BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan bab tinjauan pustaka yang berisikan mengenai literature yang dipakai sebagai referensi dalam penelitian ini. Selanjutnya pada bagian berikut akan dijabarkan secara lebih lanjut tentanng studi literatur yang telah dilakukan.

2.1 Perkembangan Perkotaan Dalam Aspek Ekonomi Masyarakat

A. 2.1.1 Karakteristik Ekonomi Masyarakat Perkotaan

Masyarakat di perkotaan umumnya telah memiliki konsep perkonomian yang baik dan memadai. Hal ini terwujud karena di perkotaan telah memiliki fasilitas,serta sarana dan prasarana yang mendukung proses berjalannya suatu aktifitas perekonomian masyarakat perkotaan. Kestabilan ekonomi di daerah perkotaan sangat di pengaruhi oleh kreatifitas masyarakatnya, utamanya adalah pemerintah yang berperan dalam memberikan kebijakan, serta masyarakat sebagai pelaku sektor ekonomi.

Dalam memenuhi kebutuhan ekonominya, masyarakat kota telah terbagi kedalam berbagai profesi, heterogen yakni di mulai dari pemerintah, pegawai negeri, pegawai swasta, buruh,petani serta para pekerja di bidang tertentu lainnya. Di kota di kenal berbagai instansi serta sarana umum yang berperan aktif dlaam upaya meningkatkan kesejahteraan masyarakat kota, yakni seperti perbankan, koperasi, pegadaian pasar,mall, dan lain-lain. Berdasarkan uraian tersebut, maka asebenarnya kota telah memilki kesejahteraan ekonomi yang baik walaupun pada kenyataannya masih ada masyarakat yang tinggal di kota dan tergolong miskin. Namun jika dirata-ratakan secara umum, maka kota telah berhasil membangun fasilitas ekonommi dengan baik (Anwar. 2002).

2.1.2 Infrastruktur Jalan Terhadap Masyarakat Perkotaan

Infrastruktur merupakan prasyarat agar berbagai aktivitas masyarakat dapat berlangsung khususnya infratruktur jalan. Infrastruktur yang sering disebut sebagai prasarana fisik dapat diartikan sebagai fasilitas fisik untuk kepentingan umum.

Infrastruktur jalan memiliki keterkaitan yang sangat kuat dengan kesejahteraan masyarakat dan pertumbuhan ekonomi, sebagaimana dapat ditunjukan dengan indikasi bahwa daerah yang mempunyai kelengkapan sistem infrastruktur yang berfungsi lebih baik, mempunyai tingkat kesejahteraan dan pertumbuhan ekonomi yang lebih baik pula.

Infrastruktur jaringan jalan di Indonesia merupakan prasarana transportasi darat yang dominan (90% angkutan barang menggunakan moda jalan dan 95% angkutan penumpang menggunakan moda jalan) dan mempunyai peranan yang sangat strategis dalam mendukung kegiatan ekonomi,sosial masyarakat, sehingga harus dipertahankan fungsinya dengan baik melalui sistem pemeliharaan yang baik pula (Ditjen Bina Marga – Dept.Pekerjaan Umum, 2009). Terbukti betapa besaranya peran jalan selama ini dalam mendukung moblitas dan distribusi penumpang,barang dan jasa. Salah satu upaya yang ditempuh adalah kegiatan pemeliharaan,peningkatan, dan pembangunan jalan baru yang merupakan tanggung jawab pemerintah dan atau pemerintah daerah, sebagaimana diamanatkan dalam pasal 30 UU 38 tahun 2004 tentang jalan.

Infrastruktur memilki peranan positif terhadap pertumbuhan ekonomi dengan jangka pendek menciptakan lapangan kerja sektor konstruksi dan jangka menengah dan panjang akan mendukung peningkatan efisiensi dan produktivitas sektor-sektor terkait.infrastruktur sepertinya menjadi jawaban dari kebutuhan Negara-negara yang ingin mendorong pertumbuhan ekonomi,dengan emmbantu penanggulangan kemiskinan,meningkatakan kualitas hidup,mendukung tumbuhnya pusat ekonomi dan meningkatkan mobilitas barang dan jasa serta merendahkan biaya aktifitas investor dalam dan luar negeri (J'afar M,2007).

2.1.3 Pengaruh Adanya Kawasan Terhadap Guna Lahan

Menurut George (2010) perkembangan guna lahan pada kawasan perdagangan dan jasa menyebabkan timbulnya perkembangan pada kawasankawasan lain yaitu kawasan permukiman, perkantoran dan pendidikan. Dengan adanya perkembangan guna lahan, maka akan menimbulkan tarikan dan bangkitan dari suatu kawasan, sehingga terjadi peningkatan aksesibilitas dan

intensitas pergerakkan arus lalu lintas yang menggunakan koridor jalan sebagai akses utama dalam melakukan aktivitas.

2.2 Perubahan Penggunaan Lahan dan Faktor-Faktor yang Mempengaruhinya

B. 2.2.1 Lahan dan Penggunaan Lahan

Lahan adalah suatu lingkungan fisik yang meliputi tanah, iklim, relief, hidrologi, dan vegetasi, faktor-faktor tersebut mempengaruhi potensi penggunaannya. Termasuk di dalamnya adalah akibat-akibat kegiatan manusia, baik pada masa lalu maupun sekarang, seperti reklamasi daerah-daerah pantai, penebangan hutan, dan akibat-akibat yang merugikan seperti erosi dan akumulasi garam (Hardjowigeno, 2001).

Definisi mengenai penggunaan lahan (*land use*) dan penutupan lahan *(land cover*) pada hakekatnya berbeda walaupun sama-sama menggambarkan keadaan fisik permukaan bumi. Sistem penggunaan lahan dikelompokkan menjadi 2 kelompok besar yaitu penggunaan lahan pertanian dan penggunaan lahan non pertanian. penggunaan lahan pertanian antara lain tegalan, sawah, ladang, kebun, padang rumput, hutan produksi, hutan lindung dan sebagainya. Penggunaan lahan non pertanian antara lain penggunaan lahan perkotaan atau pedesaaan, industri, rekreasi, pertambangan dan sebagainya (Arsyad, 2010).

