

TUGAS AKHIR

**ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI DARAT
KABUPATEN PADANG LAWAS
(Studi Kasus)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

DISUSUN OLEH :

PAHRI NASUTION

1307210018



UMSU
Unggul | Cerdas | Terpercaya

JURUSAN TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

MEDAN

2020



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS TEKNIK

Jl. Kapten Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624-567 Medan 20238 Fax. (061) 662
Website : <http://www.umsu.ac.id> E-mail : rektor@umsu.ac.id

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : PAHRI NASUTION
NPM : 1307210018
Program Studi : TEKNIK SIPIL
Judul Skripsi : STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN
TRANSPORTASI DARAT KABUPATEN PADANG
LAWAS (STUDI KASUS)
Bidang Ilmu : TRANSPORT

Disetujui Untuk Disampaikan Kepada,
PANITIA UJIAN

Medan, ___ Maret 2020

PEMBIMBING I,

PEMBIMBING II,

Ir. Zurkiyah, M.T

Citra Utami, S.T., M.T

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Pahri Nasution
NPM : 1307210018
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisis Pengembangan Jaringan Transportasi Darat
Kabupaten Padang Lawas (Studi Kasus)
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 5 Maret 2020

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen pembimbing I/Penguji

Dosen Pembimbing II/Penguji

Ir.Zurkiyah, M.T

Citra Utami, S.T,M.T

Dosen Pembanding I/Penguji

Dosen Pembanding II/Penguji

(.....)

(.....)

Program Studi Teknik Sipil
Ketua,

Dr. Fahrizal Zulkarnain S.T M.Sc

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama Lengkap : Reza Yudhistira Purba
Tempat/Tanggal Lahir : Medan, 01 Oktober 1995
NPM : 1307210105
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Studi Analisa Rute Jalan Pengangkutan Sampah Kota Medan (Kecamatan Johor)”.

Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinil dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan/kesarjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, Maret 2020

Saya yang menyatakan,



Reza Yudhistira

ABSTRAK

ANALISIS PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI DARAT KABUPATEN PADANG LAWAS (STUDY KASUS)

**Fahri Nasution
1307210018
Ir.Zurkiyah .,MT
Citra Utami, ST.,MT.**

Sejalan dengan pengembangan kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Penelitian ini bertujuan (1) Menjelaskan kondisi jaringan jalan dikawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang memiliki kawasan potensi sumber daya alam, (2) Menemukan strategi pengembangan jaringan transportasi darat untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Penelitian ini dilakukan pada Empat Kecamatan yang masuk wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas yaitu Kecamatan Barumun,Lubuk Barumun,Sosa dan Ulu barumun. Data dianalisa dengan menggunakan metode yakni (1) Metode *Location quotient* (LQ) untuk mengetahui pontesi wilayah, (2) Metode Analisis SWOT untuk menentukan strategi pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Hasil analisa dan pembahasan menunjukkan bahwa prasarana transportasi di Kabupaten Padang Lawas khususnya wilayah perkotaan jaringan jalan Kecamatan sosa memiliki panjang total jalan 43,22 km dengan kondisi jalan baik sepanjang 20,15 km, sedang sepanjang 11,44 km, rusak ringan 4,5 km dan rusak berat 7,13 km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman pangan, perkebunan dan ternak Kecamatan sosa memiliki 14 jenis sub sektor potensi kawasan terbanyak diantara tiga kecamatan lain. Berdasarkan hasil analisis SWOT pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas berada pada strategi kekuatan dan peluang (SO).

Kata Kunci : Kawasan Strategis, Pengembangan.

ABSTRACT

THE DEVELOPMENT OF LAND TRANSPORTATION NETWORK ANALYSIS IN PADANG LAWAS REGENCY (CASE STUDY)

Fahri Nasution
1307210018
Ir.Zurkiyah.,MT
Citra Utami, ST.,MT.

In line with the development of urban areas in the Padang Lawas regency, it is necessary to maximise the utilization of the road network that is available to be used optimally in supporting of regional development . The aims of this study are (1) to explain the condition of the road network in urban areas in the Padang Lawas regency which has a potential area of natural resources. (2) To find out the road network development strategy to support the distribution of production in urban areas in the Padang Lawas regency. This research is conducted in four regency in the urban areas of Padang Lawas regency namely barumun,Lubuk barumun, Sosa, and Ulu barumun. Data is analyzed by using (1) Location quotient Method (LQ) to know the potential areas, (2) SWOT analysis method to determine the development strategy of the urban road in the padang lawas regency.The result of discussion and analysis show that the transport infrastructure in the Padang Lawas regency especially in the urban road network Sosa has total length 43,22 Km with good road conditions along the 20,15 Km, medium along 11,44 Km, minor damage 4,5 Km and severely damage 7,13 Km. Based on the result of LQ matrix analysis, potential urban areas according to the type of crops, plantations, and cattle Kusambi has 14 types of sub-sectors and Sosa is the most potential sub sector region among 3 regency. Based on the SWOT analysis result, the development of the urban road in the Padang Lawas regency are in the strength and opportunities strategy (SO)

Keywords: Location quotient (LQ), SWOT..

KATA PENGANTAR



Segala Puji dan Syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah Subbhana Wataallah, karena berkat limpahan Rahmat dan Karunia-Nya sehingga penulis bisa menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Padang Lawas”.

Salawat serta salam penulis kirimkan kepada Nabi besar Muhammad Sallaulahi Allaihi Wasalam yang telah membaha perubahan, dari zaman kegelapan ke zaman yang terang benderang seperti saat ini.

Ucapan terimakasih yang sebesar-besarnya dan teristimewah kepada orang tua saya Ayahanda alm.Ir. mawardinasution yang telah berjasa menjadikan saya menjadi anak yang berguna seperti sekarang ini.

Dan tidak lupa juga saya ucapkan untuk ibu terbaik di dunia yaitu Ibunda bismayunila hasibuan yang senantiasa memanjatkan do’a dan memberikan dukungan baik dalam bentuk moril maupun materil serta senantiasa membimbing ananda sampai saat ini dengan penuh kasih sayang, serta adik saya nur hafifah nasution yang senantiasa memberikan dukungan kepada penulis. Demikian pula untuk seluruh keluarga atas segala bantuan, do’a restu serta dukungannya penulis ucapkan banyak terimakasih.

Selama Penulisan skripsi ini, penulis banyak mendapatkan bimbingan dan arahan dari IbuIr.Zurkiyah.,MT sebagai pembimbing I dan Ibu Citra Utami ST.,MT sebagai pembimbing II. Oleh karenanya dengan segala kerendahan hati mengucapkan banyak terimakasih atas bimbingan yang berharga, serta arahan dan motivasi sampai terselesaikannya skripsi ini.

Dengan segala ketulusan dan kerendahan hati penulis mengucapkan banyak terimakasih dan penghargaan yang sebesar-besarnya kepada :

1. Dr. Ade Faisal,S.T.,M.,Sc. Selaku WD-3 Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah sumatera utara.
2. Ir.fahrizal zulkanaen,MT selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhmmadiyah sumatera utara.

3. Irma Dewi,S.T.,M.T selaku Sekretaris Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Dr.Ade Faisal,S.T.,M.scselaku Penasehat Akademik sejak awal semester hingga akhir, atas masukan ilmu, nesehat dan solusi-solusi terbaik disaat penulis kesulitan dalam menentukan rencana studi.
5. Andre,S.T.,M.T selaku ketua KBK Transportasi.
6. Bapak dan Ibu dosen, Staf Jurusan dan Staf Perpustakaan Fakultas Teknik UniversitasMuhammadiyah Sumatera Utara atas pengajaran dan bimbingan selama perkuliahan.
7. Terimakasih juga AtasBupati Kabupaten Padang Lawas, atas kesediaan dan arahnya pada saat saya melakukan penelitian.
8. Pegawai Dinas Pekerjaan Umum, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah, Dinas Perhubungan Kabupaten Padang Lawas dan Akademisi yang ada di wilayah perkotaan atas persetujuannya dan kesediaan menerima melakukan penelitian ditempat.
9. Teman-teman Organisasi Ikatan Mahasiswa Teknik Sipil Indonesia (IMTSI) yang telah memberikan Ruang dan waktu untuk ikut serta didalamnya.
10. Terimakasih untuk ayahanda Alm.Ir.Mawardi Nasution Tercinta Karena Sudah Mendidik saya Dan memotivasi saya Dari Dulu sampai Sekarang.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia konstruksi teknik sipil.

Medan, Maret 2020

Pahri Nasution

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN PENGESAHAN	
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
PERNYATAAN KEASLIAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	x
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	3
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
1.6 Sistematika Penulisan	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Sistem Transportasi	5
2.2 Peran dan Manfaat Transportasi	6
2.2.1 Peran dan manfaat ekonomi	6
2.2.2 Peran dan manfaat sosial	7
2.2.3 Peran dan manfaat politik	7
2.2.4 Peran dan manfaat wilayah	8
2.3 Transportasi dan Pengembangan Wilayah	9
2.3.1 Peran pusat dalam pengembangan wilayah	10
2.3.2 Interaksi antar wilayah	10
2.4 Perencanaan Transportasi	12
2.4.1 Sistem Jaringan Transportasi	13
2.4.2 Jaringan Jalan	14

2.4.3 Standar Pelayanan Minimal Jalan	16
2.4.4 Aksesibilitas dan Mobilitas	17
2.4.5 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan	18
2.5 Metode <i>Location quotient</i> (LQ)	19
2.5.1 Analisis <i>Location quotient</i> (LQ)	19
2.5.2 Pengambilan Keputusan	20
2.6 Metode Analisis SWOT	21
2.6.1 Konsep Manajemen Strategi	22
2.7 Penelitian Terdahulu	24
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Bagan Alur Penelitian	26
3.2 Waktu dan Lokasi Penelitian	27
3.3 Pengumpulan Data	27
3.3.1 Data Primer	27
3.3.2 Data Sekunder	28
3.4 Metode Analisa Data	28
3.4.1 Identifikasi Potensi Wilayah	28
3.4.2 Strategi Kebijakan	29
3.5.3 Tahap Pengambilan Keputusan	30
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
4.1 Gambaran Umum Daerah Penelitian	32
4.1.1 Keadaan Alam	35
4.1.2 Iklim dan Curah Hujan	35
4.1.3 Kepadatan Penduduk	35
4.1.4 PDRB Kabupaten	36
4.1.5 Sarana Ekonomi	36
4.2 Analisis Potensi Sumber Daya Alam Kabupaten Padang Lawas	37
4.2.1 Tanaman Pertanian (Pangan)	38
4.2.2 Tanaman Perkebunan	41
4.2.3 Populasi Peternakan	44
4.2.4 Sektor Unggulan Wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas	47

4.3 Analisis Potensi Terhadap Jaringan Transportasi Darat	49
4.3.1 Rencana Jaringan Jalan	49
4.3.2 Jaringan Pelayanan	58
4.4 Analisis Strategi Pengembangan Jaringan Jalan	60
4.4.1 Faktor <i>Internal</i>	60
4.4.2 Faktor <i>Eksternal</i>	62
4.4.3 Pembobotan Unsur-Unsur SWOT	62
4.4.4 Tahap Analisis	84
4.4.5 Tahap Pengambilan Keputusan	90
BAB V PENUTUP	
5.1 Kesimpulan	92
5.2 Saran	93
DAFTAR PUSTAKA	94
LAMPIRAN	
DOKUMENTASI PENELITIAN	

DAFTAR TABEL

Tabel. 2.1 Elemen/unsur utama dalam keterkaitan ruang antar wilayah	10
Tabel.2.2 Standar pelayanan minimal bidang jalan di Indonesia	17
Tabel.2.3 Matriks analisis SWOT	23
Tabel. 4.1 Batas wilayah yang berada pada lingkaran pengembangan jaringan Jalan perkotaan Kabupaten Padang lawas menurut Kecamatan	32
Tabel. 4.2 Luas masing-masing Kecamatan yang terdapat dalam lingkaran pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas	33
Tabel. 4.3 Hasil perhitungan LQ luas panen tanaman pangan	38
Tabel. 4.4 Hasil perhitungan LQ tanaman perkebunan	43
Tabel. 4.5 Hasil Perhitungan LQ Populasi ternak/unggas	44
Tabel. 4.6 Matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman pangan, perkebunan dan jenis ternak	46
Tabel. 4.7 Nama ruas jalan dan panjang ruas jalan yang dikembangkan Lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas	50
Tabel. 4.8 Panjang dan jenis perkerasan jaringan jalan yang berada pada Empat Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	52
Tabel. 4.9 Panjang dan Kondisi jaringan jalan yang berada pada Empat Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	55
Tabel. 4.10 Nilai faktor Internal	64
Tabel. 4.11 Nilai pembobotan faktor internal	66
Tabel. 4.12 Nilai ranting pada faktor internal	67
Tabel. 4.13 Nilai faktor eksternal	68
Tabel. 4.14 Hasil bobot faktor eksternal	69
Tabel. 4.15 Nilai ranting faktor eksternal	70
Tabel. 4.16 Matriks pembobotan dalam proses analisis SWOT	70
Tabel. 4.17 Matriks analisis SWOT pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas	76

DAFTAR GAMBAR

Gambar. 2.1 Empat model dasar dalam perencanaan transportasi	13
Gambar. 2.2 Jaringan Jalan arteri, kolektor dan lokal	15
Gambar. 3.1 Lokasi penelitian	27
Gambar. 3.2 Bagan alur penelitian	26
Gambar. 4.1 Peta Pengembangan jaringan jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas, 2015	34
Gambar. 4.2 Peta jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas dan nama ruas Masing-masing jalan, 2015	49
Gambar. 4.3 Ruas jalan waturempe-Tiworo, Kec. Tiworo Kepulauan	51
Gambar. 4.4 Ruas Jalan Wakoila-Waturempe, Kec. Sawerigadi	51
Gambar. 4.5 Ruas jalan Kasakamu-Wakoila, Kec. Sawerigadi/Kusambi	52
Gambar. 4.6 Jalan Waturempe-Lasama, Kec. Tiworo Kepulauan	53
Gambar. 4.7 Jalan Lumbu Jaya-Wakoila, Kec. Sawerigadi	53
Gambar. 4.8 Jalan Guali-Lakawonghe, Kec. Kusambi	54
Gambar. 4.9 Jalan Lafinde-Maperaha, Kec. Barangka	54
Gambar. 4.10 Jalan Waumere-Lasama, Kec. Tiworo Kepulauan	55
Gambar. 4.11 Jalan Waokuni-Manga Dua, Kec. Sawerigadi	58
Gambar. 4.12 Jalan Lakalamba-Lawada Jaya, Kec. Sawerigadi	58
Gambar. 4.13 Jalan Bakeramba-Lahudo, Kec. Kusambi	59
Gambar. 4.14 Diagram analisa SWOT	74

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran. 01 Luas Panen tanaman pangan Kabupaten Padang Lawas	86
Lampiran. 02 Hasil nilai LQ tanaman Pangan menurut Kecamatan	88
Lampiran. 03 Luas produksi tanaman perkebunan menurut Kecamatan dan Kabupaten Padang Lawas, 2014	89
Lampiran. 04 Nilai LQ tanaman perkebunan menurut Kecamatan	91
Lampiran. 05 Populasi jenis ternak/unggas menurut Kecamatan dan Kabupaten 2014	92
Lampiran. 06 Hasil nilai LQ populasi jenis ternak/unggas menurut Kecamatan	94
Lampiran. 07 Nilai dari Stakeholder	95
Lampiran. 08 Nilai dari Stakeholder	97
Lampiran. 09 Jumlah nilai dari Stakeholder, Nilai faktor, bobot, rating dan Score	101
Lampiran. 10 Peta Ruas-ruas jaringan jalan menurut Statusnya sebagai jalan Kabupaten di Kabupaten Padang Lawas	103
Lampiran. 11 Ruas-ruas jalan Menurut Statusnya sebagai jalan Kabupaten Di Kabupaten Padang Lawas	104
Lampiran. 12 Jaringan jalan kolektor primer empat kecamatan yang dikembangkan masuk wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	109
Lampiran. 13 Jaringan jalan lokal primer yang dikembangkan masuk wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	109
lampiran. 14 Jaringan jalan lingkungan primer yang masuk wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	110

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia, membentuk jaringan prasarana dan pelayanan. Transportasi khususnya prasarana jaringan jalan merupakan unsur yang sangat penting dalam menunjang pembangunan. Hal ini berarti bahwa kelemahan sektor transportasi akan menghambat laju pertumbuhan sektor lainnya.

Pengembangan prasarana jaringan jalan dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan mengurangi kesenjangan antar wilayah. Peningkatan pertumbuhan ekonomi secara langsung berpengaruh terhadap taraf hidup masyarakat. Dengan adanya peningkatan pertumbuhan ekonomi, pasti akan diikuti oleh pengembangan wilayah yang memungkinkan adanya pendayagunaan sumber daya alam secara optimal. Prasarana jaringan jalan sangat berperan penting dalam menjaga keseimbangan distribusi barang dan jasa. Selain itu juga dapat menekan pengeluaran biaya-biaya transportasi dan produksi dari lokasi-lokasi potensi sumber daya alam ke lokasi-lokasi industri sampai ke konsumen hasil-hasil industri.

Kabupaten Padang Lawas memiliki potensi sumber daya alam yang cukup banyak terutama pada beberapa jenis tanaman pertanian maupun tanaman perkebunan. Sejalan dengan pengembangan kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas, maka dipandang perlu untuk memaksimalkan pemanfaatan jaringan jalan yang tersedia agar dapat digunakan secara maksimal dalam mendukung pengembangan wilayah. Pengembangan jaringan jalan di Kabupaten Padang Lawas khususnya dikawasan perkotaan diharapkan mampu meningkatkan aksesibilitas pergerakan yang berorientasi pada distribusi hasil- hasil pertanian yang ada serta bertujuan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat pada sektor pertanian dan perkebunan.

Kondisi jalan yang sebahagian besar mengalami kerusakan mengakibatkan waktu tempuh serta tingkat pelayanan jalan rendah sehingga biaya transportasi menjadi meningkat hal ini menimbulkan kerugian bagi pengguna jalan terutama dalam hal pemborosan biaya, waktu, bahan bakar, rendahnya tingkat kenyamanan serta rendahnya kinerja ruas jalan itu sendiri. Permasalahan transportasi tersebut dapat terpecahkan bilamana infrastruktur transportasi dibangun dan dipelihara secara terpadu sehingga memberikan manfaat dan dampak yang luas bagi masyarakat.

Keterbatasan anggaran pembangunan dan mahalnya pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan serta penetapan prioritas pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi secara efektif, sesuai kebutuhan yang berdasar pada realitas pola aktivitas, pola bangkitan-tarikan pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah, yang terbentuk dalam suatu tatanan transportasi wilayah.

Untuk mempercepat pertumbuhan kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas maka pemerintah daerah saat ini telah merencanakan pengembangan jaringan jalan dengan membuka jalan ke kawasan sentra-sentra produksi, agar antar wilayah dapat saling berinteraksi. Hal ini sesuai dengan sasaran umum kebijaksanaan pemerintah khususnya dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan yaitu menciptakan sistem transportasi di daerah sehingga mobilitas orang maupun barang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan dapat memenuhi kebutuhan sosial masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka peneliti berminat mengangkat permasalahan tersebut sebagai bahan penelitian dengan Judul “Analisis Pengembangan Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Padang Lawas”.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi jaringan jalan dikawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang memiliki kawasan potensi sumber daya alam ?
2. Bagaimana strategi pengembangan jaringan transportasi darat untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas ?

1.3 Ruang Lingkup Penelitian

Untuk menghindari meluasnya pembahasan maka permasalahan yang dibahas akan dibatasi pada lingkup sebagai berikut :

1. Kajian ini dilakukan diwilayah kawasan perkotaan tentang potensi kawasan serta jaringan transportasi darat yang mendukung distribusi hasil pertanian, perkebunan dan peternakan.
2. Jaringan transportasi darat yang terdapat pada kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
3. Tidak membahas aspek teknik melainkan membahas potensi wilayah dan strategi pengembangan berdasarkan pendapat stakeholders.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan perumusan masalah tersebut di atas maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui kondisi jaringan jalan dikawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang memiliki kawasan potensi sumber daya alam.
2. Untuk menemukan strategi pengembangan jaringan transportasi darat untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dapat memberikan gambaran tentang pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas.

