

**Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari  
di Kecamatan Bayang Utara Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat**

**SKRIPSI**

*“Diajukan Sebagai Salah Satu Persyaratan Menyelesaikan  
Program Studi Strata Satu (S1) Kependidikan”*



**OLEH :**

**REVI HIDAYAT**

**2005/64940**

**JURUSAN PENDIDIKAN GEOGRAFI  
FAKULTAS ILMU-ILMU SOSIAL  
UNIVERSITAS NEGERI PADANG  
2011**

## **HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI**

**JUDUL : Analisis Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari di  
Kecamatan Bayang Utara untuk Meningkatkan  
Kesejahteraan Masyarakat**

**Nama : Revi Hidayat**

**BP/NIM : 2005/64940**

**Jurusan : Pendidikan Geografi**

**Fakultas : Ilmu-Ilmu Sosial**

**Padang, Februari 2011**

**Disetujui oleh :**

**Pembimbing I**

**Pembimbing II**

**Dra. Yurni Suasti, M.Si  
NIP : 19620603 198603 2 001**

**Ahyuni, S.T. M.Si  
NIP : 19690323 200604 2 001**

**Ketua Jurusan Geografi**

**Dr. Paus Iskarni, M.Pd.  
NIP : 19630513 198903 1 003**

## **HALAMAN PENGESAHAN**

**Dinyatakan Lulus Setelah dipertahankan di Depan Tim Penguji Skripsi Jurusan  
Pendidikan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang**

### **ANALISI PRIORITAS PENGEMBANGAN AKSES NAGARI-NAGARI DI KECAMATAN BAYANG UTARA UNTUK MENINGKATKAN KESEJAHTERAAN MASYARAKAT**

**Nama : Revi Hidayat**

**BP/NIM : 2005/64940**

**Jurusan : Pendidikan Geografi**

**Fakultas : Ilmu-Ilmu Sosial**

**Padang      Februari 2011**

#### **Tim Penguji**

#### **Tanda Tangan**

**Ketua : Dra. Yurni Suasti, M.Si**

**(\_\_\_\_\_)**

**Sekretaris : Ahyuni ST, M.Si**

**(\_\_\_\_\_)**

**Anggota : Prof. Dr. Syafri Anwar, M.Pd**

**(\_\_\_\_\_)**

**Drs. Zawirman**

**(\_\_\_\_\_)**

**Dra. Rahmaneli, M.Pd**

**(\_\_\_\_\_)**

## ABSTRAK

### **Revi Hidayat (2011) : Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui : (1) Tingkat Aksesibilitas nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara (2) Pengaruh tingkat aksesibilitas untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat (3) Prioritas Pengembangan Aksesibilitas di Kecamatan Bayang Utara.

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif yang menggunakan metoda analisis data sekunder dengan *teknik skoring* dan *metode IRAP* untuk data primer. Wilayah penelitian meliputi seluruh nagari-nagari yang ada di Kecamatan Bayang Utara. Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan menggunakan kuisioner untuk data primer, dan pencatatan untuk data sekunder.

Penelitian ini menemukan : (1) Tingkat aksesibilitas nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara terdiri dari tingkat aksesibilitas tinggi yaitu nagari Puluik-Puluik, tingkat aksesibilitas menengah yaitu nagari Koto Ranah dan nagari Muaro Aia serta tingkat aksesibilitas rendah yaitu nagari Pancuang Taba. (2) Pengaruh tingkat aksesibilitas terhadap kesejahteraan masyarakat : (a) pengaruh tingkat aksesibilitas terhadap pendapatan yang dilihat dari harga jual, yaitu sama masing-masing nagari baik nagari yang tingkat aksesibilitas rendah, menengah dan tinggi. (b) Tingkat pendidikan masyarakat rendah, dilihat dari jauhnya jarak sekolah menengah pada nagari yang berakses rendah menengah dan tinggi, selain itu daya tampung sekolah menengah tidak mencukupi untuk penduduk usia sekolah menengah. (c) Tingkat kesadaran masyarakat akan kesehatan tinggi karena kunjungan masyarakat berobat ke puskesmas yang tinggi, sehingga kesehatan masyarakat tinggi walaupun biaya transportasi yang dikeluarkan mahal. (3), Prioritas pengembangan aksesibilitas di Kecamatan Bayang Utara yaitu kenagarian Puluik-Puluik yang memiliki nilai manfaat prioritas aksesibilitas rendah, perlu ditingkatkan fungsional sarana dan prasarana transportasi dan akses ke pelayanan publik. Untuk kenagarian Muaro Aia yang memiliki nilai manfaat prioritas aksesibilitas menengah maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya adalah peningkatan fungsional sarana dan prasarana transportasi serta akses ke pelayanan publik. Sedangkan untuk kenagarian Koto Ranah dan Pancuang Taba yang memiliki nilai manfaat prioritas aksesibilitas rendah, maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya adalah peningkatan operasional dan fungsional sarana dan prasarana transportasi serta akses ke pelayanan publik, khususnya pengadaan pasar mingguan di Kenagarian Koto Ranah.

## KATA PENGANTAR

Assalamualaikum Wr. Wb

Puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan taufik dan hidayahnya kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **Analisis Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat** .

Shalawat dan salam penulis doakan kepada Allah semoga senantiasa tercurah untuk nabi Muhammad SAW yang telah membawa umat manusia dari zaman jahiliyah menuju zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Skripsi ini bertujuan untuk memenuhi salah satu syarat pengajuan mendapatkan gelar sarjana pendidikan pada jurusan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang.

Dalam penyelesaian skripsi ini, penulis mendapatkan bantuan berupa bimbingan, sumbangan pikiran, saran, dan kritikan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan kali ini penulis ingin mengucapkan terimakasih yang tak terhingga kepada:

1. Ayahanda (Amri Dt Rj Bandaro) dan Ibunda (Arnis ) yang selalu memberikan dorongan dalam segala hal dan do'a restu untuk penulis.
2. Dekan Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah membantu penulis dalam mengurus surat menyurat selama penelitian.
3. Bapak Dr. Paus Iskarni, M. Pd selaku ketua jurusan Geografi Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Negeri Padang yang telah memberikan kemudahan dalam penyelesaian skripsi ini.
4. Ibu Dra. Yurni Suasti MSi selaku pembimbing I, yang telah bersedia meluangkan waktu dan berbagi ilmu kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

5. Ibu Ahyuni, ST, M.Si selaku pemimbing II yang telah bersedia meluangkan waktu untuk penulis dan telah bersusah payah membantu penulis menyelesaikan skripsi ini.
6. Bapak dan Ibu dosen pengajar jurusan Geografi yang telah berbagi ilmu, memberikan motivasi dan bimbingan kepada penulis baik selama perkuliahan maupun diluar perkuliahan.
7. Kepala Dinas Perizinan Kabupaten Pesisir Selatan yang telah membantu penulis dalam mengurus surat-menyurat selama penelitian.
8. Camat dan Wali Nagari di Kecamatan Bayang Utara yang telah membantu penulis dalam melakukan penelitian di Kecamatan Bayang Utara.
9. Kakak-kakakku (Imarjon SPd, Iswandi Amri SE, Alfis, Gestiwelni) dan adikku tersayang Elvi Susanti yang telah memberikan dorongan semangat kepada penulis hingga mampu menyelesaikan skripsi ini.
10. Penulisan skripsi ini juga tak terlepas dari dukungan rekan-rekan geografi khususnya angkatan 2005 dan kakak-kakak serta adik-adik sejurusan georafi yang telah banyak membantu penulis.

Penulis menyadari bahwa, skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan untuk sebuah karya ilmiah. Oleh karena itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritikan dari pembaca agar skripsi ini nantinya dapat menjadi skripsi yang layak dilanjutkan ke tahap selanjutnya.

Akhirnya penulis mengucapkan terimakasih, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi penulis dan juga bagi pembaca.

