

TRANSPORTASI DAN AKSESIBILITAS PEDESAAN

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat tak terkecuali di daerah pedesaan. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi daerah pedesaan. Dengan adanya transportasi harapannya dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan, baik perdagangan, industri maupun sektor lainnya di daerah pedesaan.

Transportasi sangat penting bagi daerah pedesaan di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat desa untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, dan jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pedesaan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat pedesaan ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana untuk pemasaran. Pemasaran yang baik dan inovasi teknologi hanya bisa diperoleh apabila akses ke daerah tersebut baik.

Kajian transportasi dan aksesibilitas pedesaan memiliki dimensi persoalan dengan rentang yang luas dan kompleks. Oleh karena itu untuk dapat memahami pola kerja transportasi dan aksesibilitas pedesaan, dituntut untuk memiliki cakrawala pemahaman yang luas, serta cara pandang multidimensi, karena hanya dengan cara demikian dapat dilahirkan pengetahuan yang cukup memuaskan untuk menjadi dasar keputusan pemecahan persoalan.

Dalam mencari alternatif solusi pemecahan masalah transportasi dan aksesibilitas perdesaan, satu hal yang perlu dipahami bahwa hal ini bukanlah sektor pembangunan yang berdiri sendiri. Ini berkaitan erat dengan sektor pembangunan lainnya seperti sektor ekonomi, kependudukan, dan sebagainya. Dengan demikian penyelesaian problem transportasi dan aksesibilitas perdesaan tidak akan diperoleh jika cara pandang terhadap problem transportasi masih terkotak-kotak dan pendekatannya masih *case by case problem solving*. Pembinaan sistem transportasi harus dilakukan melalui spektrum yang luas, menyeluruh, terkoordinasi, dan tentu saja konsisten. Untuk itu diperlukan koordinasi yang baik dari setiap aktor penentu kebijakan yang langsung atau tidak langsung kebijakannya berpengaruh terhadap kinerja sistem transportasi dan aksesibilitas perdesaan.

Kegunaan aksesibilitas berkaitan erat dengan pelaku perjalanan itu sendiri. Karena manusia sebagai pelaku perjalanan tersebut membuat prasarana tersebut untuk mempermudah aktivitas/kegiatan. Manusia dalam melakukan perjalanannya tergantung dari beberapa faktor. Faktor pertama adalah tingkat penghasilan yang berhubungan dengan kepemilikan kendaraan dan kemampuan untuk membayar. Faktor kedua kepemilikan kendaraan, dengan memiliki kendaraan maka orang akan mempunyai kesempatan untuk melakukan perjalanan lebih banyak dibandingkan dengan orang yang tidak memiliki kendaraan. Pada wilayah perdesaan yang jauh dari fasilitas pelayanan, prasarana berupa alat angkut sangat mempengaruhi aktivitas perjalanan di samping sarana yang berupa jalan.

Faktor ketiga adalah kerapatan dari permukiman, apabila kepadatan suatu daerah rendah maka penggunaan kendaraan umumnya rendah pula meskipun hal tersebut tidak berlaku mutlak. Faktor keempat yang mempengaruhi orang melakukan perjalanan adalah faktor sosial ekonomi berupa besarnya keluarga, struktur jenis kelamin, usia anggota keluarga, proporsi angkatan kerja, dan jenis pekerjaan.

Banyak sekali keuntungan yang dapat diperoleh dari pembangunan akses pada daerah perdesaan yang dapat dirasakan. Fungsi transportasi sebagai promotor perubahan dan bukan sebagai inisiator perubahan. Hal ini berarti kelancaran transportasi akan mengundang sektor-sektor lain untuk berkembang terutama sektor pertanian dan sosial ekonomi lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan perekonomian daerah perdesaan.

A. TRANSPORTASI MERUPAKAN TOLAK UKUR INTERAKSI ANTAR WILAYAH

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

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

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

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

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

Dengan transportasi yang baik, akan memudahkan terjadinya interaksi antara penduduk lokal dengan dunia luar. Keterisolasian merupakan masalah pertama yang harus ditangani.

