

**LOKASI POTENSIAL SIMPUL PERSINGGAHAN TRANSPORTASI
MENJADI PUSAT PERMUKIMAN PADA KORIDOR
KOTA BENGKULU-PERBATASAN SUMATERA SELATAN**

Eko Budi Santoso¹, Annisa Rahmadanita²

^{1,2} Institut Pemerintahan Dalam Negeri, Jl. Ir. Soekarno KM. 20, Indonesia
Email: budi_santoso@ipdn.ac.id, anis@ipdn.ac.id

ABSTRAK. Wilayah Provinsi Bengkulu dilalui jalan arteri primer yang berfungsi sebagai sumbu pengembangan yang menghubungkan Kota Bengkulu dengan Kota Palembang, melalui Kota Lubuk Linggau, Kabupaten Rejang Lebong, Kabupaten Kepahiang, dan Kabupaten Bengkulu Tengah. Keberadaan wilayah koridor jalan arteri primer nasional sebagai sumbu pengembangan ini seringkali terabaikan dalam pengembangan wilayah. Penelitian ini dalam rangka untuk memanfaatkan keberadaan kawasan koridor sumbu pengembangan tersebut, dengan melakukan identifikasi dimana saja lokasi potensial simpul persinggahan transportasi (SPT) yang memungkinkan dikembangkan dan yang memiliki ranking potensialitas tinggi untuk dikembangkan menjadi pusat permukiman di sepanjang koridor Kota Bengkulu-Perbatasan Sumatera Selatan? Metode penelitian adalah deskriptif kualitatif. Peneliti berusaha memotret kondisi nyata yang ada di lapangan dengan menyertakan bukti-bukti otentik dari berbagai teknik pengumpulan data yang dilakukan, dengan mendasarkan pengambilan berdasarkan indikator yang telah ditentukan berbasis teori Development Axes (Pottier, 1963 dalam Hilhorst, 1972) dan teori perkembangan SPT pada SP (Santoso, 2014). Kesimpulan penelitian ini bahwa pada Koridor jalan arteri primer Kota Bengkulu-bts Sumsel (Lubuk Linggau), terdapat 48 lokasi potensial pengembangan SPT menjadi Pusat Permukiman (yg lebih besar) dengan 28 fungsional dan 20 potensi. Di wilayah Kota Bengkulu terdapat 5 lokasi potensial dgn 4 fungsional dan 1 lokasi masih potensi. Di Kabupaten Bengkulu Tengah Terdapat 23 lokasi potensial dgn 14 fungsional dan 10 potensi. Di Kabupaten Kepahiang terdapat 7 lokasi potensial dgn 4 fungsional dan 3 potensi. Di Kabupaten Rejanglebong terdapat 15 lokasi potensial, dgn 9 fungsional dan 6 potensi. Adapun rekomendasi terkait dengan adanya perbedaan perkembangan dan fungsionalitas lokasi potensial, Pemda Kab/kota dan Provinsi perlu menyusun Strategi yang berbeda-beda untuk tiap jenis lokasi potensial terkait dengan perkembangan dan kelemahan yg ada.

Kata Kunci: Lokasi Potensial, Simpul Persinggahan Transportasi, Pusat Permukiman.

**POTENTIAL LOCATIONS OF TRANSPORT STOP NODE BECOME A SETTLEMENT CENTRE
IN CORRIDOR AREA ALONG NATIONAL ARTERIAL ROAD FROM BENGKULU CITY TO
SOUTH SUMATERA BORDER**

ABSTRACT. The Bengkulu Province area is traversed by a primary arterial road that functions as a development axis that connects Bengkulu City with Palembang City, through Lubuk Linggau City, Rejang Lebong Regency, Kepahiang Regency, and Central Bengkulu Regency. The existence of the national primary arterial road corridor as the axis of development is often neglected in regional development. This research is in order to take advantage of the existence of the development axis corridor area, by identifying where are the potential locations of transportation stopover nodes (SPT) that are possible to be developed and which have high potentiality rankings to be developed into residential centers along the Bengkulu City-South Sumatra Border corridor? The research method is descriptive qualitative. Researchers try to photograph the real conditions that exist in the field by including authentic evidence from various data collection techniques carried out, by basing inhibition based on predetermined indicators based on Development Axes theory (Pottier, 1963 in Hilhorst, 1972) and SPT development theory on SP (Santoso, 2014). The conclusion of this study is that in the Bengkulu City-BTS primary arterial road corridor, South Sumatra (Lubuk Linggau), there are 48 potential locations for the development of the SPT into a Settlement

Center (which is bigger) with 28 functional and 20 potential. In the Bengkulu City area, there are 5 potential locations with 4 functional and 1 location is still potential. In Bengkulu Tengah Regency, there are 23 potential locations with 14 functional and 10 potential. In Kepahiang Regency, there are 7 potential locations with 4 functional and 3 potential. In Rejanglebong Regency there are 15 potential locations, with 9 functional and 6 potential. As for recommendations related to differences in the development and functionality of potential locations, Regency/City and Provincial Governments need to develop different strategies for each type of potential location related to existing developments and weaknesses.

Keywords: *Potential Location, Transportation Stopover Node, Settlement Center*

PENDAHULUAN

Provinsi Bengkulu pada mulanya berada dalam bagian Provinsi Sumatera bagian Selatan bersama-sama dengan Lampung dan Jambi. Pada tanggal 12 September 1967 diterbitkan Undang-Undang No. 9 Tahun 1967 tentang Pembentukan Provinsi Bengkulu, yang menjadi tonggak berdirinya atau terbentuknya provinsi Bengkulu. Kemudian pada tanggal 5 Juli 1968 dikeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1968 tentang berlakunya Undang-Undang No. 9 Tahun 1967 dan Pelaksanaan Pemerintahan di Provinsi Bengkulu. Sejak terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 20 tahun 1968 itulah maka pemerintahan Provinsi Bengkulu mulai efektif dijalankan. Pada masa awal pemerintahan Provinsi Bengkulu ini, wilayah Provinsi Bengkulu mencakup tiga (3) kabupaten dan satu (1) kota madya, yaitu: 1) Kabupaten Bengkulu Utara; 2) Kabupaten Bengkulu Selatan; 3) Kabupaten Rejang Lebong; dan 4) Kota Madya Bengkulu.

Setelah berlakunya Undang-Undang No 22 tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah, maka banyak daerah mengalami pemekaran. Begitu juga Provinsi Bengkulu yang pada tahun 2003, Provinsi Bengkulu mengalami pemekaran. Dengan diterbitkannya Undang-Undang No. 3 Tahun

2003 tentang Pembentukan Kabupaten Muko-Muko, Kabupaten Seluma, dan Kabupaten Kaur. Kabupaten Seluma dan Kaur merupakan pemekaran dari Kabupaten Bengkulu Selatan, Sedangkan Kabupaten Muko-Muko merupakan pemekaran dari Kabupaten Bengkulu Utara. Berdasarkan Undang-Undang No. 39 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Lebong Dan Kabupaten Kepahiang Di Provinsi Bengkulu, maka lahirlah Kabupaten Lebong dan Kabupaten Kepahiang yang keduanya merupakan pemekaran dari Kabupaten Rejang Lebong. Kemudian pada tahun 2008 lahirlah satu kabupaten baru lagi di Provinsi Bengkulu yaitu Kabupaten Bengkulu Tengah yang merupakan pemekaran dari Kabupaten Bengkulu Utara, yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kabupaten Bengkulu Tengah Di Provinsi Bengkulu.

