	13	9	22
Sesudah ada jalan	10	-	10
Total	23	9	32

Sumber : Data Primer, 2011.

Berdasarkan Tabel 5.7 dapat dilihat dari 32 orang pemilik lahan/tanah disekitar jalan lingkar utara 23 orang menjawab milik sendiri dan 9 orang menjawab milik keluarga, dari 23 orang pemilik sendiri ada 10 orang yang memiliki lahan setelah adanya rencana/pembangunan jalan lingkar, ini disebabkan bahwa mereka berpendapat bahwa harga tanah disekitar jalan lingkar merupakan suatu investasi yang sangat bagus. Adapun jika tanah tersebut adalah milik keluarga merupakan suatu kesulitan tersendiri bagi pemerintah daerah untuk

membebaskannya karena harus berurusan dengan banyak pihak dari keluarga pemilik tersebut.

Kuesioner juga menanyakan apakah responden memiliki minat untuk memiliki tanah di sekitar jalur pembangunan jalan lingkar utara, dari jawaban 100 orang responden terdapat 51 orang menyatakan berminat untuk memiliki lahan di sekitar jalur lingkar utara tersebut dan yang tidak berminat ada 41 orang.

**Tabel 5.8** Analisis Tabulasi Rencana Membeli Lahan

	Membeli Lahan		Total
	Ada Rencana	Tidak Ada Rencana	
Pemilik Lahan	12	20	32
Tidak Pemilik Lahan	39	29	68
Total	51	49	100

Sumber : Data Primer, 2011.

Berdasarkan Tabel 5.8 dari 51 orang yang berminat memiliki tanah di sekitar jalan lingkar utara masih terdapat pemilik lahan sebanyak 12 orang dan masyarakat umum sebanyak 39 orang. Ini menggambarkan 51 persen responden berpendapat bahwa memiliki tanah di sekitar jalan lingkar utara akan sangat menguntungkan di masa depan atau suatu investasi yang sangat bagus.

### 5.1.2.2 Rencana Pemanfaatan Lahan.

Analisis motif pemanfaatan lahan merupakan analisis persepsi masyarakat di dalam rencana mengubah fungsi lahan, apakah akan tetap seperti semula, menyewakan atau menjual lahan atau mengubahnya sendiri.

**Tabel 5.9** Analisis Tabulasi Silang Rencana Perubahan Lahan

	Rencana Terhadap Lahan			Total
	Tetap	Menjual/ Menyewakan	Membangun Sendiri	
Sebelum Ada Jalan	3	6	13	22
Sesudah Ada Jalan	1	5	4	10
Total	4	11	17	32

Sumber : Data Primer, 2011.

Dari Tabel 5.9 tentang analisis tabulasi silang antara pemilik lahan terhadap rencana perubahan lahan yang mereka miliki 4 orang menjawab tidak akan merubah lahan yang mereka miliki, 11 orang menjawab akan menjual atau menyewakan tanah yang mereka miliki, dan 17 orang menjawab akan merubah

atau membangun sendiri lahan yang mereka milik. Ini dikarenakan 4 orang yang tidak merubah lahan yang dimilikinya karena merupakan perkebunan yang produktif, 11 orang yang ingin menjual/menyewakan karena memang lahan yang dimiliki tidak produktif dan memang memiliki lahan tersebut untuk investasi serta 17 orang akan merubah sendiri lahan yang dimilikinya apakah itu akan menjadi perumahan, pertokoan, industri, pergudangan dan lain lain.

Dari jawaban responden yang berencana memiliki lahan disekitar jalan lingkaran utara kota solok rencana peruntukannya adalah : 5 orang untuk dijadikan tempat tinggal, 11 orang berencana untuk dijadikan pertokoan dan 35 orang, untuk lebih detailnya bisa dilihat pada Tabel 5.10 berikut :

**Tabel 5.10** Analisis Tabulasi Silang Rencana Peruntukan Membeli Lahan

	Rencana Terhadap Lahan				Total
	Rumah Tinggal	Pertokoan	Pabrik	Investasi	
Pemilik Lahan	-	1	-	11	12
Bukan Pemilik Lahan	5	10	-	24	39
Total	5	11	0	35	51

Sumber : Data Primer, 2011.

Mayoritas responden menjawab bahwa rencana mereka untuk memiliki tanah di sekitar jalan lingkaran utara adalah untuk investasi, dimana kelak jika harga tanah tersebut tinggi akan dijual kembali. Mereka berpendapat berinvestasi di bidang tanah tidak kerugiannya karena harga tanah akan selalu naik apalagi jika disekitar tanah tersebut ada jalan untuk akses maka harga tanah akan cepat naik dan keuntungannya pun cepat kembali dan tinggi. 11 orang menjawab akan membangun pertokoan karena jalan lingkaran utara adalah jalan arteri primer dimana akan dilalui oleh kendaraan lintas kota dan rencana pemerintah yang akan menjadikan kawasan utara Kota Solok sebagai sentra perekonomian baru. 4 orang menjawab akan membangun rumah/perumahan karena kontur di sekitar lingkaran utara yang diperbukitan merupakan tempat yang indah dijadikan rumah dengan pemandangan yang lepas dan di ketinggian.

Dengan adanya jalan lingkaran tentu akan membuka peluang terbukanya lapangan kerja, dari jawaban responden dapat dilihat 51 orang menjawab peluang

pekerjaan yang dibidang pertokoan atau perdagangan, 27 orang menjawab akan ada peluang pekerjaan di bidang perumahan, 18 orang menjawab di pabrik atau industri yang akan berdiri dan 4 orang menjawab di bidang jasa, untuk lebih jelas bisa dilihat pada Tabel 5.11 berikut ini :

**Tabel 5.11** Analisis Tabulasi Silang Peluang Pekerjaan

	Peluang Pekerjaan				Total
	Perumahan	Pertokoan	Pabrik/ Industri	Jasa	
Pemilik Lahan	7	18	7	-	32
Bukan Pemilik Lahan	20	33	11	4	68
Total	27	51	18	4	100

*Sumber : Data Primer, 2011.*

Tabel 5.11 menggambarkan persepsi masyarakat bahwa dengan adanya jalan lingkaran utara Kota Solok juga akan membuka lapangan kerja baru, dengan adanya lapangan kerja baru akan banyak tenaga kerja yang dibutuhkan dan juga akan meningkatkan perekonomian masyarakat. Dengan mayoritas responden menjawab bahwa peluang kerja terbesar adalah pertokoan dan pabrik/industri berarti bahwa rencana pemerintah daerah Kota Solok untuk menjadikan kawasan utara Kota Solok sebagai sentra perekonomian baru mendapat dukungan dari mayoritas masyarakat.

