BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Kota Malang dalam menghadapai tuntutan otonomi daerah, melaksanakan pembangunan daerahnya dalam segala bidang, misalnya dari segi politik, sosial, ekonomi, dan budaya untuk mewujudkan masyarakat yang sejahtera, yaitu sesuai dengan visi pembangunan daerah Kota Malang, ”Terwujudnya Kota Malang yang mandiri, berbudaya, sejahtera dan berwawasan lingkungan” (http://www.pemkot-malang.go.id). Untuk menjalankan pembangunan kota, Pemerintah Kota Malang mempunyai prioritas pembangunan dalam bidang hukum, pendidikan, ekonomi, sosial-budaya, prasarana fisik, dan pengembangan otonomi daerah (http://www.malangkota.go.id). Pada kenyataannya, dengan penetapan prioritas tersebut Kota Malang menunjukkan perkembangan baik dalam bidang pendidikan, dan ekonomi. Hal ini dibuktikan dengan pesatnya pembangunan di Kota Malang antara lain pembangunan pusat perbelanjaan, lapangan olahraga yang berkelas internasional, memiliki sekolah mulai tingkat SD, SMP, dan SMA yang juga bertaraf internasional.

Khususnya pada prioritas pembangunan Kota Malang yang kelima, yaitu tentang pembangunan prasarana fisik ditunjukkan dengan keseriusan Pemerintah Kota Malang melakukan penyediaan dan pemeliharaan serta peningkatan kualitas prasarana dan sarana kebutuhan dasar masyarakat dalam rangka peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Contoh pembangunan prasarana fisik yang telah ada seperti dibangunnya rumah sakit maupun pusat

kesehatan, terminal, gedung olahraga, pasar atau pusat perdagangan, gedung pelayanan administrasi, jalan, jaringan telekomunikasi, dan sebagainya yang telah tersebar di kawasan Kota Malang.

Pada kurun waktu mulai tahun 2007 sampai dengan tahun 2012, isu atau permasalahan utama yang perlu mendapat perhatian serius Pemerintah Daerah adalah Kota Malang masih menghadapi permasalahan kemiskinan, pengangguran, dan ketimpangan ekonomi rakyat. Salah satu penyebabnya adalah masih kurangnya pembangunan infrastruktur. Dalam kurun waktu tahun tersebut, Pemerintah Daerah Kota Malang telah menetapkan strategi yang akan dikembangkan untuk menjamin hasil yang maksimal dari pelaksanaan berbagai program pembangunan yang telah dirumuskan dan akan dilaksanakan di lapangan, yaitu membangun pertumbuhan ekonomi dengan memfokuskan diri dalam mempercepat pemulihan dan memperkokoh pondasi perekonomian daerah agar terjadi peningkatan dan pertumbuhan ekonomi daerah untuk memacu peningkatan derajat kesejahteraan dan kemakmuran masyarakat pada semua lapisan dan mendorong peningkatan pendapatan asli daerah serta menumbuhkembangkan peran serta aktif masyarakat sebagai salah satu sumber pembiayaan pembangunan daerah (http://www.blogger.com).

Fokus pembangunan Kota Malang untuk pemerataan pembangunan infrastruktur di seluruh wilayah kota salah satunya berada di Kedungkandang. Alasan dipilihnya daerah tersebut tidak lain adalah karena beberapa tahun sebelum adanya proyek pengembangan kawasan Malang Timur pada tahun 2007 oleh Pemerintah Kota Malang, kurang tersentuh pembangunan. Lain halnya dengan empat kecamatan lainnya di Kota Malang (kecamatan Klojen, Blimbing,

Sukun, dan Lowokwaru), terutama apabila dibandingkan dengan Kecamatan Klojen, secara kasat mata ketersediaan fasilitas pelayanan umum, prasarana pendidikan, perdagangan, dan infrastruktur lainnya di Kedungkandang jarang dijumpai (http://www.skypercity.com). Kurangnya ketersediaan baik prasarana maupun sarana di daerah ini salah satunya disebabkan oleh lokasi yang jauh dari pusat kota disamping keadaan geografi yang berbukit serta keadaan sosial-ekonomi masyarakatnya pun rendah. Hal tersebut seperti apa yang disebutkan oleh Koestoer (2001:40) bahwa prasarana kota yang tersedia di bagian pusat kota cenderung lebih lengkap, sedangkan semakin ke arah pinggiran kota cenderung semakin berkurang ketersediaannya.

Gambaran umum yang tampak dari segi fisik di Kecamatan Kedungkandang adalah sedikit dijumpainya gedung-gedung pemerintahan ataupun ruko-ruko/pusat perbelanjaan modern sehingga jauh dari suasana sesak padahal Kecamatan Kedungkandang adalah kecamatan yang memiliki wilayah terluas di Kota Malang, yaitu 39,89 km², namun kepadatan penduduknya paling rendah sebesar 4.450 jiwa /km². Jika dilihat dari keadaan alamnya, daerah ini lebih didominasi oleh sawah, kebun, dan jalan berbukit yang masih makadam. Luasnya wilayah kecamatan dengan bentang alam yang berbukit, menjadikan kepadatan penduduk di wilayah ini pun jarang. Antara satu wilayah pemukiman dengan wilayah pemukiman yang lain kebanyakan dipisahkan oleh persawahan. Sehingga dari segi letak fasilitas umum juga tampak berjauhan. Dengan kata lain tingkat aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan umum sangat rendah untuk memenuhi kebutuhan hidup.

Lahan pertanian yang dimiliki Kedungkandang adalah yang terluas diantara empat kecamatan lainnya, yaitu 622.434 ha (data BPS Malang tahun 2007). Keadaan alam yang didominasi oleh sawah, kebun, bukit di Kedungkandang inilah, maka sebagian besar masyarakat setempat bermata pencaharian sebagai petani dan peternak. Dari hasil kegiatan pertanian tanaman padi total luas panen selama tahun 2007 seluas 2.123 ha dengan produksi 14.277,02 ton. Untuk produksi tanaman palawija antara lain jagung sebesar 873,10 ton; ubi kayu 2.942,81 ton; dan ubi jalar 166,37 ton.

Masyarakat Kedungkandang mengandalkan perekonomiannya dari sektor pertanian, namun pada kenyataannya tidak dapat berkembang dan mengangkat perekonomian masyarakat karena diakibatkan oleh salah satu faktor kurang tersedianya akses jalan yang baik untuk mendistribusikan hasil produksi masyarakat sehingga masyarakat Kedungkandang masih tergolong miskin (BPS Malang 2007). Hal ini juga berkaitan dengan beberapa sebab mengapa perkembangan Kedungkandang dibanding wilayah lainnya lambat. Berdasarkan studi arahan dan prioritas percepatan pembangunan di kawasan Timur Kota Malang hasil kerja sama BPP Fakultas Teknik Unibraw dan Bappeda Kota Malang tahun 2009, menyebutkan ada empat penyebab yaitu:

1. Besarnya daya tarik wilayah barat dan utara Kota Malang.
2. Kurangnya akses menuju Kedungkandang.
3. Terbatanya utilitas kota, terutama air bersih.
4. Isu tak aman hingga masyarakat enggan beraktivitas di sana (http://www.surya.co.id).

Untuk mengangkat Kedungkandang agar tidak tertinggal dan memperbaiki pandangan negatif terhadap kawasan ini, Pemerintah Kota Malang dengan berpedoman pada rencana pembangunan jangka pendek (RPJP), rencana pembangunan jangka menengah (RPJM), dan rencana tata ruang dan wilayah (RTRW) memfokuskan pengembangan pembangunan Kawasan Malang Timur mulai tahun 2007. Upaya tersebut merupakan keseriusan Pemerintah Kota Malang dalam meningkatkan kinerja dan pelayanannya kepada seluruh masyarakat Malang. Kini pembangunan-pembangunan yang ada di kawasan ini sedang dilakukan bahkan rencana besar Pemerintah Kota Malang ini ada yang sudah terealisasi, antara lain pembangunan Gedung Olah Raga (GOR) Ken Arok, Kantor Pemerintah Terpadu Kota Malang (*Block Office*), Terminal Tlogowaru, jalan tembus Sulfat, dan jalan tembus Gadang-Bumiayu-Tlogowaru. Sedangkan pembangunan yang sedang dilakukan adalah pembangunan infrastruktur jalan lainnya yang masih akan terus dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang.

Pentingnya pembangunan infrastruktur jalan di kawasan Malang Timur akan memberikan dampak yang besar (efek bola salju). Artinya, jika di daerah pinggiran kota maju, di daerah pinggiran kabupaten akan mengikuti dan terbentuk *buffer zona* yang potensial untuk dikembangkan lebih lanjut lagi. Jika dilihat dari potensi yang dimiliki oleh daerah Kedungkandang, yaitu di bidang pertanian dan peternakan, maka penyediaan akses jalan yang menunjang distribusi hasil pertanian tersebut harus dimaksimalkan agar masyarakat sekitar dapat mengkonsumsi sendiri hasil pertaniannya maupun dapat pula memasarkannya ke wilayah lainnya. Tidak hanya dari segi pendistribusian, jalan juga akan mempengaruhi petani dalam memperoleh alat-alat yang dapat membantu

meningkatkan hasil produksi pertanian mereka, mempengaruhi ketersediaan prasarana dan sarana transportasi menuju lahan pertanian, jarak, waktu, dan biaya yang dibutuhkan untuk mencapai tempat penjualan produk-produk pertanian yang dihasilkan sehingga dari penyediaan sarana infrastruktur/prasarana jalan nantinya akan dapat menyejahterakan masyarakat daerah pinggiran kota, Kecamatan Kedungkandang dan wilayah sekitarnya.

Untuk melihat seberapa besar manfaat pembangunan jalan dalam meningkatkan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat, maka harus ada indikasi dan bukti mengenai pemanfaatan jalan karena jalan yang dibangun untuk kepentingan kegiatan pertanian seharusnya memberikan manfaat baik kepada kelangsungan kegiatan pertanian itu sendiri maupun kepada kelompok petani sebagai subjek utama pelaksana pembangunan pertanian. Pada kenyataannya jalan merupakan barang publik yang mana pengguna jalan ini adalah dari semua kalangan. Namun, dalam penelitian ini fungsi jalan dilihat dari aspek sosial ekonomi khususnya bagi masyarakat lokal atau petani yang memanfaatkan jalan sebagai akses produksi pertanian sehingga akan didapat pengertian tentang peningkatan aksesibilitas jalan dengan memperoleh data pengguna yang paling banyak memanfaatkan prasarana jalan serta klasifikasi jenis kendaraan apa saja yang mampu melewati jalur-jalur kegiatan pertanian. Oleh karena sampai saat ini belum ada data spesifik mengenai pengguna jalan di daerah yang dimaksud, maka peneliti ingin menggali data tersebut di lapangan.

Berdasarkan uraian yang telah dikemukakan, maka peneliti tertarik untuk mengkaji dan menganalisis lebih dalam lagi dengan mengadakan penelitian skripsi yang berjudul **"**Pembangunan Prasarana Jalan (Darat) Sebagai Upaya

Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian Masyarakat (Studi di Kawasan Malang Timur, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang)".

B. Perumusan Masalah

Pentingnya pembangunan prasarana jalan terutama di daerah pinggiran Kota Malang (Kecamatan Kedungkandang) dalam mengejar ketertinggalan dengan kawasan-kawasan Kota Malang lainnya dan dalam rangka mengoptimalkan potensi daerah di bidang pertanian, maka dinilai akan berpengaruh atau berdampak pada peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat daerah tersebut. Bertitik tolak pada pemikiran itu, maka peneliti merumuskan permasalahan, yaitu:

1. Apakah pembangunan prasarana jalan memberikan peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat Kedungkandang?
2. Siapa sajakah yang paling banyak menikmati manfaat prasarana jalan?
3. Apa sajakah faktor pendukung dan penghambat pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, maka penelitian ini bertujuan:

1. Untuk menganalisa dan mendeskripsikan pembangunan jalan apakah memberikan peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat Kedungkandang.
2. Untuk mengetahui pihak-pihak yang paling banyak menikmati manfaat prasarana jalan sehingga akan diketahui pentingnya pembangunan prasarana jalan dilaksanakan sebagai aksesibilitas produksi pertanian bagi petani.

3. Untuk menganalisa faktor pendukung dan penghambat pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang.

D. Kontribusi Penelitian

1. Bagi Instansi

   Sebagai bahan masukan dan sumbangan pemikiran bagi Dinas Pemukiman, Prasarana Wilayah (Kimpraswil) dan Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang (Bappekot Malang) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi dinas yang bersangkutan.

2. Bagi Akademis

   Penelitian ini dapat memberikan masukan dan pemikiran yang bermanfaat bagi pengembangan Ilmu Administrasi Publik khususnya bidang Administrasi Pembangunan.

3. Bagi Peneliti Sendiri

   Sebagai sarana untuk melatih diri dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dan mengasah kemampuan berpikir kritis, logis, dan ilmiah.

4. Bagi Peneliti Lain

   Sebagai bahan referensi bagi para peneliti lain yang akan melakukan penelitian lanjutan di bidang pembangunan infrastruktur fisik, khususnya mengenai pembangunan prasarana jalan bagi suatu daerah pinggiran kota dan mengenai aksesibilitas produksi pertanian. Penelitian ini juga berguna sebagai sumbangan informasi bagi peneliti lainnya sepanjang menyangkut objek yang sama sekalipun dalam ruang lingkup yang berbeda.

E. Sistematika Pembahasan

Sebagai upaya untuk memberikan kemudahan dalam memahami isi skripsi ini secara keseluruhan dengan jelas sesuai sistematika penulisan skripsi sehingga diperoleh pengertian yang logis dan sistematis di dalam bab-bab yang disusun. Adapun bab-bab yang terdapat dalam skripsi ini sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Memberikan uraian tentang latar belakang masalah, perumusan masalah penelitian, tujuan penelitian, kontribusi penelitian serta sistematika pembahasan materi skripsi secara keseluruhan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Memberikan uraian tentang teori-teori yang berkaitan dengan permasalahan dan pernyataan peneliti yang meliputi konsep dan pengertian judul dari permasalahan yang diangkat.

BAB III: METODOLOGI PENELITIAN

Memberikan uraian tentang jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian serta analisis data.

BAB IV: GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

Memberikan pemaparan mengenai lokasi penelitian, yang terdiri dari wilayah studi itu sendiri dan instansi-instansi terkait yang menjadi sumber data sekunder dalam penelitian.

BAB V: MENGAKHIRI KETERTINGGALAN MASYARAKAT MISKIN

Memberikan uraian setiap data yang berasal dari fakta-fakta di lapangan melalui wawancara dan observasi di lokasi penelitian. Hal-

hal yang diuraikan menjelaskan bagaimana kondisi wilayah dapat berubah keadaannya oleh adanya pembangunan.

BAB VI: MENIKMATI KEMAJUAN AKIBAT PEMBANGUNAN PRASARANA JALAN

Memberikan analisa data yang diperoleh, yaitu menyangkut pembangunan prasarana jalan dalam upaya peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat daerah Kedungkandang, Kota Malang.

BAB VII: PENUTUP

Memberikan kesimpulan dari bab-bab sebelumnya maupun hasil dari penelitian beserta saran-saran yang berguna sebagai pemecahan masalah.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Pengantar

Perkembangan kehidupan masyarakat selalu menginginkan ke arah kehidupan yang lebih baik. Definisi yang luas tentang kehidupan yang lebih baik ini dinamakan peradaban. Untuk mewujudkannya maka setiap manusia atau kelompok melakukan upaya-upaya yang menyangkut tata kehidupan sehari-harinya dengan sengaja yang hal ini disebut sebagai pembangunan. Sehingga memajukan peradaban berarti melakukan pembangunan. Tanpa pembangunan, perubahan dan pertumbuhan tidak akan terjadi.

Pada dasarnya pembangunan bagi setiap negara mengandung empat nilai. Dorodjatun Kuntjoro Jakti dalam bukunya "Manajemen Pembangunan" (1987), menyebutkan nilai-nilai tersebut, yaitu sebagai peningkatan kapasitas, mencakup keadilan, penumbuhan kuasa dan wewenang, dan sebagai kelangsungan yang tertunjang (*sustainability*). Pertama, pembangunan mencakup pengembangan kapasitas untuk menentukan masa depan. Kapasitas ini mencakup kapasitas bangsa dan komunitas untuk membangun lembaga-lembaga politik dan sosial yang bertanggung jawab terhadap perubahan dalam individu, masyarakat, maupun bangsa. Kedua, pembangunan menyangkut masalah-masalah distribusi. Hal ini berarti bahwa pembangunan harus dirasakan oleh seluruh masyarakat dan bukan hanya sebagian orang saja yang menikmati hasil pembangunan. Ketiga, pembangunan juga berarti penumbuhan kekuasaan dan wewenang bertindak yang lebih besar kepada yang ada di bawahnya. Keempat, pembangunan mencakup

perhatian jangka panjang terhadap masa depan. Hal ini berarti bahwa kebijaksanaan pemerintah hendaknya mempertimbangkan sumber-sumber daya yang ada bagi tertunjangnya kelangsungan masa depan bangsa. Adanya nilai-nilai pembangunan diatas maka setiap negara melaksanakan pembangunannya di segala bidang (politik, ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan) demi tercapainya tujuan bangsa yang adil dan sejahtera.

Berdasarkan definisi dari pembangunan, pembangunan memiliki makna pada perubahan dan pendistribusian barang-barang dan peningkatan hubungan sosial (Hadi, 2005:21). Makna ini lebih berorientasi pada pembangunan sosial dimana fokusnya pada kualitatif dan pendistribusian perubahan dalam struktur dari masyarakat yang diukur dari berkurangnya diskriminasi. Dengan adanya distribusi yang seimbang, maka keuntungan dari pembangunan akan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat sehingga pada akhirnya pemerataan pembangunan akan tercapai.

Bertitik tolak dari pemaparan tentang pembangunan diatas, negara Indonesia sendiri telah melaksanakan pembangunan nasionalnya. Indonesia melaksanakan pembangunan nasionalnya sesuai dengan tujuan nasional yang berlandaskan pada Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945. Salah satu tujuan itu adalah memajukan kesejahteraan umum. Untuk mewujudkan tujuan nasional tersebut diselenggarakan pembangunan nasional secara berencana, menyeluruh, terpadu, terarah, dan berkesinambungan. Strategi pembangunan diarahkan untuk membangun Indonesia di segala bidang yaitu sebagai pemenuhan hak dasar rakyat.

Pemerintah sebagai pemimpin bagi warganya yang memiliki berbagai kebutuhan maupun kepentingan-kepentingan, harus memenuhi hak-hak warganya agar tatanan masyarakat dapat berjalan dengan teratur dan harmonis. Dengan kata lain, pemerintah mempunyai peranan serta fungsi-fungsi tertentu di dalam masyarakat. Oleh karena setiap negara memiliki tujuan meningkatkan keadilan dan kesejahteraan bagi seluruh warganya, maka pemerintah mau tidak mau harus melaksanakan kegiatan-kegiatan di bidang pembangunan. Tujuan-tujuan tersebut terangkum dalam tujuan pembangunan nasional. Untuk melaksanakan kegiatan-kegiatan pembangunan itu pemerintah mempunyai fungsi-fungsi dalam melaksanakan pembangunan nasional. Fungsi-fungsi pemerintah itu diantaranya adalah sebagai *stabilitator, innovator*, dan sebagai pelopor (Siagian, 1987).

Merujuk pada fungsi pemerintah yang kedua, yaitu sebagai *innovator* apabila ditinjau dari segi administrasi pembangunan, inovasi berarti penemuan baru dalam cara-cara kerja, metode baru, sistem baru dan cara berpikir yang baru. Dalam hal pembangunan, inovasi yang dapat dilakukan oleh pemerintah adalah pada inovasi konsepsionil. Inovasi konsepsionil berarti bahwa pemerintah dan seluruh aparaturnya harus merupakan sumber dari ide-ide baru, sumber saran, dan sumber pendapat tentang keputusan-keputusan yang perlu diambil terutama yang menyangkut pembangunan nasional. Keputusan-keputusan tentang pembangunan yang diambil hendaknya merupakan pembangunan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan digunakan untuk menunjang kelangsungan hidup bermasyarakat.

Dalam merespon pembangunan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, maka pemerintah mengeluarkan Undang-Undang tentang Otonomi Daerah. Sejalan dengan diberlakukannya otonomi daerah, maka daerah diberi

kewenangan untuk mengatur urusan rumah tangganya sendiri, yakni seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 32 tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah. Tak terkecuali pembangunan, pemerintah daerah mempunyai wewenang merumuskan berbagai program dan proyek pembangunan agar daerahnya dapat tumbuh dan berkembang sesuai dengan potensi daerah yang dimilikinya. Secara langsung maka pemerintah daerah disini sangat berperan aktif menjalankan fungsinya sebagai *innovator*.

Undang-Undang Otonomi Daerah tersebut mendukung pembangunan daerah-daerah yang ada di Indonesia. Ada pula Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 33 tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara Pusat dan Daerah maka daerah kabupaten dan kota memiliki kewenangan yang cukup luas untuk membuat perencanaan pembangunan di wilayahnya masing-masing. Kewenangan ini mencakup perencanaan tata ruang wilayah, perencanaan pembangunan wilayah, dan pemanfaatan secara optimal potensi wilayah. Pelimpahan wewenang ini menjadi tanggung jawab yang besar bagi daerah karena berisi tanggung jawab utama terhadap maju mundurnya suatu daerah. Hal ini membuat daerah harus lebih mampu menetapkan skala prioritas yang tepat untuk memanfaatkan potensi yang terdapat di daerahnya masing-masing serta mampu untuk mengatasi permasalahan yang ada di daerahnya (Tarigan, 2004).

Adapun sasaran dari pembangunan daerah adalah untuk mengatur hubungan antara pusat dan daerah, mengurangi disparitas daerah dalam wilayahnya, mengelola disparitas daerah dalam wilayahnya, mengelola dan mengendalikan urbanisasi, merespon industrialisasi (Hadi, 2005). Sehingga tampak jelas sekali peran pemerintah daerah dalam menangani permasalahan-

permasalahan dan mengelola potensi-potensi yang ada di daerahnya agar mampu mengangkat daerahnya lebih unggul dari sebelumnya dan pada akhirnya kesejahteraan masyarakat dapat tercapai. Upaya-upaya pemerintah daerah itu kemudian dijabarkan ke dalam program pembangunan dan dipraktekkan dengan pelaksanaan proyek pembangunan daerah yang mencakup segala bidang. Kegiatan proyek yang dilaksanakan diharapkan dapat mengurangi perbedaan pendapatan masyarakat karena kegiatan proyek menciptakan pemerataan proses pembangunan di daerah-daerah yang masih memerlukan pembangunan guna memenuhi kebutuhan hidup mereka.

Perubahan arah kebijakan pembangunan nasional Indonesia yang dahulu menggunakan Garis-Garis Besar Haluan Negara 1999-2004 kini acuan pembangunan nasional berganti berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025. Dengan kondisi ditiadakannya Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) 1999-2004 sebagai pedoman penyusunan rencana pembangunan nasional dan ditambah dengan kuatnya otonomi daerah serta desentralisasi pemerintahan dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia, maka untuk menjaga pembangunan yang berkelanjutan, Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional sangat diperlukan. Program-program yang ada di dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005-2025 berkaitan dengan berbagai bidang, diantaranya:

1. Bidang Sosial Budaya dan Kehidupan Beragama
2. Bidang Ekonomi
3. Bidang Ilmu Pengetahuan dan Teknologi
4. Bidang Sarana dan Prasarana

5. Bidang Politik
6. Bidang Pertahanan dan Keamanan
7. Bidang Hukum dan Aparatur
8. Bidang Wilayah dan Tata Ruang
9. Bidang Sumber Daya Alam dan Lingkungan Hidup

Pembangunan nasional khususnya pada bidang sarana dan prasarana sangat penting artinya bagi seluruh masyarakat mengingat segala macam kebutuhan manusia yang ingin dipenuhi secara langsung atau tidak langsung melalui sarana yang tersedia. Dan untuk mendukung termanfaatkannya sarana dengan baik maka prasarana pun harus tersedia. Keadaan yang nyata mengenai sarana dan prasarana di Indonesia saat ini masih ditandai oleh rendahnya aksesibilitas, kualitas, ataupun cakupan pelayanan. Sebagai akibatnya, sarana dan prasarana yang ada belum sepenuhnya dapat menjadi tulang punggung bagi pembangunan sektor riil termasuk dalam rangka mendukung kebijakan ketahanan pangan di daerah, mendorong sektor produksi, serta mendukung pengembangan wilayah.

Untuk mencapai tujuan dalam bidang sarana dan prasarana tersebut maka sesuai Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025, pada Lampiran Bab III tentang Visi Dan Misi Pembangunan Nasional Tahun 2005 – 2025, pemerintah Indonesia menetapkan misi mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan**.** Isi dari misi tersebut adalah meningkatkan pembangunan daerah; mengurangi kesenjangan sosial secara menyeluruh; keberpihakan kepada masyarakat; kelompok dan wilayah/daerah yang masih

lemah; menanggulangi kemiskinan dan pengangguran secara drastis; menyediakan akses yang sama bagi masyarakat terhadap berbagai pelayanan sosial serta sarana dan prasarana ekonomi.

Selain Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005 – 2025 yang tersebut di atas, ada juga Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2004 – 2009 yang disampaikan dalam Pidato Presiden Susilo Bambang Yudhoyono. RPJMN yang dimaksud mempunyai 5 sasaran pokok prioritas dan arah kebijakan:

1. Menurunkan jumlah penduduk miskin.
2. Berkurangnya kesenjangan antar wilayah dengan meningkatkan peran perdesaan sebagai basis pertumbuhan ekonomi.
3. Meningkatkan kualitas manusia secara menyeluruh, baik dari sisi Indeks Pembangunan Manusia (IPM).
4. Memperbaiki mutu lingkungan hidup dan pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan.
5. Memperbaiki infrastruktur dengan meningkatnya kuantitas dan kualitas sarana penunjang pembangunan.

Pada sasaran yang kelima di atas, mengindikasikan infrastruktur diperhatikan sebagai upaya yang penting untuk menunjang pembangunan di segala bidang yaitu bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan. Dalam hal ini, jika dikaitkan dengan pembangunan daerah sebagai contoh adalah berupa penyediaan prasarana jalan umum dan angkutan umum yang dapat digunakan untuk kepentingan dan kebutuhan masyarakat luas dalam kehidupan sehari-harinya.

Tercapainya kesejahteraan rakyat merupakan cita-cita setiap bangsa. Sedangkan pengukuran tingkat kesejahteraan seringkali diukur dari tingkat pertumbuhan ekonomi. Oleh karena itu pemerintah menetapkan berbagai kebijakan pembangunan ekonomi tentang bagaimana kebutuhan rakyat dapat terpenuhi. Namun, tidak dari bidang ekonomi saja, melainkan pemenuhan kebutuhan rakyat juga dari bidang politik, sosial, dan budaya. Semua bidang itu mempunyai konsekuensi bahwa pemerataan hasil-hasil pembangunan harus dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat.

Mengenai hal pemerataan pembangunan, di Indonesia mengenal apa yang disebut dengan Trilogi Pembangunan, yaitu tentang stabilitas nasional yang mantap dan dinamis, pertumbuhan ekonomi yang tinggi, dan pemerataan pembangunan beserta hasil-hasilnya. Ada delapan jalur pemerataan pembangunan, yang salah satunya menyinggung permasalahan pemenuhan kebutuhan pokok rakyat banyak khususnya pangan, sandang, dan perumahan. Pemerataan pembangunan tersebut secara langsung tidak terlepas dari aksesibilitas masyarakat dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Aksesibilitas bermakna kemudahan untuk memperoleh pelayanan umum. Sehingga penduduk dimanapun ia tinggal mampu untuk memperoleh barang dan jasa yang dibutuhkan dengan mudah dan efisien. Tingkat kemudahan untuk memperoleh pelayanan umum tersebut merupakan tolok ukur pemerintah yang baik. Oleh karena itu, pemerintah yang sekaligus sebagai penyedia layanan harus mengutamakan kesejahteraan rakyatnya dengan memperhitungkan prioritas pembangunan yang akan dilaksanakan yang sesuai dengan kultur masyarakat setempat. Misalnya di suatu wilayah yang memiliki potensi di bidang pertanian

maka pemerintah selayaknya menunjang petani agar memiliki keahlian yang lebih baik dari sebelumnya untuk menghasilkan produksi pertanian yang berkualitas karena menggunakan teknologi pertanian tepat guna sehingga hasil produksi pertanian baik dari segi kuantitas dan kualitasnya layak untuk didistribusikan atau di konsumsi oleh penduduk di wilayah tersebut maupun ke wilayah lain di sekitarnya. Jalan yang dibangun akan meningkatkan proses pendistribusian itu dan memecahkan masalah-masalah akses yang lain. Peningkatan akses akhirnya akan meningkatkan kondisi kehidupan dan kesempatan memperoleh pendapatan yang hal ini berarti pembangunan.

Negara Indonesia dengan potensi sumber daya alam yang melimpah, mendasarkan perekonomiannya pada pertanian. Sungguhpun begitu pada era global saat ini, sektor pertanian dihadapkan pada sebuah permasalahan dengan adanya industrialisasi yang merebak di daerah-daerah. Pemerintah daerah menerapkan industrialisasi yang dilakukan di daerah-daerah yang dari segi wilayah maupun dari tingkat ekonominya mendukung terlaksananya pembangunan itu, seperti pada kota metropolitan ataupun daerah-daerah/kota-kota yang sudah maju. Untuk selanjutnya, selain industrialisasi memberikan kemajuan daerah namun disisi lain industrialisasi memunculkan permasalahan yang ada di kota bersangkutan yang ditandai adanya kesenjangan pembangunan. Kesenjangan pembangunan ini memunculkan istilah daerah pusat dan daerah pinggiran di suatu kota.

Daerah pinggiran di suatu kota mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan pedesaan, dimana sebagian besar wilayahnya berupa lahan pertanian dan dengannya penduduk memanfaatkannya sebagai sumber ekonomi masyarakat.

Karena disebut sebagai daerah pinggiran, maka dari segi fisiknya masih banyak jalan-jalan yang kondisinya belum baik, antara satu daerah dengan daerah yang lain dalam suatu wilayah dipisahkan oleh lahan pertanian yang luas, adanya fasilitas umum seperti rumah sakit atau Puskesmas masih jarang-jarang dan lokasinya pun tidak dapat dijangkau dengan mudah oleh masyarakat karena berjauhan ditambah dengan kurangnya transportasi untuk menuju ke tempat-tempat pelayanan umum. Dengan demikian ketersediaan prasarana dan sarana di daerah pinggiran masih kurang dan tingkat aksesibilitasnya rendah.

Pengembangan pertanian di daerah pinggiran memerlukan perhatian yang besar dan tidak bisa ditinggalkan begitu saja karena ia merupakan penopang kebutuhan pangan masyarakat. Terlebih pada umumnya masyarakat yang ada di pedesaan dan daerah pinggiran kota banyak yang bermata pencaharian sebagai petani. Oleh karena itu dalam pembangunan daerah tidak mungkin melepaskan pembangunan di bidang pertanian. Dalam rangka melaksanakan pembangunan pertanian, hal-hal yang menyangkut proses produksi pertanian harus ditunjang oleh fasilitas-fasilitas yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari bidang usaha-usaha pertanian di daerah dan tentunya akan mempengaruhi kondisi sosial masyarakat (daerah pinggiran) ke depan. Fasilitas itu adalah jalan.

Adanya prasarana (*infrastructure*) merupakan hal yang penting karena pembangunan tidak dapat berjalan dengan lancar jika prasarana tidak baik (Jayadinata, 1986:24). Koestoer (h. 40) juga mengungkapkan, pembangunan prasarana kota, terutama berperan besar dalam perkembangan kota, yang selanjutnya dapat mengubah struktur kotanya. Sedangkan contoh bentuk prasarana dapat berupa ruang dan bangunan (*space*), dan berupa jaringan

(*network*). Berkaitan dengan peningkatan aksesibilitas masyarakat di daerah pinggiran, maka dibuatlah suatu proyek pembangunan prasarana jalan yang juga dapat mendukung percepatan kemajuan daerah pinggiran kota. Dengan adanya pembangunan jalan sebagai sarana mobilitas masyarakat juga secara langsung atau tidak langsung akan memacu penyediaan sarana transportasi misalnya adalah berbagai jenis moda angkutan darat. Seperti yang dijelaskan oleh Bintarto (1977) hubungan antara ketersediaan fasilitas jalan dan sarana transportasi (angkutan umum) saling berkaitan satu sama lainnya yang berfungsi untuk kelancaraan aktivitas penduduk dan perkembangan kota itu sendiri. Sehingga jalan merupakan perangsang dilaksanakannya pembangunan-pembangunan sarana dan prasarana fisik yang lainnya (perumahan, sekolah, pasar, terminal, dan sebagainya).

Jalan mempunyai peran sangat penting untuk mempercepat kemajuan suatu daerah. Jalan merupakan salah satu sarana transportasi mempunyai fungsi utama untuk dapat menghubungkan satu daerah dengan daerah lainnya. Suatu daerah yang tidak mempunyai jalan yang menghubungkan daerahnya dengan daerah lain atau dengan kata lain daerah tersebut terisolir maka akan sulit sekali daerah tersebut untuk dapat meningkatkan ekonominya. Dengan dibukanya jalan maka akan terbuka suatu hubungan baru dengan dunia luar, jalan ini memudahkan bagi suatu daerah untuk mulai membuka hubungan dengan daerah lain, demikian juga sebaliknya.

Bagi setiap wilayah di suatu daerah, aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam pembangunan wilayah. Adanya pembangunan jalan primer dan sekunder akan meningkatkan akses masyarakat dalam mendapatkan kebutuhan rumah tangga terutama pada fasilitas yang berguna untuk mempertahankan

kehidupan sehari-hari, misalnya adalah akses mendapatkan air bersih, sekolah untuk mendidik anak-anak, rumah sakit jika ada anggota keluarga yang sakit, pasar untuk melakukan aktivitas perdagangan, kantor kecamatan jika mengurus administrasi warga desa, dan lain sebagainya. Pentingnya akses terhadap barang dan jasa ini memerlukan perbaikan-perbaikan pada tahap selanjutnya guna memudahkan masyarakat mencapai fasilitas dan pelayanan agar dapat memenuhi kebutuhan dasar sosial dan ekonomi sehingga mereka mampu untuk hidup sejahtera dan lebih produktif.

B. Administrasi Pembangunan

Ada beberapa pengertian pokok administrasi pembangunan yang telah dikemukakan oleh para ahli administrasi, salah satunya adalah Sondang P. Siagian. Administrasi pembangunan terdiri dari dua pengertian, yaitu yang pertama adalah administrasi dan yang kedua adalah pembangunan. Sondang Siagian dalam bukunya yang berjudul "Administrasi Pembangunan" (1987:2), mengartikan administrasi sebagai keseluruhan proses pelaksanaan daripada keputusan-keputusan yang telah diambil dan pelaksanaan itu pada umumnya dilakukan oleh dua orang manusia atau lebih untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan sebelumnya secara rasional. Sedangkan pembangunan berarti perubahan yang lebih baik untuk memajukan peradaban. Tanpa pembangunan, peradaban tidak akan pernah terwujud.

Pembangunan sendiri lebih lanjut lagi, berisi tentang perubahan dan pertumbuhan. Perubahan merupakan perubahan sosial sementara pertumbuhan merupakan peningkatan tingkat ekonomi masyarakat. Pendapat yang senada diungkapkan oleh Siagian (1983:3) yang dikutip oleh Agus Suryono (2004:21),

pembangunan didefinisikan sebagai suatu usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang berencana yang dilakukan secara sadar dan terus menerus oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah, menuju modernitas (cara hidup baru, peningkatan kemampuan, swasembada, dan tidak tergantung pada pihak lain) yang bersifat multidimensional (seluruh aspek kehidupan) dalam rangka pembinaan bangsa (*nation building*) untuk mencapai cita-cita dan tujuan nasionalnya.

Khususnya di Negara Indonesia sebagai Negara berkembang, pembangunan ditujukan untuk mencapai kemajuan yaitu dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dalam berbagai wujudnya, materiil (fisik) dan spiritual (non fisik) itu dilaksanakan dengan sadar. Kesadaran disini diartikan sebagai sesuatu yang menyebabkan terjadinya perubahan sosial kepada masyarakat dengan ditandai oleh masyarakat yang mempunyai kadar tinggi di segala bidang. Selain dalam bidang sosial, pembangunan erat kaitannya dengan bidang ekonomi karena ekonomi merupakan ilmu yang mempelajari kesejahteraan dimana hal ini merupakan tujuan dari pembangunan. Sehingga jika antara bidang sosial dan ekonomi digabungkan dalam kerangka makna pembangunan, maka akan diperoleh pengertian bahwa pembangunan tidak lain adalah terus-menerus menciptakan perubahan sosial serta pertumbuhan ekonomi yang dipercepat (Banoewidjojo, h. 14).

Dalam kaitannya dengan pemahaman pembangunan yang dilakukan secara berencana dan perencanaannya untuk pertumbuhan dan perubahan, Agus Suryono (2004:22) mengutip 8 (delapan) tipe pembangunan oleh Edward Weidner (dalam Tjokrowinoto, 1980). Tipe pembangunan tersebut adalah:

1. Tipe ideal dengan ciri perencanaan yang mampu mengendalikan pertumbuhan dan perubahan sistem.
2. Tipe menghasilkan dalam jangka pendek dengan ciri perencanaan yang mampu mengendalikan pertumbuhan tetapi tidak dalam perubahan sistem.
3. Tipe menghasilkan dalam jangka panjang dengan ciri perencanaan yang mampu mengendalikan perubahan sistem tetapi tidak dalam pertumbuhan.
4. Tipe kegagalan dengan ciri adanya perencanaan tetapi tidak mampu mengendalikan baik pertumbuhan maupun perubahan sistem.
5. Tipe dorongan lingkungan dengan ciri lebih mengutamakan perubahan sistem dan mengabaikan pentingnya perencanaan dan pertumbuhan.
6. Tipe pragmatis dengan ciri lebih mengutamakan adanya pertumbuhan dan perubahan sistem tetapi mengabaikan pentingnya perencanaan.
7. Tipe krisis dengan ciri lebih mengutamakan tingkat pertumbuhan dan mengabaikan pentingnya perencanaan dan perubahan sistem.
8. tipe masyarakat statis dengan ciri mengabaikan pentingnya semua aspek perencanaan, pertumbuhan, maupun perubahan sistem.

Berdasarkan masing-masing definisi administrasi dan pembangunan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat dikatakan administrasi pembangunan menurut Siagian (1972) (dalam Tjokroamidjojo:1995) adalah keseluruhan proses pelaksanaan daripada rangkaian kegiatan yang bersifat pertumbuhan dan perubahan yang berencana menuju modernitas dalam berbagai aspek kehidupan bangsa dalam rangka "*national building*". Pada pokoknya pendekatan administrasi negara ini diartikan sebagai pengendalian usaha administrasi oleh negara/pemerintah untuk merealisir pembangunan yang direncanakan ke arah keadaan yang lebih baik dan kemajuan di dalam berbagai aspek kehidupan bangsa.

Bintoro Tjokroamidjojo (1995:7) mengutip ciri-ciri administrasi pembangunan dari buku Irving Swerdlow dan Saul M. Katz, yaitu yang utama adanya suatu orientasi administrasi yang digunakan untuk mendukung pembangunan dimana perubahan-perubahan yang ada di dalamnya

(pembangunan) itu menuju ke arah keadaan yang lebih baik. Keadaan yang dianggap lebih baik ini oleh negara-negara berkembang dinyatakan dengan usaha ke arah modernisasi atau pembangunan sosial ekonomi bangsa karena di dalam administrasi pembangunan diberikan uraian tentang saling terkaitnya administrasi dengan aspek-aspek usaha pembaharuan/pembangunan di bidang ekonomi, sosial, budaya, dan lain-lain. Oleh karena itu seorang administrator dalam administrasi pembangunan diharapkan menjadi unsur pembaharu yang mana akan menciptakan suatu sistem dan praktek administrasi yang membina partisipasi dalam pembangunan.

Secara lebih jelas, berikut ini adalah ciri-ciri administrasi pembangunan yang diambil dari Sondang Siagian:

1. lebih memberikan perhatian terhadap lingkungan masyarakat yang berbeda-beda, terutama bagi lingkungan masyarakat negara-negara baru berkembang.
2. administrasi pembangunan mempunyai peran aktif dan berkepentingan terhadap tujuan-tujuan pembangunan, baik dalam perumusan kebijaksanaannya maupun dalam pelaksanaannya yang efektif. Bahkan administrator ikut serta mempengaruhi tujuan-tujuan pembangunan masyarakat dan menunjang pencapaian tujuan-tujuan sosial, ekonomi dan lain-lain yang dirumuskan kebijaksanaannya melalui proses politik.
3. berorientasi kepada usaha-usaha yang mendorong perubahan-perubahan (inovasi) ke arah keadaan yang dianggap lebih baik untuk suatu masyarakat di masa depan.
4. lebih berorientasi kepada pelaksanaan tugas-tugas pembangunan (*development functions*) dari pemerintah. Dalam hal ini adalah kemampuan untuk

merumuskan kebijaksanaan-kebijaksanaan pembangunan dan pelaksanaannya yang efektif. Yang terakhir juga dapat disebutkan sebagai kemampuan dan pengendalian instrumen-instrumen bagi pencapaian tujuan-tujuan pembangunan. Sehingga adminstrasi pembangunan lebih bersikap "*development agent*".

5. administrasi pembangunan harus mengaitkan diri dengan substansi perumusan kebijaksanaan dan pelaksanaan tujuan-tujuan pembangunan di berbagai bidang yaitu ekonomi, sosial, budaya, dan lain-lain.
6. dalam administrasi pembangunan administrator dalam aparatur pemerintah juga bisa merupakan penggerak perubahan (*change agents*).
7. lebih berpendekatan lingkungan (*ecological approach*), berorientasi pada kegiatan (*action oriented*) dan bersifat pemecahan masalah (*problem solving*) (Tjokroamidjojo, h. 9).

Ruang lingkup administrasi pembangunan mempunyai dua fungsi, yaitu penyusunan kebijaksanaan penyempurnaan administrasi negara yang terdiri dari usaha penyempurnaan organisasi, pembinaan lembaga yang diperlukan, kepegawaian, tata kerja dan pengurusan sarana-sarana administrasi lainnya. Sedangkan fungsi yang lainnya adalah merumuskan kebijaksanaan-kebijaksanaan dan program-program pembangunan serta pelaksanaannya secara efektif.