Transportasi berfungsi sebagai jembatan yang menghubungkan produsen dengan konsumen dan meniadakan jarak diantara keduanya. Jarak tersebut dapat dinyatakan sebagai jarak waktu maupun jarak geografis. Jarak waktu timbul karena barang yang dihasilkan hari ini mungkin belum dipergunakan sampai besok. Jarak atau kesenjangan ini dijabatani melalui proses penggudangan dengan teknik tertentu untuk mencegah kerusakan barang yang bersangkutan.

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

Perbedaan sumberdaya yang ada di suatu daerah dengan daerah lain mendorong masyarakat untuk melakukan mobilitas sehingga dapat memenuhi kebutuhannya. Dalam proses mobilitas inilah transportasi memiliki peranan yang penting untuk memudahkan dan memperlancar proses mobilitas tersebut. Proses mobilitas ini tidak hanya sebatas oleh manusia

saja, tetapi juga barang dan jasa. Dengan demikian nantinya interaksi antar daerah akan lebih mudah dan dapat mengurangi tingkat kesenjangan antar daerah.

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

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

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

Dalam melakukan pergerakan untuk memenuhi kebutuhan tersebut, penduduk mempunyai dua pilihan yaitu bergerak dengan moda transportasi dan tanpa moda transportasi (berjalan kaki). Pergerakan tanpa moda transportasi biasanya berjarak pendek, sedangkan pergerakan dengan moda transportasi berjarak sedang atau jauh.

Transportasi merupakan penghubung utama antara dua daerah yang sedang berinteraksi dalam pembangunan. Tanpa adanya jaringan transportasi tidak mungkin pembangunan dapat diperkenalkan ke luar daerah. Jalan merupakan akses transportasi dari suatu wilayah menuju ke wilayah.

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

B. PERAN TRANSPORTASI TERHADAP AKSESIBILITAS WILAYAH PERDESAAN

Perkembangan sistem transportasi yang ada dewasa ini masih jauh dari yang diharapkan. Apabila diperhatikan ternyata masih banyak ketimpangan yang terjadi khususnya dalam sistem transportasi yang ada. Perbedaan yang sangat mencolok terlihat dari sistem transportasi perdesaan dan perkotaan. Di jaman yang serba canggih ini masih ada sebagian masyarakat yang masih menggunakan peralatan tradisional yang sebenarnya sudah tidak layak lagi. Sistem transportasi perdesaan memang jauh ketinggalan dibanding dengan transportasi perkotaan. Transportasi perkotaan sudah jauh melesat mengikuti perkembangan jaman, bahkan sebagian sudah memanfaatkan teknologi canggih dalam pengoperasiannya. Sementara itu sebagian besar masyarakat perdesaan masih menggunakan transportasi konvensional seperti gerobak, pedati, sepeda sebagai transportasi darat, di samping sampan, perahu, dan rakit sebagai transportasi air.

Kesenjangan ini merupakan salah satu dampak dari belum meratanya pembangunan yang dilakukan oleh pemerintah. Akibatnya akses yang dilakukan oleh masyarakat perdesaan menjadi lamban. Produksi pertanian yang diharapkan meningkat menjadi terhambat lantaran sarana transportasi yang sangat minim, dan stagnasi dalam bersosialisasi dengan dunia luar pun tidak dapat dihindari. Pembangunan perdesaanpun menjadi kian lambat dan terhambat hanya karena minimnya sarana transportasi yang ada (Hensi Margareta, 2000).

Transportasi sangat menguntungkan bagi kehidupan manusia, baik keuntungan secara langsung maupun keuntungan secara tidak langsung. Keuntungan secara langsung yaitu penduduk dengan mudah mendapat pelayanan dari fasilitas-fasilitas yang disediakan di tempat lain sehingga kebutuhannya terpenuhi. Keuntungan secara tidak langsung yaitu penduduk dapat menghemat biaya dan waktu karena dengan menggunakan moda transportasi maka pekerjaan akan lebih cepat terselesaikan. Dari sisi ekonomi, transportasi dapat meningkatkan efisiensi dan menghemat waktu serta biaya. Dari sisi sosial dan budaya juga dipengaruhi oleh keberadaan transportasi, misalnya di daerah terpencil yang sulit dijangkau, umumnya terdapat masyarakat yang tingkat intelektualnya rendah karena informasi dan teknologi sulit masuk ke daerah tersebut. Akibatnya pola kehidupan masyarakatpun cenderung tradisional dan

tertinggal dari daerah-daerah lain yang sifatnya lebih terbuka karena adanya transportasi. Dengan adanya transportasi dapat membuka jalan komunikasi antar daerah sehingga terjadi aliran barang, jasa, manusia, dan ide-ide sebagai modal bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang.

