

# PENYUSUNAN JARINGAN JALAN KOTA SEBAGAI STRATEGI MENGATASI KEMISKINAN KOTA

**Dwi Ardianta Kurniawan**

Peneliti di Pusat Studi Transportasi dan Logistik,  
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta  
Bulaksumur E – 9 Yogyakarta 55281  
(P): 0274-556928 (F): 0274-901076  
e-mail: dwiardianta@yahoo.com

**Agus Taufik Mulyono**

Peneliti di Pusat Studi Transportasi dan Logistik,  
Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta  
Bulaksumur E – 9 Yogyakarta 55281  
(P): 0274-556928 (F): 0274-901076  
e-mail: pustral-ugm@indo.net.id

## Abstrak

Kemiskinan merupakan masalah pembangunan di berbagai bidang yang ditandai oleh pengangguran, keterbelakangan, dan keterpurukan. Masalah kemiskinan sangat erat kaitannya dengan tingkat kesejahteraan, yang dapat diukur melalui sejauhmana masyarakat memiliki akses untuk mendapatkan kebutuhan yang diperlukan. Akses secara fundamental dapat diperbaiki melalui 2 cara yang bersifat saling melengkapi, yaitu: (1) meletakkan secara tepat berbagai fasilitas dan pelayanan dasar yang dibutuhkan masyarakat (intervensi non transportasi) dan (2) memperbaiki mobilitas masyarakat sehingga dapat melakukan perjalanan dengan lebih cepat, murah, nyaman, dan aman (intervensi transportasi). Dengan demikian pendekatan transportasi merupakan salah satu strategi untuk mengatasi kemiskinan perkotaan. Kajian ini dilakukan terhadap kota-kota dengan karakteristik kota besar dan kota sedang. Kota Besar diwakili oleh Kota Surabaya dan Kota Medan, sedangkan kota sedang diwakili oleh Kota Banjarmasin. Kajian yang dilakukan mencakup kajian literatur terhadap konsep-konsep kemiskinan perkotaan serta kajian lapangan terhadap kondisi penduduk miskin dan tingkat aksesibilitas terhadap fasilitas ekonomi, sosial, dan pemerintahan. Jumlah sampel untuk penelitian ini adalah sebanyak 50 Kepala Keluarga untuk masing-masing kota, yang diambil pada kantong-kantong kemiskinan yang diidentifikasi melalui pengolahan data sekunder dari Data Potensi Desa BPS. Analisis data dilakukan dengan analisis regresi untuk mendapatkan hubungan antara tingkat kesejahteraan sebagai variabel tergantung dengan jarak sebagai variabel bebas. Hasil kajian menunjukkan bahwa pada kota besar, penyusunan jaringan jalan seharusnya lebih diprioritaskan pada aspek-aspek aksesibilitas penduduk miskin terhadap pencapaian fasilitas pertokoan/warung, pasar dan tempat kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa pengembangan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan di kota besar harus lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan dasar hidup, yaitu aktivitas ekonomi. Pada kota sedang, penyusunan jaringan jalan seharusnya lebih diprioritaskan pada aspek aksesibilitas penduduk miskin terhadap fasilitas pemerintahan, tempat pendidikan, dan tempat kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa pengembangan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan di kota sedang harus lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan pemerintahan, pendidikan, dan ekonomi.

**Kata-kata kunci:** kemiskinan perkotaan, jaringan jalan kota, strategi mengatasi kemiskinan.

## PENDAHULUAN

Kemiskinan merupakan masalah pembangunan di berbagai bidang yang ditandai oleh pengangguran, keterbelakangan, dan keterpurukan. Masyarakat miskin umumnya lemah dalam kemampuan berusaha dan terbatas aksesnya kepada kegiatan sosial ekonomi sehingga tertinggal jauh dari masyarakat lain yang mempunyai potensi lebih tinggi. Pada umumnya kemiskinan di Indonesia dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu kemiskinan absolut dan kemiskinan relatif. Kemiskinan absolut adalah suatu kondisi di mana tingkat pendapatan seseorang tidak cukup untuk memenuhi kebutuhan pokoknya, seperti pangan, sandang, papan, kesehatan, dan pendidikan (Sayogyo dalam Sulistiyani, 2004). Sedangkan kemiskinan relatif erat kaitannya dengan masalah

pembangunan yang bersifat struktural, yakni kebijakan pembangunan yang belum menjangkau seluruh masyarakat, sehingga menyebabkan ketimpangan pendapatan.

Permasalahan kemiskinan sangat erat kaitannya dengan tingkat kesejahteraan. Tingkat kesejahteraan yang rendah merupakan visualisasi ciri kemiskinan yang hakiki. Untuk dapat mengetahui tingkat kesejahteraan masyarakat perlu dilihat indikator-indikator kesejahteraan yang tepat. Tingkat kesejahteraan masyarakat dapat diukur melalui sejauhmana masyarakat memiliki akses untuk mendapatkan kebutuhan yang diperlukan.