C. Perencanaan Pembangunan

1. Konsep Perencanaan

Terdapat pengertian mengenai perencanaan seperti apa yang dijelaskan oleh Soekartawi yaitu perencanaan sebenarnya merupakan suatu proses yang berkesinambungan dari waktu ke waktu dengan melibatkan kebijaksanaan (*policy*)

dari pembuat keputusan berdasarkan sumber daya yang tersedia dan disusun secara sistematis (1990:4). Perencanaan yang dibuat berdasarkan atas tujuan yang jelas dan memiliki dasar kebijakan dari pemerintah karena ia dipergunakan sebagai pedoman pelaksanaan pembangunan. Konsep perencanaan ini mengandung makna bahwa perencanaan perlu disusun secara sistematis namun dinamis sesuai dengan perubahan kondisi lingkungan, perencanaan memperhatikan kebutuhan dan aspirasi masyarakat, perencanaan memerlukan kepastian sumber daya yang tersedia dan yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat, perencanaan memperhatikan tersedianya sumber daya manusia yang berkualitas, dan perencanaan memperhatikan aspek kontinuitas dan berkesinambungan. Dengan nada yang sama, definisi perencanaan menurut Ardani dan Iswara (1986) yang dikutip Soekartawi mengandung elemen dasar, antara lain:

a. Perencanaan yang dapat diartikan sebagai pemilihan alternatif;
b. Perencanaan yang dapat diartikan sebagai pengalokasian berbagai sumber daya yang tersedia;
c. Perencanaan yang dapat diartikan sebagai upaya untuk mencapai sasaran; dan
d. Perencanaan yang dapat diartikan sebagai upaya untuk mencapai target sasaran yang dikaitkan dengan waktu masa depan (1990:21).

Dalam penjelasan yang hampir sama, perencanaan pada dasarnya ditentukan oleh tiga faktor penting, yaitu faktor waktu, ruang, dan sumber-sumber (Sujarto, 1985:7). Faktor waktu menyangkut masa lalu, masa sekarang dan masa mendatang. Faktor ruang menyangkut lingkup masa pencapaian. Sedangkan faktor sumber menyangkut alat, modal, serta cara yang dapat dipergunakan untuk mencapai cita-cita masa mendatang dengan pemanfaatan yang efektif dan efisien. Oleh karena itu dalam suatu perencanaan menghasilkan rencana yang nyata

dengan dilandasi rangkaian cara berpikir yang rasional yang memperhatikan gambaran masa lalu dan masa kini.

Pentingnya perencanaan sering dikaitkan dengan pembangunan itu sendiri sehingga keduanya dapat diklasifikasikan dalam dua topik utama. Yang pertama, perencanaan sebagai alat dari pembangunan karena perencanan memang merupakan alat strategis yang berfungsi sebagai pedoman pelaksanaan pembangunan, penentuan alternatif kegiatan pembangunan, penentuan skala prioritas, dan peramalan kegiatan pada masa mendatang. Kedua, perencanaan dipandang sebagai tolok ukur keberhasilan dan kegagalan pembangunan. Hal ini berarti apabila pembangunan gagal, maka aspek perencanaannya bisa dikatakan tidak baik dan sebaliknya. Perencanaan yang gagal selalu direvisi pada setiap saat atau pada jangka waktu tertentu. Hal ini bertujuan untuk memperbaiki kesalahan dan dipakai sebagai pedoman perbaikan pelaksanaan pembangunan masa mendatang. Untuk mekanisme perencanaan sebagai tolok ukur keberhasilan/kegagalan pembangunan dapat dilihat pada Gambar 1.

2. Model Proses Perencanaan

Ada beberapa model proses perencanaan yang dikemukakan oleh pemikir perencanaan terkemuka di negara-negara maju:

a. Model Geddesian - Patrick Geddes (1925)

   Model proses perencanaan yang dilandasi Survei (data) – Analisis dan Sintesis (Gambar 2).

b. Model Liechfield – Natahniel Liechfield (1968)

   Model perencanaan yang dilandasi oleh masukan meliputi perumusan sasaran dan tujuan sebagai kebijaksanaan dasar, pembatasan lingkup kendala, dan

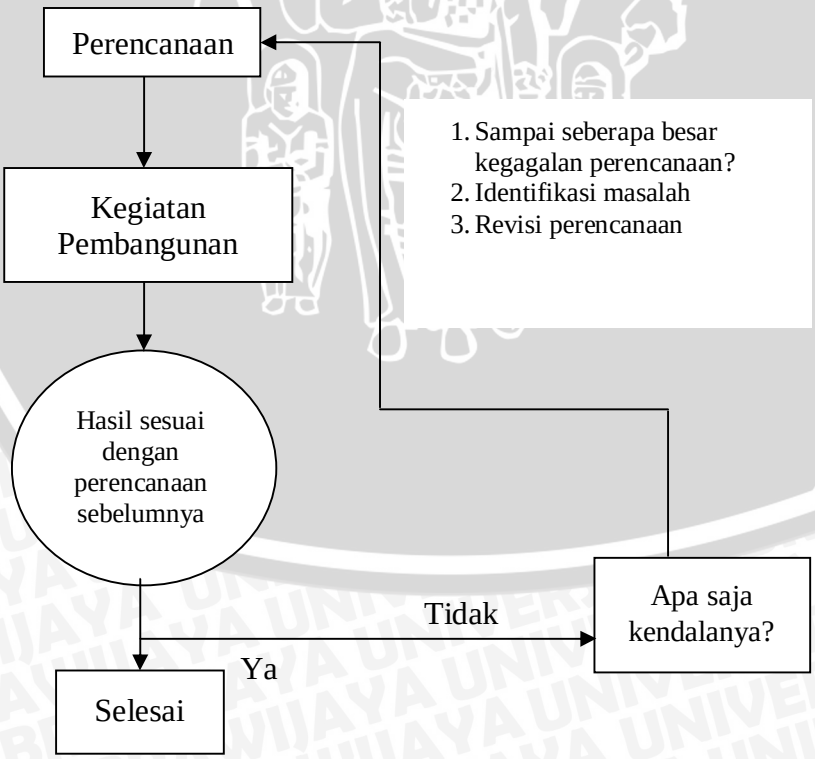
penelaahan sehingga menghasilkan sebuah data. Selanjutnya, model ini dikenal adanya umpan balik sebagai masukan baru bagi pengembangan keluaran (*Output*). Lihat pada Gambar 3.

3. Tahapan Perencanaan

Bintoro Tjokroamidjojo dalam buku "Manajemen Pembangunan" dan "Perencanaan Pembangunan" menjelaskan tahapan perencanaan yang ada di dalam sebuah proyek pembangunan:

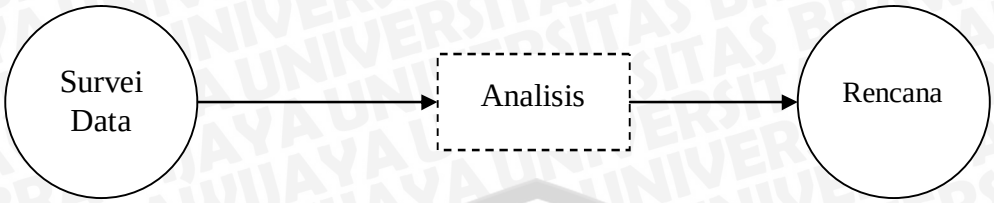
a. Tahap pertama adalah perencanaan yang meliputi: tinjauan keadaan sebelum memulai rencana atau tinjauan pelaksanaan rencana sebelumnya, perkiraan keadaan masa mendatang, penetapan tujuan rencana dan cara-cara pencapaian tujuan rencana, identifikasi kebijaksanaan dan/atau kegiatan usaha dalam rencana, persetujuan rencana.

Gambar 1. Skema Mekanisme Perencanaan dan Hasil Pembangunan



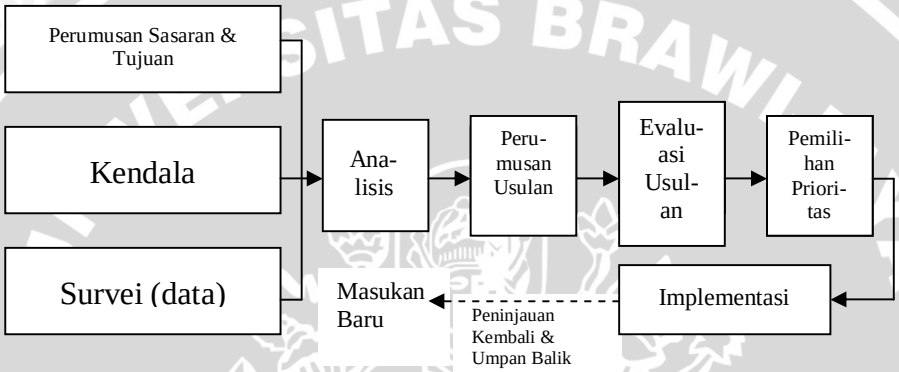
Sumber: Dr. Soekartawi, Prinsip Dasar Perencanaan Pembangunan, (1990:26), Penerbit Rajawali Pers, Jakarta.

Gambar 2. Proses Perencanaan Model Geddesian



Sumber: Michael Fagence, Citizen Participation in Planning, Pergamon Press, Oxford, 1977, halaman 101 – 104 dalam Sujarto (1985:8).

Gambar 3. Proses Perencanaan Model Liechfield



Sumber: Michael Fagence, Citizen Participation in Planning, Pergamon Press, Oxford, 1977, halaman 101 – 104 dalam Sujarto (1985:9).

b. Penyusunan program rencana. Dalam tahap ini dilakukan perumusan tujuan /sasaran yang lebih terperinci, disusun jaringan kegiatan kerja beserta jadwal waktunya serta rencana pembiayaannya secara wajar. Kemudian diikuti dengan pengesahan atau legalisasi daripada program proyek. Dalam hal ini perlu diusahakan keserasian kerja antara badan perencanaan dan badan penyusunan anggaran.

c. Implementasi proyek. Perlu dibedakan antara tahap-tahap dalam implementasi, yaitu apakah kegiatan berupa konstruksi, rehabilitasi, perluasan dan perbaikan serta operasi. Pada tahap ini berlaku manajemen proyek-proyek yang baik dan memerlukan penyesuaian-penyesuaian.

d. Pengawasan. Pada tahap ini akan diketahui apakah pelaksanaan rencana berjalan sesuai dengan rencananya, penyimpangan yang mungkin terjadi, sehingga memerlukan tindakan korektif apabila penyimpangan terjadi dan dalam rangka mencapai tujuan rencana.
e. Evaluasi. Hal-hal yang perlu dilakukan dalam tahap evaluasi adalah tinjauan secara terus-menerus sehingga membantu kegiatan pengawasan. Hasil evaluasi dapat dilakukan perbaikan terhadap perencanaan selanjutnya atau penyesuaian-penyesuaian dalam pelaksanaan perencanaan itu.

Tahap-tahap perencanaan pembangunan di atas hanya menunjukkan urutan-urutan saja karena di dalam kegiatan tahap-tahap itu beberapa diantaranya mungkin dilakukan secara bersama-sama (Tjokroamidjojo, 1987:60).

D. Proyek Pembangunan

Robert Youker (1984) mendefinisikan proyek sebagai usaha-usaha khusus dan terperinci untuk mencapai tujuan tertentu sesuai dengan tujuan program jangka panjang. Pengertian lain tentang proyek juga dijelaskan oleh Priice Gittinger (1972) bahwa proyek adalah suatu kegiatan investasi yang menggunakan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan barang dan jasa yang diharapkan dapat memperoleh keuntungan dalam suatu periode tertentu.

Ciri-ciri proyek pembangunan, yaitu:

1. mempunyai tujuan menghasilkan barang dan jasa
2. membutuhkan masukan (*input*) berupa sumber-sumber seperti modal, tenaga, material, dan kepemimpinan
3. mempunyai titik awal dan akhir
4. berjalan melalui siklus tahapan

5. dalam waktu tertentu setelah proyek selesai, mulai dapat menghasilkan.

Pembagian proyek jika dilihat dari keluaran yang akan dicapai berdasarkan pendapat dari Tyron dan Cookson (1965) terbagi menjadi tiga jenis, yaitu:

1. proyek yang menggunakan faktor-faktor produksi untuk menghasilkan bangunan fisik yang memproduksi barang dan jasa, seperti bendungan, jalan raya, atau kelistrikan.
2. proyek yang dibangun dengan tujuan menghasilkan *output* berupa faktor-faktor produksi non fisik, misalnya proyek pendidikan yang menghasilkan ketrampilan dan pengetahuan.
3. proyek yang dibangun untuk menciptakan penemuan-penemuan baru, misalnya proyek penelitian teknologi.

Sesuai dengan tujuan pembangunan nasional, maka proyek-proyek yang dilaksanakan pembangunannya harus mempertimbangkan wawasan yang lebih luas agar manfaat proyek dapat dicapai secara optimal untuk melayani kepentingan umum, meningkatkan teknologi dan peningkatan pendapatan masyarakat di daerah-daerah tertinggal. Proyek pembangunan harus berkaitan erat dengan program-program nasional. David Korten dan Fran Korten menyatakan bahwa lebih tepat jika proyek dipandang sebagai ungkapan *local* dari program nasional secara luas dan bukannya sebagai kegiatan tersendiri yang lepas (Jakti, 1987:141).

Dorodjatun Kuntjoro Jakti (1987), menyebutkan ada empat aspek dalam konseptualisasi proyek dan program sebagai bagian-bagian proses pembangunan yang berinteraksi. Pertama, proyek-proyek harus diseleksi dalam hubungan

dengan kebutuhan-kebutuhan programnya. Proyek-proyek yang telah disusun harus dirancang untuk mendorong program agar dapat memanfaatkan pelajaran yang ada. Proyek tersebut harus dievaluasi mengenai kaitan dengan keefektifannya memacu kemampuan organisasi untuk merespon kebutuhan-kebutuhan lokalnya. Dalam hal ini berarti proyek dinilai berdasarkan berapa besar potensi yang dimilikinya untuk meningkatkan kapasitas suatu badan/organisasi untuk melaksanakan pembangunan. Kedua, baik organisasi proyek maupun organisasi program haruslah merupakan *learning organization* yang terbuka terhadap umpan balik dari lingkungan, memproses informasi dengan terus-menerus memperbaharui pendekatan-pendekatan yang ditempuhnya. Ketiga, menyangkut struktur insentif bagi perilaku dalam suatu proyek. Yaitu, apakah perilaku-perilaku yang dirangsang oleh insentif dapat selaras dengan tujuan proyek dan apakah insentif tersebut dapat memotivasi para pemimpin dan staf proyek melakukan hal yang paling kondusif bagi pencapaian tujuan proyek. Keempat, memikirkan dan mengevaluasi efisiensi serta keadilan yang ada dalam proyek itu sendiri, seperti tingkat imbalan investasi, dampak, dan distribusi manfaat-manfaat proyek.

Rancangan proyek berurusan dengan semua hal berikut ini, diantaranya yaitu struktur keorganisasian, analisis sosial dan ekonomi, sistem belajar atau umpan balik, dan pengimbangan antara efisiensi dan keadilan. Proyek harus dirumuskan secara jelas dan matang, mulai dari tahap identifikasi masalah yang ditangani, perumusan intervensi, pengujian kelayakan, dan strategi pelaksanaan proyek, hingga pada evaluasi proyek.

Evaluasi pada sebuah proyek menjadi hal yang sangat penting. Ada empat aspek evaluasi pada sebuah proyek: teknik, manajerial, finansial, dan ekonomi (Adler, 1983:3). Aspek-aspek teknik berkenaan dengan proses pembangunan proyek secara teknik dan pengoperasiannya setelah selesai dibangun, dan juga berkenaan dengan penaksiran modal dan biaya eksploitasinya. Evaluasi manajerial berkenaan dengan persoalan-persoalan manajerial yang terlibat dalam pembangunan serta pengoperasian proyek. Evaluasi finansial berkenaan dengan apakah proyek tersebut mampu memenuhi kewajiban-kewajiban finansialnya, menghasilkan suatu imbalan yang layak atas modal yang sudah diinvestasikan. Sedangkan evaluasi ekonomi memberikan pengertian dan tujuan:

> Tujuan pokok daripada evaluasi ekonomi sesuatu proyek adalah mengukur biaya-biaya dan manfaat-manfaat ekonominya dari sudut pandangan negeri yang bersangkutan sebagai keseluruhan guna menentukan apakah manfaat-manfaat netto (*netto benefits*) yang dihasilkannya sekurang-kurangnya sama dengan manfaat-manfaat netto yang dapat diperoleh dari kemungkinan-kemungkinan investasi marginal lainnya (Adler, h. 3).

Mengukur biaya-biaya ekonomi proyek pada kenyataannya lebih mudah bila dibandingkan dengan mengukur manfaat proyek. Contohnya pada proyek pengangkutan atau jalan raya. Proyek tersebut mempunyai masa pakai yang panjang diantaranya yang paling umum berkisar antara 20 tahun atau lebih. Untuk memutuskan mengadakan investasi proyek tersebut, harus didasarkan pada perkiraan-perkiraan penggunaannya di masa mendatang dan akan lebih baik jika asumsi-asumsi yang mendasarinya dinyatakan secara eksplisit. Proyek yang dilaksanakan tidak secara mudah menyangkut dari satu aspek pembangunan saja melainkan terdapat aspek-aspek lain yang mengikuti pelaksanaan dari proyek

pembangunan tersebut. Misalnya pada proyek pengangkutan, ada tiga tahap pokok yang harus dipikirkan yaitu mengenai penaksiran volume dan lokasi dari hasil-hasil produksi pertanian dan penduduk. Kedua, mengenai data output dan penduduk tersebut diterjemahkan ke dalam arus angkutan, dan yang ketiga adalah mengenai arus angkutan yang pada tahap kedua harus didistribusikan kepada sarana pengangkutan yang efisien. Ketiga langkah tersebut saling berkaitan karena *output* dan arus angkutan regional adalah tergantung pada biaya pengangkutan.

Perbaikan pengangkutan seringkali dilihat dapat mendorong pembangunan ekonomi. Asumsi tersebut ada yang benar dan ada yang tidak benar, dan bahkan diantara perbaikan yang mendorong pembangunan itu pun ada yang tidak dapat dibenarkan secara ekonomi sehingga masih ada kesempatan-kesempatan investasi lain yang lebih baik. Dengan demikian suatu proyek harus diselidiki terlebih dahulu dan terpisah secara tersendiri karena tergantung dari keadaan yang berbeda pula di setiap daerah yang memang masih membutuhkan sentuhan pembangunan oleh proyek dari prioritas-prioritas kebutuhan yang harus dipenuhi.

Penjelasan yang hampir sama mengenai penilaian atau evaluasi perencanaan proyek melihat atas berbagai dasar:

1. Evaluasi ekonomis. Yaitu penilaian berdasar analisis biaya dan manfaat. Misalnya apakah proyek menyumbang pencapaian sesuatu program pembangunan dan sektornya.
2. Evaluasi teknis. Yaitu apakah proyek mungkin dilihat dari segi teknis, tingkat aus teknologi, dan lokasi.
3. Evaluasi finansial. Yaitu diperkirakan biaya proyek secara wajar.

4. Evaluasi pemasaran. Yaitu masalah pemasaran produksi dan jasa yang dihasilkan, serta cara mendapatkan material dan jasa yang diperlukan dalam pembangunan proyek.
5. Evaluasi organisasi. Yaitu permasalahan bentuk dan struktur organisasi yang paling tepat untuk melakukan proyek secara baik. Menyangkut bagaimana hubungan proyek-proyek lainnya yang berkaitan dengan departemen induknya.
6. Evaluasi manajemen. Yaitu apakah ada tenaga pimpinan pelaksanaan proyek yang cukup.
7. Analisis Dampak Lingkungan (Andal). Yaitu bagaimana proses dan hasil proyek tersebut mempengaruhi lingkungan.

E. Prasarana Jalan

1. Prasarana

Dijelaskan oleh Mulyono Sadyohutomo (2008) bahwa yang dimaksud dengan pelayanan umum tidak terlepas dari lingkup kepentingan umum dimana pelayanan umum diselenggarakan dalam rangka memenuhi kepentingan umum. Kepentingan umum berasal dari himpunan kepentingan-kepentingan pribadi yang sama, dimana kepentingan pribadi berasal dari hak asasi manusia. Akan tetapi tidak semua kepentingan pribadi yang sama akan menjadi kepentingan umum. Kepentingan pribadi yang dapat menjadi kepentingan umum adalah apabila dalam pemenuhannya berkaitan atau berdampak terhadap kepentingan masyarakat umum. Pemenuhan kebutuhan pribadi yang berkaitan dengan masyarakat umum erat kaitannya dengan penggunaan barang umum (*public goods*), antara lain udara, ruang, air, tanah, dan prasarana wilayah.

Kaitan antar kepentingan umum tersebut muncul dalam aspek eksternalitas kegiatan maupun dalam rangka upaya efisiensi. Aspek eksternalitas menyangkut dampak yang terjadi dari penggunaan barang publik, baik positif maupun negatif, yang ditimbulkan oleh suatu kegiatan individu yang diterima oleh individu-individu lain. Sedangkan aspek efisiensi berperan dalam terjadinya kepentingan umum jika kebutuhan individu-individu tidak efisien apabila dipenuhi secara masing-masing individu, dan pemenuhannya menjadi efisien apabila menjadi kepentingan umum, misalnya kebutuhan komunikasi, transportasi, lingkungan yang sehat, keamanan, dan sebagainya. Untuk itu, maka diperlukan penyediaan yang bersifat umum atau disebut juga pelayanan umum.

Bentuk-bentuk pelayanan penyediaan kebutuhan umum oleh pemerintah pusat, daerah, dan Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah dapat berupa barang nyata, salah satu contohnya adalah pembangunan infrastruktur jalan untuk kepentingan produksi pertanian yang akan mengangkat ekonomi masyarakat di suatu daerah atau sebagai sarana pemberdayaan masyarakat. Tujuan akhir dari penyediaan pelayanan umum adalah untuk menciptakan tatanan kehidupan masyarakat yang berdaya agar dapat mengurus persoalannya sendiri.

Berkaitan dengan penyediaan pelayanan umum, terdapat istilah prasarana dan sarana umum. Istilah prasarana menunjukkan bahwa benda yang dimaksud bersifat untuk umum atau bagi yang memperoleh manfaat atau pemakaiannya belum ada unsur kepemilikan pribadi. Sedangkan yang dimaksud dengan sarana menunjukkan bahwa benda tersebut sudah ada unsur kepemilikan atau penguasaan pribadi. Contohnya adalah dalam hal bidang transportasi, yaitu jalan raya dan kendaraan. Jalan raya disini diartikan sebagai prasarana, sedangkan

sarananya adalah bus dan mobil (ada unsur kepemilikan sesorang atau badan hukum).

Prasarana dan sarana umum berperan sebagai fasilitas yang dibutuhkan masyarakat luas yang penyediaannya dilakukan secara serentak atau massal. Tingkat pemenuhan kebutuhan fasilitas tersebut menjadi ukuran tingkat kesejahteraan masyarakat. Penyediaan prasarana dan sarana umum merupakan tanggung jawab pemerintah karena menyangkut hajat hidup orang banyak, baik untuk memenuhi kebutuhan pokok sehari-hari maupun kebutuhan sekunder. Tanggung jawab tersebut menyangkut penyediaan dan pengaturan dalam pengelolaan prasarana dan sarana. Akan tetapi tidak berarti bahwa pemerintah harus menyediakannya secara keseluruhan karena sebagian tanggung jawab dapat diserahkan kepada pihak lain.

Pembangunan prasarana pada perkotaan berkaitan dengan perencanaan infrastruktur karena pembangunan prasarana perkotaan dituangkan dalam perencanaan infrastruktur. Perencanaan infrastruktur merupakan alat yang efektif untuk memadu dan mengendalikan waktu, arah, dan besaran dari pembangunan perkotaan. Perencanaan infrastruktur tersebut dijabarkan dalam bentuk program pembangunan prasarana perkotaan secara terpadu dan sesuai dengan kepentingan daerah setempat sehingga diharapkan dapat meningkatkan kualitas kehidupan penduduk perkotaan dan meningkatkan kekuatan tumbuhnya kegiatan-kegiatan ekonomi.

Perkembangan keberhasilan pembangunan yang dicapai dalam pembangunan prasarana dan sarana harus diukur kinerjanya yang dilihat dari pencapaian kualitas dan kuantitas sasaran yang telah ditetapkan atau yang

diharapkan. Evaluasi penyelenggaraan pembangunan prasarana dan sarana dilakukan dalam jangka waktu tertentu, misalnya 1-3 tahun. Visi, misi, dan tujuan pembangunan prasarana dan sarana yang dirumuskan itu, diharapkan dapat dijadikan sebagai arahan bagi pencapaian keberhasilan secara optimal. Evaluasi keberhasilan pembangunan tersebut dilakukan mengenai dampak, manfaat, dan signifikansinya terhadap keberhasilan pembangunan secara menyeluruh. Sedangkan untuk mengetahui sejauh mana pembangunan prasarana, khususnya pada perkotaan, dapat berhasil dan memberikan manfaat dapat dilihat dari indikator pencapaian keberhasilan sebuah pembangunan di perkotaan, antara lain:

1. tingkat pertumbuhan dan pemerataan pembangunan ekonomi perkotaan.
2. tingkat kesejahteraan ekonomi dan sosial masyarakat perkotaan, baik yang diindikasikan oleh tingkat pendapatan perkapita, tingkat pendidikan, derajat kesehatan, tingkat pengangguran, dan aspek ekonomi-sosial lainnya.
3. tingkat kelestarian lingkungan hidup perkotaan.
4. Tingkat keseimbangan pembangunan perkotaan.
5. Tingkat optimalisasi pemanfaatan ruang perkotaan (Adisasmita, 2006:184).

2. Pembangunan Prasarana dan Sarana dalam Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian

Tujuan pembangunan prasarana dan sarana secara umum yang ada di perkotaan adalah:

1. mempertahankan tingkat pelayanan prasarana dan sarana perkotaan serta perluasan cakupan pelayanannya dalam rangka mendukung pertumbuhan sektor-sektor lainnya agar mampu meningkatkan dan mengembangkan kegiatan ekonomi perkotaan.

2. mewujudkan lingkungan perkotaan yang lebih sehat, layak huni, dan nyaman melalui peningkatan mutu lingkungan perkotaan secara fisik maupun non fisik.
3. meningkatkan derajat sosial sebagian penduduk kota yang kurang mampu, dan miskin serta mengentaskan kemiskinan dan pengangguran melalui pemberian kesempatan kerja dan peluang usaha.
4. menciptakan iklim kondusif bagi pengembangan ekonomi kota melalui peningkatan produktivitas kota dan memperkuat sistem perkotaan yang akan berdampak positif bagi peningkatan daya saing antar kota serta pengembangan ekonomi perkotaan dalam upaya mendukung pembangunan wilayah sesuai dengan tujuan nasional (Adisasmita, 2006:206).

Untuk mewujudkan tujuan tersebut tidak secara mudah dapat dilaksanakan karena terdapat tantangan-tantangan dalam pembangunan prasarana dan sarana di wilayah perkotaan, diantaranya adalah:

1. selama ini pembangunan prasarana dan sarana perkotaan dilakukan secara spasial sehingga kegiatan pelayanan umum masih terkonsentrasi di pusat kota atau belum tersebar ke seluruh bagian kota.
2. pengembangan daerah perkotaan masih kurang memperhatikan peningkatan keterkaitan antara daerah perkotaan dan pedesaan dalam upaya mendorong pertumbuhan ekonomi lokal, dimana keberadaan prasarana perkotaan, khususnya prasarana jalan merupakan fasilitas penunjangnya. Demikian pula masih perlu ditingkatkan keterkaitan ekonomi dan sosial antar bagian dalam lingkungan daerah perkotaan agar dapat merata, responsif, dan berkelanjutan (Adisasmita, 2006:205).

Tantangan-tantangan tersebut hendaknya ditangani dengan pendekatan pembangunan yang multi sektoral, komprehensif, spasial, partisipatif, kemitraan, dan berkelanjutan.

Salah satu pembangunan prasarana yang penting demi kemajuan dan perkembangan suatu wilayah adalah jalan. Pembangunan prasarana jalan merupakan salah satu upaya meningkatkan kapasitas ekonomi dan sosial-budaya di seluruh wilayah yang kurang maju (pinggiran) karena jalan dapat membuka akses dengan wilayah yang ada di sekitarnya sehingga terjadi hubungan dan interaksi antara daerah pusat dan daerah pinggiran. Hubungan inilah yang dapat mendukung percepatan kemajuan daerah pinggiran terlebih apabila prasarana jalan yang dibangun dapat menunjang pengoptimalan potensi yang terdapat di suatu wilayah. Misalnya di suatu daerah pinggiran atau pedesaan yang sebagian besar wilayahnya bercorak agraris, maka pembangunan jalan diharapkan dapat meningkatkan produksi pertanian karena petani dapat menjangkau lahan pertanian dengan lebih mudah daripada sebelumnya karena kondisi jalan yang baik. Adanya jalan juga akan menguntungkan petani karena jarak tempuh menuju lahan pertanian lebih pendek karena adanya transportasi. Ketersediaan transportasi ini merupakan efek secara langsung atau tidak langsung dari sebuah pembangunan jalan. Seperti yang dijelaskan oleh Bintarto (1977) hubungan antara ketersediaan fasilitas jalan dan sarana transportasi (angkutan umum) saling berkaitan satu sama lainnya yang berfungsi untuk kelancaraan aktivitas penduduk dan perkembangan kota itu sendiri. Disamping jalan dapat memudahkan petani menjangkau lahan pertanian dan jarak tempuh lebih pendek dengan adanya pembangunan jalan, keuntungan yang lainnya adalah petani lebih mudah menjangkau pasar untuk

menjualkan hasil produksi pertaniannya sehingga pada akhirnya perekonomian masyarakat daerah yang bersangkutan akan meningkat.

3. Jalan (Darat) dan Klasifikasinya

Jalan merupakan salah satu unsur transportasi disamping alat angkutan, tenaga penggerak dan terminal. Jalan adalah suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi, dan tanpa adanya jalan tak mungkin disediakan jasa transpor. Jalan itu ditujukan dan disediakan sebagai basis untuk alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat ke tempat tujuannya. Jalan ini dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air, dan jalan udara.

Jalan dapat diklasifikasikan menurut jalan alam (*natural*) dan jalan buatan (*artificial*). Jalan alam ini merupakan pemberian alam dan karenanya tersedia bagi setiap orang tanpa atau hampir tidak dengan ongkos, seperti: jalan setapak, sungai, danau, dan (jalan) udara. Sedangkan jalan buatan adalah jalan yang dibangun melalui usaha manusia secara sadar dengan sejumlah investasi dan dana tertentu untuk membuat konstruksinya dan pemeliharaannya (Kamaluddin, 1987:18). Namun ada pula klasifikasi jalan menurut berbagai macam dasar, yaitu dilihat dari segi cara konstruksinya, atas dasar kecocokannya dengan transpor secara mekanis, dan dari daerah lokasi jalan yang tersedia.

Dilihat dari segi cara konstruksinya, maka jalan dapat diklasifikasikan atas jalan yang ber*metal* (logam), jalan yang *non-metal*, dan jalan tanah (bumi). Jalan bermetal adalah jalan yang memiliki permukaan yang kuat dan keras, dan yang umumnya terbuat dari semen, aspal beton, batu bara beraspal, dan lain-lain. Jalan non-metal adalah jalan yang kurang baik dan yang permukaannya tidak begitu kuat, yang terbuat dari kerikil, batu pecah dan sebagainya yang terletak di

atas tanah. Jalan tanah (bumi) adalah jalan yang tidak berpermukaan dengan bahan-bahan keras seperti batu kerikil, aspal, dan sebagainya, tetapi semata-mata berupa tanah, seperti jalan yang lazim disebut sebagai jalan setapak.

Atas dasar kecocokannya dengan transpor secara mekanis, jalan terbagi atas jalan kendaraan bermotor dan jalan kendaraan non-bermotor. Jalan kendaraan bermotor adalah jalan yang sesuai untuk lalu-lintas kendaraan yang berat dan yang mempunyai kendali (tenaga) bermesin. Sedangkan jalan kendaraan non-bermotor adalah jalan yang tidak sesuai dan tidak dapat digunakan untuk kendaraan yang dijalankan dengan motor.

Berdasarkan pada daerah lokasinya, jalan dapat diklasifikasikan atas jalan desa dan jalan kota, atau dapat juga diklasifikasikan menurut jalan negara, jalan provinsi, jalan kabupaten, dan jalan desa. Biasanya pengklasifikasian jalan ini didasarkan atas tanggung jawab dalam pembuatan, pemeliharaan dan pengelolaannya.

Disamping hal-hal yang dikemukakan diatas, terdapat pula pengklasifikasian jalan dengan menghubungkannya dengan tujuan atau fungsi jalan yang bersangkutan, yaitu sebagai berikut:

1. Bertujuan atau berfungsi untuk membuka jalan masuk (akses) ke suatu tanah atau wilayah tertentu, disebut sebagai "*land access*". Fungsi ini penting artinya karena jika tidak adanya jalan untuk pengangkutan barang atau orang dari/ke tempat itu, maka tanah atau wilayah yang bersangkutan tidak atau hampir tidak berguna atau berharga sama sekali.
2. Berfungsi untuk pelayanan setempat, yang disebut sebagai "*community service function*". Karena dengan fungsi ini jalan yang bersangkutan

memberikan jasa-jasanya untuk angkutan lokal bagi orang atau barang dalam proses produksi, *marketing*, kegiatan masyarakat dan sebagainya untuk keperluan ke kantor atau ke sekolah, dan untuk berbagai macam aktivitas masyarakat lainnya tak terkecuali dalam masalah pendistribusian hasil produksi pertanian ke daerahnya serta ke daerah di sekitarnya.

3. Untuk memberikan pelayanan bagi angkutan antar masyarakat dan transportasi jarak jauh antar kota/daerah, yang disebut sebagai "*interchange community mobility and long distance transportasi*". Fungsi jalan ini sangat penting artinya bagi wilayah negara yang luas dan juga karena makin berkembangnya teknologi kendaraan bermotor khususnya untuk angkutan jarak jauh.

Dapat dikemukakan lebih lanjut bahwa sehubungan dengan fungsi jalan tersebut di atas, maka jalan dapat diklasifikasikan oleh berbagai ahli lainnya sebagai jalan kolektor, jalan lokal, jalan arteri, jalan akses, dan jalan setapak (Nasution, 2004:143).

a. Jalan kolektor adalah jalan yang menghubungkan pedalaman dengan pusat pasar dan pusat kegiatan. Ciri-ciri jalan ini yaitu perjalanan jaraknya sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.
b. Jalan lokal adalah jalan yang berfungsi untuk pelayanan angkutan setempat dan akses kendaraan terhadap lingkungannya beberapa diantaranya menuju ke pusat kegiatan penting. Ciri-ciri jalan ini yaitu, perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jalan masuk tidak dibatasi.
c. Jalan arteri adalah jalan yang menghubungkan pusat pasar dan kegiatan antara satu sama lainnya. Jalan ini mempunyai ciri-ciri, yaitu perjalanan jarak jauh,

kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk sangat dibatasi secara efisien.

d. Jalan akses adalah jalan yang melayani angkutan pedesaan dengan ciri-ciri: perjalanan jarak sangat dekat, kecepatan sangat lamban, dan banyak jalan masuk persimpangan.

e. Jalan setapak adalah jalan yang dilalui oleh pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor, serta umumnya belum beraspal.

Tiga klasifikasi jalan yang pertama tersebut juga sesuai dengan Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan. Namun ada satu klasifikasi jalan menurut UU tentang Jalan, yaitu Jalan Lingkungan yang merupakan jalan umum untuk melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat, dan kecepatan rata-rata rendah.

Selain klasifikasi jalan diatas, sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer adalah sistem jaringan jalan yang bersifat menerus yang memberikan pelayanan lalu-lintas tidak terputus walaupun masuk ke dalam kawasan perkotaan. Sedangkan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

F. Teori Barang Publik (*Public Goods*)

Berbagai jenis komoditi (barang dan jasa) yang diperlukan masyarakat ada diantaranya yang sangat dibutuhkan secara kolektif. Konsumsi atau pemanfaatan barang tersebut baik oleh individu maupun kelompok akan

berimplikasi terhadap individu itu sendiri atau kelompok individu lainnya. Barang dan jasa inilah yang disebut dengan barang publik.

Secara umum pengertian barang publik yang dijelaskan dalam buku "Ekonomi Politik dan Teori Pilihan Publik" adalah:

> barang atau jasa yang tidak bisa dikonsumsi secara individu, tetapi tanpa mempunyai pengaruh apapun terhadap individu-individu lain di dalam suatu kelompok. Jika seorang individu mengkonsumsi barang publik, maka pengaruhnya akan dirasakan oleh individu-individu lainnya. Pihak lain yang tidak berpartisipasi sekalipun tidak bisa dikecualikan dalam proses pemanfaatan barang publik tersebut (Rachbini, 2006:50).

Dengan demikian barang publik itu adalah barang-barang yang tidak ekskludabel dan juga tidak rival. Artinya siapa saja tidak bisa mencegah untuk memanfaatkan barang ini, dan konsumsi seseorang atas barang ini tidak mengurangi peluang orang lain melakukan hal yang sama. Contoh barang publik adalah pertahanan suatu negara aman karena mampu melawan setiap serangan dari negara lain, maka siapa saja di negara itu tidak bisa dicegah untuk menikmati rasa aman, peluang bagi orang lain untuk turut menikmati keamanan sama sekali tidak berkurang.

Sebuah barang publik disebut sebagai *pure public goods* atau barang publik sempurna/murni apabila memiliki dua sifat utama yang terkait dengan penggunaannya, yaitu:

1. *Non-rivalry*, berarti bahwa penggunaan satu konsumen terhadap suatu barang tidak akan mengurangi kesempatan konsumen lain untuk juga mengkonsumsi barang tersebut. Setiap orang dapat mengambil manfaat dari barang tersebut tanpa mempengaruhi menfaat yang diperoleh orang lain. Sebagai contoh, dalam kondisi normal, apabila kita menikmati udara bersih dan sinar matahari, orang-orang di sekitar kita pun tetap dapat mengambil manfaat yang sama,

atau apabila kita sedang mendengar adzan dari sebuah masjid, tidak akan mengurangi kesempatan orang lain untuk ikut mendengarnya.

2. *Non-excludable*, berarti bahwa apabila suatu barang publik tersedia, tidak ada yang dapat menghalangi siapapun untuk memperoleh manfaat dari barang tersebut. Dengan kata lain, setiap orang memiliki akses ke barang tersebut. Sebagai contoh, masyarakat membayar pajak yang kemudian diantaranya digunakan untuk membiayai penyelenggaraan jasa kepolisian misalnya, akan tetapi yang kemudian dapat menggunakan jasa kepolisian tersebut tidak hanya terbatas pada yang membayar pajak saja. Mereka yang tidak membayar pun dapat mengambil manfaat atas jasa tersebut. Secara singkat, tidak ada yang dapat dikecualikan (*excludable*) dalam mengambil manfaat atas barang publik.

Efek-efek yang terkait dengan kedua sifat barang publik tersebut adalah munculnya *Free riders* dan Eksternalitas. *Free riders* ini adalah mereka yang ikut menikmati barang publik tanpa mengeluarkan kontribusi tertentu, sementara sebenarnya ada pihak lain yang berkontribusi untuk mengadakan barang publik tersebut. Contohnya adalah mereka yang tidak membayar pajak, tetapi ikut menikmati jasa-jasa atau barang-barang yang diadakan atas biaya pajak. Contoh lain, sebuah jalan desa yang dibangun dengan kerja bakti. *Free rider* kemudian adalah mereka yang tidak ikut kerja bakti, tetapi kemudian ikut menggunakan jalan desa tersebut.

Efek kedua yaitu Eksternalitas. Secara umum, eksternalitas akan terjadi apabila masyarakat mendapatkan dampak atau efek-efek tertentu diluar barang atau jasa yang terkait langsung dengan mekanisme pasar. Dalam konteks mekanisme pasar, keterkaitan suatu kegiatan dengan kegiatan lain yang tidak

melalui mekanisme pasar inilah yang disebut dengan eksternalitas. Dapat dikatakan bahwa eksternalitas adalah suatu efek samping dari suatu tindakan pihak tertentu terhadap pihak lain, baik dampak yang menguntungkan maupun yang merugikan. Contohnya, rumah-rumah yang terletak di pinggir jalan akan mendapat polusi dari kendaraan yang melalui jalan itu, padahal mereka tidak membayar untuk itu. Polusi ini adalah contoh eksternalitas negatif. Contoh lain, sebuah taman yang cukup besar dibangun di tengah kota dengan tujuan untuk dijadikan obyek wisata dan menambah pendapatan kota tersebut. Eksternalitas yang kemudian mungkin terjadi adalah efek estetika kota dan udara yang relatif lebih bersih di sekitar taman tersebut. Ini adalah contoh eksternalitas positif. Disebut eksternalitas karena efek-efek ini terjadi diluar tujuan penyelenggaraannya.

Penyedia barang publik biasanya oleh pemerintah dengan meminta kontribusi dari publik, diantaranya dengan pajak. Selain itu, seringkali juga pemerintah dapat bertindak sebagai fasilitator penyedia barang publik untuk kemudian hanya masyarakat tertentu yang bisa menikmatinya, atau untuk meningkatkan efisiensi produksinya kemudian bekerja sama dengan sektor swasta dengan batasan-batasan tertentu. Contohnya penyediaan tenaga listrik atau pengolahan air bersih, yang hanya dapat dinikmati oleh mereka yang membayar untuk itu, atau membangun jalan dan jembatan juga dari pajak.

G. Aksesibilitas Produksi Pertanian

1. Aksesibilitas

Aksesibilitas berasal dari kata akses yang berarti sebagai kemampuan penduduk untuk memperoleh barang dan jasa yang dibutuhkan. Sedangkan dalam

kamus *Oxford*, akses didefinisikan sebagai kesempatan untuk mencapai, menggunakan atau mengunjungi. Tingkat kemudahan untuk memperoleh pelayanan umum merupakan tolok ukur pemerintah yang baik. Tingkat kemudahan pencapaian tersebut disebut dengan tingkat aksesibilitas.

Aksesibilitas mencakup pengertian fisik, ekonomi, sosial, budaya, maupun politis. Salah satu kriteria yang menentukan tingkat kemudahan tersebut adalah seberapa besar pilihan-pilihan tersedia bagi masyarakat untuk memenuhi layanan yang dibutuhkan. Misalnya, tingkat layanan transportasi antara dua tempat ditentukan oleh banyaknya pilihan jalur yang tersedia. Semakin banyak pilihan menunjukkan bahwa tingkat layanan transportasi antara dua tempat tersebut semakin baik. Masyarakat akan menikmati kemudahan memperoleh layanan yang dibutuhkan sesuai dengan kemampuan ekonomi, selera, kenyamanan, waktu, keamanan, dan aspek-aspek lainnya (Sadyohutomo, 2008:123).

Dalam buku "Peningkatan Kapasitas Perencanaan Infrastruktur Lokal Dalam Memenuhi Kebutuhan Masyarakat Perdesaan" (Lokakarya Regional Dan Pelatihan Perencanaan Aksesibilitas Perdesaan Terintegrasi), menyebutkan bahwa transportasi sangat penting bagi daerah perdesaan di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat desa untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar dan jasa, masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru, kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan. Salah satu faktor terpenting yang mempengaruhi kehidupan sehari-hari masyarakat pedesaan di Indonesia adalah

keterisolasian dan keterbatasan mereka dalam memperoleh barang dan jasa yang untuk memenuhi kebutuhan dasar sosial dan ekonomi. Karena kondisi wilayah yang berbukit-bukit, kepadatan populasi yang rendah dan jarak antar desa yang jauh, maka akses yang tersedia sangat terbatas.