### **5.1.3 Persepsi Masyarakat terhadap Pengaruh Jalan Lingkaran untuk Perkembangan Kawasan**

Pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok selain berfungsi sebagai jalan arteri dan memperlancar transportasi kendaraan juga untuk merangsang pertumbuhan kawasan utara Kota Solok sebagai sentra baru perekonomian.

- 1) Dari Tabel 5.12 berikut, responden berpendapat bahwa pembangunan jalan lingkaran ini sangat berpengaruh untuk merangsang pertumbuhan kawasan utara Kota Solok, dimana 67 orang menjawab sangat berpengaruh, 29 orang menjawab berpengaruh, 3 orang menjawab kurang berpengaruh dan 1 orang menjawab tidak berpengaruh.

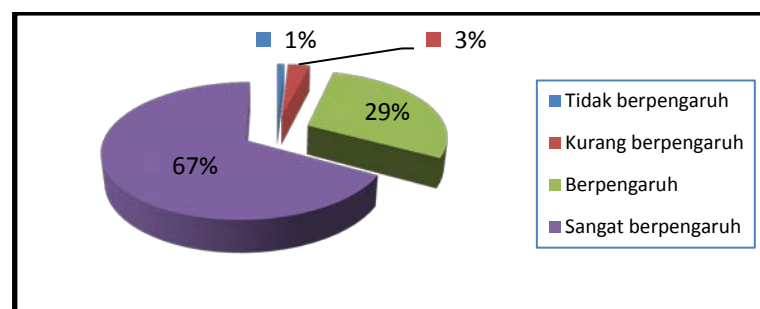
Berdasarkan mayoritas persepsi masyarakat bahwa pembangunan jalan lingkaran terhadap sangat berpengaruh terhadap pertumbuhan kawasan utara

Kota Solok, hal ini sesuai dengan rencana pemerintah Kota Solok untuk menjadikan daerah utara Kota Solok sebagai sentra baru perekonomian.

**Tabel 5.12** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara untuk Merangsang Pertumbuhan Kawasan Utara Kota Solok

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
1	Merangsang Pertumbuhan Kawasan Utara Kota Solok			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	1	1
	C	Kurang berpengaruh	3	3
	D	Berpengaruh	29	29
	E	<b>Sangat berpengaruh</b>	<b>67</b>	<b>67</b>
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



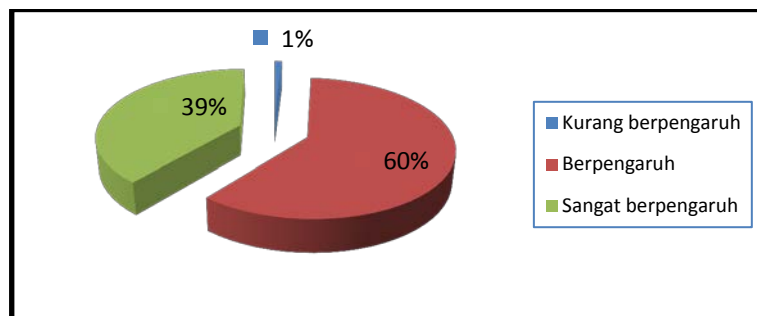
**Gambar 5.5** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Utara untuk Merangsang Pertumbuhan Kawasan Utara Kota Solok

- 2) Dengan dibukanya suatu daerah dengan pembangunan sarana prasarana infrastruktur akan membuat daerah tersebut mengalami perkembangan, baik itu pembangunan perumahan, pergudangan, industri, perkebunan, dan lain - lain. Persepsi responden terkait akan banyaknya bangunan baru akan bermunculan adalah 60 orang menjawab berpengaruh, 39 orang menjawab sangat berpengaruh, dan 1 orang menjawab kurang berpengaruh.

**Tabel 5.13** Persepsi Responden terhadap Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Utara Akan Banyak Bangunan-bangunan Baru

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
2	Akan Banyak Bangunan-bangunan Baru			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	-	-
	C	Kurang berpengaruh	1	1
	D	<b>Berpengaruh</b>	<b>60</b>	<b>60</b>
	E	Sangat berpengaruh	39	39
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.6** Persepsi Responden terhadap Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar Utara Akan Banyak Bangunan-bangunan Baru

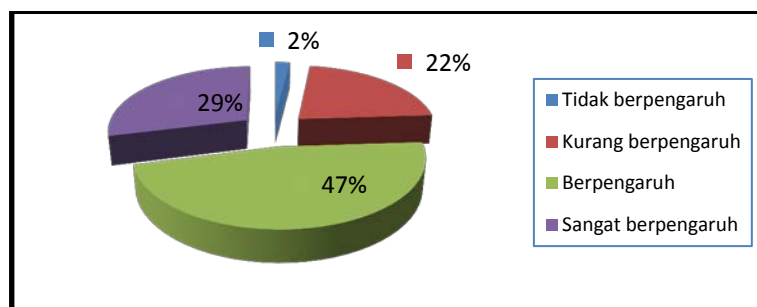
Dari Tabel 5.13 dapat dianalisis bahwa masyarakat berpendapat dengan adanya jalan di suatu kawasan akan merangsang pertumbuhan kawasan tersebut, apalagi jalan yang akan dibangun tersebut merupakan jalan arteri.

- Persepsi masyarakat apakah pembangunan jalan lingkar sudah merupakan kebutuhan bagi Kota Solok dapat kita lihat pada Tabel 5.14. dari 100 responden 47 orang menjawab berpengaruh, 29 orang menjawab sangat berpengaruh, 22 orang menjawab kurang berpengaruh dan 2 orang menjawab tidak berpengaruh.