Sejak tahun 2012 berhembus keinginan untuk terjadinya pemekaran tiga kabupaten baru di wilayah provinsi Bengkulu. Keinginan untuk membentuk tiga kabupaten baru tersebut, yaitu Kabupaten Bengkulu Barat, Kabupaten Lembak, dan Kabupaten Pasmah Selatan. Hal ini sebagaimana dinyatakan oleh Anggota Dewan Perwakilan Daerah (DPD) asal Provinsi Bengkulu, Yuan Rasugisang, yang mengatakan "... provinsinya itu mengajukan usul pemekaran untuk tiga daerah otonom

baru. Ketiga kabupaten pemekaran tersebut Kabupaten Bengkulu Barat, Kabupaten Lembak, dan Kabupaten Pasmah Selatan...” (Media Onlis Kompas.com, Minggu 13/01/2014, 05:23 WIB).

Menurut berbagai pemberitaan, termasuk diantaranya yang dilansir oleh media online bengkulu.antaranews.com, pada tanggal 13 September 2014 menyatakan bahwa pembentukan Kabupaten Lembak ini, diharapkan dan diyakini akan dapat meningkatkan stabilitas keamanan terutama di perbatasan provinsi Bengkulu dengan Provinsi Sumatera Selatan. Salah satu wilayah yang dianggap memiliki kerawanan kriminal tinggi adalah wilayah Padan Ulak Tanding, yang berada di perbatasan antara provinsi Bengkulu dengan provinsi Sumatera Selatan. Demikian sebagaimana dinyatakan oleh ketua Lembak Sembilan Community Arman Suri sebagaimana diterbitkan pada media online bengkulu.antaranews.com pada Kamis, 18 September 2014, pukul 17:59 WIB, sebagai berikut: “... Padang Ulak Tanding yang merupakan daerah lintas dari Bengkulu menuju provinsi tetangga rawan kriminal, namun dengan terbentuknya kabupaten baru dan pemerintahan Lembak dipusatkan di sana, kami yakin stabilitas keamanan akan meningkat...” (bengkulu.antaranews.com).

Menurut berita pada bengkulu.antaranews.com, pada Jumat, 27 Januari 2017, diberitakan bahwa menurut ketua Komisi I DPRD Provinsi Bengkulu Khairul Anwar,

“... Rencana pemekaran Kabupaten Lembak itu, tinggal selangkah lagi, sehingga pihaknya setelah berkoordinasi dengan Kemendagri, DPR RI dan DPD RI menyatakan tinggal menunggu penerbitan peraturan pemerintah (PP) dan undang-undang tentang pemekaran wilayah. Kalau Perpresnya sudah ada,

pemekaran Kabupaten Lembak ini masuk dalam 65 daerah yang diusulkan untuk dimekarkan. Saat ini tinggal menunggu PP pengganti PP 78 Tahun 2007 tentang pemekaran wilayah dan jika sudah itu kemudian penerbitan UU pemekaran wilayah...”. (bengkulu.antaranews.com). Dan berdasarkan pemberitaan terakhir pada tahun 2018 yaitu menurut berita yang ditayangkan oleh media online pedomanbengkulu.com pada 20 Desember, 2018, dinyatakan bahwa “...Warga masyarakat Lembak dan Pekal terus mendesak agar Pemerintah dapat mencabut moratorium pemekaran daerah dan melaksanakan amanah dari Undang-undang Nomor 23 tentang Pemerintah Daerah dengan menerbitkan dasar hukum pemekaran...”.

Berbagai berita tersebut mengindikasikan bahwa rencana pembentukan tiga kabupaten baru terutama Kabupaten Lembak yang merupakan pemekaran dari Kabupaten Rejang Lebong adalah kebutuhan yang sudah mendesak menurut masyarakat dan elemen elit di Provinsi Bengkulu. Terkait dengan adanya kebutuhan dan rencana pembentukan Kabupaten Lembak maka akan dibutuhkan pengembangan banyak pusat-pusat permukiman baru. Terkait dengan kebutuhan pengembangan pusat-pusat permukiman baru dalam rangka pengembangan wilayah yang lebih luas, dan adanya jalan arteri primer nasional yang melalui wilayah calon Kabupaten Lembak, secara teoretis berdasarkan teori *Development Axes* (Hilhorst, 1972) wilayah ini memiliki peluang untuk mengembangkan pusat-pusat permukiman baru di sepanjang jalan arteri primer nasional yang berfungsi sebagai sumbu pengembangan (*development axis*). Konsep teori berikutnya terkait dengan

pengembangan pusat permukiman yang berasal dari simpul persinggahan transportasi (SPT) pada sumbu pengembangan (SP), dijelaskan dalam hasil penelitian Eko Budi Santoso (2014). Kedua teori ini membuka peluang untuk mengembangkan banyak pusat permukiman baru yang berasal dari simpul persinggahan transportasi (SPT) di sepanjang jalan arteri primer nasional sebagai sumbu pengembangan (SP).

Kalau diperhatikan dalam peta, kabupaten Bengkulu Tengah yang baru terbentuk pada tahun 2008, ternyata juga berada pada koridor jalan arteri primer nasional yang sama yaitu jalan yang menghubungkan Kota Bengkulu dengan Lubuk Linggau dan Palembang di Provinsi Sumatera Selatan. Berkenaan dengan adanya kebutuhan pengembangan pusat permukiman baru dalam rangka pengembangan wilayah di calon kabupaten maupun kabupaten yang umurnya masih muda tersebut, maka diperlukan penelitian yang memberikan gambaran mengenai lokasi potensial simpul persinggahan transportasi yang memungkinkan untuk dapat dikembangkan

menjadi pusat permukiman lingkungan (skala pusat desa sampai dengan pusat kecamatan). Penelitian ini dilakukan dalam rangka untuk membantu Pemerintah Provinsi Bengkulu dalam pengembangan wilayahnya terutama dalam pengembangan pusat-pusat permukiman baru yang memanfaatkan keberadaan jalan arteri primer nasional sebagai sumbu pengembangan yang melaluinya.

Riset terkait dengan perkembangan dan pengembangan simpul persinggahan transportasi pada sumbu pengembangan yang utama adalah risetnya Portier tahun 1963 (Hilhorst, 1972) yang kemudian menelorkan teori Sumbu Pengembangan (*Development Axes*). Dan riset berikutnya yang sangat dekat adalah risetnya Santoso (Santoso, 2014) yang kemudian mengkonsepsikan teori perkembangan kawasan persinggahan transportasi (KPT) pada sumbu pengembangan (SP) menjadi pusat permukiman. Beberapa riset yang lain juga terkait dengan perkembangan KPT pada SP, yang lengkapnya pada tabel berikut.