Padang, Januari 2011

Penulis,

## DAFTAR ISI

|                                                                              |            |
|------------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>ABSTRAK.....</b>                                                          | <b>i</b>   |
| <b>KATA PENGANTAR.....</b>                                                   | <b>ii</b>  |
| <b>DAFTAR ISI.....</b>                                                       | <b>v</b>   |
| <b>DAFTAR TABEL.....</b>                                                     | <b>vii</b> |
| <b>DAFTAR GAMBAR.....</b>                                                    | <b>xii</b> |
| <b>BAB I PENDAHULUAN</b>                                                     |            |
| A. Latar Belakang.....                                                       | 1          |
| B. Pentingnya Masalah.....                                                   | 6          |
| C. Rumusan Masalah.....                                                      | 6          |
| D. Tujuan Penelitian.....                                                    | 7          |
| E. Manfaat Penelitian.....                                                   | 7          |
| <b>BAB II KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEPTUAL</b>                           |            |
| A. Kajian Teori.....                                                         | 8          |
| 1. Aksesibilitas.....                                                        | 8          |
| 2. Transportasi.....                                                         | 18         |
| 3. Peranan Aksesibilitas terhadap Kesejahteraan Masyarakat<br>Pedesaan ..... | 21         |
| B. Penelitian yang Relevan.....                                              | 25         |
| C. Kerangka Konseptual.....                                                  | 26         |
| <b>BAB III METODOLOGI PENELITIAN</b>                                         |            |
| A. Jenis Penelitian.....                                                     | 30         |
| B. Populasi dan Sampel .....                                                 | 30         |
| C. Variabel Data .....                                                       | 32         |
| D. Jenis Data Penelitian .....                                               | 32         |
| E. Sumber Data.....                                                          | 33         |
| F. Alat Pengumpul Data.....                                                  | 33         |
| G. Teknik Analisa Data.....                                                  | 34         |

## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

|                                                                                                                                                                              |     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| A. Deskripsi Lokasi Penelitian.....                                                                                                                                          | 40  |
| B. Hasil Penelitian .....                                                                                                                                                    | 51  |
| 1. Sarana dan Prasarana Transportasi di<br>Kecamatan Bayang Utara.....                                                                                                       | 51  |
| 2. Pengukuran Tingkat Aksesibilitas Secara Kuantitatif.....                                                                                                                  | 53  |
| 3. Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Kesejahteraan<br>Masyarakat .....                                                                                                 | 61  |
| 4. Prioritas Pengembangan Aksesibilitas di Kecamatan<br>Bayang Utara .....                                                                                                   | 85  |
| 5. Hubungan Pengukuran Tingkat Aksesibilitas melalui Data<br>Sekunder dengan Penentuan Prioritas Pengembangan<br>Aksesibilitas terhadap Sarana dan Prasana Transportasi..... | 112 |
| C. Pembahasan .....                                                                                                                                                          | 115 |
| 1. Aksesibilitas .....                                                                                                                                                       | 115 |
| 2. Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Kesejahteraan<br>Masyarakat.....                                                                                                  | 118 |
| 3. Prioritas Pengembangan Aksesibilitas<br>di Kecamatan Bayang Utara .....                                                                                                   | 120 |

## **BAB V PENUTUP**

|                    |     |
|--------------------|-----|
| A. Kesimpulan..... | 121 |
| B. Saran.....      | 123 |

## **DAFTAR KEPUSTAKAAN**

## **DAFTAR LAMPIRAN**



## DAFTAR TABEL

|             |                                                                                                        |    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel I.1.  | Pembagian Wilayah dan Luas Nagari di Kecamatan Bayang Utara .....                                      | 2  |
| Tabel II.1  | Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas.....                                                                 | 12 |
| Tabel III.1 | Jumlah Sampel Penelitian di Kecamatan Bayang Utara.....                                                | 32 |
| Tabel III.2 | Klasifikasi untuk Jarak.....                                                                           | 35 |
| Tabel III.3 | Klasifikasi untuk Prasarana Jalan.....                                                                 | 35 |
| Tabel III.4 | Klasifikasi untuk Jumlah Angkutan Umum.....                                                            | 36 |
| Tabel III.5 | Klasifikasi untuk Waktu Tunggu Angkutan Umum.....                                                      | 36 |
| Tabel III.6 | Klasifikasi untuk Ongkos Angkutan Umum.....                                                            | 37 |
| Tabel III.7 | Klasifikasi untuk Tingkat Aksesibilitas.....                                                           | 37 |
| Tabel IV.1  | Jenis-jenis Tata Guna Lahan dan Luasnya.....                                                           | 43 |
| Tabel IV.2  | Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan Penduduk Menurut Kenagarian Di Kecamatan Bayang Utara..... | 44 |
| Tabel IV.3  | Jumlah Penduduk Berdasarkan Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kecamatan Bayang Utara.....             | 45 |
| Tabel IV.4  | Mata Pencarian Penduduk Menurut Kenagarian di Kecamatan Bayang Utara .....                             | 46 |
| Tabel IV.5  | Jumlah Sekolah di Kecamatan Bayang Utara.....                                                          | 48 |
| Tabel IV.6  | Jumlah Sarana Kesehatan di Kecamatan Bayang Utara.....                                                 | 48 |
| Tabel IV.7  | Jumlah sarana peribadatan di Kecamatan Bayang Utara .....                                              | 49 |
| Tabel IV.8  | Jumlah Sarana Ekonomi di Kecamatan Bayang Utara .....                                                  | 49 |
| Tabel IV.9  | Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaannya di Kecamatan Bayang Utara .....                               | 52 |
| Tabel IV.10 | Jumlah Kendaraan Bermotor dan Tak Bermotor di Kecamatan Bayang Utara.....                              | 53 |
| Tabel IV.11 | Jarak Nagari ke Ibukota Kecamatan Bayang Utara.....                                                    | 53 |
| Tabel IV.12 | Klasifikasi untuk Jarak.....                                                                           | 54 |
| Tabel IV.13 | Klasifikasi untuk Prasarana Jalan.....                                                                 | 54 |

|             |                                                                                          |    |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel IV.14 | Jumlah Angkutan Umum.....                                                                | 55 |
| Tabel IV.15 | Klasifikasi untuk Jumlah Angkutan Umum.....                                              | 55 |
| Tabel IV.16 | Waktu Tunggu Angkutan Umum.....                                                          | 56 |
| Tabel IV.17 | Klasifikasi untuk Waktu Tunggu Angkutan Umum.....                                        | 56 |
| Tabel IV.18 | Biaya Angkutan Umum di Kecamatan Bayang Utara .....                                      | 57 |
| Tabel IV.19 | Klasifikasi untuk Biaya Angkutan Umum.....                                               | 58 |
| Tabel IV.20 | Penjumlahan Skor untuk Masing-Masing Variabel<br>Aksesibilitas.....                      | 59 |
| Tabel IV.21 | Klasifikasi untuk Tingkat Aksesibilitas.....                                             | 59 |
| Tabel IV.22 | Jarak Nagari ke Pasar Kecamatan Bayang Utara.....                                        | 61 |
| Tabel IV.23 | Klasifikasi untuk Jarak ke Pasar.....                                                    | 61 |
| Tabel IV.24 | Klasifikasi untuk Prasarana Jalan.....                                                   | 62 |
| Tabel IV.25 | Jumlah Angkutan Umum ke Pasar.....                                                       | 63 |
| Tabel IV.26 | Klasifikasi untuk Jumlah Angkutan Umum ke Pasar<br>Kecamatan .....                       | 63 |
| Tabel IV.27 | Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Pasar Kecamatan.....                                       | 64 |
| Tabel IV.28 | Klasifikasi untuk Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Pasar<br>Kecamatan.....                  | 64 |
| Tabel IV.29 | Biaya Angkutan Umum di Kecamatan Bayang Utara .....                                      | 65 |
| Tabel IV.30 | Klasifikasi untuk Biaya Angkutan Umum ke Pasar<br>Kecamatan.....                         | 66 |
| Tabel IV.31 | Harga Jual Sumber Daya Alam Berdasarkan Tingkat Akses<br>di Kecamatan Bayang Utara ..... | 67 |
| Tabel IV.32 | Rekapitulasi Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap<br>Pendapatan.....                  | 68 |
| Tabel IV.33 | Jarak Nagari ke Sekolah Menengah.....                                                    | 69 |
| Tabel IV.34 | Klasifikasi untuk Jarak ke Sekolah Menengah.....                                         | 69 |
| Tabel IV.35 | Klasifikasi untuk Prasarana Jalan.....                                                   | 70 |
| Tabel IV.36 | Jumlah Angkutan Umum ke Sekolah Menengah.....                                            | 70 |