2.2.2 Jenis Penggunaan Lahan

Lahan kota terbagi menjadi lahan terbangun dan lahan tak terbangun. Lahan terbangun terdiri dari dari perumahan, industri, perdagangan, jasa dan perkantoran. Sedangkan lahan tak terbangun terbagi menjadi lahan tak terbangun yang digunakan untuk aktivitas kota (kuburan, rekreasi, transportasi, ruang terbuka) dan lahan tak terbangun non aktivitas kota (pertanian, perkebunan, area perairan, produksi dan penambangan sumber daya alam). Untuk mengetahui penggunaan lahan di suatu, wilayah, maka perlu diketahui komponen komponen penggunaan lahannya. Berdasarkan jenis pengguna lahan dan aktivitas yang dilakukan di atas lahan tersebut, maka dapat diketahui komponen-komponen pembentuk guna lahan (Chapin, 1972)

1. Penggunaan lahan yang menguntungkan

Penggunaan lahan yang menguntungkan tergantung pada penggunaan lahan yang tidak menguntungkan. Hal ini disebabkan guna lahan yang tidakmenguntungkan tidak dapat bersaing secara bersamaan dengan lahan untuk ftmgsi yang menguntungkan. Komponen penggunaan lahan ini meliputi penggunaan lahan untuk pertokoan, perumahan, industri, kantor dan bisnis. Tetapi keberadaan. guna lahan ini tidak lepas dari kelengkapan penggunaan lahan lainnya yang cenderung tidak menguntungkan, yaitu penggunaan lahan untuk sekolah, rumah sakit, taman, tempat pembuangan sampah, dan sarana prasarana.

2. Penggunaan lahan yang tidak menguntungkan

Komponen penggunaan lahan ini meliputi penggunaan lahan untuk jalan,taman, pendidikan dan kantor pemerintahan. Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa guna lahan yang menguntungkan mempunyai keterkaitan yang besar dengan guna lahan yang tidak menguntungkan. Guna lahan utama yang dapat dikaitkan dengan fungsi perumahan adalah guna lahan komersial, guna lahan industri, dan guna lahan public maupun semi publik (Chapin, 1972). Adapun penjelasan masing masing guna lahan tersebut adalah:

a. Guna lahan komersial fungsi komersial dapat dikombinasikan dengan perumahan melalui percampuran secara vertikal. Guna lahan komersial yang harus dihindari dari perumahan adalah perdagangan grosir dan perusahaan besar

b. Guna lahan industri keberadaan industri tidak saja dapat inemberikan kesempatan kerja namun juga memberikan nilai tambah melalui landscape dan bangunan yang megah yang ditampilkannya. Jenis industri yang harus dihindari dari perumahan adalah industri pengolahan minyak, industri kimia, pabrikbaja dan industri pengolahan hasil tambang.

c. Guna lahan publik maupun semi publik Guna lahan ini meliputi guna lahan untuk pemadam kebakaran, tempat ibadah, sekolah, area rekreasi, kuburan, rumah sakit, terminal dan lain-lain.

Sistem klasifikasi penggunaan lahan kota yang dipakai adalah sistem klasifikasi menurut Sutanto (1994) dengan sedikit perubahan (disesuaikan dengan kondisi penggunaan lahan di daerah penelitian). Untuk lebih jelasnya system klasifikasi penggunaan lahan kota dapat di lihat pada **Tabel II-5**. pertumbuhan dan transformasi perubahan struktur sosial ekonomi masyarakat yang sedang berkembang. Apabila penggunaan lahan untuk sawah berubah menjadi pemukiman atau industri maka perubahan penggunaan lahan ini

Tabel 1I - 5
Sistem klasifikasi Penggunaan Lahan Kota

NO	Tingkat Kerincian Klasifikasi			
	Tingkat I	Tingkat II	Tingkat II	Tingkat IV
1	Daerah Kota	Permukiman	-Pola Teratur	- Kepadatan rendah
				- Kepadatan sedang
			-Pola setengah teratur	- Kepadatan rendah
				- Kepadatan sedang
				- Kepadatan tinggi
			-Pola tidak teratur	- Kepadatan rendah
				- Kepadatan sedang
				- Kepadatan tinggi
				- Kepadatan sangat tinggi
		Perdagangan	-Pasar	
			-Pom bensin	
			-Pusat perbelanjaan	-Besar –Kecil
			-Pertokoan	
		Industri	-Pabrik/perusahaan	
			-Gudang	
		Transportasi	-Jalan	
			-Stasiun/terminal	-Kereta api/Bis/Angkutan
		Jasa	-Kelembagaan	Perkantoran, sekolah/kampus
			-Non-Kelembagaan	Hotel
		Rekreasi	-Kebun binatang	
			-Lapangan Olah raga	
			-Stadion	
			-Gedung Pertunjukan	
		Tempat ibadah	-Masjid	
			-Greja	
		Pertanian	-Sawah	
			-Tegalan	
			-Kebun Campuran	
		Hutan	-Hutan/Taman wisata	
		Lain-lain	-Kuburan	-Umum -Makam pahlawan
			-Lahan kosong	
			-Lahan sedang dibangun	

Sumber : Sutanto, 1994

2.2.3 Perubahan Guna Lahan

bersifat permanen dan tidak dapat kembali (*irreversible*), tetapi jika beralih guna menjadi perkebunan biasanya bersifat sementara.

Perubahan penggunaan lahan dan penutupan lahan pada umumnya dapat diamati dengan menggunakan data spasial dari peta penggunaan lahan dan penutupan lahan dari titik tahun yang berbeda. Data penginderaan jauh seperti citra satelit, radar, dan foto udara sangat berguna dalam pengamatan perubahan penggunaan lahan.

Barlowe (1986) menyatakan bahwa dalam menentukan penggunaan lahan terdapat empat faktor penting yang perlu dipertimbangkan yaitu : faktor fisik lahan, faktor ekonomi, dan faktor kelembagaan. Selain itu,faktor kondisi sosial dan budaya masyarakat setempat juga akan mempengaruhi pola penggunaan lahan. Pertambahan jumlah penduduk berarti pertambahan terhadap makanan dan kebutuhan lain yang dapat dihasilkan oleh sumberdaya lahan. Permintaan terhadap hasil-hasil pertanian meningkat dengan adanya pertambahan penduduk.

