

**PENGARUH KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI  
TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT PERDESAAN  
DI KABUPATEN LANGKAT**

**T E S I S**

**O L E H**

**EKA SYAHPUTRA DEPARI  
NPM. 151801030**



**PROGRAM MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2019**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 12/12/19

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)12/12/19

**PENGARUH KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI  
TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT PERDESAAN  
DI KABUPATEN LANGKAT**

**T E S I S**

Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Administrasi Publik  
pada Program Magister Ilmu Administrasi Publik  
Universitas Medan Area



**EKA SYAHPUTRA DEPARI  
NPM. 151801030**

**PROGRAM MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2019**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 12/12/19

Access From (repository.uma.ac.id)12/12/19

UNIVERSITAS MEDAN AREA  
PROGRAM MAGISTER ILMU ADMINISTRASI PUBLIK

HALAMAN PERSETUJUAN

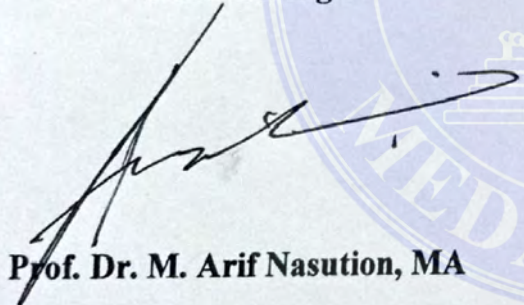
**Judul : Pengaruh Kebijakan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Di Kabupaten Langkat**

**N a m a : Eka Syahputra Depari**

**N P M : 151801030**

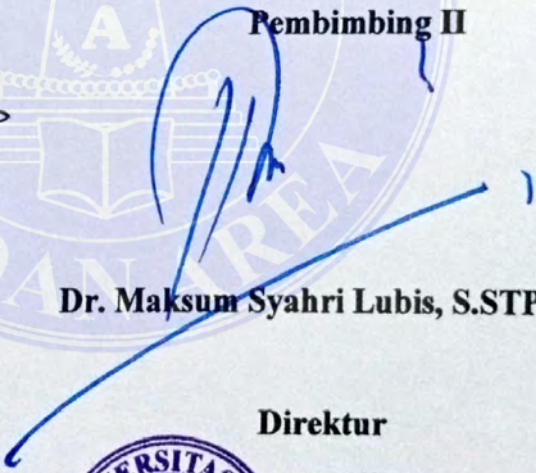
**Menyetujui**

**Pembimbing I**



**Prof. Dr. M. Arif Nasution, MA**

**Pembimbing II**



**Dr. Maksum Syahri Lubis, S.STP, M.AP**

**Ketua Program Studi  
Magister Ilmu Administrasi Publik**



**Dr. Warjio, MA**

**Direktur**



**Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS**

**Teloh diuji pada tanggal 20 September 2019**

---

---

**N a m a : Eka Syahputra Depari**

**N P M : 151801030**



### **Panitia Penguji Tesis**

**Ketua Sidang : Dr. Isnaini, SH, M.Hum**

**Sekretaris : Ir. Azwana, MP**

**Pembimbing I : Prof. Dr. M. Arif Nasution, MA**

**Pembimbing II : Dr. Maksun Syahri Lubis, S.STP, M.AP**

**Penguji Tamu : Dr. Heri Kusmanto, MA**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Medan, September 2019

Yang menyatakan,



**Eka Syahputra Depari**

## ABSTRAK

Transportasi adalah sebuah system penting, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat ke tempat lain tidak terwujud dengan baik. Interaksi antar daerah tercermin dalam kondisi fasilitas prasarana transportasi serta pergerakan orang, barang dan jasa. Prasarana transportasi adalah ukuran dari interaksi spasial antar wilayah dan memiliki peran yang sangat penting dalam mendukung proses pembangunan infrastruktur daerah. Perkembangan prasarana transportasi dapat memperbaiki akses wilayah Langkat, dengan demikian meningkatkan perekonomian Langkat, yang akibatnya akan meningkatkan kesejahteraan masyarakat: karena perencanaan aksesibilitas adalah penting. Untuk tujuan ini, ada tiga pertanyaan yang diajukan dalam studi ini. Studi ini mengambil sampel dari 360 responden dengan cara probability sampling di dataran tinggi, dataran rendah, dan pantai di Langkat. Setiap dataran tinggi terbagi atas tiga bagian wilayah dengan luas bagian berkriteria luas, sedang, dan kecil yang terdiri dari 9 wilayah. Instrumen didesain dengan 56 pertanyaan pada angket untuk memperoleh data pada 12 variabel. Teknik analisis data menggunakan analisis regresi linear berganda. Hasilnya menunjukkan bahwa kedua variabel kuantitas dan kualitas, ketepatan dan kemudahan memiliki dampak signifikan terhadap pembangunan daerah dan aspek lainnya kecuali variabel kualitatif terhadap pembangunan daerah sebagai aspek ekonomi, sosial dan ketepatan. Variabel pembangunan daerah juga memiliki dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat tetapi aspek sosial aspek pendapatan. Pembangunan prasarana transportasi harus ditingkatkan kuantitasnya, ketepatan dan kemudahan jalannya di wilayah Langkat dalam meningkatkan pembangunan daerah dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat perdesaan

Kata Kunci : prasarana transportasi, pembangunan daerah, kesejahteraan masyarakat perdesaan

## ABSTRACT

*Transportation is an important system, because transportation without transportation between one place and another is not well realized. Interaction between regions is reflected in the condition of transportation infrastructure facilities and the movement of people, goods and services. The purpose of transportation is a measure of spatial interaction between regions and has a very important role in supporting the process of regional infrastructure development. The development of transportation infrastructure can improve access to the Langkat region, thereby increasing the Langkat economy, which will consequently improve the welfare of the community: because accessibility planning is important. For this purpose, there are three questions raised in this study. This study took a sample of 360 respondents by means of probability sampling in the highlands, lowlands, and beaches in Langkat. Each plateau is divided into three regions with broad, medium, and small criteria consisting of 9 regions. The instrument was designed with 56 questions in a questionnaire to obtain data on 12 variables. Data analysis techniques used multiple linear regression analysis. The results show that both the quantity and quality, accuracy and convenience variables have a significant impact on regional development and other aspects except qualitative variables on regional development as economic, social and accuracy aspects. The regional development variable also has a significant impact on people's welfare but the aspect of social income is also significant. The development of transportation infrastructure must be increased in quantity, accuracy and ease of roads in the Langkat region to improve regional development in order to improve the welfare of rural communities*

*Keywords : transportation infrastructure, regional development, rural community welfare*

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kehadirat Allah SWT atas misteri hidup yang indah, limpahan Rahmat dan segala kemudahan-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan tesis ini sebagai syarat melaksanakan penelitian.

Penulisan ini dapat diselesaikan berkat bantuan dan dorongan dari berbagai pihak baik moril maupun materil. Saya banyak menerima masukan, bimbingan, serta dorongan untuk menyelesaikan penulisan tesis tersebut. Oleh sebab itu, saya sampaikan rasa terima kasih yang tak terhingga serta penuh keikhlasan kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc, selaku Rektor Universitas Medan Area.
2. Ibu Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS, selaku Direktur Program Magister Universitas Medan Area.
3. Bapak Dr. Warjio, MA, selaku Ketua Program Studi Magister Ilmu Administrasi Publik Universitas Medan Area.
4. Prof. Dr. M. Arif Nasution, MA sebagai Pembimbing I yang telah dengan sabar mendidik saya.
5. Dr. Maksum Syahri Lubis, S.STP, M.AP sebagai Pembimbing II yang telah banyak membantu dalam penulisan tesis ini.
6. Rekan-rekan kuliah stambuk 2015

Semoga tesis ini dapat bermanfaat dengan segala keterbatasannya.  
Terimakasih. WassalamualaikumWr.Wb.

Medan, September 2019

**Eka Syahputra Depari**



## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>ABSTRACT</b> .....	<i>ii</i>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iv
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	vii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	viii
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Identifikasi Masalah .....	9
1.3. Batasan Masalah .....	10
1.4. Rumusan Masalah .....	10
1.5. Tujuan Penelitian.....	11
1.6. Manfaat Penelitian.....	11
1.6.1. Manfaat Penelitian Bagi Akademik.....	11
1.6.2. Manfaat Penelitian Bagi Penulis .....	12
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	13
2.1. Landasan Teori .....	13
2.1.1. Teori Kebijakan publik.....	13
2.1.2. Teori Prasarana Transportasi .....	15
2.1.2.1. Prasarana Jalan.....	20
2.1.2.2. Klasifikasi Jalan .....	23
2.1.2.3. Klasifikasi Jalan Berdasarkan Kewenangan .....	25
2.1.3. Kebijakan publik .....	27
2.1.4. Teori Transportasi .....	31
2.1.5. Teori Kesejahteraan .....	42
2.2. Kajian Penelitian Yang Relevan .....	50
<b>BAB III KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS</b> .....	58
3.1. Kerangka Konseptual Penelitian .....	58
3.2. Hipotesis Penelitian .....	63
<b>BAB IV METODE PENELITIAN</b> .....	64
4.1. Jenis Penelitian .....	64
4.2. Lokasi Penelitian .....	64
4.3. Populasi dan Sampel Penelitian .....	65

4.3.1. Populasi .....	65
4.3.2. Sampel .....	66
4.3.3. Penentuan Sampel .....	66
4.4. Jenis dan Sumber Data .....	68
4.5. Teknik Pengumpulan Data .....	68
4.6. Uji Coba Instrumen .....	69
4.6.1. Uji Validitas .....	70
4.6.2. Uji Realibilitas .....	70
4.7. Teknik Analisis .....	70
4.7.1. Analisis Deskriptif Kualitatif .....	70
4.8. Variabel Penelitian .....	71
4.9. Model dan Metode Analisis Data .....	72
4.9.1. Perumusan Model .....	72
4.9.2. Syarat Regresi .....	74
4.9.3. Uji Penyimpangan Asumsi Klasik .....	74
4.10. Definisi Operasional Variabel Penelitian .....	75
<b>BAB V HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS .....</b>	<b>78</b>
5.1. Karakteristik Responden Penelitian .....	78
5.1.1. Umur .....	78
5.1.2. Pendidikan .....	79
5.1.3. Jenis Kelamin .....	80
5.1.4. Jumlah Tanggungan Keluarga .....	80
5.2. Uji Validitas dan Realibilitas .....	81
5.2.1. Uji Validitas dan Realibilitas Variabel Prasarana Transportasi Jalan .....	82
5.2.2. Uji Validitas dan Realibilitas Variabel Pengembangan Wilayah .....	83
5.2.3. Uji Validitas dan Realibilitas Variabel Kesejahteraan Masyarakat .....	84
5.3. Analisis Statistik Deskriptif .....	85
5.3.1. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Prasarana Transportasi Jalan .....	85
5.3.2. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Kebijakan publik .....	87
5.3.3. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Kesejahteraan Masyarakat .....	90
5.4. Analisis Faktor Kesejahteraan Masyarakat .....	92
5.5. Pembangunan Prasarana Transportasi Jalan Di Kabupaten Langkat .....	95

5.6. Karakteristik Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Di Kabupaten Langkat .....	97
5.7. Analisis Hipotesis .....	99
5.7.1. Pengaruh Kebijakan publik terhadap Prasarana Transportasi Jalan Prasarana Transportasi Jalan .....	99
5.7.2. Pengaruh Prasarana Transportasi Jalan dalam Rangka Kebijakan publik terhadap Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten Langkat .....	101
5.7.3. Pengaruh Prasana Transportasi Jalan Dalam Rangka Kebijakan publik Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Daratan Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat ..	104
5.8. Pembahasan Hasil Penelitian .....	103
5.8.1. Pengaruh Kebijakan publik terhadap Prasarana Transportasi Jalan .....	103
5.8.2. Pengaruh Prasarana Transportasi dalam Rangka Kebijakan publik terhadap Kesejahteraan Masyarakat Kabupaten Langkat.....	106
5.9. Kebaharuan Penelitian .....	117
<b>BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN</b> .....	120
6.1. Kesimpulan .....	120
6.2. Saran .....	120
<b>DAFTAR PUSTAKA</b> .....	122
<b>LAMPIRAN</b> .....	128

## DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1. Panjang Jalan Kabupaten Menurut Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Langkat Tahun 2013-2017 .....	4
Tabel 2.1. Review Penelitian Terdahulu .....	55
Tabel 4.1. Tabel Populasi Kecamatan di Kabupaten Langkat .....	65
Tabel 4.2. Variabel Penelitian.....	65
Tabel 5.1. Komposisi Umur Responden .....	78
Tabel 5.2. Komposisi Tingkat Pendidikan Responden.....	79
Tabel 5.3. Jenis Kelamin Responden .....	80
Tabel 5.4. Komposisi Tanggungan Keluarga Responden.....	80
Tabel 5.5. Hasil Pengujian Validitas dan Realibilitas Variabel Prasarana Transportasi Jalan .....	82
Tabel 5.6. Hasil Pengujian Validitas dan Realibilitas Variabel Kebijakan publik.....	83
Tabel 5.7. Hasil Pengujian Validitas dan Realibilitas Variabel Kesejahteraan Masyarakat.....	84
Tabel 5.8. Dasar Interpretasi Skor Item Kuesioner dalam Variabel Penelitian .....	85
Tabel 5.9. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Prasarana Transportasi Jalan .....	86
Tabel 5.10. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Kebijakan Publik .....	89
Tabel 5.11. Deskripsi Tanggapan Responden atas Variabel Kesejahteraan Masyarakat.....	91
Tabel 5.12. KMO and Bartlett's Test .....	93
Tabel 5.13. Anti Images Matrices.....	94
Tabel 5.14. Kondisi Jalan di Kabupaten Langkat Tahun 2013-2017 .....	95
Tabel 5.15. Hasil Analisis Regresi Berganda .....	100
Tabel 5.16. Hasil Signifikan Pengaruh Prasarana Transportasi Jalan Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat .....	101
Tabel 5.17. Rangkuman Hasil Pengaruh Kebijakan Publik Terhadap Prasarana Transportasi Jalan Perdesaan Kabupaten Langkat.....	104
Tabel 5.18. Rangkuman Hasil Pengaruh Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat .....	107
Tabel 5.19. Uji Beda Tingkat Kesejahteraan Masyarakat Dataran Tinggi Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat.....	108
Tabel 5.20. Tingkat Pendidikan Masyarakat Perdesaan Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat .....	108

## DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1. Interaksi Tata Guna Lahan - Transportasi .....	14
Gambar 2.2. Metodologi Pengukuran Kinerja Pada Sektor Publik .....	23
Gambar 2.3. Hirarki Jalan Berdasarkan Peranannya .....	25
Gambar 2.4. Pengelompokan Jalan, Pelimpahan dan Penyerahan Kewenangan	27
Gambar 2.5. Relief Daratan .....	29
Gambar 2.6. Pembangunan Kesejahteraan sebagai Bagian Pembangunan Sosial .....	45
Gambar 2.7. Model Kesejahteraan di Kutai Barat .....	46
Gambar 3.1. Kerangka Konseptual Penelitian .....	61
Gambar 3.2. Alur Pemikiran Penelitian Pengaruh Prasarana Transportasi Jalan Dalam Kebijakan publik Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan .....	62
Gambar 5.1 Tiga Faktor Kebijakan publik berperan dalam Prasarana Transportasi Jalan .....	106
Gambar 5.2. Prasarana Transportasi Jalan Dalam Rangka Kebijakan Publik Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai .....	111

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Pembangunan merupakan usaha sadar dan berencana untuk meningkatkan mutu hidup yang dalam pelaksanaannya akan selalu menggunakan dan mengelola sumber daya baik sumber daya manusia maupun sumber daya buatan. Salah satu tujuan pokok dari pembangunan itu adalah keserasian perkembangan atau laju pertumbuhan antar wilayah dalam daerah tersebut. Faktor pendorong perkembangan suatu wilayah sangat terkait dengan ketersediaan sarana dan prasarana wilayah khususnya sarana dan fasilitas sosial ekonomi. Sarana dan fasilitas ekonomi seringkali merupakan faktor dominan yang berperan dalam memajukan wilayah.

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan salah satu poin vital dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu negara (Susantono dan Berawi, 2012). Hal yang sama dijelaskan oleh Ernawi (2007) bahwa ketersediaan infrastruktur jalan memiliki keterkaitan sangat kuat dengan tingkat perkembangan wilayah yang antara lain dicirikan oleh laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat.

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain, demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang

mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan. Morlok (1988) menyatakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Proses penawaran dan permintaan dalam menghantarkan barang menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi seperti angkutan umum.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan (prasarana transportasi), yang merupakan bagian dari sistem sarana transportasi. Prasarana transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa prasarana transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Bintarto, 1982). Interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas sarana dan prasarana transportasi serta aliran orang, barang, dan jasa. Prasarana transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis sarana transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya sistem prasarana transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan

yang mungkin berbeda. Sarana transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat. Sarana dan prasarana transportasi yang baik akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani (Hurst, 1974).

Aktivitas penduduk yang meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang sarana dan prasarana transportasi karena manusia senantiasa memerlukan sarana dan prasarana transportasi dalam proses interaksi antar wilayah. Prasarana transportasi jalan merupakan penghubung utama antara dua daerah yang sedang berinteraksi dalam pembangunan. Tanpa adanya jaringan prasarana transportasi jalan tidak mungkin pembangunan dapat diperkenalkan ke luar daerah. Jalan merupakan akses sarana transportasi dari suatu wilayah menuju ke wilayah lain.

Masyarakat daerah pantai pada umumnya sebagian besar penduduknya bermatapencaharian di sektor pemanfaatan sumberdaya kelautan (*marine resource based*), seperti nelayan, pembudidaya ikan, penambang pasir dan pengusaha transportasi laut. Kondisi lingkungan pemukiman masyarakat pesisir khususnya nelayan masih belum tertata dengan baik dan terkesan kumuh, dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang relatif berada dalam tingkat kesejahteraan rendah, maka dalam jangka panjang tekanan terhadap sumberdaya pesisir akan semakin besar guna pemenuhan kebutuhan masyarakat (Afriza, 2013).

Karakteristik masyarakat pesisir berbeda dengan karakteristik masyarakat agraris atau petani. Dari segi penghasilan, petani mempunyai pendapatan yang



dapat dikontrol karena pola panen yang terkontrol sehingga hasil pangan atau ternak yang mereka miliki dapat ditentukan untuk mencapai hasil pendapatan yang mereka inginkan. Berbeda halnya dengan masyarakat pesisir yang mata pencahariannya didominasi dengan nelayan. Nelayan bergelut dengan laut untuk mendapatkan penghasilan, maka pendapatan yang mereka inginkan tidak bisa dikontrol (Ramadhan, 2013).

Masyarakat desa di Kabupaten Langkat dalam melakukan kegiatan/ aktivitas membutuhkan sarana/alat untuk menuju ke tempat beraktivitas, antara lain sarana transportasi berupa mobil atau kendaraan lain. Pergerakan sarana transportasi memerlukan prasarana transportasi berupa jalan untuk menghubungkan suatu wilayah dengan wilayah lain. Kondisi jalan kabupaten di Langkat menunjukkan adanya peningkatan selama periode tahun 2014-2018, hal ini dapat dilihat pada Tabel 1.1.

