PENINGKATAN AKSES JALAN UNTUK MENUNJANG DISTRIBUSI HASIL PRODUKSI KOTA TERPADU MANDIRI (KTM) AIR TERANG KABUPATEN BUOL

Windra Priatna Humang¹, Amrin²

¹Dosen Program Studi Teknik Sipil Universitas Andi Djemma Palopo

²Pegawai Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Buol Sulawesi Tengah

¹windrahumang@gmail.com

Abstrak

Penelitian ini bertujuan (1) menjelaskan potensi kawasan Kota Terpadu Mandiri Air Terang terhadap permintaan pergerakan transportasi, (2) merumuskan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang. Penelitian yang digunakan adalah studi kasus dengan pendekatan metode penelitian deskriptif kualitatif dan kuantitatif, untuk melihat secara umum wilayah studi dan bertujuan menggambarkan secara sistematis, cermat dan akurat dalam menganalisis potensi sumber daya alam wilayah, mengidentifikasi kondisi jaringan jalan serta penyediaan prasarana jalan sebagai faktor penting yang akan berpengaruh pada tingkat pencapaian fungsi Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang Kabupaten Buol. Data dianalisis dengan menggunakan metode analisis LQ, Skalogram dan SWOT. Hasil analisa dan pembahasan menunjukkan bahwa prasarana transportasi di Kabupaten Buol belum terpadu, efektif dan efisien dalam menunjang pengembangan wilayah transmigrasi yang diprogramkan oleh kementerian transmigrasi dan pedesaan melalui program pengembangan Kota Terpadu Mandiri. Jaringan jalan arteri dan kolektor sebagai prasarana transportasi yang menghubungkan antar wilayah kecamatan belum berfungsi dengan baik dalam mendistribusi hasil produksi ke pusat distribusi dimana kondisi jalan sebagian besar mengalami rusak berat sehingga perlu penanganan yang serius oleh pemerintah daerah Kabupaten Buol. Strategi pengembangan jaringan jalan yang perlu diprioritaskan adalah pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuju kawasan-kawasan potensial untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah, serta peningkatan sarana transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk sehingga potensi sumberdaya alam dapat dimanfaatkan guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat transmigrasi yang ada di Kabupaten Buol.

Kata kunci : CTAM, Aspal, Prosedur Marshall.

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai peranan yang sangat penting dalam pengembangan suatu wilayah, yaitu memudahkan interaksi antar wilayah. Kemudahan berinteraksi antar wilayah akan membawa manfaat ekonomi dan sosial. Jaringan jalan/transportasi yang baik akan merangsang bangkitnya pergerakan penduduk untuk melakukan kegiatan sosial ekonomi. Hal tersebut menunjukkan bahwa pembangunan jaringan jalan/transportasi mempunyai hubungan timbal balik dengan perekonomian suatu daerah untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan kawasan perkotaan dan pedesaan. Transportasi yang diartikan sebagai kegiatan yang melakukan pengangkutan atau pemindahan muatan (yang terdiri dari barang dan manusia) dari suatu tempat ketempat lain, dari tempat asal (*origin*) ke tempat tujuan (*destination*). Perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan di sebut *Origin Destination Travel (OD Travel)*.

Berdasarkan Master Plan Kota Terpadu Mandiri Kabupaten Buol (2006) bahwa letak Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang merupakan kawasan transmigrasi yang meliputi empat wilayah kecamatan yaitu Kecamatan Bokat, Kecamatan Bukal, Kecamatan Momunu dan Kecamatan Tiloan. Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang adalah wilayah transmigrasi yang pengembangannya dirancang menjadi pusat pertumbuhan melalui pengelolaan sumber daya alam

berkelanjutan yang mempunyai fungsi sebagai pusat kegiatan pertanian berupa pengolahan barang pertanian jadi dan setengah jadi serta kegiatan agribisnis, pusat pelayanan agroindustri khusus (special agroindustry services) serta pendidikan, pelatihan di sektor Pertanian, Industri dan Jasa.

Potensi pengembangan sumber daya alam di wilayah KTM Air Terang di Kabupaten Buol sangat besar, terutama pada beberapa jenis tanaman pertanian maupun tanaman perkebunan. Sejalan dengan pengembangan wilayah kawasan KTM Air Terang di Kabupaten Buol, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah KTM Air Terang. Pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Buol khususnya dikawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Air Terang diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas pergerakan yang berorientasi pada distribusi hasil-hasil pertanian yang ada serta bertujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat pada sektor pertanian dan perkebunan.

