

INTERAKSI SPASIAL DI KOTA TERPADU MANDIRI LUNANG SILAUT KABUPATEN PESISIR SELATAN SUMATRA BARAT

Renindya Azizza Kartikakirana

Fakultas Sains dan Teknologi, Universitas AMIKOM Yogyakarta

Email : reninyakartikakirana@amikom.ac.id

Diterima (received): 01 Januari 2019

Disetujui (accepted): 26 Maret 2019

ABSTRAK

Interaksi spasial merupakan interaksi antara satu tempat dengan tempat lainnya. Interaksi spasial mengarah pada pergerakan orang, barang, dan informasi dari suatu tempat ke tempat yang lain. Interaksi antar tempat ini bisa terjadi di mana saja melalui adanya manusia dan kegiatan yang dilakukan di dalam ruang. Salah satu area yang terdapat interaksi spasial di dalamnya yaitu kawasan transmigrasi. Salah satu kawasan transmigrasi yaitu Kota Terpadu Mandiri (KTM). Penelitian ini berlokasi di KTM Lunang Silaut, Kabupaten Pesisir Selatan, Sumatera Barat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menjelaskan perkembangan KTM Lunang Silaut dan interaksi spasial di KTM Lunang Silaut baik itu proses, perkembangan maupun fenomena lain yang terjadi di dalamnya. Penelitian ini menggunakan metode studi kasus dengan pendekatan induktif-kualitatif. Di tahap awal akan dilakukan penurunan kisi-kisi terkait apa saja yang harus diamati di lapangan. Pendekatan induktif-kualitatif dilakukan melalui pengolahan data dan informasi yang diperoleh di lapangan menjadi unit-unit informasi yang lebih abstrak. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa interaksi spasial di KTM Lunang Silaut merupakan interaksi spasial yang terbatas. Prinsip-prinsip pembentuknya yaitu jangkauan pelayanan, interaksi fisik, interaksi sosial, dan interaksi ekonomi yang juga masih terbatas. Keterbatasan interaksi spasial tersebut menjadi penyebab belum berkembangnya KTM menjadi kawasan perkotaan.

Kata Kunci : *interaksi spasial, kawasan transmigrasi, kota terpadu mandiri*

A. PENDAHULUAN

Interaksi spasial adalah dampak dari area ataupun fenomena pada area atau fenomena lainnya (Ullman, 1980). Interaksi spasial merupakan hubungan antara satu tempat dan tempat lainnya.. Interaksi spasial adalah pergerakan orang antara daerah asal (*origin*) dengan daerah tujuan (*destination*) (Gulhan, Halim, dan Soner, 2014). Hubungan antara asal dan tujuan ini merupakan wujud dari manusia melakukan kegiatan. Interaksi spasial merupakan pergerakan apapun yang terjadi di dalam ruang yang dihasilkan oleh manusia (Haynes and Fotheringham, 1984). Dengan demikian, interaksi spasial ini bisa terjadi di mana saja melalui adanya manusia dan kegiatan yang dilakukan manusia tersebut di dalam ruang. Salah satu area yang terdapat interaksi spasial di dalamnya yaitu kawasan transmigrasi.

Menurut Undang-Undang No. 29 Tahun 2009, kawasan transmigrasi adalah kawasan budidaya yang memiliki fungsi sebagai permukiman dan tempat usaha masyarakat dalam satu sistem pengembangan berupa wilayah pengembangan transmigrasi atau lokasi permukiman transmigrasi. Wilayah pengembangan transmigrasi ini terdiri atas beberapa satuan kawasan pengembangan yang salah satu di antaranya direncanakan untuk mewujudkan pusat pertumbuhan wilayah baru sebagai kawasan perkotaan baru sesuai dengan rencana tata ruang wilayah. Namun demikian, dalam perkembangannya, kawasan transmigrasi yang telah dibangun tersebut tidak semuanya dapat berkembang menjadi pusat-pusat pertumbuhan baru seperti yang diharapkan (Kepmen Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI, 2007). Menindaklanjuti hal tersebut, Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Tahun 2007 melakukan revitalisasi dan reorientasi kawasan transmigrasi yang belum berkembang melalui pembangunan dan pengembangan Kota Terpadu Mandiri di kawasan transmigrasi.

Kota Terpadu Mandiri (KTM) adalah Kawasan transmigrasi yang pembangunan dan pengembangannya dirancang menjadi pusat pertumbuhan yang mempunyai fungsi perkotaan melalui pengelolaan sumber daya alam yang berkelanjutan (Kepmen Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI No 214, 2007). Fungsi perkotaan yang dimaksud yaitu mencakup (1) pusat kegiatan ekonomi wilayah; (2) pusat kegiatan industri pengolahan hasil; (3) pusat pelayanan jasa dan perdagangan; (4) pusat pelayanan kesehatan; pusat pendidikan dan pelatihan; (5) sarana pemerintahan; (6) fasilitas umum dan sosial; (7) sarana prasarana dan utilitas. Tujuan dari pembentukan KTM yaitu untuk menciptakan sentra-sentra agribisnis dan agroindustri, membuka kesempatan kerja dan peluang usaha, dan meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan para transmigran dan penduduk sekitar di Kawasan Transmigrasi. Dalam perkembangannya, meskipun sudah didukung dengan pembangunan fasilitas dengan maksud memunculkan fungsi perkotaan, KTM ini tidak semuanya dapat tumbuh dan berkembang menjadi kawasan yang memiliki fungsi perkotaan. Peneliti menduga bahwa hal ini terkait dengan interaksi spasial di KTM.