Transportasi dapat menjadi fasilitator bagi suatu daerah untuk maju dan berkembang karena transportasi meningkatkan aksesibilitas suatu daerah. Aksesibilitas sering dikaitkan dengan letak strategis suatu tempat yang merupakan faktor penentu untuk kegiatan ekonomi. Apabila suatu daerah mempunyai aksesibilitas yang baik maka akan merangsang investasi.

Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan perdesaan keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak dapat diabaikan dalam suatu rangkaian program pembangunan. Terjadinya proses produksi yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta pasar dan nilai.

Pemusatan atau penyebaran hasil berbagai industri dapat terjadi dengan kondisi aksesibilitas yang tinggi pada suatu daerah. Transportasi yang lancar akan membantu terwujudnya kondisi tersebut. Perkembangan suatu wilayah dapat diidentifikasi dari tingkat aksesibilitasnya. Aksesibilitas yang tinggi di suatu daerah dicirikan dengan sarana dan prasarana transportasi yang memadai.

Agar perencanaan aksesibilitas berjalan dengan baik dan dapat dimanfaatkan secara optimal maka dapat dipakai pedoman antara lain :

- (a) Perencanaan tersebut diintegrasikan dengan mempertimbangkan semua aspek kebutuhan rumah tangga, baik kebutuhan hidup sehari-hari, ekonomi, maupun kebutuhan sosial.
- (b) Perencanaan tersebut berdasarkan pada sistem pengumpulan data yang cermat
- (c) Menggunakan rumah tangga sebagai fokus dalam proses perencanaan
- (d) Mengembangkan seperangkat set informasi yang komprehensif pada semua aspek infrastruktur perdesaan

- (e) Mengidentifikasi intervensi-intervensi antara perbaikan sistem transportasi lokal (jalan dan pelayanan transportasi lokal) dan untuk lokasi pelayanan yang paling cocok
- (f) Perencanaan tersebut mudah diaplikasikan
- (g) Perencanaan tersebut murni menggunakan perencanaan pendekatan sistem bottom-up

C. PERAN AKSESIBILITAS 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 :

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

Jadi keterbatasan dari aksesibilitas di perdesaan dapat menimbulkan masalah pada bidang-bidang lain diantaranya kesehatan dan pendidikan, lapangan pekerjaan, supply air dan sumber bahan bakar yang akan memberi kontribusi pada tingkat kemiskinan masyarakat (Gini Puspasari, 2000)

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.

Hambatan utama bagi masyarakat untuk mempertahankan dan meningkatkan standar hidupnya adalah keterbatasan akses terhadap barang dan jasa utama seperti kesehatan, pendidikan, air, dan sumber-sumber alam lainnya, pasar dan kesempatan kerja.

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.

Kurangnya akses sering dianggap sebagai masalah pembangunan yang hanya dapat diselesaikan melalui pembangunan jalan primer dan sekunder. Jalan dipandang sebagai sarana pembangunan di perdesaan, dalam pengertian bahwa jalan-jalan baru akan memperbaiki kondisi transportasi dan pada akhirnya akan menyelesaikan permasalahan akses. Upaya perbaikan akses terhadap fasilitas dan barang meliputi lebih dari sekedar pembangunan perbaikan jaringan jalan primer saja. Perbaikan jaringan jalan primer tidak akan dengan sendirinya memperbaiki akses. Perbaikan akses memang dipengaruhi oleh perbaikan jalan, karena menghasilkan pelayanan transportasi yang lebih baik. Jalan yang baik dapat dilalui oleh kendaraan pribadi maupun publik, sehingga dapat membantu aktivitas penduduk perdesaan. Kebanyakan rumah tangga perdesaan di Indonesia sangat miskin, sehingga tidak akan mampu membeli kendaraan bermotor.