**Tabel 5.14** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Sudah Kebutuhan untuk Kota Solok

NO	URAIAN	JUMLAH	
		RESPONDEN	PERSENTASE
3	Pembangunan jalan lingkar merupakan kebutuhan untuk Kota Solok		
	A Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B Tidak berpengaruh	2	2
	C Kurang berpengaruh	22	22
	D <b>Berpengaruh</b>	<b>47</b>	<b>47</b>
	E Sangat berpengaruh	29	29
	Jumlah	100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.7** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar Sudah Kebutuhan untuk Kota Solok

Dari faktor - faktor persepsi masyarakat kota Solok terhadap manfaat jalan lingkaran terhadap perkembangan kawasan utara Kota Solok, masyarakat sangat setuju dan berharap ini akan sukses, ini bisa dilihat dari persentase masyarakat yang menjawab manfaat jalan ini sangat berpengaruh untuk perkembangan kawasan sebanyak 67%. Dengan adanya jalan lingkaran ini menurut responden berpengaruh berdirinya bangunan – bangunan baru sebanyak 60% dan pembangunan jalan lingkaran ini berpengaruh mempermudah untuk akses daerah sekitarnya berpengaruh sebanyak 47%.

#### 5.1.4 Persepsi Masyarakat terhadap Manfaat Jalan Lingkaran untuk Transportasi

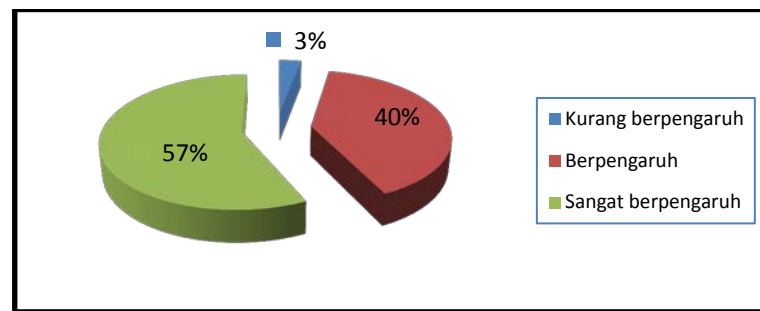
Manfaat pembangunan jalan lingkaran ini adalah untuk mengurangi beban kendaraan antar kota yang melintasi jalan utama Kota Solok disamping juga untuk merangsang pertumbuhan kawasan di sepanjang pembangunan jalan.

- 1) Dari kuesioner yang telah disebarluaskan jawaban responden terhadap manfaat jalan lingkaran terhadap memperlancar transportasi adalah sangat berpengaruh dijawab responden sebanyak 57 orang, berpengaruh terhadap kelancaran transportasi 40 orang dan kurang berpengaruh 3 orang. Responden tidak ada yang menjawab sangat tidak berpengaruh dan tidak berpengaruh, ini menjelaskan bahwa persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkaran ini akan sangat bermanfaat bagi kelancaran transportasi kendaraan. Untuk jawaban responden atas pertanyaan memperlancar transportasi kendaraan bisa dilihat pada Tabel dan gambar berikut :

**Tabel 5.15** Persepsi Responden terhadap Kelancaran Transportasi Kendaraan akibat Pembangunan Jalan Lingkaran

NO	URAIAN	JUMLAH	
		RESPONDEN	PERSENTASE
1	Memperlancar Transportasi Kendaraan		
	A Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B Tidak berpengaruh	-	-
	C Kurang berpengaruh	3	3
	D Berpengaruh	40	40
	E <b>Sangat berpengaruh</b>	<b>57</b>	<b>57</b>
	Jumlah	100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



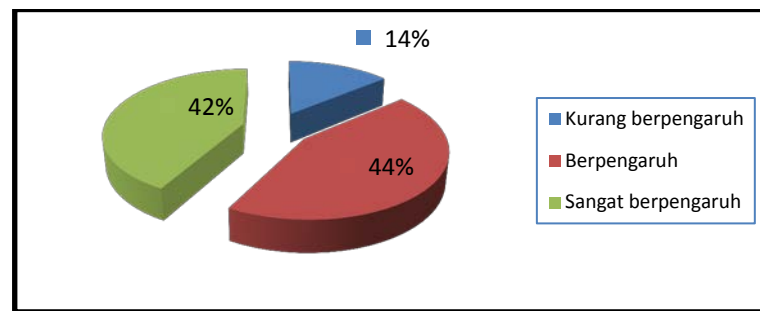
**Gambar 5.8** Persepsi Responden terhadap Kelancaran Transportasi Kendaraan akibat Pembangunan Jalan Lingkar

- 2) Manfaat jalan lingkar utara Kota Solok ini untuk mengurangi kemacetan dalam Kota Solok juga mendapat tanggapan positif dari responden, dimana mayoritas responden menjawab bahwa pembangunan jalan lingkar ini akan mengurangi kemacetan dalam kota dapat dilihat pada Tabel 5.16. Dari jawaban responden 44 orang menjawab berpengaruh, 42 orang menjawab sangat berpengaruh dan 14 orang menjawab kurang berpengaruh. Adapun 14% responden menjawab manfaat jalan lingkar ini kurang berpengaruh untuk mengurangi kemacetan dalam kota karena kemacetan yang terjadi masih bersifat sementara, kemacetan terjadi hanya pada hari pasar besar di Kota Solok yaitu hari Selasa dan Jumat dan juga terjadi pada sore hari dimana sebagian besar masyarakat pergi ke pasar.

**Tabel 5.16** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Kemacetan dalam Kota

NO	URAIAN	JUMLAH	
		RESPONDEN	PERSENTASE
2	Mengurangi kemacetan dalam kota		
	A Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B Tidak berpengaruh	-	-
	C Kurang berpengaruh	14	14
	D <b>Berpengaruh</b>	<b>44</b>	<b>44</b>
	E Sangat berpengaruh	42	42
	Jumlah	100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



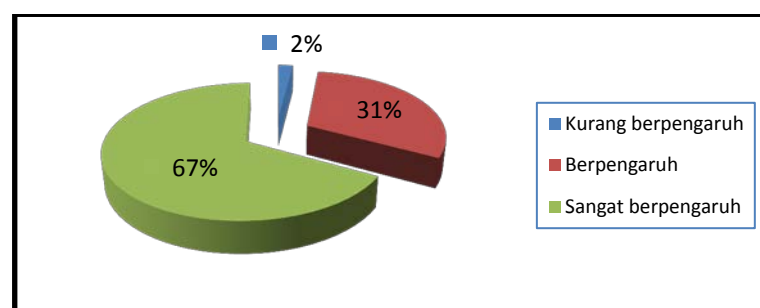
**Gambar 5.9** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Kemacetan dalam Kota

- 3) Sedangkan manfaat jalan lingkar terhadap kemudahan akses ke daerah sekitarnya dijawab sangat positif oleh mayoritas responden, dari Tabel 5.17 dapat kita lihat: dimana 67 orang responden atau 67% menjawab sangat berpengaruh. Kondisi jalan di daerah sekitar perencanaan jalan lingkar ini memang masih mayoritas jalan lokal yang tidak beraspal/jalan tanah. Dengan adanya jalan lingkar ini akan juga meningkatkan kualitas jalan lokal yang ada dan kawasan utara Kota Solok akan berkembang.