Tabel 1. Riset Terkait Lokasi Potensial Simpul Persinggahan Transportasi pada Sumbu Pengembangan Menjadi Pusat Permukiman

No	Penelitian Empiris	Fokus atau Ttemuan Riset Yang Terkait Penelitian ini	Lokasi Riset	Kategori Fokus Riset
1	Pottier, 1963 dalam Hilhorst 1972 dan	Usulkan strategi " <i>Development Axes</i> " dan Difusi Inovasi, dg pembangunan transport dan jaringan komunikasi antara Pusat Kegiatan Nasional/sub kontinen dengan pusat kegiatan nasional atau sub kontinen atau regional lainnya	Perancis	Konsepsi <i>Development Axes</i>
2	Richardson, 1981	Usulan penerapan <i>Development Axes</i> sebagai strategi pembangunan perkotaan nasional di NSB (di Afrika dan Asia)	Afrika	Penerapan <i>Development Axes</i> sebagai strategi pembangunan
3	Christaller, 1933	Pengembangan konsepsi <i>Central Place Theory</i> (CPT)	Jerman	Pengembangan konsepsi CPT
4	Adisasmita, 2008	Perkembangan <i>central place</i> dengan memperhatikan perilaku pedagang	Indonesia	Pengembangan teori dari <i>challenge</i> CPT
5	Hadjisaroso	Perkembangan <i>central place</i> dengan pendekatan arus barang		<i>Challenge</i> teori CPT
6	Myrdall, 1957; Pred, 1966; Keeble, 1967; Goodal, 1970 (dalam Moseley 1974 dan dalam Stilwell, 1995)	Konsepsi dan model pertumbuhan kota dan <i>cumulative causation</i>	Eropa	Pertumbuhan Kota dan dan model <i>cumulative causation</i>

LOKASI POTENSIAL SIMPUL PERSINGGAHAN TRANSPORTASI MENJADI PUSAT PERMUKIMAN PADA KORIDOR KOTA BENGKULU-PERBATASAN SUMATERA SELATAN

Eko Budi Santoso, Annisa Rahmadanita

No	Penelitian Empiris	Fokus atau Ttemuan Riset Yang Terkait Penelitian ini	Lokasi Riset	Kategori Fokus Riset
7	Taafe (1963) dan dalam Banford 1978 serta dalam Rodrigue, 2009)	Pertumbuhan struktur koridor dalam wilayah	Ghana dan Nigeria	Teori dan model pertumbuhan kota
8	North, 1969 (dalam Friedman & alonso, 1969)	Tahap Pertumbuhan kota dari sektor primer-Sekunder-tersier	-	Teori dan model pertumbuhan kota

Merujuk pada uraian di atas, peneliti menilai bahwa kebaruan (*novelty*) dari penelitian ini adalah terletak pada teori yang digunakan dimana penelitian ini mempedomani teori Development Axes Theory (Pottier, 1963 dlm Hilhorst-1972) dan Teori Perkembangan Kawasan Persinggahan Transportasi Pada Sumbu Pengembangan (KPT Pada SP) → (Santoso, 2014) sebagai teori pada basis penelitian. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah: dimana saja lokasi potensial simpul persinggahan transportasi (SPT) yang memungkinkan dikembangkan menjadi pusat permukiman di sepanjang koridor Kota Bengkulu-Perbatasan Sumatera Selatan? Lingkup penelitian ini mencakup lingkup substansi dan lingkup wilayah. Lingkup substansi yang diteliti mencakup lokasi potensial simpul persinggahan transportasi (SPT) yang memungkinkan dikembangkan menjadi pusat permukiman, dan kelemahan-kelemahan pada tiap lokasi potensial tersebut. Sedangkan lokasi potensial SPT yang diamati mencakup: 1) simpul persinggahan transportasi transportasi pada jalan nasional sebagai sumbu pengembangan yang telah memiliki pemicu perkembangan yaitu telah adanya fasilitas transportasi skala menengah besar di lokasi, tetapi belum berkembang menjadi pusat permukiman minimal skala lingkungan (pusat desa) dan 2) lokasi yang belum menjadi simpul persinggahan, tetapi memiliki potensi untuk dapat dikembangkan menjadi SPT karena beberapa faktor berikut:

- a) memiliki jarak yang cukup jauh dari pusat permukiman yang ada dari arah kota Bengkulu maupun dari arah Kota Lubuk Linggau maupun yang berada pada midpoin
- b) memiliki hamparan morfologi yang memudahkan untuk pembangunan fisik, memungkinkan penyediaan air bersih, telepon, listrik, ada pendanda, dan aman
- c) memiliki penduduk pendukung pada jarak kurang dari 2 km dari lokasi potensial yang berada pada jalan regional sebagai sumbu pengembangan

Keberadaan wilayah koridor jalan arteri primer nasional sebagai sumbu pengembangan ini seringkali terabaikan dalam pengembangan wilayah. Penelitian ini dalam rangka untuk memanfaatkan keberadaan kawasan koridor sumbu pengembangan tersebut, dengan melakukan identifikasi dimana saja lokasi potensial simpul persinggahan transportasi (SPT) yang memungkinkan dikembangkan dan dimana saja lokasi SPT yang memiliki ranking potensialitas tinggi untuk dikembangkan menjadi pusat permukiman di sepanjang koridor Kota Bengkulu-Perbatasan Sumatera Selatan? Outcome yang diharapkan dari penelitian ini adalah terjadinya pengembangan pusat permukiman yang baru di kawasan sepanjang koridor jalan nasional Kota Bengkulu sampai dengan perbatasan Provinsi Sumatera Selatan dengan memanfaatkan simpul persinggahan transportasi yang sudah ada maupun yang potensial dikembangkan di provinsi

Bengkulu pada koridor jalan nasional Kota Bengkulu-perbatasan Sumatera Selatan.

METODE

Desain penelitian yang akan dilakukan adalah penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Jenis penelitian yang dilakukan berusaha memotret kondisi nyata yang ada di lapangan dengan menyertakan bukti-bukti otentik dari berbagai teknik pengumpulan data yang dilakukan, dengan mendasarkan pengambilan berdasarkan indikator yang telah ditentukan berbasis teori *Development Axes* (Pottier, 1963 dalam Hilhorst, 1972) dan teori perkembangan SPT pada SP (Santoso, 2014). Penelitian deskriptif ini sesuai dengan pertanyaan penelitian yang menanyakan “dimana saja” dan “apa saja”, yang dapat dijawab dengan cara menggambarkan kondisi nyata

berdasarkan beberapa indikator yang telah ditentukan, berbasis teori dan konsep yang dipilih. Hal ini sesuai dengan pendapat Sugiyono (2010), dan Natsir (1999). Pendekatan yang dipakai dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif, karena penggambaran yang dilakukan menggunakan kata-kata dan penilaian kondisi yang bersifat kualitatif. Walaupun terdapat angka-angka numerik yang dipergunakan, hanya menunjukkan magnitude dari kondisi kualitatif yang digambarkan, dan tidak diolah secara kuantitatif dengan menggunakan teknik analisis kuantitatif. Operasionalisasi konsep yang akan diteliti diturunkan dari basis teori *Development Axes* (Portier, 1963 dalam Hilhorst 1972) dan teori perkembangan SPT pada SP (Santoso, 2014) sebagaimana tabel 2.