Tingkat akses yang rendah untuk mendapatkan kebutuhan sehari-hari sering dianggap sebagai masalah pembangunan yang hanya dapat diselesaikan melalui pembangunan jalan primer dan sekunder. Perbaikan akses memang dipengaruhi oleh perbaikan jalan, karena menghasilkan pelayanan transportasi yang lebih baik. Jalan baik yang dibangun akan dapat dilalui oleh kendaraan pribadi maupun publik, sehingga dapat membantu aktivitas para pedagang dan staf pemerintah. Walaupun dalam upaya perbaikan akses tidak hanya cukup dengan pembangunan jalan saja, tetapi selama ini jalan memang dipandang sebagai sarana pembangunan di pedesaan yang akan memperbaiki kondisi transportasi dan pada akhirnya akan menyelesaikan permasalahan akses paling tidak arus informasi yang dapat menunjang modernitas/kemajuan suatu daerah akan dapat masuk lebih mudah ke dalam daerah tersebut dan daerah tersebut dapat merespon perubahan pembangunan yang menyangkut bidang sosial dan ekonomi sehingga struktur sosial maupun ekonominya akan berubah lebih baik pula.

IRAP (*Integrated Rural Accessibility Planning*), merupakan instrumen perencanaan aksesibilitas yang merespon kebutuhan masyarakat terutama bagi yang kurang kecukupan sumber daya. IRAP ini adalah proses perencanaan tingkat lokal yang didasarkan pada konsep bahwa kekurangan akses penduduk pedesaan terhadap barang dan jasa merupakan salah satu kendala utama pembangunan pedesaan. Kendala pembangunan pedesaan meliputi:

1. keterbatasan akses ke ibukota
2. keterbatasan akses menuju lahan pertanian
3. keterbatasan akses untuk mengenal/mendapatkan informasi
4. keterbatasan akses terhadap barang dan jasa dasar sosial ekonomi.

Aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam pembangunan pedesaan. Perbaikan akses barang dan jasa merupakan cara memerangi kemiskinan karena salah satu hambatan penduduk miskin di Indonesia adalah terbatasnya akses untuk mencapai barang dan jasa yang dibutuhkan.

2. Pertanian

Pertanian dalam arti luas meliputi semua kegiatan usaha dalam reproduksi flora dan fauna yang dibedakan ke dalam 5 sektor: pertanian rakyat, perkebunan, peternakan, perikanan, dan kehutanan. Sedangkan dalm arti sempit, pertanian lebih menunjuk pada pertanian rakyat berupa pengusahaan produksi tanaman pangan seperti padi, jagung, ketela, sawi, dan sebagainya.

Dalam rangka meningkatkan kemajuan ekonomi, semua usaha di bidang pertanian dalam arti luas dan sempit tersebut diberi istilah pembangunan pertanian. Seperti yang dijelaskan sebelumnya, bahwa pembangunan pada suatu daerah dilakukan dengan mengusahakan agar terjadi perubahan-perubahan sosial, dalam arti masyarakatnya menjadi makin pandai, makin terampil, makin bersemangat, dan makin tekun bekerja, maka produktivitas di bidang pertanian dan ditambah dengan fasilitas pertanian yang mendukung akan mempercepat pertumbuhan ekonomi.

Banoewidjojo menjelaskan proses berlangsungnya pembangunan pertanian di suatu daerah dikaitkan dengan tersedianya sarana-sarana produksi pertanian:

> Sementara sarana-sarana produksi untuk pertanian seperti, alat-alat pertanian, pupuk, benih, dan sebagainya atau dapat dikatakan sarana-sarana yang bersifat ekonomis diusahakan dan diatur lebih baik, maka produktivitas semua usaha di sektor-sektor pertanian akan lebih meningkat lagi dan dengan demikian pertumbuhan ekonomi di daerah yang bersangkutan akan tumbuh lebih cepat (1983:23).

Dengan demikian maka ada suatu dampak atau perubahan positif yang terjadi jika pembangunan pertanian ditunjang oleh fasilitas-fasilitas yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari bidang usaha-usaha pertanian di daerah.

Selain ditunjang oleh sarana-sarana produksi pertanian, ada pula hal penting yang harus diperhatikan agar pembangunan pertanian dapat memperbaiki sumber daya manusia khususnya bagi petani Indonesia. Dalam bukunya, "Pembangunan Pertanian", Moeljadi Banoewidjojo mengutip dari Mosher bahwa dalam rangka pembangunan pertanian, segala kegiatan harus dapat ditujukan kepada:

> a. mengubah proses-proses produksi pertanian, atau
> b. mengubah perilaku petani, atau
> c. mengubah corak masing-masing usaha tani, atau
> d. mengubah hubungan antara biaya dan penerimaan bagi tiap perusahaan pertanian (1983:24).

Unsur-unsur pembangunan pertanian yang terdiri dari petani dan usaha tani mempunyai permasalahan yang akan menyangkut bidang kehidupan. Karena sebagian masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat pedesaan memperoleh mata pencaharian dari bidang pertanian. Maka hal-hal yang terkait dengan petani, adalah bagaimana mengubah atau meningkatkan perilakunya dalam menuntut kemajuan, yaitu bagaimana meningkatkan pengetahuan dan ketrampilannya,

meningkatkan semangat dan gairah kerjanya, meningkatkan efisiensi segenap usaha-usahanya sehingga akan menciptakan perubahan-perubahan sosial/struktur sosial terhadapnya. Jika dikaitkan dengan unsur kedua (usaha tani) maka petani yang memiliki potensi diri untuk maju akan mempengaruhi inovasi-inovasi usaha tani yang lebih menguntungkan dari sebelumnya sehingga pertumbuhan ekonomi juga akan meningkat.

Pembangunan pertanian akan berlangsung apabila tersedia syarat-syarat pokok/mutlak namun juga memerlukan faktor pelancar pembangunan pertanian agar pembangunan pertanian berlangsung pesat. Syarat-syarat pokok/mutlak pembangunan pertanian adalah:

1. terjaminnya pasaran untuk hasil-hasil usaha tani
2. adanya teknologi yang senantiasa berubah
3. tersedianya sarana produksi setempat (secara lokal)
4. adanya perangsang produksi bagi petani
5. pengangkutan (Banoewidjojo, h. 40)

Sedangkan faktor-faktor pelancar pembangunan pertanian diantaranya adalah:

1. pendidikan pembangunan
2. kegiatan gotong royong petani
3. perbaikan dan perluasan tanah pertanian
4. perencanaan nasional untuk pembangunan pertanian (Banoewidjojo, h. 41)

Dalam memberikan permintaan produksi pertanian kepada pasar yang dalam hal ini berarti distributor, konsumen dan atau masyarakat, maka petani dituntut untuk meningkatkan mutu dan kuantitas hasil produksi sehingga memenuhi apa yang dibutuhkan pasar. Untuk memenuhi permintaan hasil produksi tersebut dengan baik baik secara kualitas dan kuantitas, maka usaha-usaha tani memerlukan perubahan-perubahan cara dengan menerapkan teknologi

baru yang akan memberikan keuntungan produksi yang lebih baik dari sebelumnya. Penerapan teknologi baru ini kemudian harus terus-menerus berkembang sehingga melahirkan penemuan teknologi baru yang mudah diterapkan. Penemuan teknologi baru tersebut hakekatnya sebagai sarana produksi pertanian yang akan dilaksanakan oleh petani-petani yang tersebar dimana-mana. Agar petani benar-benar bersedia menggunakan sarana itu, maka mutunya harus dipercaya, harganya tidak mahal, cara penyediaannya menarik, dan sebagainya. Tetapi penerapan teknologi baru tersebut belum pasti akan dilaksanakan oleh petani jika tidak memperhatikan jumlah dan mutunya dalam menghasilkan produksi pertanian yang unggul. Oleh karenanya disini pemerintah perlu memberikan perangsang kepada petani terkait dengan harga satuan produksi pertanian, penghargaan, pelayanan sarana produksi, dan lain-lain agar gairah dan kesejahteraan petani meningkat.

Syarat pembangunan pertanian yang terakhir adalah mengenai pengangkutan. Setiap harga satuan berat hasil produksi pertanian, seperti kg, kwintal, ton, dan sebagainya akan berhubungan dengan faktor pengangkutannya. Untuk sampai ke konsumen-konsumen, dengan tambahan biaya pengangkutan maka harga tiap satuan produksi pun meningkat dari harga hasil produksinya itu sendiri. Hal tersebut (harga produksi) tentunya dipengaruhi juga oleh jarak antara sumber bahan baku dengan pasar-pasar, kondisi jalan, ketersediaan sarana pengangkutan, serta dari segi keamanan lalu lintas pula.

Keberhasilan pembangunan pertanian seperti yang dijelaskan sebelumnya, tidak terlepas dari penciptaan struktur pedesaan yang mendukung terselenggaranya pembangunan pertanian. Yang dimaksud dengan struktur

pedesaan itu diantaranya adalah adanya pasar-pasar yang menyediakan kesempatan bagi para petani untuk membeli sarana-sarana produksi yang diperlukan dan dapat menjual hasil usahanya sendiri; cukupnya jalan-jalan pedesaan untuk mempercepat dan mengurangi biaya penyaluran atau pengangkutan barang-barang, informasi, atau jasa khususnya dalam bidang pertanian; serta adanya kegiatan penyuluhan, dimana petani dapat belajar dan mempelajari penerapan teknologi baru (Mosher dalam Banoewidjojo, 1983:103).

3. Akses Terhadap Produksi Pertanian

Sebagian besar masyarakat pedesaan di Indonesia adalah petani. Jenis produksi pertanian sangat beragam diantaranya padi, jagung, ubi-ubian, sayur-sayuran, kopi, dan lain sebagainya. Jumlah rumah tangga yang terlibat dalam produksi beraneka ragam, komoditasnya pun beragam tergantung dari kondisi lahan yang bersangkutan. Produksi pertanian yang dihasilkan dapat dikonsumsi sendiri oleh masyarakat pedesaan atau juga dapat dipasarkan. Untuk dapat menghasilkan produksi pertanian secara optimal, maka persoalan aksesibilitas menjadi penting dan strategis.

Jalan sebagai prasarana menuju aktivitas masyarakat sangat penting artinya untuk pengembangan pertanian. Sebagai contoh misalnya, petani harus mengirimkan produksinya ke pasar. Akses menuju input untuk pertanian dan pasar kebanyakan di desa-desa kurang memadai baik dari kondisi jalan maupun jumlah jalan tembus alternatif yang lebih menghemat jarak, waktu, dan biaya perjalanan. Maka hal-hal yang berkaitan dengan persoalan aksesibilitas terdiri dari ketersediaan prasarana dan sarana transportasi menuju lahan pertanian, serta jarak,

waktu, dan biaya yang dibutuhkan untuk mencapai tempat penjualan produk-produk pertanian yang dihasilkan.

Agar pembangunan jalan berimplikasi pada keuntungan penduduk lokal, maka perlu adanya peningkatan jaringan jalan utama yang diikuti dengan peningkatan jaringan akses jalan melalui pemeliharaan jalan. Peningkatan jaringan jalan adalah salah satu cara untuk meningkatkan akses dan akses ini akan meningkatkan mobilitas. Peningkatan jaringan jalan tidak dengan sendirinya meningkatkan akses tetapi hal tersebut tergantung dari:

1. penggunaan jaringan jalan oleh lebih banyak kendaraan
2. keberadaan pelayanan transportasi yang lebih murah
3. penggunaan jaringan jalan oleh lebih banyak pedagang
4. pelayanan yang lebih luas dan membantu pekerja menggunakan jaringan jalan yang ditingkatkan (Lokakarya Regional Dan Pelatihan Perencanaan Aksesibilitas Perdesaan Terintegrasi, 2001/2002).

Sedangkan untuk peningkatan jaringan jalan terdiri dari empat tindakan:

1. rehabilitasi jalan yang mengalami kemunduran dan mengembalikan pada kondisi semula.
2. peningkatan jalan yang ada, serta meningkatkan kualitas jalan, contohnya adalah pelebaran dan perataan jalur jalan dengan perkerasan.
3. membangun hubungan jalan yang baru.
4. pemeliharaan jalan yang meliputi pemeliharaan rutin dan berkala untuk mencegah kemunduran jaringan jalan (Lokakarya Regional Dan Pelatihan Perencanaan Aksesibilitas Perdesaan Terintegrasi, 2001/2002).

Pembangunan jalan sebagai akses produksi pertanian menuju ke tempat pasar, pembangkit ekonomi lokal, dan berperan dalam membantu penyatuan komunitas yang terpencil dalam sebuah perekonomian yang luas memerlukan perhatian perbaikan dan pembangunan jalan-jalan berikutnya. Untuk itu, pemilihan pembangunan jalan yang akan direncanakan dan dilaksanakan secara rasional menggunakan kriteria sebagai berikut:

1. Perkembangan ekonomi. Yaitu apakah peningkatan jalan membangkitkan pembangunan perdesaan dalam bentuk peningkatan produksi pertanian dan menaikkan pendapatan.
2. Kualitas hidup. Yaitu apakah peningkatan jalan memberikan pengaruh tingkat kondisi sosial ekonomi masyarakat/penduduk lokal.
3. Pemerataan. Yaitu apakah dengan adanya peningkatan jalan dapat meningkatkan kepadatan jalan di daerah itu dan menjadikannya lebih sebanding dengan jumlah populasi.

H. Peran Daerah Pinggiran Kota dalam Pembangunan Pertanian

Sebelum masuk pada peran daerah pinggiran kota dalam pembangunan pertanian, berikut ini akan dijelaskan terlebih dahulu tentang gambaran dari daerah pinggiran kota. Istilah daerah pinggiran dalam suatu kota dapat terlihat jelas dari keadaan fisik daerahnya disebabkan oleh kesenjangan pembangunan antara daerah/wilayah pusat (kota) dengan daerah pinggiran (*sub urban*/desa). Munculnya kedua istilah daerah pusat dan daerah pinggiran tersebut dijelaskan oleh Rahardjo Adisasmita dalam bukunya, "Pembangunan Pedesaan dan Perkotaan" (2006:14) bahwa pengklasifikasian wilayah terbagi menjadi dua, yaitu wilayah inti dan wilayah pinggiran. Kedua wilayah tersebut mempunyai perbedaan yang tampak pada segi fisiknya. Wilayah inti ditandai oleh kepadatan penduduk yang sangat tinggi, banyak berdirinya gedung-gedung bertingkat, dipadati oleh kegiatan bisnis, ekonomi, dan keuangan, kepadatan lalu-lintas yang tinggi, demikian pula tingkat polusi udara dan kebisingan yang tinggi. Sebaliknya, di wilayah pinggiran mempunyai karakteristik seperti lahan perkotaan yang luas tetapi tingkat kepadatan penduduk, bangunan, kegiatan ekonomi dan sosial relatif

rendah, kepadatan lalu-lintas rendah, demikian pula polusi udara dan tingkat kebisingan wilayah ini adalah rendah.

Umumnya penduduk yang mendiami wilayah atau daerah pinggiran adalah yang berstrata bawah, berpendapatan rendah, dan sebagian besar mata pencahariannya sebagai buruh dan tenaga kerja. Namun bagi penduduk yang berpendapatan tinggi secara ekonomi dan finansial mampu membeli, memiliki, dan mendiami rumah di wilayah inti yang harganya cenderung mahal, sebagian dari mereka memilih berdiam di wilayah yang jauh dari inti kota atau dari pusat kota karena untuk menghindari kepadatan dan kebisingan kota. Untuk memfasilitasi mereka beraktivitas kembali ke pusat kota, maka antara wilayah inti dan wilayah pinggiran kota terdapat keterkaitan yang ramai yang dilayani oleh jasa transportasi umum dan penyediaan infrastruktur jalan yang dapat memudahkan perjalanan bagi penduduk wilayah dan di sekitar wilayah yang bersangkutan.

Terjadinya daerah pinggiran dan daerah pusat/inti kota erat kaitannya dengan adanya pembangunan industri yang memusat pada inti kota, sehingga akan membuat suatu daerah terpinggirkan jauh dari inti. Pemaparan singkat ini dapat dijelaskan berdasarkan dari salah satu teori pembangunan yang dikenal dengan "Teori *Growth Poles*" yang dicetuskan oleh Francois Perroux. Hakekat pembangunan daerah berdasarkan teori Perroux diatas dapat dijelaskan dalam *point* berikut:

1. Di dalam proses pembangunan akan muncul industri pemimpin yang merupakan suatu industri yang menjadi penggerak utama dalam pembangunan sesuatu daerah.

2. Apabila industri-industri terkumpul dalam suatu daerah atau kawasan tertentu keadaan ini akan memperlancar proses pertumbuan ekonomi. Pengelompokan industri tersebut akan menciptakan konsumen-konsumen yang mempunyai pola konsumsi tersendiri, permintaan perumahan, pengangkutan jasa-jasa, berbagai jenis produsen, rangka dasar industri akan muncul. Proses pertumbuhan industri yang terpusat dalam suatu kawasan ini selanjutnya akan menimbulkan ketidakseimbangan di berbagai daerah lain.
3. Karena secara geografis pembangunan ekonomi tidak seimbang maka sesuatu perekonomian pada hakekatnya merupakan gabungan dari sistem yang secara relatif aktif keadaannya (terdiri dari industri pemimpin dan industri yang mengelompok) dan industri-industri yang sifatnya relatif lebih pasif (terdiri dari industri-industri atau daerah-daerah yang tergantung kepada kegiatan di pusat pertumbuhan). Kumpulan industri yang pertama akan mempengaruhi pembangunan kumpulan industri yang kedua.

Sehingga dapat dijelaskan hakekat Teori *Growth Poles* oleh Perroux:

> Jadi pada hakekatnya Perroux menunjukkan bahwa ditinjau dari sudut lokasi kegiatan ekonomi dan pembangunan ekonomi daerah, pembangunan ekonomi tidak merata terjadinya di berbagai daerah dan mempunyai kecondongan untuk mengelompok pada pusat-pusat pertumbuhan. Pusat-pusat pertumbuhan ini akan menentukan dan mendominer perkembangan daerah lain yang lebih lambat perkembangan industrinya (Sukirno, 67).

Dijelaskan pula mengenai ketidakseimbangan daerah adalah disebabkan karena adanya *polarization effects*. Gunnar Myrdal, seorang tokoh yang terkenal oleh "Teori Dampak Balik (*backwash effects theory*)" menganalisa faktor-faktor yang menyebabkan timbulnya ketidakseimbangan di berbagai daerah bahkan di suatu negara:

> Faktor-faktor tersebut dibedakan dalam dua golongan yaitu *backwash effects* dan *spread effects.* Suatu negara dan daerah yang telah lebih maju akan berkembang dengan lebih cepat dari yang kurang maju karena faktor-faktor yang menimbulkan *backwash effects* adalah lebih kuat dari faktor yang menimbulkan *spread effects* ke negara atau daerah yang lebih miskin dan menyebabkan ketidakseimbangan yang makin lama makin serius. Menurut Hirschman, faktor-faktor yang menghambat pembangunan daerah akibat terdapatnya pusat pertumbuhan adalah *polarization effects.* Juga terdapat kekuatan yang bersumber dari daerah maju yang akan menggalakkan pembangunan daerah yang kurang cepat, dan kekuatan ini dinakaman "*trickling down effect*", tetapi kekuatan ini jauh lebih lemah dari *polarization effect* (Sukirno, 1976: 67).

Daerah pinggiran memang sudah melahirkan pandangan umum bahwa daerah tersebut memiliki nilai-nilai dasar atau kebudayaan yang masih tradisional, dekat dengan kemiskinan, didominasi oleh pusat (kota), dan mengalami perkembangan yang tidak seimbang/keterbelakangan (Suryono, 2004:103). Oleh karena itu ada upaya-upaya untuk merubah kondisi demikian menjadi lebih maju yang selanjutnya disebut sebagai pembangunan. Pembangunan tersebut diupayakan oleh pemerintah misalnya dengan menyediakan pelayanan masyarakat dalam bidang infrastruktur fisik dan sosial, mengeluarkan kebijaksanaan yang mampu mengangkat ekonomi rakyat dengan memberikan modal kepada industri kecil dan menengah, dan memberikan penyuluhan atau pembinaan kepada kelompok-kelompok usaha tani agar dalam melaksanakan pekerjaannya, yang rata-rata bermata pencaharian di bidang pertanian, memiliki bekal pengetahuan dan tambahan keahlian di bidangnya. Upaya-upaya tersebut seperti apa yang dikutip oleh Agus Suryono:

> Selanjutnya Usman dan Uphoff (dalam Dewanta, 1995) menyebutkan beberapa hal yang dapat dilakukan oleh pemerintah dan masyarakat dalam upaya pengentasan kemiskinan yaitu: (1) investasi pelayanan masyarakat dalam bidang infrastruktur pisik dan sosial; (2) kebijaksanaan pemerintah yang menguntungkan masyarakat kecil; (3) teknologi yang disediakan untuk kaum miskin sesuai kemampuannya;

> dan (4) kelembagaan yang efektif yang mampu menumbuhkan sinergisme bekerja (2004:106).

Sehingga jelas sekali bahwa salah satu upaya pembangunan infrastruktur fisik akan mempercepat perubahan kota menjadi lebih maju terutama infrastruktur yang dapat mendukung potensi yang dimiliki suatu daerah.

Daerah pinggiran dalam sebuah kota, walaupun masih berada di lingkup wilayah perkotaan namun ia mempunyai karakteristik yang hampir sama dengan pedesaan karena ditinjau dari lokasinya yang dekat dengan *urban fringe*. Oleh karena itu, lahan-lahan yang terdapat di daerah pinggiran ini sebagian besar terdiri dari perbukitan, persawahan, atau ladang-ladang yang digunakan masyarakat untuk bertani dan beternak. Inilah kemudian yang menjadi potensi daerah pinggiran kota yang apabila dikembangkan akan menjadi sumber pendapatan bagi kota.

Pada kenyataannya hubungan antara daerah pusat dengan daerah pinggiran dalam wilayah perkotaan sangat berkaitan dalam hal menunjang perekonomian diantara kedua daerah terutama bagi peningkatan kondisi sosial-ekonomi masyarakat daerah pinggiran. Sebagaimana yang diketahui bahwa perkotaan mempunyai peranan yang sangat penting dalam pembangunan nasional, regional, dan lokal. Kehidupan kota merupakan basis dari sebagian besar kegiatan dan proses kemajuan ekonomi serta kemodernan masyarakat dengan munculnya teknologi dan organisasi industri. Keluaran-keluaran hasil produksi dari industri-industri (ekonomi) yang dijalankan akan diatur dan disalurkan ke daerah-daerah di sekitarnya melalui sistem suplai dan pasar, tetapi kota juga mempunyai ketergantungan dalam suplai ekonomi dari daerah-daerah sekitarnya, seperti daerah pinggiran. Hal ini seperti yang telah dijelaskan oleh Friedmann bahwa kota

sebagai wilayah inti yang berperan sebagai pusat pelayanan dan pusat pembangunan. Sehingga wilayah inti mengkonsolidasikan perannya terhadap daerah-daerah pinggiran melalui pengaruh-pengaruh informasi dan pengaruh produksi.

Antara kota dengan daerah belakang/daerah pinggiran terdapat hubungan yang dapat dibedakan sehingga suatu kota dapat dikatakan mendukung perkembangan atau bahkan mematikan perkembangan daerah belakangnya. Yang pertama, disebut dengan kota generatif yaitu kota yang menjalankan bermacam-macam fungsi baik untuk dirinya sendiri maupun untuk daerah belakangnya sehingga bersifat saling menguntungkan atau mengembangkan. Kota seperti ini membutuhkan bahan makanan, bahan mentah, dan tenaga kerja dari daerah pedalaman. Yang kedua, disebut dengan kota parasitif yaitu kota yang tidak banyak berfungsi untuk menolong daerah belakangnya dan bahkan dapat mematikan berbagai usaha yang mulai tumbuh di desa. Kota parasitif ini umumnya adalah kota yang belum banyak berkembang industrinya dan masih memiliki sifat daerah pertanian tetapi juga perkotaan sekaligus. Yang terakhir adalah kota bersifat *enclave* (tertutup), yaitu kota yang tidak menguntungkan daerah belakangnya karena apabila kota itu berkembang, tidak mengharapkan *input* dari daerah sekitarnya melainkan dari luar. Dalam hal ini seakan-akan kota terpisah sama sekali dari daerah belakangnya. Ketiga sifat hubungan kota dengan daerah belakangnya tersebut dijelaskan oleh Robinson Tarigan dalam bukunya yang berjudul “Perencanaan Pembangunan Wilayah” (2004:113).

Pentingnya pembangunan kehidupan ekonomi wilayah perkotaan baik di daerah pusat hingga daerah pinggiran karena kota berfungsi sebagai pusat

kegiatan ekonomi dasar (*basic activities*) dan kegiatan ekonomi bukan dasar (*non basic activities*) (Sukirno, 1976). Yang dimaksud dengan pusat kegiatan ekonomi dasar yaitu membuat dan menyalurkan barang dan jasa untuk keperluan luar kota atau dengan kata lain untuk ekspor ke wilayah sekitar kota. Sedangkan yang dimaksud dengan pusat kegiatan ekonomi bukan dasar yaitu memproduksi dan mendistribusi barang dan jasa untuk keperluan penduduk kota itu sendiri. Kegiatan ekonomi dasar merupakan hal yang penting bagi suatu kota agar kota dapat bertahan dan berkembang. Salah satu kegiatan ekonomi dasar itu diantaranya adalah menyalurkan hasil-hasil produksi pertanian sebagai bahan pangan bagi masyarakat kota secara luas. Dan oleh karena karakteristik perkotaan yang ditandai minimnya areal pertanian kecuali yang terdapat di daerah pinggiran, maka peran daerah pinggiran dalam pembangunan pertanian sangat diperlukan bagi ketersediaan bahan pangan secara mandiri baik oleh kota maupun luar kawasan seperti daerah kabupaten dalam rangka pemenuhan kebutuhan pangan secara merata dan sebagai pusat pelayanan kegiatan pertanian daerah kabupaten.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Hal yang penting untuk diketahui oleh seorang peneliti sebelum peneliti melakukan penelitian sosial adalah memahami terlebih dahulu apa yang dimaksud dengan penelitian. Ada beberapa pengertian penelitian yang diungkapkan oleh beberapa tokoh yang berkecimpung dalam dunia ilmu dan penelitian yang dapat kita pakai untuk memahami maksud apa, mengapa, dan bagaimana penelitian itu. Pengertian penelitian oleh Bagong Suyanto (2007), dalam bukunya "Metode Penelitian Sosial", menjelaskan penelitian merupakan proses yang panjang, berasal dari minat untuk mengetahui gejala sesuatu, selanjutnya berkembang menjadi gagasan, teori, konseptualisasi, pemilihan metode penelitian yang sesuai, dan seterusnya.

Penelitian (*research*) sosial pada hakikatnya adalah kegiatan spionase untuk mencari, memata-matai, dan menemukan pengetahuan dari lapangan yang dapat dipertanggungjawabkan menurut kaidah-kaidah ilmiah tertentu dimana hal tersebut tidak hanya mencari kebenaran-kebenaran normatif yang semata-mata hanya dituntun oleh cara berpikir deduktif. Ada pula yang mengartikan penelitian merupakan suatu proses yang panjang yang berawal dari minat untuk mengetahui suatu fenomena tertentu dan selanjutnya berkembang menjadi gagasan, teori, konseptualisasi, pilihan metode yang sesuai dan seterusnya. Hasil akhir itu pada gilirannya melahirkan gagasan dan teori baru sehingga merupakan suatu proses yang tiada hentinya (Singarimbun, 1995:12). Maka dapat dijelaskan pula kegiatan

penelitian itu mengikuti suatu persyaratan yang sistematis, berencana, dan mengikuti konsep ilmiah (Arikunto, 2006: 20).

Berdasarkan pemaparan tentang pengertian penelitian di atas, maka dapat diketahui apa yang menjadi tujuan penelitian, khususnya pada penelitian sosial yaitu untuk memahami realitas sosial, menjelaskan permasalahan atau objek tertentu, maupun mengantisipasi peristiwa yang akan terjadi atau mengontrol peristiwa yang terjadi. Untuk mendapatkan tujuan penelitian tersebut, peneliti harus dapat melihat fakta-fakta sosial yang ada dan mampu untuk mengaitkan antara fakta-fakta lain yang relevan. Pada umumnya fakta-fakta sosial yang ada di lapangan tidak begitu saja langsung terlihat dan siap pakai, tetapi fakta-fakta sosial itu harus dibuka dengan jelas dan harus diamati dalam suatu kerangka acuan yang spesifik.

Penelitian ilmu sosial mutlak memerlukan metode tepat untuk memahami objek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan. Alasannya adalah seperti yang dikatakan oleh Arnold M. Rose (1995), yang dikutip Bagong S. dalam bukunya "Metode Penelitian Sosial":

> karena fakta-fakta sosial tidak tergeletak dan sudah "siap pakai" begitu saja, tinggal menunggu untuk diambil. Tetapi, fakta-fakta sosial itu harus dibuka dari "kulit pembungkus" kenyataan yang sepintas tampak, harus diamati dalam suatu kerangka acuan yang spesifik, harus diukur dengan tepat, dan harus diamati pula pada suatu fakta yang dapat dikaitkan dengan fakta-fakta lain yang relevan (Suyanto, 2007)

Metode yang dipilih oleh peneliti ilmu sosial dengan menggunakan jenis penelitian apapun perlu mempertimbangkan kesesuaiaannya dengan objek studi atau dengan kata lain bahwa objeklah yang menentukan metode. Oleh karena tujuan penelitian sosial untuk memahami realitas sosial, maka keberadaan metode membantu untuk memahami dan menggali realitas sosial itu secara lebih cermat.

Dalam penelitian terdapat beberapa jenis penelitian yang dapat dipakai oleh peneliti. Berdasarkan tujuannya sekurang-kurangnya dapat dibedakan dua jenis penelitian, yakni penelitian deskriptif dan penelitian eksplanatif. Penelitian deskriptif bertujuan menjelaskan ihwal masalah atau objek tertentu secara rinci, sistematis faktual dan akurat mengenai fakta-fakta (sosial) pada populasi atau daerah tertentu. Sedangkan penelitian eksplanatif menghasilkan jawaban tentang hubungan antar objek atau variabel. Pada umumnya penelitian deskriptif dapat bertipe kualitatif dan kuantitatif, sedangkan penelitian eksplanatif hampir selalu bertipe kuantitatif.

Pada dasarnya penelitian sosial dilakukan untuk memahami berbagai hal yang berkaitan dengan dinamika kehidupan sosial masyarakat yang sangat kompleks sehingga memerlukan interprestasi-interprestasi. Apabila kegiatan penelitian tersebut menggunakan metode kuantitatif, seringkali menghasilkan data dan informasi yang bersifat makro dan kurang terperinci. Maka dalam situasi seperti itu metode penelitian kualitatif lebih memadai untuk diterapkan (Suyanto, 2007:165). Penjelasan lain yang mengungkapkan alasan menggunakan metode kualitatif adalah, pertama, menyesuaikan metode kualitatif lebih mudah apabila berhadapan dengan kenyataan ganda; kedua, metode ini menyajikan secara langsung hakikat hubungan antara peneliti dengan responden; dan ketiga, metode ini lebih peka dan lebih dapat menyesuaikan diri dengan banyak penajaman pengaruh bersama dan terhadap pola-pola nilai yang dihadapi (Moleong, 2002:5).

Istilah metode penelitian kualitatif mempunyai beberapa definisi. Lexy J. Moleong (2002) mengutip pengertian penelitian kualitatif dari Bogdan dan Taylor (1975:5), yaitu metodologi kualitatif sebagi prosedur penelitian yang

menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Sejalan definisi tersebut, Kirk dan Miller (1986:9) mendefinisikan penelitian kualitatif sebagai tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya. Namun demikian penelitian dengan menggunakan metode kualitatif tidak semata hanya pemaknaan yang diungkapkan dengan lisan semata, tetapi ia berusaha menganalisa berdasarkan konsep-konsep yang telah disusun serta berusaha menemukan teori yang semuanya berasal dari data yang diperoleh peneliti.

Metode penelitian kualitatif dapat dipakai sebagai satu-satunya metode penelitian apabila topik penelitiannya sukar diukur dengan angka dan berhubungan erat dengan interaksi sosial dan proses sosial. Maka berdasarkan penjelasan yang telah dipaparkan sebelumnya mengenai alasan pemilihan jenis dan metode penelitian sosial, peneliti menggunakan jenis penelitian deskriptif dengan metode kualitatif pada penelitian yang berjudul "Pembangunan Prasarana Jalan Sebagai Upaya Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian Masyarakat (Studi di Kawasan Malang Timur, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang)".

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian merupakan suatu batasan masalah yang akan diteliti, dengan mengumpulkan data-data yang diperlukan sesuai dengan tujuan penelitian itu sendiri. Dari data yang diperoleh kemudian diolah dan dianalisa. Dalam hal ini penetapan fokus berfungsi untuk memenuhi *inklusi-eksklusi* atau memasukkan atau mengeluarkan suatu informasi yang baru diperoleh di lapangan (Moleong,

2002:62). Dengan penetapan fokus dalam penelitian, maka peneliti dapat membuat keputusan yang tepat tentang data mana yang akan dikumpulkan dan data mana yang akan dibuang atau tidak digunakan meskipun hal tersebut menarik.

Adapun yang menjadi fokus dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan prasarana jalan (darat) sebagai upaya peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat di kawasan Malang Timur, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang.
   a. Kondisi dan potensi sosial-ekonomi masyarakat di Kecamatan Kedungkandang.
   b. Dasar hukum pembangunan prasarana jalan.
   c. Kondisi prasarana jalan.
   d. Perencanaan dan pelaksanaan pembangunan prasarana jalan.
   e. Peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat.
2. Pihak-pihak yang paling banyak menikmati manfaat prasarana jalan.
   a. Klasifikasi pengguna jalan
   b. Jenis kendaraan yang digunakan pengguna jalan
3. Faktor pendukung dan penghambat pembangunan prasarana jalan di Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang.
   a. Aspek internal
   b. Aspek eksternal

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat dimana peneliti melakukan penelitiannya. Pada penelitian ini peneliti memilih lokasi penelitian di Dinas

Pemukiman, Prasarana, dan Wilayah (Kimpraswil) Kota Malang, Kantor Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Malang (Bappekot Malang), Kantor Dinas Pertanian Kota Malang, Kantor Kecamatan Kedungkandang, Kantor Kelurahan Wonokoyo. Sedangkan yang dimaksud dengan situs penelitian adalah tempat dimana sebenarnya penelitian menangkap keadaan sebenarnya dari objek yang diteliti untuk memperoleh data dan informasi terkait dengan permasalahan yang diangkat dalam penelitian. Sehingga, yang menjadi situs penelitian ini adalah di Kelurahan Wonokoyo dan sekitar kawasan Kelurahan Bumiayu - Tlogowaru dimana daerah tersebut mempunyai potensi pertanian paling unggul yang berada di Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang dan memiliki jaringan jalan yang cukup baik.

Alasan peneliti memilih lokasi dan situs penelitian di daerah Kedungkandang disebabkan oleh:

1. Potensi yang terdapat di Kecamatan Kedungkandang adalah pertanian namun pada kenyataannya tidak dapat berkembang dan mengangkat perekonomian masyarakat sehingga daerah Kedungkandang merupakan daerah yang menempati urutan pertama termiskin diantara empat kecamatan lainnya dengan angka 26.499 jiwa (BPS Malang 2007). Dan berdasarkan data BPS tahun 2009 jumlah warga miskin di Kota Malang meningkat hingga mencapai angka 26.951 jiwa. Jumlah warga miskin di Kota Malang tersebut tersebar di 57 kelurahan dan lima kecamatan yang sebagian besar berada di Kecamatan Kedungkandang (www.tempointeraktif.com). Sehingga Kecamatan Kedungkandang masih menempati urutan pertama daerah termiskin di Kota Malang sampai pada tahun 2009.

2. Ada beberapa sebab lambatnya perkembangan kecamatan Kedungkandang dibanding empat kecamatan Kota Malang. Berdasarkan studi arahan dan prioritas percepatan pembangunan di kawasan Timur Kota Malang hasil kerja sama BPP Fakultas Teknik Universitas Brawijaya dan Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang tahun 2009, menyebutkan empat penyebabnya yaitu:
   a. Besarnya daya tarik wilayah barat dan utara Kota Malang.
   b. Kurangnya akses menuju Kedungkandang.
   c. Terbatasnya utilitas kota, terutama air bersih.
   d. Isu tak aman hingga masyarakat enggan beraktivitas di daerah ini (www.surya.co.id).

D. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian adalah subjek atau objek dari mana data diperoleh untuk menjawab permasalahan dalam penelitian sebagai sumber informasi. Sedangkan sumber data utama dalam penelitian kualitatif menurut Lofland dan Lofland (1984:47) yang dikutip oleh Lexy J. Moleong (2002:112) ialah kata-kata, dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan 2 (dua) sumber data, yaitu:

1. Data primer

   Sumber data primer adalah data yang diperoleh langsung dari narasumber yang berkaitan langsung dengan permasalahan yang diteliti. Untuk memperoleh data primer, peneliti mencatat pertanyaan yang diajukan pada saat wawancara (*interview guide*). Sehingga dalam penelitian ini yang disebut

sebagai data primer adalah Pegawai Dinas Kimpraswil Kota Malang Bagian Perencanaan, Pegawai Badan Perencanaan dan Pembangunan Kota Malang Bagian Tata Kota, Pegawai Kantor Dinas Pertanian Bagian Pemasaran, Pegawai Kantor Kecamatan Kedungkandang, Pegawai Kantor Kelurahan Wonokoyo, Ketua RT/RW setempat, serta beberapa masyarakat petani yang ada di Kecamatan Kedungkandang .

2. Data sekunder

Sumber data sekunder adalah data yang diperoleh dari lembaga atau institusi tertentu, dokumen, arsip, foto, dan laporan-laporan yang berfungsi untuk melengkapi sumber data primer. Maka dalam hal ini yang disebut sebagai sumber data sekunder adalah dokumen-dokumen, Undang-Undang, arsip, ataupun data-data lainnya yang berkaitan dengan masalah penelitian yang diperoleh dari institusi di lokasi penelitian.

E. Teknik Pengumpulan Data

Mengumpulkan data dengan teknik yang tepat dapat membantu peneliti memperoleh hasil data yang akurat di lapangan sesuai dengan kebutuhan masalah yang akan diteliti. Berdasarkan hal tersebut, maka dalam penelitian ini peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data yang relevan diantaranya sebagai berikut:

1. Interview (wawancara)

Wawancara adalah percakapan dengan maksud memperoleh keterangan, pendirian, pendapat lisan dari seseorang dengan berbicara langsung atau dengan menggunakan media komunikasi (telepon) yang dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan

yang diwawancarai (*interviewee*) yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Model wawancara yang dipakai dalam penelitian ini adalah wawancara dengan pedoman umum (*interview guide*). Dalam hal ini, maka peneliti merupakan *interviewer* dan orang yang menjadi sumber data primer merupakan *interviewee*. Data yang diperoleh dari wawancara terdiri dari kutipan langsung dari pegawai instansi/dinas terkait, tokoh masyarakat, dan masyarakat awam yang berbicara tentang pengalaman, pendapat, perasaan, dan pengetahuannya dalam ruang lingkup kajian masalah penelitian.

2. Observasi

   Observasi biasa disebut juga dengan pengamatan, meliputi kegiatan pemuatan perhatian terhadap sesuatu objek dengan menggunakan seluruh alat indera. Observasi dilakukan melalui penglihatan dan pendengaran sehingga yang demikian itu disebut dengan pengamatan langsung. Manfaat dari observasi adalah peneliti dapat mengetahui ada/tidaknya kenyataan atau fakta kehidupan yang dicari dalam penelitian. Berdasarkan atas manfaat tersebut, peneliti melakukan observasi penelitian di salah satu daerah yang potensi pertaniannya paling unggul di Kecamatan Kedungkandang dan memiliki jaringan jalan yang cukup baik, yakni di Jalan Mayjen Sungkono Kelurahan Wonokoyo, dan Jalan tembus Bumiayu - Gadang. Pada observasi untuk meneliti pengguna jalan, dilaksanakan pada hari Senin, Rabu, dan Jum'at yakni tanggal 5, 7, dan 9 Juli 2010 di ketiga situs penelitian tersebut.

3. Penelaahan dokumen tertulis (Dokumentasi)

   Peneliti menyelidiki benda-benda tertulis, seperti cuplikan, kutipan, dokumen, peraturan, dan laporan resmi yang berkaitan dengan masalah penelitian. Oleh

karena itu, peneliti dapat memperoleh dokumen-dokumen tersebut secara langsung di lokasi penelitian.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat atau fasilitas yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data agar pekerjaannya lebih mudah dan hasilnya lebih baik, dalam arti lebih cermat, lengkap, dan sistematis sehingga lebih mudah diolah (Arikunto, 2006:160). Adapun dalam suatu penelitian, mengumpulkan data diperlukan suatu alat dan cara yang baik sehingga didapat data yang valid, *reliable*, dan akurat. Instrumen penelitian yang dipersiapkan harus benar-benar mengukur apa yang ingin diukur, memperhatikan sejauh mana hasil pengukuran relatif konsisten apabila pengukuran diulangi dua kali atau lebih, serta ketepatan pengukuran dan pengamatan dalam waktu, tempat maupun hasilnya (Suyanto, 2007). Kegunaan instrumen tersebut juga terkait dengan validitas data dan dalam menjaga kredibilitas penelitian. Validitas yaitu merujuk pada derajat konfirmasi temuan dan analisis temuan kepada subjek penelitian sedangkan kredibilitas penelitian yaitu layak tidaknya penelitian diterima atas perolehan data dan pengujian kebenaran terhadap data pada kesempatan yang lain (Salim, 2006:20).