Ada 20 KTM prioritas yang menjadi target dalam RPJMN Tahun 2015-2019. Salah satunya yaitu KTM Lunang Silaut di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Di KTM Lunang Silaut juga terjadi interaksi antara manusia dengan ruang ataupun tempat (interaksi spasial). Dalam teori interaksi spasial belum ada penjelasan mengenai interaksi spasial pada kawasan transmigrasi. Oleh karena itu, penelitian mengenai interaksi spasial di kawasan transmigrasi perlu dilakukan. Hal ini terkait dengan kebutuhan fasilitas dan infrastruktur yang perlu disediakan dikemudian hari di KTM tersebut, serta terkait perkembangan KTM kedepannya. Interaksi spasial yang terjadi di kawasan transmigrasi ini mungkin akan berbeda dengan interaksi spasial yang ada di tempat lain. Dengan demikian, berdasarkan latar belakang di atas, peneliti ini ingin meneliti mengenai interaksi spasial yang terjadi di KTM tersebut.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus dengan pendekatan induktif-kualitatif. Di tahap awal akan dilakukan penurunan kisi-kisi terkait apa saja yang

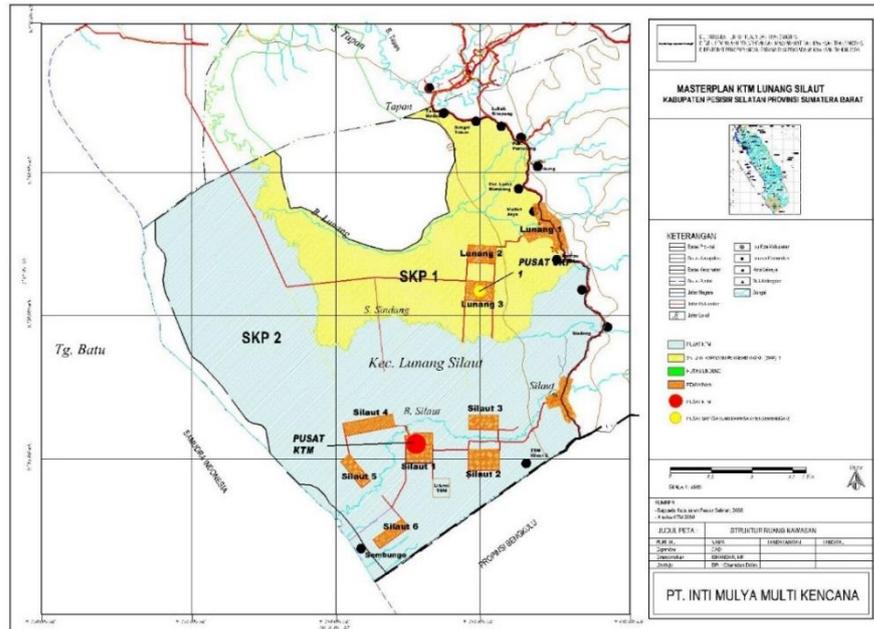
harus diamati di lapangan. Pendekatan induktif-kualitatif dilakukan melalui pengolahan data dan informasi yang diperoleh di lapangan menjadi unit-unit informasi yang lebih abstrak.

Fokus dari penelitian ini yaitu meneliti perkembangan KTM Lunang Silaut dan interaksi spasial yang terjadi di KTM tersebut. Fokus tersebut dipilih karena terdapat fenomena interaksi spasial kemungkinan menjadi penyebab tingkat perkembangan KTM tersebut. Alasan penggunaan metode studi kasus dikarenakan kawasan transmigrasi merupakan suatu kawasan yang unik yang terdapat di Indonesia, sehingga kemungkinan memiliki keunikan untuk pengembangan teori interaksi spasial. Alasan lain penggunaan metode studi kasus yaitu fenomena yang diamati bersifat kontemporer. Artinya fenomena interaksi spasial di KTM masih terjadi hingga saat ini. Selain itu, juga tidak ada kontrol dari peneliti terhadap fenomena yang akan diteliti. Berdasarkan kondisi tersebut di atas, penelitian ini bersifat eksploratif. Hal tersebut dikarenakan penelitian ini berbekal dengan sedikit teori yang ada dan kemudian fenomena yang ada di lapangan dieksplorasi.

Unit amatan dalam penelitian ini yaitu pelaku interaksi spasial di KTM Lunang Silaut di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Adapun unit analisis dalam penelitian ini yaitu interaksi spasial di KTM Lunang Silaut di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat yang mencakup proses, perkembangan, dan fenomena lain yang terjadi di dalamnya. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dokumentasi, pengamatan langsung (observasi), dan wawancara. Metode analisis yang digunakan yaitu pencocokan pola (*pattern matching*). Pencocokan pola (*pattern matching*) merupakan teknik analisis yang membandingkan pola yang diperoleh dengan pola yang sudah diketahui dari teori (Yin, 2009). Teknik ini dilakukan dengan mencocokkan interaksi spasial yang didapat dari proposi teori. Pencocokan pola ini dilakukan dalam 3 tahap yaitu pengkodean, kategorisasi, dan konseptualisasi. Pengkodean dilakukan untuk memperoleh unit-unit informasi yang ada dianalisis dari hasil wawancara yang kemudian unit informasi tersebut dikategorisasikan. Setelah dikategorisasikan, hasil kategorisasi dapat dikonseptualisasikan.