|             |                                                                                                                                      |    |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabel IV.37 | Klasifikasi untuk Jumlah Angkutan Umum ke Sekolah Menengah.....                                                                      | 71 |
| Tabel IV.38 | Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Sekolah Menengah.....                                                                                  | 71 |
| Tabel IV.39 | Klasifikasi untuk Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Sekolah Menengah .....                                                               | 72 |
| Tabel IV.40 | Biaya Angkutan Umum di Kecamatan Bayang Utara .....                                                                                  | 73 |
| Tabel IV.41 | Klasifikasi untuk Biaya Angkutan Umum.....                                                                                           | 73 |
| Tabel IV.42 | Banyaknya Sarana Pendidikan SLTP/MTs dengan Jumlah Murid Masing-Masing Nagari di Kecamatan Bayang Utara.....                         | 75 |
| Tabel IV.43 | Banyaknya Sarana Pendidikan SLTA/MA dengan Jumlah Murid Masing-Masing Nagari di Kecamatan Bayang Utara.....                          | 75 |
| Tabel IV.44 | Rekapitulasi Pengaruh Tingkat Aksesibilitas terhadap Pendidikan.....                                                                 | 77 |
| Tabel IV.45 | Jarak Nagari ke Puskesmas.....                                                                                                       | 78 |
| Tabel IV.46 | Klasifikasi untuk Jarak ke Puskesmas .....                                                                                           | 79 |
| Tabel IV.47 | Klasifikasi untuk Prasarana Jalan.....                                                                                               | 79 |
| Tabel IV.48 | Jumlah Angkutan Umum ke Puskesmas .....                                                                                              | 80 |
| Tabel IV.49 | Klasifikasi untuk Jumlah Angkutan Umum.....                                                                                          | 81 |
| Tabel IV.50 | Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Puskesmas .....                                                                                        | 81 |
| Tabel IV.51 | Klasifikasi untuk Waktu Tunggu Angkutan Umum ke Puskesmas.....                                                                       | 82 |
| Tabel IV.52 | Biaya Angkutan Umum di Kecamatan Bayang Utara .....                                                                                  | 73 |
| Tabel IV.53 | Klasifikasi untuk Biaya Angkutan Umum.....                                                                                           | 83 |
| Tabel IV.54 | Banyaknya Kunjungan Pasien pada Puskesmas Tahun 2009 di Kecamatan Bayang Utara.....                                                  | 84 |
| Tabel IV.55 | Distribusi Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek Penilaian terhadap Transportasi Umum di Kenagarian Puluik-Puluik ..... | 86 |

|             |                                                                                                                                            |     |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel IV.56 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi di Kenagarian Puluik-Puluik.....               | 87  |
| Tabel IV.57 | Distribusi Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi Umum di Kenagarian<br>Koto Ranah.....     | 88  |
| Tabel IV.58 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi di Kenagarian Koto Ranah.....                  | 90  |
| Tabel IV.59 | Distribusi Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh<br>Penilaian terhadap Transportasi Umum di Kenagarian<br>Muaro Aia.....            | 91  |
| Tabel IV.60 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi di Kenagarian Muaro Aia.....                   | 92  |
| Tabel IV.61 | Distribusi Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi Umum di Kenagarian<br>Pancuang Taba ..... | 93  |
| Tabel IV.62 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi di Kenagarian Pancuang Taba .....              | 94  |
| Tabel IV.63 | Bobot Indikator Tingkat Kepentingan Menurut Objek Penilaian<br>terhadap Transportasi Umum di Kecamatan Bayang Utara.....                   | 96  |
| Tabel IV.64 | Bobot indikator aksesibilitas terhadap objek penilaian<br>di Kecamatan Bayang Utara .....                                                  | 97  |
| Tabel IV.65 | Nilai Manfaat Pengembangan Aksesibilitas<br>di Kenagarian Puluik-Puluik.....                                                               | 98  |
| Tabel IV.66 | Nilai Manfaat Pengembangan Aksesibilitas<br>di Kenagarian Koto Ranah.....                                                                  | 99  |
| Tabel IV.67 | Nilai Manfaat Pengembangan Aksesibilitas<br>di Kenagarian Muaro Aia.....                                                                   | 100 |

|             |                                                                                                                                   |     |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel IV.68 | Nilai Manfaat Pengembangan Aksesibilitas<br>di Kenagarian Pancuang Taba.....                                                      | 101 |
| Tabel IV.69 | Susunan Prioritas Pengembangan Aksesibilitas Menurut Objek<br>Penilaian terhadap Transportasi di Kecamatan Bayang Utara .....     | 102 |
| Tabel IV.70 | Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek Penilaian<br>terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Puluik-Puluik.....           | 103 |
| Tabel IV.71 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Puluik-Puluik.....     | 104 |
| Tabel IV.72 | Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Koto Ranah.....              | 104 |
| Tabel IV.73 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Koto Ranah.....        | 105 |
| Tabel IV.74 | Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Muaro Aia.....               | 105 |
| Tabel IV.75 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Muaro Aia.....         | 106 |
| Tabel IV.76 | Penilaian Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek Penilaian<br>terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian Pancuang Taba.....           | 107 |
| Tabel IV.77 | Nilai Indikator Responden Menurut Tingkat Pengaruh Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kenagarian<br>Pancuang Taba ..... | 107 |
| Tabel IV.78 | Penilaian Tingkat Kepentingan Terhadap Objek Penilaian<br>Berdasarkan Kondisi Jalan di Kecamatan Bayang Utara.....                | 108 |
| Tabel IV.79 | Bobot Indilkator Menurut Tingkat Kepentingan terhadap<br>Kondisi Jalan di Kecamatan Bayang Utara.....                             | 109 |
| Tabel IV.80 | Nilai Manfaat Pengembangan Akses Menurut Kondisi Jalan<br>di Kenagarian Puluik-Puluik.....                                        | 109 |
| Tabel IV.81 | Nilai Manfaat Pengembangan Akses Menurut Kondisi Jalan<br>di Kenagarian Koto Ranah .....                                          | 110 |

|             |                                                                                                                               |     |
|-------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|
| Tabel IV.82 | Nilai Manfaat Pengembangan Akses Menurut Kondisi Jalan<br>di Kenagarian Muaro Aia .....                                       | 110 |
| Tabel IV.83 | Nilai Manfaat Pengembangan Akses Menurut Kondisi Jalan<br>di Kenagarian Pancuang Taba .....                                   | 110 |
| Tabel IV.84 | Susunan Prioritas Pengembangan Aksesibilitas Menurut Objek<br>Penilaian terhadap Kondisi Jalan di Kecamatan Bayang Utara..... | 111 |
| Tabel IV.85 | Penjumlahan Skor untuk Masing-Masing Variabel Nilai Manfaat<br>Prioritas Aksesibilitas.....                                   | 111 |
| Tabel IV.86 | Klasifikasi untuk Tingkat Nilai Manfaat Prioritas Aksesibilitas....                                                           | 112 |
| Tabel IV.87 | Rekapitulasi Prioritas Pengembangan Aksesibilitas Nagari-Nagari<br>di Kecamatan Bayang Utara.....                             | 113 |

## DAFTAR GAMBAR

|            |                                                                                                                                                  |    |
|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Gambar 2.1 | Kerangka Konseptual Prioritas Pengembangan Akses<br>Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk<br>Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat ..... | 29 |
| Gambar 4.1 | Peta Administratif di Kecamatan Bayang Utara.....                                                                                                | 41 |
| Gambar 4.2 | Peta Sebaran Pemukiman di Kecamatan Bayang Utara.....                                                                                            | 47 |
| Gambar 4.3 | Peta Sarana Pendidikan Kesehatan dan Ekonomi<br>di Kecamatan Bayang Utara.....                                                                   | 50 |
| Gambar 4.4 | Peta Tingkat Aksesibilitas di Kecamatan Bayang Utara.....                                                                                        | 60 |

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Menurut Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah yaitu : “Otonomi daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan.”

