

# Perkembangan Wilayah Pegunungan oleh Pengaruh Penggunaan Sepeda Motor

CoUSD Proceedings  
8 September 2015 (177 – 188)

Tersedia online di:  
<http://proceeding.cousd.org>

Sama'ani Intakoris<sup>1</sup>, Sugiono Soetomo<sup>2</sup>

<sup>1,2)</sup> Jurusan Teknik Arsitektur dan Perkotaan, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang

**Abstrak.** Perkembangan wilayah dapat dipengaruhi oleh beberapa unsur diantaranya adalah adanya transportasi yang baik. Penelitian ini mengkaji perkembangan wilayah pedesaan pada lereng Gunung Muria di Desa Rahtawu Kecamatan Gebog Kabupaten Kudus Provinsi Jawa Tengah dengan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan penelitian studi kasus. Data primer diperoleh dengan wawancara terpimpin terhadap 250 orang responden dan 5 orang informan untuk wawancara mendalam serta didukung dengan data sekunder dan survei instansional. Perkembangan sepeda motor dalam transportasi dikaji dalam 2 tahap, yaitu pada tahun 1997-2005 dan tahun 2005-2014. Selama dua periode perkembangan tersebut terjadi perubahan penggunaan sarana transportasi dari penggunaan sarana transportasi kendaraan umum berubah ke penggunaan sarana transportasi sepeda motor. Sepeda motor digunakan sebagai kendaraan untuk keperluan pribadi ataupun sebagai kendaraan umum. Perkembangan sarana transportasi sepeda motor, mampu meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah, sehingga Desa Rahtawu dapat pula menjalankan fungsi sebagai suatu kawasan perkotaan. Penggunaan sepeda motor dapat meningkatkan aksesibilitas penduduk dalam hal fleksibilitas dan pengurangan waktu tempuh sehingga memberikan dampak terhadap keluangan waktu untuk dapat meningkatkan pendapatan dengan menumbuhkan kegiatan ekonomi di luar sektor pertanian dan diversifikasi pekerjaan pada sektor non pertanian. Hal ini menunjukkan adanya aktivitas ke-urban-an di Desa Rahtawu yang berdampak pada peningkatan pendapatan, pengurangan kemiskinan dan peningkatan aktivitas kehidupan perkotaan.

*Kata kunci* : sarana transportasi, pedesaan pegunungan, sepeda motor.

## 1. PENDAHULUAN

Perkembangan wilayah salah satunya dilakukan dengan adanya program pembangunan regional khususnya prasarana transportasi, pasar, pendidikan dan kesehatan. Program tersebut dilaksanakan dengan tujuan untuk meningkatkan akses pemasaran dan mengurangi isolasi wilayah, meningkatkan derajat kesehatan, menciptakan lapangan kerja di desa, meningkatkan kemampuan kelembagaan desa dan masyarakat desa dalam perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan prasarana. Daerah pedesaan sangat luas, penduduknya jarang dan tersebar (terpencar), maka kemajuan wilayah pedesaan dapat dilihat dari jumlah penduduk, tersedianya fasilitas pelayanan ekonomi (pasar, terminal, bank, sarana angkutan, toko, unit-unit kegiatan ekonomi lainnya) dan fasilitas pelayanan sosial (sekolah, madrasah, puskesmas, puskesmas pembantu, posyandu, dan lainnya), prasarana fisik (jalan, listrik, air bersih, telepon dan lainnya), kemudian ditambahkan dengan faktor-faktor prospek pengembangan masa depan, posisi strategis dalam interaksi spasial, dan aspek aspirasi masyarakat setempat, kecemburuan masyarakat. Pembangunan pedesaan perlu mendapat perhatian, karena lebih dari 50% penduduk Indonesia hidup di daerah pedesaan.

Masalah aksesibilitas atau kemudahan pengangkutan adalah sangat penting untuk menunjang arus barang dan mobilitas penduduk. Sarana transportasi dan komunikasi menentukan perkembangan seluruh interaksi. Dampaknya difusi ide baru dan arus barang akan menurun intensitasnya dengan meningkatnya jarak dari pusat tersebut (Adisasmita 2006). Sistem transportasi yang lebih baik berimplikasi pada akses ke fasilitas pelayanan (pendidikan, kesehatan), pasar, peluang, untuk meningkatkan pendapatan, serta aktivitas masyarakat pada bidang sosial, politik menjadi lebih baik. Perbaikan sistem transportasi dapat meningkatkan aksesibilitas kaitannya dalam meningkatkan kapasitas, mengurangi waktu tempuh, dan mengurangi biaya perjalanan, disamping itu juga dapat mengurangi kemiskinan dan keterisolasian, serta meningkatkan pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat.

Salah satu alat transportasi yang membantu pergerakan arus barang di perdesaan adalah sepeda motor. Jalanan perdesaan pada umumnya kecil jarang dapat dijangkau dengan kendaraan umum dapat dijangkau dengan sepeda motor. Pada perdesaan yang dapat dijangkau kendaraan atau angkutan umum, kondisi jalan yang rusak membuat para pemilik angkutan umum enggan mengoperasikan kendaraannya karena biaya perawatan yang tidak sebanding dengan pendapatan yang diperoleh. Keengganan pengoperasian angkutan umum juga disebabkan oleh pemakaian sepeda motor oleh penumpang yang semula menggunakan angkutan umum, kemudahan mendapatkan sepeda motor telah menyebabkan kelumpuhan angkutan desa. Sementara itu di daerah perdesaan di Indramayu, selain dipergunakan sebagai sarana transportasi orang juga menggunakan sepeda motor untuk alat angkut gabah. Pada saat panen padi musim penghujan, banyak warga di desa yang bekerja sebagai penderep atau buruh panen padi yang memanfaatkan sepeda motor sebagai sarana mengangkut gabah. Layaknya sebuah truk atau kendaraan angkutan barang. Dari sisi konsumsi, Indonesia menjadi negara pengguna kendaraan bermotor terbesar ketiga di dunia setelah China dan India. Penjualan kendaraan bermotor nasional pada tahun 2008 adalah 470.000 unit . Pada Tahun 2009, Indonesia bisa memproduksi sebanyak 6,3 juta sepeda motor per tahun dan sampai saat ini merupakan pusat tumbuhnya industri sepeda motor.