Supaya dapat mewujudkan kebutuhannya dengan baik, masyarakat perlu mendapat akses yang mudah ke lokasi-lokasi kegiatan. Akses tersebut secara fundamental dapat diperbaiki melalui 2 (dua) cara yang bersifat saling melengkapi, yaitu: (1) meletakkan secara tepat berbagai fasilitas dan pelayanan dasar yang dibutuhkan oleh masyarakat (intervensi non transportasi) dan (2) memperbaiki mobilitas masyarakat sehingga dapat melakukan perjalanan dengan lebih cepat, murah, nyaman, dan aman (intervensi transportasi). Dengan demikian pendekatan transportasi merupakan suatu strategi untuk mengatasi kemiskinan di perkotaan. Strategi tersebut harus disusun dengan memperhatikan berbagai aspek, sehingga akan memberikan solusi yang dibutuhkan dan bukannya menambah permasalahan yang telah ada.

Pada studi ini dilakukan kajian terhadap strategi pengembangan sistem transportasi perkotaan yang dimaksudkan untuk mendukung pengurangan kemiskinan di wilayah perkotaan. Tujuannya adalah tercapainya suatu sistem transportasi perkotaan yang memadai, yang dapat meningkatkan aksesibilitas masyarakat untuk mencapai fasilitas yang dibutuhkan, sehingga akan meningkatkan kesejahteraan dan mengurangi kemiskinan di masyarakat tersebut.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **Kaitan Jaringan Jalan dengan Pengembangan Perekonomian Perkotaan**

Dari perspektif pertumbuhan kota, infrastruktur jalan merupakan pendorong terjadinya pertumbuhan ekonomi perkotaan (Button, 1996). Salah satu indikator pertumbuhan ekonomi perkotaan tersebut adalah peningkatan pendapatan per kapita.

Ketersediaan infrastruktur jalan yang baik akan meningkatkan daya saing kota, sehingga akan menarik masuknya investasi ke dalam wilayah (capital inflow) dan meningkatkan ekspor ke luar wilayah tersebut. Masuknya investasi akan memunculkan aktivitas-aktivitas ekonomi baru yang memerlukan tenaga kerja baru atau tenaga kerja tambahan (Todaro, 2000). Tenaga kerja tersebut dapat berasal dari industri atau perusahaan lain di dalam maupun di luar wilayah (sebagai imigran atau komuter) atau dari mereka yang sebelumnya tidak bekerja (pengangguran). Pada kondisi full employment, kenaikan permintaan tenaga kerja ini akan menaikkan tingkat upah riil di pasar input tenaga kerja, sedangkan pada kondisi di bawah full employment, kenaikan permintaan tenaga kerja akan menyerap lebih banyak tenaga kerja. Kenaikan pendapatan berupa kenaikan upah riil akan meningkatkan kesejahteraan penduduk perkotaan termasuk penduduk miskin yang sebelumnya bekerja dengan upah lebih rendah atau bahkan menganggur. Kenaikan pendapatan tenaga kerja akan meningkatkan konsumsi yang secara langsung akan meningkatkan Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) serta meningkatkan permintaan terhadap produksi barang dan

jasa lokal. Peningkatan pendapatan secara agregat juga akan meningkatkan pendapatan pemerintah melalui pajak yang selanjutnya akan berdampak pada kenaikan pengeluaran/belanja pemerintah kota. Secara kumulatif kenaikan konsumsi, investasi, belanja pemerintah, dan ekspor netto (ekspor dikurangi impor) akan meningkatkan PDRB dan PDRB per kapita.

### **Pemerataan Pendapatan untuk Mengurangi Kemiskinan**

Meskipun muncul beberapa pendapat tentang definisi dan sebab kemiskinan, secara umum dapat dikatakan bahwa kemiskinan di perkotaan terutama disebabkan oleh rendahnya aksesibilitas orang miskin terhadap sumber daya dan amenitis yang ada di perkotaan. Aksesibilitas penduduk miskin yang rendah tersebut disebabkan oleh rendahnya pendapatan, tingkat pendidikan, dan kesempatan kerja. Kemampuan orang miskin untuk menjangkau fasilitas dan amenitis perkotaan, termasuk sarana pendidikan dan kesehatan, dalam jangka panjang akan memberikan dampak bagi perkembangan kesejahteraannya. Tingkat pendidikan dan kesehatan yang baik akan meningkatkan produktivitas tenaga kerja yang berdampak pada peningkatan pendapatan (World Bank, 2004).