Diberlakukan otonomi daerah di Indonesia, yang mengharuskan pemerintah daerah untuk menata dan memajukan daerahnya dengan caranya sendiri tanpa campur tangan dari pemerintah pusat khususnya bidang ekonomi, merupakan konsekuensi pemberlakuan otonomi daerah. Peningkatan pendapatan daerah merupakan salah satu sektor penting untuk mempercepat penyelenggaraan roda perekonomian daerah dan upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat. Bertitik tolak dari kerangka tersebut, penggalan dan pengembangan atas sumber-sumber pendapatan daerah perlu diupayakan dengan mempertimbangkan potensi yang dimiliki.

Pada tahun 2000 sampai 2003 dilaksanakan kegiatan Pengembangan Prasarana Perdesaan (P2D) melalui loan JBIC IP-506. Salah satu prasarana yang dibangun pada program Pengembangan Prasarana Perdesaan (P2D) adalah prasarana transportasi, termasuk didalamnya adalah jalan, jembatan dan tambatan perahu. Dengan adanya bangunan tersebut diharapkan akan berpengaruh



terhadap perekonomian wilayah dan kesejahteraan masyarakat pengguna (masyarakat sekitar) baik dampak secara langsung maupun tidak langsung. Dengan kata lain prasarana transportasi yang dibangun mendukung kegiatan ekonomi untuk kesejahteraan masyarakat. Dalam kaitan dengan pembangunan perdesaan, pemerintah daerah pada umumnya cenderung masih belum memberikan perhatian yang besar. Sebaliknya, mereka lebih mengutamakan dan memfokuskan kepada pembangunan fisik di perkotaan (Bappenas 2008).

Kecamatan Bayang Utara termasuk dalam wilayah Kabupaten Pesisir Selatan, dengan luas wilayah 212,21 Km<sup>2</sup> terdiri atas 4 nagari seperti yang diuraikan tabel dibawah ini :

**Tabel I.1. : Pembagian Wilayah dan Luas Nagari di Kecamatan Bayang Utara**

| No    | Kenagarian    | Kampung                                                                                 | Luas Nagari (km <sup>2</sup> ) |
|-------|---------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| 1     | Puluik-Puluik | a. Asam Kumbang<br>b. Calau<br>c. Taratak Teleng<br>d. Taratak Baru<br>e. Puluik-Puluik | 46,04                          |
| 2     | Koto Ranah    | a. Padang Pasir<br>b. Ranah Bayang<br>c. Taratak<br>d. Bayang Janiah<br>e. Limau puruik | 56,37                          |
| 3     | Muaro Aia     | a. Muaro Aia<br>b. Dilan                                                                | 33,09                          |
| 4     | Pancuang Taba | a. Pancuang Taba<br>b. Limau-Limau<br>c. Ngalau Gadang                                  | 76,71                          |
| Total |               |                                                                                         | 212,21                         |

Sumber : Kecamatan Bayang Utara dalam Angka 2008

Batas wilayah Kecamatan Bayang Utara yaitu sebagai berikut :

- a. sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Solok
- b. sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan IV Jurai,
- c. sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Bayang,
- d. sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Koto XI Tarusan.

Jumlah penduduk Kecamatan Bayang Utara pada tahun 2009 berjumlah 8.225 jiwa. Ditinjau dari potensi sumber daya alam, Kecamatan Bayang Utara mempunyai banyak potensi yang layak untuk dikembangkan diantaranya di bidang pertanian, perternakan dan pariwisata. Namun demikian pengembangan sektor tersebut perlu didukung dengan pengembangan sarana dan prasarana transportasi yang diharapkan dapat membuka akses-akses kesentra produksi pertanian, perternakan dan pariwisata yang ada.

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

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah perdesaan. Terutama menyediakan akses bagi masyarakat desa untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Akses terhadap pelayanan publik merupakan kebutuhan yang penting dalam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan perdesaan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat perdesaan ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana untuk pemasaran. Pemasaran yang baik hanya bisa diperoleh apabila akses ke daerah tersebut baik.

Fakta yang ditemukan di lapangan diketahui bahwa perkembangan perekonomian wilayah yang merupakan wujud dari kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Bayang Utara kurang berkembang. Hal ini disebabkan karena di daerah tersebut jaringan jalannya kurang baik dan bahkan rusak berat. Wilayah yang berada di pusat pemerintahan dan mempunyai tingkat aksesibilitas tinggi akan cepat berkembang sedangkan daerah yang jauh dari pusat pemerintahan dan mempunyai tingkat aksesibilitas rendah, akan mengalami kesulitan berhubungan dengan daerah lain. Dengan demikian daerah tersebut akan mengalami kesulitan dalam pemenuhan kebutuhan untuk daerah itu sendiri. Daerah yang mempunyai

jaringan transportasi yang baik dapat dengan mudah melakukan interaksi dengan daerah lain sehingga potensi yang ada dapat dengan mudah dikembangkan.

Dalam perbaikan aksesibilitas yang dilakukan oleh pemerintah, kadang-kadang tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat perdesaan. Hal ini dikarenakan dalam merencanakan kebutuhan akses masyarakat berdasarkan pada spesifikasi standar pemerintah pusat, yang tidak merefleksikan kebutuhan yang diinginkan oleh masyarakat, data yang digunakan cenderung berdasarkan data sekunder yang kurang valid, yang semakin memperkuat jauhnya proses perencanaan dari kebutuhan masyarakat perdesaan.

Pengkajian tentang aksesibilitas erat kaitannya dengan sarana dan prasarana transportasi yang pada gilirannya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah Kecamatan Bayang Utara. Dari penjelasan tersebut penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul ; “ **Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara Untuk Meningkatkan Kesejahteraan Masyarakat**”

## **B. Pentingnya Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang dikemukakan, maka peneliti merasa penting untuk melaksanakan penelitian tentang prioritas pengembangan akses nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, karena dilihat fakta lapangan di daerah penelitian kondisi sarana dan prasarana transportasi kurang memadai dan tingkat kesejahteraan masyarakat yang rendah.

## **C. Rumusan Masalah**

Sesuai dengan kemampuan pengetahuan dan waktu yang dimiliki maka rumusan permasalahan yang akan diteliti adalah sebagai berikut ini :

1. Bagaimanakah tingkat aksesibilitas nagari-nagari yang ada di Kecamatan Bayang Utara dilihat dari variabel jarak, kondisi jalan, jumlah angkutan, waktu tunggu dan biaya angkutan?
2. Bagaimanakah pengaruh tingkat aksesibilitas terhadap kesejahteraan masyarakat dilihat dari pendapatan, pendidikan dan kesehatan di Kecamatan Bayang Utara?
3. Apa saja Prioritas pengembangan aksesibilitas yang perlu dikembangkan di Kecamatan Bayang Utara.

#### **D. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah di atas maka yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah, kemudian dirumuskan beberapa tujuan seperti di bawah ini :

1. Menganalisis tingkat aksesibilitas nagari-nagari yang ada di Kecamatan Bayang Utara dilihat dari variabel jarak, kondisi jalan, jumlah angkutan, waktu tunggu dan biaya angkutan.
2. Menganalisis pengaruh kondisi akses terhadap kesejahteraan masyarakat dilihat dari pendapatan, pendidikan dan kesehatan di Kecamatan Bayang Utara
3. Menganalisis dan mengidentifikasi prioritas pengembangan akses nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Sesuai dengan masalah dan tujuan penelitian yang telah dikemukakan diatas, maka penelitian ini diharapkan berguna sebagai :

1. Bagi penulis sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Pendidikan Geografi di Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial UNP
2. Sebagai informasi ilmiah bagi dinas terkait untuk menumbuhkan kembangkan pembangunan daerah
3. Sebagai bahan referensi dan literatur untuk kegiatan-kegiatan penelitian selanjutnya.

## **BAB II**

### **KAJIAN TEORI DAN KERANGKA KONSEPTUAL**

#### **A. Kajian Teori**

##### **1. Aksesibilitas**

Menurut Black (1981) dalam Miro, aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan, dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya. Dengan perkataan lain suatu ukuran kemudahan atau kenyamanan mengenai cara lokasi tata guna lahan yang saling berpenjarang dapat berinteraksi atau berhubungan satu sama lain. Pernyataan mudah atau sulitnya merupakan suatu hal yang sangat subyektif karena mudah bagi seseorang belum tentu mudah bagi orang lain, begitu pula dengan pernyataan sulit (Miro, 2004: 18). Aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah sistem ( Magribi, 1999: 74).

Salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak fisik. Jarak yang jauh secara fisik maka dapat dikatakan aksesnya rendah. Sebaliknya jika jaraknya berdekatan maka dapat dikatakan aksesnya tinggi. Akan tetapi, faktor jarak ini tidak sendirian digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat aksesibilitas (Miro, 2004: 19)

Menurut Tamin, Ofyar Z, faktor jarak tidak dapat diandalkan karena pada kenyataannya bisa terjadi antara wilayah yang berdekatan tidak dapat dikatakan tinggi aksesnya apabila antara dua wilayah tersebut tidak terdapat prasarana jaringan transportasi yang menghubungkan. Demikian sebaliknya dua wilayah yang jaraknya berjauhan tidak bisa disebut rendah tingkat aksesnya, kalau antara dua wilayah itu terdapat prasarana jaringan jalan dan pelayanan armada angkutan yang cukup memadai (Miro, 2004: 19)

Faktor lain di luar jarak yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses adalah pola pengaturan tata guna lahan. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum antara satu wilayah dengan wilayah lainnya. Keberagaman pola pengaturan fasilitas umum terjadi akibat berpencarnya lokasi fasilitas umum secara geografis dan berbeda jenis dan intensitas kegiatannya. Kondisi ini membuat penyebaran lahan dalam suatu wilayah menjadi tidak merata (heterogen) dan faktor jarak bukan satu-satunya elemen yang menentukan tinggi rendahnya tingkat akses (Miro, 2004: 19).

Kemudahan dalam aksesibilitas dapat menyangkut dampak berbagai kegiatan, seperti mudahnya faktor-faktor produksi didapatkan, mudahnya informasi menyebar, atau mudahnya penduduk bergerak (mobilisasi tinggi). Akses atau kemudahan tersebut dipengaruhi oleh dua hal:



- a. Tata guna lahan, yaitu bagaimana penataan ruang (adanya jarak yang ditimbulkan oleh *land use*).
- b. Fasilitas transportasi, dimana melayani apakah aksesibilitas tersebut sangat baik/sangat jelek.

Salah satu faktor yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak fisik dua tata guna lahan (Miro, 2002:19). Kalau kedua tata guna lahan mempunyai jarak yang berjauhan secara fisik, maka aksesnya dikatakan rendah. Demikian juga sebaliknya. Akan tetapi faktor jarak tidak dapat sendirian saja digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya akses dua tata guna lahan. Faktor jarak tidak dapat diandalkan (Tamin, Ofyar Z. 2000), karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan, tidak dapat dikatakan tinggi tingkat aksesnya apabila antara zona yang satu dengan yang lainnya tidak terdapat jaringan transportasi yang menghubungkannya. Demikian pula sebaliknya dua zona yang berjauhanpun tidak dapat dikatakan tingkat aksesnya rendah kalau antar kedua zona tersebut terdapat jaringan prasarana jalan dan pelayanan armada angkutan yang cukup memadai.

Lebih lanjut Miro, (2002:20) menyatakan bahwa faktor yang mempengaruhi tinggi rendahnya aksesibilitas tidak hanya jarak, seperti yang telah digambarkan diatas. Maka faktor-faktor lain diluar jarak perlu kita pertimbangkan dalam menentukan tinggi rendahnya aksesibilitas. Faktor-faktor lain tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Faktor waktu tempuh
- b. Faktor biaya/ongkos
- c. Faktor intensitas (kepadatan) tata guna lahan
- d. Faktor orang yang melakukan perjalanan

Lebih lanjut Tarigan (2006:78) menyatakan bahwa tingkat aksesibilitas dipengaruhi oleh:

**a. Jarak**

Pengertian jarak erat kaitannya dengan lokasi relatif. Karena nilai suatu objek ditinjau dari lokasi relatifnya ditentukan oleh jaraknya terhadap objek atau objek lain yang mempunyai hubungan fungsional. Jarak mempunyai tiga dimensi ukuran, pertama jarak geometrik dengan satuan ukuran kilometer, mil, yard, dan lain-lainnya. Kedua jarak diukur dari segi dimensi waktu, yaitu menit, jam, hari, minggu, bulan, dan sebagainya. Ketiga, jarak diukur dari dimensi ekonomi, yaitu biaya yang diperlukan untuk memindahkan barang persekutuan, volume, atau berat.

Demikian pula pemindahan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Jarak dari segi dimensi waktu maupun ekonomi dapat berubah dengan perbaikan prasarana transportasi, misalnya peningkatan kualitas jalan atau pembuatan jalan tembus serta munculnya alat-alat angkutan baru seperti bus, truk, col dan sebagainya. Penurunan jarak, waktu serta ekonomi (ongkos) secara langsung menaikkan nilai lokasi relatif dari objek atau tempat-tempat yang bersangkutan

Selain tiga dimensi ukuran jarak tersebut diatas jarak dapat pula diukur dari dimensi sosial maupun psikologi, namun yang mempunyai arti penting dalam kehidupan sehari-hari adalah ketiga dimensi tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pengukuran tingkat kemudahan/ aksesibilitas secara grafis ukuran Hansen dalam (Tanjung 2004:24-25) sebagai berikut:

**Tabel II.1 : Klasifikasi Tingkat Aksesibilitas**

| <b>Kondisi Prasarana</b><br><b>Jarak</b> | Dekat                  | Jauh                   |
|------------------------------------------|------------------------|------------------------|
|                                          |                        |                        |
| Sangat Baik                              | Aksesibilitas Tinggi   | Aksesibilitas Menengah |
| Sangat Jelek                             | Aksesibilitas Menengah | Aksesibilitas Rendah   |

*Sumber: Black 1981:24*

Tabel diatas memperlihatkan bahwa apabila tata guna lahan saling berdekatan dan hubungan transportasi antar tata guna lahan tersebut mempunyai kondisi baik, maka akses tinggi. Sebaliknya jika aktifitas tersebut saling terpisah dan hubungan transportasinya jelek., maka akses akan rendah. Beberapa kombinasi diantaranya mempunyai akses menengah. Dari tabel klasifikasi aksesibilitas diatas tadi sudah jelas bahwa jarak mempunyai peran yang sangat penting. Daerah yang lokasinya dekat (jarak pendek) akan mempercepat aksesibilitas ke daerah tersebut. Sebaliknya daerah yang jauh (jaraknya panjang) maka akan memperlambat aksesibilitas ke daerah tersebut. Atau dengan kata lain jarak yang jauh relatif memperkecil aksesibilitas, dan jarak yang dekat relatif memperbesar aksesibilitas.

## **b. Kondisi prasarana perhubungan (Jalan)**

Dalam panduan penentuan klasifikasi fungsi jalan diperkotaan (Direktorat Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota 1990) dikatakan jaringan jalan merupakan satu kesatuan sistem terdiri dari sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder jalan terjalin dalam hubungan hirarki sebagai berikut:

### **1) Sistem jaringan jalan primer**

Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat nasional yang menghubungkan simpul-simpul jasa distribusi. Jaringan jalan primer menghubungkan secara terus-menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga, dan kota jenjang dibawahnya sampai ke persil dalam satu-kesatuan wilayah pengembangan. Jaringan jalan primer menghubungkan kota kesatu dengan jenjang kesatu antar satuan wilayah pengembangan.

### **2) Sistem jaringan jalan sekunder**

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

Menurut wewenang pembinaan jalan dikelompokkan menjadi jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten, jalan kotamadya dan jalan khusus Direktorat Jendral Bina Marga Direktorat Pembinaan Jalan Kota (1990:6) sebagai berikut:

a) Jalan Nasional

Yang termasuk kedalam jalan nasional adalah jalan arteri primer dan jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota propinsi, dan jalan lainnya yang mempunyai nilai strategis terhadap kepentingan nasional. Penetapan status suatu jalan sebagai jalan nasional dilakukan dengan keputusan menteri.

b) Jalan Propinsi

Yang termasuk kedalam jalan propinsi adalah sebagai berikut:

1. Jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota propinsi dengan ibukota kabupaten/kotamadya.
2. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota ibukota kabupaten/kotamadya.
3. Jalan lain yang mempunyai kepentingan strategis terhadap propinsi.
4. Jalan dalam daerah khusus ibukota Jakarta yang tidak termasuk jalan nasional.