Demikian pula permintaan terhadap hasil nonpertanian seperti kebutuhan perumahan dan sarana prasarana wilayah. Peningkatan pertumbuhan penduduk dan peningkatan kebutuhan material ini cenderung menyebabkan persaingan dalam penggunaan lahan. Perubahan penggunaan lahan dalam pelaksanaan pembangunan tidak dapat dihindari. Perubahan tersebut terjadi karena dua hal, pertama adanya keperluan untuk memenuhi kebutuhan penduduk yang makin meningkat jumlahnya dan kedua berkaitan dengan meningkatnya tuntutan akan mutu kehidupan yang lebih baik.Beberapa kajian dan penelitian telah dilakukan untuk menganalisis faktor-faktor penyebab terjadinya perubahan penggunaan lahan. Nasoetion (1996) menyatakan beberapa hal yang diduga sebagai penyebab proses perubahan penggunaan lahan antara lain :

1. Besarnya tingkat urbanisasi dan lambatnya proses pembangunan di pedesaan

2. Meningkatnya jumlah kelompok golongan berpendapatan menengah hingga atas di wilayah perkotaan yang berakibat tingginya permintaan terhadap pemukiman (komplek-komplek perumahan)

3. Terjadinya transformasi di dalam struktur perekonomian yang pada gilirannya akan menggeser kegiatan pertanian/ lahan hijau khususnya di perkotaan

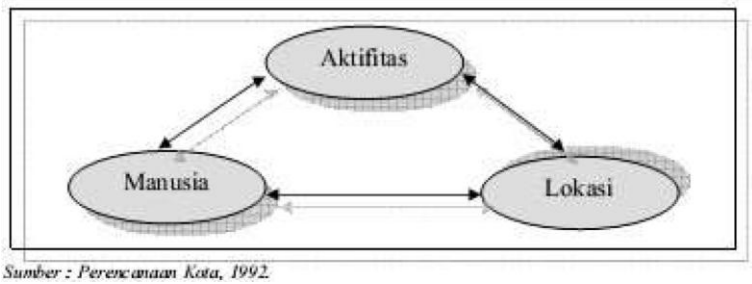
Secara umum perubahan guna lahan menyangkut tranformasi dalam pengalokasian sumber daya lahan dari satu penggunaan ke penggunaan lain, menurut (Soegijoko, 1997) bahwa ada beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya penggunaan lahan, yaitu: perluasan batas kota; peremajaan di pusat kota; perluasan jaringan infrastruktur tertutama jaringan transportasi; serta tumbuh dan

hilangnya pemusatan aktifitas tertentu. Secara keseluruhan perkembangan dan perubahan pola tata guna lahan pada kawasan permukiman dan perkotaan berjalan dan berkembang secara dinamis dan natural terhadap alam, dan dipengaruhi oleh:

- Faktor manusia, yang terdiri dari: kebutuhan manusia akan tempat tinggal, potensi manusia, finansial, sosial budaya serta teknologi.

- Faktor fisik kota, meliputi pusat kegiatan sebagai pusat-pusat pertumbuhan kota dan jaringan transportasi sebagai aksesibilitas kemudahan pencapaian.

- Faktor bentang alam yang berupa kemiringan lereng dan ketinggian lahan.



Sumber : Perencanaan Kota, 1992.

Gambar 2.1

2.3 Siklus Perubahan Penggunaan Lahan

Sebagai contoh dari keterkaitan tersebut yakni keunikan sifat lahan akan mendorong pergeseran aktifitas penduduk perkotaan ke lahan yang terletak di pinggiran kota yang mulai berkembang, tidak hanya sebagai barang produksi tetapi juga sebagai investasi terutama pada lahan-lahan yang mempunyai prospek akan menghasilkan keuntungan yang tinggi. Selanjutnya menurut Bintarto (1997) dari hubungan yang dinamis ini timbul suatu bentuk aktivitas yang menimbulkan perubahan. Perubahan yang terjadi adalah perubahan struktur penggunaan lahan melalui proses perubahan penggunaan lahan kota, meliputi:

1 Perubahan perkembangan (*development change*), yaitu perubahan yang terjadi setempat dengan tidak perlu mengadakan perpindahan, mengingat masih adanya ruang, fasilitas dan sumber-sumber setempat.

2 Perubahan lokasi (*locational change*), yaitu perubahan yang terjadi pada suatu tempat yang mengakibatkan gejala perpindahan suatu bentuk aktifitas atau perpindahan sejumlah penduduk ke daerah lain karena daerah asal tidak mampu mengatasi masalah yang timbul dengan sumber dan swadaya yang ada

3 Perubahan tata laku (*behavioral change*), yakni perubahan tata laku penduduk dalam usaha menyesuaikan dengan perkembangan yang terjadi dalam hal restrukturisasi pola aktifitas.

Menurut Nugroho (2012), perubahan land use di wilayah manapun dasarnya relatif sulit dan memakan waktu lama. Setidaknya dapat dikenali dua faktor inersia yang menghambat dan membatasi perubahan penggunaan lahan. Pertama, bangunan fisik atau fasilitas tertentu berumur sangat panjang, mungkin dapat bertahan hingga ratusan tahun. Kecenderungan mempertahankan bangunanbangunan (monumental) lama oleh individu atau pemerintah dapat menghambat perubahan penggunaan lahan di perkotaan. Sedangkan mengubahnya secara paksa sangat dihindari kecuali oleh kerusakan atau pelapukan secara alami. Kedua, perubahan penggunaan lahan umumnya berimplikasi merubah konfigurasi dan interdependensi masing-masing jenis penggunaan lahan. Keadaan seperti ini senantiasa mendapat penolakan dari salah satu aktivitas ekonomi kecuali memindahkan sistem aglomerasi (perekonomian) secara keseluruhan beserta sistem infrastrukturnya. Keputusan terakhir tentu tidak sederhana, dan mungkin tidak efisien.