Instrumen penelitian tergantung pada teknik pengumpulan data yang dipakai peneliti. Dalam penelitian ini, peneliti merupakan instrumen penelitian yang paling utama. Sedangkan instrumen-instrumen penelitian yang lain yang digunakan peneliti adalah berdasarkan teknik pengumpulan data yang telah dijelaskan sebelumnya, yaitu dengan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Oleh karena itu, instrumen penelitiannya tidak lain adalah sebagai berikut:

1. Instrumen untuk wawancara adalah daftar pertanyaan yang bersifat terbuka dan menjadi pedoman pertanyaan (*interview guide*) mengenai suatu hal atau permasalahan yang menjadi tema pokok penelitian, yang diajukan oleh peneliti kepada sumber data primer.
2. Instrumen untuk observasi adalah *check-list.* Peneliti melakukan pengamatan dengan menggunakan pedoman observasi, yaitu sebuah daftar jenis kegiatan yang mungkin timbul dan akan diamati (Arikunto, 2006:157), sehingga dalam proses observasi tersebut peneliti memberi tanda (*check list*).
3. Instrumen untuk dokumentasi adalah *check list* dan kerangka atau sistematika data hasil analisis.
4. Alat penunjang dalam proses penelitian seperti, kamera, *field note,* dan *tape recorder.*

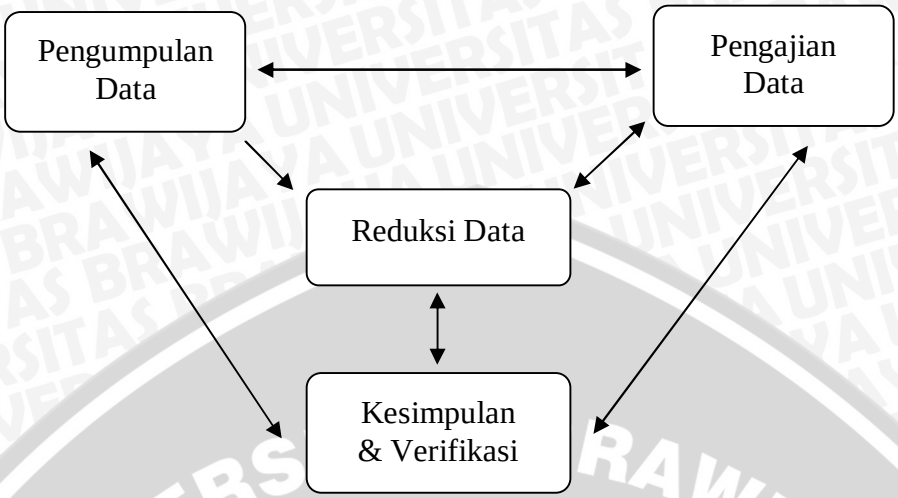
G. Metode Analisa Data

Pengertian analisa data menurut Patton seperti yang dikutip oleh Lexy J. Moleong dalam bukunya "Metode Penelitian Kualitatif" (2002:103), adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Sedangkan Bogdan dan Taylor (1975:79) mendefinisikan analisa data sebagai proses yang merinci usaha secara formal untuk menemukan tema dan merupakan hipotesis (ide) seperti yang disarankan oleh data dan sebagai usaha untuk memberikan bantuan pada tema dan hipotesis itu. Dari kedua pengertian tersebut, maka dapat didefinisikan kembali tentang analisa data, yaitu proses mengorganisasikan dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.

Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisa data kualitatif. Proses analisa data yang digunakan mengacu pada model interaktif oleh Matthew B. Miles & A. Michael Huberman (Salim, 2006:22) yang dijelaskan dengan gambar 4. Komponen-komponen analisa data dalam proses tersebut mencakup reduksi, penyajian data, dan penarikan kesimpulan yang salin berhubungan selama dan sesudah pengumpulan data. Oleh karena itu proses analisa data dengan model interaktif tidak kaku oleh urutan-urutan mulai dari tahap awal hingga tahap penarikan kesimpulan. Penjelasan mengenai alur proses analisa data model interaktif pada penelitian ini dijelaskan sebagai berikut:

1. Mereduksi data, yaitu memilih, memusatkan perhatian pada penyederhanaan, membuat abstraksi dimana peneliti merangkum inti dari semua data yang diperoleh dan menelaah seluruh data yang tersedia dari berbagai sumber, dan mentransformasi data kasar yang diperoleh di lapangan studi.
2. Menyajikan data, yaitu mendeskripsikan kumpulan data atau informasi yang tersusun dan yang memungkinkan peneliti melakukan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.
3. Menarik kesimpulan dan verifikasi. Peneliti mencari makna dari setiap gejala yang diperoleh di lapangan, mencatat penjelasan yang ada, menghubungkan dengan sifat sebab akibat, dan memberikan proposisi. Selama penelitian berlangsung, setiap kesimpulan yang ditetapkan akan terus-menerus diverifikasi sampai benar-benar mendapatkan kesimpulan yang valid dan kredibel.

Gambar 4. Analisa Data Model Interaktif



Sumber: Mathew B. Miles & A. Michael Huberman, 1992, Analisis Data Kualitatif, UI Press, Jakarta, hlm. 20

BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Kota Malang

1. Keadaan Geografis

Sebagaimana diketahui secara umum Kota Malang merupakan salah satu kota tujuan wisata di Jawa Timur karena potensi alam dan iklim yang dimilikinya. Letaknya berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten Malang yang secara astronomis terletak pada posisi 112,06^{o} – 112,07^{o} Bujur Timur, 7,06^{o} – 8,02° Lintang Selatan dengan batas wilayah sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso Kabupaten Malang.
- Sebelah Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang Kabupaten Malang.
- Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji Kabupaten Malang.
- Sebelah Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau Kabupaten Malang.

Luas wilayah Kota Malang sebesar 110,06 km^2 terbagi dalam lima kecamatan yaitu Kecamatan Kedungkandang, Sukun, Klojen, Blimbing dan Lowokwaru. Potensi alam yang dimiliki Kota Malang adalah letaknya yang cukup tinggi yaitu 440 – 667 meter di atas permukaan air laut. Daerah terendah terletak di Kelurahan Tlogowaru, Kecamatan Kedungkandang dan daerah tertinggi di

Kelurahan Merjosari Kecamatan Lowokwaru. Sedangkan sungai yang mengalir di wilayah Kota Malang adalah Sungai Brantas, Amprong dan Bango.

2. Kondisi Iklim

Kondisi iklim Kota Malang selama tahun 2007 tercatat rata-rata suhu udara berkisar antara 22,9^{o}C sampai 24,1^{o}C. Sedangkan suhu maksimum mencapai 31,8^{o}C dan suhu minimum 19,0^{o}C. Rata-rata kelembaban udara berkisar 79% - 85%, dengan kelembaban maksimum 99% dan minimum mencapai 37%. Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, Kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim, musim hujan dan musim kemarau. Dari hasil pengamatan Stasiun Klimatologi Karangploso, curah hujan yang relatif tinggi terjadi pada bulan Februari, Maret, dan April. Sedangkan pada bulan Juni dan September curah hujan relatif rendah. Kecepatan angin maksimum terjadi di bulan Agustus, September dan Juni.

3. Pemerintahan

Pemerintah Kota Malang dalam pelaksanaan pembangunan mengacu pada visi Kota Malang, yaitu "Terwujudnya Kota Malang Yang Mandiri, Berbudaya, Sejahtera Dan Berwawasan Lingkungan". Penjabaran visi yang dimaksud yaitu:

a. Mandiri, artinya bahwa kedepan Kota Malang diharapkan mampu membiayai sendiri seluruh penyelenggaraan pemerintahan dan pelaksanaan pembangunan dengan memanfaatkan segala sumber daya lokal (SDA, Potensi Daerah, SDM yang dimiliki).
b. Berbudaya, artinya bahwa pelaksanaan otonomi daerah tetap mengedepankan nilai-nilai Ke-Tuhanan, nilai-nilai kemanusiaan dan nilai-nilai kehidupan

sosial masyarakat Kota Malang dan mengembangkan pendidikan untuk mengantisipasi perkembangan Kota Malang menuju kota Metropolis.

c. Sejahtera, artinya bahawa pelaksanaan pembangunan yang di laksanakan di Kota Malang kesemuanya diarahkan pada peningkatan kesejahteraan masyarakat Kota, baik secara material maupun spiritual.

d. Berwawasan Lingkungan, artinya bahwa pelaksanaan pembangunan yang di laksanakan tetap berupaya untuk menjaga kelestarian alam dan kualitas lingkungan serta pemukiman Kota Malang.

Dalam rangka mewujudkan visi Kota Malang tersebut, penjabaran misi Kota Malang untuk tahun 2004 - 2008 adalah:

a. Mewujudkan Kota Malang sebagai kota pendidikan melalui peningkatan kualitas pendidikan bagi masyarakat miskin perkotaan.

b. Mewujudkan Kota Malang sebagai Kota Sehat melalui peningkatan kualitas kesehatan masyarakat bagi masyarakat kurang mampu dan meningkatkan penghijauan kota.

c. Mewujudkan semangat dan cita-cita reformasi dalam upaya pemulihan ekonomi kota menuju terwujudnya Indonesia baru berlandaskan pada: negara dengan pondasi sistem kehidupan ekonomi, sosial, budaya yang dijiwai prinsip-prinsip demokrasi kebangsaan dan keadilan sosial dalam ikut serta menertibkan persatuan dan kesatuan, serta kerukunan Kota Malang.

d. Mewujudkan tuntutan reformasi dalam tatanan sistem politik pemerintahan dan tatanan paradigma pembangunan berdasarkan pada: wawasan kebangsaan, demokrasi, persatuan dan kesatuan, otonomi daerah, iman dan takwa, budi pekerti, hak asasi manusia, dan keadilan sosial.

e. Mewujudkan upaya reformasi melalui pembenahan sistem administrasi publik dan sistem administrasi kebijakan publik, dengan syarat rasa kebersamaan seluruh masyarakat yang pluralistik, persatuan dan kesatuan, kerjasama dan merupakan gerakan rakyat.

f. Menjadikan tekad mengentaskan kemiskinan menjadi landasan prioritas pembangunan dalam rangka memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa.

g. Mendayagunakan secara optimal potensi penduduk, posisi geografis strategis, dan sumber daya alam yang memadai untuk memajukan masyarakat Kota Malang dan kontribusi maksimal bagi kemajuan dan kesejahteraan bangsa.

4. Kependudukan

Data kependudukan sangat diperlukan dalam perencanaan dan evaluasi pembangunan karena penduduk merupakan subyek dan sekaligus sebagai obyek pembangunan. Penduduk Kota Malang pada tahun 2007 sebanyak 816.444 jiwa yang terdiri dari penduduk laki-laki sebanyak 407.959 jiwa dan penduduk perempuan sebanyak 408.485 jiwa. Dengan demikian rasio jenis kelamin penduduk Kota Malang sebesar 99,87. Ini artinya bahwa setiap 100 penduduk perempuan terdapat 99 penduduk laki-laki. Sedangkan pada tahun 2008 jumlah penduduk Kota Malang adalah 768.000 (data sensus statistik 2008), dengan tingkat pertumbuhan 3,9% per tahun. Sebagian besar adalah suku Jawa dan sejumlah suku-suku lain seperti Madura, Arab, dan Tionghoa.

Dilihat dari penyebarannya diantara 5 kecamatan yang ada, Kecamatan Lowokwaru memiliki penduduk terbanyak yaitu sebesar 194.331 jiwa, kemudian diikuti oleh kecamatan Kedungkandang (182.534 jiwa), Kecamatan Sukun

(170.201 jiwa), Kecamatan Blimbing (167.555 jiwa) dan Kecamatan Klojen (101.823 jiwa). Sedangkan wilayah dengan kepadatan penduduk tertinggi terjadi di wilayah Kecamatan Klojen yaitu mencapai 11.531 jiwa per km^2, sedangkan terendah di wilayah Kecamatan Kedungkandang sebesar 4.576 jiwa per km^2.

Agama mayoritas adalah Islam, diikuti dengan Protestan, Katholik, Hindu, Budha dan Kong Hu Chu.

5. Pertanian

Dari lima kecamatan yang ada hanya Kecamatan Klojen yang tidak ada kegiatan pertanian lahan sawah, sedangkan lahan pertanian yang paling luas dengan menggunakan lahan sawah ada di Kecamatan Kedungkandang yakni seluas 622.434 ha. Dari hasil kegiatan pertanian, total luas panen tanaman padi selama tahun 2007 seluas 2.123 ha dengan produksi 14.277,02 ton. Untuk produksi tanaman palawija antara lain jagung sebesar 873,10 ton; ubi kayu 2.942,81 ton; dan ubi jalar 166,37 ton. Sedangkan dari kegiatan perkebunan, dari kelima kecamatan yang ada untuk kegiatan tanaman perkebunan didominasi di Kecamatan Kedungkandang, hal ini terlihat dari produksi kelapa sebanyak 78,44 ton; kopi 9,11 ton selama tahun 2007.

Kegiatan pertanian lainnya yaitu di bidang peternakan dengan kegiatan pemeliharaan unggas, kambing, dan sapi perah. Kegiatan ini paling banyak dilakukan di Kecamatan Kedungkandang. Untuk jumlah sapi potong, terbanyak di Kecamatan Kedungkandang yaitu 1.063 ekor dan jumlah kambing pun terbanyak di kecamatan ini yaitu 529 ekor.

6. Jaringan Jalan

Sarana penunjang yang paling penting dalam menunjang segala kegiatan adalah jalan yang ada. Berdasarkan pemerintahan yang mengelola jalan terbagi menjadi tiga. Jalan terpanjang adalah jalan Kabupaten 873,26 km, jalan Propinsi 49,32 dan jalan Negara 14,46 km.

B. Kecamatan Kedungkandang

1. Kondisi Geografis

Kecamatan Kedungkandang terletak di bagian Timur wilayah Kota Malang pada 112^0 36'14'' - 112^0 40'42'' Bujur Timur dan 077^0 36'38'' - 008^0 01'57'' Lintang Selatan. Luas wilayahnya adalah 39,89 km^2 yang terdiri atas 12 kelurahan 37 dusun, 97 RW dan 733 RT. Kelurahan-kelurahan yang dimaksud yaitu, Arjowinangun, Tlogowaru, Cemorokandang, Bumiayu, Buring, Mergosono, Kotalama, Kedungkandang, Lesanpuro, Madyopuro, Wonokoyo, dan Sawojajar. Luas masing-masing wilayah kelurahan dapat dilihat pada tabel 1. Adapun batas administratif Kecamatan Kedungkandang adalah sebagai berikut:

a. Sebelah Utara : Kecamatan Pakis, Kabupaten Malang
b. Sebelah Timur : Kecamatan Tumpang dan Kecamatan Pakis, Kabupaten Malang
c. Sebelah Selatan : Kecamatan Tajinan, Kabupaten Malang
d. Sebelah Barat : Kecamatan Klojen, Kecamatan Sukun, dan Kecamatan Blimbing, Kota Malang

2. Kondisi Topografi

Kecamatan Kedungkandang terletak pada ketinggian 440-460 m dpl. Bentuk wilayah dengan kondisi datar sampai berombak sebesar 70%, berombak sampai berbukit sebesar 21%, dan berbukit sampai bergunung sebesar 9%.

Tabel 1. Luas Wilayah Kelurahan di Kecamatan Kedungkandang

No	Nama Kelurahan	Luas Wilayah (ha)
1	Arjowinangun	266,000
2	Tlogowaru	430,666
3	Cemorokandang	506,881
4	Bumiayu	337,070
5	Buring	510,000
6	Mergosono	103,250
7	Kotalama	100,000
8	Kedungkandang	423,260
9	Lesanpuro	271,676
10	Madyopuro	324,485
11	Wonokoyo	504,000
12	Sawojajar	181,250

Sumber: Monografi Kecamatan Kedungkandang Tahun 2009

Pada wilayah ini terdapat Pegunungan Buring yang terbentang di beberapa kelurahan, yaitu Kelurahan Tlogowaru, Kelurahan Buring, Kelurahan Wonokoyo, Kelurahan Kedungkandang, Kelurahan Madyopuro, dan Kelurahan Cemorokandang.

3. Tata Guna Lahan

Wilayah Kedungkandang terdiri dari tanah kering dan tanah hutan. Untuk tanah kering dibedakan atas tanah pekarangan/bangunan/*emplasement* yaitu 25,539 ha; tegal/kebun seluas 15, 439 ha; ladang/tanah huma 539 ha, dan ladang pengembalaan/pangan seluas 13 ha. Sedangkan tanah hutan yakni seluas 150 ha adalah hutan rakyat. Penggunaan lahan daerah Kedungkandang sebagian besar untuk perumahan disusul kemudian dengan tegalan, dan selanjutnya berupa

sawah. Penggunaan lahan untuk budidaya pertanian ini berada di daerah Malang Tenggara, yaitu Kecamatan Bumiayu, Tlogowaru, dan Wonokoyo.

Pada tabel 2 dapat dilihat perbandingan penggunaan lahan sawah, tegalan, dan pekarangan pada tahun 2009 di seluruh Kecamatan Kota Malang.

4. Kondisi Hidrologi

Keadaan hidrologi Kecamatan Kedungkandang sangat dipengaruhi oleh sungai-sungai yang melintas di wilayahnya, antara lain Sungai Bango, Sungai Brantas, dan Sungai Amprong. Untuk kedalaman air tanah di wilayah ini dapat mencapai 195 meter.

5. Keadaan Klimatologi

Kecamatan Kedungkandang beriklim tropis dengan suhu rata-rata 24^0C. Curah hujan rata-rata per tahun mencapai 2.279 mm, dengan rata-rata terendah pada bulan Agustus dan tertinggi pada bulan Januari sehingga hal ini secara langsung juga berpengaruh pada tingkat kelembaban udara yang rata-rata mencapai 73% pada bulan Januari.

Tabel 2. Rincian Penggunaan Lahan di Wilayah Kota Malang Tahun 2009

No	Kecamatan	Luas Sawah	Luas Tegalan	Luas Pekarangan
1.	Blimbing	142 ha	5 ha	1.098,35 ha
2.	Klojen	-	-	754,250 ha
3.	Sukun	322 ha	396,3 ha	1.282,859 ha
4.	Lowokwaru	311,62 ha	82,297 ha	1.643,717 ha
5.	Kedungkandang	619 ha	1.118,375 ha	1.874,731 ha
Total penggunaan lahan		**1.394,62 ha**	**1.601,972 ha**	**6.653,907 ha**

Sumber: Dinas Pertanian Kota Malang

6. Kependudukan

Jumlah penduduk pada tahun 2007 sebesar 154.335 jiwa yang terdiri dari 76.765 laki-laki dan 77.570 perempuan. Wilayah yang mempunyai jumlah penduduk terbesar berada di Kelurahan Sawojajar, yaitu sebesar 29.001 jiwa sedangkan yang terendah berada di Kelurahan Tlogowaru sebesar 4.258 jiwa. Dengan melihat jumlah penduduk dan luas wilayah Kecamatan Kedungkandang, maka kepadatan penduduk tertinggi yaitu pada Kelurahan Mergosono sebesar 33.482 jiwa/km^2 dan yang terendah pada Kelurahan Wonokoyo sebesar 797 jiwa/km^2. Rincian jumlah serta kepadatan penduduk di masing-masing kelurahan yang ada di Kecamatan Kedungkandang disajikan pada tabel 3. Berdasarkan rasio jenis kelamin penduduk Kecamatan Kedungkandang diketahui bahwa jumlah penduduk perempuan lebih besar dibandingkan laki-laki (*sex ratio* = 98,43).

Jumlah penduduk Kecamatan Kedungkandang semakin meningkat dari tahun ke tahun (Tabel 4). Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) Kota Malang pada tahun 2008 jumlah penduduk sebesar 168.908 jiwa yang terdiri dari 83.867 orang laki-laki dan 85.041 orang perempuan sehingga *sex ratio* sebesar 98,62. Jumlah keseluruhan RW dan RT pun bertambah, yaitu sebanyak 111 RW dan 828 RT. Sedangkan pada tahun 2009 jumlah penduduk yang mayoritas beragama Islam ini, tercatat sebanyak 170.511 jiwa yang terdiri dari 84.744 orang laki-laki dan 85.767 orang perempuan. Dengan jumlah penduduk 168.908 jiwa dan luas wilayah 39,89 km^2 berarti kepadatan penduduk di Kecamatan Kedungkandang rata-rata adalah 4.234 jiwa/km^2.

Tabel 3. Jumlah dan Kepadatan Penduduk Per Kelurahan Kecamatan Kedungkandang

No	Kelurahan	Luas Wilayah (km^2)	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Kepadatan Penduduk (Jiwa/km^2)
1	Arjowinangun	2,87	6.527	2.205
2	Tlogowaru	3,86	4.258	1.103
3	Wonokoyo	5,58	4.450	797
4	Bumiayu	3,86	11.947	3.095
5	Buring	5,53	7.627	1.379
6	Mergosono	0,56	18.750	33.482
7	Kotalama	0,86	23.456	27.274
8	Kedungkandang	4,94	8.786	1.178
9	Lesanpuro	3,73	15.491	4.153
10	Madyopuro	3,49	16.674	4.778
11	Cemorokandang	2,8	7.368	2.631
12	Sawojajar	1,81	29.001	16.023
Jumlah		**39,89**	**154.335**	**3.869**

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka 2007

Adapun pengelompokan penduduk menurut usia berdasarkan data pada tahun 2009 dapat dilihat pada tabel 5.

Tabel 4. Jumlah Penduduk Menurut Jenis Kelamin Per Kelurahan Kecamatan Kedungkandang

No	Kelurahan	Jumlah Penduduk Tahun 2007			Jumlah Penduduk Tahun 2008		
		Laki-laki	Perem-puan	Total	Laki-laki	Perem-puan	Total
1	Arjowinangun	3.179	3.348	6.527	4.146	4.305	8.451
2	Tlogowaru	2.167	2.091	4.258	2.220	2.182	4.402
3	Wonokoyo	2.170	2.280	4.450	2.438	2.533	4.971

4	Bumiayu	6.101	5.846	11.947	6.589	6.642	13.231
5	Buring	3.552	4.075	7.627	4.013	4.278	8.291
6	Mergosono	9.373	9.377	18.750	8.521	8.565	17.086
7	Kotalama	11.614	11.842	23.456	14.634	15.156	29.790
8	Kedungkandang	4.243	4.543	8.786	4.600	4.612	9.212
9	Lesanpuro	7.817	7.674	15.491	8.997	9.127	18.124
10	Madyopuro	8.381	8.293	16.674	8.558	8.614	17.172
11	Cemorokandang	3.723	3.645	7.368	4.298	4.169	8.467
12	Sawojajar	14.445	14.556	29.001	14.853	14.858	29.711
Jumlah		**76.765**	**77.570**	**154.335**	**83.867**	**85.041**	**168.908**

Sumber: Data sekunder diolah

Tabel 5. Pengelompokan Penduduk Kecamatan Kedungkandang Tahun 2009 Menurut Usia

Pengelompokan Usia	Jumlah Penduduk
0 – 5 tahun	16.874 orang
6 – 16 tahun	36.731 orang
17 – 25 tahun	36.642 orang
26 – 55 tahun	74.246 orang
56 tahun keatas	6.018 orang
Jumlah	**170.511 orang**

Sumber: Monografi Kecamatan Kedungkandang, 2009

7. Jaringan Jalan

Sistem pergerakan di wilayah Kecamatan Kedungkandang merupakan transportasi darat yang menghubungkan wilayah ini dengan pusat Kota Malang dan wilayah-wilayah kecamatan lain di Kota Malang. Jaringan jalan sebagai prasarana transportasi yang terdapat di wilayah ini umumnya mempunyai kondisi yang baik dengan jenis perkerasan aspal hingga ke pelosok wilayah. Sedangkan berdasarkan hirarkhinya, jalan di Kecamatan Kedungkandang digolongkan sebagai berikut:

a. Jalan arteri sekunder

Jaringan jalan dengan fungsi arteri sekunder yakni jalan Kolonel Sugiono yang menghubungkan pusat Kota Malang dengan wilayah Kabupaten Malang.

b. Kolektor sekunder

Jaringan jalan dengan fungsi kolektor sekunder yakni ruas Jalan Ki Ageng Gribig – Jalan Mayjen Sungkono, Jalan Madyopuro, Jalan Danau Toba – Jalan Ranu Grati – Jalan Mayjen Wiyono – Jalan Urip Sumoharjo, Jalan Raya Tlogowaru, Jalan Arjowinangun – Kyai Pasreh Jaya.

8. Sarana dan Prasarana

Sarana transportasi yang melayani penduduk Kecamatan Kedungkandang berupa kendaraan roda empat (mobil pribadi) dan roda dua (sepeda motor, sepeda). Sedangkan untuk sarana transportasi umum terdiri dari angkutan umum kota (angkot), taksi, becak, dan ojek.

Ketersediaan sarana angkutan umum di kawasan Kedungkandang ini dirasakan sudah mencukupi, hanya saja untuk sub terminal bayangan yang merupakan tempat mangkal di lokasi yang dinilai strategis atau di titik akhir rute.

Tabel 6. Sarana Angkutan Umum di Kecamatan Kedungkandang

No	Nama Jalur	Trayek
1	M - M	Mulyorejo - Madyopuro
2	G - M	Gadang - Madyopuro
3	M - T	Mulyorejo - Tlogowaru
4	M - K	Madyopuro – Karang Besuki
5	C – K – L	Cemorokandang - Landungsari
6	T – S -T	Tlogowaru – Sarangan - Tasikamadu
7	T – A – T	Tlogowaru – Arjowinangun - Tirtosari

Sumber: *Database* Kota Malang, 2007

C. Profil Kantor Kecamatan Kedungkandang

1. Visi dan Misi

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Malang No. 11 Tahun 2000 Tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Perangkat Daerah Kecamatan dan Kelurahan di Kota Malang, maka visi Kantor Kecamatan Kedungkandang Kota Malang adalah terwujudnya kepuasan masyarakat melalui pelayanan prima. Sedangkan misinya adalah:

a. Pemberdayaan dan pengembangan kualitas aparatur melalui pembinaan serta pendidikan dan pelatihan secara profesional.
b. Mendorong peningkatan kualitas kesehatan dan lingkungan serta kualitas kehidupan beragama dan sosial budaya masyarakat melalui pemberdayaan kelembagaan masyarakat guna terciptanya kerukunan dan ketrentaman wilayah.
c. Peningkatan pemberdayaan kelompok masyarakat ekonomi lemah dan perwujudan kawasan wisata melalui pendataan potensi wilayah guna mendukung percepatan pembangunan kawasan timur Kota Malang.
d. Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam memahami Peraturan Perundang-undangan yang berlaku melalui penyuluhan dan sosialisasi sehingga masyarakat sadar akan hak dan kewajibannya sebagai warga negara.

2. Tujuan dan Sasaran

Kantor Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang mempunyai tujuan sebagai berikut:

a. Mewujudkan aparatur pemerintahan yang bersih dan berwibawa dengan mengutamakan kepentingan dan pelayanan prima masyarakat di 12 (dua belas) kelurahan.
b. Meningkatkan kemampuan kelembagaan Kecamatan serta Kelurahan dalam upaya perencanaan, pelaksanaan, monitoring dan pengendalian di bidang pemerintahan, pembangunan serta pelayanan dan pemberdayaan kemasyarakatan di wilayah Kecamatan Kedungkandang.
c. Meningkatkan pemberdayaan industri rumah tangga dan wisata alam dengan memanfaatkan potensi wilayah yang ada.
d. Meningkatkan kesadaran masyarakat akan hak dan kewajibannya sebagai warga negara dengan berpedoman pada peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Sasaran Kantor Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang:

a. Meningkatnya kualitas SDM Perangkat dalam upaya peningkatan pelayanan pada masyarakat.
b. Dimanfaatkannya data dan bahan (monografi) yang meliputi lima bidang: pemerintahan, pelayanan umum, pemberdayaan masyarakat, keamanan dan ketertiban, kesejahteraan sosial sebagai data sekunder 12 (dua belas) kelurahan.
c. Meningkatnya kemampuan lembaga kemasyarakatan yang ada di wilayah Kecamatan Kedungkandang.
d. Meningkatnya kesadaran masyarakat akan pentingnya memahami peraturan perundang-undangan yang berlaku.

3. Fungsi dan Kebijakan

Fungsi dan kebijakan yang dimiliki oleh Kantor Kecamatan Kedungkandang adalah:

a. Pengembangan sistem dan prosedur tetap terhadap pelayanan bidang pemerintahan, bidang kesejahteraan sosial dan bidang umum pelayanan administrasi.
b. Pengembangan sistem koordinasi yang efektif antar kelembagaan Perangkat Daerah dan instansi vertikal serta lembaga kemasyarakatan yang lain.
c. Adanya pembinaan yang berkesinambungan terhadap kelompok masyarakat ekonomi lemah dan koperasi sebagai upaya peningkatan perekonomian masyarakat.
d. Kerja sama dengan tokoh masyarakat guna memasyarakatkan program-program serta kebijakan pemerintah terhadap masyarakat.

D. Profil Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah (KIMPRASWIL) Kota Malang

1. Umum

Dinas Kimpraswil Kota Malang dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2004 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas Daerah sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang, yang selanjutnya dijabarkan Dalam Keputusan Walikota Malang Nomor 334 Tahun 2004 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah Kota Malang.

Dinas Kimpraswil sebagai Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) yang mempunyai tugas pokok sebagai penyelenggara sebagian kewenangan daerah di

bidang permukiman dan prasarana wilayah sesuai kebijakan kepala daerah, dengan struktur organisasi organisasi sebagai berikut:

A. Unsur Pimpinan yaitu Kepala Dinas
B. Unsur Pembantu Pimpinan yaitu Bagian Tata Usaha, terdiri dari:
    1. Sub Bagian Keuangan dan Penyusunan Program
    2. Sub Bagian Umum
C. Unsur Pelaksana yaitu:
    1. Bidang Perencanaan Teknis dan Tata Bangunan, terdiri dari:
        a. Seksi Perencanaan Teknis
        b. Seksi Tata Bangunan
    2. Bidang Jalan Jembatan dan Drainase terdiri dari:
        a. Seksi Pembangunan Jalan, Jembatan dan Drainase
        b. Seksi Pemeliharaan Jalan, Jembatan dan Drainase
    3. Bidang Permukiman, terdiri dari:
        a. Seksi Peningkatan Kualitas Lingkungan
        b. Seksi Prasarana dan Sarana Permukiman
    4. Bidang Gedung Daerah, terdiri dari:
        a. Seksi Pembangunan Gedung Daerah
        b. Seksi Pemeliharaan Gedung Daerah
D. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Pemadam Kebakaran
E. Unit Pelaksana Teknis Daerah (UPTD) Perbengkelan dan Uji Mutu Bahan

2. Visi dan Misi

Visi: Terwujudnya lingkungan permukiman dan prasarana wilayah yang aman, nyaman, dan berwawasan lingkungan. Misi:

a. Meningkatkan kualitas perencanan teknis di bidang permukiman dan prasarana wilayah.
b. Meningkatkan kualitas pembangunan dan pemeliharaan bidang permukiman dan prasarana wilayah.
c. Meningkatkan kualitas pencegahan, pengendalian dan penanggulangan kebakaran.
d. Meningkatkan kualitas pengujian mutu bahan bangunan dan perbengkelan.
e. Meningkatkan kualitas pelayanan administrasi umum.
f. Memfasilitasi pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan dan pemeliharaan bidang Kimpraswil.

3. Tugas Pokok dan Fungsi

Dinas Permukiman dan Prasarana Wilayah adalah sebagai perangkat dan unsur pelaksana Pemerintah Kota Malang di bidang permukiman dan prasarana wilayah. Adapun fungsi yang dimiliki oleh Dinas Kimpraswil adalah sebagai berikut:

a. Pelaksanaan pembinaan kewenangan di bidang perencanaan, jasa dan konstruksi, pencegahan pemadaman kebakaran, perijinan, pemantauan bangunan, sarana dan prasarana, permukiman, prasarana wilayah serta tata ruang dan tata perkotaan.
b. Pelaksanaan pengawasan pengendalian, pengembangan, rehabilitasi peningkatan dan pengembangan operasional, pemeliharaan, dan pembangunan bidang sarana dan prasarana permukiman serta prasarana wilayah, tata ruang dan tata perkotaan.
c. Pelaksanaan penanggulangan dan pencegahan pemadam kebakaran.

d. Pemberian rekomendasi perijinan permukiman dan pengembangan wilayah tata ruang kota.
e. Pengawasan dan pengendalian adalah segala usaha dan kegiatan untuk melaksanakan pengamanan atas pelaksanaan tugas pokok.
f. Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, keuangan, kepegawaian, peralatan dan perlengkapan dinas.

4. Tujuan dan Sasaran

Dinas Kimpraswil mempunyai tujuan:

a. Memenuhi kebutuhan akan rumah tinggal yang sehat dan layak bagi masyarakat miskin, dalam rangka menunjang program nasional meningkatkan derajat kesehatan masyarakat.
b. Memantapkan program penataan ruang dalam skala regional maupun nasional.
c. Meningkatkan daya dukung kota sesuai dengan fungsi kota.
d. Memperluas lapangan kerja dengan produktivitas tinggi dan kesempatan berusaha produktif.

Sasaran Dinas Kimpraswil:

a. Meningkatkan pembangunan perumahan yang sehat dan layak bagi masyarakat miskin secara optimal.
b. Meningkatkan pelayanan ijin mendirikan bangunan gedung kepada masyarakat secara optimal.
c. Mempertahankan daya dukung alam dan lingkungan untuk pemanfaatan bangunan gedung secara maksimal.
d. Meningkatnya kinerja kelembagaan dinas melalui penyempurnaan sistem pendidikan dan pelatihan.

e. Meningkatnya program pola kemitraan dengan pihak swasta dan masyarakat.
f. Meningkatnya pemberdayaan masyarakat dalam pembangunan perumahan dan permukiman.
g. Meningkatnya kualitas sumber daya manusia dan aparatur melalui sistem pendidikan dan pelatihan.
h. Berkembangnya usaha masyarakat melalui penataan lingkungan yang asri dan teratur dan berwawasan lingkungan.
i. Terpenuhinya kebutuhan dasar masyarakat akan kebutuhan rumah yang sehat dan layak.
j. Tersalurnya kredit usaha masyarakat untuk perbaikan rumah secara tepat.

Untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut, Dinas Kimpraswil mempunyai strategi:

a. Meningkatnya derajat kesehatan masyarakat melalui penyediaan rumah yang sehat dan layak.
b. Memanfaatkan dan mengembangkan sumberdaya alam secara optimal dan berkelanjutan.
c. Diversifikasi teknologi, produksi dan konsumsi dalam rangka mewujudkan perumahan dan permukiman yang tangguh, modern, dan efisien.
d. Meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat beserta keluarganya.
e. Meningkatkan kemampuan daya saing masyarakat.
f. Revitalisasi kelembagaan dan tata kerja organisasi Dinas Kimpraswil.

Sedangkan upaya Dinas Kimpraswil adalah sebagai berikut:

a. Meningkatkan kualitas hunian, melalui:
    1. Pengawasan bangunan gedung-gedung dan bangunan umum

2. Perumahan dan permukiman
3. Penyediaan perumahan dan permukiman
4. Perbaikan perumahan dan permukiman
5. Penyehatan lingkungan permukiman
   - Air limbah rumah tangga, melalui kegiatan sistem air limbah terpusat (*off site*)
   - Sistem air limbah setempat (*on site*)
   - Pematusan (drainase)
   - Pengelolaan persampahan
   - Penyediaan sarana air bersih

b. Meningkatkan kualitas lingkungan kehidupan

Melalui upaya penataan kawasan perkotaan dan kelurahan guna mewujudkan efisiensi pemanfaatan ruang, untuk mendorong kegiatan sosial ekonomi masyarakat melalui penyediaan prasarana dan sarana perumahan dan permukiman melalui upaya-upaya kegiatan di bidang Penataan Ruang, yang merupakan rangkaian kegiatan untuk mewujudkan dan memantapkan:

1. Penyelenggaraan penataan ruang, pertanahan dan lingkungan perkotaan sesuai fungsi kota untuk menjamin penyebaran kegiatan ekonomi, memelihara lingkungan perkotaan dan mendukung pembangunan yang berkelanjutan.
2. Pengendalian urbanisasi dan efisiensi pembangunan prasarana perkotaan.
3. Peningkatan pengelolaan dan pemanfaatan prasarana kota serta operasi dan pemeliharaannya.

4. Pembangunan ekonomi perkotaan guna merangsang investasi di sektor ekonomi pada kawasan-kawasan strategis dan mengembangkan kegiatan ekonomi perkotaan.
5. Pemantapan keuangan daerah guna meningkatkan pendapatan pemerintah kota dan efisiensi serta efektifitas penggunaannya.

c. Meningkatkan pertumbuhan wilayah

Melalui pemantapan sistem kota dan keterpaduan sistem prasarana primer guna menunjang pengembangan kawasan andalan dan penyelenggaraan sektor unggulan.

Faktor kunci keberhasilan Dinas Kimpraswil:

a. Tingkatkan model pelayanan
b. Pembinaan aparatur secara efektif
c. Tingkatkan partisipasi masyarakat
d. Pemberian sanksi yang tegas
e. Pelayanan pro aktif
f. Pembenahan sarana dan prasarana
g. Mencegah timbul pungutan liar
h. Komitmen bersama eksekutif dan legislatif

5. Struktur Organisasi

Struktur organisasi Dinas Kimpraswil terdiri dari:

a. Unsur Pimpinan yaitu Kepala Dinas
b. Unsur Pembantu Pimpinan yaitu Bagian Tata Usaha
c. Unsur Pelaksana, terdiri dari 4 (empat) bidang, yaitu:
   1. Bidang Perencanaan Teknis dan Tata Bangunan

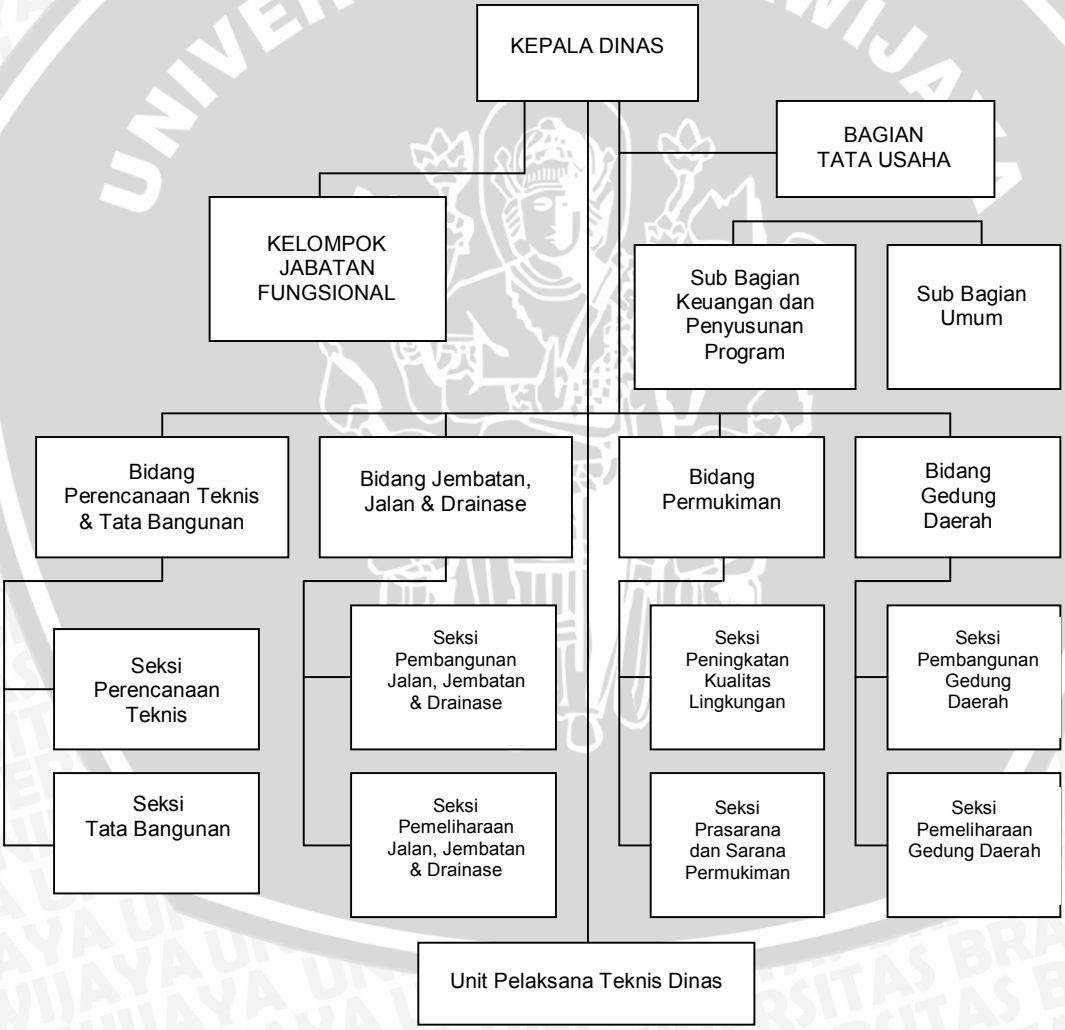
2. Bidang Jalan, Jembatan dan Drainase
3. Bidang Permukiman
4. Bidang Gedung Daerah

d. Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD)

e. Kelompok Jabatan Fungsional

Secara lebih detail struktur organisasi Dinas Kimpraswil dapat dilihat pada gambar dibawah ini.

Gambar 5. Struktur Organisasi Dinas Kimpraswil



Khusus pada pembangunan jalan, ditangani oleh unsur pelaksana bidang jalan, jembatan dan drainase. Berikut ini adalah tugas dan fungsi bidang yang dimaksud:

a. Tugas Bidang Jalan, Jembatan dan Drainase yaitu melaksanakan sebagian tugas dinas di bidang pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan dan drainase pada ruas jalan kota.
b. Fungsi Bidang Jalan, Jembatan dan Drainase:
    1. Pelaksanaan perencanaan pembangunan dan pemeliharaan, jembatan, dan drainase pada ruas jalan kota.
    2. Pelaksanaan inventarisasi jalan, jembatan, dan drainase pada ruas jalan kota.
    3. Pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan, dan drainase pada ruas jalan kota.
    4. Pelaksanaan pengawasan dan pemberian bimbingan teknik pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan jalan, jembatan, drainase pada ruas jalan kota.
    5. Pemberian bimbingan teknis pada masyarakat terhadap perbaikan jalan di kawasan perumahan yang dilakukan secara swadaya.
    6. Penyusunan rancangan pembangunan, peningkatan dan pemeliharaan serta perbaikan jalan, jembatan, dan drainase pada ruas jalan kota.
    7. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi.
    8. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai bidang tugas dan fungsinya.

6. Layanan Publik

Untuk mewujudkan visi dan misi Dinas Kimpraswil, maka sebagai landasan dalam penetapan kegiatan tahunan maka program yang direncanakan dalam rencana strategis tahun 2004 - 2008 terdiri atas:

a. Pembangunan Jalan, Jembatan dan Drainase
b. Pemeliharaan Gedung Daerah dan Rumah Dinas
c. Peningkatan Kualitas Sarana dan Prasarana Permukiman
d. Penyediaan Prasarana dan Sarana Permukiman
e. Pelayanan Pencegahan dan Penanggulangan Kebakaran
f. Bantuan stimulan kepada masyarakat dalam penyelenggaraan bidang Kimpraswil
g. Pengadaan dan Pemeliharaan Peralatan Berat
h. Pengujian Mutu Bahan dan Pelayanan Perbengkelan
i. Perencanaan Teknis dan Pengawasan
j. Administrasi Umum dan Pelayanan Publik

Berdasarkan program yang telah ditetapkan maka secara periodik/tahunan telah direncanakan dan dilaksanakan kegiatan-kegiatan pelayanan publik tidak langsung (*indirect public services*) berupa penyediaan infrastruktur kota baik yang bersifat pembangunan maupun pemeliharaan, yang disusun berdasarkan kebutuhan masyarakat (*bottom up*) melalui mekanisme musyawarah perencanaan pembangunan, atau usulan langsung yang bersifat insidental dan mendesak, serta kegiatan-kegiatan lain yang bersifat *top down* dan merupakan kegiatan berskala kota atau lintas wilayah.