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

KTM Lunang Silaut terletak di Kabupaten Pesisir Selatan, Provinsi Sumatera Barat. Secara geografis, KTM Lunang Silaut berada pada posisi $2^{\circ}05'70'' - 2^{\circ}28'6''$ LS dan $101^{\circ} - 101^{\circ}12'3''$ BT. KTM Lunang Silaut memiliki batas administrasi di bagian utara berbatasan dengan Kecamatan Pancung dan Kecamatan Tapan, bagian timur berbatasan dengan Provinsi Jambi, bagian barat berbatasan dengan Samudera Indonesia, dan bagian selatan berbatasan dengan Provinsi Bengkulu. Kawasan KTM Lunang Silaut mencakup 2 kecamatan dan 18 nagari/desa, yaitu Kecamatan Silaut (9 nagari meliputi Nagari Silaut, Sambungo, Air Hitam, Lubuk Bunta, Durian Seribu, Pasir Binjai, Talang Binjai, Sungai Sarik, dan Sungai Pulai) dan Kecamatan Lunang (9 nagari meliputi Nagari Lunang, Lunang Selatan, Lunang Barat, Sindang Lunang, Lunang Satu, Lunang Tengah, Lunang Parian, Lunang Dua, dan Lunang Tiga). Pusat KTM berada di Nagari Lubuk Bunta, Kecamatan Silaut.



Gambar 1. Peta deliniasi dan struktur ruang KTM Lunang Silaut
Sumber: Masterplan KTM Lunang Silaut, 2008

1. Perkembangan KTM Lunang Silaut

KTM Lunang Silaut sebagian besar merupakan kawasan ex-transmigrasi. Penempatan transmigran pertama kali di kawasan ini dimulai dari tahun 1973 di lokasi Lunang I. Penempatan terakhir pada tahun 2001 di Silaut VI. KTM Lunang Silaut pertama kali dibuat masterplan pada tahun 2008. Pembangunan Pusat KTM ini mulai dilaksanakan pada tahun 2009, secara bertahap sampai tahun 2018. Pembangunan fasilitas KTM Lunang Silaut dibiayai oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi (KDPDTT). Pembangunan tersebut dimaksudkan untuk mempercepat perkembangan kawasan transmigrasi agar bisa menjadi kawasan perkotaan. Fasilitas yang dibangun yaitu berupa fasilitas untuk menggerakkan perekonomian di kawasan. Fasilitas tersebut yaitu Pasar KTM, Pusat Bisnis, Rice Milling Plant (RMP), Pabrik Pupuk Granular, Gedung Kewirausahaan /HW Trans), Masjid/Islamic Center, dan Rumah Pintar.

Pasar KTM yang dibangun oleh pemerintah pusat terdiri dari bangunan dengan jumlah lantai 2, akan tetapi pemanfaatan hanya 1 lantai saja. Lantai 2 tidak digunakan. Pasar KTM beroperasi setiap Hari Rabu. Selain hari tersebut, toko-toko di lantai 1 juga tetap ada yang buka. Pengelola Pusat KTM akhirnya membuat lapak-lapak untuk pedagang di sekitar bangunan utama pasar. Di pusat KTM selain pasar KTM, juga terdapat warung, toko kecil, toko baju, toko kelontong, toko elektronik, fotokopi, bengkel, dan salon.

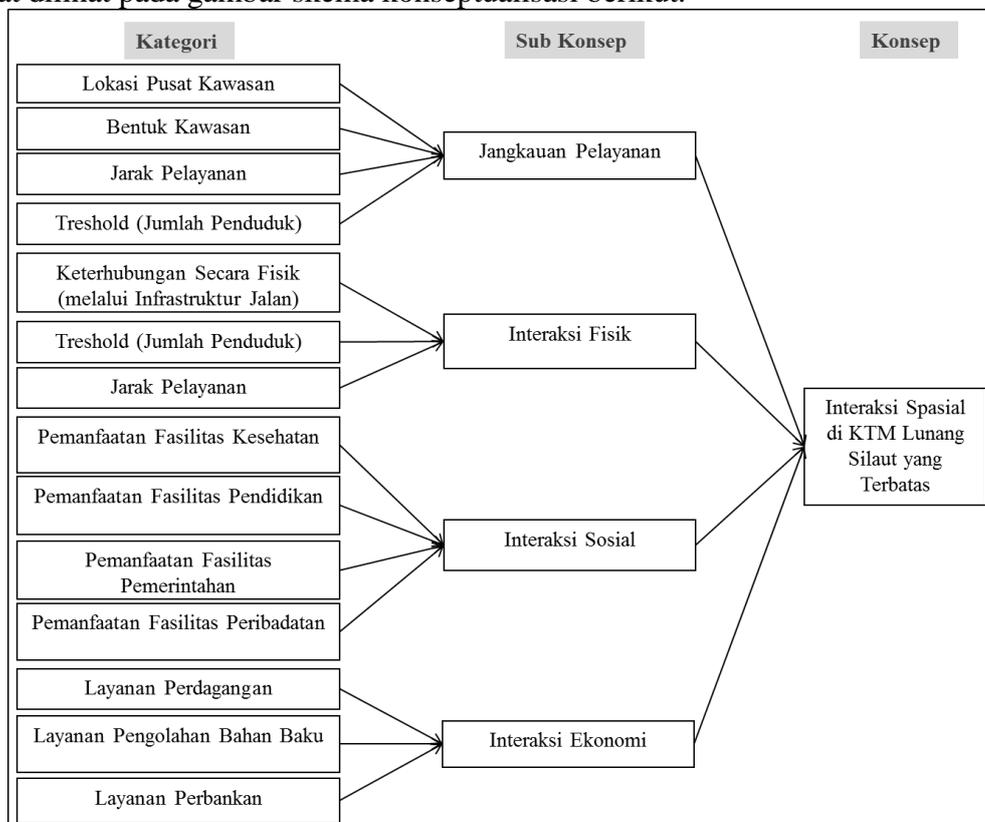
Fasilitas pusat bisnis tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Gedung tidak terawat. Saat ini dimanfaatkan untuk menunjang kegiatan belajar mengajar siswa SD. Fasilitas penunjang kegiatan ekonomi lain di KTM yaitu RMP dan pabrik pupuk granular. RMP tidak berlokasi di pusat KTM, RMP terletak di KTM Lunang Silaut (hinterland KTM), berdekatan dengan pusat pertanian kawasan,

yaitu di Kecamatan Lunang. RMP sudah dimanfaatkan dibawah naungan koperasi. Pemanfaatan tersebut kurang optimal karena kurangnya modal untuk membeli gabah dari petani.

