

ARAHAN PRIORITAS PENANGANAN JARINGAN JALAN UNTUK PENGEMBANGAN EKONOMI DI DATARAN LORE KABUPATEN POSO

Yulius Christian Megati, Amar Akbar Ali, Suparman

yuliuschristian81@yahoo.com

Program Studi Magister Pembangunan Wilayah Pedesaan Pascasarjana Universitas Tadulako)

Abstract

This research aims to identify the location distribution of agricultural and tourism potential in the Lore plain of Poso regency, analyze the center of growth and the level of the regional hierarchy and prioritize the handling of road networks located in the Lore plain of Poso regency. This was a descriptive research. Analyses method used were descriptive analysis, Scalogram analysis, Gravitation analysis, and Analytical Hierarchy Process. The result of the research show that the agricultural potential is spread evenly across the villages in the Lore area and follows the existing road lines (the pattern extends the road). The spread of tourism potential is located in all sub-districts with the types of objects and tourism activities found in this area are natural attractions, special interest tourism activities and megalithic attractions. The result of Scalogram analysis shows that there are five villages that became the village center of growth, and the main priority in the handling of the existing road network is a network of roads connecting agricultural potential.

Keywords: *Village Center for Growth, Priority, Road Network, Lore, Analytical Hierarchy Process.*

PENDAHULUAN

Pembangunan Infrastruktur jalan sebagai bagian dari sistem transportasi merupakan salah satu aspek penting untuk mempercepat proses pembangunan wilayah pedesaan yang ada di Indonesia. Sektor infrastruktur ini merupakan sektor vital dalam memacu pertumbuhan ekonomi yang pada dasarnya merupakan sektor antara yang menghubungkan berbagai macam aktivitas ekonomi yang terdapat dalam wilayah pedesaan. Peningkatan pertumbuhan ekonomi akan menghasilkan peningkatan taraf hidup masyarakat yang ada di pedesaan, dan peningkatan pertumbuhan ekonomi akan diikuti dengan pengembangan wilayah yang memungkinkan pendayagunaan sumber daya alam secara optimal.

Penanganan infrastruktur jalan di wilayah pedesaan yang terdapat di Dataran Lore saat ini belum berjalan secara efektif dan efisien dalam mendorong pertumbuhan ekonomi sebagai wilayah yang tertinggal di

Kabupaten Poso. Berdasarkan data penanganan jaringan jalan di Dataran Lore tahun 2014 – 2016, penanganan jaringan jalan di Dataran Lore terkesan dilakukan tanpa arah pengembangan yang pasti, belum mengacu pada kebijakan pengembangan tata ruang dan belum jelasnya keterkaitan antara sistem jaringan transportasi (khususnya jaringan jalan) dari sistem transportasi nasional, sistem transportasi propinsi, sistem transportasi tingkat kabupaten/kota maupun sistem transportasi kawasan. Selain itu penanganan jaringan jalan yang ada masih terkesan dilaksanakan berdasarkan asas pembagian anggaran yang tersedia agar dapat menyentuh seluruh wilayah kecamatan yang ada.

Selain dari kendala-kendala tersebut, keterbatasan anggaran yang tersedia dalam penanganan infrastruktur jalan yang membutuhkan biaya yang besar guna mendorong pengembangan ekonomi wilayah pedesaan ini, memerlukan penentuan arahan prioritas penanganan dari jaringan jalan ada. Sehingga pemanfaatan ketersediaan dana

(anggaran) yang sangat terbatas dari pemerintah daerah dapat terlaksana secara efektif dan efisien.

Pembangunan Wilayah Perdesaan

Menurut Adisasmita (2013), pembangunan perdesaan pada masa lalu yang mendasar pada asas pemerataan dan penerapannya diarahkan secara sektoral dan pada setiap desa, dalam pemanfaatannya dirasakan kurang berhasil.

Hal ini dikarenakan meskipun dana/anggaran/bantuan untuk pembangunan perdesaan bermacam-macam dan jumlahnya relatif besar, tetapi jika dibagi secara merata, maka masing-masing desa memperoleh jumlah dana yang relatif kecil. Kurang berhasilnya pembangunan perdesaan pada masa yang lalu, maka pada waktu sekarang ini paradigma pemerataan dan keadilan perlu di modifikasi dengan (1) pendekatan spasial dalam bentuk pembentukan desa pusat pertumbuhan (DPP) dan kawasan terpilih pusat pertumbuhan desa (KTP2D), dan (2) pembangunan dilakukan secara partisipatif. Dalam konteks pembangunan perdesaan, besaran pusat-pusat desa adalah relatif kecil. Meskipun besarnya relatif kecil, dinatara pusat-pusat kecil tersebut ada yang memiliki kapasitas yang potensial sebagai fungsi penghela (penarik) dan pendorong pertumbuhan terhadap desa-desa yang berada disekitarnya yang merupakan desa-desa hinterlandnya (yang mempunyai pusatnya sendiri). Desa-desa pusat pertumbuhan (DPP) merupakan pusat pelayanan kecil yang mempunyai keterhubungan ekonomi, sosial dan geografis secara langsung dengan sebagian besar penduduk di sekitar DPP dalam lingkup suatu kawasan perdesaan. Pentingnya peranan pusat-pusat pelayanan kecil tersebut bukan hanya secara akademik, akan tetapi juga secara praktis (empirik), terutama bila dikaitkan dengan pembangunan spasial yang lebih luas (kawasan).

Teori Pusat Pertumbuhan

Ide awal tentang pusat pertumbuhan (*growth poles*) mula-mula dikemukakan oleh Francois Perroux, seorang ekonom bangsa Perancis, pada tahun 1955. Pemikiran ini muncul sebagai reaksi terhadap pandangan para ekonom pada waktu itu seperti Casel dan Schumpeter yang berpendapat bahwa transfer pertumbuhan antar wilayah umumnya berjalan lancar, sehingga perkembangan penduduk, produksi dan *capital* tidaklah selalu proporsional antar waktu. Akan tetapi kenyataan menunjukkan kondisi dimana transfer pertumbuhan ekonomi antar daerah umumnya tidaklah lancar, tetapi cenderung terkonsentrasi pada daerah-daerah tertentu yang mempunyai keuntungan-keuntungan lokasi (Sjafrizal, 2008).

Menurut Tarigan (2007), suatu wilayah atau kawasan dapat dijadikan sebagai pusat pertumbuhan apabila memenuhi kriteria sebagai pusat pertumbuhan baik secara fungsional maupun secara geografis. Secara fungsional, pusat pertumbuhan merupakan lokasi konsentrasi kelompok usaha atau cabang industri yang karena sifat hubungannya memiliki unsur-unsur kedinamisan sehingga mampu menstimulasi kehidupan ekonomi baik ke dalam maupun ke luar (daerah belakangnya). Secara geografis, pusat pertumbuhan merupakan lokasi dengan fasilitas dan kemudahan yang mampu menjadi pusat daya tarik (*pole of attraction*) serta menyebabkan berbagai macam usaha tertarik untuk berlokasi dan masyarakat pun memanfaatkan fasilitas yang ada di lokasi tersebut, sehingga wilayah sebagai pusat pertumbuhan pada dasarnya harus mampu mencirikan antara lain: hubungan internal dari berbagai kegiatan atau adanya keterkaitan antara satu sektor dengan sektor lainnya, keberadaan sektor-sektor yang saling terkait menciptakan efek pengganda yang mampu mendorong pertumbuhan daerah belakangnya, adanya konsentrasi geografis berbagai sektor atau fasilitas yang menciptakan efisiensi, serta

terdapat hubungan yang harmonis antara pusat pertumbuhan dengan daerah belakangnya.

Dalam penerapannya, teori kutub pertumbuhan digunakan sebagai alat kebijakan dalam perencanaan pembangunan daerah. Banyak negara telah menerima konsep kutub pertumbuhan sebagai alat transformasi ekonomi dan sosial pada skala regional (Rustiadi et al. 2011).

Infrastruktur Jalan dan Pertumbuhan Ekonomi

The World Bank (1994) membagi infrastruktur menjadi tiga, yaitu:

1. Infrastruktur ekonomi, merupakan infrastruktur fisik yang diperlukan untuk menunjang aktivitas ekonomi, meliputi *public utilities* (tenaga, telekomunikasi, air, sanitasi, gas), *public work* (jalan, bendungan, kanal, irigasi dan drainase) dan sektor transportasi (jalan, rel, pelabuhan, lapangan terbang dan sebagainya).
2. Infrastruktur sosial, meliputi pendidikan, kesehatan, perumahan dan rekreasi.
3. Infrastruktur administrasi, meliputi penegakan hukum, kontrol administrasi dan koordinasi.

Infrastruktur fisik, terutama jaringan jalan sebagai pembentuk struktur ruang nasional memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah maupun sosial budaya kehidupan masyarakat. Dalam konteks ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan tempat bertumpu perkembangan ekonomi, sehingga pertumbuhan ekonomi yang tinggi sulit dicapai tanpa ketersediaan jalan yang memadai. Kajian teori ekonomi pembangunan menurut dan Sjafrizal (2008), dikatakan bahwa untuk menciptakan dan meningkatkan kegiatan ekonomi diperlukan sarana infrastruktur yang memadai. Ilustrasinya sederhana, seandainya semula tidak ada akses jalan lalu dibuat jalan maka dengan akses tersebut akan meningkatkan aktivitas perekonomian. Fungsi strategis infrastruktur jelas tidak diragukan lagi. Tanpa pembangunan infrastruktur yang

mencukupi, kegiatan investasi pembangunan lainnya seperti kegiatan produksi, jelas tidak akan meningkat secara signifikan.

