



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN PERHUBUNGAN
SEKRETARIAT BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
JALAN MERDEKA TIMUR NO. 5, JAKARTA 10110



STUDI TINJAU ULANG TATRAWIL PROPINSI GORONTALO DALAM Mendukung PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI

LAPORAN FINAL

OKTOBER 2012



PT. ASLAMINDO MITRA LESTARI
CONSULTING ENGINEERS
Jl. Pal Putih No. 85 Senen, Jakarta



KATA PENGANTAR

Puji syukur dipanjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa atas segala rahmat-Nya sehingga Laporan Final ini dapat disusun dengan mempertimbangkan Kerangka Acuan Kerja (KAK). Laporan ini disusun untuk memenuhi syarat perjanjian kerjasama antara Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan dan PT. Aslamindo Mitra Lestari, sebagaimana tertuang dalam Surat Perjanjian Kerjasama Nomor PL.102/27/23/BLT-2012 tanggal 20 Februari 2012, tentang Studi Tinjau Ulang Tatrawil Propinsi Gorontalo dalam Mendukung Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi.

Laporan Final ini secara garis besar berisi tentang analisis dan program arah kebijakan untuk mencapai tujuan dan sasaran studi tinjau ulang Tatrawil Propinsi Gorontalo dalam mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Laporan ini disusun dalam beberapa bab dengan urutan: (1) pendahuluan, (2) pendekatan studi, (3) telaah kebijakan nasional dan provinsi terkait pembangunan sektor transportasi, (4) kondisi wilayah dan jaringan transportasi Provinsi Gorontalo, (5) perkiraan kondisi transportasi wilayah Provinsi Gorontalo di masa mendatang, (6) arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo, dan (7) kesimpulan dan rekomendasi. Berdasarkan KAK, studi ini dilaksanakan selama 240 hari kalender sejak dikeluarkannya SPMK, yang diselenggarakan di Sekretariat Badan Penelitian dan Pengembangan, Kementerian Perhubungan Jakarta.

Dengan telah disusunnya Laporan Final ini, PT Aslamindo Mitra Lestari menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak, termasuk jajaran Pemerintah Provinsi Gorontalo, atas segala bentuk dukungan, kritik, dan saran perbaikan yang telah diberikan.

Jakarta, Oktober 2012

PT. Aslamindo Mitra Lestari



DAFTAR ISI

Halaman Judul.....	i
Kata Pengantar.....	ii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Gambar.....	xi
Daftar Tabel.....	xvi
Daftar Lampiran.....	xxii

BAB I PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG.....	I-1
1.2. MAKSUD DAN TUJUAN.....	I-4
1.3. RUANG LINGKUP STUDI.....	I-4
1.4 HASIL YANG DIHARAPKAN.....	I-5
1.5 SISTEMATIKA PENULISAN.....	I-5

BAB II PENDEKATAN STUDI

2.1. KONSEP DAN MODEL PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI.....	II-1
2.1.1. Pola Pikir Kajian Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo.....	II-1
2.1.2. Konsep dan Model Pengembangan Jaringan Transportasi Wilayah.....	II-5

2.1.2.a. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi.....	II-7
2.1.2.b. Perkiraan Bangkitan Perjalanan.....	II-8
2.1.2.c. Perkiraan Asal Tujuan Perjalanan.....	II-8
2.1.2.d. Pemilihan Moda Transportasi.....	II-10
2.1.2.e. Perencanaan Trayek/Rute Operasi Sarana	II-11
2.1.2.f. Perkiraan Lalulintas Sarana dan Prasarana	II-11
2.1.2.g. Rencana Pengembangan Jaringan Prasarana.....	II-12
2.2. METODOLOGI STUDI.....	II-13
2.2.1. Tahap Perumusan Masalah	II-13
2.2.2. Tahap Pengumpulan Data dan Informasi	II-14
2.2.3. Tahap Analisis Kaji Ulang Tatawil.....	II-15
2.2.4. Tahap Penyusunan Hasil Studi	II-15
2.3. DATA DAN INSTRUMEN PENGUMPULAN DATA	II-17
2.3.1. Kebutuhan dan Pengumpulan Data dan Informasi Pendukung	II-17
2.3.2. Instrumen Pengumpulann Data dan Informasi	II-21

BAB III TELAAH KEBIJAKAN TERKAIT PEMBANGUNAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO

3.1. MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA (MP3EI) 2011-2015	III-1
3.1.1. Pembangunan Nasional menuju Indonesia yang Mandiri, Adil dan Makmur	III-1
3.1.2. Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia	III-2
3.1.3. Strategi Penguatan Konektivitas Nasional.....	III-4
3.1.4. Strategi Koridor Pembangunan Ekonomi	III-10
3.1.5. Provinsi Gorontalo sebagai Bagian dari Koridor Ekonomi IV Sulawesi	III-12
3.1.5.a. Kebijakan Pengembangan Ekonomi	III-13
3.1.5.b. Tim Kerja KE Sulawesi.....	III-14
3.1.5.c. Keunggulan Koridor Ekonomi Sulawesi	III-15
3.1.5.d. Kawasan Perhatian Investasi di KE Sulawesi	III-16
3.1.5.e. Tantangan dan Permasalahan	III-18

3.1.6. MP3EI dan Kawasan Perhatian Investasi Provinsi Gorontalo	III-19
3.2. MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PENGURANGAN KEMISKINA INDONESIA (MP3KI).....	III-20
3.2.1. Sinergitas MP3EI dan MP3KI.....	III-21
3.2.2. Klaster-Klaster Program Penanggulangan Kemiskinan	III-22
3.3. KEBIJAKAN PENGEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS.....	III-26
3.3.1. Pengembangan Kawasan melalui Penetapan dan Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)	III-26
3.3.2. Indikasi Pemetaan Lokasi KEK	III-28
3.3.3. KEK Gopandang Provinsi Gorontalo	III-35
3.4. RENCANA TATA RUANG DAN WILAYAH (RTRW) NASIONAL, PULAU SULAWESI DAN PROVINSI GORONTALO	III-36
3.4.1. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional	III-36
3.4.2. Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi	III-37
3.4.3. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Gorontalo.....	III-40
3.5. RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAN MENENGAH PROVINSI GORONTALO.....	III-43
3.5.1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Provinsi Gorontalo 2005-2025	III-43
3.5.2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Provinsi Gorontalo 2012-2017	III-45
3.6. KEBIJAKAN SEKTOR TRANSPORTASI NASIONAL DAN WILAYAH DI PROVINSI GORONTALO	III-51
3.6.1. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)	III-51
3.6.2. Sistranas pada Tataran Transportasi Nasional (Tatranas).....	III-53
3.6.2.a. Kondisi Wilayah Pulau Sulawesi.....	III-13
3.6.2.b. Kinerja Pelayanan Transportasi dalam Pulau Sulawesi.....	III-56
3.6.2.c. Kinerja Jaringan Transportasi dalam Pulau Sulawesi yang Diharapkan	III-57
3.6.2.d. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi antarpulau Pulau Sulawesi.....	III-58
3.6.2.e. Arah Pengembangan Jaringan Transportasi dalam Pulau Sulawesi.....	III-60

3.6.3. Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo	III-64
3.6.4. Cetak Biru Sistem Logistik Nasional	III-70
3.6.4.a. Visi, Misi, tujuan Sislognas.....	III-71
3.6.4.b. Strategi dan Sasaran Pengembangan Sislognas.....	III-75
3.6.4.c. Tahapan Implementasi Sislognas.....	III-77
3.6.4.d. Sislognas dan Posisi Provinsi Gorontalo.....	III-77
3.6.5. Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Nasional	III-79
3.6.6. Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional.....	III-82
3.6.7. Rencana Induk Pelabuhan Nasional	III-83
3.6.8. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional	III-84
3.6.9. Tatanan Kebandarudaraan Nasional.....	III-87

BAB IV KONDISI WILAYAH DAN JARINGAN TRANSPORTASI PROVINSI GORONTALO

4.1. KONDISI FISIOGRAFIS DAN ADMINISTRASI WILAYAH	IV-1
4.1.1. Kondisi Geografis Wilayah	IV-1
4.1.2. Administrasi Pemerintahan.....	IV-3
4.1.3. Rencana Pemekaran Wilayah Kabupaten.....	IV-5
4.2. Kondisi Sosio Ekonomi Wilayah.....	IV-5
4.2.1. Kondisi demografi.....	IV-5
4.2.2. Kondisi ekonomi	IV-10
4.3. Struktur Ruang Wilayah.....	IV-17
4.3.1. Sisten perkotaan	IV-17
4.3.2. Sistem jaringan transportasi wilayah.....	IV-18
4.3.3. Pola ruang kawasan budidaya.....	IV-20
4.3.4. Kawasan starategis provinsi.....	IV-25
4.3.5. Kawasan lindung dan daerah rawan bencana	IV-27
4.4. POLA AKTIVITAS DAN PENGGUNAAN RUANG	IV-29
4.4.1. Pola aktivitas wilayah administratif.....	IV-29
4.4.2. Pola aktivitas kawasan-kasawan starategis dan andalan	IV-32
4.4.3. Pola penggunaan ruang daratan	IV-34

4.4.4. Pola penggunaan ruang perairan	IV-36
4.4.5. Pola penggunaan ruang udara	IV-37
4.5. KONDISI PERMINTAAN PERJALANAN PENUMPANG DAN BARANG	IV-38
4.5.1. Permintaan perjalanan pada terminal andalas 1942	IV-38
4.5.2. Permintaan perjalanan pada terminal penyeberangan Gorontalo .	IV-40
4.5.3. Permintaan perjalanan pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo.....	IV-34
4.5.4. Permintaan perjalanan pada Bandar Udara Djalaludin	IV-44
4.5.5. Distribusi lalulintas angkutan barang pada jaringan jalan.....	IV-46
4.5.6. Asal-tujuan angkutan penumpang.....	IV-48
4.5.7. Asal-tujuan angkutan barang	IV-49
4.6. KONDISI SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL DAN WILAYAH.....	IV-53
4.6.1. Kondisi jaringan prasarana transportasi jalan	IV-53
4.6.2. Kondisi jaringan pelayanan transportasi jalan	IV-60
4.6.3. Kondisi prasarana dan pelayanan transportasi penyeberangan.....	IV-66
4.6.4. Kondisi prasarana dan pelayanan transportasi laut	IV-67
4.6.5. Kondisi prasarana dan pelayanan transportasi udara	IV-71
4.6.6. Rencana pengembangan transportasi multimoda.....	IV-74
4.4.7. Inventarisasi permasalahan dan evaluasi kinerja sistem transportasi wilayah	IV-75
4.4.8. Transportasi multimoda/antarmoda.....	IV-80
BAB 5 PERKIRAAN KONDISI TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO DI MASA MENDATANG	
5.1. CAKUPAN MODEL PRAKIRAAN KONDISI MENDATANG	V-1
5.2. PEMODELAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH	V-2
5.2.1. Pengembangan struktur model dan sistem zona pergerakan	V-5
5.2.2. Analisis sistem jaringan.....	V-5
5.2.3. Analisis kebutuhan pergerakan	V-5
5.2.4. Analisa sistem pergerakan	V-6
5.2.5. Pembentukan matriks asal tujuan di tahun dasar	V-6

5.1.6. Pembebanan lalu lintas jalan.....	V-7
5.3. PEMBANGUNAN BASIS DATA PEMODELAN LALU LINTAS	V-7
5.3.1. Penetapan wilayah studi	V-7
5.3.2. Model sistem jaringan	V-8
5.3.3. Model sistem zona.....	V-10
5.3.4. Pembentukan matriks asal-tujuan eksisting tahun 2010.....	V-11
5.4. PREDIKSI BANGKITAN DAN TARIKAN PERGERAKAN DI TAHUN MENDATANG	V-12
5.4.1. Model bangkitan/tarikan (<i>trip generation</i>).....	V-13
5.4.1a. Model bangkitan.....	V-12
5.4.1b. Model tarikan	V-12
5.5. SKENARIO PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN	V-19
5.5.1. Volume lalu lintas pada tahun 2012.....	V-21
5.5.2. Prediksi volume lalu lintas di masa mendatang.....	V-24
5.6. PROYEKSI PERTUMBUHAN PENUMPANG PADA BANDARA DJALALUDDIN	V-33

BAB 6 ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO

6.1. ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN PRASARANA DAN PELAYANAN TRANSPORTASI WILAYAH.....	VI-1
6.2. KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH	VI-4
6.3. PROGRAM PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH.....	VI-5
6.3.1. Program pengembangan jaringan transportasi jalan	VI-5
6.3.2. Program pengembangan jaringan transportasi penyeberangan.....	VI-10
6.3.3. Program pengembangan jaringan transportasi kereta api.....	VI-12
6.3.4. Program pengembangan jaringan transportasi laut	VI-14
6.3.5. Program pengembangan jaringan transportasi udara	VI-17
6.3.6. Program pengembangan jaringan transportasi multimoda	VI-19

BAB 7 KESIMPULAN

7.1. UMUM	VII-1
7.2. ARAH KEBIJAKAN STRATEGI	VII-2
7.3. REKOMENDASI	VII-5

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1.	Pola pikir pendekatan studi	II-4
Gambar 2.2.	Proses pengembangan jaringan transportasi wilayah provinsi	II-6
Gambar 2.3.	Metodologi Studi Peninjauan Ulang Tatravil Gorontalo	II-18
Gambar 2.4.	Alur Kajian Survey Wawancara	II-22
Gambar 3.1.	Ilustrasi Koridor Ekonomi.....	III-3
Gambar 3.2.	Konsep Gerbang Pelabuhan dan Bandar Udara Internasional Masa Depan	III-5
Gambar 3.3.	Komponen aktivitas	III-6
Gambar 3.4.	Kerangka Kerja Konektivitas Nasional.....	III-9
Gambar 3.5.	Koridor Ekonomi Indonesia	III-11
Gambar 3.6.	Koridor Ekonomi Sulawesi	III-12
Gambar 3.7.	Sebaran KPI pada KE Sulawesi.....	III-17
Gambar 3.8.	Konsep sinergisitas MP3KI dengan MP3KI	III-21
Gambar 3.9.	Empat klaster program pro-rakyat MP3KI.....	III-22
Gambar 3.10.	Sebaran pembangunan rumah sangat murah nelayan di kawasan PPI Tahun 2012	III-23
Gambar 3.11.	Sebaran pembangunan rumah sangat murah di 200 lokasi daerah tertinggal tahun 2012	III-24
Gambar 3.12.	Sebaran penyediaan air bersih di kawasan PPI tahun 2012	III-24

Gambar 3.13. Sebaran penyediaan air bersih untuk rakyat di daerah tertinggal tahun 2012	III-25
Gambar 3.14. Sebaran penyediaan listrik murah dan hemat untuk RTS nelayan tahun 2012	III-25
Gambar 3.15. Sebaran penyediaan listrik murah dan hemat untuk RTS nelayan tahun 2012	III-26
Gambar 3.16. Hasil indikasi lokasi pengembangan KEK (selain pariwisata) di Indonesia.....	III-30
Gambar 3.17. Hasil indikasi lokasi pengembangan KEK pariwisata di Indonesia	III-31
Gambar 3.18. Langkah-langkah penyusunan RINKEK.....	III-32
Gambar 3.19. Pemetaan indikasi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia	III-33
Gambar 3.20. Keterkaitan industri, lokasi, dan kegiatan KEK	III-34
Gambar 3.21. Sebaran investasi PMDN dan PMA saat ini.....	III-34
Gambar 3.22. Indikasi lokasi KEK Gopandang	III-35
Gambar 3.23. Rencana Struktur Ruang Pulau Sulawesi tahun 2027	III-38
Gambar 3.24. Rencana Pola Ruang Pulau Sulawesi tahun 2027.....	III-39
Gambar 3.25. Pola pikir konsepsi Sistranas	III-52
Gambar 3.26. Pola pikir konsepsi Sistranas pada Tatranas.....	III-53
Gambar 3.27. Integrasi perwujudan Sistranas	III-18
Gambar 3.28. Pintu gerbang (simpul) transportasi wilayah Provinsi Gorontalo.....	III-65
Gambar 3.29. Peran Sislognas dalam pembangunan ekonomi nasional.....	III-71
Gambar 3.30. Jaringan Sislognas.....	III-73
Gambar 3.31. Penyebaran pusat distribusi komoditas pokok dan strategis ...	III-75
Gambar 3.32. Pengembangan pelabuhan hub internasional.....	III-75
Gambar 3.33. Aliran kargo nasional	III-78
Gambar 3.34. Prediksi distribusi dan volume penumpang dan barang yang menggunakan transportasi kereta api tahun 2030 di Pulau Sulawesi.....	III-85
Gambar 3.35. Rencana jaringan kereta api Pulau Sulawesi tahun 2030.....	III-86

Gambar 4.1.	Rupa bumi Provinsi Gorontalo	IV-1
Gambar 4.2.	Persebaran luas wilayah administratif Provinsi Gorontalo	IV-3
Gambar 4.3.	Peta administrasi Provinsi Gorontalo.....	IV-4
Gambar 4.4.	Pendapatan domestik regional bruto di Sulawesi tahun 2010 ..	IV-11
Gambar 4.5.	Batas garis kemiskinan di Provinsi Gorontalo tahun 2006-2011	IV-13
Gambar 4.6.	Jumlah orang miskin di Provinsi Gorontalo tahun 2006-2011.....	IV-13
Gambar 4.7.	Produktivitas pertanian beras di Provinsi Gorontalo tahun 2010.....	IV-14
Gambar 4.8.	Produktivitas pertanian jagung di Provinsi Gorontalo tahun 2010	IV-14
Gambar 4.9.	Produksi perikanan di Indonesia tahun 2010.....	IV-15
Gambar 4.10.	Produksi perikanan di Provinsi Gorontalo tahun 2010	IV-15
Gambar 4.11.	Persentase produksi kakao dari Sulawesi terhadap nasional....	IV-16
Gambar 4.12.	Perubahan produksi kakao di Sulawesi dari tahun 2004- 2008.....	IV-16
Gambar 4.13.	Struktur ruang Provinsi Gorontalo.....	IV-21
Gambar 4.14.	Pemetaan kawasan budidaya untuk pembangunan ekonomi berbasis potensi wilayah.....	IV-23
Gambar 4.15.	Satuan wilayah pengembangan Provinsi Gorontalo	IV-30
Gambar 4.16.	Perkembangan arus kendaraan AKAP dan AKDP di terminal 1942	IV-39
Gambar 4.17.	Perkembangan arus penumpang AKAP dan AKDP di terminal 1942	IV-39
Gambar 4.18.	Permintaan perjalanan pada terminal penyeberangan	IV-40
Gambar 4.19.	Arus kunjungan kapal pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo.....	IV-41
Gambar 4.20.	Arus penumpang pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo.....	IV-42
Gambar 4.21.	Aktivitas bongkar-muat pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo.....	IV-43

Gambar 4.22. Data perkembangan arus pesawat Bandara Djalaludin Gorontalo	IV-45
Gambar 4.23. Data perkembangan arus penumpang, kargo, bagasi dan pos pada Bandara Djalaludin Gorontalo	IV-46
Gambar 4.24. Sebaran lokasi jembatan timbang Provinsi Gorontalo.....	IV-46
Gambar 4.25. Data perkembangan muatan angkutan barang pangan, sandang, hasil bumi, ternak dan bahan bangunan pada ke-3 jembatan timbang di Provinsi Gorontalo	IV-47
Gambar 4.26. Data perkembangan muatan angkutan barang hasil industri, kelontongm bahan bakar, dan lain-lain ke-3 jembatan timbang di Provinsi Gorontalo.....	IV-47
Gambar 4.27. Garis keinginan perjalanan penumpang Provinsi Gorontalo	IV-51
Gambar 4.28. Garis keinginan perjalanan barang Provinsi Gorontalo	IV-52
Gambar 4.29. Jaringan jalan di Provinsi Gorontalo berdasarkan statusnya.....	IV-53
Gambar 4.30. Perkembangan jalan berdasarkan statusnya di Provinsi Gorontalo.....	IV-54
Gambar 4.31. Kondisi ruas jalan Isimu-Gorontalo (Jl.Raya Limboto)	IV-57
Gambar 4.32. Sebaran lokasi terminal angkutan jalan	IV-58
Gambar 4.33. Kondisi Terminal Tipe A Isimu yang sepi dan kurang lewat	IV-58
Gambar 4.34. Kondisi Terminal Tipe A Andalas 1942 di Kota Gorontalo	IV-59
Gambar 4.35. Kondisi Jembatan Timbang Isimu	IV-59
Gambar 4.36. Situasi Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo di Kota Gorontalo.....	IV-67
Gambar 4.37. Pemandangan dari Dermaga II Pelabuhan Laut Gorontalo.....	IV-68
Gambar 4.38. Dermaga Pelabuhan Laut Gorontalo	IV-68
Gambar 4.39. Kondisi Dermaga Pelabuhan Anggrek.....	IV-70
Gambar 4.40. Rencana pengembangan rute pelayaran dari Provinsi Gorontalo.....	IV-70
Gambar 4.41. Layout dan foto sistuasi Bandara Djalaludin Gorontalo.....	IV-71
Gambar 4.42. Konsep keterpaduan anatar moda dalam transportasi multimoda Provinsi Gorontalo	IV-74

Gambar 5.1.	Bagan Alir Analisis Lalu Lintas dengan Pemodelan	V-3
Gambar 5.2.	Bagan Alir Pemodelan Transportasi Empat Tahap.....	V-4
Gambar 5.3.	Metodologi Penghitungan MAT dengan ME2 dalam SATURN	V-7
Gambar 5.4.	Struktur Umum Model Pemilihan Rute pada SATURN.....	V-7
Gambar 5.5.	Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan Sekitarnya untuk Tahun 2010	V-8
Gambar 5.6.	Pembagian zona untuk analisis pola pergerakan di Provinsi Gorontalo.....	V-10
Gambar 5.7.	Kalibrasi MAT Tahun Dasar 2010	V-12
Gambar 5.8.	Prediksi pertumbuhan negatif berdasarkan Model I	V-15
Gambar 5.9.	Proyeksi bangkitan-tarikan lalulintas dengan pertumbuhan pergerakan	V-16
Gambar 5.10.	Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya pada tahun 2012 (base year), 2012.....	V-21
Gambar 5.11.	<i>Desired lines</i> pergerakan lalu-lintas Provinsi Gorontalo pada tahun 2012	V-22
Gambar 5.12.	Bangkitan-tarikan perjalanan pada tiap-tiap zona pergerakan di Provinsi Gorontalo pada tahun 2012.....	V-22
Gambar 5.13.	<i>Link-flow</i> pada jaringan jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya tahun 2012	V-22
Gambar 5.14.	Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo (pada Skenario 1).....	V-25
Gambar 5.15.	Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2014.....	V-26
Gambar 5.16.	Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2014.....	V-26
Gambar 5.17.	Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2019.....	V-27
Gambar 5.18.	Pembebanan Lalulintas pada tahun 2019	V-27
Gambar 5.19.	Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan Sekitarnya (pada Skenario 2).....	V-28
Gambar 5.20.	Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2020.....	V-28

Gambar 5.21. Pembebanan Lalulintas pada tahun 2020	V-29
Gambar 5.22. Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2025.....	V-29
Gambar 5.23 Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2025.....	V-29
Gambar 5.24. Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2030.....	V-30
Gambar 5.25. Pembebanan Lalulintas pada Tahun 2030.....	V-30
Gambar 5.26. Proyeksi jumlah penumpang pada Bandara Djalaluddin dengan asumsi tingkat pertumbuhan 17,3 pa.....	V-34
Gambar 6.1. Arah pengembangan transportasi wilayah untuk mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.....	VI-2
Gambar 6.2. Arah pengembangan transportasi wilayah untuk mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan ..	VI-3



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1. Daftar data pendukung studi	II-19
Tabel 3.1. Aglomerasi Indikasi Investasi	III-16
Tabel 3.2. Indikasi investasi infrastruktur di KPI Koridor Ekonomi Sulawesi (dalam satuan Rp Milyar).....	III-18
Tabel 3.3. Proyek yang ditargetkan <i>groundbreaking</i> pada tahun 2012	III-20
Tabel 3.4. Sistem perkotaan nasional di Provinsi Gorontalo	III-37
Tabel 3.5. Usulan Program Utama RTRWP yang berkaitan dengan pengembangan jaringan transportasi wilayah	III-42
Tabel 3.6. Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I)	III-47
Tabel 3.7. Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau Pulau Sulawesi tahun 2014	III-59
Tabel 3.8. Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau Pulau Sulawesi tahun 2030	III-60
Tabel 3.9. Arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi tahun 2014.....	III-61
Tabel 3.10. Arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi tahun 2030	III-62
Tabel 3.11. Arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan Pergub No. 67 tahun 2010	III-66

Tabel 3.12. Mile stone tahapan implementasi infrastruktur transportasi	
logistik	III-77
Tabel 3.13. Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda	
untuk Kabupaten Pohuwato, Provinsi Gorontalo	III-80
Tabel 3.14. Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda	
untuk Kabupaten Gorontalo Utara, Provinsi Gorontalo	III-80
Tabel 3.15. Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda	
untuk Kabupaten Boalemo, Provinsi Gorontalo	III-81
Tabel 3.16. Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda	
untuk Kabupaten Bone Bolango, Provinsi Gorontalo	III-81
Tabel 3.17. Ruas Jalan Nasional yang melalui Provinsi Gorontalo	III-82
Tabel 3.18. Rencana pengembangan status pelabuhan di Provinsi	
Gorontalo	III-84
Tabel 4.1. Luas wilayah kabupaten/kota dan jumlah kecamatan serta desa ..	IV-3
Tabel 4.2. Jumlah dan kepadatan penduduk di tiap kabupaten/kota.....	IV-5
Tabel 4.3. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Indonesia dan Sulawesi	IV-7
Tabel 4.4. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Gorontalo	IV-8
Tabel 4.5. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Gorontalo	
atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha (juta rupiah)	
tahun 2008 – 2010	IV-10
Tabel 4.6. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Gorontalo	
dasar harga konstan tahun 2000 menurut lapangan usaha (juta	
rupiah) tahun 2008-2010.....	IV-11
Tabel 4.7. Produk Domestik Bruto (PDB) Negara Indonesia atas harga	
berlaku (triliun) tahun 2009-2010	IV-12
Tabel 4.8. Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia atas harga konstan	
2000 (triliun) tahun 2009-2010	IV-12
Tabel 4.9. Pengembangan Kawasan Andalan, Sektor Unggulan, Sistem	
Kota, dan Outlet Pendukung di Provinsi Gorontalo	IV-28
Tabel 4.10. Perkembangan permintaan perjalanan pada Terminal	
Penyeberangan Gorontalo 2007 – 2011	IV-40

Tabel 4.11. Angka kunjungan kapal pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo	IV-41
Tabel 4.12. Angka arus penumpang pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo	IV-42
Tabel 4.13. Aktivitas bongkar-muat pada pelabuhan laut se-Propinsi Gorontalo	IV-43
Tabel 4.14. Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Gorontalo...	IV-43
Tabel 4.15. Distribusi barang bongkar-muat di Pelabuhan Laut Anggrek.....	IV-44
Tabel 4.16. Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Kwandang..	IV-44
Tabel 4.17. Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Tilamuta	IV-44
Tabel 4.18. Perkembangan arus pesawat, penumpang, dan bagasi 5 tahun terakhir di Bandara Sultan Djalaluddin	IV-45
Tabel 4.19. Perkembangan arus kargo dan pos 5 tahun terakhir di Bandara Sultan Djalaluddin	IV-45
Tabel 4.20. Matriks Asal-Tujuan (MAT) penumpang dari kabupaten- kabupaten di Propinsi Gorontalo ke daerah lainnya.....	IV-49
Tabel 4.21. Matriks Asal-Tujuan (MAT) barang dari kabupaten-kabupaten di Propinsi Gorontalo ke daerah lainnya.....	IV-50
Tabel 4.22. Panjang jalan pada kabupaten/kota di Propinsi Gorontalo 2010 (km).....	IV-53
Tabel 4.23. Kondisi ruas Jalan Nasional di Propinsi Gorontalo.....	IV-55
Tabel 4.24. Kondisi Jalan Daerah* di Propinsi Gorontalo 2011 – 2012	IV-56
Tabel 4.25. Ruas Jalan Propinsi di Propinsi Gorontalo	IV-56
Tabel 4.26. Terminal penumpang di Propinsi Gorontalo.....	IV-58
Tabel 4.27. Terminal penumpang di Propinsi Gorontalo.....	IV-58
Tabel 4.28. Perkembangan simpul dan fasilitas transportasi darat.....	IV-61
Tabel 4.29. Pertumbuhan kendaraan di Propinsi Gorontalo	IV-62
Tabel 4.30. Pertumbuhan kendaraan di Propinsi Gorontalo	IV-62
Tabel 4.31. Sebaran lokasi dan trayek yang dilayani tiap-tiap terminal	IV-63
Tabel 4.32. Daftar Lintasan Perintis di Prov. Gorontalo.....	IV-66
Tabel 4.33. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Gorontalo.....	IV-69
Tabel 4.34. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Kwandang.....	IV-69

Tabel 4.35. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Anggrek.....	IV-69
Tabel 4.36. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Tilamuta	IV-69
Tabel 4.37. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Bumbulan (Marisa).....	IV-70
Tabel 4.38. Perkembangan fasilitas Bandara Djalaluddin 3 tahun terakhir ...	IV-72
Tabel 4.39. Aktivitas Penerbangan di Bandara Djalaluddin s/d Mei 2012	IV-74
Tabel 4.40. Tingkat kepentingan penanganan sistem transportasi	IV-77
Tabel 5.1. Jaringan Jalan Provinsi di Provinsi Gorontalo	V-9
Tabel 5.2. Database jaringan Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo.....	V-9
Tabel 5.3. Pembagian Zona di Wilayah Provinsi Gorontalo.....	V-11
Tabel 5.4. Data Bangkitan (Oi), Tarikan (Dd) dan Sosioekonomi pada Provinsi Gorontalo.....	V-13
Tabel 5.5. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo Tahun Dasar 2010	V-17
Tabel 5.6. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo Tahun 2012	V-18
Tabel 5.7. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2014	V-18
Tabel 5.8. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2019	V-18
Tabel 5.9. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2020	V-19
Tabel 5.10. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2025	V-19
Tabel 5.11. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2030	V-20
Tabel 5.12. Indikasi Program Utama Lima Tahunan RTRW Provinsi Gorontalo	V-20
Tabel 5.13. Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2012.....	V-23
Tabel 5.14. Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2030.....	V-31
Tabel 5.15. Rekapitulasi Kinerja Jaringan Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya tahun 2010 – 2030.....	V-33
Tabel 6.1. Kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo.....	VI-1
Tabel 6.2. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Darat	VI-6

Tabel 6.3. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Penyeberangan.....	VI-11
Tabel 6.4. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Kereta Api	VI-13
Tabel 6.5. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Laut.....	VI-15
Tabel 6.6. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Udara.....	VI-18
Tabel 6.7. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Multimoda (Pengembangan dari Kemenhub no. 15/2010).....	VI-20



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran I Peta terkait Studi Tinjau Ulang Tatrawil Propinsi Gorontalo Dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi

Lampiran II Rancangan Peraturan Gubernur Sistranas pada Tatrawil



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Untuk mengakselerasi dan memperluas pembangunan nasional menuju negara maju yang kuat secara ekonomi dan berkeadilan sosial, Pemerintah Republik Indonesia telah menyusun dan melancarkan sebuah kebijakan strategis Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 melalui Peraturan Presiden RI Nomor 32 Tahun 2011. MP3EI disusun dengan maksud menjadi (1) acuan untuk menetapkan kebijakan sektoral sebagai bagian dari dokumen perencanaan pembangunan; dan (2) acuan untuk penyusunan kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia pada tingkat provinsi dan kabupaten/kota terkait.

Implementasi langkah MP3EI diharapkan mampu menempatkan Indonesia sebagai negara maju pada tahun 2025 dengan pendapatan perkapita yang berkisar antara USD 14.250-USD 15.500 dengan nilai produk domestik bruto (PDB) berkisar antara USD 4,0-4,5 triliun. Untuk mewujudkannya diperlukan pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,4-7,5% (2011-2014), dan sekitar 8,0-9,0% (2015-2025). Pertumbuhan ekonomi tersebut akan dibarengi oleh penurunan inflasi dari 6,5% (2011- 2014) menjadi 3,0% (2025).

Selain kebijakan MP3EI, Pemerintah juga sedang mempersiapkan sebuah kebijakan lain yang diharapkan akan menjadi penyeimbang dan pendorong bagi pencapaian target pembangunan MP3EI. Kebijakan ini adalah Masterplan

Percepatan dan Perluasan Pengentasan Kemiskinan Indonesia (MP3KI) 2012 – 2025. Pelaksanaan MP3KI 2012-2025 akan menggunakan dua strategi utama yaitu perbaikan sistem jaminan sosial dan peningkatan taraf hidup masyarakat yang berada di garis kemiskinan. Target pemerintah terkait pengurangan kemiskinan pada 2025 dapat mencapai 4-5 persen.

Salah satu strategi utama kebijakan MP3EI adalah pembangunan ekonomi melalui konsep koridor-koridor ekonomi. Kebijakan MP3EI membagi wilayah Indonesia ke dalam 6 (enam) Koridor Ekonomi (KE) yang meliputi KE-I Sumatera, KE-II Jawa, KE-III Kalimantan, KE-IV Sulawesi, KE-V Bali dan Nusa Tenggara, serta KE-VI Papua dan Kepulauan Maluku. Strategi utama lain yang bersifat mendukung pelaksanaan pembangunan koridor ekonomi adalah penguatan konektivitas nasional, dengan sistem transportasi nasional, sistem logistik nasional, sistem tata ruang, dan teknologi informasi-komunikasi sebagai pilar-pilar penyusun postur konektivitas nasional tersebut. Sebagai salah satu pilar penyusun, sistem transportasi harus diselenggarakan secara efektif dan efisien melalui keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana sehingga dapat menjadi fasilitator sekaligus motor penggerak pembangunan ekonomi dan sosial bangsa Indonesia.

Peranan sektor transportasi amat penting dan menjadi stimulan bagi perkembangan dan pertumbuhan sektor lain seperti sektor jasa, perdagangan dan perindustrian, pertanian, dan pertambangan. Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran sektor transportasi karena kinerja pembangunan memerlukan dukungan mobilitas penduduk dan aksesibilitas wilayah. Selain itu transportasi harus mampu mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan, artinya penyelenggaraan transportasi harus mampu mendukung perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup.

Pembangunan sektor transportasi dilaksanakan dengan konsep filosofis Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) yang berwawasan Nusantara. Konsep filosofis ini diwujudkan ke dalam 3 (tiga) tataran dengan lingkup dan skala hierarkis dari tingkat nasional (Tataran Transportasi Nasional), tingkat wilayah (Tataran Transportasi Wilayah), hingga tingkat lokal (Tataran Transportasi Lokal). Sistranas dituntut untuk mampu mendorong terwujudnya jaringan

pelayanan dan prasarana berbagai moda transportasi yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efisien dan efektif serta terpadu, sehingga diharapkan dapat: (1) menggerakkan dinamika pembangunan; (2) mendukung mobilitas manusia dan barang serta jasa; serta (3) mendukung pola distribusi nasional dan pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

Benang merah hubungan antara peranan dan dukungan Sistranas (Tatranas-Tatrawil-Tatralok) terhadap kesuksesan pencapaian target-target MP3EI dapat dicermati secara jelas. Kebijakan MP3EI dan MP3KI harus didukung jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi yang memadai sehingga dapat mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi pada koridor-koridor ekonomi yang telah ditetapkan serta pada wilayah-wilayah sekitarnya. Salah satu prasyarat adanya dukungan baik dari jaringan prasarana dan pelayanan transportasi adalah adanya dokumen perencanaan Sistranas pada Tatrawil yang tersusun secara sistematis, sinergis, dan telah mengantisipasi berbagai konsekuensi kebijakan-kebijakan tersebut pada sektor transportasi wilayah.