Adapun pabrik pupuk organik sekarang sedang tidak berfungsi, dulu sempat berfungsi. Hal ini dikarenakan lokasi saat ini rawan banjir sehingga alat rusak akibat banjir. Di samping itu, peralatan pembuatan pupuk tidak efektif dan efisien, membuat tenaga bekerja ekstra dan biaya bahan bakar yang tinggi. Terkait dengan lokasi yang rawan banjir sudah terdapat solusi yaitu rencana pabrik akan dipindah ke tempat baru yang tidak rawan banjir. Fasilitas lainnya yaitu rumah batik. Rumah batik ini sudah dimanfaatkan untuk membuat batik jika terdapat pesanan. Rumah batik ini dikelola oleh koperasi. Fasilitas lain yang terdapat di Pusat KTM yaitu masjid/islamic center yang sudah dimanfaatkan oleh warga. Rumah pintar sedang dalam proses pembangunan. Keberadaan fasilitas-fasilitas tersebut ternyata dalam kenyataannya tidak dapat mempercepat perkembangan kawasan menjadi kawasan yang berfungsi sebagai perkotaan.

2. Interaksi Spasial di KTM Lunang Silaut

Hasil survei di atas telah dikelompokkan menjadi kategori-kategori. Dari kategori-kategori yang terbentuk di atas menghasilkan konsep Interaksi Spasial di KTM Lunang Silaut yang masih terbatas. Sub-sub konsep yang membentuk interaksi spasial yang terbatas tersebut yaitu jangkauan pelayanan, interaksi fisik, interaksi sosial, dan interaksi ekonomi yang juga masih terbatas. Lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar skema konseptualisasi berikut.

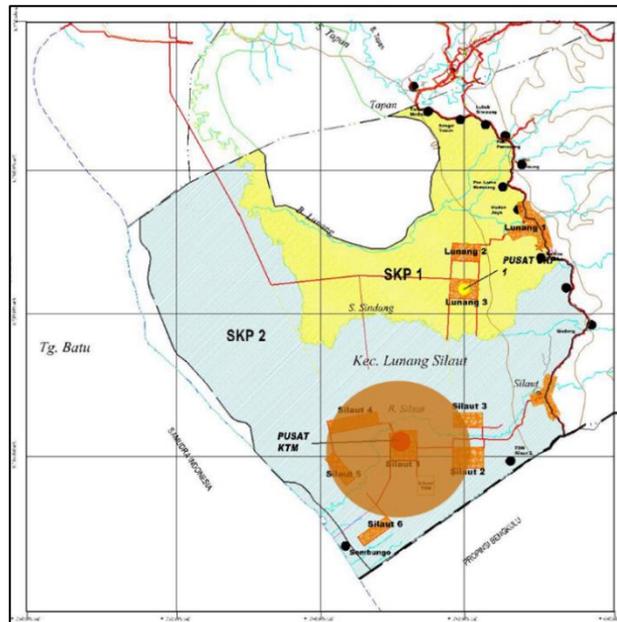


Gambar 2. Skema konseptualisasi interaksi spasial di KTM Lunang Silaut

Sumber: Analisis, 2018

a. Jangkauan Pelayanan

Jangkauan pusat KTM Lunang Silaut hanya dapat menjangkau sekitar 7 nagari di Kecamatan Silaut. Jangkauan ini juga ditentukan oleh jumlah penduduk yang dilayani dalam radius jangkauan tersebut. Jumlah penduduk dalam jangkauan tersebut yaitu 9.418 jiwa. Fungsi layanan yang dimanfaatkan masyarakat sekitar berupa layanan sosial (pemerintahan, pendidikan, kesehatan) dan ekonomi (pasar mingguan). Adapun peta jangkauan pusat KTM berdasarkan kondisi di lapangan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 3. Peta Bentuk Kawasan, Pusat Kawasan, dan Jangkauan Pusat KTM Lunang Silaut

Sumber: Masterplan KTM Lunang Silaut, 2008;
Survei Lapangan dan Analisis, 2018

Jangkauan pelayanan juga dipengaruhi oleh bentuk kawasan dan posisi pusat kawasan. Bentuk kawasan KTM ini cenderung kotak, tetapi posisi pusat kawasan berada di bagian bawah kawasan. Hal tersebut yang menjadi salah satu penyebab pusat KTM tidak dapat melayani seluruh kawasan, namun hanya nagari-nagari di sekitarnya.