Sekalipun demikian, proses atau mekanisme perubahan penggunaan lahan dapat diidentifikasi sesuai tuntutan dinamika pembangunan. Berdasarkan model von Thunen masih memberikan kerangka yang relevan untuk dapat menjelaskan perubahan-perubahan oleh karena faktor-faktor berikut:

a. Pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi dapat dijelaskan oleh kenaikan nilai tambah perusahaan (atau industri). Kenaikan nilai tambah selanjutnya dapat menggeser RBC ke atas sehingga menghasilkan perubahan (perluasan) lahan industri dari

(sebelumnya) permukiman. Oleh karena faktor inersia, perluasan lahan industri membentuk suatu zone transisi yang mungkin memerlukan beberapa tahun perubahannya. Sebaliknya tingkat permintaan lahan di luar zone transisi semakin meningkat diakibatkan oleh kecenderungan tumbuhnya sub urban maupun semakin menurun peran *urban centre*. Keadaan demikian menurunkan *gradient density* ditandai oleh RBC naik di sekitar CBD dan turun melandai (flatten) semakin jauh dari CBD.

b. *Transport cost*. Pengaruh penurunan biaya transportasi sangat dirasakan oleh industri yang berlokasi jauh dari CBD. Sebagai akibatnya, kenaikan LR relatif tinggi dan dapat mendorong relokasi serta tumbuhnya sub urban. Keadaan demikian mengakibatkan RBC sekitar CBD konstan dan relatif naik (atau melandai) semakin jauh dari CBD, menghasilkan penurunan *gradient density*.

c. Perubahan teknologi. Terjadinya perubahan teknologi menuju lebih hemat, praktis atau canggih secara umum mempengaruhi penguranga peranan CBD, dan sebaliknya memberi keuntungan bagi wilayah yang jauh dari CBD. Dengan teknologi, aktivitas face to face seperti yang diperankan oleh juru tulis atau profesi yang setara dapat dikurangi, dan mereka dapat membantu melaksanakan tugas kantor dari rumah dengan bantuan komputer dan teknologi informasi. Akibatnya, permintaan lahan di luar pusat kota meningkat sehingga meningkatkan LR dan menurunkan *gradient density*.

d. Perubahan image dan nilai. Pembangunan perkotaan sedang memasuki paradigma baru. Permintaan lahan di luar CBD meningkat bukan karena *image I*negatif tentang pusat kota, seperti kumuh dan kriminal; tetapi di luar CBD menyimpan nilai-nilai sosial (*social capital*), kualitas lingkungan yang baik dan sebagai sumber tenaga kerja. Nilai-nilai sosial dan lingkungan di wilayah suburban selanjutnya diangkat dan diyakini memberi peran ekonomi (dan nilai

tambah) yang nyata. Keadaan demikian dapat menurunkan *gradient density* dan RBC menjadi melandai.

e. Pendapatan. Kenaikan pendapatan mempengaruhi individu meningkatkan pengeluaran untuk perumahan dan merealisasikan *single family*. Keadaan ini tentu saja dapat meningkatkan permintaan lahan di luar pusat kota, dan mengakibatkan *gradient density* menurun.

2.4 Alih Fungsi dan Permasalahan Penggunaan Lahan

Alih fungsi lahan adalah sebuah mekanisme yang mempertemukan permintaan dan penawaran terhadap lahan dan menghasilkan kelembagaan lahan baru dengan karakteristik sistem produksi yang berbeda. Fenomena alih fungsi lahan adalah bagian dari perjalanan transformasi struktur ekonomi nasional. Pertumbuhan ekonomi dan penduduk yang memusat di wilayah perkotaan menuntut ruang lebih luas ke arah luar kota bagi berbagai aktivitas ekonomi dan untuk permukiman. Sebagai akibatnya wilayah hinterland yang sebagian besar berupa lahan pertanian sawah, beralih fungsi (konversi) menjadi lahan nonpertanian dengan tingkat peralihan yang beragam antar periode dan wilayah. Berdasarkan pengamatan Jamal (1999), alih fungsi lahan dari sawah ke penggunaan non pertanian di Jawa antara tahun 1980 hingga 2000 berkisar 13 ribu hingga 28 ribu hektar per tahun atau rata-rata kurang lebih 20.000 ha per tahun. Alih fungsi tersebut setidaknya berpartisipasi dalam pertumbuhan ekonomi di pulau Jawa, khususnya perkembangan pesat industri di Pantura Jawa Barat, sekaligus menjadi fenomena dominan dalam penggunaan lahan di Indonesia.

Dalam garis besarnya alih fungsi lahan dapat berjalan secara sistematis dan sporadis. Peralihan secara sistematis memuat karakter perencanaan dan keinginan publik sehingga luasan lahan hasil peralihan lebih terkendali dan terkonsolidasi dalam kerangka perencanaan tata ruang. Pertemuan permintaan dan penawaran dialokasikan dan diputuskan di dalam suatu kelembagaan dengan tujuan memberi kepuasaan kepada pembeli dan penjual atau stakeholder lainnya serta mengoptimalkan tujuan penggunaan lahan. Mekanisme ini terlihat dalam

pembangunan kawasan industri, permukiman dan sarana infrastrukturnya. Peralihan secara sporadis memuat karakter lebih individual atau oleh sekelompok masyarakat sehingga luasan hasil peralihat tidak dapat diprediksi dan menyebar tidak terkonsolidasi. Pertemuan antara permintaan dan penawaran diputuskan di luar kelembagaan sehingga sering mengakibatkan kerugian di salah satu pihak dan disertai penggunaan lahan yang tidak optimal.

2.5 Pengertian mengenai pembangunan dan pengembangan

Pengembangan ialah mengadakan atau membuat atau mengatur sesuatu yang belum ada. Pengembangan ialah memajukan atau memperbaiki atau meningkatkan sesuatu yang sudah ada. Kedua istilah ini sekarang sering digunakan untuk maksud yang sama. Pembangunan dan pengembangan *(development)* dilakukan untuk kemakmuran dan kesejahteraan masyarakat. Pembangunan dan pengembangan itu dapat merupakan pembangunan fisik atau pengembangan fisik, dan dapat pembangunan sosial ekonomi atau pengembangan sosial ekonomi. Pembangunan atau pengembangan itu dapat mempunyai skala nasional, regional, atau lokal.

Pembangunan/pengembangan nasional meliputi seluruh negara dengan tekanan pada perekonomian. Pembangunan/pengembangan lokal meliputi kawasan kecil dengan tekanan pada keadaan fisik. Pembangunan/pengembangan regioinal meliputi suatu wilayah dan mempunyai tekanan utama pada perekonomian dan tekanan kedua pada keadaan fisik, sehingga merupakan gabungan dari kedua hal tersebut diatas. Baik pembangunan/pengembangan nasional, regional, maupun lokal memerlukan perencanaan dan pengawasan.

