

AKSESIBILITAS DAN PENGARUHNYA TERHADAP PEMBANGUNAN DI PERDESAAN: KONSEP MODEL *SUSTAINABLE ACCESSIBILITY* PADA KAWASAN PERDESAAN DI PROPINSI SULAWESI TENGGARA

La Ode Muhamad Magribi

Peneliti dan Staf Ahli pada Pustral UGM
Staf pada Bidang Fisik dan Prasarana
Bappeda Kota Kendari
Jln. Magelang Km 5,8 Gg. Kutupatran 165 A
Yogyakarta
E-mail: ldmuhmagribi@yahoo.com

Aj. Suhardjo

Guru Besar Fakultas Geografi
Universitas Gadjah Mada
Yogyakarta
Jln. Sekip Blok N No. 9
Yogyakarta

Abstrak

Secara spasial, selama ini pembangunan infrastruktur masih terfokus di kawasan perkotaan, masih sedikit perhatian pembangunan ditujukan pada daerah-daerah perdesaan yang berimplikasi pada tidak meratanya hasil-hasil pembangunan dinikmati oleh segenap masyarakat, dan terjadi kesenjangan kualitas hidup masyarakat, baik dalam level desa-kota secara makro, maupun dalam level perdesaan yang dibedakan berdasarkan tingkat aksesibilitasnya secara mikro. Penelitian ini dilakukan untuk melihat lebih jelas bagaimana kesenjangan pembangunan yang terjadi pada level mikro, serta menganalisis hubungan antara peningkatan aksesibilitas dengan peningkatan pembangunan.

Pada penelitian ini akan dikaitkan antara karakteristik aksesibilitas pada kawasan perdesaan dengan variabel-variabel pembangunan, income perkapita, mobilitas, kepadatan penduduk, dan kepadatan aktivitas, sehingga masing-masing variabel tersebut dapat dimodelkan dan diuji taraf signifikansinya pada tingkat signifikansi $\alpha = 5\%$, serta diujikan dalam suatu blok persamaan simultan dengan menggunakan analisis regresi, dan metode penyelesaian persamaan simultan dengan sistem iterasi Gauss-Seidel. Sampel terdiri dari tiga buah kecamatan (Kecamatan Tinanggea, Kecamatan Poleang Timur, dan Kecamatan Watubangga), dan dari masing-masing kecamatan tersebut dipilih tiga buah desa, sehingga total sampel desa sebanyak sembilan buah desa, dari sembilan desa tersebut dipilih secara acak masing-masing 40 buah rumah tangga (total rumah tangga sebanyak 360 buah, dan sampel individu sebanyak 984 orang responden).

Beberapa hasil dan kesimpulan penting yang diperoleh dari penelitian ini adalah: peningkatan yang terjadi pada variabel aksesibilitas mengakibatkan peningkatan yang cukup signifikan pada variabel-variabel independen lainnya seperti pembangunan, income, mobilitas, kepadatan penduduk, dan kepadatan aktivitas. Peningkatan pembangunan, peningkatan pendapatan perkapita masyarakat, perbaikan mobilitas, dan peningkatan aksesibilitas pada suatu lokasi menjadi daya tarik bagi migran untuk datang beraktivitas maupun tinggal pada lokasi tersebut, sehingga kepadatan penduduk juga akan semakin tinggi. Lokasi dengan akses yang lebih baik cenderung mempunyai kepadatan penduduk yang lebih tinggi. Desa dengan akses baik hingga sedang memiliki partisipasi dan peranan wanita yang lebih baik dari aspek pekerjaan, pendidikan dan pendapatan jika dibandingkan dengan desa berakses jelek.

Kata-kata kunci: aksesibilitas, mobilitas, urbanisasi, kemiskinan, perdesaan

PENDAHULUAN

Kawasan perdesaan dengan sarana dan prasarana yang sangat terbatas meskipun mempunyai banyak potensi akan menjadi suatu kawasan yang miskin dan terisolir bila kebijakan pembangunan daerah tidak memberikan perhatian yang cukup dalam perencanaan pembangunan,

khususnya perencanaan pembangunan transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat pada kawasan perdesaan.

Dengan meningkatnya aksesibilitas, diharapkan kualitas hidup masyarakat perdesaanpun akan bertambah pula. Lahan pertanian yang kurang subur dapat ditingkatkan kesuburannya dengan sistem pengelolaan lahan dan penggunaan pupuk yang baik, serta pemanfaatan bibit unggul; akses yang baik ke sumber informasi, dan berbagai fasilitas pelayanan seperti sekolah, puskesmas, pasar dan sebagainya akan meningkatkan kualitas pemanfaatan dan pengembangan sumber daya alam dan sumber daya manusia, serta perekonomian masyarakat.