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.

Aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam pembangunan perdesaan. Adapun bentuk kesuksesan program yang dirancang untuk memperbaiki kondisi kehidupan penduduk miskin di perdesaan, akan sangat tergantung pada akses yang dimiliki terhadap berbagai fasilitas dan barang (Anonim, 2002).

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.

Beberapa faktor dasar penyebab kemiskinan adalah : kurangnya keahlian, rendahnya produksi, rendahnya produktivitas, buruknya kondisi kesehatan, rendahnya pendapatan, terbatasnya pelayanan pendidikan, dan rendahnya investasi.

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.

Hirschman (1958) mendasarkan tesisnya pada ide bahwa pertumbuhan ekonomi tidak diciptakan tetapi merupakan sebuah proses perubahan. Dia setuju dengan konsep transportasi sebagai suatu fasilitator. Namun demikian dia menyarankan bahwa perubahan dalam satu sektor produksi membawa perubahan pada sektor lainnya dan bahwa transportasi sering diartikan dalam perubahan tersebut. Transportasi oleh karena itu dipandang sebagai promotor perubahan.

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.

Oleh karena itu, perencanaan aksesibilitas adalah penting. Dalam hal ini perencanaan aksesibilitas sebagai penyedia kesempatan untuk menempatkan transportasi ke dalam kategori yang lebih luas. Salah satu keuntungan nyata dari perbaikan akses adalah penghematan waktu. Pengeluaran waktu adalah beban serius dan membatasi potensi untuk pembangunan sosial dan ekonomi. Oleh karena itu, pembangunan transportasi secara langsung maupun tidak langsung dapat membantu upaya pengentasan kemiskinan.

D. PERAN TRANSPORTASI DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH

Menurut Hurst (1974) kajian geografi transportasi umumnya berfokus pada jaringan transportasi, lokasi, struktur, arus, dan signifikansi serta pengaruh jaringan terhadap ruang ekonomi yang berkaitan dengan pengembangan wilayah dengan prinsip ketergantungan antara jaringan dengan ruang ekonomi sebagaimana perubahan aksesibilitas. Dalam hal ini semakin baik suatu jaringan transportasi maka aksesibilitasnya juga semakin baik sehingga kegiatan ekonomi juga semakin berkembang.

Contoh dari betapa pentingnya peran transportasi bagi pengembangan wilayah perdesaan adalah fenomena yang terjadi pada lokasi sepanjang jalan lingkaran utara dan barat

Yogyakarta (Mlati, Trihanggo, Godean, Gamping, dan Tamantirto). Sebelum adanya jalan lingkar daerah ini merupakan wilayah pinggiran yang tidak ramai. Wilayah ini pada umumnya merupakan lahan pertanian yang subur dengan tanaman berupa padi, jagung, dan palawija. Kondisi sosial ekonomi penduduk pada umumnya menengah ke bawah dengan mata pencaharian dominan di bidang pertanian. Dinamika pergerakan penduduk (mobilitas) sebelum ada jalan lingkar relatif lebih rendah yaitu mobilitas yang dominan bekerja dan sekolah. Tingkat kepadatan permukiman penduduk relatif jarang karena masih dominan lahan pertanian. Sebelum ada jalan lingkar di wilayah ini sudah ada jalan desa yang di beberapa tempat kondisinya belum begitu baik. Hal ini menyebabkan aksesibilitas penduduk setempat terhadap daerah lain relatif rendah.

Dengan selesainya pembangunan jalan lingkar ini ternyata mampu meningkatkan aksesibilitas. Dengan tersedianya jaringan jalan beraspal dan tersedia pula angkutan umum yang cukup serta kepemilikan kendaraan yang semakin banyak menyebabkan dinamika sosial ekonomi penduduk meningkat dibanding sebelum ada pembangunan jalan lingkar tersebut.