Salah satu infrastruktur yang harus tersedia untuk meningkatkan aksesibilitas orang miskin di kantong-kantong kemiskinan adalah fasilitas jaringan jalan. Keberadaan jaringan jalan akan memudahkan penduduk miskin untuk mengakses sumber daya perkotaan untuk meningkatkan kesejahteraan mereka. Jaringan jalan yang terencana dengan baik akan menurunkan biaya transportasi, yang juga menjadi salah satu beban pengeluaran orang miskin. Secara teoritis, infrastruktur jalan yang baik akan berpengaruh pada kesejahteraan orang miskin (Edmonds, 1998).

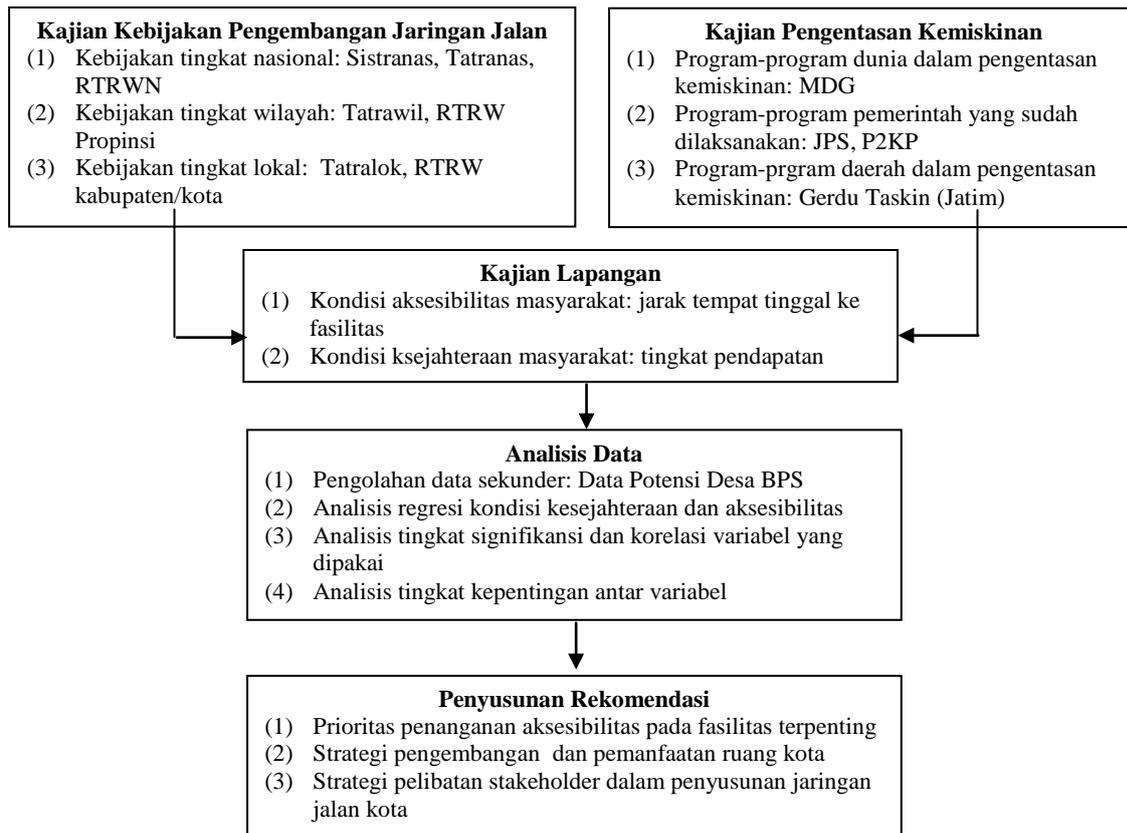
### **METODOLOGI PENELITIAN**

Studi ini membatasi kajian pada kemiskinan ekonomi dan kemiskinan akses masyarakat. Kemiskinan ekonomi akan diidentifikasi berdasarkan tingkat pendapatan keluarga, sementara kemiskinan akses akan diidentifikasi berdasarkan tingkat aksesibilitas masyarakat, yang diwakili oleh jarak dari tempat tinggal ke tempat aktivitas.

Definisi jaringan jalan kota adalah jaringan jalan yang berada di wilayah kota tersebut, yang dapat mencakup jalan nasional, jalan propinsi, jalan kota, maupun jalan lingkungan. Pertimbangan ini diambil karena masing-masing status jalan memiliki peran yang saling berkaitan dan tidak dapat dilihat secara terpisah dalam menjalankan fungsinya sebagai prasarana transportasi untuk mendukung mobilitas penduduk dan aksesibilitas wilayah perkotaan.

Metodologi studi yang digunakan dalam kajian ini disajikan pada Gambar 1. Beberapa aspek yang dilakukan dalam melakukan kajian ini meliputi hal-hal berikut:

- (1) Pemahaman substansi kemiskinan struktural perkotaan,
- (2) Identifikasi pengembangan prasarana jalan perkotaan,
- (3) Identifikasi kantong-kantong kemiskinan di perkotaan,
- (4) Identifikasi aksesibilitas kaum miskin ke jaringan jalan,
- (5) Identifikasi manfaat pengembangan jalan terhadap pengembangan ekonomi dan pengentasan kemiskinan.