Kawasan Bukari yang merupakan salah satu bagian dari Propinsi Sulawesi Tenggara merupakan sebuah kawasan pengembangan ekonomi terpadu (Kapet) yang diindikasikan mempunyai potensi pengembangan yang dapat memacu pembangunan kawasan pada khususnya dan pembangunan daerah pada umumnya. Dalam rangka penerapan otonomi daerah, maka kawasan-kawasan dengan potensi yang besar diberikan peluang untuk berkembang dengan cara memberikan bantuan pembangunan sarana dan prasarana penunjang, dengan harapan agar potensi tersebut dapat dimanfaatkan semaksimal mungkin untuk membantu pelaksanaan pembangunan di daerah.

Pemahaman yang baik terhadap konsep-konsep aksesibilitas, mobilitas penduduk, potensi pembangunan di perdesaan, kepadatan penduduk, dan kepadatan aktivitas merupakan beberapa landasan penting untuk membuat kebijakan yang sesuai guna peningkatan kualitas hidup masyarakat khususnya yang bertempat tinggal di kawasan perdesaan.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara aksesibilitas dengan pembangunan pada kawasan perdesaan dan merumuskan kebijakan transportasi untuk meningkatkan aksesibilitas masyarakat dalam kaitannya dengan pembangunan kawasan perdesaan, disesuaikan dengan kondisi yang ada.

Adapun metodologi dari penelitian ini secara sederhana terdiri dari beberapa tahapan sebagai berikut.

(1) Penyiapan Kuisisioner Penelitian

Kuisisioner yang disiapkan terdiri dari kuisisioner indikator aksesibilitas, kuisisioner pola perjalanan responden, kuisisioner analisis faktor, dan kuisisioner asal-tujuan perjalanan.

(2) Pemilihan Lokasi Penelitian dan Sampel Responden

Lokasi penelitian ini berada pada Kapet Bukari Propinsi Sulawesi Tenggara. Kapet Bukari terdiri dari 7 buah kecamatan, dari ketujuh kecamatan tersebut dipilih 3 buah kecamatan, dan pada masing-masing kecamatan tersebut dipilih 3 buah desa. Pemilihan kecamatan berdasarkan pertimbangan jarak dari ibu kota propinsi, dan pemilihan desa didasarkan pada pertimbangan tingkat aksesibilitasnya. Pada setiap desa dipilih secara acak (*random sampling*) 40 buah rumah tangga sebagai sampel responden rumah tangga, dan wawancara dilakukan dengan kepala rumah tangga maupun anggota rumah tangga.

(3) Pengumpulan Data Primer dan Sekunder

Data primer diperoleh melalui observasi dan wawancara dengan masyarakat maupun key informant setempat, sedangkan data sekunder diperoleh melalui penelusuran dan kajian pustaka, jurnal-jurnal, dan *download* literatur yang terkait dengan topik penelitian melalui internet.

Tabel 1 Lokasi dan Jumlah Sampel Penelitian

No.	Nama Desa*	Nama Kecamatan*	Jumlah Sampel (Rumah Tangga)**	Jumlah Sampel (Jiwa)**
1	Kel. Tinanggea		38	117
2	Moolo Indah	Tinanggea	40	122
3	Lanowulu		40	110
4	Kel. Bambaëa	Poleang	40	96
5	Waemputang	Timur	40	99
6	Karya Baru		40	105
7	Polinggona		40	107
8	Matirodeceng	Bambaëa	40	142
9	Lanngosipi		40	86
Jumlah:			358	984

*) Sampel lokasi dipilih berdasarkan metode *stratified sampling*

**) Sampel responden dipilih secara acak

(4) Perangkat Analisis Data

Analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis tabel frekuensi, analisis cross-tabulation, analisis korelasi, analisis regresi sederhana dan analisis regresi berganda, uji asumsi klasik, serta analisis multivariat yang meliputi analisis diskriminan dan analisis komponen utama.