2.6 Apa yang dimaksud dengan perencanaan?

Pengertian mengenai perencanaan adalah macam-macam, bergantung pada keahlian orang yang menggunakan istilah tersebut. Bagi ahli ekonomi, perencanaan itu mengandung sumber-sumber yang langka secara bijaksana. Untuk seorang arsitek, perencanaan itu berhubungan dengan pengembangan lingkungan fisik. Bagi seorang perencana, perencana itu meliputi pengaturan dan penyesuaian (mungkin

dengan mengubah) hubungan manusia dengan lingkungan. Dalam istilah perencana terdapat pengertian bahwa pengaturan itu dilakukan untuk waktu yang akan datang.

Perencanaan adalah suatu proses. Perencanaan sebagai suatu proses sosial.

2.7 Tata guna tanah di wilayah pedesaan

1. Wilayah pedesaan dan pengunaan tanahnya

a. wilayah pedesaan

Menurut Direktur Jendral Pembangunan Masyarakat Desa, wilayah pedesaan mempunyai ciri ciri sebagai berikut:

- Perbandingan tanah dengan manusia *(mam land ratio)* yang besa;
- Lapangan kerja agraris;
- Hubungan penduduk yang akrab;
- Sifat yang menurut tradisi *(traditional)*

Pemerintah diwilayah pedesaan menurut Undang-undang no 5 1979 (berlaku mulai 1 Desember 1979) dilakukan oleh kepala desa yang dipilih rakyat, dan pemerintah desa itu mempunyai lembaga musyawarah desa (LMD atau rembug desa), jadi mempunyai pemerintah sendiri atau otonomi.

Desa dan pemerintahan desa seperti itu hanya terdapat diwilayah perdesaan saja, tidak terdapat diwilayah perkotaan karena kelurahan dikota tidak mempunyai lembaga musyawarah desa (LMD).

b. Penggunaan tanah di pedesaan

Tanah dipedesaan digunakan bagi kehidupan sosial dan kehidupan ekonomi. Kehidupan sosial, seperti berkeluarga, bersekolah, beribadat, berekreasi, berolahraga, dan sebagainya, dilakukan didalam kampung, dan kegiatan ekonomi seperti bertani, berkebun, berternak, memelihara/menangkap ikan, menebang kayu di hutan, dan sebagainya. Umumnya dilakukan di luar kampung, walaupun ada kegiatan-kegiatan ekonomi yang dilakukan di dalam kampung, seperti industri kecil, perdagangan dan jasa-jasa lain misalnya; guru, bidan, dan pegawai koperasi

dan lain-lain. Jadi penggunaan tanah di wilayah pedesaan adalah perkampungan dalam rangka kegiatan sosial, dan untuk pertanian dalam rangka kegiatan ekonomi. Dengan demikian kampung di pedesaan merupakan tempat kediaman *(dormitory settlement)* dan penduduk kampung di wilayah wilayah pertanian dan wilayah perikanan umunya bekerja di luar kampung.

2.2.4 Konsepsi *Land Rent* dan *Land Use*

Land rent merupakan nilai atau harga yang dihubungkan dengan aset-aset yang memberikan aliran produksi dan jasa sepanjang lahan dipergunakan (Mills dalam Nugroho, 2012). Dalam hal ini land rent merupakan residual (private profit) dari perolehan-perolehan ekonomi penggunaan lahan sesudah dikurangi biaya konstruksi dan operasi. Aset-aset yang dimaksudkan tersebut mungkin bersifat fisik, memiliki nilai sangat penting karena dapat mencirikan manfaat pada lahan sehingga memberi nilai ekonomi. Sementara itu, land rent juga dipengaruhi oleh dimensi waktu. Untuk itu sebaiknya nilai land rent harus dinyatakan dalam nilai kini (present value). Dengan demikian ilai LR adalah R per tahun dengan discount faktor i2, maka land rent pada periode tertentu adalah:

$$LR = R/i$$

Aset yang dimaksudkan dalam definisi land rent dapat dirinci dalam banyak hal. Model klasik menyatakan aset tersebut dapat berupa kesuburan tanah (Ricardian rent) dan lokasi (Thunenian rent). Sementara aset non fisik yang muncul dalam LR dapat berupa beberapa hal. Pertama, kenyamanan lingkungan (amenity rent), yaitu rent yang melekat dengan aset-aset yang memberikan lingkungan yang nyaman dan produktif, misalnya kawasan pegunungan, pantai, atau persawahan. Rent lingkungan dapat dihitung misalnya dari kebersihan udara, konservasi tanah, nilai terumbu karang dan aset lingkungan lainnya. Kedua, kelembagaan (institutional rent), yaitu rent yang melekat dengan aturan kelembagaan tanah, misalnya status kepemilikan tanah. Ketiga, rent sosial, yaitu rent yang muncul dan dinikmati oleh pemilik tanah dalam wujud social previllage, seperti meningkatnya status sosial akiat memiliki rumah di Pondok Indah (Jakarta), di Manyar (Surabaya), dan Jalan Ijen (Malang). Keempat, rent politik, yaitu rent yang muncul dalam kepemilikan

tanah berupa kekuatan atau kekuasaan politik tertentu yang menguntungkan, seperti menguasai tanah bengkok, memiliki tanah di kawasan perumahan pejabat negara.

Besarnya land rent tidak harus sesuai dengan nilai yang diinginkan masyarakat (social desirable), tetapi akibat kesediaan dari konsumen membayar lokasi dalam bentuk harga lebih tinggi bagi barang yang dijual pada lokasi tersebut.
Namun demikian, land rent bisa sama dengan social desirable bila pasar untuk lahan tersebut mencerminkan permintaan masyarakat. Hal ini terjadi bila informasi (atau atribut) mengenai lahan sudah sempurna (diketahui) sehingga menghasilkan persepsi yang sama dan lengkap bagi setiap orang.