Dalam rangka mendukung program pengembangan wilayah transmigrasi melalui sistem pengembangan wilayah Kota Terpadu Mandiri (KTM) yang dicanangkan oleh Departemen Transmigrasi yang diharapkan mampu memacu pertumbuhan ekonomi wilayah maka dibutuhkan jaringan jalan yang memadai olehnya itu diperlukan langkah guna memaksimalkan kinerja jaringan jalan yang ada dalam mendukung pergerakan distribusi barang dan jasa yang lebih efektif, efisien dan terpadu. Apabila dilihat dalam konstelasi pembangunan dan pengembangan wilayah Sulawesi Tengah, maka Kabupaten Buol diklasifikasikan sebagai kota hirarki/orde III dengan fungsi pelayanan pusat kegiatan wilayah untuk tingkat kabupaten. Dengan kedudukan yang demikian ini secara langsung kecamatan-kecamatan yang termasuk wilayah kota terpadu mandiri (KTM) menjadi kota hirarki dibawahnya dan diharapkan memberikan pelayanan yang berorientasi ke Kota Buol. Maka untuk tujuan penelitian ini adalah menjelaskan potensi kawasan KTM Air Terang terhadap permintaan pergerakan transportasi serta merumuskan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi ke Kota Buol.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam Sistranas 2005 mengatakan bahwa sistem transportasi terdapat dua aspek yang sangat penting, yakni aspek sarana dan prasarana. Kedua aspek ini sering disebut sebagai bagian yang mempunyai peranan dalam menunjang kesejahteraan dan kebutuhan masyarakat dalam beraktifitas. Transportasi diartikan sebagai pemindahan manusia dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan serta fasilitas yang digunakan untuk tujuan tersebut. Sistem transportasi berkaitan erat dengan sistem aktifitas dan sistem lalu lintas yang ada, karena transportasi merupakan permintaan turunan yaitu permintaan yang timbul akibat permintaan yang lain. (Jinca, 2002;1-7). Morlok, E. K., (1991) dalam Miro, (1997:5) membagi komponen utama transportasi sebagai berikut:

- a) Orang dan barang (yang diangkut)
- b) Kendaraan (alat angkut)
- c) Jalan (tempat alat angkut bergerak)
- d) Terminal (tempat menurunkan dan menaikkan barang maupun penumpang).
- e) Sistem pengoperasian (yang mengatur ke empat komponen tersebut di atas).

Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut (Kodotie; 2005:353) : (1) Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak; (2) Terminal dan pelabuhan merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi; (3) Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut; (4) Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib. Undang-undang RI No.38 tahun 2004 tentang jalan pada pasal 7 menjelaskan bahwa sistem jaringan jalan terdiri atas:

- a) Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan.
- b) Sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat didalam kawasan perkotaan.

Pengembangan wilayah menurut Adisasmita, R., (2005:48) adalah sebagai upaya pembangunan pada suatu wilayah atau beberapa daerah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat dengan memanfaatkan sumber-sumber daya (alam, manusia, kelembagaan, teknologi dan prasarana) secara efektif, optimal dan berkelanjutan dengan cara menggerakkan kegiatan-kegiatan produktif (sektor primer, sekunder dan tersier), penyediaan fasilitas pelayanan (ekonomi dan sosial), penyediaan prasarana dan sarana serta lingkungan. Keseluruhan usaha yang mengarah pada perbaikan dalam tingkat kesejahteraan hidup masyarakat pada umumnya dapat dipandang sebagai penyebab berlangsungnya proses berkembangnya wilayah.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan adalah studi kasus dengan pendekatan metode penelitian deskriptif dengan analisis kualitatif dan kuantitatif, untuk melihat secara umum wilayah studi dan bertujuan menggambarkan secara sistematis, cermat dan akurat dalam menganalisis potensi sumber daya alam wilayah, mengidentifikasi kondisi jaringan jalan serta penyediaan prasarana jalan sebagai faktor penting yang akan berpengaruh pada tingkat pencapaian fungsi Kota Terpadu Mandiri Air Terang Kabupaten Buol. Penelitian yang dilakukan adalah penelitian yang memerlukan berbagai jenis data yakni dengan metode pengumpulan data yang bersifat kombinasi antara metode observasi, interview atau wawancara, hal ini dilakukan dalam rangka memaksimalkan tingkat kebenaran data dan informasi.

PEMBAHASAN

Potensi Sumber Daya Alam

Luas Kawasan KTM sekitar 158.000 Ha yang terdiri dari 17.775 Ha merupakan lahan dataran, 35.886 Ha lahan landai, 44.729 Ha lahan bergelombang dan 59.629 Ha lahan curam/gunung. Lahan tersebut merupakan lahan yang subur dengan curah hujan cukup (6 bulan basah) dan sesuai untuk dikembangkan tanaman perkebunan maupun tanaman pangan seperti padi, jagung, palawija, jeruk, coklat dan kelapa sawit. Untuk luas panen dan hasil produksi tanaman pangan yang berada di wilayah KTM tahun 2010 dapat dilihat pada tabel :

Tabel 1. Luas panen dan produksi padi sawah dan ladang

No	Kecamatan	Padi sawah		Padi Ladang		Jumlah	
		Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)
1	Momunu	714	2.142	7	21	721	2.216
2	Tiloan	1.953	14.647	-	-	1.953	14.647
3	Bukal	737	2.800	17	64	754	2.864
4	Bokat	1.030	3.090	14	42	1.044	3.132
	Jumlah	4.434	22.679	38	127	4.472	22.806

Sumber: Dinas Pertanian Kab. Buol tahun 2010

Tabel 2. Luas panen dan produksi palawija

No	Kecamatan	Jagung		Kedele		Kacang Hijau		Kacang Tanah		Ubi Kayu		Ubi Jalar	
		Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)
1	Momunu	34	136	13	52	4	6	46	184	15	90	13	78
2	Tiloan	252	1.008	240	960	41	61	87	348	25	150	24	144
3	Bukal	295	1.445	14	68	3	4	68	333	3	18	22	132
4	Bokat	48	187	59	187	12	18	12	46	-	-	-	-
	Jumlah	629	2.776	326	1.267	60	89	213	911	43	258	59	354

Sumber: Dinas Pertanian Kab. Buol tahun 2010

Tabel 3. Luas panen dan produksi tanaman perkebunan rakyat (tanaman tahunan)