**Tabel 1.1. Panjang Jalan Kabupaten Menurut Jenis Permukaan dan Kondisi Jalan di Kabupaten Langkat Tahun 2013-2017**

No	Keadaan	Tahun (Km)				
		2013	2014	2015	2016	2017
1	Jenis Permukaan	784,33	784,33	822,35	824,38	824,38
	a. Aspal	561,90	561,90	619,44	622,69	622,69
	b. Kerikil	75,10	75,10	119,49	114,25	114,25
	c. Tanah					
	Jumlah	1.421,33	1.561,19	1.561,28	1.561,32	1.561,32
2	Kondisi					
	a. Baik	346,10	380,24	354,49	388,85	425,62
	b. Sedang	381,28	419,16	419,91	393,42	392,16
	c. Rusak/Rusak berat	693,95	761,79	789,87	779,03	743,52
	Jumlah	1.421,33	1.561,19	1.564,27	1.561,30	1.561,30

Sumber : BPS Kabupaten Langkat, Tahun 2013-2017

Pada Tabel 1.1. di atas menunjukkan panjang jalan kabupaten di Kabupaten Langkat menunjukkan adanya peningkatan selama periode tahun 2013-2017. Panjang jalan pada tahun 2013 sepanjang 1.421,33 km yang meningkat menjadi 1.561,32 km pada tahun 2011 (BPS Kabupaten Langkat, 2012). Kondisi jalan ini masih minim bila dibandingkan dengan luas wilayah Kabupaten Langkat 6.263,29 km<sup>2</sup>. Kurangnya prasarana transportasi jalan sering dianggap sebagai masalah pembangunan yang hanya dapat diselesaikan melalui pembangunan jalan. Jalan dipandang sebagai sarana pembangunan di suatu daerah, dalam pengertian bahwa jalan-jalan baru akan memperbaiki kondisi prasarana transportasi dan pada akhirnya akan menyelesaikan permasalahan kurangnya prasarana transportasi jalan. Jalan yang baik dapat dilalui oleh kendaraan pribadi maupun publik, sehingga dapat membantu aktivitas masyarakat perdesaan.

Pada umumnya masyarakat desa mempunyai keterbatasan pada prasarana transportasi jalan. Jalan-jalan di desa tidak semuanya berupa jalan beraspal tetapi berupa jalan tanah ataupun jalan batu, sehingga aktivitas masyarakat perdesaan umumnya lebih rendah dibandingkan dengan masyarakat kota. Keterbatasan aksesibilitas berupa jalan raya dari masyarakat desa menimbulkan berbagai permasalahan antara lain (Ikbal, 2011) :

1. Petani segan untuk meningkatkan penjualan surplus hasil buminya ke pasar karena tidak dapat dijual atau kesulitan biaya sarana transportasi.

2. Produktivitas pertanian rendah dan kurangnya inovasi karena informasi dan input-input pertanian tidak dapat menjangkau para petani umumnya.
3. Tingkat pendaftaran sekolah rendah dan ketidakhadiran tinggi (baik guru maupun murid). Anak-anak di perdesaan umumnya malas meneruskan sekolahnya ke jenjang yang lebih tinggi karena sulitnya sarana transportasi dan lingkungan yang tidak mendukung.
4. Standar perawatan kesehatan rendah karena klinik sukar dijangkau dan tenaga kesehatan tidak dapat melakukan perjalanan dengan mudah.

Puspasari (2000) mengemukakan bahwa keterbatasan dari aksesibilitas di suatu daerah dapat menimbulkan masalah pada bidang-bidang lain diantaranya kesehatan dan pendidikan, lapangan pekerjaan, ketersediaan air dan sumber bahan bakar yang akan memberi kontribusi pada tingkat kemiskinan masyarakat.

Peranan pemerintah Kabupaten Langkat dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat khususnya dalam menanggulangi kemiskinan dapat dilihat dari perkembangan kesejahteraan rakyat Kabupaten Langkat. Beberapa Indikator yang dapat memberikan gambaran perkembangan kesejahteraan rakyat di Kabupaten Langkat pada 3 (tiga) tahun terakhir adalah sebagai berikut (BPS, 2018) :

1. **Bidang kependudukan.** Berdasarkan hasil proyeksi penduduk tahun 2017 jumlah penduduk Kabupaten Langkat sebesar 1.028,128 jiwa dengan sex ratio sebesar 101,43 persen dan kepadatan penduduk sebesar 154,48 jiwa/Km<sup>2</sup>. Jumlah penduduk terbanyak terdapat di Kecamatan Stabat yaitu sebanyak

807.527 Jiwa dengan Kepadatan Penduduk 804 Km<sup>2</sup> sedangkan penduduk paling sedikit berada di Kecamatan Pematang Jaya sebesar 13.795 Jiwa

2. **Bidang Kesehatan.** Bila dibandingkan kondisi tahun 2016 dengan tahun 2017, maka terdapat beberapa perubahan yang terjadi, yaitu: a) Rata-rata umur perkawinan pertama wanita usia 10 tahun keatas meningkat. Rata-rata umur wanita pada perkawinan pertama tahun 2016 adalah 21,26 tahun dan menjadi 21,49 tahun pada tahun 2017. Pada tahun 2017 sebagian besar wanita usia 10 tahun keatas melakukan perkawinan pertamanya pada usia 19-24 (60,45 persen), namun demikian masih ada wanita yang melakukan perkawinan pertamanya dibawah umur 17 tahun (sebanyak 5,75 persen). Angka kelahiran total (TFR) cenderung mengalami penurunan setiap tahunnya, dari sebesar 2,47 pada tahun 2015 menjadi sebesar 2,45 pada tahun 2016, dan turun menjadi sebesar 2,42 pada tahun 2017; b) Terjadi penurunan Angka Kematian Bayi. Angka kematian bayi (*Infant Mortality Rate*) cenderung menurun setiap tahunnya, dari 24,9 tahun 2015 menjadi 22,9 tahun 2016 dan menurun menjadi 20,4 pada tahun 2017. Sejalan dengan penurunan IMR, Angka Harapan Hidup (AHH) cenderung meningkat setiap tahunnya. Jika pada tahun 2015 AHH 70,70 tahun, maka pada tahun 2016 menjadi 70,65 tahun dan meningkat menjadi 71,11 tahun pada tahun 2017.
3. **Bidang pendidikan.** Bila dibandingkan kondisi tahun 2016 dengan tahun 2017, Angka Partisipasi Kasar Sekolah Dasar (SD) mengalami peningkatan yaitu dari 106,36 persen pada tahun 2016 menjadi 112,76 persen pada tahun

2017. Sedangkan angka buta huruf sedikit mengalami penurunan dari 1,32 persen pada tahun 2016 menjadi 0,63 persen pada tahun 2017.

Sutono (1995) menyatakan bahwa kemiskinan rumahtangga mempunyai hubungan dengan miskinnya wilayah bersangkutan. Sarana dan prasarana yang terbatas menyebabkan rumahtangga yang berada di dalam wilayah ini menjadi terbatas dalam melakukan kegiatan-kegiatan ekonomi. Produksi atau pendapatan yang diperoleh juga menjadi terbatas yang pada gilirannya kemudian menyebabkan rumahtangga menjadi miskin.

Beberapa hasil studi, diantaranya hasil studi Aderamo dan Magaji (2010) menyimpulkan bahwa transportasi jalan memiliki hubungan kuat dengan distribusi fasilitas umum di lingkungan pedesaan di Nigeria. Adedeji, *et al.* (2014) menyimpulkan bahwa ketidaksetaraan dalam penyediaan infrastruktur jalan dan rehabilitasi jalan di daerah Nigeria menyebabkan perbedaan dalam tingkat pembangunan. Buruknya kondisi jalan di daerah tersebut memiliki dampak negatif pada kegiatan pertanian yang merupakan sumber utama pendapatan penduduk, sehingga meningkatkan angka kemiskinan.

Okoko (2011) melakukan penelitian mengenai keterkaitan antara angkutan perdesaan dan pembangunan perdesaan di Kabupaten Akwapim di Ghana. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semua jalan di daerah penelitian berada dalam kondisi rusak dan membutuhkan perbaikan mendesak yang berdampak pada aktivitas sosial ekonomi petani dan kesejahteraan.

Terefe (2012) melakukan penelitian mengenai pengaruh program investasi publik ini pada kesejahteraan rumah tangga pedesaan di Ethiopia, menggunakan

data panel rumah tangga pedesaan di Ethiopia dengan data panel tingkat provinsi kepadatan jalan untuk memperkirakan dampak jalan terhadap kemiskinan dan konsumsi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa rasio angka kemiskinan menurun seiring dengan peningkatan aksesibilitas jalan pedesaan. Justman (1995) menunjukkan bahwa investasi yang besar pada infrastruktur memberikan peran penting terhadap pertumbuhan ekonomi. Bougheaset *al.*, (2000) menjelaskan secara logis mekanisme kontribusi infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi. Kajian ini tidak melihat infrastruktur sebagai input produksi barang akhir, yang selalu diasumsikan dalam literatur. Sebaliknya, secara realistis meletakkan infrastruktur sebagai teknologi yang mengurangi biaya produksi dari input antara. Peneliti lain Ali dan Permia (2003) menyatakan bahwa investasi infrastruktur pedesaan menunjukkan adanya pengaruh terhadap peningkatan produktifitas pertanian dan non pertanian, kesempatan kerja dan pendapatan, serta peningkatan pencapaian gaji yang lebih baik. Hal ini akhirnya mengurangi kemiskinan dan meningkatkan pendapatan rata-rata dan konsumsi. Purwantini dan Rivai (2008) mengemukakan bahwa kegiatan Pengembangan Prasarana Pedesaan (P2D) seperti jalan dan jembatan memberi pengaruh terhadap perekonomian wilayah dan kesejahteraan masyarakat.

Peningkatan pembangunan prasarana transportasi jalandan meningkatnya aksesibilitas Kabupaten Langkat akan dapat memperbaiki perekonomian di daerah Kabupaten Langkat. Meningkatnya kegiatan perekonomian, berarti akan meningkatkan kesejahteraan dan dapat mengurangi kemiskinan penduduk Kabupaten Langkat.

Berdasarkan uraian di atas adanya perkembangan prasarana transportasi jalan walaupun masih minim dibanding luas wilayah Kabupaten Langkat dan meningkatnya kesejahteraan rakyat serta didukung hasil penelitian sebelumnya mengenai keterkaitan transportasi jalan dengan kesejahteraan masyarakat maka mendorong peneliti melakukan penelitian dengan judul “Pengaruh Kebijakan Prasarana Transportasi Terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan di Kabupaten Langkat”.

### **1.2. Identifikasi Masalah**

Berdasarkan penjelasan di atas, beberapa masalah yang diidentifikasi adalah sebagai berikut :1) Apakah kebijakan publik dapat meningkatkan prasarana transportasi jalan Kabupaten Langkat;2) Apakah prasarana transportasi dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat perdesaan;3) Apakah kebijakan publik Kabupaten Langkat dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat perdesaan;

### **1.3. Batasan Masalah**

Banyak identifikasi masalah yang diperoleh dalam penelitian ini, maka peneliti membatasi : 1) Apakah ada pengaruh kebijakan publik terhadap prasarana transportasi jalan Kabupaten Langkat, dan 2) Apakah ada pengaruh prasarana transportasi jalan dalam konteks kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan dataran tinggi, rendah dan pantai di Kabupaten Langkat.

Penelitian prasarana transportasi dibatasi pada prasarana transportasi jalan. Pembatasan ini dilakukan dengan pertimbangan terbatasnya kemampuan, waktu, tenaga dan biaya untuk melakukan penelitian.

#### **1.4. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana pengaruh kebijakan public terhadap prasarana transportasi jalan Kabupaten Langkat ?
2. Bagaimana pengaruh prasarana transportasi jalan dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan Dataran Tinggi, Dataran Rendah dan Dataran Pantai Kabupaten Langkat ?

#### **1.5. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian ini adalah untuk :

1. Menganalisis pengaruh kebijakan publik terhadap prasarana transportasi jalan Kabupaten Langkat.



2. Menganalisis pengaruh prasarana transportasi jalan dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan Dataran Tinggi, Dataran Rendah dan Dataran Pantai Kabupaten Langkat.

## **1.6. Manfaat Penelitian**

### **1.6.1. Manfaat Penelitian Bagi Akademik**

1. Secara akademik penelitian ini bermanfaat bagi pengembangan ilmu pengetahuan, terutama menyangkut ilmu perencanaan dan kebijakan publik, khususnya dalam bidang prasarana transportasi jalan dan kesejahteraan masyarakat.
2. Penelitian ini diharapkan memberikan tambahan wacana untuk literatur perpustakaan yang membahas penelitian tentang pengaruh variabel prasarana transportasi jalan, variabel kebijakan public dan variabel kesejahteraan masyarakat.
3. Penelitian ini diharapkan dapat menambah wacana pengetahuan mengenai pengaruh prasarana transportasi jalan dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat pada wilayah dataran tinggi, rendah dan pantai yang memiliki perbedaan karakteristik sosial ekonomi dalam kebutuhan prasarana transportasi jalan.
4. Penelitian ini berguna bagi peneliti selanjutnya sebagai referensi dalam melakukan penelitian lanjutan di bidang kajian sejenis.

### **1.6.2. Manfaat Penelitian Bagi Penulis**

1. Penelitian ini bermanfaat bagi penulis dalam menambah wawasan tentang pengaruh prasarana transportasi jalan dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan.
2. Penelitian ini bermanfaat sebagai *benchmark* (pembanding) antar Kabupaten/Kota untuk kinerja yang lebih baik dalam pengelolaan prasarana transportasi jalan dan kesejahteraan masyarakat.



## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Landasan Teori**

##### **2.1.1. Teori Kebijakan Publik**

Sirojuzilam dan Mahalli (2010) menyatakan kebijakan publik menyangkut ke dalam dua aspek utama yaitu sesuatu yang menyangkut ruang dan aktivitas di atas ruang tersebut. Kedua hal pokok ini kemudian yang berkaitan dengan ruang berkembang menjadi perencanaan tata ruang dan yang berkenaan dengan aktivitas berhubungan dengan perencanaan pembangunan baik ekonomi, sosial, kelembagaan dan ekologi. Tipe perencanaan dan kebijakan regional tidaklah harus sama diantara berbagai wilayah. Tipe perencanaan spasial sangatlah penting untuk diterapkan mengingat perencanaan dimensi regional sangat memperhatikan potensi dan sumberdaya yang dimiliki dan aspek lokasi dari masing-masing wilayah.

Secara garis besar, transportasi dapat dilihat sebagai suatu sistem dengan 3 komponen utama yang saling mempengaruhi. Ketiga komponen tersebut adalah:

- 1) Sub sistem tata guna lahan. Subsistem ini mengamati penggunaan lahan tempat aktivitas-aktivitas masyarakat dilakukan, seperti tipe, struktur dan ukuran intensitas aktifitas sosial dan ekonomi (berupa : populasi, tenaga kerja, output industri).
- 2) Sub sistem transportasi supply. Sub sistem ini merupakan penyediaan penghubung fisik antara tataguna lahan dan manusia pelaku aktivitas dalam

masyarakat. Penyediaannya meliputi berbagai moda transportasi seperti : jalan raya, rel kereta, rute bus, dan menyatakan karakteristik operasional masing-masing tersebut seperti : waktu tempuh, biaya, frekuensi pelayanan.

- 3) Lalu lintas, merupakan akibat langsung dari interaksi antara tata guna lahan dan transportasi supply yang berupa pergerakan barang dan jasa.

Secara umum, hubungan antara tata guna tanah dan transportasi dapat dilihat pada Gambar 2.1.



**Gambar 2.1. Interaksi Tata Guna Lahan - Transportasi**

Pembangunan suatu areal lahan akan menyebabkan timbulnya lalu lintas yang akan mempengaruhi prasarana transportasi. Sebaliknya, adanya prasarana transportasi yang baik akan mempengaruhi pola pemanfaatan lahan. Interaksi ketiga subsistem tersebut, dipengaruhi oleh peraturan dan kebijakan. Dalam jangka panjang, pembangunan prasarana transportasi ataupun penyediaan sarana transportasi dengan teknologi moderen akan mempengaruhi bentuk dan pola tata guna lahan sebagai akibat tingkat aksesibilitas yang meningkat.

Perencanaan transportasi dibutuhkan sebagai konsekuensi dari pertumbuhan kondisi lalu lintas dan perluasan wilayah. Pertumbuhan wilayah kota perlu direncanakan jika diketahui atau diharapkan bahwa penduduk di suatu tempat akan bertambah dan berkembang dengan pesat ; Juga jika tingkat pertumbuhan penduduk meningkat, karena hal ini mengakibatkan meningkatnya

jumlah kendaraan dan perumahan. Kemudian, kondisi lalu lintas perlu ditinjau kembali, apabila kepadatan dan kemacetan di jalan meningkat, serta sistem pergerakan dalam suatu wilayah sudah tidak ekonomis lagi. Pada waktunya, perluasan kota perlu dikendalikan, bila diperkirakan sistem transportasi sudah tidak mampu lagi mendukung perluasan kota tersebut ([http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/sistem\\_transportasi/bab5\\_perencanaan\\_transportasi.pdf](http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/sistem_transportasi/bab5_perencanaan_transportasi.pdf))

### 2.1.2. Teori Prasarana Transportasi

Transportasi menurut arti bahasa diartikan sebagai "*a system or means of conveying people or goods from place to place by means of a vehicle, aircraft, or ship*" (Kamus Bahasa Inggris Oxford versi CD LV.02). Morlok (1988) mendefinisikan transportasi sebagai sarana memindahkan atau mengangkut barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi dikatakan baik, apabila perjalanan cukup cepat, tidak mengalami kemacetan, frekuensi pelayanan cukup, aman, bebas dari kemungkinan kecelakaan dan kondisi pelayanan yang nyaman.

Nasution (1996) mendefinisikan teori transportasi sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu

sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

Transportasi merupakan komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografi wilayah memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi melayani kebutuhan masyarakat. Farahani, *et al*, (2013) transportasi sangat penting dalam aktivitas masyarakat. Jumlah penduduk meningkat maka permintaan transportasi juga meningkat.

Kecenderungan di perkotaan yang terjadi adalah meningkatnya jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi. Tingkat urbanisasi berimplikasi pada semakin padatnya penduduk yang secara langsung maupun tidak langsung mengurangi daya saing dari transportasi wilayah (Susantoro dan Parikesit, 2004).

Sinulingga (1999) mengemukakan bahwa untuk mencapai kondisi yang ideal sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi ini, yaitu kondisi prasarana (jalan), sistem aringan jalan, kondisi sarana (kendaraan) dan sikap mental pemakai fasilitas transportasi tersebut. Tamin (1997) mengemukakan prasarana transportasi memiliki dua peran utama yaitu : (1) sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan di daerah perkotaan; dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan/atau barang yang timbul akibat adanya kegiatan di daerah perkotaan tersebut. Adanya dua peran tersebut digunakan oleh perencana pengembang wilayah untuk dapat mengembangkan

wilayahnya sesuai dengan rencana. Pengembangan suatu wilayah baru dengan kondisi tidak mungkin ada peminatnya karena tidak tersedianya sistem prasarana transportasi maka prasarana transportasi akan menjadi penting untuk aksesibilitas menuju wilayah tersebut dan akan berdampak pada tingginya minat masyarakat untuk menjalankan kegiatan ekonomi. Hal ini akan mendukung pergerakan manusia dan barang.