Dalam memahami pengertian land rent dapat dijelaskan sebagai berikut. Andaikan lahan dimanfaatkan untuk persawahan, dengan hasil bersih sealam setahun (tiga kali musim tanam) Rp. 2.891.475 per hektar. Hasil tersebut sesungguhnya memiliki makna sebagai land rent sawah yang diberikan oleh kumulatif aset-aset kesuburan, lokasi, dan aset non fisik lainnya. Dalam kenyataannya, hasil bersih tersebut mewakili land rent hanya berdasar nilai ekonomi (menetary) belaka, yang mungkin hanya mencerminkan nilai kesuburannya saja. Andai saja biaya dan manfaatnya dapat dirinci dan dihitung semua (symmetric information) (misalnya manfaat konservasi tanah, kesempatan kerja, dan kelembagaan sawah), land rent sawah sesungguhnya lebih dari itu. Contoh lainnya, sebuah kawasan industri bisa menghasilkan hasil bersih (land rent) hingga triliunan rupiah per hektar per tahun. Namun demikian, bisa jadi land rentnya berkurang karena munculnya biaya-biaya lingkungan seperti rendahnya kualitas udara, air, dan tanah. Demikianlah pengertian land rent sesungguhnya lebih bermakna menyeluruh dengan mengutamakan kesejahteraan masyarakat (social benefit). Mengalokasikan penggunaan lahan atas dasar land rent diyakini mampu memberikan perencanaan penggunaan lahan terbaik (best land use) dan berkelanjutan (sustainable). Adapun mekanisme pasar akan selalu mencari lahan dengan highest atau best use, yaitu apakah kegunaan lahan memberi greatest return kepada lahan sesudah dipotong biaya konstruksi dan operasi.

2.8 Peranan Transportasi Wilayah

Transportasi diartikan sebagai kegiata melakukan pengangkutan muatan (manusia dan barang) dari tempat asal (origin) ke tempat tujuan (destination). Tempat asal tersebar di berbagai di berbagai wilayah yang luas. Jelaslah bahwa transportasi adalah menghubungkan antar wilayah, ke dan dari tempat-tempat yang tersebar di berbagai wilayah, oleh karena itu disebut sebagai transportasi wilayah (Adisasmita, 2012).

Berdasarkan teori tempat sentral yang diformulasikan oleh Walter Christaller (1993), menyatakan bahwa dalam pengembangan wilayah terdapat tiga unsur fundamental, yaitu (a) adanya pusat-pusat, (b) memiliki wilayah pengaruh (wilayah pelayanan), dan (c) antar pusat-pusat dan wilayah pengaruhnya dihubungkan oleh jalur transportasi. Pusat-pusat dapat berbentuk kota-kota besar, sedang, dan kecil. Wilayah pengaruh merupakan wilayah pelayanan di mana kegiatan jasa distribusi (meliputi kegiatan perdagangan dan kegiatan transportasi) berorientasi menuju kota-kota yang berfungsi seagai pusat pelayanan (service center) ataupun pusat perdagangan (trade center). Orientasi kegiatan jasa distribusi, arahnya dapat sebaliknya, yaitu dari pusat-pusat menyebar ke daerah-daerah belakang (hinter land) yang merupakan wilayah komplementernya. Peranan pusatpusat memasarkan barang-barang yang dibutuhkan oleh masyarakat di wilayah pengaruh, menggunakan sarana atau moda transportasi. Sebaliknya wilayah pengaruh yang merupakan daerah belakang (hinterland) mensuplai berbagai komoditas hasil pertanian yang dibutuhkan penduduk di daerah perkotaan. Antara pusat dan wilayah pengaruh dihubungkan oleh jaringan transportasi.

Adapun fungsi pusat bervariasi yaitu sebagai pusat perdagangan, pusat pengembangan kegiatan industri, pusat pembangunan, pusat pertumbuhan, pusat pelayanan keuangan dan perbankan, ataupun administrasi pemerintahan. Demikian pula, potensi dan karakteristik wilayah pengaruh bermacam-macam, misalnya wilayah pertanian pangan, wilayah perkebunan, wilayah pertambangan, wilayah tujuan wisata, dan sebagainya.

Jaringan transportasi meliputi jaringan prasarana transportasi dan jaringan pelayanan transportasi. Jaringan prasarana adalah menghubungkan simpul-simpul transportasi terdiri atas infrastruktur transportasi (misalnya jalan dalam angkutan darat). Infrastruktur jalan meliputi berbagai karakteristik, yaitu kondisi jalan, kualitas teknis jalan, kapasitas daya dukung jalan, dan tingkat pemanfaatan jalan) yang dilalui oleh moda transportasi (yaitu jumlah kendaraan yang menggunakan jalan tersebut, ukuran kendaraan, kapasitas muat (angkut) kendaraan, volume muatan (barang) yang diangkut, frekuensi lalu lintas kendaraan.

2.8.1 Pengertian, Asas, dan Tujuan serta Manfaat Prasarana Jalan

Berdasarkan Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 pasal 1 ayat 4 menjelaskan jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah atau air serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Jalan merupakan prasarana transportasi yang sangat utama dalam mendukung pergerakan, baik pergerakan manusia atau barang. Sistem jaringan transportasi jalan memberikan konstribusi yang sangat penting terhadap sistem transportasi darat maupun sistem transportasi secara keseluruhan. Adapun penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan, dan keselamatan, keserasian, keselarasan, dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan serta kebersamaan dan kemitraan.

Adapun Tujuan dari penyelenggaraan jalan adalah untuk :

1. Mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan
2. Mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan
3. Mewujudkan peran penyelenggaraan jalan secara optimal dalam pemberian layanan untuk masyarakat

4. Mewujudkan pelayanan jalan yang handal dan prima serta berpihak pada kepentingan rakyat
5. Mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu dan
6. Mewujudkan pengusahaan jalan tol yang transparan dan terbuka.

Prasarana jalan digunakan sebagai sarana lalu lintas untuk melayani pergerakan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Ketersediaan prasarana jalan menjadi sesuatu yang sangat penting dalam mendukung berkembangnya suatu wilayah yang ditandai dengan lancarnya distribusi pergerakan manusia, barang dan jasa sehingga kegiatan perekonomian wilayah tersebut menjadi lebih maju.
Sementara manfaat prasarana jalan dalam perkembangan dan pembangunan bersifat multidimensi. Terdapat tiga manfaat utama dari prasarana jalan, yaitu:

a. Membuka keterisolasian suatu wilayah atau daerah
b. Meningkatkan aktivitas dan mendukung kelancaran roda perekonomian suatu daerah atau wilayah
c. Mempermudah akses teknologi dan pemanfaatan fasilitas sosial bagi masyarakat.