Tabel 2. Operasionalisasi Konsep Lokasi Potensial SPT pada SP

Konsep	Dimensi /Kategori	Indikator /Sub Kategori
Lokasi Potensial Simpul Persinggahan Transportasi (SPT) Menjadi Pusat Permukiman	Lokasi yang telah berfungsi sebagai SPT pd SP yang memiliki fasilitas transportasi skala menengah besar dan telah didukung oleh adanya penduduk bermukim di dalam kawasan SPT tersebut	<ul style="list-style-type: none"> • Keberadaan Fasilitas transportasi skala menengah besar • Adanya kendaraan dan orang singgah • Adanya penduduk pendukung dalam kawasan dan dlm radius 2 km • Kondisi 10 komponen daya tarik SPT pada saat penelitian (Santoso, 2014): 1) Keragaman; 2) kualitas; 3) kemudahan parkir; 4) rancangan tapak; 5) penanda kawasan; 6) kerjasama poin rantai perjalanan; 7) pengumpulan kegiatan terklaster; 8) keamanan; 9) kelengkapan fasilitas-utilitas penunjang kenyamanan; 10) pengemasan potensi SDA
	Lokasi potensial SPT pada SP adalah lokasi yang belum berfungsi sebagai SPT pada SP yang memiliki jarak setengah dari pusat kegiatan besar / pusat kegiatan nasional (PKN) yang dihubungkan oleh SP	<ol style="list-style-type: none"> 1. Keberadaan lahan cukup luas pada jarak setengah antara pusat kegiatan yang merupakan Growth center (Pusat Keg Nas = PKN) 2. Adanya penduduk pendukung dalam radius 2km 3. hamparan morfologi fisik di lokasi yang mudah dibangun/dibentuk 4. rancangan tapak di lokasi yang relatif kosong atau masih cukup teratur 5. adanya penanda-penanda yang mudah dilihat dan memungkinkan orang untuk berhenti / singgah 6. adanya atau kemudahan pengadaan fasilitas dan utilitas penunjang kenyamanan 7. keamanan di lokasi (petugas dan penerangan)
	Lokasi potensial SPT pada SP lainnya adalah lokasi di sebarang titik sepanjang SP yang dapat dikembangkan	<ol style="list-style-type: none"> 1. hamparan morfologi fisik di lokasi yang mudah dibangun/dibentuk; 2. luasan di lokasi yang memungkinkan pembangunan lahan parkir yang cukup luas;

Konsep	Dimensi /Kategori	Indikator /Sub Kategori
	sebagai SPT pada SP dan memiliki kemungkinan untuk berkembang menjadi pusat permukiman dan memiliki potensi penduduk pendukung dalam radius jalan kaki atau bersepeda dan memiliki kemudahan untuk pengembangan daya tarik yang terkait dengan kondisi di lokasi	3. rancangan tapak di lokasi yang relatif kosong atau masih cukup teratur;
		4. adanya penanda-penanda yang mudah dilihat dan memungkinkan orang untuk berhenti / singgah;
		5. adanya atau kemudahan pengadaan fasilitas dan utilitas penunjang kenyamanan (tempat ibadah, air bersih);
		6. adanya klaster kegiatan (jika ada kegiatannya) yang memungkinkan pelaku pergerakan tertarik untuk singgah/berhenti;
		7. keamanan di lokasi (adanya atau kemungkinan diadakannya petugas khusus atau petugas lain di kawasan, serta penerangan yang cukup baik di kawasan).

Sumber data yang merupakan orang adalah para informan yang dipilih secara *purposive sampling*, yaitu semua pihak yang terkait dan dianggap mengetahui tentang data dan informasi terkait kondisi berbagai indikator dari “lokasi potensial SPT pada SP yang memungkinkan menjadi pusat permukiman” di lokasi penelitian yaitu di sepanjang koridor jalan arteri primer nasional antara Kota Bengkulu sampai dengan perbatasan Provinsi Sumatera Selatan. Beberapa informan yang dipilih tersebut, sebagai berikut:

1. Ketua RW atau ketua RT (atau tokoh masyarakat) yang membawahi lokasi potensial atau dengan kata lain lokasi potensial dalam wilayah administrasi ketua RW atau RT yang menjadi informan
2. Pelaku usaha atau penduduk dalam kawasan di lokasi potensial SPT pada SP, yang mengetahui karakteristik yang menjadi indikator lokasi potensial SPT pada SP yang memungkinkan menjadi pusat permukiman
3. Pelaku singgah di lokasi potensial SPT pada SP
4. Informan dari Organisasi Perangkat daerah provinsi Bengkulu dan

kabupaten Rejang Lebong dan Kabupaten Bengkulu Tengah, terdiri dari informan yang berasal dari:

- a. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah provinsi dan kabupaten
 - b. Dinas Pekerjaan Umum provinsi dan kabupaten (terkait dengan pembangunan jalan, ketersediaan air baku, dan penataan bangunan)
 - c. Perusahaan Daerah kabupaten
5. Informan dari penyedia energi (PLN).

Adapun teknik pengumpulan data yang dilakukan dalam penelitian ini baik data primer maupun sekunder melalui dokumentasi, wawancara dan observasi. Untuk teknik pengumpulan data melalui dokumentasi, dipergunakan instrumen daftar data yang dibutuhkan (Checklist data). Untuk teknik pengumpulan data melalui observasi, dipergunakan instrumen pedoman observasi dan peralatan GPS serta daftar lokasi pengamatan SPT pada SP sepanjang koridor jalan arteri primer nasional di Kota Bengkulu sampai dengan perbatasan Provinsi Sumatera Selatan. Untuk teknik pengumpulan data melalui wawancara, dipergunakan instrumen penelitian pedoman wawancara. Pedoman wawancaranya dibuat sesuai operasionalisasi konsep yang telah ditetapkan. Beberapa Teknik Analisis Deskriptif yang