2. Dapat menambah ilmu pengetahuan tentang transportasi dalam kaitannya dengan pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang penulis gunakan adalah membagi kerangka masalah dalam bab ke sub bab, dengan maksud masalah yang penulis hendak kemukakan menjadi lebih jelas dan mudah dimengerti. Gambaran umum mengenai keseluruhan isi tulisan, dapat penulis rinci dengan menguraikan inti bab sebagai berikut :

BAB 1 PENDAHULUAN :

Pada Bab ini akan diuraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA :

Pada Bab ini akan diuraikan tentang teori, atau pendekatan teori yang relevan untuk digunakan dalam menyelesaikan masalah yang telah dirumuskan, untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN :

Pada Bab ini akan diuraikan tentang waktu dan tempat penelitian, sumber data, responden penelitian, dan diagram alir penelitian.

BAB 4 PEMBAHASAN :

Pada Bab ini akan dibahas tentang teknis dan proses pengolahan data sebagai hasil penelitian serta pembahasannya.

BAB 5 PENUTUP :

Pada Bab ini akan dibahas tentang kesimpulan dan saran mengenai Analisis Strategi Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi menurut Morlok (1978), adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa. Sedangkan sistem transportasi menurut Tamin (2002), adalah merupakan dasar (*basic infrastructure*) bagi pelayanan masyarakat (*public service*) yang dampaknya multi dimensional.

Kemultian penyelenggaraan sistem transportasi, tidak hanya terkait dengan sistem multi-moda yang menyatukan serangkaian moda transportasi darat, laut dan udara, tetapi dalam perencanaannya juga harus mencerminkan keputusan yang dapat diterima semua pihak yang memiliki cara pandang yang berbeda, dengan mempertimbangkan variabel dampak dan manfaat yang beragam (multivariabel), melibatkan sejumlah pihak/institusi yang mencerminkan aspek multi-sektor.

Sistem transportasi dalam suatu kegiatannya ada komponen-komponen yang mempengaruhinya. Komponen-komponen tersebut dapat memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan bentuk dan jenis komponen itu sendiri. Menurut Sinulingga (1999), bahwa komponen transportasi adalah kondisi prasarana serta sistem jaringannya dan kondisi sarana (kendaraan).

Prasarana adalah sesuatu yang dapat menjadi media terjadinya kegiatan transportasi, seperti jalan raya, jalan rel, terminal, pelabuhan, halte, sungai, laut, pipa, udara dan sebagainya. Sedangkan sarana adalah sesuatu yang berwujud kendaraan berfungsi sebagai alat yang dapat memindahkan sesuatu baik orang maupun barang untuk mencapai tujuannya. Sarana dapat berupa bus, kereta api, pesawat terbang, kapal laut, perahu dan sebagainya.

Secara umum komponen sistem transportasi dapat diuraikan sebagai berikut (Kodotie, 2005) :

1. Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak;

2. Terminal dan pelabuhan merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi;
3. Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut;
4. Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

2.2 Peran dan Manfaat Transportasi

Jasa transportasi yang cepat, murah dan aman adalah sangat penting dan diutamakan dalam kehidupan modern, dan usaha penyempurnaan tersebut akan mempengaruhi perkembangan standar kehidupan masyarakat, maka jelaslah kiranya jika dikatakan bahwa transportasi bukan merupakan “tujuan”, akan tetapi suatu “alat” untuk mencapai tujuan. Pertumbuhan fasilitas transportasi, baik prasarana jalan maupun sarana transportasi telah memberikan manfaat yang besar kepada masyarakat dan mempengaruhi semua aspek kehidupan manusia. Adisasmita (2007). Kegiatan transportasi bukanlah suatu tujuan, melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Secara khusus transportasi dapat dikatakan bahwa, transportasi mempunyai beberapa peranan penting dalam kehidupan masyarakat. Peranan dan manfaat transportasi dapat dilihat dari beberapa aspek diantaranya ekonomi, sosial, politik, dan lingkungan sekitar (Jinca, 2002).

2.2.1 Peran dan Manfaat Ekonomi

Jinca (2007), menyatakan bahwa peranan ekonomi dalam transportasi adalah:

1. Perluaskan daerah cakupan barang atau jasa yang dapat dikonsumsi di suatu wilayah. Hal ini memungkinkan pemanfaatan sumber-sumber yang lebih murah atau berkualitas yang lebih tinggi.
2. Penggunaan sumber bahan secara lebih efisien memungkinkan terjadinya spesialisasi atau pembagian pekerjaan. Hal ini mengakibatkan peningkatan jumlah maupun kualitas barang-barang untuk dikonsumsi dan

terkonsentrasinya aktivitas produksi, di sejumlah tempat tertentu. Dan ini menimbulkan “*economies of scale and agglomeration economies*”.

3. Penyediaan fasilitas transportasi memungkinkan persediaan bahan produksi tidak terbatas pada suatu daerah dan dapat diperoleh dari daerah-daerah lainnya. Hal ini memberikan peluang untuk memproduksi lebih banyak tanpa hambatan yang disebabkan oleh kekurangan bahan untuk kegiatan memproduksi.

2.2.2 Peran dan Manfaat Sosial

Adisasmita (2007), menyatakan bahwa tersedianya jaringan transportasi keberbagai daerah secara luas memberikan manfaat sosial, diantaranya adalah:

1. Dengan tersedianya jaringan prasarana jalan antar wilayah, dapat dilaksanakan kegiatan-kegiatan sosial, misalnya pekan olah raga dan lomba seni budaya antar daerah, yang memberikan dampak positif yaitu peningkatan rasa persahabatan dan ikatan sosial antar daerah. Dengan tersedianya jaringan prasarana jalan keseluruh wilayah, dapat dilaksanakan pelayanan pendidikan secara merata ke seluruh wilayah.
2. Demikian pula kegiatan pelayanan kesehatan kepada masyarakat yang tersebar di seluruh wilayah dapat dilaksanakan karena tersedianya jaringan prasarana jalan.

2.2.3 Peran dan Manfaat Politik

Peran dan manfaat politik menurut Sukarto (2006), Setiap Negara mempunyai pemerintah yang mengatur aspek kehidupan politik, meliputi hubungan rakyat dengan Negara dan Negara dengan rakyat. Tersedianya jaringan prasarana transportasi keberbagai daerah secara luas memberikan peran dan manfaat politik, diantaranya :

1. Kesatuan nasional menjadi lebih kuat jika isolasi daerah-daerah terpencil dapat diatasi. Hubungan pemerintah dengan rakyat dan penyaluran ide serta

informasi dalam bentuk tulisan dapat dilaksanakan dengan lancar sehingga karakter nasional dapat terwujud dengan kokoh.

2. Pelayanan pemerintah kepada masyarakat dapat diperluas secara seragam keseluruh penjuru tanah air. Pelayanan-pelayanan tersebut meliputi hukum, pendidikan, kesehatan, dan lain-lain.
3. Pertahanan dan keamanan nasional terhadap agresi dari luar ataupun dari dalam ditentukan pula oleh sistem transportasi yang efektif yang mampu menunjang mobilitas sumber daya nasional dan faktor-faktor dominan lainnya pada waktu diperlukan serta mampu memindahkan kekuatan militer.

2.2.4 Peran dan Manfaat Wilayah

Ruang lingkup pengembangan dan perencanaan jalan kota meliputi seluruh prasarana jalan dan jembatan umum yang dapat dilalui oleh kendaraan yang terdapat di seluruh wilayah administratif tetapi dalam RUTRK yang tercantum hanyalah jalan-jalan utama seperti jalan arteri. Penanganan jalan kota diarahkan agar tercipta kondisi pelayanan lalu lintas yang tertib, teratur, aman dan memberi kenyamanan bagi penggunaan jasa prasarana dan sarana jalan tersebut. Kusumantoro (1994), menyatakan bahwa untuk menghindari masalah penyediaan sarana dan prasarana transportasi di Jerman dilakukan dengan meningkatkan kapasitas jalan melalui manajemen lalu lintas serta memanfaatkan angkutan umum massal.

Transportasi sering dikaitkan dengan aksesibilitas suatu wilayah. Dalam pembangunan suatu kawasan/wilayah keberadaan prasarana dan sarana transportasi tidak terlepas terhadap rangkaian program pembangunan. Terjadinya pergerakan orang maupun barang yang efisien, selalu didukung oleh sistem transportasi yang baik, investasi dan teknologi yang memadai sehingga tercipta interaksi antar wilayah yang dapat meningkatkan perekonomian masyarakat. Sedangkan menurut Jinca (1999), menjelaskan bahwa keadaan geografis menentukan sampai sejauh mana sistem transportasi disuatu daerah dapat berkembang dan besar biaya yang diperlukan untuk membangun fasilitas-fasilitas dan sarana angkutan.

2.3 Transportasi dan Pengembangan Wilayah

Pembangunan transportasi yang baik dapat mempermudah pergerakan bahan baku mencapai lokasi pemrosesan atau mempermudah konsumen dalam menjangkau kebutuhan akan barang-barang. Dengan adanya transportasi, maka peningkatan aktivitas produksi pada suatu wilayah akan terdorong (Siagian, 1991). Penataan transportasi yang baik dapat membantu karakteristik wilayah sesuai dengan pergerakan penduduk dan barang. Demikian pula sebaliknya, terjadinya peningkatan aktivitas sosial-ekonomi masyarakat dapat pula mempengaruhi permintaan akan transportasi.

Sistem prasarana wilayah adalah jaringan yang menghubungkan satu pusat kegiatan dengan pusat kegiatan lainnya, yaitu antara satu permukiman dengan permukiman lainnya, antara lokasi budi daya dengan lokasi permukiman, dan antara lokasi budi daya yang satu dengan lokasi budi daya lainnya. Bentuk jaringan itu adalah prasarana berupa jalan raya, jalur kereta api, jalur sungai, laut, danau dan sebagainya yang dapat digunakan untuk berpindahnya orang maupun barang dari satu pusat kegiatan ke pusat kegiatan lainnya. Pengembangan sistem prasarana transportasi ditujukan pada keterkaitan ekonomi dan fungsi antar berbagai pusat kegiatan. Sistem transportasi sekaligus juga pembentuk struktur dan pola pemanfaatan ruang. Penentuan sistem transportasi berkaitan dengan pola pemanfaatan ruang pada berbagai subwilayah. Akan dapat dikaji besarnya bangkitan (orang dan barang yang membutuhkan transportasi) pada masing-masing subwilayah dan tujuan dari bangkitan tersebut (Tarigan, 2006).

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

2.3.1 Peran Pusat dalam Pengembangan Wilayah

Adisasmita (2008), menjelaskan bahwa konsep pusat pengembangan telah dikemukakan oleh banyak ahli yang diintroduksikan dengan istilah-istilah teori seperti *growth pole*, *development pole*, *growth center*. Konsep-konsep tersebut telah menarik perhatian sebagai peralatan analisis untuk menjelaskan persoalan-persoalan ketidak seimbangan dalam pembangunan wilayah, baik di negara industri maupun di negara non industri. Dalam suatu wilayah, tata ruang yang terdiri dari pusat-pusat kota dan daerahdaerah belakang. Daerah perkotaan terdapat prasarana dan sarana fasilitas-fasilitas pelayanan ekonomi dan sosial yang lebih lengkap dibandingkan dengan di luar daerah perkotaan.

2.3.2 Interaksi Antar Wilayah

Menurut Rondinelli (1985), bahwa analisis keterkaitan suatu daerah terhadap pusat-pusat pelayanan yang berada di daerah lain diantaranya meliputi keterkaitan fisik dan keterkaitan ekonomi. Keterkaitan fisik yang dimaksud disini adalah seperti jaringan jalan, hubungan transportasi, jaringan kereta dan lain-lain. Sementara Keterkaitan ekonomi merupakan keterkaitan yang mencerminkan pola pasar, aliran bahan mentah, modal dan perdagangan, dan keterkaitan produksi dan industri. Elemen/unsur penting dalam keterkaitan ruang antar wilayah adalah sebagai berikut :

Tabel. 2.1 Elemen/unsur utama dalam keterkaitan ruang antar wilayah

Tipe	Elemen/Unsur
Keterkaitan fisik	a. Jaringan jalan b. Sungai dan jaringan transportasi c. Jaringan jalan dan kereta api d. Ketergantungan ekologis
Keterkaitan ekonomi	a. Pola dasar b. Barang baku dan aliran barang c. Aliran modal d. Pola komsumsi dan pola barang e. Aliran pendapatan f. Komoditi sektoral daninter regional
Keterkaitan pergerakan Penduduk	a. Pola migrasi permanen dan temporer b. Kunjungan kerja

Tabel 2.1 Lanjutan

Keterkaitan teknologi	a. Ketergantungan teknologi b. Sistem irigasi c. Sistem telekomunikasi
Keterkaitan interaksi sosial	a. Pola kunjungan b. Pola kekeluargaan c. Tata cara upacara dan aktifitas keagamaan d. Interaksi kelompok social
Keterkaitan tingkat Pelayanan	a. Aliran jaringan kerja b. Kredit dan jaringan keuangan c. Pendidikan dan pelatihan d. Sistem pelayanan kesehatan e. Pelayanan komersil dan teknis f. Sistem pelayanan transportasi
Keterkaitan politik administrasi dan kelembagaan	a. Hubungan struktural b. Penyaluran anggaran pemerintah c. Ketergantungan organisasi d. Pola otoritas, persetujuan, pengawasan e. Tingkat yuridis transaksi f. Keputusan politis informal

Interaksi tersebut mempengaruhi ekonomi suatu wilayah, akibat adanya aliran barang dan jasa yang dikenal ekspor-impor. Daerah perkotaan membutuhkan bahan pangan dan tenaga kerja dari daerahdaerah pedesaan, dan sebaliknya daerah-daerah pedesaan membutuhkan barang-barang manufaktur yang dihasilkan daerah perkotaan. Interaksi antara masing-masing pusat dan wilayah pelayanannya menimbulkan ketidak keseimbangan struktural di wilayah yang bersangkutan, demikian pula antara pusat besar dengan pusat kecil serta simpul besar dengan simpul kecil lainnya.

Jinca (2002), menjelaskan bahwa keterkaitan ruang antar wilayah dapat diukur dengan intensitas pergerakan barang dan mobilitas penduduk antar wilayah. Faktor-faktor yang dapat meningkatkan intensitas hubungan wilayah belakang dan depan adalah:

1. Pengembangan potensi sumber daya wilayah belakang terutama sektor pertanian, bahan galian dan industri serta ketergantungan kebutuhan bahan sekunder atau hasil-hasil industri dari wilayah depan.
2. Aksesibilitas antara wilayah belakang, pedukung dan depan yang dapat dicermati dari kinerja infrastruktur transportasi jalan raya dan laut. Analisis

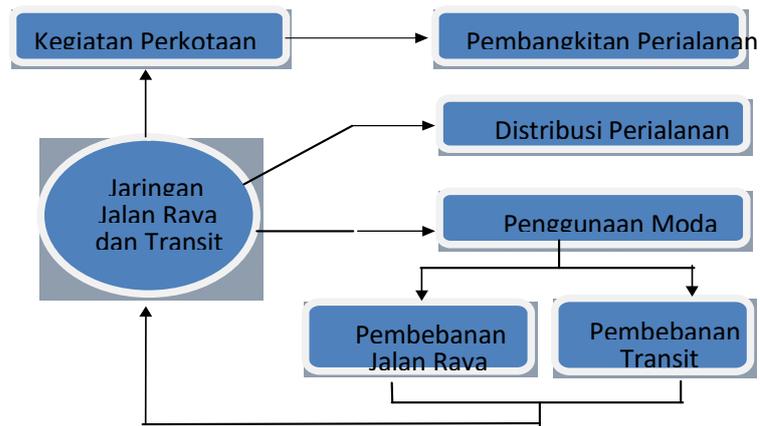
mobilitas penduduk dan aliran barang digunakan sebagai ukuran intensitas hubungan antar wilayah.

2.4 Perencanaan Transportasi

Menurut Jinca, *dkk.* (2002), dalam materi lokakarya perencanaan transportasi, suatu perencanaan transportasi dimaksudkan untuk mengatasi masalah transport yang terjadi sekarang dan mungkin yang terjadi dimasa yang akan datang. Walaupun masalahnya tidak akan terpecahkan secara tuntas, namun dapat merupakan jalan yang paling efektif untuk memanfaatkan sumber-sumber alam yang ada untuk kesejahteraan manusia. Pemukiman dituntut mempunyai suatu perencanaan transportasi, dengan kata lain, perencanaan wilayah ataupun daerah yang tidak mungkin terlepas dari perencanaan transportasi. Blunden (1971), mengaitkan Perencanaan transportasi dengan tata guna lahan wilayah mempunyai dua tujuan pokok yaitu:

1. Meningkatkan daya guna sistem yang sudah ada.
2. Merencanakan perkembangan dan merencanakan pertumbuhan dimasa yang akan datang.

Secara umum, kapasitas dari suatu fasilitas adalah jumlah per-jam maksimum dimana orang atau kendaraan diperkirakan akan dapat melintasi sebuah titik atau suatu ruas jalan selama periode tertentu pada kondisi jalan, lalu lintas dan pengendalian biasa. Khisty dan Lall (2003), Kapasitas ruas jalan merupakan kemampuan ruas jalan menampung volume lalu lintas yang ideal per satuan waktu tertentu, yang biasa dinyatakan dalam satuan kend/jam atau smp/jam. Empat fase/tahap dasar dalam proses peramalan kebutuhan perjalanan, sebagaimana Gambar 2.1



Gambar: 2.4 Empat model dasar dalam perencanaan transportasi (Khisty dan Lall., 2003).

Berdasarkan pada gambar 2.4, menunjukkan bagaimana fase-fase tersebut sesuai satu sama lain dengan proses peramalan perjalanan, dimana dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Pembangkitan perjalanan meramalkan banyaknya perjalanan yang akan dilakukan.
2. Distribusi perjalanan menentukan ke mana tujuan perjalanan itu.
3. Penggunaan moda memprakirakan bagaimana perjalanan itu terbagi di antara moda perjalanan yang ada.
4. Pembebanan perjalanan memprakirakan rute yang akan dilewati oleh perjalanan itu, yang menghasilkan peramalan perjalanan untuk sistem jalan raya dan peramalan tingkat-tumpangan untuk sistem transit.

2.4.1 Sistem JaringanTransportasi

Pemakaian lain dari nilai kepadatan lalu lintas adalah untuk mengatakan pentingnya ruas jalan tersebut dalam mengalirkan lalu lintas. Selanjutnya menurut Branch (1995), bahwa jalur jalan dan utilitas kota merupakan pola pembentuk penggunaan lahan di kota. Sejak awal pertumbuhan komunitas berbagai kegiatan usaha memilih lokasi di sepanjang jalur-jalur lalu lintas primer. Hubungan antara pengaturan tata guna tanah dengan sistem transportasinya (aksesibilitas) menunjukkan tingkat kemudahan interaksi satu sama lain yang dicapai melalui

system transportasi. Beberapa hal yang dapat dilakukan sehubungan dengan peningkatan kapasitas transportasi adalah:

1. Pembangunan jalan baru baik lokal, kolektor maupun arteri sesuai dengan program Bina Marga seperti jalan bebas hambatan, jalan lingkar (outer ring road), pembangunan jalan penghubung baru (arteri) yang menghubungkan 2 zona yang sangat padat,
2. Peningkatan kapasitas prasarana jaringan jalan seperti pelebaran dan perbaikan geometrik persimpangan, pembuatan persimpangan tidak sebidang untuk mengurangi conflict point, pembangunan jalan-jalan terobosan baru untuk melengkapi system jaringan jalan yang sudah ada (missing link) dan pembenahan sistem hirarki jalan dan pembuatan penyeberangan jalan untuk pejalan kaki (Tamin, 1997).

Sistem jaringan transportasi dapat dianalogikan sebagai suatu sistem pembuluh darah yang berpangkal di jantung atau pohon yang memiliki batang, cabang dan ranting yang sistematis hirarki. Jaringan adalah suatu konsep matematis yang dapat digunakan untuk menerangkan secara kuantitatif sistem transportasi dan sistem lain yang mempunyai karakteristik ruang. Jaringan transportasi terdiri dari simpul (*node*) dan ruas. Simpul mewakili suatu titik tertentu pada ruang, simpul adalah berupa titik, sedangkan ruas adalah garis yang menghubungkan titik-titik tersebut. Suatu ruas ditentukan dari titik masing-masing pada ujungnya (Morlok,1995).