Menurut Adisasmita (2013), bahwa untuk mewujudkan pengembangan ekonomi perdesaan yang berdasarkan karakteristik, potensi, geografis dan kebutuhan perdesaan, salah satu strategi kebijakan yang dapat diambil yaitu dengan meningkatkan aksesibilitas untuk memperlancar aliran investasi dan produksi dan menciptakan keterkaitan ekonomi antar desa yang saling mendukung, dengan kegiatan yang penting untuk dilakukan adalah pembangunan dan peningkatan prasarana dan sarana transportasi antar desa. Kuncoro (2012), menyatakan bahwa terdapat tiga strategi dalam pengembangan ekonomi lokal yaitu: pendekatan sektoral, pendekatan spasial dan manusia. Pendekatan sektoral pada intinya adalah memperhatikan dan memprioritaskan subsektor kunci. Pendekatan sektoral unggulan kemudian perlu dikombinasikan dengan identifikasi dimana lokasi yang memiliki sektor unggulan. Makarachi dan Tillotson (1991) mengamati bahwa suatu jaringan akan memberikan hasil yang efektif bagi pertumbuhan wilayah jika jaringan tersebut bertujuan menghubungkan desa-desa dengan pasar sebagai pusat kegiatan ekonomi.

METODE

Jenis dan Teknik Pengumpulan Data

Jenis penelitian ini adalah deskriptif menggunakan data sekunder dan data primer. Data primer diperoleh dengan survei pengambilan titik koordinat dan observasi dengan melakukan pengamatan langsung pada wilayah penelitian. Data dan informasi berupa lokasi objek-objek wisata yang terdapat di Dataran Lore serta penyebarannya dalam wilayah perdesaan tersebut. Selain dengan melakukan metode survei dan observasi langsung dilapangan, pengumpulan data primer juga dilakukan dengan pembagian kuisisioner dan wawancara kepada responden

yang merupakan orang-orang yang berkompeten dan benar-benar menguasai, memengaruhi pengambilan kebijakan atau benar-benar mengetahui informasi tentang penanganan infrastruktur jalan yang dibutuhkan, yang disyaratkan untuk menggunakan metode analisis *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Sedangkan data sekunder diperoleh dari literatur dan referensi pustaka seperti buku, jurnal, dan akses internet; serta dari beberapa instansi terkait seperti Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Poso, Balai Besar Taman Nasional Lore Lindu, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso, Dinas Pertanian Kabupaten Poso, Kantor Camat Lore Utara, Kantor Camat Lore Timur, Kantor Camat Lore Peore, Kantor Camat Lore Tengah, Kantor Camat Lore Selatan, Kantor Camat Lore Barat dan Bapelitbangda Kabupaten Poso.

Metode Analisis

Analisis Deskriptif

Dalam penelitian ini analisis deskriptif digunakan untuk mengungkapkan atau menggambarkan mengenai keadaan atau fakta-fakta yang akurat dari obyek yang diamati, yaitu: potensi pertanian yang terdapat di Dataran Lore dan sebarannya, data jaringan jalan yang menghubungkan potensi-potensi pertanian, data jaringan jalan yang menghubungkan potensi-potensi pariwisata, data jaringan jalan yang menghubungkan Dataran Lore dengan wilayah pasar yang potensial, data jaringan jalan dalam wilayah kecamatan dengan indeks aksesibilitas terendah, data jaringan jalan yang menghubungkan desa pusat pertumbuhan dan wilayah pengaruhnya (*hinterland*) dan data jaringan jalan yang menghubungkan antar desa pusat pertumbuhan di Dataran Lore Kabupaten Poso.

Analisis Skalogram

Untuk menentukan desa-desa pusat pertumbuhan yang terdapat di Dataran Lore, metode analisis yang digunakan dalam

penelitian ini adalah model skalogram. Skalogram adalah alat analisis untuk mengidentifikasi pusat pertumbuhan wilayah berdasarkan fasilitas yang dimiliki, sehingga dapat ditentukan hierarki pusat-pusat pertumbuhan dan aktivitas pelayanan suatu wilayah (Rondinelli, 1985).

Analisis ini digunakan untuk melihat jumlah dan jenis fasilitas yang berada pada tiap desa di Dataran Lore. Dari jumlah ketersediaan fasilitas tersebut dapat ditentukan desa yang menjadi pusat pertumbuhan di Dataran Lore yaitu desa dengan ketersediaan fasilitas paling lengkap. Sedangkan desa yang ketersediaan fasilitasnya kurang lengkap akan menjadi wilayah *hinterland* atau wilayah pengaruh.

Data fasilitas yang digunakan dalam penelitian ini adalah : fasilitas pendidikan berupa PAUD, TK, SD, SMP, SMA, fasilitas kesehatan meliputi puskesmas dengan rawat inap, puskesmas tanpa rawat inap, puskesmas, posyandu, dan toko obat, fasilitas sosial meliputi mesjid, surau/langgar, gereja kristen, gereja khatolik, pura dan vihara, fasilitas ekonomi dan perdagangan berupa bank, koperasi kelompok simpan pinjam, pasar dengan bangunan permanen, pasar dengan bangunan semi permanen, pasar tanpa bangunan, penginapan dan warung/kedai makanan. Sedangkan fasilitas pemerintahan meliputi kantor camat, kantor desa dan balai desa. Tahap-tahap dalam penyusunan skalogram adalah sebagai berikut:

1. Jumlah fasilitas yang terdapat pada tiap desa diisi pada setiap kolom sesuai dengan jenis fasilitas yang ada.
2. Tabel perhitungan kemudian disusun dengan menempatkan desa dengan jumlah penduduk terbanyak pada bagian teratas, dan selanjutnya membuat tabel perhitungan dengan memberikan angka 1 pada jenis fasilitas yang dimiliki oleh desa, dan memberikan angka nol pada fasilitas yang tidak tersedia pada desa tersebut.
3. Tabel tersebut kemudian dijumlahkan secara horizontal dan vertikal kemudian

diurutkan dari angka terbesar yang diletakan paling atas.

4. Rumus yang digunakan untuk mencari banyaknya kelas/ordo sebagai berikut,

$$k = 1 + 3,3 \log n \quad (1)$$

Keterangan:

k = banyak kelas

n = banyaknya Desa

5. Selanjutnya menentukan besarnya interval kelas atau range dengan rumus sebagai berikut,

$$\text{Range} = (A-B)/K \quad (2)$$

Keterangan:

A = jumlah fasilitas tertinggi

B = jumlah fasilitas terendah

k = banyak kelas

6. Langkah terakhir adalah dengan menghitung COR (*Coefisien of Reproducibility*) yang berfungsi untuk pengujian kelayakan skalogram dengan persamaan:

$$\text{COR} = 1 - \Sigma e / (n \times k) \quad (3)$$

Dimana :

Σe = jumlah kesalahan

n = jumlah desa

k = jumlah variable

Dalam hal ini koefisien dianggap layak apabila bernilai 0,9–1.

Analisis Gravitasi

Untuk melihat keterkaitan atau interaksi antara desa sebagai pusat pertumbuhan dengan desa yang menjadi *hinterland* atau wilayah pendukungnya digunakan Indeks Gravitasi dengan memanfaatkan data jumlah penduduk dan jarak antar dua desa tersebut. Indeks Gravitasi (IG) berlaku relatif artinya jika IG suatu daerah *hinterland* (A) dengan pusat pertumbuhan X lebih besar dibandingkan dengan IG daerah A dengan pusat pertumbuhan Y, maka daerah A tersebut akan dikategorikan sebagai *hinterland* X. Posisi

sebagai *hinterland* dari suatu daerah akan ditentukan berdasarkan besarnya indeks yang dihitung. IG tidak berlaku secara kardinal, misal IG yang dicapai pada kecamatan A sebesar 20% dan indeks yang dicapai B 10%. Ini tidak berarti bahwa hubungan kedekatan dari A sebesar dua kali lipat kecamatan B. Rumus Gravitasi adalah sebagai berikut :

$$A_{ij} = k \frac{P_i \cdot P_j}{d_{ij}^b} \quad (4)$$

Keterangan :

A_{ij} = Besarnya interaksi wilayah i dengan wilayah j

P_i = Jumlah penduduk di wilayah i, dalam ribuan jiwa

P_j = jumlah penduduk di wilayah j, dalam ribuan jiwa

d_{ij} = Jarak dari wilayah i dengan wilayah j, dalam kilometer

k = Angka konstanta empiris, bernilai 1

b = Pangkat dari d_{ij} yang sering digunakan b=2

Analytical Hierarchy Process (AHP)

Penetapan prioritas penanganan jaringan jalan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)*. Penentuan pembobotan diperoleh dari wawancara/ kuisisioner kepada responden yang dianggap ahli atau pakar (*expert*) dalam bidang perencanaan dan penanganan infrastruktur jalan. Secara mendasar, ada tiga langkah dalam pengambilan keputusan dengan PHA, yaitu: membangun hirarki, penilaian, dan sintesis prioritas.

Pembentukan Hirarki Struktural

Suatu struktur hirarki sendiri terdiri dari elemen-elemen yang dikelompokan dalam tingkatan-tingkatan (*level*). Dimulai dari suatu sasaran pada tingkatan puncak, selanjutnya dibangun tingkatan yang lebih rendah yang mencakup kriteria, subkriteria dan seterusnya sampai pada tingkatan yang paling rendah.

Sasaran atau keseluruhan tujuan keputusan merupakan puncak dari tingkat hirarki. Kriteria dan sub kriteria yang menunjang sasaran berada di tingkatan tengah. Alternatif atau pilihan yang hendak dipilih berada pada level paling bawah dari struktur hirarki yang ada.