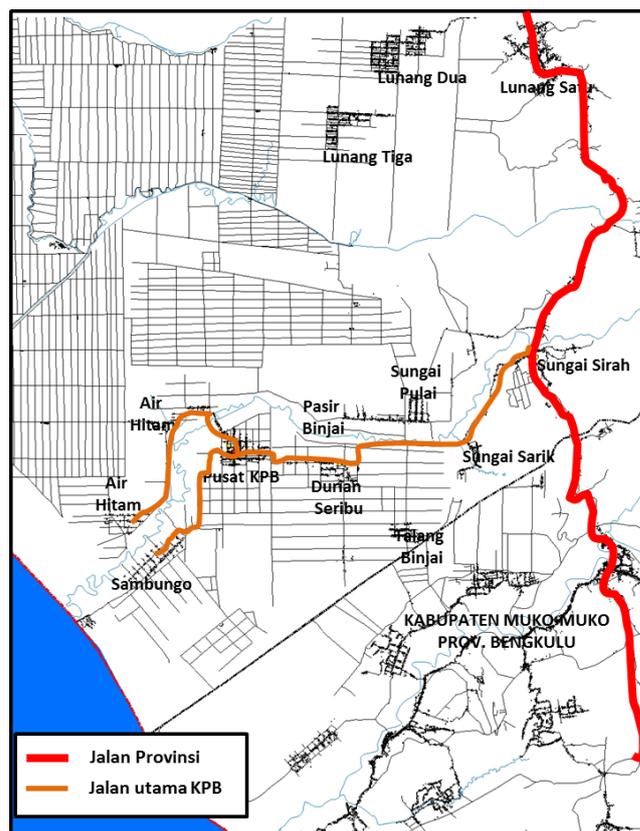
b. Interaksi Fisik

Interaksi fisik dimaksudkan untuk menyatakan kondisi suatu kawasan terhubung secara fisik (melalui infrastruktur jalan) dengan lokasi layanannya, sehingga dapat terjadi pergerakan orang dan barang. Hal yang menentukan kemungkinan terjadinya interaksi fisik yaitu threshold (jumlah penduduk) dan range (jarak layanan). Interaksi fisik juga dipengaruhi oleh struktur fisik KTM yang berbentuk cenderung kotak, namun dengan pusat berada di kiri-bawah (tidak berada di tengah-tengah delineasi).

Interaksi fisik antara Pusat KTM dan hinterland KTM Lunang Silaut masih terbatas di Kecamatan Silaut saja. Dari 9 desa/nagari di Kecamatan Silaut, ada 7 nagari yang sudah terintegrasi dengan pusat KTM. 7 nagari tersebut yaitu Nagari Air Hitam, Sambungo, Lubuk Bunta, Durian Seribu,

Talang Binjai, Pasir Binjai, dan Sungai Pulai. Adapun pusat KTM Lunang Silaut dan Kecamatan Lunang belum terintegrasi, padahal secara delineasi, Kecamatan Lunang termasuk di dalamnya. Hal ini dikarenakan masyarakat dari Kecamatan Lunang jika akan ke pusat KTM harus memutar melalui Jalan Provinsi. Jarak antara Kecamatan Lunang dan Pusat KTM yaitu 37 km yang dapat ditempuh menggunakan mobil selama 1-1,5 jam dengan kondisi jalan cukup bagus. Di Kecamatan Lunang sendiri juga terdapat pusat pertumbuhan. Orang-orang di Kecamatan Lunang lebih memilih ke lokasi yang lebih dekat dengan mereka.

Interaksi fisik lainnya yaitu berkaitan dengan pemanfaatan prasarana jalan. Masyarakat di Nagari Air Hitam, Sambungo, Lubuk Bunta, Durian Seribu, Talang Binjai, Pasir Binjai, Sungai Pulai, dan Sungai Sirah jika hendak ke Jalan Provinsi harus melewati jalur utama pusat KTM. Ilustrasi pemanfaatan jalan dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. Prasarana jalan yang dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar pusat KTM
Sumber: Google Earth, survei lapangan dan analisis, 2018

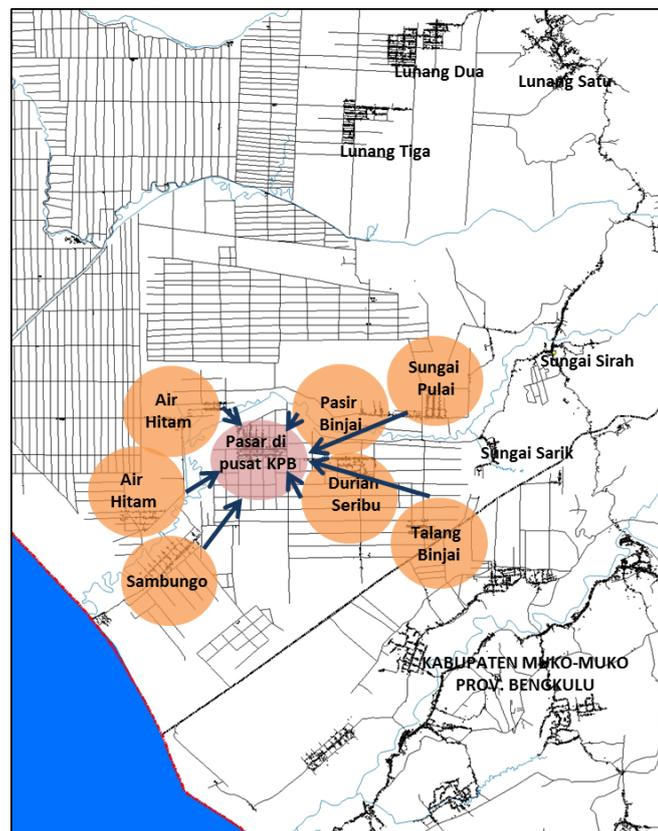
c. Interaksi Sosial

Interaksi sosial dimaksudkan untuk menyatakan kondisi terjadinya pergerakan orang dan lokasi layanannya untuk keperluan layanan sosial (pemerintahan, pendidikan, kesehatan, olah raga dan peribadatan). Ini merupakan proses yang dapat diciptakan dengan investasi oleh pemerintah dalam bentuk pembangunan sarana layanan sosial. Interaksi sosial antara Pusat KTM dan Hinterlandnya yaitu berkaitan dengan pemanfaatan fasilitas

sosial seperti fasilitas kesehatan (posyandu, puskesmas, dan puskesmas pembantu), pendidikan (PAUD/TK, SD, SMP, dan SMA), pemerintahan (kantor kepala nagari), dan peribadatan (masjid/musholla) yang ada di Pusat KTM. Pemanfaatan tersebut tidak hanya oleh masyarakat Nagari Lubuk Bunta (Pusat KTM), tetapi juga nagari-nagari di sekitarnya.