Provinsi Gorontalo dalam konsep akselerasi pembangunan ekonomi MP3EI merupakan salah satu provinsi penyusun Koridor Ekonomi Sulawesi (KE-IV). Pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi mempunyai tema “Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional”. Koridor ini diharapkan menjadi garis depan nasional terhadap pasar Asia Timur, Australia, dan Amerika. Kota Gorontalo sebagai ibukota Provinsi Gorontalo ditetapkan sebagai salah satu simpul pusat pertumbuhan pada KE Sulawesi. Selain Gorontalo, terdapat 5 pusat (*hubs*) pertumbuhan lainnya, yaitu: Manado, Palu, Mamuju, Makassar, dan Kendari.

Untuk mewujudkan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi wilayah di KE Sulawesi, khususnya di wilayah Provinsi Gorontalo, perlu disiapkan Tatanan Transportasi Wilayah (Tatrawil) Gorontalo yang lebih mengedepankan peningkatan keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi antarmoda/intramoda yang disesuaikan dengan perkembangan ekonomi wilayah, tingkat penerapan kemajuan teknologi,

kebijakan tata ruang wilayah, dan kaidah-kaidah perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup yang berlaku di wilayah Gorontalo. Berkaitan dengan hal tersebut diperlukan upaya-upaya teknis yang sistemik, hierakis, dan komprehensif untuk melakukan Studi Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo dalam mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi di KE Sulawesi, sehingga diharapkan tercapai pelayanan sektor transportasi yang efektif dan efisien untuk menghubungkan daerah terisolasi dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya agar tercapai pertumbuhan perekonomian yang sinergis bagi Gorontalo khususnya dan Sulawesi pada umumnya.

1.2. MAKSUD DAN TUJUAN

Studi tinjau ulang Sistem Transportasi Nasional pada tataran transportasi wilayah (Tatrawil) Provinsi Gorontalo dalam mendukung percepatan pembangunan ekonomi di Koridor IV Sulawesi dimaksudkan untuk mengevaluasi dokumen sistem transportasi wilayah yang saat ini telah diberlakukan di Provinsi Gorontalo dengan mempertimbangkan perkembangan dinamika sosial, ekonomi, budaya, pertahanan dan keamanan, serta kelestarian lingkungan hidup dengan tetap mensinkronisasikan kebijakan daerah (wilayah) terhadap pusat (nasional) yang pada akhirnya dapat mewujudkan pedoman pengaturan dan pembangunan transportasi wilayah.

Adapun tujuan dari studi tersebut adalah untuk menghasilkan kajian akademik evaluasi Sistranas pada Tatrawil Provinsi Gorontalo yang mampu mendukung capaian pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi (KE-IV) sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari Koridor Ekonomi Indonesia menurut Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025. Selanjutnya, berdasarkan kajian tersebut disusun sebuah rancangan Peraturan Gubernur ataupun rancangan perubahan Peraturan Gubernur tentang Sistranas pada Tatrawil Provinsi Gorontalo.

1.3. RUANG LINGKUP STUDI

Ruang lingkup studi secara keseluruhan mencakup kegiatan-kegiatan sebagai berikut:

- (1) Evaluasi kinerja pelayanan, jaringan pelayanan, dan jaringan prasarana transportasi secara terpadu,
- (2) Identifikasi permasalahan yang ada pada sistem transportasi di wilayah Provinsi Gorontalo,
- (3) Analisis permintaan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo,
- (4) Pengkajian model pengembangan jaringan transportasi wilayah,
- (5) Merumuskan alternatif pengembangan jaringan transportasi,
- (6) Menentukan prioritas dan tahapan pengembangan jaringan transportasi wilayah,
- (7) Merumuskan kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah,
- (8) Menyusun program pembangunan transportasi wilayah jangka pendek, termasuk skema pola pembiayaannya,
- (9) Menyusun rancangan peraturan gubernur tentang Sistranas pada Tatravil Provinsi Gorontalo sebagai masukan bagi perbaikan peraturan gubernur yang saat ini ada dan berlaku di wilayah Provinsi Gorontalo.

1.4. HASIL YANG DIHARAPKAN

Sesuai dengan ruang lingkup studi di atas, hasil yang diharapkan dari studi ini adalah:

- (1) Naskah akademis kajian pengembangan jaringan transportasi wilayah, baik jaringan prasarana maupun jaringan pelayanannya, yang mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, serta
- (2) Rancangan Peraturan Gubernur Gorontalo tentang Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo (ataupun rancangan perubahan atas peraturan Gubernur Gorontalo tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo).

1.5. SISTEMATIKA PENULISAN

Laporan Draft Final ini disusun dalam 5 (lima) bab, dengan sistematika pelaporan dan garis besar uraian tiap bab sebagai berikut:

Bab I Pendahuluan

Bab ini berisi latar belakang bagi kegiatan yang akan diselenggarakan, maksud

dan tujuan pelaksanaan kegiatan, ruang lingkup kegiatan studi, hasil-hasil studi (*output*) yang diharapkan, serta sistematika penulisan laporan.

Bab II Pendekatan Studi

Bab ini menguraikan konsep pemikiran yang digunakan sebagai pendekatan dalam mendasari pelaksanaan kegiatan, konsep tentang model pengembangan jaringan transportasi wilayah, metodologi dan pentahapan pelaksanaan kegiatan studi, serta konsep pengumpulan data dan perancangan alat bantu pengumpulan data dan informasi (berupa kuesioner).

Bab III Telaah Kebijakan Nasional dan Wilayah Terkait

Bab ini menjelaskan kaitan berbagai produk kebijakan pembangunan sektor ekonomi dan transportasi baik pada tingkat nasional maupun tingkat Provinsi Gorontalo dengan kajian Sistranas pada Tatrabil Provinsi Gorontalo yang disusun melalui studi ini.

Bab IV Kondisi Wilayah dan Jaringan Transportasi Saat ini

Bab ini menguraikan kondisi sosioekonomi dan pola aktivitas sebagai dampak penataan dan pemanfaatan ruang di Provinsi Gorontalo serta kondisi jaringan pelayanan serta jaringan prasarana transportasi nasional dan wilayah yang ada di Provinsi Gorontalo saat ini.

Bab V Perkiraan Kondisi Mendatang

Bab ini menguraikan gambaran perkiraan kondisi sisi permintaan (*demand*) terhadap sektor transportasi masa mendatang di Provinsi Gorontalo sebagai akibat dari kebijakan penataan dan pemanfaatan ruang wilayah serta pola-pola aktivitas dan pertumbuhan volume perjalanan dengan asumsi kebijakan-kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi berjalan dengan baik dan memberikan hasil sesuai yang diharapkan.

Bab VI Arah Pengembangan Jaringan Transportasi Wilayah

Bab ini menguraikan arah-arah dan usulan kebijakan pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo pada periode jangka pendek, jangka menengah, serta jangka panjang, sebagai

hasil pencermatan atas prakiraan kondisi mendatang dan penelaahan kondisi saat ini. Periodisasi kebijakan tersebut disesuaikan dengan periode masa bakti pemerintahan pusat, tahun target percepatan pembangunan menurut MP3EI, serta 5 (lima) tahun pasca MP3EI, yaitu tahun 2014, 2019, 2025, dan 2030.

Bab VII Kesimpulan dan Rekomendasi

Bab ini meringkas berbagai hal penting yang menjadi kesimpulan dari studi ini dan ditutup dengan beberapa rekomendasi tindak lanjut bagi para pengambil keputusan di bidang transportasi wilayah, khususnya di Provinsi Gorontalo.



BAB 2

PENDEKATAN STUDI

2.1. KONSEP DAN MODEL PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI

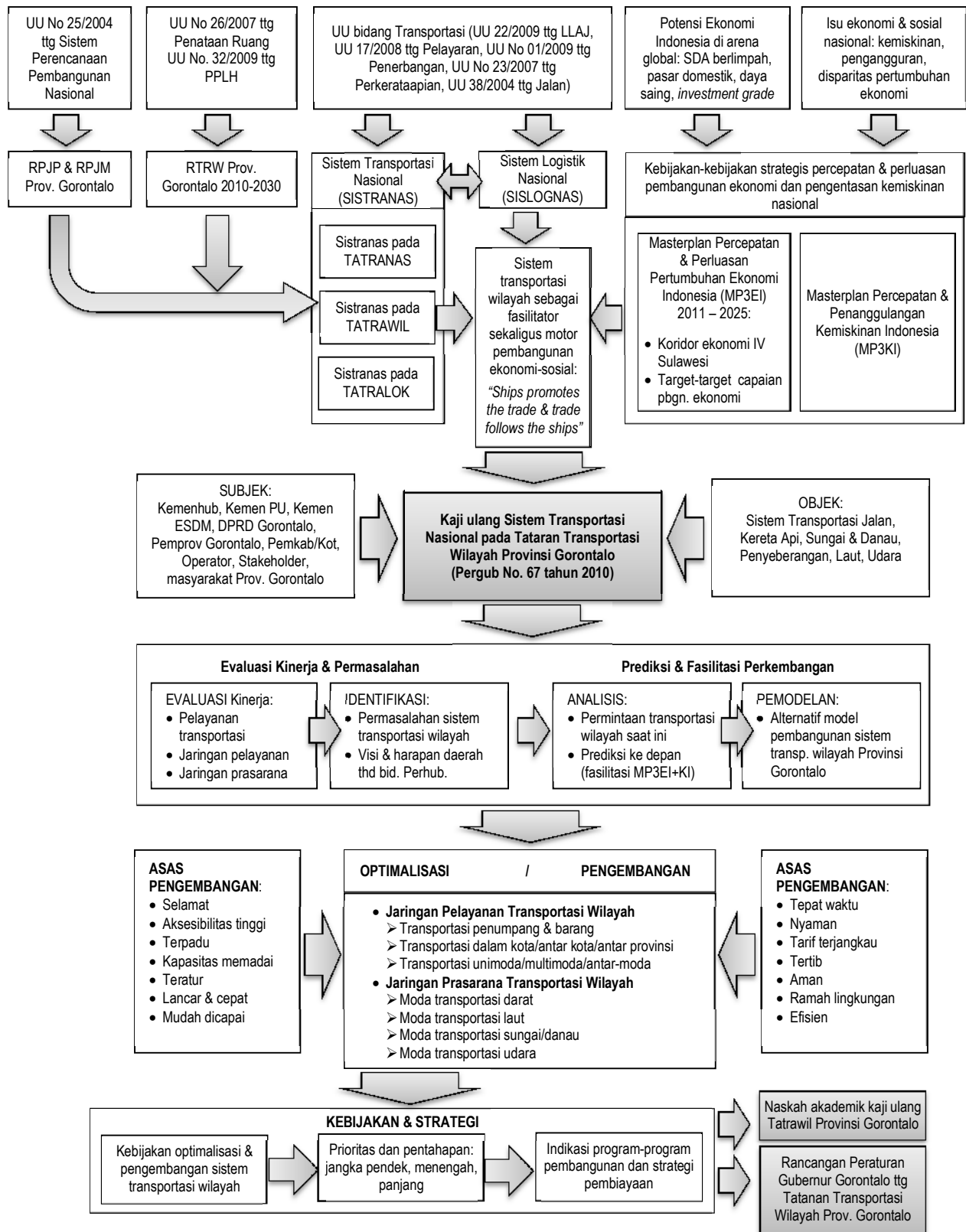
2.1.1. Pola Pikir Kajian Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo

Sebagai langkah awal, disampaikan terlebih dahulu konsep alur pikir yang merangkum dan mendasari seluruh aktivitas pelaksanaan studi Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo dalam Mendukung Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi (**Gambar 2.1**). Isu-isu strategis yang mendasari dilaksanakannya studi ini berkaitan erat dengan penetapan kebijakan pembangunan yang merupakan terobosan baru dalam upaya mempercepat dan memperluas pengembangan pembangunan ekonomi di Indonesia. Kebijakan ini ditetapkan melalui Perpres No. 32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2025. Selain itu, sebagai penyeimbang kebijakan MP3EI, saat ini telah dipersiapkan pula suatu kebijakan nasional guna mempercepat dan memperluas pengurangan kemiskinan di Indonesia. Salah satu strategi penting untuk menyukseskan kebijakan-kebijakan yang diambil dengan memanfaatkan momentum global pergeseran peta kekuatan perekonomian dunia yang hampir pasti akan berpindah pusat gravitasinya ke kawasan Asia ini adalah dengan pembangunan sektor transportasi yang mampu mendukung dan akomodatif terhadap kebijakan ini. Sektor transportasi merupakan sektor yang sangat penting dan strategis dalam mendorong pertumbuhan dan

meningkatkan pemerataan hasil-hasil pembangunan ekonomi kepada masyarakat luas. Sistem transportasi nasional (Sistranas) yang diwujudkan dalam tataran-tataran transportasi nasional, wilayah dan lokal perlu diarahkan dengan kebijakan, strategi, dan program-program yang implementasi kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan.

Pada tingkat Provinsi Gorontalo, Tataran Transportasi Wilayah Gorontalo 2008-2033 telah ditetapkan melalui Peraturan Gubernur. Pasal 21 Pergub 67/2010 menyatakan bahwa, “apabila dalam perkembangannya peraturan ini tidak sesuai dengan pola aktivitas, pola pergerakan, dan perubahan rencana tata ruang wilayah daerah, maka akan ditinjau kembali”. Ditetapkan dan diberlakukannya kebijakan strategis MP3EI di Koridor Ekonomi Sulawesi diperkirakan akan mengubah sisi permintaan dan *supply* transportasi pada koridor tersebut, termasuk di dalamnya Provinsi Gorontalo. Dengan demikian, dokumen Tatrabil yang berlaku saat ini perlu dikaji ulang agar arah kebijakan, arah pengembangan, dan strategi pelaksanaan yang telah disusun di dalamnya benar-benar mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi di wilayah Gorontalo, sesuai dengan semangat Perpres MP3EI. Instrumental input yang penting untuk diperhatikan dalam melakukan kaji ulang Tatrabil ini meliputi:

- (1) Undang-undang dan peraturan tentang tata ruang wilayah,
- (2) Undang-undang dan peraturan tentang sistem perencanaan pembangunan nasional, rencana pembangunan jangka panjang dan jangka menengah daerah,
- (3) Undang-undang dan peraturan tentang perlindungan dan pengelolaan lingkungan hidup,
- (4) Undang-undang (UU) tentang penyelenggaraan transportasi: UU No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, yang diikuti dengan PP No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), UU No. 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian, UU No.1 tahun 2009 tentang Penerbangan, dan UU No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran,
- (5) Perpres No. 32 tahun 2011 tentang MP3EI 2011 – 2025,
- (6) KM Perhubungan No. 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional,
- (7) Cetak biru Sistem Logistik Nasional
- (8) Peraturan Gubernur Gorontalo No. 67 tentang Tatrabil Gorontalo.



Gambar 2.1. Pola pikir pendekatan studi

Kaji ulang Tataran Transportasi Wilayah itu sendiri pada prinsipnya melibatkan dua analisis utama, yaitu analisis sisi permintaan transportasi (*demand analysis*) dan analisis sisi penyediaan layanan transportasi (*supply analysis*) untuk semua moda transportasi, baik untuk angkutan penumpang maupun angkutan barang.

Analisis sisi permintaan dikembangkan berdasarkan skenario-skenario perkembangan wilayah dan prediksi permintaan sepanjang periode analisis. Skenario-skenario ini perlu dibuat berdasarkan kebijakan pengembangan koridor ekonomi Sulawesi dan Gorontalo sesuai dengan kebijakan MP3EI maupun usulan masyarakat Gorontalo. Hasil dari analisis sisi permintaan digunakan sebagai input untuk melakukan analisis sisi penyediaan. Aspek sisi penyediaan yang perlu dikaji meliputi aspek perubahan teknologi pengangkutan/transportasi yang terjadi saat ini, serta aspek perubahan skala usaha dalam kehidupan masyarakat.

Analisis permintaan dan penyediaan perlu ditempatkan pada konteks tata ruang dan kewilayahan yang tepat, sehingga telaah tentang tata ruang nasional dan wilayah perlu dilakukan untuk memperkuat relevansi analisis. Perbaikan Tatrabil untuk mendukung kebijakan MP3EI dan MP3KI tentu perlu berangkat dari berbagai hal yang telah disusun sebelumnya. Oleh karena itu, analisis kekuatan dan kelemahan kebijakan perencanaan pembangunan transportasi di dalam Tatrabil yang saat ini berlaku perlu dilakukan untuk mengidentifikasi segenap kekuatan, kelemahan, tantangan, dan peluang yang ada.

Dengan alur pikir ini, proses kaji ulang Tatrabil diharapkan akan berujung pada perbaikan arah-arah pengembangan sektor transportasi wilayah yang kemudian dirumuskan di dalam kebijakan-kebijakan perencanaan, strategi-strategi pencapaian jangka pendek, menengah dan panjang, berikut program-program aksi yang tertuang di dalam dokumen Tatrabil yang baru, yang telah mengakomodasi kebijakan MP3EI, MP3KI, serta tidak kalah pentingnya aspirasi masyarakat Provinsi Gorontalo sendiri terhadap pembangunan sektor transportasi di wilayahnya.

Output dari proses ini adalah tersusunnya buku laporan studi peninjauan dan penyusunan Tataran Transportasi Wilayah provinsi Gorontalo serta rancangan peraturan gubernur tentang tataran transportasi wilayah Provinsi Gorontalo.

Melalui hasil ini, diharapkan sasaran kegiatan yaitu tersedianya Dokumen Tatrabil dan konsep penetapannya disesuaikan dengan MP3EI 2011-2025 dan Sistranas serta Tatrabil juga dapat dicapai. Harapan manfaat atau dampak dari tercapainya sasaran ini adalah tercapainya penyelenggaraan transportasi nasional/wilayah yang efektif dan efisien guna mendukung kebijakan Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI).

2.1.2. Konsep dan Model Pengembangan Jaringan Transportasi Wilayah

Berdasarkan konsep filosofis yang dianut di dalam Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), penyusunan arah pengembangan jaringan transportasi didasarkan pada prinsip-prinsip dasar berikut: (1) hirarkis, (2) geografis, (3) ekonomi, dan (4) mendukung pengembangan wilayah.

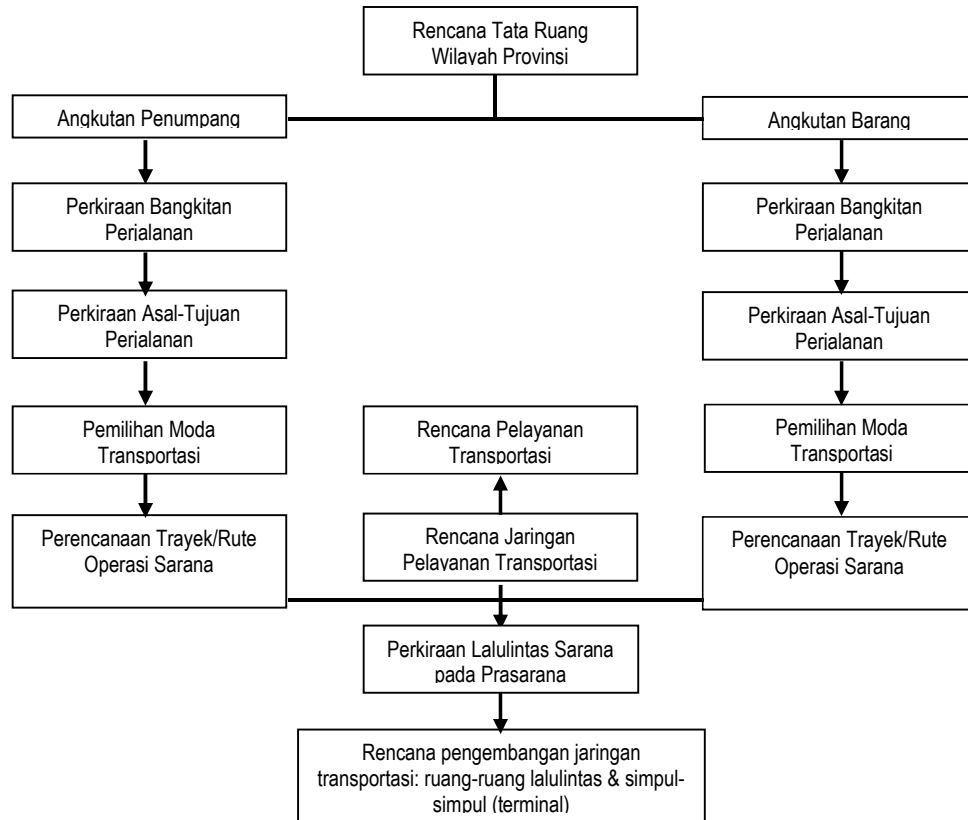
Prinsip hirarkis mengenal konsep jaringan transportasi yang bertingkat, seperti misalnya tingkatan lokal, kolektor, dan arteri. Penentuan hirarki lintas-lintas yang terdapat di dalam jaringan memperhatikan status hirarki kota/simpul yang dilayani lintas tersebut serta besarnya arus lalu lintas barang/jasa dan orang yang menggunakannya. Implikasi dari prinsip hirarkis ini adalah simpul pada tingkat yang lebih rendah pada umumnya akan menginduk pada simpul dengan tingkat hirarki lebih tinggi. Namun demikian, hal ini dapat disimpangi jika di dekat suatu simpul terdapat simpul pengembangan lain yang setingkat namun memiliki arus barang/jasa dan orang yang sangat besar.

Prinsip dasar geografis mengakomodir batasan-batas geografis yang dalam beberapa kasus sangat menentukan kemungkinan pelayanan jenis-jenis moda tertentu. Faktor-faktor geografis yang sering dipertimbangkan misalnya: stabilitas tanah, geomorfologis, dan faktor-faktor oceanografis.

Prinsip ekonomi mengandung maksud bahwa jaringan transportasi dikembangkan untuk melayani aktivitas ekonomi masyarakat. Dalam prinsip ini dikenal dua pendekatan yang saling berlawanan, namun dalam beberapa hal perlu kedua-duanya perlu dipertimbangkan. Pendekatan ini adalah (1) “*ships follow the trade*” dan (2) “*ships promote the trade*”. Pendekatan pertama memerlukan adanya identifikasi pusat-pusat produksi barang dan jasa serta daerah-daerah pemasarannya sebagai pertimbangan bagi pengembangan jaringan transportasi. Sementara itu, prinsip kedua lebih banyak digunakan untuk

mengembangkan daerah-daerah yang secara ekonomi masih tertinggal dan terbelakang. Prinsip mendukung pengembangan wilayah berarti bahwa jaringan transportasi yang dikembangkan harus mendukung konsep tata ruang wilayah provinsi dan rancangan struktur tata ruang nasional.

Mengingat dualisme fungsi jaringan transportasi sebagai fungsi pelayanan (*servicing function*) dan fungsi pendorong (*promoting function*), proses pengembangan jaringan transportasi dilakukan dengan menggabungkan antara teknik-teknik proyeksi matematis/statistik dengan analisis skenario melalui tahap-tahap proses iterasi dari langkah (1) hingga (8) berikut. Secara skematis, model proses pengembangan jaringan transportasi wilayah provinsi yang dikembangkan dari teori *4-step transportation planning* dapat diilustrasikan seperti pada **Gambar 2.2**.



Sumber: Balitbang Perhubungan, 2012

Gambar 2.2. Proses pengembangan jaringan transportasi wilayah provinsi

Berbagai langkah identifikasi dan analisis yang ditempuh di dalam proses pengembangan jaringan transportasi wilayah provinsi meliputi:

- (1) Analisis keputusan dan strategi jangka panjang;
- (2) Identifikasi faktor-faktor penentu keberhasilan keputusan dan strategi tersebut;
- (3) Identifikasi faktor-faktor pengarang lingkungan, seperti faktor sosial-politik, ekonomi, dan teknologi pengangkutan,
- (4) Analisis kekuatan faktor lingkungan strategis, seperti: *trend*, ketidakpastian (*uncertainty*), dan lain-lain;
- (5) Identifikasi skenario-skenario logis dengan memperhatikan kondisi dan tingkat ketidakpastian hasil analisis tahap (4);
- (6) Penjabaran berbagai skenario yang disusun dengan memperhatikan kemungkinan-kemungkinan yang jelas akan terjadi;
- (7) Analisis implikasi tiap-tiap skenario terhadap faktor-faktor penentu yang telah diidentifikasi pada tahap (2);
- (8) Analisis implikasi dari setiap skenario terhadap keputusan dan strategi jangka panjang.

2.1.2.a. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi

Di dalam tatanan struktur tata ruang wilayah terdapat sistem kota/pemukiman yang memiliki dualisme pengertian: kota sebagai unit administratif dan kota sebagai suatu kawasan yang memiliki ciri-ciri dominan yang membedakannya dengan kawasan luar kota. Ciri-ciri khas kawasan perkotaan umumnya dilihat dari jumlah dan kepadatan penduduknya, serta keberadaan fasilitas pelayanan kegiatan sosial-ekonomi.

Struktur tata ruang di Indonesia mengenal hirarki kawasan perkotaan dilihat dari skala aktivitas ekonominya: Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan Pusat Kegiatan Lokal (PKL). Selain itu, dikenal pula hirarki perkotaan berdasarkan jumlah penduduknya: kota metro, kota besar, kota sedang, dan kota kecil.

Jaringan transportasi wilayah, dikaitkan dengan hirarki kota dalam struktur tata ruang wilayah, mengandung pengertian sebagai jaringan yang memperlihatkan keterkaitan moda transportasi antar kota dalam suatu wilayah provinsi.

2.1.2.b. Perkiraan Bangkitan Perjalanan

Prediksi jumlah bangkitan perjalanan baik penumpang maupun barang umumnya dilakukan dengan metode *time series* atau *trip rates*, regresi linear sederhana, regresi linear berganda, maupun teori elastisitas. Metode *time series* merupakan metode yang paling sederhana karena hanya mengandalkan ekstrapolasi dari pengamatan data beberapa tahun sebelum periode analisis. Metode *trip rates* dapat dikombinasikan dengan analisis kategori (*category analysis*), yaitu dengan mengkategorikan kelompok-kelompok pelaku perjalanan berdasarkan karakteristiknya masing-masing dan memperkirakan *trip rate* untuk tiap-tiap kelompok berdasarkan data (*time series*) masing-masing.

Di sisi lain, metode regresi (*multiple linear regression*) menggunakan pendekatan mencari korelasi antara faktor-faktor yang dianggap berpengaruh terhadap jumlah perjalanan yang dibangkitkan. Berbagai faktor diidentifikasi berdasarkan tingkat korelasinya dengan data perjalanan untuk selanjutnya digunakan sebagai variabel prediktor jumlah perjalanan. Persamaan regresi selanjutnya diestimasi dengan variabel prediktor tersebut untuk memperkirakan jumlah perjalanan yang dibangkitkan pada tiap zona. Semakin banyak variabel prediktor yang digunakan tentunya memerlukan data input lebih banyak karena melibatkan berbagai variabel yang diduga secara signifikan mempengaruhi jumlah bangkitan perjalanan.

Pada studi ini digunakan metode regresi linear untuk memperkirakan bangkitan perjalanan (orang dan barang) pada masa mendatang.

2.1.2.c. Perkiraan Asal Tujuan Perjalanan

Perkiraan asal tujuan perjalanan penumpang maupun barang difasilitasi oleh data asal-tujuan. Data ini menggambarkan jumlah perjalanan dari masing-masing tempat asal (*origin*) ke tiap-tiap tempat tujuan (*destination*). Data asal tujuan juga dapat digunakan untuk mempelajari karakteristik perjalanan penumpang dan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan.

Pada angkutan barang, asal-tujuan pergerakan komoditas atau produk sangat dipengaruhi oleh pola produksi dan konsumsi pada masing-masing tempat asal dan tujuan perjalanan. Prediksi produksi dan konsumsi komoditas di suatu wilayah dapat memberikan gambaran apakah wilayah tersebut mengalami

surplus ataukah defisit produksi. Dengan asumsi bahwa hasil produksi suatu wilayah akan diprioritaskan untuk mencukupi kebutuhan konsumsi wilayah yang sama atau berdekatan, pergerakan komoditas dapat diperkirakan.

Terdapat beberapa model yang umum dipergunakan untuk memperkirakan distribusi asal-tujuan perjalanan. Pemodelan distribusi asal-tujuan didasarkan pada suatu matriks asal-tujuan yang menggambarkan distribusi perjalanan pada tahun awal analisis (*base matrix*). Beberapa model distribusi perjalanan misalnya:

(1) Model Faktor Pertumbuhan (*Growth Factor Models*)

Model ini mudah dalam aplikasinya dan dipandang sesuai untuk dipergunakan pada wilayah kajian dengan karakteristik pola perkembangan tata guna lahan yang stabil. Pada dasarnya metode ini berusaha mengestimasi distribusi perjalanan dengan menggunakan suatu angka faktor pertumbuhan. Terdapat beberapa variasi model yang merupakan pengembangan atau bagian dari model ini, yaitu :

- Metode pertumbuhan seragam (*uniform growth factor*)
- Faktor pertumbuhan rata-rata (*average growth factor*)
- Metode Fratar (*Fratar Method*)
- Metode Detroit (*Detroit Method*)
- Metode Furness (*Furness Method*)

(2) Model Sintetis (*Synthetic Models*)

Adalah suatu model penyebaran perjalanan yang berbasiskan pada Hukum Newton mengenai gaya tarik menarik antara dua benda dimana gaya tarik menarik antara dua benda berbanding lurus dengan massanya dan berbanding terbalik dengan jarak antara dua benda tersebut. Dengan menggunakan asumsi dasar hukum fisika diatas, dibuat suatu model yang menggambarkan adanya suatu interaksi tarik menarik perjalanan dengan faktor koreksi berupa jarak waktu, maupun biaya perjalanan. Model ini dipandang sesuai untuk dipergunakan pada wilayah studi yang memiliki perkembangan pola tata guna lahan cepat dan cenderung tidak stabil, seperti kota Jakarta, Bekasi dan kota-kota besar lainnya. Terdapat dua model sintetis yang biasa dipergunakan oleh para

perencana transportasi, yaitu: Model Gravitasi (*Gravity Models*) dan Model Lowry (*Lowry Model*).

Studi Tinjau Ulang Tatravil Provinsi Gorontalo ini menggunakan metode faktor pertumbuhan Furness dengan pertimbangan bahwa Provinsi Gorontalo memiliki karakteristik wilayah dan pengembangan pola tata guna lahan yang cenderung stabil.

2.1.2.d. Pemilihan Moda Transportasi

Bagi penumpang, pemilihan moda transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor, termasuk faktor ekonomi, sosiologis, psikologis, pemasaran, hingga faktor budaya. Masalah keamanan, kenyamanan, keselamatan, waktu perjalanan dan lain-lain sangat penting bagi seorang calon penumpang yang akan memilih moda transportasi. Metode yang umum digunakan untuk memperkirakan pemilihan moda transportasi penumpang adalah *mode choice models* dan metode elastisitas.

Pemilihan moda transportasi untuk barang berbeda dengan pemilihan moda transportasi untuk penumpang. Faktor dominan pada angkutan barang adalah aspek ekonomis dan keandalan layanan. Alokasi moda transportasi untuk angkutan barang pada prinsipnya harus didasarkan pada perbandingan biaya total yang dikeluarkan, termasuk biaya-biaya non-transport seperti biaya *opportunity cost* yang hilang akibat *delay* perjalanan dan bongkar muat. Pemilihan moda transportasi angkutan barang umumnya mempertimbangkan karakteristik barang, nilai barang, volume barang, dan jarak angkut.

Secara umum (*rule of thumb*), angkutan barang idealnya diangkut dengan transportasi moda jalan untuk jarak pengangkutan hingga 300 km, dengan moda jalan rel untuk jarak 300 km hingga 800 km, dan dengan kapal laut untuk jarak lebih dari 800 km. Transportasi pipa lebih ekonomis untuk barang curah cair dan gas dalam volume yang besar dan terus-menerus.

Sementara untuk angkutan penumpang, secara normatif dapat dikatakan bahwa berdasarkan keunggulan masing-masing sarana transportasi, pengangkutan hingga 300 km idealnya dilayani oleh angkutan bus, 300 km hingga 500 km oleh kereta api, dan di atas 500 km oleh pesawat udara.

2.1.2.e. Perencanaan Trayek/Rute Operasi Sarana

Perencanaan trayek/rute operasi sarana transportasi penumpang/barang merupakan salah satu unsur yang penting dan strategis dalam upaya mewujudkan pelayanan jasa transportasi sesuai dengan kebutuhan yang ada. Perencanaan trayek/rute sarana transportasi dilakukan setelah diperoleh gambaran yang cukup jelas tentang kondisi bangkitan perjalanan penumpang/barang, asal tujuan penumpang/barang, serta moda transportasi pilihan penumpang/pengirim barang.

2.1.2.f. Perkiraan Lalulintas Sarana pada Prasarana

Berdasarkan data bangkitan perjalanan penumpang dan barang, asal tujuan perjalanan penumpang dan barang, serta pilihan moda transportasi untuk penumpang dan barang, prakiraan lalulintas sarana dapat dihitung dengan formula yang mentransformasikan jumlah permintaan angkutan penumpang dan barang menjadi jumlah sarana yang dibutuhkan.

Untuk mengetahui unjuk kerja prasarana (khususnya ruas jalan sebagai prasarana utama penghubung antar daerah di Provinsi Gorontalo), maka setiap pergerakan yang ada sebagaimana telah dimodelkan pada pemodelan distribusi perjalanan harus dibebankan pada ruas jalan yang ada. Untuk membebankan perjalanan pada ruas-ruas jalan, terdapat beberapa metode pendekatan, yaitu :

(1) All or Nothing Assignment

Adalah suatu metode pembebanan lalu lintas dengan pendekatan bahwa perjalanan orang akan dibebankan berdasarkan lintasan terpendek, sehingga akan diperoleh suatu pergerakan yang paling efisien.

(2) Capacity Restraint

Metode ini menggunakan pendekatan asumsi kurang lebih sama dengan metode *All or Nothing*, hanya saja metode ini memperhitungkan kapasitas suatu ruas jalan. Artinya, bahwa apabila suatu ruas jalan tersebut akan berhenti dan perjalanan selanjutnya akan dilakukan pada ruas jalan yang lainnya.

(3) Diversion Curve

Pada model ini, pendekatan yang dilakukan adalah berdasarkan pada suatu penelitian yang rinci terhadap perilaku pelaku perjalanan dan faktor-faktor

yang menyebabkan mengapa mereka memilih rute perjalanan. Faktor-faktor tersebut selanjutnya akan menjadi faktor hambatan perjalanan (*travel resintance*)

(4) *User and System Optimal*

Metode ini mempergunakan suatu perhitungan teknik optimasi dengan programasi linear dalam pembebanan perjalanan untuk memperoleh suatu total waktu perjalanan atau biaya perjalanan dalam suatu jaringan jalan menjadi paling kecil.

Pada pelaksanaan studi ini, metode yang dipergunakan untuk membebaskan perjalanan adalah dengan menggunakan *Metode Capacity Restraint* dengan berpegang pada prinsip Keseimbangan Wardrop. Prosedur pembebanan lalu lintas berdasarkan Prinsip Keseimbangan Wardrop dapat dijabarkan sebagai berikut: “bahwa lalu lintas akan melakukan pengaturan diri sendiri dalam jaringan jalan sehingga biaya perjalanan pada semua rute terpakai antar O-D sama dengan biaya minimum perjalanan, sedangkan biaya perjalanan pada semua rute tak terpakai sama dengan atau lebih besar”.