Disamping kegiatan-kegiatan yang dimaksud, dalam upaya peningkatan pelayanan publik dan menggali partisipasi masyarakat dalam pembangunan kota, juga telah disusun kegiatan-kegiatan yang bersifat bantuan stimulan dan pelayanan publik yang bersifat langsung (*direct public services*). Bantuan stimulan tersebut contohnya adalah bantuan stimulan aspal. Sedangkan pelayanan secara langsung contohnya adalah penanganan drainase/saluran dan pelayanan pemadam kebakaran.

E. Profil Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang (Bappeko)

1. Profil Umum

Pada tahun 1978 Gubernur Kepala Daerah Jawa Timur menginstruksikan kepada semua Bupati/Walikota di Jawa Timur agar membentuk organisasi baru Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. Atas dasar hal tersebut, maka Pemerintahan Daerah Malang membentuk Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) dengan surat Keputusan Walikotamadya Kepala Daerah Tingkat II Malang Nomor V/110/VII/1979 tanggal Juli 1979 kemudian mengangkat Drs. Widomoko sebagai Ketua Bappeda Kota Malang yang pertama didampingi seorang sekretaris dan empat kepala Bidang.

Untuk membentuk Bappeda seluruh Daerah Tingkat II se-Jawa Timur telah diterbitkan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat II Jawa Timur Nomor BPPD.053/388/1980 tanggal 23 Mei 1980 tentang Pembentukan Bappeda Tingkat II. Surat Keputusan ini dibuat dengan memperhatikan Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 185 Tahun 1980 tentang Pedoman Organisasi dan Tata Kerja Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Tingkat I dan Tingkat II dan

ditindaklanjuti dengan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 1981 tentang Susunan Organisasi dan Tata Laksana Bappeda Kotamadya Daerah Tingkat II Malang.

Dalam kapasitas sebagai *entry point* pembangunan daerah itulah keberadaan Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang yang dikenal dengan sebutan BAPPEKO dibentuk untuk menjalankan tugas pokok untuk melaksanakan kewenangan dibidang perencanaan pembangunan daerah, sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 10 Tahun 2000 tentang Pembentukan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah *jo* Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 6 Tahun 2004 tentang Pembentukan Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang Dan Keputusan Walikota Malang Nomor 349 Tahun 2004 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang.

2. Visi dan Misi

Visi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang adalah mewujudkan perencanaan pembangunan daerah yang berwawasan lingkungan dan berkelanjutan untuk kesejahteraan masyarakat. Tujuan dari visi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang yaitu:

a. Menyediakan rencana pembangunan yang memadai
b. Penataan dan pengendalian ruang kota
c. Peningkatan perekonomian daerah
d. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat
e. Menghasilkan dokumen perencanaan pembangunan dan tata ruang kota serta dokumen pendukung lainnya
f. Mengembangkan laporan hasil pembangunan kota

g. Mewujudkan pelayanan administrasi

Misi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang adalah:

a. Memantapkan perencanaan pembangunan yang berkelanjutan
b. Pertumbuhan perekonomian Kota Malang yang merata sebagai motor penggerak pertumbuhan perekonomian kawasan sekitarnya
c. Mengembangkan perencanaan pembangunan kota melalui penyusunan rencana strategis kota maupun penyusunan rencana pembangunan daerah lainnya dan penyusunan rencana tata ruang wilayah merujuk pada hasil penelitian maupun pada *database* potensi wilayah
d. Mewujudkan pelayanan publik yang prima

3. Tugas Pokok dan Fungsi

Badan Perencanaan Pembangunan mempunyai tugas pokok melaksanakan kewenangan daerah di bidang perencanaan pembangunan daerah sesuai dengan kebijakan Kepala Daerah. Sedangkan fungsi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang adalah sebagai berikut:

a. Penyusunan dan pelaksanaan rencana strategis dan rencana kerja tahunan di bidang perencanaan teknis pembangunan daerah, penelitian dan pengembangan daerah.
b. Pelaksanaan evaluasi rencana strategis dan rencana kerja tahunan Perangkat Daerah sebagai bahan penyusunan rencana kerja tahunan daerah.
c. Pelaksanaan kegiatan pendataan, penelitian dan pengembangan sebagai bahan penyusunan perencanaan pembangunan daerah di bidang sosial budaya, ekonomi, fisik dan prasarana.

d. Pengelolaan administrasi umum yang meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan.
e. Evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi.
f. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Daerah sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

4. Sasaran dan Tujuan

Tujuan dari visi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang adalah:

a. Menyediakan rencana pembangunan yang memadai
b. Penataan dan pengendalian ruang kota
c. Peningkatan perekonomian daerah
d. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat
e. Menghasilkan dokumen perencanaan pembangunan dan tata ruang kota serta dokumen pendukung lainnya
f. Mengembangkan laporan hasil pembangunan kota
g. Mewujudkan pelayanan administrasi

5. Struktur Organisasi

Untuk menjalankan tugas Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang dipimpin oleh seorang Kepala Badan dibantu satu orang Sekretaris dan empat Kepala Bidang, yang terdiri atas:

a. Kepala Bidang Penelitian dan Pengembangan
b. Kepala Bidang Ekonomi, Sosial dan Budaya
c. Kepala Bidang Tata Kota
d. Kepala Bidang Pendataan dan Evaluasi

Berikut ini akan dilampirkan bagan struktur organisasi Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang

Gambar 6. Struktur Organisasi Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Malang

BAB V

MENGAKHIRI KETERTINGGALAN MASYARAKAT MISKIN

D. Pembangunan Prasarana Jalan (Darat) Sebagai Upaya Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian Masyarakat Kawasan Timur Kota Malang, Kecamatan Kedungkandang

1. Kondisi dan Potensi Sosial Ekonomi Kecamatan Kedungkandang

(a) Pendidikan

Berdasarkan tingkat pendidikan, masyarakat daerah Kedungkandang umumnya memiliki tingkat pendidikan yang cukup rendah. Salah satu pegawai Kecamatan Kedungkandang di bagian pemerintahan menjelaskan kondisi warga masyarakat daerah ini jenjang pendidikannya paling banyak sampai menempuh tingkat menengah pertama. Hal senada juga dijelaskan oleh Kepala Kelurahan Wonokoyo, Kecamatan Kedungkandang, Kota Malang:

> "Warga masyarakat Kedungkandang umumnya ya masih rendah. Contohnya di daerah Wonokoyo ini masih ada banyak yang buta huruf. Terutama golongan orang yang sudah tua-tua sekitar umur 35 - 45 ke atas. Tapi yang muda-muda rata-rata sudah menempuh pendidikan sampai SMP atau SMA." (Wawancara dengan Bapak Eko Fajar Arbandi, tanggal 31 Mei 2010 pukul 13.50 di ruang kerjanya).

Dapat dilihat pada tabel 7, yaitu jumlah penduduk Kedungkandang sesuai dengan tingkat pendidikan.

(b) Mata Pencaharian Penduduk

Data angka tahun 2007 menunjukkan sebagian besar mata pencaharian penduduk Kecamatan Kedungkandang adalah petani dan pegawai negeri (lihat tabel 8). Hal ini disebabkan pada sebagian wilayah merupakan kawasan pe-

Tabel 7. Jumlah Penduduk Menurut Pendidikan Tahun 2009

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah
1	Belum sekolah	18.766 orang
2	Tidak tamat Sekolah Dasar	9.286 orang
3	Tamat SD/sederajat	32.893 orang
4	Tamat SLTP/sederajat	46.371 orang
5	Tamat SMU/sederajat	47.864 orang
6	Tamat Akademi/sederajat	6.016 orang
7	Tamat Perguruan Tinggi/sederajat	6.338 orang
8	Buta huruf	957 orang

Sumber: Monografi Kecamatan Kedungkandang, 2009

rumahan menengah dan sebagian besar wilayah merupakan kawasan pertanian. Dan pada tahun 2009 mata pencaharian penduduk mayoritas masih di bidang pertanian dan perburuhan. Menurut keterangan dari salah seorang tokoh masyarakat di Wonokoyo, pada saat ini (tahun 2010) masyarakat banyak beralih untuk menjadi buruh bangunan, buruh pabrik rokok:

> "Masyarakat kebanyakan dulu yang jadi petani, beralih jadi buruh bangunan dan buruh pabrik rokok. Alasannya karena menjadi buruh lebih enak, penghasilannya tetap dan jelas. Jaman sekarangpun anak-anak muda yang bapaknya jadi petani, gak mau atau lebih sedikit yang mau meneruskan usaha tani bapaknya." (wawancara dengan Bapak Muhammad Sholeh, Ketua RT 06/RW 02 Kelurahan Wonokoyo, tanggal 31 Mei 2010 pukul 11.03 di halaman rumahnya)

Dalam penjelasan yang lain tentang keberlangsungan mata pencaharian sebagai petani di Kedungkandang, Ibu Ismintarti (pegawai Dinas Pertanian Kota Malang) mengungkapkan:

> "Masyarakat di wilayah ini masih sederhana pikirannya, asalkan pekerjaan sebagai petani menguntungkan dan ada buktinya bisa saja keluarga petani meneruskan usaha seperti ini. Kalau tidak ada bukti keuntungannya untuk hidup mereka, maka mereka memilih untuk bekerja sebagai buruh." (Wawancara dengan Ibu Ismintarti, Pegawai

Dinas Pertanian Bidang Tanaman Pangan dan Hortikultura, pada tanggal 7 Juni 2010, pukul 10.30, di ruang kerjanya)

Masyarakat yang bekerja sebagai petani paling banyak terdapat di Kelurahan Buring dan Kelurahan Wonokoyo. Secara lebih rinci jumlah petani yang ada di Kecamatan Kedungkandang dapat dilihat pada tabel 9.

Tabel 8. Jumlah Penduduk Menurut Mata Pencaharian Kecamatan Kedungkandang Tahun 2007

No	Kelurahan	ABRI/ POLRI	PNS	Guru	Sopir	Petani	Lainnya
1	Arjowinangun	302	461	61	61	811	1.911
2	Tlogowaru	37	61	30	63	1.301	1.702
3	Wonokoyo	39	101	31	70	1.681	1.811
4	Bumiayu	61	161	70	91	761	4.980
5	Buring	72	216	61	102	1.200	3.833
6	Mergosono	64	401	76	299	-	9.611
7	Kotalama	70	471	88	420	-	13.600
8	Kedungkandang	187	481	91	192	764	5.200
9	Lesanpuro	501	1.683	381	201	516	6.911
10	Madyopuro	401	2.011	291	391	473	7.100
11	Cemorokandang	81	516	64	301	1.702	2.911
12	Sawojajar	711	6.702	608	546	73	14.701
Jumlah		**2.526**	**13.265**	**1.852**	**2.737**	**9.282**	**74.271**

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka, 2007

Tabel 9. Banyaknya Petani Dirinci menurut Kelurahan Tahun 2008

KELURAHAN	JUMLAH PETANI
Arjowinangun	202
Tlogowaru	744
Wonokoyo	861
Bumiayu	303

Buring	951
Mergosono	25
Kotalama	23
Kedungkandang	687
Sawojajar	35
Madyopuro	51
Lesanpuro	525
Cemorokandang	266

Sumber: PPL Pertanian Kecamatan Kedungkandang

Tabel 10. Jumlah dan Mata Pencaharian Penduduk Kecamatan Kedungkandang Tahun 2009

No	Mata Pencaharian	Jumlah Penduduk	Keterangan
1	Petani - petani pemilik tanah - petani penggarap lahan - buruh tani	 1.845 orang 1.829 orang 4.971 orang	
2	Pengusaha sedang/besar	2.516 orang	
3	Pengrajin/industri kecil	325 orang	
4	Buruh industri	5.996 orang	
5	Buruh bangunan	7.419 orang	
6	Buruh perkebunan	148 orang	
7	Pedagang	4.058 orang	
8	Pengangkutan	1.172 orang	
9	Pegawai Negeri Sipil (PNS)	5.439 orang	
10	ABRI	1.669 orang	
11	Pensiunan PNS/ABRI	2.881 orang	
12	Peternak a. sapi biasa b. kerbau c. kambing	 605 orang 5 orang 170 orang	 1.160 ekor 18 ekor 456 ekor

	d. domba	24 orang	110 ekor
	e. kuda	6 orang	12 ekor
	f. ayam	1.125 orang	115.000 ekor
	g. itik/bebek	24 orang	3.588 ekor

Sumber: Monografi Kecamatan Kedungkandang, 2009

(c) Kemasyarakatan

Warga masyarakat Kedungkandang masih memiliki rasa gotong royong yang kuat dengan ditandainya kegiatan-kegiatan warga seperti membangun jembatan, jalan, dan pos-pos keamanan dilakukan secara bergotong royong dan kekeluargaan. Dalam mengambil keputusan atau kebijakan yang menyangkut kehidupan bermasyarakat, dilakukan pertemuan seperti rapat-rapat warga dari tingkat desa sampai kelurahan. Khususnya pada kelompok petani, pihak kecamatan memberikan pendampingan oleh Penyuluh Pertanian Lapang (PPL) Kecamatan secara intensif yaitu satu kali dalam satu bulan untuk mengontrol kegiatan pertanian, kendala pertanian, pemantauan bibit dan hasil produksi tanam, sarana kegiatan pertanian yang dibutuhkan dan segala hal yang berkaitan dengan bidang pertanian.

(d) Perekonomian

Sarana perekonomian yang terdapat di Kecamatan Kedungkandang berupa koperasi, pasar, toko/kios/warung, dan bank. Untuk Koperasi Simpan Pinjam sebanyak 48 buah dan Koperasi Unit Desa sebanyak 29 buah. Pasar yang ada di wilayah ini terdiri dari 7 buah pasar permanen dan 5 buah pasar semi permanen. Diantara pasar tersebut ada satu pasar yang belum beroperasi secara maksimal, yaitu pasar Tlogowaru. Sedangkan untuk jumlah toko/kios/warung sebanyak 4.263 buah serta bank sebanyak 3 buah.

Tabel 11. Banyaknya Pasar dan Pertokoan Menurut Jenis Bangunan Dirinci per Kelurahan Tahun 2008

KELURAHAN	PASAR		KELOMPOK PERTOKOAN
	Permanen	Semi Permanen	
1. Arjowinangun	0	0	0
2. Tlogowaru	1	0	0
3. Wonokoyo	0	0	0
4. Bumiayu	0	0	0
5. Buring	0	1	0
6. Mergosono	0	1	3
7. Kotalama	2	0	3
8. Kedungkandang	1	0	2
9. Sawojajar	1	1	5
10. Madyopuro	1	1	2
11. Lesanpuro	1	0	3
12. Cemorokandang	0	1	0
Jumlah	**7**	**5**	**18**

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka 2009

(e) Pertanian

Kawasan pertanian berdasarkan kebijakan pola penggunaan lahan Kota Malang menurut Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2001 berada di wilayah pinggiran kota, yaitu Tlogowaru, dan sebagian Kecamatan Buring. Namun lahan-lahan pertanian yang masih dapat dikembangkan potensinya salah satunya juga terdapat di Kelurahan Wonokoyo sebagai penghasil komoditi tebu. Untuk produksi pertanian di wilayah Kedungkandang mempunyai jenis komoditi padi dan palawija (jagung dan kacang-kacangan), tebu, sayur-sayuran dan buah-buahan. Pada Tahun 2007 wilayah yang paling banyak dan luas untuk ditanami

Tabel l2. Hasil Pertanian Tanaman Pangan Kecamatan Kedungkandang Tahun 2007

No	Kelurahan	Luas Lahan (ha)	Jenis Komoditi
1	Arjowinangun	63,3	Kacang tanah, kacang panjang, jagung, ubi jalar, ubi kayu, padi
2	Tlogowaru	193	Kacang tanah, kacang panjang, jagung, ubi jalar, ubi kayu, padi
3	Wonokoyo	80	Padi, jagung
4	Bumiayu	233	Padi, jagung, kacang tanah, kacang panjang, ubi jalar, talas, ubi kayu
5	Buring	78	Padi, jagung
6	Mergosono	-	-
7	Kotalama	-	-
8	Kedungkandang	24	Kacang tanah, jagung, ubi kayu
9	Lesanpuro	21	Jagung
10	Madyopuro	26	Padi, jagung
11	Cemorokandang	99	Jagung, ubi kayu, padi
12	Sawojajar	-	-

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka (2005), Profil Kelurahan (2007)

jenis tanaman pangan adalah Kelurahan Bumiayu, Tlogowaru, dan Arjowinangun. Pada jenis tanaman buah-buahan, daerah yang paling besar menghasilkan komoditi tersebut adalah pada Kelurahan Cemorokandang. Sedangkan pada sektor perkebunan, wilayah yang menghasilkan komoditi paling besar yaitu pada Kelurahan Bumiayu.

Khususnya pada tanaman padi, data mengenai luas tanam, panen serta rata-rata produksi pada tahun 2008 selanjutnya dapat dilihat pada tabel 13.

Tabel 13. Luas Tanam dan Panen serta Rata-Rata Produksi Tanaman Padi Dirinci Per Kelurahan Tahun 2008

KELURAHAN	LUAS TANAM & PANEN (HA)	RATA-RATA PRODUKSI (TON)
Arjowinangun	86	6,1
Tlogowaru	179	6,1
Wonokoyo	10	6,2
Bumiayu	128	6,2
Buring	30	6,2
Mergosono	0	0
Kotalama	0	0
Kedungkandang	0	0
Lesanpuro*	1	2,2
Madyopuro*	2	2,2
Cemorokandang	176	6,1
Sawojajar	0	0

Sumber: PPL Pertanian Kecamatan Kedungkandang

Ket: *Padi Gogo

Tabel 14. Luas Panen dan Rata-rata Produksi Tanaman Palawija Dirinci menurut Kelurahan Tahun 2008

Kelurahan	Jagung		Ubi Kayu	
	Luas Panen (ha)	Rata-rata Produksi (ton)	Luas Panen (ha)	Rata-rata Produksi (ton)
Arjowinangun	**11**	**3,9**	**4**	**11**
Tlogowaru	**19**	**3,8**	**31**	**12**
Wonokoyo	**41**	**3,9**	**21**	**12**
Bumiayu	**12**	**3,8**	**5**	**11.5**
Buring	**51**	**3,7**	**42**	**11.5**
Mergosono	**0**	**0**	**0**	**0**

Kotalama	**0**	**0**	**0**	**0**
Kedungkandang	**74**	**3,8**	**12**	**12**
Lesanpuro	**65**	**3,8**	**19**	**11.5**
Madyopuro	**46**	**3,9**	**16**	**11.5**
Cemorokandang	**51**	**3,8**	**15**	**12**
Sawojajar	**0**	**0**	**1**	**10**
Jumlah/Rata-rata	**370**	**3,8**	**166**	**11,5**

Tabel 15. Hasil Tanaman Buah-buahan Kecamatan Kedungkandang Tahun 2007

No	Kelurahan	Luas Lahan (ha)	Jenis Komoditi
1	Arjowinangun	0,6	Alpukat, mangga, salak
2	Tlogowaru	16	Salak, pepaya
3	Wonokoyo	-	-
4	Bumiayu	47,535	Jeruk, alpukat, mangga, rambutan, salak, pepaya, durian, pisang, nangka, genitu
5	Buring	-	-
6	Mergosono	-	-
7	Kotalama	-	-
8	Kedungkandang	-	-
9	Lesanpuro	-	-
10	Madyopuro	-	-
11	Cemorokandang	51,5	Jeruk, alpukat, mangga, rambutan, pepaya, belimbing, durian, pisang
12	Sawojajar	-	-
Jumlah		**115,635**	

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka (2005), Profil Kelurahan (2007)

Tabel 16. Hasil Perkebunan Kecamatan Kedungkandang Tahun 2007

No	Kelurahan	Luas Lahan (ha)	Jenis Komoditi
1	Arjowinangun	100,53	Kelapa, tebu
2	Tlogowaru	-	-
3	Wonokoyo	10	Tebu
4	Bumiayu	2.789	Kelapa, kopi, tebu
5	Buring	10	Tebu
6	Mergosono	-	-
7	Kotalama	-	-
8	Kedungkandang	-	-
9	Lesanpuro	-	-
10	Madyopuro	6	Tebu
11	Cemorokandang	25	Tebu
12	Sawojajar	-	-
Jumlah		**2.940,53**	

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka (2005), Profil Kelurahan (2007)

Potensi pertanian untuk jenis perkebunan seperti tebu, pada kenyataannya banyak terdapat di Kelurahan Bumiayu (Tabel 16). Mengingat kondisi tanah di wilayah ini kurang subur, maka jagung juga dapat dibudidayakan karena jenis tanaman jagung dan tebu tidak terlalu banyak membutuhkan air. Hal ini disampaikan oleh Ibu Ismintarti, pegawai Dinas Pertanian Kota Malang.

Secara umum perkembangan potensi pertanian Kecamatan Kedungkandang pada tahun 2009 tampak pada tabel 17. Sedangkan pada bidang pertanian khususnya di sektor peternakan, komoditi yang dihasilkan adalah ternak kuda, sapi potong, sapi perah, kambing, domba, dan ayam buras.

Tabel 17. Luas dan Produksi Tanaman Utama Kecamatan Kedungkandang Tahun 2009

No	Jenisnya	Luas Tanaman (ha)	Luas yang Panen (ha)	Rata-rata Produksi (ton)	Jumlah
1	Padi	320	320	6,4	2048
2	Jagung	180	180	3,8	684
3	Ketela pohon	150	150	9	1350
4	Kacang tanah	12	12	1,5	18
5	Sayuran	10	10	4	40
6	Buah-buahan	458	215,7	1,2	252

Sumber: Monografi Kecamatan Kedungkandang, 2009

Tabel 18. Hasil Sektor Peternakan Kecamatan Kedungkandang Tahun 2007

No	Kelurahan	Jenis komoditi
1	Arjowinangun	Kerbau, kuda, sapi potong, kambing, ayam buras, itik
2	Tlogowaru	Kuda, sapi potong, kambing, ayam buras, itik
3	Wonokoyo	Ayam kampung, ayam potong, itik
4	Bumiayu	Sapi perah, sapi potong, kambing, ayam buras, ayam ras, itik, susu
5	Buring	Ayam kampung, ayam potong
6	Kedungkandang	Kuda, sapi potong, kambing, ayam buras, ayam ras
7	Lesanpuro	Ayam kampung, ayam potong, itik
8	Madyopuro	Ayam kampung, ayam potong, itik
9	Cemorokandang	Kuda, sapi potong, kambing, ayam buras, ayam ras, itik, telur
10	Sawojajar	Ayam kampung, ayam potong, itik

Sumber: Kecamatan Kedungkandang Dalam Angka (2005), Profil Kelurahan (2007)

Dalam tabel 18 terlihat jenis komoditi dalam sektor peternakan yang paling besar adalah ayam dan terbesar terdapat di Kelurahan Kedungkandang.

2. Dasar Hukum Pembangunan Prasarana Jalan

Pembangunan prasarana jalan yang dilaksanakan di Kecamatan Kedungkandang ini merupakan salah satu proyek yang terangkum dalam Upaya Pengembangan Kawasan Malang Timur yang disusun berdasarkan Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pengembangan Kawasan Timur Kota Malang dengan dasar-dasar hukum:

a. Undang-Undang No. 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
b. Undang-Undang No. 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang.
c. Peraturan Pemerintah No. 69 Tahun 1996 tentang Pelaksanaan Hak dan Kewajiban serta Bentuk dan Tata Cara Peran serta Masyarakat dalam Penataan Ruang.
d. Peraturan Pemerintah No. 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom.
e. Peraturan Presiden No. 36/2005 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pelaksanaan Pembangunan Untuk Kepentingan Umum.
f. Peraturan Daerah Kota Malang No. 7 tahun 2001 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang Tahun 2001-2011.

3. Kondisi Prasarana Jalan

Jaringan jalan di Kota Malang merupakan pusat jaringan jalan wilayah Kabupaten Malang sehingga dalam hal ini Kota Malang berfungsi sebagai terminal jasa distribusi bagi pengembangan wilayah dan juga sebagai pencapaian berbagai macam kebutuhan bagi daerah penyangga Kota Malang. Jalan-jalan yang

ada di Kota Malang, khususnya di Kecamatan Kedungkandang umumnya dalam kondisi sedang sampai baik sehingga masih memerlukan peningkatan kondisi jalan. Dan kini (tahun 2010) telah ada peningkatan kondisi jalan.

Apabila dilihat dari keadaan topografi wilayah, Kecamatan Kedungkandang memiliki ciri jalan berbukit dan berkelok-kelok. Jalan-jalan sempit yang menghubungkan antara desa satu dengan desa lain sebagian besar masih banyak ditemui dengan keadaan bebatuan sedang (makadam), namun sudah ada perbaikan jalan aspal meskipun masih belum baik. Berikut ini adalah keterangan dari Bapak Eko Fajar Arbandi, Kepala Kelurahan Wonokoyo.

> "Ada peningkatan kondisi yang dulu makadam sekarang sudah beraspal walaupun belum baik. Contohnya di wilayah Wonokoyo RT 05/RW 03 dulu jalan disini belum baik, tapi begitu diaspal masih ada yang rusak." (Wawancara tanggal 31 Mei 2010 pukul 13.50 WIB)

Jalur pengangkutan produksi pertanian yang berada di Jalan Mayjen Sungkono dilewati truk-truk besar yang cukup padat. Berdasarkan kondisi lapangan, lebar jalan dengan volume kendaraan yang melewati jalan ini tidak seimbang. Untuk itulah pemerintah daerah Kota Malang melalui Dinas Kimpraswil/Pekerjaan Umum melaksanakan pelebaran jalan. Namun, upaya ini belum sepenuhnya terselesaikan.

Gambar 7. Jalan di daerah Wonokoyo RT 05/RW 03

Gambar 8. Pelebaran Jalan Mayjen Sungkono, depan SMAN 6 Malang

Ada pula kondisi jalan baru yang masih berupa tanah tegalan. Pembangunan jalan ini dilakukan oleh warga sekitar secara swadaya. Jalan tembus tersebut dibuat oleh warga dibawah pengawasan RT/RW setempat, Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Kelurahan (LPMK), dan Kelurahan dengan penggunaan dana hibah (*Block Grant*) dari Pemerintah Kota Malang. Penjelasan ini didapatkan dari salah seorang tokoh masyarakat, Bapak Muhammad Sholeh, di Kecamatan Kedungkandang.

> "Dulu kondisi jalan bagus pada tahun 2005, ya sampai ke atas-atas. Sekarang lebih bagus lagi karena ada PNPM dan *Block Grant* lima ratus juta di tiap kelurahan sehingga bisa digunakan untuk perbaikan fisik." (wawancara tanggal 7 Juni 2010, pukul 10.00 WIB)

Manfaat adanya pembangunan jalan baru (jalan lingkungan) di sekitar lahan pertanian, meskipun masih ada yang belum beraspal, adalah memudahkan proses pengangkutan yang cepat dan terjangkau oleh kendaraan besar seperti truk. Hanya saja untuk jalan yang belum beraspal seperti gambar selanjutnya masih jauh dari keamanan dan kenyamanan pengangkutan tebu terutama jika pada musim hujan tiba.

Gambar 9. Jalan Tembus Terusan Wonokoyo

Pelebaran jalan seperti jalan tembus Bumiayu – Gadang dirasakan sangat bermanfaat oleh petani. Khususnya bagi petani di Kelurahan Wonokoyo, jalur pengangkutan ke tempat pengolahan tebu (PG Kebun Agung) yang lebih dekat dan lebar jalan yang dapat dilewati oleh truk-truk padat dan besar. Dahulu jalur pengangkutan produksi pertanian Kedungkandang adalah melingkar melalui Jalan Muharto. Adanya jalan tembus Bumiayu – Gadang menjadikan jalur pengangkutan lebih pendek dan waktu tempuh yang dibutuhkan untuk sampai ke PG Kebun Agung lebih cepat sehingga biaya operasional pun menjadi lebih rendah. Jalur baru yang dilewati truk pengangkut tebu sekarang adalah Tlogowaru – Jalan tembus Gadang – Kacuk – PG Kebun Agung. Kondisi jalan ini baik dan berjenis jalan kolektor primer. Dampak nyata yang dapat dilihat dari adanya jalan baru ini adalah berubahnya keadaan lingkungan masyarakat dan daerah menjadi lebih ramai padahal keadaan daerah sebelumnya terpencil.

4. Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan Prasarana Jalan

Berdasarkan dengan sistem manajemen pemerintahan yang telah baku, Badan Perencanaan Pembangunan Kota (Bappeko) Malang telah mengkoordinasikan kegiatan perencanaan yaitu:

1. Tahap Perencanaan
   a. Tahap pertama dalam penyusunan perencanaan adalah melakukan pengembangan perencanaan pembangunan kota melalui penyusunan rencana-rencana strategis pembangunan Kota Malang.
   b. Tahap kedua adalah menyusun Rencana Umum Pembangunan Tahunan Daerah yang merupakan kerangka makro rencana pembangunan tahunan Daerah yang memuat tujuan pembangunan, skala prioritas, strategis dan kebijakan pembangunan daerah.
   c. Tahap ketiga adalah menyusun usulan program dan kegiatan sektoral secara terpadu. Dalam hal ini, untuk menampung aspirasi masyarakat dalam pembangunan ditempuh sistem perencanaan dari bawah (*Bottom up Planning*). Disamping itu juga dipadukan dengan mekanisme perencanaan dari atas (*Top Down Planning*) dan akan lebih tampak pada proses perencanaan pembangunan daerah yang diwujudkan dalam bentuk Musyawarah Perencanaan Pembangunan (MUSRENBANG) Daerah yang diawali dari Musrenbang Kelurahan, Musrenbang Kecamatan dan dilanjutkan dengan Musrenbang Kota.
2. Tahap Evaluasi

   Evaluasi dilakukan pada setiap akhir tahun anggaran, untuk mengukur hasil yang telah dicapai setiap program pembangunan dibanding dengan rencana

yang telah disusun secara konsepsional. Melalui evaluasi ini akan diketahui pula permasalahan-permasalahan yang dihadapi. Hasil evaluasi ini merupakan bahan kajian untuk penyusunan rencana program pada tahun berikutnya.

Pelaksanaan pembangunan jalan yang terdapat di Kedungkandang sebelumnya telah melalui Musrenbang tersebut sampai pada tingkat kota. Namun sistem perencanaan pembangunan tidak dari arah bawah saja (masyarakat), melainkan juga berasal dari atas/pusat (Provinsi), yang disebut dengan *Top Down Planning*. Kemudian, perencanaan program-program pembangunan dari pusat dan dari bawah disinkronisasikan dengan melihat potensi daerah Kedungkandang. Pembiayaan pembangunan diperoleh dari pusat (pemerintah) dan dana hibah (swadaya) yang juga berasal dari pemerintah daerah.

Pelaksanaan pembangunan fisik seperti proyek jalan ini berkaitan erat dengan Tata Ruang Kota. Sebagai dasar acuan pembangunan fisik di Kota Malang, khususnya di Kedungkandang ini adalah Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang 2001-2011. Di dalam dokumen RTRW tersebut dijelaskan bahwa adanya pembangunan, yakni adanya pengembangan jaringan prasarana jalan yang dilaksanakan di Kota Malang atas pertimbangan penyebaran lokasi kegiatan sektor perekonomian sebagai pembangkit arus lalu lintas dan adanya kecenderungan perkembangan wilayah terbangun dan pola pemukiman. Pembangunan jaringan jalan ini akan berdampak pada penyebaran kegiatan perekonomian secara merata di seluruh wilayah Kota Malang,

Untuk merealisasikan pengembangan jaringan jalan tersebut dan sekaligus dalam rangka mendorong upaya percepatan pembangunan Kawasan Timur Kota Malang maka dengan melihat potensi pertanian yang unggul dan

permasalahan kurangnya keterbukaan akses distribusi pertanian di Kedungkandang diperlukan upaya pembangunan fisik dalam hal penyediaan prasarana jalan. Sedangkan pembangunan prasarana jalan yang dilaksanakan di Kecamatan Kedungkandang adalah bagian dari upaya percepatan pembangunan Kawasan Timur Kota Malang. Upaya tersebut telah direncanakan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang yang melibatkan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Kota Malang untuk melaksanakan proyek atau kegiatan pembangunan sesuai dengan tugas, pokok, dan fungsinya. Pembangunan prasarana jalan tersebut mengacu pada Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang Tahun 2007 dan disebut sebagai *draft* rencana proyek pembangunan.

Berikut ini adalah uraian secara umum tentang percepatan pembangunan kawasan Timur Kota Malang tetapi hal-hal yang disajikan hanya berkaitan dengan fokus penelitian.

(a) Latar Belakang

Dalam kerangka pembangunan kota yang berkesinambungan, arah pertumbuhan kota dan perkembangannya selalu menjadi acuan dalam rencana pembangunan fasilitas-fasilitas kota yang difungsikan untuk kegiatan yang mendukung aspek pelayanan kepada masyarakat luas. Pembangunan tersebut harus merata di segala aspek termasuk di dalamnya kegiatan perekonomian yang terwadahi dengan adanya pembangunan fisik dan prasarana kota.

Kota Malang sebagai kota terbesar kedua di Jawa Timur mempunyai perkembangan wilayah yang pesat. Pesatnya perkembangan wilayah Kota Malang tersebut ternyata tidak diimbangi dengan pemerataan pembangunan di seluruh

wilayah. Pada bagian utara dan barat kota pertumbuhannya relatif tinggi sedangkan pada bagian timur dan selatan cenderung lambat. Hal ini menyebabkan masalah transportasi, kepadatan penduduk, dan masalah lingkungan.

Berkaitan dengan upaya pemerataan pembangunan, salah satu strateginya adalah pengembangan struktur tata ruang kota. Melihat ketimpangan yang terjadi antara daerah bagian utara dan barat kota dengan bagian timur dan selatan kota, maka yang menjadi fokus pengembangan wilayah kota adalah daerah Kedungkandang. Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang 2001-2011 daerah ini ditetapkan sebagai Bagian Wilayah Kota (BWK) Malang Tenggara dengan pusatnya di Buring.

Pengembangan Kecamatan Kedungkandang atau lebih dikenal dengan kawasan Timur Kota Malang menjadi salah satu program prioritas pembangunan Kota Malang. Untuk mempercepat pengembangan wilayah maka diperlukan percepatan pembangunan yang dapat meratakan distribusi penduduk, mengurangi beban aktifitas dan lalu lintas di pusat kota yang tingkat dan kapasitas pelayanannya sudah maksimal, mengurangi terbentuknya stuktur kota yang memusat, serta mengantisipasi memburuknya masalah daya dukung lingkungan wilayah perkotaan.

Untuk memperoleh arahan yang tepat bagi pengembangan kawasan Timur ini, maka disusunlah suatu arahan dan prioritas bagi percepatan pengembangannya yang diberi nama dengan Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang Tahun 2007.

(b) Maksud, Tujuan dan Sasaran

Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang Tahun 2007 dilaksanakan untuk dapat memperoleh hasil kajian berupa arahan dan percepatan pembangunan di kawasan Timur Kota Malang secara tepat. Dengan maksud agar dijadikan *guidelines* bagi pembangunan kawasan Timur Kota Malang dan sebagai rencana pengembangan kawasan Timur Kota Malang dengan jangka waktu rencana 10 tahun (tahun 2008 sampai dengan tahun 2018). Tujuan dan kegiatan penyusunan Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang adalah:

1. memberikan konsep pengembangan kawasan Timur Kota Malang.
2. adanya panduan/ketentuan pembangunan terkait dengan ketentuan pemanfaatan ruang, sarana dan prasarana, pengembangan ekonomi lokal di kawasan Timur Kota Malang berdasarkan pertimbangan kelayakan teknis, legal, ekonomi, pembiayaan, sosial, serta sesuai dengan kualitas dan standar minimum pelayanan.
3. adanya acuan untuk kebijakan, strategi pemanfaatan ruang, dan pengendalian pemanfaatan ruang kawasan sehingga dapat diwujudkan menjadi kawasan pengembangan sebagai bagian terintegrasi dengan Kota Malang.

Sedangkan sasaran dibuatnya studi ini adalah:

1. mengidentifikasi kondisi fisik, sosial, ekonomi, spasial di kawasan Timur Kota Malang.
2. mengidentifikasi potensi dan kendala kawasan perencanaan secara spasial, teknis, sosial, ekonomi, serta lingkungan.

3. melakukan analisis aspek-aspek spasial dan a-spasial (aspek ekonomi, legal, pembiayaan, lingkungan, sosial politik).
4. menyusun konsep pengembangan kawasan Timur Kota Malang beserta strateginya.
5. menyusun arahan kegiatan kawasan, arahan pergerakan di dalam dan kawasan sekitarnya.
6. menyusun strategi pengelolaan, pengendalian, dan pembiayaan bagi pengembangan kawasan Timur Kota Malang.
7. menyusun prioritas pembangunan kawasan untuk 10 tahun ke depan (2008 - 2018).

(c) Konsep dan Strategi Umum

Upaya pengembangan kawasan Timur Kota Malang ini dilakukan dengan menggunakan strategi agresif, yaitu dengan cara meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang yang ada. Strategi ini berdasarkan analisa terhadap potensi dan kelemahan kawasan serta peluang dan kendala pengembangan kawasan yang dihadapi. Adapun kelemahan yang dimiliki oleh kawasan Timur Malang adalah:

1. sebagian kawasan merupakan daerah perbukitan.
2. kurangnya sumber bahan baku air bersih.
3. pusat pelayanan belum terdistribusi dengan merata.
4. masih kurangnya aksesibilitas menuju kawasan.
5. kondisi sosial budaya masyarakat belum siap untuk mendukung kegiatan pembangunan.

Sedangkan peluang yang dapat diraih adalah:

1. Merupakan daerah perbatasan dengan wilayah Kabupaten Malang bagian Timur – Selatan (Kecamatan Wajak, Kecamatan Tajinan, Kecamatan Bululawang) sehingga mempunyai peluang sebagai pusat pelayanan kegiatan pertanian.
2. Permintaan pasar terhadap pengadaan barang sehingga memunculkan peluang pengembangan kegiatan produksi/pengolahan.
3. Kebijakan pemerintah untuk mendukung percepatan pembangunan kawasan Timur Kota Malang sehingga pengembangan kawasan Timur menjadi prioritas dalam kegiatan pembangunan kota Malang.

Konsep dasar percepatan pembangunan kawasan Timur Kota Malang adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan di kawasan Timur Timur Kota Malang dilakukan secara sinergis antar semua pihak yang terkait, yakni pemerintah sebagai fasilitator, pihak swasta dan masyarakat.
2. Untuk mendorong pesatnya pertumbuhan kawasan dilakukan secara sinergis dan saling terkait yaitu dengan Konsep Pengembangan Kegiatan Kawasan yang mempunyai nilai ekonomi. Dalam pengembangan kegiatan-kegiatan tersebut harus saling berkaitan antara satu sektor dengan sektor lainnya sehingga apabila ada salah satu sektor kegiatan yang tumbuh akan mendorong pertumbuhan sektor lainnya. Hal ini dinamakan efek pengganda (*Multiplier effect*) yang mendukung terciptanya pertumbuhan baik di dalam maupun keluar kawasan.
3. Mengubah penggunaan lahan ke arah yang diinginkan dan memperkirakan dampaknya terhadap kawasan itu sendiri serta terhadap wilayah lain di

sekitarnya. Dalam konsep pembentukan struktur ruang ini ada beberapa faktor yang berpengaruh, yakni:

a. Konsentrasi atau pusat-pusat permukiman
b. Sistem jaringan lalu lintas
c. Kegiatan ekonomi berskala besar yang terkonsentrasi

Oleh karena itu konsep tersebut dilakukan di Kecamatan Kedungkandang dengan cara:

a. Aksesibilitas kawasan Timur Malang yang mencakup:
    1. pengembangan akses internal kawasan yang menghubungkan seluruh bagian kawasan, yakni dengan pengembangan jaringan jalan dan jembatan agar saling terhubung antar kawasan. Pengembangan jaringan jalan ini meliputi pengembangan jalan baru, perbaikan dan peningkatan kondisi jalan, serta pelebaran jalan.
    2. pengembangan akses internal keluar atau menuju kawasan, yakni dikaitkan dengan jaringan pergerakan skala regional (Malang Raya) antara lain bandara udara, rencana jalan tol Malang – Gempol, jalan lintas Selatan, jalur menuju ibukota Kabupaten Malang (Kepanjen), serta keterhubungan dengan wilayah *hinterland*.
    3. perlu adanya penanganan yang cepat dan tepat terhadap permasalahan transportasi pada jalur-jalur yang menuju kawasan Timur Malang, yakni:
        - jalur dari pusat kota: kemacetan di Pasar Kebalen.
        - jalur dari arah Surabaya: kemacetan di Jalan Juanda akibat adanya kegiatan jual beli barang-barang bekas/loakan.

- Jalur dari Kecamatan Sukun: kemacetan di Pasar Induk Gadang.

b. Pengembangan sistem transportasi agar kawasan Kedungkandang menjadi kawasan yang mudah dijangkau, strategis, dan mempunyai nilai ekonomi yang tinggi. Pengembangan sistem transportasi ini mencakup:
   1. pengembangan jalur regional yang melewati kawasan Timur Kota Malang.
   2. memperlancar akses keluar – masuk kawasan (eksternal).
   3. peningkatan dan pengembangan akses internal kawasan.
   4. pengembangan transportasi umum.

c. penataan bangunan dan keberadaan ruang terbuka.

d. Kesiapan dan keterlibatan masyarakat dalam kegiatan pembangunan.

(d) Langkah Percepatan Pembangunan

Skenario pengembangan agar dapat mencapai hasil percepatan pembangunan kawasan Timur Kota Malang berdasarkan atas penentuan prioritas pembangunan dan mempersiapkan masyarakat lokal dalam kegiatan pembangunan di kawasan Timur Malang. Untuk prioritas pembangunan yang dimaksud mencakup:

1. prioritas I : peningkatan dan pengembangan infrastruktur
2. prioritas II : pengembangan kegiatan ekonomi
3. prioritas III : penyediaan fasilitas pelayanan

Dengan penetapan prioritas pertama pada peningkatan dan pengembangan infrastruktur, maka akan membuka kawasan Timur Kota Malang, mempermudah pergerakan menuju kawasan dan di dalam kawasan sendiri, serta meningkatkan nilai lahan kawasan.

Upaya tersebut juga memerlukan kerjasama yang harmonis antara pihak pemerintah, swasta, dan masyarakat. Strategi umum yang diperlukan untuk mempercepat pembangunan di kawasan Timur Kota Malang adalah:

1. Ketetapan Hati
2. Mengarahkan Orientasi Pembangunan
3. Meningkatkan Kualitas SDM Masyarakat Lokal
4. Membangun Masyarakat Mandiri
5. Ketersediaan Pembiayaan Pembangunan
6. Pengendalian dan Pengelolaan Rencana Pembangunan

Pada strategi umum yang ke empat, yaitu membangun masyarakat mandiri, terdapat program pembangunan yang diarahkan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat lokal melalui produksi pertanian di kawasan ini. Sehingga kawasan Timur Kota Malang menjadi kawasan dengan masyarakat yang berdaya, baik rumah tangganya maupun lingkungan kelurahan, serta memakmurkan seluruh warganya. Sedangkan pada aspek pembiayaan pembangunan, dana yang diperoleh dari APBD (Anggaran Pendapatan Belanja Daerah) tidak sepenuhnya diarahkan pada upaya percepatan wilayah. Oleh karena itu orientasi pembiayaan ditujukan pada instrumen kebijakan pembangunan fasilitas umum dan fasilitas pemerintah yang memiliki nilai strategis tinggi untuk berperan sebagai penggerak roda pembangunan dan pertumbuhan di kawasan Timur Kota Malang.