TINJAUAN PUSTAKA

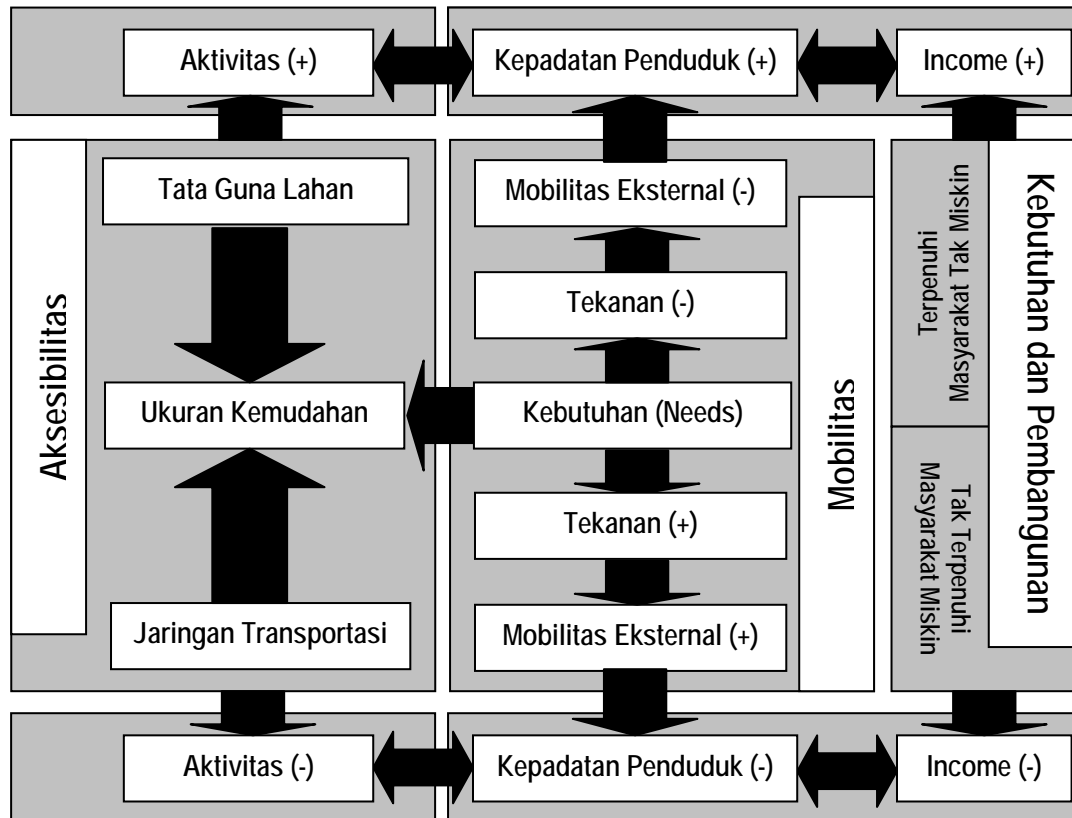
Keterkaitan Aksesibilitas dengan Mobilitas dan Kepadatan Penduduk

Black (1981) mengatakan bahwa aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya. Dalam Hurst (1974) dikatakan bahwa aksesibilitas adalah ukuran dari kemudahan (waktu, biaya, atau usaha) dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dalam sebuah sistem. Sementara itu, Edmonds (1994) menyampaikan bahwa indikator aksesibilitas adalah nilai numerik, yang mengindikasikan mudah atau sulitnya untuk mendapatkan akses ke barang-barang dan pelayanan.

Mantra, dkk. (1999) mengungkapkan beberapa teori mengenai alasan seseorang melakukan mobilitas, di antaranya adalah teori kebutuhan dan tekanan (*need* dan *stress*). Tiap individu mempunyai beberapa macam kebutuhan yang dapat berupa kebutuhan ekonomi, sosial, budaya, dan psikologis. Makin besar kebutuhan seseorang tidak dapat terpenuhi, makin besar *stress* yang dialaminya. Apabila *stress* berada di atas toleransinya, orang akan berpindah ke daerah lain tempat kebutuhannya dapat dipenuhi.

Dari beberapa pernyataan di atas dapat ditarik suatu benang merah yang mendefinisikan hubungan antara aksesibilitas, mobilitas, kepadatan penduduk, dan kemiskinan. Aksesibilitas pada dasarnya sebuah ukuran kemudahan perjalanan yang dilakukan dalam melakukan aktivitas pemenuhan kebutuhan yang dihasilkan dari interaksi antara tata guna lahan dan sistem jaringan transportasi. Semakin mudah upaya yang dilakukan dalam pemenuhan kebutuhan, maka tekanan (*stress*) yang dialami akan semakin berkurang, mobilitas perjalanan masyarakat keluar akan semakin kecil, walaupun ada biasanya mobilitas yang terjadi adalah mobilitas sirkuler (penglaju) sehingga kepadatan penduduk cenderung bertambah. Sebaliknya, makin besar kebutuhan seseorang tidak

dapat terpenuhi, makin besar tekanan yang dialaminya. Apabila stress berada di atas toleransinya, orang akan berpindah ke daerah lain tempat kebutuhannya dapat dipenuhi, sehingga kepadatan penduduk pada lokasi dimana tingkat aksesibilitas sangat rendah cenderung berkurang. Gambar 1 menjelaskan secara sederhana teori yang telah dikemukakan di atas.