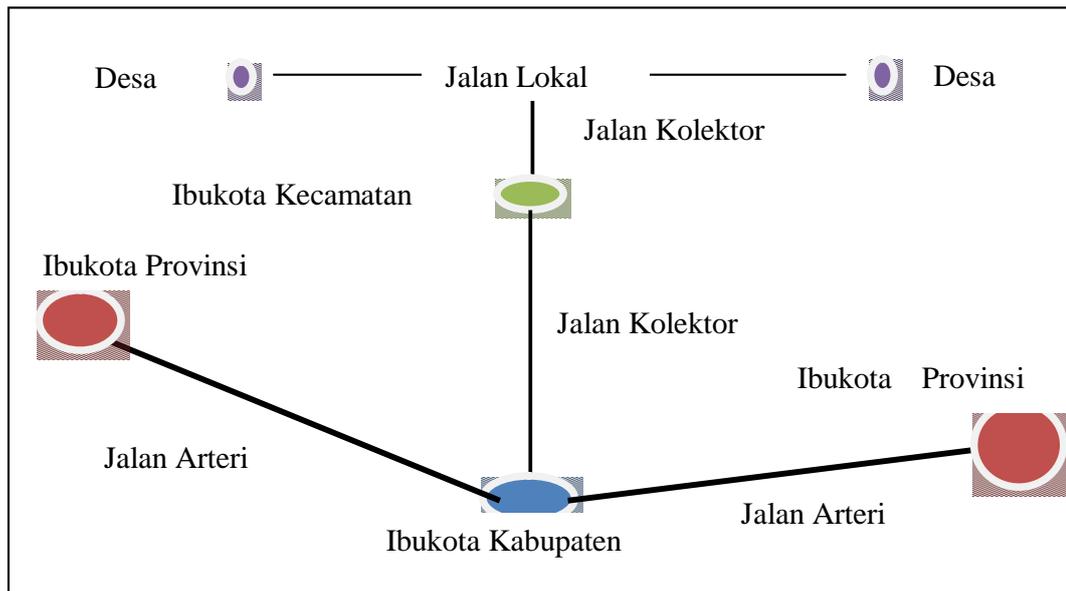
2.4.2 Jaringan Jalan

Menurut Undang-undang RI No.38 tahun 2004 tentang jalan pasal 1 menjelaskan bahwa jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan yang termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Sesuai hal tersebut, maka didalam Undang-undang RI No.38 ditegaskan pula pada Bab III pasal 8 mengenai jalan umum menurut fungsinya dikelompokkan ke dalam jalan arteri, jalan kolektor, dan jalan lokal.

1. Jalan arteri merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
2. Jalan kolektor merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
3. Jalan lokal merupakan jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

Jalur jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal menurut Hendarto (2001), seperti pada gambar dbawah ini :



Gambar 2.2 Jaringan jalan arteri, kolektor dan lokal (Hendarto, 2001).

Tamin (2002), mengatakan bahwa sistem prasarana dan sarana transportasi sebagai infrastruktur dasar merupakan prasyarat terjadinya pergerakan ekonomi rakyat dan sebagai sistem pendukung dan pendorong dalam memacu kegiatan perekonomian masyarakat, karena akan sangat efisiensi dan efektifitas kegiatan

wilayah. Masalah kemiskinan terjadi karena rendah tingkat aksesibilitas (keterhubungan) pusat-pusat desa dengan daerah-daerah lainnya yang menyebabkan desa-desa tersebut menjadi kurang produktif. Salah satu usaha untuk mengatasi hal tersebut dengan melakukan perbaikan tingkat aksesibilitas pusat-pusat desa atau daerah terpencil dengan memanfaatkan prasarana transportasi berupa sistem jaringan jalan kabupaten dan lokal guna mengembangkan wilayah terpencil.

Menurut Jinca, *dkk.*, (2002), bahwa pengembangan jaringan jalan sebagai pendorong untuk menghubungkan dan membuka isolasi daerah, pulau terpencil, daerah transmigrasi serta kawasan pemukiman. Pengembangan jaringan jalan dikembangkan secara terpadu dengan moda transportasi lainnya sesuai dengan besar kota, fungsi kota, dan hirarki fungsional kota dengan mempertimbangkan keunggulan karakteristik moda transportasi, faktor lingkungan, faktor pemakaian energi dan tata ruang.

2.4.3 Standar Pelayanan Minimal Jalan

Berdasarkan UU No. 38 tahun 2004 pasal 30 ayat 1b bahwa penyelenggara jalan wajib memprioritaskan pemeliharaan, perawatan dan pemeriksaan jalan secara berkala untuk mempertahankan tingkat pelayanan jalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ditetapkan.

Pedoman penyusunan SPM jalan wilayah ditetapkan melalui Kep.Men.Kimpraswil No. 534/KPTS/M/2001, di mana terdapat 5 aspek pelayanan yang ditetapkan SPM yakni 3 aspek terkait penyediaan jaringan jalan (aksesibilitas, mobilitas, dan kecelakaan) dan 2 aspek terkait dengan penyediaan ruas jalan (kondisi jalan dan kondisi pelayanan). Ke tiga aspek pelayanan yang terkait dengan penyediaan jaringan jalan selengkapnya dapat di lihat pada tabel dibawah ini.

Tabel. 2.2 Standar pelayanan minimal bidang jalan di Indonesia (Sumber: Departemen Kimpraswil, 2001).

No	Bidang pelayanan	Standar Pelayanan			Ket.
		Kuantitas		Kualitas	
		Cakupan	Konsumsi/Produksi		
1	Jaringan jalan				
	Aspek aksesibilitas	Seluruh jaringan	Kepadatan penduduk	Indeks	Panjangjalan/luas (km/km)
			Sangat tinggi > 50.000	> 5	
			Tinggi > 1000	> 1,5	
			Sedang > 500	> 0,5	
			Rendah > 100	> 0,15	
			Sangat rendah < 100	> 0,05	
	Aspek mobilitas	Seluruh jaringan	PDRB per kapita	Indeks	Panjangjalan/1000 penduduk
			Sangat tinggi > 10	> 5	
			Tinggi > 5	> 2	
			Sedang > 2	> 1	
			Rendah > 1	> 0,5	
			Sangat rendah < 1	> 0,2	

2.4.4 Aksesibilitas dan Mobilitas

Menurut Black (1981), Aksesibilitas adalah suatu ukuran kenyamanan atau kemudahan lokasi tata guna lahan berinteraksi satu sama lain, dan mudah atau sulitnya lokasi tersebut dicapai melalui transportasi. Menurut Magribi (1999), bahwa aksesibilitas adalah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antara tempat-tempat atau kawasan dari sebuah system.

Variabel yang dapat dinyatakan apakah tingkat aksesibilitas itu tinggi atau rendah dapat dilihat dari banyaknya sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut. Semakin banyak sistem jaringan yang tersedia pada daerah tersebut maka semakin mudah aksesibilitas yang didapat begitu pula sebaliknya semakin rendah tingkat aksesibilitas yang didapat maka semakin sulit daerah itu dijangkau dari daerah lainnya (Bintarto, 1989).

Aksesibilitas ini diharapkan dapat mengatasi beberapa hambatan mobilitas, baik berhubungan dengan mobilitas fisik, misalnya mengakses jalan raya,

pertokoan, gedung perkantoran, sekolah, pusat kebudayaan, lokasi industri dan rekreasi baik aktivitas non fisik seperti kesempatan untuk bekerja, memperoleh pendidikan, mengakses informasi, mendapat perlindungan dan jaminan hukum.

Menurut Miro (2004), bahwa mobilitas dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Itu berarti antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi lain.

2.4.5 Bangkitan dan Tarikan Pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah jumlah pergerakan dari zona atau tata guna lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik kesuatu tata guna lahan atau zona. Bangkitan lalu lintas ini meliputi lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi. Bangkitan tarikan lalu lintas bergantung pada dua aspek tata guna lahan dan jumlah aktifitas (intensitas) pada suatu tata guna lahan. Menurut Tamin (2000), bahwa bangkitan dan tarikan pergerakan dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

1. Berdasarkan tujuan pergerakan, misalnya pergerakan ketempat kerja, tujuan pendidikan, ketempat belanja, untuk kepentingan sosial, rekreasi dan lain-lain.
2. Berdasarkan waktu yang berfluktuasi sepanjang hari dan bervariasi sesuai tujuan pergerakan.
3. Berdasarkan jenis orang, hal ini dipengaruhi oleh atribut sosial ekonomi orang. Khisty dan Lall(2003), menyatakan bahwa alasan manusia dan barang bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya dapat dijelaskan oleh tiga kondisi sebagai berikut:
 1. Komplementaritas, daya tarik relatif antara dua atau lebih tempat tujuan.Keinginan untuk mengatasi kendala jarak, diistilahkan sebagai *transferabilitas*, diukur dari waktu dan uang yang dibutuhkan, serta teknologi terbaik apa yang tersedia untuk mencapainya.

2. Persaingan antar beberapa lokasi untuk memenuhi permintaan dan penawaran. Bruton (1985), mengelompokkan faktor-faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan kedalam tiga golongan sebagai berikut:
 1. Pola dan intensitas tata guna lahan dan perkembangannya.
 2. Karakteristik sosio-ekonomi populasi pelaku perjalanan.
 3. Kondisi dan kapabilitas sistem transportasi yang tersedia dan skema pengembangannya.

2.5 Metode *Location quotient* (LQ)

2.5.1 Analisis *Location quotient* (LQ)

Metode *Location quotient* (LQ) bertujuan untuk mengidentifikasi suatu komoditas unggulan Miller dan Wright (1991), dalam Darmawansyah (2003), dan metode Analisis komoditas yang ada pada suatu wilayah apakah termasuk ke dalam suatu basis atau non basis.

Nilai LQ akan memberikan indikasi kemampuan suatu daerah dalam menghasilkan suatu komoditas, apakah mempunyai potensi untuk menyuplai daerah lain, mendatangkan dari daerah lain, atau dalam keadaan seimbang. Teknik LQ relevan juga digunakan sebagai metode untuk menentukan komoditas unggulan khususnya dari sisi penawaran (produksi atau populasi) pada daerah tersebut (Hendayana, 2003).

Walaupun teknik ini tidak memberikan kesimpulan akhir namun dalam tahap pertama sudah cukup memberikan gambaran akan kemampuan suatu daerah yang bersangkutan dalam sektor yang diamati. Pada dasarnya teknik ini menyajikan perbandingan relative antara kemampuan suatu sektor di daerah yang diselidiki dengan kemampuan sektor yang sama pada daerah yang lebih luas ruang lingkungnya (Warpani, 1980).

Menurut Sadono Sukirno (2002), pertumbuhan ekonomi berarti perkembangan kegiatan dalam perekonomian yang menyebabkan barang dan jasa yang diproduksi dalam masyarakat bertambah dan kemakmuran masyarakat meningkat.

Location Quotient (LQ) dapat digunakan sebagai petunjuk adanya keunggulan komparatif bagi sektor-sektor yang telah lama berkembang, sedangkan bagi sektor yang baru atau sedang tumbuh apalagi yang selama ini belum pernah ada, LQ tidak dapat digunakan karena produk totalnya belum menggambarkan kapasitas riil daerah tersebut. LQ lebih tepat digunakan untuk melihat secara langsung apakah komoditi itu memiliki prospek untuk diekspor atau tidak, dengan catatan terhadap produk tersebut tidak diberikan subsidi atau bantuan khusus oleh daerah yang bersangkutan melebihi daerah-daerah lainnya.

Menurut Adisasmita (2005), analisis *location quotient* merupakan suatu alat yang dapat digunakan dengan mudah, cepat dan tepat. Karena kesederhanaannya, teknik *location quotient* dapat dihitung berulang kali dengan menggunakan berbagai perubahan acuan dan periode waktu. *Location quotient* merupakan rasio antara jumlah tenaga kerja pada sektor tertentu (misalnya industri) atau PDRB terhadap total jumlah tenaga kerja sektor tertentu (industri) atau total nilai PDRB disuatu daerah (kabupaten) dibandingkan dengan rasio tenaga kerja dan sektor yang sama di provinsi dimana kabupaten tersebut berada dalam lingkungannya.

2.5.2 Pengambilan Keputusan

Setiap daerah mempunyai system pengolahan sumber daya alam, produksi, maupun tenaga kerja yang merupakan kegiatan memperkembangkan industri dan kegiatan lainnya di dalam daerah tersebut. Setiap daerah berusaha mencukupi kebutuhannya dan mengembangkan daerahnya secara maksimal. Adanya kekurangan dan kelebihan menyebabkan kegiatan impor-ekspor antar daerah. Barang dan jasa yang diimpor suatu daerah adalah ekspor dari daerah lain, yang menurut teori merupakan kelebihan dari daerah disebut terakhir.

Struktur perumusan LQ memberikan beberapa nilai sebagai berikut :

$LQ > 1$, atau $LQ < 1$, atau $LQ = 1$. Analisa dengan LQ ini merupakan alat sederhana untuk mengetahui apakah suatu daerah (sub daerah) sudah seimbang atau belum dalam kegiatan tertentu yang bisa dilihat dari besarnya angka LQ (Warpani, 1980). Dengan kata lain, angka LQ memberikan indikasi sebagai berikut :

1. $LQ > 1$, menyatakan daerah (sub daerah) bersangkutan mempunyai potensi ekspor dalam kegiatan tertentu.
2. $LQ < 1$, menunjukkan sub daerah bersangkutan mempunyai kecenderungan impor dari sub daerah/daerah lain.
3. $LQ = 1$, memperlihatkan daerah (sub daerah) bersangkutan telah mencukupi dalam kegiatan tertentu (seimbang).

Untuk menentukan komoditas unggulan di suatu wilayah maka nilai LQ dari komoditas tersebut harus lebih besar daripada 1. Nilai LQ yang lebih tinggi menunjukkan keunggulan komparatif yang lebih tinggi pula dibandingkan dengan nilai LQ yang lebih rendah.

2.6 Metode Analisis SWOT

Menurut Kutz (2008), SWOT analisis adalah suatu alat perencanaan strategis yang penting untuk membantu perencanaan untuk membandingkan kekuatan dan kelemahan *internal* organisasi dengan kesempatan dan ancaman dari *external*. Sedangkan menurut Fred David, (1996), analisa SWOT adalah metode perencanaan strategi yang berfungsi untuk mengevaluasi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman suatu perusahaan.

Menurut Ranguti (2008), analisis SWOT adalah indentifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan. Analisis ini berdasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*strengths*) dan peluang (*opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*weaknesses*) dan ancaman (*threats*).

Menurut Entang (2001), analisis SWOT merupakan suatu alat yang berfungsi dalam melakukan general *check up* organisasi untuk mengetahui keadaan kekuatan, kelemahan, peluang, ancaman organisasi, guna menentukan strategi dan tindakan yang tepat dilakukan membangun suatu keunggulan meraih peluang yang memberikan manfaat yang lebih besar pada waktu yang akan datang. Dengan analisis SWOT tersebut akan dapat dicermati perubahan lingkungan dan mengadaptasi atau menyesuaikan dengan perubahan kebutuhan, keinginan publik sebagai salah satu unggulan organisasi meraih sukses yang lebih besar. Melalui

analisis SWOT akan dapat dilakukan penyesuaian visi, misi dan tujuan organisasi sesuai dengan perubahan keinginan, harapan publik atau pelanggan.

2.6.1 Konsep Manajemen Strategi

Istilah strategi berasal dari bahasa Yunani, *strategos* atau *strategus* dengan kata jamaknya strategi. Jadi pengertian strategi diterjemahkan sebagai suatu respon secara terus-menerus maupun adaptif terhadap peluang dan ancaman eksternal serta kekuatan dan kelemahan *internal* yang dapat mempengaruhi organisasi. Sedangkan Porter (1985), mengatakan bahwa strategi adalah alat yang sangat penting untuk mencapai keunggulan bersaing.

Menurut Jadmiko (2003), strategi didiskripsikan sebagai suatu cara dimana organisasi akan mencapai tujuan-tujuannya, sesuai dengan peluang-peluang dan ancaman-ancaman lingkungan *eksternal* yang dihadapi serta sumberdaya dan kemampuan *internal* organisasi. Berdasarkan pada definisi tersebut, terdapat 3 faktor yang mempunyai pengaruh penting pada strategi yaitu lingkungan *eksternal*, sumberdaya dan kemampuan *internal* serta tujuan yang akan dicapai.

Berdasarkan pada definisi strategi dan faktor-faktor yang mempengaruhi strategi, maka manajemen strategi dapat didefinisikan sebagai suatu proses dimana manajemen puncak menentukan arah jangka panjang dan kinerja atau prestasi organisasi melalui formulasi yang cermat, implementasi yang tepat, dan evaluasi yang terus-menerus atas strategi yang telah ditetapkan. Sedangkan *Jauch* dan *Glueck* mendefinisikan sejumlah keputusan dan tindakan yang mengarah pada penyusunan suatu strategi atau sejumlah strategi yang efektif untuk membantu mencapai sasaran perusahaan.

Menurut Jadmiko (2003), unsur-unsur dari proses manajemen strategi yaitu:

1. Analisis lingkungan

Proses manajemen strategi dimulai dari analisis lingkungan atau analisis *SWOT*, yaitu proses monitoring lingkungan organisasi, baik lingkungan *eksternal* maupun lingkungan *internal*.

2. Perumusan misi dan sasaran strategi

Tahap kedua dalam tahap formulasi strategi adalah menetapkan arah organisasi di masa depan. Setelah mengetahui peluang, ancaman, kekuatan dan kelemahan organisasi, maka langkah selanjutnya adalah menentukan arah organisasi.

3. Analisis dan pemilihan strategi

Tahap ketiga dari proses manajemen strategi adalah analisis dan pemilihan strategi. Fokus utama strategi organisasi adalah bagaimana menentukan cara terbaik dalam menghadapi persaingan. Apabila lingkungan telah dianalisis dan arah organisasi telah ditetapkan, manajemen dapat memilih alternatif cara terbaik untuk melaksanakan tindakan dalam usaha mencapai keberhasilan sasaran organisasi. Perumusan manajemen strategi dapat menggunakan *SWOT matrix*. Matriks *SWOT* menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman *eksternal* yang di hadapi oleh perusahaan dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki. Dari matriks ini akan terbentuk empat kemungkinan alternatif strategi.

Tabel. 2.3 Matriks Analisis SWOT (Sumber : Jadmiko, 2003)

Faktor <i>internal</i>	<i>STRATEGIS (S)</i>	<i>WEAKNESSES (W)</i>
Faktor <i>eksternal</i>	Kekuatan-kekuatan <i>internal</i>	Kelemahan-kelemahan <i>internal</i>
<i>OPPORTUNIES (O)</i>	<i>STRATEGI SO</i>	<i>STRATEGI WO</i>
Peluang-peluang <i>eksternal</i>	Ciptakan strategi yang menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang	Ciptkan strategi yang meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang
<i>TREATHS (T)</i>	<i>STRATEGI ST</i>	<i>STRATEGI WT</i>
Ancaman-ancaman <i>eksternal</i>	Ciptkan strategi yang menggunakan kekuatan untuk mengatasi ancaman	Ciptakan strategi yang meminimalkan kelemahan dan menghindari ancaman

2.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu dapat dilihat beberapa point seperti dijelaskan dibawah ini adalah sebagai berikut :