Pergerakan orang dan barang sendiri pada hakekatnya telah dikenal secara alamiah semenjak manusia ada di bumi. Meskipun pada awalnya konsep perpindahan/pergerakan manusia/barang masih dilakukan secara sederhana. Perpindahan itu sendiri dilandasi akibat proses interaksi manusia karena adanya hukum keterbatasan, yang mayoritas keterbatasan tersebut adalah keterbatasan produksi, ruang pekerjaan dan bahan baku yang tidak selalu tersedia secara merata di muka bumi. Selain itu, faktor geografis bumi yang membatasi potensi dan sumber daya alam juga merupakan salah satu aspek pertimbangan dalam hukum keterbatasan. Adanya alasan hukum keterbatasan tersebut, komunitas struktur manusia telah terbagi dalam 2 kelompok fungsi kerja, yaitu kelompok produsen dan kelompok konsumen. Interaksi yang akhirnya terjadi diantara kedua kelompok tersebut akan menimbulkan suatu perpindahan atau pergerakan. Transportasi memuat proses perpindahan dari suatu tempat asal (konsumen) kepada suatu tujuan (produsen).

Efek dari adanya kebutuhan perpindahan/pergerakan orang dan barang, akan menimbulkan suatu tuntutan untuk penyediaan prasarana dan sarana pergerakan supaya tercipta suatu pergerakan yang berlangsung dengan kondisi

aman, nyaman dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Pada akhirnya, kebutuhan akan transportasi bukan hanya suatu kebutuhan yang bersifat alamiah saja, melainkan diperlukan adanya suatu sistem yang baik supaya tujuan pergerakan di atas dapat dicapai. Sistem transportasi yang berkembang saat ini telah mewujudkan suatu bentuk pelayanan melalui berbagai sarana pergerakan mekanistik yang hampir menjangkau ke semua jaringan wilayah di muka bumi ini. Sistem transportasi modern bukan hal yang sukar untuk menjangkau pusat aktivitas manusia dari berbagai sudut pergerakan. Olvera, *et al* (2003) mengemukakan terdapat kesenjangan antara kebutuhan transportasi dan sarana untuk meningkat kepuasan masyarakat.

Prasarana transportasi perdesaan dan aksesibilitas perdesaan mempunyai arti konseptual yang sederhana namun terdapat isu kompleks di sekitarnya. Secara definisi “akses” adalah : a) *means of approaching something or somebody or entering a place*, dan b) *opportunity or right to use something or approach somebody*. Definisi lain dari akses termasuk “*means or right of using, reaching or obtaining*”. International Labour Organization (ILO) mendefinisikan transport sebagai “pergerakan orang dan barang dengan sarana apapun yang mungkin, untuk tujuan apapun yang mungkin”. World Bank (1995) mendefinisikan sarana transportasi sebagai “kegiatan menghubungkan orang, tempat-tempat dan sumber daya”. Dengan definisi demikian jelas bahwa transport dan akses adalah kegiatan antara. Transport adalah sarana untuk meningkatkan kemampuan (atau mobilitas) bagi orang untuk mencapai akses pelayanan dan fasilitas yang dibutuhkan. Peningkatan akses jaringan transportasi perdesaan dalam Negara



berkembang menjadi fokus perhatian, dimana akses perdesaan yang masih terbelakang terhadap pasar dan fasilitas lain yang perlu peningkatan sehingga biaya transportasi bisa ditekan.

Undang-undang desentralisasi (UU No. 32 Tahun 2009) merupakan perubahan besar dalam memformulasikan tujuan pembangunan program sarana transportasi di Kabupaten Langkat. Pentingnya akses untuk membuka isolasi adalah alasan mengapa sarana transportasi merupakan elemen esensial di pembangunan. Jones *dalam* Jinny (2001) menyatakan bahwa “Isolasi adalah halangan utama pembangunan. Isolasi menyebabkan kemiskinan, karena pelayanan tidak mencapai yang terisolasi dan membuat mereka tidak terkontak kegiatan peningkatan pendapatan”. Program prasarana transportasi harus menjamin akses orang ke kebutuhan dasar juga kesempatan sosial dan ekonomi yaitu termasuk meningkatkan keahlian dan produktivitas mereka.

Prasarana transportasi sangat menguntungkan bagi kehidupan manusia, baik keuntungan secara langsung maupun keuntungan secara tidak langsung. Keuntungan secara langsung yaitu penduduk dengan mudah mendapat pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain sehingga kebutuhannya terpenuhi. Keuntungan secara tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya dan waktu karena dengan menggunakan moda sarana transportasi maka pekerjaan akan lebih cepat terselesaikan. Dari sisi ekonomi, sarana dan prasarana transportasi dapat meningkatkan efisiensi dan menghemat waktu serta biaya. Dari sisi sosial dan budaya juga dipengaruhi oleh keberadaan sarana dan prasarana transportasi, misalnya di daerah terpencil yang sulit dijangkau, umumnya terdapat

masyarakat yang tingkat intelektualnya rendah karena informasi dan teknologi sulit masuk ke daerah tersebut. Akibatnya pola kehidupan masyarakatpun cenderung tradisional dan tertinggal dari daerah-daerah lain yang sifatnya lebih terbuka karena adanya transportasi. Dengan adanya sarana dan prasarana transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

### **2.1.2.1. Prasarana Jalan**

Jalan sebagai salah satu prasarana transportasi dalam kehidupan bangsa, kedudukan dan peranan jaringan jalan pada hakikatnya menyangkut hajat hidup orang banyak serta mengendalikan struktur kebijakan publik pada tingkat nasional, terutama yang menyangkut pewujudan perkembangan antar daerah yang seimbang dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, serta peningkatan pertahanan dan keamanan negara, dalam rangka mewujudkan rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah menajumasyarakat Indonesia yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Jalan raya merupakan barang publik yang bersifat kolektif (dapat dikonsumsi semua orang) (Dunn, 2000). Hal ini memberikan konsekuensi bahwa kinerja pembangunan ini dapat dinilai dari perspektif yang berbeda. Untuk itu sangatlah penting sebelum kebijakan ini diputuskan, diperlukan pertimbangan/kajian secara multi dimensi dengan melibatkan berbagai *stakeholder* terkait. Adanya berbagai keterbatasan, khususnya dalam anggaran dan waktu memberikan implikasi tidak semua usulan pengembangan akan diterima.

Diperlukan skala prioritas untuk menentukan usulan manayang paling memungkinkan dan tentunya memberikan kemanfaatan optimal.

Persoalan menjadi semakin kompleks bila pembangunan prasarana ini dilakukandidaerah perkotaan. Kota dianggap sebagai pusat strategis untuk melakukanberbagai macam aktivitas, baik aktivitas ekonomi, pendidikan, politik, maupunberbagai aktivitas sosial lain. Pembangunan prasarana ini merupakan rencanastrategis mengingat adanya berbagai manfaat yang dapat dinikmati. Namundemikian, pembangunan prasarana jalan di daerah kota jauh lebih kompleksdibanding di daerah pedesaan, terlebih bila dikaitkan dengan keterbatasanlahan.

Pindur dan Yacus (2000) menyatakan bahwa membangun jalan identik denganmembangun sebuah sistem (transportasi) yang kompleks. Dalam lingkungankota yang semakin kompleks dengan keterbatasan lahan yang ada,pembangunan jalan ini tidak hanya orientasikan pada pembangunan jalanbaru dan pelebaran, namun juga harus diupayakan pembangunan jalan inimampu menjawab persoalan-persoalan lain, seperti turunnya produktifitas,tingginya angka kecelakaan, rendahnya kualitas udaradan sebagainya.

Mengingat beragamnya kepentingan, kualitas bisa jadi didefinisikan berbedaantar satu kepentingan dengan kepentingan yang lain. Labih jauh Pindur danYacus (2000) menegaskan bahwa fokus pada pelanggan (*customer*) harusmerupakan perhatian penting dalam pengambilan kebijakan pembangunansarana ini di wilayah perkotaaan.

Pembangunan infrastruktur harus dilakukan dengan mempertimbangkan berbagai kepentingan. Pembangunan sarana jalan merupakan bagian integral dari perencanaan kota secara menyeluruh. Pendekatan yang digunakan dalam perencanaan kota ini akan menentukan pola pergerakan berbagai sub sistem yang ada di wilayah ini. Folydalam Jayadinata (1992) menyatakan bahwa perencanaan kota dapat dilakukan dengan dua pendekatan, yaitu :

1. Pendekatan menurut unit (*unitary approach*), yaitu membuat suatu gambaran dari pola lingkungan fisik yang ditujukan bagi suatu masyarakat dan untuk memajukan pembangunan dan untuk memastikan bahwa masyarakat akan dapat berkembang pada masa mendatang.
2. Pendekatan melaras (*adaptive approach*), yaitu suatu jalinan yang kompleks dari bermacam-macam bagian yang saling bergantung secara fungsional.

Pendekatan terakhir ini yang saat ini relatif tepat untuk diadopsi. Pendekatan ini memungkinkan adanya koordinasi antar berbagai pihak guna optimalisasi fungsinya masing-masing. Sebagaimana diungkapkan oleh Pindur dan Yacus (2000) bahwa membangun jalan berarti membangun sistem. Lebih dari itu bangunan sistem yang disusun merupakan bangunan sistem yang juga terpadu, yang terdiri dari : sistem manajemen lalu lintas terpadu, sistem informasi transportasi publik terpadu, koperasi angkutan publik terpadu dan juga sistem kontrol kendaraan terpadu. Penyusunan rencana strategis dalam pembangunan sarana ini menjadi faktor kunci dalam keberhasilan pencapaian tujuan.

Pembangunan sarana jalan raya merupakan bentuk kebijakan publik, yang dalam praktiknya terlebih dahulu harus melalui proses politik yang

cukup panjang. Dunn (2000) menegaskan bahwa sebagai produk dari kebijakan publik, pembangunan jalan raya harus diorientasikan seoptimal mungkin bagi kepentingan publik. Hal ini memberikan indikasi bahwa keberhasilan pencapaian kinerja organisasi akan ditunjukkan pada kemampuannya memberikan layanan-layanan seperti yang diharapkan.

Tolak ukur keberhasilan kinerja sektor ini bersifat multidimensi, dikarenakan harus dilihat dari berbagai perspektif. Namun demikian baik kedua aspek ini (*financial dan non financial*) mempunyai pengaruh satu dengan yang lain (Crindell dan Roy, 1998). Pengukuran kinerja merupakan upaya yang bersifat sistemik, karena tidak hanya menyangkut input dan output, namun lebih dari itu perlu diukur, baik dari segi proses maupun dampaknya (*outcome*). Mwitwa (2000) menyatakan diperlukan standarisasi (model) penilaian agar keberhasilan kinerja dalam tiap tahapannya maupun dari sudut pandang tiap konstituennya. Penilaian kinerjanya selain bermanfaat untuk mengukur sampai sejauh mana capaian organisasi, akan digunakan sebagai masukan penting dalam penentuan langkah-langkah strategis organisasi periode berikutnya (Hatry 1999). Hubungan antara rencana kinerja dan pengukuran kinerja digambarkan oleh Amos, *et al* (1997) dalam bagan berikut ini.



Sumber : Amos, *et al*, (1997)

## Gambar 2.2. Metodologi Pengukuran Kinerja pada Sektor Publik

### 2.1.2.2. Klasifikasi Jalan

Secara umum, jalan dapat dibedakan menjadi 2 (dua) macam, yaitu :

- Jalan Umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
- Jalan Khusus adalah jalan selain jalan umum, seperti jalan perkebunan, jalan pertambangan, jalan inspeksi pengairan, jalan inspeksi saluran minyak dan gas, jalan kehutanan, jalan komplek bukan umum, jalan untuk keperluan pertanian dan keamanan (hankam).

Klasifikasi jalan berdasarkan perannya dalam Sistim Jaringan Jalan adalah sebagai berikut :

#### 1. Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah di tingkat Nasional dengan simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud kota.

Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur kebijakan publik tingkat nasional, yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi sebagai berikut :

- a. Dalam satuan wilayah pengembangan menghubungkan secara menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga, dan kota jenjang dibawahnya sampai ke persil;
  - b. Menghubungkan kota jenjang kesatu dengan kota jenjang kesatu antar satuan wilayah pengembangan.
2. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan yang berperan sebagai pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kota.

Sistem jaringan jalan sekunder disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang yang menghubungkan kawasan-kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.



**Gambar 2.3. Hirarki Jalan Berdasarkan Peranannya**

Klasifikasi jalan berdasarkan kepada peranan atau fungsi menurut , (Miro, 1997) yaitu :

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

### **2.1.2.3. Klasifikasi Jalan berdasarkan Kewenangan**

Jalan Nasional : yaitu ruas jalan yang karena tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya berada pada Pemerintah Pusat. Adapun ruas-ruas jalan yang masuk kedalam klasifikasi adalah : Jalan Arteri Primer, Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional.

Jalan Daerah adalah jalan umum yang pembinaannya dilakukan pemerintah daerah setempat (Jalan Propinsi, Jalan Kabupaten, Jalan Kota). Jalan Propinsi: yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Daerah Tingkat I. Adapun jalan yang masuk kedalam klasifikasi ini adalah :

1. Jalan Kolektor Primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kotamadya.
2. Jalan Kolektor yang menghubungkan ibukota /kotamadya.



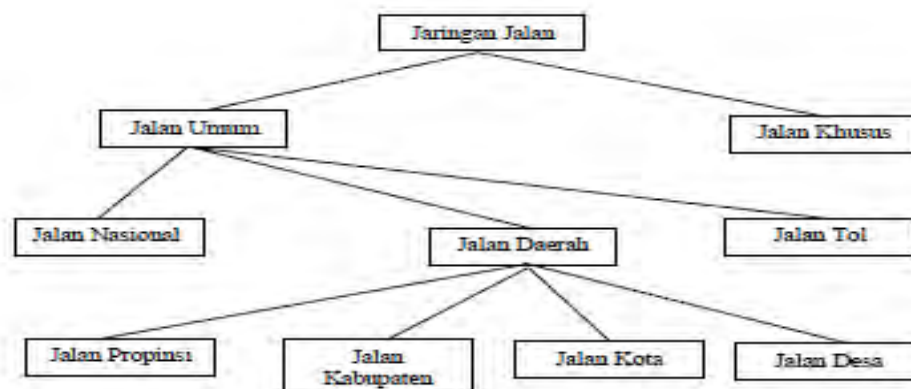
3. Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis ditinjau dari segi kepentingan propinsi.
4. Jalan yang ada di dalam daerah khusus ibukota Jakarta, kecuali yang ditetapkan sebagai jalan nasional.

Jalan Kabupaten/Kotamadya : yaitu ruas jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya kewenangan pembinaannya diserahkan kepada Pemerintah Kota/Kabupaten.

Adapun ruas-ruas jalan yang masuk ke dalam klasifikasi ini adalah :

1. Jalan Kolektor Primer yang tidak masuk ke dalam baik jalan nasional maupun jalan propinsi.
2. Jalan Lokal Primer
3. Jalan Sekunder yang tidak termasuk baik jalan nasional maupun jalan propinsi.
4. Jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan kota atau Kabupaten

Jalan Khusus : yaitu jalan yang berdasarkan tingkat kepentingannya bersifat khusus dan kewenangannya diserahkan instansi/badan hukum atau perorangnya yang mengelola.



Sumber : PP No. 34 Tahun 2006 Tentang Jalan

**Gambar 2.4. Pengelompokan Jalan, Pelimpahan dan Penyerahan Kewenangan**

### 2.1.3. Kebijakan publik

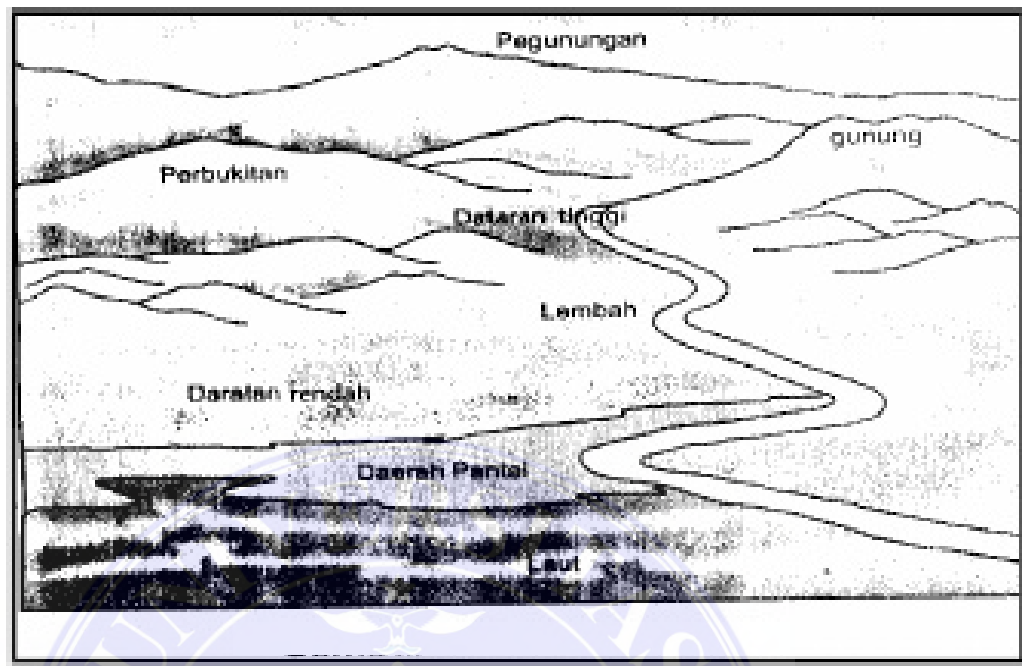
Konsep kebijakan publik di Indonesia lahir dari suatu proses interaktif yang menggabungkan dasar-dasar pemahaman teoritis dengan pengalaman-pengalaman praktis sebagai bentuk penerapannya yang dinamis. Dengan kata lain, konsep kebijakan publik di Indonesia merupakan penggabungan dari berbagai teori dan model yang selalu berkembang yang telah diujicobakan. Selanjutnya dirumuskan kembali menjadi suatu pendekatan yang disesuaikan dengan kondisi dan kebutuhan pembangunan di Indonesia.

Berdasarkan penjelasan konsep kebijakan publik di atas, Mulyanto (2008) mendefinisikan kebijakan publik sebagai setiap tindakan pemerintah yang akan dilakukan bersama-sama dengan para pelakunya dengan maksud untuk mencapai suatu tujuan yang menguntungkan bagi wilayah itu sendiri maupun bagi kesatuan administratif di mana wilayah itu menjadi bagiannya, dalam hal ini Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selanjutnya menurut Sirojuzilam (2005) kebijakan

publik pada dasarnya mempunyai arti peningkatan nilai manfaat wilayah bagi masyarakat suatu wilayah tertentu mampu menampung lebih banyak penghuni, dengan tingkat kesejahteraan masyarakat yang rata-rata banyak sarana/prasarana, barang atau jasa yang tersedia dan kegiatan usaha-usaha masyarakat yang meningkat, baik dalam arti jenis, intensitas, pelayanan maupun kualitasnya.