Gambar 1 Hubungan Antara Aksesibilitas, Mobilitas, Kepadatan Penduduk, dan Kemiskinan

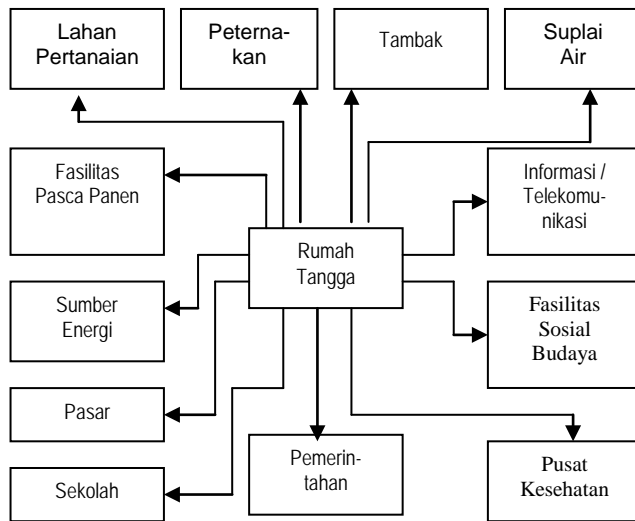
Kebutuhan Aksesibilitas di Perdesaan

Dusseldorp (1980) mengatakan bahwa ciri-ciri suatu perdesaan adalah 60% atau lebih masyarakatnya bermatapencaharian sebagai petani. Lebih dari separuh bagian daerah perdesaan mungkin dimanfaatkan untuk pertanian, peternakan atau kehutanan, walaupun ini tidak selalu berarti bahwa lebih dari separuh bagian pendapatan regional berasal dari kegiatan ini.

Dennis (1998) merinci kebutuhan perjalanan dan kegiatan transportasi pada kawasan perdesaan ditujukan untuk:

- (1) Aktivitas subsinten (tradisional), meliputi aktivitas pengumpulan air, bahan bakar, dan bahan pangan.
- (2) Tujuan-tujuan ekonomis, seperti aktivitas pertanian, non-pertanian, dan perdagangan.
- (3) Pengembangan sumber daya manusia, seperti aktivitas untuk memperoleh pelayanan pendidikan, kesehatan, dan sebagainya.
- (4) Tujuan-tujuan sosial lainnya, seperti mengunjungi teman, kerabat, ke tempat-tempat ibadah, ke kantor-kantor pemerintah, dan sebagainya.

Adapun bentuk kebutuhan aksesibilitas masyarakat secara sederhana dapat digambarkan sebagaimana terlihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Kebutuhan Aksesibilitas Masyarakat ke Berbagai Fasilitas Pelayanan

Dennis (1998) merinci keuntungan yang diperoleh dari adanya perbaikan akses atas dua bagian, yaitu: (1) keuntungan langsung; akses yang lebih mudah ke berbagai fasilitas dalam hubungannya dengan penyediaan pelayanan oleh fasilitas-fasilitas tersebut, dan (2) keuntungan sekunder; mencakup penghematan waktu, usaha, dan biaya transportasi.

Sehubungan dengan keuntungan sekunder lebih jauh, Dennis (1998) merinci tiga hal yang akan diperoleh bila ada peningkatan aksesibilitas, yaitu: (1) penghematan waktu, (2) pengurangan usaha pengangkutan; ukuran usaha pengangkutan dinyatakan dalam ton-km, kapasitas pengangkutan barang lebih besar dengan jarak yang lebih jauh, dan (3) efisiensi pergerakan dan penghematan biaya transportasi.

Fasilitas pelayanan yang lebih aksesibel, akan menjadikan orang-orang atau masyarakat dapat lebih meningkatkan standar kehidupan mereka. Ada hubungan yang kuat antara aksesibilitas dan tingkat pendapatan. Jika aksesibilitas ditingkatkan hal itu berarti berarti bahwa potensi untuk meningkatkan pendapatan individu juga meningkat. Peningkatan akses berarti penghematan waktu dan konsekuensinya lebih banyak waktu dimanfaatkan untuk menekuni kegiatan-kegiatan ekonomi.

Konsep Kebijakan Pembangunan Transportasi Perdesaan

Dunn (2000) menyatakan bahwa model kebijakan (*Policy models*) adalah representasi sederhana mengenai aspek-aspek terpilih dari suatu kondisi masalah yang disusun untuk tujuan-tujuan tertentu. Model kebijakan dapat dinyatakan sebagai konsep, diagram, grafik, atau persamaan matematika. Mereka dapat digunakan tidak hanya untuk menerangkan, menjelaskan, dan memprediksikan elemen-elemen suatu kondisi masalah melainkan juga untuk memperbaikinya dengan merekomendasikan serangkaian tindakan untuk memecahkan masalah-masalah tertentu.