Penilaian Kriteria

Apabila hirarki telah terbentuk, langkah selanjutnya adalah menentukan penilaian prioritas elemen-elemen pada tiap level. Untuk itu dibutuhkan suatu matriks perbandingan yang berisi tentang kondisi tiap elemen yang digambarkan dalam bentuk kuantitatif berupa angka-angka yang menunjukkan skala penilaian (1 – 9). Tiap angka skala mempunyai arti tersendiri seperti yang ditunjukkan dalam Tabel 1. Penentuan nilai bagi tiap elemen dengan menggunakan angka skala bisa sangat subyektif, tergantung pada pengambil keputusan. Karena itu, penilaian tiap elemen hendaknya dilakukan oleh para ahli atau orang yang berpengalaman terhadap masalah yang ditinjau sehingga mengurangi tingkat subyektifitasnya dan meningkatkan unsur obyektifitasnya.

Sintesis Prioritas

Perbandingan antar pasangan elemen membentuk suatu matriks perankingan relatif untuk tiap elemen pada tiap level dalam hirarki. Jumlah matriks akan tergantung pada jumlah tingkatan pada hirarki. Ukuran matriks tergantung pada jumlah elemen pada level bersangkutan. Setelah semua matriks terbentuk dan semua perbandingan tiap pasangan elemen didapat, selanjutnya dapat dihitung matriks eigen (*eigenvector*), pembobotan, dan nilai eigen maksimum. Nilai eigen maksimum merupakan nilai parameter validasi yang sangat penting dalam teori PHA. Nilai ini digunakan sebagai indeks acuan (*reference index*) untuk memayar (*screening*) informasi melalui perhitungan rasio konsistensi (*Consistency Ratio (CR)*) dari matriks estimasi dengan tujuan untuk memvalidasi apakah

matriks perbandingan telah memadai dalam memberikan penilaian secara konsisten atau belum (Saaty 2000).

Tabel 1. Skala Dasar Tingkat Kepentingan

Bobot/ Tingkat Kepentingan	Pengertian	Penjelasan
1	Sama penting	Dua faktor memiliki pengaruh yang sama terhadap sasaran
3	Sedikit lebih penting	Salah satu faktor sedikit lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
5	Lebih penting	Salah satu faktor lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
7	Sangat lebih penting	Salah satu faktor sangat lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
9	Jauh lebih penting	Salah satu faktor jauh lebih berpengaruh dibanding faktor lainnya
2,4,6,8	Antara nilai yang di atas	Diantara kondisi di atas

Sumber: Miri (2014)

Nilai rasio konsistensi (CR) sendiri dihitung dengan urutan sebagai berikut:

1. Vektor eigen dan nilai eigen maksimum dihitung pada tiap matriks pada tiap level hirarki
2. Selanjutnya dihitung indeks konsistensi untuk tiap matriks pada tiap level hirarki dengan menggunakan rumus:

$$CI = (e_{maks} - n) / (n - 1) \tag{5}$$
3. Nilai rasio konsistensi (CR) selanjutnya dihitung dengan rumus:

$$CR = CI/RI \tag{6}$$

dimana RI merupakan indeks konsistensi acak yang didapat dari simulasi dan nilainya tergantung pada orde matriks. Tabel 2 menampilkan nilai RI untuk berbagai ukuran matriks dari orde 1 sampai 10.

Bagi model AHP, matriks perbandingan dapat diterima jika nilai Ratio Konsistensi lebih kecil atau sama dengan 10%. Sebaliknya jika CR lebih besar dari 10%, maka dikatakan evaluasi dalam matriks kurang konsisten dan karenanya proses PHA perlu diulang kembali.

Tabel 2. Indeks Konsistensi Acak Berdasarkan Orde Matriks

Orde Matriks	Indeks Konsistensi Acak (RI)
1	0
2	0
3	0,58
4	0,9
5	1,12
6	1,24
7	1,32
8	1,41
9	1,45
10	1,49

Sumber: Miri (2014)

Kriteria Responden

Menurut Saaty (1993), pada penerapan metode AHP yang diutamakan adalah kualitas data dari responden, dan tidak tergantung pada kuantitasnya. Oleh karena itu, penilaian AHP memerlukan pakar atau ahli sebagai responden dalam pengambilan keputusan dalam pemilihan alternatif. Para pakar disini merupakan orang-orang kompeten yang benar-benar menguasai, mempengaruhi pengambilan kebijakan atau benar-benar mengetahui informasi yang dibutuhkan. Untuk jumlah responden dalam metode AHP tidak memiliki perumusan tertentu, namun hanya ada batas minimum yaitu dua orang responden (Fadli Nur 2013).

Dalam penellitian ini, Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk menentukan prioritas penanganan jaringan jalan di wilayah perdesaan yang terdapat di Dataran Lore Kabupaten Poso dalam kaitannya dengan pengembangan ekonomi wilayah perdesaan, kriteria responden yang diperlukan adalah sebagai berikut :

1. Ahli/Pakar (*expert*) dalam bidang transportasi/penanganan Infrastruktur Jalan
2. Ahli/Pakar (*expert*) dalam bidang Tata Ruang
3. Beberapa pimpinan Lembaga/Institusi/ Organisasi Perangkat Daerah yang berkompeten dalam penanganan infrastruktur jalan di wilayah perdesaan yang terdapat di Dataran Lore Kabupaten Poso.

Pemilihan responden dilakukan dengan menggunakan metode penentuan/pemilihan secara langsung (*purposive sampling*), kemudian Penyebaran kuisioner dan wawancara dilakukan kepada responden yang dpilih. Adapaun responden yang dipilih terdiri dari:

1. Kepala Badan Perencanaan Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bapelitbangda) Kabupaten Poso
2. Kepala Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah
3. Kepala Bidang Jalan Dan Jembatan Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah
4. Kepala Bidang Penataan Ruang Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulawesi Tengah
5. Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso
6. Kepala Bidang Bina Marga Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso
7. Kepala Bidang Penataan Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso
8. Kepala Bidang Cipta Karya Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso
9. Kepala Sub Bidang Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah II Badan Perencanaan Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bapelitbangda) Provinsi Sulawesi Tengah
10. Ahli (*expert*) dalam bidang transportasi/ penanganan Infrastruktur Jalan,

Universitas Tadulako Palu Sulawesi Tengah sebanyak 3 (Tiga) orang

11. Ahli/Pakar (*expert*) dalam bidang Pengembangan Wilayah dan Kota (PWK), Universitas Tadulako, Palu Sulawesi Tengah sebanyak 4 (Empat) orang

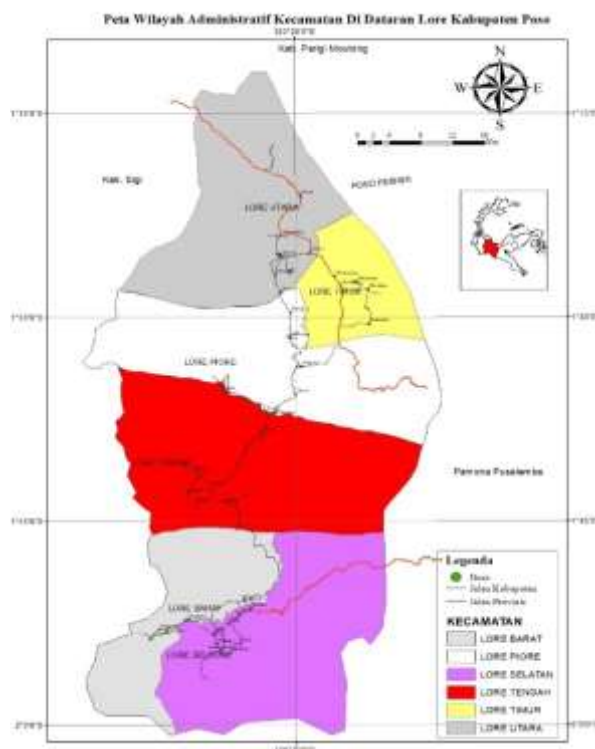
HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambaran Umum Wilayah

Wilayah perdesaan yang terdapat di Dataran Lore meliputi 6 (enam) wilayah administratif kecamatan yaitu: Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore, Kecamatan Lore Tengah, Kecamatan Lore Selatan dan Kecamatan Lore Barat, dan terdiri dari 39 desa. Total Luas Wilayah di Dataran Lore adalah sebesar 3.761,76 Km².

Tinjauan Rencana Tata Ruang Wilayah di Dataran lore

Strategi penataan ruang yang akan dilakukan di Dataran Lore antara lain dengan meningkatkan peran pusat kegiatan lokal (PKL) Wuasa sebagai pusat penghubung pergerakan barang dan orang dari pusat pelayanan kawasan (PPK) dan pusat pelayanan lingkungan (PPL) menuju pusat kegiatan wilayah (PKW) dan pusat-pusat yang berada di atasnya, meningkatkan peran PPK dan PPL sebagai pusat produksi kegiatan perekonomian, dan mengembangkan PPK Gintu, PPK Doda dan PPL Lengkeka berbasis pariwisata budaya, sebagai pusat pelayanan sosial dengan fungsi utama pariwisata peninggalan budaya purbakala serta konservasi hutan.