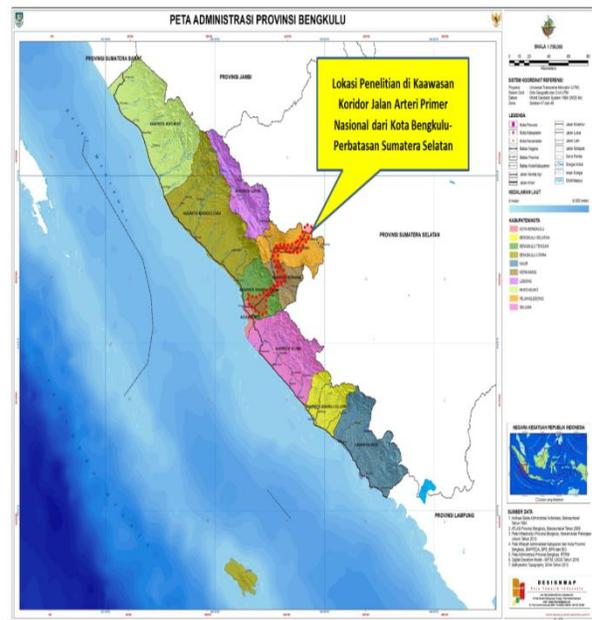
dipergunakan atau dilakukan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Teknik Analisis Triangulasi (Triangulation Analysis)
Teknik ini digunakan untuk validasi data sehingga data yang diperoleh dalam penelitian ini dapat menggambarkan secara nyata sebagaimana adanya di kenyataan/lapangan. Teknik triangulasi data yang dilakukan adalah triangulasi sumber data pada pengumpulan data dengan cara wawancara dan triangulasi teknik yang menggabungkan data dari berbagai teknik pengumpulan data yang berbeda.
2. Teknik Analisis grafis overlay peta, yang dilakukan dengan melakukan penampalan beberapa peta terkait untuk mengidentifikasi awal lokasi potensial SPT pada SP menjadi pusat permukiman pada koridor jalan arteri primer nasional dari Kota Bengkulu sampai perbatasan Provinsi Sumatera Selatan
3. Teknik Analisis Diskrepansi Teoritik dan Normatif, yaitu analisis perbandingan antara kenyataan yang terjadi di lapangan dengan yang dinyatakan dalam teori maupun berbagai peraturan yang ada. Dalam hal ini teori digunakan untuk melihat kemungkinan terjadinya kemudahan perkembangan SPT pada SP menjadi pusat permukiman pada tiap titik lokasi potensial
4. Teknik Analisis Skoring, yang digunakan untuk menentukan rangking dan pengelompokan Lokasi potensial SPT pada SP menjadi pusat permukiman berdasarkan ranking nya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah mencakup semua node di sepanjang jalan arteri primer di 3 kabupaten dan 1 kota di Provinsi Bengkulu, yaitu: 1) Kota Bengkulu; 2) Kabupaten Bengkulu Tengah; 3) Kabupaten Kepahiang; dan 4) Kabupaten Rejang Lebong. Secara grafis, lokasi penelitian ini dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 1. Kawasan Koridor Jalan Arteri Primer Nasional Bengkulu-Perbatasan Sumatera Selatan

B. Lokasi Potensial Simpul Persinggahan Transportasi pada Koridor Jalan Arteri Primer Nasional Kota Bengkulu-Perbatasan Sumatera Selatan

Berdasarkan operasionalisasi konsep yang digunakan dalam penelitian ini, identifikasi lokasi potensial simpul persinggahan transportasi (SPT) pada sumbu pengembangan (SP) pada koridor jalan arteri

primer nasional dari Kota Bengkulu sampai dengan Perbatasan Provinsi Sumatera Selatan. Dengan mempertimbangkan beberapa faktor yang menunjukkan SPT fungsional, didapat lokasi yang fungsional maupun lokasi potensial. Faktor-faktor yang diperhatikan dalam menilai suatu SPT fungsional adalah beberapa hal berikut:

1. Keberadaan Fasilitas transportasi skala menengah besar
2. Adanya kendaraan dan orang singgah
3. Adanya penduduk pendukung dalam kawasan dan dlm radius 2 km
4. Kondisi 10 komponen daya tarik SPT pada saat penelitian (Santoso, 2014): 1) Keragaman; 2) kualitas; 3) kemudahan parkir; 4) rancangan tapak; 5) penanda kawasan; 6) kerjasama poin rantai perjalanan; 7) pengumpulan kegiatan terklaster; 8) keamanan; 9) kelengkapan fasilitas-utilitas penunjang kenyamanan; 10) pengemasan potensi SDA

Hasil identifikasinya pada tiap wilayah kabupaten/kota yang termasuk dalam wilayah koridor tersebut, sebagaimana uraian berikut.

a. Lokasi Potensial SPT pada SP di Kota Bengkulu

Lokasi SPT fungsional di kota Bengkulu yang diidentifikasi di tiga segmen koridor Arteri Primer, yaitu:

1. Di jalan Arteri Primer yang menghubungkan Kota Bengkulu dengan Provinsi Sumatera Barat dari perbatasan dengan Kabupaten Bengkulu Tengah di Kecamatan Pondok Kelapa, sampai ke perbatasan dengan Kabupaten Bengkulu Tengah di dekat lokasi terminal Bengkulu Tengah.

2. Di Jalan Arteri Primer dari perbatasan dengan Kabupaten Bengkulu Tengah ke arah Simpang Nakau
3. Di Jalan Arteri Primer dari Simpang Nakau ke arah Tugu Hiu sampai simpang dekat Kantor Walikota Bengkulu.

Dari pengamatan di lapangan, didapat fakta bahwa ada 5 node yang potensial menjadi SPT di Kota Bengkulu. Dari 5 titik tersebut, terdapat empat lokasi yang fungsional sebagai simpul persinggahan transportasi (SPT), yaitu: 1) BKU-1: Rest Area dekat perumahan baru (yang ke arah pondok kelapa) dsk; 2) BKU-2: Sp Nakau-air sebakul dsk; 3) BKU-4 Sp Nakau; dan 4) BKU-5 Sp Tugu Hiu. BKU-1 termasuk SPT fungsional yang kurang berkembang, sementara BKU-2 termasuk SPT fungsional sudah berkembang. Sedangkan BKU-3 dan BKU-4 merupakan SPT fungsional agak berkembang. Sedangkan BKU-5 merupakan lokasi potensi untuk menjadi SPT (yang belum ada atau belum menjadi SPT).



Gambar 2. Lokasi yang fungsional sebagai SPT di Kota Bengkulu

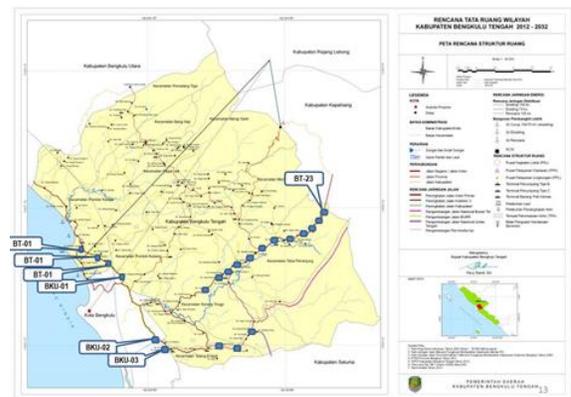
b. Lokasi Potensial SPT pada SP di Kabupaten Bengkulu Tengah

Dari pengamatan di lapangan, dengan mempertimbangkan beberapa faktor yang menunjukkan SPT fungsional, didapat lokasi yang fungsional maupun lokasi potensial. Dari pengamatan keempat faktor tersebut pada semua titik sepanjang koridor kawasan sepanjang jalan arteri primer nasional dari batas Kota Bengkulu dengan Kabupaten Bengkulu Tengah sampai batas antara Kabupaten Bengkulu Tengah dengan Kabupaten Kepahiang, terdapat 13 SPT fungsional dengan perkembangan dan kemungkinan pengembangannya sebagai berikut:

1. BT-01: SPT Ds Sri Kuncoro dekat bts kota BKU (fungsional, belum berkembang)
2. BT-03: SPT Ds Srikaton (arah Pdk Kelapa) (Fungsional agak berkembang)
3. BT-04: SPT Sp Pondok Kelapa-Tuguhiu (fungsional, berkembang)
4. BT-08: SPT terminal Benteng dsk (Fungsional agak berkembang)
5. BT-09: SPT Sp air seabakul-Lintas ke Kepahiang dsk (fungsional, berkembang)
6. BT-11: SPT dekat SPBU sebelum Kantor Bupati Benteng dsk (fungsional, berkembang)
7. BT-15: SPT RM Bukit Sunur dsk (dekat jln masuk bekas pertambangan) (fungsional, agak berkembang)
8. BT-16: SPT RM Raflesia dsk (Ds Tanjung Heran Taba Pananjung) (fungsional, agak berkembang)
9. BT-17: Kws Kantor Kesbangpol DPMPTSP dsk (fungsional, agak berkembang)

10. BT-20: SPT banyak jualan cobek dsk (awal tanjakan Kec Taba Pananjung) (Fungsional, agak berkembang, masih mungkin dikembangkan)
11. BT-21: SPT Liku Sembilan (dekat puncak gunung) (fungsional, telah dikembangkan, tak boleh diperluas)
12. BT-22: SPT kecil dg view bagus (fungsional, kurang berkembang dan tidak boleh diperluas)
13. BT-23: SPT Warung Cangkok dsk (yg elevasi tinggi ke jalan, setelah liku sembilan) (fungsional, agak berkembang tdk boleh diperluas).

Selain ke-13 SPT fungsional tersebut, di Kota Bengkulu juga terdapat 10 calon SPT potensial. Lokasi masing-masing SPT sepanjang koridor sebagaimana pada gambar berikut. Sedangkan penjelasan masing-masing SPT pada uraian di bawahnya.



Gambar 3. Lokasi Sebaran SPT Fungsional di Kabupaten Bengkulu Tengah

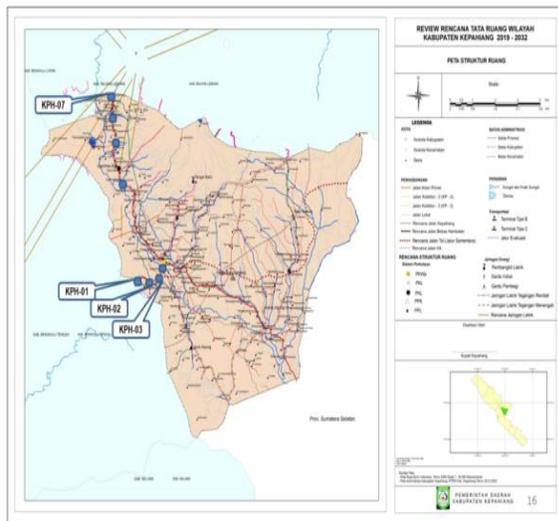
c. Lokasi Potensial SPT pada SP di Kabupaten Kepahiang

Lokasi SPT yang fungsional atau telah berfungsi sebagai simpul persinggahan transportasi yang ditunjukkan dengan adanya kendaraan dan orang yang singgah di lokasi

di kawasan koridor jalan arteri primer nasional di wilayah Kabupaten Kepahiang, terdapat di 4 lokasi. Keempat lokasi SPT fungsional di Kabupaten Kepahiang tersebut dan keterangan perkembangan serta kemungkinan pengembangannya sebagai berikut:

1. KPH-01: SPT perbatasan Kepahiang-Benteng dsk (fungsional, agak berkembang, tak boleh diperluas)
2. KPH-02: SPT Puspa Langka binaan Angkasa Pura2 dsk (fungsional, agak berkembang, tak boleh diperluas)
3. KPH-03: SPT RM sederhana ada lapang dgn alat berat dsk (fungsional, agak berkembang, tak boleh diperluas)
4. KPH-04: SPT dkt Kantor Ds Tebat Monok dsk (fungsional, berkembang).

Selain keempat SPT fungsional tersebut, juga terdapat 3 calon SPT yang potensial menjadi SPT. Gambaran masing-masing SPT fungsional dan calon SPT fungsional di Kabupaten Kepahiang, tersebut sebagaimana pada uraian di bawah ini.



Gambar 4. Sebaran Lokasi SPT Fungsional di Kabupaten Kepahiang

d. Lokasi Potensial SPT pada SP di Kabupaten Rejang Lebong

Simpul Persinggahan Transportasi (SPT) yang fungsional, yaitu yang eksistingnya telah menjadi tempat singgah pelaku pergerakan di sepanjang jalur jalan arteri primer nasional di wilayah Kabupaten Rejang Lebong, terdapat di 9 titik lokasi. Kesembilan SPT fungsional di Kabupaten Rejang Lebong tersebut dan keterangan perkembangan serta kemungkinan pengembangannya, sebagai berikut:

1. RJL-04: SPT Danau Mas n RM Wisata dsk (sekitar danau mas sebelum pintu masuk) (Fungsional, sudah berkembang)
2. RJL-05: Kws Pintu masuk Taman Wisata Danau Mas dsk (fungsional, sudah berkembang)
3. RJL-06: SPT RM Alam Beringin n Taman bunga Lira Garden dsk (fungsional, kurang berkembang meluas)
4. RJL-08: SPT jagung bakar dsk (dgn view indah) (fungsional, kurang berkembang, boleh diperluas)
5. RJL-10: SPT kecil setelah SPT jagung bakar view indah (fungsional, kurang berkembang)
6. RJL-11: SPT sp nangka Rj Lebong dsk (Kec. meringi) (fungsional, berkembang)
7. RJL-13: SPT sp bukit Kaba dsk (taman wisata alam) (fungsional, sudah agak berkembang)
8. RJL-14: SPT Terminal Padang Ulak Tanding (fungsional, belum begitu berkembang)
9. RJL-15: Kws SPBU Padang Ulak Tanding dsk (fungsional, belum begitu berkembang).

Selain 9 SPT fungsional, juga terdapat enam calon SPT di Kabupaten

Rejang Lebong. Dari ke-9 lokasi SPT fungsional tersebut, yang paling tinggi nilai fungsionalnya atau surat lebih berkembang dibanding yang lainnya adalah pada SPT Taman Wisata Danau Mas baik sebelum pintu masuk apabila kita melakukan perjalanan dari Curup ke arah perbatasan Sumatera Selatan, dan SPT yang di depan pintu gerbang Taman Wisata Danau Mas.

C. Ranking Potensialitas untuk Prioritas SPT pada SP untuk Dikembangkan

Beberapa kriteria yang digunakan dalam penentuan ranking potensialitas yang akan dipergunakan untuk memperbandingkan antara satu SPT dengan SPT lain maupun dengan calon SPT adalah beberapa kriteria berikut:

1. Tingkat Perkembangan Eksisting (selanjutnya disingkat dengan penyebutan Kriteria Perkembangan)

2. Dukungan Daya Tarik Kawasan atau Tingkat Kelemahan yang ada (kebalikan dari Dukungan Daya Tarik), selanjutnya disingkat dengan penyebutan kriteria Dukungan Daya Tarik (DT)
3. Kemungkinan pengembangan menjadi Kawasan yang lebih luas, untuk selanjutnya disebut dengan kriteria Perluasan
4. Tingkat Efisiensi Pembiayaan (kemudahan langkah yang perlu dilakukan), yang untuk selanjutnya disingkat dengan penyebutan kriteria Biaya.