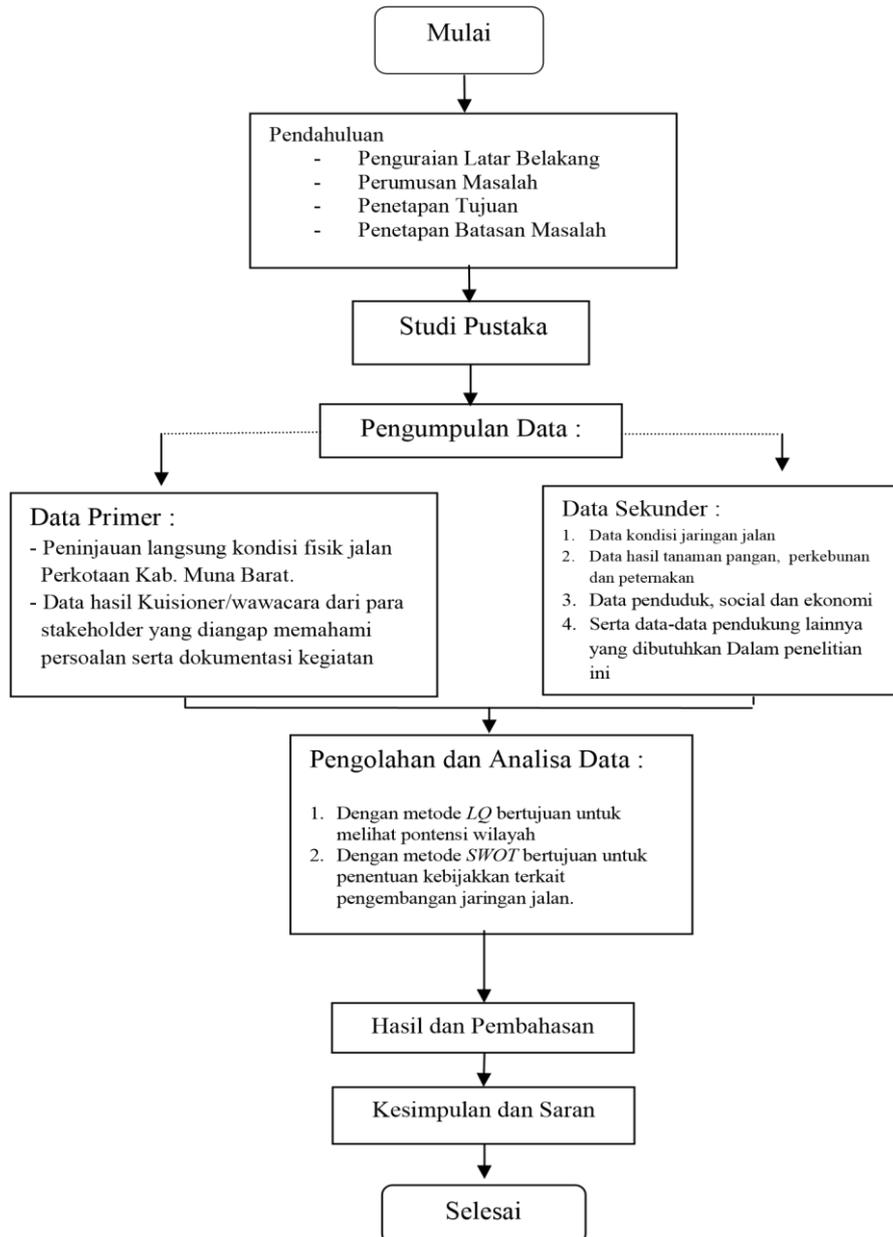
1. A. Rahmat dalam penelitiannya (2010). *Pengembangan Jaringan Jalan Menunjang Pertumbuhan Wilayah di Kawasan Parigi Kab.Parigi Moutong*. Tujuan yang dicapai adalah menentukan strategi pengembangan jaringan jalan dalam menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah di Kawasan Parigi Kab. Parigi Moutong. Sedangkan penelitian yang saya lakukan yaitu Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Tujuan yang ingin di capai yaitu Menjelaskan potensi Kabupaten Padang Lawas terhadap jaringan jalan perkotaan dan menemukan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
2. Bambang S. Razak dalam penelitiannya (2010). *Tingkat Ketersediaan Infrastruktur Dasar Dalam Menunjang Kawasan Kota Terpadu Mandiri Kabupaten Parigi Moutong*. Tujuan penelitian tersebut yaitu menganalisis tingkat ketersediaan infrastruktur dalam menunjang KTM Kab. Parigi Moutong. Analisis yang digunakan adalah analisis LQ dan analisis ketersediaan infrastruktur dasar kawasan dengan melakukan pembobotan masing-masing indikator dengan skala Likert. Sedangkan penelitian yang saya lakukan yaitu Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Tujuan yang ingin di capai yaitu Menjelaskan potensi Kabupaten Padang Lawas Terhadap jaringan jalan perkotaan dan menemukan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
3. M. Ichsan Dg. Sibali dalam penelitiannya (2010). *Analisis prioritas penanganan jalan ditinjau terhadap potensi sumber daya alam unggulan di Kabupaten Gorontalo*. Tujuan yang diingin dicapai pada penelitian tersebut adalah mengetahui kriteria dalam penentuan prioritas penanganan jalan di Kab. Gorontalo serta menetapkan prioritas penanganan jalan di Kab. Gorontalo ditinjau terhadap potensi sumberdaya alam unggulan. Sedangkan penelitian yang saya lakukan yaitu Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten

Padang Lawas. Tujuan yang ingin di capai yaitu Menjelaskan potensi Kabupaten Padang Lawas terhadap jaringan jalan perkotaan dan menemukan strategi pengembangan jaringan jalan untuk menunjang distribusi hasil produksi pada kawasan perkotaan Kabupaten padaang lawas

BAB 3

METODOLOGI PENELITIAN

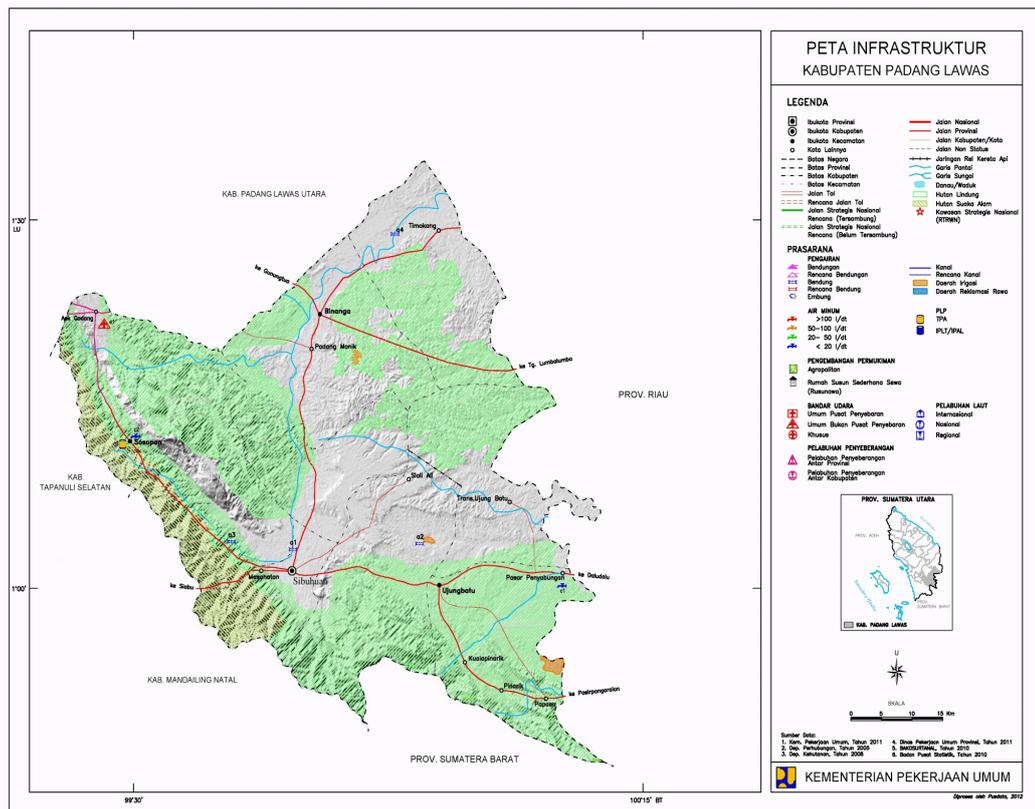
3.1 Bagan Alur Penelitian



Gambar 3.1 Bagan Alur Penelitian

3.2 Waktu dan Lokasi Penelitian

Waktu penelitian ini dilaksanakan pada bulan Januari, penelitian ini dilakukan di wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas, Provinsi Sumatera Utara.



Gambar : 3.2 Peta Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas, 2019

3.3 Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan pengumpulan data primer dan data sekunder. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

3.3.1 Data Primer

Data primer dapat diperoleh dari hasil peninjauan langsung dilapangan dan melalui wawancara sebagai berikut :

1. Peninjauan langsung kondisi fisik jalan Perkotaan Kab. Padang Lawas dan dokumentasi jaringan jalan yang dikembangkan.

2. Data hasil Kuisisioner/wawancara dari para stakeholder yang dianggap memahami persoalan serta dokumentasi kegiatan.

3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder yang diperoleh dengan menggunakan studi kepustakaan yang berkaitan dengan rumusan permasalahan. Data ini dapat diperoleh dari berbagai sumber instansi yang terkait dalam mendukung penelitian seperti:

1. Data kondisi sistem transportasi, meliputi kondisi jaringan jalan, jumlah dan jenis kendaraan dan sebagainya. Data ini dapat diperoleh pada Dinas Pekerjaan Umum.
2. Data hasil Petanian dan perkebunan, data ini diperoleh pada kantor Dinas Pertanian, kantor BPS, kantor Kecamatan dan instansi-instansi yang terkait lainnya.
3. Data penduduk, sosial dan ekonomi, data tersebut dapat diperoleh pada kantor BPS, Bappeda, Kantor Kecamatan dan instansi-instansi terkait lainnya serta data-data lain yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

3.4 Metode Analisis Data

Untuk dapat menemukan permasalahan dalam penelitian ini yang memfokuskan pada potensi kawasan serta jaringan jalan yang melayani pergerakan orang dan barang yang bertujuan guna menunjang kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas, olehnya itu dilakukan langkah-langkah sebagai berikut:

3.4.1 Identifikasi Potensi Wilayah

Merupakan identifikasi yang dilakukan untuk melihat potensi sumber daya alam yang dapat dikembangkan dan merupakan kekayaan alam yang dikandung oleh suatu daerah serta dapat dimanfaatkan untuk kepentingan pembangunan daerah. Metode analisis untuk melihat potensi wilayah adalah pendekatan teori basis ekonomi atau sering disebut SLQ (*Simple Location Quotien*).

Rumus Perhitungan :

$$LQ = \frac{s_i/st}{S_i/St} \quad (3.4.1)$$

Dimana:

LQ = *Location quotient*

s_i = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan

st = Jumlah produksi jenis Komuditas j pada tingkat kecamatan

S_i = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten

St =Jumlah produksi komoditas j pada tingkat kabupaten.

Hasil Indikasi angka-angka LQ tersebut adalah :

1. Jika LQ sektor $i > 1$, artinya sektor i merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
2. Jika LQ sektor $i < 1$, artinya sektor i bukan merupakan sektor basis bagi perekonomian di Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
3. Jika LQ sektor $i = 1$, artinya semua sektor yang ada di Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas bukan sektor *basis*.

Metode analisis ini digunakan untuk memberikan gambaran potensi sumber daya alam wilayah yang dapat dikembangkan dalam kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas (Dasar-Dasar Perencanaan Jaringan Jalan, DepKimpraswil, 2003).

3.4.2 Strategi Kebijakan

Analisis SWOT merupakan alat untuk menentukan strategi kebijakan pengembangan jaringan jalan dengan melalui tahapan sebagai berikut:

1. Tahap pengambilan data yaitu tahap evaluasi data *internal* dan *eksternal* di empat kecamatan kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Tahap ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Pengambilan data *internal* dan *eksternal* dilakukan dengan cara wawancara maupun pengambilan data kuantitatif secara langsung.

2. Tahap analisis yaitu tahap pembuatan matriks *internal eksternal* dan matriks SWOT.

Langkah-langkah pembuatan *matriks internaleksternal* sebagai berikut :

1. Membuat tabel yang memuat faktor *internal* dan *eksternal* yang terdiri dari 4 kolom.
2. Pada kolom 1 dilakukan penyusunan terhadap semua faktor-faktor yang dimiliki pada empat kecamatan di kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas dengan membagi menjadi dua bagian yaitu faktor *internal* dan *eksternal*.
3. Pemberian bobot masing-masing faktor pada kolom 2, mulai dari 1 (sangat penting) sampai dengan 0 (tidak penting).
4. Pada kolom 3 diisi perhitungan rating terhadap faktor-faktor tersebut berdasarkan pengaruhnya terhadap kondisi Perkotaan. Rentang nilai rating 1 berarti sangat kurang berpengaruh sampai 4 berarti sangat berpengaruh.
5. Kolom 4 diisi dengan cara mengalikan bobot pada kolom 2 dengan rating pada kolom 3.
6. Penjumlahan total skor pembobotan untuk masing-masing faktor *internal* (kekuatan-kelemahan) dan *eksternal* (peluang-ancaman). Nilai ini diletakkan pada kuadran yang sesuai untuk kemudian dilakukan pembuatan matriks SWOT yang akan menjelaskan alternatif strategi yang digunakan.

3.4.3 Tahap Pengambilan Keputusan

Dalam tahap pengambilan keputusan, matriks SWOT ini perlu merujuk kembali matriks *internaleksternal* yang menghasilkan posisi Perkotaan sehingga dapat diketahui kombinasi strategi yang paling tepat. Berdasar hasil analisis SWOT, selanjutnya dirumuskan strategi pengembangannya. Strategi pembangunan dirumuskan dengan cara mengaitkan antara faktor *internal* dengan faktor-faktor *eksternal*, dengan demikian meliputi empat jenis strategi pengembangan. Pertama, adalah strategi S–O (*Strength-Opportunity*), artinya strategi yang menggunakan kekuatan yang memanfaatkan peluang. Kedua, adalah strategi S–T (*Strenght-Threat*), artinya strategi yang menggunakan kekuatan

untuk menangkal ancaman/hambatan). Ketiga, adalah strategi W-O (*Weaknes - Oppurtunity*), artinya strategi mengurangi kelemahan untuk meraih peluang. Keempat, adalah strategi W-T (*Weakness-Threat*), artinya strategi yang meminimalkan kelemahan dan menangkal ancaman/hambatan).

Keempat strategi pengembangan diatas, yaitu strategi S-O, S-T, W-O, dan W-T disebut sebagai Strategi SWOT. Analisisnya adalah analisis SWOT. Dalam perencanaan pembangunan prasarana transportasi harus dilakukan dengan menerapkan analisis SWOT dan Strategi SWOT, agar benar-benar mendasarkan kondisi eksisting dari faktor-faktor *internal* (kekuatan dan kelemahan) dan faktor-faktor *eksternal* (peluang dan ancaman/hambatan) serta memperhatikan pula kecenderungan dan perubahan lingkungan masa depan (perencanaan jangka menengah).

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Daerah Penelitian

Secara geografis, Kabupaten Padang Lawas:

1. Di sebelah Utara Sebelah Utara : Berbatasan dengan kecamatan Batang Onang, Kecamatan Portibi, Kecamatan Padang Bolak, Kecamatan Halongonan, Kecamatan Simangambat Kabupaten Padang Lawas Utara
2. Di Sebelah Selatan : Berbatasan dengan Kabupaten Pasaman Provinsi Sumatera Barat dan Kecamatan Siabu Kabupaten Mandailing Natal
3. Di Sebelah Timur : Berbatasan dengan Kabupaten Rokan Hulu Provinsi Riau
4. Di Sebelah Barat : Berbatasan dengan Kecamatan Bukit Malintang Kabupaten Mandailing Natal, Kecamatan Sayur Matinggi, dan Kecamatan Batang Angkola Kabupaten Tapanuli Selatan.

Batas-batas wilayah yang berada pada lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel. 4.1 Batas wilayah yang berada pada lingkaran pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas menurut Kecamatan, (Sumber : Kabupaten Padang Lawas Dalam Angka 2019)

Kecamatan	Batas			
	Utara	Selatan	Timur	Barat
1. Barumon	Kec. Lubuk Barumon	Kec. Barumon Selatan	Kec. Sosa	Kec. Ulu Barumon
2. Lubuk barumon	Kec. Barumon tengah	Kec. Barumon	Kec. Sosa	Kec. Ulu Barumon
3. Sosa	Kec. Lubuk Barumon	Kec. Barumon Selatan	Kec. Huta Raja Tinggi	Kec. Ulu Barumon
4. Ulu Barumon	Kec. Lubuk barumon	Kec. Barumon	Kec. Sosa	Kec. Sosopan
Padang Lawas	Kab. Padang Lawas Utara	Kab. Pasaman Provinsi Sumatera Barat	Kab. Rokan Hulu Provinsi Riau	Kab. Tapanuli Selatan

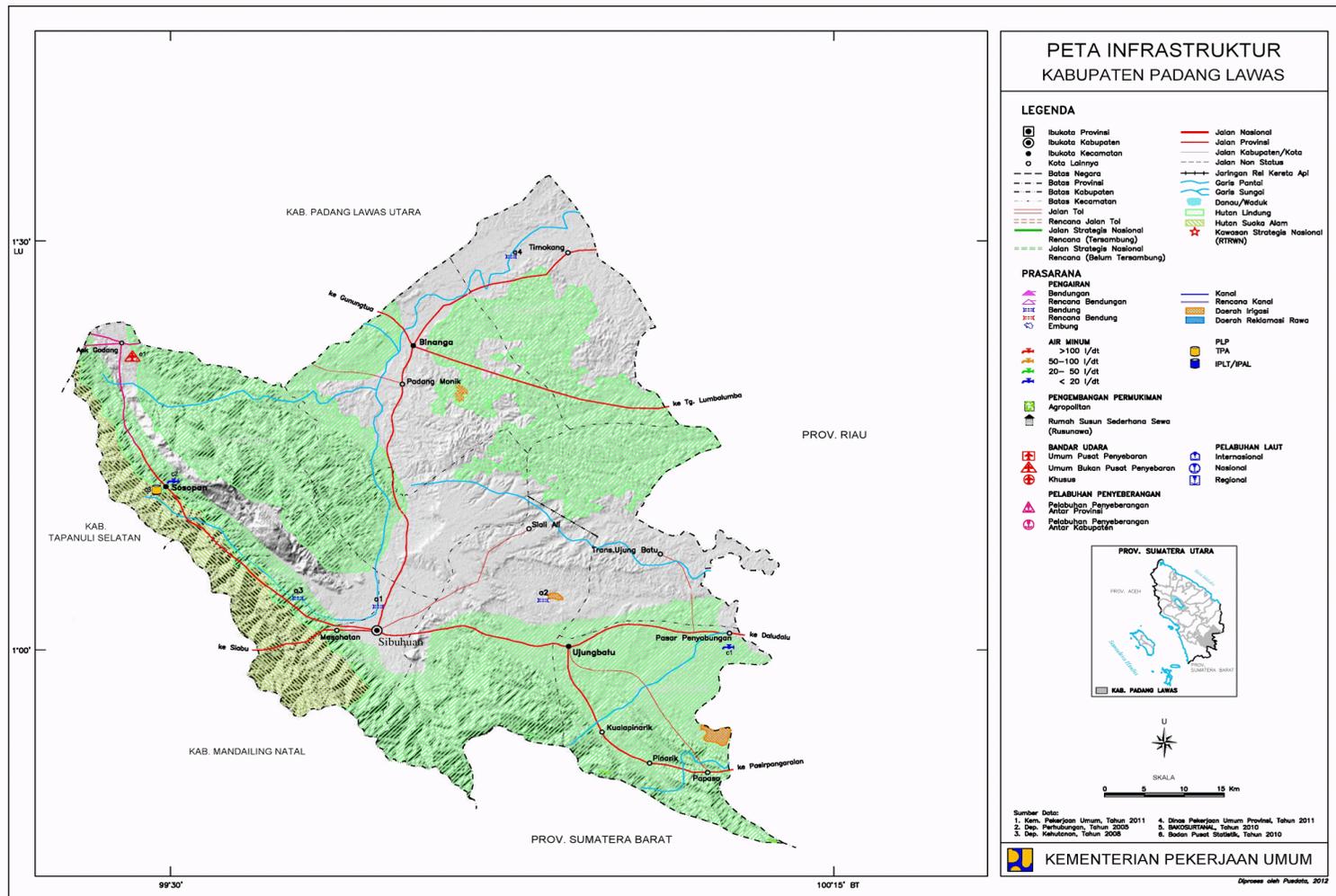
Kabupaten Padang Lawas memiliki luas wilayah daratan ± 906,28 km² atau ± 90.628ha. Kabupaten Padang Lawas terdiri dari 11 Kecamatan yaitu Barumun, barumun selatan, Ulu barumun, lubuk barumun sosopan, sosa, huta raja tinggi, aek nabara barumun, huragi, batang lubu sutam, huristak, sihas barumun.

Adapun luas wilayah masing-masing Kecamatan yang berada pada lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

Tabel.4.2 Luas masing-masing Kecamatan yang terdapat dalam lingkaran pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas (Sumber : Kabupaten Padang Lawas dalam Angka 2015)

No.	Kecamatan	Jumlah Desa/Kelurahan	Luas Wilayah (Km ²)	Presentase (%)
1	Barumun	9	77,9	2,63
2	Lubuk Barumun	10	102,6	3,46
3	Sosa	8	33,09	1,12
4	Ulu Barumun	10	103,33	3,49
Total		37	316,92	10,7

Dari tabel diatas terlihat bahwa Kecamatan yang terluas sampai pada yang terkecil berturut-turut yang berada dalam lingkaran jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas yaitu Kecamatan lubuk barumun dengan luas wilayah 103,33 Km², 10 Desa/Kelurahan, dengan *presentase* 3,49 %, Kecamatan barumun selatan dengan luas wilayah 102,6 Km², 10 Desa/Kelurahan dengan *presentase* 3,46 %, Kecamatan barumun dengan luas wilayah 77,9 Km², 9 Desa/Kelurahan dengan *presentase* 2,63 %, sedangkan Kecamatan yang luas wilayahnya kecil yaitu Kecamatan ulu Barumun dengan luas 33,09 Km², 8 Desa/Kelurahan, dengan *presentase* 1,12 %, jadi total luaswilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas yaitu 316,92 Km², 37 Desa/Kelurahan dengan *presentase* 10,7 %. Adapun wilayah administrasi pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas dapat dilihat pada gambar peta dibawah ini :



Gambar : 4.1 Peta Pengembangan Jaringan Jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas, 2019

4.1.1 Keadaan Alam

Secara garis besar, ketinggian daratan Kabupaten Padang Lawas bervariasi antara 0- >1000 m di atas permukaan laut (dpl). Namun, sebagian besar dari luas daratan Kabupaten Padang Lawas berada pada ketinggian 25-100 m dpl. Sedangkan luas daratan yang mempunyai ketinggian >1000 m dpl hanya sekitar 0,02% dari luas keseluruhan daratan Kabupaten Padang Lawas.