**Tabel 5.17** Persepsi Responden terhadap Kemudahan Akses ke Daerah Sekitarnya akibat Pembangunan Jalan Lingkar

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
3	Mempermudah akses ke daerah sekitarnya			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	-	-
	C	Kurang berpengaruh	2	2
	D	Berpengaruh	31	31
	E	<b>Sangat berpengaruh</b>	<b>67</b>	<b>67</b>
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.10** Persepsi Responden terhadap Kemudahan Akses ke Daerah Sekitarnya akibat Pembangunan Jalan Lingkar

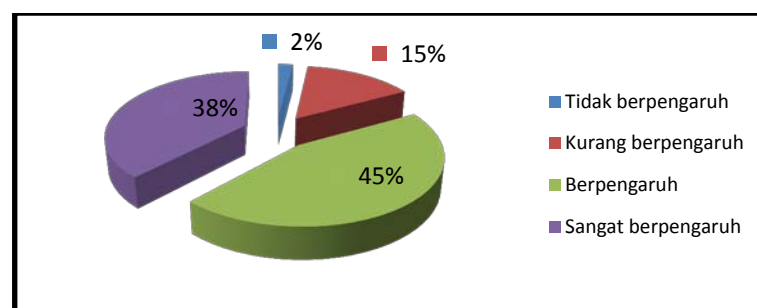
- 4) Selanjutnya, apakah pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok ini akan mengurangi waktu tempuh dari arah utara (Bukittinggi) ke arah selatan (Sawahlunto atau dari arah Jakarta) atau sebaliknya dan juga akan mengurangi biaya BBM, pada Tabel 5.18 mayoritas responden menjawab berpengaruh dan sangat berpengaruh sebanyak 83 orang atau 83% dari responden.

Kondisi sekarang jika dari arah selatan ke utara kendaraan akan melewati pusat Kota Solok yang akan memperlambat laju kendaraan, dengan adanya jalan lingkar utara ini pergerakan transportasi tidak akan melewati pusat kota dimana akan mengurangi waktu tempuh dan biaya BBM

**Tabel 5.18** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Waktu Tempuh/Biaya Operasional Kendaraan

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
4	Mengurangi waktu tempuh/BOK			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	2	2
	C	Kurang berpengaruh	15	15
	D	<b>Berpengaruh</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
	E	Sangat berpengaruh	38	38
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.11** Persepsi Responden terhadap Pembangunan Jalan Lingkar akan Mengurangi Waktu Tempuh/Biaya Operasional Kendaraan

Bila dilihat persepsi masyarakat kota Solok terhadap manfaat jalan lingkar untuk transportasi, bahwa manfaat jalan lingkar untuk membuka akses bagi daerah disekitarnya sangat berpengaruh bagi masyarakat (67%) untuk memperlancar transportasi juga sangat berpengaruh (57%) akan berpengaruh mengurangi waktu tempuh dan biaya BBM (45%) dan mengurangi kemacetan dalam kota sebanyak 44%.

Pembangunan jalan lingkar ini sangat didukung oleh masyarakat untuk kelancaran transportasi, bisa dilihat juga dari jawaban resonder yang tidak ada yang menjawab sangat tidak berpengaruh hal ini dikarenakan jalan lingkar ini akan membuka akses untuk daerah-daerah disekitarnya apakah itu untuk jalan masuk ke perkebunan atau untuk pembukaan baru kawasan perumahan, jalan lingkar ini juga akan memperlancar transportasi kendaraan sehingga kendaraan antar kota tidak perlu memasuki pusat Kota Solok yang juga akan mengurangi kemacetan dalam kota, mengurangi waktu tempuh dan menghemat BBM.

### 5.1.5 Persepsi Masyarakat terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan

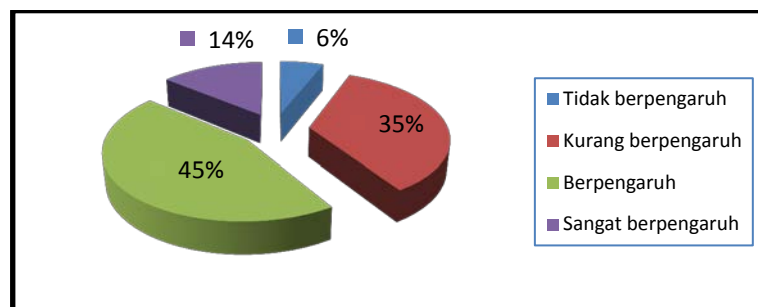
Pembangunan jalan lingkar ini tentu juga akan menimbulkan dampak lingkungan, adapun persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar ini akan menimbulkan dampak lingkungan sebagai berikut :

- 1) Jawaban responden terhadap dampak lingkungan kebisingan atau polusi dapat dilihat pada tabel dan gambar berikut :

**Tabel 5.19** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Kebisingan/Polusi akibat Pembangunan Jalan Lingkar

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
1	Menimbulkan kebisingan/polusi			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	6	6
	C	Kurang berpengaruh	35	35
	D	<b>Berpengaruh</b>	<b>45</b>	<b>45</b>
	E	Sangat berpengaruh	14	14
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.12** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Kebisingan/Polusi akibat Pembangunan Jalan Lingkar