d. Interaksi Ekonomi

Interaksi ekonomi dimaksudkan untuk menyatakan kondisi terjadinya pergerakan orang dan lokasi layanannya untuk keperluan layanan perdagangan atau perbelanjaan. Kegiatan ekonomi dapat berupa perdagangan, pengolahan bahan baku, perbankan, dsb. Sebagian besar kegiatan ekonomi ini dilakukan oleh masyarakat dan pengusaha swasta. Integrasi ekonomi antara Pusat KTM dan Hinterlandnya dapat dilihat dari asal pembeli di pasar KTM. Pembeli di pasar KTM berasal dari beberapa nagari, yaitu Nagari Lubuk Bunta, Air Hitam, Sambungo, Pasir Binjai, Durian Seribu, Sungai Pulai, dan Talang Binjai. Ilustrasi asal pembeli di Pasar Pusat KTM dapat dilihat pada gambar berikut.



Gambar 4. Asal pembeli di Pasar KTM

Sumber: Google Earth, survei lapangan dan analisis, 2018

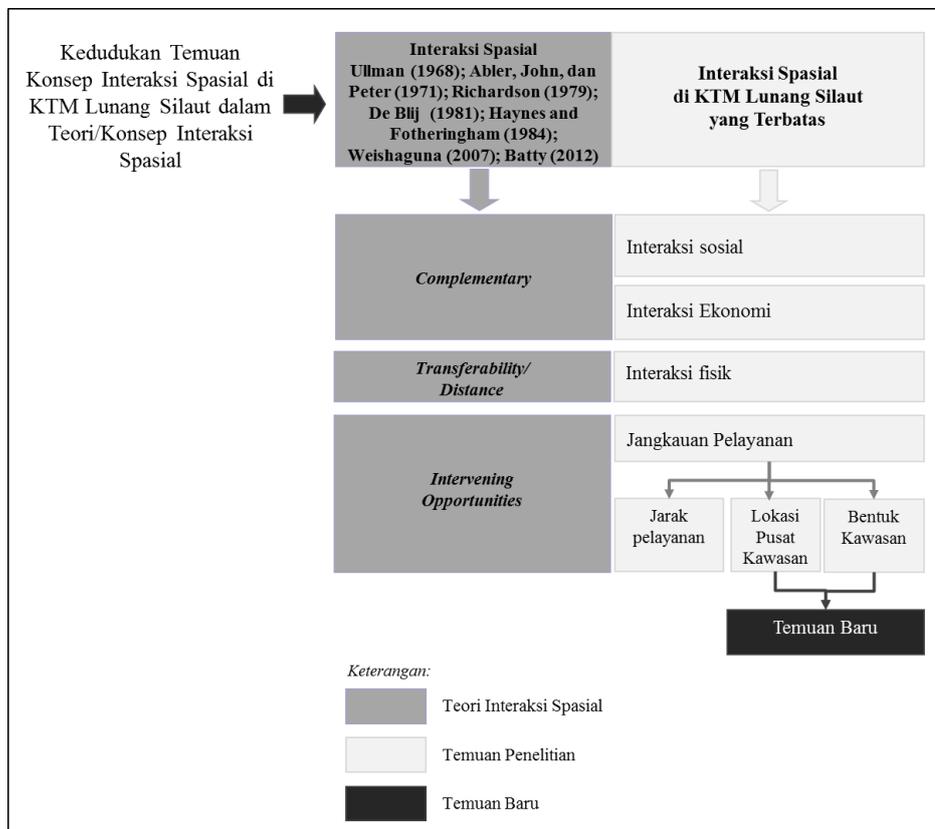
Tingkat aktifitas jual beli di pasar KTM masih rendah, terlihat dari beroperasinya pasar yang hanya 1 hari dalam seminggu. Keberadaan pasar yang lebih besar di Pertigaan Jalan Provinsi Bengkulu-Padang menjadi salah satu penyebab tidak berkembangnya pusat KTM. Pasar tersebut lebih

lengkap dan buka setiap hari, sehingga menjadi pesaing bagi KTM Lunang Silaut dalam hal ekonomi.

Integrasi ekonomi lainnya yaitu berkaitan dengan alur pemasaran produk beras hasil dari koperasi RMP. RMP terletak di Kecamatan Lunang. Beras hasil dari RMP, selain di pasarkan di desa-desa di Kecamatan Lunang dan Silaut, sebagian juga dipasarkan di pusat KTM (Kecamatan Silaut). Namun jarak yang cukup jauh antara Pusat KTM dan RMP (37 km) akan memberikan pengaruh yang kecil terhadap integrasi ekonomi di Pusat KTM.

3. Diskusi

Dari penelitian dengan kasus interaksi spasial di KTM Lunang Silaut ditemukan beberapa temuan yaitu interaksi fisik, sosial, dan ekonomi. Ullman (1968); Abler, John, dan Peter (1971); Richardson (1979); De Blij (1981); Haynes and Fotheringham (1984); Weishaguna (2007); Batty (2012); mengatakan bahwa dasar dari interaksi spasial ada 3 yaitu *complementary*, *intervening opportunity*, dan *transferability /distance*. Interaksi spasial di KTM Lunang Silaut juga terdapat prinsip-prinsip pembentuknya, yaitu jangkauan pelayanan, interaksi fisik, interaksi sosial, dan interaksi ekonomi.