Penetapan status jalan sebagai jalan propinsi dilakukan dengan keputusan menteri dalam negeri atas usulan pemerintah daerah tingkat I yang bersangkutan, dengan memperhatikan pendapat menteri.

c) Jalan Kabupaten

Yang termasuk kelompok jalan kabupaten adalah:

1. Jalan kolektor primer yang tidak termasuk kedalam jalan nasional dan jalan propinsi.
2. Jalan lokal primer
3. Jalan sekunder dan jalan lainnya yang tidak termasuk kedalam kedalam kelompok jalan nasional, jalan propinsi, dan jalan kotamadya.

Penetapan status suatu jalan sebagai jalan kabupaten dilakukan dengan keputusan gubernur tingkat I atas usul pemerintah daerah tingkat II yang bersangkutan.

d) Jalan Kotamadya

Yang termasuk kedalam kelompok jalan kotamadya adalah jaringan jalan sekunder didalam kotamadya. Penetapan status suatu ruas jalan arteri sekunder dan atau ruas jalan kolektor sekunder sebagai jalan kotamadya dilakukan dengan keputusan gubernur tingkat I atas usul pemerintah daerah kotamadya yang bersangkutan.

Penetapan status ruas jalan lokal sekunder sebagai jalan kotamadya dilakukan dengan keputusan walikotanya daerah tingkat II yang bersangkutan.

e) Jalan Khusus

Yang termasuk kelompok jalan khusus adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi/badan hukum/perorangan untuk melayani kepentingan masing-masing.

Penetapan status suatu jalan sebagai jalan khusus dilakukan oleh instansi/badan hukum/perorangan yang memiliki ruas jalan khusus tersebut dengan memperhatikan pedoman yang ditetapkan oleh menteri pekerjaan umum (PU).

**c. Ketersediaan berbagai sarana penghubung termasuk frekuensinya**

Bentuk alat (moda) transportasi secara umum ada 2 kelompok besar moda transportasi (Miro, 2002:116) yakni:

1. Kendaraan pribadi (*Private Transortation*)

Kendaraan pribadi yaitu moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, dimana saja, dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali.

## 2. Kendaraan Umum (*Publik Transportation*)

Kendaraan transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Kedua kelompok moda transportasi ini dapat lagi dipecah secara lebih spesifik yaitu:

- 1) Kendaraan pribadi
  - a) Jalan kaki
  - b) Sepeda untuk pribadi
  - c) Sepeda motor untuk pribadi
  - d) Mobil pribadi
  - e) Kapal, pesawat terbang, dan kereta api yang dimiliki secara pribadi
- 2) Kendaraan umum
  - a) Ojek sepeda, sepeda motor
  - b) Becak, bajaj, bemo
  - c) Mikrolet
  - d) Bus umum (kota dan antar kota)
  - e) Kereta api (kota dan antar kota)
  - f) Kapal feri, sungai, laut
  - g) Pesawat yang digunakan untuk bersama



Faktor aksesibilitas memegang peranan penting dalam upaya pengembangan potensi wilayah sebab tanpa didukung oleh sistem transportasi, sarana dan prasarana transportasi yang memadai, potensi yang dimiliki oleh suatu daerah akan sulit berkembang dan kesejahteraan masyarakatpun masih terus jadi sebuah harapan.

## **2. Transportasi**

Transportasi adalah pergerakan barang dan penumpang atau seseorang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi adalah pergerakan sesuatu yang dilakukan dengan menggunakan sedikit tenaga dan dicapai dalam waktu yang singkat ( Magribi, 1999: 6).

Pada awal tahun 1950-an seorang peneliti Amerika Utara Edward Ullman, memberikan tiga faktor untuk menjelaskan pergerakan atau interaksi antara dua kawasan yaitu :

- a. Saling melengkapi dalam ekonomi mencakup kebutuhan pada suatu kawasan dan penyediaan bagi kawasan lain.
- b. Intervensi/campur tangan kesempatan, dapat mencegah interaksi antara dua kawasan karena kebutuhan dapat lebih mudah diperoleh pada kawasan tiga.
- c. Kemampuan untuk saling menukar/mengganti suatu kebutuhan dengan kebutuhan lainnya ( Magribi, 1999: 2)

Ketergantungan transportasi dengan bertambah besarnya jumlah penduduk yang merupakan bagian dari kebutuhan beragam jenis alat angkut pada pertumbuhan ekonomi suatu kawasan ( Magribi, 1999: 6).

Transportasi dapat diartikan sebagai usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu obyek dari suatu tempat ke tempat lain. Obyek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Dalam pengertian di atas terdapat kata usaha berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak dapat lepas dari ketersediaan sarana dan prasarana transportasi ( Miro, 2004: 4).

Sistem transportasi merupakan gabungan elemen-elemen atau komponen komponen :

- a) Prasarana ( jalan dan terminal)
- b) Sarana ( kendaraan)
- c) Sistem pengoperasian (yang mengkoordinasi komponen sarana dan prasarana.

Menurut UU no. 13 tahun 1980 tentang jalan, yang dimaksud dengan jalan adalah suatu prasarana perhubungan dalam bentuk apapun, meliputi bagian jalan termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas ( Warpani, 1990: 31).

Terminal selalu berkaitan dengan angkutan umum baik penumpang maupun barang. Keragaman ukuran dan kelengkapan sarana terminal bergantung pada fungsi dan peranan terminal yang bersangkutan. Terminal kadang-kadang merangkap sebagai tempat menyimpan atau mangkal kendaraan (Warpani, 1990: 37).

Kendaraan dalam perangkutan jalan raya adalah segala kendaraan segala kendaraan darat yang ditarik oleh binatang atau oleh orang. Walaupun masih ada kendaraan yang digerakkan oleh manusia seperti sepeda, becak, gerobak tapi dalam zaman yang serba maju kendaraan bermotor memegang peranan penting (Warpani, 1990: 38).

Ketersediaan prasarana jalan yang didukung oleh sarana angkutan yang baik akan menumbuhkan perkembangan baru sepanjang lintasan. Pola perkembangan jalan mempunyai kaitan erat dengan struktur pengembangan wilayah. Sarana angkutan merupakan bagian dari kegiatan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu, dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, angkutan dapat berperan sebagai penunjang atau pelayan, pemacu atau pendorong sekaligus pemicu atau penggerak perkembangan (Warpani, 1990: 13 ).

Pada prinsipnya membangun jaringan jalan tentunya cenderung untuk mengambil rute terpendek yang menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya. Kenyataannya tidaklah selalu mudah untuk menghubungkan suatu tempat dengan tempat lainnya bila terdapat hambatan-hambatan fisik di atas permukaan bumi seperti pegunungan, bangunan-bangunan bersejarah, laut dan sebagainya.

Prasarana dan sarana yang ada disuatu wilayah berupa jalan, jembatan, jaringan telekomunikasi, kendaraan, terminal, dan lain-lain memberikan landasan terhadap kelancaran perencanaan dan pelaksanaan pembangunan wilayah. Prasarana dan sarana transportasi akan menunjang dan mendukung pembangunan fisik wilayah.

### **3. Peranan aksesibilitas terhadap kesejahteraan masyarakat pedesaan**

Pada masyarakat desa, kegiatan atau aktivitas dapat dilakukan dengan berjalan kaki, walaupun tidak menutup kemungkinan melakukan aktivitas yang jauh dan membutuhkan sarana atau alat untuk menuju ke tempat aktivitas, antara lain sarana transportasi berupa mobil atau yang lain. Pada umumnya masyarakat desa mempunyai keterbatasan pada sarana transportasi/jalan raya. Tidak seperti di kota, di desa jalan-jalan yang ada 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 :

- a. Petani segan untuk meningkatkan penjualan surplus hasil buminya ke pasar karena kesulitan biaya transportasi.
- b. Produktivitas pertanian rendah dan kurangnya inovasi karena informasi dan input-input pertanian tidak dapat menjangkau para petani umumnya.
- c. Tingkat pendaftaran sekolah rendah dan ketidakhadiran tinggi (baik guru maupun murid). Anak-anak di daerah perdesaan umumnya malas meneruskan sekolahnya ke jenjang yang lebih tinggi karena sulitnya sarana transportasi dan lingkungan yang tidak mendukung.
- d. Standar perawatan kesehatan rendah karena klinik sukar dijangkau dan tenaga kesehatan tidak dapat melakukan perjalanan dengan mudah.