No	Kecamatan	Kakao		Kelapa Dalam		Cengkeh		Kopi Robusta		Nilam		Pala	
		Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (kg)	Luas (ha)	Prod. (ton)
1	Momunu	80	680	100	1.204	75	25,9	75	26,9	40	189,7	35	0,18
2	Tiloan	500	1.930	25	390	300	7	75	35,9	50	155,4	25	0,18
3	Bukal	350	2.518	150	770	50	8	30	9,7	150	1.169,9	50	0,42
4	Bokat	200	966	112	2.419	50	10,5	50	50,9	100	200	50	-
	Jumlah	1.130	6.094	387	4.783	475	51,4	230	123,4	340	1.715	160	0,78

Sumber: Dinas Perkebunan Kab. Buol tahun 2010

Tabel 4. Luas panen dan produksi tanaman perkebunan rakyat (tanaman tahunan)

No	Kecamatan	Jambu Mente		Lada		Panili		Kapuk		Sagu	
		Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)	Luas (ha)	Prod. (ton)
1	Momunu	25	-	35	0,22	15	-	15	0,68	10	374
2	Tiloan	-	-	50	0,10	400	0,18	2	0,62	-	-
3	Bukal	-	-	10	0,3	10	0,06	10	0,72	-	-
4	Bokat	45	0,04	40	0,10	20	-	25	2,4	50	70
	Jumlah	70	0,04	135	0,72	455	0,24	52	4,42	60	444

Sumber: Dinas Perkebunan Kab. Buol tahun 2010

Potensi sumber daya hutan berupa ketersediaan kawasan hutan negara yang terdapat di wilayah Kabupaten Buol adalah seluas 258.228 ha (61,95%) dari luas wilayah daratan Kabupaten Buol dari luas tersebut 73.404 ha adalah kawasan lindung dan seluas 184.824 ha merupakan kawasan budidaya hutan. Potensi hasil hutan berupa kayu dan bukan kayu (rotan, getah, bambu, biji dll) cukup tersedia di kawasan hutan Kabupaten Buol yang diantaranya : 1) hasil hutan yang bernilai komersial antara lain : Palapi (*Heritiera* sp), Nyatoh (*Palaquium* sp), Cempaka (*Elmerillia* sp), Agatis (*Agathis* sp), Maranti (*Shorea* sp), Bintangur (*calophyllum*

inophyllum), Matoa (*Pometia pinnata*), Dao (*Dracontamelon dao*), Binuang (*Octomeles sumatrana*), mangga hutan (*Mangifera foetida*); 2) hasil hutan bukan kayu antara lain : Rotan (*Calamus sp*), Bambu (*Bambusa sp*) dll.; 3) hasil multi guna antara lain : Agatis (kayu, getah damar), aren (nira, gula aren, ijuk, tepung aren), Durian (kayu, buah) dll.

Potensi Sosial Ekonomi

Jumlah penduduk di Kawasan KTM ini sejumlah 45.553 jiwa atau sekitar 38,2 % dari jumlah penduduk Kab. Buol dan didukung 33,4 % warga eks transmigran atau 15 lokasi permukiman transmigrasi. Mata pencaharian utama di kawasan ini adalah pada sektor kegiatan pertanian, perkebunan dan peternakan atau sekitar 84,5 % dan sisanya pada sektor perdagangan, jasa, industri, konstruksi dan pemerintahan. Tabel jumlah penduduk dapat dilihat :

Tabel 5. Luas Wilayah, Jumlah Penduduk, Kepadatan dan Rasio Sekswilayah KTM.

No	Kecamatan	Luas Areal (Km ²)	Jumlah Penduduk	Kepadatan (Km)	Rasio Sex	Laju Pertumbuhan Penduduk (%)
020	Momunu	400,40	13.377	33,4	103,5	1,58
021	Tiloan	1.437,7	7.693	5,4	108,7	1,58
030	Bokat	196,10	12.219	62,3	102,1	1,60
031	Bukal	355,52	12.264	34,5	106,3	1,60
Jumlah		2389,72	45.553	33,9	105,15	1,59

Sumber: Kabupaten Buol dalam Angka Tahun 2010

Kondisi perekonomian suatu daerah biasanya ditunjukkan oleh beberapa indikator ekonomi makro. Salah satu indikator utama perekonomian adalah PDRB dimana beberapa variabel yang terkait langsung dengan PDRB diantaranya struktur perekonomian, laju pertumbuhan ekonomi, serta PDRB per kapita. Untuk tahun 2009 struktur perekonomian khususnya di Kabupaten Buol secara menyeluruh didominasi oleh sektor pertanian yaitu sebesar 55,48 %, sedangkan untuk sektor lainnya terdiri dari : sektor penggalian 0,87%, industri pengolahan 7,66 %, listrik dan air bersih 0,68%, bangunan 5,33%, perdagangan hotel dan restoran 10,49%, angkutan dan komunikasi 3,55%, keuangan persewaan dan jasa perusahaan 3,30%, serta jasa-jasa 9,24%.