Bobot kriteria untuk masing-masing kriteria dibedakan berdasarkan dukungannya terhadap perwujudan SPT fungsional menjadi pusat permukiman yang lebih luas. Pemberian bobot masing-masing kriteria di atas berikut pertimbangan dalam penentuan bobotnya dinyatakan dalam tabel berikut.

Tabel 2. Penentuan Bobot Kriteria Untuk Prioritas Pengembangan SPT Fungsional Menjadi Pusat Permukiman Yang Lebih Besar

No	Kriteria	Pertimbangan Penentuan Bobot	Bobot yang diberikan
1	Perkembangan	Kriteria ini memiliki bobot kedua terbesar setelah kriteria perluasan	28
2	Dukungan DT	Kriteria ini memiliki bobot yang sama dengan biaya dan memiliki bobot yang lebih rendah dari kriteria terbesar pertama dan kedua	20
3	Perluasan	Kriteria ini memiliki bobot terbesar karena orientasi SPT ini adalah dikembangkan untuk menjadi pusat permukiman yang lebih besar	32
4	Biaya	Kriteria ini memiliki bobot yang sama dengan Dukungan DT dan memiliki bobot yang lebih rendah dari kriteria terbesar pertama dan kedua	20
		Total Bobot	100

Untuk Kota Bengkulu, dari 4 SPT fungsional, yang memiliki nilai potensialitas tertinggi untuk dikembangkan menjadi pusat permukiman yang lebih besar adalah BKU-

2: Sp Nakau-air sebakul dsk. Hal ini karena SPT ini memiliki skor tertinggi diantara keempat SPT fungsional lainnya yang ada di Kota Bengkulu.

Tabel 3. Penilaian Ranking Potensialitas SPT Fungsional Yang Prioritas Dikembangkan Pada Koridor Jalan Arteri Primer Nasional Bengkulu-Batas Sumatera Selatan

Kab/kota	Lokasi	Kriteria 1	S	Kriteria 2	S	Kriteria 3	S	Kriteria 4	S	Total Skor	Rank
Bengkulu	BKU-2: Sp Nakau-air seabakul dsk	sudah berkembang	9	kurang dikit DT utk percepat perkemb kws (KPRP)	8	Memungkinkan sekali	10	agak kecil	8	8,92	1
Bengkulu Tengah	6.BT-11: SPT dekat SPBU sebelum Kantor Bupati Benteng dsk (fungsional, berkembang)	berkembang	9	banyak dukungan dan DT telah dikembangkan	9	sangat memungkinkan	9	cukup	8	8,8	1
Bengkulu Tengah	5.BT-09: SPT Sp air seabakul-Lintas ke Kepahiang dsk (fungsional, berkembang)	berkembang	9	sudah banyak DT berkembang	8	sangat memungkinkan	9	tak terlalu besar	8	8,6	2
Bengkulu Tengah	4.BT-08: SPT terminal Benteng dsk (Fungsional agak berkembang)	agak berkembang	7	belum banyak DT yg dikembangkan	7	sangat memungkinkan	9	tak terlalu besar	9	8,04	3
Kepahiang	4.KPH-04: SPT dkt Kantor Ds Tebat Monok dsk (fungsional, berkembang)	berkembang	7	DT sudah berkembang	8	memungkinkan dikembangkan	8	lebih murah	8	7,72	1
Rejang Lebong	6.RJL-11: SPT sp nangka Rj Lebong dsk (Kec Selupu Rejang (fungsional, berkembang)	sudah berkembang	9	DT sudah berkembang, penduduk pendukung tersedia	9	sangat mungkin dikembangkan	9	relatif murah	8	8,8	1
Rejang Lebong	1.RJL-04: SPT Danau Mas n RM Wisata dsk (sekitar danau mas sebelum pintu masuk)	sudah berkembang	9	DT sudah berkembang, penduduk pendukung tersedia	9	relatif masih bisa dikembangkan	8	cukup murah	8	8,48	2a
Rejang Lebong	2.RJL-05: Kws Pintu masuk Taman Wisata Danau Mas dsk (fungsional, cukup berkembang)	cukup berkembang	8	DT sudah berkembang, penduduk pendukung tersedia	8	agak sulit dikembangkan, terbatas morfologi	9	cukup murah	8	8,32	2b
Rejang Lebong	7.RJL-13:SPT sp bukit Kaba dsk (taman wisata alam) (fungsional, sudah berkembang)	sudah berkembang	8	DT sudah berkembang, penduduk pendukung tersedia	8	sangat mungkin dikembangkan	9	relatif murah	8	8,32	3

Keterangan: Pilihan Prioritas pada yang miliki tota skor di atas 8 atau ranking 1 pada kabupaten/kota

K1: Perkembangan (28)

K3: Perluasan (32)

K2: Dukungan DT (20)

K4: Biaya (20)

S: Skor

Berdasarkan penilaian dari tiap aspek sesuai operasionalisasi konsep lit, ditambah kriteria kemungkinan perluasan / peningkatan ukuran kawasan, maka yang mendapatkan ranking tertinggi untuk dikembangkan prioritas karena memiliki nilai total skor tertinggi dan masih memiliki

nilai total skor di atas 8, adalah di beberapa SPT berikut

1. Di Kota Bengkulu: SPT BKU-2: Simpang Nakau-Air Sebakul dsk
2. Di Kab Bengkulu Tengah, pada tiga lokasi SPT, yaitu: 1) BT-11: SPT dekat SPBU sebelum Kantor Bupati Benteng

dsk (fungsional, berkembang); 2) BT-09: SPT Sp air sebakul-Lintas ke Kepahiang dsk (fungsional, berkembang); dan 3) BT-08: SPT terminal Benteng dsk (Fungsional agak berkembang).

3. Di Kab Kepahiang: SPT.KPH-04: SPT dkt Kantor Ds Tebat Monok dsk (fungsional, berkembang)
4. Di Kab Rejang Lebong, pada empat SPT, yaitu: 1) RJL-11: SPT sp angka Rj Lebong dsk (Kec. Selupu Rejang (fungsional, berkembang); 2) SPT RJL-04: SPT Danau Mas n RM Wisata dsk (sekitar danau mas sebelum pintu masuk); 3) RJL-05: Kws Pintu masuk Taman Wisata Danau Mas dsk (fungsional, cukup berkembang); dan 4) SPT RJL-13: SPT sp bukit Kaba dsk (taman wisata alam) (fungsional, sudah berkembang).