Jadi keterbatasan dari aksesibilitas di perdesaan dapat menimbulkan masalah pada bidang-bidang lain diantaranya kesehatan dan pendidikan, lapangan pekerjaan, dan pendapatan masyarakat yang akan memberi kontribusi pada tingkat kemiskinan masyarakat (Puspasari, 2000).

Salah satu faktor terpenting yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari masyarakat perdesaan di Indonesia adalah keterisolasian dan keterbatasan mereka dalam memperoleh barang dan jasa yang untuk memenuhi kebutuhan dasar sosial dan ekonomi. Karena kondisi wilayah yang berbukit-bukit, kepadatan populasi yang rendah dan jarak antar desa yang jauh, maka akses yang tersedia sangat terbatas.

Peningkatan kebutuhan rumah tangga di perdesaan untuk melakukan perjalanan terutama ditentukan oleh akses yang dimilikinya terhadap berbagai fasilitas yang dibutuhkan untuk mempertahankan kehidupan sehari-hari. Akses tersebut meliputi akses terhadap air, lahan yang menjadi sumber-sumber pangan, sekolah untuk mendidik anak-anak mereka, fasilitas kesehatan pada waktu sakit, dan pasar untuk melakukan aktivitas perdagangan berbagai barang. Rumah tangga perlu melakukan perjalanan dalam rangka memenuhi kebutuhan mereka. Tingkat distribusi dan akses terhadap pusat-pusat pelayanan merupakan salah satu faktor penting yang menentukan permintaan atau kebutuhan transportasi mereka. Walaupun investasi berupa jaringan jalan primer dan sekunder dapat mempercepat pembangunan di daerah perdesaan, namun investasi tersebut tidak dengan sendirinya memperbaiki mobilitas dan aksesibilitas penduduk setempat. Dibutuhkan berbagai investasi pelengkap lainnya untuk memperbaiki transportasi dan menyelesaikan permasalahan aksesibilitas di daerah perdesaan.

Perbaikan akses terhadap barang dan jasa dasar merupakan senjata utama dalam memerangi kemiskinan. Salah satu hambatan utama penduduk miskin Indonesia adalah terbatasnya akses untuk mencapai barang dan jasa yang dibutuhkan. Rumah tangga membutuhkan akses untuk mencapai fasilitas dan pelayanan agar dapat memenuhi kebutuhan dasar sosial dan ekonomi sehingga mampu untuk hidup sejahtera dan lebih produktif. Akses didefinisikan sebagai kemampuan penduduk untuk memperoleh barang dan jasa yang dibutuhkan.

Keterbatasan akses ke fasilitas kesehatan dan pendidikan, ke suplai air dan sumber bahan bakar akan memberi kontribusi pada tingkat kemiskinan masyarakat. Secara sederhana dapat dikatakan bahwa kalau sebuah komunitas memiliki akses ke berbagai fasilitas, maka akan mempunyai kesempatan untuk keluar dari kemiskinan.

Ada korelasi yang positif antara investasi dalam infrastruktur pada suatu jalan dan pembangunan ekonomi. Faktor-faktor penting lainnya yang juga diidentifikasi adalah pendidikan dan kesehatan.

Dengan meningkatkan pembangunan transportasi dan meningkatnya aksesibilitas perdesaan akan dapat memperbaiki perekonomian di daerah perdesaan. Meningkatnya kegiatan perekonomian, berarti akan meningkatkan kesejahteraan dan dapat mengurangi kemiskinan penduduk perdesaan.

## **B. Penelitian yang relevan**

Untuk mendukung dan mempertegas teori-teori yang telah dikemukakan dalam kajian teoritis ini, penulis mengambil hasil-hasil penelitian yang penulis anggap relevan dengan penelitian ini :

- a. Penelitian yang dilakukan oleh Tri Bastuti Purwantini dan Rudi Sunarja Rivai (2008) yang berjudul dampak pembangunan prasarana transportasi terhadap kesejahteraan masyarakat pedesaan (studi kasus Kabupaten Bulu Kumba Sulawesi Selatan ), Penelitian ini dilakukan di Desa Balleanging pada Januari 2008. Untuk melihat dampak kajian ini menggunakan analisis kondisi sebelum Pengembangan Prasarana Perdesaan (P2D) (tahun 2001-2002) dan setelah Pengembangan Prasarana Perdesaan (P2D) (tahun 2007), sementara analisis dilakukan secara deskriptif kualitatif dengan tabel-tabel. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dengan adanya bangunan prasarana transportasi berdampak pada: (1) mobilitas masyarakat meningkat, waktu tempuh dan biaya transportasi ke beberapa fasilitas (perekonomian, pemerintahan, kesehatan dan pendidikan) menurun, (2) kesempatan kerja semakin banyak, (3) pemasaran hasil pertanian maupun hasil industri semakin mudah, (4) pendapatan rata-rata rumah tangga meningkat baik secara absolut maupun riil, (5) secara tidak langsung berdampak positif terhadap pendidikan dan kesehatan masyarakat, (6) agar pembangunan prasarana transportasi dalam hal ini P2D bisa lebih bermanfaat bagi masyarakat sasaran.



- b. Hasil penelitian Iwan Setiawan, SP,.M.Si (2006) tentang analisis akses desa-desa di Kabupaten Bandung terhadap sumber-sumber produktif menyimpulkan bahwa; kecamatan di Kabupaten Bandung berakses tinggi 53%, berakses menengah 30% dan berakses rendah 16,5% . Faktor-faktor yang cenderung mempengaruhi rendahnya akses desa-desa di Kabupten bandung adalah jarak yang jauh, rendahnya sistem pelayanan transportasi, dan rendahnya mutu pelayanan publik uyang lainnya.

### **C. Kerangka Konseptual**

Dalam rangka perencanaan dan pengembangan daerah tidak hanya diarahkan untuk menjamin penduduk yang telah bermasyarakat secara teratur, melainkan harus pula memasukkan rencana dan pengembangan wilayah. Kemajuan dan penerapan teknologi, khususnya dibidang transportasi dalam memperpendek jarak. Daerah-daerah yang asalnya terpencil dapat menjadi daerah yang ramai atau sentral. Daerah yang berpotensi tinggi dapat dikembangkan menjadi daerah yang produktif. Daerah-daerah yang belum terjangkau alat transportasi secara efektif, padahal daerah yang bersangkutan memiliki potensi ekonomi yang tinggi, perlu dikaji secara geografi.