Dengan kemudahan aksesibilitas di daerah ini mampu menarik investor untuk membuka usaha di daerah ini. Tercatat beberapa institusi yang telah mendirikan gedung dan kantornya di daerah ini yaitu Akademi Telekomunikasi Indonesia, STIMIK Dharma Bangsa, AA Widya Wiwaha, dan Universitas Muhammadiyah Yogyakarta (Ratri Martuti Pinta Ullly, 2002).

Aksesibilitas yang baik juga akan mendorong minat swasta dan masyarakat untuk menanamkan modalnya dalam rangka pengembangan perdesaan. Dengan demikian akan memajukan kegiatan perekonomian masyarakat, dan dapat mengentaskan atau setidaknya dapat mengurangi kemiskinan di daerah perdesaan.

Untuk mengembangkan prasarana dan sarana transportasi di daerah perdesaan yang merupakan wilayah daratan tentu tidak sama penanganannya dengan daerah perdesaan yang mayoritas transportasinya berupa transportasi air. Namun ada kesamaan tujuan yaitu membuka akses daerah perdesaan.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam pembangunan. Dengan didukung sarana dan prasarana transportasi akan membuat pembangunan lebih mudah dan

lancar karena akan memudahkan aksesibilitas antar daerah. Pembangunan di sektor transportasi ini juga dapat meningkatkan kondisi ekonomi masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan sosial. Asumsi yang digunakan adalah dengan pembangunan suatu jalur transportasi maka akan mendorong tumbuhnya fasilitas-fasilitas lain yang tentunya bernilai ekonomis.

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

Jaringan transportasi merupakan komplementaritas dalam sektor lain. Dengan membangun semua sektor pembangunan tanpa memperhatikan sektor transportasi maka transferabilitas antar daerah kurang berhasil.

Tidak diragukan lagi bahwa transportasi memiliki pengaruh yang besar terhadap pembangunan di segala bidang. Hampir semua mobilitas spasial melibatkan urusan transportasi.

Transportasi dalam kaitannya dengan sistem atau kondisi perekonomian di suatu wilayah sangat erat. Dalam bidang ekonomi diperlukan sarana untuk mendistribusikan output dari proses produksi sehingga barang-barang yang dihasilkan dapat sampai ke konsumen tepat waktu.

Di sisi lain transportasi juga berhubungan dengan pemenuhan kebutuhan di bidang pendidikan. Untuk memperoleh pelayanan pendidikan yang tidak tersedia di suatu daerah maka penduduk harus ke luar daerah. Kesulitan aksesibilitas dalam bidang pendidikan akan mengakibatkan masyarakat tidak termotivasi untuk menempuh pendidikan.

E. KESIMPULAN

Setiap penduduk selalu mempunyai kebutuhan dan kebutuhan itu tidak bisa dipenuhi oleh dirinya sendiri. Dalam upaya memenuhi kebutuhan hidupnya, penduduk harus melakukan mobilitas ke tempat-tempat tertentu apabila kebutuhan yang berupa barang dan jasa tersebut tidak diperoleh di tempat permukimannya. Penduduk akan mendatangi pusat-pusat pelayanan yang menyediakan berbagai kebutuhan hidup, baik berupa barang maupun jasa. Di sini, penduduk memerlukan pelayanan transportasi yang dapat membawa penduduk dari tempatnya bermukim menuju pusat pelayanan yang dikehendaki. Tanpa adanya transportasi yang memadai maka penduduk kurang memiliki akses terhadap pusat-pusat pelayanan yang dibutuhkan.

Transportasi merupakan sarana yang penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan karena transportasi merupakan proses pergerakan barang, orang, ide dan jasa dari suatu daerah ke daerah lain dengan menggunakan alat angkut. Dengan adanya pergerakan ini menimbulkan interaksi dan interdependensi antar daerah.

Transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang pembangunan, terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi. Dengan adanya transportasi diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan.

Perbaikan akses masyarakat perdesaan ke barang-barang dan pelayanan dasar menjadi senjata utama untuk memerangi kemiskinan. Peranan aksesibilitas yang berarti membawa orang-orang dengan mudah ke fasilitas-fasilitas pelayanan dan membawa fasilitas pelayanan tersebut lebih dekat ke masyarakat perdesaan melalui pemilihan tempat yang lebih baik.