DATA DAN ANALISIS

Variabel Model dan Batasan Permasalahan

Secara garis besar dari beberapa uraian sebelumnya diperoleh beberapa variabel model sebagai berikut.

(1) Pembangunan

Variabel pembangunan yang digunakan merupakan pendekatan dari variabel yang telah digunakan oleh BPS (Badan Pusat Statistik) yang meliputi fasilitas pelayanan di desa, permukiman, potensi sumber daya alam, dan potensi sumber daya manusia. Tentu saja masih banyak variabel pembangunan lainnya yang belum dapat diacu pada penelitian ini mengingat data sekunder pada tingkat desa, keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, maka tidak semua variabel pembangunan dapat diamati secara seksama.

(2) Pendapatan Perkapita

Keterbatasan data sekunder pada level mikro (desa) mengakibatkan variabel pendapatan diukur melalui data primer dari kuisioner yang diajukan kepada responden, dan salah satu item pertanyaannya adalah besar pendapatan pribadi maupun keluarga per bulan.

(3) Mobilitas

Variabel mobilitas mencakup jumlah dan kepemilikan kendaraan, kualitas jenis perkerasan jalan di desa, dan pemanfaatan jaringan jalan.

(4) Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah ukuran kemudahan dalam melakukan perjalanan dari lokasi tempat tinggal ke lokasi pelayanan yang dibutuhkan. Ukuran kemudahan dinyatakan dalam indeks aksesibilitas.

(5) Kepadatan Penduduk

Variabel kepadatan penduduk diperoleh dari rasio antara jumlah penduduk di desa dengan luas wilayah.

(6) Kepadatan Aktivitas Masyarakat Perdesaan

Kepadatan aktivitas masyarakat perdesaan didefinisikan sebagai banyaknya penduduk yang bekerja di desa per luas wilayah. Mengingat keterbatasan data sekunder mengenai jumlah penduduk yang bekerja menurut jenis dan jumlah aktivitas di perdesaan, maka pendekatan yang dilakukan untuk menghitung nilai kepadatan aktivitas masyarakat perdesaan adalah melalui jumlah penduduk produktif di desa (usia 15–65 tahun).

Nilai variabel sebagaimana yang terlihat pada Tabel 2 diperoleh dari hasil perhitungan dengan menggunakan metode pembobotan pada data-data yang ada.

Keenam variabel sebagaimana terlihat pada Tabel 2 kemudian dicari hubungannya lalu dianalisa dengan menggunakan mekanisme persamaan simultan. Model persamaan linier yang dihasilkan terlebih dahulu diuji signifikansinya melalui uji koefisien determinansi, uji t, uji F, uji dan terhadap asumsi klasik. Sebelum memperoleh hasil akhir permodelan, maka terlebih dahulu model awal harus diuji dengan menggunakan uji asumsi klasik permodelan, seperti: (1) uji multikolinieritas, (2) uji otokorelasi, dan (3) uji heterokedastisitas. Tujuan dari pengujian tersebut adalah untuk memperoleh model estimasi persamaan linier terbaik (*Best Linier Unbias Estimate*).

Tabel 2 Struktur Variabel dan Data Penelitian

No.	Variabel Utama		Subvariabel		Subvariabel-Subvariabel		
X ₁	Pembangunan	X ₁₁	Fasilitas Pelayanan di Desa	X ₁₁₁	Sarana Pendidikan		
				X ₁₁₂	Tempat Ibadah		
				X ₁₁₃	Fasilitas Kesehatan		
				X ₁₁₄	Pos Keamanan		
				X ₁₁₅	Fasilitas Ekonomi		
				X ₁₁₆	Fasilitas Postel dan In-formasi		
				X ₁₁₇	Sumber Penerangan		
				X ₁₁₈	Sumber Air Bersih		
				X ₁₂	Permukiman		
				X ₁₃	Kualitas SD Manusia		
				X ₁₄	Potensi SD Alam	X ₁₃₁	Potensi Lahan Pertanian
						X ₁₃₂	Potensi Perkebunan
						X ₁₃₃	Potensi Peternakan
				X ₂	Aksesibilitas		
X ₃	Mobilitas	X ₃₁	Jumlah dan Kepemilikan Kendaraan				
				X ₃₂	Kualitas Jenis Perkerasan Jalan		
				X ₃₃	Pemanfaatan Jaringan Jalan	X ₃₃₁	Panjang Jalan Per Luas Wilayah
X ₃₃₂	Panjang Jalan Per 1000 Penduduk						
X ₄	Pendapatan Perkapita Per Tahun						
X ₅	Kepadatan Penduduk	X ₅₁	Jumlah Penduduk				
		X ₅₂	Luas Wilayah				
X ₆	Kepadatan Aktivitas	X ₆₁	Kepadatan Penduduk				
		X ₆₂	Rasio Penduduk Usia Produktif Per Jumlah Penduduk				