Di Indonesia, sepeda motor dianggap dapat memenuhi kebutuhan masyarakat golongan ekonomi menengah kebawah, disamping keunggulan dalam kemampuan bermanuver di sela-sela kemacetan. Sepeda motor juga memberikan efisiensi dalam biaya perjalanan. Dampak dari kenaikan BBM serta ketidak-efisienan sarana angkutan umum dan waktu perjalanan yang tidak dapat diprediksi, menjadi salah satu penyebab meningkatnya kepemilikan sepeda motor. Peningkatan jumlah sepeda motor di Indonesia, memerlukan penelitian lebih jauh tentang dampak positif dan dampak negatifnya. Dari segi dampak negatif, perkembangan sepeda motor banyak disoroti perihal pencemaran udara dan penyebab kemacetan di Jakarta, sementara dampak positif perkembangan sepeda motor tidak banyak diketahui. Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengetahui perkembangan wilayah yang memiliki keterbatasan kondisi wilayah seperti wilayah pegunungan, yang dipengaruhi oleh perkembangan sepeda motor.

## 2. KAJIAN LITERATUR

Aspek perkembangan wilayah tidak dapat lepas dari adanya ikatan-ikatan ruang perkembangan wilayah secara geogaris. Seperti yang diakui Perroux bahwa pembangunan tidak terjadi dimana-mana secara serentak, tetapi muncul ditempat-tempat tertentu dengan intensitas yang berbeda. Tempat-tempat itulah yang dinamakan titik-titik dan kutub-kutub pertumbuhan. Tempat yang melayani kebutuhan penduduk, harus berada pada tempat yang sentral, yang memungkinkan partisipasi warga yang jumlahnya maksimum. Fungsi pusat pertumbuhan yang sesuai dengan fungsi ekonomi hanya dibedakan ke dalam pusat perdagangan dan pemasaran, pusat penyimpanan dan pemrosesan hasil pertanian, serta pusat industri skala kecil (Rondinelli,1983). Variabel yang berpengaruh dalam proses perkembangan wilayah salah satunya adalah aksesibilitas. Menurut Black dan Conroy (1977) aksesibilitas suatu zona dipengaruhi oleh proporsi orang menggunakan moda tertentu. Starkey dkk (2002) dalam La Ode (2004) mengatakan bahwa aksesibilitas mempengaruhi mobilitas (kemudahan dan frekuensi pergerakan) dan proksimitas (jarak). Dengan demikian diketahui bahwa aksesibilitas dapat ditingkatkan melalui peningkatan kemudahan pergerakan sekaligus penambahan frekuensi pergerakan, yang dapat dicapai melalui sistem transportasi (Black, 1981). Transportasi sangat berpengaruh positif pada pembangunan ekonomi dan bahwa peningkatan produksi dapat dihubungkan secara langsung dengan pembangunan sektor transportasi (Button, 1996 dalam La Ode, 2004). Transportasi (Tamin, 2000), diartikan sebagai usaha pemindahan atau pergerakan sesuatu dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan menggunakan suatu alat tertentu. Dengan demikian maka transportasi memiliki dimensi seperti lokasi (asal dan tujuan), alat (teknologi) dan keperluan tertentu (Miro,1997). Jadi dalam suatu transportasi selalu berhubungan dengan ketiga dimensi tersebut, jika salah satu dari tiga dimensi tersebut tidak ada maka bukanlah transportasi.

Sementara itu Tamin (2003) menyebutkan bahwa sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem mikro yaitu : (1) sistem kegiatan, (2) sistem jaringan prasarana transportasi, (3) sistem pergerakan lalu

lintas, dan (4) sistem kelembagaan. Keempat sistem tersebut saling berinteraksi membentuk sistem transportasi secara makro. Setiap sistem kegiatan akan mempunyai suatu tipe kegiatan tertentu yang mampu membangkitkan pergerakan dan dapat menarik pergerakan. Konsekuensi dari beragamnya fungsi wilayah akan mempengaruhi bangkitan dan tarikan lalu lintas pada suatu ruas jalan (Tamin, 2000). Jumlah bangkitan dan tarikan pergerakan lalu lintas tergantung dari intensitas kegiatan didalam fungsi lahan. Semakin tinggi tarikan dan bangkitan perjalanan yang ada pada suatu kawasan/wilayah, semakin tinggi pula dan beragam fungsi guna lahan yang berkembang. Pergerakan yang timbul tersebut jelas membutuhkan suatu moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi itu bergerak. Sarana transportasi yang diperlukan merupakan alat angkutan meliputi gerobak, dokar, sepeda, sepeda motor, mobil, truk dan kendaraan lainnya.

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan akan menimbulkan pergerakan manusia/barang dalam bentuk pergerakan kendaraan. Perubahan pada sistem kegiatan akan membawa pengaruh pada sistem jaringan melalui suatu perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu pula dengan perubahan pada sistem jaringan akan mengakibatkan sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Sistem pergerakan akan sangat penting dalam mengakomodasikan sistem pergerakan agar tercipta sistem pergerakan yang lancar yang selanjutnya akan berpengaruh pula pada sistem jaringan dan sistem kegiatan, jadi ketiganya saling mempengaruhi. Kemampuan ini didasarkan pada kondisi sosial, ekonomi, kultur, budaya, dan psikologis seseorang serta kemudahan aksesibilitasnya dan produknya adalah pola perjalanan individu. Menurut Hanson (1995; dalam Kusbiantoro, 2007) pola perjalanan individu adalah perjalanan yang dilakukan atau diproduksi oleh rumah tangga, dan pola perjalanan individual tersebut menyangkut tujuan perjalanan dan karakteristik rumah tangga. Beberapa hal yang menyebabkan adanya demand terhadap transportasi daerah tertinggal menurut Hine (1982) yaitu mendukung pergerakan penumpang (*passenger movement*), mengangkut hasil-hasil pertanian (*transport for agriculture*), pergerakan produksi non pertanian (*non-agricultural product movement*). Sementara itu terkait dengan keuntungan yang didapatkan petani pada sektor produksi, Carnemark, dkk (1976) menyatakan bahwa adanya surplus pada biaya transportasi menjadikan surplus produksi yang terjadi sangat kecil.