Simpul-simpul Produksi

Untuk mengetahui simpul-simpul produksi berdasarkan wilayah maka dapat dilihat dari keunggulan tiap wilayah kecamatan menurut jenis Jenis tanaman pangan dan pala wija serta perkebunan rakyat tersebut, maka digunakan rumus LQ. Dari hasil perhitungan tersebut di peroleh gambaran beberapa wilayah kecamatan yang merupakan daerah simpul produksi dari jenis tanaman yang dikembangkan sebagaimana pada tabel 5 dan 6 di bawah ini :

Tabel 6. Hasil Perhitungan LQ Produksi Padi dan Palawija

No	Kecamatan	Padi Sawah (Ton)	Padi Ladang (Ton)	Jagung (Ton)	Kc. Kedelai (Ton)	Kc. Hijau (Ton)	Kc. Tanah (Ton)	Ubi Kayu (Ton)	Ubi Jalar (Ton)
1	Momunu	0,99	1,74	0,51	0,43	0,71	2,12	3,66	2,31
2	Tiloan	1,06	0,00	0,60	1,25	1,13	0,63	0,96	0,67
3	Bukal	0,72	2,95	3,05	0,31	0,26	2,14	0,41	2,18
4	Bokat	1,09	2,64	0,54	1,18	1,61	0,40	0,00	0,00

Sumber : Hasil Analisis

Tabel 7. Hasil Perhitungan LQ Produksi Tanaman Perkebunan Rakyat.

No	Kecamatan	Kakao (Ton)	Kelapa (Ton)	Cengkeh (Ton)	Kopi Robusta (Ton)	Nilam (Ton)	Pala (Ton)	Jambu Mente (Ton)	Lada (Ton)	Panili (Ton)	Kapuk (Ton)	Sagu (Ton)
1	Momunu	1,71	1,33	2,66	1,15	0,58	1,22	0,00	1,61	0,00	0,81	4,45
2	Tiloan	1,66	0,43	0,71	1,53	0,48	1,21	0,00	0,73	3,93	0,74	0,00
3	Bukal	1,22	0,48	0,46	0,23	2,01	1,59	0,00	1,23	8,86	0,48	0,00
4	Bokat	0,56	1,80	0,73	1,47	0,41	0,00	3,55	0,49	0,00	1,93	0,56

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel diatas menunjukkan simpul-simpul produksi untuk setiap kecamatan berbeda berdasarkan nilai $LQ > 1$ dimana untuk produk padi dan palawija untuk masing-masing kecamatan menyadi sentra produksi unggulan untuk masing-masing jenis tanaman, demikian pula halnya dengan tanaman perkebunan rakyat. Dari hasil analisis dapat dilihat bahwa simpul produksi untuk semua jenis tanaman terbesar dihasilkan oleh kecamatan momunu dan tiloan. Kesemua hasil produksi tersebut dipasarkan dikota Buol dengan melalui transportasi darat namun hal ini belum ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai dimana sarana yang digunakan oleh masyarakat didaerah ini meliputi kendaraan roda empat dan roda dua. Untuk kendaraan roda empat yang beroperasi sebagai angkutan umum jumlahnya relatif kecil yang belum dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dalam mengangkut barang maupun jasa, sementara kendaraan roda dua jumlahnya lebih besar karna dijadikan kendaraan alternatif, hal ini diakibatkan pula dengan kondisi prasarana jalan yang sebahagian besar mengalami rusak berat. Keterbatasan sarana dan prasarana ini berpengaruh pada distribusi hasil-hasil produksi yang akan diangkut sampai kepasar yang ada di kota Buol dan kota lain disekitarnya.

Prasarana Transportasi

a) Prasarana jaringan jalan

Luas wilayah Kabuapten Buol adalah 4.043,57 Km dengan ketersediaan infrastruktur berupa fasilitas jalan dimana untuk jalan berdasarkan statusnya yakni jalan nasional sepanjang 194 Km, jalan provinsi sepanjang 43 Km dan jalan kabupaten sepanjang 780,40 Km dan kondisi dari jalan tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 8. Panjang Jalan Menurut Status dan Keadaan Jalan

No	Status Jalan	Total Panjang (Km)	Jenis Perkerasan			Kondisi Jalan			
			Aspal (Km)	Kerikil (Km)	Tanah (Km)	Baik (Km)	Sedang (Km)	Rusak Ringan (Km)	Rusak Berat (Km)
1	Negara	194	182.0	12.0	-	99.1	-	94.9	-
2	Provinsi	43	28.0	15.0	-	20.6	-	9.0	13.4
3	Kabupaten	780.4	115.5	474.9	190	239.5	116.2	160.3	277.8

Sumber : Dinas PU Kabupaten Buol

Tabel 9. Panjang Jalan KTM Ke Kota Buol dan Keadaan Jalan

No	Nama Jalan	Total Panjang (Km)	Jenis Perkerasan			Kondisi Jalan			
			Aspal (Km)	Kerikil (Km)	Tanah (Km)	Baik (Km)	Sedang (Km)	Rusak Ringan (Km)	Rusak Berat (Km)
1	Ke Kecamatan Momunu	22	18.8	3.2	-	2.7	-	5.8	13.5
2	Ke Kecamatan Tiloan	40	25.3	14.7	-	5.6	-	15.9	18.5
3	Ke Kecamatan Bukal	32	9.9	22.1	-	9.3	2.4	3.2	17.1

4	Ke Kecamatan Bokat	37	21.5	15.5	-	22.7	2.3	2.1	10.0
---	--------------------	----	------	------	---	------	-----	-----	------

Sumber : Hasil Survey Lapangan

Pada tabel 8 menunjukkan bahwa presentase kondisi jalan untuk tiap-tiap kecamatan 75.6% merupakan jalan aspal, 42.4% jalan kerikil yang mana kondisi jalan tersebut 30.8% kondisi baik, 3.6% sedang, 20.6% rusak ringan dan 45.0% rusak berat hal ini myatakan bahwa keseluruhan jaringa jalan yang menuju kawasan KTM air terang mengalami kerusakan. Untuk presentase kerusakan dari masing-masing kecamatan yaitu kecamatan Momunu kondisi jalan rusak ringan dan berat sebesar 87.7%, kecamatan Tiloan 86%, kecamatan Bukal 63.4%, kecamatan Bokat 32.7%.

b) Prasarana terminal.