Pola dan bentuk obyek geografis sesuai dengan bentang alamnya. Penampang melintang bentuk muka bumi permukaan bumi tidak rata. Di wilayah daratan dapat dijumpai dataran rendah, dataran tinggi, plato, gunung dan pegunungan, lembah, cekungan, dan sebagainya. Permukaan bumi yang tertutup air (dasar laut) juga memiliki perbedaan tinggi rendah. Di dasar laut juga dapat dijumpai gunung, lembah, jurang, dan lain-lain. Perbedaan tinggi rendah permukaan bumi disebut *relief*. Relief dapat dilihat dengan jelas, jika melihat penampang melintang (iris) daratan maupun dasar laut. Daratan dimulai dari pesisir pantai yang landai dan meninggi hingga gunung/pegunungan.

Bentuk daratan/relief daratan terdiri dari : a) Dataran rendah ialah dataran yang tingginya 0 - 200 m di atas permukaan laut. Dataran rendah terbentuk dari endapan lumpur, pasir, kerikil dan endapan lahar dingin,



**Gambar 2.5. Relief Daratan**

b) Dataran tinggi ialah dataran yang terletak di antara gunung-gunung yang tingginya antara 200 - 300 m di atas permukaan air laut, dan c) Dataran pantai ialah dataran yang terletak pada perbatasan antara daratan dan lautan. Bentuk dataran di pantai mengalami perubahan akibat sedimentasi (pengendapan) dari daratan atau pengikisan air laut (abrasi)

Salah satu sasaran utama dari kebijakan publik adalah mengurangi kesenjangan atau ketimpangan regional dan spasial (tata ruang). Kesenjangan antara perkotaan dan pedesaan dalam lingkup suatu wilayah, kesenjangan antara pusat pertumbuhan dengan wilayah pengaruh cenderung bertambah besar, hal ini berarti implementasi dari segi strategi kebijakan kutub pertumbuhan dianggap gagal (Adisasmita, 2010). Peranan kutub pertumbuhan dalam kebijakan publik adalah sebagai penggerak utama atau lokomotif pertumbuhan yang

selanjutnya menyebarkan hasil pembangunan dan dampak pertumbuhan ke wilayah pengaruhnya.

Kebijakan publik sering menghadapi kenyataan bahwa dana yang tersedia adalah terbatas sedangkan usulan dari masing-masing sektor cukup banyak (Tarigan, 2006). Di sisi lain pembangunan yang berkesinambungan harus dapat memberi tekanan pada mekanisme ekonomi, sosial, politik, dan kelembagaan, baik dari sektor swasta maupun pemerintah, demi terciptanya suatu perbaikan standar hidup masyarakat secara cepat (Mahalli, 2005).

Berdasarkan pemahaman teoritis dan pengalaman empiris di atas, maka secara konseptual pengertian kebijakan publik dapat dirumuskan sebagai rangkaian upaya untuk mewujudkan keterpaduan dalam penggunaan berbagai sumber daya, merekatkan dan menyeimbangkan pembangunan nasional dan kesatuan wilayah nasional, meningkatkan keserasian antarkawasan, keterpaduan antar sektor pembangunan melalui proses penataan ruang dalam rangka pencapaian tujuan pembangunan yang berkelanjutan dalam wadah NKRI.

Berpijak pada pengertian di atas maka pembangunan seyogyanya tidak hanya diselenggarakan untuk memenuhi tujuan sektoral yang bersifat parsial, namun lebih dari itu, pembangunan diselenggarakan untuk memenuhi tujuan kebijakan publik yang bersifat komprehensif dan holistik dengan mempertimbangkan keserasian antara berbagai sumber daya sebagai unsur utama pembentuk ruang (sumber daya alam, buatan, manusia dan sistem aktivitas), yang didukung oleh sistem hukum dan sistem kelembagaan yang melingkupinya.

#### 2.1.4. Teori Transportasi

Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Di bidang transportasi darat, pembangunan prasarana jalan dan jembatan telah meningkatkan jasa pelayanan produksi dan distribusi yang penting dan banyak berperan dalam menunjang pertumbuhan ekonomi nasional, mendorong terciptanya pemerataan pembangunan wilayah dan stabilitas nasional, serta meningkatkan taraf hidup dan kesejahteraan masyarakat. Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem jaringan transportasi dapat dilihat dari segi efektivitas, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi.

Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar. Peningkatan produktivitas,

karena transportasi ini merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang transportasi yang memadai dan lancar. Seperti halnya negara-negara maju, mereka memiliki transportasi yang mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen. Kajian transportasi dan perkembangan wilayah memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks. Oleh karena itu untuk dapat memahami pola kerja transportasi dan aksesibilitas, dituntut untuk memiliki pandangan yang luas tidak hanya pada satu bidang kajian ilmu saja.

Prasarana transportasi berperan sebagai alat bantu untuk mengarahkan pembangunan dan sebagai prasarana bagi pergerakan manusia dan atau barang akibat adanya kegiatan ekonomi di daerah tersebut. Sebagai contoh suatu kawasan permukiman baru yang hendak dipasarkan, tidak akan pernah ada peminatnya apabila di lokasi tersebut tidak disediakan prasarana transportasi. Hal senada juga terjadi di kawasan permukiman transmigran. Suatu kawasan permukiman tidak akan dapat berkembang meskipun fasilitas rumah dan sawah sudah siap pakai jika tidak tersedia prasarana transportasi. Hal ini akan mengakibatkan biaya transportasi menjadi sangat tinggi. Jika hal ini dibiarkan terus maka kawasan permukiman transmigran tersebut tidak akan berkembang. Oleh karena itu, kebijakan yang harus dilakukan adalah menyediakan sistem prasarana transportasi dengan biaya minimal agar dapat dilalui.

Faktor perkembangan wilayah yakni modal, tenaga kerja, perlengkapan SDA dan pasar merupakan kesatuan yang saling berkaitan dan nantinya menghasilkan interaksi dan menciptakan kegiatan ekonomi, social maupun politik. Kemajuan transportasi akan membawa peningkatan mobilitas manusia, mobilitas faktor-faktor produksi dan mobilitas hasil olahan yang dipasarkan. Makin tinggi mobilitas yang dilakukan maka semakin cepat gerakan distribusi serta lebih singkat waktu yang diperlukan dalam mengolah bahan dan memindahkannya dari tempat dimana bahan tersebut yang semula kurang bermanfaat ke lokasi dimana manfaatnya lebih besar. Peningkatan produktivitas, karena transportasi ini merupakan motor utama penggerak kemajuan ekonomi. Ekonomi yang berkembang akan ditunjukkan oleh adanya mobilitas yang tinggi, dengan ditunjang transportasi yang memadai dan lancar. Seperti halnya negara-negara maju, mereka memiliki transportasi yang mendukung dalam setiap aktivitas yang mereka lakukan. Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen. Kajian transportasi dan perkembangan wilayah memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks. Oleh karena itu untuk dapat memahami pola kerja transportasi dan aksesibilitas, dituntut untuk memiliki pandangan yang luas tidak hanya pada satu bidang kajian ilmu saja. Salah satu bidang ilmu yang terkait dengan transportasi adalah geografi transportasi.

Persoalan keterjangkauan akibat jarak yang jauh sehingga tidak dapat melakukan kegiatan ekonomi secara maksimal tidak berlaku di Negara maju, hal



ini karena perkembangan transportasi mereka yang unggul sehingga terkadang transportasi bukanlah menjadi isu utama menurunnya mobilitas di Negara maju. Sedangkan belum berkembang seperti halnya Indonesia, ditandai oleh faktor mobilitas yang masih rendah terutama dipengaruhi oleh distribusi angkutan yang belum lancar. Sumber daya alam yang dimiliki suatu negara tidak memiliki arti apa-apa jika tetap berada ditempatnya tanpa disentuh oleh campur tangan manusia yang ahli untuk memanfaatkannya. Agar sumber daya tersebut berdaya guna maka diperlukan kerja keras untuk mengolah sumberdaya tersebut dengan bantuan sumber daya manusia.

Suatu wilayah tertentu bergantung pada wilayah lain. Demikian juga wilayah lain memiliki ketergantungan pada wilayah tertentu. Diantara wilayah-wilayah tersebut, terdapat wilayah-wilayah tertentu yang memiliki kelebihan dibanding yang lain sehingga wilayah tersebut memiliki beberapa fasilitas yang mampu melayani kebutuhan penduduk dalam radius yang lebih luas, sehingga penduduk pada radius tertentu akan mendatangi wilayah tersebut untuk memperoleh kebutuhan yang diperlukan.

Morlok (1988) mengemukakan bahwa akibat adanya perbedaan tingkat pemilikan sumberdaya dan keterbatasan kemampuan wilayah dalam mendukung kebutuhan penduduk suatu wilayah menyebabkan terjadinya pertukaran barang, orang dan jasa antar wilayah. Pertukaran ini diawali dengan proses penawaran dan permintaan. Sebagai alat bantu proses penawaran dan permintaan yang perlu dihantarkan menuju wilayah lain diperlukan sarana transportasi. Sarana

transportasi yang memungkinkan untuk membantu mobilitas berupa angkutan umum.

Dalam menyelenggarakan kehidupannya, manusia mempergunakan ruang tempat tinggal yang disebut permukiman yang terbentuk dari unsur-unsur *working, opportunities, circulation, housing, recreation, and other living facilities* (Yunus, 1987). Unsur *circulation* adalah jaringan transportasi dan komunikasi yang ada dalam permukiman. Sistem transportasi dan komunikasi meliputi sistem internal dan eksternal. Jenis yang pertama membahas sistem jaringan yang ada dalam kesatuan permukiman itu sendiri. Jenis yang kedua membahas keadaan kualitas dan kuantitas jaringan yang menghubungkan permukiman satu dengan permukiman lainnya di dalam satu kesatuan permukiman.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Bintarto, 1982).

Hurst (1974) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah.

Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani. Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak waktu timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jarak atau kesenjangan ini dijembatani melalui proses penggudangan dengan teknik tertentu untuk mencegah kerusakan barang yang bersangkutan.

Transportasi erat sekali dengan penggudangan atau penyimpanan karena keduanya meningkatkan manfaat barang. Angkutan menyebabkan barang dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain sehingga bisa dipergunakan di tempat barang itu tidak didapatkan. Dengan demikian menciptakan manfaat tempat. Penyimpanan atau penggudangan juga memungkinkan barang disimpan sampai dengan waktu dibutuhkan dan ini berarti memberi manfaat waktu (Schumer, 1974). Pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia saja, tetapi juga barang dan jasa. Dengan demikian nantinya interaksi antar daerah akan lebih mudah dan dapat mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

Ullman mengungkapkan ada tiga syarat untuk terjadinya interaksi keruangan, yaitu :

- (1) **Complementarity** atau ketergantungan karena adanya perbedaan demand dan supply antar daerah
- (2) **Intervening opportunity** atau tingkat peluang atau daya tarik untuk dipilih menjadi daerah tujuan perjalanan
- (3) **Transferability** atau tingkat peluang untuk diangkut atau dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain yang dipengaruhi oleh jarak yang dicerminkan dengan ukuran waktu dan atau biaya

Kebutuhan akan pergerakan bersifat merupakan kebutuhan turunan. Pergerakan terjadi karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Pergerakan tidak akan terjadi seandainya semua kebutuhan tersebut menyatu dengan permukiman. Namun pada kenyataannya semua kebutuhan manusia tidak tersedia di satu tempat. Atau dengan kata lain lokasi kegiatan tersebar secara heterogen di dalam ruang. Dengan demikian perlu adanya pergerakan dalam rangka untuk memenuhi kebutuhan.

Aktivitas penduduk yang meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang transportasi karena manusia senantiasa memerlukan transportasi. Hal ini merupakan sesuatu hal yang merupakan ketergantungan sumberdaya antar tempat. Hal ini menyebabkan proses interaksi antar wilayah yang tercermin pada fasilitas transportasi. Transportasi merupakan tolok ukur interaksi antar wilayah.

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

Pembangunan prasarana transportasi dalam konteks spasial, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pembangunan perekonomian suatu wilayah atau kawasan. Hal ini disebabkan banyak analisis spasial yang memperhatikan faktor jarak pada pembangunan prasarana dan sarana transportasi itu sendiri. Menurut Wipper (1994) ada dua hal penting yang seharusnya menjadi orientasi pembangunan sarana ini, yaitu keselamatan dan kualitas kehidupan kerja. Pembangunan tidak hanya memberikan kemudahan dan perlindungan fisik, tetapi seharusnya memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan taraf hidupnya. Kemudahan akses dengan pihak luar memberikan peluang kepada masyarakat untuk memperbaiki taraf hidupnya. Poister dan Harris

(2000) menegaskan bahwa program mutu terpadu harus merupakan komitmen yang harus dipertahankan dalam rangka peningkatan kualitas cara hidup.

Menurut Tarigan (2006), ada tiga hal yang membuat sebuah bangsa menjadi besar dan makmur, yaitu tanah yang subur, kerja keras dan kelancaran transportasi orang dan barang dari satu bagian negara ke bagian negara lainnya. Hal ini sejalan dengan pernyataan Adisasmita (2005) sistem wilayah terdapat tiga komponen utama yaitu : 1) sumberdaya penduduk; 2) kegiatan ekonomi, dan 3) sistem transportasi.

Semua kegiatan mengimpor bahan baku, memasarkan hasil produksi, menyediakan tenaga kerja yang didatangkan dari kawasan permukiman kekawasan industri dan sebaliknya, membutuhkan sistem transportasi yang menjamin keamanan, keselamatan, kecepatan dan keterjangkauan oleh daya belimasyarakatnya. Kondisi ini mencerminkan bahwa transportasi merupakan salahsatu kunci perkembangan. Peran transportasi sungguh sangat penting untuk salingmenghubungkan daerah sumber bahan baku, daerah produksi, daerah pemasarandan daerah permukiman sebagai tempat tinggal konsumen.

Permintaan jasa transportasi tidak hanyadipengaruhi aspek fisik saja, melainkan juga aspek sosial ekonomi dari suatuwilayah. Perencanaan fasilitas transportasi harus memperhatikan ketiga aspek diatas, agar kegunaan (utilitas) cukup efisien untuk memenuhi kebutuhan pada saatsekarang maupun masa mendatang, yaitu dengan kriteria cukup dalam kuantitasdan kualitas dan layak secara ekonomi. Dengan demikian jasa transportasi dapatberfungsi ganda yaitu (a) Mampu menunjang sektor-sektor pembangunan lainnya,(b) Harus mampu

merangsang pertumbuhan sektor-sektor pembangunan lainnya. Uraian tersebut menggambarkan, bahwa transportasi yang baik akan melahirkan manfaat *multiplier effect* yang besar baik terhadap pengembangan suatu wilayah/kawasan maupun dampak langsung pada peningkatan derajat kehidupan masyarakat. Talvitie (1999) menggunakan pendekatan yang lebih komprehensif dalam menggambarkan sistem transportasi. Dalam pandangannya sistem ini tidak hanya merupakan input – proses – maupun output, namun juga termasuk didalamnya adalah dampak dan berbagai konsekuensi lain.

Menurut Sjafruddin (2011) interaksi perkembangan wilayah dengan sistem transportasi merupakan hubungan yang tak terpisahkan yang mana pengaruhnya terakumulasi sejalan dengan waktu. Suatu wilayah dengan segala karakteristiknya menawarkan daya tarik tertentu bagi berlangsungnya suatu aktivitas, sementara sistem transportasi menyediakan aksesibilitas yang sangat diperlukan agar aktivitas-aktivitas yang diinginkan bisa dilaksanakan dan berkembang. Isu-isu utama perkembangan wilayah yang signifikan dikaitkan dengan permasalahan transportasi, terutama di negara berkembang seperti Indonesia, menyangkut:

1. pertumbuhan penduduk dan urbanisasi;
2. perkembangan bentuk perkotaan;
3. perkembangan jenis aktivitas/tata-guna lahan;
4. kebijakan dekonsentrasi planologis dan otonomi daerah;
5. pertumbuhan ekonomi

Konteks kebijakan publik, infrastruktur merupakan roda penggerak pertumbuhan ekonomi. Dari alokasi pembiayaan publik dan swasta, infrastruktur dipandang sebagai lokomotif pembangunan nasional dan daerah. Infrastruktur juga berpengaruh penting bagi peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan manusia, antara lain dalam peningkatan nilai konsumsi, peningkatan produktivitas tenaga kerja dan akses kepada lapangan kerja, serta peningkatan kemakmuran nyata dan terwujudnya stabilisasi makro ekonomi, yaitu keberlanjutan fiskal, berkembangnya pasar kredit, dan pengaruhnya terhadap pasar tenaga kerja. Pembangunan infrastruktur berpengaruh besar terhadap pertumbuhan ekonomi (secara makro dan mikro) serta perkembangan suatu negara atau wilayah (Haris, 2005).

Pembangunan prasarana transportasi jalan harus mengutamakan wawasan lingkungan dan berkelanjutan sertakesesuaian antara transportasi dan penggunaan lahan (Cavari, *et al*, 2011).Sistem transportasi berkelanjutan adalah memenuhi transportasi dan mobilitas kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang (Balsas, 2003).

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah (Aminah, 2010). Nugroho (2009) mengemukakan bahwa pengembangan sarana dan/atau prasarana transportasi akan menyebabkan perubahan pola dan intensitas tata guna lahan yang kemudian mengakibatkan tahapan dampak antara lain:



1. Terjadinya perubahan moda dan perubahan rute perjalanan;
2. Terjadinya perubahan lokasi seseorang dalam bertempat tinggal dan beraktifitas yang menyebabkan terjadinya perubahan distribusi perjalanan;
3. Tumbuh dan terbangunnya suatu kawasan fungsional baru baik permukiman, fasilitas umum dan sosial, perkantoran maupun perdagangan dan jasa.

Ketersediaan infrastruktur jalan yang nota-bene merupakan *social overhead capital*, memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan tingkat perkembangan wilayah, yang antara lain dicirikan oleh laju pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat. Hal tersebut dapat dilihat dari kenyataan bahwa daerah yang mempunyai kelengkapan sistem infrastruktur yang lebih baik, memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat yang lebih baik pula (Ernawi, 2007). Hal ini sejalan dengan penelitian Prasetyo dan Firdaus (2009) yang menyatakan bahwa infrastruktur jalan mempunyai pengaruh yang positif terhadap perekonomian di Indonesia.

Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan salah satu poin vital dalam peningkatan pertumbuhan ekonomi suatu Negara. Di Indonesia, pembangunan infrastruktur transportasi pada 15 tahun ke depan diestimasi membutuhkan biaya sebesar 1.786 triliun termasuk investasi untuk jalan sebesar 339 triliun, pelabuhan sebesar 117 triliun, bandara 32 triliun, dan jalan rel kereta api sebesar 326 triliun (Susantono dan Berawi, 2012).

Pembangunan jalan raya harus diorientasikan seoptimal mungkin bagi kepentingan publik. Hal ini memberikan indikasi bahwa keberhasilan pencapaian kinerja organisasi akan ditunjukkan pada kemampuannya memberikan layanan-

layanan berkualitas (Adi, 2004). Menurut Wibowo (2003) pembangunan prasarana jalan diharapkan dapat menyebabkan efisiensi pola gunalahan dan pergerakan yang semakin terkendali serta jarak tempuh antar lokasi kegiatan yang semakin terukur. Hal ini sejalan dengan penelitian Akbar (2011) yang merekomendasikan bahwa pemerintah perlu melakukan penambahan jaringan jalan (membuka jalan baru) pada beberapa daerah tertentu, memperlebar ukuran jalan sesuai kapasitas lalu lintas yang dilayani.