4.1.2 Iklim dan Curah Hujan

Kabupaten Padang Lawas mempunyai iklim tropis seperti sebagian besar daerah di Indonesia, dengan suhu rata-rata sekitar 25–27°C. Demikian juga dengan musim, Kabupaten Padang Lawas mengalami dua musim, yaitu musim hujan dan musim kemarau. Pada umumnya musim hujan terjadi pada bulan Desember sampai dengan Juni dimana angin yang mengandung banyak uap air bertiup dari Benua Asia dan Samudra Pasifik sehingga menyebabkan hujan. Sedangkan musim kemarau terjadi antara Juli sampai November, dimana angin bertiup dari Benua Australia yang sifatnya kering dan sedikit mengandung uap air.

Secara rata-rata, banyaknya hari hujan tiap bulan dalam setahun meningkat dari 8,0 hari hujan pada tahun 2013 menjadi 11,3 hari hujan pada tahun 2014. Selain itu, curah hujan juga mengalami kenaikan dari 111,3 mm pada tahun 2013 menjadi 132,9 mm pada tahun 2014. Curah hujan tertinggi terjadi pada bulan April sebesar 302,3 mm dengan jumlah hari hujan sebesar 16 hari hujan.

4.1.3 Kepadatan Penduduk

Kepadatan Penduduk adalah banyaknya penduduk per km persegi sedangkan Penduduk adalah semua orang yang berdomisili di wilayah teritorial Republik Indonesia selama 6 bulan atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 6 bulan tetapi bertujuan menetap.

Sumber utama data kependudukan adalah Sensus Penduduk yang dilaksanakan setiap sepuluh tahun sekali. Sensus Penduduk telah dilaksanakan sebanyak enam kali sejak Indonesia merdeka yaitu tahun 1961, 1971, 1980, 1990, 2000 dan 2010.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Padang Lawas pada tahun 2014, Kecamatan yang paling padat penduduknya yang masuk pada wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas yaitu :

Kecamatan Barumun dengan kepadatan penduduk 87 jiwa/Km²,

Kecamatan Lubuk Barumun dengan kepadatan penduduk 110 jiwa/Km²,

Kecamatan Sosa dengan kepadatan penduduk 192 jiwa/Km² dan

Kecamatan Ulu Barumun dengan kepadatan penduduk 65 jiwa/Km².

4.1.4 PDRB Kabupaten

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) pada tingkat kabupaten menggambarkan kemampuan suatu wilayah untuk menciptakan output (nilai tambah) pada suatu waktu tertentu. Untuk menyusun PDRB pada penyajian ini digunakan pendekatan sektoral yang menyajikan komposisi data nilai tambah dirinci menurut sumber kegiatan ekonomi (sektoral).

PDRB dari sisi sektoral merupakan penjumlahan seluruh komponen nilai tambah bruto yang mampu diciptakan oleh sektorsektor ekonomi atas berbagai aktivitas produksinya. Penyajian PDRB menurut sektor dirinci menurut total nilai tambah dari seluruh sektor ekonomi yang mencakup sektor pertanian; pertambangan & penggalian; industri pengolahan; listrik, gas & air bersih; konstruksi; perdagangan, restoran & hotel; pengangkutan & komunikasi; lembaga keuangan; dan jasa-jasa.

Dalam struktur perekonomian Kabupaten Padang Lawas, sektor pertanian masih merupakan sektor yang mempunyai peran terbesar terhadap PDRB atas dasar harga berlaku.

4.1.5 Sarana Ekonomi

Jenis sarana perekonomian berupa pasar dan pertokoan yang ada disetiap kecamatan di kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas hanya beraktifitas pada hari-hari tertentu. Sarana pasar lokal hampir terdapat di tiap-tiap pusat kecamatan/desa dengan aktifitas transaksi yang berbeda-beda dimasing-masing kecamatan/desa. Disamping pasar yang beroperasi pada waktu tertentu, pada

setiap ibukota kecamatan juga terdapat warung/kios yang merupakan tempat-tempat pelayanan kebutuhan pokok sehari-hari.

Kegiatan perekonomian yang berlangsung di Kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas dilayani oleh jenis bank umum dan jenis koperasi simpan pinjam serta koperasi unit desa. Hal ini sangat berperan dalam pengembangan jaringan jalan perkotaan Kabupaten Padang Lawas, terutama membantu permodalan, keamanan, dan investasi bagi setiap pelaku kegiatan ekonomi.

4.2 Analisis Potensi Sumber Daya Alam Kabupaten Padang Lawas

Dimasa mendatang agribisnis tampaknya akan menjadi kegiatan ekonomi andalan utama bagi Kabupaten Padang Lawas dan kawasan Perkotaan khususnya. Hal ini dikarenakan agribisnis di masa mendatang mempunyai peranan ganda yakni mampu menyediakan pangan lokal dan juga mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat tani serta memacu pertumbuhan ekonomi daerah.

Pembangunan pertanian yang tangguh tersebut harus dilaksanakan secara berkelanjutan sehingga produktivitas, efisiensi dan kelestarian lingkungan menjadi variabel yang secara bersamaan harus menjadi tujuan, melalui pendekatan pemberdayaan petani dan sumberdaya lokal pedesaan. Agar sektor pertanian dapat menjadi pilar perekonomian daerah, pengembangan pertanian yang dikelola secara agribisnis berwawasan lingkungan dan sudah harus menjadi agenda pembangunan wilayah dan memacu pertumbuhan perekonomian daerah dengan tanpa mengurangi daya dukung lingkungan.

Dalam kerangka pengembangan ekonomi kawasan, hendaknya mengacu dari pengalaman kegagalan pembangunan yang selalu berorientasi ke kota, dengan harapan terjadi pengaruh langsung manfaat ke desa-desa. Namun keadaan yang terjadi sejatinya adalah pengurasan sumberdaya oleh kota terhadap desa. Oleh karenanya, diperlukan reorientasi pembangunan ekonomi kawasan di wilayah Kabupaten Padang Lawas Khususnya Kawasan Perkotaan dengan menempatkan desa-desa sebagai pusat pertumbuhan ekonomi kawasan.

4.2.1 Tanaman Pertanian (Pangan)

Ketersediaan pangan merupakan hal penting karena menyangkut kehidupan manusia yang paling asasi. Untuk mempertahankan eksistensinya manusia berusaha untuk mencukupi kebutuhan pangan baik secara langsung maupun tidak langsung. Apabila kebutuhan primer tersebut tidak dapat dipenuhi, maka kerawanan pangan akan berdampak luas ke dalam kehidupan masyarakat yang lebih kompleks. Bagi daerah yang struktur perekonomiannya didominasi oleh sektor pertanian khususnya sub sektor tanaman pangan seperti di Kabupaten Padang Lawas, dimana menjadi tempat bagi sebagian besar masyarakatnya mencari sumber penghasilan, maka keberadaan dan keberlangsungan sub sektor ini menjadi sangat strategis. Untuk itu Pemerintah Daerah Kabupaten Padang Lawas lebih memfokuskan sektor pertanian khususnya tanaman pangan menjadi salah satu program utama dalam mengkatalisasi pertumbuhan ekonomi daerah.

Data pokok tanaman pangan yang dikumpulkan adalah luas panen dan produktivitas (hasil per hektar). Produksi tanaman pangan merupakan hasil perkalian antara luas panen dengan produktivitas. Jenis data tanaman pangan yang dikumpulkan mencakup padi sawah, padi ladang, dan palawija (jagung, kedelai, kacang tanah, kacang hijau, ubi kayu, dan ubi jalar).

Untuk mengetahui keunggulan tiap wilayah Kecamatan dalam kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas menurut jenis tanaman pangan dan palawija tersebut, maka digunakan rumus LQ.

Dari hasil perhitungan tersebut diperoleh gambaran wilayah kecamatan yang merupakan daerah basis perekonomiannya sebagaimana pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.3 Luas Panen Tanaman Pangan Menurut Kecamatan dan Kabupaten Padang Lawas

No.	Jenis Tanaman	Kecamatan				Kabupaten Padang Lawas
		barumun	Lubuk barumun	sosa	Ulu barumun	
		Luas Panen (Ha)				
1	Padi	483	312	4	28	1312

Tabel 4.3 Lanjutan

2	Jagung	440	670	652	527	5141
3	Kedelai	5	62	15	0	241
4	Kacang Tanah	10	60	385	36	1551
5	Ubi Kayu	10	47	24	134	343
6	Ubi Jalar	0	33	4	16	103
7	Kacang Hijau	0	0	0	0	29
8	Talas	0	5	3	22	40
Jumlah		948	1189	1087	763	8760

(Sumber : Dinas Pertanian Kabupaten padang lawas, 2019)

Rumus yang digunakan untuk menghitung Nilai LQ Tanaman Pangan

$$LQ = \frac{si/st}{Si/St}$$

Dimana:

LQ = Location Quotient

si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan

st = Jumlah produksi jenis Komuditas j pada tingkat kecamatan

Si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten

St = Jumlah produksi komoditas j pada tingkat kabupaten Perhitungan

Nilai LQ untuk jenis tanaman padi pada Kecamatan barumun

$$\begin{aligned}
 LQ &= \frac{483 / 948}{1312 / 8760} \\
 &= \frac{0,509}{0,150} \\
 &= 3,402
 \end{aligned}$$

Tabel. 4.4 Hasil Perhitungan LQ Luas Panen Tanaman Pangan

No.	Jenis Tanaman	Kecamatan			
		Barumun	Lubuk Barumun	Sosa	UluBarumun
		Luas Panen (Ha)	Luas Panen (Ha)	Luas Panen (Ha)	Luas Panen (Ha)
1	Padi	3.40	1.75	0.02	0.25
2	Jagung	0.79	0.96	1.02	1.18
3	Kedelai	0.19	1.90	0.50	0.00
4	Kacang Tanah	0.06	0.29	2.00	0.27
5	Ubi Kayu	0.27	1.01	0.56	4.49
6	Ubi Jalar	0.00	2.36	0.31	1.78
7	Kacang Hijau	0.00	0.00	0.00	0.00
8	Talas	0.00	0.92	0.60	6.31

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Dari tabel 4.4 Nilai LQ Tanaman Pangan di atas terlihat bahwa untuk jenis tanaman yang merupakan basis perekonomian kecamatan adalah yang memiliki nilai > 1 . Hal ini menunjukkan bahwa hanya beberapa jenis tanaman yang dapat dijadikan sebagai basis perekonomian kecamatan dalam kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Basis perekonomian kecamatan tersebut relatif berbeda-beda. Untuk Nilai LQ dari masing-masing jenis tanaman dapat diasumsikan sebagai:

1. Kecamatan barumun sebagai sentra produksi tanaman padi dengan nilai LQ = 3,40.
2. Kecamatan lubuk barumun sebagai sentral produksi tanaman padi dengan nilai LQ = 1,75, tanaman kedelai dengan nilai LQ = 1,90, tanaman ubi kayu dengan nilai LQ = 1,01, dan tanaman ubi jalar dengan nilai LQ = 2,36.
3. Kecamatan Sosa sebagai sentral produksi tanaman jagung dengan nilai LQ = 1,02, dan tanaman Kacang tanah dengan nilai LQ = 2,00.

4. Kecamatan Ulu barumun sebagai sentral produksi tanaman jagung dengan nilai $LQ = 1,18$, tanaman ubi kayu dengan nilai $LQ = 4,49$, tanaman ubi jalar dengan nilai $LQ = 1,78$ dan tanaman talas dengan nilai $LQ = 6,31$.

4.2.2 Tanaman Perkebunan

Tanaman perkebunan dibedakan atas dua kelompok, yaitu tanaman perkebunan tahunan dan tanaman perkebunan semusim. Tanaman perkebunan tahunan adalah tanaman yang pada umumnya berumur lebih dari satu tahun dan pemungutan hasilnya dilakukan lebih dari satu kali dan tidak dibongkar sekali panen. Contoh: Cengkeh, Karet, Kopi, Kelapa, Kelapa Sawit, Teh, Kemiri, Kapok, Kayu Manis, Lada, Pala, dll. Tanaman perkebunan semusim adalah tanaman perkebunan yang pada umumnya berumur kurang dari satu tahun dan pemanenannya dilakukan sekali panen langsung dibongkar. Contoh: tebu, tembakau, kapas, nilam, akar wangi, sereh wangi, serat abaca/manila, kenaf, rosela dll.

Produksi tanaman perkebunan di kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas sebagaimana telah dibahas sebelumnya maka terlihat bahwa penyebaran pengelolaan tanaman perkebunan tersebut masih terbatas pada wilayah tertentu dan umumnya dikelola secara tradisional.

Keunggulan tiap wilayah kecamatan dalam Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas menurut jenis tanaman perkebunan tersebut, maka digunakan rumus LQ . Dari hasil perhitungan tersebut diperoleh gambaran wilayah kecamatan yang merupakan daerah basis perekonomiannya sebagaimana pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.5 Luas Produksi Tanaman Perkebunan Menurut Kecamatan Dan Kabupaten Padang Lawas

No	Jenis Tanaman	Kecamatan								Produksi Tanaman Perkebunan Kabupaten padang lawas	
		Barumun		Lubuk barumun		Sosa		Ulu barumun		Luas (Ha)	Produksi (Ton)
		Luas (Ha)	Produksi (Ton)	Luas (Ha)	Produksi (Ton)	Luas (Ha)	Produksi (Ton)	Luas (Ha)	Produksi (Ton)		
1	Kelapa	195.71	152	166.01	150	252	220.2	68	120	1618.69	1603.2
2	Kopi	23.16	4.32	0	0	21	5.3	4	0	194.16	14.12
3	Kapuk	20	10	0	0	0	0	5.5	0	66	10
4	Lada	34	2.31	1	0	0	0	2	0	73.25	15.81
5	Jambu Mete	461.84	64	964.9	55.63	976.8	73	1053.1	120	9059.89	730.67
6	Kemiri	4	4.8	0	0	0	0	1	0	30.5	4.8
7	Coklat	863	1775	855.7	875	66	45	359.36	76	7736.51	8130.9
8	Pinang	0	0	0	0	0	0	17	0.3	17	0.3
9	Asam Jawa	2.5	0.63	0	0	0	0	0	0	2.5	0.63
Jumlah		1604.21	2013.06	1987.61	1080.63	1315.8	343.5	1509.96	316.3	18798.5	10510.43

Rumus yang digunakan untuk menghitung Nilai LQ Tanaman Perkebunan

$$LQ = \frac{si/st}{Si/St}$$

Dimana:

LQ = Location Quotient

si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan

st = Jumlah produksi jenis Komoditas j pada tingkat kecamatan

Si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten

St = Jumlah produksi komoditas j pada tingkat kabupaten Perhitungan

Nilai LQ untuk jenis tanaman Kelapa pada Kecamatan barumun

$$152 / 2013,06$$

$$LQ = \frac{\quad}{\quad}$$

$$1603,2 / 10510,43$$

$$0,076$$

$$= \frac{\quad}{\quad}$$

$$0,153$$

$$= 0,50$$

Tabel 4.6 Hasil Perhitungan LQ Tanaman Perkebunan

No.	Jenis Tanaman	Kecamatan			
		Barumun	Lubuk barumun	Sosa	Ulu barumun
		Prod. (Ton)	Prod. (Ton)	Prod. (Ton)	Prod. (Ton)
1	Kelapa Sawit	0,50	0,91	4,20	2,49
2	Kopi	1,60	0,00	11,49	0,00
3	Kapuk	5,22	0,00	0,00	0,00
4	Lada	0,76	0,00	0,00	0,00
5	Pisang	0,46	0,74	3,06	5,46
6	Kemiri	5,22	0,00	0,00	0,00
7	Coklat	1,14	1,05	0,17	0,31
8	Pinang	0,00	0,00	0,00	33,23
9	Kelapa	5,22	0,00	0,00	0,00

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Sebagaimana halnya dengan ketentuan dari perhitungan LQ tersebut nilai > 1 mengindikasikan bahwa jenis tanaman tersebut merupakan basis perekonomian dalam kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Maka dari tabel diatas menunjukkan simpul-simpul produksi untuk setiap kecamatan berbeda untuk tanaman perkebunan rakyat dapat dilihat dari nilai $LQ > 1$ dimana sektor tanaman unggulan untuk masing-masing kecamatan adalah:

1. Kecamatan barumun sebagai sentral produksi tanaman kopi dengan nilai $LQ = 1,60$, tanaman kapuk dengan nilai $LQ = 5,22$, tanaman kemiri dengan nilai $LQ = 5,22$, tanaman coklat dengan nilai $LQ = 1,14$, dan tanaman kelapa dengan nilai $LQ = 5,22$.
2. Kecamatan Lubukbarumun sebagai sentral tanaman coklat dengan nilai $LQ = 1,05$.
3. Kecamatan Sosa sebagai sentral tanaman kelapa dengan nilai $LQ = 4,20$, tanaman kopi dengan nilai $LQ = 11,49$, dan tanaman jambu mete dengan nilai $LQ = 3,06$.
4. Kecamatan Ulu barumun sebagai sentral produksi kelapa dengan nilai $LQ = 2,49$, tanaman pisang dengan nilai $LQ = 5,46$, dan tanaman pinang dengan nilai $LQ = 33,23$.

4.2.3 Populasi Peternakan

Jenis ternak dikelompokkan menjadi: ternak besar, ternak kecil dan unggas. Kelompok ternak besar terdiri dari sapi, kerbau dan ikan gabus; Kelompok ternak kecil terdiri dari kambing, domba dan ikan lele; dan kelompok unggas terdiri dari ayam kampung, ayam ras dan itik/itik manila.

Kegiatan peternakan di Kabupaten Padang Lawas secara umum masih dilakukan secara tradisional oleh penduduk. Pengusahaan tersebut dilakukan sebagai kegiatan sampingan di luar mata pencaharian penduduk sebagai petani. Jenis ternak yang dominan ditanakkan adalah ternak sapi, kambing, serta unggas. Untuk mengetahui potensi kegiatan peternakan sebagai basis perekonomian setiap kecamatan di Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas, Maka digunakan analisis LQ yang hasilnya pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.7 Populasi Jenis Ternak/Ungas Menurut Kecamatan, dan Kabupaten, 2019

No.	Jenis Ternak/Ungas	Kecamatan				Kabupaten Padang Lawas
		Barumun	Lubuk Barumun	Sosa	Ulu Barumun	
						Jumlah
1	Sapi	3254	2678	2049	4538	24948
2	Kerbau	0	0	0	43	114
3		2	6	12	10	160
4	Kambing	302	326	403	939	4565
5		132	0	0	0	610
6	Ayam Buras	65208	82571	49732	13287	542049
7	Ayam Ras Petelur	825	992	789	1700	6606
8	Ayam Potong	1873	4450	4120	10112	30630
9	Itik	569	398	362	324	4161
Jumlah		72165	91421	57467	30953	613843

(Sumber : Kabupaten Padang Lawas Dalam Angka 2019)

Rumus yang digunakan untuk menghitung Nilai LQ Populasi Jenis Ternak/Ungas

$$LQ = \frac{si/st}{Si/St}$$

Dimana:

LQ = Location Quotient

Si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kecamatan

St = Jumlah produksi jenis Komuditas j pada tingkat kecamatan

Si = Produksi jenis komoditas i pada tingkat kabupaten

St = Jumlah produksi komoditas j pada tingkat kabupaten

Perhitungan

Nilai LQ untuk jenis Ternak Sapi pada Kecamatan barumun

$$LQ = \frac{3.254 / 72.165}{24.948 / 613.843}$$

$$= \frac{0,045}{0,041}$$

= 1,109

Tabel 4.8. Hasil Perhitungan LQ Populasi Ternak/Unggas

No.	Jenis Ternak/Unggas	Kecamatan			
		Barumun	Lubuk Barumun	Sosa	Ulu barumun
1	Sapi	1.11	0.72	0.88	3.61
2	Kerbau	0.00	0.00	0.00	7.48
3	IkanGabus	0.11	0.25	0.80	1.24
4	Kambing	0.56	0.48	0.94	4.08
5	Ikan lele	1.18	0.50	0.38	0.13
6	AyamBuras	1.02	1.02	0.98	0.49
7	AyamRas Petelur	1.06	1.01	1.28	5.10
8	Ayam Potong	0.52	0.98	1.44	6.55
9	Itik	1.16	0.64	0.93	1.54

(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

Berdasarkan tabel di atas terlihat bahwa jenis ternak yang mempunyai nilai LQ > 1 merupakan sektor basis yang berpotensi untuk dikembangkan. Sedangkan nilai LQ masing-masing Kecamatan dapat di uraikan seperti dibawah ini :

1. Kecamatan barumun sebagai sentral produksi ternak sapi dengan nilai LQ = 1,11, ternak jenis ikanleledengan nilai LQ = 1,18, ternak jenis ayam buras dengan nilai LQ = 1,02, ternak jenis ayam ras petelur dengan nilai LQ = 1,06, dan ternak jenis itik dengan nilai LQ = 1,16.
2. Kecamatan Lubuk barumun sebagai sentral produksi ayam buras dengan nilai LQ = 1,02 dan ternak jenis ayam ras petelur dengan nilai LQ = 1,01.
3. Kecamatan Sosa sebagai sentral produksi jenis ternak ayam ras petelur dengan nilai LQ = 1,28 dan jenis ternak ayam potong dengan nilai LQ = 1,14.
4. Kecamatan Ulu barumunsebagai sentral produksi jenis ternak sapi dengan nilai LQ = 3,61, jenis ternak kerbau dengan nilai LQ = 7,48, jenis ternak ikan Gabus dengan nilai LQ = 1,24, jenis ternak kambing dengan nilai LQ = 4,08,

jenis ternak ayam ras petelur dengan nilai LQ = 5,10, jenis ternak ayam potong dengan nilai LQ = 6,55, dan jenis ternak itik dengan nilai LQ = 1,54.