Terdapat dua buahterminal yang ada di Kabupaten Buolnamun sampai saat ini fungsinya masih berupa pangkalan angkutan umum saja karna belum berfungsinya secara maksimal fasilitas umum dan kemampuan aparat dalam mengelola terminal yang ada belum memadai. Kedua terminal tersebut berada diluar kota Buol yaitu terletak di perbatasan Kelurahan Buol dan perbatasan Kelurahan Leok I yang mana kedua kelurahan tersebut merupakan pintu masuk ke Kota Buol. Untuk terminal yang terletak di Kelurahan Buol melayani rute angkutan kota (AK) dan angkutan pedesaan (ADES) sedangkan untuk terminal yang terletak di Kelurahan Leok I selain melayani rute angkutan kota dan perdesaan juga melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP).

c) Prasarana Pelabuhan

Kabupaten Buol mempunyaitiga buah pelabuhan laut yaitu pelabuhan Lokodidi, pelabuhan Kumaligon dan pelabuhan Leok dimana ketiga pelaabuhan ini diharapkan mampu melayani pergerakan orang maupun barang namun salah satu pelabuhan yaitu pelabuhan lokodidi yang terletak sekitar 50 Km dari kota Buol tidak lagi berfungsi dengan baik. Untuk pelabuhan Kumaligon melayani pergerakan barang yang diangkut dengan menggunakan kapal kayu serta merupakan pelabuhan khusus melayani pengangkutan CPO oleh perusahaan kelapa sawit. Dan untuk pelabuhan Leok merupakan pelabuhan utama yang melayani angkutan orang dan barang.

Sarana Transportasi

Sarana transportasi di Kabupaten Buol terdiri darat dan laut. Khusus untuk perkembangan penggunaan sarana transportasi darat di Kabupaten Buol secara umum terus meningkat baik dalam jumlah maupun variasi kendaraan sebab sarana angkutan darat memegang peranan penting karena disamping dipergunakan sebagai angkutan penumpang juga dipakai sebagai angkutan barang/hasil komoditas pertanian dan perkebunan. Mengingat keadaan geografis di kawasan Kota Terpadu Mandiri pada empat kecamatan yang kesemuannya berupa dataran tinggi dan perbukitan, sehingga sangat membutuhkan sarana angkutan yang memadai dalam rangka memudahkan mobilitas penduduk, distribusi orang dan barang.

Analisis Hirarki Simpul Pergerakan

Untuk mendapatkan posisi hirarki simpul pada kawasan KTM Air Terang, maka digunakan analisis skalogram, metode ini digunakan untuk menjawab fasilitas

pelayanan sosial ekonomi yang terdapat pada suatu wilayah serta simpul-simpul pengumpul, pengumpan dan distribusi.

Tabel 10. Tabel Skalogram Ketersediaan fasilitas

Simpul	Fasilitas Pelayanan																				C		
	Pelayanan ekonomi						Pelayanan Sosial						Prasarana										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	1	2	3	4	5	
A	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	0	1	68.18
B	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	90.90
C	1	1	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	1	1	1	0	1	63.63
D	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1	1	1	0	1	45.45

Sumber : Hasil Analisis

Gambar 1. Peta Hirarki Simpul Pergerakan wilayah KTM Air Terang.

Aksesibilitas

Penentuan indeks aksesibilitas suatu wilayah berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) yang dikeluarkan melalui keputusan menteri Kimpraswil No. 534/KPTSM/2001. Adapun nilai indeks aksesibilitas tiap kecamatan di wilayah KTM dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 11. Indeks Aksesibilitas tiap kecamatan

No	Kecamatan	Total panjang (km)	Luas wilayah (km ²)	Ketersediaan prasarana jalan (km/km ²)	Keterangan
1	Momunu	82,90	400,40	0,20	1 km jalan melayani 4,82 km ² wilayah
2	Tiloan	100,80	1.437,70	0,07	1 km jalan melayani 14,2 km ² wilayah
3	Bukal	95,37	355,52	0,26	1 km jalan melayani 3,72 km ² wilayah
4	Bokat	90,20	196,10	0,45	1 km jalan melayani 2,17 km ² wilayah

Sumber : Hasil Analisis

Mobilitas

Mobilitas merupakan faktor yang penting dalam menunjang pergerakan masyarakat dalam memenuhi kebutuhan. Faktor ini bermanfaat untuk melihat kecukupan antara total jaringan jalan dengan jumlah penduduk yang dinyatakan dalam Km/1000 Orang. Adapun nilai indeks mobilitas dapat dilihat dari tabel berikut:

Tabel 12. Indeks Mobilitas tiap kecamatan

No	Kecamatan	Total panjang (km)	Jumlah penduduk (jiwa)	Pelayanan prasarana jalan	Keterangan
----	-----------	--------------------	------------------------	---------------------------	------------

(km/1000)					
1	Momunu	82,90	13.237	6,26	1 km jalan melayani 159 orang
2	Tiloan	100,80	7.693	13,10	1 km jalan melayani 76 orang
3	Bukal	95,37	12.264	7,77	1 km jalan melayani 128 orang
4	Bokat	90,20	12.219	7,38	1 km jalan melayani 135 orang

Sumber: Hasil analisis

Dari diatas menunjukkan bahwa aspek aksesibilitas di wilayah KTM Air Terang masih dalam kategori baik dengan indeks aksesibilitas yang mencapai + 0,40 dengan kepadatan penduduk 62,31 Jiwa/Km². Untuk aspek mobilitas penduduk dengan 1 Km panjang jalan dapat melayani 159 Jiwa penduduk atau 0,159 Km/1000 Jiwa penduduk.