Keberhasilan dalam menciptakan kesetimbangan wardrop memerlukan suatu fungsi kontrol yang disebut sebagai “*delta function*” dimana variabel-variabel pengaruhnya terdiri atas volume lalu lintas dan impedan dari tiap rute. Secara garis besar fungsi delta ini merupakan perbandingan antara jumlah total dari pertambahan biaya pada masing-masing rute terhadap total biaya perjalanan diseluruh ruas terpakai.

Teknik pembebanan lalu lintas ini mengambil asumsi bahwa pelaku perjalanan sudah memahami kondisi jaringan jalan dan mampu berupaya untuk meminimalkan biaya perjalanan. Yang dimaksud dengan biaya perjalanan disini dapat berupa: lama waktu perjalanan, panjang jarak tempuh perjalanan, ataupun biaya umum (*generalized costs*) yang merupakan kombinasi linier antara waktu tempuh dan jarak tempuh dimana waktu tempuh dan jarak tempuh dikonversi ke dalam nilai moneter dengan tingkat konversi tertentu.

2.1.2.g. Rencana Pengembangan Jaringan Prasarana

Tahap selanjutnya setelah diperoleh informasi mengenai jumlah lalu lintas sarana transportasi yang akan bergerak, kebutuhan prasarana transportasi (ruang-

ruang lalu lintas dan simpul-simpul/terminal transportasi) untuk masa mendatang, sesuai dengan periode analisis yang digunakan, dapat diperkirakan.

2.2. METODOLOGI STUDI

Metodologi pelaksanaan studi disusun sebagai pendekatan kronologis penyelesaian studi secara sistemik dan komprehensif yang didasarkan dari hasil penjabaran alur pikir. Secara garis besar, metodologi untuk melaksanakan studi ini dibagi menjadi 4 (empat) tahapan sebagai berikut:

- (1) Tahapan perumusan masalah
- (2) Tahapan pengumpulan data dan informasi
- (3) Tahapan analisis kaji ulang Tatrabil
- (4) Tahapan penyusunan hasil studi

Secara skematis logis, tahapan metodologi studi tersebut dapat dicermati pada **Gambar 2.3**.

2.2.1. Tahap Perumusan Masalah

Secara prinsip, tahapan awal ini lebih menekankan pada perumusan pendekatan inovasi pola pikir dan perumusan permasalahan yang dihadapi dalam peninjauan ulang Tatrabil Gorontalo. Beberapa kegiatan pokok yang dilakukan untuk merumuskan masalah dan penyusunan pendekatan inovasi pola pikir, adalah:

- (1) Mengidentifikasi dan mendalami substansi legalitas dan fungsi kelembagaan penyelenggaraan transportasi, yang dimulai dari Undang-undang, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan menteri sampai dengan peraturan gubernur. Keterkaitan antar peraturan perundangan yang mengatur penyelenggaraan pelayanan transportasi akan dipadukan dalam suatu sistem transportasi nasional (SISTRANAS) yang perwujudannya di tingkat wilayah dituangkan di dalam Tataran Transportasi Wilayah.
- (2) Studi pustaka / referensi yang berkaitan dengan maksud dan tujuan studi, antara lain: hasil studi yang relevan yang pernah ada, kajian pusaka, kebijakan Pusat dan Daerah, sistranas, tatrabil, tatrabil, tatrabil, RPJPN / D dan RPJMN / D bidang transportasi.

- (3) Identifikasi aspek ekonomi dan sosial di Provinsi Gorontalo. Aspek ekonomi yang ditinjau meliputi: biaya transportasi, biaya infrastruktur, pendapatan perkapita, daya beli masyarakat, PDRB, pertumbuhan ekonomi, dan potensi ekonomi wilayah. Sedangkan aspek sosial meliputi: dimensi sektor masyarakat, dimensi demografis dan dimensi budaya.
- (4) Tinjau ulang dokumen Tatrawil yang sudah ada, meliputi kondisi transportasi saat ini, perkembangan lingkungan strategis, perkiraan kondisi ke depan, arah pengembangan transportasi, dan strategi implementasinya.

2.2.2. Tahap Pengumpulan Data dan Informasi

Pada dasarnya, pendekatan studi kaji ulang Tatrawil dilakukan dengan mempertimbangkan aspek permintaan (*demand*) dan penyediaan (*supply*) pelayanan transportasi. Pengumpulan data dan informasi dilakukan dengan cara survey data sekunder (instansional), survey wawancara dan penyelenggaraan Focus Group Discussion, serta pelaksanaan studi banding tentang tatanan transportasi wilayah ke negeri yang ditentukan oleh Pemberi Tugas (dalam hal ini Korea Selatan).

- (1) Survey data sekunder (instansional) dilaksanakan untuk mengumpulkan data dan informasi terkini tentang aspek permintaan dan penyediaan layanan transportasi pada tingkat wilayah di Provinsi Gorontalo. Termasuk data dan informasi yang diharapkan dapat dikumpulkan pada survey ini adalah kondisi dan tingkat pelayanan prasarana dan jaringan layanan transportasi berbagai moda di Gorontalo, serta jumlah permintaan transportasi yang tercermin dari jumlah perjalanan, besarnya volume lalu lintas pada berbagai moda, dan tingkat kepuasan pengguna jasa transportasi.
- (2) *Focused Group Discussion* (FGD) akan dilakukan dengan berbagai kelompok masyarakat terpilih di Provinsi Gorontalo (para pakar, pejabat dan tokoh masyarakat yang memahami permasalahan transportasi wilayah) untuk membicarakan kondisi sistem transportasi wilayah saat ini dan harapan ke depan transportasi di Gorontalo di dalam melayani kebutuhan ekonomi-sosial masyarakat, terutama dikaitkan dengan kebijakan MP3EI. Diskusi akan dilakukan dengan kelompok: 1) regulator dan pemerintah, 2) operator transportasi, 3) pengguna dan pelaku usaha, serta 4) pakar dan pemerhati

transportasi wilayah di Gorontalo. Berbagai wawasan, masukan, dan pendapat yang relevan akan dijangkau dari diskusi ini untuk input lebih lanjut bagi perbaikan Tatravil Gorontalo.

2.2.3. Tahap Analisis Kaji Ulang Tatravil

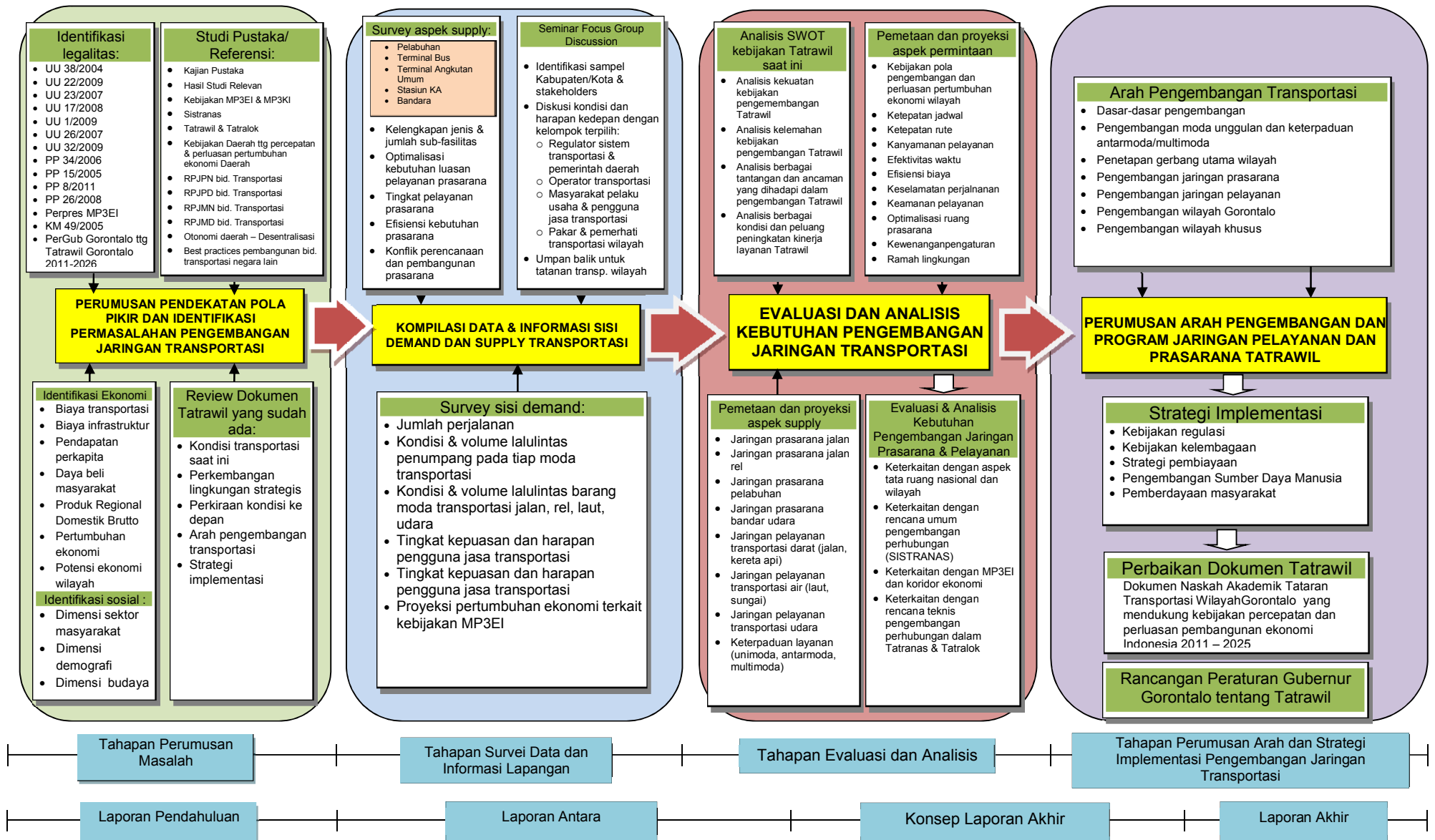
Pada tahap ini pada intinya pendekatan yang digunakan adalah analisis kebutuhan pengembangan transportasi yang disesuaikan dengan proyeksi/skenario perkembangan wilayah dan prediksi permintaan transportasi terkait kebijakan MP3EI di Gorontalo serta aspek *supply* transportasi yang meliputi sisi perubahan teknologi yang terjadi saat ini dan sisi perubahan usaha dalam kehidupan masyarakat.

Kondisi masa mendatang kedua aspek ini akan diproyeksikan untuk melihat perkiraan-perkiraan perkembangan tata ruang wilayah, kondisi pola aktivitas, prediksi permintaan transportasi, perkiraan gerbang utama wilayah, produksi moda unggulan dan perkiraan masalah masa depan.

Dalam tahap ini dilakukan pula evaluasi atas kekuatan dan kelemahan kebijakan yang ada di dalam Tatravil, berikut tantangan dan hambatan pengembangannya, serta identifikasi peluang-peluang yang dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan dan memperbaiki tatanan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo.

2.2.4. Tahap Penyusunan Hasil Studi

Tahap akhir dari studi ini adalah perumusan arah pengembangan transportasi Gorontalo yang mendukung kebijakan MP3EI serta identifikasi strategi implementasinya. Hasil akhir yang diharapkan adalah tersedianya dokumen naskah akademik Tatanan Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo yang mendukung kebijakan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 – 2025 serta rancangan peraturan gubernur bagi pengesahannya sebagai dokumen Tatanan Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo.



Gambar 2.3. Metodologi Studi Peninjauan Ulang Tatravil Gorontalo

2.3. DATA DAN INSTRUMEN PENGUMPULAN DATA

2.3.1. Kebutuhan dan Pengumpulan Data dan Informasi Pendukung

Studi Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo dalam Mendukung Percepatan Pembangunan Ekonomi di Koridor IV Sulawesi dilaksanakan dengan memperhatikan data dan informasi berikut:

(1) Data lalu lintas dan asal tujuan untuk pergerakan/perjalanan penumpang dan barang menggunakan angkutan darat, penyeberangan, pelayaran dan penerbangan. Sesuai dengan skala sistem transportasi pada tingkatan Tatrawil, pergerakan/perjalanan yang ditinjau adalah pergerakan antar kabupaten/kota dan keluar/masuk Provinsi Gorontalo. Data lalulintas dan asal tujuan yang digunakan dalam studi ini bersumber dari data sekunder berikut:

- Hasil survey Asal-Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) Balitbanghub Kementerian Perhubungan RI tahun 2011, sejauh memungkinkan;
- Hasil survey primer studi Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo tahun 2007 yang dikalibrasi dengan hasil survey asal-tujuan dan volume lalulintas tahun 2011;
- Data kinerja sektor transportasi Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo tahun 2007 hingga 2011.

Data lalulintas dan asal tujuan tersebut disurvei pada ruang-ruang lalulintas dan simpul-simpul transportasi berikut:

- Angkutan darat: jaringan jalan nasional dan jaringan jalan provinsi, Terminal bus AKAP Isimu dan Terminal Andalas 1942, stasiun jembatan timbang yang ada dan beroperasi di Provinsi Gorontalo.
 - Angkutan penyeberangan: pada Pelabuhan Kota Gorontalo
 - Angkutan laut dan pelayaran antar pulau: Pelabuhan Kota Gorontalo, Pelabuhan Anggrek, Pelabuhan Kwandang, dan Pelabuhan Tilamuta
 - Angkutan udara: pada bandar udara Djalaluddin Provinsi Gorontalo
- (2) Data *network inventory*, yang meliputi data kondisi fisik simpul-simpul dan jaringan transportasi wilayah yang ada, misalnya:
- Data jaringan jalan (panjang, lebar, kondisi, dan sebagainya)

- Data terminal (kapasitas, jumlah trayek yang melayani perjalanan, jumlah armada, dan lain-lain)
- Dimensi dan utilitas sisi darat dan sisi laut pelabuhan
- Dimensi dan utilitas sisi darat dan sisi udara bandara

Data *network inventory* di atas diperoleh dari laporan kinerja dan statistik sektor perhubungan wilayah tahun 2007 – 2011 yang dikumpulkan dan dikelola oleh Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo.

- (3) Data *Cordon* dan *screen line* jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo, yang diperoleh dari hasil studi-studi sejenis terdahulu seperti Studi Penyusunan Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo tahun 2007.
- (4) Data karakteristik sosio-ekonomi wilayah serta hasil produksi dan industri wilayah Provinsi Gorontalo. Data ini diperoleh dari berbagai sumber seperti Bappeda Provinsi Gorontalo (dalam bentuk dokumen RTRW Provinsi, Renstra dan RPJM, dan sebagainya) serta berbagai laporan statistik Badan Pusat Statistik.
- (5) Data dan informasi yang berkenaan dengan visi dan misi daerah, kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Gorontalo dan nasional, kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah, sistem transportasi nasional (Sistranas) pada tataran transportasi wilayah provinsi (Tatravil) dan nasional (Tatranas), koridor percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi (sesuai kebijakan MP3EI Koridor Sulawesi) dan pengentasan kemiskinan (sesuai kebijakan MP3KI).
- (6) Informasi yang berkenaan dengan permasalahan kebijakan dan kelembagaan di daerah, serta implementasi dan sinergi kebijakan yang terjadi antara wilayah kabupaten/kota serta antar provinsi serta antara instansi terkait.
- (7) Data kebijakan perencanaan dan pembangunan sektor perhubungan nasional yang telah ditetapkan dan efektif berlaku, seperti: Tataran Transportasi Nasional (Tatranas) Cetak Biru Angkutan Multimoda, Tatanan Kepelabuhanan Nasional, Tatanan Kemandarudaraan Nasional, Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional, RTRWN terkait infrastruktur transportasi nasional, dan sebagainya.

Tabel 2.1 berikut menyajikan daftar data yang terkumpul dan digunakan dalam pelaksanaan studi Tinjau Ulang Tatrawil Provinsi Gorontalo ini.

Tabel 2.1. Daftar dokumen dan data pendukung studi

No.	Nama Data/Dokumen	Sumber/Keterangan
1.	Undang-Undang No. 22/2009 ttg. LLAJ	Setneg/Lembaran Negara
2.	Undang-Undang No. 17/2008 ttg. Pelayaran	Setneg/Lembaran Negara
3.	Undang-Undang No. 1/2009 ttg. Penerbangan	Setneg/Lembaran Negara
4.	Undang-Undang No. 38/2008 ttg. Jalan	Setneg/Lembaran Negara
5.	Undang-Undang No. 26/2007 ttg. Penataan Ruang	Setneg/Lembaran Negara
6.	Undang-Undang No. 38/2000 ttg. Pembentukan Provinsi Gorontalo	Setneg/Lembaran Negara
7.	Undang-Undang No. 39/2009 ttg. Kawasan Ekonomi Khusus	Setneg/Lembaran Negara
8.	Peraturan Pemerintah No. 32/2011 ttg. Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalulintas	Setneg/Lembaran Negara
9.	Peraturan Pemerintah No. 61/2009 ttg. Kepelabuhanan	Setneg/Lembaran Negara
10.	Peraturan Pemerintah No. 70/2001 ttg. Kebandarudaraan	Setneg/Lembaran Negara
11.	Peraturan Pemerintah No. 34/2006 ttg. Jalan	Setneg/Lembaran Negara
12.	Peraturan Pemerintah No. 26/2008 ttg Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional	Setneg/Lembaran Negara
13.	Peraturan Pemerintah No. 2/2011 ttg. Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus	Setneg/Lembaran Negara
14.	Peraturan Presiden No. 88/2011 ttg Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi 2027	Setneg
15.	Peraturan Presiden No. 32/2011 ttg. Masterplan Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011 – 2025	Setneg
16.	Peraturan Presiden No. 26/2012 ttg. Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional	Setneg
17.	Keputusan Menteri Perhubungan No. 49/2005 ttg. Sistem Transportasi Nasional	Kemhub
18.	Rancangan KM Perhubungan ttg Sistem Transportasi Nasional	Litbanghub
19.	Rancangan KM Perhubungan ttg. Sistranas pada Tatanas	Litbanghub
20.	Keputusan Menteri Perhubungan No. 53/2002 ttg Tatanan Kepelabuhanan Nasional	Kemhub
21.	Rencana Induk Pelabuhan Nasional 2030	Ditjen Hubla, Kemhub
22.	Keputusan Menteri Perhubungan No. 11/2010 ttg Tatanan Kebandarudaraan Nasional	Kemhub
23.	Keputusan Menteri Perhubungan No. 15 tahun 2010 ttg. Cetak Biru Transportasi Antar Moda/Multimoda 2010 – 2030	Kemhub
24.	Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 567/KPTS/M/2010 ttg Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional	Ditjen Bina Marga, Kemen PU

Tabel 2.1. Daftar dokumen dan data pendukung studi (*lanjutan*)

No.	Nama Data/Dokumen	Sumber/Keterangan
25.	Keputusan Dirjen Bina Marga No. 48/KPTS/Db/2011 ttg Jalan Lintas Kepulauan di Indonesia	Ditjen Bina Marga, Kemen PU
26.	Data ruas jalan nasional di Provinsi Gorontalo tahun 2011: - Nama ruas, - Panjang ruans, - LHR, - V/C rasio, - IRI dan kondisi kemantapan jalan, - fungsi, - kelas.	Ditjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum
27.	Pengembangan Konsep Rencana Induk dan Rencana Strategis Kawasan Ekonomi Khusus, 2012	Set. Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian
28.	Indonesia Economic Development Corridors – Sulawesi Economic Development Corridor Master Plan, Desember 2010	Menko Perekonomian
29.	Peraturan Gubernur Gorontalo No. 67 tahun 2010 tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo	Dishubpar Provinsi Gorontalo
30.	Naskah akademik kajian Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo (2007)	Dishubpar Provinsi Gorontalo
31.	Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo No. 4/2011 tentang Rencana Tata Ruang Provinsi Gorontalo 2010 – 2030	Bappeda Prov. Gorontalo
32.	Naskah Akademis Rencana Tata Ruang Provinsi Gorontalo 2010 – 2030	Bappeda Prov. Gorontalo
33.	Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Gorontalo 2007 – 2012	Bappeda Prov. Gorontalo
34.	Data kinerja sektor perhubungan Provinsi Gorontalo 2009 – 2011	Dinas Hubpar Provinsi Gorontalo
35.	Rencana Strategis (Renstra) Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo tahun 2012 - 2017	Dinas Hubpar Provinsi Gorontalo
36.	Koordinasi dan Sinkronisasi Lingkup Perhubungan Gorontalo 2011	Dinas Hubpar Provinsi
37.	Rencana Pengembangan Bandara Djalaluddin Gorontalo 2006	Dinasi Hubpar Gorontalo
38.	Hasil-hasil FGD Tatanan Transportasi Provinsi Gorontalo untuk Mendukung Percepatan & Perluasan Pembangunan Ekonomi	FGD di Kantor Gubernur Gorontalo, 5 Mei 2012
39.	Penilaian kinerja prasarana, pelayanan, dan kebijakan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo, meliputi transportasi darat dan penyeberangan, laut, dan udara	Respon kuesioner survey
40.	Tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap penyelenggaraan transportasi di Provinsi Gorontalo	Respon kuesioner survey

Tabel 2.1. Daftar dokumen dan data pendukung studi (*lanjutan*)

No.	Nama Data/Dokumen	Sumber/Keterangan
41.	Data Asal – Tujuan Transportasi Wilayah Gorontalo, baik untuk penumpang maupun barang 2011	Univ. Negeri Gorontalo
42.	Data Traffic Counting angkutan jalan transportasi wilayah Gorontalo	Univ. Negeri Gorontalo
43.	Gorontalo dalam Angka 2011	BPS
44.	Rencana Kerja Pemerintah 2013 Buku III	Bappenas

2.3.2. Instrumen Pengumpulan Data dan Informasi

Sebuah Kuesioner Survey telah dikembangkan dan dibagikan kepada responden yang relevan untuk mendapatkan informasi yang lebih detil dan akurat tentang permasalahan yang terjadi di lapangan, baik yang terkait dengan kinerja prasarana serta pelayanan transportasi maupun yang terkait dengan kebijakan, baik di tingkat daerah maupun hubungan antara pusat dan daerah.

Kuesioner ini memfasilitasi serangkaian wawancara akan dilakukan dengan stakeholder di bidang transportasi di Provinsi Gorontalo, yang mencakup perwakilan dari semua unsur-unsur yang terkait, seperti dari instansi pemerintahan, pakar dari akademisi, serta tokoh-tokoh masyarakat yang dianggap memahami transportasi wilayah dan permasalahannya di Provinsi Gorontalo.

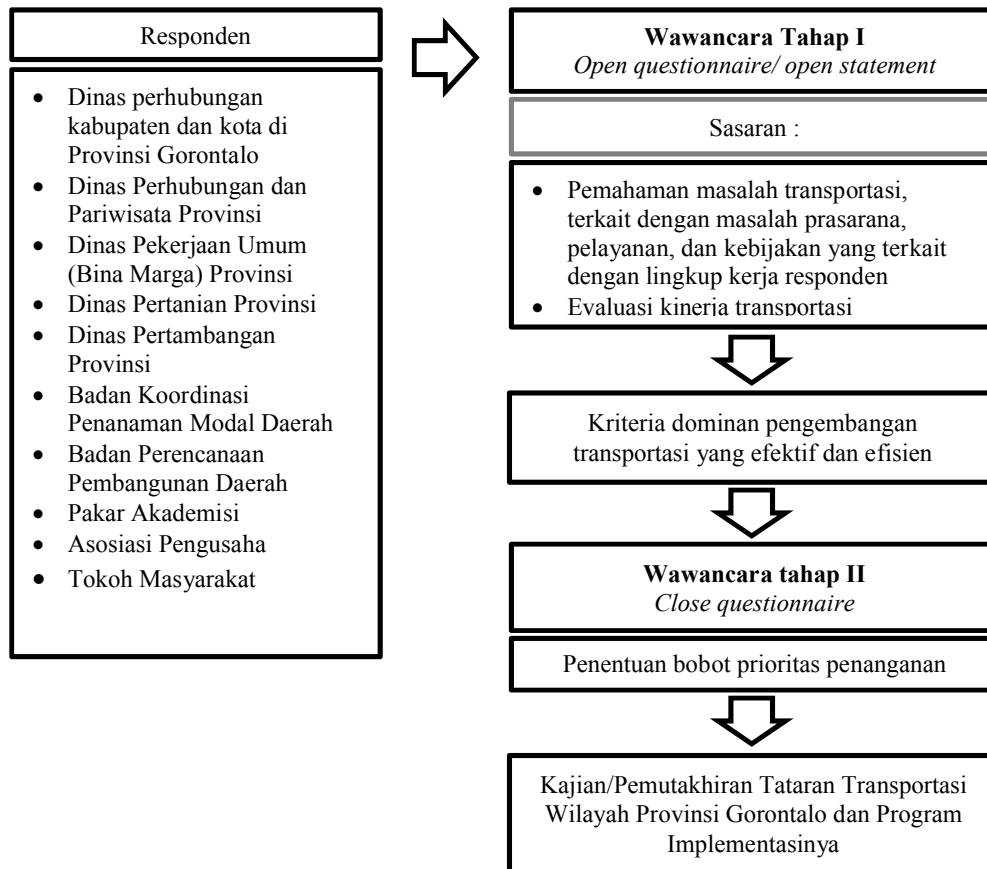
Instansi di bidang pemerintahan yang dillibatkan antara lain adalah:

- Dinas perhubungan kabupaten dan kota di Provinsi Gorontalo
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo
- Dinas Pekerjaan Umum (Bina Marga) Provinsi Gorontalo
- Dinas Pertanian Provinsi Gorontalo
- Dinas Pertambangan Provinsi Gorontalo
- Badan Koordinasi Penanaman Modal Daerah
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda)

Desain kuesioner yang akan dibagikan kepada responden secara garis besar dibagi menjadi dua bagian, yaitu pertanyaan umum dan pertanyaan khusus. Pertanyaan umum sifatnya *open question* (pertanyaan terbuka) yang berfungsi untuk menggali pemahaman umum tentang evaluasi kondisi kinerja dan

permasalahan transportasi, baik terkait dengan kondisi jaringan dan pelayanan serta implementasi kebijakan. Pertanyaan khusus adalah pendalaman dari pertanyaan umum yang terkait dengan karakteristik responden.

Bentuk-bentuk pertanyaan umum antara lain adalah tentang ilustrasi singkat masalah transportasi wilayah yang dipahami oleh responden, terkait dengan masalah prasarana, pelayanan, dan kebijakan serta implementasinya. Termasuk di dalamnya adalah masalah transportasi antar kabupaten/kota dan antar provinsi serta transportasi khusus untuk barang. Adapun bentuk pertanyaan khusus adalah melihat lebih dalam kinerja transportasi yang terkait dengan latar belakang responden. Utilitas sistem transportasi yang terkait dengan sasaran sistem transportasi yang efektif dan efisien. Selain itu, ditanyakan pula bagaimana kebijakan MP3EI dan MP3KI dipahami oleh responden sesuai dengan lingkup instansi dan wilayah kerjanya di Provinsi Gorontalo. Secara umum alur kajian survey wawancara adalah seperti yang tersaji pada **Gambar 2.4**.



Gambar 2.4. Alur Kajian Survey Wawancara



BAB 3

TELAAH KEBIJAKAN TERKAIT PEMBANGUNAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO

Pembangunan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo tidak terlepas dari berbagai kebijakan yang telah digariskan di dalam produk-produk hukum dan kebijakan bidang tata ruang wilayah, bidang transportasi dan bidang ekonomi, baik kebijakan yang ada pada tingkat provinsi maupun tingkat nasional. Bab ini memberikan hasil penelaahan berbagai produk kebijakan tersebut sebagai dasar bagi perencanaan kebijakan pembangunan transportasi wilayah yang dibahas pada bab-bab berikutnya.

3.1. MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PEMBANGUNAN EKONOMI INDONESIA (MP3EI) 2011 – 2025

3.1.1. Pembangunan Nasional menuju Indonesia yang Mandiri, Adil, dan Makmur

Selaras dengan visi pembangunan nasional sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang No. 17 tahun 2007 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025, maka visi Percepatan dan Perluasan Pembangunan

Ekonomi Indonesia adalah “Mewujudkan Masyarakat Indonesia yang Mandiri, Maju, Adil, dan Makmur”.

Sepanjang sejarah kemerdekaan selama lebih dari enam dasawarsa, Indonesia telah mengalami beragam kemajuan di bidang pembangunan ekonomi. Bermula dari sebuah negara yang perekonomiannya berbasis kegiatan pertanian tradisional, saat ini Indonesia telah menjelma menjadi negara dengan proporsi industri manufaktur dan jasa yang lebih besar. Kemajuan ekonomi juga telah membawa peningkatan kesejahteraan masyarakat, yang tercermin tidak saja dalam peningkatan pendapatan per kapita, namun juga dalam perbaikan berbagai indikator sosial dan ekonomi lainnya termasuk Indeks Pembangunan Manusia (IPM). Dalam periode 1980 dan 2010, Indeks Pembangunan Manusia meningkat dari 0,39 ke 0,60.

Indonesia juga memainkan peran yang makin besar di perekonomian global. Saat ini Indonesia menempati urutan ekonomi ke-17 terbesar di dunia. Keterlibatan Indonesia pun sangat diharapkan dalam berbagai forum global dan regional seperti ASEAN, APEC, G-20, dan berbagai kerjasama bilateral lainnya. Keberhasilan Indonesia melewati krisis ekonomi global tahun 2008, mendapatkan apresiasi positif dari berbagai lembaga internasional. Hal ini tercermin dengan perbaikan peringkat hutang Indonesia di saat peringkat negara-negara lain justru mengalami penurunan.

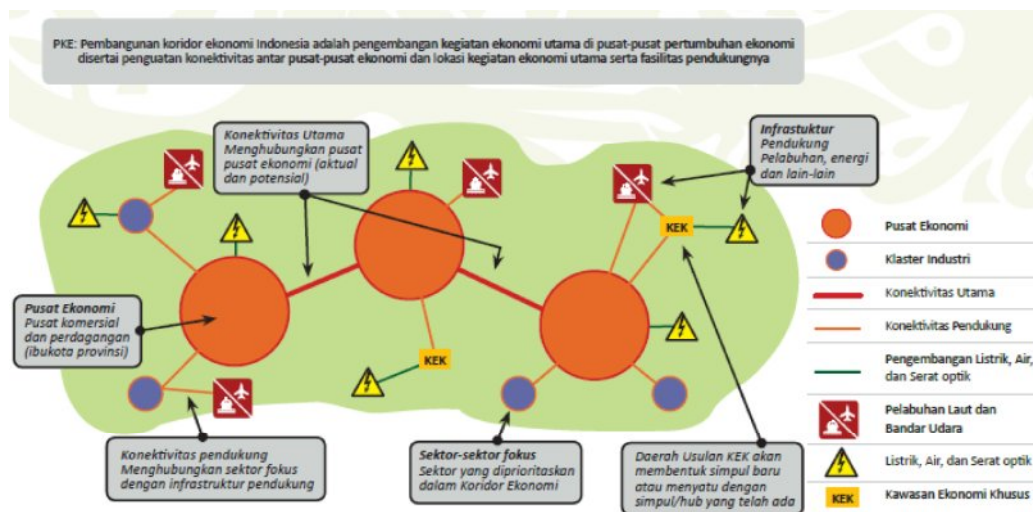
Di sisi lain, tantangan ke depan pembangunan ekonomi Indonesia tidaklah mudah untuk diselesaikan. Dinamika ekonomi domestik dan global mengharuskan Indonesia senantiasa siap terhadap perubahan. Keberadaan Indonesia di pusat baru gravitasi ekonomi global, yaitu kawasan Asia Timur dan Asia Tenggara, mengharuskan Indonesia mempersiapkan diri lebih baik lagi untuk mempercepat terwujudnya suatu negara maju dengan hasil pembangunan dan kesejahteraan yang dapat dinikmati secara merata oleh seluruh masyarakat.

3.1.2. Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia

Berdasarkan Peraturan Presiden nomor 32 tahun 2011, Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 diselenggarakan berdasarkan pendekatan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, baik yang telah ada maupun yang baru. Pendekatan ini pada intinya merupakan

integrasi dari pendekatan sektoral dan regional. Setiap wilayah mengembangkan produk yang menjadi keunggulannya. Tujuan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tersebut adalah untuk memaksimalkan keuntungan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah serta memperbaiki ketimpangan spasial pembangunan ekonomi Indonesia.

Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dilakukan dengan mengembangkan klaster industri dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Pengembangan pusat-pusat pertumbuhan tersebut disertai dengan penguatan konektivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan antara pusat pertumbuhan ekonomi dengan lokasi kegiatan ekonomi serta infrastruktur pendukungnya. Secara keseluruhan, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dan konektivitas tersebut menciptakan Koridor Ekonomi Indonesia. Peningkatan potensi ekonomi wilayah melalui koridor ekonomi (**Gambar 3.1.**) menjadi salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama). Selain strategi tersebut, ditempuh pula 2 (dua) strategi utama lainnya, yaitu peningkatan konektivitas nasional dan peningkatan Sumber Daya Manusia.



Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.1. Ilustrasi Koridor Ekonomi

Melalui langkah MP3EI, percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi diharapkan akan menempatkan Indonesia sebagai negara maju pada tahun 2025

dengan pendapatan per kapita yang berkisar antara USD 14.250 – USD 15.500 dengan nilai total perekonomian (PDB) berkisar antara USD 4,0 – 4,5 triliun. Untuk mewujudkannya diperlukan pertumbuhan ekonomi riil sebesar 6,4 – 7,5 persen pada periode 2011 – 2014, dan sekitar 8,0 – 9,0 persen pada periode 2015 – 2025. Pertumbuhan ekonomi tersebut akan dibarengi oleh penurunan inflasi dari sebesar 6,5 persen pada periode 2011 – 2014 menjadi 3,0 persen pada 2025. Kombinasi pertumbuhan dan inflasi seperti itu mencerminkan karakteristik negara maju.

Visi 2025 tersebut diwujudkan melalui 3 (tiga) misi yang menjadi fokus utamanya, yaitu:

- (1) Peningkatan nilai tambah dan perluasan rantai nilai proses produksi serta distribusi dari pengelolaan aset dan akses (potensi) SDA, geografis wilayah, dan SDM, melalui penciptaan kegiatan ekonomi yang terintegrasi dan sinergis di dalam maupun antar-kawasan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi.
- (2) Mendorong terwujudnya peningkatan efisiensi produksi dan pemasaran serta integrasi pasar domestik dalam rangka penguatan daya saing dan daya tahan perekonomian nasional.
- (3) Mendorong penguatan sistem inovasi nasional di sisi produksi, proses, maupun pemasaran untuk penguatan daya saing global yang berkelanjutan, menuju *innovation-driven economy*.