Sementara Donges (1999) lebih mengkaitkan antara aksesibilitas masyarakat di pedesaan dan aspek ketenagakerjaan, dalam penelitiannya dikemukakan beberapa hal diantaranya adalah (1) permasalahan-permasalahan transportasi pada kawasan perdesaan, transportasi pada kawasan perdesaan pada prinsipnya berhubungan dengan kebutuhan aktivitas dasar dan biasanya dilakukan dengan berjalan kaki atau dengan bantuan alat transportasi intermediate (*intermediate means of transport*). La Ode Muhamad Magribi (2004) dalam menyebutkan bahwa peningkatan yang terjadi pada variabel aksesibilitas mengakibatkan peningkatan yang cukup signifikan pada variabel-variabel independen lainnya seperti pembangunan, income, mobilitas, kepadatan penduduk, dan kepadatan aktivitas. Todaro dan Smith (2003) menyimpulkan bahwa pembangunan merupakan hubungan antara realitas fisik dan pola pikir (*state of mind*) dimana masyarakat berada, melalui beberapa kombinasi dari proses-proses sosial, ekonomi, dan institusional, serta jaminan terhadap hidup yang lebih baik.

Button (1996) dalam La Ode (2004) mengatakan bahwa transportasi sangat berpengaruh positif pada pembangunan ekonomi dan bahwa peningkatan produksi dapat dihubungkan secara langsung dengan pembangunan sektor transportasi, dicontohkan bahwa pembangunan perkeretaapian di Inggris lebih dari seabad yang lalu merupakan faktor yang paling dominan dalam hal memajukan perdagangan, meningkatkan kondisi kelas pekerja, dan pembangunan pertanian serta pengelolaan sumber daya mineral bagi Negara. Akses yang kurang memadai untuk kegiatan transportasi pada suatu kawasan, baik itu di perdesaan maupun di perkotaan di beberapa Negara berkembang dapat menghambat pembangunan sosial ekonomi dan memberikan kontribusi pada kemiskinan Starkey dkk (2002) dalam La Ode (2004) mengatakan bahwa *improving rural people's access to essential services requires improving mobility, through better transport infrastructure and services and attention to the location, quality, and price of facilities*. Disamping itu juga dapat mengurangi kemiskinan dan keterisolasian, serta meningkatkan pembangunan sosial dan ekonomi masyarakat. Mobilitas yang lebih baik berimplikasi pada akses ke fasilitas pelayanan (pendidikan, kesehatan), pasar, peluang, untuk meningkatkan pendapatan, serta

aktivitas masyarakat pada bidang sosial, politik menjadi lebih baik.

Manusia pada dasarnya adalah makhluk sosial yang saling berinteraksi. Untuk memfasilitasi keinginan tersebut, maka manusia membutuhkan kemudahan mobilitas yang lancar dan efisien. Mobilitas akan terlaksana dengan baik bila ditunjang oleh adanya kemudahan aksesibilitas artinya bila ditunjang dengan adanya jaringan jalan dan sarana transportasi yang baik. Sumodiningrat (1997) dalam La Ode (2004), mengatakan bahwa, program-program pembangunan sektoral seperti prasarana fisik dan ekonomi, serta sosial, merupakan bagian dari pembangunan regional khususnya prasarana transportasi, pasar, pendidikan dan kesehatan. Program tersebut dilaksanakan dengan tujuan untuk meningkatkan akses pemasaran dan mengurangi isolasi wilayah, meningkatkan derajat kesehatan, menciptakan lapangan kerja di desa, meningkatkan kemampuan kelembagaan desa dan masyarakat desa dalam perencanaan, pembangunan dan pemeliharaan prasarana.

### **3. METODE PENELITIAN**

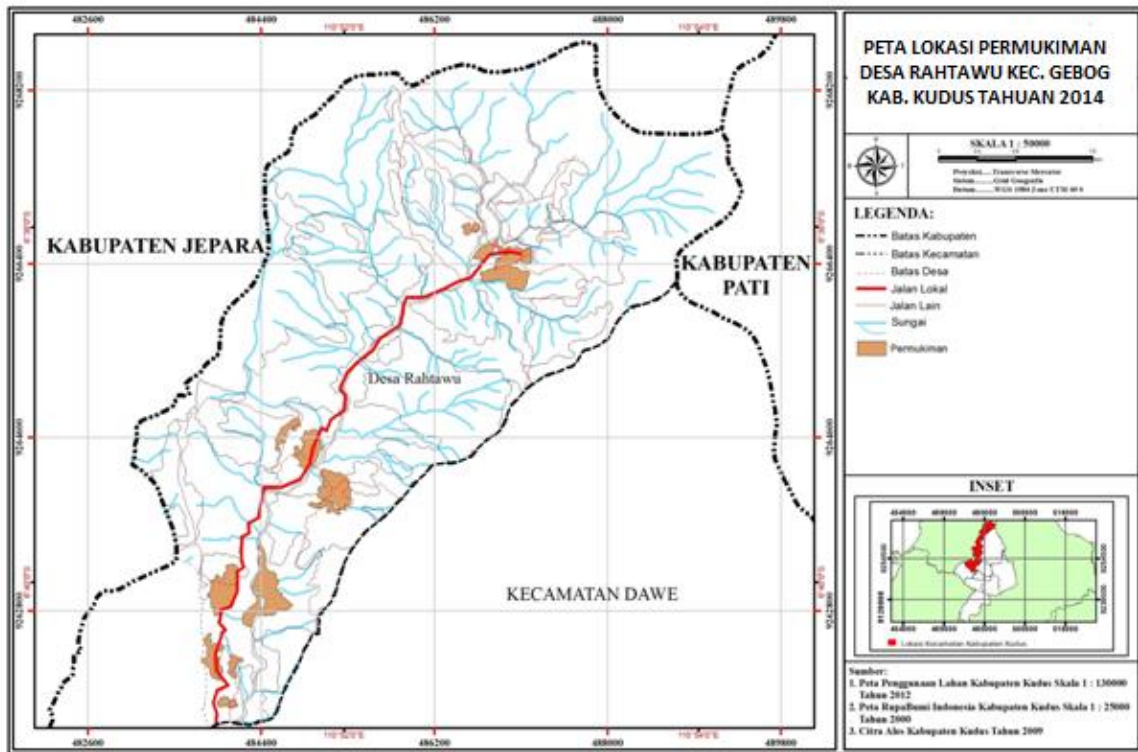
Penelitian dilakukan dengan menggunakan pendekatan kualitatif dengan pendekatan studi kasus. Studi kasus digunakan untuk penelitian dengan pertanyaan penelitian 'bagaimana' dan atau 'mengapa' serta untuk meneliti peristiwa kontemporer. Peneliti memiliki peluang yang sangat kecil untuk melakukan kontrol terhadap satu peristiwa serta berusaha mengamati dalam konteks alamiah yang dibatasi oleh ruang dan waktu (Hancock dan Algozzine dalam Dewanti, dkk. 2014). Pengumpulan data dilakukan dengan metode pengumpulan data primer dan sekunder.