Selain pengembangan pusat-pusat kegiatan wilayah tersebut, kebijakan penataan ruang antara lain juga dilaksanakan dengan pemantapan struktur ruang guna menciptakan integrasi antar wilayah dan penyediaan sarana dan prasarana wilayah untuk lebih mendorong investasi produktif dengan strategi penataan ruang yang akan dilaksanakan antaralain: membangun, mengembangkan dan mengintegrasikan jalur kawasan tujuan pariwisata Lembah Bada - Lembah Besoa dan Lembah Napu secara optimal dan sinergi dengan perkembangan wilayah, meningkatkan interaksi ekonomi dan sosial antara pusat-pusat kegiatan melalui pengembangan sistem jaringan prasarana dan pengembangan sistem jaringan transportasi darat (jalan kolektor dan jalan lokal) untuk mempererat keterkaitan antar pusat pelayanan dan antara pusat pelayanan dengan wilayah pedalaman (*hinterland*) guna mendorong percepatan pertumbuhan wilayah perdesaan terpencil, serta pengembangan sarana dan prasarana pendukung fungsi kawasan sebagai kawasan pariwisata Lembah Bada, Lemba Besoa dan Taman Nasional Lore Lindu, dan pendukung

fungsi kawasan peruntukan agroindustri Lembah Napu dan kawasan pusat pelayanan agropolitan Wuasa.

Sesuai dengan kebijakan dan strategi penataan ruang yang telah ditetapkan menjadi Peraturan Daerah tersebut dan sesuai dengan teori serta peraturan-peraturan yang terkait dengan pelaksanaan pembangunan infrastruktur jalan dalam mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah perdesaan, penanganan jaringan jalan di Dataran Lore baik berupa kegiatan pemeliharaan, peningkatan maupun pembangunan jalan baru, agar dapat terlaksana secara efektif, efisien dan terarah dalam mendorong pertumbuhan ekonomi di Dataran Lore seharusnya dilaksanakan dengan memprioritas penanganan dari beberapa alternatif jaringan jalan yaitu: jaringan jalan yang menghubungkan/mengintegrasikan keterhubungan antar pusat-pusat pertumbuhan, jaringan jalan yang menghubungkan/mengintegrasikan antara pusat pertumbuhan dengan wilayah pedalaman (*hinterland*), jaringan jalan yang menghubungkan/mengintegrasikan keterhubungan antar potensi wisata, jaringan jalan yang menghubungkan dan mengintegrasikan keterhubungan antar potensi pertanian di Dataran Lore, jaringan jalan yang menghubungkan Dataran Lore dengan wilayah pasar dan atau penanganan jaringan jalan guna peningkatan aksesibilitas.

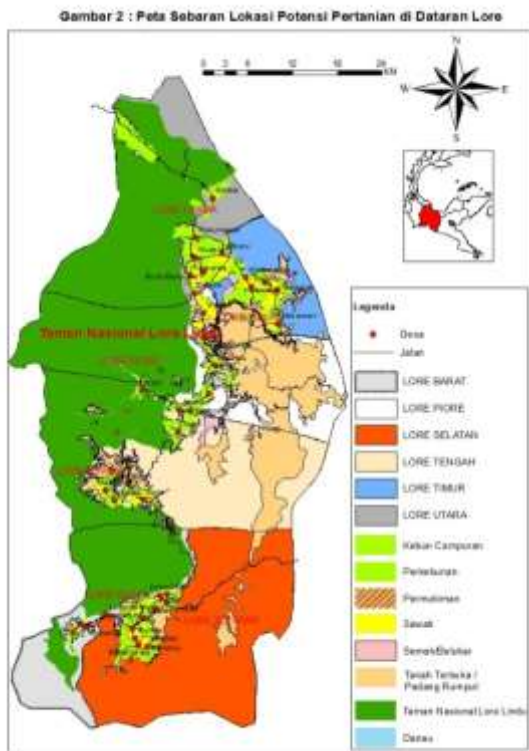
Potensi Pertanian dan Wilayah Pasar

Potensi pertanian di Dataran Lore tersebar merata diseluruh wilayah kecamatan dan Desa yang ada, dengan komoditi yang menjadi sub sektor unggulan diantaranya adalah padi, tanaman pangan jagung dan ubi jalar, tanaman sayuran (*hortikultura*), tanaman perkebunan kopi dan sektor perikanan budidaya (kolam). Sebagaimana karakteristik struktur ruang pedesaan secara umum, sebaran lokasi dari potensi – potensi pertanian yang ada di Dataran Lore terletak tersebar dan mengikuti jalur-jalur jalan yang ada (pola

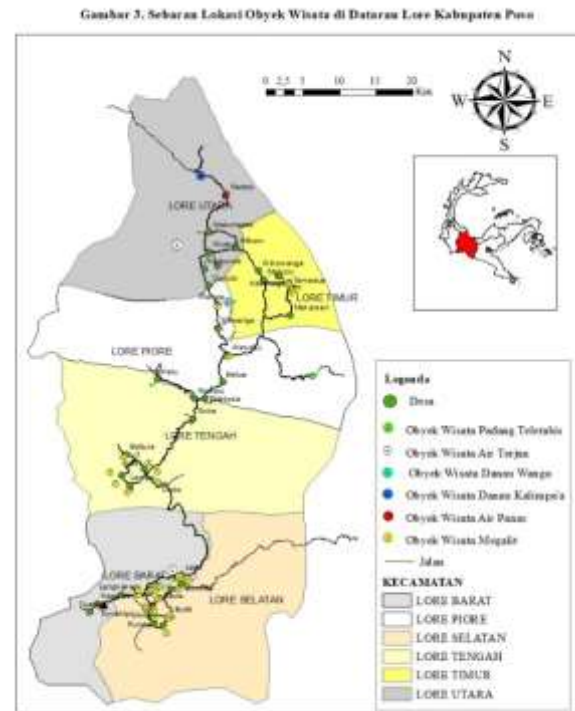
memanjang jalan). Peta sebaran dari lokasi potensi – potensi pertanian di Dataran Lore dapat dilihat dalam gambar 2.

Berdasarkan potensi-potensi pertanian yang ada, dapat terlihat bahwa kegiatan pertanian merupakan salah satu aktifitas ekonomi yang utama bagi masyarakat yang ada di Dataran Lore. Sebaran Lokasi pertanian yang tersebar dan mengikuti jalur – jalur dari jaringan jalan yang ada, menggambarkan bahwa infrastruktur jalan memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan pertumbuhan ekonomi di Dataran Lore secara khusus di bidang pertanian. Tersedianya fungsi pelayanan yang memadai dari jaringan jalan yang ada dalam mendukung kegiatan pertanian, akan memberikan manfaat seperti: perubahan biaya relatif dari sarana transportasi, peningkatan ketersediaan sarana transportasi dan peningkatan kualitas perjalanan (kecepatan dan kenyamanan), yang pada akhirnya akan berdampak pada peningkatan aktifitas ekonomi serta peningkatan pendapatan. Keterkaitan ini yang kemudian menjadikan jaringan jalan yang menghubungkan lokasi dari potensi-potensi pertanian yang ada merupakan salah satu alternatif yang seharusnya menjadi prioritas dalam penanganannya.

Untuk wilayah pasar yang potensial bagi kegiatan pemasaran dari hasil-hasil pertanian yang ada, berdasarkan letak geografis dari Dataran Lore dapat terlihat bahwa wilayah pasar adalah wilayah Kabupaten Sigi, Kota Palu, Kota Poso dan kecamatan – kecamatan lain yang ada di Kabupaten Poso sebagai wilayah yang berbatasan langsung dan terdekat dengan Dataran Lore. Selain wilayah – wilayah tersebut, sesuai dengan hasil pengamatan langsung di lapangan, pemasaran hasil – hasil pertanian berupa tanaman sayuran (*Hortikultura*) saat ini telah dipasarkan hingga ke Wilayah Kabupaten Morowali, Kabupaten Morowali Utara, Kabupaten Tojo Una – una, dan beberapa daerah yang ada di Pulau Kalimantan seperti Kota Balikpapan dan sekitarnya.



menambah daya tarik investasi di wilayah ini. Sebaran lokasi obyek wisata di Dataran Lore dapat dilihat dalam gambar 3.



Potensi Pariwisata

Potensi wisata yang berada di Dataran Lore terdiri dari jenis wisata alam, wisata minat khusus dan wisata cagar budaya megalitikum yang merupakan salah satu jenis wisata andalan yang ada di Kabupaten Poso. Banyaknya situs megalitik yang terdapat di Dataran Lore membuat Kabupaten Poso sering dijuluki dengan sebutan negeri seribu megalit.

Sesuai dengan strategi penataan ruang dalam rencana tata ruang wilayah di Dataran Lore dimana salah satu strategi yang akan dilaksanakan adalah membangun, mengembangkan dan mengintegrasikan jalur kawasan tujuan pariwisata Lembah Bada-Lembah Besoa dan Lembah Napu secara optimal, keterhubungan antar obyek-obyek wisata yang ada di Dataran Lore melalui jaringan jalan tentunya merupakan salah satu acuan dalam pelaksanaan penanganan jaringan jalan yang ada di Dataran Lore. Tersedianya fungsi pelayanan jaringan jalan yang optimal dalam mendukung kegiatan kepariwisataan di Dataran Lore akan memberikan dampak bagi perkembangan aktifitas ekonomi dan

Indeks Aksesibilitas Wilayah di Dataran lore

Aksesibilitas terkait dengan kemudahan suatu wilayah untuk dijangkau, dalam hal ini melalui jaringan jalan yang ada. Dalam pengertian tersebut, maka satuan SPM-nya pun berupa proporsi antara panjang jalan yang disediakan dengan luasan wilayah daratan yang harus dilayani atau secara dimensional dipresentasikan oleh besaran Km jalan / Km² wilayah. Besarnya nilai aspek aksesibilitas atau yang lebih dikenal dengan indeks aksesibilitas divariasikan berdasarkan kepadatan penduduk di wilayah tersebut. Artinya bahwa tingkat kepadatan penduduk yang berbeda dari beberapa wilayah akan membedakan tingkat kebutuhan jaringan jalan. Pada Tahun 2001 Depkimpraswil (sekarang Departemen PU) melalui Kepmenkimpraswil No. 534/KPTS/M/2001 telah disampaikan sejumlah besaran mengenai item pelayanan. Kepmenkimpraswil tersebut terdiri dari aspek

mobilitas, aksesibilitas, keselamatan, kondisi jalan dan kondisi pelayanan.