Kinerja Jaringan Jalan

Terhadap kinerja jaringan jalan yang ada pada masing-masing kecamatan dalam kawasan Kota Terpadu Mandiri digunakan indikator kerusakan jalan yakni panjang jalan dalam kondisi baik (mantap) terhadap total panjang jalan yang dinyatakan dengan persentase.

Tabel 13. Kondisi jaringan jalan kabupaten (%)

No	Kecamatan	Total Panjang (km)	Kondisi Jalan Baik (km)	% Perbandingan	Kategori
1	Momunu	82,90	44,55	53,73	Kurang Baik
2	Tiloan	100,80	70,70	70,13	Baik
3	Bukal	95,37	42,10	44,14	Tidak Baik
4	Bokat	90,20	44,60	49,44	Tidak Baik

Sumber: Hasil analisis

Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan dalam penelitian ini adalah jaringan pelayanan untuk menunjang distribusi dan pemasaran hasil produksi yang lebih efektif dan efisien, pembangunan / pemeliharaan prasarana jalan akan sangat menentukan kelancaran pergerakan dan pemasaran hasil produksi dimaksud. Tanpa prasarana jalan yang memadai, komoditas hasil produksi masyarakat suatu daerah tidak dapat memiliki nilai ekonomi yang tinggi alasannya, kondisi jalan yang tidak memadai akan berdampak pada biaya angkutan orang dan barang yang tinggi ke pusat distribusi.

Konsep strategi yang harus dilakukan adalah dengan memanfaatkan jaringan jalan yang telah ada yang menghubungkan antara desa dengan kecamatan, kecamatan satu dengan kecamatan lainnya, serta ke kota kabupaten sebagaimana hasil analisis hirarki simpul pergerakan guna pengembangan kawasan KTM Air Terang serta memudahkan masyarakat dalam memasarkan produksinya keluar kawasan hingga pemasaran ke provinsi dan kabupaten lain. Adapun ruas jalan yang harus diprioritaskan pengembangannya adalah sebagaimana dalam tabel-tabel berikut :

Tabel 14. Ruas Jalan Arteri pada kawasan KTM Air Terang.

Nama Ruas	Total Panjang (Km)	Kondisi Jalan			Rusak Berat (Km)
		Baik	Sedang	Rusak Ringan (Km)	

		(Km)	(Km)		
Buol - Momunu	22	2.7	-	5.8	13.5
Momunu-Tiloan	18	2.9	-	10.1	5.0
Buol - Bukal	32	9.3	2.4	3.2	17.1
Buol - Bokat	37	22.7	2.3	2.1	10.0
J u m l a h	109	37.6	4.7	21.2	45.6

Sumber : Dinas PU Kabupaten Buol

Tabel 15. Ruas Jalan Kolektor pada kawasan KTM Air Terang

Nama Ruas	Total Panjang (Km)	Kondisi Jalan				
		Baik (Km)	Sedang (Km)	Rusak Ringan (Km)	Rusak Berat (Km)	Belum Tembus (Km)
Potangoan – Modo I	6,1	-	4,1	-	2,0	-
Sp. Air Terang – Modo IV	38,0	20,0	4,3	-	13,7	-
Negeri Lama - Bungkudu	4,1	1,0	-	-	3,1	-
Bungkudu - Mopu	9,0	1,0	0,5	1,1	6,4	-
Kantan – Unone	8,8	2,2	-	1,3	5,3	-
Lamadong – Biau	6,6	0,8	2,1	1,4	2,3	-
Sp. Bongo – Despot	5,8	4,2	-	1,6	-	-
Kumaligon – Air Terang	39,0	17,0	1,5	1,5	19,0	-
Despot – Modo I	13,7	2,5	2,0	1,0	8,2	-
Tayadun - Poongan	8,0	-	2,0	2,0	4,0	-
Air Terang - Kokobuka	15,0	3,4	-	5,3	6,3	-
Rantemaranu - winangun	13,0	10,5	-	2,5	-	-
Kokobuka - Moutong	60,0	-	-	5,0	25,0	30,0
Air Terang – Lampasio	100,0	-	-	10,0	35,0	55,0
J u m l a h	327,1	62,6	16,5	32,7	130,3	85,0

Sumber : Dinas PU Kabupaten Buol.

Oleh karena melihat tingkat kerusakan jalan yang demikian besar makadiperlukan perhatian pemerintah dalam penanganan jaringan jalan diKota Terpadu Mandiri Air Terang yang diharapkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut :

- Meningkatkan kelancaran distribusiproduk pertanian dari wilayah KTM air Terangyang lebih efektif dan efisien.
- Pembangunan dan peningkatan jaringan jalan guna mendukung sistem transportasi wilayah Kota Terpadu Mandiri Air Terang.
- Meningkatkan mobilitas orang maupun barang yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan memenuhi kebutuhan sosial masyarakat.
- Terbukanya jalan ke kawasan sentra-sentra produksi lainnya sehingga mempercepat pertumbuhan dan pengembangan wilayah Kota Terpadu Mandiri Air Terang serta kecamatan lain disekitarnya.