2.8.2 Fungsi Prasarana Jalan

Sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengemangan semua wilayah di tingkat nasional dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang terwujud dalam pusat-pusat kegiatan, sedang sistem jaringan jalan sekunder adalah sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

1. Jalan umum menurut fungsinya di kelompokkan:

a. Jalan Arteri : Jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, kecepatan rata-rata tinggi, dan jumlah jalan masuk dibatasi secara efisien.

b. Jalan kolektor : jalan umum yang berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang dan jumlah jalan masuk dibatasi.

c. Jalan lokal : jalan umum yang berfungsi melayani angkutan setempat dengan ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah, dan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

d. Jalan lingkungan : jalan umum yang berfungsi melayani angkutan lingkungan dengan ciri perjalanan jarak dekat dan kecepatan rata-rata rendah.

2. Jalan umum menurut statusnya di bagi atas:
    a. Jalan Nasional; merupakan jalan arteri dan jalan kolektor dalam sistem jalan primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi dan jalan strategis nasional serta jalan tol

    b. Jalan Provinsi: merupakan jalan kolektor dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kabupaten/kota atau antar ibukota kabupaten/kota dan jalan strategis provinsi.

    c. Jalan Kabupaten: merupakan jalan lokal dalam sistem jaringan jalan primer yang menghubungkan ibukota kabupaten dengan ibukota kecamatan, antar ibukota kecamatan, ibukota kabupaten dengan pusat kegiatan lokal serta jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder dalam wilayah kabupaten dan jalan strategis kabupaten.

    d. Jalan Kota; jalan umum dalam sistem jaringan jalan sekunder yang menghubungkan antar pusat pelayanan dalam kota, menghubungkan pusat pelayanan dengan persil, menghubungkan antar persil serta menghubungkan antar pusat permukiman yang berada dalam kota.

e. Jalan Desa; jalan umum yang menghubungkan kawasan dan atau antar permukiman di dalam desa serta jalan lingkungan.

3. Berdasarkan MST (Muatan Sumu Terberat):
    a. Jalan Kelas I, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termasuk dengan muatan dengan lebar ≤ 2,50 m dan panjang ≤ 18 m dan MST > 10 ton.
    b. Jalan Kelas II, yaitu jalan arteri yang dapat dilalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar ≤ 2,50 m dan panjang ≤ 18 m dan MST ≤ 10 ton.
    c. Jalan Kelas III A, yaitu jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar ≤ 2,50 m dan panjang ≤ 18 m dan MST ≤ 18 ton.
    d. Jalan Kelas III B, yaitu kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lebar ≤ 2,50 m dan panjang ≤ 12 m dan MST ≤ 8 ton.
    e. Jalan Kelas III C, yaitu jalan lokal yang dapat dilalui kendaraan bermotor termaksud dengan muatan dengan lear ≤ 2,50 m dan panjang ≤ 9 m dan MST ≤ 8 ton.
    f. Untuk jalan desa ialah yang melayani angkutan pedesaan dan wewenang pembinaannya oleh masyarakat serta mempunyai MST kurang dari 6 ton.

2.8.3 Interaksi Tata Ruang dan Transportasi

Menurut Tamin (2008) distribusi geografis antara tata ruang serta kapasitas dan lokasi dari fasilitas transportasi digabung bersama untuk mendapatkan volume dan pola arus lalu lintas. Volume dan pola arus lalu lintas pada jaringan transportasi akan mempunyai efek feedback atau timbal balik terhadap tata ruang yang baru dan perlunya peningkatan sarana-prasarana transportasi. Adapun berkaitan dengan hubungan timbal-balik antara tata ruang transportasi, dapat dipresentasikan pada gambar berikut ini, dengan gambaran keterkaitan singkat sebagai berikut;

a. Tata ruang menentukan lokasi kegiatan

b. Distribusi kegiatan dalam ruang membutuhkan/menimbulkan interaksi spasial dalam sistem transportasi

c. Distribusi prasarana dari sistem transportasi menciptakan tingkat keterhubungan spasial dari suatu lokasi (yang bisa dinilai sebagai tingkat aksesibilitas)

d. Distribusi aksesibilitas dalam ruang menentukan pemilihan lokasi yang menghasilkan perubahan dalam sistem ruang.



Gambar 2. Interaksi Transportasi-Tata Ruang

Sumber : LPM-ITB (1997)

Pada dasarnya terdapat batasan-batasan pengembangan yang harus diusahakan untuk tidak dilanggar. Setiap daerah mempunyai karakteristik sistem jaringan transportasi yang berbeda-beda sehingga sangat dimungkinkan adanya daerah yang belum terhubungkan secara baik oleh transportasi darat. Sehingga, dibutuhkan dukungan dari moda transportasi lainnya.

Kebijakan tata ruang sangat erat kaitannya dengan kebijakan transportasi. Ruang merupakan kegiatan yang ditempatkan di atas lahan kota, sedangkan transportasi merupakan sistem jaringan yang secara fisik menghubungkan satu ruang kegiatan

dengan ruang kegiatan lainnya. Antara ruang kegiatan dan transportasi terjadi hubungan yang disebut siklus penggunaan ruang transportasi. Apabila akses transportasi ke suatu ruang kegiatan (persil lahan) diperbaiki, ruang kegiatan tersebut akan menjadi lebih menarik, dan biasanya menjadi lebih berkembang. Dengan berkembangnya ruang kegiatan tersebut, meningkat pula kebutuhan akan transportasi. Peningkatan ini kemudian menyebabkan kelebihan beban pada transportasi yang harus ditanggulangi, dan siklus akan terulang kembali bila aksesibilitas diperbaiki.

Struktur kota yang tersear memanjang dari pusat ke pinggiran atau acak secara meluas ke segala penjuru kota menyebabkan tidak memadainya perkembangan prasarana jalan dan angkutan umum untuk melayani masyarakat. Persoalan menjadi semakin rumit karena selain disebabkan oleh hal yang telah diuraikan di atas, juga oleh terbatasnya lahan di pusat kegiatan perkotaan sehingga pelebaran dan penambahan ruas jalan baru sulit dilakukan. Sementara itu, pola perjalanan yang terjadi, yang sesuai dengan pola perkembangan, lokasi kegiatannya tetap berkosentrasi pada kawasan yang sama.