Tabel 3 Pedoman SPM Jalan Wilayah (Kepmenkimpraswil No. 534/KPTS/M/2001)

No	Bidang Pelayanan	Indikator	Standar Pelayanan		Keterangan	
			Kuantitas			
			Cakupan	Tingkat Pelayanan		
II. PRASARANA JALAN WILAYAH						
A. JARINGAN JALAN						
1.	Aspek Aksesibilitas	<ul style="list-style-type: none"> Tersedianya jaringan jalan yang mudah diakses oleh masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> Seluruh jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> Kepadatan penduduk (jiwa/km²) <ul style="list-style-type: none"> - Sangat tinggi >5000 - Tinggi > 1000 - Sedang > 500 - Rendah > 100 - Sangat rendah <100 	<ul style="list-style-type: none"> Indeks Aksesibilitas <ul style="list-style-type: none"> - > 5.00 - > 1.50 - > 0.50 - > 0.15 - > 0.05 	<ul style="list-style-type: none"> Indeks aksesibilitas = panjang jalan/luas (km/km²)
2.	Aspek Mobilitas	<ul style="list-style-type: none"> Tersedianya jaringan jalan yang dapat menampung mobilitas masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> Seluruh jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> PDRB perkapita (jutaRp/ kap/th) <ul style="list-style-type: none"> - Sangat tinggi > 10 - Tinggi > 5 - Sedang > 2 - Rendah > 1 - Sangat rendah < 1 	<ul style="list-style-type: none"> Indeks Mobilitas <ul style="list-style-type: none"> - > 5.0 - > 2.0 - > 1.0 - > 0.5 - > 0.2 	<ul style="list-style-type: none"> Indeks mobilitas = panjang jalan/1000 penduduk (km/1000 penduduk)
3.	Aspek Kecelakaan	<ul style="list-style-type: none"> Tersedianya jaringan jalan yang dapat melayani pemakai jalan dengan aman 	<ul style="list-style-type: none"> Seluruh jaringan Seluruh jaringan 	<ul style="list-style-type: none"> Pemakai jalan Kepadatan penduduk (jiwa/km²) <ul style="list-style-type: none"> - Sangat tinggi >5000 - Tinggi > 1000 - Sedang > 500 - Rendah > 100 - Sangat rendah <100 	<ul style="list-style-type: none"> Indeks kecelakaan 1 Indeks kecelakaan 2 	<ul style="list-style-type: none"> Kecelakaan/ 100000 km kendaraan Kecelakaan/ km/tahun
B. RUAS JALAN						
1.	Kondisi Jalan	<ul style="list-style-type: none"> Tersedianya ruas jalan yang dapat memberikan kenyamanan pemakai jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Lebar minimum jalan <ul style="list-style-type: none"> - 2 x 7 m - 7 m - 6 m - 4,5 m 	<ul style="list-style-type: none"> Volume lalu lintas (LHR) <ul style="list-style-type: none"> - 20000 - 8000-20000 - 3000-8000 - < 3000 	<ul style="list-style-type: none"> Kondisi IRI/RCI <ul style="list-style-type: none"> - IRI < 6.0 / RCI > 6.5 - IRI < 6.0 / RCI > 6.5 - IRI < 8.0 / RCI > 5.5 - IRI < 8.0 / RCI > 5.5 	
2.	Kondisi Pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> Tersedianya ruas jalan yang dapat memberikan kelancaran pemakai jalan 	<ul style="list-style-type: none"> Seluruh ruas jalan <ul style="list-style-type: none"> - AP - KP - LP - AS - KS - LS 	<ul style="list-style-type: none"> Lalin reg jrk jauh Lalin reg jrk sdg Lalin reg jrk dkt Lalin kota jrk jauh Lalin kota jrk sdg Lalin kota jrk dkt 	<ul style="list-style-type: none"> Kecepatan tempuh minimum <ul style="list-style-type: none"> - > 25 km/jam - > 20 km/jam - > 20 km/jam - > 25 km/jam - > 20 km/jam - > 20 km/jam 	

Sumber : Cakra Nagara (2009)., Analisis Hubungan Kelembagaan Antar Institusi Teknis Pengelola Jalan Dalam Penanganan Kerusakan Jalan Nasional Dengan Pendekatan System Dynamic

Dalam SPM prasarana tersebut dengan jelas disampaikan beberapa indikasi mengenai kondisi minimum dari pelayanan prasarana jalan yang harus disediakan pembina jalan di setiap level (jalan nasional untuk pemerintah pusat, jalan provinsi untuk pemda provinsi, dan jalan kabupaten/kota untuk pemda kabupaten/kota), terutama terkait dengan: aspek aksesibilitas jalan (km/km²), aspek mobilitas (km/1000 penduduk), kondisi jalan

(IRI dan RCI), serta kondisi pelayanan (kecepatan, km/jam).

Secara umum, untuk seluruh wilayah kecamatan yang ada di Dataran Lore terlihat bahwa jaringan jalan yang ada di wilayah perdesaan ini dari sisi kuantitas relatif terhadap luas wilayah dan kepadatan penduduk telah mencukupi atau diatas nilai minimum yang ditetapkan.

Table 4 Indeks Aksesibilitas di Setiap Kecamatan di Dataran Lore Kabupaten Poso

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km ²)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan / Km ²	Panjang Ruas (Km)	Indeks Aksesibilitas			
						Eksisting	Mini	+/-	Deviasi
1	Lore Utara	864,61	13.701,00	16	90,15	0,10	0,05	+	0,05
2	Lore Timur	423,87	5.604,00	5	46,15	0,11	0,05	+	0,06
3	Lore Peore	374,80	3.379,00	10	62,61	0,17	0,05	+	0,12
4	Lore Tengah	1.074,54	4.862,00	4	57,68	0,05	0,05	+	0,00
5	Lore Selatan	679,31	6.472,00	9	60,52	0,09	0,05	+	0,04
6	Lore Barat	428,20	3.232,00	9	35,82	0,08	0,05	+	0,03
	Dataran Lore	3.845,33	37.250,00	8	352,93	0,09	0,05	+	0,04

Sumber: Hasil Analisis

Namun jika dilihat dari besaran indeks aksesibilitas per kecamatan, indeks aksesibilitas eksisting yang ada semuanya berada dibawah angka 1 Km jalan per Km² luas pelayanan. Artinya bahwa di setiap Km² wilayah di Dataran Lore hanya tersedia jalan kurang lebih 0,09 Km.

Identifikasi Pusat – pusat Perumbuhan

Penentuan hierarki dilakukan dengan membagi wilayah penelitian menjadi dua bagian yang berbeda, yaitu bagian/sub wilayah pertama yang meliputi desa–desa yang berada di Wilayah Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore dan Kecamatan Lore Tengah. Sedangkan bagian/sub wilayah kedua meliputi desa–desa yang berada di Wilayah Kecamatan Lore Selatan dan Lore Barat. Hal ini dikarenakan ruas jalan yang menghubungkan antara Kecamatan Lore Tengah dengan Kecamatan Lore Barat dan Lore Selatan (ruas jalan Doda–Lelio) sekalipun saat ini telah terdaftar dalam ruas jalan kabupaten, akan tetapi hingga saat ini belum terhubung. Berdasarkan kondisi

ini, dapat disimpulkan bahwa desa–desa yang menjadi pusat pertumbuhan yang berada dalam Wilayah Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore dan Kecamatan Lore Tengah tidak akan memiliki wilayah pengaruh (*hinterland*) terhadap desa–desa yang berada dalam Wilayah Kecamatan Lore Selatan dan Lore Barat. Demikian halnya dengan desa–desa yang berfungsi sebagai desa pusat pertumbuhan yang terdapat dalam Wilayah Kecamatan Lore Selatan dan atau Kecamatan Lore Barat, tidak akan memiliki wilayah pengaruh (*hinterland*) terhadap desa–desa yang berada dalam Wilayah Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore dan Kecamatan Lore Tengah.

Analisis dimulai dengan penyusunan data jumlah fasilitas yang terdapat pada setiap desa pada masing – masing sub wilayah (Sub wilayah I meliputi Kecamatan Lore Utara, Lore Timur, Lore Peore dan Lore Tengah dengan jumlah desa sebanyak 25 desa, dan sub wilayah II meliputi Kecamatan Lore Selatan dan Lore Barat dengan jumlah desa sebanyak

14 desa). Tabel perhitungan kemudian disusun dengan menempatkan desa dengan jumlah penduduk terbanyak pada bagian teratas, dan selanjutnya membuat tabel perhitungan dengan memberikan angka 1 pada jenis fasilitas yang dimiliki oleh desa, dan memberikan angka nol pada fasilitas yang tidak tersedia pada desa tersebut. Selanjutnya tabel perhitungan disusun berdasarkan desa yang memiliki jumlah jenis fasilitas terbanyak. Perhitungan jumlah kelas/ordo kemudian dilakukan untuk masing-masing sub wilayah dengan rumus (1), dan besarnya interval kelas dengan menggunakan rumus (2).