### 2.1.5. Teori Kesejahteraan

Tingkat kepuasan dan kesejahteraan adalah dua pengertian yang saling berkaitan. Tingkat kepuasan merujuk kepada keadaan individu atau kelompok, sedangkan tingkat kesejahteraan mengacu kepada keadaan komunitas atau masyarakat luas. Kesejahteraan adalah kondisi agregat dari kepuasan individu-individu. Kesejahteraan sosial (*sosial welfare*) diartikan sebagai kelanjutan pemikiran yang lebih utama dari konsep-konsep tentang kemakmuran (*welfare economics*) (Swasono, 2005).

Menurut Undang-undang No 11 Tahun 2009 tentang Kesejahteraan Sosial mendefinisikan kesejahteraan sosial sebagai kondisi terpenuhinya kebutuhan material, spiritual, dan sosial warga negara agar dapat hidup layak dan mampu mengembangkan diri, sehingga dapat melaksanakan fungsi sosialnya. Permasalahan kesejahteraan sosial yang berkembang dewasa ini menunjukkan bahwa ada warga negara yang belum terpenuhi hak atas kebutuhan dasarnya secara layak karena belum memperoleh pelayanan sosial dari negara. Akibatnya,

masih ada warga negara yang mengalami hambatan pelaksanaan fungsi sosial sehingga tidak dapat menjalani kehidupan secara layak dan bermartabat.

Kesejahteraan sosial adalah suatu institusi atau bidang kegiatan yang melibatkan aktivitas terorganisir yang diselenggarakan baik oleh lembaga-lembaga pemerintah maupun swasta yang bertujuan untuk mencegah, mengatasi atau memberikan kontribusi terhadap pemecahan masalah sosial dan peningkatan kualitas hidup individu, kelompok dan masyarakat (Suharto, 2009). Masalah kesejahteraan sosial tidak bisa ditangani oleh sepihak dan tanpa terorganisir secara jelas kondisi sosial yang dialami masyarakat. Perubahan sosial yang secara dinamis menyebabkan penanganan masalah sosial ini harus direncanakan dengan matang dan berkesinambungan, karena masalah sosial akan selalu ada dan muncul selama pemerintahan masih berjalan dan kehidupan manusia masih ada.

Teori kesejahteraan secara umum dapat diklasifikasi menjadi tiga macam, yaitu *classical utilitarian*, *neoclassical welfare theory* dan *new contractarian approach* (Albert dan Hahnel, 2005). Konsep kesejahteraan menurut Nasikun dalam Perencanaan Kota Indonesia (2012) dapat dirumuskan sebagai padanan makna dari konsep martabat manusia yang dapat dilihat dari empat indikator yaitu : (1) rasa aman (*security*), (2) Kesejahteraan (*welfare*), (3) Kebebasan (*freedom*), dan (4) jati diri (*Identity*).

Tingkat kesejahteraan seseorang dapat terkait dengan tingkat kepuasan (*utility*) dan kesenangan (*pleasure*) yang dapat diraih dalam kehidupannya guna mencapai tingkat kesejahteraannya yang diinginkan. Maka dibutuhkan suatu perilaku yang dapat memaksimalkan tingkat kepuasan sesuai

dengan sumberdaya yang tersedia. Kesejahteraan hidup seseorang dalam realitanya, memiliki banyak indikator keberhasilan yang dapat diukur. Thomas *et al.* dalam Siboykasaci (2012) mengemukakan bahwa kesejahteraan masyarakat menengah ke bawah dapat di representasikan dari tingkat hidup masyarakat ditandai oleh terentaskannya kemiskinan, tingkat kesehatan yang lebih baik, perolehan tingkat pendidikan yang lebih tinggi, dan peningkatan produktivitas masyarakat. Kesemuanya itu merupakan cerminan dari peningkatan tingkat pendapatan masyarakat golongan menengah kebawah.

Di Indonesia, konsep kesejahteraan merujuk pada konsep pembangunankesejahteraan sosial, yakni serangkaian aktivitas yang terencana dan melembagayang ditujukan untuk meningkatkan standar dan kualitas kehidupan manusia. Sebagai sebuah proses untuk meningkatkan kondisi sejahtera, istilah kesejahteraan sejatinya tidak perlu pakai kata sosial lagi, karena sudah jelas menunjuk pada sektor atau bidang yang termasuk dalam wilayah pembangunan sosial. Sektor pendidikan dan kesehatan juga termasuk dalam wilayah pembangunan sosial dan tidak memakai embel-embel sosial atau manusia. Di negara lain, istilah yang banyak digunakan adalah '*welfare*' (kesejahteraan) yang secara konseptual mencakup segenap proses dan aktivitas mensejahterakan warga negara dan menerangkan sistem pelayanan sosial dan skema perlindungan sosial bagi kelompok yang kurang beruntung. Bidang kesejahteraan (*welfare*) ini adalah domain utama para pekerja sosial, seperti halnya dokter dalam bidang kesehatan dan guru dalam bidang pendidikan (Gambar 2.6).



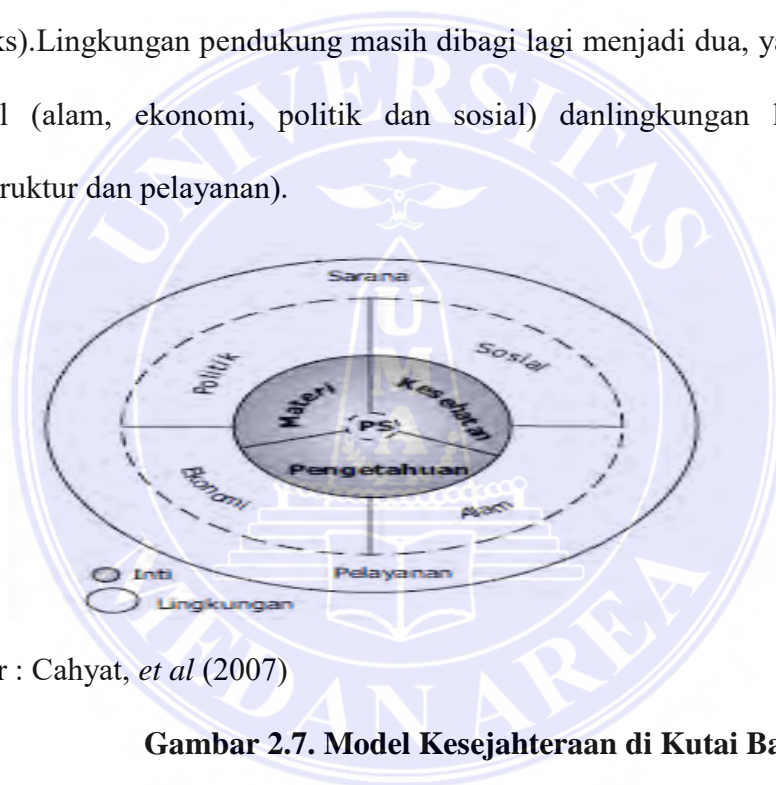
Sumber : Suharto (2013)

### Gambar 2.6. Pembangunan Kesejahteraan sebagai Bagian Pembangunan Sosial

Konteks pembangunan nasional menunjukkan bahwa pembangunan kesejahteraan sebagai segenap kebijakan dan program yang dilakukan oleh pemerintah, dunia usaha, dan *civil society* untuk mengatasi masalah sosial dan memenuhi kebutuhan manusia melalui pendekatan pekerjaan sosial. Taslim dalam Perencanaan Kota Indonesia (2012) menjelaskan bahwa dalam memahami realitas tingkat kesejahteraan terdapat beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya kesenjangan tingkat kesejahteraan antara lain : (1) sosial ekonomi rumah tangga atau masyarakat, (2) struktur kegiatan ekonomi sektoral yang menjadi dasar kegiatan produksi rumah tangga atau masyarakat, (3) potensi regional (sumberdaya alam, lingkungan dan insfrastruktur) yang mempengaruhi perkembangan struktur kegiatan produksi, dan (4) kondisi kelembagaan yang membentuk jaringan kerja produksi dan pemasaran pada skala lokal, regional dan global.

Cahyat *et al.* (2007) mendefinisikan kemiskinan sebagai suatu situasi dimana seseorang atau rumah tangga mengalami kesulitan untuk

memenuhi kebutuhan dasar, sementara lingkungan pendukungnya kurang memberikan peluang untuk meningkatkan kesejahteraan secara berkelanjutan atau untuk keluar dari kerentanan. Ada tiga tingkat kondisi yang perlu dipantau dari definisi tersebut yaitu : (1) Kesejahteraan subjektif (*subjective wellbeing* atau disingkat SWB), (2) Kesejahteraan inti (kebutuhan dasar, seperti kekayaan materi, pengetahuan dan kesehatan), dan (3) Lingkungan pendukung (konteks). Lingkungan pendukung masih dibagi lagi menjadi dua, yaitu lingkungan sektoral (alam, ekonomi, politik dan sosial) dan lingkungan lintas sektoral (infrastruktur dan pelayanan).



Sumber : Cahyat, *et al* (2007)

**Gambar 2.7. Model Kesejahteraan di Kutai Barat**

Gambar 2.7. menunjukkan bahwa dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat diperlukan adanya lingkungan pendukung, yaitu lingkungan sektoral (alam, ekonomi, politik dan sosial) dan lingkungan lintas sektoral (infrastruktur dan pelayanan).

Masyarakat sejahtera adalah suatu tata kehidupan dan penghidupan masyarakat baik materil maupun spiritual yang diliputi oleh rasa takut, keselamatan kesusilaan dan ketentraman lahir dan batin yang memungkinkan bagi

setiap masyarakat untuk mengadakan usaha penemuan kebutuhan-kebutuhan jasmani dan sosial yang sebaik-baiknya bagi diri, keluarga serta masyarakat dengan menjunjung tinggi hak asasi serta kewajiban manusia (Mukti, 2013)

Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat dilihat dari berbagai komponen yang dapat menggambarkan apakah masyarakat tersebut sudah berada pada kehidupan yang sejahtera atau belum. Komponen yang dapat dilihat antara lain keadaan perumahan di mana mereka tinggal, tingkat pendidikan, dan kesehatan. Menurut Badan Pusat Statistik *dalam* Sugiharto (2007), indikator yang digunakan untuk mengetahui tingkat kesejahteraan ada delapan, yaitu pendapatan, konsumsi atau pengeluaran keluarga, keadaan tempat tinggal, fasilitas tempat tinggal, kesehatan anggota keluarga, kemudahan mendapatkan pelayanan kesehatan, kemudahan memasukkan anak ke jenjang pendidikan, dan kemudahan mendapatkan fasilitas transportasi.

Salah satu indikator bahwa suatu masyarakat itu sejahtera adalah dengan melihat taraf hidup (kemajuan) masyarakat yang diukur melalui Indeks Pembangunan manusia (IPM). Menggunakan tiga aspek kehidupan manusia yaitu 1) standar hidup layak (*decent living*) diukur dengan indikator rata-rata konsumsi riil yang telah disesuaikan, 2) pengetahuan (*knowledge*) diukur dengan angka melek huruf (AMH) dan rata-rata lama sekolah (RLS) dari penduduk usia 15 Tahun ke atas. AMH dihitung dari kemampuan membaca dan menulis, sedangkan RLS dihitung menggunakan dua variabel secara simultan yakni jenjang pendidikan tertinggi yang pernah/sedang diduduki dan tingkat/kelas yang pernah/sedang diduduki, 3) usia hidup (*longevity*) diukur dengan angka harapan

hidup (AHH) yang secara teknis dihitung dengan metode tidak langsung berdasarkan rata-rata anak lahir hidup dan rata-rata anak yang masih hidup (Doli, 2013).

Menurut Todaro (2000), ada tiga komponen yang dapat diukur dari hakekat pembangunan. Ketiga komponen itu adalah kecukupan (*sustenance*), jati diri (*self-esteem*) serta kebebasan (*freedom*). Ketiga hal inilah yang merupakan tujuan pokok yang harus dicapai oleh setiap orang dan masyarakat dalam proses pembangunan. Ketiganya berkaitan secara langsung dengan kebutuhan-kebutuhan manusia yang mendasar, yang terwujud dalam berbagai macam manifestasi (bentuk) di hampir semua masyarakat dan budaya sepanjang zaman. Selain bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pembangunan juga berupaya menumbuhkan aspirasi dan tuntutan masyarakat untuk mewujudkan kehidupan yang lebih baik. Salah satu akibat dari pembangunan yang hanya menerapkan paradigma pertumbuhan semata, adalah munculnya kesenjangan antara kaya dan miskin, serta pengangguran yang merajalela.

Penyebab utama tingkat kesejahteraan masyarakat perdesaan yang rendah adalah: 1) pendidikan yang rendah; 2) ketimpangan kepemilikan modal dan lahan pertanian; 3) ketidakmerataan investasi di sektor pertanian; 4) alokasi anggaran kredit yang terbatas; 5) terbatasnya ketersediaan bahan kebutuhan dasar; 6) pengelolaan ekonomi secara tradisional; 7) rendahnya produktivitas dan pembentukan modal; 8) budaya menabung yang belum berkembang; 9) tidak adanya jaminan sosial bagi masyarakat desa dan 10) rendahnya jaminan kesehatan.



Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat disebabkan sekurang-kurangnya empat penyebab sebagai berikut :

1. Rendahnya taraf pendidikan

Taraf pendidikan yang rendah mengakibatkan kemampuan mengembangkan diri terbatas dan menyebabkan sempitnya lapangan kerja yang dapat dimasuki. Dalam bersaing untuk mendapatkan lapangan kerja yang ada, taraf pendidikan sangat menentukan. Taraf pendidikan yang rendah juga membatasi kemampuan untuk mencari dan memanfaatkan peluang.

2. Rendahnya derajat kesehatan

Taraf kesehatan dan gizi yang rendah menyebabkan rendahnya daya tahan fisik, daya pikir dan prakarsa.

3. Terbatasnya lapangan pekerjaan

Keadaan kemiskinan karena kondisi pendidikan dan kesehatan diperberat oleh terbatasnya lapangan pekerjaan. Selama ada lapangan pekerjaan atau kegiatan usaha, selama itu pula ada harapan untuk memutuskan lingkaran setan kemiskinan itu.

4. Kondisi keterisolasian

Banyak penduduk miskin secara ekonomi tidak berdaya karena terpencil dan terisolasi. Mereka hidup terpencil sehingga sulit atau tidak terjangkau oleh pelayanan pendidikan, kesehatan dan gerak kemajuan yang dinikmati masyarakat lainnya.

Jaringan infrastruktur transportasi mempunyai peranan yang sangat berarti untuk membuka daerah-daerah yang sebelumnya terisolasi dan belum

tereksploitasi, meningkatkan pembangunan ekonomi serta menghubungkan wilayah-wilayah dalam negara (Jayadinata, 1999). Oleh karena itu perkembangan kehidupan masyarakat yang semakin maju biasanya ditandai dengan meningkatnya mobilitas yang tinggi sebagai akibat tersedianya jasa transportasi, sebaliknya perkembangan kehidupan masyarakat akan berada dalam keadaan statis bila keadaan jasa transportasi yang tersedia belum memadai dengan kata lain sangat terbatas.

## 2.2. Kajian Penelitian yang Relevan

Penelitian-penelitian terdahulu yang berkaitan dengan prasarana transportasi jalan, kebijakan publik dan kesejahteraan masyarakat, yaitu Aderamo dan Magaji (2010) dalam penelitian mengenai “*Rural Transportation and the Distribution of Public Facilities in Nigeria: A Case of Edu Local Government Area of Kwara State*” menyimpulkan bahwa transportasi jalan memiliki hubungan kuat dengan distribusi fasilitas umum di lingkungan pedesaan di Nigeria. Adedeji, *et al.* (2014) dalam penelitian mengenai “*An Assessment on the Impact of Road Transport on Rural Development : A Case Study of Obokun Local Government Area of Osun State, Nigeria*” menyimpulkan bahwa ketidaksetaraan dalam penyediaan infrastruktur jalan dan rehabilitasi jalan di daerah Nigeria menyebabkan perbedaan dalam tingkat pembangunan. Buruknya kondisi jalan di daerah tersebut memiliki dampak negatif pada kegiatan pertanian yang merupakan sumber utama pendapatan penduduk, sehingga meningkatkan angka kemiskinan. Terefe (2012) melakukan penelitian mengenai “*Impact of Road on Rural Poverty Evidence Form Fifteen Rural Villages in Ethiopia*” menyimpulkan bahwa rasio

angka kemiskinan menurun seiring dengan peningkatan aksesibilitas jalan pedesaan. Okoko (2011) melakukan penelitian mengenai “*Rural Transportation and Rural Development : The Instance of Akwapin South District in Ghana*” menyimpulkan bahwa semua jalan di daerah penelitian berada dalam kondisi rusak dan membutuhkan perbaikan mendesak yang berdampak pada aktivitas sosial ekonomi petani dan kesejahteraan. Penelitian Pereira dan Andraz (2012) menyimpulkan pembangunan infrastruktur kereta api mengurangi kesenjangan antar daerah.

Onikosi-Alliyu (2012); Bosede, *et al.* (2013); Ivanova and Masar (2013); Kayode, *et al.* (2013); dan Srinavasulu and Rao (2013) melakukan penelitian mengenai pengaruh infrastruktur terhadap pertumbuhan ekonomi menunjukkan hasil yang sama yaitu infrastruktur memiliki kontribusi positif yang signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi.

Snieska and Simkunaite (2009) dalam penelitian mengenai “*Socio-Economic Impact of Infrastructure Investment*” menyimpulkan bahwa analisis korelasi antara pertumbuhan dan infrastruktur di Latvia dan Estonia memberikan hasil yang sama. Panjang jalan dan telekomunikasi positif berkorelasi dengan pertumbuhan ekonomi dan sanitasi memiliki korelasi terbalik dengan pertumbuhan ekonomi. Uji empiris membuktikan bahwa hubungan antara variabel infrastruktur dan pertumbuhan ekonomi di Lithuania dan Latvia memiliki perbedaan meskipun negara-negara ini dikaitkan dengan kelompok negara yang sama.

Tsekeris and Tsekeris (2009) dalam penelitian mengenai “*Transport Investment and Sustainable Urban and Region Development*”, meneliti hubungan antara transportasi dan kesenjangan sosial dan ekonomi antara kota-kota atau daerah. Hasil penelitian membuktikan bahwa strategi manajemen dapat memegang peran penting dalam dampak perkembangan perbaikan transportasi. Namun perbaikan tidak selalu dapat dianggap sebagai alat yang efisien untuk mengurangi kesenjangan antar daerah, sehingga jenis-jenis investasi lain yang berkesinambungan dapat digunakan untuk pembangunan perkotaan dan regional yang lebih seimbang. Zhao and Kanamori (2007) melakukan penelitian mengenai “*Infrastructure and Regional Development in the People’s Republic of China*” menyimpulkan bahwa perbedaan pembangunan infrastruktur jalan di perkotaan dan pedesaan memperburuk kesenjangan pendapatan antara rumah tangga di pedesaan dan perkotaan. Ada inkonsistensi antara infrastruktur pedesaan dan pembangunan ekonomi pedesaan, rumah tangga pedesaan yang semakin kaya, infrastruktur pedesaan dan lingkungan hidup pedesaan semakin parah di berbagai daerah. Peneliti lain Ali dan Permia (2003) menyatakan bahwa investasi infrastruktur pedesaan menunjukkan adanya pengaruh terhadap peningkatan produktifitas pertanian dan non pertanian, kesempatan kerja dan pendapatan, serta peningkatan pencapaian gaji yang lebih baik. Hal ini akhirnya mengurangi kemiskinan dan meningkatkan pendapatan rata-rata dan konsumsi.