Model persamaan simultan yang diperoleh kemudian diujicobakan untuk melihat bagaimana mekanisme perubahan yang terjadi pada masing-masing variabel apabila ada sebuah atau beberapa variabel yang berubah. Model ini merupakan model persamaan empirik yang merepresentasikan kondisi nyata pada kawasan perdesaan di lokasi studi. Pemahaman terhadap model persamaan simultan tersebut akan menjadi panduan sebagai bahan kebijakan pembangunan transportasi pada kawasan perdesaan. Model tersebut akan menjelaskan bagaimana mekanisme aksesibilitas yakni ketersediaan sarana dan prasarana transportasi, serta fasilitas pelayanan mempengaruhi proses pembangunan di kawasan perdesaan. Semakin baik kualitas akses di desa maka akan semakin cepat proses pembangunan yang terjadi, sehingga diharapkan akan berimbas pada peningkatan kualitas hidup masyarakat. Model persamaan tersebut di atas dapat diselesaikan dengan sistem persamaan simultan, karena ke enam variabelnya saling mempengaruhi dan memiliki korelasi yang erat. Adapun analisis persamaan simultan yang digunakan adalah sistem iterasi Gauss-Seidel.

Hasil-Hasil Permodelan

Adapun model persamaan simultan yang dapat dibangun dapat dilihat pada Tabel 3. Setelah bentuk model persamaan linier simultan diperoleh, maka proses simulasi dapat dijalankan

untuk melihat pengaruh perubahan yang terjadi pada suatu variabel terhadap perubahan variabel lainnya.

Proses iterasi menggunakan metode Gauss-Seidel, sedangkan proses simulasi dilakukan dengan menginisiasi sebuah nilai ke dalam variabel tertentu (diasumsikan konstan selama proses iterasi). Dengan memasukkan nilai konstan ke dalam variabel tertentu (dalam hal ini setiap variabel disimulasi dengan memasukkan nilai 10 dan 20 sebagai nilai konstan), maka secara iteratif variabel-variabel lainnya akan turut berubah sesuai dengan perubahan nilai yang diinisiasi tersebut. Adapun contoh hasil simulasi dan perubahan pada nilai-nilai variabelnya dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 3 Model Regresi Linier Persamaan Simultan Setelah Proses *Goodness of Fit*

Dependent Variabel	Konstanta	Independent Variabel						R ²
		X ₁ Pemb.	X ₂ Income	X ₃ Mobil.	X ₄ Akses	X ₅ Dens.	X ₆ Aktiv.	
X ₁ Pemb.	2,5		0,322		0,318	0,135		0,99
X ₂ Income		1,047						0,95
X ₃ Mobil.	-12,037				2,084			0,83
X ₄ Akses	5,247	0,316		0,211				0,87
X ₅ Dens.	-4,679			0,734			0,687	0,96
X ₆ Aktiv.						0,935		0,94

Tabel 4 Nilai Perubahan pada Variabel-Variabel Independen Setelah Proses Iterasi

Var.	Nama Variabel	Perubahan pada Variabel ^{*)}					
		X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆
X ₁	Pembangunan		0,65	0,61	1,35	0,28	0,25
X ₂	Income	1,05		0,64	1,41	0,29	0,27
X ₃	Mobilitas	1,18	0,77		2,08	0,33	0,30
X ₄	Aksesibilitas	0,57	0,37	0,41		0,16	0,14
X ₅	Kep. Penduduk	2,42	1,58	2,05	4,28		0,91
X ₆	Kep. Aktivitas	2,26	1,47	1,92	4,00	0,93	

*) Nilai Perubahan dihitung dengan menggunakan pendekatan koefisien garis miring (koefisien variabel X) pada persamaan regresi sederhana di mana persamaan regresi sederhana adalah: $Y = a + bX$, sedangkan b merupakan perubahan nilai variabel dependen (+Y) sebagai akibat dari perubahan nilai variabel independen (+X) atau $b = +Y/+X$.