Hasil analisis hierarki menunjukkan bahwa sub wilayah I yang meliputi Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore dan Kecamatan Lore Tengah yang terdiri dari 25 (dua puluh lima) desa, terbagi menjadi 5 (lima) kelas/orde, dengan interval kelas = 2. Jumlah desa yang termasuk dalam orde I yang memenuhi syarat sebagai desa pusat pertumbuhan sejumlah 4 (empat) Desa yaitu Desa Wuasa, Desa Maholo, Desa Watutau dan Desa Doda. Sedangkan untuk sub wilayah II yang meliputi Kecamatan Lore Selatan dan Kecamatan Lore Barat yang terdiri dari 14 (empat belas) desa terbagi menjadi 4 Kelas kelas/orde dengan interval kelas = 2 dan jumlah desa yang termasuk dalam orde I yang memenuhi syarat sebagai desa pusat pertumbuhan sejumlah 1 (satu) desa yaitu Desa Gintu.

Hasil perhitungan terhadap keabsahan analisis skalogram pada sub wilayah I diperoleh angka 0,983. Sedangkan pada sub wilayah II nilai *coefisien of reproducibility (COR)* sebesar 0,995. Hal ini menunjukkan bahwa analisis skalogram dianggap sudah layak.

Pada sub wilayah I, desa pusat pertumbuhan pertama yaitu Desa Wuasa memiliki wilayah pengaruh sebanyak 7 (tujuh) desa yaitu seluruh desa yang terdapat dalam Wilayah Kecamatan Lore Utara yang terdiri dari Desa Kaduwa'a Desa Sedoa, Desa Watumaeta, Alitupu, Bumi Banyusari dan

Desa Dodolo, dan 1 (satu) desa yang termasuk dalam Wilayah Kecamatan Lore Peore yaitu Desa Wangi. Desa pusat pertumbuhan kedua yaitu Desa Doda, memiliki 4 (empat) wilayah pengaruh yang terdiri dari Desa Bariri, Desa Lempe, Desa Hanggira dan Desa Baleura. Desa pusat pertumbuhan ketiga yaitu Desa Watutau memiliki wilayah pengaruh sebanyak 6 (enam) desa yaitu Desa Siliwanga, desa Betue, Desa Talabosa, Desa Rompo, Desa Katu dan Desa Torire. Dan desa pusat pertumbuhan keempat yaitu Desa Maholo memiliki wilayah pengaruh sebanyak 4 (empat) desa yaitu Desa Winowanga, Desa Tamadue, Desa Mekarsari dan Desa Kalemago.

Sedangkan pada sub wilayah II, desa pusat pertumbuhan yaitu Desa Gintu merupakan desa pusat pertumbuhan dari seluruh desa yang ada dalam Wilayah Kecamatan Lore Selatan dan Kecamatan Lore Barat yaitu sejumlah 13 (tiga belas) desa.

Arahan Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Di Dataran Lore Dengan *Analytical Hierarchy Process (AHP)*

Hirarki Struktural Penanganan Jaringan Jalan Di dataran Lore

Struktur hirarki yang digunakan terdiri atas 3 tingkatan, dimana pada tingkat 1 merupakan tujuan analisis, yaitu untuk menentukan prioritas penanganan jaringan jalan di wilayah perdesaan di dataran Lore berdasarkan faktor-faktor pada tingkatan di bawahnya. Kriteria-kriteria pada level 2 dan sub kriteria pada level 3 yang digunakan dalam menunjang pengambilan keputusan untuk menentukan prioritas penanganan jaringan jalan adalah kriteria-kriteria dan sub kriteria yang sesuai dengan teori - teori serta peraturan-peraturan terkait pembangunan dan penanganan infrastuktur jalan, dimana pada level 2, kriteria yang digunakan terdiri dari kriteria pengembangan wilayah, kriteria potensi yang terdapat dalam wilayah perdesaan di Dataran Lore dan kriteria

aksesibilitas. Sedangkan sub kriteria pada level 3 yang merupakan pilihan yang akan digunakan adalah keterhubungan antar desa dan desa pusat pertumbuhan dan keterhuungan antar desa pusat pertumbuhan yang merupakan sub kriteria dari pengembangan wilayah, sub kriteria pertanian, pariwisata dan pasar yang merupakan sub kriteria dari potensi wilayah, dan sub kriteria indeks aksesibilitas wilayah kecamatan yang merupakan sub kriteria dari aksesibilitas. Struktur hirarki yang dibentuk dan digunakan ditampilkan dalam gambar 4.

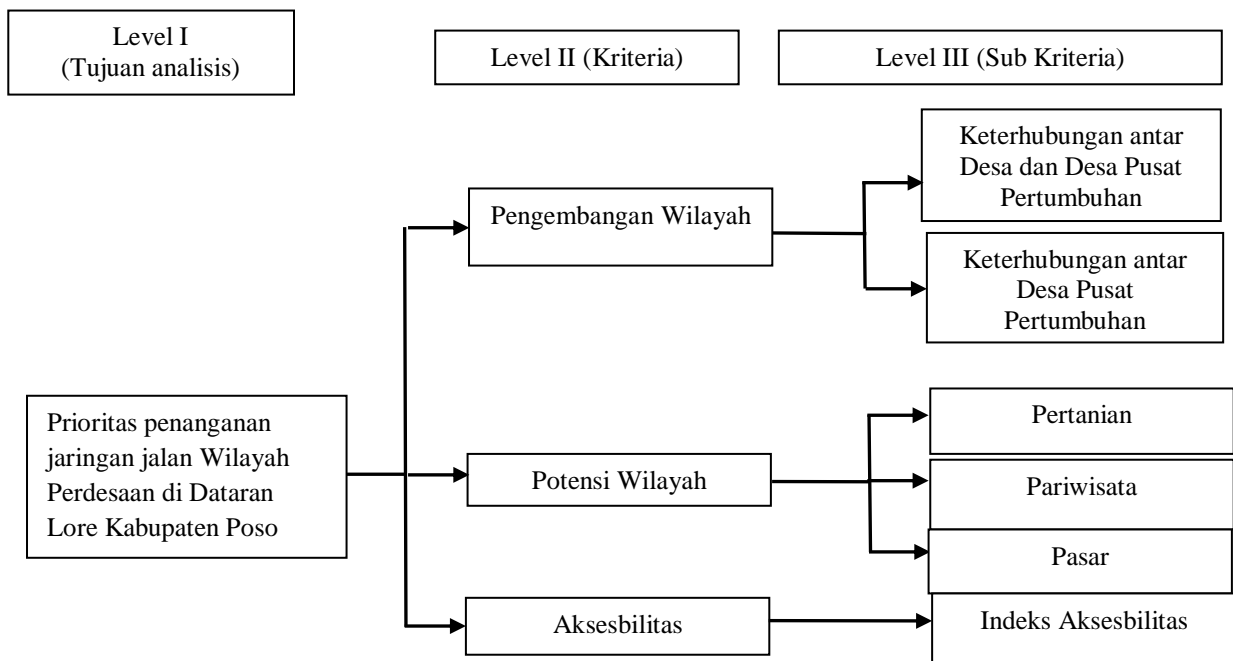
Analisis Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Di dataran Lore

Penentuan prioritas penanganan jaringan jalan di Dataran Lore dilakukan dengan

metode *Analytical Hierarchy Process (AHP)* yang diawali dengan wawancara melalui penyebaran kuisisioner kepada 16 (enam belas) orang responden. Data hasil wawancara kemudian dianalisis berdasarkan kriteria dan sub kriteria yang telah tersusun dalam hirarki strukrural penanganan jaringan jalan.

Bobot Penilaian Kriteria

Perhitungan bobot penilaian kriteria diawali dengan membuat matriks perbandingan berpasangan terhadap masing-masing penilaian responden. Sehingga pada awal perhitungan matriks ini diperoleh 16 matriks. Dari 16 matriks tersebut kemudian dihitung matriks rataaan geometriknya.



Gambar 4. Level Hirarki Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Di dataran Lore

Contoh :

Untuk perbandingan kriteria pengembangan wilayah berbanding kriteria potensi wilayah, responden 1 memberikan penilaian dengan memberikan angka 7 pada kriteria potensi wilayah. Artinya responden 1 menilai bahwa penanganan jaringan jalan berdasarkan kriteria potensi wilayah adalah sangat lebih penting (tabel skala dasar tingkat kepentingan) dibandingkan dengan kriteria pengembangan

wilayah. Untuk perbandingan kriteria pengembangan wilayah berbanding kriteria aksesibilitas, responden 1 memberikan nilai 3 pada kriteria aksesibilitas. Yang artinya responden 1 menilai bahwa penanganan jaringan jalan di Dataran Lore berdasarkan kriteria aksesibilitas adalah sedikit lebih penting (pengertian bobot kepentingan 3 pada tabel skala dasar tingkat kepentingan) dibandingkan dengan penanganan jaringan jalan

berdasarkan kriteria pengembangan wilayah. Sedangkan untuk perbandingan kriteria potensi wilayah berbanding kriteria aksesibilitas, responden 1 memberikan nilai 2 pada kriteria potensi wilayah. Yang artinya responden 1 menilai bahwa penanganan jaringan jalan di Dataran Lore berdasarkan kriteria potensi wilayah berada diantara nilai sama penting dan sedikit lebih penting dari kriteria aksesibilitas. Matriks perbandingan berpasangan dari responden 1 adalah sebagai berikut:

Tabel 5 Matriks Perbandingan Berpasangan dari Responden 1

Responden 1	A	B	C
A	1	1/7	1/3
B	7	1	2
C	3	1/2	1

Sumber: Hasil Analisis

Dimana: A = Kriteria Pengembangan Wilayah
 B = Kriteria Potensi Wilayah
 C = Kriteria Aksesibilitas