3.1.3. Strategi Penguatan Konektivitas Nasional

Suksesnya pelaksanaan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia tersebut sangat tergantung pada kuatnya derajat konektivitas ekonomi nasional (intra dan inter wilayah) maupun konektivitas ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Konektivitas Nasional merupakan pengintegrasian 4 (empat) elemen kebijakan nasional yang terdiri dari Sistem Logistik Nasional (Sislognas), Sistem Transportasi Nasional (Sistranas), Pengembangan wilayah (RPJMN/RTRWN), Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Total panjang garis pantai Indonesia seluas 54.716 kilometer yang terbentang sepanjang Samudera India, Selat Malaka, Laut Cina Selatan, Laut Sulawesi, Laut Sulawesi, Laut Maluku, Samudera Pasifik, Laut Arafura, Laut Timor, dan di wilayah kecil lainnya. Melekat dengan Kepulauan Indonesia

terdapat beberapa alur laut yang berbobot strategis ekonomi dan militer global, yaitu Selat Malaka (yang merupakan SLoC), Selat Sunda (ALKI 1), Selat Lombok dan Selat Makassar (ALKI 2), dan Selat Ombai Wetar (ALKI 3). Sebagian besar pelayaran utama dunia melewati dan memanfaatkan alur-alur tersebut sebagai jalur pelayarannya. Dalam rangka penguatan konektivitas nasional yang memperhatikan posisi geo-strategis regional dan global, perlu ditetapkan pintu gerbang konektivitas global yang memanfaatkan secara optimal keberadaan SLoC dan ALKI tersebut di atas sebagai modalitas utama percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia. Konsepsi tersebut akan menjadi tulang-punggung yang membentuk postur konektivitas nasional dan sekaligus diharapkan berfungsi menjadi instrumen pendorong dan penarik keseimbangan ekonomi wilayah, yang tidak hanya dapat mendorong kegiatan ekonomi yang lebih merata ke seluruh wilayah Indonesia, tetapi dapat juga menciptakan membangun kemandirian dan daya saing ekonomi nasional yang solid.



Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.2. Konsep Gerbang Pelabuhan dan Bandar Udara Internasional Masa Depan

Maksud dan tujuan Penguatan Konektivitas Nasional adalah:

- (1) Menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama untuk memaksimalkan pertumbuhan berdasarkan prinsip keterpaduan, bukan keseragaman, melalui *inter-modal supply chains systems*.

- (2) Memperluas pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan aksesibilitas dari pusat-pusat pertumbuhan ekonomi ke wilayah belakangnya (*hinterland*).
- (3) Menyebarakan manfaat pembangunan secara luas (pertumbuhan yang inklusif dan berkeadilan) melalui peningkatan konektivitas dan pelayanan dasar ke daerah tertinggal, terpencil dan perbatasan dalam rangka pemerataan pembangunan.

Untuk mencapai tujuan tersebut perlu diintegrasikan beberapa komponen konektivitas yang saling berhubungan kedalam satu perencanaan terpadu. Beberapa komponen dimaksud merupakan pembentuk postur konektivitas secara nasional (**Gambar 3.3**), yang meliputi: (a) Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS); (b) Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS); (c) Pengembangan Wilayah (RPJMN dan RTRWN); (d) Teknologi Informasi dan Komunikasi (TIK/ICT).

Komponen Pembentuk Postur Konektivitas Nasional			
SISLOGNAS	SISTRANAS	PENGEMBANGAN WILAYAH (RPJMN dan RTRWN)	ICT
1. Penentuan <i>Key Commodities</i>	1. Keselamatan Transportasi	1. Peningkatan Ekonomi Lokal	1. Migrasi Menuju Konvergensi
2. Penguatan Jasa Logistik	2. Pengusahaan Transportasi	2. Peningkatan Kapasitas SDM	2. Pemerataan Akses dan Layanan
3. Jaringan Infrastruktur	3. Jaringan Transportasi	3. Pengembangan Infrastruktur	3. Pengembangan Jaringan <i>Broadband</i>
4. Peningkatan Kapasitas SDM	4. Peningkatan SDM dan Iptek	4. Peningkatan Kapasitas Kelembagaan	4. Peningkatan Keamanan Jaringan & Sistem Informasi
5. Peningkatan ICT	5. Pemeliharaan Kualitas Lingkungan Hidup	5. Peningkatan Akses Modal Kerja	5. Integrasi Infrastruktur, Aplikasi & Data Nasional
6. Harmonisasi Regulasi	6. Penyediaan Dana Pembangunan	6. Peningkatan Fasilitas Sosial Dasar	6. Peningkatan e-Literasi, Kemandirian Industri ICT Domestik dan SDM ICT Siap Pakai
7. Perlu Dewan Logistik Nasional	7. Peningkatan Administrasi Negara		7. Peningkatan Kemandirian Industri ICT Dalam Negeri
Penguatan Konektivitas Nasional Dilakukan dengan Mengintegrasikan dan Mensinergikan Rencana Sislognas, Sistranas, Pengembangan Wilayah dan ICT			

Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.3. Komponen aktivitas

Hasil dari pengintegrasian keempat komponen konektivitas nasional tersebut kemudian dirumuskan visi konektivitas nasional yaitu “*Terintegrasi secara lokal, terhubung secara global (Locally integrated, globally connected)*”. Yang dimaksud *locally Integrated* adalah pengintegrasian sistem konektivitas untuk mendukung perpindahan komoditas, yaitu barang, jasa, dan informasi

secara efektif dan efisien dalam wilayah NKRI. Oleh karena itu, diperlukan integrasi simpul dan jaringan transportasi, pelayanan inter-moda transportasi, komunikasi dan informasi serta logistik.

Simpul-simpul transportasi (pelabuhan, terminal, stasiun, depo, pusat distribusi dan kawasan pergudangan serta bandara) perlu diintegrasikan dengan jaringan transportasi dan pelayanan sarana inter-moda transportasi yang terhubung secara efisien dan efektif. Jaringan komunikasi dan informasi juga perlu diintegrasikan untuk mendukung kelancaran arus informasi terutama untuk kegiatan perdagangan, keuangan dan kegiatan perekonomian lainnya berbasis elektronik. Selain itu, sistem tata kelola arus barang, arus informasi dan arus keuangan harus dapat dilakukan secara efektif dan efisien, tepat waktu, serta dapat dipantau melalui jaringan informasi dan komunikasi (virtual) mulai dari proses pengadaan, penyimpanan/pergudangan, transportasi, distribusi, dan penghantaran barang sesuai dengan jenis, kualitas, jumlah, waktu dan tempat yang dikehendaki produsen dan konsumen, mulai dari titik asal (*origin*) sampai dengan titik tujuan (*destination*).

Visi ini mencerminkan bahwa penguatan konektivitas nasional dapat menyatukan seluruh wilayah Indonesia dan mendorong pertumbuhan ekonomi secara inklusif dan berkeadilan serta dapat mendorong pemerataan antar daerah. Sedangkan yang dimaksud *globally connected* adalah sistem konektivitas nasional yang efektif dan efisien yang terhubung dan memiliki peran kompetitif dengan sistem konektivitas global melalui jaringan pintu internasional pada pelabuhan dan bandara (*international gateway/exchange*) termasuk fasilitas *custom* dan *trade/industry facilitation*. Efektivitas dan efisiensi sistem konektivitas nasional dan keterhubungannya dengan konektivitas global akan menjadi tujuan utama untuk mencapai visi tersebut.

Untuk mewujudkan visi tersebut diperlukan penguatan konektivitas secara terintegrasi antara pusat-pusat pertumbuhan dalam koridor ekonomi dan juga antar koridor ekonomi, serta keterhubungan secara internasional terutama untuk memperlancar perdagangan internasional maupun sebagai pintu masuk bagi para wisatawan mancanegara.

Fokus Penguatan Konektivitas Nasional untuk mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia adalah sebagai berikut:

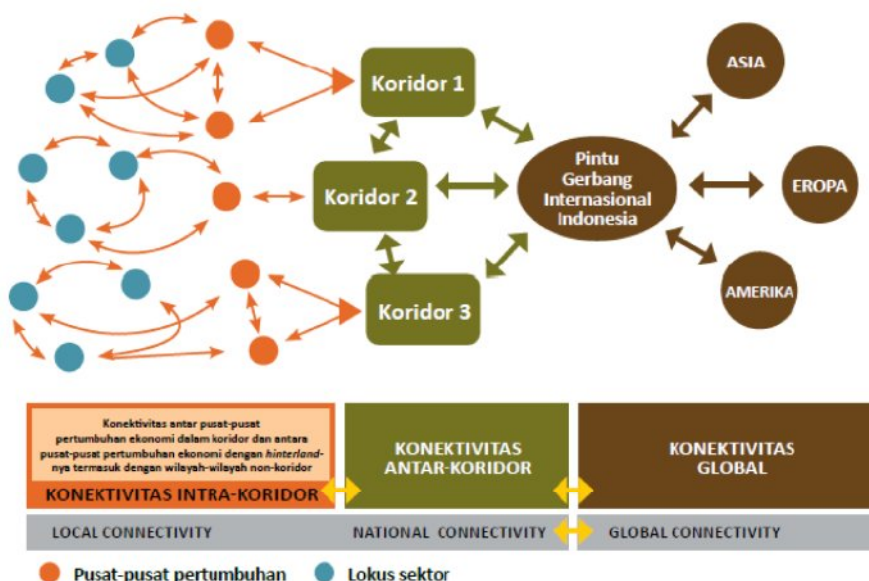
(1) Konektivitas Intra – Koridor Ekonomi

- Meningkatkan dan membangun jalan/pelayaran lintas di dalam koridor.
- Meningkatkan dan membangun sarana dan prasarana perkeretaapian penumpang dan barang Meningkatkan jalan akses lokal antara pusat-pusat pertumbuhan dengan fasilitas pendukung (pelabuhan, energi) dan dengan wilayah belakangnya, termasuk wilayah-wilayah non koridor ekonomi. Merevitalisasi angkutan penyeberangan, pelabuhan lokal serta optimalisasi pelayaran perintis dan mekanisme PSO
- Meningkatkan pelayanan angkutan udara dan penerbangan perintis
- Pembangunan jaringan ekstensi *backbone* hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama Pemerataan akses infrastruktur hingga ke pusat pertumbuhan dan pusat kegiatan utama beserta penguatan jaringan *backhaul*
- Pengembangan jaringan *broadband* terutama *fixed broadband*
- Pengalokasian spektrum frekuensi radio yang memadai
- Implementasi infrastruktur *sharing* termasuk untuk infrastruktur pasif (menara, pipa, tiang, *right of way*) dengan operator non-telekomunikasi
- Penggunaan *green technology equipment* untuk mendukung penyediaan listrik di wilayah non komersial
- Pembangunan Nasional/Nusantara *Internet Exchange* di pusat-pusat pertumbuhan.

(2) Konektivitas Antar Koridor Ekonomi

- Memperlancar arus pengiriman barang dan jasa secara efisien dan efektif antar-koridor ekonomi untuk daya saing regional dan global
- Menurunkan biaya logistik dan ekonomi biaya tinggi pengiriman barang dan jasa antar koridor ekonomi
- Penetapan dan peningkatan kapasitas beberapa pelabuhan dan bandara utama sebagai pusat koleksi dan distribusi dengan menerapkan manajemen logistik yang terintegrasi (*integrated logistic port management*).

- Pengembangan interkoneksi antara pelabuhan utama (pusat koleksi dan distribusi) dengan pelabuhan lokal dan pelabuhan *hub* internasional
- Pengintegrasian multi moda *backbone* (serat optik, satelit, *microwave*)
- Penguatan infrastruktur *backbone* serat optik: pembangunan di Koridor Ekonomi Kalimantan, Koridor Ekonomi Sulawesi dan Koridor Ekonomi Papua – Kepulauan Maluku, dan pengintegrasian dengan pelayanan di koridor ekonomi wilayah barat
- Penerapan Teknologi Informasi dan Komunikasi untuk memfasilitasi perdagangan dan pengembangan sistem inaportnet pada pelabuhan regional.



Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.4. Kerangka Kerja Konektivitas Nasional

(3) Konektivitas Internasional

- Menyiapkan dan menetapkan pelabuhan dan bandara sebagai *hub* internasional di Kawasan Barat dan Timur Indonesia
- Optimalisasi pengoperasian sistem *National Single Window* (NSW) di pelabuhan dan bandara yang berfungsi sebagai *hub* internasional melalui peningkatan pelayanan Teknologi Informasi dan Komunikasi dalam rangka penerapan *Customs Advance Trade System* (CATS) dan NSW serta terkoneksi sistem jaringan logistik nasional (*national supply chain*) dengan sistem jaringan logistik ASEAN (*ASEAN supply chain*) dan

sistem jaringan logistik global (*global supply chain*) pada pelabuhan dan bandara internasional.

- Peningkatan efisiensi dan produktivitas operasional pelabuhan dan bandara internasional dengan menerapkan sistem manajemen logistik yang terintegrasi (*integrated logistic port management system*).
- Membuka *link/international gateway* baru ke luar negeri sebagai alternatif *link* yang ada
- Pembangunan *international exchange* di pusat-pusat pertumbuhan
- Mempersiapkan diri dalam peningkatan pelayanan sarana dan prasarana konektivitas regional dan global untuk mencapai target integrasi logistik ASEAN pada 2013, integrasi pasar ASEAN pada 2015, dan integrasi pasar global pada 2020.

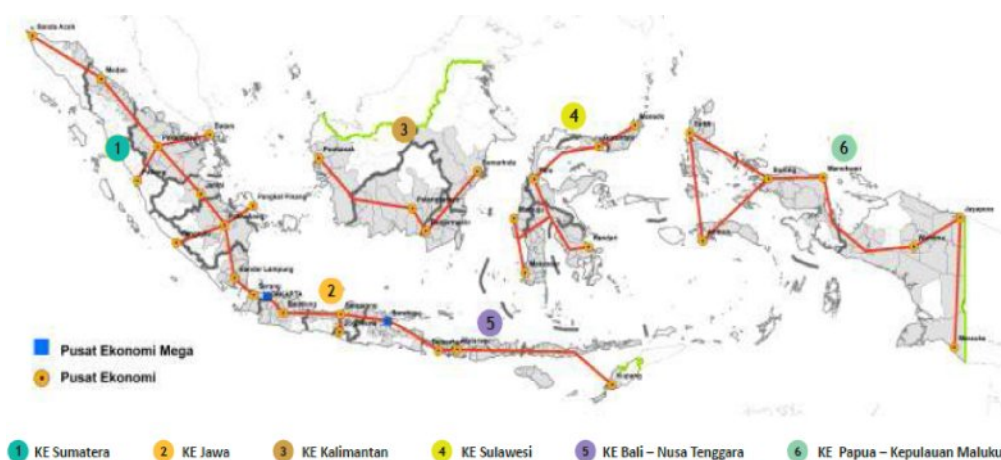
3.1.4. Strategi Koridor Pembangunan Ekonomi

Berdasarkan Perpres No. 32 Tahun 2011 tentang MP3EI, pembangunan koridor ekonomi di Indonesia dilakukan berdasarkan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah yang tersebar di seluruh Indonesia. Sebagai negara yang terdiri atas ribuan pulau dan terletak di antara dua benua dan dua samudera, wilayah kepulauan Indonesia memiliki sebuah konstelasi yang unik, dan tiap kepulauan besarnya memiliki peran strategis masing-masing yang ke depannya akan menjadi pilar utama untuk mencapai visi Indonesia tahun 2025. Dengan memperhitungkan berbagai potensi dan peran strategis masing-masing pulau besar (sesuai dengan letak dan kedudukan geografis masing-masing pulau), telah ditetapkan 6 (enam) koridor ekonomi (**Gambar 3.5**).

Tema pembangunan masing-masing koridor ekonomi dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi adalah sebagai berikut:

- Koridor Ekonomi I Sumatera memiliki tema pembangunan sebagai “*Sentra Produksi dan Pengolahan Hasil Bumi dan Lumbung Energi Nasional*”;
- Koridor Ekonomi II Jawa memiliki tema pembangunan sebagai “*Pendorong Industri dan Jasa Nasional*”;
- Koridor Ekonomi III Kalimantan memiliki tema pembangunan sebagai “*Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Tambang & Lumbung Energi Nasional*”;

- Koridor Ekonomi IV Sulawesi memiliki tema pembangunan sebagai “*Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional*”;
- Koridor Ekonomi V Bali – Nusa Tenggara memiliki tema pembangunan sebagai “*Pintu Gerbang Pariwisata dan Pendukung Pangan Nasional*”,
- Koridor Ekonomi VI Papua – Kepulauan Maluku memiliki tema pembangunan sebagai “*Pusat Pengembangan Pangan, Perikanan, Energi, dan Pertambangan Nasional*”.



Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.5. Koridor Ekonomi Indonesia

Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia melalui pembangunan Koridor Ekonomi Indonesia (KEI) memberikan penekanan baru bagi pembangunan ekonomi wilayah sebagai berikut :

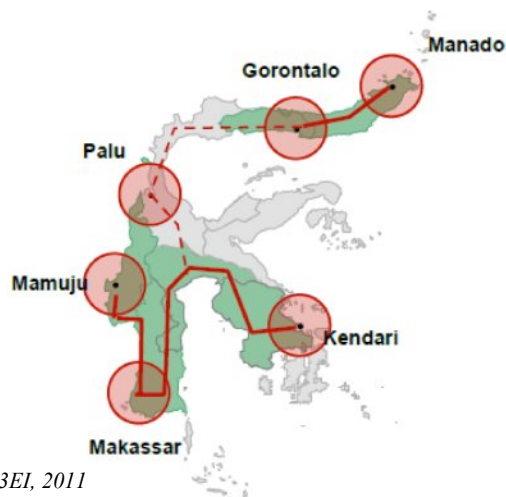
- (1) KEI diarahkan pada pembangunan yang menekankan pada peningkatan produktivitas dan nilai tambah pengelolaan sumber daya alam melalui perluasan dan penciptaan rantai kegiatan dari hulu sampai hilir secara berkelanjutan;
- (2) KEI diarahkan pada pembangunan ekonomi yang beragam dan inklusif, dan dihubungkan dengan wilayah-wilayah lain diluar koridor ekonomi, agar semua wilayah Indonesia dapat berkembang sesuai dengan potensi dan keunggulan masing-masing wilayah;

- (3) KEI menekankan pada sinergi pembangunan sektoral dan wilayah untuk meningkatkan keunggulan komparatif dan kompetitif secara nasional, regional maupun global;
- (4) KEI menekankan pembangunan konektivitas yang terintegrasi antara sistem transportasi, logistik serta komunikasi dan informasi untuk membuka akses daerah; dan
- (5) KEI akan didukung dengan pemberian insentif fiskal dan non fiskal, kemudahan peraturan, perijinan dan pelayanan publik dari Pemerintah Pusat maupun Daerah.

3.1.5. Provinsi Gorontalo sebagai Bagian dari Koridor Ekonomi IV Sulawesi

3.1.5.a. Koridor Ekonomi Sulawesi dan KPI Provinsi Gorontalo

Pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi mempunyai tema Pusat Produksi dan Pengolahan Hasil Pertanian, Perkebunan, Perikanan, Migas dan Pertambangan Nasional. Koridor ini diharapkan menjadi garis depan nasional terhadap pasar Asia Timur, Australia, dan Amerika



Sumber: MP3EI, 2011

Gambar 3.6. Koridor Ekonomi Sulawesi

Ilustrasi konsep pengembangan KE IV Sulawesi dilukiskan pada **Gambar 3.6** berikut. Istilah “koridor ekonomi” dipahami sebagai “jalur di wilayah daratan yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi, mendukung jalur-jalur lain di daratan yang menghubungkan sektor-sektor kunci dengan yang mengaktifkannya (*enablers*)”. Pemetaan KP3EI menghasilkan 6 (enam) pusat ekonomi di KE Sulawesi, yaitu: Makassar, Kendari, Mamuju Palu, Gorontalo dan Manado, serta

2 koridor ekonomi utama, yaitu: Kendari – Makasar – Mamuju di wilayah selatan dan Gorontalo – Manado di wilayah utara. Di masa mendatang, teridentifikasi tambahan 1 koridor baru yang menghubungkan kedua koridor tersebut dengan Palu. Pusat-pusat ekonomi, klaster-klaster industri dan simpul pengembangan ekonomi yang berbasis pada sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan pengolahan tambang nikel selanjutnya dihubungkan satu sama lain oleh jalur penghubung pusat ekonomi yang berujung pada simpul konektivitas nasional/internasional berupa pelabuhan *hub* di Makassar dan Bitung.

Pembangunan Koridor Ekonomi Sulawesi berfokus pada kegiatan-kegiatan ekonomi utama pertanian pangan, kakao, perikanan, nikel, serta minyak dan gas. Selain itu, kegiatan ekonomi utama minyak dan gas bumi dapat dikembangkan yang potensial untuk menjadi mesin pertumbuhan ekonomi di koridor ini.

Selain kegiatan ekonomi utama yang menjadi fokus Koridor Ekonomi Sulawesi di atas, juga terdapat beberapa kegiatan yang dinilai mempunyai potensi pengembangan, seperti tembaga, besi baja, makanan-minuman, kelapa sawit, karet, tekstil, perkayuan dan pariwisata. Kegiatan-kegiatan tersebut diharapkan dapat berkontribusi di dalam pengembangan Koridor Ekonomi Sulawesi secara menyeluruh. Koridor Ekonomi Sulawesi diestimasikan *dapat meningkatkan nilai PRDB sebesar lebih kurang 4.4 kali, dari \$21 milyar di 2008 ke \$94 milyar pada tahun 2030 dengan estimasi laju pertumbuhan koridor sebesar 7,7% dibandingkan estimasi baseline 6,0%*

Berdasarkan data dari KP3EI Pusat (2012), Provinsi Gorontalo untuk sementara telah mengusulkan adanya 4 (empat) lokasi Kawasan Perhatian Investasi (KPI), yaitu: KPI Gorontalo di Kota Gorontalo, KPI Boalemo di Kabupaten Boalemo, KPI Gorontalo Utara di Kabupaten Gorontalo Utara, dan KPI Pohuwato di Kabupaten Pohuwato.

Berdasarkan data sementara dari KP3EI pada awal tahun 2012, KPI Gorontalo diidentifikasi memiliki total investasi sentra produksi sebesar Rp 10.675,7 Milyar, dengan sektor unggulan dari pertanian pangan sebesar Rp 388,7 Milyar, sektor perikanan Rp 287 Milyar, dan sektor non kegiatan ekonomi utama (emas) sebesar Rp10.000 Milyar.

Sementara itu, KPI Boalemo untuk sementara baru teridentifikasi total investasi untuk kebutuhan infrastruktur, yaitu sebesar Rp 18.241,5 Milyar, dengan rincian pelabuhan sebesar IDR 178,8 Milyar, jalan IDR 208,5 Milyar, dan energi IDR 225 Milyar. KPI Gorontalo Utara Memiliki total investasi sentra produksi sebesar Rp 4.0 Milyar, dengan sektor unggulan dari perikanan sebesar Rp 4 Milyar. Sedangkan total investasi untuk kebutuhan infrastruktur sebesar Rp 1.465,4 Milyar, dengan rincian pelabuhan sebesar Rp142,4 Milyar, dan energi Rp 1.323 Milyar. Sedangkan KPI Pohuwato untuk sementara belum teridentifikasi besarnya investasi yang diperlukan, baik untuk sentra produksi maupun kebutuhan infrastrukturnya.

3.1.5.b. Kebijakan MP3EI Provinsi Gorontalo

Gubernur Provinsi Gorontalo dalam Surat Keputusannya No. 84/18/III/2012 telah membentuk Komite Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (KP3EI) Provinsi Gorontalo. Sejauh ini, KP3EI Provinsi Gorontalo telah melakukan upaya-upaya konkrit untuk mendukung konektivitas terhadap pusat-pusat perekonomian rakyat dalam rangka percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Di antara upaya-upaya tersebut adalah:

- (1) Melakukan pemetaan terhadap proyek-proyek infrastruktur Provinsi Gorontalo yang dapat dikerjasamakan dengan badan usaha dan pihak swasta. Upaya pemetaan tersebut telah berhasil mengidentifikasi beberapa proyek strategis infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dan diharapkan segera *groundbreaking*, yaitu:
 - a. Pembangunan Waduk Dumbaya Bulan sebagai penyangga permasalahan banjir, sumber listrik daerah, serta penyedia sumber air baku untuk PDAM dan pemanfaatan lahan pertanian,
 - b. Pembangunan *Outer Ringroad* untuk membuka akses produksi pertanian, perikanan, dan peternakan. Akses jalan ini menghubungkan daerah yang ada di Kota Gorontalo – Kabupaten Bone Bolango – Kabupaten Gorontalo dengan panjang jarak lebih-kurang 60 km.
 - c. Pengelolaan kawasan Danau Limboto yang mencakup daerah tangkapan seluas 920 km².

- d. Identifikasi wilayah potensial panas bumi dengan luas daerah lebih dari 7 km² dengan potensi terduga hingga mencapai lebih dari 110 megawatt.
- (2) Melakukan pemetaan simpul-simpul ekonomi sebagai basis pengembangan potensi lokal, yang mencakup:
- a. Simpul pertanian dan perkebunan, mencakup wilayah Kabupaten Boalemo, Pohuwato, dan Kabupaten Gorontalo,
 - b. Simpul perikanan (minapolitan) mencakup wilayah Kabupaten Gorontalo Utara,
 - c. Simpul pengolahan mineral, mencakup wilayah Kabupaten Bone Bolango, dan
 - d. Simpul penyedia jasa, mencakup wilayah Kota Gorontalo.

3.1.5.c. Tantangan dan permasalahan

Provinsi Gorontalo, sebagaimana provinsi-provinsi lain yang berada pada Koridor Ekonomi Sulawesi, memiliki potensi yang cukup tinggi di bidang ekonomi dan sosial dengan kegiatan-kegiatan unggulannya. Meskipun demikian, secara umum terdapat beberapa hal yang harus dibenahi di koridor ekonomi Sulawesi:

- Rendahnya nilai PDRB perkapita di Sulawesi dibandingkan dengan pulau lain di Indonesia;
- Kegiatan ekonomi utama pertanian, sebagai kontributor PDRB terbesar (30%), tumbuh dengan lambat padahal kegiatan ekonomi utama ini menyerap sekitar 50% tenaga kerja;
- Investasi di Sulawesi berasal dari dalam dan luar negeri korelatif tertinggal dibandingkan daerah lain;
- Infrastruktur pertanian dan sosial seperti jalan, listrik, air, dan kesehatan kurang tersedia dan belum memadai.

3.2. MASTERPLAN PERCEPATAN DAN PERLUASAN PENGURANGAN KEMISKINAN INDONESIA (MP3KI)

Sebagai pelengkap dan penyeimbang kebijakan MP3EI yang mentargetkan pertumbuhan ekonomi melalui percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, pemerintah saat ini sedang mempersiapkan kebijakan komplementer yang

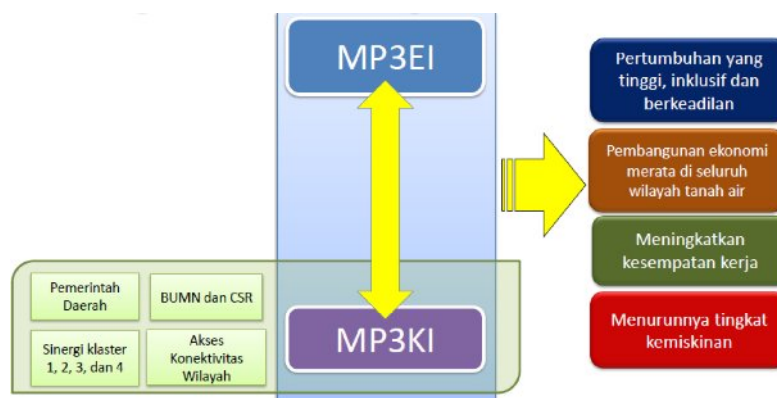
sementara disebut sebagai Masterplan Percepatan dan Perluasan Pengurangan Kemiskinan Indonesia (MP3KI). Pengembangan jaringan transportasi wilayah perlu memperhatikan dan mengakomodasi kebijakan-kebijakan pengurangan kemiskinan, sesuai dengan filosofi “*ships promote the trade*”, yaitu penyediaan jaringan transportasi di wilayah yang belum berkembang dan terbelakang akan memberikan akses dan kesempatan bagi wilayah itu dan penduduknya untuk bangkit dan lebih maju secara sosial dan ekonomi.

Untuk mencapai tujuan akselerasi penurunan kemiskinan, MP3KI memiliki 3 (tiga) strategi utama, yaitu *pro-poor*, *pro-job*, dan *pro-environment*. Pendekatan yang digunakan kebijakan ini adalah pemenuhan kebutuhan dasar dan peningkatan pendapatan melalui integrasi/sinergi program kemiskinan sesuai kondisi wilayah melibatkan Pemerintah, BUMN, swasta, dan masyarakat (P4: *Public-Private-People Partnership*)

3.2.1. Sinergisitas MP3EI dan MP3KI

Berdasarkan bahan rapat Pemerintah bidang perekonomian awal tahun 2012, MP3KI merupakan sebuah gerakan nasional yang melibatkan Pemerintah, BUMN, Swasta dan Masyarakat (*Public-Private-People Partnership*). Saat ini, kebijakan MP3KI masih terus dipersiapkan dan belum menjadi kebijakan resmi, namun ke depan direncanakan kebijakan ini dikembangkan dengan rencana yang komprehensif, mulai dari tataran kebijakan makro, identifikasi sektor dan regional, serta memiliki pendekatan sektor-regional (seperti MP3EI). Penekanan kebijakan ini adalah pada peningkatan pendapatan (*income generating*) masyarakat secara konkrit dengan target yang jelas, terukur, dan fokus, serta menjadi komplemen bagi dokumen-dokumen perencanaan yang telah ada (seperti RPJP, RPJMN, MDG, dan Program Penanggulangan Kemiskinan).

Konsep sinergisitas antara MP3EI dan MP3KI adalah “*mewujudkan pertumbuhan yang tinggi, namun inklusif, berkeadilan, dan berkelanjutan*”. Sinergisitas ini diwujudkan dalam integrasi dengan MP3EI dalam hal lokasi, program, maupun sasaran kebijakan yang akan dicapai. Secara skematis, konsep sinergisitas ini dilukiskan pada **Gambar 3.8** berikut.



Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

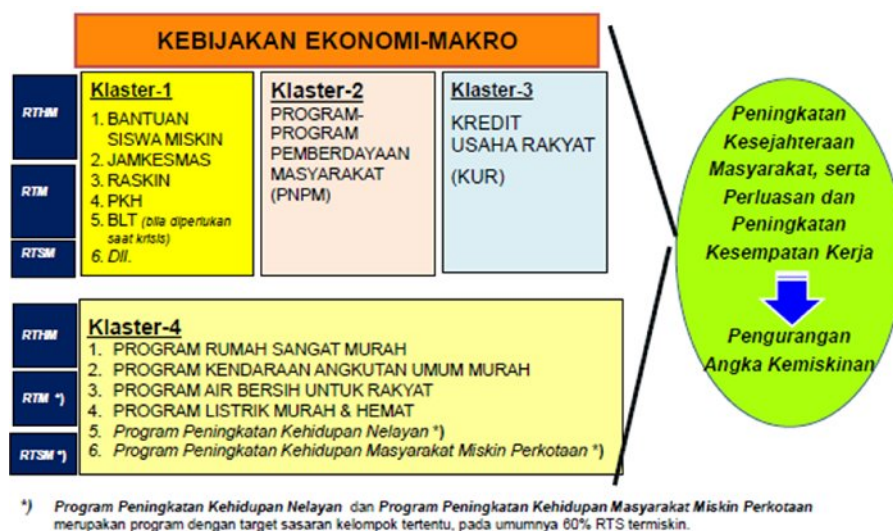
Gambar 3.8 Konsep sinergisitas MP3KI dengan MP3EI

Contoh konkrit sinergisitas kedua kebijakan ini misalnya dalam hal percepatan penciptaan lapangan kerja melalui Koridor Ekonomi. Hasil analisis tim studi MP3EI telah mengidentifikasi 22 kegiatan ekonomi utama yang akan dikembangkan. Terkait dengan hal ini, di dalam kebijakan MP3KI diperkirakan kebutuhan tenaga kerja langsung dari setiap investasi yang direncanakan. Selanjutnya, kebutuhan tersebut dikelompokkan ke dalam 6 (enam) koridor ekonomi untuk mengetahui kebutuhan tenaga kerja pada tiap koridor/pulau dan provinsi. Pengelompokan kebutuhan juga didasarkan pada sektor-sektor ekonomi utama, seperti: pertanian, pertambangan dan energi, industri, bangunan, pariwisata, dan transportasi serta komunikasi. Estimasi untuk Koridor Ekonomi Sulawesi yang memiliki sektor unggulan nikel, pertanian pangan, migas, kakao, dan perikanan memperkirakan penyerapan tenaga kerja hingga 241,0 ribu orang.

3.2.2. Klaster-Klaster Program Penanggulangan Kemiskinan

Program-program pengurangan kemiskinan pro-rakyat di dalam kebijakan MP3KI mencakup 4 (empat) klaster, sebagaimana dilukiskan pada **Gambar 3.9**. Termasuk di dalam Klaster ke-1 di antaranya adalah program-program bantuan siswa miskin, Jamkesmas, Raskin, PKH, Bantuan Langsung Tunai (BLT) pada saat krisis, dan sebagainya. Klaster-2 pada intinya mewadahi berbagai program pemberdayaan masyarakat, sedangkan Klaster-3 mengakomodasi program-program kredit usaha rakyat (KUR). Sementara itu, Klaster-4 merupakan program-program yang terkait dengan penyediaan prasarana dasar bagi rumah-rumah tangga hampir miskin (RTHM), miskin (RTM) dan sangat miskin (RTSM),

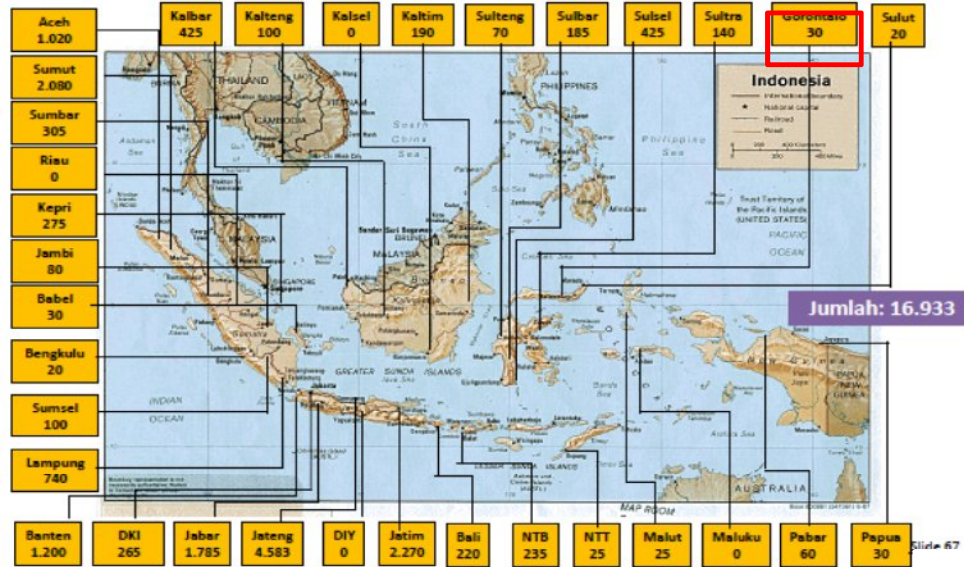
seperti program rumah sangat murah, program kendaraan angkutan umum murah, program air bersih untuk rakyat, program listrik murah dan hemat, serta program-program khusus dengan target sasaran tertentu, utamanya kelompok nelayan dan kelompok masyarakat miskin perkotaan. Tujuan umum dari program-program pro-rakyat ini adalah untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat serta memperluas dan meningkatkan kesempatan kerja. Dengan demikian, angka kemiskinan diharapkan dapat secara terus-menerus dikurangi.



Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

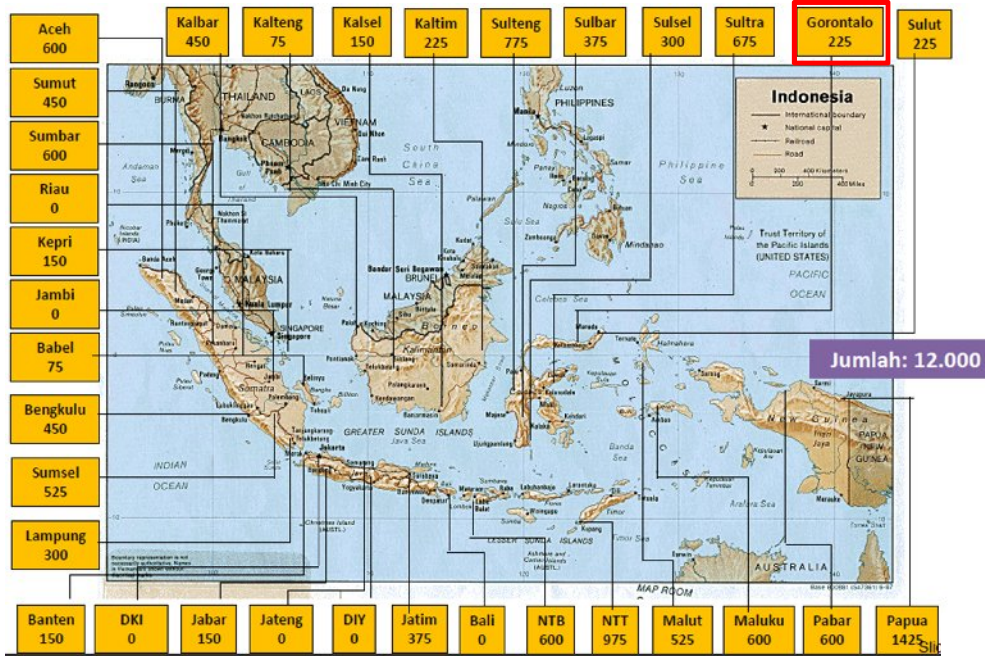
Gambar 3.9 Empat klaster program pro-rakyat MP3KI

Sebagai contoh, rencana aksi terpadu tahun anggaran 2012 untuk Klaster-4 terkait dengan pembangunan rumah sangat murah nelayan di kawasan Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) (16.933 unit) dan di 200 lokasi daerah tertinggal (12.000 unit), penyediaan air bersih di kawasan PPI (205 unit) dan di daerah tertinggal (200 unit), penyediaan listrik murah dan hemat untuk RTS nelayan (16.933 unit) dan untuk RTS di daerah tertinggal (21.800 unit) dilukiskan persebarannya pada **Gambar 3.10** hingga **Gambar 3.15** berikut. Pada gambar-gambar tersebut juga diidentifikasi jumlah unit tiap-tiap program untuk Provinsi Gorontalo.



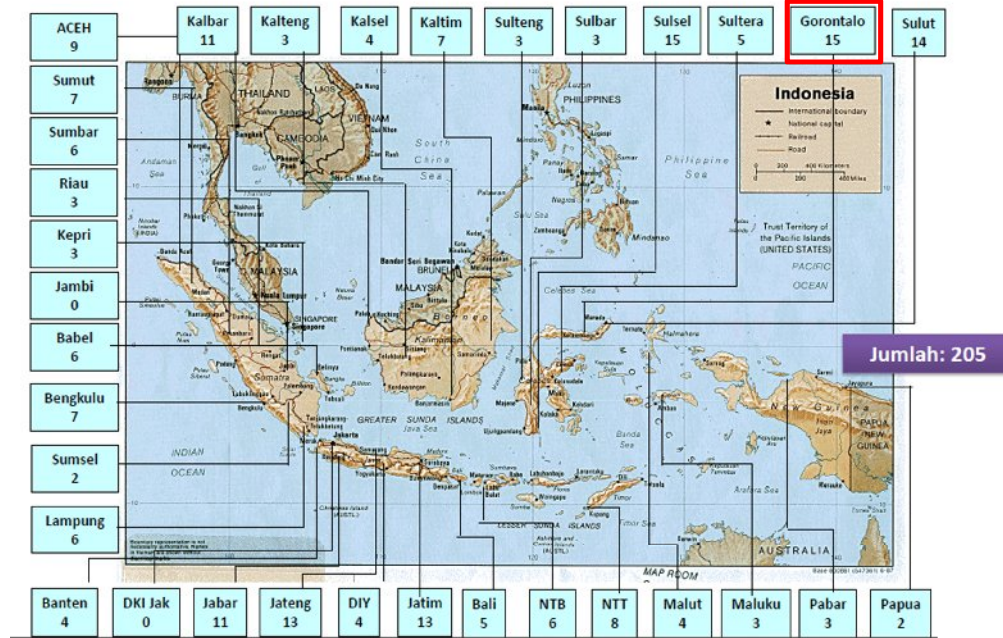
Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.10 Sebaran pembangunan rumah sangat murah nelayan di kawasan PPI Tahun 2012



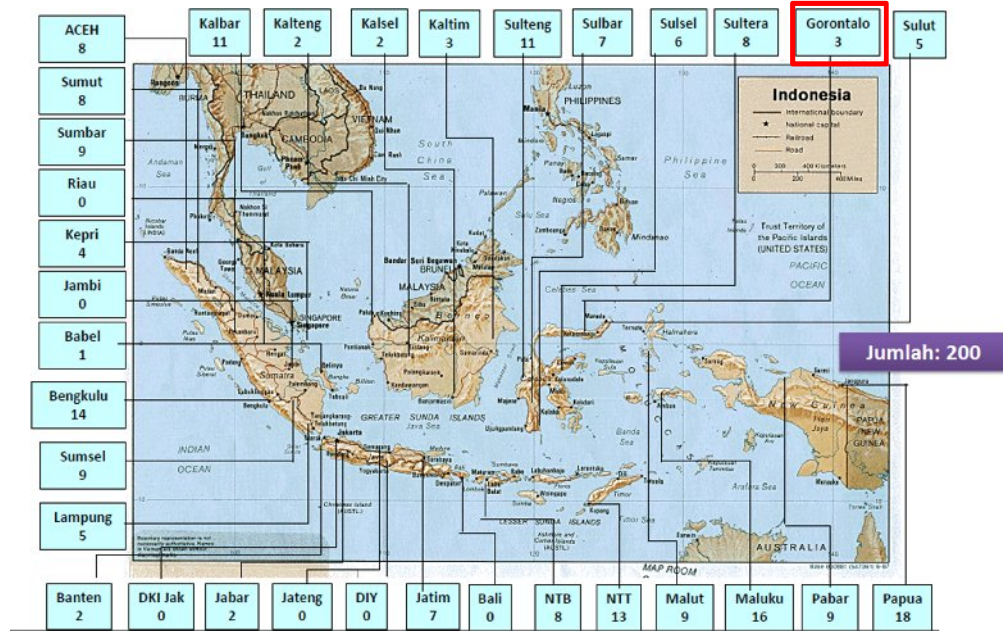
Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.11 Sebaran pembangunan rumah sangat murah di 200 lokasi daerah tertinggal tahun 2012



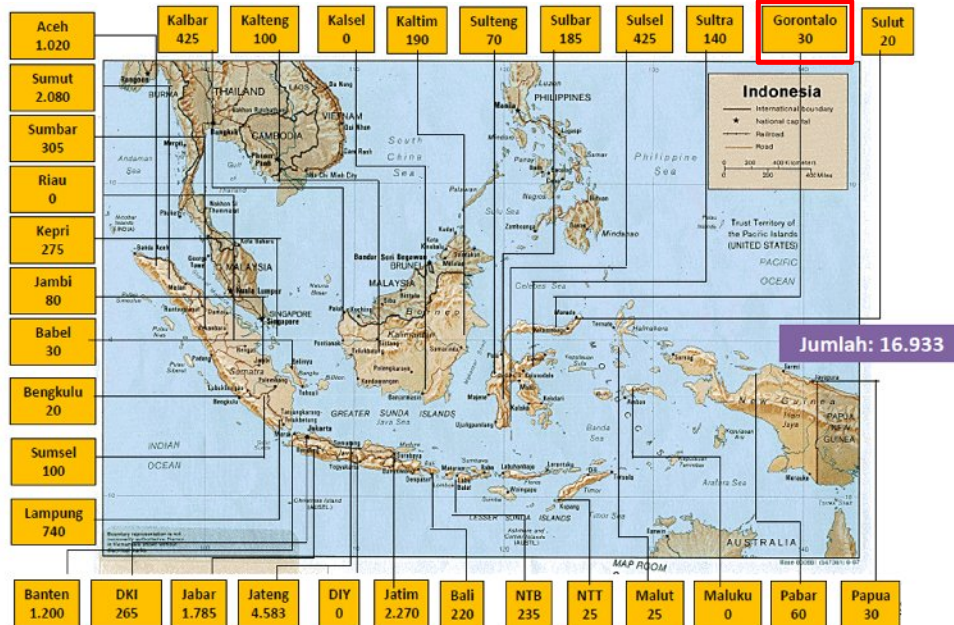
Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.12 Sebaran penyediaan air bersih di kawasan PPI tahun 2012



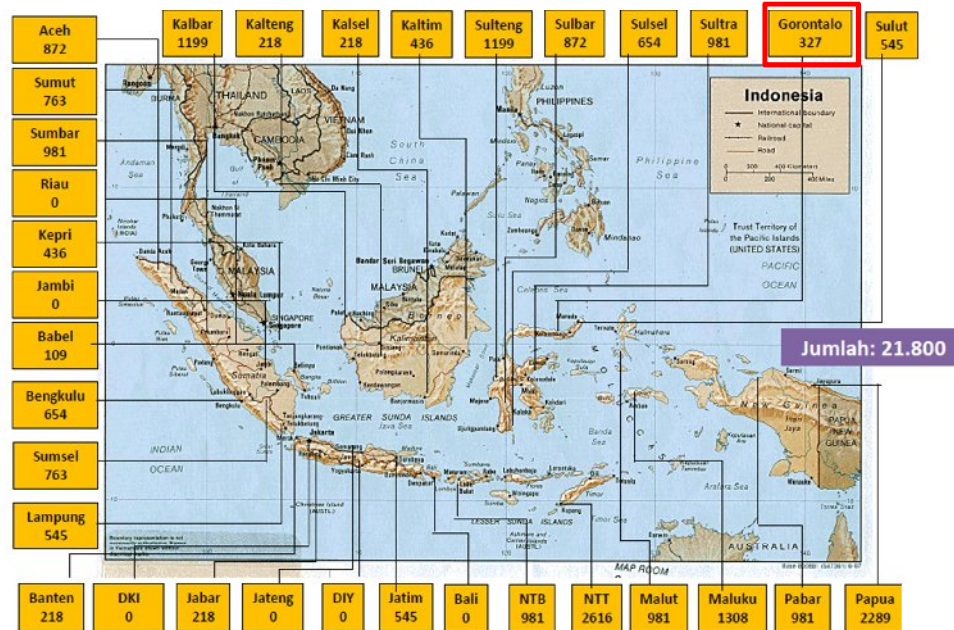
Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.13 Sebaran penyediaan air bersih untuk rakyat di daerah tertinggal tahun 2012



Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.14. Sebaran penyediaan listrik murah dan hemat untuk RTS nelayan tahun 2012



Sumber: Bahan Raker Kemenko Bidang Ekonomi, 2012

Gambar 3.15 Sebaran penyediaan listrik murah dan hemat untuk RTS nelayan tahun 2012

Sebagai catatan, berdasarkan data Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Nasional tahun 2010 – 2014, di seluruh Indonesia saat ini

masih terdapat 183 kabupaten dengan status Kabupaten Tertinggal. Sekitar 70% kabupaten tertinggal berada di wilayah Indonesia timur dan 30% sisanya di Indonesia bagian barat. Di Provinsi Gorontalo sendiri masih terdapat 2 (dua) kabupaten dengan status Kabupaten Tertinggal, yaitu Kabupaten Boalemo dan Kabupaten Pohuwato. Dua kabupaten lain (Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Bone Bolango) yang pada RPJM 2005 – 2009 berstatus tertinggal, telah memperoleh status sebagai Kabupaten Terentaskan pada tahun 2009.

3.3. KEBIJAKAN PENGEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS

3.3.1. Pengembangan Kawasan melalui Penetapan dan Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK)

Kebijakan nasional kawasan khusus ekonomi telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus. Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) adalah kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum NKRI yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. KEK dikembangkan melalui penyiapan kawasan yang memiliki keunggulan geoekonomi dan geostrategi dan berfungsi untuk menampung kegiatan industri, ekspor, impor, dan kegiatan ekonomi lain yang memiliki nilai ekonomi tinggi dan daya saing internasional.

KEK dibentuk untuk membuat lingkungan kondusif bagi aktivitas investasi, ekspor, dan perdagangan guna mendorong laju pertumbuhan ekonomi serta sebagai katalis reformasi ekonomi. Ide reformasi tersebut diinspirasi dari keberhasilan beberapa negara yang lebih dulu mengadopsinya, seperti Cina dan India. Data empiris menunjukkan bahwa KEK di negara Cina dan India mampu menarik para investor, terutama investor asing untuk berinvestasi dan menciptakan lapangan kerja. Kondisi tersebut didukung beberapa kemudahan yang didapat para investor di bidang fiskal, perpajakan dan kepabeanan, bahkan ada juga kemudahan di bidang non-fiskal, seperti kemudahan birokrasi, pengaturan khusus di bidang ketenagakerjaan dan keimigrasian, serta pelayanan yang efisien, dan ketertiban dan keamanan di dalam kawasan yang disepakati.

Fungsi KEK adalah untuk melakukan dan mengembangkan usaha di bidang perdagangan, jasa, industri, pertambangan dan energi, transportasi, maritim dan perikanan, pos dan telekomunikasi, pariwisata, dan bidang lain.

KEK terdiri atas satu atau beberapa zona yang meliputi zona-zona: (1) pengolahan ekspor; (2) logistik; (3) industri; (4) pengembangan teknologi; (5) pariwisata; (6) energi; dan/atau (7) ekonomi lain. KEK memiliki fasilitas pendukung dan perumahan bagi pekerja. Kriteria lokasi KEK adalah:

- (1) sesuai dengan RTRW dan tidak berpotensi mengganggu kawasan lindung;
- (2) pemerintah provinsi/kabupaten/kota yang bersangkutan mendukung KEK;
- (3) terletak pada posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional atau dekat dengan jalur pelayaran internasional di Indonesia atau terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan di bidang kelautan dan perikanan, perkebunan, pertambangan dan pariwisata; dan
- (4) mempunyai batas yang jelas, baik batas alam maupun batas buatan.

Pembentukan KEK diusulkan kepada Dewan Nasional oleh badan usaha, pemerintah kabupaten/kota, atau pemerintah provinsi. Badan usaha yang mengajukan usulan KEK harus melalui pemerintah provinsi setelah memperoleh persetujuan pemerintah kabupaten/kota. Pemerintah kabupaten/kota yang mengajukan usulan KEK harus disampaikan melalui pemerintah provinsi. Pemerintah provinsi dapat mengajukan usulan KEK setelah mendapatkan persetujuan pemerintah kabupaten/kota. Usulan KEK tersebut harus dilengkapi persyaratan minimal, adalah :

- (1) peta lokasi pengembangan serta luas area yang diusulkan yang terpisah dari permukiman penduduk;
- (2) rencana tata ruang KEK yang diusulkan dilengkapi dengan peraturan zonasi;
- (3) rencana dan sumber pembiayaan;
- (4) analisis mengenai dampak lingkungan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- (5) hasil studi kelayakan ekonomi dan finansial; dan
- (6) jangka waktu suatu KEK dan rencana strategis.

Pemerintah provinsi atau pemerintah kabupaten/kota menetapkan badan usaha untuk membangun KEK sesuai ketentuan peraturan perundangan.

Penetapan badan usaha yang dilakukan oleh pemerintah provinsi jika KEK berada pada lintas kabupaten/kota. Penetapan badan usaha yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten/kota jika KEK berada pada satu kabupaten/kota.

3.3.2. Indikasi Pemetaan Lokasi KEK

Rencana Induk Nasional Kawasan Ekonomi Khusus (RINKEK) merupakan bagian terpenting dari rencana pengaturan ruang nasional jangka panjang untuk penyelenggaraan KEK yang berupa indikasi potensi lokasi KEK yang menjadi pedoman pengembangan bertahap infrastruktur penunjangnya, analisa kesesuaian lokasi untuk usulan KEK, dan pemberian fasilitas KEK. Prinsip utama dalam penyusunan Rencana Induk Nasional KEK adalah:

- (1) Mengoptimalkan penataan ruang: (a) meningkatkan efisiensi/mengurangi biaya produksi dan distribusi/ meningkatkan daya saing usaha KEK; dan (b) mencegah/membatasi dampak lingkungan langsung dan tidak langsung akibat KEK, agar tercapai kegiatan ekonomi berkelanjutan.
- (2) Bersikap netral, artinya tidak ada keberpihakan suku, golongan, kelompok, kecuali yang telah diarahkan dalam RPJM: (a) mendahulukan yang berdampak besar pada pengentasan kemiskinan; dan (b) mengutamakan tumbuhnya lokus pertumbuhan baru.

Kebijakan penyusunan RINKEK adalah pengembangan KEK melalui peningkatan investasi, yang dapat berdampak untuk:

- (1) menciptakan lapangan kerja serta memperluas multiplier efek;
- (2) menciptakan lokus baru; dan
- (3) mengoptimalkan pemrosesan/pengolahan potensi sumber daya alam/lokal di dalam negeri untuk meningkatkan *value added*.

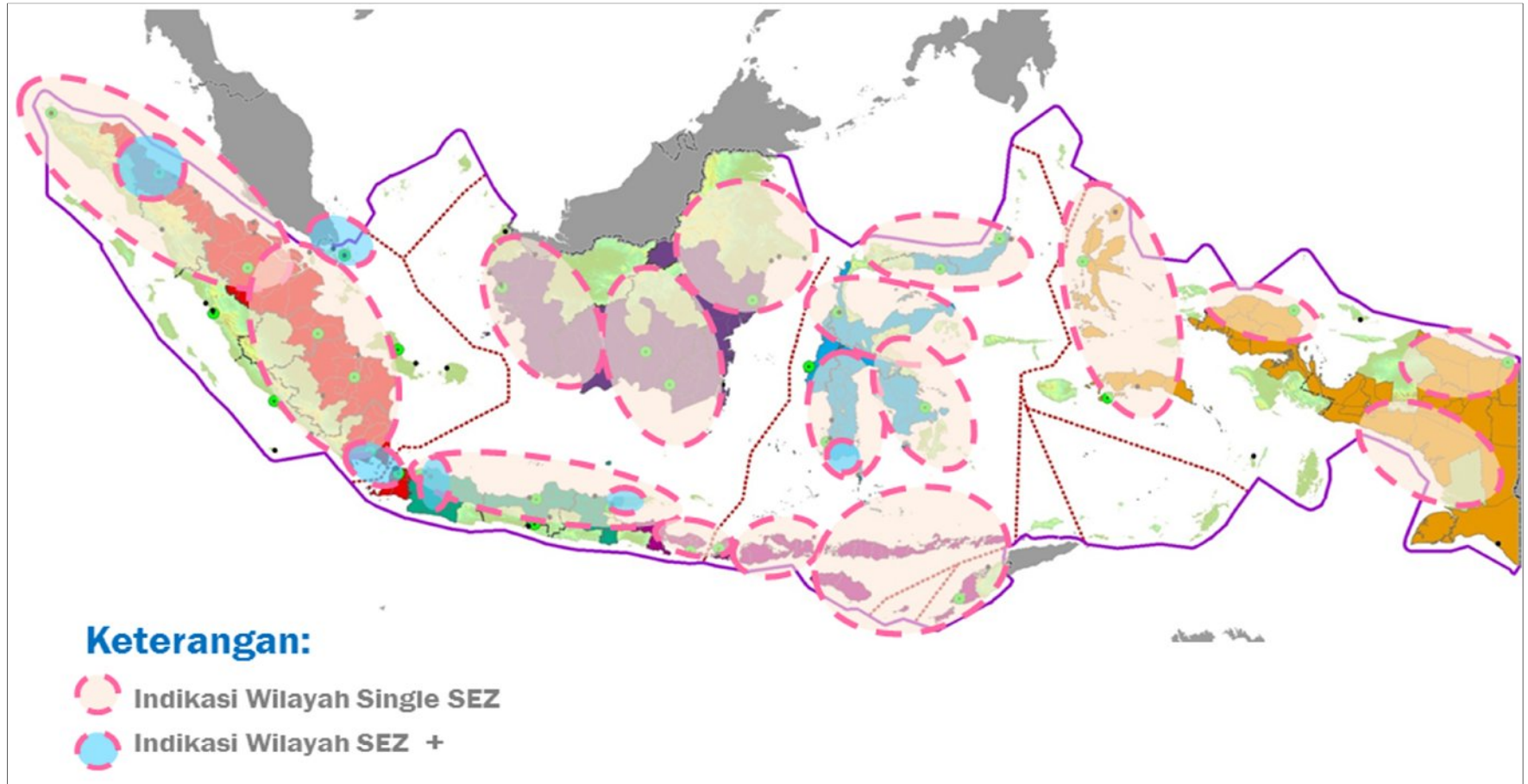
Prinsip pengembangan indikasi lokasi kegiatan KEK meliputi peningkatan daya saing dan perhatian terhadap keterbatasan sumber daya lingkungan. Hasil indikasi lokasi pengembangan KEK (selain pariwisata) di Indonesia dapat dilihat dalam **Gambar 3.16**. Sedangkan indikasi lokasi pengembangan KEK pariwisata wilayah Indonesia dapat dilihat dalam **Gambar 3.17**.

Konsep peningkatan daya saing meliputi: (1) transportasi (*weight gaining/weight losing/transshipment point*); (2) ketersediaan SDM (tenaga terampil/tenaga ahli); dan (3) aglomerasi dan lokalisasi. Konsep perhatian

terhadap keterbatasan sumber daya lingkungan meliputi: (1) rendah polusi; (2) sedikit penggunaan air; (3) kepadatan penduduk; dan (4) sumber terbarukan. Berdasarkan indikasi lokasi pengembangan KEK maka disusunlah RINKEK, yang langkah-langkah penyusunannya dapat dilihat dalam **Gambar 3.18**.

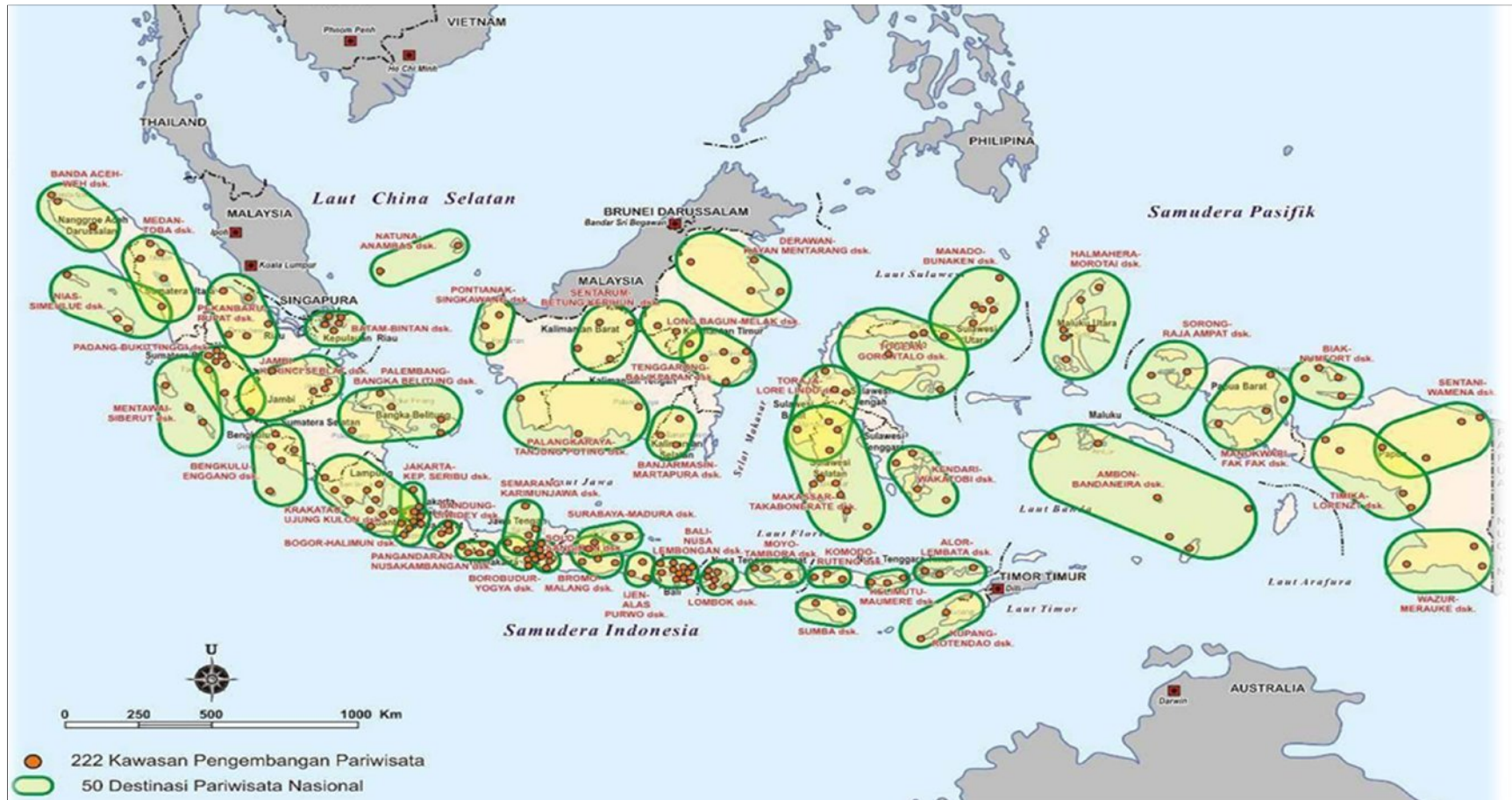
Langkah-langkah penyusunan RINKEK dapat dijelaskan sebagai berikut :

- (1) Fokus kegiatan ekonomi yang disepakati dalam MP3EI, antara lain: (a) sektor pertambangan dan pertanian; (b) sektor industri pengolahan dan industri unggulan provinsi; dan (c) sektor yang menjadi rekomendasi dari JICA, antara lain: pariwisata dan transportasi. Sektor pertambangan dan pertanian menghasilkan industri yang berbasis sumber daya mineral dan pertanian. Sedangkan sektor industri pengolahan dan industri unggulan provinsi menghasilkan Daftar Potensi Pengolahan dalam KEK.
- (2) Mencermati Potensi Kegiatan dalam KEK yang meliputi: industri pengolahan, logistik, jasa ekspor-impor, jasa pendukung per wilayah yang mempertimbangkan aspek efisiensi (transportasi, proses, aglomerasi/lokalisasi, dan sumber bahan).
- (3) Menyusun Indikasi Potensi Kegiatan dalam KEK (per wilayah) yang mempertimbangkan hal-hal khusus, seperti kebutuhan air dan listrik, polusi, bencana alam, serta sosial dan keamanan.



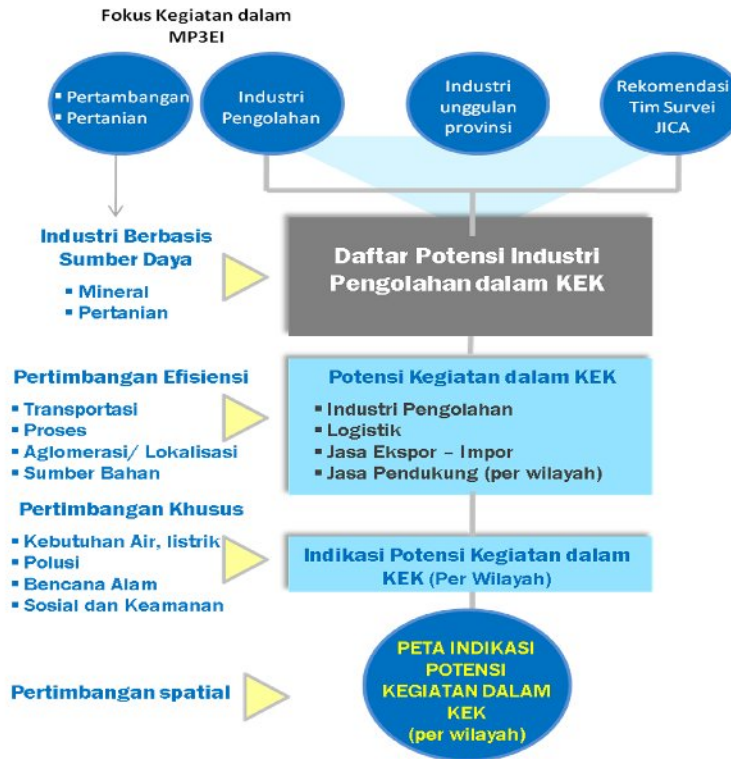
Sumber : Sekretariat Dewan Nasional KEK (2012)

Gambar 3.16. Hasil indikasi lokasi pengembangan KEK (selain pariwisata) di Indonesia



Sumber : Sekretariat Dewan Nasional KEK (2012)

Gambar 3.17. Hasil indikasi lokasi pengembangan KEK pariwisata di Indonesia

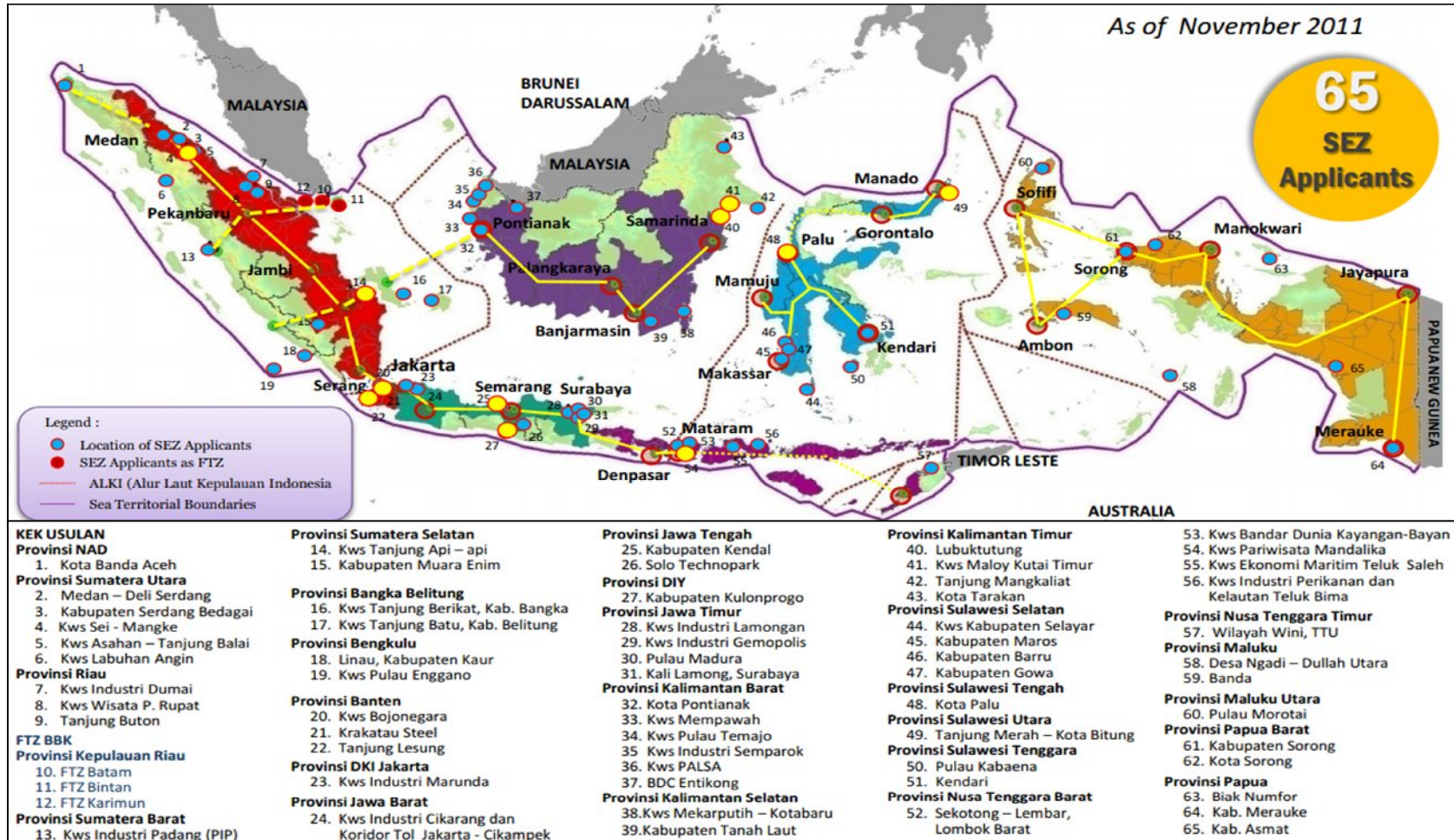


Sumber: Sekretariat Dewan nasional KEK (2012)

Gambar 3.18. Langkah-langkah penyusunan RINKEK

Dari langkah pertama hingga langkah ketiga dapat tersusun Peta Indikasi Potensi Kegiatan dalam KEK (per wilayah) sebagaimana dapat dilihat dalam **Gambar 3.19**. Peta indikasi potensi kegiatan KEK merekomendasikan 65 KEK yang tersebar hampir di semua provinsi. Berdasarkan peta tersebut maka ruang lingkup pengembangan KEK meliputi :

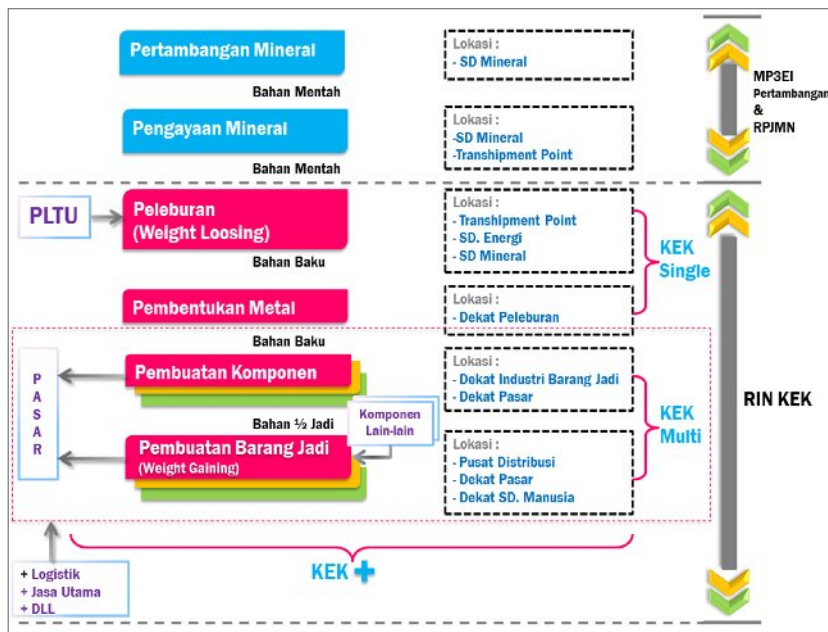
- (1) Dimensi spasial, lebih fokus pada : (a) regional homogenous karakteristik ekonomi (tidak berbasis wilayah administrasi); (b) cenderung pendekatan pulau dan kepulauan besar.
- (2) Dimensi waktu : (a) sampai tahun 2015, kebijakan mengutamakan penguatan *efficiency enhancement* dan *quick gain*; (b) sampai tahun 2020, kebijakan mengutamakan penguatan *innovation driver*; dan (c) sampai tahun 2025 : kebijakan mengutamakan ekonomi berkelanjutan.