4.2.4 Sektor Unggulan Wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas

Untuk menemukan wilayah yang memiliki potensi pengembangan sentra produksi pangan (agropolitan) akan dilakukan pemilihan sub sektor yang berperan dalam pembangunan pertanian yang menonjol di tiap wilayah kecamatan. Berdasarkan hasil perhitungan nilai LQ sebagaimana halnya di atas, subsektor yang memiliki nilai LQ > 1 merupakan subsektor yang berpotensi untuk dikembangkan sebagai subsektor basis wilayah kecamatan yang sekaligus sebagai dasar pengembangan di Kabupaten Padang Lawas. Sedangkan jenis subsektor yang mendapatkan nilai LQ = 1 menurut potensi wilayah sebagaimana hasil perhitungan yang telah dilakukan dan nantinya dijadikan sebagai dasar dalam penentuan basis wilayah. Matriks sektor unggulan dengan nilai LQ > 1 dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.9. Matriks Potensi Wilayah Perkotaan Menurut Jenis Tanaman Pangan, Perkebunan dan Jenis Ternak

No.	Uraian	Kecamatan				Jml.
		Barumun	Lubuk Barumun	Sosa	Ulu barumun	
A	Tanaman Pangan					
1	Padi	X	X	X	X	4
2	Jagung	X		X	X	3
3	Kedelai		X			1
4	Kacang Tanah			X		1
5	Ubi Kayu	X	X	X	X	4
6	Ubi Jalar		X	X	X	3
7	Kacang Hijau	X			X	2
8	Talas				X	1

Tabel 4.9 Lanjutan

B	Tanaman Perkebunan					
1	Kelapa		X	X	X	3
2	Kopi	X		X		2
3	Kapuk				X	1
4	Lada					0
5	Pisang					0
6	Kemiri			X		1
7	Coklat	X	X	X		3
8	Pinang				X	1
9	Asam Jawa		X			1
C						
Peternakan						
1	Sapi	X		X	X	2
2	Kerbau	X		X	X	1
3	Ikan gabus		X		X	1
4	Kambing				X	1
5	Ikan lele	X		X		1
6	Ayam Buras	X	X			2
7	Ayam Ras Petelur	X	X	X	X	4
8	Ayam Potong			X	X	2
9	Itik	X		X	X	2
Jumlah		12	10	15	16	53.00

Dari tabel di atas terlihat bahwa potensi ekonomi wilayah pada Kecamatan lubukbarumun adalah terbanyak dibandingkan dengan kecamatan lainnya, yakni meliputi 14 jenis subsektor potensi kawasan, kemudian disusul Kecamatan barumun sebanyak 12 jenis subsektor potensi kawasan.

Selanjutnya Kecamatan Lubuk barumun sebanyak 10 jenis subsektor potensi kawasan dan Kecamatan ulubarumun 15 jenis subsektor potensi kawasan. Dari hasil analisis dapat dilihat bahwa simpul produksi untuk semua jenis tanaman terbesar dihasilkan oleh Kecamatan lubukbarumun dan Ulu barumun.

Kesemua hasil produksi tersebut dipasarkan dikota sibuhuan Kabupaten Padang Lawas dan pasar-pasar yang ada di kecamatan masing-masing sebagai pasar lokal dengan melalui transportasi darat namun hal ini belum ditunjang dengan sarana dan prasarana transportasi yang belum memadai dimana sarana yang digunakan oleh masyarakat di daerah ini meliputi kendaraan roda empat dan roda dua. Untuk kendaraan roda empat yang beroperasi sebagai angkutan umum jumlahnya relatif kecil yang belum dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dalam mengangkut orang maupun barang, sementara kendaraan roda dua jumlahnya lebih besar karena dijadikan kendaraan alternatif, hal ini diakibatkan pula dengan kondisi prasarana jalan yang sebahagian besar mengalami rusak. Keterbatasan sarana dan prasarana ini berpengaruh pada distribusi hasil-hasil produksi yang akan diangkut sampai ke pasar yang ada di kota Sibuhuan dan kota lain disekitarnya.

4.3 Analisis Potensi Terhadap Jaringan Transportasi Darat

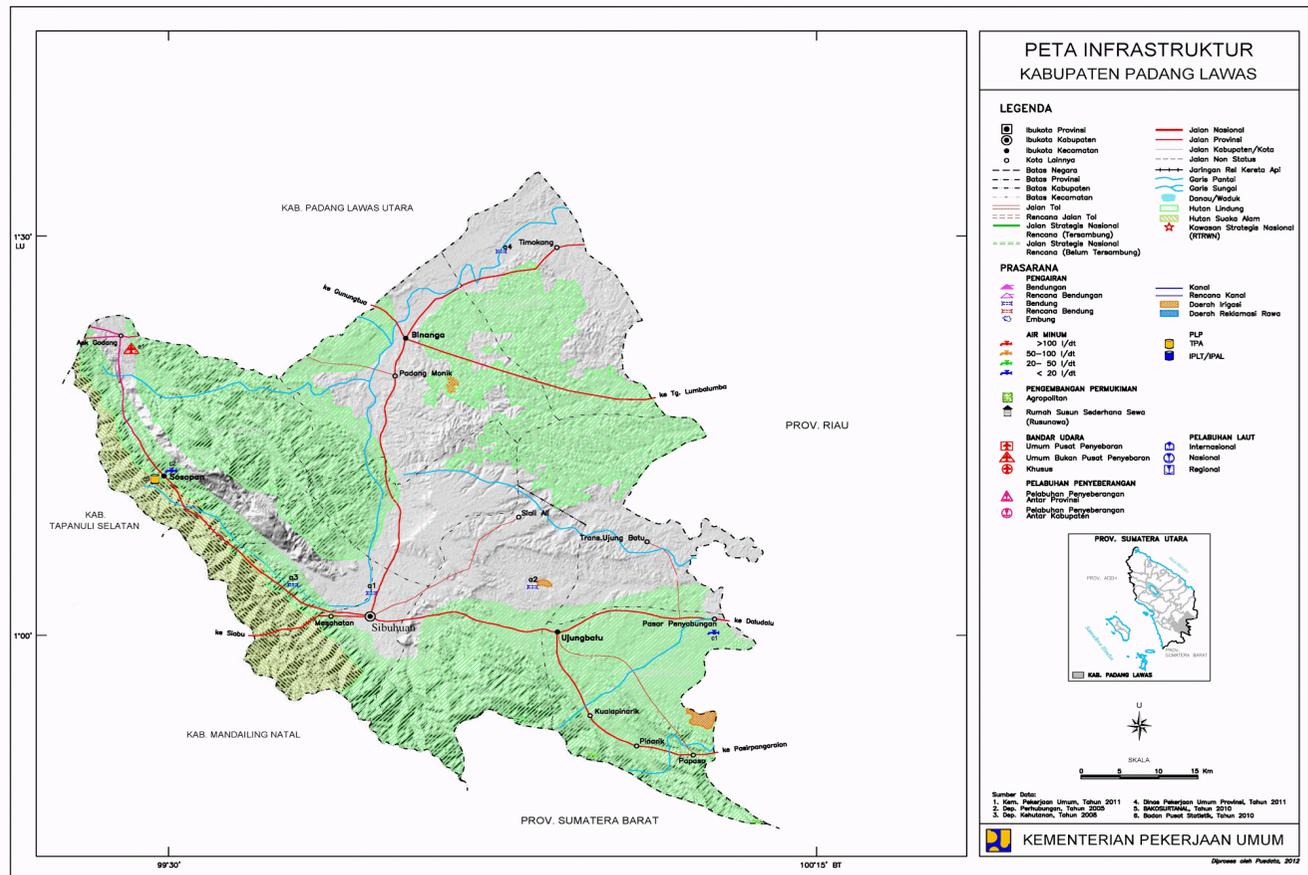
4.3.1 Rencana Jaringan Jalan

Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Padang Lawas tahun 2011-2031 tentang rencana pengembangan jaringan jalan yang ada di Kabupaten Padang Lawas yang masuk dalam wilayah perkotaan sebagai objek penelitian. Jaringan jalan kolektor primer tiga yang menghubungkan secara berdaya guna antar ibu kota Kabupaten sepanjang 35,50 km yaitu ruas jalan sibuhuan–barumun selatan. Jaringan jalan kolektor primer empat yang menghubungkan antara ibu kota Kabupaten dan ibu kota kecamatan yaitu ruas jalan Desa bulusonik dengan panjang 6,39 km, sibuhuanjuludengan panjang 2,40 km selanjutnya dapat dilihat pada lampiran 12.

Jaringan jalan lokal primer yang menghubungkan pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan yaitu ruas jalan batang bulu dengan panjang

8,30 km, paringgondengan panjang 8,50 selanjutnya dapat dilihat pada lampiran 13. Jaringan jalan lingkungan primer yang menghubungkan antar pusat kegiatan didalam kawasan pedesaan dan jalan didalam kawasan pedesaan yaitu ruas jalanbatangbuludengan panjang 10,60 km, aksiabu– barumunselatandengan panjang 1,50 km selanjutnya dapat dilihat pada lampiran 14. Panjang jalan menurut statusnya Kabupaten Padang Lawaspada tahun 2015 adalah 333,13 Km. Berdasarkan jenis permukaannya, jalan dapat dibedakan menjadi jalan diaspal dan jalan tidak diaspal. Sedangkan berdasarkan kondisinya jalan dapat dibedakan menjadi kondisi baik, rusak ringan, dan rusak berat.

Pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawassebagai gambaran bahwa Kabupaten Padang Lawas terkenal dengan potensi pertanian dan perkebunan yang banyak, maka pemerintah berinisatif untuk mengembangkan jaringan jalan lingkarpertanian yang tadinya jalan lingkarpertanian hanya terdapat satu jalur dua lajur, sekarang dikembangkan menjadi dua jalur empat lajur. Adapun peta jaringan jalan yang dikembangkan dapat dilihat pada gambar peta dibawah iniserta nama ruas masing-masing jalan yang dikembangkan.



Gambar : 4.2 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Padang Lawas dan Nama Ruas Masing-Masing Jalan, 2019

Pada tabel. 4.9 memberikan gambaran bahwa jaringan jalan lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas memiliki panjang total 35,09 km, dengan kondisi jalan beraspal dan kerikil. Kondisi pengembangan jaringan jalan lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang terdapat di Empat Kecamatan yaitu Kecamatan barumun, Kecamatan barumun selatan, Kecamatan ulu barumun dan Kecamatan lubuk barumun sebagai objek penelitian. Adapun gambar kondisi jalannya sepertipada gambar dibawah ini



Gambar 4.3 : Ruas Jalan Padang luar-Kampung Saroa, Kec.Barumun



Gambar 4.3: Ruas Jalan Latong-Sigala Gala, Kec.Lubuk Barumun



Gambar 4.3: Ruas Jalan Ujung batu-pinarik, Kec.Sosa

Tabel. 4.10 Panjang dan Jenis Perkerasan Jaringan Jalan yang berada pada Empat Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas (Sumber : Dinas PU, 2019 dan Hasil Survey Lapangan, 2019 Kab. Padang Lawas)

No.	Kecamatan	Total Panjang (Km)	Jenis Perkerasan		
			Aspal (Km)	kerikil (Km)	Tanah (Km)
1.	Barumun	24,34	15,24	10	-
2	Lubuk Barumun	58,99	20,36	8,63	-
3.	Sosa	19,29	12	0,29	-
4.	Ulu Barumun	43,22	23,2	0,02	-

Pada Tabel. 4.10 wilayah perkotaan yang terdapat pada empat Kecamatan memberikan gambaran bahwa jaringan jalan masih sangat terbatas bila dibandingkan dengan luas wilayah yang berada pada lingkaran perkotaan Kabupaten Padang Lawas dan tentunya memerlukan investasi yang cukup besar dalam pembangunannya. Disamping itu juga terlihat bahwa kondisi jalan yang belum diaspal masih cukup besar, hal tersebut akan berdampak kepada rendahnya aksesibilitas dan mobilitas baik pergerakan orang maupun barang. Juga masih terdapat beberapa pengaruh-pengaruh yang ditimbulkannya, seperti ketidakstabilan harga, tidak terdistribusinya produktifitas hasil produksi dan sebagainya. Adapun kondisi jalannya dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4.3: Jalan Padang Luar-Kampung Saroa, Kec.Barumun



Gambar 4.3: Jalan Latong-Sigala Gala, Kec. Lubuk Barumun



Gambar 4.3: Jalan Tanjung-Siraisan, Kec.Ulu Barumun



Gambar 4.3: Jalan Huta raja tinggi-manatti, Kec.Sosa



Gambar 4.3: Jalan huta raja tinggi-manatti, Kec.Sosa

Tabel. 4.11 Panjang dan Kondisi Jalan yang berada pada Empat Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas

No	Kecamatan	Total Panjang (Km)	Kondisi Jalan			
			Baik (Km)	Sedang (Km)	Rusak Ringan (Km)	Rusak Berat (Km)
1	Barumun	25,34	10,28	8,56	3	2,5
2	Lubuk Barumun	58,99	13,15	43,84	2	-
3	Sosa	19,29	15	1,29	3	-
4	Ulu barumun	43,22	20,15	11,14	4,5	7,13

Sumber : Dinas PU, 2019 dan Hasil Survey Lapangan, 2019 Kab. Padang Lawas

Pada Tabel. 4.8 panjang dan kondisi jalan yang berada pada empat Kecamatan yang masuk dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas memberikan gambaran adalah sebagai berikut :

1. Kecamatan barumun Memiliki panjang total jalan 24,34 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 10,28 Km, sedang sepanjang 8,56 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 2,5 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan barumun memiliki 11 jenis Sub Sektor potensi kawasan, artinya bahwa Kecamatan barumun merupakan jalur utama distribusi pemasaran hasil produksi yang menghubungkan antara Ibu Kota Kabupaten dengan wilayah

simpul-simpul produksi yang ada dikawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas. Dengan melihat kondisi jalan yang ada dimana tingkat kerusakan jalan tersebut tidak efisien untuk pergerakan orang dan barang sehingga dibutuhkan penanganan berupa peningkatan dan pemeliharaan ruas jalan sehinggadistribusi pemasaran hasil pertanian dapat terlayani dengan baik.

2. Kecamatan Lubuk Barumun Memiliki panjang total jalan 58,99 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 13,15 Km, sedang sepanjang 43,84 Km, Rusak ringan 2 Km dan rusak berat 0 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan barumun selatan hanya memiliki 7 jenis Sub Sektor potensi kawasan, artinya bahwa dengan melihat tingkat kerusakan jalan tidak terlalu besar maka diharapkan pada pemerintah setempat agar memperhatikan wilayahwilayah yang memiliki potensi dalam hal pemeliharaan ruas jalan yang sudah ada.
3. Kecamatan sosa Memiliki panjang total jalan 19,29 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 15 Km, sedang sepanjang 1,29 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 0 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan ulu barumun hanya memiliki 7 jenis Sub Sektor potensi kawasan sama dengan Kecamatan ulu barumun, tingkat kerusakan jalan pada Kecamatan ulu barumunmasi kecil sehingga untuk melayani pergerakan barang dan orang masi bisa dijangkau dengan baik.
4. Kecamatan ulu barugun Memiliki panjang total jalan 43,22 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 20,15 Km, sedang sepanjang 11,44 Km, Rusak ringan 4,5 Km dan rusak berat 7,13 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan lubuk barumun memiliki 14 jenis Sub Sektor potensi kawasan terbanyak diantara tiga kecamatan lain. Sedangkan kondisi jalan yang dilalui untuk mendistribusikan potensi wilayah ketempat-penjualan masih sangat terbatas melihat panjang jalan 43,22 Km sedangkan kondisi baik hanya mencapai 20,15 Km, artinya bahwa jalan yang berada di Kecamatan lubuk barumunmasi banyak memerlukanpenaganan dalam hal

perbaikan jalan yang rusak berat dan rusak ringan dan sedang harus benar-benar diperhatikan mengingat kecamatan lubuk barumun memiliki banyak sub sektor potensi kawasan.

4.3.2 Jaringan Pelayanan

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

Sesuai dengan hasil survey lapangan diperoleh bahwa jaringan jalan pada kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas umumnya dalam kondisi rusak, jalan yang menghubungkan tiap kawasan dalam kondisi berlubang demikian pula jalan-jalan desa dan jalan usaha tani yang sebahagian besar merupakan jalan tanah dan kerikil serta masih terdapat pula beberapa daerah yang belum terdapat jalan-jalan usaha tani.



Gambar 4.3.2 : Jalan Sakkilon-Siali-Ali, Kec.Lubuk Barumun



Gambar 4.3.2 : Jalan Huta Lombang-Siali Ali, Kec.Lubuk Barumun



Gambar 4.3.2: Jalan paringgonan-Aek Milas, Kec.Ulu Barumun

Melihat tingkat kerusakan jalan yang demikian besar maka diperlukan perhatian pemerintah dalam penanganan jaringan jalan di Kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas Khususnya yang diharapkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut :

1. Meningkatkan kelancaran distribusi produk pertanian dari wilayah Perkotaan yang lebih efektif dan efisien.

2. Pembangunan dan peningkatan jaringan jalan guna mendukung sistem transportasi wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
3. Meningkatkan mobilitas orang maupun barang yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan memenuhi kebutuhan sosial masyarakat.
4. Terbukanya jalan ke kawasan sentra-sentra produksi lainnya sehingga mempercepat pertumbuhan dan pengembangan wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas serta Kecamatan lain disekitarnya.

4.4 Analisis Strategi Pengembangan Jaringan Trasportasi Darat

Pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas merupakan bagian integral dari pembangunan nasional dan pembangunan di Kabupaten Padang Lawas secara menyeluruh, yang pelaksanaannya disesuaikan dengan kondisi dan potensi wilayah pada empat kecamatan. Strategi yang dipergunakan dalam pengembangan jaringan jalan dilakukan dengan menggunakan pendekatan analisis SWOT (*Strength, Weakness, Opportunity, andThreat*).

Analisis SWOT ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor *internal* dan *eksternal*. Faktor *internal* meliputi kekuatan dan kelemahan sedangkan faktor *eksternal* meliputi peluang dan ancaman.

Tahap pengambilan data ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang menjadi kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman yang dilakukan dengan wawancara terhadap ahlinya atau analisis kuantitatif. *Matriks* SWOT menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman yang dihadapi dapat disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan yang dimiliki, sehingga dapat dirumuskan langkah-langkah yang strategis dalam pengembangan jaringan jalan.

4.4.1 Faktor *Internal*

Faktor *internal* adalah faktor-faktor berupa daya tarik yang meliputi kekuatan dan kelemahan dalam menarik keunggulan Kabupaten Padang Lawas. Analisis faktor *internal* yang meliputi kekuatan dan kelemahan dilakukan untuk mengetahui kondisi daerah tersebut.

1. Kekuatan

Adapun faktor kekuatan Kabupaten Padang Lawas yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan.
2. Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah
3. Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
4. Rencana pembangunan jangkah menengah di Kabupaten Padang Lawas.
5. Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas.
6. Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas.
7. Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas.
8. Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.
9. Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.

2. Kelemahan

Adapun faktor kelemahan Kabupaten Padang Lawas yang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas.
2. Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang Lawas.
3. Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.
4. Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan.
5. Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.
6. Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.