Data primer yang diperlukan adalah pola perjalanan masyarakat, tujuan perjalanan, moda transportasi yang digunakan, alasan pemilihan moda, jumlah kepemilikan sepeda motor, ketersediaan waktu luang, kepemilikan pekerjaan sampingan dan besarnya pendapatan sebelum dan setelah memiliki sepeda motor. Data tersebut diperoleh dengan menyebarkan kuesioner kepada 250 responden rumah tangga pemakai sepeda motor di Desa Rahtawu yang diwakili 10 orang dalam setiap Rukun Tetangga (RT). Selanjutnya data tentang peranan sepeda motor dalam perkembangan wilayah, didapatkan dari wawancara mendalam (*in depth interview*) dengan 5 orang tokoh masyarakat di Desa Rahtawu. Analisis data dilakukan dengan membangun konsep pola perubahan perkembangan sarana transportasi yang menggambarkan pola perkembangan jenis sarana transportasi dan tahapan dominansi sepeda motor. Pola perkembangan dominansi sepeda motor sebagai sarana transportasi untuk selanjutnya dikaji dampaknya terhadap perkembangan wilayah Desa Rahtawu.

### **4. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **a. Lokasi Penelitian dan Perkembangan Jenis Sarana Transportasi**

Desa Rahtawu terletak di Kecamatan Gebog Kabupaten Kudus Provinsi Jawa Tengah merupakan desa yang terletak di punggung Gunung Muria. Desa Rahtawu, secara administratif memiliki luas wilayah 1.610,67 ha, dari total wilayah tersebut hanya 76,55 ha yang berupa lahan terbangun, dan sisanya berupa lahan pertanian. Ketinggian wilayah Desa Rahtawu antara 660-1.625 m di atas permukaan laut (aml). Karakter wilayah yang berupa pegunungan ditunjukkan pula dengan kelerengan topografinya yang lebih dari >40%. Meskipun memiliki lerengan tajam, Desa Rahtawu dihuni oleh 4.482 orang dengan kepadatan bersih 58,55 jiwa/ha. Sebagian besar wilayah (95,25%) berupa lahan pertanian, baik berupa lahan sawah, kebun campuran, ladang, ataupun hutan. Sebagian besar penduduk Desa Rahtawu bermatapencaharian sebagai petani, baik sebagai petani sendiri atau petani penggarap/buruh tani, yakni sebesar 84,55% dari total jumlah penduduk. Lahan tani yang diolah oleh penduduk Desa Rahtawu, sebagian besar berupa lahan kebun campuran. Peta Desa Rahtawu dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Peta Desa Rahtawu  
(Sumber : Olahan Data BAPPEDA Kab. Kudus, 2015)

Kondisi wilayah yang bergunung-gunung, menghasilkan jalur jalan yang berkelok-kelok dengan kemiringan yang sedang sampai tajam. Jalan kabupaten satu-satunya yang melintas di Desa Rahtawu merupakan jalan poros desa yang menghubungkan Desa Rahtawu dengan Desa Menawan yang berada dibawahnya. Batas sebelah Utara dan Barat Desa Rahtawu adalah puncak-puncak Pegunungan Muria yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Jepara, sedangkan batas sebelah Timur adalah Desa Ternadi yang dipisahkan oleh tebing curam pemisah pegunungan. Jadi praktis hanya jalan kabupaten itulah satu-satunya akses masuk dan keluar Desa Rahtawu. Jalan kabupaten yang melintasi Desa Rahtawu sepanjang 40 km, mulai dari jalan masuk desa di ketinggian 560 m aml. sampai dengan Dukuh Semliro pada ketinggian 1.350 m.aml. dengan kondisi jalan yang beragam. Jalan kabupaten dengan kondisi beraspal sepanjang 20 km, jalan kerikil sepanjang 20 km, sedangkan jalan desa, yang menghubungkan antar permukiman warga adalah sepanjang 8 km yang berupa jalan tanah diperkeras. Jalan lain yang ada di Desa Rahtawu adalah jalan-jalan pertanian yaitu jalan yang menghubungkan permukiman ke lokasi pertanian. Jalan pertanian merupakan jalan pematang dengan lebar kurang dari 1 meter, dan terbuat dari tanah. Sarana transportasi yang ada di Desa Rahtawu, pada kurun waktu tahun 1997-2005 adalah 86 roda dua, 7 buah roda empat, dan 10 ojek sepeda motor. Aktivitas penduduk yang lain dengan berjalan kaki. Mobil roda empat yang dipakai menurut penuturan Kepala Desa berupa mobil bak terbuka yang digunakan sebagai angkutan umum. Sarana angkutan umum, tidak melayani Desa Rahtawu, angkutan umum berupa angkutan kota/desa hanya melayani rute Kudus-Gebog-Menawan. Berbagai jenis kendaraan yang ada di Desa Rahtawu ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1.  
Jenis Sarana Transportasi di Desa Rahtawu Tahun 1997-2005

Transportasi Pribadi	Transportasi Umum	
	Formal	Non Formal
Jalan kaki, Sepeda motor roda 2, Kendaraan roda 4	-	Mobil bak terbuka, Ojek sepeda motor













Sumber : Hasil Wawancara, 2015

## b. Tahapan Dominansi Sepeda Motor di Desa Rahtawu

Perkembangan sarana transportasi difokuskan pada perubahan jenis sarana transportasi yang digunakan masyarakat (dalam hal ini para responden dan informan penelitian) pada saat ini di Tahun 2015 dan tahun-tahun sebelumnya. Berbagai perubahan yang terjadi tersebut dikelompokkan dalam tema-tema pola perkembangan yang mewakili satu bentuk perubahan jenis kendaraan dominan seperti ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2.