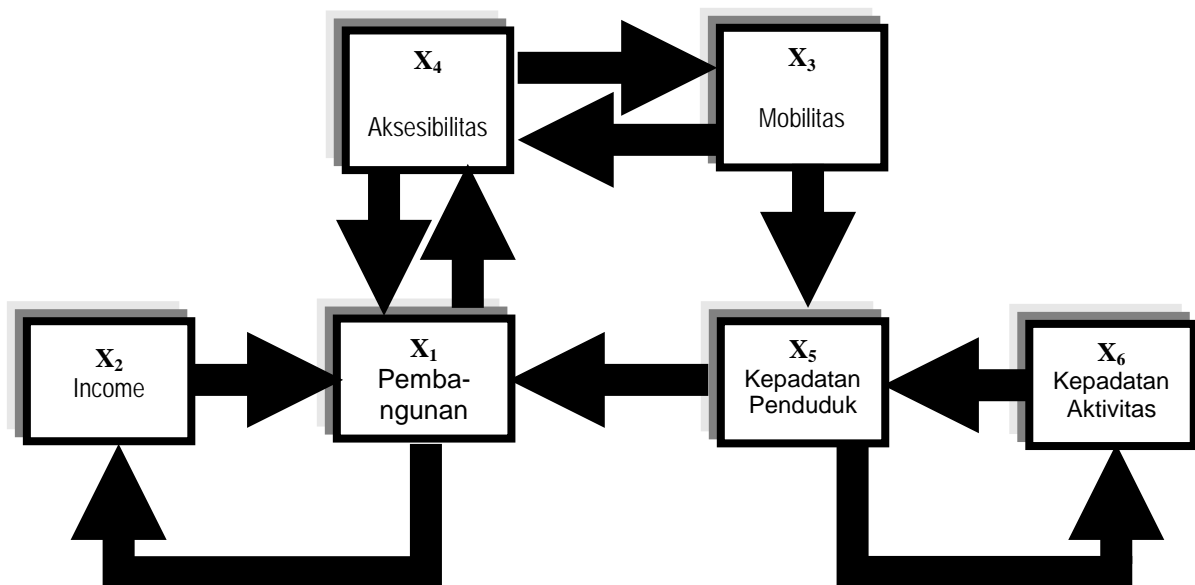
Dari Tabel 4 dapat disimpulkan tiga hal penting sebagai akibat dari adanya perlakuan khusus atau kebijakan tertentu yang direpresentasikan oleh perubahan nilai-nilai variabel dependen dan independen pada model sebagai berikut.

- (1) Perubahan pada masing-masing variabel dependen X₁, X₂, X₃, X₄, dan X₆ mengakibatkan terjadinya perubahan yang cukup signifikan pada variabel independen X₅ (kepadatan penduduk) jika dibandingkan dengan beberapa variabel independen lainnya.
- (2) Perubahan yang terjadi pada variabel dependen X₄ (aksesibilitas) mengakibatkan perubahan yang cukup signifikan pada variabel-variabel independen lainnya (X₁, X₂, X₃, X₅, dan X₆).
- (3) Perubahan yang terjadi pada variabel dependen X₅ (kepadatan penduduk) mengakibatkan perubahan yang cukup signifikan pada variabel independen X₆ (kepadatan aktivitas).

Berdasarkan hasil permodelan diperoleh diagram konsep model pendekatan kebijakan transportasi perdesaan (lihat Gambar 3). Pada diagram tersebut terlihat bahwa konsep penanganan kebijakan transportasi perdesaan yang ditujukan untuk upaya-upaya peningkatan kualitas hidup masyarakat merupakan suatu rangkaian yang saling terkait yang sifatnya resiprokal dan mengandung *feedback*, konsep ini merupakan konsep penanganan permasalahan aksesibilitas masyarakat perdesaan secara berkelanjutan (*sustainable accessibility concept*).

Pola Aktivitas Masyarakat Perdesaan serta Urbanisasi

Aksesibilitas yang lebih baik akan dapat mengurangi tingkat urbanisasi masyarakat perdesaan, karena kebutuhan mereka terhadap berbagai fasilitas sudah dapat terpenuhi. Pola aktivitas masyarakat pada desa dengan aksesibilitas sedang dan baik jauh lebih beragam daripada pola aktivitas pada desa dengan tingkat aksesibilitas jelek, demikian pula dengan tingkat pendapatan keluarga pada desa dengan akses baik lebih tinggi daripada desa dengan akses jelek. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 5.



Gambar 3 Konsep Model Aksesibilitas Berkelanjutan

Pola aktivitas sebagaimana tergambar pada Tabel 5 memperlihatkan bahwa diversifikasi pola aktivitas masyarakat perdesaan cenderung lebih besar pada desa-desa dengan kategori akses sedang dan baik. Hal ini mengindikasikan bahwa selain terjadi pergeseran pola aktivitas berdasarkan pola aksesnya, juga mengindikasikan kebutuhan masyarakat perdesaan yang sudah jauh lebih baik dapat terpenuhi pada desa-desa dengan kategori sedang dan baik jika dibandingkan dengan desa pada kategori akses jelek.