Analisis Strategi Pengembangan Jaringan Jalan

Pengembangan jaringan jalan di kawasan KTM Air Terang merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan pembangunan di Kabupaten Buol, yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kondisi dan potensi wilayah pada empat kecamatan. Strategi yang dipergunakan dalam pengembangan jaringan jalan dilakukan dengan menggunakan pendekatan analisis *SWOT (Strength, Weakness, Opportunity, and Threat)*. Analisis *SWOT* ini bertujuan untuk mengidentifikasi

faktor-faktor internal dan eksternal. Faktor internal meliputi kekuatan dan kelemahan sedangkan faktor eksternal meliputi peluang dan ancaman.

Tahap pengambilan data ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang dilakukan dengan wawancara terhadap ahlinya atau analisis kuantitatif. Berdasarkan hasil analisis *SWOT*, dapat dilakukan strategi pengembangan jaringan jalan dalam menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah di kawasan KTM Air Terang sebagai berikut :

- a) Pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuju kawasan-kawasan potensial untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah

Berdasarkan hasil identifikasi potensi ekonomi di kawasan KTM Air Terang yang merupakan basis pertanian dan perkebunan, sampai saat ini jaringan jalan yang menghubungkan ke empat wilayah tersebut masih sangat terbatas khususnya kecamatan Tiloan menuju kecamatan Bukal dan kecamatan Bokat dikarenakan pada kedua wilayah tersebut terdapat wilayah perkebunan sawit yang dikelola oleh PT. Hardaya Inti Plantation. Untuk itu perlu dilakukan kerjasama antara pemerintah daerah dengan pihak perusahaan untuk menyepakati penggunaan jaringan jalan kawasan perkebunan sebagai salah satu jalan penghubung kedua kecamatan tersebut.

Pembangunan/Pemeliharaan jaringan jalan yang telah dilaksanakan oleh pemerintah harus lebih fokus pada jaringan jalan yang menunjang distribusi pergerakan orang dan barang di wilayah KTM Air Terang sebagaimana daftar jaringan jalan kolektor berdasarkan penetapan hirarki kecamatan dan jaringan jalan tersebut merupakan jalan utama yang dapat menghubungkan keempat kecamatan di wilayah KTM Air Terang. Pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan ini selain sebagai jalan utama penghubung antar kecamatan juga merupakan jaringan jalan yang berbatasan langsung dengan lahan-lahan potensial masyarakat sehingga petani dalam mengangkut hasil produksinya dari areal pertanian dan perkebunan ketempat penampungan sementara sebelum dipasarkan menjadi lebih mudah.

Kondisi jalan yang sebahagian besar mengalami kerusakan merupakan kendala terbesar dalam distribusi pergerakan orang dan barang di wilayah KTM Air Terang dimana tingkat kerusakan jalan mencapai 61,19% hal ini dibutuhkan keseriusan pemerintah dalam menangani permasalahan tersebut terlebih khusus dalam masalah penetapan anggaran pembangunan/pemeliharaan jalan dalam belanja APBD kabupaten sehingga pengalokasian dana pembangunan /pemeliharaan ruas jalan harus lebih mengacu pada distribusi hasil produksi dari lokasi-lokasi produksi di wilayah KTM Air Terang ke tempat pemasaran di kota Buol. Disamping itu perlu pula dikembangkan jalan usaha tani atau jalan kantong produksi yang selama ini masih belum tertangani khusus pada wilayah KTM Air Terang dimana pada saat ini wilayah tersebut juga telah menerima kembali para Transmigran yang sejak tahun 2008 sampai dengan tahun 2011 jumlahnya mencapai 1500 kk yang tersebar di Kecamatan Tiloan dan Kecamatan Bokat, kondisi ini sangat membutuhkan infrastruktur dan sarana prasarana yang memadai. Demikian pula areal olahan yang diperuntukkan bagi masyarakat transmigran tersebut dibuka areal seluas ± 7.000 Ha, dimana hal ini harus didukung dengan jaringan jalan usaha tani yang memadai guna memudahkan masyarakat dalam melakukan aktifitasnya dilokasi lahan olahan miliknya.

- b) Peningkatan sarana transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk

Perkembangan transportasi yang pesat pada saat ini telah mempengaruhi berbagai aspek kehidupan. Seiring dengan meningkatnya kapasitas kendaraan dari tahun ke tahun maka perlu diadakan peningkatan terhadap prasarana jalan. Faktor perekonomian merupakan salah satu faktor yang berpengaruh yang menyebabkan perkembangan kuantitas kendaraan, baik kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Berdasarkan pengamatan mobilitas penduduk pada wilayah KTM khususnya untuk wilayah kecamatan Momunu dan Kecamatan Tiloan sangat tinggi dibandingkan dengan kecamatan lain hal ini disebabkan produktifitas masyarakat pada wilayah ini sangat tinggi untuk mengimbangi hal tersebut diperlukan peningkatan sarana transportasi yang memadai, dimana saat ini moda angkutan orang maupun barang yang beroperasi di wilayah KTM Air Terang sangat terbatas jumlah dan jenisnya, hal ini disebabkan kondisi jalan pada wilayah ini yang sebahagian besar mengalami kerusakan sehingga biaya transportasi yang dibutuhkan dalam melakukan perjalanan menjadi mahal serta waktu tempuh yang dibutuhkan menjadi lama.