Pola perkembangan sarana transportasi yang digunakan masyarakat Desa Rahtawu berdasarkan Tujuan Perjalanan

Tujuan Perjalanan	Sebelumnya	Saat ini	Perubahan	Pola
Lahan pertanian			Jalan kaki ke sepeda motor	Pola 1
Sekolah SMP/SMA			Mobil bak terbuka ke sepeda motor	Pola 2
Bersosialisasi dengan tetangga			Jalan kaki ke sepeda motor	Pola 1
Pertemuan desa			Jalan kaki ke sepeda motor	Pola 1
Pasar Kecamatan			Mobil bak terbuka ke sepeda motor	Pola 2
Pasar Kabupaten			Mobil bak terbuka ke sepeda motor	Pola 2

Sumber : Hasil Analisis, 2015

Pada berbagai tujuan perjalanan ditemukan adanya dua pola perkembangan penggunaan sarana transportasi yang dominan (pola 1 dan pola 2). Sepeda motor banyak digunakan sebagai pilihan sarana transportasi motor saat ini, yang digunakan untuk pergerakan orang ataupun barang baik untuk perjalanan produktif ataupun sosial. Pergerakan orang ataupun barang dalam unit keluarga juga menggunakan sepeda motor. Di sisi lain peranan mobil bak terbuka sebagai angkutan umum juga sudah semakin menurun. Masyarakat yang semula berjalan kaki untuk ke lahan pertanian, bersosialisasi dengan tetangga ataupun pergi ke pertemuan desa beralih menggunakan sepeda motor. Mobil bak terbuka digunakan untuk mengangkut orang sekaligus barang, dari Desa Rahtawu ke Pasar Kecamatan ataupun sebaliknya. Mobil bak terbuka ini pula yang digunakan untuk mengangkut anak sekolah yang bersekolah di wilayah ibu kota kecamatan. Pada kurun waktu sebelum Tahun 2000, di Desa Rahtawu hanya terdapat Sekolah Dasar sehingga ketika warga Desa Rahtawu ingin melanjutkan sekolah maka mereka harus ke kota, baik di sekolah yang berlokasi di ibu kota kecamatan, ataupun di ibukota kabupaten. Oleh sebab itu, untuk mencapai sekolah, anak-anak Desa Rahtawu harus menggunakan mobil angkutan umum, berupa bak terbuka, ataupun menetap sementara/kos di ibukota kecamatan atau ibukota kabupaten.

Sarana angkutan pertanian lebih banyak diangkut sendiri oleh petani dengan berjalan kaki, dari lokasi panen sampai dengan rumah atau lokasi penjualan. Demikian pula ketika mereka masih dalam tahap mengolah tanah ataupun memelihara tanaman. Pada kurun waktu 1997-2005, biaya angkutan ojek cukup mahal waktu itu. Sebagai contoh ojek dari rumah sampai ke lokasi Balai Desa dengan jarak 5 km dikenai biaya lima belas ribu rupiah sekali jalan. Pada Tabel 3, dapat dilihat bahwa perkembangan sepeda motor dalam transportasi dikaji dalam 2 tahap, yaitu pada Tahun 1997-2005 dan Tahun 2005-2014. Selama dua periode perkembangan tersebut terjadi perubahan penggunaan sarana transportasi dari penggunaan sarana transportasi kendaraan umum non formal berubah ke penggunaan sarana transportasi sepeda motor. Sepeda motor digunakan sebagai kendaraan untuk keperluan pribadi ataupun sebagai kendaraan umum.

Tabel 3.

## Tahapan Perkembangan Dominansi Sepeda Motor di Desa Rahtawu

Tahapan Perkembangan	Dominansi Penggunaan Sepeda Motor
Tahapan I : Tahun 1997-2005	- Jalan kaki untuk mengangkut orang dan barang secara pribadi - Kendaraan roda empat dengan bak terbuka digunakan sebagai kendaraan umum untuk mengangkut orang dan barang secara massal
Tahapan II : Tahun 2000 -2014	Sepeda motor untuk mengangkut orang dan barang secara pribadi atau massal

Sumber Hasil Analisis, 2015

Menurut hasil penelitian ini, rata-rata kepemilikan sepeda motor per rumah tangga di Desa Rahtawu adalah 1,6 artinya setiap rumah tangga di Desa Rahtawu rata-rata memiliki 1-2 buah sepeda motor. Sepeda motor yang pertama sebagian besar dipakai oleh kepala keluarga yang bekerja/bapak dan sepeda motor yang kedua dipakai oleh ibu atau anak yang melanjutkan sekolah ke ibu kota kecamatan (Gebog) atau ke ibu kota kabupaten (Kudus). Menurut hasil penelitian, perkembangan sarana transportasi berupa sepeda motor mampu meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah. Hal ini sesuai dengan yang ditunjukkan Tabel 4. bahwa meskipun sebagian besar sepeda motor (93,2%) digunakan ke sawah atau ke ladang, sebanyak 6,8% lainnya digunakan untuk pergi ke tempat kerja yang berada di luar Desa Rahtawu.

Tabel 4.

## Tujuan Perjalanan Responden Desa Rahtawu dengan Menggunakan Sepeda Motor pada Tahun 2015

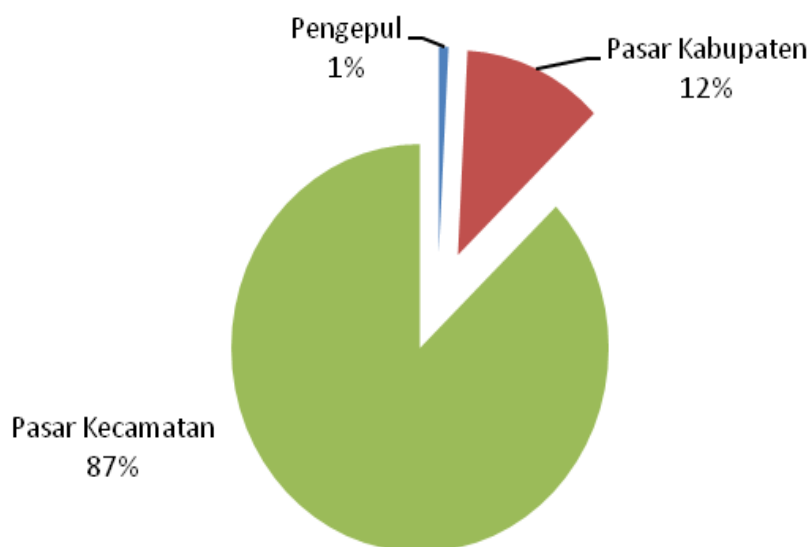
Tujuan Perjalanan	N	(%)
Ke sawah/ladang	233	93.2%
Berdagang ke pasar	11	4.4%
Ke lokasi proyek bangunan	3	1.2%
Ke pabrik	1	0.4%
Ke kantor	2	0.8%
Jumlah	250	100.0%

Sumber : Analisis Penyusun, 2015

Bagi petani, penggunaan sepeda motor selain digunakan untuk ke sawah atau ke ladang, mereka juga menggunakan sepeda motor untuk menjual hasil pertanian. Pada saat belum ada banyak sepeda motor di Desa Rahtawu, sebagian besar petani menjual hasil pertaniannya kepada pengepul yang datang ke desa, akan tetapi setelah ada sepeda motor, hanya sebagian kecil petani (1%) saja yang menjual hasil pertaniannya pada pengepul. Sebagian besar petani (87%) menjual hasil pertaniannya di pasar kecamatan, bahkan 12% yang lain menjual hasil pertanian sampai dengan Pasar Kabupaten. Hal ini seperti ditunjukkan pada Gambar 2. Dalam wawancara tanggal 16 Mei 2015, seorang informan menyebutkan bahwa ada perbedaan antara menjual hasil pertanian kepada pengepul dengan menjual secara langsung ke pasar kecamatan atau pasar kabupaten, harganya bisa sampai dua kali lipat. Dengan demikian dengan menjual hasil pertanian ke pasar kec/kab. petani akan mendapatkan hasil yang lebih banyak daripada menjualnya pada pengepul yang datang di desa.