Sumber: Sekretariat Dewan nasional KEK (2012)

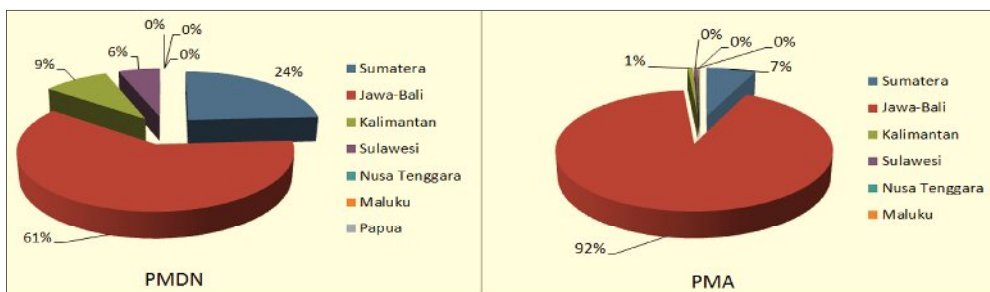
Gambar 3.19. Pemetaan indikasi Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) di Indonesia

Untuk mewujudkan tujuan dan sasaran KEK maka perlu dibuat keterkaitan industri, lokasi, dan KEK, yang memerlukan dukungan jasa transportasi dan logistik agar terjadi keseimbangan distribusi barang dan jasa KEK. Keterkaitan tersebut dapat dilihat dalam **Gambar 3.20**. KEK harus dapat menarik investasi asing sehingga mampu menjawab problematika investasi serta menjanjikan peningkatan daya saing nasional maupun internasional. Sebaran investasi di Indonesia saat ini masih terpusat di Kawasan Barat Indonesia (KBI) khususnya Sumatera-Jawa-Bali untuk PMDN dan Jawa-Bali untuk PMA sebagaimana dapat dilihat dalam **Gambar 3.21**.



Sumber: Sekretariat Dewan Nasional KEK (2012)

Gambar 3.20. Keterkaitan industri, lokasi, dan kegiatan KEK



Sumber: Sekretariat Dewan Nasional KEK (2012)

Gambar 3.21. Sebaran investasi PMDN dan PMA saat ini

3.3.3. KEK Gopandang Provinsi Gorontalo

Saat ini Provinsi Gorontalo tengah mempersiapkan pengusulan penetapan Kawasan Ekonomi Khusus Gorontalo – Paguyaman – Kwandang (KEK Gopandang, **Gambar 3.22**). Langkah-langkah yang sedang dilakukan di antaranya: membentuk KP3EI Provinsi Gorontalo, menentukan Kawasan Persiapan Investasi (KPI) yang nantinya akan dikembangkan menjadi Kawasan Ekonomi Khusus Gopandang, mengadakan rapat-rapat koordinasi KP3EI dan pemangku kepentingan lainnya, serta membahas berbagai rencana alokasi dan persiapan dan konsep *sharing* yang akan diterapkan.



Sumber: Bappeda Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 3.22 Indikasi lokasi KEK Gopandang

Saat ini, Gubernur Provinsi Gorontalo telah membentuk kelompok kerja (Pokja) Pembentukan Kawasan Ekonomi Khusus Gopandang melalui SK Nomor 401/18/X/2012. Pembentukan pokja ini merupakan langkah awal bagi pengembangan pusat-pusat pertumbuhan dengan memperhitungkan berbagai potensi. Kelompok kerja ini beranggotakan wakil-wakil dari berbagai SKPD serta beragam praktisi dan LSM. Pada tahun 2013, pokja ini akan mengawal penyusunan Masterplan KEK Gopandang yang akan memuat beberapa hal teknis yang menyangkut:

- (1) Peta lokasi pengembangan serta luas areal yang diusulkan, yang terpisah dari pemukiman penduduk,
- (2) Rencana tata ruang KEK yang dilengkapi dengan peraturan zonasi,
- (3) Rencana dan sumber pembiayaan,
- (4) Hasil studi kelayakan ekonomi dan finansial, dan
- (5) Jangka waktu suatu KEK serta rencana strategis.

Di tingkat nasional, pembentukan KEK Gopandang telah dimasukkan ke dalam Rencana Kerja Pemerintah (RKP) tahun 2013 di bawah koordinasi Kementerian Perindustrian. KEK Gopandang dimasukkan sebagai salah satu isu strategis Pengembangan Wilayah Strategis dengan program, kegiatan, dan indikator sasaran berupa: Program Pengembangan Perwilayahan Industri, kegiatan Pengembangan Fasilitas Industri Wilayah III, dan indikator sasaran Dokumen fasilitas Penyusunan Master Plan Kawasan Industri.

3.4. RENCANA TATA RUANG DAN WILAYAH (RTRW) NASIONAL, PULAU SULAWESI, DAN PROVINSI GORONTALO

3.4.1. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

Rencana tata ruang wilayah nasional merupakan arahan kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang wilayah negara, sebagaimana diatur dalam PP Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). Tujuan penyelenggaraan penataan ruang wilayah nasional adalah :

- (1) ruang wilayah nasional yang aman, nyaman, produktif, dan berkelanjutan;
- (2) keharmonisan antara lingkungan alam dan lingkungan buatan;
- (3) keterpaduan perencanaan tata ruang wilayah nasional, provinsi, dan kabupaten/kota;
- (4) keterpaduan pemanfaatan ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi dalam kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia;
- (5) keterpaduan pengendalian pemanfaatan ruang wilayah nasional, provinsi, dan kabupaten/kota dalam rangka perlindungan fungsi ruang dan pencegahan dampak negatif terhadap lingkungan akibat pemanfaatan ruang;
- (6) pemanfaatan sumber daya alam secara berkelanjutan bagi peningkatan kesejahteraan masyarakat;
- (7) keseimbangan dan keserasian perkembangan antarwilayah;
- (8) keseimbangan dan keserasian kegiatan antarsektor; dan
- (9) pertahanan dan keamanan negara yang dinamis serta integrasi nasional.

Rencana struktur ruang wilayah nasional meliputi sistem perkotaan nasional, sistem jaringan transportasi nasional, sistem jaringan energi nasional, sistem jaringan telekomunikasi nasional dan sistem jaringan sumber daya air.

Struktur ruang wilayah nasional yang terkait dengan tinjau ulang Tatawil Provinsi Gorontalo adalah sistem perkotaan nasional dan sistem jaringan transportasi nasional.

Berdasarkan RTRWN, sistem perkotaan nasional terdiri atas Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) dan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN). **Tabel 3.4** berikut memberikan informasi tentang sistem perkotaan nasional yang terdapat di Provinsi Gorontalo, yang terdiri dari 1 (satu) PKN dan 3 (tiga) PKW. Tidak terdapat PKSN di Provinsi Gorontalo.

Tabel 3.4 Sistem perkotaan nasional di Provinsi Gorontalo

Pusat Kegiatan Nasional (PKN)	Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)	Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN)
Gorontalo (I/C/1)*	Isimu (II/C/2)** Marisa (II/C/2)** Tilamuta (II/C/2)**	-

Keterangan:

* Pada simbol (I/C/1), angka I menunjukkan prioritas tahapan pengembangan I, C berarti Revitalisasi dan Percepatan Pengembangan Kota-Kota Pusat Pertumbuhan Nasional, dan C/1 berarti Pengembangan/Peningkatan Fungsi

** Pada simbol (II/C/2), angka II menunjukkan prioritas tahapan pengembangan II, C berarti Revitalisasi dan Percepatan Pengembangan Kota-Kota Pusat Pertumbuhan Nasional, dan C/2 berarti Pengembangan Baru

Sumber: Lampiran II PP No. 26/2008 tentang RTRWN

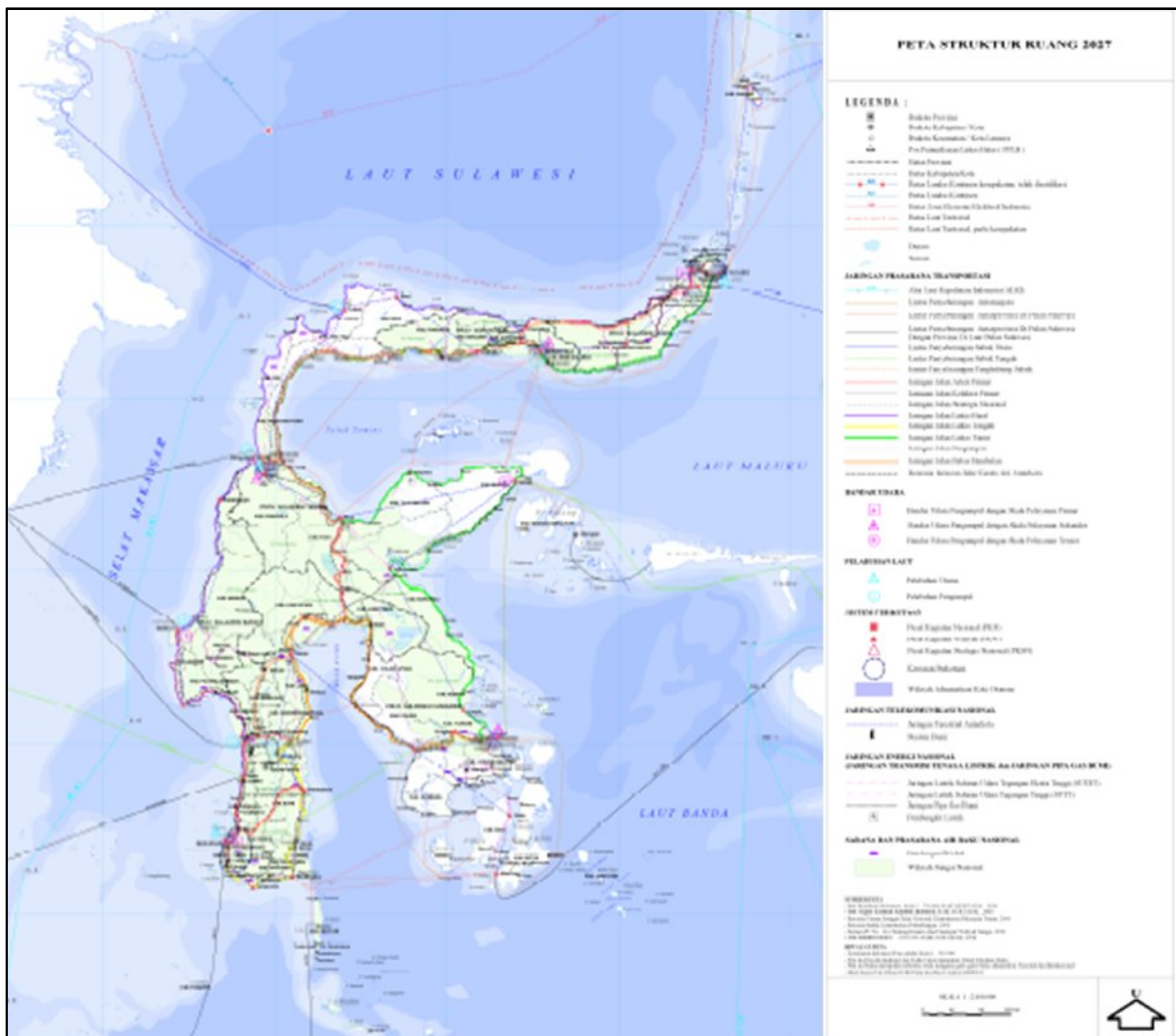
Sementara itu, sistem jaringan prasarana transportasi nasional yang direncanakan berada di Provinsi Gorontalo meliputi: (1) jaringan jalan arteri primer, (2) jaringan jalan bebas hambatan, (3) jaringan jalan lintas nasional, (4) jaringan jalur kereta api antar kota, (5) satu buah pelabuhan nasional (pelabuhan Gorontalo), serta (6) satu buah bandara pusat penyebaran skala pelayanan sekunder (Bandara Djalaluddin).

Selain struktur ruang wilayah nasional, RTRWN juga mengarahkan terbentuknya Pola Ruang Nasional. Berdasarkan kebijakan tata ruang nasional ini, terdapat 4 (empat) sektor unggulan yang menjadi bagian dari Pola Ruang Nasional di wilayah Provinsi Gorontalo dan sekitarnya. Empat sektor unggulan ini terdiri dari 3 (tiga) jenis kawasan di wilayah daratan Provinsi Gorontalo yang berupa Kawasan Budidaya, Kawasan Hutan Lindung, dan Kawasan Hutan Konservasi, serta 1 (satu) Kawasan Andalan Laut, yaitu: Kawasan Andalan Laut Teluk Tomini dan Sekitarnya. Kawasan Budidaya yang terdapat pada RTRWN masih

memungkinkan untuk memiliki fungsi lindung dalam rencana yang lebih detail (RTRW tingkat Provinsi ataupun Kabupaten).

3.4.2. Rencana Tata Ruang Pulau Sulawesi

Dokumen RTRWN telah didetailkan pada tataran pulau dengan disusunnya rencana tata ruang pulau-pulau besar di Indonesia. Terkait dengan Provinsi Gorontalo yang terletak di Pulau Sulawesi, Kebijakan Rencana Tata Ruang (RTR) Pulau Sulawesi tertuang di dalam Peraturan Presiden Nomor 88 tahun 2011. Rencana struktur ruang dan pola ruang Pulau Sulawesi pada tahun 2027 berdasarkan kebijakan tersebut disajikan pada **Gambar 3.23** dan **Gambar 3.24** berikut.



Sumber: RTR Pulau Sulawesi, 2011

Gambar 3.23 Rencana Struktur Ruang Pulau Sulawesi tahun 2027

-
- (2) Prasarana transportasi penyeberangan: Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, Lintas Penyeberangan Antarprovinsi di Pulau Sulawesi dan Lintas Penyeberangan Penghubung Sabuk;
 - (3) Prasarana transportasi laut: Pelabuhan Gorontalo sebagai Pelabuhan Pengumpul
 - (4) Prasarana transportasi kereta api: Jaringan Jalur Kereta Api Antarkota
 - (5) Prasarana transportasi udara: Bandara Jalaluddin sebagai Bandara Pengumpul dengan Skala Pelayanan Sekunder

Berkenaan dengan pola ruang, RTR Pulau Sulawesi memberikan gambaran pola ruang dan kawasan secara lebih detail dibandingkan RTRW Nasional. Berdasarkan RTR Pulau Sulawesi, pola ruang kawasan wilayah Provinsi Gorontalo tersusun atas:

- (1) Kawasan Lindung: hutan lindung, cagar alam, dan taman nasional;
- (2) Kawasan Budidaya: kawasan peruntukan kehutanan, kawasan peruntukan pemukiman, kawasan peruntukan pertanian, kawasan peruntukan lainnya yang dapat didetailkan lebih lanjut dalam rencana tata ruang yang lebih detail (RTRW Provinsi dan Kabupaten);
- (3) Kawasan Andalan Darat: Kawasan Andalan Gorontalo dan Kawasan Andalan Marisa;
- (4) Kawasan Andalan Laut: Kawasan Andalan Teluk Tomini dan sekitarnya
- (5) Sektor Unggulan: Sektor Unggulan Perkebunan, Sektor Unggulan Pariwisata, dan Sektor Unggulan Perikanan.

3.4.3. Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Gorontalo

Pada tataran wilayah, kebijakan Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Gorontalo tahun 2010 – 2030 telah pula disusun dan dituangkan secara hukum di dalam Perda No. 4 tahun 2011. Rencana struktur ruang wilayah Provinsi Gorontalo meliputi 6 (enam) sistem struktur, yaitu: (1) sistem perkotaan, (2) sistem jaringan transportasi, (3) sistem pengelolaan sumber daya air, (4) sistem jaringan energi, (5) sistem jaringan telekomunikasi, dan (6) sistem jaringan prasarana persampahan limbah cair dan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL).

Studi tinjau ulang Tatravail Provinsi Gorontalo ini sangat berkaitan erat dengan 2 (dua) sistem struktur pertama di atas, yaitu sistem perkotaan dan sistem

jaringan transportasi. Sistem perkotaan di Provinsi Gorontalo tersusun atas pusat-pusat kegiatan berikut:

- (1) PKN Kota Gorontalo yang potensial dikembangkan menjadi kawasan perdagangan, pelayanan jasa, dan simpul transportasi laut;
- (2) PKW Isimu yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri, pergudangan, dan simpul intermoda transportasi udara, darat dan kereta api;
- (3) PKW Kwandang yang potensial dikembangkan menjadi minapolitan, agroindustri dan agrobisnis komoditi perkebunan dan kehutanan, serta wisata bahari Laut Sulawesi;
- (4) PKW Talamuta yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri dan agrobisnis komoditi pertanian dan perkebunan;
- (5) PKWp (Pusat Kegiatan Wilayah yang sedang dipromosikan) Marisa yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan perdagangan hasil pertambangan dan pariwisata Teluk Tomini.
- (6) PKWp Suwawa potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta pusat kegiatan pendidikan, kampus-kampus perguruan tinggi dan lembaga riset (GIMIC);
- (7) PKL Limboto potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta wisata tirta Danau Limboto;
- (8) PKL Paguyaman potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri dan agrobisnis pertanian pangan;
- (9) PKL Paguat potensial dikembangkan menjadi Minapolitan;
- (10) PKL Papoyato potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta kegiatan pertambangan.

Ulasan lebih lanjut tentang sistem perkotaan dan sistem jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo disajikan pada **Bab IV** laporan ini sebagai bagian dari pembahasan kondisi wilayah dan jaringan transportasi.

Untuk mewujudkan rencana struktur ruang wilayah sesuai RTRWP pada tahun 2030, telah disusun berbagai rencana program lima tahunan. Program-program utama RTRWP yang terkait dengan pengembangan jaringan transportasi wilayah dan pusat-pusat kegiatan disajikan pada **Tabel 3.5** berikut.

Tabel 3.5 Usulan Program Utama RTRWP yang berkaitan dengan pengembangan jaringan transportasi wilayah

USULAN PROGRAM UTAMA	LOKASI	PENTAHAPAN PELAKSANAAN								
		I				II		III		IV
		2010	2011	2012	2013	2014	(2015-2020)	(2021-2025)	(2026-2030)	
PERWUJUDAN STRUKTUR RUANG PROVINSI										
A Pengembangan Pusat Kegiatan Nasional (PKN)										
A1 PKN Gorontalo										
1 Pembangunan Jalan By pass	Isimu, Limboto, Gorontalo									
2 Peningkatan Jalan pengumpan di kawasan PKN Gorontalo yang menghubungkan lintas barat, lintas tengah dan lintas timur	Gorontalo dan sekitarnya									
3 Pembangunan Terminal Tipe A sebagai simpul jaringan jalan lintas timur pulau sulawesi	Kota Gorontalo									
4 Peningkatan fungsi jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan PKN Gorontalo dengan Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Kwandang dan Bandara Djajaludin	Gorontalo, Isimu, Kwandang									
5 Peningkatan fungsi pelabuhan Gorontalo dan Kwandang sebagai pusat pertanian dan perikanan yang berorientasi ekspor	Gorontalo, Kwandang, Anggrek									
6 Pengembangan dan peningkatan pelabuhan penyeberangan Gorontalo sebagai simpul transportasi yang menghubungkan Gorontalo dengan Sulawesi tengah dan	Kota Gorontalo									
7 Pembangunan Jalur Kereta Api dan stasiun kelas besar sebagai simpul jaringan jalur kereta api dari bagian barat ke utara pulau sulawesi	Kota Gorontalo									
8 Peningkatan Bandar Udara Djajaludin menjadi Bandara pengumpul sekunder	Isimu									
9 Mendorong pusat pertumbuhan baru (Kota- Kota baru) disekitar Kota Gorontalo sebagai Kota Satelit dan pendukung untuk menampung kesemrautan di pusat Kota	Wilayah Kota Timur, Kabila, Tapa, Telaga dan Baludaa									
B Pengembangan dan Peningkatan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)										
B1 PKW Isimu										
1 Pembangunan Kota Transit Bandara dan transportasi darat antara PKN Gorontalo, PKW Kwandang dan PKW Tilamuta	Isimu, Limboto									
2 Peningkatan fungsi simpul penghubung jaringan lintas Barat dan tengah Sulawesi	Isimu dan sekitarnya									
3 Peningkatan fungsi sebagai terminal tipe B untuk simpul lintas tengah sulawesi	Isimu dan sekitarnya									
B2 PKW Tilamuta										
1 Peningkatan sarana dan prasarana pelabuhan Tilamuta untuk penyeberangan Marisa-Tilamuta dan Gorontalo	Tilamuta									
2 Peningkatan fungsi simpul penghubung jaringan lintas Barat dan tengah Sulawesi	Tilamuta dan Paguyaman									
3 Pengembangan Kota- kota sebagai pusat pertumbuhan baru yang berbasis komoditas dan keunggulan lokal	Mananggu, Dulupi, Paguyaman, Wonosari									
4 Pengembangan Kota- kota sebagai pusat pertumbuhan baru yang berbasis komoditas dan keunggulan lokal	Tilamuta, Dulupi, Wonosari Paguyaman dan sekitarnya									
B3 PKW Kwandang										
1 Peningkatan Pelabuhan Kwandang dan Pelabuhan Aggrek sebagai pintu masuk sebelah utara sekaligus sebagai pelabuhan ekspor-impor	Kwandang, Anggrek									
2 Peningkatan fungsi jaringan jalan lintas barat pulau sulawesi	Atinggola, Kwandang dan Tolinggula									
3 Pengembangan Kawasan Pergudangan dan pelabuhan bongkar muat	Anggrek									

Tabel 3.5 Usulan Program Utama RTRWP yang berkaitan dengan pengembangan jaringan transportasi wilayah (*lanjutan*)

USULAN PROGRAM UTAMA		LOKASI	PENTAHAPAN PELAKSANAAN																	
			I				II		III		IV									
			2010	2011	2012	2013	2014	(2015-2020)	(2021-2025)	(2026-2030)										
C	Pengembangan Pusat Kegiatan Lokal (PKL)																			
C1	Pengembangan PKL (PKWp) Marisa																			
1	Pengembangan bandara tersier di Bagian barat Gorontalo	Marisa																		
2	Pengembangan Pelabuhan penyeberangan antar kawasan SULUT-Gorontalo-SULTENG	Marisa, bumbulan																		
3	Pengembangan terminal sebagai simpul penghubung antara Jalur tengah dengan Jalur timur sulawesi	Marisa dan sekitarnya																		
4	Peningkatan jalan arteri primer Jalur tengah dan Jalur Timur sulawesi	Marisa dan sekitarnya																		
5	Pengembangan Kota- kota sebagai pusat pertumbuhan baru yang berbasis komoditas dan keunggulan lokal	Paguat, Marisa, lembi dan Popayato																		
C6	Pengembangan PKL Popayato																			
1	Pengembangan terminal sebagai simpul penghubung antara Jalur tengah dengan Jalur timur sulawesi	Popayato dan Lembo																		
2	Peningkatan jalan penghubung arteri primer Jalur tengah dan Jalur timur sulawesi	Popayato dan Lembo																		
D	Mendorong Perwujudan Sistem Transportasi Provinsi																			
1	Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan arteri primer Jalur Barat Trans Sulawesi (Atinggola-Kwandang-Molingkapot-Tolango-Bulontio-Tolinggula)	Atinggola-Tolinggula																		
2	Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan arteri primer Jalur Timur Trans Sulawesi (Taludaa-Pelabuhan Gorontalo-Batas Kota Gorontalo-Batas Kota Limbob-Isimu-Paguyaman-Tabulo-Marisa-Lembo-Molosipat)	Taludaa-Molosipat																		
3	Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan arteri primer sebagai jalur pengumpan dan penghubung Jalur Timur dan Jalur Barat Sulawesi	Kota Gorontalo-Kab Gorontalo-Kab Gort																		
4	Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan kolektor primer penghubung Ibukota Provinsi ke Ibukota Kabupaten	Gorontalo, Batudaa, Isimu, Suwawa, Tulabolo, Tapa, Atinggola, Biluhu Barat, Bilalo, Tangkoku																		
5	Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan kolektor primer penghubung antar Ibukota Kabupaten/Kota	Marisa, Tolinggula, Aladi, Tulabolo, Tangkoku, Pentadu, Motolohu, Marisa IV, Duhiyadaa, Imbodu																		
6	Pembangunan rel KA lintas utama selatan Gorontalo - Bitung	Gorontalo, Taludaa																		
7	Pembangunan rel KA lintas utama tengah Gorontalo - Isimu - Marisa - Palu	Gorontalo, Isimu, Marisa, Palu																		
8	Peningkatan kapasitas penyeberangan lintas antar provinsi dalam wilayah Pulau Sulawesi: Gorontalo - Pagimana, Gorontalo - Wakai - Ampana	Gorontalo, Sulawesi Tengah																		
9	Pengembangan kapasitas penyeberangan lintas antar provinsi dan eksternal wilayah Pulau Sulawesi: Marisa - Wakai - Ampana, Marisa - Wakai - Ampana, Likupang - Kwandang - Toli-toli - Tarakan, Kwandang - Toli-toli dan Tarakan	Gorontalo, Sulawesi Tengah dan Kalimantan																		
10	Peningkatan dan pengembangan kapasitas pelabuhan di Pantai Selatan Gorontalo, Pelabuhan Gorontalo merupakan pelabuhan pengumpul dan pendistribusi dikawasan teluk tomini, sedangkan Pelabuhan Tilamuta dan Bumbulan sebagai pengumpan ke pelabuhan Gorontalo	Gorontalo, Tilamuta dan Paguat																		
11	Peningkatan dan pengembangan kapasitas pelabuhan di Pantai Utara Gorontalo. Pelabuhan Anggrek terletak di kawasan utara gorontalo saat ini melayani aktifitas bongkar/muat barang cargo dan peti kemas termasuk ekspor jagung. Sedangkan Pelabuhan Kwandang melayani antar pulau utamanya angkutan ternak sapi	Kwandang, Anggrek																		
12	Peningkatan status Bandara Gorontalo sebagai Embarkasi Haji Penuh	Isimu																		

Sumber: Perda Provinsi Gorontalo No. 4 tahun 2011 tentang RTRW Provinsi Gorontalo 2010 - 2030

3.5. RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAN MENENGAH PROVINSI GORONTALO

3.5.1. Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) Provinsi Gorontalo 2005 – 2025

Provinsi Gorontalo sebagai provinsi ke 32 di Indonesia, lahir bersamaan dengan digulirkannya otonomi daerah pada tanggal 16 Pebruari 2001 berdasarkan Undang – Undang Nomor 38 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo. Untuk menjadi kesinambungan dan keselarasan pembangunan nasional sebagaimana diamanahkan dalam Pasal 5 Undang – Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional, maka Pemerintah Provinsi Gorontalo menyusun Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJP Daerah) Provinsi Gorontalo Tahun 2007 – 2025, yang memuat visi, misi dan arah pembangunan daerah yang mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJP Nasional).

Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Gorontalo Tahun 2007 – 2025 merupakan kelanjutan dari pembangunan sebelumnya untuk mencapai tujuan pembentukan Provinsi Gorontalo sebagaimana diamanahkan dalam Undang – Undang Nomor 38 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo. Untuk itu, dalam 20 Tahun mendatang, sangat penting dan mendesak bagi Provinsi Gorontalo untuk melakukan penataan kembali berbagai langka dan kebijakan, antara lain dibidang pengelolaan sumber daya alam, sumber daya manusia, lingkungan hidup dan kelebagaannya sehingga Provinsi Gorontalo dapat mengejar ketertinggalan dan mempunyai posisi yang sejajar serta daya saing yang kuat di dalam pergaulan masyarakat nasional dan internasional.

RPJP Daerah digunakan sebagai pedoman dalam menyusun RPJM Daerah dan RPJMD Kabupaten/Kota. Pentahapan rencana pembangunan daerah disusun dalam masing – masing periode RPJM Daerah sesuai dengan visi, misi, dan program Kepala Daerah yang dipilih secara langsung oleh rakyat.

Kurun waktu yang seharusnya RPJP Daerah adalah 20 (dua puluh) tahun, namun untuk Provinsi Gorontalo, kurun waktunya disesuaikan dengan periodisasi dan pentahapan perencanaan pembangunan daerah jangka menengah (5 Tahunan) yang dimulai tahun 2007 dan seterusnya.

Dalam rangka menjaga kesinambungan pembangunan dan menghindarkan kekosongan rencana pembangunan daerah, Kepala Daerah yang sedang memerintah pada tahun terakhir pemerintahannya diwajibkan menyusun Rencana Kerja Pemerintah Daerah (RKPD) dan Rancangan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (RAPBD) pada tahun pertama periode Pemerintahan Kepala Daerah berikutnya. Namun demikian, Kepala Daerah terpilih periode berikutnya tetap mempunyai ruang gerak yang luas untuk menyempurnakan RKPD dan APBD pada tahun pertama pemerintahannya melalui mekanisme perubahan APBD (APBD-P) sebagaimana diatur dalam Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara.

3.5.2. Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Provinsi Gorontalo 2012 – 2017

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) 2012-2017 Provinsi Gorontalo baru selesai disusun pada saat studi Tinjau Ulang Tatawil Provinsi Gorontalo ini memasuki tahap akhir. RPJMD baru ini menetapkan Visi Pemerintah Provinsi Gorontalo dalam periode pembangunan 5 tahun ke depan, yaitu *“Terwujudnya Percepatan Pembangunan Berbagai Bidang Serta Peningkatan Ekonomi Masyarakat Yang Berkeadilan Di Provinsi Gorontalo”*. Adapun misi pembangunan yang diemban oleh Pemerintah Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 adalah:

- (1) Memfokuskan peningkatan ekonomi atas dasar optimalisasi potensi kewilayahan, mendorong laju investasi, percepatan pembangunan infrastruktur pedesaan sekaligus mengembangkan potensi unggulan dengan mengakselerasi secara cerdas terhadap pencapaian kesejahteraan rakyat,
- (2) Meningkatkan kualitas SDM melalui pendekatan kesesuaian keahlian serta pemenuhan mutu kualitas penyelenggaraan pendidikan dan kesehatan,
- (3) Mengembangkan manajemen pengelolaan potensi sumberdaya kelautan, pertanian, peternakan, kehutanan, Danau Limboto dan potensi lingkungan lainnya yang lebih baik, saling terintegrasi serta lestari demi kepentingan kemakmuran rakyat,
- (4) Mengembangkan nilai-nilai religi, dalam kehidupan beragama yang rukun penuh kesejukan sekaligus memelihara keragaman budaya serta memperkuat

peran pemberdayaan perempuan, perlindungan terhadap anak, termasuk issue kesetaraan gender dalam pembangunan,

- (5) Menciptakan sinergisitas di antara pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota di Gorontalo dalam kaidah otonomi daerah sekaligus untuk meningkatkan kinerja pelayanan publik, menurunkan angka kemiskinan serta menjalankan sistem tata pemerintahan yang baik dalam rangka reformasi birokrasi.

Berdasarkan uraian di atas, misi pembangunan yang berkaitan erat dengan pengembangan jaringan transportasi wilayah sebagaimana maksud dan tujuan studi ini adalah Misi I: memfokuskan peningkatan ekonomi atas dasar optimalisasi potensi kewilayahan, mendorong laju investasi, percepatan pembangunan infrastruktur pedesaan sekaligus mengembangkan potensi unggulan dengan mengakselerasi secara cerdas terhadap pencapaian kesejahteraan rakyat. Selanjutnya, di bawah Misi I tersebut dicanangkan 4 buah sasaran pembangunan jangka menengah yang ingin dicapai, yaitu: (1) meningkatnya pertumbuhan ekonomi sebesar 8%, (2) meningkatnya lapangan kerja, (3) meningkatnya infrastruktur daerah, serta (4) membangun kemandirian desa.

Sasaran pertumbuhan ekonomi 8% persen hendak dicapai melalui strategi: (1) meningkatkan kerjasama investasi, (2) meningkatkan realisasi investasi baik PMDN, PMA, maupun swasta murni, (3) perdagangan antarpulau, (4) menekan laju inflasi, (5) meningkatkan pembiayaan pembangunan daerah, (6) mengembangkan pariwisata, (7) mengembangkan IKM, UMKM, dan koperasi, serta (8) meningkatkan keterampilan dan produktivitas tenaga kerja.

Sasaran meningkatnya lapangan kerja akan dicapai melalui strategi (1) menurunkan angka pengangguran terbuka dan (2) meningkatkan keterampilan serta produktivitas tenaga kerja. Sasaran meningkatnya infrasturktur daerah akan dicapai melalui strategi: (1) meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur darat, laut, dan udara, (2) meningkatkan infrastruktur pedesaan, dan (3) meningkatkan pengembangan kawasan strategis. Sedangkan sasaran membangun kemandirian desa akan dicapai melalui strategi percepatan pembangunan daerah berbasis desa. Berbagai sasaran, strategi, arah kebijakan, indikator kinerja, target pencapaian dari Misi I di atas disajikan pada **Tabel 3.6** berikut.