Adapun strategi khusus untuk pengembangan kawasan Timur Kota Malang adalah dengan meminimalkan kelemahan yang dimiliki dan memanfaatkan peluang yang ada. Sedangkan dalam penyusunan kebijakan

percepatan pembangunan kawasan Timur Kota Malang mempertimbangkan faktor-faktor berikut ini:

1. berdasarkan kebutuhan pengembangan kawasan
2. mengakomodir kepentingan semua pihak
3. memberikan manfaat dan perubahan yang diharapkan
4. didukung oleh ketersediaan sumber-sumber daya yang ada, yakni: sumber daya manusia, sumber daya alam, sumber daya keuangan, infrastruktur, dan kondisi sosial budaya
5. menjamin adanya kepastian dan kejelasan mengenai pelaksanaan kegiatan yang akan dilakukan

Kondisi daerah Kedungkandang yang masih tertinggal merupakan kelemahan atau permasalahan utama dalam upaya pengembangan kawasan Timur Kota Malang. Untuk itu pihak pemerintah sudah berupaya merangsang pertumbuhan di kawasan Timur ini antara lain dengan pembangunan GOR Ken Arok, sekolah unggulan terpadu, pengembangan jalan tembus Bumiayu – Gadang, perkantoran pemerintah terpadu (*Block Office*), terminal kelas B Hamid Rusdi dan rumah sakit internasional. Akan tetapi pihak swasta belum terlalu berminat untuk melakukan kegiatan ekonomi di kawasan ini.

(e) Kebijakan Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Malang yang Berkaitan dengan Pembangunan Prasarana Jalan dan Pembangunan Pertanian

No	Elemen	Strategi	Program Pembangunan	Kegiatan Pembangunan
1.	Struktur Ruang	Pembentukan struktur jaringan jalan	Pengembangan jaringan jalan akses eksternal	a. pengembangan Jalan Lingkar Timur Kota Malang b. Pengembangan jalan tembus Sulfat-Velodrom-Jalan Ki Ageng Gribig
			Pengembangan jaringan jalan akses internal	a. jalan baru yang menghubungkan Kelurahan Cemorokandang-Lesanpuro-Kedungkandang-Buring-Wonokoyo-Tlogowaru b. Jalan-jalan sirip dari poros jalan utama kawasan (Jalang Ki Ageng Gribig) ke kawasan-kawasan sebelah Timur c. Jalan tembus melewati Perumahan Dirgantara-tembus ke Jalan Ki Ageng Gribig d. Jalan-jalan lingkungan
2.	Kegiatan Kawasan	Pengembangan kegiatan ekonomi kawasan	Pengembangan kegiatan pertanian	a. Intensifikasi lahan pertanian b. Pengembangan pertanian tanaman buah-buahan
3.	Pengembangan	1. Membuka akses	Pengembangan jaringan jalan	a. Pengembangan Jalan Lingkar Timur (ruas Jalan

	Sistem Transportasi	menuju kawasan Timur Malang	yang merupakan akses eksternal	Sekarpuro-Jalan Ki Ageng Gribig-Jalan Mayjen Sungkono-jalan tembus Bumiayu-Gadang) b. Pengembangan jalan tembus Sulfat-Velodrom-Jalan Ki Ageng Gribig
		2.Memperlancar pergerakan di dalam kawasan	Pengembangan jaringan jalan akses internal	a. Pengembangan ruas jalan sebelah Timur kawasan: Cemorokandang-tembus Perumahan Buring Indah (Kedungkandang) b. Pengembangan ruas jalan tembus Kedungkandang-Arjowinangun Timur

Sumber: Dokumen Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang Tahun 2007, BAPPEDA Malang

(f) Kerjasama *Stake Holders* Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Malang Tahun 2007 yang Berkaitan dengan Pembangunan Prasarana Jalan dan Kegiatan Pertanian

No	Program Pembangunan	Kegiatan Pembangunan	Pemerintah	Swasta	Masyarakat
1.	Pengembangan Kegiatan Ekonomi	Kegiatan pertanian	a. Menyediakan fasilitas penunjang (pasar induk/agribis) b. Sosilaisasi kegiatan pembangunan kepada		a. menerima rencana dengan terbuka & terlibat dengan rencana kegiatan pembangunan b. meningkatkan kualitas

			masyarakat & swasta		SDM melalui pendidikan formal dan non formal
2.	Pembangunan Sistem Transportasi	a. pengembangan jaringan jalan akses eksternal b. pengembangan jaringan jalan akses internal	a. pembangunan prasarana transportasi jaringan jalan b. penanganan masalah transportasi terkait akses menuju kawasan Timur Malang	Keterlibatan dalam pembangunan prasarana transportasi	Kerelaan penggunaan tanah untuk kepentingan umum

Sumber: Dokumen Studi Arahan dan Prioritas Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Kota Malang Tahun 2007, BAPPEDA Malang

(g) Kebijakan ekonomi politik

Kebijakan ekonomi politik yang diperlukan untuk mendukung pembangunan kawasan Timur Kota Malang, khususnya untuk kegiatan perekonomian dan akses jalan adalah:

a. Segera mempercepat pembangunan sarana perekonomian pada titik-titik krusial untuk mendapatkan penanganan khusus, seperti pemindahan pasar Kebalen. Pemindahan dan perbaikan eks Pasar Induk Gadang dan terminal Gadang.
b. Memprioritaskan pembangunan prasarana pendukung kegiatan perekonomian kawasan, antara lain: mempercepat realisasi jembatan Kedungkandang untuk Jalan Lingkar Timur (JLT) sehingga transportasi/akses utama dari dan ke Kedungkandang dapat segera dioptimalkan sebagai syarat utama untuk rekomendasi sebelum dibangun unit-unit kegiatan yang lain.

Sehubungan dengan proyeksi pengembangan wilayah dan keterkaitannya dengan pelayanan ekonomi sekitar Kota Malang dan eksternal Kota Malang maka dibutuhkan beberapa sarana penunjang berupa alat transportasi sebagai alat pengangkutan produksi pertanian menuju pusat-pusat kegiatan ekonomi seperti pasar-pasar yang ada di Kota Malang dan di luar Kota Malang.

(h) Arahan Pengembangan Sektor Pertanian

Kegiatan perekonomian pada bidang pertanian di kawasan Timur Malang merupakan sektor pendukung. Pertanian yang dimanfaatkan oleh masyarakat yaitu tanaman pangan dan buah-buahan. Komoditi tanaman pangan yang dihasilkan adalah padi, jagung, kacang tanah, kacang panjang, ubi jalar,

talas, dan ubi kayu. Namun jenis tanaman padi dan jagung merupakan produk terbesar. Sedangkan untuk jenis buah-buahan, yaitu alpukat, mangga, salak, pepaya, jeruk, rambutan, durian, pisang, nangka, belimbing, dan genitu dengan jumlah produk terbesar adalah salak, pepaya, dan nangka. Pada jenis perkebunan, tanaman tebu juga dapat diunggulkan.

Permasalahan yang dihadapi oleh sektor pertanian ini adalah masih kecilnya luasan lahan pertanian yang produktif, masih kurangnya diversifikasi jenis tanaman pertanian yang mempunyai nilai ekonomi tinggi, masih kurangnya/belum adanya kegiatan penanganan pasca panen dan kegiatan pengolahan hasil produksi.

Peluang dikembangkannya kegiatan pertanian ini adalah cukup tingginya permintaan terhadap hasil-hasil pertanian tertentu di wilayah Kota Malang maupun daerah lain seperti Surabaya. Akan tetapi kendala utama terhadap pengembangan kegiatan pertanian adalah semakin meningkatnya kebutuhan lahan di kawasan perkotaan untuk pembangunan non pertanian sehingga akan terjadi kemungkinan berkurangnya lahan pertanian semakin besar.

Dengan kondisi tersebut, maka arahan pengembangan kegiatan pertanian di kawasan Timur Kota Malang adalah dengan cara:

a. Intensifikasi lahan pertanian dengan memanfaatkan lahan di sekitar pekarangan rumah.
b. Diversifikasi kegiatan pertanian untuk memperluas pasar sesuai dengan kebutuhan pasar.
c. Menetapkan kawasan untuk kegiatan pertanian sekaligus berfungsi sebagai ruang terbuka hijau.

Untuk mendukung arahan pengembangan diatas, maka perlu dipertimbangkan faktor-faktor yang mempengaruhi, salah satu diantaranya adalah perlu adanya sistem pemasaran yang baik dan mampu memahami pemasaran produk yang akan dihasilkan sehingga petani akan menjadi lebih peka mengenai produk-produk yang dibutuhkan dan diminati oleh pasar, mempunyai banyak alternatif tempat untuk menjual produk. Beberapa faktor yang mempengaruhi sistem pemasaran adalah: kualitas produk, pangsa pasar, sasaran pasar (tempat penjualan), cara memasarkan. Agar masyarakat memahami sistem pemasaran tersebut, maka penduduk lokal harus rajin menjaring informasi yang berkaitan dengan memanfaatkan sarana yang ada termasuk perkembangan teknologi saat ini seperti internet dan lainnya.

Kegiatan pengembangan sektor pertanian memperhatikan aspek sumber daya manusia yang mana petani menjadi penggerak kegiatan pertanian. Berkembang atau tidaknya pembangunan pertanian tergantung juga pada sumber daya manusianya. Oleh karena itu dalam arahan pengembangan pertanian ada upaya peningkatan kualitas sumber daya manusia melalui pelatihan dan pendampingan. Agar mereka lebih terpacu mengembangkan usahanya, maka pemerintah daerah Kota Malang juga memberikan bantuan modal kepada para petani atau kelompok tani.

(i) Pengembangan Jaringan Jalan

Konsep pengembangan jaringan jalan di kawasan Malang Timur pada dasarnya adalah membuka akses menuju kawasan, menghubungkan antar bagian kawasan dan mempermudah akses pergerakan di dalam kawasan. Dengan pengembangan jaringan jalan di kawasan Timur malang ini, maka diharapkan

akan memberikan dampak pertumbuhan pada kawasan-kawasan sekitar pengembangan jalan. Berikut ini rencana pengembangan jalan pada kawasan Timur Malang khusus untuk jaringan jalan internal:

1. Jalan baru yang menghubungkan Kelurahan Cemorokandang – Lesanpuro – Kedungkandang – Buring – Wonokoyo – Tlogowaru.
2. Jalan-jalan sirip dari poros jalan utama kawasan (Jalan Ki Ageng Gribig) ke jalan baru di Kelurahan Wonokoyo.
3. Jalan tembus melewati Perumahan Dirgantara – tembus ke Jalan Ki Ageng Gribig.

Secara lebih lanjut, untuk jaringan jalan yang dilalui pengangkut produksi pertanian (tebu) menuju Pabrik Gula Kebon Agung adalah jaringan jalan kolektor primer yaitu dari Pasar Induk Gadang tembus ke Bumiayu – jalan Mayjen Sungkono. Apabila belum terealisasi dapat menggunakan jalan yang ada untuk sementara yaitu dari Pasar Induk Gadang – jalan Kyai Pasreh (Bumiayu) – Arjowinangun – Mayjen Sungkono. Dan apabila jalan dari Pasar Induk Gadang tembus ke Bumiayu – Mayjen Sungkono terealisasi, maka Jalan Kyai Pasreh - Arjowinangun – Mayjen Sungkono difungsikan sebagai jalan kolektor sekunder.

(j) Rencana Hirarkhi Jalan

Dilihat dari fungsi jaringan jalan berdasarkan rencana pengembangan jalan dibedakan atas:

1. Jalan Arteri Primer

   Yaitu jalan dalam skala wilayah tingkat Nasional yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Fungsi jalan arteri

primer yang terdapat di kawasan Kedungkandang yakni jika rencana Jalan Lingkar Timur Malang terealisasi, dengan jalur Jalan Sekarpuro – Jalan Ki Ageng Gribig – Jalan Mayjen Sungkono – Jalan Bumiayu – Gadang – Jalan Sasuit Tubun.

2. Jalan Arteri Sekunder

   Yaitu jalan dalam skala perkotaan yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna. Fungsi jalan arteri sekunder yang terdapat di kawasan Kedungkandang yakni:

   a. Jalan Danau Toba – Jalan Ranu Grati
   b. Jalan Muharto
   c. Jalan tembus dari jalan Ki Ageng Gribig – Velodrom – jembatan Sulfat
   d. Jalan dari perempatan Sulfat – Jalan Raya Sawojajar – Jalan Perumahan Dirgantara – Jalan Ki Ageng Gribig
   e. Jalan baru Cemorokandnag – Tlogowaru melewati Jalan Santosa – tembus Jalan Malik Dalam terus ke arah Selatan – tembus Jalan Raya Tlogowaru.

3. Jalan Kolektor Primer

   Yaitu jalan dalam skala wilayah yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Pada kawasan Kedungkandang jalan dengan fungsi kolektor primer yakni Jalan Mayjen Sungkono ke arah Selatan – Kecamatan Tajinan/Bululawang. Fungsi jalan kolektor primer di kawasan Kedungkandang yakni:

   a. Jalan Raya Madyopuro – Jalan Raya Cemorokandang

b. Jalan Mayjen Sungkono (mulai dari pertigaan jalan tembus Bumiayu - Gadang) ke arah Selatan.

4. Kolektor Sekunder

Yaitu jalan dalam skala perkotaan yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Fungsi jalan kolektor sekunder di kawasan Kedungkandang yakni:

a. Jalan Danau Kerinci
b. Jalan Arjowinangun – Jalan Bumiayu
c. Jalan Arjowinangun Timur – ke arah Utara tembus Jalan Raya Tlogowaru
d. Jalan Raya Wonokoyo ke arah Timur – tembus jalan baru Cemorokandang – Tlogowaru

5. Jalan Lokal Primer

Yaitu jalan dalam skala wilayah tingkat lokal yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi. Fungsi jalan lokal primer di kawasan ini adalah Jalan Malik Dalam sebelah Timur dan Jalan Raya Tlogowaru.

(k) Rencana Sistem Fungsi dan Kapasitas Jaringan Jalan

Dalam memperlancar mekanisme pergerakan distribusi manusia dan barang ke pusat-pusat aktivitas di dalam wilayah Kota Malang, pembangunan prasarana-prasarana ekonomi antar bagian wilayah perkotaan dan daerah pinggiran perlu didorong perkembangannya guna meningkatkan akses ekonomi dalam wilayah.

Adapun struktur jaringan jalan di wilayah Timur Kota Malang bila dibagi dalam tingkat kebutuhan pelayanan internal (Malang Raya) maka mengarah pada pelayanan ke arah Selatan dan arah Timur. Pelayanan ke arah Selatan sebagai akses untuk menunjang pemasaran produk-produk agraris di wilayah Selatan Malang Raya serta sebagai persiapan prasarana jalan dalam mendukung pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) Kabupaten Malang. Jalan yang menghubungkan ke wilayah Selatan ini merupakan jalur kolektor sebagai jalur pemasaran produk agraris dan perikanan. Sedangkan pelayanan ke arah Timur dalam rangka mendukung aksesibilitas menuju Kabupaten Malang bagian Timur sebagai pusat kegiatan pariwisata serta mendukung pengembangan agraris di wilayah tersebut. Dan dalam memenuhi pelayanan dalam kota, jaringan jalan yang ada di Kedungkandang diperluas yakni dengan dilebarkannya jalan Tembus Gadang-Bumiayu-Tlogowaru yang praktis mempersingkat waktu dan menghemat biaya operasional pengangkutan produk agraris dari kawasan Kedungkandang terutama menuju Pasar Induk Gadang dan jalur ke arah barat Kota Malang.

(l) Pembiayaan

Sumber dana proyek pembangunan ini dibiayai dari APBD dan dana hibah sebesar Rp 500.000.000 (lima ratus juta rupiah) yang diberikan di setiap kelurahan di bawah pengelolaan Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Kelurahan (LPMK).

(m) Keterlibatan Masyarakat

Keterlibatan masyarakat merupakan salah satu kunci keberhasilan pembangunan di suatu wilayah. Dengan adanya keterlibatan masyarakat lokal dalam kegiatan pembangunan maka pembangunan tersebut akan benar-benar

sesuai dengan kebutuhan dan dirasakan oleh masyarakat lokal. Bentuk keterlibatan masyarakat di kawasan Kedungkandang adalah ikut dalam kegiatan perencanaan pembangunan yang ditandai adanya kegiatan musyawarah untuk mengidentifikasi perencanaan kegiatan pembangunan yang diperlukan oleh masyarakat.

5. Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian Masyarakat

Pada poin pembahasan ini disajikan beberapa jawaban yang berkaitan dengan bagaimana kondisi aksesibilitas produksi pertanian Kedungkandang setelah adanya jaringan jalan dengan sebelum adanya jaringan jalan baru di daerah Kedungkandang. Pengambilan data ini adalah hasil dari wawancara dengan pihak-pihak Dinas yang terkait dengan pelaksanaan pembangunan dan dari pihak masyarakat, yaitu dari kalangan pamong praja desa di salah satu Kelurahan Kedungkandang (Kelurahan Wonokoyo), tokoh masyarakat (Pegawai Bidang Pertanian Kecamatan Kedungkandang dan Ketua RT setempat), dan masyarakat awam di daerah Kedungkandang.

Berdasarkan atas jawaban dari pertanyaan, "Bagaimanakah distribusi atau pengangkutan produksi pertanian dari lahan sampai ke tempat pemasaran produk pertanian?", maka penjelasan yang diperoleh dari pihak Dinas yang terkait (Dinas Kimpraswil dan Dinas Pertanian) adalah sebagai berikut:

> "Pengangkutan sudah bagus. Apalagi dengan adanya jalan baru tembus Bumiayu - Gadang sangat membantu proses pengangkutan lebih cepat. Kondisi jalan-jalan pun yang ada di atas sudah enak. Berbeda dengan yang dahulu, banyak sekali yang makadam-makadam. Sebagai contoh, panen tebu yang terdapat di Tlogowaru, Bumiayu, dan Wonokoyo sudah bisa diangkut dengan mudah dan cepat menuju Pabrik Gula Kebon Agung dan Krebet." (Wawancara dengan Ibu Ismintarti, Pegawai Dinas Pertanian Bidang Tanaman Pangan dan Hortikultura, pada tanggal 7 Juni 2010, pukul 10.30, di ruang kerjanya)

Proses pemasaran produksi pertanian melalui pengepul (tengkulak) maupun melalui penyetoran terlebih dahulu ke KUD yang ada.

Adapun mengenai aksesibilitas terhadap alat-alat/sarana pertanian, Ibu Ismintarti menjelaskan:

> "Ketersediaan sarana pertanian atau alat-alat pertanian masih menjadi kendala keberlangsungan usaha pertanian di semua daerah, termasuk di daerah Kedungkandang. Petani-petani itu masih sering menggunakan alat-alat tersebut bergantian. Oleh karena itu, dari pemerintah kota dan provinsi memberikan dana bantuan sarana yang jatuh atau dikelola dan diberikan kepada kelompok-kelompok tani. Karena dengan itu pula, maka kelompok tani dapat memaksimalkan fungsinya." (Wawancara dengan Ibu Ismintarti, Pegawai Dinas Pertanian Bidang Tanaman Pangan dan Hortikultura, pada tanggal 7 Juni 2010, pukul 10.30, di ruang kerjanya)

Berdasarkan data yang diperoleh dari Dinas Pertanian Kota Malang, Kelompok Tani yang terdapat di daerah Kedungkandang antara lain sebagai berikut:

1. Suka Maju, dengan mengelola komoditi padi.
2. Bina Tani, dengan mengelola komoditi toga.
3. Ainul Hayat, dengan mengelola komoditi jagung, tebu, serta ternak sapi.
4. Mandiri, dengan mengelola komoditi jagung, tebu, serta ternak kambing.
5. Sumber Rejeki, dengan mengelola komoditi tebu.

Untuk memfasilitasi petani dalam menjalankan usaha taninya dan dalam rangka mengarahkan kegiatan-kegiatan pertanian, pihak Petugas Penyuluh Lapangan (PPL) dari Kecamatan memberikan pendampingan mulai dari hulu sampai hilir kepada petani-petani setiap satu (1) bulan sekali. Pendampingan hulu disini berarti PPL memberikan informasi cara memaksimalkan panen tanaman pangan, sosialisasi dan penggunaan bibit padi baru yang memiliki produktivitas tinggi, dan sebagainya. Selanjutnya, PPL menyediakan sarana pertanian seperti bibit-bibit tanaman pangan, alat-alat pertanian, dan pupuk melalui kelembagaan

KUD yang terdapat di Kedungkandang. Sehingga akses petani untuk memperoleh sarana pertanian dapat terjangkau dengan mudah. Sedangkan yang dimaksud pendampingan hilir adalah yang berkaitan dengan usaha akhir proses pertanian, yakni mengenai pemasaran produksi pertanian ke pasar-pasar maupun ke toko-toko sekitar wilayah Kedungkandang, wilayah Malang Raya, hingga sampai ke luar Kota Malang (Surabaya).

Salah satu Kopersai Unit Desa (KUD) di Kedungkandang seperti KUD Subur mengelola produksi pertanian tebu. Pemasaran jenis komoditi ini telah sampai di Pabrik Gula Kebon Agung dan Krebet. Berdasarkan keterangan dari pihak Dinas Pertanian Kota Malang, bahwa produk tanaman tebu dari Kedungkandang bisa memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Malang. Sedangkan pada peternakan, pemasarannya masih dalam lingkup kota.

Menurut keterangan Ibu Junureni, pegawai Dinas Pertanian Bagian Pemasaran, produksi tanaman pertanian dipasarkan di seluruh wilayah Kota Malang namun juga ada produk-produk tanaman tertentu yang pasarnya sampai ke luar Kota Malang. Misalnya seperti jenis komoditi jeruk dipasarkan sampai ke Tulungagung dan kunyit/jahe dipasarkan ke Surabaya. Sedangkan tanaman palawija (jagung) dijual ke Pasar Kebalen, Pasar Madyopuro, Pasar Blimbing, Pasar Kedungkandang. Untuk tanaman hotikultura (sayur dan buah-buahan) biasanya dijual ke toko-toko buah yang tersebar di Kota Malang.

> "Untuk kunyit dan jahe dipasarkan ke Surabaya. Kalau tanaman sayur-sayuran bisa dijualkan ke supermarket seperti *Giant*. Penjualan produksi sayuran tersebut sebelumnya melalui kelompok tani, seperti Vigur Asri yang ada di Puncak Villa Gunung Buring. Kelompok tani itu mengelola sayur-sayuran organik. Sedangkan jenis buah-buahan, dipasarkan atau dijualkan ke pasar-pasar di Kota Malang, ke toko buah Lai-lai dan Avia." (Wawancara tanggal 7 Juni 2010 pukul 13.45)

Untuk mendapatkan nilai hasil produksi tanaman pertanian yang diusahakan, petani diberi kesempatan untuk mengikuti lelang tanaman pangan yang difasilitasi oleh Dinas Perdagangan. Penjelasan ini disampaikan oleh pegawai Bidang Pemasaran, Dinas Pertanian Kota Malang.

Jalur pemasaran produksi pertanian oleh kelompok tani di Kedungkandang saat ini lebih banyak melewati jalan tembus Gadang – Bumiayu. Jaringan jalan ini dinilai sangat menguntungkan bagi masyarakat. Dampak secara tidak langsung dari adanya pelebaran jalan tembus tersebut adalah menambah kondisi strategis daerah sekitar jalan tembus karena juga dilewati oleh bus antar kota menuju ke arah Kota Blitar. Ramainya jalan tembus ini dimanfaatkan oleh masyarakat dengan mendirikan kegiatan industri. Sadarnya kebutuhan terhadap akses informasi juga membuat inisiatif Ibu-ibu PKK Kota Malang untuk membuka warung internet di sekitar lokasi jalan tembus Bumiayu – Gadang. Hal inilah yang kemudian digunakan petani untuk mengakses informasi tentang hal-hal yang berkaitan dengan pertanian. Keterangan ini disampaikan oleh pegawai Dinas Pertanian.

> "Sejak adanya jalan tembus Gadang – Bumiayu akses pemasaran jadi lebih dekat dengan Pasar Gadang. Di dekat lokasi jalan tembus tersebut sangat berkembang. Salah satu kegiatan yang bermanfaat adalah didirikannya telecenter/internet. Yang mengelola adalah Ibu-ibu PKK Kota Malang. Dari situ petani dan juga PPL Kecamatan dapat mendapatkan informasi yang menunjang produksi pertanian masyarakat." (Wawancara dengan Ibu Ismintarti, pegawai Dinas Pertanian bagian tanaman pangan dan hortikultura, tanggal 7 Juni 2010, di ruang kerjanya)

Perubahan yang terjadi sejak adanya pembangunan jalan di sekitar areal pertanian tebu di daerah Wonokoyo membuat akses baru yang dapat dilewati kendaraan walaupun belum beraspal. Pembuatan akses jalan baru ini atas dasar

inisiatif warga untuk mempermudah truk menembus pekarangan hingga sampai ke titik lahan perkebunan tebu yang lainnya. Sebelumnya jenis jalan yang ada hanya merupakan jenis jalan setapak. Kini, truk sebagai transportasi utama pengangkut tebu dapat melewati lahan perkebunan tebu secara langsung, hanya saja dalam kondisi hujan akan mendapat kesulitan untuk melewati jalan seperti itu karena tanah yang becek. Sumber dana pembuatan akses jalan baru tersebut berasal dari dana hibah pemerintah Kota Malang.

Akses menuju ke tempat pemasaran dirasakan oleh warga tidak ada kendala. Pengangkutan hasil tanaman pertanian yaitu menggunakan sarana transportasi yang dapat langsung menuju ke pasar. Berikut ini adalah jawaban

Gambar 10 dan 11. Jalan Tembus yang Dibuat Warga Daerah Wonokoyo

Gambar 12. Jalan Tembus Lain yang Dibuat Warga Wonokoyo

yang terkait dengan pengangkutan hasil produksi tanaman pertanian dari Ibu Junureni, pegawai Bidang Pemasaran:

> "Gak ada kendala untuk menuju ke pasar. Pengangkutannya biasanya melalui transportasi yang bisa langsung dibawa ke pasar. Sebagai contoh, saya pernah melihat sendiri ada petani yang membawa produksi pertanian memakai sepeda motor ke Pasar Blimbing. Dan juga ada yang naik mobil *pick up* menuju ke kelompok tani." (Wawancara dengan Ibu Junureni, tanggal 7 Juni 2010, pukul 13.45 WIB)

Secara keseluruhan, pembangunan jaringan jalan yang sudah terealisasi (jalan tembus Bumiayu – Gadang, perbaikan jalan Mayjen Sungkono, perbaikan dan pengembangan jalan-jalan lingkungan sekitar areal lahan pertanian) menimbulkan keuntungan-keuntungan yaitu kegiatan distribusi produksi pertanian dari lahan-lahan yang terdapat di Kedungkandang menuju ke pusat-pusat kegiatan ekonomi (pasar, toko, pabrik, KUD, dan kelompok tani) menjadi semakin mudah, waktu tempuh yang relatif cepat, jarak yang semakin pendek, serta membutuhkan biaya operasional yang lebih rendah dari sebelumnya. Keuntungan ini ternyata dinikmati oleh petani. Dengan adanya akses jalan-jalan baru dan kondisi jalan yang diperbaharui, maka petani-petani yang menuju lahan pertanian, tempat pemasaran, dan tempat memperoleh sarana pertanian menjadi lebih mudah. Penjelasan ini adalah hasil wawancara dengan Kepala Kelurahan Wonokoyo, Kecamatan Kedungkandang, Bapak Eko Fajar Arbandi.

> "Jalan-jalan yang dibangun di kawasan Kedungkandang akhir-akhir ini sejak lima tahun yang lalu, terbukti dapat meningkatkan kesejahteraan petani. Petani merasakan manfaat pembangunan jalan. Jalan yang dibangun kan kondisinya baik, sehingga petani pun bisa mengangkut panennya dengan naik sepeda motor dan *pick up* melewati jalan-jalan baru itu lebih leluasa. Hampir sudah tidak ada istilah *nggronjal-nggronjal* lagi seperti kalau melewati jalan makadam dulu." (Wawancara tanggal 31 Mei 2010, pukul 13.50 WIB, di Kantor Kelurahan Wonokoyo)

Gambar 13. Ketua RT 06/RW 02 sebagai Penggagas Pembangunan Jalan Tembus

Menurut keterangan Bapak Eko tersebut, masyarakat menerima pembangunan jalan (jalan tembus Bumiayu – Gadang) dengan baik. Hal ini disebabkan karena warga yang ingin menuju ke Pasar Induk Gadang pun lebih dekat jaraknya. Bagi petani, terjadi peningkatan penghasilan dari nilai jual produksi pertaniannya dan secara nyata dapat menghemat bahan bakar bensin hingga menunjukkan perbandingan penghematan 3:1 liter bensin.

B. Pihak-pihak yang Menikmati Manfaat Prasarana Jalan

1. Klasifikasi Pengguna Jalan

Atas observasi di lapangan, peneliti mendapatkan data pengguna jalan di sekitar lokasi lahan pertanian yang disajikan dalam tabel 19.

Tabel 19. Data Pengguna Jalan

No	Tgl	Klasifikasi Pengguna Jalan	Jumlah Pengguna Jalan		
1	5/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	63 orang	78 orang	50 orang
		2. Petani	7 orang	4 orang	3 orang
		3. Buruh/pedagang	10 orang	4 orang	3 orang
		4. Pegawai kantor	38 orang	1 orang	11 orang
		Lokasi: Jalan Tembus Bumiayu - Gadang	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	25 orang	68 orang	52 orang
		2. Petani	12 orang	11 orang	12 orang
		3. Buruh/pedagang	28 orang	8 orang	34 orang
		4. Pegawai kantor	77 orang	17 orang	66 orang
2	7/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	78 orang	48 orang	57 orang
		2. Petani	6 orang	4 orang	7 orang
		3. Buruh/pedagang	6 orang	1 orang	6 orang
		4. Pegawai kantor	58 orang	6 orang	4 orang
		Lokasi: Jalan Mayjen Sungkono	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	77 orang	35 orang	64 orang
		2. Petani	25 orang	13 orang	30 orang
		3. Buruh/pedagang	34 orang	42 orang	31 orang

		4. Pegawai kantor	81 orang	18 orang	87 orang
3	9/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	53 orang	71 orang	47 orang
		2. Petani	4 orang	5 orang	3 orang
		3. Buruh/pedagang	4 orang	5 orang	3 orang
		4. Pegawai kantor	49 orang	3 orang	46 orang
		Lokasi: Jalan Mayjen Sungkono	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Masyarakat awam	68 orang	21 orang	57 orang
		2. Petani	17 orang	8 orang	5 orang
		3. Buruh/pedagang	22 orang	13 orang	11 orang
		4. Pegawai kantor	90 orang	7 orang	86 orang

Sumber: Data Primer (Observasi Peneliti)

Data pengguna jalan tersebut diperkuat dengan hasil wawancara dengan salah seorang warga di Wonokoyo sebagai berikut:

> "Rata-rata pengguna jalan disini warga masyarakat yang berada di lingkungan sekitar. Mereka melewati jalan itu untuk beraktivitas sebagaimana dalam kehidupan sehari-hari, ya seperti pergi ke kantor, ke sekolah, berdagang, memanen kebun, dan juga kegiatan biasanya. Jadi kalau warga lain seperti dari daerah kelurahan yang jauh dari sini, mereka lewat jalan utama seperti di Mayjen Sungkono itu atau juga jalan-jalan besar di Kedungkandang." (Wawancara tanggal 9 Juli 2010 pukul 09.00 WIB di depan areal perkebunan tebu).

Untuk kegiatan pertanian, pada observasi di lapangan tampak sedikitnya petani yang menggunakan jalan tersebut. Menurut keterangan warga hal ini ada penyebabnya, seperti penjelasan berikut ini:

> "Petani yang lewat disini memang sedikit. Ini kan belum waktu panen, tapi ada juga di sebagian areal tebu ini yang sudah bisa dipanen. Tebu ini sebagian besar panennya sekitar bulan September - Oktober. Kalau sekarang masih belum. Waktu bulan-bulan itu disini banyak truk-truk pengangkut tebu yang lewat. Jam-jamnya nggak tentu, biasanya mulai

pagi jam 5 bahkan sampai malam hari tetap ngangkut. Jalan disini walaupun cukup sempit, tapi ya masih bisalah dilewati truk-truk." (Wawancara tanggal 9 Juli 2010 pukul 09.00 WIB di depan areal perkebunan tebu)

2. Jenis Kendaraan yang Digunakan Pengguna Jalan

Dari data pengguna jalan yang telah disajikan sebelumnya, maka peneliti juga mengklasifikasikan jenis kendaraan pengguna jalan seperti tabel di bawah ini.

Tabel 20. Data Jenis Kendaraan Pengguna Jalan

No	Tgl	Klasifikasi Jenis Kendaraan Pengguna Jalan	Jumlah Kendaraan		
1	5/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**Pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**Pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**Pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Mobil	2 buah	5 buah	2 buah
		2. *Pick up*	4 buah	1 buah	2 buah
		3. Truk	4 buah	1 buah	1 buah
		4. Angkutan Umum	2 buah	0	2 buah
		5. Sepeda Motor	> 80 buah	76 buah	79 buah
		6. Sepeda	1 buah	2 buah	2 buah
		(Pejalan kaki)	(4 orang)	(2 orang)	(3 orang)
		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. Truk – 2 buah 2. *Pick up* – 3 buah 3. Sepeda motor – 9 buah			
		Lokasi: Jalan Tembus Bumiayu - Gadang	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Mobil	10 buah	20 buah	12 buah

		2. *Pick up*	4 buah	5 buah	6 buah
		3. Truk	7 buah	5 buah	6 buah
		4. Angkutan Umum	2 buah	3 buah	2 buah
		5. Sepeda Motor	54 buah	> 80 buah	> 80 buah
		6. Sepeda	1 buah	0	0
		(Pejalan kaki)	(0)	(0)	(0)
		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. Truk – 14 buah 2. *Pick up* – 8 buah 3. Sepeda motor – 13 buah			
2	7/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Mobil	7 buah	4 buah	2 buah
		2. *Pick up*	1 buah	2 buah	5 buah
		3. Truk	1 buah	0	2 buah
		4. Angkutan Umum	1 buah	0	2 buah
		5. Sepeda Motor	> 80 buah	58 buah	60 buah
		6. Sepeda	3 buah	2 buah	3 buah
		(Pejalan kaki)	(2 orang)	(3 orang)	(0)
		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. *Pick up* – 3 buah 2. Sepeda motor – 13 buah 3. Sepeda – 1 buah			
		Lokasi: Jalan Mayjen Sungkono	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Mobil	50 buah	> 80 buah	> 80 buah
		2. *Pick up*	20 buah	15 buah	4 buah
		3. Truk	12 buah	10 buah	7 buah
		4. Angkutan Umum	2 buah	2 buah	1 buah

		5. Sepeda Motor	> 80 buah	> 80 buah	> 80 buah
		6. Sepeda	3 buah	2 buah	3 buah
		(Pejalan kaki)	(0)	(0)	(1 orang)
		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. Truk – 28 buah 2. *Pick up* – 24 buah 3. Sepeda motor – 16 buah			
3	9/7/2010	**Lokasi: Daerah Wonokoyo**	**pk. 07.00 – 08.00 WIB**	**pk. 11.00 – 12.00 WIB**	**pk. 15.00 – 16.00 WIB**
		1. Mobil	2 buah	1 buah	2 buah
		2. *Pick up*	3 buah	1 buah	0
		3. Truk	0	0	0
		4. Angkutan Umum	0	0	0
		5. Sepeda Motor	> 80 buah	29 buah	78 buah
		6. Sepeda	3 buah	2 buah	2 buah
		(Pejalan kaki)	(0)	(5 orang)	(0)
		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. *Pick up* – 2 buah 2. Sepeda motor – 10 buah			
		Lokasi: Jalan Mayjen Sungkono	**pk. 08.00 – 09.00 WIB**	**pk. 12.00 – 13.00 WIB**	**pk. 16.00 – 17.00 WIB**
		1. Mobil	> 80 buah	15 buah	> 80 buah
		2. *Pick up*	5 buah	3 buah	0
		3. Truk	3 buah	3 buah	1 buah
		4. Angkutan Umum	0	1 buah	2 buah
		5. Sepeda Motor	77 buah	57 buah	> 80 buah
		6. Sepeda	1 buah	0	1 buah
		(Pejalan kaki)	(0)	(0)	(2 orang)

		Keterangan: Jenis - jumlah kendaraan petani per hari: 1. Truk – 5 buah 2. *Pick up* – 6 buah 3. Sepeda motor – 19 buah

Sumber: Data Primer (Observasi Peneliti)

Gambar 14 dan 15 di bawah ini adalah gambar-gambar yang didapat peneliti saat melakukan observasi di lapangan terkait dengan jenis kendaraan yang digunakan oleh pengguna jalan di daerah Kedungkandang.

Informasi tambahan dari Ketua RT, Bapak Muhammad Sholeh, mengenai alat angkutan produksi pertanian terjadi perubahan sejak 5 tahun terakhir. Berikut penjelasannya:

> "Sejak adanya pembangunan kawasan Timur Malang, di Kedungkandang terjadi perubahan yang cukup terlihat. Masyarakat sekarang bisa dikatakan lebih *modern*-lah, sudah tahu perkembangan teknologi dan kemajuan-kemajuan di bidang lainnya. Contoh untuk alat-

Gambar 14 dan 15. Jenis Kendaraan Pengguna Jalan di Daerah Wonokoyo

> angkutan, petani dulu itu masih sering dijumpai memakai pedati. Yaitu gerobak dengan muatan hasil panen pertanian yang ditarik oleh sapi. Ada juga yang memakai gerobak biasa dan dulu itu juga sering dijumpai petani yang memanggul hasil panennya dengan karung. Kalau saat ini sejak lima tahun terakhir sudah tidak dijumpai hal seperti itu lagi. Petani-petani sekarang bisa menggunakan alat angkut sepeda motor, ***pick up***, dan kalau yang muatannya banyak bisa memakai truk. Petani tidak dalam arti seorang, tapi sekarang lebih ke kelompok taninya. Jadi mereka juga ada yang mengelola dari KUD-KUD." (Wawancara tanggal 06 Juli 2010, pukul 10.00 WIB, di kediamannya)

C. Faktor Pendukung dan Penghambat Pembangunan Prasarana Jalan

1. Aspek Internal

Faktor pendukung pembangunan jalan di kawasan Malang Timur ini adalah dari sisi manajemen pembangunan yang jelas, dana yang cukup dari Pemerintah Daerah Kota Malang, penyediaan dana hibah/***Block Grant*** Rp 500.000.000 (lima ratus juta rupiah) yang pengelolaan dan penggunaannya diserahkan kepada Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Kelurahan (LPMK). Sedangkan faktor penghambat dari sisi internal dinas terkait tidak ada. Keterangan ini disampaikan langsung oleh pegawai Dinas Kimpraswil, Ibu Susetyo Rini pada saat wawancara.

> "Bagi dinas kendala pembangunan jalan kok belum ada ya. Yang ada biasanya dari masyarakatnya. Kadang masyarakat bisa menerima pembangunan tapi kadang juga tidak bisa. Sehingga kesulitannya berasal dari luar, bukan dari dinasnya. Kalau di dinas kita sudah ada manajemennya, jadi tinggal melaksanakan saja. Kalaupun ada kendala dalam pembangunan, itu hanya sedikit dalam koordinasi dengan pihak kontraktor dan tendernya. Tapi selama ini hampir tidak ada masalah." (Wawancara tanggal 15 Juni 2010, di ruang kerja)

2. Aspek Eksternal

Faktor pendukung pembangunan jalan di Kedungkandang jika dilihat dari aspek eksternal adalah dari lokasi yang mana jaringan jalan di Kedungkandang yang akan dikerjakan juga merupakan bagian dari pembangunan

Jalan Lingkar Timur dan Jalan Lingkar Selatan yang bermanfaat sebagai pemecah arus kendaraan, jalur penghubung antara Kota Surabaya dengan Kabupaten sekitar Malang Raya, dan pemercepat pengembangan kawasan. Untuk proyek pembangunan jalan yang sudah terlihat pengaruhnya pada aksesibilitas produksi pertanian di Kedungkandang adalah pelebaran jalan tembus Gadang – Bumiayu. Pada pembangunan jalan tersebut terdapat kendala yang dihadapi oleh Dinas Pekerjaan Umum/Kimpraswil Kota Malang sebagai pelaksana dan penanggung jawab pembangunan prasarana jalan. Faktor penghambatnya adalah dari faktor sosial masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pedagang di Pasar Gadang. Pada saat pembangunan akan dan sedang dilaksanakan, mereka masih enggan beralih tempat berdagang karena takut dengan pindahnya tempat aktivitas seperti biasanya akan merugikan mereka dan terlebih kebanyakan pedagang di lokasi merupakan etnis Madura yang orientasi hidupnya hanya ingin berdagang. Terdapat penjelasan dari Ibu Susetyo Rini, pegawai Dinas Kimpraswil Kota Malang terkait dengan hal tersebut yang mana ada hubungannya dengan latar belakang dibangunnya jalan tembus Bumiayu – Gadang.

Latar belakang dari pembangunan jalan tembus Bumiayu – Gadang adalah karena pengalaman pedagang di Pasar Gadang. Dahulu tempat mereka berdagang sebelum di Pasar Gadang adalah di Pasar Besar Malang, tetapi karena Pemerintah Kota Malang bermaksud memecah keramaian di kawasan Pasar Besar, maka pedagang-pedagang dialokasikan ke Pasar Gadang. Setelah dipindah di Pasar Gadang, pedagang merasa mengalami kerugian karena sepinya konsumen yang datang di lokasi pasar. Salah satu sebabnya adalah letak relokasi pasar yang jauh dari pusat kota. Oleh karena itu perlu adanya jalan tembus yang mudah

menjangkau lokasi Pasar Gadang. Maka jalan yang ada di Bumiayu hingga tembus ke Gadang difungsikan secara maksimal dan diperlebar sejak tahun 2000 sampai pada tahun 2007 jalan tembus tersebut dijadikan jalur penghubung Malang Raya sebelah Timur.

Faktor sosial lain yang menjadi penghambat pembangunan jalan di Kedungkandang dari aspek eksternal adalah pada contoh tersendatnya pembangunan jalan di Jalan Mayjen Sungkono dimana jalan ini sering dilewati sebagai akses distribusi produk pertanian, terutama tebu. Di jalan tersebut terlihat pembangunan pelebaran di sisi jalan. Namun pelaksanaan pembangunan tersendat karena dana dari pemerintah daerah terbatas dan terjadi permasalahan ganti rugi lahan masyarakat.

BAB VI

MENIKMATI KEMAJUAN AKIBAT PEMBANGUNAN PRASARANA JALAN

A. Pembangunan Prasarana Jalan (Darat) Sebagai Upaya Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian

1. Kondisi dan Potensi Sosial Ekonomi

Upaya pemberdayaan masyarakat menjadikan masyarakat sebagai pelaku maupun sasaran dari pembangunan itu sendiri. Faktor-faktor yang menentukan diperlukannya kegiatan pemberdayaan masyarakat adalah kondisi sosial budaya dan ekonomi masyarakat, seberapa jauh keterlibatan masyarakat dalam kegiatan pembangunan, serta dampak sosial yang diterima masyarakat dengan adanya kegiatan pembangunan.