2.3.3 Kebijakan Sistem Transportasi Nasional

Menurut Sasmita (2012), dalam mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien untuk menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas penduduk, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamin, serta mendukung pengembangan wilayah, telah dirumuskan kebijakan Sistranas sebagai pedoman perumusan strategi dan upaya, sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas pelayanan transportasi nasional, meliputi:
    a. Peningkatan kualitas pelayanan

        Meningkatkan kualitas jasa transportasi, yang meliputi kinerja transportasi yaitu selamat, aksesibilitas tinggi, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi dan efisien, utamanya transportasi umum (public transport), dan khususnya di bandar udara, pelabuhan laut, dan terminal darat.

b. Peningkatan keterpaduan pembangunan Tatranas, Tatrawil, dan Tatralok.

   Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing-masing instansi pemerintah, baik di pusat maupun di daerah yang terlibat di bidang pengaturan, administrasi, dan penegakan hukum berdasarkan asas dekonsentrasi dan desentralisasi, serta menentukan bentuk koordinasi dan konsultasi termasuk mekanisme hubungan kerja antara instansi pemerintah.

c. Peningkatan peran sektor transportasi terhadap pengembangan dan peningkatan daya saing sektor lain.
   Melakukan peran terhadap produksi sektor lain serta asal tujuan pergerakannya, sehingga dapat diantisipasi kebutuhan pelayanan transportasi.

d. Peningkatan dan pengembangan sektor transportasi sebagai urat nadi penyelenggaraan sistem logistik nasional.

   Meneliti surplus komoditas yang dihasilkan serta yang dibutuhkan masing-masing daerah, dalam rangka memprediksi pola pergerakan barang guna mengantisipasi kebutuhan transportasi, serta meningkatkan angkutan dari dan ke pusat perdagangan dan pergunaan barang strategis.

e. Meningkatkan peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi. Mendorong koperasi dan swasta dalam menyediakan transportasi yang masih dibutuhkan.

f. Perawatan prasarana transportasi
   Memberikan prioritas pada perawatan prasarana transportasi yang masih dibutuhkan dalam bentuk rehabilitasi dan perawatan preventif.

g. Optimalisasi penggunaan fasilitas yang ada
   Penggunaan manajemen transportasi, teknisi transportasi dan lalu lintas untuk meningkatkan kinerja dan kapasitas.

h. Keterpaduan antar moda

Menciptakan iklim yang kondusif bagi pemerintah pusat, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten/kota dalam memaduka sistem transportasi yang bersifat nasional, wilayah, dan lokal serta prioritas pendanaannya, serta memperkuat kemitraan antara swasta, pemerintah, BUMN, BUMD, dan koperasi.

i. Peningkatan pelayanan pada daerah tertinggal.

Meningkatkan alokasi investasi pemerintah di pedesaan, daerah tertinggal, daerah terpencil, dan perbatasan untuk penyediaan fasilitas transportasi.

j. Pengembangan kapasitas transportasi

Mendorong pemerintah provinsi, pemerintahan kabupaten/kota, BUMN, BUMD, koperasi dan swasta untuk meningkatkan pelayanan transportasi pada daerah yang masih rendah tingkat aksesibilitasnya.

k. Peningkatan pelayanan untuk kelompok tertentu

Meningkatkan pelayanan, khususnya bagi penyandang cacat dan usia lanjut dalam menyediakan fasilitas dengan memperhatikan keselamatan dan kenyamanannya.

l. Peningkatan pelayanan pada keadaan darurat

Menyiapkan *contingency plan* dalam mengantisipasi terjadinya keadaan darurat agar penyelenggaraan fungsi transportasi tetap dapat berlangsung.

2. Meningkatkan keselamatan dan keamanan transportasi.

a. Peningkatan keselamatan transportasi, meliputi (1) terwujudnya tingkat keselamatan transportasi yang tinggi, dan (2) meningkatkan keselamatan transportasi barang-barang beracun (B3).

b. Peningkatan keamanan transportasi, meliputi (1) meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung pertahanan nasional, (2) meningkatkan keamanan transportasi dalam mendukung

pemberantasan obat terlarang, dan (3) meningkatkan keamanan transportasi untuk mencegah teroris.

3. Meningkatkan pembinaan pengusaha transportasi.
    a. Peningkatan efisiensi dan daya saing, yang dilakukan penerapan prinsip mekanisme pasar untuk meningkatkan efisiensi dan mutu pelayanan.
    b. Penyederhanaan perijinan dan deregulasi.
    c. Peningkatan kompetisi moda transportasi.
    d. Peningkatan standarisasi pelayanan dan transportasi.
    e. Peningkatan penerimaan dan pengurangan subsidi.
    f. Peningkatan aksesibilitas perusahaan nasional transportasi ke luar negeri.
    g. Peningkatan produktivitas dan efisiensi perusahaan jasa transportasi.
    h. Pembinaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) untuk meningkatkan kinerja pelayanan dan kinerja perusahaan secara profesional.
4. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia serta ilmu pengetahuan dan teknologi.
    a. Peningkatan inovasi melalui penelitian dan pengembangan
    b. Pengembangan pendidikan dan pelatihan transportasi
    c. Peningkatan kepedulian masyarakat terhadap peraturan perundangan transportasi.
5. Meningkatkan pemeliharaan dan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi.
    a. Peningkatan proteksi kualitas lingkungan hidup
    b. Peningkatan kesadaran terhadap ancaman tumpahan minyak
    c. Peningkatan konservasi energi
    d. Penghematan penggunaan ruang
6. Meningkatkan penyediaan dana pembangunan transportasi

a. Peningkatan penerimaan dari pemakai jasa transportasi
b. Peningkatan anggaran pembangunan nasional dan daerah
c. Peningkatan partisipasi swasta dan koperasi di sektor transportasi
d. Pemanfaatan hibah/bantuan luar negeri untuk program-program pembangunan transportasi.

7. Meningkatkan kualitas administrasi negara di sektor transportasi
    a. Penerapan manajemen modern berbasis teknologi informasi
    b. Pengembangan data dan perencanaan transportasi
    c. Peningkatan struktur organisasi
    d. Peningkatan kemampuan sumber daya manusia
    e. Peningkatan sistem permotivasian
    f. Peningkatan sistem pengawasan