“Jadi [di] Rahtawu Pak, masalah pedagang, dari Rahtawu sampai Gebog lebih mahal di Gebog. Misalnya Gori [penulis : *nangka muda*] di Rahtawu Seribu Lima Ratus (1.500), kalau di Dawe bisa Tiga Ribu (3.000) rupiah Pak.” (Bapak Sgy, kepala desa, wawancara tanggal 16 Mei 2015).



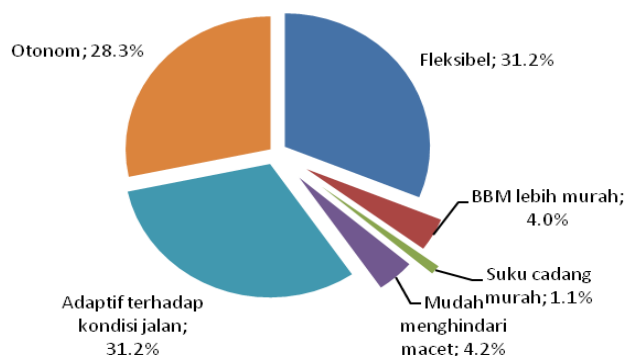


Gambar 2. Lokasi Penjualan Hasil Pertanian Responden Desa Rahtawu Tahun 2015  
(Sumber : Analisis Pennyusun, 2015)

Bagi masyarakat Desa Rahtawu, sepeda motor sangat membantu berinteraksi dengan wilayah lain di luar desa, karena tidak adanya layanan transportasi umum di Desa Rahtawu. Transportasi umum dan bersifat massal hanya menggunakan kendaraan bak terbuka akan tetapi kendaraan tersebut akhir-akhir ini sudah tidak ada, seperti yang disampaikan Bapak Snk.

“Dulu waktu saya masih kecil, ada angkutan brondol [penulis : pick up], kemudian hanya ada tiap pagi untuk para pedagang grabat sekarang malah sudah tidak ada. Kalau ada brondol, itu hanya sampai di depan kantor Balai Desa, kalau mau ke rumah masing-masing ya harus pake ojek” (Bapak Snk, tokoh masyarakat, wawancara tanggal 16 Mei 2015)

Selain karena ketiadaan angkutan umum dan topografi wilayah yang bergunung-gunung, menurut 31,2% responden, sepeda motor banyak digunakan karena lebih fleksibel dalam arti, ketika melakukan perjalanan, penggunaan tidak akan tergantung pada orang lain, misalnya harus menunggu penumpang bondol yang lain, sampai bondol penuh. Alasan yang lain adalah biaya bahan bakar lebih murah dibandingkan naik kendaraan umum ataupun mobil. Sebanyak 4,2% menjawab menggunakan sepeda motor untuk menghindari macet, sedangkan sebagian besar yang lain (31,2%) menjawab lebih memilih sepeda motor karena lebih adaptif dengan kondisi jalan di sekitar Desa Rahtawu yang beragam antara bagus sampai jelek. Sifat otonom sepeda motor yang mampu menjangkau daerah lebih luas sesuai keinginan pemakai juga dipilih oleh 28,3% responden. Hal ini seperti ditunjukkan pada Gambar 3.

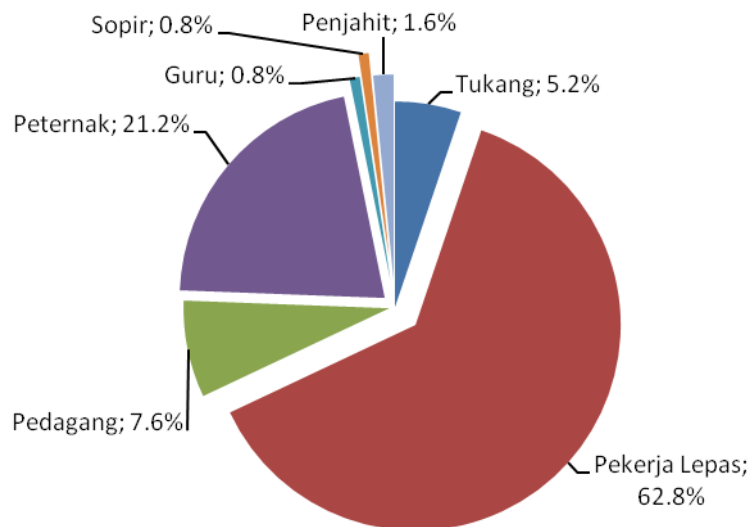


Gambar 3. Alasan Penggunaan Sepeda Motor Responden Desa Rahtawu Tahun 2015  
(Sumber : Analisis Pennyusun, 2015)



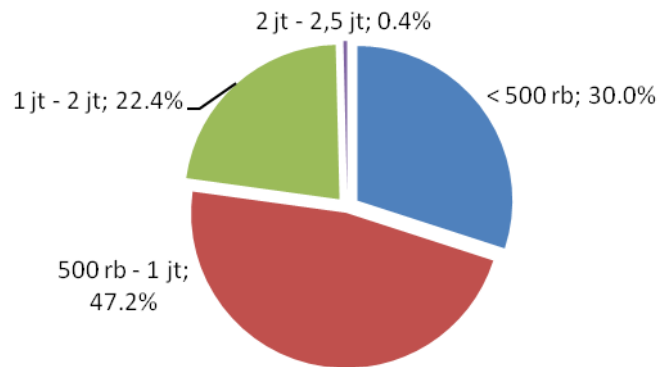
### Dampak Pola Perkembangan Dominansi Sepeda Motor terhadap Perkembangan Wilayah