Kondisi sosial masyarakat Kedungkandang dilihat dari tingkat pendidikan umumnya sampai pada pendidikan sekolah menengah pertama dan menengah atas. Tingkat pendidikan inilah yang sangat mempengaruhi pola pikir seseorang atau sekelompok orang dalam menerima suatu perubahan serta dalam meningkatkan taraf hidup mereka sendiri. Dan hal tersebut juga akan berpengaruh pada mata pencaharian mereka. Banyaknya penduduk yang bekerja sebagai buruh pabrik dan buruh bangunan mengindikasikan rendahnya tingkat pendidikan dan kecilnya motivasi untuk menaikkan taraf hidup. Selain itu, terdapatnya faktor etnis juga berpengaruh terhadap kondisi sosial ekonomi daerah Kedungkandang. Menurut keterangan dari salah seorang warga, daerah Kedungkandang masih didominasi etnis Madura yang orientasi hidupnya sebagian besar menjadi pedagang yang menjualkan produk-produk pertanian ke pasar-pasar. Diantaranya

adalah Pasar Induk Gadang, Pasar Madyopuro, Pasar Kedungkandang, Pasar Sawojajar, dan Pasar Lesanpuro.

Mata pencaharian yang dominan selain menjadi buruh adalah bekerja sebagai petani. Penggunaan lahan-lahan berupa sawah dan tegalan masih banyak ditemui. Penduduk memanfaatkan lahan ini untuk menanami tanaman sayur-sayuran, buah-buahan, dan tanaman jenis empon-emponan seperti jahe, kunyit, kunir. Sedangkan pada tanah sawah, penduduk mengusahakannya untuk ditanami padi. Kemudian pada tanah tegalan banyak diusahakan sebagai ladang perkebunan tebu. Kelemahan yang ada dalam bidang pertanian ini adalah masih menggunakan teknologi sederhana dan pengolahan hasil produk pertanian masih belum beragam. Sebagian besar mereka memasarkan produk pertaniannya langsung ke pusat-pusat perekonomian tanpa ada olahan produk yang lebih menghasilkan nilai ekonomi yang tinggi, misalnya seperti bubuk jahe, dodol buah, bubur jagung, dan sebagainya. Padahal jika dilihat dari potensi pertanian Kedungkandang, bahan utama untuk membuat produk olahan makanan bernilai jual tinggi masih sangat banyak.

Daerah yang memiliki potensi tanaman palawija banyak dengan rata-rata produksi seimbang dengan luas panennya yaitu berada di Kelurahan Arjowinangun dan Bumiayu. Penduduk menggunakan lahannya untuk ditanami padi, jagung, kacang-kacangan, dan ubi kemudian setelah panen tanaman tersebut dijual ke toko-toko dan pasar-pasar, namun ada juga yang hanya sekedar untuk memenuhi kebutuhan hidup sehari-harinya. Penduduk daerah Kedungkandang terutama yang berada di daerah pelosok mengalami kesulitan dalam menjualkan hasil panen tanamannya tersebut menuju ke pusat kegiatan ekonomi karena akses

jalan masih belum terbuka lebar dan sarana transportasi juga kurang mendukung, misalnya angkutan umum. Berdasarkan observasi langsung di lapangan, secara umum tingkat ekonomi penduduk masih tergolong ekonomi bawah sampai menengah ke bawah sehingga kepemilikan kendaraan umum seperti sepeda mobil tidak banyak dijumpai seperti di empat kecamatan Kota Malang lainnya. Kebanyakan mereka menggunakan alat transportasi berupa sepeda motor. Untuk mengangkut produksi tanaman palawija pun menggunakan alat transportasi tersebut, contohnya di daerah Cemorokandang dan Tlogowaru bagian Timur. Sehingga untuk mendapatkan keuntungan maksimal dari usaha tanaman palawija mengalami kesulitan.

Kelangsungan usaha pertanian di daerah Kedungkandang sejak tahun 2007 semakin berkurang karena adanya program pengembangan wilayah kawasan Timur Malang dan hingga beberapa tahun ke depan akan membuat luas lahan pertanian di Kedungkandang berkurang. Contohnya pada luas tanam dan panen tanaman padi di daerah Kedungkandang pada tahun 2007 seluas 612 Ha sedangkan pada tahun 2008 luas lahan tersebut berkurang hampir setengah persennya menjadi 320 Ha (lihat tabel 13 dan 17). Keadaan sekarang sampai masa mendatang terlihat adanya pergeseran mata pencaharian masyarakat dan terbentuknya sistem ekonomi yang baru. Mata pencaharian dominan di kawasan Kedungkandang yang berasal dari sektor pertanian untuk kondisi di masa mendatang adalah beralih ke sektor non pertanian, seperti: perdagangan, jasa, industri, perumahan dan jasa wisata. Hal ini disebabkan adanya pengembangan kegiatan ekonomi lokal dan perkembangan kawasan yang akan didominasi oleh kawasan terbangun.

Program pembangunan kawasan Malang Timur yang lebih mengarah pada sektor industri dan perumahan berdampak terhadap penurunan jumlah petani dan produksi pertanian. Namun dengan adanya kebijakan Ruang Terbuka Hijau sebesar 30% dari luas wilayah, daerah yang berupa sawah maupun tegalan masih dapat diusahakan dan ditingkatkan produktivitasnya melalui intensifikasi pertanian. Sehingga meskipun Kedungkandang akan menjadi pusat pelayanan Kota Malang yang baru, usaha bidang pertanian yang berada di daerah pinggiran kota ini masih dapat dimaksimalkan perannya.

Terkait dengan pembangunan jalan yang sudah, sedang dan akan berlangsung ke depan, masyarakat Kedungkandang sudah mengerti terhadap pentingnya pembangunan untuk menuju kepada kondisi yang lebih baik dalam menunjang kelangsungan hidup mereka. Walaupun menurut keterangan dari salah seorang warga Kedungkandang, bahwa pembangunan jalan ini dinilai hanya sebatas untuk membuat rasa nyaman untuk bepergian dan sekedar melintasi jalan guna melaksanakan aktivitas sehari-hari.

Pandangan negatif mengenai keamanan yang rendah di daerah Kedungkandang sedikit demi sedikit berubah karena dengan adanya pembangunan jalan tersebut kondisi daerah lebih ramai daripada sebelumnya. Jaringan-jaringan jalan yang dahulu belum terlalu terjangkau karena kondisi jalan yang masih kurang baik, sempit, dan sepi kini jalan tersebut sudah dapat dilewati oleh kendaraan besar seperti truk dan daerah sekitar jalan baru menjadi ramai. Contohnya pada jalan Bumiayu – Gadang yang sekarang diperlebar sehingga dijadikan jalur efektif bagi pengangkutan tebu menuju Pabrik Gula Kebun Agung. Daerah sekitar jalan ini menjadi sangat strategis karena terdapat bangunan-

bangunan pelayanan umum seperti kantor pemerintahan, terminal, pusat industri dan pusat pendidikan baru yang mana hal ini juga merupakan upaya pemerintah Kota Malang dalam mempercepat pembangunan kawasan Timur Kota Malang. Perubahan kondisi sosial masyarakat dinilai oleh Kepala Kelurahan Wonokoyo tampak pada cara berpakaian dan sadar pentingnya akses informasi sebagai bantuan bagi petani menggunakan teknologi dan cara-cara efektif dalam mengembangkan serta meningkatkan produktivitas pertanian. Sehingga apabila melihat kondisi riil di lapangan dan berdasarkan pendapat warga sekitar, masyarakat Kedungkandang memang sudah dipersiapkan untuk menerima perubahan meskipun tidak semuanya siap secara penuh karena masih cukup rendahnya tingkat sosial dan ekonomi masyarakat.

Dalam kehidupan bermasyarakat, masyarakat Kedungkandang melihat peran tokoh masyarakat seperti tokoh agama dan aparat pemerintahan desa sebagai perantara pendekatan antara satu kelompok masyarakat dengan kelompok masyarakat yang lain untuk melaksanakan kebijakan atau kegiatan pembangunan. Pada bidang pertanian, peran Petugas Penyuluh Lapangan dari Kecamatan bagi petani di Kedungkandang sangat membantu mereka untuk memberikan pendampingan secara intensif yaitu satu kali dalam satu bulan untuk mengontrol kegiatan pertanian, kendala pertanian, pemantauan bibit dan hasil produksi tanam, sarana kegiatan pertanian yang dibutuhkan dan segala hal yang berkaitan dengan bidang pertanian. Sistem kekerabatan di daerah ini juga masih diwarnai oleh sistem gotong-royong yang kuat seperti pembuatan jalan-jalan lingkungan di sekitar areal permukiman warga yang dekat dengan lahan pertanian.

Adanya perubahan-perubahan yang terjadi dari kondisi sosial ekonomi masyarakat sekitar salah satunya disebabkan oleh pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang. Jika ingin mengetahui sejauh mana pembangunan prasarana yang terdapat di sebuah kota berhasil dan memberikan manfaat maka dapat dilihat dari indikator pencapaian keberhasilan sebuah pembangunan di perkotaan, antara lain:

6. tingkat pertumbuhan dan pemerataan pembangunan ekonomi perkotaan.
7. tingkat kesejahteraan ekonomi dan sosial masyarakat perkotaan, baik yang diindikasikan oleh tingkat pendapatan perkapita, tingkat pendidikan, derajat kesehatan, tingkat pengangguran, dan aspek ekonomi-sosial lainnya.
8. tingkat kelestarian lingkungan hidup perkotaan.
9. Tingkat keseimbangan pembangunan perkotaan.
10. Tingkat optimalisasi pemanfaatan ruang perkotaan (Adisasmita, 2006:184)

Dengan demikian jika dianalisa mengenai dampak pembangunan prasarana jalan di kawasan pinggiran Kota Malang yang ditandai dengan adanya perubahan dari tingkat pemerataan pembangunan ekonomi, tingkat kesejahteraan ekonomi dan sosial terutama tingkat pendidikan masyarakat, dan hubungan sosial ekonomi masyarakat serta tingkat keseimbangan pembangunan perkotaan, dapat dikatakan telah memenuhi beberapa indikator keberhasilan sebuah pembangunan prasarana jalan di perkotaan.

2. Dasar Hukum Pembangunan Prasarana Jalan

Upaya pembangunan prasarana jalan yang sekaligus menjadi program pegembangan kawasan Timur Kota Malang memerlukan adanya dasar hukum, strategi dan kebijakan legal yang merupakan rumusan keputusan pemerintah yang menjadi pedoman dalam pelaksanaan pembangunan untuk mengatasi permasalahan yang ada menjadi tujuan, rencana, program yang akan

dilaksanakan. Dibuatnya dasar hukum bagi sebuah proyek ini juga berfungsi sebagai payung atau perlindungan atas hak-hak serta pelaksanaan kewajiban atau tanggung jawab yang terkandung di dalam keberlangsungan proyek prasarana jalan di Kedungkandang.

Dasar hukum pembangunan prasarana jalan yang dilaksanakan di Kecamatan Kedungkandang sangat berkaitan erat dengan dasar hukum Tata Ruang Kota karena pembangunan jalan juga merupakan bagian dari kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW). Dan ini telah diatur dalam RTRW Kota Malang tahun 2001-2011 khususnya mengenai kebijakan transportasi Kota Malang. Dalam kebijakan transportasi tersebut disebutkan bahwa pembangunan jalan terus ditumbuhkembangkan dan diserasikan dengan perkembangan angkutan jalan raya terutama keserasian antara beban dan kepadatan lalu-lintas kendaraan dengan kemampuan daya dukung jalan, jaringan jalan di pusat pertumbuhan, pusat produksi dan yang menghubungkan pusat produksi dengan daerah pemasaran, jalan yang membuka daerah terpencil dan mendukung pengembangan pemukiman dan wilayah.

3. Kondisi Prasarana Jalan

Jalan-jalan yang ada di Kota Malang, khususnya di Kecamatan Kedungkandang umumnya dalam kondisi sedang sampai baik sehingga masih memerlukan peningkatan kondisi jalan. Dan kini (tahun 2010) telah ada peningkatan kondisi jalan. Apabila dilihat dari keadaan topografi wilayah, Kecamatan Kedungkandang memiliki ciri jalan berbukit dan berkelok-kelok.

Jalan-jalan sempit yang menghubungkan antara desa satu dengan desa lain sebagian besar masih banyak ditemui dengan keadaan bebatuan sedang

(makadam), namun sudah ada perbaikan jalan aspal meskipun masih belum baik. Gambar yang ada di bawah ini adalah gambar kondisi jaringan jalan di daerah perbatasan Kedungkandang (Kelurahan Tlogowaru) dan Kabupaten Tajinan yang tampaknya masih dalam kondisi yang kurang baik.

Berikut ini adalah keterangan dari Bapak Eko Fajar Arbandi, pegawai Kelurahan Wonokoyo mengenai kondisi jalan pada umumnya yang terdapat di Kedungkandang.

> "Ada peningkatan kondisi yang dulu makadam sekarang sudah beraspal walaupun belum baik. Contohnya di wilayah Wonokoyo RT 05/RW 03 dulu jalan disini belum baik, tapi begitu diaspal masih agak sedikit yang rusak." (Wawancara tanggal 31 Mei 2010 pukul 13.50 WIB)

Gambar 16. Jalan Lingkungan Berkelok di Daerah Tlogowaru

Gambar 17. Jalan Lingkungan Berbukit di Daerah Wonokoyo

Gambar 18. Jalan di daerah perbatasan Kedungkandang dan Tajinan

Untuk jalan-jalan yang dekat dengan areal pertanian sebagian besar sudah berasapal. Dahulu jalan-jalan itu dan jalan sekitar areal permukiman warga berupa jalan makadam. Sejak adanya program pengembangan kawasan Timur Kota Malang, maka pembangunan jalan mulai ditingkatkan. Kini, keadaan jalan tersebut tampak pada gambar-gambar berikut.

Jalur pengangkutan produksi pertanian yang berada di Jalan Mayjen Sungkono dilewati truk-truk besar yang cukup padat. Berdasarkan kondisi lapangan, lebar jalan dengan volume kendaraan yang melewati jalan ini tidak seimbang. Untuk itulah pemerintah daerah Kota Malang melalui Dinas Pekerjaan

Gambar 19 dan 20. Jalan di daerah Wonokoyo RT 05/RW 03

Gambar 21. Pelebaran Jalan di Mayjen Sungkono

Umum/Kimpraswil melaksanakan pelebaran jalan. Namun, upaya ini belum sepenuhnya terselesaikan (Gambar 21).

Ada pula kondisi jalan baru (gambar jalan sisi kanan di bawah) yang masih berupa tanah tegalan. Pembangunan jalan ini dilakukan oleh warga sekitar secara swadaya namun ada juga yang ditangani oleh Dinas Kimpraswil. Jalan tembus tersebut dibuat oleh warga dibawah pengawasan RT/RW setempat, Lembaga Pemberdayaan Masyarakat Kelurahan (LPMK), dan Kelurahan dengan penggunaan dana hibah (*Block Grant*) dari Pemerintah Kota Malang. Sedangkan pada jalan sisi kiri tampak sudah beraspal yang dibuat oleh Dinas Kimpraswil.

Penjelasan tersebut didapatkan dari salah seorang tokoh masyarakat, Bapak Muhammad Sholeh, di Kecamatan Kedungkandang.

> "Dulu kondisi jalan bagus pada tahun 2005, ya sampai ke atas-atas. Sekarang lebih bagus lagi karena ada PNPM dan *Block Grant* lima ratus juta di tiap kelurahan sehingga bisa digunakan untuk perbaikan fisik." (Wawancara tanggal 7 Juni 2010, pukul 10.00 WIB)

Jalan setapak yang tampak pada gambar berikut dapat dilalui oleh truk pengangkut tebu yang memanen tebu langsung pada titik lahan yang terdapat di samping jalan. Menurut keterangan dari Ketua RT setempat, jalan tersebut

Gambar 22. Jalan Setapak Baru di Wonokoyo

menembus sampai di Kelurahan Buring, Kelurahan Tlogowaru, Kabupaten Tajinan, dan Kabupaten Tumpang.

Sehingga manfaat adanya pembangunan jalan baru di sekitar lahan pertanian, meskipun masih ada yang belum beraspal berguna untuk memudahkan proses pengangkutan yang cepat dan terjangkau oleh kendaraan besar seperti truk.

Ada pula pelebaran jalan seperti jalan tembus Bumiayu – Gadang dirasakan sangat bermanfaat oleh petani. Khususnya bagi petani di Kelurahan Wonokoyo, Bumiayu, Tlogowaru, dan Buring, jalan yang dahulunya sempit dan belum terlalu dikenal dan digunakan warga sebagai alternatif jalur pendistribusian produksi pertanian, kini banyak dilewati truk-truk pengangkut hasil panen pertanian, mobil pengangkut lainnya, dan kendaraan roda dua dengan lancar karena beraspal. Kondisi jalan ini sangat baik dan berjenis jaringan jalan kolektor primer karena menghubungkan daerah pinggiran dengan pusat pasar yang mempunyai sistem jaringan jalan menerus, memberikan pelayanan lalu lintas tidak terputus walaupun masuk ke dalam kawasan perkotaan. Jaringan jalan ini juga merupakan pusat jaringan jalan wilayah Kabupaten Malang sehingga dalam hal ini Kedungkandang sebagai daerah perkotaan yang berada di pinggiran berfungsi sebagai terminal jasa distribusi bagi pengembangan wilayah dan juga sebagai pencapaian berbagai macam kebutuhan bagi daerah penyangga Kota Malang.

4. Perencanaan dan Pelaksanaan Pembangunan Prasarana Jalan

Proses perencanaan pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang sebelumnya telah melalui sistem manajemen perencanaan pembangunan nasional yang berpedoman pada Undang-Undang No. 25 Tahun 2004 tentang Sistem

Perencanaan Pembangunan Nasional. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) menyusun rancangan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Daerah dengan menggunakan rancangan Rencana Strategis – Satuan Kerja Perangkat Daerah sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Kemudian Bappeda merumuskan kembali program-program daerah melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan sehingga Kepala Bappeda menyusun rancangan akhir RPJM Daerah berdasarkan hasil Musrenbang Jangka Menengah Daerah. Rancangan akhir RPJM Daerah ditetapkan berdasarkan Peraturan Kepala Daerah. Selanjutnya, Bappeda menjabarkan RPJM Daerah ke dalam program-program pembangunan sehingga pada akhirnya tersusunlah sebuah Rencana Kerja Pembangunan Daerah (RKPD) setelah melalui Musrenbang dan ditetapkan oleh Peraturan Kepala Daerah. RKPD ini menjadi pedoman RAPBD.

Untuk kegiatan pembangunan yang akan dilaksanakan di daerah Kota Malang, Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang menetapkan program pembangunan yang telah disepakati sebelumnya oleh masyarakat melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan (Musrenbang), yaitu dari tingkat kelurahan – kecamatan – kota. Dalam hal ini, Musrenbang dilaksanakan di daerah Kedungkandang. Pelaksanaan Musrenbang di tingkat Kecamatan Kedungkandang difasilitasi melalui rapat-rapat RT/RW dimana pertemuan tersebut pendapat masyarakat sangat diutamakan, utamanya mengenai permasalahan yang terjadi di daerah sebagai identifikasi perlunya suatu pemecahan masalah dan pembangunan apa saja yang diperlukan bagi perbaikan atau pengembangan potensi daerah. Sehingga darisanalah didapatkan rincian prioritas-prioritas pembangunan. Ketika prioritas-prioritas pembangunan tersebut sudah diperoleh, maka akan diajukan ke

Musrenbang tingkat kota. Penetapan prioritas-prioritas dari kecamatan kemudian diseleksi dan disesuaikan dengan anggaran pembangunan daerah sehingga muncul keputusan akhir mengenai program-program pembangunan apa saja yang akan dilaksanakan. Proses perencanaan pembangunan yang demikian ini disebut dengan *Bottom Up Planning*.

Model perencanaan *Bottom Up* lebih dirasakan memihak kepada masyarakat. Hal ini terbukti dengan pelibatan aktif masyarakat ikut dalam mengidentifikasi program-program pembangunan yang perlu dilaksanakan dan sekaligus menentukan prioritas-prioritas pembangunan meskipun pada akhirnya nanti pihak Bappeda Malang yang akan menentukan keputusan akhir pelaksanaan program pembangunan dari berbagai usulan program pembangunan oleh masyarakat.

Berdasarkan konsep tahapan perencanaan oleh Bintoro Tjokroamidjojo, yang menjelaskan lima tahapan perencanaan pembangunan mulai dari tahap perencanaan, penyusunan program rencana, implementasi proyek, pengawasan, dan evaluasi. Pada perencanaan proyek pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang ini hanya menganalisa tahapan pertama saja karena ada dua alasan. Alasan yang pertama adalah keterbatasan peneliti mendapatkan data secara menyeluruh hingga pada tahap evaluasi proyek dari sumber data primer dan sekunder. Sedangkan alasan yang kedua adalah karena tema penelitian skripsi ini bukan menjelaskan khusus mengenai perencanaan pembangunan sebuah proyek. Namun, penelitian ini ingin membahas dan menganalisa secara umum tentang perencanaan pembangunan prasarana jalan di kawasan Timur Kota Malang agar dapat diketahui baik tidaknya proses perencanaan pembangunan proyek tersebut

apabila ditinjau dari konsep perencanaan Bintoro Tjokroamidjojo dan menurut Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Tahapan pertama proses perencanaan adalah mengkaji perencanaan pembangunan itu sendiri yang meliputi: tinjauan keadaan sebelum memulai rencana atau tinjauan pelaksanaan rencana sebelumnya, perkiraan keadaan masa mendatang, penetapan tujuan rencana dan cara-cara pencapaian tujuan rencana, identifikasi kebijaksanaan dan/atau kegiatan usaha dalam rencana, persetujuan rencana.

Tahapan pertama dalam perencanaan pembangunan jalan di Kedungkandang ini, sebelumnya telah dilakukan tinjauan mengenai keadaan lokasi perencanaan dengan mengidentifikasi gambaran umum wilayah (kondisi fisik, sosial, ekonomi, dan spasial di kawasan Timur Kota Malang), identifikasi potensi dan kendala kawasan perencanaan yang mencakup aspek spasial, sosial, dan ekonomi. Serta dilakukannya tinjauan pelaksanaan rencana Tata Ruang Kota yang masih belum terlaksana secara maksimal terutama yang berkaitan dengan proyek pembangunan prasarana jalan dan daerah yang berpotensi untuk pengembangan wilayah Kedungkandang.

Agar maksud pembangunan menjadi lebih jelas maka perlu diuraikan latar belakang pentingnya dilaksanakan pembangunan di daerah Kedungkandang ini adalah berdasarkan kondisi wilayah yang berada di pinggiran sehingga permasalahan yang muncul adalah ciri masyarakat yang mirip dengan pedesaan sehingga untuk mensejajarkan daerah ini dengan kecamatan lain di Kota Malang yang relatif lebih maju adalah dengan pengembangan kawasan Timur Malang.

Oleh karena itu ada upaya-upaya untuk merubah kondisi demikian menjadi lebih maju, upaya pengembangan tersebut selanjutnya disebut sebagai pembangunan yang diwujudkan adanya proyek pembangunan jaringan jalan.

Perkiraan hasil pembangunan di masa mendatang diwujudkan dalam bentuk analisa deskriptif tentang aspek keuntungan lokasi kawasan pembangunan yang strategis sebagai jalur internal dan eksternal Kota Malang sehingga potensi sosial ekonomi daerah perencanaan menjadi berkembang. Demikian pula terjadi pertumbuhan fisik kawasan di Timur Kota Malang yang akan terlihat pada pola pemanfaatan ruang untuk kegiatan-kegiatan multi sektoral. Pengaruh-pengaruh dari aspek sosial juga dikaji, diantaranya dari segi mata pencaharian dan sistem ekonomi yang bergeser ke non-pertanian. Hal inilah yang kemudian akan mengancam kegiatan pertanian di Kedungkandang. Selain itu perubahan yang terjadi adalah pada sistem kemasyarakatan yang akan berdampak positif atau negatif. Dan pada sistem pengetahuan, pembangunan prasarana jalan di kawasan Kedungkandang diharapkan memberikan dampak berganda terhadap perkembangan kawasan. Termasuk juga perekonomian wilayah yang akan berkembang dengan diikuti peningkatan pendapatan masyarakat. Peningkatan pendapatan inilah yang akan mendorong masyarakat untuk mengenyam pendidikan ke jenjang yang lebih tinggi. Sehingga dengan kata lain, pembangunan kawasan Timur Kota Malang akan meningkatkan sistem pengetahuan masyarakat.

Identifikasi perkiraan pengaruh buruk akibat pembangunan kawasan Timur Kota Malang pada proyek pembangunan jalan ini lebih mengarah pada dampak lingkungan. Adanya kegiatan pembukaan lahan yang dijadikan jaringan jalan ataupun pendirian bangunan akan membuat keadaan topografi wilayah

berubah. Perubahan ini disebabkan karena adanya kegiatan pengelupasan dan pelapisan sehingga terjadi pemusnahan ekosistem semula. Kemungkinan lebih lanjut lagi adalah terjadinya banjir akibat lebih terhambatnya air hujan menyerap langsung menuju tanah. Oleh karena itu, penanggulangan perkiraan dampak tersebut dilakukan dengan alternatif arahan pengembangan ruang terbuka hijau dan reboisasi kawasan sekitar secara intensif, dan pengendalian intensitas bangunan secara ketat agar bangunan yang berdiri di atas lahan Kedungkandang tidak terlalu memenuhi lahan-lahan yang kosong yang berguna untuk pengendalian lingkungan kawasan serta dalam rangka memenuhi tata ruang kota yang baik. Hal ini juga seharusnya menjadi bahan pembelajaran agar kawasan Timur Malang ini di tahun-tahun ke depan tidak mengalami kesesakan seperti yang terjadi di Kecamatan Klojen ataupun kecamatan lainnya di Kota Malang yang akan mengalami kecenderungan permasalahan kota yang sama.

Dari aspek penetapan tujuan rencana, proyek pembangunan jalan di Kedungkandang ini tidak terlepas dari rencana proyek percepatan kawasan Malang Timur yang dituangkan dalam Studi Percepatan Pembangunan Kawasan Timur Malang. Dokumen rencana tersebut memiliki tujuan yang jelas terhadap arah, konsep, strategi, dan acuan pembangunan yang dilaksanakan terkait dengan ketentuan pemanfaatan ruang, sarana dan prasarana, pengembangan ekonomi lokal di kawasan Timur Kota Malang yang berdasarkan pertimbangan kelayakan teknis, legal, ekonomi, pembiayaan, sosial, serta sesuai dengan kualitas dan standar minimum pelayanan.

Untuk mencapai tujuan rencana, maka diperlukan strategi dimana dalam rencana pembangunan kawasan Timur Kota Malang menggunakan strategi agresif

dengan meminimalkan kelemahan untuk memanfaatkan peluang yang ada. Sehingga dalam menyususn strategi tersebut, dilakukan analisa potensi dan kelemahan lokasi perencanaan serta pengidentifikasian kendala-kandala yang mungkin dihadapi saat proyek dijalankan.

Bila ditinjau dari aspek kebijaksanaan, perencanaan pembangunan jalan di Kedungkandang dengan menelaah tujuan rencana maka menghasilkan sebuah kebijakan prioritas pembangunan yang mana peningkatan dan pengembangan infrastruktur berupa jaringan jalan menjadi prioritas utama. Penetapan prioritas tersebut adalah berdasarkan manfaat dan perkiraan yang didapat bahwa akan memungkinkan terjadinya pembukaan kawasan Timur Kota Malang dan memepermudah pergerakan kegiatan manusia termasuk kegiatan ekonomi masyarakat baik di dalam maupun di luar kawasan Kota Malang. Dengan adanya penentuan prioritas pembangunan oleh pemerintah daerah, maka hal ini merupakan cerminan tanggung jawab bagi daerah karena kebijakan yang terdapat di dalamnya akan menentukan maju mundurnya suatu daerah. Penetapan prioritas pembangunan tersebut tidak lain dalam rangka memanfaatkan potensi yang terdapat di daerah serta mampu untuk mengatasi permasalahan yang ada di daerah (Tarigan, 2004).

Kegiatan usaha dalam rencana pembangunan ini sudah teridentifikasi dengan baik berdasarkan kebutuhan masyarakat setempat. Berdasarkan kajian terhadap faktor-faktor internal kawasan, maka kebutuhan pengembangan kawasan Timur Kota Malang meliputi pengembangan kegiatan kawasan, pembentukan struktur jaringan jalan, pengembangan sistem transportasi, pengembangan fasilitas pelayanan, arahan lokasi pengembangan kegiatan dan fasilitas, pengembangan

sistem pergerakan, pengembangan utilitas kota. Selain itu, diperlukan pula pemberdayaan masyarakat lokal untuk mendukung kegiatan percepatan pembangunan di kawasan Timur Kota Malang. Khususnya mengenai pembangunan prasarana jalan yang dikaitkan dengan kelancaran arus pendistribusian produk pertanian, hal ini merujuk pada pembentukan struktur jaringan jalan, pengembangan sistem transportasi, dan kegiatan pengembangan sistem pergerakan melalui perbaikan dan pembukaan jaringan jalan yang lebih luas daripada sebelumnya sehingga jangkauan ke pusat-pusat kegiatan ekonomi lebih lancar.

Adapun persetujuan rencana pembangunan diperoleh dari proses keterlibatan masyarakat Kedungkandang melalui Musyawarah Perencanaan Pembangunan mulai dari tingkat klurahan, kecamatan, dan kota Malang yang dibawa sampai ke tingkat Propinsi dengan persetujuan akhir oleh Kepala Daerah, serta Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang, Dinas Kimpraswil (PU), dan Dinas Pertanian Kota Malang. Dengan adanya legalisasi dari pemerintah, maka pembangunan ini dibiayai secara resmi dari dana pemerintah daerah (APBD) dan dana hibah sebesar Rp 500.000.000 (lima ratus juta rupiah) untuk dikelola masyarakat sebagai dana pembangunan swadaya di setiap kelurahan Kota Malang.

Proses perumusan perencanaan tersebut telah sesuai dengan pengertian perencanaan menurut Soekartawi (1990:4), yakni perencanaan yang berkesinambungan hingga berjangka waktu selama 10 tahun ke depan (tahun 2008 2018), telah melibatkan pembuat kebijakan dari tokoh masyarakat (Ketua RT/RW) sampai pemerintah daerah (Pemerintah Kota Malang), hingga mendapat

persetujuan dari Provinsi Jawa Timur (Gubernur) sebagai bagian dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Jawa Timur. Perencanaan pembangunan jalan di Kedungkandang dibuat atas pertimbangan sumber daya yang tersedia (alat, modal, dan strategi dalam pencapaian tujuan rencana) serta peluang wilayah yang memiliki nilai ekonomi baru bagi internal kawasan Kedungkandang sendiri. Oleh karena perencanaan dibuat sebagai pedoman pelaksanaan pembangunan maka sistematika penyusunan rencana pembangunan prasarana jalan sangat diperhatikan. Hal ini ditandai dengan adanya perumusan proses perencanaan yang memperhatikan kebutuhan dan aspirasi masyarakat hingga menjadi sebuah dokumen perencanaan yang ditetapkan legalitasnya oleh Pemerintah Kota Malang. Dokumen perencanaan tersebut merinci tinjauan keadaan sebelum memulai rencana atau tinjauan pelaksanaan rencana sebelumnya, perkiraan keadaan masa mendatang, penetapan tujuan rencana dan cara-cara pencapaian tujuan rencana, identifikasi kebijaksanaan dan/atau kegiatan usaha dalam rencana, persetujuan rencana, dan menyentuh aspek pembiayaan proyek pembangunan.

Penyusunan perencanaan pembangunan ini juga memenuhi fungsi perencanaan sebagai alat strategis pedoman pelaksanaan pembangunan, alat penentuan skala prioritas pembangunan, dan peramalan kegiatan pada masa mendatang. Sedangkan apabila dilihat dari proses penyusunan perencanaan pembangunan jalan, maka model perencanaan yang dipakai seperti model Geddesian yang dilandasi adanya survei data, analisa, kemudian ditetapkan sebuah rencana.

Gambar Proses Perencanaan Model Geddesian

Sumber: Michael Fagence, Citizen Participation in Planning, Pergamon Press, Oxford, 1977, halaman 101 – 104 dalam Sujarto (1985:8).

5. Peningkatan Aksesibilitas Produksi Pertanian Masyarakat

Analisa peningkatan aksesibilitas produksi pertanian ini tidak hanya dalam lingkup internal kawasan Kota Malang sendiri tetapi juga ke lingkup Kabupaten Malang hingga ke luar Kota Malang. Gambaran aksesibilitas di Kedungkandang atau kawasan Timur Kota Malang ini apabila dibandingkan dengan keadaan akses setelah dibangunnya prasarana jalan melalui program pengembangan kawasan Timur Malang, meskipun belum seluruh proyek jaringan jalan belum dilaksanakan, hasilnya adalah meningkat dari keadaan sebelumnya. Perbedaan peningkatan akses khususnya untuk kegiatan pertanian meliputi akses ke daerah pemasaran produk pertanian, akses menuju ke lahan pertanian, akses petani untuk mendapatkan sarana/alat pertanian, dan akses untuk mendapatkan informasi tentang pembangunan pertanian.

Pada pembahasan ini peningkatan aksesibilitas produksi pertanian dilakukan dengan upaya pembangunan jalan di Kedungkandang. Pembangunan jalan di daerah ini ada yang dibangun oleh sebagian pemerintah Kota Malang dan ada yang masih berupa perencanaan saja. Pembangunan jalan yang sudah dibangun ternyata memberikan dampak yang positif bagi pembangunan pertanian utamanya peningkatan aksesibilitas produksi pertanian di Kedungkandang. Sedangkan untuk rencana pembangunan jaringan jalan yang masih akan dilaksanakan dalam beberapa tahun ke depan (sampai tahun 2018) menurut

rencana pengembangan kawasan Timur Kota Malang, maka penilaian tentang seberapa jauh jalan tersebut dapat meningkatkan aksesibilitas produksi pertanian Kedungkandang adalah dengan perkiraan peneliti yang mendasarkan pada keterangan dari pihak yang diwawancarai peneliti dan berdasarkan atas gambaran yang terjadi saat ini.

Permasalahan pentingnya pembangunan prasarana jalan sebagai akses produksi pertanian menuju ke tempat pasar, sebagai pembangkit ekonomi lokal, dan berperan dalam membantu penyatuan komunitas yang terpencil dalam sebuah perekonomian yang luas berdasarkan atas pertimbangan secara rasional sebab dilakukannya perencanaan pembangunan jalan di Kedungkandang dengan menggunakan kriteria sebagai berikut:

4. Perkembangan ekonomi. Yaitu pembangunan jalan yang dilaksanakan di Kedungkandang dapat membangkitkan pembangunan daerah dalam bentuk peningkatan produksi pertanian dan menaikkan pendapatan.
5. Kualitas hidup. Yaitu pembangunan jalan memberikan pengaruh tingkat kondisi sosial ekonomi masyarakat/penduduk lokal.
6. Pemerataan. Yaitu pembangunan jalan dapat meningkatkan kepadatan jalan di daerah itu dan menjadikannya lebih sebanding dengan jumlah populasi.

Daerah Kedungkandang merupakan daerah pinggiran Kota Malang yang masih memiliki ciri sebagai wilayah pedesaan, ditandai dengan kondisi sosial ekonomi masyarakat yang hampir menyerupai masyarakat desa pada umumnya. Sebelum adanya fokus pengembangan wilayah Kedungkandang oleh Pemerintah Kota Malang, daerah ini memiliki banyak lahan pertanian yang dijadikan masyarakat sebagai ladang mata pencaharian mereka sehingga sebelum

tahun 2008, mayoritas masyarakat disini bermata pencaharian sebagai petani. Seperti kendala pembangunan pedesaan pada umunya, kawasan Timur Malang ini dahulunya masih mempunyai keterbatasan dalam hal akses menuju lahan pertanian, terbatas akses untuk mengenal/mendapatkan informasi, dan keterbatasan akses terhadap barang dan jasa sosial ekonomi karena keadaan topografi wilayah yang berbukit, tingkat sosial ekonomi masyarakat yang rendah, dan faktor keamanan yang masih belum terjamin.

Aksesibilitas merupakan faktor penentu dalam pembangunan kawasan yang masih tertinggal dibandingkan dengan daerah-daerah lainnya. Untuk itu, daerah Kedungkandang juga memerlukan pembangunan prasarana dan sarana yang dapat menunjang kehidupan masyarakat setempat dan perkotaan secara luas. Bagaimanapun pembangunan prasarana bagi kepentingan umum di sebuah daerah dapat mempertahankan tingkat pelayanan prasarana dan sarana perkotaan serta perluasan cakupan pelayanannya dalam rangka mendukung pertumbuhan sektor-sektor lainnya agar mampu meningkatkan dan mengembangkan kegiatan ekonomi perkotaan (Adisasmita, 2006:206).

Potensi pertanian yang dimiliki oleh daerah Kedungkandang untuk kemudian dapat dimaksimalkan keuntungannya yakni dengan pembangunan prasarana jalan yang bermanfaat untuk proses pendistribusian hasil pertanian secara lebih baik lagi. Usaha pembangunan prasarana tersebut secara langsung akan membantu upaya pembangunan pertanian. Sebagaimana syarat pokok dalam pembangunan pertanian, kegiatan pertanian akan berlangsung apabila:

1. terjaminnya pasaran untuk hasil-hasil usaha tani
2. adanya teknologi yang senantiasa berubah
3. tersedianya sarana produksi setempat (secara lokal)
4. adanya perangsang produksi bagi petani

5. pengangkutan (Banoewidjojo, h. 40)

Sehingga apabila dilihat dari peran pembangunan prasarana jalan disini selain sebagai salah satu upaya meningkatkan kapasitas ekonomi melalui pembangunan pertanian, juga sekaligus merupakan upaya meningkatkan kondisi sosial masyarakat Kedungkandang karena mereka juga akan dipersiapkan untuk menjadi penggerak kegiatan kawasan pusat pelayanan dan kegiatan ekonomi baru pada tahun-tahun ke depan. Pembangunan jalan di Kedungkandang juga lebih dapat membuka akses dengan wilayah Kabupaten di sekitarnya di sekitarnya dan lebih menjangkau ke pusat kota sehingga terjadi hubungan dan interaksi antara daerah pusat dan daerah pinggiran.

Peningkatan aksesibilitas produksi pertanian karena pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang dapat diuraikan sebagai berikut.

(a) Akses Menuju Tempat Pemasaran

Aksesibilitas mencakup pengertian fisik, ekonomi, sosial, budaya, maupun politis. Dalam penelitian ini aksesibilitas lebih mengarah pada pengertian ekonomi. Adanya pembangunan prasarana jalan, petani lebih mudah menjangkau pasar untuk menjualkan hasil produksi pertaniannya sehingga pada akhirnya perekonomian masyarakat daerah yang bersangkutan meningkat. Salah satu kriteria yang menentukan tingkat kemudahan tersebut adalah terdapat banyak pilihan yang tersedia bagi petani untuk memenuhi layanan yang dibutuhkannya. Sebagai contoh, jalur-jalur menuju ke tempat pemasaran hasil pertanian menjadi banyak, lebih mudah, lebih cepat, dan nyaman. Dahulu jalur pengangkutan produksi pertanian Kedungkandang untuk menuju Pasar Induk Gadang cenderung melingkar melalui Jalan Muharto. Namun, dengan pelebaran jalan tembus

Bumiayu – Gadang menjadikan jalur pengangkutan lebih pendek dan waktu tempuh yang dibutuhkan untuk sampai ke Pabrik Gula (PG) Kebun Agung lebih cepat sehingga biaya operasional pun menjadi lebih rendah. Bahkan jika dilihat dari perbandingan kebutuhan bahan bakar angkutan yang diperlukan menuju ke pabrik gula tersebut antara yang dahulu dengan yang sekarang adalah 3 : 1. Hal ini seperti yang disampaikan oleh pengangkut tebu itu sendiri. Jalur baru yang dilewati truk pengangkut tebu sekarang adalah Tlogowaru – Jalan tembus Gadang – Kacuk – PG Kebun Agung.

Berdasarkan pendapat dari pihak Dinas Pertanian, tokoh masyarakat dan beberapa masyarakat awam daerah Kedungkandang bahwa jalur pengangkutan hasil pertanian yang paling terlihat signifikansinya terhadap keuntungan maksimal yang didapat oleh para petani tebu adalah jalan tembus Bumiayu – Gadang. Selain jarak tempuh yang lebih singkat, hal yang dapat dirasakan oleh pengguna jalan tersebut adalah kenyaman jalan yang kondisinya sangat baik.

Gambar 23 dan 24. Jalan Tembus Bumiayu – Gadang

Gambar 23. Kondisi Jalan Beraspal

Gambar 24. Proses Pengangkutan Tebu di sisi jalan tembus Bumiayu - Gadang

Perubahan positif lainnya yang terjadi sejak adanya pembangunan jalan di sekitar areal pertanian tebu di daerah Wonokoyo, misalnya, membuat akses baru yang dapat dilewati kendaraan walaupun belum beraspal (Gambar 25 dan 26). Pembuatan akses jalan baru ini atas dasar inisiatif warga untuk mempermudah truk menembus pekarangan hingga sampai ke titik lahan perkebunan tebu yang lainnya.

Proses distribusi produksi pertanian juga melalui Kopersai Unit Desa (KUD), seperti KUD Subur yang mengelola produksi pertanian tebu. Pemasaran jenis komoditi ini telah sampai di Pabrik Gula Kebon Agung dan Krebet yang ada di Kabupaten Malang. Berdasarkan keterangan dari pihak Dinas Pertanian Kota Malang, bahwa produk tanaman tebu dari Kedungkandang bisa memenuhi kebutuhan masyarakat Kota Malang. Untuk tanaman palawija (jagung) dijual ke Pasar Kebalen, Pasar Madyopuro, Pasar Blimbing, Pasar Kedungkandang. Dan untuk tanaman hortikultura (sayur dan buah-buahan) biasanya dijual ke toko-toko buah yang tersebar di Kota Malang. Sedangkan pada peternakan, pemasarannya masih dalam lingkup kota. Dengan demikian Kedungkandang sebagai bagian wilayah Kota Malang mendukung perkembangan daerah belakangnya, yakni Kabupaten Malang yang berada di selatan Kedungkandang. Tipe hubungan kota yang seperti itu disebut dengan kota generatif yaitu kota yang menjalankan ber-macam-macam fungsi baik untuk dirinya sendiri maupun untuk daerah belakangnya sehingga bersifat saling menguntungkan atau mengembangkan.