Tabel 7 Matriks Perbandingan Berpasangan dari Rataan Geometrik

Kriteria	Pengembangan Wilayah	Potensi Wilayah	Aksesibilitas
Pengembangan Wilayah	1	0,57734	1,21601
Potensi Wilayah	1,73208	1	2,32434
Aksesibilitas	0,82236	0,43023	1
Σ	3,55443	2,00757	4,54035

Sumber: Hasil Analisis

Perhitungan selanjutnya dilakukan dengan membagi setiap komponen matriks dengan jumlah setiap kolomnya, sehingga diperoleh:

Tabel 8 Normalisasi nilai komponen Matriks terhadap jumlah kolom

Kriteria	A	B	C
A	0,28134	0,28758	0,26782
B	0,48730	0,49811	0,51193
C	0,23136	0,21430	0,22025

Sumber: Hasil Analisis

Dimana:
 A = Kriteria Pengembangan Wilayah
 B = Kriteria Potensi Wilayah

Selanjutnya menghitung matriks rata-rata geometrik dari keenam belas matriks responden:

Tabel. 6 Matriks Rataan Geometrik

Kriteria	A	B	C
A	1	X_{AB}	X_{AC}
B	X_{BA}	1	X_{BC}
C	X_{CA}	X_{CB}	1

Sumber: Hasil Analisis

Dimana:

A = Kriteria Pengembangan Wilayah

B = Kriteria Potensi Wilayah

C = Kriteria Aksesibilitas

$$X_{AB} = (X_{AB-R1} * X_{AB-R2} * \dots * \dots)^{1/16}$$

$$X_{BA} = (X_{BA-R1} * X_{BA-R2} * \dots * \dots)^{1/16}$$

Dari hasil perhitungan ini diperoleh matriks perbandingan berpasangan seperti dalam tabel 7 berikut ini:

C = Kriteria Aksesibilitas

$$X_{AA} = 1/3,55443$$

$$X_{CA} = 0,82236/3,55443$$

$$X_{AB} = 0,57734/2,00757$$

$$X_{CB} = 0,43023/2,00757$$

$$X_{AC} = 1,21601/4,54035$$

$$X_{CC} = 1/4,54035$$

$$X_{BA} = 1,73208/3,55443$$

$$X_{BB} = 1/2,00757$$

$$X_{BC} = 2,32434/4,54035$$

Perhitungan dilanjutkan dengan menjumlahkan tiap baris yang kemudian dibagi dengan jumlah total dari penjumlahan

baris untuk mendapatkan nilai vektor eigen yang merupakan bobot penilaian dari kriteria

yang ada seperti yang ditunjukkan dalam tabel berikut:

Tabel 9 Nilai Vektor Eigen

Kriteria	Pengembangan Wilayah	Potensi Wilayah	Aksesibilitas	Σ Baris	Eigen Vektor
Pengembangan Wilayah	0,28134	0,28758	0,26782	0,83674	0,279
Potensi Wilayah	0,48730	0,49811	0,51193	1,49734	0,499
Aksesibilitas	0,23136	0,21430	0,22025	0,66591	0,222
Σ	1	1	1	3,00	1

Sumber: Hasil Analisis

Setelah mendapatkan bobot dari masing-masing kriteria, perhitungan dilanjutkan dengan menghitung indeks konsistensi yang diawali dengan Perhitungan Eigen Maksimum (λ_{maks}).

Matriks berpasangan awal dikalikan dengan nilai eigen:

$$\begin{pmatrix} 1 & 0,57734 & 1,21601 \\ 1,73208 & 1 & 2,32434 \\ 0,82236 & 0,43023 & 1 \end{pmatrix} \times \begin{pmatrix} 0,279 \\ 0,499 \\ 0,222 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 0,837 \\ 1,498 \\ 0,666 \end{pmatrix}$$

Hasil perkalian matriks berpasangan dan nilai eigen kemudian dibagi dengan nilai eigen sehingga diperoleh :

$$\begin{pmatrix} 0,837 \\ 1,498 \\ 0,666 \end{pmatrix} / \begin{pmatrix} 0,279 \\ 0,499 \\ 0,222 \end{pmatrix} = \begin{pmatrix} 3,001 \\ 3,002 \\ 3,001 \end{pmatrix}$$

Nilai eigen maksimum:

$$(\lambda_{maks}) = (3,001 + 3,002 + 3,001)/3 = 3,001$$

Setelah nilai eigen maksimum diperoleh kemudian dihitung nilai indeks konsistensi dan dilanjutkan dengan menghitung nilai rasio konsistensi sehingga diperoleh:

$$CI = \frac{\lambda_{maks} - n}{(n-1)} = \frac{3,001 - 3}{3-1} = 0,000539487$$

$$RI = 0,58 \sim \text{untuk } n = 3, RI = 0,58$$

$$CR = \frac{CI}{RI} = \frac{0,000539487}{0,58} = 0,00093015 < 0,1$$

Dengan diperolehnya nilai rasio konsistensi yang kurang dari 0,1 ($CR < 0,1$)

maka dapat disimpulkan bahwa derajat konsistensinya telah memenuhi atau konsisten.

Bobot elemen diperoleh dari nilai eigen vektor seperti yang dinyatakan dalam presentase seperti ditunjukkan dalam tabel 10 berikut ini:

Tabel 10 bobot elemen Kriteria

Pengembangan Wilayah	0,279
Potensi Wilayah	0,499
Aksesibilitas	0,222

Sumber: Hasil Analisis

Dari tabel 10 dapat dilihat penilaian responden terhadap skala prioritas penanganan jaringan jalan di Dataran Lore Kabupaten Poso dimana kriteria potensi wilayah memiliki tingkat kepentingan yang lebih tinggi (49,9%) dari kriteria pengembangan wilayah (27,9 %) dan kriteria aksesibilitas (22,2%). Penilaian ini berarti bahwa menurut responden penanganan jaringan jalan di Dataran Lore akan lebih efektif dan efisien dalam mendorong pengembangan ekonomi di daerah ini jika dilaksanakan dengan memprioritaskan penanganan jaringan jalan yang menghubungkan potensi-potensi yang ada di daerah ini.

Bobot Penilaian Sub Kriteria

Perhitungan bobot penilaian sub kriteria dilakukan seperti langkah-langkah dalam pembobotan kriteria. Dalam analisis ini, perhitungan dilakukan dengan menggunakan

Expert Choice 11, sehingga diperoleh hasil perhitungan bobot penilaian sub kriteria sebagai berikut:

Tabel 11 Bobot Sub Kriteria dari Kriteria Pengembangan Wilayah

Sub Kriteria	Bobot
Keterhubungan Antar Desa dan Desa Pusat Pertumbuhan	0,620
Keterhubungan Antar Desa Pusat Pertumbuhan	0,380

Sumber: Hasil Analisis

Pada sub kriteria pengembangan wilayah, hasil analisis yang diperoleh yang diuraikan dalam tabel 11 diatas menunjukkan bahwa pada kriteria pengembangan wilayah, sub kriteria keterhubungan antar desa dan desa pusat pertumbuhan mendapatkan bobot yang lebih besar dengan nilai bobot sebesar 62% dibandingkan dengan sub kriteria keterhubungan antar desa pusat pertumbuhan yang mendapatkan bobot penilaian sebesar 38%. Hal ini berarti jika ditinjau dari kriteria pengembangan wilayah, penanganan jaringan jalan yang menghubungkan antara desa pusat pertumbuhan dan wilayah pengaruhnya (*hinterland*) merupakan jaringan jalan yang lebih prioritas dibandingkan dengan jaringan jalan yang menghubungkan antar desa pusat pertumbuhan.

Tabel 12 Bobot Sub Kriteria dari Kriteria Potensi Wilayah

Sub Kriteria	Bobot
Pertanian	0,3985
Pariwisata	0,3586
Pasar	0,2429

Sumber: Hasil Analisis

Pada sub kriteria potensi wilayah, hasil analisis yang diperoleh dalam tabel 12 menunjukkan bahwa sub kriteria pertanian memiliki kepentingan yang lebih tinggi dibandingkan sub kriteria pariwisata dan pasar. Hal ini berarti jika ditinjau dari kriteria potensi wilayah, jaringan jalan yang menghubungkan lokasi dari potensi-potensi pertanian yang ada di Dataran Lore merupakan jaringan jalan

yang menjadi prioritas tertinggi dalam pelaksanaan penanganannya dibandingkan dengan jaringan jalan yang menghubungkan lokasi dari obyek-obyek wisata yang terdapat di dataran Lore dan jaringan jalan yang menghubungkan Dataran Lore dengan wilayah pasasr.

Tabel 13 Bobot Sub Kriteria dari Kriteria Aksesibilitas

Sub Kriteria	Bobot
Indeks Aksesibilitas	1,000

Sumber: Hasil Analisis

Sedangkan jika ditinjau dari kriteria aksesibilitas jika maka jaringan jalan dalam wilayah kecamatan dengan nilai indeks aksesibilitas terendah merupakan jaringan jalan yang menjadi prioritas tertinggi dalam pelaksanaan penanganannya.

Secara keseluruhan, hasil perhitungan untuk masing-masing kriteria dan sub kriteria diperoleh skala prioritas penanganan jaringan jalan di Dataran Lore, dimana kriteria potensi wilayah memiliki bobot prioritas yang lebih tinggi (49,9%), diikuti oleh kriteria pengembangan wilayah dengan bobot prioritas sebesar 27,9% dan prioritas ketiga adalah kriteria aksesibilitas dengan bobot penilaian sebesar 22,2%. Sedangkan untuk sub kriteria dari kriteria potensi wilayah, sub kriteria pertanian memiliki bobot tertinggi yaitu 39,85% dan diikuti oleh potensi pariwisata dengan bobot sebesar 35,86% dan pasar sebesar 24,29%.