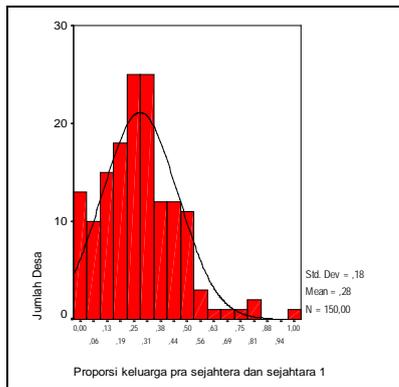
**Gambar 1** Bagan Alir Metodologi Studi

## PENGOLAHAN DATA DAN ANALISIS

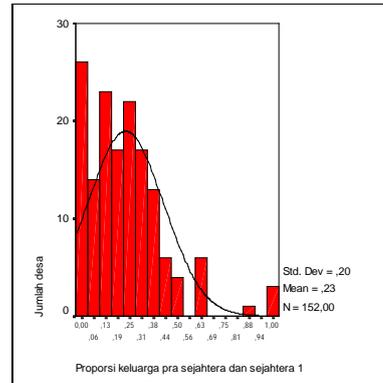
### Tipologi Kondisi Kesejahteraan Eksisting Kota Besar/Metropolitan

Berdasarkan pengolahan data Potensi Desa dari BPS, kondisi eksisting tingkat kesejahteraan masyarakat kota besar/metropolitan dapat dilihat pada Gambar 2. Pada Gambar 2 tersebut terlihat bahwa tingkat kesenjangan kesejahteraan di perkotaan sangat tinggi. Di sini dapat dilihat adanya kecenderungan sebagian besar kelurahan yang memiliki kesejahteraan keluarga tinggi dan sedang, tetapi terdapat sebagian kecil desa memiliki tingkat kesejahteraan keluarga rendah.

Aksesibilitas yang diukur pada kajian ini adalah aksesibilitas ke fasilitas-fasilitas pendidikan, kesehatan, tempat ibadah/sosial, ekonomi, tempat kerja dan kantor pemerintah. Tingkat aksesibilitas diwakili oleh jarak dan waktu dari tempat tinggal penduduk ke fasilitas-fasilitas tersebut. Variabel tersebut selanjutnya diregresikan dengan tingkat kesejahteraan penduduk sebagai variabel tergantung, yang diwakili oleh pendapatan keluarga yang dimiliki oleh penduduk di wilayah kantong kemiskinan.



(i) Kota Medan



(ii) Kota Surabaya

Sumber: BPS, 2003

**Gambar 2** Distribusi Frekuensi Kesejahteraan Keluarga di Kota Besar/Metropolitan

Model yang disusun memiliki persamaan umum sebagai berikut:

$$Y = a_0 \cdot X_1^{a_1} \cdot X_2^{a_2} \dots X_n^{a_n}$$

Model di atas dapat ditransformasikan ke bentuk linier menjadi:

$$\ln Y = \ln a_0 + a_1 \cdot \ln X_1 + a_2 \cdot \ln X_2 + \dots + a_n \cdot \ln X_n$$

dengan:

Y = tingkat kesejahteraan penduduk/pendapatan keluarga

$a_n$  = koefisien variabel

$X_n$  = variabel bebas yang berupa aksesibilitas ke fasilitas-fasilitas penduduk

Tingkat kelayakan model dianalisis dengan metode statistika yang lazim digunakan, yaitu koefisien determinasi  $R^2$  dan uji F. Selain itu dilakukan uji kepastian tanda (positif/negatif) berdasarkan hipotesis awal yang diajukan, yaitu bertanda negatif yang berarti setiap kenaikan nilai variabel bebas akan menurunkan nilai variabel tergantung. Atau dalam persamaan yang disusun, setiap kenaikan jarak ke fasilitas sosial diasumsikan akan menurunkan pendapatan keluarga. Analisis regresi dan uji kelayakan dilakukan dengan menggunakan program SPSS for Windows, yang dilakukan dengan 2 metode, yaitu enter dan stepwise. Metode enter memasukkan seluruh variabel bebas yang ditinjau, sementara metode stepwise hanya memasukkan variabel bebas yang signifikan mempengaruhi variabel tergantung. Tingkat signifikansi yang digunakan adalah 5%.