Gambar 25 dan 26. Jalan Tembus Baru di Daerah Wonokoyo
Sekitar Areal Perkebunan Tebu

Pada rencana pengembangan jalan di kawasan Timur Malang khusus untuk jaringan jalan internal yang dapat dijadikan jalur alternatif pengangkutan produksi pertanian yang lain adalah sebagai berikut:

1. Jalan baru yang menghubungkan Kelurahan Cemorokandang – Lesanpuro – Kedungkandang – Buring – Wonokoyo – Tlogowaru.

   Jaringan jalan ini berfungsi sebagai pelayanan setempat dimana jalan ini dapat dilalui angkutan lokal, kendaraan berjenis sedang dan agak besar (*pick up* dan truk) untuk memberikan jasa-jasanya bagi orang atau barang dalam proses produksi, pemasaran hasil pertanian, dan berbagai macam aktivitas ekonomi lainnya. Klasifikasi jalan ini adalah jalan kolektor dengan sistem jaringan jalan sekunder.
2. Jalan tembus melewati Perumahan Dirgantara – tembus ke Jalan Ki Ageng Gribig.

Jaringan jalan ini akan lebih mempercepat petani atau distributor produksi pertanian memasarkan hasil panennya ke Pasar Sawojajar atau ke Pasar Madyopuro. Sama halnya dengan jaringan jalan di atas, Jalan tembus Perumahan Dirgantara – tembus ke Jalan Ki Ageng Gribig adalah jalan kolektor sekunder.

3. Jaringan Jalan Kyai Pasreh - Arjowinangun – Mayjen Sungkono.

   Jalan ini difungsikan sebagai jalan kolektor sekunder setelah jalan tembus Bumiayu – Pasar Induk Gadang terealisasi.

4. Jaringan Jalan Mayjen Sungkono ke arah Selatan – Kecamatan Tajinan/Bululawang.

   Yakni jaringan jalan mulai dari pertigaan jalan tembus Bumiayu - Gadang ke arah Selatan. Sehingga dapat dijadikan jalan penghubung ke wilayah Kabupaten Malang dan akan membantu memenuhi kebutuhan pelayanan internal (Malang Raya) kepada pelayanan ke arah Selatan dan arah Timur Malang. Jalan ini memudahkan pengangkutan tebu menuju ke Pabrik Gula Krebet.

5. Jaringan Jalan Raya Wonokoyo ke arah Timur – tembus jalan baru Cemorokandang – Tlogowaru.

   Merupakan jenis jalan kolektor sekunder, yaitu jalan dalam skala perkotaan yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi. Keuntungan dengan rencana pembangunan jalan ini adalah memudahkan pengangkutan komoditi utama tebu ke pusat-pusat ekonomi yang ada di sekitar wilayah jaringan jalan.

Untuk memaksimalkan letak administratif Kecamatan Kedungkandang sebagai daerah perbatasan dengan wilayah Kabupaten Malang, maka peluang yang dapat diraih dalam pengembangan kawasan Timur Malang adalah Kedungkandang sebagai pusat pelayanan kegiatan pertanian. Ini mempunyai makna bahwa peran Kecamatan Kedungkandang adalah sebagai daerah pelayanan ke arah Selatan dan sebagai daerah akses penunjang pemasaran produk-produk agraris di wilayah Selatan Malang. Maka rencana pembangunan jaringan jalan di Kedungkandang tidak hanya menyentuh aspek internal kawasan tetapi juga dapat menjangkau eksternal kawasan se-Malang Raya. Jaringan jalan internal yaitu Jalan Mayjen Sungkono ke arah Selatan – Kecamatan Tajinan/Bululawang adalah sebagai awalan persiapan prasarana jalan dalam mendukung pembangunan Jalan Lintas Selatan (JLS) Kabupaten Malang. Jalan yang menghubungkan ke wilayah Selatan ini merupakan jalur kolektor sebagai jalur pemasaran produk agraris dan perikanan.

Dalam kaitannya pemasaran produksi pertanian keluar kawasan Kota Malang, ada beberapa produk pertanian Kedungkandang dapat merambah pasar luar Malang Raya. Menurut keterangan Ibu Junureni, pegawai Dinas Pertanian Bagian Pemasaran, contohnya pada produksi tanaman jeruk dipasarkan sampai ke Tulungagung dan kunyit atau jahe dipasarkan ke Surabaya. Untuk itu dalam konsep pengembangan jaringan jalan di Kedungkandang juga ada rencana pembangunan jaringan jalan akses eksternal yang akan membantu proses pemasaran produksi pertanian ke kota-kota di luar Malang. Diantaranya rencana pengembangan jalan akses eksternal tersebut adalah pengembangan Jalan Timur

Lingkar Selatan seperti yang telah disebutkan di atas dan pengembangan Jalan Lingkar Timur Kota Malang.

Banyaknya akses jaringan jalan berdasarkan kondisi nyata tersebut menunjukkan bahwa semakin banyak pilihan jalur alternatif distribusi maka akan semakin baik aksesibilitasnya dan manfaatnya pun akan lebih terasa. Masyarakat akan menikmati kemudahan memperoleh layanan yang dibutuhkan sesuai dengan kemampuan ekonomi, selera, kenyamanan, waktu, keamanan, dan aspek-aspek lainnya (Sadyohutomo, 2008:123). Sedangkan pembangunan jaringan jalan internal yang fungsinya belum digunakan secara maksimal di atas, akan membantu usaha pembangunan pertanian di Kedungkandang di masa depan, terutama dalam hal peningkatan aksesibilitas pengangkutan dan pemasaran produksi pertanian masyarakat Kedungkandang.

(b) Akses Menuju Lahan Pertanian

Pembangunan jalan diharapkan dapat meningkatkan produksi pertanian karena petani dapat menjangkau lahan pertanian dengan lebih mudah daripada sebelumnya. Keterjangkauan tersebut karena faktor kondisi jalan yang baik. Adanya jalan yang baik akan menguntungkan petani karena ada rasa kenyamanan saat melewati jalan dan jarak tempuh menuju lahan pertanian lebih pendek karena juga tersedianya sarana transportasi yang dapat melewati jalan tersebut. Ketersediaan sarana transportasi ini merupakan efek secara langsung atau tidak langsung dari sebuah pembangunan jalan. Seperti yang dijelaskan oleh Bintarto (1977) hubungan antara ketersediaan fasilitas jalan dan sarana transportasi (angkutan umum) saling berkaitan satu sama lainnya yang berfungsi untuk kelancaraan aktivitas penduduk dan perkembangan kota itu sendiri.

Berdasarkan data berupa penjelasan dari masyarakat Kedungkandang dan dokumnetasi peneliti, kondisi jalan menuju lahan pertanian secara umum adalah baik. Mereka merasakan kenyamanan saat melewati jalan yang baru dibangun oleh pemerintah karena perbedaan kondisi jalan antara yang dulu dengan sekarang berbeda. Dengan pengaspalan jalan di sekitar areal lahan pertanian, kendaraan seperti mobil *pick up* dan sepeda motor dapat melewatinya dengan lancar dan jumlah kendaraan yang mampu melewati jalan tersebut lebih banyak. Bahkan angkutan umum seperti M – T (Mulyorejo – Tlogowaru) dapat melewati jalan di depan areal pertanian tebu. Namun, sebagian kecil juga masih ada jalan menuju lahan pertanian yang masih berupa tanah. Menurut penjelasan masyarakat, jalan tembus yang masih berupa tanah ini akan menyulitkan petani melakukan aktivitas bertaninya ketika musim hujan terjadi karena jalan yang dilewati becek.

Gambar 27. Daerah Wonokoyo yang Dilewati Jalur Angkutan Umum M - T

Gambar 28. Jalan yang Sudah Dapat Dilalui Kendaraan Bermotor dengan Nyaman

Semakin banyaknya jalan tembus menuju lahan-lahan pertanian seperti foto jalan di daerah Wonokoyo ini membuat akses petani menuju ke lahan pertanian menjadi semakin mudah. Contoh pada gambar 13, seorang warga menunjukkan jalan tembus yang dibuat masyarakat sekitar (Daerah Wonokoyo). Jalan tembus tersebut mampu dilewati oleh truk pengangkut tanaman tebu dan tanaman pangan lainnya dan sepeda motor yang mana kendaraan jenis ini yang paling banyak ditemui. Menurut keterangan warga jalan tembus ini menembus sampai ke daerah Buring, Tlogowaru, dan Kecamatan Tajinan (Kabupaten Malang).

Gambar 29 dan 30. Jalan Tembus Warga/Petani Menuju Lahan Pertanian

(c) Akses Petani untuk Mendapatkan Sarana/Alat Pertanian

Ada dampak atau perubahan positif yang terjadi jika pembangunan pertanian ditunjang oleh fasilitas-fasilitas yang akan meningkatkan pertumbuhan ekonomi dari bidang usaha-usaha pertanian di daerah. Karena proses berlangsungnya pembangunan pertanian di suatu daerah berkaitan dengan tersedianya sarana-sarana produksi pertanian. Seperti yang dijelaskan oleh Banoewidjojo berikut ini:

> Sementara sarana-sarana produksi untuk pertanian seperti, alat-alat pertanian, pupuk, benih, dan sebagainya atau dapat dikatakan sarana-sarana yang bersifat ekonomis diusahakan dan diatur lebih baik, maka produktivitas semua usaha di sektor-sektor pertanian akan lebih meningkat lagi dan dengan demikian pertumbuhan ekonomi di daerah yang bersangkutan akan tumbuh lebih cepat (Banoewidjojo, 1983:23).

Adapun mengenai aksesibilitas terhadap alat-alat/sarana pertanian di Kedungkandang masih menjadi kendala. Petani-petani masih sering menggunakan alat-alat pertanian bergantian terutama untuk jenis alat yang besar, seperti alat pembajak sawah. Sedangkan alat-alat pertanian yang berjenis kecil seperti pacul, arit, pupuk, dan lain-lain sudah banyak tersedia di Koperasi Unit Desa yang tersebar di wilayah Kedungkandang. Oleh karena itu untuk mengatasi terbatasnya alat-alat pertanian bagi kegiatan pertanian, dari pemerintah kota dan provinsi memberikan dana bantuan sarana yang dikelola dan diberikan kepada kelompok-kelompok tani di wilayah Kedungkandang. Alasan dana bantuan sarana pertanian dikelola oleh kelompok tani adalah dalam rangka memaksimalkan fungsi kelompok tani itu sendiri.

(d) Akses Mendapatkan Informasi tentang Pembangunan Pertanian

Para petani di Kedungkandang sudah mengetahui pentingnya sebuah informasi yang berkaitan dengan pembangunan pertanian. Terlebih pada masa sekarang, ancaman pembangunan wilayah Kedungkandang yang menggeser usaha pertanian sangat disadari oleh masyarakat petani. Oleh karena itu, agar petani siap menerima perubahan yang terjadi, maka Petugas Penyuluh Lapangan berperan untuk mensosialisasikan hal-hal yang terkait dengan pembangunan pertanian, kelangsungan kegiatan pertanian, dan memberikan pelatihan kepada para petani agar mampu meningkatkan produktivitas pertaniannya sehingga produk yang dihasilkan tetap menguntungkan bagi kesejahteraan hidup mereka.

Petugas Penyuluh Lapangan (PPL) dari Kecamatan diberi tugas untuk mendampingi petani-petani Kedungkandang mulai dari kegiatan hulu sampai hilir setiap satu (1) bulan sekali. Dengan pendampingan hulu, PPL memberikan informasi tentang cara memaksimalkan panen tanaman pangan, sosialisasi dan penggunaan bibit padi baru yang memiliki produktivitas tinggi, dan sebagainya. Sehingga akses informasi pertanian dapat diperoleh langsung dari kegiatan ini. Selanjutnya PPL membawahi lembaga KUD yang tersebar di wilayah Kedungkandang mengkoordinasikan penyediaan sarana pertanian seperti bibit-bibit tanaman pangan, alat-alat pertanian, dan pupuk yang dapat dibeli oleh petani-petani/kelompok tani. Sehingga akses petani untuk memperoleh sarana pertanian dapat terjangkau dengan mudah. Sedangkan yang dimaksud pendampingan hilir adalah yang berkaitan dengan usaha akhir proses pertanian, yakni mengenai pemasaran produksi pertanian ke pasar-pasar maupun ke toko-toko sekitar wilayah Kedungkandang, wilayah Malang Raya, hingga sampai ke luar Kota Malang (Surabaya). Peran PPL disini adalah sebagai pemberi informasi pasar-pasar mana saja yang dapat menjualkan produksi pertanian petani serta bagaimana cara memasarkan hasil panennya dengan baik sehingga para petani pun mendapatkan keuntungan yang maksimal. Contoh pada pemasaran tebu, setelah tebu dibawa ke pabrik gula dan diolah menjadi gula, maka baik masyarakat awam maupun petani tebu dapat melelang atau menjualkan kembali hasil olahan tebu tersebut kepada masyarakat. Hal ini berdasarkan penjelasan Ketua RT setempat di Kelurahan Wonokoyo.

Pembangunan prasarana jalan seperti jalan tembus Gadang – Bumiayu yang banyak dimanfaatkan sebagai jalur pemasaran produksi pertanian oleh

kelompok tani di Kedungkandang saat ini dinilai sangat menguntungkan bagi masyarakat. Dampak secara tidak langsung dari adanya pelebaran jalan tembus tersebut adalah membuat kondisi daerah sekitar jalan tembus strategis. Kondisi yang demikian karena jalan ini dilewati oleh bus antarkota menuju ke arah Kota Blitar. Ramainya jalan tembus Gadang – Bumiayu dimanfaatkan oleh masyarakat dengan mendirikan kegiatan-kegiatan yang bermanfaat seperti dibangunnya warung internet di sekitar lokasi. Dengan fasilitas pelayanan internet ini petani dapat mengakses dan menggunakan informasi tentang hal-hal yang berkaitan dengan pembangunan pertanian. Dampak secara tidak langsung dari pembangunan jalan itu merupakan efek dari barang publik, yaitu efek eksternalitas.

Atas keempat analisa aksesibilitas produksi pertanian tersebut, maka terdapat indikasi keberhasilan pembangunan pertanian di Kedungkandang. Seperti yang dijelaskan oleh Mosher dalam Banoewidjojo (1983:103) yang menjelaskan bahwa penciptaan struktur pedesaan yang mendukung terselenggaranya pembangunan pertanian dikatakan berhasil yaitu apabila di suatu daerah tersebut memiliki pasar-pasar yang menyediakan kesempatan bagi para petani untuk membeli sarana-sarana produksi yang diperlukan dan dapat menjual hasil usahanya sendiri; cukupnya jalan-jalan pedesaan untuk mempercepat dan mengurangi biaya penyaluran atau pengangkutan barang-barang, informasi, atau jasa khususnya dalam bidang pertanian; serta adanya kegiatan penyuluhan, dimana petani dapat belajar dan mempelajari penerapan teknologi baru.

B. Pihak-pihak yang Menikmati Manfaat Prasarana Jalan

1. Klasifikasi Pengguna Jalan

Pembangunan prasarana jalan dengan *output* berupa jalan itu sendiri secara langsung bersifat untuk melayani kepentingan umum yang termasuk di dalamnya adalah seluruh masyarakat luas. Pelayanan kepada masyarakat luas berarti mengandung makna upaya pendistribusian barang-barang dan dalam rangka peningkatan hubungan sosial. Kedua makna tersebut sejalan dengan definisi pembangunan yang dijelaskan oleh Sudharto P. Hadi (2005:21). Makna ini lebih berorientasi pada pembangunan sosial dimana indikasinya dapat diukur dari berkurangnya diskriminasi terhadap pemenuhan kebutuhan. Dengan demikian pembangunan juga menyangkut masalah distribusi yang menuntut adanya keseimbangan pemenuhan kebutuhan oleh seluruh masyarakat yang menikmati hasil pembangunan sehingga keuntungan pembangunan akan dapat dirasakan oleh seluruh masyarakat dan pada akhirnya pemerataan pembangunan akan tercapai. Pernyataan ini didasarkan pada pengertian dari salah satu nilai pembangunan yang kedua oleh Dorodjatun Kuntjoro Jakti dalam bukunya "Manajemen Pembangunan" (1987).

Benda/barang berupa jalan disebut sebagai barang publik karena semua orang bisa menggunakannya tanpa terkecuali. Jaringan jalan yang terdapat di wilayah Kedungkandang penggunaannya oleh semua orang dari berbagai wilayah, semua orang dari kalangan yang berbeda-beda, dan orang yang mengadakan perjalanan dengan melewati jalan ini atas dasar tujuan yang berbeda-beda pula, dengan seperlunya tanpa ada pembatasan dari pihak tertentu. Siapapun tidak bisa mencegah untuk memanfaatkan barang ini, dan konsumsi seseorang atas barang

ini juga tidak mengurangi peluang orang lain melakukan hal yang sama. Selanjutnya jalan inilah yang disebut sebagai jalan umum.

Sebagai jalan umum, jalan yang dibangun di Kedungkandang memiliki efek yang terkait dengan sifat barang publik yaitu munculnya *Free riders* dan Eksternalitas. Namun dalam pembahasan ini diantara kedua efek tersebut hanya dibahas dari aspek *Free riders* saja. *Free riders* adalah bagi mereka yang ikut menikmati barang publik tanpa mengeluarkan kontribusi tertentu, sementara sebenarnya ada pihak lain yang berkontribusi untuk mengadakan barang publik tersebut. Contohnya adalah sebuah jalan tembus yang dibuat oleh warga di daerah Wonokyo. Jalan ini dibangun dengan kerja bakti oleh warga sekitar untuk kepentingan warga yang ingin memperpendek jarak perjalanan daripada melewati jalan utama, tetapi pada kenyataannya penggunaan jalan ini juga digunakan oleh *Free rider* yang tidak ikut kerja bakti. Contoh lain adalah masyarakat awam yang jumlahnya tidak terhitung tetapi ia merupakan pengguna jalan tetap untuk memenuhi keperluannya mengadakan suatu aktivitas sehari-harinya dengan melewati jalan-jalan yang telah dibangun. Sehingga disini terdapat unsur kepastian bahwa *Free Riders* itu selalu ada di jaringan jalan-jalan yang terdapat di Kedungkandang karena sebagian besar jalan-jalan di daerah ini berjenis jalan kolektor primer yang mana motif perjalanan kendaraan rata-rata untuk aktivitas kehidupan sehari-hari. Secara rinci jaringan jalan yang terdapat di Kedungkandang yang dimaksud adalah sebagai berikut:

1. Jalan baru yang menghubungkan Kelurahan Cemorokandang – Lesanpuro – Kedungkandang – Buring – Wonokoyo – Tlogowaru.

2. Jalan tembus melewati Perumahan Dirgantara – tembus ke Jalan Ki Ageng Gribig.
3. Jaringan Jalan Kyai Pasreh - Arjowinangun – Mayjen Sungkono.
4. Jaringan Jalan Mayjen Sungkono ke arah Selatan – Kecamatan Tajinan/Bululawang.
5. Jaringan Jalan Raya Wonokoyo ke arah Timur – tembus jalan baru Cemorokandang – Tlogowaru.
6. Jalan tembus Bumiayu – Gadang.

Jaringan jalan diatas merupakan jalan umum yang biaya pembangunannya berasal dari pemerintah maka pemanfaatannya pun digunakan untuk kepentingan masyarakat Kedungkandang sendiri dan bisa juga oleh masyarakat luas di luar wilayah Kedungkandang. Berdasarkan pengamatan (observasi) langsung di lapangan, data yang diperoleh menunjukkan pembangunan jalan di daerah Kedungkandang digunakan oleh masyarakat lokal yang terdiri dari masyarakat awam, petani, buruh/pedagang, dan pegawai kantor. Hasil observasi diperoleh di tiga lokasi (lihat tabel 19).

Pengguna jalan yang paling banyak berada di daerah Wonokoyo adalah dari masyarakat awam (penduduk lokal) yang beraktivitas untuk melakukan kegiatan sehari-hari di lingkungan sekitar atau dekat pemukiman warga. Diantara ketiga waktu observasi, didapatkan kesimpulan yakni pada hari Senin, tanggal 5 Juli 2010, pukul 11.00 – 12.00 WIB merupakan waktu yang paling sering tampak bahwa masyarakat yang berjumlah 78 orang beraktivitas di luar rumah dengan memanfaatkan jalan yang telah tersedia. Sedangkan pengguna jalan yang paling sedikit adalah dari golongan petani. Rata-rata waktu beraktivitas petani yang

paling banyak di ketiga waktu pengamatan adalah pada pagi hari, pukul 07.00 – 08.00 WIB, dengan rata-rata 4 – 5 orang petani yang memanfaatkan jalan di daerah Wonokoyo.

Pengguna jalan yang melewati Jalan Tembus Bumiayu – Gadang paling banyak adalah orang yang bekerja menjadi pegawai kantor, yakni sebanyak 77 orang. Penggunaan jalan paling padat pada waktu pagi hari, pukul 08.00 – 09.00 WIB yang mana waktu tersebut merupakan waktu orang pergi untuk beraktivitas. Terlebih bagi masyarakat Kedungkandang yang bermata pencaharian sebagai pegawai kantor yang bekerja di bagian Barat atau Selatan Kota Malang akan lebih mudah melewati jalur pendek dan cepat ini. Kenyataan yang sama dengan jumlah pengguna jalan yang berada di jalan tembus Bumiayu – Gadang, pengguna jalan di Jalan Mayjen Sungkono yang paling banyak juga dari pegawai kantor pada waktu pagi saat jam berangkat ke kantor dan sore hari saat jam pulang kerja. Urutan kedua jumlah pengguna paling banyak yang terdapat di kedua lokasi tersebut adalah masyarakat awam yang hendak melakukan aktivitas sehari-harinya melalui jalan ini. Sedangkan jumlah pengguna jalan yang paling sedikit adalah dari petani

Dari ketiga lokasi observasi, yakni jalan di daerah Wonokoyo, jalan tembus Bumiayu – Gadang, dan Jalan Mayjen Sungkono terdapat persamaan, sedikitnya jumlah petani yang memanfaatkan jalan baru tersebut. Sebenarnya jika melihat potensi ketiga jaringan jalan tersebut merupakan jalur pemasaran dan distribusi pertanian masyarakat Kedungkandang, maka pengguna jalan kebanyakan selain dari masyarakat awam juga para pelaku kegiatan ekonomi seperti petani dan para distributor/tengkulak barang dan jasa. Namun pada

kenyataannya tidak demikian. Hal ini disebabkan oleh adanya beberapa faktor dan kemungkinan-kemungkinan atau alasan yang rasional berdasarkan data pengamatan yang diperoleh.

Faktor yang pertama adalah belum masuk musim panen tebu untuk areal perkebunan tebu di daerah Wonokoyo dan sekitarnya. Untuk faktor pertama ini diperkuat dari wawancara dengan penduduk yang bermukim dekat dengan areal perkebunan tebu sehingga sangat mengetahui waktu tanam tebu dan musim panen tebu. Pada bulan antara Juli – Agustus seperti pada saat ini, pengangkutan tidak terlalu banyak dan padat seperti pada bulan September – Oktober. Sehingga pengamatan yang tampak petani tebu hanya beberapa saja yang melewati jalan-jalan di Wonokoyo, dan sebagian kecil di sekitar Jalan Mayjen Sungkono. Faktor yang kedua adalah terjadi fenomena yang nyata bahwa jumlah petani semakin menurun karena arah pembangunan perkotaan pada tahun-tahun ke depan beralih ke sektor non pertanian dan lebih dipusatkan pada pembangunan sektor industri. Salah satu perwujudan arah pembangunan perkotaan tersebut adalah upaya percepatan pembangunan kawasan Timur Malang. Cara pandang masyarakat yang mulai maju terhadap dampak pembangunan yang terjadi di Kedungkandang dengan melihat potensi keuntungan di sektor industri lebih tinggi daripada di sektor pertanian akan menimbulkan pemikiran bahwa kelangsungan kegiatan pertanian di perkotaan kurang maksimal sehingga kemungkinan warga masyarakat kurang atau tidak lagi meneruskan mata pencaharian mereka sebagai petani. Faktor yang ketiga adalah keterbatasan waktu dalam observasi penelitian oleh peneliti yang mungkin dalam waktu-waktu tertentu yang lain akan banyak ditemui jumlah petani yang memanfaatkan pembangunan prasarana jalan.

Hasil pembangunan yang diperoleh dengan adanya pembangunan jalan di Kawasan Timur Malang ini terbukti paling banyak dimanfaatkan oleh masyarakat Kedungkandang sendiri yang memiliki beragam mata pencaharian untuk melakukan berbagai aktivitasnya masing-masing. Pengguna jalan dapat menikmati prasarana jalan dengan rasa nyaman tanpa ada paksaan dari pihak manapun. Contoh kenyamanan yang dirasakan pengguna jalan, khususnya petani, pada jalan-jalan yang dibangun, di dasarkan atas pernyataan dari salah seorang warga masyarakat bahwa tidak ada rasa tersaingi dengan pihak-pihak lain, misalnya pihak swasta (investor) yang ingin mengembangkan usaha di bidang industri dan perdagangan sehingga mungkin akan mengancam keberlangsungan kegiatan pertanian di daerah Kedungkandang.

Pengguna jalan di daerah Kedungkandang juga tidak dibeda-bedakan, yaitu seseorang yang bagaimanakah yang dapat memanfaatkan jalan tersebut. Dalam arti yang lain, hal ini menunjukkan tidak adanya diskriminasi pengguna jalan dalam memanfaatkan barang publik. Dengan demikian apa yang disebut sebagai nilai pembangunan disini adalah dalam rangka memberikan pelayanan kepada masyarakat luas untuk bebas beraktivitas. Prasarana jalan membantu masyarakat untuk melaksanakan kegiatan sehari-harinya yang di dalamnya akan terjadi interaksi sehingga terjadi pula suatu peningkatan hubungan sosial yaitu antara satu orang dengan orang lain, satu orang dengan kelompok lain, kelompok satu dengan kelompok lain baik dalam suatu daerah maupun ke daerah yang lainnya di dalam dan di luar kawasan Timur Malang atau Kedungkandang. Atas dasar kenyataan yang terjadi di lapangan, dapat dikatakan pemerataan pembangunan sudah tercapai. Dan untuk lebih memaksimalkan fungsi jalan dalam

menunjang aspek sosial ekonomi oleh seluruh warga masyarakat Kedungkandang, maka pembangunan jaringan jalan di Kedungkandang memang diperlukan.

Adapun dengan adanya rencana pengembangan kawasan Timur Kota Malang menjadi isu strategis bagi investor-investor yang akan mengembangkan kegiatan industri. Tentu saja pembangunan prasarana jalan di kawasan ini menjadi penting dan bermanfaat untuk kelancaran industri mereka. Jaringan jalan yang pada saat ini mendukung akses pembangunan pertanian untuk tahun-tahun ke depan, kemungkinan pemanfaatan jalan akan banyak digunakan para investor tersebut sehingga petani dapat tersaingi memanfaatkan jaringan jalan ini. Namun, dari wawancara peneliti dengan penduduk dan salah seorang petani yang menggunakan jalan-jalan tersebut merasa tidak tersaingi dengan pihak-pihak yang lain.

Untuk menanggulangi kemungkinan di atas dan agar pembangunan jalan berimplikasi pada keuntungan pengguna jalan, khususnya para petani lokal di masa depan, maka perlu adanya peningkatan jaringan jalan utama di Kedungkandang. Peningkatan jaringan jalan adalah salah satu cara untuk meningkatkan akses dan peningkatan jaringan jalan tidak dengan sendirinya dapat meningkatkan akses tetapi hal tersebut tergantung dari penggunaan jaringan jalan oleh lebih banyak petani (Lokakarya Regional Dan Pelatihan Perencanaan Aksesibilitas Perdesaan Terintegrasi, 2001/2002). Selanjutnya peningkatan akses akan meningkatkan mobilitas yang dalam hal ini adalah mobilitas petani menggunakan jaringan jalan untuk kepentingan aksesibilitas produksi pertanian.

2. Jenis Kendaraan yang Digunakan Pengguna Jalan

Dari data pengguna jalan dan jenis kendaraan yang dipakai, maka dapat disimpulkan bahwa masyarakat awam yang merupakan pengguna jalan paling banyak di daerah Wonokoyo menggunakan jenis kendaraan sepeda motor untuk berangkat atau pergi beraktivitas di luar rumah. Sedangkan petani menggunakan jenis kendaraan: sepeda motor, truk, *pick up,* sepeda. Namun, diantara jenis kendaraan itu, yang paling banyak digunakan adalah sepeda motor untuk mengangkut sayur-sayuran, tebu, pupuk, susu, dan telur. Tidak hanya di Wonokoyo saja petani banyak yang menggunakan sepeda motor sebagai kendaraan pengangkutnya, tetapi di jalan tembus Bumiayu – Gadang dan Jalan Mayjen Sungkono juga demikian, yakni sejumlah 48 buah. Terdapat perbedaan yang sangat sedikit antara jumlah petani sebagai pengguna jalan yang menggunakan sepeda motor dengan truk.

Hasil observasi menunjukkan fenomena pengguna jalan di Kedungkandang yang menggunakan jenis kendaraan sepeda motor sangat banyak. Jenis kendaraan ini merupakan kendaraan pribadi yang hampir dimiliki oleh masyarakat luas di berbagai daerah, bahkan sampai di daerah pelosok pun masyarakat mampu memilikinya. Jika dilihat dari data lapangan, maka petani pun menggunakan sepeda motor sebagai angkutan produksi pertanian. Keuntungan sepeda motor jika digunakan dalam kegiatan pertanian adalah dapat dengan mudah melewati jalan-jalan yang sempit, berkelok, dan bergelombang seperti keadaan topografi daerah Kedungkandang umumnya. Contoh pada gambar 9 yang tersaji sebelumnya menunjukkan bahwa jalan di areal persawahan atau perkebunan yang tersebar di lokasi penelitian adalah jalan sempit dan

berbukit/bergelombang sehingga akan lebih baik jika kendaraan seperti sepeda motor dapat melaluinya. Keuntungan yang lain adalah dilihat dari sisi ekonomi apabila dibandingkan dengan memiliki jenis kendaraan sedang seperti sepeda motor dengan memiliki kendaraan berjenis besar seperti mobil maka keterjangkauan petani untuk memiliki sepeda motor lebih memungkinkan.

Sebelum petani banyak menggunakan sepeda motor sebagai alat angkut hasil panen pertaniannya sejak lima (5) tahun terakhir, jenis alat angkut yang digunakan masih sederhana, yakni pedati. Bahkan dahulu masih banyak yang berjalan kaki dengan memanggul panennya pada karung rotan di kedua sisi. Perubahan yang terjadi kini ternyata dipengaruhi oleh adanya pembangunan yang membuat keadaan lebih baik dari sebelumnya. Perubahan yang terjadi tersebut tidak lain merupakan dampak sebuah pembangunan prasarana jalan.

3. Faktor Pendukung dan Penghambat Pembangunan Prasarana Jalan

1. Aspek Internal

Faktor pendukung pembangunan jalan di kawasan Malang Timur adalah dari sisi manajemen pembangunan yang jelas. Maksud manajemen pembangunan yang jelas ini adalah bahwa terdapat manajemen proyek pembangunan jalan di Kedungkandang mulai dari pembuatan *draft* pelaksanaan pekerjaan, penentuan lokasi pekerjaan, penentuan pengguna jasa, penentuan konsultan, penentuan rencana kerja konsultan, penentuan tim koordinasi, jadwal pekerjaan, dan pagu dana proyek. Sedangkan faktor pendukung lainnya yaitu dari sisi finansial. Penyediaan dana proyek yang diberikan Pemerintah Daerah Kota Malang merupakan sumber modal pelaksanaan proyek ini. Ada pula pembiayaan lainnya melalui program pemerintah penyediaan dana hibah/*Block Grant* Rp 500.000.000

kepada setiap kelurahan sehingga hal ini akan mendukung berhasilnya pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang dan menumbuhkan kepekaan atau inisiatif masyarakat terhadap pentingnya pembangunan dalam bidang-bidang lainnya.

Selain faktor pendukung, ada pula faktor penghambat pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang. Permasalahan koordinasi antara dinas dengan kontraktor pelaksana proyek (CV. Tirta Buana) tentang kesepakatan kerjasama dan waktu pelaksanaan kadangkala menjadi faktor penghambat proyek dikerjakan secara tepat waktu. Namun, faktor penghambat tersebut dianggap tidak terlalu bermasalah bagi dinas terkait, yakni Dinas Kimpraswil karena target pengerjaan masih dalam batas waktu proyek dilaksanakan. Dan hingga sekarang, permasalahan yang lainnya bagi dinas dirasakan belum ada.

2. Aspek Eksternal

Faktor pendukung pembangunan jalan di Kedungkandang jika dilihat dari aspek eksternal adalah dari segi lokasi. Wilayah Kedungkandang merupakan daerah perbatasan dengan wilayah Kabupaten Malang bagian Timur dan Selatan (Kecamatan Wajak, Kecamatan Tajinan, dan Kecamatan Bululawang) sehingga mempunyai peluang sebagai pusat pelayanan. Untuk mengembangkan peluang ini maka pembangunan prasarana berupa jalan sangat diperlukan guna menunjang pembangunan daerah selanjutnya. Pemerintah Kota Malang telah menetapkan pembangunan jaringan jalan yang dapat digunakan sebagai akses keluar-masuk wilayah dari dan ke Kecamatan Kedungkandang. Jaringan jalan yang akan dikerjakan tersebut juga merupakan bagian dari pembangunan Jalan Lingkar Timur dan Jalan Lingkar Selatan yang bermanfaat sebagai pemecah arus

kendaraan, jalur penghubung antara Kota Surabaya dengan Kabupaten sekitar Malang Raya, dan pemercepat pengembangan kawasan.

Pada pembangunan jalan tembus Gadang – Bumiayu, yang mana jalan ini adalah jalan yang paling terlihat pengaruhnya dan dirasakan keuntungannya oleh petani tebu karena aksesibilitas produksi pertaniannya meningkat dari sebelum adanya jalan baru ini. Pada pembangunan jalan tersebut terdapat kendala eksternal yang dihadapi oleh Dinas Pekerjaan Umum/Kimpraswil Kota Malang sebagai pelaksana dan penanggung jawab pembangunan prasarana jalan. Faktor penghambatnya adalah dari faktor sosial dan budaya masyarakat yang bermata pencaharian sebagai pedagang di Pasar Gadang. Mereka masih beraktivitas di sekitar lokasi pembangunan meskipun proyek pembangunan jalan tembus Gadang – Bumiayu sedang dilaksanakan sehingga menghambat terselesaikannya jalan tersebut. Ketidaksiapan para pedagang pernah menjadi kendala terselesaikannya pelebaran jalan tembus ini. Mereka cenderung tidak siap untuk mengalami perubahan akibat pembangunan. Salah satu alasannya adalah masih rendahnya rata-rata tingkat pendidikan mereka yang mengakibatkan kurang terbentuknya jiwa perubahan dan tidak berani mengambil resiko terhadap hal-hal baru. Kenyamanan yang telah mereka rasakan untuk berdagang di Pasar Gadang tidak mau digantikan.

Faktor sosial lain yang menjadi penghambat pembangunan jalan di Kedungkandang dari aspek eksternal adalah permasalahan pembebasan lahan untuk pelebaran jalan. Contoh kasusnya yaitu tersendatnya pembangunan jalan di Jalan Mayjen Sungkono dimana jalan ini sering dilewati sebagai akses distribusi produk pertanian, terutama tebu dan ternak. Oleh karena padatnya arus oleh

kendaraan-kendaraan bermuatan besar, maka sepanjang jalan itu memerlukan pelebaran di sisi jalan. Saat ini, jalan tersebut terlihat adanya pelebaran di sisi jalan. Namun pelaksanaan pembangunan tersendat karena dana dari pemerintah daerah terbatas dan terjadi permasalahan ganti rugi lahan masyarakat yang belum terselesaikan.

Analisa faktor pendukung dan faktor penghambat baik dari aspek internal maupun eksternal di atas dapat dikaitkan dengan evaluasi perencanaan proyek yang melihat dasar evaluasi ekonomis, evaluasi teknis, evaluasi finansial, evaluasi pemasaran, evaluasi organisasi, evaluasi manajemen, dan Analisis Dampak Lingkungan (Andal). Diantara ketujuh dasar evaluasi perencanaan proyek tersebut, yang sesuai dengan faktor pendukung dan penghambat pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang ada empat evaluasi. Yang pertama adalah evaluasi ekonomis, yaitu penilaian berdasar analisis biaya dan manfaat. Proyek jalan di daerah Kedungkandang menyumbang pencapaian sesuatu program pembangunan dan sektor-sektor lainnya seperti sektor pertanian, sektor kegiatan industri, dan sektor perdagangan. Evaluasi yang kedua adalah evaluasi finansial. Yaitu biaya proyek diperkirakan secara wajar. Yang ketiga, evaluasi organisasi. Yaitu permasalahan bentuk dan struktur organisasi yang paling tepat untuk melakukan proyek secara baik. Maksudnya disini adalah terdapat penentuan hubungan proyek-proyek lainnya yang berkaitan dengan dinas/instansi terkait (Dinas Kimpraswil, Badan Perencanaan Pembangunan Kota Malang, Desa/Kelurahan, dan Kecamatan Kedungkandang). Evaluasi yang terakhir adalah evaluasi manajemen. Yaitu adanya tenaga pimpinan pelaksanaan proyek yang cukup beserta tim pelaksana proyek pembangunan jalan dari Dinas

Kimpraswil. Manajemen proyek yang baik juga berkenaan dengan rincian pengoperasian proyek seperti yang disebutkan sebelumnya dalam faktor pendukung dalam internal dinas terkait.

BAB VII

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan identifikasi permasalahan, penemuan data hasil penelitian dari setiap rumusan masalah yang diolah dan dianalisa oleh peneliti maka didapatkan kesimpulan penelitian sebagai berikut:

1. Pembangunan prasarana jalan memberikan dampak yang positif bagi pembangunan pertanian utamanya dalam peningkatan aksesibilitas produksi pertanian di Kedungkandang. Terjadinya peningkatan akses pada pembangunan pertanian tersebut ditandai dengan:
   i. kemudahan akses bagi petani untuk menuju ke daerah pemasaran produk pertanian (pasar, toko, pabrik, KUD) melalui berbagai alternatif jaringan jalan di Kedungkandang, seperti pembangunan jaringan jalan yang sudah terealisasi (jalan tembus Bumiayu – Gadang, perbaikan jalan Mayjen Sungkono, perbaikan dan pengembangan jalan-jalan lingkungan sekitar areal lahan pertanian) dapat dilalui oleh kendaraan pengangkut hasil pertanian masyarakat lokal
   ii. keterjangkauan akses menuju lahan pertanian karena faktor kondisi jalan yang baik. Adanya jalan yang baik akan menguntungkan petani karena ada rasa kenyamanan saat melewati jalan serta dengan dibangunnya jalan tembus di sekitar lahan pertanian membuat jarak tempuh menuju lahan tersebut lebih pendek. Selain itu jalan baru tersebut mampu dilewati oleh jenis kendaraan besar sekalipun seperti truk.

iii. kemudahan akses petani untuk mendapatkan sarana/alat pertanian melalui Koperasi Unit Desa (KUD) yang tersebar di wilayah Kedungkandang dimana letak KUD ini terjangkau oleh para petani.

iv. Kemudahan akses bagi petani untuk mendapatkan informasi tentang pembangunan pertanian melalui pendampingan oleh Petugas Penyuluh Lapang Kecamatan dan fasilitas media internet yang mulai berkembang di kawasan pembangunan jalan Kedungkandang.

4. Pihak yang paling banyak menikmati manfaat pembangunan prasarana jalan adalah masyarakat lokal Kedungkandang yang hendak melakukan aktivitas sehari-hari di luar rumahnya dengan memakai jenis kendaraan berupa sepeda motor. Dari sini dapat diketahui bahwa hasil pembangunan jalan ini memang dimanfaatkan oleh semua kalangan masyarakat karena jalan merupakan barang publik yang tidak mengikat orang tertentu untuk memanfaatkan atau menggunakan fasilitas ini. Dengan adanya pembangunan jalan yang baru, masyarakat dapat lebih nyaman menggunakan jalan tersebut dan tercipta perubahan kondisi sosial ekonomi masyarakat baru menuju ke arah yang lebih baik.

5. Faktor pendukung pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang antara lain:

   a. Dari aspek Internal ada dua faktor, yakni manajemen pembangunan yang jelas pada instansi yang bersangkutan (Dinas Kimpraswil) dan sisi finanasial yang menunjang pelaksanaan proyek pembangunan jalan di Kedungkandang oleh Pemerintah Daerah Kota Malang.

b. Dari aspek Eksternal, yakni dari segi lokasi pembangunan yang berpeluang sebagai pusat pelayanan baru.

Sedangkan faktor penghambat pembangunan prasarana jalan antara lain:

i. Dari aspek Internal, yakni permasalahan koordinasi antara dinas dengan kontraktor pelaksana proyek (CV. Tirta Buana) tentang kesepakatan kerjasama dan waktu pelaksanaan yang kadangkala hal ini menjadi faktor penghambat proyek dikerjakan secara tepat waktu.

ii. Dari aspek Eksternal, yakni faktor sosial budaya masyarakat (khususnya pedagang) yang menunjukkan kecenderungan kurang siap terhadap pembangunan jalan dan faktor yang kedua adalah permasalahan ganti rugi lahan warga untuk pelebaran jalan yang belum terselesaikan.

B. Saran

Atas permasalahan yang terjadi pada pembangunan prasarana jalan di Kedungkandang dan dalam upaya peningkatan aksesibilitas produksi pertanian masyarakat, maka peneliti memberikan beberapa saran yang dapat digunakan sebagai solusi atau perbaikan pembangunan ke depan, antara lain:

1. Peran daerah Kedungkandang sebagai daerah pinggiran yang memiliki potensi di bidang pertanian, dan ditinjau dari letaknya yang strategis bagi pusat pelayanan baru, maka kondisi daerah Kedungkandang di tahun-tahun ke depan akan semakin ramai karena jaringan-jaringan yang dibangun di daerah ini juga bagian dari upaya pemerintah memaksimalkan Jalur Lingkar Timur dan Selatan. Kondisi yang demikian menuntut kualitas sebuah jalan yang harus ditingkatkan terus-menerus. Agar pembangunan jalan tetap berimplikasi pada keuntungan penduduk lokal, maka perlu adanya pemeliharaan jalan. Yang

pertama, rehabilitasi jalan yang mengalami kemunduran dan mengembalikan pada kondisi semula. Kedua, peningkatan kualitas jalan. Ketiga, perlu dibangun hubungan jalan baru yang lebih banyak, sehingga terjadi pemerataan akses di setiap daerah dalam suatu kawasan. Keempat, pemeliharaan jalan yang rutin dan berkala untuk mencegah kemunduran jaringan jalan.

2. Mengkondisikan kesiapan masyarakat luas untuk menerima perubahan baru dengan wujud pembangunan fisik, serta meningkatkan kerjasama dan komunikasi antara pemerintah dan masyarakat lokal dalam kegiatan pembangunan yang terjadi di wilayah Kedungkandang.
3. Merumuskan strategi dan mensosialisasikan pembangunan pertanian secara lebih modern kepada petani-petani di daerah Kedungkandang di tahun-tahun ke depan agar potensi pertanian yang dimiliki tetap dapat dimaksimalkan keuntungannya bagi pemenuhan kebutuhan pangan baik di suatu wilayah kota itu sendiri maupun wilayah-wilayah lain di luar Kota Malang.