4.4.2 Faktor Eksternal

Faktor *eksternal* adalah faktor-faktor berupa daya tarik yang meliputi peluang dan ancaman dilakukan untuk mengetahui posisi daerah dalam berhadapan dengan lingkungan *eksternalnya*.

1. Peluang

Peluang merupakan situasi utama yang menguntungkan dalam lingkungan suatu daerah, Faktor peluang dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Undang-undang No.32 tahun 2004 tentang pemerintah daerah. Dengan adanya undang-undang otonomi daerah ini pemerintah daerah berpeluang mengatur daerahnya dan mengurus kepentingan masyarakat setempat serta menggali potensi-potensi yang ada menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat.
2. Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).
3. Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas sangat strategis.
4. UU No. 33 tahun 2004 tentang perimbangan keuangan pusat dan daerah.

2. Ancaman

Ancaman adalah situasi utama yang tidak menguntungkan dalam lingkungan suatu perusahaan, Faktor ancaman dapat diidentifikasi sebagai berikut:

1. Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.
2. Kurangnya minat investor untuk mengelolahsector Produktif (pertanian dan perkebunan).
3. Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.
4. Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.

4.4.3 Pembobotan Unsur-Unsur SWOT

Dengan melihat unsur-unsur yang dimiliki dalam analisa SWOT selanjutnya dilakukan pembobotan terhadap unsur-unsur yang telah diidentifikasi sebelumnya, sehingga dapat di ketahui posisi kondisi pada kawasan Perkotaan Kabupaten

Padang Lawas dan strategi apa yang cocok digunakan untuk mengatasi permasalahan dalam pengembangan jaringan jalan.

Perhitungan bobot faktor *internal* dan *eksternal* dengan cara memberi nilai pada kekuatan, peluang, kelemahan dan ancaman, pemberian nilai pada masing-masing melalui pendapat para stakeholder yang dianggap memahami persoalan yang ditanyakan. Adapun nilai yang diberikan masing-masing stakeholder melalui pernyataan adalah sebagai berikut :

1. Faktor pendorong (kekuatan dan peluang)
 - a. Nilai 1 tidak kuat
 - b. Nilai 2 kurang kuat
 - c. Nilai 3 kuat
 - d. Nilai 4 sangat kuat
2. Faktor hambatan (kelemahan dan ancaman)
 - a. Nilai 1 tidak baik
 - b. Nilai 2 kurang baik
 - c. Nilai 3 baik
 - d. Nilai 4 sangat baik

Sedangkan nilai rating diperoleh dengan memberikan nilai pada faktor *internal* dan *eksternal* dengan skala penilaian mulai dari 4 sampai 1 berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap lokasi penelitian. Faktor yang bersifat positif (semua faktor yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari 1 sampai dengan 4. Pemberian nilai rating untuk faktor kekuatan bersifat positif (kekuatan yang semakin besar diberi rating 4, tetapi jika kekuatannya kecil diberi rating 1). Pemberian nilai rating kelemahan adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai kelemahannya sangat besar ratingnya 1. Sebaliknya, jika nilai kelemahannya sedikit ratingnya 4.

Pemberian bobot dan rating tersebut berdasarkan pada hasil pengumpulan data berupa studi pustaka, kuesioner, observasi lapangan dan hasil wawancara. Adapun nilai rating *internal* dan *eksternal* adalah sebagai berikut :

- a. Nilai 1 sangat kurang pengaruhnya
- b. Nilai 2 kurang pengaruhnya
- c. Nilai 3 besar pengaruhnya
- d. Nilai 4 sangat besar pengaruhnya

Perhitungan bobot faktor *internal* (kekuatan dan kelemahan) yang diidentifikasi ada sebanyak 16, terdiri dari 10 kekuatan dan 6 kelemahan terinci pada tabel dibawah ini :

Tabel 4.12 Nilai dari stakeholder

No.	Faktor Internal	Nilai Dari Responden Dinas PU					Nilai Dari Responden BAPPEDA				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
A	Kekuatan (Strength)										
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten padang lawas Khususnya diwilayah perkotaan	4	2	3	3	3	3	2	3	2	2
2	Peningkatan jumlah atau permintaan trasportasi antar wilayah	2	2	2	4	2	3	2	3	2	2
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten padang lawas	4	3	3	3	3	3	3	3	2	3
4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten padang lawas.	4	3	3	3	3	3	3	3	2	2
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten padang lawas.	4	4	3	4	3	4	2	3	4	3
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten padang lawas.	4	4	3	4	3	4	3	3	3	3
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten padang lawas utara.	3	2	2	3	2	4	3	3	3	3
8	Tersedianya pelabuhan tondasi yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	4	4	3	4	3	4	3	4	4	3
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten padang lawas.	2	3	3	3	2	3	3	3	2	2
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten padang lawas.	2	2	3	2	2	4	2	3	2	2
B	Kelemahan (Weakness)										
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten padang lawas.	1	2	2	2	2	3	1	1	2	2

2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten padang lawas.	4	2	3	3	3	3	2	4	3	2
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	2	1	1	2	1	3	1	3	1	2
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten padang lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	3	3	2	3	3	3	2	3	3	2
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten padang lawas.	1	1	1	2	1	3	1	2	2	1
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten padang lawas itu sendiri.	4	3	3	2	3	3	3	3	2	2
No.	Faktor Eksternal										
A	Peluang (Opportunity)										
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	4	4	2	4	3	4	3	4	4	3
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	2	3	2	4	3	4	3	4	2	3
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten padang lawas strategis	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	3	3	3	4	3	4	4	4	2	2
B	Ancaman (Threat)										
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	3	3	3	3	3	3	3	4	1	3
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolah sector Produktif (pertanian dan perkebunan).	2	3	2	1	2	3	3	3	3	2
3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	2	3	2	2	2	4	2	2	2	3
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten padang lawas.	1	2	2	2	1	3	2	2	3	3

Tabel 4.13 Nilai Dari Stakeholder Sumber : Hasil Analisa, 2020

No.	Faktor Internal	Nilai Dari Responden Dinas Perhubungan					Nilai Dari Responden Akademisi				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
A	Kekuatan (Strength)										
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten padang lawas Khususnya diwilayah perkotaan	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3
2	Peningkatan jumlah atau permintaan trasportasi antar wilayah	4	4	3	3	2	3	3	3	4	3
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensialempat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten padang lawas	3	4	4	4	3	3	4	3	4	3
4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten padang lawas.	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten padang lawas.	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten padang lawas.	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten padang lawas utara.	3	3	3	3	2	3	3	4	3	4
8	Tersedianya pelabuhan sibolga kab tapanuli selatan yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	4	3	4	4	4	3	3	2	3	3
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten padang lawas.	4	3	4	3	3	3	3	2	3	3
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten padang lawas.	4	2	4	3	3	3	3	4	3	3
B	Kelemahan (Weakness)										
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten padang lawas.	2	2	2	2	3	2	2	2	2	2

2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten padang lawas.	2	2	4	2	3	3	4	3	4	2
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten padang lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	3	3	4	3	3	3	3	3	4	2
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten padang lawas.	1	2	1	2	2	3	2	2	2	2
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten padang lawas itu sendiri.	3	2	3	1	2	3	4	4	4	2
No.	Faktor Eksternal										
A	Peluang (Opportunity)										
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	4	3	3	2	3	3	4	4	3	3
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten padang lawas strategis	3	3	4	4	3	3	4	4	4	3
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	3	3	3	2	2	3	4	3	4	3
B	Ancaman (Threat)										
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolah sector Produktif (pertanian dan perkebunan).	3	1	3	3	2	4	3	4	4	3
3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	1	2	3	2	2	2	2	2	2	2
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten padang lawas.	2	2	3	2	3	2	2	2	2	2

Jumlah Nilai dari stakeholder, Nilai faktor, Bobot, Rating dan Score adalah sebagai berikut :

1. Jumlah Nilai dari Stakeholder

$$\begin{aligned}\text{Jumlah} &= \text{Dinas PU} + \text{BAPEDA} + \text{Dinas Perhubungan} + \text{Akademisi} \\ &= 15 + 12 + 17 + 19 \\ &= 63\end{aligned}$$

2. Menghitung Nilai faktor

$$\begin{aligned}\text{Rata-rata} &= \text{Jumlah nilai dari Stakeholder} / \text{Jumlah Total Responden} \\ &= 63 / 20 \\ &= 3,15\end{aligned}$$

3. Menghitung Nilai Bobot

$$\begin{aligned}\text{Bobot} &= \text{Rata-rata} / \text{jumlah rata-rata} \\ &\text{untuk faktor Kekuatan} + \text{Jumlah rata-rata} \\ &\text{rata faktor Kelemahan} \\ &= 3,15 / 31,60 + 14,15 \\ &= 3,15 / 45,75 \\ &= 0,069\end{aligned}$$

4. Menentukan Nilai Rating

Sedangkan nilai rating diperoleh dengan memberikan nilai pada faktor internal dan eksternal dengan skala penilaian mulai dari 4 sampai 1 berdasarkan pengaruh faktor tersebut terhadap lokasi penelitian. Factor yang bersifat positif (semua faktor yang masuk kategori kekuatan) diberi nilai mulai dari 1 sampai dengan 4. Pemberian nilai rating untuk faktor kekuatan bersifat positif (kekuatan yang semakin besar diberi rating 4, tetapi jika kekuatannya kecil diberi rating 1). Pemberian nilai rating kelemahan adalah kebalikannya. Misalnya, jika nilai kelemahannya sangat besar ratingnya 1. Sebaliknya, jika nilai kelemahannya sedikit ratingnya 4. Pemberian bobot dan ranting tersebut berdasarkan pada hasil pengumpulan data berupa studi pustaka, kuesioner, observasi lapangan dan hasil wawancara.

Contoh : Potensi lahan dan geografis Kabupaten padang lawas Khususnya diwilayah perkotaan Nilai Faktornya = 3,15, ratingnya sama dengan 4 karna nilai faktornya 3,15 dan ini masuk pada faktor internal (Kekuatan) bersifat positif seperti dijelaskan diatas. Sedangkan nilai rata-rata faktor internal (Kelemahan), Contohnya : Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-

hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten padang lawas Nilai faktornya = 1,92, ratingnya sama dengan 4 karna nilai faktornya 1,92. Artinya bahwa jika nilai faktor kekuatan semakin besar maka nilai ratingnya sama dengan 4 sampai 1 tergantung nilai faktornya, jika nilai kelemahanya semakin besar maka nilai ratingnya sama dengan 1 sampai dengan 4 tergantung nilai faktornya masing-masing. Selanjutnya nilai rating masing-masing faktor dapat dilihat pada lampiran.09 Jumlah nilai dari stakeholder, nilai faktor, Bobot, Rating dan score.

5. Menghitung Nilai Score

$$\begin{aligned}\text{Score} &= \text{Bobot} \times \text{Rating} \\ &= 0,069 \times 4 \\ &= 0,275\end{aligned}$$

Keterangan : Perhitungan selanjutnya dapat dilihat pada lampiran. 09 Jumlah Nilai Dari Stakeholders, Nilai Faktor, Bobot, Rating dan Score dengan menggunakan rumus yang sama seperti yang telah dijabarkan diatas.

Tabel 4.14 Jumlah Nilai Dari Stakeholders, Nilai Faktor, Bobot, Rating dan Score (Sumber : Hasil Analisa, 2020)

No.	Faktor Internal	Nilai Dari Stakeholder		Bobot	Ranting	Score
		Jumlah	Nilai Faktor			
A	Kekuatan (Strength)					
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten padang lawas Khususnya diwilayah perkotaan	63	3,15	0,069	4	0,275
2	Peningkatan jumlah atau permintaan trasportasi antar wilayah	56	2,80	0,061	3	0,184
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten padang lawas	65	3,25	0,071	4	0,284
4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten padang lawas.	66	3,30	0,072	4	0,289
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten padang lawas.	70	3,50	0,077	4	0,306
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten padang lawas.	72	3,60	0,079	4	0,315
7	Tersedianya Bandar udara Sugi Manuru Kabupaten padang lawas.	59	2,95	0,064	3	0,193
8	Tersedianya pelabuhan tondasi yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	69	3,45	0,075	4	0,302
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten padang lawas.	57	2,85	0,062	3	0,187
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten padang lawas.	55	2,75	0,060	3	0,180
Jumlah Kekuatan (Strength)			31,60			2,515
B	Kelemahan (Weakness)					
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten padanglawas.	39	1,95	0,043	4	0,170

2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten padang lawas.	58	2,90	0,063	2	0,127
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	38	1,90	0,042	4	0,166
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten padang lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	58	2,90	0,063	2	0,127
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten padang lawas.	34	1,70	0,037	4	0,194
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten padang lawas itu sendiri.	56	2,80	0,061	1	0,061
JumlahKelemahan (Weakness)			14,15			0,800
No.	Faktor Eksternal					
A	Peluang (Opportunity)					
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	67	3,35	0,144	4	0,575
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	68	3,40	0,146	4	0,584
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten padang lawas strategis	68	3,40	0,146	4	0,584
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	62	3,10	0,133	4	0,532
JumlahPeluang (Opportunity)			13,25			2,275
B	Ancaman (Threat)					
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	60	3,00	0,129	1	0,129
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolah sector Produktif (pertanian dan perkebunan).	54	2,70	0,166	2	0,232

3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	44	2,20	0,094	4	0,378
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten padang lawas.	43	2,15	0,092	4	0,369
JumlahAncaman (Threat)			10,05			1,107

Tabel. 4.15 Nilai Faktor *Internal*(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor <i>Internal</i>	Nilai faktor
A	Kekuatan (Strength)	
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan	3,15
2	Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah	2,80
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	3,25
4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten Padang Lawas.	3,30
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas.	3,50
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas.	3,60
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas.	2,9
8	Tersedianya pelabuhan sibolga yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	3,45
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.	2,85
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.	2,75
B	Kelemahan (Weakness)	
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasilhasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas.	1,95
2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentralsentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang	2,90

Tabel 4.15 Lanjutan

	Lawas.	
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	1,90
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	2,90
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.	1,70
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.	2,80
Jumlah		45,75

Selanjutnya untuk mendapatkan bobot faktor dengan cara membagi nilai faktor dengan jumlah nilai faktordiatas, adapun perhitungannya seperti dibawah ini :

1. Bobot Faktor Potensi lahan dan geografis 3.15 : 45.75 = 0.069 Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah Perkotaan. Selanjutnya dapat diuraikan pada tabel dibawah ini :

Tabel. 4.16 Nilai Pembobotan Faktor *Internal*(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor <i>Internal</i>	Bobot
A	Kekuatan (Strength)	
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan	0,069
2	Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah	0,061
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	0,071

4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten Padang Lawas.	0,072
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas.	0,077
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas.	0,079
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas utara.	0,064
8	Tersedianya pelabuhan tondasi yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	0,075
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.	0,062
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.	0,060
B	Kelemahan (Weakness)	
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasilhasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas.	0,043
2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentralsentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang Lawas.	0,063
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	0,042
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	0,063
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.	0,037
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari	0,061

Tabel 4.16 Lanjutan

	Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.	
--	-------------------------------------	--

Setelah mendapatkan hasil bobot faktor, selanjutnya untuk memperoleh nilai score terlebih dahulu dengan menentukan nilai rating tiap faktor. Adapun nilai rating dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel. 4.17 Nilai Ranting pada Faktor *Internal* (Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor <i>Internal</i>	Ranting
A	Kekuatan (Strength)	
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan	4
2	Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah	3
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	4
4	Rencana pembangunan jangkah menekahdi Kabupaten Padang Lawas.	4
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas.	4
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas.	4
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Padang Lawas Kabupaten Padang Lawas.	3
8	Tersedianya pelabuhan sibolga di kab.tapanuli tengah yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	4
9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.	3
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.	3

Tabel 4.17 Lanjutan

B	Kelemahan (Weakness)	
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasilhasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas.	4
2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentralsentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang Lawas.	2
3	Terbatasnyamobilangkutanuntukmelayani masyarakat.	4
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	2
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.	4
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.	1

Perhitungan bobot faktor *eksternal* (peluang dan ancaman) yang diidentifikasi ada sebanyak 8, terdiri dari 4 kekuatan dan 4 kelemahan terinci pada tabel dibawah ini :

Tabel. 4.18 Nilai Faktor *Eksternal* (Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor Eksternal	Nilai Faktor
A	Peluang (Opportunity)	
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	3,35
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	3,40
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis	3,40
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	3,10

Tabel 4.18 Lanjutan

B	Ancaman (Threat)	
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	3,00
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolahsector Produktif (pertanian dan perkebunan).	2,70
3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	2,22
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.	2,15
Jumlah		23,30

Untuk mendapatkan bobot faktor dengan cara membagi nilai faktor dengan jumlah nilai faktor, seperti yang diuraikan dibawah ini.

1.UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.

$$3,35 : 23,30 = 0,144.$$

Perhitungan bobot selanjutnya dapat dilihat pada tabel dibawah ini

Tabel. 4.19 Hasil Bobot Faktor *Eksternal*(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor Eksternal	Nilai Faktor
A	Peluang (Opportunity)	
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	0,144
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	0,146
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis	0,146
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	0,133
B	Ancaman (Threat)	
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	0,129
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolahsector Produktif (pertanian dan perkebunan).	0,116

Tabel 4.19 Lanjutan

3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	0,094
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.	0,092

Setelah mendapatkan hasil bobot faktor, selanjutnya untuk memperoleh nilai score terlebih dahulu dengan menentukan nilai rating tiap faktor. Adapun nilai rating tiap faktor dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel. 4.20 Nilai Rating Faktor *Eksternal*(Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor <i>Eksternal</i>	Nilai Faktor
A	Peluang (Opportunity)	
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	4
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	4
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis	4
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	4
B	Ancaman (Threat)	
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	1
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolahsector Produktif (pertanian dan perkebunan).	2
3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	4
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.	4

Perhitungan score faktor *internal* dan eksternal diperoleh dengan cara mengalikan antara nilai bobot dan rating yang selengkapnya dapat dilihat pada matriks pembobotan dibawah ini :

Tabel. 4.21 Matriks Pembobotan dalam Proses Analisis SWOT (Sumber : Hasil Analisa, 2019)

No.	Faktor <i>Internal</i>	Bobot Faktor	Rating	Score
A	Kekuatan (Strength)			
1	Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan	0,069	4	0,275
2	Peningkatan jumlah atau permintaan trasportasi antar wilayah	0,061	3	0,184
3	Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas	0,071	4	0,284
4	Rencana pembangunan jangkah menekah di Kabupaten Padang Lawas.	0,072	4	0,289
5	Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas.	0,077	4	0,306
6	Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas	0,079	4	0,315
7	Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas.	0,064	3	0,193
8	Tersedianya pelabuhan sibolga kab.tapanuli selatan yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia.	0,075	4	0,302

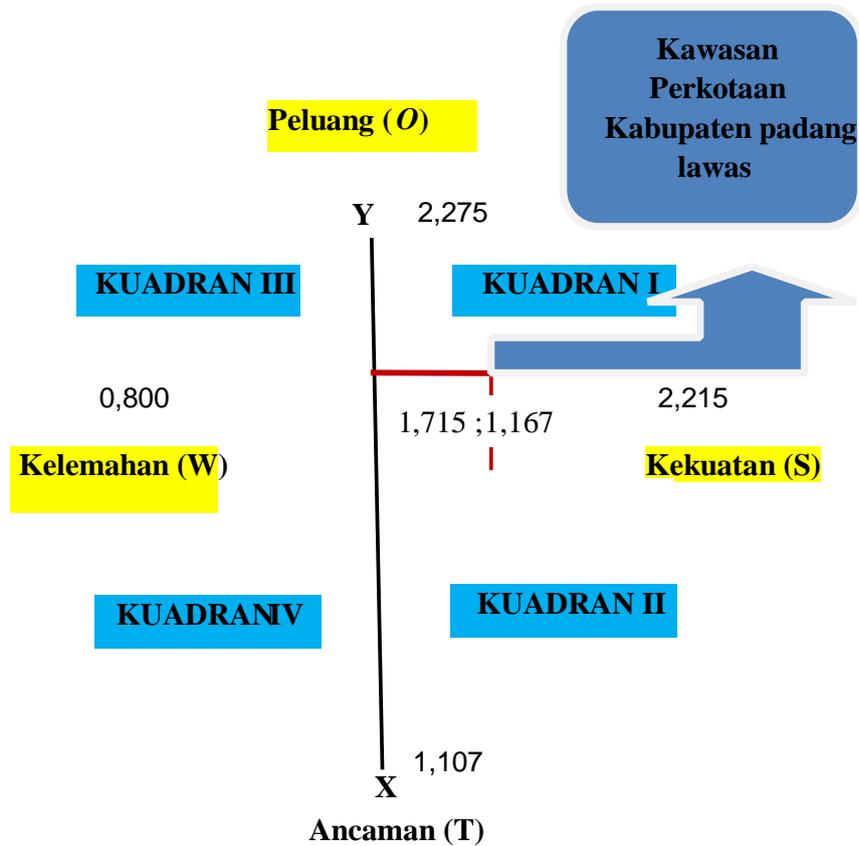
Tabel 4.22 Lanjutan

9	Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.	0,062	3	0,187
10	Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.	0,060	3	0,180
Jumlah Score Kekuatan (Strength)				2,515