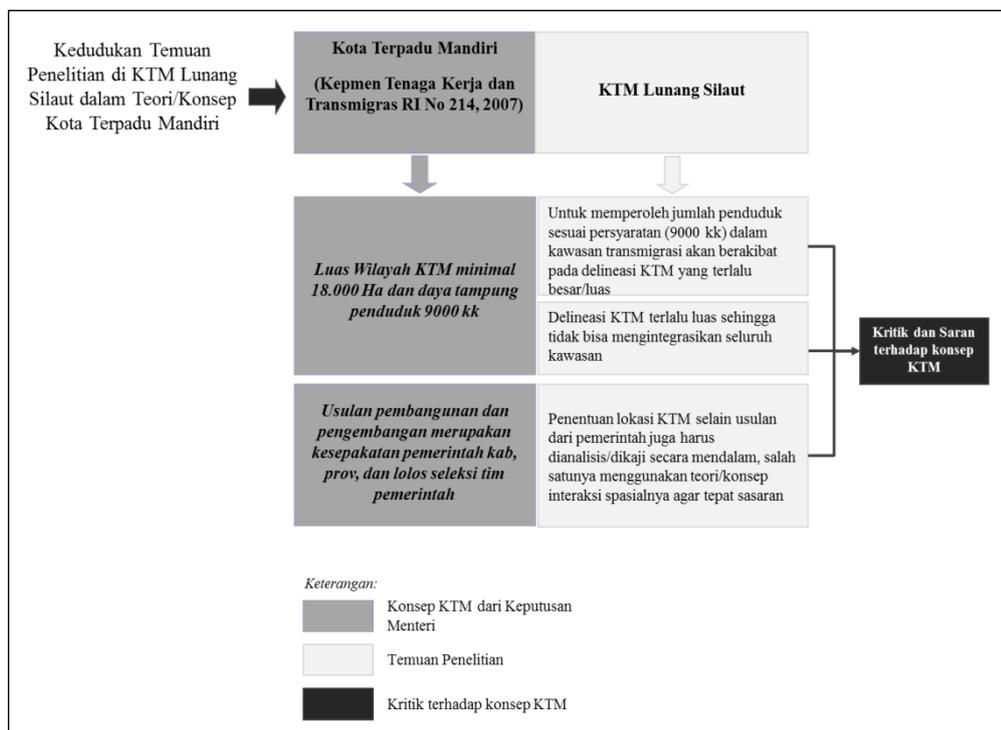


Gambar 6. kedudukan temuan dalam teori/konsep interaksi spasial
Sumber: Analisis, 2018

Terciptanya interaksi-interaksi tersebut karena ada permintaan dan penawaran. Hubungan permintaan dan penawaran ini merupakan salah satu prinsip interaksi spasial yang telah dikemukakan oleh para ahli, yaitu

complementary (adanya permintaan dan penawaran). Permintaan dan penawaran yang terjadi yaitu permintaan akan barang/jasa penunjang kehidupan sehari-hari (seperti makanan, dll) dan penawaran barang/jasa, permintaan kebutuhan sosial dan penawaran penyediaan sarana sosial, permintaan fasilitas pendidikan formal (TK, SD, SMP, dan SMA) penawaran fasilitas pendidikan formal.

Interaksi-interaksi tersebut di KTM Lunang Silaut kurang begitu kuat. Hal ini dikarenakan kendala *threshold* dan *range/jangkauan* pelayanan. Selain itu adanya pasar lain yang menjadi pesaing bagi KTM Lunang Silaut dalam hal ekonomi menjadi suatu kurang adanya *intervening opportunity* dalam interaksi spasial di KTM Lunang Silaut. Jangkauan pelayanan merupakan cerminan dari *intervening opportunity*. *Intervening opportunity* menunjukkan bahwa interaksi dengan lokasi yang jauh menjadi berkurang karena pilihan lokasi yang dekat. Interaksi spasial dipengaruhi oleh banyaknya pergerakan antara origin dan destination dalam suatu area. *Origin* dan *destination* yang memiliki jarak yang jauh akan menyebabkan interaksi spasial menjadi berkurang. Ini sesuai yang dikatakan oleh Gulhan, Halim, dan Soner (2014) bahwa setiap penambahan atau pengurangan pada komponen *origin* dan *destination* dapat menyebabkan perubahan dalam interaksi spasial. Interaksi fisik merupakan cerminan pergerakan yang terjadi antar tempat. Ini mengarah pada prinsip interaksi spasial yang dikemukakan oleh para ahli, yaitu *transferability*.



Gambar 8. Kedudukan temuan interaksi spasial di KTM Lunang Silaut dalam teori/konsep kota terpadu mandiri
Sumber: Analisis, 2018