Tabel 3.6 Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I)

NO.	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET	
					TAHUN AWAL 2012	TAHUN AKHIR 2017
1.	Meningkatnya pertumbuhan ekonomi sebesar 8 %	1. Meningkatkan Kerjasama investasi	Mengupayakan iklim investasi yang kondusif	Jumlah kesepakatan kerjasama investasi	2 PMA dan 2 PMDN	10 PMA dan 10 PMDN
			Mendorong kerjasama yang konkrit dalam meningkatkan investasi.	Jumlah kerjasama yang sudah terlaksana untuk meningkatkan investasi	4	24
			Mengupayakan tersedianya sarana dan prasarana yang meningkatkan minat investasi.	Jumlah sarana dan prasarana yang disediakan	2	5
			Meningkatkan koordinasi dalam pengembangan investasi baik ditingkat regional dan nasional.	Tersedianya informasi peluang usaha sektor unggulan	1 sektor unggulan	5 sektor unggulan
		2. Peningkatan realisasi investasi baik PMDN, PMA dan Swasta murni	Menciptakan sistem kemudahan investasi	Realisasi investasi PMA, PMDN dan Swasta Murni	2.872 Trilyun	5.3 Trilyun
				Jumlah Realisasi PMDN, PMA dan Swasta Murni	2.872 Trilyun	5.3 Trilyun
				Jumlah regulasi/kebijakan	1	2
				Jumlah kebijakan teknis pro investasi	2	12
		3. Perdagangan Antar Pulau	Mendorong peningkatan perdagangan barang dan jasa antar pulau dan ekspor	Jumlah perdagangan antar pulau	701453 ton	1129797 ton
				Jumlah ekspor	17.012 ton	105.826 ton
		4. Menekan laju inflasi	Meningkatkan kelancaran arus dan distribusi barang/jasa di daerah	Jumlah sarana distribusi barang/jasa yang dibangun	49 pasar tradisional	62 pasar tradisional & 10 pasar percontohan
				Informasi harga dan stok barang strategis	365 hari	365 hari
				Persentase inflasi	4,08%	4 - 9% dibawah 2 digit
				Kontribusi sektor perdagangan terhadap PDRB	16,3%	17%
		5. Meningkatkan pembiayaan pembangunan daerah	Mendorong peningkatan APBD	Jumlah APBD	978.45	1,263.46
		6. Mengembangkan Pariwisata Daerah	Mengembangkan 8 obyek wisata unggulan	Pengelolaan obyek wisata oleh masyarakat lokal	-	4 obyek wisata
				Tersedianya fasilitas penunjang obyek wisata unggulan di kabupaten/kota	-	8 obyek wisata
				Peningkatan jumlah kunjungan wisatawan di 8 obyek wisata unggulan	91.665 orang	250.000 orang
				Peningkatan lama tinggal	3 hari	5 hari
		7. Mengembangkan IKM, UMKM dan Koperasi	Mendorong berkembangnya IKM, UMKM dan Koperasi	Jumlah Koperasi	986 koperasi	1112
				Jumlah UMKM	60.378 UMKM	70.020 UMKM
				Jumlah IKM	11.718 IKM	16844 IKM
				Jumlah tenaga kerja KUMKM	68.648 orang	85.070 orang

Tabel 3.6 Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah
Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I) (lanjutan)

NO.	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET	
					TAHUN AWAL 2012	TAHUN AKHIR 2017
1.	Meningkatnya pertumbuhan ekonomi sebesar 8 %	8. Peningkatan Keterampilan dan Produktivitas Tenaga kerja	Mengupayakan tersedianya sarana dan prasarana pengembangan SDM	Tersedianya Balai Diklat KUMKM	0 unit	1 unit
			Meningkatkan koordinasi dalam pengembangan investasi baik ditingkat regional dan nasional.	Jumlah Sentra Industri	272 sentra	321 sentra
			Mendorong peningkatan keterampilan dan produktivitas tenaga kerja.	Persentase penerapan teknologi dalam proses produksi UMKM	25%	75%
				Jumlah Wirausaha baru yang difasilitasi modal usaha	330 UMKM	3.080 UMKM
				Jumlah kerjasama yang sudah terlaksana untuk pemasaran hasil UMKM	3 MoU	6 MoU
2.	Meningkatnya lapangan kerja	1. Menurunkan angka pengangguran terbuka	Mengupayakan peningkatan lapangan kerja baru	Persentase angka pengurangan terbuka	4.81%	3.50%
			Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK)	64.36%	66.21%	
		2. Peningkatan Keterampilan dan Produktivitas Tenaga kerja	Mendorong peningkatan keterampilan dan produktivitas tenaga kerja.	Produktivitas Tenaga Kerja	Rp. 6.739.006	Rp. 7.500.000
3.	Meningkatnya Infrastruktur Daerah	1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur darat, laut dan udara	Membangun Jalan, Jembatan, Irigasi, Waduk	Tersedianya Dokumen Perencanaan dan Pengawasan Pembangunan Jalan dan jembatan Baru	1 Dok	31 Dokumen
				Terwujudnya Fasilitas pengembangan jaringan jalan	-	6 keg
				Tersedianya jalan provinsi yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota	301,66 Km	65 Km
				Tersedianya jalan strategis provinsi yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota	2,5 Km	25 Km
				Tersedianya jembatan diruas jalan provinsi yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota	51 Buah	10 bh
				Terlaksananya fasilitas penyediaan dokumen masterplan Drainase perkotaan dan perencanaan penanganan kawasan rawan banjir	-	5 kegiatan
				Tersedianya Dokumen Perencanaan dan pengawasan peningkatan/ rehab berkala Jalan dan jembatan	1 Dok	6 Dokumen
				Terlaksananya pemeliharaan berkala jalan Provinsi yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan dalam wilayah kabupaten/kota	301,66 Km	50 Km

Tabel 3.6 Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I) (lanjutan)

NO.	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET	
					TAHUN AWAL 2012	TAHUN AKHIR 2017
3.	Meningkatnya Infrastruktur Daerah	1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur darat, laut dan udara	Membangun Jalan, Jembatan, Irigasi, Waduk	Terlaksananya pemeliharaan rutin jalan Provinsi yang menjamin pengguna jalan berkendara dengan selamat	301,66 Km	301,66 Km
				Terpeliharanya jembatan diruas jalan provinsi yang menjamin pengguna jalan berkendara dengan selamat	51 bh (306 M)	306 M
				Terwujudnya fasilitasi perluasan Jaringan irigasi Randangan, Dumbaya Bulan dan irigasi baru lainnya.	-	15 Kegiatan
				Tersedianya Informasi data base SDA dan Dokumen Perencanaan dan pengawasan tahunan	5 Dok	19 Paket
				Terwujudnya fasilitasi revitalisasi danau Limboto	-	5 keg
				Meningkatnya layanan Jaringan Irigasi guna Tersedianya air untuk pertanian pada sistem irigasi yang sudah ada.	18.043 Ha	18.543 Ha
				Terpeliharanya Infrastruktur Irigasi sehingga dapat memperpanjang umur rencana dari bangunan Irigasi tsb. (Operasi dan Pemeliharaan)	18.043 Ha	Pemeliharaan Sebanyak 32 DI
				Terkendalinya erosi dan sedimentasi pada tebing-tebing dan badan sungai	1,15 Km	10 Km
				Tersedianya infrastruktur yang menahan limpasan air sungai ke areal pertanian, persawahan dan permukiman, serta mencegah terjadinya longsor pada bantaran sungai	270 Meter	2,15 Km
				Terpeliharanya Infrastruktur Pengendalian Banjir sehingga dapat memperpanjang umur rencana dari bangunan-2 pengendalian banjir tsb. (Operasi dan Pemeliharaan)	500 Meter	2,5 Km
				Terbangunnya Tanggul pengamanan pantai bagi masyarakat pesisir	2,7 Km	2,5 Km
				Terpeliharanya Infrastruktur Pengamanan Pantai sehingga dapat memperpanjang umur rencana dari bangunan-2 pengamanan pantai tsb. (Operasi dan Pemeliharaan)	100 M	850 Meter
Tersedianya dokumen kelayakan dan perencanaan kegiatan sistem penyediaan Air minum terpadu. (SPAM Terpadu) , Rencana Induk Sistem SPAM dan DED IPLT Perkotaan	-	10 Dokumen				

Tabel 3.6 Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I) (lanjutan)

NO.	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET		
					TAHUN AWAL 2012	TAHUN AKHIR 2017	
3.	Meningkatnya Infrastruktur Daerah	1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas infrastruktur darat, laut dan udara	Meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan transportasi darat, laut dan udara	Tersedianya fasilitas penunjang di terminal type B	-	6 terminal	
				Tersedianya angkutan pemadu moda	-	2 unit	
				Tersedianya angkutan perintis lintas kab/kota	1 unit	3 unit	
				Tersedianya fasilitas keselamatan LLAJ di ruas jalan provinsi	-	5 ruas jalan	
				Terbangunnya fasilitas penunjang talud di pelabuhan Gorontalo	80 meter	80 meter	
				Peningkatan produktivitas bongkar muat di pelabuhan se-provinsi Gorontalo	2500 ton/hari	3000/ton/hari	
				Peningkatan produktivitas bongkar muat di bandara	90 menit	60 menit	
				Peningkatan kapasitas layanan kapal di pelabuhan Anggrek	5000 DWT	12.000 DWT	
				Terjaganya kondisi fasilitas keselamatan LLAJ	WL 1 unit	APILL 16 Unit WL 3 unit	
				Terjaganya kondisi Jembatan Timbang	-	3 unit	
				Peningkatan kapasitas alat timbang pada jembatan timbang	-	2 unit	
				Tersedianya prototipe bentor yang legitimate	-	1 unit	
				Peningkatan pelayanan perizinan angkutan umum (izin trayek/izin operasional)	25 kendaraan	190 kendaraan	
				Penurunan laka lantas angkutan umum	255 kejadian	232 kejadian	
				Peningkatan pelayanan angkutan darat perintis	3 lintasan	5 lintasan	
				Mendorong pengembangan infrastruktur Bandara Djalaluddin menuju bandara Internasional Regional	Pembangunan terminal baru untuk penumpang bandara Djalaluddin	-	4.896 m2
					Pembangunan apron baru	-	120 x 200 m
		Pembangunan Taxiway baru	-		30 x 187 m		
		2. Meningkatkan Infrastruktur Perdesaan	Pengembangan Infrastruktur Dasar Perdesaan Pengembangan Infrastruktur Penujang Perdesaan	Jumlah Kantor Desa, BPD, Aula Pertemuan, Jembatan Desa, Jalan Desa, Pasar Desa, Pasar Tradisional yang terbangun	50 desa/kel terbangun atau direhab dari 734 desa/kel	50 desa/kel terbangun dari 734 desa/kel	
				Pos Yandu, Pos Kamling, Posyantekdes, Waserda, Kebun Percontohan, Puskesmas Pembantu, Sarana Olah Raga Perdesaan, Hutan Desa, Air Bersih dan Penyehatan Lingkungan, Sanitasi, Listrik Desa, KUD, Lumbung Pangan Desa, Sanggar Tani, BUMDes yang terbangun	50 desa/kel terbangun atau direhab dari 734 desa/kel	50 desa/kel terbangun dari 734 desa/kel	

Tabel 3.6 Program pembangunan Provinsi Gorontalo tahun 2012 – 2017 di bawah Misi Pembangunan Peningkatan Ekonomi (Misi I) (*lanjutan*)

NO.	SASARAN	STRATEGI	ARAH KEBIJAKAN	INDIKATOR KINERJA	TARGET	
					TAHUN AWAL 2012	TAHUN AKHIR 2017
3	Meningkatnya Infrastruktur Daerah	3. Meningkatkan Pengembangan Kawasan Strategis	Mengupayakan pengembangan wilayah dan kawasan strategis cepat tumbuh	Terbitnya Kepres KEK	0	1 SK
				Jumlah Kawasan Strategi Cepat Tumbuh yang terbangun	0 kawasan	1 kawasan
				Jumlah Sarana dan Prasarana Perikanan yang terbangun dikawasan Teluk Tomini	0 kawasan	1 kawasan
				Jumlah Kawasan Industri	0 kawasan	1 kawasan
4.	Membangun Kemandirian Desa	Percepatan Pembangunan Daerah berbasis Desa	Memfasilitasi Percepatan Pembangunan di desa	Jumlah Kecamatan yang mengalami kenaikan IPM di atas rata-rata IPM Provinsi	0 Kecamatan	12 Kecamatan

Sumber: RPJM Provinsi Gorontalo 2012 – 2017

3.6. KEBIJAKAN SEKTOR TRANSPORTASI NASIONAL DAN WILAYAH DI PROVINSI GORONTALO

3.6.1. Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)

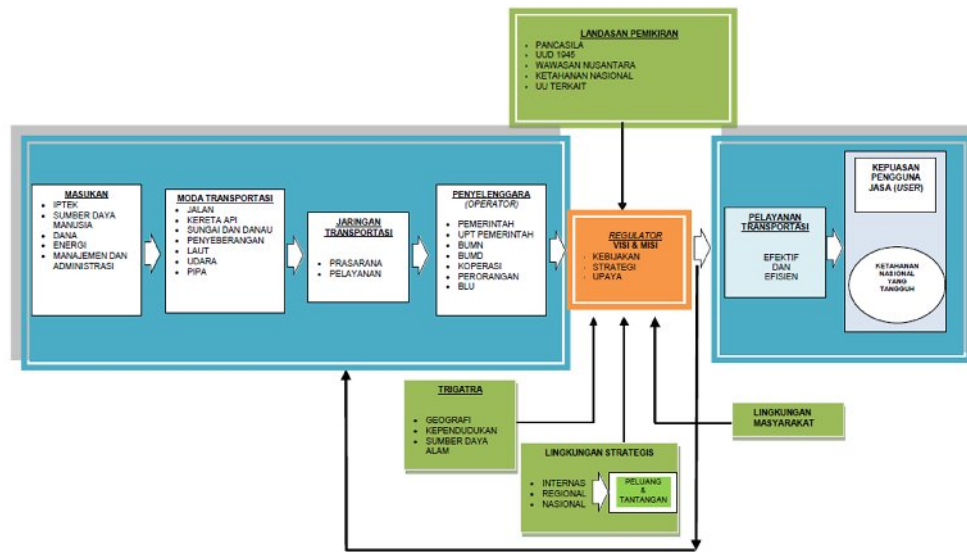
Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) merupakan tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antarmoda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

Sistranas disusun secara terpadu dan diwujudkan dalam Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrabil), dan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok). Tatranas ditetapkan oleh Pemerintah Pusat, sementara Tatrabil ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi, dan Tatralok ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota.

Sistranas disusun untuk dijadikan sebagai pedoman dan landasan dalam perencanaan, pembangunan, penyelenggaraan transportasi guna mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang efektif dan efisien untuk

menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan peningkatan hubungan internasional.

Pengembangan Sistranas dilakukan secara berkesinambungan, konsisten dan terpadu baik intra- maupun antarmoda dengan sektor pembangunan lainnya serta memperhatikan eksistensi Pemerintah Daerah Provinsi, Kabupaten dan Kota, sesuai dengan kebutuhan dan perkembangan jaman, ilmu pengetahuan dan teknologi. Dasar hukum Sistranas sementara ini adalah Keputusan Menteri Perhubungan No. 49/2005 tentang Sistem Transportasi Nasional. Pola pikir konsepsi Sistranas dilukiskan pada **Gambar 3.25**.



Sumber: Dokumen Sistranas, 2012

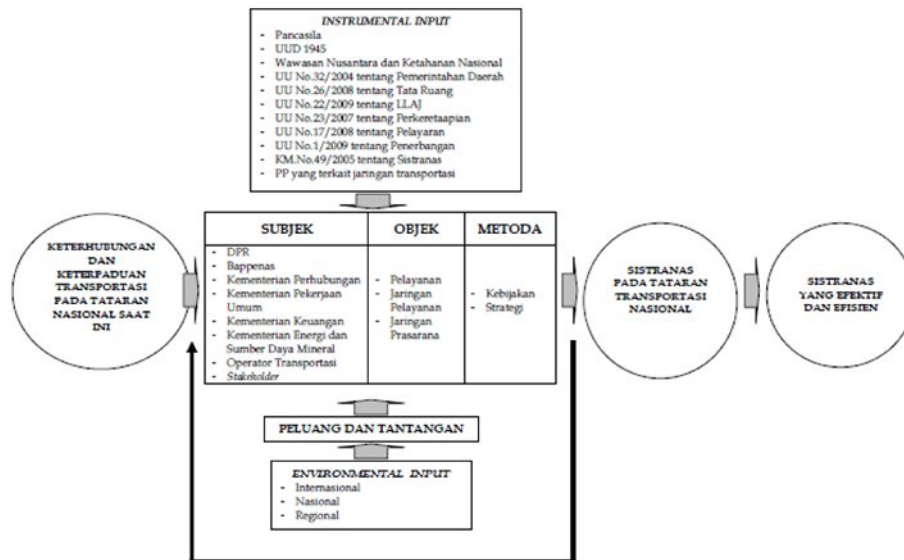
Gambar 3.25 Pola pikir konsepsi Sistranas

Tatanan transportasi menurut Sistranas terdiri dari unsur-unsur: struktur ruang, tataran transportasi (nasional, wilayah, dan lokal), dan jaringan transportasi (jaringan pelayanan dan jaringan prasarana). Jaringan transportasi yang dikenal di dalam Sistranas meliputi: transportasi antarmoda, transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, serta transportasi pipa.

3.6.2. Sistranas pada Tataran Transportasi Nasional (Tatranas)

Konsep sistem transportasi nasional diwujudkan pada tataran nasional, wilayah, dan lokal. Perwujudan Sistranas pada tataran nasional dikenal sebagai Tataran Transportasi Nasional (Tatranas).

Sistranas pada Tatranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota nasional, dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya. **Gambar 3.26** melukiskan pola pikir Sistranas pada Tatranas.



Sumber: Dokumen Tatranas, 2012

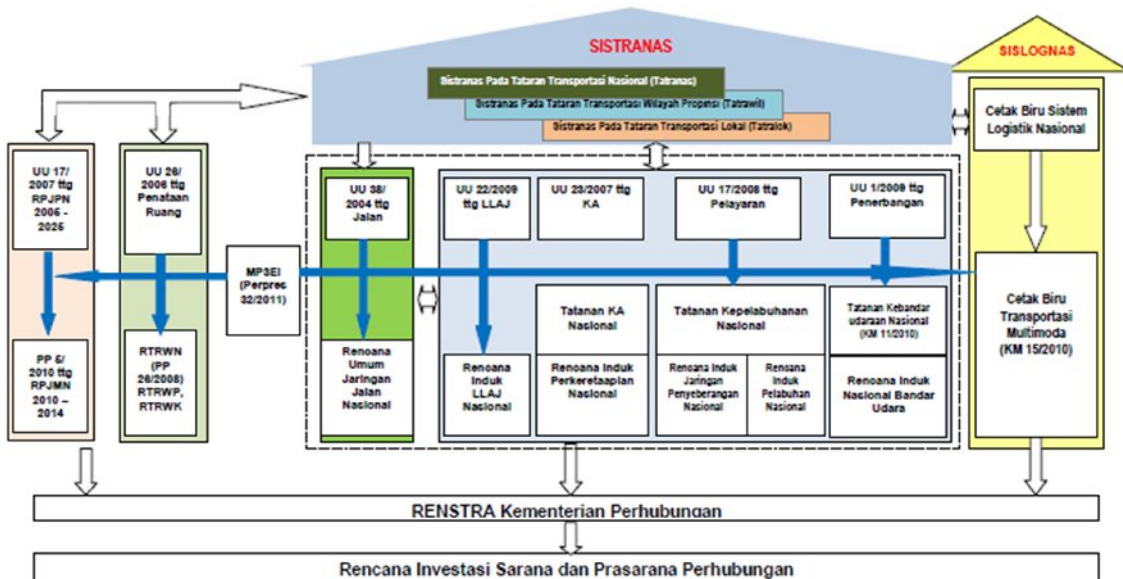
Gambar 3.26 Pola pikir konsepsi Sistranas pada Tatranas

Perwujudan Sistranas berupa Tatranas, Tatrawil, dan Tatalok. Tataran transportasi tersebut memuat tatanan mengenai pelayanan, jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi. Keterkaitan ketiga tataran tersebut secara terintegrasi menjadi acuan bagi semua pihak terkait dalam penyelenggaraan dan pembangunan transportasi untuk perwujudan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien baik pada tataran wilayah maupun lokal.

Di dalam undang-undang bidang transportasi diamanahkan penetapan rencana induk dan tatanan mengenai simpul transportasi. Dokumen-dokumen tersebut antara lain meliputi:

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang diatur dalam pasal 14 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan,
- (2) Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, yang antara lain memuat Tatanan Perkeretaapian Nasional, diatur dalam pasal 7 UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian,
- (3) Tatanan Kepelabuhanan Nasional yang antara lain memuat Rencana Induk Pelabuhan Nasional sebagaimana diatur dalam pasal 67 UU Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran,
- (4) Tatanan Kebandarudaraan Nasional yang diatur dalam pasal 193 UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Integrasi jaringan transportasi sebagaimana diatur dalam rencana induk dan tatanan tersebut di atas dalam perspektif keterpaduan antarmoda transportasi dimuat di dalam dokumen Tatranas. Kedudukan Sistranas, Tatranas, serta dokumen terkait di masing-masing moda transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan dapat dilihat pada **Gambar 3.27**.



Sumber: Dokumen Sistranas pada Tatranas, 2012

Gambar 3.27 Integrasi perwujudan Sistranas

Sistranas pada Tatrabil merupakan dokumen kebijakan perencanaan sektor perhubungan pada skala nasional. Secara esensial, di dalamnya dimuat evaluasi kondisi wilayah dan jaringan transportasi nasional saat ini, perkiraan kondisi mendatang, serta perencanaan jaringan transportasi nasional untuk mengantisipasi kondisi di masa mendatang. Selain pendekatan nasional secara menyeluruh (umum), digunakan pula pendekatan pulau/kepulauan dalam analisis evaluasi, estimasi, dan perencanaan yang digunakan. Dalam telaah ini diberikan hasil analisis Sistranas pada Tatrabil, khususnya untuk Pulau Sulawesi, baik konteks perjalanan antar pulau maupun dalam pulau. Periode analisis Tatrabil 2012 ditentukan selama 20 tahun menggunakan tahun basis 2010 hingga tahun target 2030.

3.6.2.a. Kondisi wilayah Pulau Sulawesi

Pulau Sulawesi merupakan pintu gerbang Kawasan Timur Indonesia (KTI) yang berada pada Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) II dan III. Pulau Sulawesi terbagi atas 6 wilayah provinsi dengan total luas wilayah 188.522,36 km² yang merupakan 9,87% dari total wilayah di Indonesia. Kondisi topografi Sulawesi umumnya pegunungan (60,1%) dan berbukit (18,5%), memanjang mulai dari Sulawesi Utara ke arah selatan, timur dan tenggara. Lahan yang relatif datar (11,5%) terdapat hanya di wilayah pesisir pantai dan banyak dilintasi oleh sungai-sungai.

Jumlah penduduk di Pulau Sulawesi tahun 2010 sebanyak 17.371,8 ribu jiwa. Jumlah penduduk terbanyak di Provinsi Sulawesi Selatan, yaitu 7.908,5 juta jiwa atau 45,52% dari jumlah penduduk Pulau Sulawesi. Sedangkan jumlah penduduk terendah adalah Provinsi Gorontalo sebanyak 896 ribu jiwa atau 5,66% dari jumlah penduduk Pulau Sulawesi. Kepadatan Penduduk di pulau ini adalah sebesar 599 jiwa/km² dengan laju pertumbuhan penduduk rata-rata sejak tahun 2000 adalah sebesar 1,52%.

Komoditas unggulan di pulau ini adalah pertanian pangan, kakao, perikanan, nikel, dan migas. Kegiatan pertanian pangan di Sulawesi mencakup padi, jagung, kedelai, dan ubi kayu. Sulawesi merupakan daerah dengan produksi nikel paling maju di Indonesia. Pertambangan nikel di Sulawesi menyumbang sekitar 7 persen terhadap PDRB Sulawesi. Oleh karenanya, kegiatan

pertambangan di Sulawesi terfokus pada pertambangan nikel yang merupakan potensi pertambangan terbesar. Sulawesi memiliki 50 persen cadangan nikel di Indonesia dengan sebagian besar untuk tujuan ekspor, diikuti oleh Maluku dan Papua.

3.6.2.b. Kinerja pelayanan transportasi dalam pulau Sulawesi

(1) Transportasi Antarmoda/Multimoda

Keterpaduan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi dapat diukur melalui keberadaan angkutan pepadu moda. Saat ini angkutan pepadu moda baru beroperasi di Bandara Sultan Hasanudin Makasar. Sedangkan keterpaduan angkutan barang dapat diukur dari peran kereta api sebagai sebagai pengumpan yang menangani pergerakan barang dari terminal ke terminal baik terminal di pelabuhan laut dan udara maupun terminal di inland logistic center, dimana saat ini pelayanan kereta api belum ada di Pulau Sulawesi.

(2) Transportasi Jalan

Untuk Pulau Sulawesi dengan luas daratan sebesar 188.522 km², panjang jalan adalah 70.464 km, maka rasio aksesibilitas jalan di Pulau Sulawesi adalah 0,3738 atau 373,8 km per 1.000 km². Dengan jumlah penduduk saat ini sebanyak 17.359.400 jiwa, jumlah trayek sebanyak 31 trayek, panjang trayek 23.955, jumlah armada bus AKAP sebanyak 492 bus dan seat tersedia sebanyak 14.757 seat, maka rasio kinerja jaringan pelayanan sebesar 0,00085 atau tersedia 85 seat per 100.000 penduduk.

(3) Transportasi Penyeberangan

Aksesibilitas pelayanan angkutan penyeberangan Pulau Sulawesi mempunyai 5 lintas penyeberangan, nilai aksesibilitas adalah 0,002652. Kapasitas diperoleh dari besaran load faktor, maka load faktor penumpang sebesar 75%, dan kendaraan bermotor mempunyai load faktor 60%.

(4) Transportasi Laut

Pada tahun 2010 trayek penumpang Pelni yang melayani antar provinsi dalam Pulau Sulawesi adalah 10 kapal dan non pelni kapal 8, serta perintis sebanyak 7 kapal sehingga rasio aksesibilitasnya adalah 1 kapal per 7.54 km². Trayek angkutan barang liner yang melayani antar provinsi di Pulau

Sulawesi adalah 8 kapal, dengan rasio aksesibilitas adalah 1 kapal per 23.565 km². Pergerakan penumpang dalam pulau Sulawesi dilayani 10 kapal Pelnis dengan kapasitas ±127.000 seat per tahun, untuk kapal non Pelnis sebanyak 11 kapal dengan kapasitas per tahun sebanyak 2.829 seat kapasitas kapal perintis sekitar 27.040 orang dan 26.000 ton barang per tahun. Trayek angkutan barang liner yang melayani antar provinsi di Pulau Sulawesi adalah 8 kapal dengan kapasitas sekitar 600 ribu ton. Dari sisi waktu pelayanan, kinerja pelayanan kapal penumpang dinilai belum tepat waktu. Indikator kecepatan dan kelancaran kinerja pelayanan kapal dapat dinilai dari lama kapal di pelabuhan, yang saat ini masih tinggi.

(5) Transportasi Udara

Pada tahun 2010 rute penerbangan dalam pulau Sulawesi ada 18 rute. Rute penerbangan di Sulawesi didominasi oleh rute perintis yang melayani penerbangan kota dan kabupaten di Sulawesi yang sulit terjangkau dengan menggunakan akses darat. Kargo udara untuk pulau Sulawesi sangat rendah. Hal ini disebabkan seluruh tempat di pulau Sulawesi masih dapat dijangkau dengan transportasi darat maupun laut dengan biaya yang rendah, sehingga pengiriman kargo lewat udara tidak terlalu penting.

3.6.2.c. Kinerja jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi yang diharapkan

(1) Transportasi antarmoda

Pada masa mendatang diharapkan peningkatan ketersediaan angkutan pemaduan moda di seluruh ibukota provinsi yang ada di Pulau Sulawesi dan tidak hanya di simpul bandara namun juga di simpul transportasi pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan dengan pelayanan yang *single seamless* serta kesetaraan *level of services*. Terwujud konektivitas kereta barang dengan terminal container di pelabuhan laut, pelabuhan udara, dan *inland logistic center* secara *one stop service* dari asal ke tujuan barang dengan sekali *customs handling*.

(2) Transportasi jalan

Untuk meningkatkan aksesibilitas pada tahun 2030 diharapkan panjang jaringan jalan akan bertambah dengan signifikan, sehingga bisa meningkatkan aksesibilitas di Pulau Sulawesi. Dengan asumsi kenaikan

0,01% per tahun panjang jalan di Pulau Sulawesi, pada tahun 2030 akan bertambah menjadi 70.605 km. Aksesibilitas di Sulawesi bisa meningkat rasionya menjadi 0.3745 atau 374,5 km per 1000 km².

(3) Transportasi penyeberangan

Aksesibilitas pelayanan angkutan penyeberangan P. Sulawesi mempunyai 7 lintas penyeberangan, dengan nilai aksesibilitas 0,003713. Kapasitas diperoleh dari besaran load faktor, maka load faktor penumpang sebesar 85%, dan kendaraan bermotor mempunyai load faktor 70%.

(4) Transportasi laut

- a) Meningkatkan jumlah kapal dan frekuensi pelayanan kapal penumpang dalam Pulau Sulawesi.
- b) Meningkatkan jumlah kapal dan frekuensi pelayanan kapal barang dalam Pulau Sulawesi.
- c) Meningkatkan ketepatan waktu kedatangan dan keberangkatan kapal.

(5) Transportasi udara

Meningkatkan jumlah pesawat, frekuensi dan pelayanan penumpang dalam Pulau Sulawesi. Peningkatan jumlah permintaan kargo udara yang sangat *significant* sehingga penerbangan khusus kargo dapat dilakukan.

3.6.2.d. Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau Pulau Sulawesi

(1) Arah pengembangan tahun 2014

Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau di Pulau Sulawesi untuk tahun proyeksi 2014 diberikan pada **Tabel 3.7**. Berdasarkan tabel tersebut, jaringan transportasi nasional yang perlu dikembangkan pada tahun 2014 di Provinsi Gorontalo meliputi:

- a) Pelabuhan penyeberangan Gorontalo dengan rute penyeberangan Gorontalo – Pagimana dan Gorontalo – Wakai);
- b) Pelabuhan pengumpul Anggrek, Kwandang, dan Gorontalo;
- c) Bandar Udara pengumpul sekunder Djalaluddin.

(2) Arah pengembangan tahun 2030

Tabel 3.8 berikut menyajikan arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau di Pulau Sulawesi untuk tahun proyeksi 2030.

Tabel 3.7 Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau Pulau Sulawesi tahun 2014

No.	Wilayah Provinsi	Terminal Penyeberangan Antar Propinsi & Antar Negara	Pelabuhan	Bandar Udara Pengumpul
1.	Sulawesi Utara	<ul style="list-style-type: none"> • Bitung (Bitung - Ternate; Bitung-Davao ; Bitung-Siau) • Tagulandang-Ulusiau • Ulusiau-Panararo • Likupang-P.Tagulandang • Panararo-Melonguane • Melonguane-Kabaruan • Melonguane-P.Salebabu • Kabaruan-P.Salebabu 	Utama: Bitung Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Labuhan Uki • Manado • Amurang • Karatung • Marampit <ul style="list-style-type: none"> • Marore • Melonguane • Miangas • Pehe • Peta • Tahuna 	Primer: Sam Ratulangi Tersier: Melonguane
2.	Gorontalo	<ul style="list-style-type: none"> • Gorontalo (Gorontalo - Pagimana; Gorontalo -Wakai) 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Angrek • Gorontalo • Kwandang 	Sekunder: Djalaludin
3.	Sulawesi Tengah	<ul style="list-style-type: none"> • Pagimana (Pagimana - Gorontalo) • Taipa (Taipa - Balikpapan) • Wakai (Wakai-Gorontalo) • Banggai (Banga-Bobong, Banggai-Taliabu) • Tolitoli (Tolitoli-Tarakan) • Boniton (Boniton-Banggai) 	Utama: Pantoloan Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Banggai • Bunta • Luwuk • Pagimana • Bungku • Kolonedale • Wosu • Lokodidi <ul style="list-style-type: none"> • Leak • Donggala • Wani • Ampana • Poso • Ogoamas • Toli-toli • Tangkiang 	Sekunder: Mutiara Tersier: Bubung
4.	Sulawesi Barat	<ul style="list-style-type: none"> • Mamuju (Mamuju - Balikpapan) 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Belang-Belang • Mamuju 	Tersier: Tamba Padang
5.	Sulawesi Selatan	<ul style="list-style-type: none"> • Bajoe (Bajoe - Kolaka) • Siwa (Siwa - Lasusua) • Bira (Bira - Tondasi) • Selayar (Selayar-Labuhan Bajo) • Patumbukan (Patumbukan-Marapokot) • Garongkong (Garongkong-Satulicin) • Pamatata (Pamatata-Patumbukan-Labuhan Bajo) • Bira (Bira-Sikelih) • Sikelih (Sikelih-Tondasi) 	Utama: Makassar Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Awarange/Baru • Bajoe • Bulukumba • Jenepono • Malili • Biringkasi • Palopo • Kayuanging <ul style="list-style-type: none"> • Pare-Pare • Selayar • Sinjai • Paotere • Siwa • Capa Ujung • Garongkong • Pammatata 	Primer: Sultan Hasanuddin
6.	Sulawesi Tenggara	<ul style="list-style-type: none"> • Kolaka (Kolaka - Bajoe) • Dongkala (Dongkala-BauBau) • Bau-Bau (Baubau-Mawasangka) • Lasusua (Lasusua-Siwa) • Tondasi (Tondasi - Bira) • Kendari (Kendari-Ambon) • Kamaru/Wanci (Kamaru/Wanci-Ambon) 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Bau-Bau • Wanci • Kendari • Kolaka <ul style="list-style-type: none"> • Pomala • Watunohu • Raha • Bungkutanko 	Sekunder: Hahu Oleo

Sumber: Sistranas pada Tatranas, 2012

Berdasarkan **Tabel 3.8**, jaringan transportasi antarpulau yang diarahkan untuk dikembangkan pada tahun 2030 meliputi:

- Pelabuhan penyeberangan Gorontalo dengan rute penyeberangan Gorontalo – Pagimana dan Gorontalo – Wakai);
- Pelabuhan Bumbulan di Marisa, dengan rute penyeberangan Marisa – Wakai, Marisa – Ampana;
- Pelabuhan pengumpul Angrek, Kwandang, dan Gorontalo;
- Bandar Udara pengumpul sekunder Djalaluddin.

Tabel 3.8 Arah pengembangan jaringan transportasi antarpulau Pulau Sulawesi tahun 2030

No.	Wilayah Provinsi	Terminal Penyeberangan Antar Propinsi & Antar Negara	Pelabuhan	Bandar Udara Pengumpul
1.	Sulawesi Utara	<ul style="list-style-type: none"> • Melongguane - Filipina • Bitung - Ternate 	Utama: Bitung Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Labuhan Uki • Manado • Amurang • Karating • Marampit • Marore • Melonguane • Miangas • Pehe • Petta • Tahuna 	Primer: Sam Ratulangi Tersier: Melongguane
2.	Gorontalo	<ul style="list-style-type: none"> • Gorontalo (Gorontalo - Pagimana; Gorontalo - Wakai) • Marisa-Wakai • Marisa-Ampana 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Anggrek • Gorontalo • Kwandang 	Sekunder: Djalaludin
3.	Sulawesi Tengah	<ul style="list-style-type: none"> • Pagimana (Pagimana - Gorontalo) • Taipa (Taipa - Balikpapan) • Wakai (Wakai-Gorontalo) • Banggai (Banggai-Bobong, Banggai-Taliabu) • Tolitoli (Tolitoli-Tarakan) • Boniton (Boniton-Banggai) • Marisa-Ampana 	Utama: Pantoloan Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Banggai • Bunta • Luwuk • Pagimana • Bungku • Kolonedale • Wosu • Lokodidi • Leok • Donggala • Wani • Ampana • Poso • Ogoamas • Toli-toli • Tangkiang 	Sekunder: Mutiara Tersier: Syukuran Aminuddin
4.	Sulawesi Barat	<ul style="list-style-type: none"> • Mamuju (Mamuju - Balikpapan) 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Belang-Belang • Mamuju 	Tersier: Tamba Padang
5.	Sulawesi Selatan	<ul style="list-style-type: none"> • Bajoe (Bajoe - Kolaka) • Siwa (Siwa - Lasusua) • Bira (Bira - Tondasi) • Selayar (Selayar-Labuhan Bajo) • Patumbukan (Patumbukan-Marapokot) • Garongkong (Garongkong-Batulicin) • Pamatata (Pamatata-Patumbukan-Labuhan Bajo) • Bira (Bira-Sikel) • Sikel (Sikel-Tondasi) • Paciran-Garongkong 	Utama: Makassar Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Awarange/Baru • Bajoe • Bulukumba • Jeneponto • Malili • Biringkasi • Palopo • Kayuanging • Pare-Pare • Selayar • Sinjai • Paotere • Siwa • Capa Ujung • Garongkong • Pamatata 	Primer: Sultan Hasanuddin
6.	Sulawesi Tenggara	<ul style="list-style-type: none"> • Kolaka (Kolaka - Bajoe) • Lasusua (Lasusua-Siwa) • Tondasi (Tondasi - Bira) • Kendari (Kendari - Ambon) • Kamaru/Wanci (Kamaru/Wanci-Ambon) • Dongkala-Bambaea • Amalengo-Labuah 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Bau-Bau • Wanci • Kendari • Kolaka • Pomala • Watunohu • Raha • Bungkatango 	Sekunder: Hahu Uleo

Sumber: Sistranas pada Tatranas, 2012

3.6.2.e. Arah pengembangan jaringan transportasi dalam Pulau Sulawesi

(1) Arah Pengembangan tahun 2014

Tabel 3.9 berikut menyajikan arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau di Pulau Sulawesi untuk tahun proyeksi 2014. Berdasarkan tabel tersebut, jaringan transportasi dalam pulau yang diarahkan untuk dikembangkan pada tahun 2014 meliputi:

- Terminal tipe A di Kabupaten Gorontalo dan Isimu;

- b) Pengembangan jalan nasional meliputi: Lintas Barat, Lintas Tengah, dan Lintas Penghubung, serta jalan akses Bandara Djalaluddin;
- c) Terminal penyeberangan Marisa dengan rute penyeberangan Marisa – Ampana dan Marisa – Wakai;
- d) Pelabuhan Laut Anggrek, Kwandang, dan Gorontalo
- e) Bandar Udara pengumpul sekunder Djalaluddin.