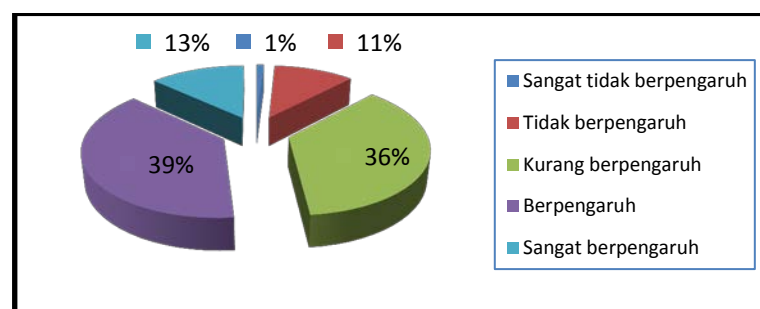
Sebagian besar responden menjawab bahwa pembangunan jalan lingkar ini berpengaruh menimbulkan kebisingan/polusi 45 orang. Sangat berpengaruh menimbulkan kebisingan polusi 14 orang, kurang berpengaruh sebanyak 35 orang dan tidak berpengaruh 6 orang.

- 2) Akibat pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok ini akan merubah lahan pertanian menjadi lahan pertanian dijawab beragam oleh responden, jawaban terbear memang berpengaruh yaitu sebanyak 38 orang dan sangat berpengaruh 13 orang tetapi jawaban kurang berpengaruh adalah 36 orang, tidak berpengaruh 11 orang dan sangat tidak berpengaruh 1 orang.

**Tabel 5.20** Persepsi Responden terhadap Perubahan Lahan Pertanian Menjadi non Pertanian akibat Pembangunan Jalan Lingkar

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
2	Perubahan lahan pertanian menjadi non pertanian			
	A	Sangat tidak berpengaruh	1	1
	B	Tidak berpengaruh	11	11
	C	Kurang berpengaruh	36	36
	D	<b>Berpengaruh</b>	<b>38</b>	<b>38</b>
	E	Sangat berpengaruh	13	13
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.13** Persepsi Responden terhadap Perubahan Lahan Pertanian Menjadi non Pertanian akibat Pembangunan Jalan Lingkar

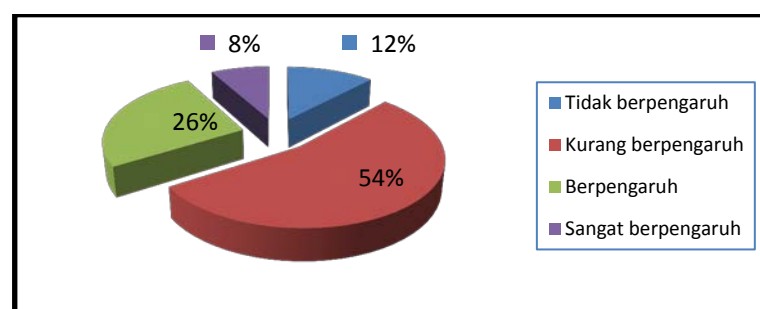
Beragamnya jawaban responden disebabkan karena pembangunan jalan ini 40%-nya melewati hutan semak belukar atau hutan yang tidak produktif sehingga masyarakat menganggap jalan ini tidak akan menimbulkan dampak lingkungan. Ini mungkin disebabkan persepsi masyarakat bahwa hutan semak belukar atau hutan tidak produktif tersebut dan akan lebih produktif dijadikan kawasan perumahan atau kawasan perekonomian.

- 3) Menurut responden dampak pembangunan jalan lingkar ini akan menebangi hutan rakyat dan juga hutan lindung kurang berpengaruh, ini karena 54 jawaban responden menjawab kurang berpengaruh, 12 responden menjawab tidak berpengaruh. Responden yang menjawab berpengaruh akan menebangi hutan 26 orang dan sangat berpengaruh 8 orang seperti dapat dilihat pada Tabel 5.21 berikut :

**Tabel 5.21** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menebangi Hutan

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
3	Menebangi hutan rakyat			
	A	Sangat tidak berpengaruh	-	-
	B	Tidak berpengaruh	12	12
	C	<b>Kurang berpengaruh</b>	<b>54</b>	<b>54</b>
	D	Berpengaruh	26	26
	E	Sangat berpengaruh	8	8
		Jumlah	100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



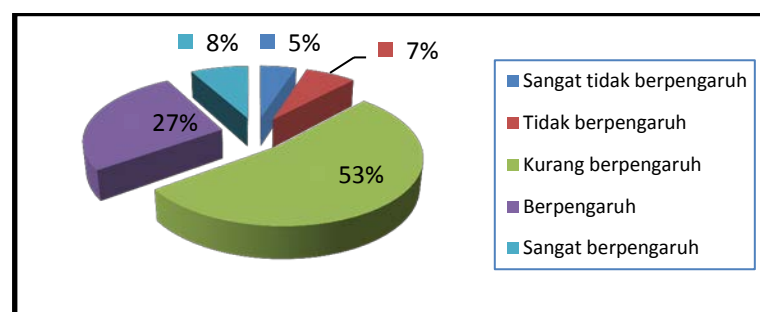
**Gambar 5.14** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menebangi Hutan

- 4) Pembangunan jalan lingkar itu sendiri menurut responden juga kurang berpengaruh (53 orang) akan menimbulkan dampak lingkungan, tidak berpengaruh 7 orang dan sangat tidak berpengaruh 5 orang, sedangkan yang menjawab berpengaruh akan menimbulkan dampak lingkungan sebanyak 27 orang serta sangat berpengaruh 8 orang, seperti yang terdapat pada Tabel 5.22 berikut ini :

**Tabel 5.22** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
4	Pembangunan jalan lingkar itu sendiri			
	A	Sangat tidak berpengaruh	5	5
	B	Tidak berpengaruh	7	7
	C	<b>Kurang berpengaruh</b>	<b>53</b>	<b>53</b>
	D	Berpengaruh	27	27
	E	Sangat berpengaruh	8	8
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