Hasil penelitian Sutono (1995) membuktikan bahwa kemiskinan rumahtangga mempunyai hubungan dengan miskinnya wilayah bersangkutan. Sarana dan prasarana yang terbatas menyebabkan rumahtangga yang berada di

dalam wilayah ini menjadi terbatas dalam melakukan kegiatan-kegiatan ekonomi. Produksi atau pendapatan yang diperoleh juga menjadi terbatas yang pada gilirannya kemudian menyebabkan rumahtangga menjadi miskin. Penelitian Masjkuri (2007) membuktikan bahwa pengembangan masyarakat dan perkembangan fisik lingkungan berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan sosial (pendapatan riil keluarga, tingkat pendidikan, kesehatan, rasa aman dan nyaman)masyarakat Kampung Kumuh.

Hasil penelitian Nugraha (2013) membuktikan bahwa pelaksanaan kebijakantentang jalan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap manajemen proyekkonstruksi jalan dalam meningkatkan kualitas jalan mantap dan kelancarantransportasi di wilayah kerja Dinas Bina Marga Kabupaten Garut.Penelitian yang dilakukan Purwantini dan Rivai (2008) mengenai pengembangan prasarana pedesaan (P2D) di Desa Balleangingmengemukakan bahwa : 1) Dengan adanya bangunan prasarana transportasi berdampak pada mobilitas masyarakat meningkat, waktu tempuh dan biaya transportasi ke beberapa fasilitas (perekonomian, pemerintahan, kesehatan dan pendidikan) menurun; 2) Kesempatan kerja semakin banyak dengan adanya bangunan jalan P2D; 3). Dampak lain adalah pemasaran hasil pertanian maupun hasil industri semakin mudah; 4) Dampak terhadap pendapatan rata-rata rumah tangga meningkat baik secara absolut maupun riil. Secara absolut meningkat sekitar 153 persen, sedangkan pendapatan total riil meningkat sekitar 64 persen, peningkatan tertinggi berasal dari hasil perkebunan dan usaha industri rumahtangga; 5) Secara

tidak langsung jalan P2D berdampak positif terhadap pendidikan dan kesehatan masyarakat.

Penelitian Labombang (2011) mengenai pembangunan infrastruktur perdesaan pada program PNPM Mandiri Perdesaan di kabupaten Toli-toli untuk tahun anggaran 2007 dan 2008 memberi dampak pada masyarakat miskin di desa seperti : 1) Peningkatan pendapatan masyarakat; 2) Peningkatan pendidikan masyarakat; 3) Peningkatan kesehatan; 4). Perubahan pola pikir masyarakat dan memberi dampak terhadap kelembagaan di desa, seperti : a) Fungsi dan peran pemerintah lokal menjadi efektif; b) Pelembagaan terhadap pembangunan partisipatif dan c) Peningkatan kualitas sarana dan prasarana sosial dasar dan ekonomi masyarakat.

Program kebijakan pembangunan pertanian melalui pengembangan inovasi teknologi dan investasi infrastruktur untuk peningkatan pendapatan petani miskin, yang dikenal sebagai P4MI dilaksanakan sejak tahun 2003. Pendekatan yang digunakan dalam program tersebut adalah pemberdayaan petani secara partisipatif melalui perencanaan dan implementasi investasi sarana prasarana di pedesaan dalam rangka mendukung inovasi teknologi dan kelembagaan untuk peningkatan pendapatan petani miskin. Investasi infrastruktur yang dominan dikembangkan secara partisipatif berupa pembangunan jalan usahatani dan perbaikan sarana irigasi. Dampak pelaksanaan kegiatan program tersebut telah berhasil menumbuhkan tingkat investasi masyarakat dalam investasi sebesar 20 persen dan peningkatan pendapatan petani. Program inovasi teknologi yang didukung pembangunan investasi infrastruktur memberikan kontribusi pendapatan

usahatani lebih besar 58,5 s.d. 77,6 persen dibanding dengan hanya inovasi teknologi (33,7 s.d. 58,5%) dari pendapatan total rumah tangga (Supriadi dan Elizabeth, 2007).

Penelitian Sudaryadi (2007) mengenai dampak pembangunan jalur jalan lintas selatan terhadap output sektor produksi dan pendapatan rumah tangga Jawa Tengah menunjukkan bahwa pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) memberikan dampak bagi : 1) peningkatan output yang relatif lebih besar bagi sektor produksi pertambangan, industri pengolahan kecuali makanan, listrik, gas dan air minum serta pertanian tanaman pangan, peternakan, perikanan, industri makanan; 2) peningkatan pendapatan yang relatif besar bagi kelompok rumah tangga menengah-atas dan rumah tangga perkotaan. Peningkatan output sektor produksi dan peningkatan pendapatan rumah tangga yang diakibatkan adanya pembangunan JJLS tidak menimbulkan pengaruh pada peningkatan tingkat kesenjangan pendapatan rumah tangga Jawa Tengah.

**Tabel 2.1. Review Penelitian Terdahulu**

Nama dan Tahun	Judul	Temuan Penelitian
Adedeji, <i>et al.</i> (2014)	<i>An Assessment on the Impact of Road Transport on Rural Development : A Case Study of Obokun Local Government Area of Osun State, Nigeria</i>	Ketidaksetaraan dalam penyediaan infrastruktur jalan dan rehabilitasi jalan di daerah Nigeria menyebabkan perbedaan dalam tingkat pembangunan. Buruknya kondisi jalan di daerah tersebut memiliki dampak negatif pada kegiatan pertanian yang merupakan sumber utama pendapatan penduduk, sehingga meningkatkan angka kemiskinan.
Bosede, <i>et al.</i> (2013)	<i>Transport Infrastructure</i>	Infrastruktur transportasi berpengaruh positif signifikan

	<i>Improvement and Economic Growth in Nigeria.</i>	terhadap pertumbuhan ekonomi
Ivanova and Masar (2013)	<i>Importance of Road Infrastructure in the Economic Development and Competitiveness</i>	Infrastruktur jalan berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi
Kayode, et al (2013)	<i>An Empirical Analysis of Transport Infrastructure Investment and Economic Growth in Nigeria</i>	Infrastruktur transportasi berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi
Srinivasu and Rao (2013)	<i>Infrastructure Development and Economic Growth: Prospects and Perspective</i>	Infrastruktur transportasi berpengaruh positif signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi
Masjkuri, S.U. (2007)	Perbaikan Kampung Komprehensif dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial serta Kemandirian Masyarakat Miskin Kampung Kumuh di Kota Surabaya	Pengembangan masyarakat dan perkembangan fisik lingkungan berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan sosial (pendapatan riil keluarga, tingkat pendidikan, kesehatan, rasa aman dan nyaman)masyarakat Kampung Kumuh.
Sudaryadi (2007)	Dampak Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan Terhadap Output Sektor Produksi dan Pendapatan Rumah Tangga Jawa Tengah (Simulasi SNSE Jawa Tengah 2004	Pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) memberikan dampak bagi : 1) peningkatan output yang relatif lebih besar bagi sektor produksi pertambangan, industri pengolahan kecuali makanan, listrik, gas dan air minum serta pertanian tanaman pangan, peternakan, perikanan, industri makanan; 2) peningkatan pendapatan yang relatif besar bagi kelompok rumah tangga menengah – atas dan rumah tangga perkotaan. Peningkatan output sektor produksi dan peningkatan pendapatan rumah tangga yang diakibatkan adanya pembangunan JJLS tidak menimbulkan pengaruh pada peningkatan tingkat kesenjangan pendapatan rumah tangga Jawa



		Tengah
Supriadi dan Elizabeth(2007)	Kebijakan Pengembangan Inovasi dan Investasi Infrastruktur untuk Peningkatan Partisipasi dan Pendapatan Petani (Studi Kasus : Kabupaten Blora, Jawa Tengah)	Investasi infrastruktur yang dominan dikembangkan secara partisipatif berupa pembangunan jalan usahatani dan perbaikan sarana irigasi. Dampak pelaksanaan kegiatan program tersebut telah berhasil menumbuhkan tingkat investasi masyarakat dalam investasi sebesar 20 persen dan peningkatan pendapatan petani. Program inovasi teknologi yang didukung pembangunan investasi infrastruktur memberikan kontribusi pendapatan usahatani lebih besar 58,5 s.d. 77,6 persen dibanding dengan hanya inovasi teknologi (33,7 s.d. 58,5%) dari pendapatan total rumah tangga
Ali dan Permia (2003)	<i>Infrastructure and Poverty Reduction, What is the Connection?</i>	Investasi infrastruktur perdesaan menunjukkan adanya pengaruh terhadap peningkatan produktifitas pertanian dan non pertanian, kesempatan kerja dan pendapatan, serta peningkatan pencapaian gaji yang lebih baik. Hal ini akhirnya mengurangi kemiskinan dan meningkatkan pendapatan rata-rata dan konsumsi
Sutono (1995)	Kemiskinan dan Pembangunan Ekonomi Wilayah. Analisis Sistem Neraca Sosial Ekonomi	Kemiskinan rumahtangga mempunyai hubungan dengan miskinnya wilayah bersangkutan. Sarana dan prasarana yang terbatas menyebabkan rumahtangga yang berada di dalam wilayah ini menjadi terbatas dalam melakukan kegiatan-kegiatan ekonomi. Produksi atau pendapatan yang diperoleh juga menjadi terbatas yang pada gilirannya kemudian menyebabkan rumahtangga menjadi miskin

## BAB III

### KERANGKA KONSEPTUAL DAN HIPOTESIS

#### 3.1. Kerangka Konseptual Penelitian

Kondisi topografi Kabupaten Langkat terbagi menjadi 3 (tiga) bagian, yaitu : 1) Kawasan Dataran Pantai, 2) Kawasan Dataran Rendah dan 3) Kawasan Dataran Tinggi yang memiliki karakteristik berbeda. Sirojuzilam dan Mahalli (2010) menyatakan bahwa tipe perencanaan dan kebijakan regional tidaklah harus sama diantara berbagai wilayah. Tipe perencanaan spasial sangat penting untuk diterapkan mengingat perencanaan dimensi regional sangat memperhatikan potensi dan sumberdaya yang dimiliki dan aspek lokasi dari masing-masing wilayah.

Perpindahan manusia dan barang dari satu tempat ke tempat lain selalu melalui jalur-jalur tertentu. Tempat asal dan tempat tujuan dihubungkan satu sama lain dengan suatu jaringan (*network*) dalam ruang. Jaringan tersebut dapat berupa jaringan jalan, yang merupakan bagian dari sistem transportasi. Transportasi merupakan hal yang penting dalam suatu sistem, karena tanpa transportasi perhubungan antara satu tempat dengan tempat lain tidak terwujud secara baik (Bintarto, 1982).

Menurut Hurst (1974) kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada "jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan kebijakan publik dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas". Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi

maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang. Selanjutnya Hurst (1974) mengemukakan bahwa interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang, barang, maupun jasa. Transportasi merupakan tolok ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah dan sangat penting peranannya dalam menunjang proses perkembangan suatu wilayah. Wilayah dengan kondisi geografis yang beragam memerlukan keterpaduan antar jenis transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Pada dasarnya, sistem transportasi dikembangkan untuk menghubungkan dua lokasi guna lahan yang mungkin berbeda. Transportasi digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sehingga mempunyai nilai ekonomi yang lebih meningkat.

Pembangunan merupakan usaha sadar dan berencana untuk meningkatkan mutu hidup yang dalam pelaksanaannya akan selalu menggunakan dan mengelola sumber daya baik sumber daya manusia maupun sumber daya buatan. Salah satu tujuan pokok dari pembangunan itu adalah pembangunan wilayah-wilayah yang ada didalamnya terutama dalam keserasian perkembangan atau laju pertumbuhan antar wilayah dalam daerah tersebut. Faktor pendorong perkembangan suatu wilayah sangat terkait dengan ketersediaan sarana dan prasarana wilayah khususnya sarana dan fasilitas sosial ekonomi. Sarana dan fasilitas ekonomi sering kali merupakan faktor dominan yang berperan dalam memajukan wilayah.

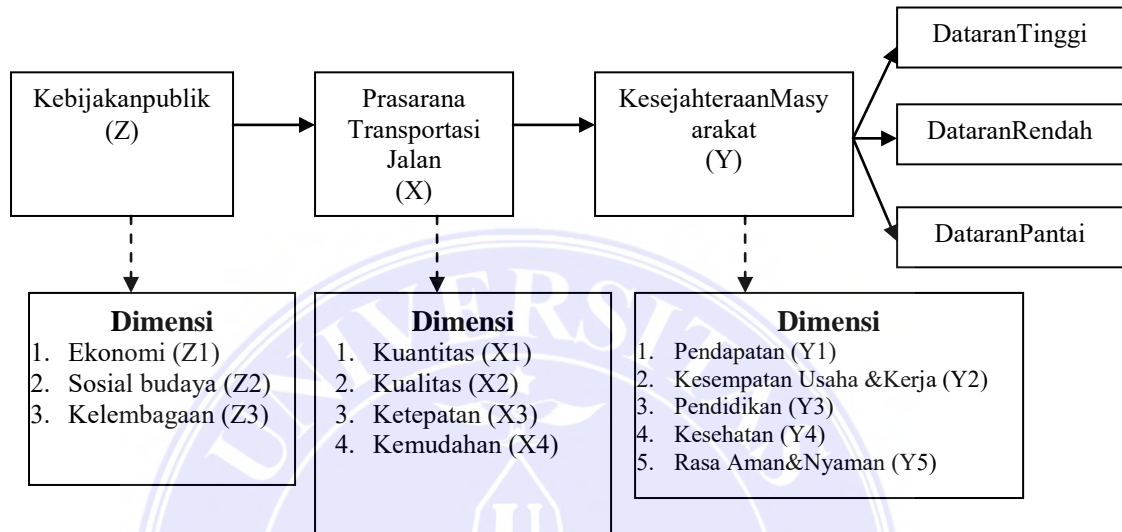
Peran transportasi wilayah yang didukung oleh tersedianya jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi yang cukup berkapasitas memberikan kontribusi positif terhadap pembangunan dan peningkatan berbagai kegiatan sektoral dalam pembangunan daerah. Pembangunan jaringan infrastruktur wilayah harus menunjang dan mendorong pembangunan wilayah,

maka harus direncanakan secara tepat dan menjangkau keseluruhan bagian wilayah. Untuk itu harus diketahui tentang potensi, kondisi dan karakteristik wilayah sebenarnya, yang dilakukan melalui kegiatan identifikasi data penduduk dan berbagai kegiatan sektoral serta distribusinya secara spasial serta data ketataruangan terutama mengenai peruntukan pemanfaatan lahan, yang diperkuat lagi tentang struktur dasar kebijakan publik yang menjelaskan tentang susunan pusat-pusat secara hierarkis yang dihubungkan oleh jaringan infrastruktur transportasi (Adisasmita, 2010).

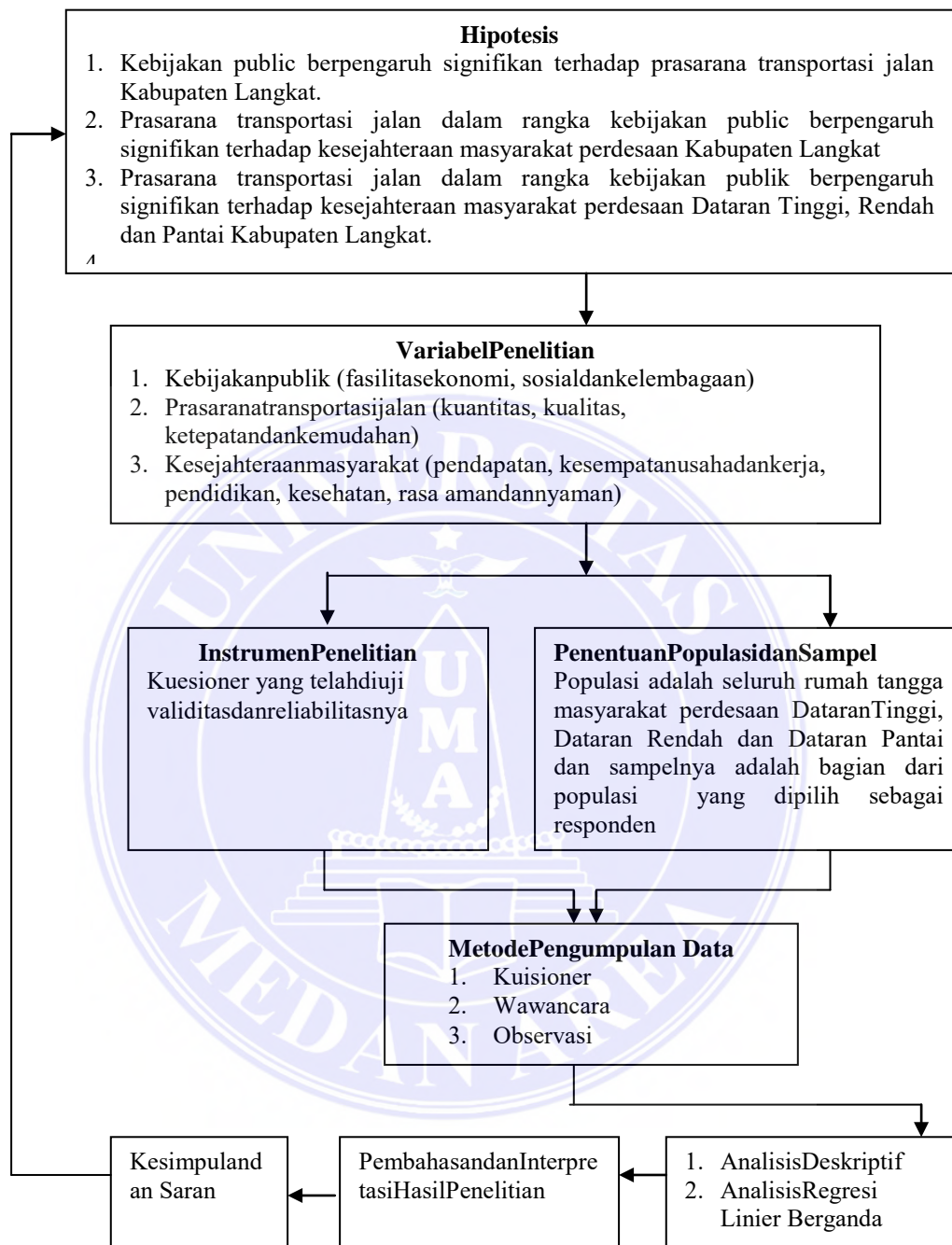
Peningkatan pembangunan prasarana transportasi jalan dan meningkatnya aksesibilitas Kabupaten Langkat akan dapat memperbaiki perekonomian di daerah Kabupaten Langkat. Meningkatnya kegiatan perekonomian, berarti akan meningkatkan kesejahteraan dan dapat mengurangi kemiskinan penduduk Kabupaten Langkat

Pengaruh prasarana transportasi dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan Kabupaten Langkat mengkaji : 1) pengaruh kebijakan publik terhadap prasarana transportasi jalan dan 2) pengaruh prasarana transportasi dalam rangka kebijakan publik terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan di Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat Selanjutnya kerangka berpikir dituangkan dalam bagan kerangka konseptual yang disajikan pada Gambar 3.1.

dan Gambar 3.2.