Penelitian ini juga turut mengkritik konsep kota terpadu mandiri. Dalam Kepmen Tenaga Kerja dan Transmigras RI No 214 Tahun 2007 dikatakan bahwa

luas wilayah KTM minimal 18.000 Ha dan daya tampung penduduk 9000 kk. Realitanya dalam penentuan deliniasi KTM di lapangan, untuk memperoleh jumlah penduduk sesuai persyaratan (9000 kk) dalam kawasan transmigrasi. Hal ini berakibat pada deliniasi KTM yang terlalu besar/luas. KTM yang terlalu besar ini mengakibatkan pusat KTM tidak bisa mengatur dan mempengaruhi seluruh kawasannya. Dalam Kepmen Tenaga Kerja dan Transmigrasi RI No 214 Tahun 2007 juga dikatakan bahwa usulan pembangunan dan pengembangan merupakan kesepakatan pemerintah kabupaten, provinsi, dan lolos seleksi tim pemerintah pusat. Berdasarkan penelitian ini, penentuan lokasi KTM selain usulan dari pemerintah juga harus dianalisis/dikaji secara mendalam, salah satunya menggunakan teori/konsep interaksi spasialnya agar tepat sasaran. Hasil penelitian Gulhan, Halim, dan Soner (2014) diperoleh bahwa penentuan penggunaan lahan harus mempertimbangkan evaluasi interaksi spasial dan ukuran aksesibilitas. Hasil dari pemodelan interaksi spasial dapat digunakan untuk melihat hubungan antara lokasi pusat (*central places*) dan daerah hinterland-nya (Bevan and Wilson, 2013; Davies et al., 2014; Rihll and Wilson, 1987 dalam Paliou dan Andrew (2016).

D. KESIMPULAN

Interaksi spasial di KTM Lunang Silaut merupakan interaksi spasial yang terbatas. Prinsip-prinsip pembentuknya yaitu jangkauan pelayanan, interaksi fisik, interaksi sosial, dan interaksi ekonomi yang juga masih terbatas. Interaksi fisik di KTM Lunang Silaut masih terbatas di Kecamatan Silaut saja. Hal ini dikarenakan jangkauan pelayanan dan jumlah penduduk yang dilayani terbatas pada 7 nagari di Kecamatan Silaut. Struktur fisik kawasan juga kurang mendukung berkembangnya pusat KTM menjadi kawasan perkotaan. Adapun untuk interaksi sosial di KTM Lunang Silaut sudah terbentuk, namun hanya terbatas pada 1 kecamatan saja. Hal ini dikarenakan setiap kecamatan sudah fasilitas sosialnya masing-masing. Interaksi ekonomi di KTM Lunang Silaut juga demikian, hanya terbatas pada 7 desa di sekitar pusat KTM. Hal ini dikarenakan struktur spasial yang tidak mendukung semua nagari dalam KTM bisa terhubung. Selain itu adanya pusat ekonomi lain selain di pusat KTM juga mempengaruhi kemauan orang untuk berbelanja ke KTM. Pusat KTM di pinggir jalan provinsi lebih besar dari pada pusat ekonomi di pusat KTM.

KTM Lunang Silaut yang diharapkan oleh pemerintah pusat dapat menjadi kawasan perkotaan sampai sekarang di Pusat KTM belum terlihat nuansa perkotaannya (kawasan belum berkembang menjadi kawasan perkotaan). Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa interaksi spasial di KTM Lunang Silaut yang masih terbatas menjadi penyebab belum berkembangnya KTM menjadi kawasan perkotaan. Kapasitas pertumbuhan layanan perkotaan di Pusat KTM tersebut akan terbatas melayani sekitarnya saja, tidak bisa melayani seluruh deliniasi KTM yang relatif besar. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa penentuan deliniasi KTM dan pusat KTM selain usulan dari pemerintah juga harus dianalisis/dikaji secara mendalam, salah satunya menggunakan teori/konsep interaksi spasialnya agar tepat sasaran.

DAFTAR PUSTAKA

- Abler, Ronald; John S. Adams; dan Peter Gould. (1971). *Spatial Organization: The Geographer's View of The World*. New Jersey: Prentice-Hall, Inc.
- Batty, M. (2012). *Spatial Interaction, Encyclopedia of Geographic Information science*. Ed. Thousand Oaks, CA: SAGE 2007,417-19, SAGE Reference Online.
- Departemen Tenaga Kerja Dan Transmigrasi Republik Indonesia. (2008). *Masterplan Kota Terpadu Mandiri Lunang Silaut, Kabupaten Pesisir Selatan, Propinsi Sumatera Barat*
- De Blij, Harm J. (1981). *Geography, Region, and Concepts*. United State of America: John Wiley and Sons, Inc.
- Haynes, K E. and A. S. Fotheringham. (1984). *Gravity and Spatial Interaction Models*. Sage-Publications.
- Gulhan, Gorkem, Halim Ceylan, dan Soner Haldenbilen. (2014). *Evaluation of Residential Area Proposals Using Spatial Interaction Measure: Case Study of Denizli, Turkey*. Procedia - Social and Behavioral Sciences 111 (2014) 604 – 613.
- Keputusan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia Nomor: kep.214/men/v/2007 tentang Pedoman Umum Pembangunan dan Pengembangan Kota Terpadu Mandiri di Kawasan Transmigrasi.
- Paliou, Eleftheria dan Andrew Bevan. (2016). *Evolving settlement patterns, spatial interaction and the socio-political organisation of late Prepalatial south-central Crete*. Journal of Anthropological Archaeology 42 (2016) 184–197.
- Richardson, H. W. (1979). *Spatial Interaction Theory and Planning Models*. by Anders Karlqvist; Lars Lundqvist; Folke Snickars; Jörgen W. Weibull. Book Review. Journal of Economic Literature, Vol. 17, No. 2 (Jun., 1979), pp. 603-605.
- Ullman, E. L. (1980). *Geography as Spatial Interaction*. Seattle: University of Washington Press
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 29 Tahun 2009 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1997 tentang Ketransmigrasian.
- Weishaguna. (2007). *Gagasan Teori Perkembangan Wilayah Berbasis Transformasi Sosial*. Jurnal PWK Unisba 17759-19739-1-PB.
- Yin, R. K. (2009). *Case Study Research: Design and Methods*. United States of America: Sage Publication, Inc.