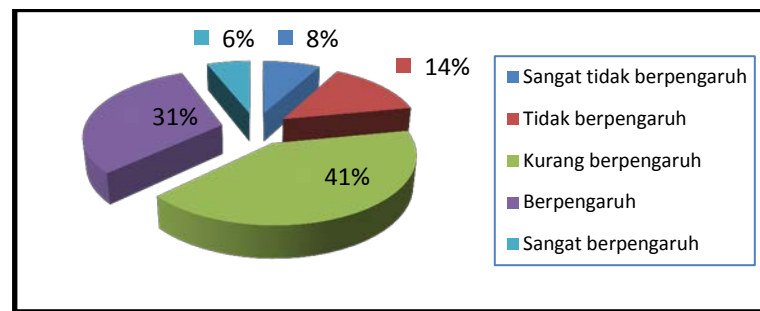
**Gambar 5.15** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar

- 5) Adapun dampak pembangunan jalan lingkar utara akan menimbulkan banjir responden menjawab kurang berpengaruh 41 orang, tidak berpengaruh 14 orang, sangat tidak berpengaruh 8 orang. Sedangkan responden yang menjawab pembangunan jalan lingkar ini akan berpengaruh menimbulkan banjir 31 orang dan sangat berpengaruh 6 orang seperti pada Tabel 5.23 berikut :

**Tabel 5.23** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menimbulkan Banjir

NO	URAIAN		JUMLAH	
			RESPONDEN	PERSENTASE
5	Menimbulkan Banjir			
	A	Sangat tidak berpengaruh	8	8
	B	Tidak berpengaruh	14	14
	C	<b>Kurang berpengaruh</b>	<b>41</b>	<b>41</b>
	D	Berpengaruh	31	31
	E	Sangat berpengaruh	6	6
	Jumlah		100	100

Sumber : Data Primer, 2011.



**Gambar 5.16** Persepsi Responden terhadap Dampak Lingkungan Pembangunan Jalan Lingkar akan Menimbulkan Banjir

Jawaban responden terhadap dampak lingkungan pembangunan jalan lingkar utara akan menimbulkan banjir sangat beragam, ini mungkin persepsi mereka yang tidak banjir itu adalah daerah di sekitar jalan lingkar utara tersebut, sedangkan jika dilihat dari kontur daerah yang juga melewati daerah perbukitan akan memungkinkan menimbulkan banjir didaerah lain yang terletak lebih rendah.

Bila dilihat presepsi masyarakat Kota Solok terhadap dampak lingkungan pembangunan jalan lingkar bahwa pembangunan jalan lingkar akan menimbulkan kebisingan atau polusi sebanyak 38%, akan mengubah lahan pertanian menjadi non pertanian sebanyak 38%, responden menilai bahwa pembangunan jalan lingkar akan menimbulkan banjir kurang berpengaruh (41%) dan pembangunan jalan lingkar itu sendiri akan menimbulkan kerusakan lingkungan kurang berpengaruh (53%).

Ini mungkin dikarenakan mereka belum memikirkan jauh kedepan dampak yang akan timbul, jika jalan lingkar utara ini selesai maka kendaraan yang akan melewati jalan ini adalah truk – truk besar antar kota, bus antar kota, mungkin akan ada industri disekitar kawasan ini. Dampak akan menimbulkan banjir juga kurang berpengaruh bagi mereka karena yang akan terkena banjir itu adalah daerah yang terletak lebih rendah bukan di sekitar jalan lingkar utara yang berada di perbukitan. Jawaban responden terhadap faktor perubahan lahan pertanian menjadi non pertanian yang beragam memang disebabkan beberapa lahan didaerah utara Kota Solok memang bukan lahan produktif yang mungkin akan lebih baik disana dijadikan kawasan sentra perekonomian, toko – toko, perumahan dan lain-lain.

## 5.2 Usulan Strategi Pengembangan Kawasan Jalan Lingkar Utara Kota Solok yang Memperhatikan Lingkungan

Pembangunan Jalan lingkar Utara adalah sebuah potret lapangan yang dapat dijadikan referensi oleh para pemegang dan pelaksana kebijakan publik. Fakta menunjukkan bahwa keberhasilan sebuah kebijakan selalu diukur dari satu sisi saja yaitu peningkatan ekonomi. Tetapi sangat mengabaikan sisi lingkungan. Pembangunan fisik dalam bentuk apapun harus tetap berwawasan lingkungan dan *sustainable* (berkelanjutan). Seringkali pemerintah terjebak dalam perencanaan mikro yaitu hanya puas pada hasil fisiknya saja, tetapi tidak memikirkan pasca operasional dari bangunan fisik tersebut. Sebagai contoh misalnya Kementerian Pekerjaan Umum selaku pemrakarsa dan pelaksana pembangunan jalan lingkar biasanya akan menyerahkan hasil pekerjaan tersebut pada daerah di mana lokasi jalan itu dibangun. Seolah tidak bertanggung jawab pada pengelolaan dan perawatan, terutama masalah lingkungan seringkali diabaikan dengan alasan kewenangan pemeliharaan tanggung jawab masing masing daerah.

Pemerintah pusat, provinsi atau kabupaten harus tetap konsekuen pada Rencana Tata Ruang wilayah yang telah ditetapkan. Untuk itu agar keberadaan jalan lingkar utara tersebut dapat lebih bermanfaat pada masyarakat, khususnya dalam memanfaatkan lahan dan jalan lingkar utara dapat berfungsi secara optimal maka dapat disampaikan beberapa usulan pengembangan pengelolaan lingkungan sebagai berikut :

- 1) Harus ada aturan dan pengendalian yang dibuat oleh pemerintah Kota Solok pada masyarakat di sekitar jalan lingkar utara tersebut, agar dalam memanfaatkan lahan mengacu komposisi rasio 60 : 40, artinya 60 % untuk lahan terbangun dan 40% lahan terbuka;
- 2) Harus ada aturan yang menyatakan bahwa sepanjang koridor jalan lingkar utara untuk radius 20 meter kanan kiri jalan adalah daerah sabuk hijau yang terbebas dari bangunan permanen;
- 3) Harus ada aturan tambahan dari pemerintah Kota Solok untuk kawasan hutan lindung agar tidak terjadi perubahan fungsi hutan lindung yang dilalui oleh

jalan lingkar utara;

- 4) Pengembangan tata guna lahan direncanakan dengan perencanaan jangka panjang yang teratur. Dimana pengembangan tata guna lahan disekitar jalan lingkar tersebut ditetapkan dengan zona-zona yang diatur dalam Peraturan Daerah. Daerah dengan potensi pertanian yang menguntungkan akan dilindungi peruntukannya dengan perda tersebut. Sedangkan kawasan yang lainnya dapat digunakan untuk kepentingan pengembangan industri, jasa, perdagangan dengan pengawasan yang ketat dari Pemerintah. Sedapat mungkin di buat kawasan terpadu dari masing-masing tipe pengembangan wilayah. Pembukaan akses tanpa ijin dari Pemerintah akan dikenakan sanksi yang tegas, dengan perangkat hukum yang memadai.