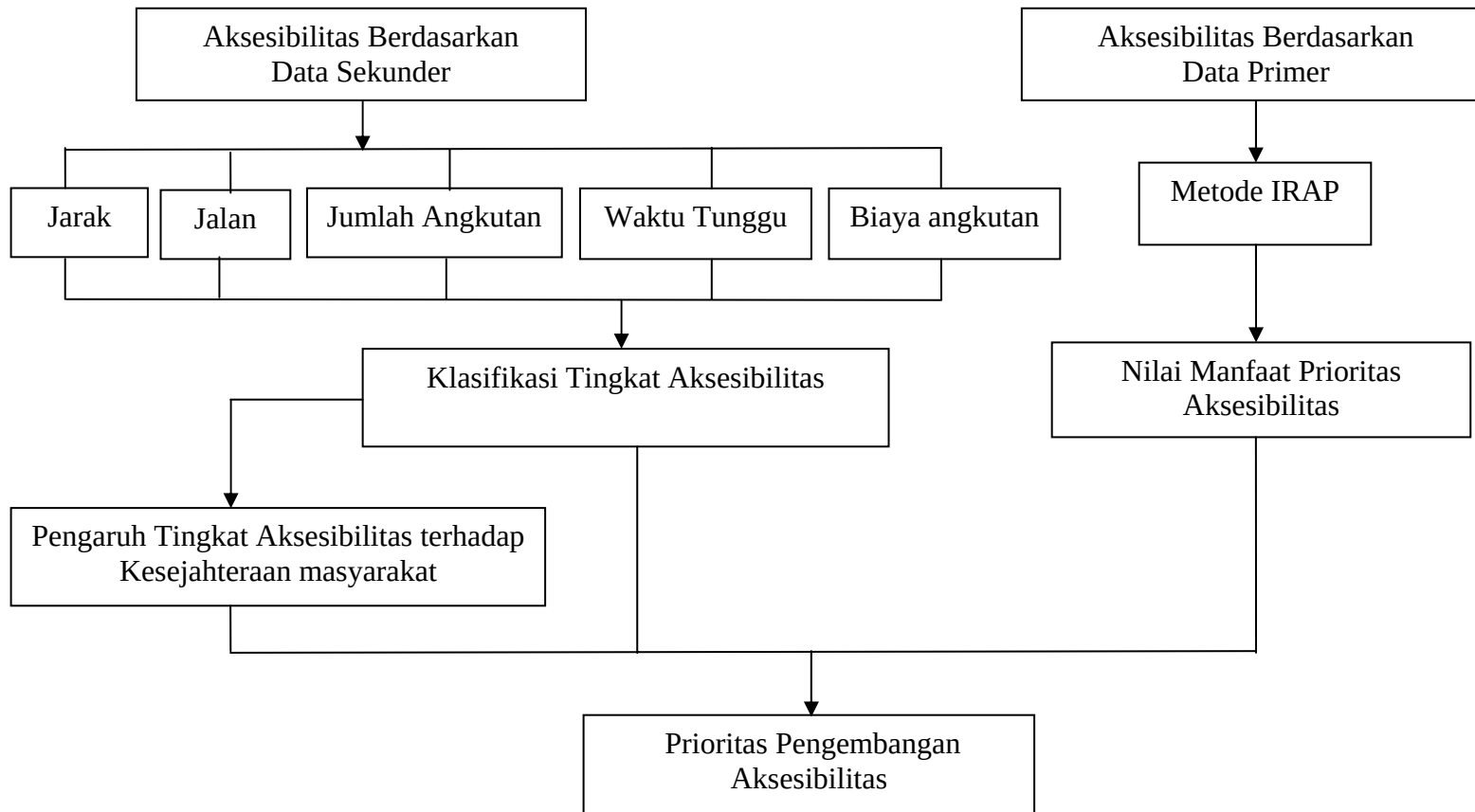
Untuk mengembangkan potensi yang dimiliki suatu daerah yang akhirnya mengembangkan pula daerah dengan kesejahteraan penduduknya, harus diteliti secara seksama prasarana dan sarana transportasi yang dikembangkan. Aksesibilitas adalah mudahnya suatu lokasi dihubungkan, dengan lokasi lainnya lewat jaringan transportasi yang ada, berupa prasarana jalan dan alat angkut yang bergerak di atasnya.

Untuk melihat tingkat aksesibilitas atau keterjangkauan nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara dapat kita lihat dari faktor-faktor yang mempengaruhi aksesibilitas itu sendiri. Diantara beberapa faktor yang dapat mempengaruhi keterjangkauan atau aksesibilitas tersebut ialah; jarak, prasarana transportasi, sarana transportasi, waktu, dan ongkos. kesemua faktor tersebut saling mempengaruhi satu sama lain.

Faktor jarak berbanding terbalik dengan aksesibilitas, artinya semakin pendek jarak maka aksesibilitas semakin tinggi dan sebaliknya semakin jauh jarak maka aksesibilitas semakin rendah. Namun setiap jarak yang dekat belum bisa dikatakan aksesibilitasnya tinggi bila tidak di dukung dengan prasarana transportasi yang baik dalam hal ini jalan. Begitu juga halnya dengan faktor sarana transportasi (moda angkutan) berbanding sejajar dengan tingkat aksesibilitas. Semakin banyak moda angkutan maka aksesibilitasnya semakin tinggi dan waktu tunggu angkutanpun semakin kecil. Oleh karena itu pembangunan rumah sakit harus memperhatikan tingkat aksesibilitas lokasinya terhadap wilayah jangkauannya.

Analisis tingkat aksesibilitas ini pada hakikatnya adalah proses pengklasifikasian daerah-daerah menjadi daerah tingkat aksesibilitas tinggi, menengah, dan rendah dengan dasar penilaian faktor-faktor aksesibilitas itu sendiri. Hasil akhir dari penelitian ini adalah klasifikasi tingkat aksesibilitas nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara, dampaknya dalam meningkatkan kesejahteraan masyarakat, serta prioritas pengembangan akses nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara. untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada paradigma kerangka konseptual sebagai-berikut:

### Kerangka Konseptual Penelitian



**Gambar 1 : Kerangka Konseptual Analisis Prioritas Pengembangan Akses Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk Meningkatkan kesejahteraan masyarakat.**

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian di atas, peneliti menarik beberapa kesimpulan sehubungan dengan prioritas pengembangan akses nagari-nagari di Kecamatan Bayang Utara untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat yaitu sebagai berikut :

1. Tingkat aksesibilitas Nagari-Nagari di Kecamatan Bayang Utara yaitu : tingkat aksesibilitas tinggi di Kenagarian Puluik-Puluik, tingkat aksesibilitas menengah di Kenagarian Koto Ranah dan Kenagarian Muaro Aia serta tingkat aksesibilitas rendah di kenagarian Pancuang Taba.
2. Pengaruh tingkat aksesibilitas terhadap kesejahteraan masyarakat yaitu : Harga jual produksi pertanian sama masing-masing nagari, namun yang membedakan pendapatan yang diperoleh yaitu besarnya biaya transportasi yang dikeluarkan. Tingkat pendidikan masyarakat di Kecamatan Bayang rendah, karena jarak, jumlah angkutan waktu tunggu dan biaya yang dikeluarkan serta daya tampung sekolah menengah yang tidak mencukupi untuk penduduk usia sekolah menengah. Tingkat kesadaran masyarakat akan kesehatan tinggi karena kunjungan masyarakat berobat ke puskesmas yang tinggi, sehingga kesehatan masyarakat tinggi walaupun biaya transportasi yang dikeluarkan mahal.

3. Dalam menunjang peningkatan kesejahteraan masyarakat di Kecamatan Bayang Utara, diperlukan prioritas pengembangan aksesibilitas sebagai berikut:
  - a. Kenagarian Puluik-Puluik yang memiliki tingkat aksesibilitas tinggi, ternyata nilai manfaat prioritas aksesibilitas rendah maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya difokuskan pada peningkatan fungsional sarana dan prasarana transportasi.
  - b. Kenagarian Koto Ranah yang memiliki tingkat aksesibilitas menengah, ternyata nilai manfaat prioritas aksesibilitas tinggi, maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya peningkatan fungsional dan operasional sarana prasarana transportasi, serta aksesibilitas ke pelayanan publik, khususnya pasar mingguan.
  - c. Kenagarian Muaro Aia yang memiliki tingkat aksesibilitas menengah, dan nilai manfaat prioritas aksesibilitas menengah, maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya difokuskan pada peningkatan fungsional sarana dan prasarana transportasi, serta akses ke pelayanan publik.
  - d. Kenagarian Pancuang Taba yang memiliki tingkat aksesibilitas rendah, ternyata nilai manfaat prioritas aksesibilitasnya tinggi, maka prioritas pengembangan aksesibilitasnya adalah peningkatan fungsional dan operasional sarana dan prasarana transportasi, khususnya jalan serta akses masyarakat ke pelayanan publik.

**B. SARAN**

1. Diharapkan kepada pemerintah Kabupaten Pesisir Selatan untuk meningkatkan kondisi sarana dan prasarana transportasi terutama untuk nagari-nagari yang jauh dari pusat-pusat pelayanan publik, sehingga aksesibilitas dan mobilitas masyarakat meningkat serta kesejahteraan masyarakat pun akan terwujud.
2. Sistem pelayanan publik diharapkan lebih ditingkatkan sehingga dapat dijangkau oleh masyarakat di Kecamatan Bayang Utara, khususnya pelayanan masyarakat terhadap pelayan pendidikan menengah.
3. Kondisi dan kualitas prasarana jalan yang sudah ada agar bisa ditingkatkan agar akses lebih cepat dan lebih mudah.