Analisis Regresi untuk kondisi Kota Besar/Metropolitan diwakili oleh kondisi aksesibilitas di Kota Medan dan Surabaya yang diambil dari sampel sebanyak 50 KK untuk tiap kota. Sampel diambil dari kantong-kantong kemiskinan yang teridentifikasi dari pengolahan Data Potensi Desa BPS. Hasil analisis regresi dihasilkan dari pengolahan data adalah sebagai berikut:

Metode enter:

$$\text{lpdptkl} = 1,067 - 0,132 \cdot \text{ljr kpsr} - 0,138 \cdot \text{ljr ktw} - 0,069 \cdot \text{ljr kkr} - 0,016 \cdot \text{ljr kib} + 0,019 \cdot \text{ljr kpos} - 0,065 \cdot \text{ljr krs} + 0,054 \cdot \text{ljr kpus} - 0,090 \cdot \text{ljr kposy} - 0,077 \cdot \text{ljr kker} + 0,239 \cdot \text{ljr kdes} - 0,166 \cdot \text{ljr kkec} ;$$

$R^2 = 0,726$ ;  $F = 3,085$  (sig 0,024)

Metode stepwise:

$lpdptkl = 1,698 - 2,001*ljrkpsr - 0,812*ljrkwtw - 0,346*ljrkker$ ;

$R^2 = 0,629$  ;  $F = 37,407$  (sig 0,00)

dengan:

$lpdptkl$	=	pendapatan keluarga	$ljrkpus$	=	jarak ke puskesmas terdekat
$ljrkpsr$	=	jarak ke pasar terdekat	$ljrkposy$	=	jarak ke posyandu terdekat
$ljrkwtw$	=	jarak ke pertokoan/warung terdekat	$ljrkker$	=	jarak ke tempat kerja
$ljrkskul$	=	jarak ke sekolah terdekat	$ljrkdes$	=	jarak ke kantor desa
$ljrkkr$	=	jarak ke tempat kursus terdekat	$ljrkkec$	=	jarak ke kantor kecamatan

Dari hasil pemodelan tersebut dapat dilihat bahwa kedua model menghasilkan koefisien determinasi sedang, yang terlihat dari nilai  $R^2$  yang dihasilkan. Hal ini berarti kaitan antara tingkat kesejahteraan dan aksesibilitas merupakan syarat perlu namun bukan merupakan syarat cukup (enough but not sufficien) untuk mengurangi tingkat kemiskinan kota. Artinya, masih ada beberapa variabel lain di luar aksesibilitas yang mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat kota.

Analisis tingkat signifikansi menunjukkan, secara bersama-sama variabel bebas signifikan menerangkan variabel tergantung dalam tingkat signifikansi 5% ( $F > F$  tabel) baik dengan metode enter maupun metode stepwise. Sedangkan secara individual, variabel yang signifikan untuk kedua metode adalah jarak ke pasar, toko/warung terdekat dan kantor desa. Hal ini berarti bahwa tingkat aksesibilitas untuk ke fasilitas ekonomi khususnya pasar dan toko/warung serta fasilitas administrasi di desa memiliki peran penting dalam mengatasi peningkatan pendapatan keluarga.

Hipotesis awal yang dibangun adalah bahwa peningkatan aksesibilitas yang ditunjukkan dengan penurunan jarak ke fasilitas akan meningkatkan pendapatan keluarga. Hasil pemodelan menunjukkan beberapa variabel memenuhi hipotesis tersebut (ditunjukkan dengan tanda negatif pada variabel), yaitu jarak ke pasar, toko/warung, tempat kursus, tempat ibadah, posyandu, tempat kerja dan kantor kecamatan. Hal ini menunjukkan semakin jauhnya jarak ke fasilitas tersebut akan menyebabkan kecenderungan penurunan pendapatan keluarga.

### **Tipologi Kondisi Eksisting Kota Sedang**

Tipologi kondisi kesejahteraan eksisting kota sedang dapat dilihat pada Gambar 3. Pada gambar tersebut terlihat kondisi kesejahteraan yang relatif lebih merata dibandingkan dengan kondisi kesejahteraan di kota besar/metropolitan yang telah disajikan sebelumnya.

Kondisi Kota Sedang diwakili oleh kondisi Kota Banjarmasin. Hasil analisis regresi untuk kota ini disajikan dalam persamaan berikut:

Metode enter:

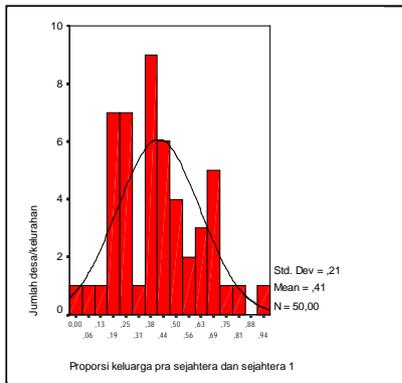
$$\text{lpdptkl} = 2,632 - 0,037*\text{ljrkpsr} - 0,115*\text{ljrkkskul} - 0,291*\text{ljrkkr} + 0,139*\text{ljrkib} + 0,074*\text{ljrkpos} + 0,159*\text{ljrkrs} + 0,272*\text{ljrkpus} - 0,222*\text{ljrkposy} - 0,160*\text{ljrkker} - 0,043*\text{ljrkdes} + 0,134*\text{ljrkkec} ;$$