Gambar 5. Suasana di SPT Prioritas di Kota Bengkulu pada Lokasi SPT BKU-2 Sp Nakau-air sebaul atau SPBU Air Sebakul dsk



Gambar 6. Suasana di Salah Satu SPT Prioritas Kabupaten Bengkulu Tengah pada Lokasi SPT dekat SPBU sebelum Kantor Bupati Benteng dsk



Gambar 7. Suasana di SPT Prioritas Kabupaten Kepahiang pada Lokasi SPT KPH-04 SPT dkt Kantor Ds Tebat Monok dsk



Gambar 8. Suasana di Salah Satu SPT Prioritas Kabupaten Rejanglebong pada Lokasi RJL-04: SPT Danau Mas n RM Wisata dsk

SIMPULAN DAN SARAN

Merujuk semua hasil dan pembahasan yang telah dipaparkan, dapat disimpulkan beberapa kesimpulan yang sesuai dengan rumusan masalah penelitiannya. Beberapa kesimpulan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Pada Koridor Jl AP segmen Kota BKU-BT-KPH-RJL-bts Sumsel (Lubuk Linggau), terdapat 48 lokasi potensial untuk pengembangan SPT menjadi Pusat Permukiman (yg lebih besar) dengan 28 fungsional dan 20 potensi. Sebaran pada kabupaten/kota sepanjang koridor tersebut sebagai berikut:
 - a. Di BKU: Tdp 5 lokasi potensial dgn 4 fungsional (2 lokasi kategori

berkembang, 1 lokasi agak berkembang dan 1 lokasi kurang berkembang) dan 1 lokasi masih potensi

- b. Di BT: Terdapat 23 lokasi potensial dgn 14 fungsional (5 berkembang, 9 kurang) dan 10 potensi
 - c. Di KPH: terdapat 7 lokasi potensial dgn 4 fungsional (1 berkembang, 3 kurang) dan 3 potensi
 - d. Di RJL: terdapat 15 lokasi potensial, dgn 9 fungsional (3 berkembang, 6 kurang) dan 6 potensi
2. Dengan melihat nilai total skor relatif di atas 8 dan ranking prioritas dari semua SPT pada SP yang ada di masing-masing wilayah Kab/kota, dapat dinyatakan bahwa di Kota Bengkulu dan Kepahiang hanya terdapat 1 SPT pada SP yang perlu diprioritaskan pengembangannya. Sedangkan di Kabupaten Bengkulu Tengah dan kabupaten Rejang Lebong terdapat 3 SPT dan 4 SPT yang perlu diprioritaskan pengembangannya. Rincian dari masing-masing SPT pada SP yang perlu diprioritaskan pengembangannya berikut.

- a. Di Kota Bengkulu terdapat 1 SPT pada SP yang perlu diprioritaskan pengembangannya yaitu pada BKU-2: Sp Nakau-air sebakul dsk
- b. Di Kabupaten Bengkulu Tengah, terdapat 3 SPT pada SP yang perlu diprioritaskan pengembangannya yaitu: 1) BT-11: SPT dekat SPBU sebelum Kantor Bupati Benteng dsk (fungsional, berkembang); 2) BT-09: SPT Sp air sebakul-Lintas ke Kepahiang dsk (fungsional, berkembang); dan 3) BT-08: SPT

terminal Benteng dsk (Fungsional agak berkembang)

- c. Di Kabupaten Kepahiang, tidak terdapat SPT pada SP yang memiliki nilai total skor di atas 8, namun jika tetap perlu diprioritaskan maka yang memiliki ranking tertinggi dapat diprioritaskan untuk dikembangkan. Yang memiliki ranking tertinggi adalah SPT pada SP pada kawasan KPH-04: SPT dkt Kantor Ds Tebat Monok dsk (fungsional, berkembang)
- d. Di Kabupaten Rejang Lebong terdapat SPT pada SP yang memiliki skor di atas 8 dan dapat diprioritaskan pengembangannya, yaitu pada kawasan-kawasan berikut: 1) RJI-11: SPT sp nangka Rj Lebong dsk (Kec Selupu Rejang (fungsional, berkembang); 2) RJI-04: SPT Danau Mas n RM Wisata dsk (sekitar danau mas sebelum pintu masuk); 3) RJI-05: Kws Pintu masuk Taman Wisata Danau Mas dsk (fungsional, cukup berkembang); dan 4) RJI-13: SPT sp bukit Kaba dsk (taman wisata alam) (fungsional, sudah berkembang).

Dari beberapa fakta di pembahasan maupun yang sudah disimpulkan di atas, dapat diberikan rekomendasi terkait dengan adanya perbedaan perkembangan dan fungsionalitas lokasi potensial, Pemda Kab/kota dan Provinsi perlu menyusun Strategi yang berbeda-beda untuk tiap jenis lokasi potensial terkait dengan perkembangan dan kelemahan yg ada. Untuk Lokasi potensial yang memiliki ranking potensialitas tertinggi pada masing-masing Kab/kota, perlu disiapkan program

pengembangan prioritas yang dapat meningkatkan masing-masing aspek Daya Tarik Kawasan yang masih lemah/kurang

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo, (2008): *Pengembangan Wilayah: Konsep dan Teori*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Christaller, Walter. (1933). *Central Places in Southern Germany*. Germany.
- Friedman, John and Wiliam Alonso, (1969): *Regional Development And Planning: A Reader*, Cambridge-Massachussets, The M.I.T Press.
- Hadjisarosa, P., 1974, *Seri Mekanisme Pengembangan Wilayah; Satuan Wilayah Pengembangan (SWP)*. Departemen Pekerjaan Umum R.I.: Jakarta.
- Hillhorst, J.G.M (1972). *Development Axes and The Diffusion of Innovation*, inaugural paper, Institute of Social Studies, Hague
- Natsir, Moh. 1999, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Pottier, P. (1963). "Axes de communication et development economique", *Revue economique*: pp. 58-132
- Richardson, Harry W., (1981): *National Urban Development Strategies in Developing Countries*, *Urban Studies*, 18, 267-283.
- Rodrigue, Jean-Paul etc (2009): *The Geography if Transport System*, Routledge, New York-USA and Canada.

Santoso, Eko Budi (2014): Perkembangan Kawasan Persinggahan Transportasi Pada Sumbu Pengembangan, Disertasi, Bandung: Program Doktor Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Bandung

Sugiyono (2010). *Memahami Penelitian Kualitatif*, Bandung: Penerbit Alfabeta.

Taaffe, EJ (1963) : *Transport Expansion In Under Developed Countries: A Comparative Analysis*, Geographical Review, vol 53, p 503-29

Peraturan Perundangan

Undang-Undang No. 9 Tahun 1967 tentang Pembentukan Provinsi Bengkulu

Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1968 Tanggal 5 Juli 1968 tentang berlakunya Undang-Undang No. 9 Tahun 1967 dan Pelaksanaan Pemerintahan di Provinsi Bengkulu

Undang-Undang No. 9 Tahun 1967 tentang Pembentukan Provinsi Bengkulu

Undang-Undang No. 3 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Muko-Muko, Kabupaten Seluma, dan Kabupaten Kaur

Undang-Undang No. 39 Tahun 2003 tentang Pembentukan Kabupaten Lebong Dan Kabupaten Kepahiang Di Provinsi Bengkulu

Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2008 tentang Pembentukan Kabupaten Bengkulu Tengah Di Provinsi Bengkulu

Sumber Online

<https://bengkulu.antaranews.com/berita/41393/dprd-provinsi-bengkulu-dukung-pemekaran-kabupaten-lembak>, diakses pada tanggal 10 Februari 2019

<https://bengkulu.antaranews.com/berita/26929/pembentukan-kabupaten-lembak-bisa-tingkatkan-stabilitas-keamanan>, diakses pada tanggal 10 Februari 2019

<https://regional.kompas.com/read/2014/01/13/0523081/Bengkulu.Usulkan.Pemekaran.Tiga.Kabupaten>, diakses pada tanggal 10 Februari 2019