B	Kelemahan (Weakness)			
1	Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas.	0,043	4	0,170
2	Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang Lawas.	0,063	2	0,127
3	Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat.	0,042	4	0,166
4	Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan.	0,063	2	0,127
5	Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.	0,037	4	0,149
6	Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalan yang bersumber dari Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.	0,061	1	0,061
Jumlah Score Kelemahan (Weakness)				0,800
Total Score Kekuatan-Kelemahan				1,715

Tabel 4.22 Lanjutan				
A	Peluang (Opportunity)			
1	UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.	0,144	4	0,575
2	Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).	0,146	4	0,584
3	Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis	0,146	4	0,584
4	UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.	0,133	4	0,532
Jumlah Score Peluang (Opportunity)				2,275
B	Ancaman (Threat)			
1	Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.	0,129	1	0,129
2	Kurangnya minat investor untuk mengelolahsector Produktif (pertanian dan perkebunan).	0,116	2	0,232
3	Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.	0,094	4	0,378
4	Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.	0,092	4	0,369
Jumlah Score Ancaman (Threat)				1,107
Total Score Peluang-Ancaman				1,167

Dari matriks pembobotan SWOT dapat diketahui bahwa posisi *internal* dan *eksternal* kawasan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas terletak di kuadran **I** yaitu titik koordinat (1,715 ; 1,167) pada strategi SO. dapat dilihat pada gambar dibawah ini :



Gambar 4.4.3: Diagram Analisa SWOT

Berdasarkan diagram analisa SWOT Gambar 4.4.3 menunjukkan bahwa sumber nilai masing-masing kuadran yaitu Berdasarkan matriks pembobotan pada tabel. 4.22 dapat diketahui posisi sumbu X dengan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} X &= \text{Total kekuatan} - \text{Total kelemahan} \\ &= 2,515 - 0,800 = 1,715 \end{aligned}$$

Berdasarkan matriks pembobotan pada tabel. 4.22 dapat diketahui posisi sumbu Y dengan rumus sebagai berikut :

$$\begin{aligned} Y &= \text{Total peluang} - \text{Total ancaman} \\ &= 2,275 - 1,107 \\ &= 1,167 \end{aligned}$$

Jadi dapat diketahui posisi kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas berada pada Kuadran I dengan sumbu $(X,Y) = 1,175 ; 1,167$. Hal ini menunjukkan bahwa pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas mempunyai kekuatan dan peluang dengan strategi S-O (Strength – Opportunity). Sedangkan untuk menentukan alternatif strategi dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kuadran **I** : Memiliki kekuatan *internal* dengan daya tarik bidang kegiatan yang cukup bagus serta peluang yang cukup besar, strategi yang harus diterapkan dalam kondisi ini adalah mendukung pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas.
2. Kuadran **II** : Memiliki kekuatan *internal* yang cukup baik, namun namun daya tarik bidang kegiatan lemah serta peluang relatif kecil, strategi yang harus diterapkan adalah menggunakan kekuatan untuk memanfaatkan peluang jangka panjang.
3. Kuadran **III** : Memiliki kelemahan *internal* yang cukup serius walaupun daya tarik kegiatan cukup bagus serta peluang yang cukup besar.
4. Kuadran **IV** : Memiliki kelemahan *internal* yang cukup serius dengan daya tarik bidang kegiatan yang lemah serta peluang relatif kecil.

4.4.4 Tahap Analisis

Tahap selanjutnya adalah menggunakan model matriks SWOT. Matriks ini dapat menggambarkan secara jelas bagaimana peluang dan ancaman (*eksternal*) terhadap strategi pengembangan jaringan transportasi darat dalam menunjang pertumbuhan wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang disesuaikan dengan kekuatan dan kelemahan (*internal*) yang dimilikinya. Matriks tersebut menghasilkan empat alternatif strategis, dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

Tabel 4.23 Matriks analisis SWOT strategi pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas (Sumber : Hasil Analisa 2019)

Faktor Internal	Kekuatan (S)	Kelemahan (W)
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya di wilayah perkotaan. 2. Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah. 3. Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak tersedianya pasar lokal yang melayani hasil-hasil pertanian dan perkebunan dalam jumlah banyak di Kabupaten Padang Lawas. 2. Kondisi jalan rusak yang menghubungkan sentral-sentral produksi pertanian dan perkebunan di Kabupaten Padang Lawas.
Faktor Eksternal	<ol style="list-style-type: none"> 4. Rencana pembangunan jangka menengah di Kabupaten Padang Lawas. 5. Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas. 6. Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas. 	<ol style="list-style-type: none"> 3. Terbatasnya mobil angkutan untuk melayani masyarakat. 4. Kualitas sumber daya manusia di Kabupaten Padang Lawas Khususnya

Tabel 4.23 Lanjutan

	<p>7. Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas utara.</p> <p>8. Tersedianya pelabuhan sibolga kab.tapanuli selatan yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia</p> <p>9. Potensi wilayah pengelolaan sector pariwisata Kabupaten Padang Lawas.</p> <p>10. Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas.</p>	<p>di wilayah perkotaan.</p> <p>5.Minimnya ketersediaan tempat peristirahatan (Hotel atau penginapan) bagi pelaku usaha atau investor di Kabupaten Padang Lawas.</p> <p>6.Harga dan kualitas material yang kurang baik khususnya material pembangunan jalanyang bersumber dari Kabupaten Padang Lawas itu sendiri.</p>
<p>Peluang (O)</p> <p>1. UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah.</p> <p>2. Pengembangan jaringan jalan mengacu pada</p>	<p>Strategi (SO)</p> <p>1. Peningkatan produksi pertanian tanaman pangan, perkebunan dan peternakan.</p> <p>2. Tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran hasil</p>	<p>Strategi (WO)</p> <p>1. Peningkatan alokasi dana untuk pengembangan jaringan jalan pada kawasan Perkotaan</p>

Tabel 4.23 Lanjutan

<p>Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK).</p> <p>3. Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis.</p> <p>UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah.</p>	<p>produksi pertanian, perkebunan dan peternakan.</p> <p>3. Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.</p> <p>4. Penerapan kebijakan yang mengatur prosedur/persyaratan yang mendukung iklim investasi disektor pertanian dan perkebunan.</p> <p>5. Singkronisasi kebijakan sektortransportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.</p>	<p>Khususnya.</p> <p>2. Meningkatkan keterampilan dan kualitas sumber daya manusia</p> <p>3. Perencanaan transportasi antar wilayah guna melayani kesenjangan aksesibilitas secara terpadu, terintegrasi dan sesuai dengan karakteristik wilayah.</p> <p>4. Meminimalkan potensi masalah dalam persyaratan investasi bagi pelaku usaha.</p>
<p>Ancaman (T)</p> <p>1. Pencapaian fungsi perkotaan yang lambat.</p> <p>2. Kurangnya minat investor untuk</p>	<p>Strategi (ST)</p> <p>1. Pembangunan/pemeliharaan jaringan jalan menuju kawasan-kawasan potensial untuk menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah.</p>	<p>Strategi (WT)</p> <p>1. Memberdayakan masyarakat untuk menunjang peningkatan ekonomi.</p>

Tabel 4.23 Lanjutan

<p>mengelola sector Produktif (pertanian dan perkebunan).</p> <p>3. Lambatnya pertumbuhan wilayah perkotaan berpengaruh pada perekonomian masyarakat.</p> <p>4. Terbatasnya akses jalan antar wilayah Kabupaten Padang Lawas.</p>	<p>2. Peningkatan sarana transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk.</p> <p>3. Kebijakan transportasi wilayah yang menciptakan peluang serta minat investasi sector produksi pertanian dan perkebunan.</p> <p>4. Pengembangan wilayah dan pengelolaan sumber daya alam yang sesuai dengan daya dukung wilayah.</p>	<p>2. Masyarakat perlu diberikan pengertian, kesadaran dan kepedulian tentang manfaat pembangunan jalan.</p> <p>3. Meningkatkan pemahaman terhadap kebijakan kepada instansi pelaksana guna mendukung komunikasi dengan investor.</p>
---	---	---

Berdasarkan hasil matriks analisis SWOT pengembangan jaringan transportasi darat Kabupaten Padang Lawas menggambarkan strategi SO (menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang). Jadi strategi yang dihasilkan dari matriks SWOT ada Lima strategi, Adapun Lima strategi tersebut lahir berdasarkan hubungan antara Kekuatan dan Peluang, dapat dilihat pada uraian dibawah ini :

1. **Kekuatan (S)** yaitu : Potensi lahan dan geografis Kabupaten Padang Lawas Khususnya diwilayah perkotaan dan Kekayaan sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas, hubungannya dengan **Peluang (O)** yaitu : UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah, jadi diantara hubungan Kekuatan dan peluang diatas yaitu daerah otonom harus mempunyai kemampuan sendiri untuk mengurus dan mengatur rumah tangganya sendiri melalui sumber-sumber pendapatan yang dimiliki. Hal ini meliputi semua kekayaan yang dikuasai oleh daerah dengan batas-batas kewenangan yang ada dan

selanjutnya digunakan untuk membiayai semua kebutuhan dalam rangka penyelenggaraan urusan rumah tangganya sendiri. **Kekuatan (S)** yaitu : Tersedianya pelabuhan sibolga kabupaten tapanuli tengah yang menghubungkan antar daerah sebagai jalur pendistribusian sumber daya alam dan sumber daya manusia dan Tersedianya Bandar udara aek godang Kabupaten Padang Lawas utara. Hubungan dengan **Peluang (O)** Letak kawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas strategis, jadi diantara hubungan Kekuatan dan peluang diatas yaitu tingkat perkembangan suatu daerah dipengaruhi oleh letak daerah tersebut terhadap pusatpusat fasilitas dan hasil karya manusia (ekonomi, sosial budaya dan prasarana), faktor yang mempengaruhi tingkat dan arah perkembangan suatu daerah terhadap pusatpusat fasilitas dan jalan perhubungan (lancar atau tidak lancar). Jadi berdasarkan hubungan kekuatan dan peluang diatas sehingga saya tarik kesimpulan yaitu : Peningkatan produksi pertanian tanaman pangan, perkebunan dan peternakan.

2. **Kekuatan (S)** yaitu :Pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan diatas lahan potensial empat Kecamatan yang berada dalam wilayah perkotaan Kabupaten Padang Lawas, hubungannya dengan **Peluang (O)**yaitu :Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK) dan UU No. 33 tahun 2004 tentang keuangan pusat dan daerah. Jadi diantara hubungan Kekuatan dan Peluang diatas yaitu pembangunan atau pemeliharaan ruas jalan harus mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah dan didukung dengan keuangan daerah agar pelaksanaan pembangunan atau pemeliharaan jalan dapat berjalan dengan baik. Jadi berdasarkan hubungan kekuatan dan peluang diatas sehingga saya tarik kesimpulan yaitu : Tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran hasil produksi pertanian, perkebunan dan peternakan.
3. **Kekuatan (S)** yaitu : Peningkatan jumlah atau permintaan transportasi antar wilayah dan Komitmen yang kuat dari pemerintah dalam percepatan pembangunan jaringan jalan Kabupaten Padang Lawas. Hubungannya dengan **Peluang (O)** yaitu : UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah dan Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah

Kabupaten (RTRWK). Jadi berdasarkan hubungan kekuatan dan peluang diatas sehingga saya tarik kesimpulan yaitu : Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.

4. **Kekuatan (S)** yaitu : Permintaan investor untuk berinvestasi di Kabupaten Padang Lawas, hubungannya dengan **Peluang (O)** yaitu :UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah. Jadi berdasarkan hubungan kekuatan dan peluang diatas sehingga saya tarik kesimpulan yaitu : Penerapan kebijakan yang mengatur prosedur/persyaratan yang mendukung iklim investasi disektor pertanian dan perkebunan.
5. **Kekuatan (S)** yaitu :Rencana pembangunan jangkah menengah di Kabupaten Padang Lawas dan Potensi wilayah pengelolaan sektor pariwisata Kabupaten Padang Lawas, hubungannya dengan **Peluang (O)**yaitu : UU No. 32 tahun 2004 tentang otonomi daerah dan Pengembangan jaringan jalan mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten (RTRWK). Jadi berdasarkan hubungan kekuatan dan peluang diatas sehingga saya tarik kesimpulan yaitu : Sinkronisasi kebijakan sektor transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.

4.4.5 Tahap Pengambilan Keputusan

Berdasarkan hasil analisis SWOT, dapat dilakukan strategi pengembangan jaringan transportasi darat dalam menunjang pertumbuhan dan pengembangan wilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas dengan menggunakan kekuatan dan memanfaatkan peluang adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan produksi pertanian tanaman pangan, perkebunan dan peternakan.
2. Tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran hasil produksi pertanian, perkebunan dan peternakan.
3. Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.
4. Penerapan kebijakan yang mengatur prosedur/persyaratan yang mendukung iklim investasi disektor pertanian dan perkebunan.

5. Sinkronisasi kebijakan sector transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.

Pengembangan jaringan transportasi darat perkotaan Kabupaten Padang Lawas diarahkan untuk mencapai tujuan sebagai berikut :

1. Meningkatkan kelancaran arus lalu lintas angkutan orang dan barang.
2. Terbangunnya suatu jaringan jalan dan sistem transportasi yang lebih efektif dan efisien.
3. Meningkatkan mobilitas orang maupun barang yang dapat menunjang pertumbuhan ekonomi dan memenuhi kebutuhan sosial masyarakat.
4. Peningkatan prasarana transportasi dalam mendukung mobilitas penduduk anatar wilayah pedesaan.
5. Terbukanya jalan ke wilayah terisolir dan terpencil dan kawasan sentra-sentra produksi.
6. Mempercepat pencapaian fungsi perkotaan Kabupaten Padang Lawas sebagai pusat pengembangan kegiatan agrobisnis dan agroindustri serta pusat perdagangan wilayah.

BAB 5

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

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

1. Kondisi jaringan jalan dikawasan perkotaan Kabupaten Padang Lawas yang memiliki kawasan potensi Sumber Daya Alam adalah sebagai berikut :
 - a. Kecamatan Sosa Memiliki panjang total jalan 43,22 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 20,15 Km, sedang sepanjang 11,44 Km, Rusak ringan 4,5 Km dan rusak berat 7,13 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan Sosa memiliki 14 jenis Sub Sektor potensi kawasan terbanyak diantara tiga kecamatan lain
 - b. Kecamatan Barumon Memiliki panjang total jalan 24,34 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 10,28 Km, sedang sepanjang 8,56 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 2,5 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan Barumon memiliki 11 jenis Sub Sektor potensi kawasan.
 - c. Kecamatan Ulu Barumon Memiliki panjang total jalan 19,29 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 15 Km, sedang sepanjang 1,29 Km, Rusak ringan 3 Km dan rusak berat 0 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan Ulu barumon hanya memiliki 7 jenis Sub Sektor potensi kawasan sama dengan Kecamatan Lubuk barumon
 - d. Kecamatan Lubuk barumon Memiliki panjang total jalan 58,99 Km dengan Kondisi jalan Baik sepanjang 13,15 Km, sedang sepanjang 43,84 Km, Rusak ringan 2 Km dan rusak berat 0 Km. Berdasarkan hasil analisis LQ matriks potensi wilayah perkotaan menurut jenis tanaman Pangan, Perkebunan dan Ternak Kecamatan Sawerigadi hanya memiliki 7 jenis Sub Sektor potensi kawasan.

2. Dari hasil analisis SWOT strategi pengembangan jaringan transportasi darat Kabupaten Padang Lawas didapatkan strategi kekuatan dan peluang (SO). Adapun strateginya adalah sebagai berikut :
 - a. Peningkatan produksi pertanian tanaman pangan, perkebunan dan peternakan.
 - b. Tersedianya prasarana jalan dan sarana pemasaran hasil produksi pertanian, perkebunan dan peternakan.
 - c. Optimalisasi pembangunan infrastruktur transportasi guna memenuhi kebutuhan transportasi antar wilayah serta menunjang pengembangan wilayah.
 - d. Penerapan kebijakan yang mengatur prosedur/persyaratan yang mendukung iklim investasi disektor pertanian dan perkebunan.
 - e. Sinkronisasi kebijakan sector transportasi, pengembangan wilayah dan pembangunan perekonomian.

5.2 Saran

Adapun saran-saran yang terkait dengan studi pengembangan jaringan jalan Perkotaan Kabupaten Padang Lawas adalah sebagai berikut :

1. Diperlukan keseriusan Pemerintah Kabupaten Padang Lawas dalam mengoptimalkan pengembangan jaringan jalan diwilayah Perkotaan Kabupaten Padang Lawas guna menunjang distribusi hasil produksi pertanian dan perkebunan kelokasi pemasaran.
2. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan untuk menganalisis potensi sumber daya alam Kabupaten Padang Lawas secara keseluruhan terkait kondisi jalan dalam hal penentuan kebijakan strategi pengembangan jaringan transportasi darat.
3. Guna menunjang keberhasilan pengembangan jaringan transportasi darat Kabupaten Padang Lawas diperlukan komitmen yang kuat dari pihak yang terkait dalam hal kebijakan, serta perencanaan yang matang dalam bidang transportasi mulai dari perencanaan umum, pengelolaan dan pengendalian prasarana dan sarana transportasi.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, R., 2008. Pengembangan Wilayah. Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Adisasmita, R., 2007. Pengembangan Kota Optimum, efisien dan Mandiri. Lembaga Penelitian Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Adisasmita, H Rahardjo. 2005. Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah. Makasar: Graha Ilmu.
- Darmawansyah. 2003. Pengembangan Komoditi Unggulan Sebagai Basis Ekonomi Daerah. Tesis S-2 Program Pasca Sarjana IPB. Bogor.
- Entang., 2001. Teknik-teknik Analisis Manajemen, LAN-RI.
- Fred R. David. 1996. Strategic Management. Edisi ke Enam. PrenticeHall International, Inc., Francis Marian University.
- Hendayana, Rahmat. 2003. Aplikasi Metode Location Quotient (LQ) dalam Penentuan Komoditas Unggulan Nasional.
- Jadmiko, RD. 2003. Manajemen Stratejik. Malang : UMM Press.
- Jinca, M. Y., 2007. Dasar-Dasar Transportasi. Bahan Kuliah Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Jinca, M. Y. dkk., 2002. Perencanaan Transportasi.kerjasama Fakultas Teknik Unhas Makassar, dengan Pusat Pendidikan Keahlian Teknik BPSDM Departemen Prasarana Wilayah, Bandung.
- Jinca, M. Y., 1999. Sistem dan Teknik Transportasi. Bahan Kuliah Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Morlok, Edward K. (1978), Editor: Yani Sianipar (1984), Judul asli: "Introduction to Transportation Engineering and Planning", Judul Terjemahan: "Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi". Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E. K., 1995. Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi. Terjemahan oleh Hainim, J.K., Erlangga, Jakarta.
- Rangkuti, F. 2008. Analisa SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis. Jakarta : PT.Gramedia Pustaka Utama.

- Tamin, O. Z., 2002. Peranan Prasarana Transportasi Jalan Dalam Menunjang Otomi Daerah. Makalah di Sajikan Dalam Kuliah Tamu Pada Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Tamin, Ofyar Z, 2000, Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, ITB, Bandung.
- Tamin, O.Z. (1997). “Perencanaan dan Pemodelan Transportasi”, Teknik Sipil Institut Teknologi Bandung.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DATA DIRI

Nama : Pahri Nasution
Tempat, Tanggal Lahir : Sibuhuan, 09 april 1993
Agama : Islam
Alamat : Jl. Ki Hajar Dewantara, Lingk I Pasar Sibuhuan
Kabupaten Padang Lawas
No. Hp : 081361015979
Email : fachrinasution88@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Pokok Mahasiswa : 1307210018
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

No	TINGKAT PENDIDIKAN	LOKASI	TAHUN KELULUSAN
1	SD.Negeri 01 Sibuhuan	Kab. Tapanuli Selatan	2007
2	MTs.Negeri Sibuhuan	Kab. Padang Lawas	2010
3	Smk N 1 Sibuhuan	Kab. Padang Lawas	2013
4	Melanjutkan Pendidikan di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2013 Sampai Selesai		