**Gambar 3.1. Kerangka Konseptual Penelitian**

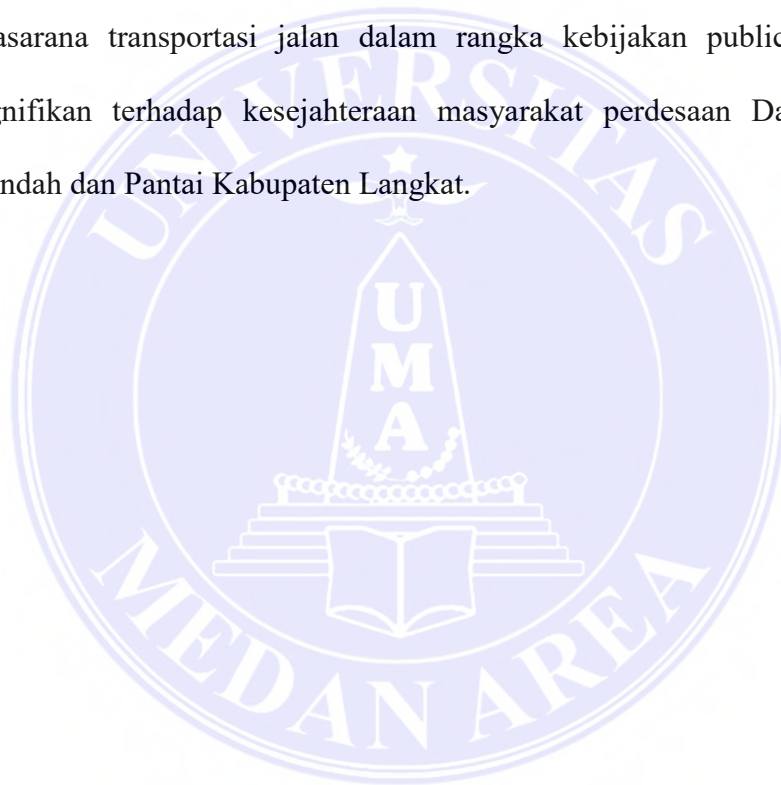


**Gambar 3.2 Alur Pemikiran Penelitian Pengaruh Prasarana Transportasi Jalan dalam Kebijakan public terhadap Kesejahteraan Masyarakat Perdesaan**

### 3.2.Hipotesis Penelitian

Berdasarkan rumusan permasalahan dan tujuan penelitian yang telah dikemukakan sebelumnya serta kerangka konseptual yang dibangun, maka hipotesis penelitian dirumuskan sebagai berikut :

1. Kebijakan public berpengaruh signifikan terhadap prasarana transportasi jalan Kabupaten Langkat.
2. Prasarana transportasi jalan dalam rangka kebijakan public berpengaruh signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat perdesaan Dataran Tinggi, Rendah dan Pantai Kabupaten Langkat.



## **BAB VI**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **6.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisis data seperti diuraikan dalam Bab V, hasil penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Kebijakan publik yang terdiri dari variable independen (fasilitas ekonomi, sosial dan kelembagaan) berpengaruh secara bersamaan dan parsial memiliki dampak yang signifikan sebesar 76,9% terhadap prasarana transportasi jalan.
2. Prasarana transportasi jalan secara bersamaan dan parsial memiliki dampak yang signifikan terhadap kesejahteraan masyarakat pada dataran tinggi, rendah dan pantai. Dimensi variable kuantitas, kualitas, ketepatan dan kemudahan prasarana transportasi jalan berpengaruh positif terhadap kesejahteraan masyarakat pada dataran rendah dan pantai, sedangkan pada dataran tinggi menunjukkan dimensi ketepatan berpengaruh negatif.

#### **6.2. Saran**

1. Pembangunan/pemeliharaan prasarana transportasi jalan harus terus ditingkatkan melalui ketepatan pembangunan/pemeliharaan jalan di Kabupaten Langkat terutama kawasan dataran tinggi.
2. Harus ada kebijakan untuk memberdayakan pengusaha dalam pembangunan prasarana transportasi jalan karena pemerintah telah membatasi belanja publik untuk biaya prasarana transportasi jalan, disebabkan pihak pengusaha sering mengirim dan menerima barang melebihi dari kapasitas jalan.



3. Harus ada kebijakan partisipasi masyarakat dalam pembangunan/pemeliharaan prasarana transportasi jalan, partisipasi masyarakat dapat dilakukan dengan melibatkan masyarakat dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan pembangunan/pemeliharaan prasarana transportasi jalan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Adedayo, A and G.P. Afolayan. (2012). Implication of Community Infrastructure Provision in the Development of Medium-Sized Towns in Kwara State Nigeria. *Ethiopian Journal of Environmental Studies and Management (EJESM)*, Vol. 5 (4) :620-627.
- Adedeji, O.A., E.M. Olafiaji, F.K.Omole, J.A. Olanibi, and Y. Lukman, (2014), An Assessment on the Impact of Road Transport on Rural Development : A Case Study of Obokun Local Government Area of Osun State, Nigeria. *British Journal of Environmental Sciences*, Vol.2(1): 34-48.
- Aderamo, A.J. and S.A. Magaji. (2010). Rural Transportation and the Distribution of Public Facilities in Nigeria: A Case of Edu Local Government Area of Kwara State. *J Hum Ecol*, 29(3): 171-179.
- Adi, P.H. (2004). Dampak Pembangunan Sarana Jalan Raya bagi Peningkatan Mutu Layanan Publik. *Jurnal Akuntansi dan Keuangan Publik*. 5(2); pp. 1-10.
- Adisasmita, H.R. (2005). *Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, H.R. (2010). *Pembangunan Kota Optimum, Efisiensi dan Mandiri*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Adisasmita, S.A. (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Afriza, Z. (2013). Karakteristik Masyarakat Pesisir di Indonesia. (<http://zafiraafrika.blogspot.com/2013/06/karakteristik-masyarakat-pesisir-di.html>).
- Akbar, S.J. (2011). Analisis Transportasi Kota Lhokseumawe. *Teras Jurnal*. 1(1); pp. 11-18.
- Albert, M. and R. Hahnel. (2005). Traditional Welfare Theory.
- Ali, Ifzal and E. M. Pernia. 2003. Infrastructure and Poverty Reduction, What is the Connection? *Asian Development Bank*, Manila, Philippines.
- Aminah, S. (2010). Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan. [Journal.unair.ac.id/filerPDF/TransportasiPublikdanAksesibilitas.pdf](http://journal.unair.ac.id/filerPDF/TransportasiPublikdanAksesibilitas.pdf)

- Amos, T.G., C.A. Paolillo and D.A. Joseph. (1997). Enhancing CFO, GMRA & GPRA Implementation with Activity Based Management. Arlington : *The Government Accountants Journal*. 46(1); pp. 28-35.
- Arikunto, S. (2006). *Prosedur Penelitian*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Balsas, C.J.L. (2003). Sustainable Transportation Planning on College Campuses. *Transport Policy*. 10; pp.35-49.
- Bosede, A., B. Abalaba and D. Afolabi. 2013. Transport Infrastructure Improvement and Economic Growth in Nigeria. *International Journal of Humanities and Social Science Invention*. Vol. 2(8): 26-31.
- Bougheas, Spiros., Panicos O. Demetriades., Theofanis P. Mamuneas. 2000. Infrastructure, Specialization, and Economic Growth. *The Canadian Journal of Economics / Revue canadienne d'Economie*, Vol. 33, No. 2, pp. 506-522, Published by: Blackwell Publishing on behalf of the Canadian Economics Association
- [BPS] Badan Pusat Statistik Kabupaten Deli Serdang. (2010). Rencana Kerja Pemerintah Kabupaten Deli Serdang.
- [BPS] Badan Pusat Statistik Kabupaten Deli Serdang. (2013). Kabupaten Deli Serdang Dalam Angka Tahun 2012.
- [BPS] Badan Pusat Statistik Kabupaten Deli Serdang. (2014). Indikator Kesejahteraan Rakyat Kabupaten Deli Serdang Tahun 2013.
- Bintarto. (1982). *Interaksi Desa Kota*. Yogyakarta : Pustaka Pelajar.
- Budiharsono, S. (2005). *Teknik Analisis Pembangunan Wilayah Pesisir dan Lautan*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Cahyat, A., C. Gonnerdan M. Hau. 2007. Mengkaji Kemiskinan dan Kesejahteraan Rumah Tangga. Sebuah Panduan dengan Contoh dari Kutai Barat, Indonesia. *Center for International Forestry Research*, Bogor.
- Cavari, R.K., T.A. Arentz dan H.J.P. Timmermans. (2011). Sustainable City-Plan Based on Planning Algorithm, Planners' Heuristics and Transportation Aspects. *Procedia : Social and Behavioral Sciences*. 20; pp.131–139.
- Doli, O. (2013). Tingkat Kesejahteraan Masyarakat. <http://tipsdancarabaru.blogspot.com/2013/05/tingkat-kesejahteraan-masyarakat.html>
- Dunn, W. N. (2000). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.

- Erlina. (2008). *Metodologi Penelitian Bisnis : Untuk Akuntansi dan Manajemen*. Edisi Kedua. Cetakan 1. Medan : USU Press.
- Ernawi, I. S. (2007). Peran Penataan Ruang dalam Dimensi Nasional dan Wilayah Perkotaan di Indonesia dalam Pemilikan Kebijakan Investasi Bidang Jalan. *Makalah dalam Konferensi Nasional Teknik Jalan ke-8*. Jakarta : HPJI.
- Farahani, R.Z., E. Miandoabchi., W.Y. Szeto dan H. Rashidi. (2013). A Review of Urban Transportation Network Design Problems. *European Journal of Operational Research*. 1; pp.1-22.
- Ghozali, I. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Semarang : Universitas Diponegoro.
- Glasson, J. (1999). *An Introduction to Regional Planning Concepts, Theory and Practice*. Melbourne : Hutchinson.
- Haris, A. (2005). Pengaruh Penataan Tanah terhadap Keberhasilan Pembangunan Infrastruktur dan Ekonomi. [http://www.bappenas.go.id/files/3013/5228/3483/05abdul\\_20091014131228\\_2260\\_0.pdf](http://www.bappenas.go.id/files/3013/5228/3483/05abdul_20091014131228_2260_0.pdf)
- Hariyanto dan Tukidi. (2007). Konsep Pengembangan Wilayah dan Penataan Ruang Indonesia di Era Otonomi Daerah. *Jurnal Geografi*. 4(1); pp 1-10.
- Hatry, H. P. (1999). *Performance Measurement : Getting Result*. Washington D.C : The Urban Institute Press.
- Hurst, E. (1974). *Transportation Geography : Comments and Readings*. New York: McGraw-Hill Inc.
- Ikbal, M. (2011). Transparansi Good Governance. <http://musliminikbal.blogspot.com/2011/01/transparansi-good-governance.html>
- Ivanova, E. and J. Masar. (2013). Importance of Road Infrastructure in the Economic Development and Competitiveness. *Economics and Management*, Vol. 18(2) : 263-274.
- Jayadinata, T. J. (1999). *Tata Guna Tanah Dalam Perencanaan Pedesaan, Perkotaan dan Wilayah*. Bandung : Penerbit ITB.
- Justman, Moshe. 1995. Infrastructure, Growth and the Two Dimensions of Industrial Policy, *The Review of Economic Studies*, Vol. 62, No. 1, pp. 131-157, Published by: The Review of Economic Studies Ltd

Kamus Bahasa Inggris *Oxford* versi CD LV.02

- Kayode, O., A.B. Onakoya and F. Abiodun. (2013). An Empirical Analysis of Transport Infrastructure Investment and Economic Growth in Nigeria. *Social Sciences*, Vol.2(6): 179-188.
- Kuncoro, M. (2003). *Metode Riset untuk Bisnis & Ekonomi*. Jakarta: Erlangga.
- Labombang, M. (2011). Dampak Pembangunan Infrastruktur Perdesaan pada Program PNPM Mandiri Perdesaan di Kabupaten Toli-Toli. Palu :*MEKTEK*.13(1); pp. 53-59.
- Mahalli, K. (2005). Analisis Kebijakan Fiskal Kota Medan di Era Otonomi Daerah. *Wahana Hijau : Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Sekolah Pascasarjana. Medan : Universitas Sumatera Utara. 1(1); pp.15-20.
- McCrandell, J. and P. E. Roy. (1998). Public Needs, Public Purse. *CAMagazine*.131(10); pp.37 – 40.
- Miraza, B. H. (2005a). *Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Bandung : Ikatan Sarjana Ekonomi Indonesia Cabang Bandung-Koordinator Jawa Barat.
- Masjkuri, S.U. (2007). Perbaikan Kampung Komprehensif dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial serta Kemandirian Masyarakat Miskin Kampung Kumuh di Kota Surabaya. *Disertasi*. Program Pascasarjana, Universitas Airlangga, Surabaya.
- Miraza, B.H. (2005b). Peran Kebijakan Publik Dalam Perencanaan Wilayah. *Wahana Hijau: Jurnal Perencanaan dan Pengembangan Wilayah*. Sekolah Pascasarjana. Medan : Universitas Sumatera Utara. 1(2); pp. 45-49.
- Miraza, B.H. (2010). Fungsi Transportasi dalam Pengembangan Wilayah. Dalam Miraza B.H. *Khasanah Ruang dalam Kebijakan Publik*. Medan : USU Press.
- Morlok, E.K. (1988). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Sarana Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Mukti, F.K. (2013). Hubungan Antara Hukum, Ekonomi, Dan Kesejahteraan Masyarakat. <http://fitriakartikalupit.blogspot.com/2013/05/hubungan-antarahukum-ekonomi-dan.html>
- Mulyanto. H.R. (2008). *Prinsip-Prinsip Pengembangan Wilayah*. Yogyakarta : Graha Ilmu.

- Mwita, J. I. (2000). Performance Management Model. A Systems-Based Approach to Public Service Quality. *The International Journal of Public Sector Management*. 13 (1); pp. 19-37.
- NachrowidanSuhandojo. (2001). AnalisisSumberDayaManusia, Otonomi Daerah, danPengembangan Wilayah. dalam*TigaPilarPengembangan Wilayah : SumberDayaAlam, SumberDayaManusia, danTeknologi*. PusatPengkajianKebijakanTeknologiPengembangan Wilayah. Jakarta : BPPT.
- Nasution, A. (2011). *Pertahanan Negara di Wilayah Pesisir. PerspektifPengembangan Wilayah*. Jakarta :Pernada Media Group.
- Nugraha, A.R. (2013). Pengaruh Implementasi Kebijakan Tentang Jalan TerhadapManajemen Proyek Konstruksi Jalan dalam Meningkatkan Kualitas Jalan Mantap dan Kelancaran Transportasi. *Jurnal Ilmu Sosial Insan Akademika Publications*. 1(1); pp. 18-25.
- Nugroho, U. (2009). *Outer Ring Road* sebagai Alternatif Solusi Permasalahan Transportasi Kota Semarang. *Riptek*. 3(1); pp. 35-43.
- Okoko, E. (2011). Rural Transportation and Rural Development : The Instance of Akwapin South District in Ghana. *International Journal of Economic Development Research and Investment*, Vol 2(3):10-26.
- Oktaviana, M.G., H. Sulistio dan A. Wicaksono. (2011). Strategi Pengembangan Transportasi Antar Wilayah di Provinsi Papua Barat. Malang :*Jurnal Rekayasa Sipil*. 5(3); 180-190.
- Olvera, L.D., D. Plat dan P. Pochet. (2003). Transportation Condition and Access to Service in a Context of Urban Sprawl and Deregulation. The Case of Dar es Salaam. *Transport Policy*. 10; 287-298.
- Onikosi-Alliyu, S.O. (2012). Transport Infrastructure and Economic Growth in Negeria :Casualty Analysis. *Journal of Business and Organizational Development*, Vol. 4: 60-66.
- Pereira, A.M. and J.M. Andraz. (2012). On The Economic Effects of Investment in Rairoad Infrastructures in Portugal. *Journal of Economic Development*, Vol. 37(2): 79-107.
- Perencanaan Kota Indonesia. (2012). BeberapaKonseptentangKesejahteraan. <http://perencanaankota.blogspot.com/2012/01/beberapa-konsep-tentang-kesejahteraan.html>

Pindur, W. and G.M. Yacus. (2000). *Achieving Governmental Mission With Innovative Practices and Technology : Innovation in the Strategic Management of Regional Transportation Improvement*. Handbook Of Strategic Management. New York :Marcel and Drekker Inc.

Poister, Theodore H dan Richard H. Harris. 2002. *Buiding Quality Improvement Over The Long Run. Public Performance and Management Review*. 24(2); pp. 161-176.

Peraturan Daerah Kabupaten Langkat No. 1 Tahun 2016 tentang Rencana Pembanguna Jangka Menengah Daerah Kabupaten Langkat Tahun 2014-2019.

Langkat Dalam Angka (Langkat Regency In Figures) Tahun 2014. Sumber Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat Tahun 2014.

Langkat Dalam Angka (Langkat Regency In Figures) Tahun 2015. Sumber Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat Tahun 2015.

Langkat Dalam Angka (Langkat Regency In Figures) Tahun 2016. Sumber Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat Tahun 2016.

Langkat Dalam Angka (Langkat Regency In Figures) Tahun 2017. Sumber Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat Tahun 2017.

Langkat Dalam Angka (Langkat Regency In Figures) Tahun 2018. Sumber Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Langkat Tahun 2018.

## Lampiran 1. Kuisisioner Penelitian

### PENGARUH KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI TERHADAP KESEJAHTERAAN MASYARAKAT PERDESAAN KABUPATEN LANGKAT

#### **Bagian Pertama**

Petunjuk Pengisian Kuesioner

Bapak/ Ibu/ Saudara/ (i) yang terhormat. Sebelum memulai memberikan tanggapan terhadap beberapa daftar pertanyaan/ pernyataan di bawah ini, diharapkan dapat memahami petunjuk pengisian ini terlebih dahulu;

1. Perhatikan terlebih dahulu maksud pertanyaan/ pernyataan yang tertera pada kuesioner sebelum anda memilih jawaban setuju pendapat yang ingin diberikan.
2. Pilihan jawaban terdiri dari 5 poin alternatif. Oleh karena demikian setiap pertanyaan/ pernyataan hanya diperbolehkan mengisinya dengan satu jawaban saja.
3. Untuk bagian identitas pengisi kuesioner, harap berikan data identitas yang sebenarnya.
4. Berilah tanda (√) pada kolom jawaban yang telah disediakan.
5. Jika terdapat kekeliruan dan jawaban ingin dipersetujui silahkan memberikan tanda (≠) pada jawaban yang sebelumnya telah dipilih.
6. Jika ada pertanyaan/ pernyataan yang kurang dipahami, silahkan mengajukan penjelasan kepada enumerator yang ada pada saat pengisian kuesioner.