$$R^2 = 0,706; F = 3,930$$

Metode stepwise:

$$\text{lpdptkl} = 0,373 - 0,147*\text{ljrkkec} - 0,217*\text{ljrkkskul} - 0,247*\text{ljrkker} ;$$

$$R^2 = 0,625; F = 27,446$$



Sumber: BPS 2003

**Gambar 3** Distribusi Frekuensi Kesejahteraan Keluarga di Kota Sedang

Hasil analisis regresi tersebut memiliki nilai koefisien determinasi yang relatif sama dengan kondisi kota besar/metropolitan, yaitu pada taraf sedang, yang menunjukkan bahwa meskipun aksesibilitas terhadap fasilitas berperan, namun masih ada variabel lain yang menentukan. Analisis tingkat signifikansi menunjukkan bahwa secara bersama-sama, variabel bebas yang ditinjau signifikan untuk menerangkan variabel tergantung baik pada metode enter maupun stepwise. Secara individual, variabel yang signifikan untuk menerangkan variabel tergantung adalah aksesibilitas ke fasilitas kantor kecamatan, sekolah dan tempat kerja, yang berarti berbeda dengan hasil regresi pada kota besar/metropolitan yang menunjukkan aksesibilitas ke toko/warung dan pasar adalah paling signifikan. Secara umum variabel yang digunakan memiliki kesesuaian dengan hipotesis awal yang digunakan, di mana semakin besar jarak ke fasilitas akan menurunkan tingkat pendapatan, yang ditunjukkan oleh tanda negatif pada koefisien variabel.

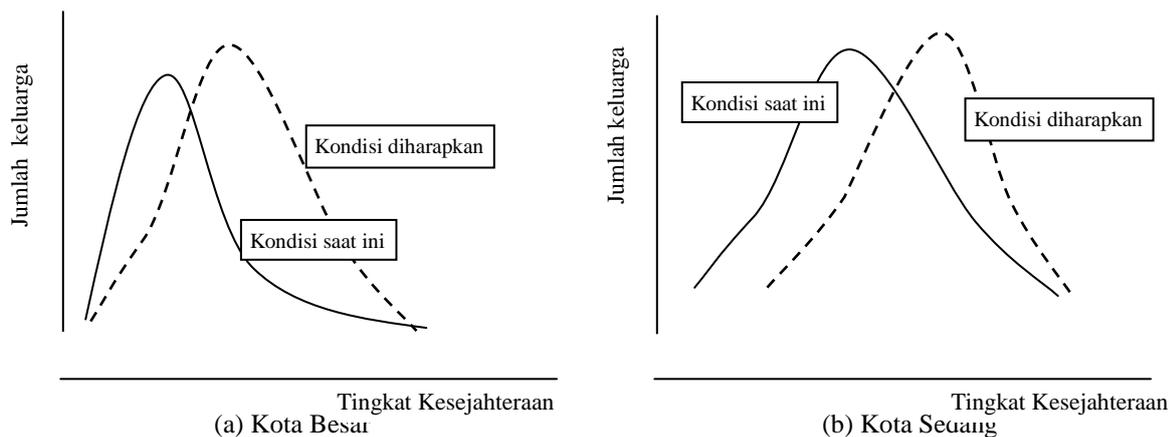
## **KONSEP STRATEGI PENYUSUNAN JARINGAN JALAN UNTUK MENGATASI KE--MISKINAN KOTA**

### **Strategi Dasar**

Strategi dasar perencanaan jaringan jalan perkotaan adalah peningkatan aksesibilitas komunitas miskin di kantong-kantong kemiskinan perkotaan untuk menjangkau fasilitas-fasilitas

kota, seperti pendidikan, kesehatan, pasar, pusat kegiatan ekonomi, central business district (CBD), lembaga keuangan, dan fasilitas/amenitis kota lainnya. Dengan aksesibilitas fisik yang tinggi, sumber daya perkotaan, seperti kesempatan kerja, informasi, dan modal juga dapat diakses dengan lebih baik dan dapat dimanfaatkan oleh orang miskin untuk meningkatkan kesejahteraannya.

Kondisi kesejahteraan di kota besar cenderung memiliki penyebaran yang tidak merata, di mana sebagian kecil penduduk memiliki tingkat kesejahteraan yang relatif tinggi sementara lainnya berada pada tingkat kesejahteraan yang relatif rendah. Hal yang berbeda terjadi di kota sedang, di mana distribusi pendapatan relatif lebih merata, sehingga kesenjangan antara orang kaya dan orang miskin tidak terlalu signifikan. Kondisi yang diharapkan adalah adanya tingkat kesejahteraan yang meningkat diimbangi dengan pemerataan yang lebih baik juga. Tipologi yang diharapkan disajikan pada Gambar 4.