Sarana transportasi yang melayani rute antar kecamatan di wilayah KTM Air Terang belum tersedia, dimana kendaraan yang melayani rute antar kecamatan tersebut hanya menggunakan jasa angkutan kendaraan roda dua selain dikarenakan kondisi jalan juga karena belum adanya pengusaha yang mau berinvestasi dengan kendaraan roda empat dalam melayani rute ini. Olehnya itu melihat rencana percepatan pembangunan wilayah KTM Air Terang, maka dibutuhkan pula perhatian pemerintah untuk mengatasi masalah prasarana transportasi tersebut dengan penyediaan sarana transportasi pedesaan atau angkutan perintis yang dapat melayani mobilitas masyarakat antar kecamatan serta antar desa utamanya pada desa-desa penempatan transmigrasi baru.

Oleh karena itu pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan dan penyediaan sarana transportasi di kawasan KTM Air Terang diarahkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut : 1) meningkatkan kelancaran arus lalu lintas angkutan orang dan barang; 2) terbangunnya suatu jaringan jalan dan sistem transportasi yang lebih efektif dan efisien; 3) meningkatkan mobilitas orang maupun barang yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan memenuhi kebutuhan sosial masyarakat; 4) peningkatan prasarana transportasi dalam mendukung mobilitas pendudukan antar wilayah pedesaan; 5) terbukanya jalan ke wilayah terisolir dan terpencil dan kawasan sentra-sentra produksi; 6) percepat pencapaian fungsi Kota Terpadu Mandiri sebagai pusat pengembangan kegiatan agrobisnis dan agroindustri serta pusat perdagangan wilayah.

KESIMPULAN

Dari hasil analisis dan pembahasan maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan hasil analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan melihat potensi sumber daya alam yang ada di wilayah KTM Air Terang menunjukkan bahwa produksi yang sangat besar dimana untuk produksi pertanian per tahun dengan luas panen 4.472 ha dengan jumlah produksi 22.806 ton demikian pula dengan jumlah produksi untuk jenis tanaman pangan lainnya yang cukup besar. Untuk produksi perkebunan jenis tanaman yang menonjol ialah Kakao dan kelapa dalam yakni sebanyak 46,10% dari volume produksi di wilayah KTM Air Terang diikuti oleh tanaman cengkeh, kopi robusta dan nilam. Komoditas ini dikembangkan cukup aktif di semua kecamatan di wilayah KTM Air Terang serta

- potensi lain yang dikembangkan diantaranya potensi peternakan, potensi kehutanan dan lainnya, merupakan bangkitan pergerakan transportasi di wilayah KTM Air Terang yang membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dalam mendukung distribusi orang dan barang dari tempat asal ke tujuan untuk proses produksi.
- 2) Dengan memperhatikan analisis aksesibilitas dan mobilitas jaringan jalan yang ada di wilayah KTM Air Terang memperlihatkan bahwa ketersediaan prasarana jalan sudah mencukupi berdasarkan kepadatan penduduk dengan indeks aksesibilitas mencapai + 0,40 dan kepadatan penduduk 62,31 Jiwa/Km² serta aspek mobilitas dengan 1 Km panjang jalan dapat melayani 159 jiwa penduduk atau 0,159 Km/1000 jiwa penduduk.
 - 3) Jaringan jalan arteri yang melayani pergerakan penduduk di wilayah KTM Air Terang sepanjang 109 Km dengan kondisi baik 38,81% dan kondisi rusak berat mencapai 61,19% membutuhkan penanganan dari pihak pemerintah baik berupa peningkatan maupun pemeliharaan jalan agar mobilitas penduduk KTM dari dan ke kota Buol dapat lebih efektif dan efisien sehingga menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat.
 - 4) Dalam melayani pergerakan penduduk antar desa, kecamatan serta kantong produksi atau jalan usaha tani di wilayah KTM Air Terang maka diperlukan pula penanganan jalan kolektor yang menghubungkan wilayah-wilayah tersebut. Kondisi jalan kolektor yang mengalami kerusakan mencapai 75,82% kondisi ini menyebabkan aktifitas penduduk antar kecamatan menjadi rendah.
 - 5) Dari analisis SWOT didapatkan strategi ST: Pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuju kawasan-kawasan potensial untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah KTM Air Terang dengan melihat potensi sumber daya alam yang tersedia pada masing-masing kecamatan sehingga pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan ini dapat membantu memudahkan masyarakat mengangkut hasil pertanian dan perkebunannya dari lokasi lahan pertanian yang untuk selanjutnya dipasarkan. Hal ini harus didukung pula dengan ketersediaan sarana transportasi yang memadai sehingga distribusi hasil produksi ke lokasi pemasaran menjadi lebih efektif dan efisien.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R., 2008. *Traansportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Buol, 2010. *Buol Dalam Angka*.
- Departemen Kimpraswil, 2004. *Pengembangan Indikator Efektifitas Pelaksanaan Program Prasarana Wilayah*, Jakarta.
- Jinca, M. Y., 2007. *Dasar-Dasar Transportasi*. Bahan Kuliah Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Jinca, M. Y. dkk., 2002. *Perencanaan Transportasi*. kerjasama Fakultas Teknik Unhas Makassar, dengan Pusat Pendidikan Keahlian Teknik BPSDM Departemen Prasarana Wilayah, Bandung.
- Jinca, M. Y., 1999. *Sistem dan Teknik Transportasi*. Bahan Kuliah Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Keputusan Permukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 534/KPTS/M/2001, *Tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM)*, Jakarta

- Miro, F., 2005. *Perencanaan Transportasi*. Erlangga, Jakarta.
- Munawar, A., 2005. *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*. Beta Offset, Yogyakarta.
- Morlok, E. K., 1995. *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi*. Terjemahan oleh Hainim, J.K., Erlangga, Jakarta.