#### **Bagian Kedua**

##### **I. Identitas Responden**

Desa : .....

Kecamatan : .....

No	Nama	Umur	J.Kelamin	Pendidikan	Pekerjaan Utama	Pekerjaan Sampingan	Jumlah tanggung
1							
2							
3							
4							



## Bagian Kedua

### Angket Variabel Penelitian

Mohon diisi kotak jawaban yang tersedia dengan tanda (X) sesuai dengan pemahaman Bapak/Ibu mengenai hal-hal yang ditanyakan dengan alternatif jawaban:

- a. Sangat Tidak setuju = Sampai dengan 20%
- b. Tidak Setuju = Sampai dengan 40%
- c. Cukup setuju = Sampai dengan 60%
- d. Setuju = Sampai dengan 80%
- e. Sangat setuju = Sampai dengan 100%

No	Instrumen Pertanyaan	Jawaban
<b>Pembangunan Jalan dan Jembatan</b>		
<b>X1</b>	<b>Kuantitas</b>	
	Jumlah ruas jalan dalam beraktifitas	
1	Jumlah ruas jalandesa yang beraspal di wilayah desa tempat tinggal	a. Sangat setuju (jika 81-100%) b. Setuju (jika 61-80%) c. Cukup setuju (jika 41-60%) d. Tidak setuju (jika 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika 0-20%)
2	Jumlah ruas jalanutama/kabupatenyang beraspal dalam melakukan aktifitas ekonomi, pendidikan dan kesehatan masyarakat	a. Sangat setuju (jika 81-100%) b. Setuju (jika 61-80%) c. Cukup setuju (jika 41-60%) d. Tidak setuju (jika 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika 0-20%)
	Panjang ruas jalan dalam beraktifitas	
3	Panjang ruas jalan yang beraspal di wilayah desa tempat tinggal	a. Sangat setuju (jika 81-100%) b. Setuju (jika 61-80%) c. Cukup setuju (jika 41-60%) d. Tidak setuju (jika 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika 0-20%)
4	Panjang ruas jalanutama/kabupaten yangberaspaldalam melakukan aktifitas ekonomi, pendidikan dan kesehatan masyarakat	a. Sangat setuju (jika 81-100%) b. Setuju (jika 61-80%) c. Cukup setuju (jika 41-60%) d. Tidak setuju (jika 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika 0-20%)

<b>X2</b>	<b>Kualitas</b>	
	Jenis permukaan	
1	Jenis permukaan jalan desa di wilayah permukiman Bapak/Ibu	a. Sangat setuju (keseluruhan aspal ter) b. Setuju (aspal semen) c. Cukup setuju (kerikil) d. Tidak setuju (bebatuan) e. Sangat tidak setuju (Tanah)
2	Jenis permukaan jalan utama/kabupaten dalam melakukan aktifitas	a. Sangat setuju (keseluruhan aspal ter) b. Setuju (aspal semen) c. Cukup setuju (kerikil) d. Tidak setuju (bebatuan) e. Sangat tidak setuju (tanah)
	Kondisi ruas jalan	
3	Kondisi jalan desa yang ada di wilayah tempat tinggal	a. Sangat baik (keseluruhan aspal ter) b. Baik (hanya sampai sekitar 80%) c. Sedang (hanya sampai sekitar 60%) d. Rusak (hanya sampai sekitar 40%) e. Rusak berat (hanya sampai sekitar 20%)
4	Kondisi jalan utama/kabupaten yang ada di wilayah tempat tinggal	a. Sangat baik (keseluruhan aspal ter) b. Baik (hanya sampai sekitar 80%) c. Sedang (hanya sampai sekitar 60%) d. Rusak (hanya sampai sekitar 40%) e. Rusak berat (hanya sampai sekitar 20%)
<b>X3</b>	<b>Ketepatan</b>	
	Tepat Waktu	
1	Waktu dimulainya pelaksanaan pemeliharaan/perbaikan jalan yang dilakukan pemerintah jika melihat kondisi jalan rusak	a. Sangat tidak setuju (> 4 minggu) b. Tidak Setuju (4 minggu) c. Cukup setuju (3 minggu) d. Setuju (2 minggu) e. Sangat setuju (1 minggu)
2	Penyelesaian pelaksanaan pemeliharaan/perbaikan jalan berdasarkan program pemerintah	a. Sangat tidak setuju (terlambat > 2 hari) b. Tidak setuju (terlambat 2 hari) c. Cukup setuju (terlambat 1 hari) d. Setuju (selesai sesuai waktu) e. Sangat setuju (selesai sebelum waktu)
	Tepat Mutu	
3	Menurut persepsi Bapak/Ibu kesesuaian mutu aspal pembangunan/pemeliharaan jalan telah sesuai dengan program pemerintah	a. Sangat tidak setuju b. Setuju c. Cukup setuju d. Setuju e. Sangat setuju
4	Menurut persepsi Bapak/Ibu mutu aspal	a. Sangat setuju

	pembangunan/pemeliharaan jalan dapat memberikan kenyamanan bagi pengguna jalan dalam beraktifitas	b. Setuju c. Cukup setuju d. Tidak Setuju e. Sangat tidak setuju
<b>X4</b>	<b>Kemudahan</b>	
	Waktu tempuh dalam melakukan aktifitas	
1	Pembangunan/pemeliharaan jalan dapat mengurangi waktu yang dibutuhkan menuju tempat pekerjaan/usaha dari tempat tinggal Bapak/Ibu	a. Sangat setuju (0-10 menit) b. Setuju (11-20 menit) c. Cukup setuju (21-30 menit) d. Tidak setuju (31 – 40 menit) e. Sangat tidak setuju (> 40 menit)
2	Pembangunan/pemeliharaan jalan dapat mengurangi waktu yang dibutuhkan menuju tempat sarana perekonomian/pendidikan dan kesehatan dari tempat tinggal Bapak/Ibu	a. Sangat setuju (0-10 menit) b. Setuju (11-20 menit) c. Cukup setuju (21-30 menit) d. Tidak setuju (31-40 menit) e. Sangat tidak setuju (> 40 menit)
	Jarak tempuh dalam melakukan aktifitas	
3	Pembangunan/pemeliharaan jalan dapat mengurangi jarak dalam menuju tempat pekerjaan/usaha dari tempat tinggal Bapak/Ibu	a. Sangat setuju ( 0-1 km) b. Setuju ( 1,1 - 2 km) c. Cukup ( 2,1 - 3 km) d. Tidak setuju (3,1 - 4 km) e. Sangat tidak setuju (> 4 km)
4	Pembangunan/pemeliharaan jalan dapat mengurangi jarak menuju tempat sarana perekonomian/pendidikan dan kesehatan dari tempat tinggal Bapak/Ibu	a. Sangat setuju ( 0 – 1 km) b. Setuju ( 1,1 – 2 km) c. Cukup (2,1 – 3 km) d. Tidak setuju (3,1 – 4 km) e. Sangat tidak setuju (> 4 km)
	Aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan prasarana jalan	
5	Menurut persepsi Bapak/Ibu kelancaran distribusi barang dan jasa penting bagi masyarakat	a. Sangat setuju b. Setuju c. Cukup setuju d. Tidak setuju e. Sangat tidak setuju
6	Menurut persepsi Bapak/Ibu terbangunnya sistem jaringan transportasi perdesaan di wilayah terpencil yang dapat menjangkau seluruh lapisan masyarakat	a. Sangat setuju b. Setuju c. Cukup setuju d. Tidak setuju e. Sangat tidak setuju
7	Menurut persepsi Bapak/Ibu peningkatan pelayanan perintis untuk wilayah tertinggal, terpencil dan pelayanan transportasi bagi masyarakat berpendapatan rendah	a. Sangat setuju b. Setuju c. Cukup setuju d. Tidak setuju e. Sangat tidak setuju
8	Menurut persepsi Bapak/Ibu	a. Sangat setuju

	peningkatan keterjangkauan terhadap jasa transportasi bagi golongan masyarakat yang memiliki keterbatasan fisik, berpendapatan rendah, dan lanjut usia.	b. Setuju c. Cukup setuju d. Tidak setuju Sangat tidak setuju
<b>Kebijakan publik</b>		
<b>Z1</b>	<b>Aspek Ekonomi</b>	
1	Menurut persepsi Bapak/Ibu jumlah unit perdagangan di wilayah desa penelitian telah cukup dalam memenuhi kebutuhan masyarakat	a. Sangat setuju (jika ada 81-100%) b. Setuju (jika ada 51-80%) c. Cukup setuju (jika ada 41-60%) d. Tidak setuju (jika ada 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
2	Menurut persepsi Bapak/Ibu jenis unit perdagangan di wilayah desa penelitian seperti pasar tradisional, tempat pemasaran hasil pertanian/ikan dan mini market/pasar modern telah cukup dalam memenuhi kebutuhan masyarakat	a. Sangat setuju (jika ada 81-100%) b. Setuju (jika ada 51-80%) c. Cukup setuju (jika ada 41-60%) d. Tidak setuju (jika ada 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
3	Menurut persepsi Bapak/Ibu kondisi unit perdagangan di wilayah desa penelitian seperti pasar tradisional, tempat pemasaran hasil pertanian/ikan dan mini market/pasar modern telah memenuhi kebutuhan masyarakat	a. Sangat setuju (jika kondisi 81-100%) b. Setuju (jika kondisi 51-80%) c. Cukup setuju (jika kondisi 41-60%) d. Tidak setuju (jika kondisi 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika kondisi 0-20%)
4	Menurut persepsi Bapak/Ibu kenyamanan dan keamanan lokasi perdagangan di wilayah desa penelitian seperti pasar tradisional, tempat pemasaran hasil pertanian/ikan dan mini market/ pasar modern telah memenuhi harapan masyarakat	a. Sangat setuju (jika harapan 81-100%) b. Setuju (jika harapan 51-80%) c. Cukup setuju (jika harapan 41-60%) d. Tidak setuju (jika harapan 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika harapan 0-20%)
<b>Z2</b>	<b>Aspek Sosial budaya</b>	
	<b>Kondisi Pendidikan</b>	
1	Menurut persepsi Bapak/Ibu jumlah sarana pendidikan di wilayah desa penelitian telah memenuhi kebutuhan masyarakat	a. Sangat setuju (jika ada 81-100%) b. Setuju (jika ada 51-80%) c. Cukup setuju (jika ada 41-60%) d. Tidak setuju (jika ada 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
2	Menurut persepsi Bapak/Ibu kondisi gedung sarana pendidikan yang ada di wilayah desa penelitian sesuai dengan harapan masyarakat	a. Sangat setuju (jika kondisi 81-100%) b. Setuju (jika kondisi 51-80%) c. Cukup setuju (jika kondisi 41-60%) d. Tidak setuju (jika kondisi 21-40%) e. Sangat tidak setuju (jika kondisi 0-20%)
3	Menurut persepsi Bapak/Ibu ketersediaan alat-alat belajar mengajar	a. Sangat setuju (jika ada 81-100%) b. Setuju (jika ada 51-80%)

	yang ada di wilayah desa telah sesuai dengan kebutuhan masyarakat	c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
4	Menurut persepsi Bapak/Ibu kelengkapan perpustakaan yang ada di wilayah desa sesuai dengan kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
5	Menurut persepsi Bapak/Ibu Jumlah tenaga pengajar yang ada di wilayah desa telah memenuhi kebutuhan jumlah sekolah dan jumlah murid	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
<b>Kondisi Kesehatan</b>		
6	Menurut persepsi Bapak/Ibu jumlah sarana kesehatan seperti rumah sakit, puskesmas, balai pengobatan dan apotek di wilayah desa penelitian telah memenuhi kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
7	Menurut persepsi Bapak/Ibu kondisi gedung sarana kesehatan yang ada di wilayah desa penelitian sesuai dengan harapan masyarakat	a.Sangat setuju (jika kondisi 81-100%) b.Setuju (jika kondisi 51-80%) c.Cukup setuju (jika kondisi 41-60%) d.Tidak setuju (jika kondisi 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika kondisi 0-20%)
8	Menurut persepsi Bapak/Ibu ketersediaan alat-alat medis yang ada di wilayah desa telah sesuai dengan kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
9	Menurut persepsi Bapak/Ibu kelengkapan obat-obatan yang ada di wilayah desa telah sesuai dengan kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
10	Menurut persepsi Bapak/Ibu jumlah tenaga paramedis yang ada di wilayah desa telah memenuhi kebutuhan jumlah sarana kesehatan dan jumlah pasien	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
<b>Z3</b>	<b>Aspek Kelembagaan</b>	
1	Menurut persepsi Bapak/Ibu jenis lembaga yang ada desa penelitian telah memenuhi untuk kepentingan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)

2	Menurut persepsi Bapak/Ibu Jumlah lembaga yang ada di desa penelitian telah memenuhi untuk kepentingan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
3	Menurut persepsi Bapak/Ibu ketersediaan barang-barang di desa telah sesuai dalam mendukung kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
4	Menurut persepsi Bapak/Ibu ketersediaan keuangan, KUD dan Non KUD yang ada di desa telah sesuai dalam mendukung kebutuhan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
5	Menurut persepsi Bapak/Ibu keberadaan kelompok tani/nelayan yang ada di wilayah desa telah sesuai dalam mengakomodir kepentingan masyarakat	a.Sangat setuju (jika ada 81-100%) b.Setuju (jika ada 51-80%) c.Cukup setuju (jika ada 41-60%) d.Tidak setuju (jika ada 21-40%) e.Sangat tidak setuju (jika ada 0-20%)
<b>Kesejahteraan Masyarakat</b>		
<b>Y1</b>	<b>Pendapatan</b>	
1	Rata-rata pendapatan keluarga per bulan dari pekerjaan tetap (pekerjaan utama)	a. > Rp 3.000.000 b. Rp 2.501.000 – Rp. 3.000.000 c. Rp 2.001.000 – Rp. 2.500.000 d. Rp 1.501.000 – Rp. 2.000.000 e. Rp 1.000.000 – Rp. 1.500.000
2	Rata-rata pendapatan keluarga dari usaha/pekerjaan sampingan	a. > Rp 1.000.000 b. Rp 751.000 – Rp. 1.000.000 c. Rp 501.000 – Rp. 750.000 d. Rp 251.000 – Rp. 500.000 e. Rp 0 – Rp. 250.000
3	Jumlah orang yang bekerja dalam 1 rumah tangga/keluarga	a. > 4 orang b. 4 orang c. 3 orang d. 2 orang e. 1 orang
<b>Y2</b>	<b>Kesempatan Usaha dan Kerja</b>	
1	Kepemilikan lahan dalam berusaha	a. Sangat setuju (memiliki > 0,5 Ha) b. Setuju (memiliki 0,26- 0,5 Ha) c. Cukup setuju (memiliki 0 – 0,25 Ha) d. Tidak setuju (sewa lahan mengelola sendiri) e. Sangat tidak setuju (bagi hasil dengan punya lahan)
2	Sektor-sektor yang memiliki peluang	a. Sangat setuju (ada > 3)

	bekerja di wilayah tempat tinggal Bapak/Ibu 1. Sektor pertanian 2. Sektor perdagangan 3. Sektor industri 4. Sektor perdagangan 5. Sektor jasa 6. Sektor bangunan	b. Setuju (ada 3) c. Cukup setuju (ada 2) d. Tidak setuju (ada 1) e. Sangat tidak setuju (tidak ada)
3	Lama kerja per hari yang Bapak/Ibu lakukan	a. Sangat setuju (> 8 jam) b. Setuju (7-8 jam) c. Cukup setuju (5-6 jam) d. Tidak setuju (3-4 jam) e. Sangat tidak setuju (1-2 jam)
<b>Y3</b>	<b>Pendidikan</b>	
1	Tingkat pendidikan kepala keluarga	a. Tamat S1 b. Tamat D1-D3 c. Tamat SMA d. Tidak SMP e. Tamat SD
2	Tingkat pendidikan isteri	a. Tamat S1 b. Tamat D1-D3 c. Tamat SMA d. Tidak SMP e. Tamat SD
3	Tingkat partisipasi anak sekolah	a. Memiliki anak sekolah > 3 b. Memiliki anak sekolah 3 c. Memiliki anak sekolah 2 d. Memiliki anak sekolah 1 e. Memiliki anak tetapi tidak sekolah
<b>Y4</b>	<b>Kesehatan</b>	
1	Rata-rata pengeluaran biaya perobatan keluarga dalam 1 bulan	a. Rp 0 – Rp 25.000 b. Rp 26.000 – Rp. 50.000 c. Rp. 51.000 – Rp 75.000 d. Rp. 76.000 – Rp. 100.000 e. > Rp. 100.000
2	Keadaan kesehatan keluarga secara fisik (frekuensi jatuh sakit dalam 1 bulan)	a. Tida ada b. 1 x c. 2 x d. 3 x e. > 3 x
3	Pola hidup sehat harus memiliki kriteria : 1. kebugaran fisik dalam berolahraga 2. pola makan seimbang 3. diet seimbang 4. kebiasaan tidur yang baik	a. Sangat setuju (jika memiliki > 3 kriteria dari pola hidup sehat) b. Setuju (jika memiliki 3 kriteria dari pola hidup sehat) c. Cukup setuju (jika memiliki 2 kriteria dari pola hidup sehat)

	5.membatasi diri dari kelebihan konsumsi produk alkohol dan tembakau	d. Tidak setuju(jika memiliki 1 kriteria dari pola hidup sehat) e. Sangat tidak setuju (jika tidak memiliki kriteria dari pola hidup sehat)
4	Fasilitas umum kesehatan 1. Ada pelayanan yang baik 2. Ada polindes 3. Ada poskesdes 4. Ada posyandu 5. Ada puskesmas keliling 6. Ada puskesmas 7. Ada RSUD 8. Ada tenaga medis dan perawat	a. Sangat setuju (jika memiliki > 4 dari fasilitas umum kesehatan) b. Setuju (jika hanya ada 4) c. Cukup setuju (jika hanya ada 3) d. Tidak setuju (jika hanya ada 2) e. Sangat tidak setuju (jika hanya ada 1)
<b>Y5</b>	<b>Rasa Aman dan Nyaman</b>	
1	Rata-rata tingkat kejahatan yang terjadi di wilayah Bapak/Ibu dalam 1 bulan	a. Tidak ada b. 1 x c. 2 x d. 3 x e. > 3 x
2	Rata-rata tingkat kecelakaan yang terjadi di wilayah Bapak/Ibu dalam 1 bulan	a. Tidak ada b. 1 x c. 2 x d. 3 x e. > 3 x
3	Polusi yang ada di wilayah Bapak/ibu 1. Polusi pabrik 2. Polusi udara kendaraan 3. Polusi perairan 4. Polusi peternakan	a. Tidak ada b. Ada 1 polusi c. Ada 2 polusi d. Ada 3 polusi e. > 3 polusi
4	Ruang terbuka hijau (RTH) yang ada di wilayah Bapak/ibu 1. Taman di sarana pendidikan 2. Taman di sarana kesehatan 3. Taman di perkantoran 4. Taman di ruang publik jalan	a. Terdapat > 3 RTH b. Terdapat 3 RTH c. Terdapat 2 RTH d. Terdapat 1 RTH e. Tidak terdapat RTH