Sumber: diadopsi dari Todaro, 2000

**Gambar 4** Tipologi Kondisi Kesejahteraan yang Diharapkan

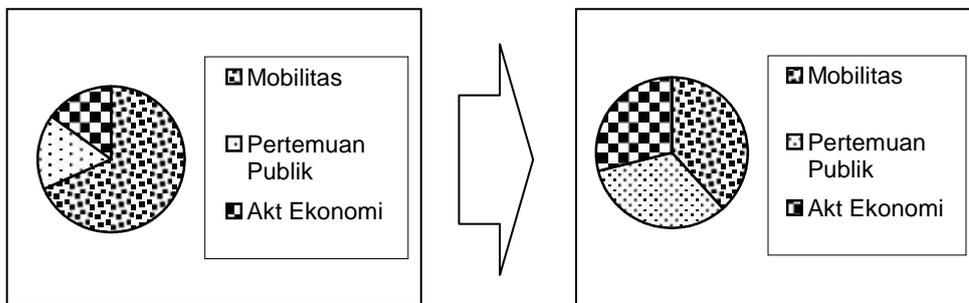
### Strategi Efisiensi dan Straight to the Hearth of The Poor

Prinsip efisiensi dalam satu jaringan transportasi salah satunya adalah jaringan jalan diwujudkan dalam bentuk konektivitas atau keterkaitan antar moda dan jaringan transportasi yang ada. Sistem transportasi yang memiliki tingkat efisiensi yang tinggi akan mengurangi biaya-biaya yang harus dikeluarkan, yang nantinya akan memberikan stimulus bagi peningkatan aktivitas masyarakat. Di sini prinsip pemerataan mungkin tidak berlaku, namun yang diharapkan adalah adanya peningkatan kesejahteraan secara total bagi semua lapisan masyarakat.

Strategi kedua yang diperhatikan dalam penyusunan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan adalah penekanan pada pembukaan jaringan pada kantong-kantong kemiskinan. Pembukaan jaringan akan dilakukan dengan melihat tingkat signifikansi fasilitas-fasilitas terhadap peningkatan kesejahteraan penduduk. Strategi ini lebih memberikan penekanan pada fasilitas bagi masyarakat miskin untuk memperoleh hak yang setara dengan strata masyarakat lainnya. Di sini prinsip pemerataan lebih dipegang sebagai dasar penyusunan jaringan.

## Transformasi Fungsi Ruang Kota

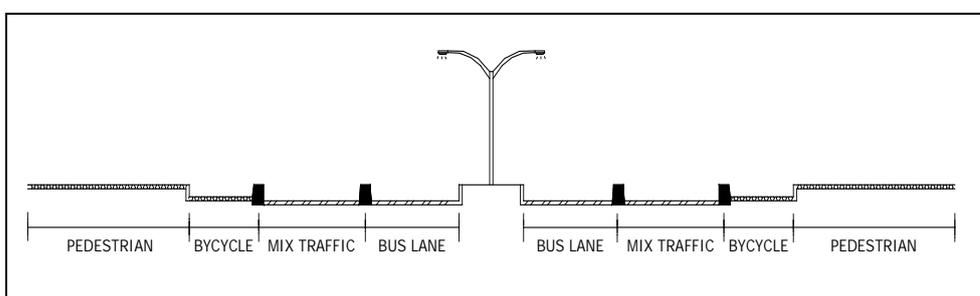
Secara umum, fungsi ruang kota dapat dibagi menjadi 3 (tiga), yaitu ruang pertemuan publik, ruang aktivitas ekonomi, dan ruang mobilitas/transportasi. Kondisi pada banyak kota memperlihatkan adanya dominasi yang tinggi pada penggunaan ruang kota untuk mobilitas, dan menyisakan sedikit pada aktivitas ekonomi dan ruang interaksi bagi publik. Untuk itu perlu dilakukan transformasi penggunaan ruang publik, sehingga memberikan kenyamanan bagi penghuninya. Ide transformasi tersebut dapat dilihat dalam Gambar 4.



Sumber: dimodifikasi dari Jan Gehl, 2004

**Gambar 4** Transformasi Ruang Publik

Adanya perubahan fungsi ruang publik akan meningkatkan interaksi antar penghuni kota, yang akhirnya akan menimbulkan transaksi dan aktivitas ekonomi. Untuk itu perlu dilakukan fasilitasi dalam bentuk desain infrastruktur yang mendukung terjadinya transformasi tersebut. Desain yang sesuai untuk terjadinya transformasi tersebut adalah diakomodasinya fasilitas untuk pejalan kaki maupun kendaraan tidak bermotor dalam penyusunan desain jalan di perkotaan. Adanya fasilitas untuk pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor juga memberikan peluang bagi masyarakat miskin untuk melakukan perjalanan dengan lebih baik. Tipikal bentuk desain jalan perkotaan yang ideal disajikan dalam Gambar 5.