Sepeda motor sebagai alat transportasi mampu menjawab kebutuhan masyarakat Desa Rahtawu, sehingga membuka keterisolasian dan menghubungkan antara desa ke Ibu Kota Kecamatan Gebog ataupun ke Ibu Kota Kabupaten Kudus. Sebagai desa yang sebagian besar masyarakatnya bermatapencaharian sebagai petani, sepeda motor digunakan untuk mengangkut hasil pertanian, ataupun selama proses produksi pertanian. Adanya sepeda motor disatu sisi menambah beban pengeluaran bagi petani, karena yang semula petani berjalan kaki, harus mengeluarkan biaya pembelian bensin untuk mengoperasikan sepeda motor. Akan tetapi disisi lain, penggunaan sepeda motor, telah mampu memudahkan petani dalam memproduksi, sehingga petani lebih cepat sampai ke ladang/sawah. Perjalanan dari rumah ke sawah ataupun sebaliknya yang biasanya ditempuh dalam jangka waktu 1-2 jam, dapat ditempuh dalam jangka waktu setengah jam. Fleksibilitas sepeda motor terhadap kondisi jalan yang sempit dan terbuat dari tanah seperti pematang sawah/galengan memberikan tambahan manfaat pada luasnya jangkauan yang dapat ditempuh dengan menggunakan sepeda motor. Petani mampu membawa alat pertanian, benih, pupuk bahkan air penyiram tanaman, sampai ke puncak Gunung Muria. Kecepatan waktu tempuh dengan menggunakan sepeda motor dibandingkan dengan berjalan kaki, memberikan waktu luang yang lebih banyak bagi petani. Pada siang hari setelah berladang, petani mengerjakan pekerjaan sampingan. Pekerjaan sampingan yang dilakukan oleh masyarakat Desa Rahtawu adalah sebagai pekerja lepas (62,8%), pedagang (7,6%), tukang (5,2%), penjahit (1,6%) sopir (0,8%) dan 0,8% lainnya memiliki pendapatan sampingan sebagai guru madrasah. Hal ini seperti ditunjukkan pada Gambar 4. Pada Gambar 4, terlihat bahwa sebanyak 21,2% responden Desa Rahtawu melakukan pekerjaan sampingan pada sektor pekerjaan primer yakni sebagai peternak.



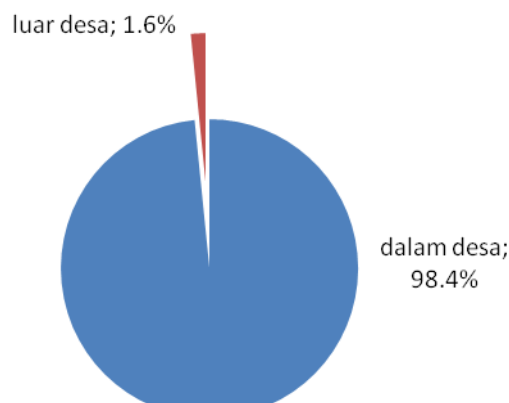
**Gambar 4.** Alasan Penggunaan Sepeda Motor Responden Desa Rahtawu Tahun 2015  
(Sumber : Analisis Pennyusun, 2015)

Banyaknya masyarakat yang memiliki pekerjaan sampingan disebabkan adanya dorongan ekonomi. Dorongan untuk mengerjakan pekerjaan sampingan didapatkan dari adanya beban tambahan biaya transportasi. Dari hasil pekerjaan sampingan, masyarakat mendapatkan tambahan penghasilan sebesar Rp. 500.000,- sampai dengan Rp. 2.500.000,-, seperti terlihat pada Gambar 5. Pendapatan ini jika dibandingkan dengan besarnya biaya bahan bakar setiap bulan, maka besarnya penghasilan melebihi dari biaya transportasi.



**Gambar 5.** Besarnya Pendapatan Pekerjaan Sampingan Responden Desa Rahtawu Tahun 2015  
(Sumber : Analisis Pennyusun, 2015)

Dari penuturan Bpk. Dyt (hasil wawancara, 18 Mei 2015), biaya transportasi ini tidak sebesar jika harus menggunakan kendaraan bak terbuka ataupun ojek sepeda motor. Sifat sepeda motor yang dapat digunakan kapan saja dan dapat menjangkau wilayah yang luas sesuai sekehendak pemakainya, membuat masyarakat Desa Rahtawu lebih menyukai menggunakan sepeda motor. Selain karena di Desa Rahtawu tidak mendapatkan layanan angkutan umum, juga karena penggunaan sepeda motor sangat otonom. Adanya pekerjaan-pekerjaan sampingan diluar sektor primer di Desa Rahtawu menunjukkan aktivitas kekotaan di Desa Rahtawu. Dalam melakukan aktivitas kekotaannya, masyarakat Desa Rahtawu, juga tidak melakukan proses perpindahan tempat tinggal. Masyarakat Desa Rahtawu masih tetap bertempat tinggal di Desa Rahtawu. Perjalanan menuju lokasi pekerjaan sampingan dilakukan secara pulang-balik (nglajo = *commuting*), seperti ditunjukkan pada Gambar 6, bahwa dalam melakukan pekerjaan sampingan, hanya 1,6% penduduk yang tinggal menetap sementara di luar desa, sementara 98,4% masih menetap di Desa Rahtawu. Hal ini menunjukkan bahwa di lingkup Desa Rahtawu, telah terjadi perkembangan variasi jenis lapangan pekerjaan di luar sektor primer (pertanian dan peternakan). Perkembangan wilayah sebagai suatu bentuk urbanisasi secara luas, dapat dilihat dari perkembangan sarana dan prasarana non pertanian yang tumbuh di Desa Rahtawu. Salah satu indikator yang digunakan untuk menunjukkan adanya perkembangan aktivitas kekotaan-ke-urban-an di Desa Rahtawu yaitu adanya peningkatan jumlah unit usaha di luar sektor pertanian, misalnya sarana perdagangan. Menurut Rondinelli (1983), sarana perdagangan merupakan unsur pertama adanya indikasi perkembangan wilayah di suatu kawasan perdesaan.



**Gambar 6.** Domisili Responden Desa Rahtawu Tahun 2015 (Sumber : Analisis Pennyusun, 2015)

Perubahan kehidupan masyarakat Desa Rahtawu dari yang semula hanya sebagai petani, bertambah dengan adanya pekerjaan sampingan sebagai buruh pabrik, buruh bangunan, dan pedagang, mengindikasikan adanya aktivitas kehidupan perkotaan. Perubahan kehidupan dari kehidupan pertanian

menjadi kehidupan kota oleh Rondinelli (1983) disebut sebagai urbanisasi. Dengan adanya urbanisasi di Desa Rahtawu, maka terlihat bahwa ada perkembangan wilayah di wilayah Pegunungan Muria yang dipengaruhi oleh adanya perkembangan sepeda motor.