Berdasarkan hasil analisis, diperoleh urutan prioritas penanganan jaringan jalan di wilayah perdesaan yang terdapat di Dataran Lore Kabupaten Poso sebagai berikut:

1. Jaringan jalan yang menghubungkan potensi pertanian
2. Jaringan jalan yang menghubungkan obyek-obyek Wisata
3. Jaringan jalan yang menghubungkan Dataran Lore dengan wilayah pasar
4. Jaringan jalan antar desa pusat pertumbuhan dan wilayah pengaruh (*hinterland*).

5. Jaringan jalan antar desa pusat pertumbuhan
6. Jaringan jalan dalam wilayah kecamatan berdasarkan indeks aksesibilitas meliputi seluruh ruas jalan yang terdapat dalam Kecamatan Lore Tengah sebagai wilayah kecamatan dengan indeks aksesibilitas terendah.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka disimpulkan:

Potensi pertanian di Dataran Lore tersebar merata di seluruh desa dalam setiap wilayah kecamatan yang ada, dan tersebar mengikuti jalur – jalur jalan yang ada (pola memanjang jalan). Sedangkan potensi pariwisata yang terdapat di Dataran Lore tersebar di seluruh wilayah kecamatan yang ada, dengan jenis obyek dan kegiatan wisata yang ada terdiri dari obyek wisata megalitik, wisata alam dan kegiatan wisata minat khusus.

Hasil analisis hierarki menunjukkan bahwa pada sub wilayah I yang meliputi Kecamatan Lore Utara, Kecamatan Lore Timur, Kecamatan Lore Peore dan Kecamatan Lore Tengah terdapat 4 (empat) desa yang memenuhi syarat sebagai desa pusat pertumbuhan yaitu Desa Wuasa, Desa Maholo, Desa Watutau dan Desa Doda. Sedangkan untuk sub wilayah II yang meliputi Kecamatan Lore Selatan dan Kecamatan Lore Barat hanya terdapat 1 (satu) desa pusat pertumbuhan yaitu Desa Gintu. Pada sub wilayah I, desa pusat pertumbuhan pertama yaitu Desa Wuasa memiliki wilayah pengaruh sebanyak 7 (tujuh) desa yaitu seluruh desa yang terdapat dalam Wilayah Kecamatan Lore Utara yang terdiri dari Desa Kaduwa'a Desa Sedoa, Desa Watumaeta, Alitupu, Bumi Banyusari dan Desa Dodolo, dan 1 (satu) desa yang termasuk dalam Wilayah Kecamatan Lore Peore yaitu Desa Wanga. Desa pusat pertumbuhan kedua yaitu Desa Doda, memiliki 4 (empat) wilayah pengaruh yang

terdiri dari Desa Bariri, Desa Lempe, Desa Hanggira dan Desa Baleura. Desa pusat pertumbuhan ketiga yaitu Desa Watutau memiliki wilayah pengaruh sebanyak 6 (enam) desa yaitu Desa Siliwanga, desa Betue, Desa Talabosa, Desa Rompo, Desa Katu dan Desa Torire. Dan desa pusat pertumbuhan keempat yaitu Desa Maholo memiliki wilayah pengaruh sebanyak 4 (empat) desa yaitu Desa Winowanga, Desa Tamadue, Desa Mekarsari dan Desa Kalemago. Sedangkan pada sub wilayah II, desa pusat pertumbuhan yaitu Desa Gintu merupakan desa pusat pertumbuhan dari seluruh desa yang ada dalam Wilayah Kecamatan Lore Selatan dan Kecamatan Lore Barat yaitu sejumlah 13 (tiga belas) desa.

Hasil analisis proses hirarki diperoleh skala prioritas penanganan jaringan jalan di Dataran Lore, dimana kriteria potensi wilayah memiliki bobot prioritas yang lebih tinggi (49,9 %), diikuti oleh kriteria pengembangan wilayah dengan bobot prioritas sebesar 27,9 % dan prioritas ketiga adalah kriteria Aksesibilitas dengan bobot penilaian sebesar 22,2 %. Sedangkan untuk sub kriteria dari kriteria potensi wilayah, potensi pertanian memiliki bobot tertinggi yaitu 39,7 % dan diikuti oleh potensi pariwisata dengan bobot sebesar 36 % dan pasar sebesar 24,3 %. Hal ini berarti jaringan jalan yang menghubungkan lokasi dari potensi-potensi pertanian merupakan jaringan jalan yang menjadi prioritas utama dalam penanganannya.

Rekomendasi

Berdasarkan hasil penentuan prioritas penanganan jaringan jalan di Dataran Lore yaitu penanganan jaringan jalan yang menghubungkan lokasi dari potensi-potensi pertanian yang ada, dapat dilakukan penelitian selanjutnya guna mendapatkan prioritas penanganan dari setiap ruas jalan yang ada berdasarkan kriteria-kriteria teknis seperti pergerakan lalu lintas untuk pemasaran hasil-hasil pertanian, kondisi jalan, kapasitas dari ruas jalan yang tersedia dan kriteria teknis lainnya.

Guna menunjang penentuan prioritas penanganan dari setiap ruas jalan yang ada di Dataran Lore, penyediaan peta dan data base sistem informasi jalan dan jembatan di Dataran Lore yang lebih detail perlu untuk dilakukan, untuk pencapaian hasil perencanaan yang lebih efektif dan efisien.

Penelitian–penelitian lanjutan di wilayah perdesaan yang terdapat di Dataran Lore, secara khusus di bidang pertanian dan pariwisata, perlu untuk dilakukan untuk mendorong pengembangan ekonomi dan menambah daya tarik investasi di wilayah ini.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada Bapak Mohamad Ichwan, Bapak Chairil Anwar dan Bapak Armin Muis sebagai penyunting yang telah memberikan arahan dan bimbingan, Ibu Erna Tengge, Bapak Yunus Sading dan Ibu Wildani Pinkan S. Hamzens, selaku tim penguji yang telah memberikan banyak saran, masukan serta kritikan yang membangun, Dinas Pertanian Kabupaten Poso, Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Poso, Dinas Pariwisata Kabupaten Poso, Kantor Badan Pusat Statistik Kabupaten Poso Kantor Camat Lore Utara, Lore Timur, Lore Peore, Lore Tengah, Lore Selatan dan Lore Barat yang telah membantu dalam pemberian data – data yang diperlukan dalam penyusunan tesis ini, dan seluruh pihak yang telah membantu dalam pelaksanaan penelitian dan penyelesaian tulisan ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Adisasmita Adji Sakti., (2011). *Transportasi dan Pengembangan Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita Adji Sakti., (2012)., *Perencanaan Infrastruktur Transpotasi Wilayah*. Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Adisasmita Rahardjo. (2013). *Pertumbuhan Wilayah Dan Wilayah Pertumbuhan*., Graha Ilmu. Yogyakarta.

- Adisasmita Rahardjo., (2014)., *Ekonomi Tata Ruang Wilayah*., Graha Ilmu. Yogyakarta.
- Budisantosa Eka (2006)., *Prioritas Penanganan Jaringan Jalan Berdasarkan Jalur Pemasaran Produk Pertanian Tanaman Pangan Di Bandung Barat*., Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Fadli Nur (2013)., *Analisis Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Adopsi Layanan Cloud Computing Pada Organisasi Dengan Metode Analytic Hierarchy Process*., Jakarta: Fakultas Ilmu Komputer Program Studi Magister Teknologi Informasi Universitas Indonesia.
- Iek Mesak (2013)., *Analisis Dampak Pembangunan Jalan Terhadap Pertumbuhan Usaha Ekonomi Rakyat Di Pedalaman May Brat Provinsi Papua Barat (Studi Kasus di Distrik Aymaru, Aitinyo dan Aifat)*., Jurnal Ekonomi Kuantitatif Terapan, Vol. 6 No.1
- Jayadinata Johara., *Pramandika* (2006). *Pembangunan Desa Dalam Perencanaan*, Institut Teknologi Bandung.
- Kuncoro, Mudrajad (2010) *Perencanaan Daerah, Bagaimana Membangun Ekonomi Lokal, Kota dan Kawasan*., Salemba Empat Jakarta.
- Miri Gersony (2014)., *Analisis Jaringan Jalan Dan Prioritas Penanganannya Untuk Pengembangan Wilayah Di Kabupaten Tana Toraja*., Bogor : Sekolah Pascasarjana Institut Pertanian Bogor.
- Munthe Raymond Benardus, Setiadji Bagus Hario dan Darsono suseno (2015)., *Menentukan Prioritas Penanganan Ruas Jalan Nasional di Pulau Bangka*., *Jurnal Media Komunikasi Teknik Sipil* Vol. 21 No.1.
- Nagara Cakra (2009)., *Analisis Hubungan Kelembagaan Antar Institusi Teknis Pengelola Jalan Dalam Penanganan Kerusakan Jalan Nasional Dengan Pendekatan System Dynamic*., Universitas Indonesia., Jakarta.

Priyadi Unggul., Atmadji Eko (2017)., Identifikasi Pusat Pertumbuhan Dan Wilayah Hinterland Di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta., *Asian Journal of Innovation and Entrepreneurship* Vol. 02 No. 02.

Rustiadi Ernan., Saefulhakim Sunsun., Panuju Dyah R., (2009) *Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah.*, Crestpent Press dan Yayasan Obor Indonesia.

Suharjanto Banar (2014)., *Perbandingan Efisiensi Dan Efektifitas Jaringan Jalan Perdesaan Yang Berorientasi Pada Keterhubungan Dengan Pasar Dan Yang Berorientasi Pada Keterhubungan Dalam Klaster.*, Bandung : Institut Teknologi Bandung.