**Gambar 5.** Tipikal Ideal Desain Jalan Perkotaan

## **Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Terpenting**

Penyusunan jaringan jalan di kota-kota besar lebih diprioritaskan pada aspek-aspek aksesibilitas, mobilitas, dan biaya transport penduduk miskin terhadap pencapaian fasilitas pertokoan/warung, pasar, dan tempat kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa pengembangan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan di kota besar lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan dasar hidup, yaitu aktivitas ekonomi.

Di kota-kota sedang, penyusunan jaringan jalan tersebut lebih diprioritaskan pada aspek aksesibilitas, mobilitas, dan biaya transport penduduk miskin terhadap fasilitas administrasi pemerintahan (kantor kecamatan), tempat pendidikan (sekolah), dan tempat kerja. Hal ini mengindikasikan bahwa pengembangan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan di kota sedang lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan administrasi pemerintahan, pendidikan, dan ekonomi.

## **Pelibatan Stakeholder Terkait Jaringan Jalan Perkotaan**

Penanganan dan pemanfaatan jaringan jalan perkotaan membutuhkan penanganan yang komprehensif dan melibatkan berbagai pihak terkait. Dalam hal ini Departemen/Dinas Kimpraswil merupakan institusi yang berwenang dalam penyediaan dan pemeliharaan infrastruktur jalan. Departemen/Dinas Perhubungan berperan secara aktif dalam pemanfaatan badan jalan dengan melakukan manajemen lalu lintas yang tepat berdasarkan indikasi permasalahan yang ditemui. Di sisi lain, berbagai permasalahan sosial yang muncul dalam pemanfaatan badan jalan membutuhkan kerjasama yang serius dengan departemen/dinas terkait, seperti Departemen/Dinas Sosial, Departemen/Dinas Tenaga Kerja dan Kepolisian RI. Adanya sinergi yang baik di antara berbagai pihak akan menunjang berfungsinya badan jalan secara optimal.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Kajian ini telah mengindikasikan kaitan antara tingkat kemudahan penduduk dalam mencapai fasilitas yang dibutuhkan yang diukur dengan jarak yang harus ditempuh. Fasilitas yang ditinjau meliputi fasilitas pendidikan, kesehatan, sosial, kantor pemerintahan, tempat kerja, fasilitas ekonomi.

Hasil kajian menunjukkan bahwa di kota-kota besar pengembangan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan dasar hidup, yaitu aktivitas ekonomi. Di kota-kota sedang, penyusunan jaringan jalan seharusnya lebih diutamakan pada pemenuhan kebutuhan pemerintahan, pendidikan, dan ekonomi.

Beberapa rekomendasi kebijakan yang dikeluarkan hasil kajian ini meliputi:

- (1) Secara mendasar dibutuhkan adanya peningkatan aksesibilitas penduduk miskin ke fasilitas-fasilitas publik, sehingga akan memberikan dampak positif terhadap aktivitas dan tingkat perekonomian penduduk miskin tersebut.
- (2) Pertimbangan Efisiensi dan *Straight to the Hearth of the Poor* merupakan pendekatan yang perlu diperhatikan dalam penyusunan jaringan jalan dalam mengatasi kemiskinan perkotaan.

- (3) Transformasi tata ruang kota perlu diperhatikan dan diakomodasi dengan memperhatikan kepentingan penduduk miskin, sehingga kebijakan yang disusun akan memberikan peningkatan taraf hidup mereka.
- (4) Identifikasi kebutuhan akan fasilitas terpenting perlu dilakukan untuk mengetahui dan untuk menghasilkan tindakan yang paling efisien dalam menyusun jaringan jalan, sekaligus dengan efektivitas yang tinggi, sehingga kebijakan yang disusun akan memberikan pengaruh yang signifikan terhadap peningkatan kesejahteraan penduduk miskin,
- (5) Adanya kerjasama yang baik dengan berbagai stakeholder terkait perlu terus dibina, sehingga akan terjalin sinergi yang akhirnya memberikan manfaat yang optimal dalam penanganan jaringan jalan.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepala dan Staf pada Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM yang memberikan kesempatan kepada penulis untuk memanfaatkan data yang ada, sehingga memungkinkan dilakukannya kajian ini.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Badan Pusat Statistik. 2000. *Data Potensi Desa*. Jakarta.
- Button, K. J. 1996. *Transport Economics*. Edward Edgar Publishing Company, USA.
- Edmonds, G. 1998. *Wasted Time: the Price of Poor Access*. Development Policies Department, International Labour Office, Geneva.
- Sulistiyani, A.T. 2004. *Kemitraan dan Model-model Pemberdayaan*. Gava Media, Yogyakarta.
- Todaro, M. 2000. *Economic Development*. 7th edition, Addison Wesley.
- World Bank. 2004. *Millenium Development Goals*. Washington, DC.