Dari hasil analisis dengan menggunakan analisis multivariat diskriminan 3 faktor diperoleh hasil-hasil sebagai berikut: ada perbedaan antar aksesibilitas baik, sedang dan jelek terhadap jenis aktivitas dan tingkat pendapatan responden, atau, semakin baik tingkat aksesibilitas masyarakat di desa, maka akan semakin beragam jenis aktivitas dan semakin tinggi tingkat pendapatan masyarakatnya.

Tabel 5 Jumlah Aktivitas Responden pada Lokasi Penelitian

No.	Nama Desa/Kelurahan	Kategori Akses	Jumlah Aktivitas *)	Income **)
1	Tinanggea	Baik	10	20,06
2	Moolo Indah	Sedang	11	11,53
3	Lanowulu	Jelek	5	2,92
4	Bambaea	Baik	11	17,89
5	Waemputang	Sedang	11	17,43
6	Karya Baru	Jelek	5	4,23
7	Polinggona	Baik	8	11,77
8	Matirodeceng	Sedang	7	9,26
9	Langgosipi	Jelek	4	4,90

*) Jumlah jenis aktivitas masyarakat desa tidak memasukkan pekerjaan dengan kategori “lainnya”.

**) Bobot Relatif Rata-Rata Pendapatan Keluarga Per Tahun

Implikasi yang terjadi dari kenyataan ini adalah “terisolasinya” kehidupan masyarakat pada desa dengan akses jelek, sehingga pada jangka panjang sesuai dengan kebutuhan fisik, ekonomi, maupun psikologis yang semakin besar akibat keterbatasan aktivitas dan keterbatasan akses pada berbagai fasilitas yang dibutuhkan, masyarakat desa akan melakukan migrasi (baik permanen maupun sirkuler dan komutasi) ke lokasi dengan tingkat aksesibilitas yang lebih baik.

KESIMPULAN

Konsep kebijakan penanganan aksesibilitas yang berkelanjutan pada kawasan perdesaan merupakan konsep yang mengandalkan pada stimulasi yang diberikan kepada masyarakat perdesaan berupa intervensi transportasi (penanganan jaringan jalan dan pelayanan transportasi) serta intervensi nontransportasi (meletakkan fasilitas lebih dekat ke lokasi tempat tinggal masyarakat, menambah jumlah maupun rehabilitasi fasilitas). Stimulasi yang diberikan diharapkan dapat lebih memberdayakan masyarakat di perdesaan, sehingga masyarakat perdesaan memiliki kemampuan untuk keluar dari perangkap kemiskinan, karena memiliki kesempatan yang lebih luas untuk melakukan diversifikasi aktivitas perekonomian.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Tim Promotor (Prof. Dr. Aj. Suhardjo, M.A., Prof. Dr. Soekanto Reksohadiprodjo, M.Com., dan Dr. Ir. Danang Parikesit, M.Sc.) yang telah memberikan izin dan kesempatan kepada penulis untuk mengirimkan makalah ini pada FSTPT VII di Bandung.

DAFTAR PUSTAKA

- Anton, Howard. 1987. *Aljabar Linier Elementer* (edisi kelima). Jakarta : Erlangga.
- Barwell, Ian. 1996. *Transport and The Village: Findings from African Village-Level Travel and Transport Surveys and Related Studies*. The International Bank for Reconstruction and Development, The World Bank, Washington, D.C., America.
- Carnemark, Curt. dkk. 1976. *The Economic Analysis of Rural Road Projects*. IBRD Working Paper No. 241, New York.

- Chambers, Robert. 1988. *Pembangunan Desa Mulai dari Belakang*. Jakarta: LP3ES.
- Dennis, Ron. 1998. *Rural Transport and Accessibility: A Synthesis Paper*. Geneva: International Labour Office.
- Donnges, Chris. 1999. *Rural Acces and Employment: The Laos Experience*. Geneva: Development Policies Departement, International Labour Office.
- Dunn, William N. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* (edisi kedua). Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Dusseldorp, Van D.B.W.M. dan Staveren, Van J.M. 1980. *Framework for Regional Planning in Developing Countries*. Netherland: International Institute for Land Reclamation and Improvement/ILRI, Wagenigen.
- Edmonds, Geoff. 1998. *Wasted Time: The Price of Poor Access*. Geneva: Development Policies Departement, International Labour Office.
- Hine, J.L. 1982. *Road Planning for Rural Development in Developing Countries: A Review of Current Practice*. TRRL Laboratory Report 1046. Berkshire: Transport and Road Research Laboratory, Cowthorne.
- Howe, John. 1997. *Transport for The Poor or Poor Transport?* Geneva: International Labour Organization.
- Mantra, Ida Bagoes. 1999. *Mobilitas Penduduk Sirkuler dari Desa ke Kota di Indonesia* (edisi kelima). Yogyakarta: Pusat Penelitian Kependudukan Universitas Gadjah Mada.
- Tamin, Ofyar Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.