Dengan adanya penataan yang seimbang maka kawasan disekitar jalan lingkar akan berkembang sesuai dengan Rencana Tata Ruang yang telah ditetapkan. Dimana fungsi lahan pertanian, industri, jasa, perdagangan di kawasan jalan lingkar tersebut dibangun dengan dampak yang telah diperkirakan sebelumnya pada jaringan jalan lingkar utara tersebut. Dalam jangka panjang fungsi jalan lingkar masih dapat dipertahankan kinerjanya sebagai jalan arteri primer dengan tingkat pelayanan yang baik.

- 5) Rencana Penataan Utilitas

Dengan meningkatnya intensitas penggunaan lahan di kawasan jalan lingkar utara dari lahan pertanian ke non pertanian jika tidak dibarengi dengan peningkatan prasarana utilitas seperti saluran, drainase, pembuangan limbah, sampah maka lingkungan akan terkena imbasnya akibat dari penggunaan lahan tersebut untuk pembangunan oleh karena itu Pemerintah Daerah harus menerapkan peraturan daerah di kawasan jalan lingkar dengan tujuan untuk melindungi lingkungan yang ada sekarang tidak terganggu dengan adanya peningkatan pembangunan disekitar kawasan jalan lingkar. Penataan utilitas di kawasan jalan lingkar harus ada pola atau zona – zona untuk membedakan antara zona industri, zona permukiman, zona perdagangan / jasa harus jelas, hal ini untuk menentukan tipe / jenis fasilitas seperti saluran , drainase.

Saluran limbah padat dan cair, tempat pembuangan sampah yang dibutuhkan di lokasi tersebut. Prasarana dan sarana untuk penataan utilitas ini di kawasan jalan lingkar serta persyaratan pembangunan yang harus dilakukan meliputi:

- a) Setiap pengajuan izin rencana pembangunan harus ada UKL/UPL nya khususnya untuk industri, sedangkan industri kecil, perdagangan, jasa, permukiman harus ada gambar rencana untuk mengetahui utilitas yang disediakan oleh pemohon.
- b) Setiap pengajuan izin perubahan peruntukan lahan pada lahan pertanian yang subur harus dikaji secara cermat kalau perlu ditolak.
- c) Penyediaan jaringan / saluran, drainase di sepanjang jalan lingkar.
- d) Penyediaan jaringan limbah terpadu untuk kawasan industri.

## **BAB 6**

### **KESIMPULAN DAN REKOMENDASI**

#### **6.1 Kesimpulan**

Dari hasil analisis yang telah dilakukan terkait persepsi masyarakat terhadap pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok, maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

- a. Dari 32 responden yang memiliki lahan di sekitar kawasan pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok 28 orang atau 88% menyatakan akan melakukan perubahan terhadap lahan yang dimilikinya.
- b. Pengaruh pembangunan jalan lingkar terhadap perkembangan kawasan, 67% responden menyatakan kawasan utara Kota Solok akan berkembang karena pembangunan jalan lingkar ini. 60% responden menyatakan dengan adanya jalan lingkar ini akan banyak bangunan – bangunan baru akan berdiri dan 47% responden berpendapat pembangunan jalan lingkar ini berpengaruh untuk mempermudah akses ke daerah sekitarnya.
- c. Manfaat Jalan Lingkar untuk Transportasi, masyarakat sangat mengharapkan pembangunan ini mempermudah akses untuk daerah sekitarnya 64%, memperlancar transportasi kendaraan 57%, mengurangi waktu tempuh dan biaya BBM 45% dan mengurangi kemacetan dalam kota 44%. Bila dilihat manfaat pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok untuk transportasi sudah baik, dengan demikian perlu dipertahankan dan diatur pembangunannya.
- d. Terhadap dampak lingkungan yang ditimbulkan oleh pembangunan jalan lingkar utara Kota Solok, menebangi hutan rakyat kurang berpengaruh 54%, dampak lingkungan karena pembangunan jalan lingkar itu sendiri kurang berpengaruh sebanyak 53%, masyarakat menilai akan menimbulkan polusi 45%. Akan merubah lahan pertanian menjadi non pertanian sebanyak 38% dan banjir yang akan timbul kurang berpengaruh (41%). Dampak lingkungan akibat pembangunan jalan lingkar ini secara total kurang berpengaruh bagi masyarakat, namun dengan perencanaan yang matang untuk utilitas

pendukung jalan dan penetapan sangsi yang tegas untuk pelanggar perda RTRW Kota Solok maka daerah sekitar pembangunan jalan lingkaran ini akan menjadi daerah sentra perekonomian yang baru dan juga sebagai daerah konservasi hutan.

## **6.2 Rekomendasi**

### **6.2.1 Pemerintah**

- a. Peningkatan informasi, komunikasi sosialisasi, penyuluhan, penataan, dan pengawasan pelaksanaan pembangunan terhadap masyarakat melalui papan reklame, promosi radio, dan papan pengumuman resmi Pemerintah Kota Solok.
- b. Pembangunan jalan lingkaran utara Kota Solok dinilai sudah tepat sehingga perlu dipertahankan melalui penataan transportasi perkotaan dan penataan wilayah.
- c. Meningkatkan sosialisasi Perda No. 1 tahun 2007 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Solok dimana wilayah utara Kota Solok termasuk dalam Bagian Wilayah Kota (BWK) IV dengan fungsi konservasi, hutan lindung, pemerintahan skala kota, pendidikan tinggi, pariwisata, pertanian, industri (kecil, menengah, besar), jasa perhotelan, perdagangan, transportasi (regional dan lokal), olahraga, kesehatan, permukiman dan fasilitas pemakaman umum.