## 5. KESIMPULAN

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di Desa Rahtawu Kecamatan Gebog Kabupaten Kudus. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah pedesaan. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah pedesaan. Transportasi sangat penting bagi daerah pedesaan di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat desa untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Dengan adanya sarana transportasi yang otonom seperti sepeda motor, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan perdesaan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat perdesaan ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana untuk pemasaran. Pemasaran yang baik dan inovasi teknologi hanya bisa diperoleh apabila akses ke daerah tersebut baik. Sebagian besar penduduk negara kita tinggal di pedesaan dan luas wilayah negara kita sebagian besar juga kawasan pedesaan, namun patut kita pertanyakan mengapa daerah pedesaan hingga saat ini jarang disentuh kebijakan pembangunan sistem transportasi yang baik. Pada kawasan pedesaan yang identik dengan dunia pertanian membutuhkan suatu kecepatan dalam hal pemasaran bukan hanya dalam segi barang tersebut cepat laku tetapi juga ketepatan dalam mencari konsumen. Faktor yang lain adalah kecepatan dalam menjangkau daerah-daerah yang dapat menjadi peluang pasar sehingga bisa menambah keuntungan, perluasan, dan pengembangan usaha. Di Desa Rahtawu yang bergantung dari hasil ladang/sawah sangat membutuhkan sarana transportasi yang dapat memperlancar perkembangan dunia usaha masyarakatnya. Kelemahan mereka yang selalu kalah dalam hal kecepatan informasi serta keterbatasan modal akan sedikit banyak bisa ditutupi dengan mobilitas yang tinggi dalam hal transportasi. Dengan kepemilikan sepeda motor yang kian mudah dan dengan kemajuan teknologi masyarakat di pedesaan yang mayoritas bermata pencaharian sebagai petani bisa berkembang dan memajukan usaha pertanian mereka. Secara fisik pemakaian sepeda motor dapat menguntungkan dalam kegiatan sehari-hari dan juga berhubungan langsung dengan biaya operasional seperti pemakaian BBM, perawatan, suku cadang, serta keunggulan dalam menjangkau daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh kendaraan besar lainnya.

Secara ekonomis pemakaian sepeda motor dapat membantu lancarnya kegiatan produksi, pertukaran distribusi, konsumsi serta proses panjang tidaknya kegiatan di atas. Makin panjang proses yang dilakukan maka akan semakin tinggi pula ongkos yang dikeluarkan. Di daerah pedesaan, sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan perdesaan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Pengembangan kelengkapan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah, sehingga sebuah desa akan menjalankan fungsi dominan suatu kawasan perkotaan. Perkembangan sarana transportasi sepeda motor, mampu meningkatkan aksesibilitas penduduk ke segala arah, sehingga Desa Rahtawu dapat pula menjalankan fungsi sebagai suatu kawasan perkotaan. Penggunaan sepeda motor dapat meningkatkan aksesibilitas penduduk dalam hal fleksibilitas dan pengurangan waktu tempuh sehingga memberikan dampak terhadap keluangan waktu untuk dapat meningkatkan pendapatan dengan menumbuhkan kegiatan ekonomi di luar sektor pertanian dan diversifikasi pekerjaan pada sektor non pertanian. Hal ini menunjukkan adanya

aktivitas ke-urban-an di Desa Rahtawu yang berdampak pada peningkatan pendapatan, pengurangan kemiskinan dan peningkatan aktivitas kehidupan perkotaan.

## 6. UCAPAN TERIMA KASIH

Dalam kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada Prof. Dr. Ir. Sugiono Soetomo, DEA. yang tak ada lelah memberikan bimbingan selama penyusunan tulisan ini. Kami juga mengucapkan terima kasih kepada Kepala Desa Rahtawu, dan seluruh warga masyarakat Desa Rahtawu atas kesediannya menjadi informan dan responden dengan memberikan informasi seputar sepeda motor. Tak lupa penulis sangat berterimakasih kepada istri dan anak-anak kami tercinta, yang telah kehilangan waktu berharga dalam kebersamaan karena kesibukan penyelesaian tulisan ini.

## 7. DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmito, Rahardjo. 2006. "Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan". Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Bappeda Kabupaten Kudus. 2013. "Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Kudus Tahun 2013 – 2018". Bappeda Kudus.
- Black, J. 1981. "*Urban Transport Planning*". Croom Helm Ltd., 2-10 St.John's Road, London SW11.
- Dewanti; Djunaedi, Achmad; Parikesit, Danang. 2014. "Perkembangan Layanan Transportasi Perdesaan pada Wilayah Berbukit". Jurnal TechoSains Vol. 3 No. 2, 22 Juni 2014.
- Donges, Chris. 2001. "*Rural Access and Employment*". The Laos Experience, ILO, Geneva.
- Hancock,DR; Algozzine,B. . 2006. "*Doing Case Study Research: A Practical Guide for Beginning Researcher*". Teachers Colledge Press, London.
- Hine, J.L 1982. "*Road Planning for Rural Development in Developing Countries : A review of Current Practice, TRRL Laboratory Report 1046*". Transport and Road Research Laboratory, Cowthone, Berkshire
- Badan Pusat Statistik Kantor Kabupaten Kudus. "Kecamatan Gebog dalam Angka Tahun 2005". Badan Pusat Statistik Kantor Kabupaten Kudus. 2005.
- La Ode Muhammad Magribi. 2004. "Pengaruh Aksesibilitas Fisik terhadap Pembangunan di Pedesaan", disertasi, Universitas Gajah Mada, Yogyakarta, Indonesia,
- Starkey, P. , Ellis, S. , Hine, J. , Ternell, A., 2002. "*Improving Rural Mobility: Options for Developing Motorized and Nonmotorized Transport in Rural Areas*". World Bank Technical Paper.
- Rondinelli, Dennis A. 1983. "*Secondary Cities in Developing Countries Policies for Diffusing Urbanization*". California : Sage Publications.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. "Perencanaan dan Permodelan Transportasi". Edisi ke-2, Bandung : Penerbit ITB.
- Tamin, Ofyar Z .2003. "Perencanaan dan Permodelan Transportasi : contoh soal dan aplikasi", Bandung : Penerbit ITB