### **6.2.2 Masyarakat**

- a. Keberhasilan program pembangunan diperlukan dukungan masyarakat, dalam bidang kebijakan, pemanfaatan ruang kota, struktur pelayanan kota, sistem transportasi dan jaringan utilitas.
- b. Peran aktif masyarakat sangat diperlukan pemerintah dalam pelaksanaan pembangunan mulai dari perencanaan, sosialisasi/ penyuluhan sampai pelaksanaannya, masyarakat tidak lagi sekedar obyek pembangunan tetapi juga dapat mengusulkan rencana – rencana pembangunan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Arikunto, S. (1995), *Manajemen Penelitian*, Yogyakarta : Rineka Cipta.
- Black, JA. (1998), *Urban Transport Planning*, London : Cromm Helm.
- Bourne, Larry S. (1982). *Internal Structure of the City, Readings on Urban form, Growth and Polic.* New York : Oxford University Press.
- Budihardjo, E. (1997). *Tata Ruang Kota Perkotaan*. Bandung : Penerbit Alumni.
- Budihardjo, E. dan Sujarto D. (2009). *Kota Berkelanjutan*. Bandung : Penerbit Alumni.
- Budihardjo, E. dan Hardjohubojo, S. (1993). *Kota Berwawasan Lingkungan*. Bandung : Yayasan Adikarya Ikapi.
- Ghozali, I. (2001). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hadi, Sudharto P. (2005). *Dimensi Lingkungan Perencanaan Pembangunan*, Yogyakarta : Gajahmada University Press.
- Kartono, K. dan Gulo, D. (1987). *Kamus Psikologi*. Bandung : Pionir Jaya.
- Koentjaraningrat. (2002). *“Pengantar Ilmu Antropologi”*. Jakarta : Rineka Cipta
- Meyer, M. D. dan E. J. Miller. (1984). *Urban Transportation Planning: A Deciion Oriented Approach*, New York : Mcgraw Hill.
- Nazir, M. (2005). *Metode Penelitian*. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Paquette, R. J. dan Wright, P. H. (1982). *Transportation Engineering, Planning and Design*. New York : John Willey and Sons.
- Riduwan, (2010). *Metode dan Teknik Menyusun Tesis*. Jakarta : Alfabetha.
- Simamora, B. (2002). *Panduan Riset*, Jakarta : Gramedia Pustaka.
- Singarimbun, M. (1987), *Metode Penelitian Survai*, Jakarta : Pustaka LP3ES Indonesia.
- Soemarwoto, O. (2001). *Ekologi, Lingkungan Hidup dan Pembangunan*, Jakarta: Djambatan.
- Sugiyono, (2007). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alfabeta.
- Sujarto, D. (1992). *Pendekatan Pembangunan Perkotaan Ditinjau Dari Segi Perencanaan Lokal*, Yogyakarta : BPA UGM.
- Tamin, OZ. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, Bandung : ITB Press.
- Walgito, B. (2000). *Psikologi Sosial (Suatu Pengantar)*. Yogyakarta : Andi
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : ITB Press.

### **Peraturan/Perundang – Undangan/Cetakan Terbatas**

- Undang – Undang Nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 34 tahun 2004 Tentang Jalan;
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2007 Tentang Penataan Ruang.
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 32 tahun 2009 Tentang Perlindungan Dan Pengelolaan Lingkungan Hidup;
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan;
- Peraturan Pemerintah Daerah Kota Solok Nomor 1 Tahun 2007 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Solok;
- Badan Pusat Statistik Kota Solok, Buku Kota Solok Dalam Angka, 2011.

### **Tesis/Artikel Ilmiah**

- Afries, Achmad Arwien. (2006). Kajian Pengaruh Pembangunan Jalan Lingkar terhadap Perkembangan Kawasan di Pantai Teluk Palu. *Tesis Magister Ilmu Lingkungan Undip*.
- Biang, Feri Daud (2008). Dampak Pembangunan Jalan Metro Tanjung Bunga Terhadap Komunitas Nelayan Di Kota Makassar, *Tesis Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro*.
- Jaelani, A. (2004). Pengaruh Keberadaan Jalan Lingkar Kaliwungu Terhadap Perubahan Peruntukan Lahan dan Ruang di Sepanjang Jalan Lingkar Kaliwungu Kabupaten Kendal. *Tesis Magister Ilmu Lingkungan Undip*.
- Winangun, Joko. (2009). Perilaku Masyarakat Dalam Motif Pemanfaatan Lahan Di Sekitar Jalan Lingkar Kota Demak, *Tesis Magister Ilmu Lingkungan Universitas Diponegoro*.
- Wingo Jr, Lowdon. dan Perloff, Harvey.(1961). “Natural Resources Endowment and Regional Economic Growth”. In *Natural Resources and Economic Growth* Ed, Joseph J. Spengler. Washington DC: *Resources for the Future* : 191-212



Gambar Tampak Pembangunan Jalan Lingkar Utara Kota Solok dari Foto Udara  
(Sumber : Bappeda Kota Solok Tahun 2011)

## RIWAYAT HIDUP PENULIS



Roni Oktora, ST. lahir di Kota Solok tanggal 13 Mei 1978 dan berdomisili di Jalan Marahaddin Kota Solok, Sumatera Barat. merupakan anak pertama Anwar dan Martalena dari 3 (tiga) bersaudara.

### Riwayat Pendidikan :

- Tamat Sekolah Dasar (SD) Negeri 11 Solok Tahun 1990;
- Tamat Sekolah Menengah Pertama (SMP) Negeri 1 Solok tahun 1993;
- Tamat Sekolah Menengah Atas (SMA) Negeri 2 Padang tahun 1996;
- Tahun 1996 kuliah pada program S1 Universitas Andalas Fakultas Teknik Jurusan Teknik Elektro dan tamat pada tahun 2002 dengan judul Tugas Akhir “Analisis Ekonomi Sistem Kelistrikan Fakultas Teknik Universitas Andalas Padang”
- Tahun 2010 kuliah pada Program Magister Ilmu Lingkungan (MIL) Universitas Diponegoro (UNDIP) Semarang dan tamat tahun 2011. Mengikuti pendidikan S-2 MIL UNDIP Semarang dengan beasiswa dari Pusbindiklatren Bappenas.

Tahun 2005 penulis diterima sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan ditempatkan di Dinas PU Kota Solok, Sumatera Barat.

Penulis menikah tahun 2010 dengan Rahmawati Erpita, S. Farm, Apt.