Tabel 3.9 Arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi tahun 2014

No.	Wilayah Provinsi	PKN - PKSN Tahun 2025 *)	Terminal Jalan Tipe A	Pengembangan Jalan Nasional	Terminal Penyeberangan	Stasiun KA	Lintas Utama Kereta Api	Pelabuhan	Bandar Udara Pengumpul
1.	Sulawesi Utara	<ul style="list-style-type: none"> • Manado - Bitung • Melonguane • Tahuna 	<ul style="list-style-type: none"> • Manado • Melonguane • Tahuna • Bitung 	<ul style="list-style-type: none"> • Lintas Barat: Bitung - Likupang - Wori - Manado - Karya - Amurang - Bontang - Batas Gorontalo • Lintas Tengah: Bitung - Kema - Modayag - Pinolosian - Malibagu - Malili - Batas Gorontalo. • Lintas Penghubung: <ul style="list-style-type: none"> ➢ Tumpaan - Kawangkaan - Tomohon - Tondano - Airmadidi. ➢ Tondano - Kombi - Kema - Bitung ➢ Tanawangko - Tomohon - Manado. ➢ Amurang - Tompaso Baru - Modinding - Modsyag - Kotamobagu. 	<ul style="list-style-type: none"> • Likupang-Biaro • Biaro-Tagulandang 	-	-	Utama: Bitung Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Labuhan Uki • Manado • Amurang • Karatung • Marampit • Marore • Melonguane • Miangas • Pehe • Pecta • Tahuna 	Primer: Sam Ratulangi Tersier: Melonguane
2.	Gorontalo	Gorontalo	<ul style="list-style-type: none"> • Kab Gorontalo (Gorontalo) • Isimu 	<ul style="list-style-type: none"> • Lintas Barat: Batas Sulawesi Utara - Bontang - Kwandang - Bulontio - Tolingula - batas Sulawesi Tengah • Lintas Tengah: Batas Sulawesi Utara - Taludaa - Gorontalo - Isimu - Faguyaman - Marisa - Molosipat - batas Sulawesi Tengah • Lintas Penghubung: Kwandang - Isimu • Akses: Gorontalo Airport Access road 	<ul style="list-style-type: none"> • Marisa (Marisa-Wakai, Marisa-Ampana) 	-	-	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Anggrek • Gorontalo • Kwandang 	Sekunder: Djalaludin
3.	Sulawesi Tengah	Palu	<ul style="list-style-type: none"> • Poso (Kasinuvu) • Kota Palu (Baturakeng) • Luwuk • Buol • Toli Toli 	<ul style="list-style-type: none"> • Lintas Barat: Batas Gorontalo - Toli-toli - Ogotua - Tambu - Pantoloan - Tawaeli - Palu - Donggala • Lintas Tengah: Batas Gorontalo - Molosipat - Timombo - Kasimbar - Tobali - Poso - Tentena - Taripa - Batas Sulawesi Selatan • Lintas Timur: Poso - Uekuli - Ampana - Pagimana - Balantak - Luwuk - 	-	-	-	Utama: Pantoloan Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> • Banggai • Bunta • Luwuk • Pagimana • Bungku • Kolonedale • Wosu • Lokodidi • Leok • Donggala • Wani • Ampana • Poso 	Sekunder: Muliara Tersier: Bubung

Tabel 3.9 Arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi tahun 2014 (*lanjutan*)

No.	Wilayah Provinsi	PKN - PKSN Tahun 2025 *)	Terminal Jalan Tipe A	Pengembangan Jalan Nasional	Terminal Penyeberangan	Stasiun KA	Lintas Utama Kereta Api	Pelabuhan	Bandar Udara Pengumpul
				Baturuba- Tompira - Wosu - Bungku - Batas Sulawesi Tenggara • Lintas Penghubung: ➢ Tobali - Tawaeti. ➢ Baturuba - Tompira ➢ Kolonodale - Tomata - Tentena				• Ogoamas • Toli-toli Tangkialang	
4.	Sulawesi Barat		• Mamuju • Majene	• Lintas Barat: Batas Sulawesi Tengah - Mamuju - Majene - Polewali - Batas Sulawesi Selatan				Pengumpul: • Belang-Belang • Mamuju	Sekunder: Tampa Padang
5.	Sulawesi Selatan	Mamminasata (Sunggumina sa, Makasar, Maros, Takalar)	• Kota Makassar (Daya) • Terminal Kota Baru Mamminasata (Kab. Gowa) • Terminal Peikae (Kab. Barru)	• Lintas Barat: Batas Sulawesi Barat - Pinrang - Pare-pare - Barru - Pangkajene - Maros - Makassar. • Lintas Tengah: Batas Sulawesi Tengah- Tarengge - Masamba - Palopo - Tarumpakae - Sengkang - Watampone - Sinjai - Bulukumba - Bantaeng - Jeneponto -Makasar. • Lintas Timur : Batas Sulawesi Tenggara - Tolala - Tarengge. • Lintas Penghubung: ➢ Pamatata - Patumbukang ➢ Polewali - Mamasa - Makale. ➢ Pare-pare - Pangkajene - Tarumpakae. ➢ Pinrang - Rappang - Enrekang - Makale - Palopo. ➢ Maros - Watampone - Bajoe. ➢ Bulukumba - Bira.				Utama: Makassar Pengumpul: • Awarange/Baru • Bajoe • Bulukumba • Jeneponto • Mahili • Biringkasi • Palopo • Kayuanging • Pare-Pare • Selayar • Sinjai • Paotere • Siwa • Capa Ujung • Garongkong • Pammatata	Primer: Hasanuddin
6.	Sulawesi Tenggara	Kendari	• Kendari (Kendari) • Unaaha • Bau Bau • Raha	• Lintas Timur: Batas Sulawesi Tengah - Asera - Kendari - Lainya - Torobulu - Timanggea - Kasipute - Boepinang - Kolaka - Lasusua - batas Sulawesi Selatan • Lintas Penghubung: ○ Kendari - Unaha - Kolaka. ○ Kolonodale - Tomata - Tentena Access : Konawe-Kendari	• Kamaru-Wanci			Pengumpul: • Bau-Bau • Wanci • Kendari • Kolaka • Pomala • Watunohu • Raha • Bungkutangko	Sekunder: Wolter Monginsidi

Sumber: Sistranas pada Tatranas, 2012

(2) Arah Pengembangan tahun 2030

Tabel 3.10 berikut menyajikan arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau di Pulau Sulawesi untuk tahun proyeksi 2030. Untuk Provinsi Gorontalo, dapat dicermati misalnya bahwa pada tahun 2030 (jangka panjang) jaringan Kereta Api lintas Sulawesi diharapkan sudah dikembangkan, khususnya untuk rute Gorontalo – Manado.

Tabel 3.10 Arah pengembangan jaringan transportasi dalam pulau Sulawesi tahun 2030

No.	Wilayah Provinsi	PKN - PKSN Tahun 2025 *)	Terminal Jalan Tipe A	Pengembangan Jalan Nasional	Terminal Penyeberangan	Stasiun KA	Jaringan Kereta Api	Pelabuhan	Bandar Udara Pengumpul
1.	Sulawesi Utara	<ul style="list-style-type: none"> Manado - Bitung Melanguane Tahuna 	<ul style="list-style-type: none"> Manado Tomohon Tondano Kotamobagu 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Barat: Bitung - Likupang - Wori - Manado - Karya - Amurang - Bontang - Batas Gorontalo Lintas Tengah: Bitung - Kema - Modayag - Pinolosian - Malibagu - Malili - Batas Gorontalo. Lintas Penghubung: <ul style="list-style-type: none"> Tumpaan - Kawangkaan - Tomohon - Tondano - Airmadidi. Tondano - Kombi - Kema - Bitung Tanawanko - Tomohon - Manado. Amurang - Tompaso Baru - Moding - Modayag - Kotamobagu. 		<ul style="list-style-type: none"> Manado Kotamobagu Bitung 	<ul style="list-style-type: none"> Manado - Airmandidi - Bitung - Tondano - Kotamobagu - Pinolosian - Batas Gorontalo. Pengembangan jaringan kereta api ke pelabuhan Bitung 	Utama: Bitung Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Labuhan Uki Manado Amurang Karatung Marampit Marore Melongguane Miangas Pehe Petta Tahuna 	Primer: Sam Ratulangi Tersier: Melongguane
2.	Gorontalo	Gorontalo	<ul style="list-style-type: none"> Kab Gorontalo (Gorontalo) Kwandang Tilamuta 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Barat: Batas Sulawesi Utara - Biontang - Kwandang - Bulonto - Tolinggula - batas Sulawesi Tengah Lintas Tengah: Batas Sulawesi Utara - Taludaa - Gorontalo - Isimu - Paguyaman - Marisa - Molosipat - batas Sulawesi Tengah Lintas Penghubung: Kwandang - Isimu Jalan tol: Gorontalo-Manado	<ul style="list-style-type: none"> Marisa (Marisa-Wakai, Marisa-Ampana) 	Gorontalo	Batas Sulawesi Utara - Gorontalo - batas Sulawesi Tengah	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Anggrek Gorontalo Kwandang 	Sekunder: Djaludin
3.	Sulawesi Tengah	Pahu	<ul style="list-style-type: none"> Poso (Kasintuwu) Kota Pahu (Baturakeng) Kolonedale Donggala 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Barat: Batas Gorontalo - Toli-toli - Ogotua - Tambu - Pantoloan - Tawaeli - Pahu - Donggala Lintas Tengah: Batas Gorontalo - Molosipat - Tinombo - Kasimbar - Tobali - Poso - Tentena - Taripa - Batas Sulawesi Selatan Lintas Timur: Poso - Uekuli - Ampana - Pagimana - Balantak - Luwuk - Banuruba - Tompira - Wosu - Bungku - Batas Sulawesi Tenggara Lintas Penghubung: <ul style="list-style-type: none"> Tobali - Tawaeli. Banurube - Tompira Kolonedale - Tomata - Tentena 			<ul style="list-style-type: none"> Batas Gorontalo - Parigi Pahu - Parigi - Poso Pahu - Batas Sulawesi Barat Poso - Batas Sulawesi Selatan 	Utama: Pantoloan Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Banggai Bunta Luwuk Pagimana Bungku Kolonedale Wosu Lokodidi Leok Donggala Wani Ampana Poso Ogoamas Toli-toli Tangkiang 	Sekunder: Mutiara Tersier: Syukuran Aminuddin
4.	Sulawesi Barat		<ul style="list-style-type: none"> Pasangkayu 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Barat: Batas Sulawesi Tengah - Mamuju - Majene - Polewali - Batas Sulawesi Selatan 			<ul style="list-style-type: none"> Batas Sulawesi Tengah - Mamuju Mamuju - Majene - batas Sulawesi Selatan 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Belang Belang Mamuju 	Tersier: Tappa Padang
5.	Sulawesi Selatan	Mamminasata (Sungguminasa, Makassar, Maros, Takalar)	<ul style="list-style-type: none"> Kota Makassar (Daya) Pangkajene Jeneponto Palopo Watampone Bulukumba Parapare 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Barat: Batas Sulawesi Barat - Pinrang - Pare-pare - Barru - Pangkajene - Maros - Makassar. Lintas Tengah: Batas Sulawesi Tengah - Tarengge - Masamba - Palopo - Tarumpakae - Sengkang - Watampone - Sinjai - Bulukumba - Bantaeng - Jeneponto - Makassar. Lintas Timur: Batas Sulawesi Tenggara - Tolala - Tarengge. Lintas Penghubung: <ul style="list-style-type: none"> Pamatata - Patumbukang Polewali - Mamasa - Makale. Pare-pare - Pangkajene - Tarumpakae. Pinrang - Rappang - Enrekang - Makale - Palopo. Maros - Watampone - Bajoe. Bulukumba - Bira. Jalan toll: Makassar-Kendari Makassar-Mamuju		<ul style="list-style-type: none"> Makassar Pare-pare. Takalar Pangkajene 	<ul style="list-style-type: none"> Batas Sulawesi Barat - Pare- pare Pare-pare - 	Utama: Makassar Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Awarang/Baruru Bajoe Bulukumba Jeneponto Malili Biringkasi Palopo Kayuunging Pare-Pare Selayar Sinjai Paotere Siva Capa Ujung Garongkoong Pammatata 	Primer: Sultan Hasanuddin
6.	Sulawesi Tenggara	Kendari	<ul style="list-style-type: none"> Kendari (Kendari) Lasolo Kolaka 	<ul style="list-style-type: none"> Lintas Timur: Batas Sulawesi Tengah - Asera - Kendari - Lainya - Tarobulu - Tinanggea - Karipute - Boepinang - Kolaka - Lasusua - batas Sulawesi Selatan Lintas Penghubung: <ul style="list-style-type: none"> Kendari - Unahaa - Kolaka. Kolonodale - Tomata - Tentena Access: Konawe-Kendari access pertambangan 			<ul style="list-style-type: none"> Kendari - Unahaa - Kolaka - batas Sulawesi Selatan 	Pengumpul: <ul style="list-style-type: none"> Bau-Bau Wanci Kendari Kolaka Pomala Watunohu Raha Bunglirangk 	Sekunder: Hahu Oleo

Sumber: Sistranas pada Tatranas, 2012

3.6.3. Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo

Di dalam konsep Sistranas, perwujudan Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah dipahami sebagai tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah (PKW), dan dari simpul atau kota wilayah (PKW) ke simpul atau kota nasional (PKN) atau sebaliknya.

Provinsi Gorontalo saat ini telah memiliki dokumen Sistranas pada Tatravil yang dituangkan di dalam Peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 67 tahun 2010. Naskah akademik yang disusun sebagai dasar penerbitan peraturan gubernur ini menggunakan periodisasi analisis awal dan akhir tahun perencanaan tahun 2008 hingga tahun 2033.

Berdasarkan Pergub Nomor 67 tahun 2010 tersebut, ditetapkan adanya 10 (sepuluh) pintu keluar-masuk Provinsi Gorontalo guna menunjang aktivitas masyarakat Provinsi Gorontalo secara regional, nasional, maupun internasional (**Gambar 3.28**). Kesepuluh pintu atau simpul transportasi wilayah tersebut adalah:

- (1) Terminal Bus Andalas 42 di Kota Gorontalo,
- (2) Terminal Bus Isimu di Kabupaten Gorontalo,
- (3) Pelabuhan Laut Gorontalo,
- (4) Pelabuhan Laut Kwandang,
- (5) Pelabuhan Laut Anggrek,
- (6) Pelabuhan Laut Tilamuta,
- (7) Pelabuhan Laut Bumbulan (Marisa),
- (8) Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo,
- (9) Pelabuhan Penyeberangan Bumbulan Kabupaten Pohuwato, dan
- (10) Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.



Sumber: Tatravil Provinsi Gorontalo 2010, diolah

Keterangan: (1) Terminal Bus Andalas 42 di Kota Gorontalo, (2) Terminal Bus Isimu di Kabupaten Gorontalo, (3) Pelabuhan Laut Gorontalo, (4) Pelabuhan Laut Kwandang, (5) Pelabuhan Laut Anggrek, (6) Pelabuhan Laut Tilamuta, (7) Pelabuhan Laut Bumbulan (Marisa), (8) Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, (9) Pelabuhan Penyeberangan Bumbulan Kabupaten Pohuwato, (10) Bandar Udara Djalaluddin Gorontalo.

Gambar 3.28 Pintu gerbang (simpul) transportasi wilayah Provinsi Gorontalo

Di samping rencana pengembangan jaringan prasarana transportasi darat, laut, dan udara, serta perencanaan penetapan kelas jalan, Tatravil Gorontalo menetapkan pula rencana pembangunan jalur kereta api yang menjadi bagian dari rencana jalur Trans Sulawesi Railways (Jalur Bitung – Manado – Gorontalo – Palu – Makassar). Selain pengembangan jaringan prasarana, direncanakan pula pengembangan jaringan pelayanan (disebut sebagai jalur transportasi pada dokumen Tatravil Provinsi Gorontalo) yang meliputi pengembangan angkutan darat, pengembangan angkutan pelabuhan, dan pengembangan bandar udara.

Sumber-sumber pendanaan yang diidentifikasi untuk mendanai realisasi perencanaan ini meliputi APBN, APBD, investasi swasta, investasi BUMN/BUMD, dan dana swadaya masyarakat.

Tabel 3.11 berikut menyajikan rekomendasi arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo untuk jangka pendek, jangka menengah, maupun jangka panjang. Pada rekomendasi tersebut diidentifikasi pula kewenangan tiap-tiap program/arahan kebijakan, yaitu kewenangan pusat (KP) ataupun kewenangan daerah (KD).

Telaah terhadap Sistranas pada Tatravil Provinsi Gorontalo (Pergub No. 67 tahun 2010) memberikan suatu kesimpulan umum bahwa dokumen perencanaan sektor transportasi wilayah tersebut sudah saatnya ditinjau ulang. Upaya peninjauan ulang ini sendiri dimungkinkan berdasarkan Pasal 21: “Apabila

dalam perkembangannya peraturan ini tidak sesuai dengan *perubahan pola aktivitas, pola perjalanan, dan perubahan rencana tata ruang wilayah*, maka akan ditinjau kembali”.

Beberapa hal yang mendasari perlunya dilakukan peninjauan ulang terhadap dokumen Sistranas pada Tatravil Provinsi Gorontalo di antaranya:

- (1) Dokumen tersebut belum secara jelas menggambarkan dukungan yang kuat antara pengembangan jaringan transportasi wilayah dengan rencana-rencana pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus Gorontalo – Paguyaman – Kuandang (Gopandang) dan Kawasan-Kawasan Perhatian Investasi dalam rangka mempercepat dan memperluas pembangunan ekonomi di Provinsi Gorontalo,

Tabel 3.11 Arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan Pergub No. 67 tahun 2010

No	Arahan Program/Kebijakan					
	Sub Bidang	Jangka Pendek (5 Thn)	Jangka menengah (10 Thn)	Jangka Panjang (25 Thn)		
A	Transportasi Darat					
	1	Peningkatan kapasitas jalan arteri primer	a	Ruas jalan Kota Gtlo-Limboto-Kuandang(KP)	a	Ruas jalan Paguyaman-Tilamuta (KP)
			b	Ruas jalan Limboto-Paguyaman (KP)	b	Ruas jalan Tilamuta-Marisa (KP)
			c	Ruas jalan Kuandang-Atinggola (KP)	c	Ruas jalan Marisa-Molosipat (KP)
			d	Ruas jalan Pelabuhan Anggrek- Kuandang (KD dan KP)		
			e	Lanjutan pembangunan Jalan bypass Kota Gtlo (KP)		
	2	Peningkatan kapasitas jalan kolektor primer	a	Ruas jalan Kota Gorontalo-Suwawa(KD)	a	Ruas jalan Paguyaman-Pelabuhan Anggrek (KD)
			b	Ruas jalan Suwawa-Tulabolo (KD)	b	Ruas jalan Tolinggula-Marisa (KD)
					c	Ruas jalan Bulontio-Paguyaman (KD)
					d	Ruas jalan Kota Gorontalo-Taludaa (KD)
					e	Ruas jalan Tapa-Atinggola (KD)

Tabel 3.11 Arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan Pergub No. 67 tahun 2010 (*lanjutan*)

No	Arahan Program/Kebijakan						
	Sub Bidang	Jangka Pendek (5 Thn)	Jangka menengah (10 Thn)	Jangka Panjang (25 Thn)			
3	Peningkatan akses dengan peningkatan rasio panjang jalan/luas wilayah	a	Peningkatan jalan-jalan lokal(Tanah-> diperkeras) di Kab Boalemo dan Pohuwato (KD)	a	Peningkatan jalan-jalan lokal(Tanah-> diperkeras) di Kab Boalemo, Bone Bolango dan Pohuwato (KD)		
		4	Penataan Trayek AKDP dan Rasionalisasi Armada Angkutan Umum	a	Penataan trayek berbasis pada terminal sebagai titik awal dan akhir perjalanan (KD)	a	Penerapan izin trayek dengan masa berlaku sesuai umur layak operasional kendaraan (KD)
				b	Menghilangkan tumpang tindih trayek AKDP (KD)	b	Penerapan batas umur operasional kendaraan (KD)
				c	Penerapan izin trayek dengan masa berlaku sesuai umur layak operasional kendaraan (KD)	c	Survey permintaan angkutan umum dan rasionalisasi jumlah armada angkutan umum AKDP (KD)
				d	Penerapan batas umur operasional kendaraan (KD)		
				e	Survey permintaan angkutan umum dan rasionalisasi jumlah armada angkutan umum AKDP (KD)		
		5	Optimalisasi fungsi terminal	a	Pemanfaatan lahan dan bangunan di terminal untuk aktivitas jasa dan perdagangan (KD)	a	Pemanfaatan lahan dan bangunan di terminal untuk aktivitas jasa dan perdagangan (KD)
				b	Terminal sebagai tempat menurun dan menaikkan penumpang, kendaraan secepatnya meninggalkan terminal (KD)	b	Terminal sebagai tempat menurun dan menaikkan penumpang, kendaraan secepatnya meninggalkan terminal (KD)

Tabel 3.11 Arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan Pergub No. 67 tahun 2010 (*lanjutan*)

No	Arahan Program/Kebijakan				
	Sub Bidang	Jangka Pendek (5 Thn)	Jangka menengah (10 Thn)	Jangka Panjang (25 Thn)	
6	Pengendalian jumlah bentor	a	Pemberlakuan ijin pengoperasian bentor (KD)	a	Mengembangkan angk. umum yg ramah lingkungan dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi (KD)
		b	Memberlakukan batas umur operasional bentor (KD)		
		c	Membatasi jumlah bentor pada batas yang rasional, tercapai keseimbangan antara suplai dgn permintaan, sehingga terjaminnya kelykan usahanya(KD)		
		d	Mengembangkan angk. umum yg ramah lingkungan dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi (KD)		
7	Penerapan <i>demand management</i>	a	Menekan laju pertumbuhan penduduk, baik pertumbuhan alamiah maupun urbanisasi(KD)	a	Menekan laju pertumbuhan penduduk, baik pertumbuhan alamiah maupun urbanisasi (KD)
		b	Menekan kepemilikan kendaraan pribadi melalui kebijakan fiskal (KD)	b	Menekan kepemilikan kendaraan pribadi melalui kebijakan fiskal (KD)
		c	Mengembangkan manajemen parkir untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi (KD)	c	Mengembangkan manajemen parkir untuk menekan penggunaan kendaraan pribadi (KD)
		d	Mendorong terbentuknya struktur kota yang kompak dan <i>transit oriented development</i> (KD)	d	Mendorong terbentuknya struktur kota yang kompak dan <i>transit oriented development</i> (KD)

Tabel 3.11 Arah pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan Pergub No. 67 tahun 2010 (*lanjutan*)

No	Arahan Program/Kebijakan			
	Sub Bidang	Jangka Pendek (5 Thn)	Jangka menengah (10 Thn)	Jangka Panjang (25 Thn)
B	Transportasi Laut			
	1 Peningkatan pelayanan pelabuhan laut	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang untuk semua pelabuhan laut, khususnya untuk Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Anggrek dan Pelabuhan Boalemo (KD dan KP) b Memperbaiki akses menuju Pelabuhan Gorontalo, Boalemo & Anggrek (KD & KP)	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang untuk semua pelabuhan laut (KD dan KP)	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang untuk semua pelabuhan laut (KD dan KP)
	2 Meningkatkan pelayanan pelabuhan penyeberangan	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang utk semua pelabuhan laut (KD&KP)	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang untuk semua pelabuhan laut (KD dan KP)	a Meningkatkan kapasitas pelayanan dan fasilitas penunjang untuk semua pelabuhan laut (KD dan KP)
		b Mengembangkan trayek angkutan umum yang menghubungkan pelabuhan dengan kota terdekat atau menyediakan pelayanan shuttle bus(KD)		
C	Transportasi Udara			
	1 Peningkatan pelayanan Bandara Djalaluddin	a Memperluas terminal (KP)	a Memperpanjang landasan pacu menjadi 3.000 m (KP)	a Mengembangkan rute-rute baru, baik domestik maupun internasional (KD &KP)
		b Menyediakan pelayanan shuttle bus (KD)	b Mengembangkan rute-rute baru, baik domestik maupun internasional (KD dan KP)	
c Mengembangkan rute-rute baru, baik domestik maupun internasional (KD &KP)				

Sumber: Pergub Prov. Gorontalo No. 67 tahun 2010

Keterangan: KD = kewenangan Daerah, KP = kewenangan Pusat

- (2) Dokumen tersebut belum secara jelas pula menggambarkan dukungan pengembangan jaringan transportasi wilayah dengan rencana-rencana percepatan penanggulangan kemiskinan di berbagai daerah tertinggal di Provinsi Gorontalo,
- (3) Dokumen tersebut belum mengakomodasi kebijakan-kebijakan nasional maupun regional sektor transportasi terkini, seperti rencana pengembangan jalur utama dan jalur cabang bagi jalur Kereta Api lintas Sulawesi,
- (4) Asumsi pertumbuhan ekonomi yang berdampak pada volume dan pola aktivitas serta pola perjalanan berada di bawah 8%. Asumsi 8% adalah asumsi yang dijadikan kebijakan di dalam RPJM Provinsi Gorontalo 2012 – 2017.
- (5) Terdapat beberapa kekurangcermatan pemodelan rencana pembebanan dan pengembangan jaringan jalan terkait dengan rencana tata ruang wilayah Provinsi Gorontalo. Contohnya, ruas Tapa – Atinggola diproyeksikan berkembang pesat, sementara ruas tersebut terletak pada kawasan hutan lindung,

Beberapa hal tersebut di atas, serta hal-hal lainnya, tentu akan berdampak pada perubahan pola aktivitas, pola perjalanan, maupun rencana tata ruang Provinsi Gorontalo. Hal ini menjadikan studi tinjau ulang ini penting dan perlu dilakukan pada saat ini.

3.6.4. Cetak Biru Sistem Logistik Nasional

Salah satu strategi utama di dalam kebijakan MP3EI adalah penguatan konektivitas nasional. Selain Sistranas, ICT, dan tata ruang, postur konektivitas nasional juga disusun oleh sistem logistik nasional (Sislognas). Cetak biru Sislognas baru-baru ini telah dikembangkan dan dituangkan ke dalam Peraturan Presiden Nomor 26 tahun 2012.

Konsep peran Sislognas dalam pembangunan ekonomi nasional diilustrasikan pada **Gambar 3.29**. Cetak Biru (*blue Print*) Sislognas disusun bukan sebagai suatu rencana induk (*master plan*), namun lebih berupa arah dan pola pengembangan Sistem Logistik Nasional pada tingkat kebijakan (makro) yang semestinya dijabarkan lebih lanjut ke dalam Rencana Kerja Pemerintah dan Rencana Kerja Kementerian/Lembaga setiap tahunnya. Oleh karena itu, Sistem

Logistik Nasional diharapkan dapat berperan dalam mencapai sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2010-2014, menunjang implementasi MP3EI, serta mewujudkan visi ekonomi Indonesia tahun 2025 (RPJPN) yaitu “Mewujudkan masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil, dan makmur” sehingga akan tercapai sasaran PDB perkapita sebesar USD 14.250-15.500 pada tahun 2025.



Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

Gambar 3.29. Peran Sislognas dalam pembangunan ekonomi nasional

3.6.4.a. Visi, misi, tujuan Sislognas

Visi Logistik Indonesia 2025 dirumuskan dengan mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut :

- (1) Cita-cita pendiri Negara Kesatuan Republik Indonesia untuk menciptakan masyarakat yang adil dan makmur;
- (2) Posisi Indonesia sebagai negara kepulauan terbesar dan luas dengan keanekaragaman sumberdaya alam dan sumberdaya hayati;
- (3) Potensi Indonesia sebagai pemasok (*supply side*), sekaligus konsumen (*demand side*), dalam rantai pasok global.

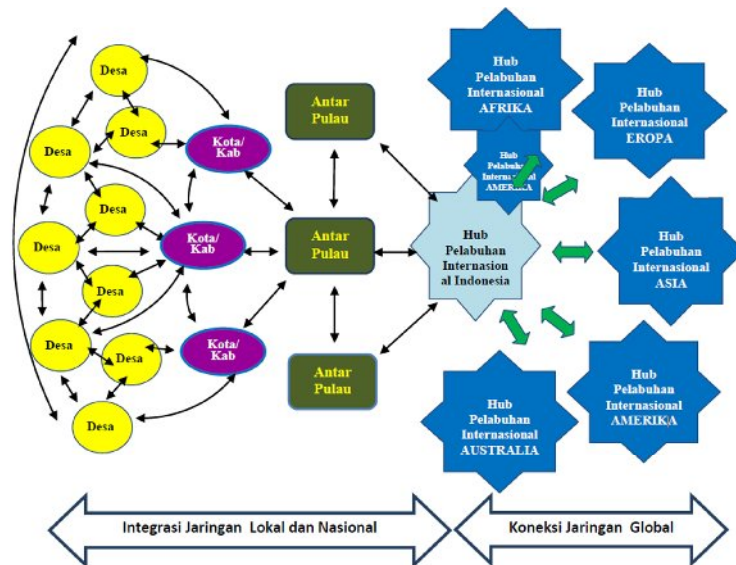
Berdasarkan pertimbangan di atas, maka Visi Logistik Indonesia 2025 dirumuskan sebagai berikut: “terwujudnya Sistem Logistik yang terintegrasi secara lokal, terhubung secara global untuk meningkatkan daya saing nasional dan

kesejahteraan rakyat (*locally integrated, globally connected for national competitiveness and social welfare*)”

Terintegrasi Secara Lokal (*Locally Integrated*), diartikan bahwa pada tahun 2025 seluruh aktivitas logistik di Indonesia mulai dari tingkat pedesaan, perkotaan, sampai dengan antar wilayah dan antar pulau beroperasi secara efektif dan efisien dan menjadi satu kesatuan yang terintegrasi secara nasional dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) yang akan membawa kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakat Indonesia. Dengan visi terintegrasi secara lokal ini akan mendorong terwujudnya ketahanan dan kedaulatan ekonomi nasional yang ditandai dengan pertumbuhan ekonomi yang inklusif, dan pemerataan antar daerah yang berkeadilan sehingga akan tercapai peningkatan kesejahteraan masyarakat dan akan menyatukan seluruh wilayah Indonesia sebagai negara maritim.

Terhubung Secara Global (*Globally Connected*) diartikan bahwa pada tahun 2025, Sistem Logistik Nasional akan terhubung dengan sistem logistik regional (ASEAN) dan global melalui Pelabuhan Hub Internasional (termasuk fasilitasi kepabeanan dan fasilitasi perdagangan) dan jaringan informasi “*International Gateways*”, dan jaringan keuangan agar pelaku dan penyedia jasa logistik nasional dapat bersaing di pasar global.

Integrasi secara lokal dan keterhubungan secara global sebagaimana disajikan secara skematis pada **Gambar 3.30** dilakukan melalui integrasi dan efisiensi jaringan logistik yang terdiri atas jaringan distribusi, jaringan transportasi, jaringan informasi, dan jaringan keuangan yang didukung oleh pelaku dan penyedia jasa logistik. Dengan demikian jaringan sistem logistik dalam negeri dan keterhubungannya dengan jaringan logistik global akan menjadi kunci kesuksesan di era persaingan rantai pasok global (*global supply chain*), karena persaingan tidak hanya antar produk, antar perusahaan, namun juga antar jaringan logistik dan rantai pasok bahkan antar negara. Selain itu, integrasi logistik secara lokal dan keterhubungan secara global akan dapat meningkatkan ketahanan dan kedaulatan ekonomi, kesejahteraan masyarakat dan perwujudan NKRI sebagai negara maritim.



Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

Gambar 3.30. Jaringan Sislognas

Adapun misi dari Sistem Logistik Nasional adalah:

- (1) Memperlancar arus barang secara efektif dan efisien untuk menjamin pemenuhan kebutuhan dasar masyarakat dan peningkatan daya saing produk nasional di pasar domestik, regional, dan global.
- (2) Membangun simpul-simpul logistik nasional dan konektivitasnya mulai dari pedesaan, perkotaan, antar wilayah dan antar pulau sampai dengan hub pelabuhan internasional melalui kolaborasi antar pemangku kepentingan.

Sesuai dengan visi dan misi di atas secara umum tujuan yang ingin dicapai dalam membangun dan mengembangkan Sistem Logistik Nasional adalah mewujudkan sistem logistik yang terintegrasi, efektif dan efisien untuk meningkatkan daya saing nasional di pasar regional dan global, dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Secara lebih spesifik tujuan tersebut adalah:

- (1) Menurunkan biaya logistik, memperlancar arus barang, dan meningkatkan pelayanan logistik sehingga meningkatkan daya saing produk nasional di pasar global dan pasar domestik;
- (2) Menjamin ketersediaan komoditas pokok dan strategis di seluruh wilayah Indonesia dengan harga yang terjangkau sehingga mendorong pencapaian masyarakat adil dan makmur, dan memperkokoh kedaulatan dan keutuhan NKRI;

(3) Mempersiapkan diri untuk menghadapi integrasi jasa logistik ASEAN pada tahun 2013 sebagai bagian dari pasar tunggal ASEAN tahun 2015 dan integrasi pasar global pada tahun 2020.

Untuk memperlancar logistik komoditas pokok dan strategis akan dibangun Pusat Distribusi Regional yang berfungsi sebagai cadangan penyangga nasional dan Pusat Distribusi Propinsi pada setiap Propinsi yang dapat digunakan sebagai penyangga pada setiap propinsi sebagaimana disajikan pada **Gambar 3.31**. Selanjutnya, Pusat Distribusi Propinsi akan menjadi penyangga bagi jaringan Distribusi Kabupaten/Kota. Untuk efisiensi, Pusat Distribusi Regional akan ditempatkan dan dikelola oleh Pusat Distribusi Propinsi yang ditugaskan sebagai Pusat Distribusi Regional. Adapun kriteria penempatan Pusat Distribusi Regional adalah jumlah penduduk, aksesibilitas, daerah konsumen (bukan penghasil dan bukan daerah produsen), dapat berfungsi sebagai kolektor (pusat konsolidasi) dan distributor, berada pada wilayah dekat Pelabuhan Utama, dan berpotensi untuk dikembangkan menjadi pusat perdagangan antar pulau. Berdasarkan pada kriteria tersebut di atas maka alternatif lokasi Pusat Distribusi Regional adalah sebagai berikut: untuk Sumatra di Kuala Tanjung Padang, dan Palembang, Jawa di Jakarta, Semarang, dan Surabaya, Kalimantan di Banjarmasin, Sulawesi di Makassar dan Bitung, Nusa Tenggara di Larantuka, dan Papua di Sorong dan Jayapura.

Infrastruktur dan Jaringan Transportasi Global merupakan bagian dari konektivitas global (*global connectivity*) yang diharapkan mampu menghubungkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi utama (*national gate way*) ke pelabuhan hub internasional baik di wilayah barat Indonesia maupun wilayah timur Indonesia, serta antara Pelabuhan Hub Internasional di Indonesia dengan Pelabuhan hub internasional di berbagai negara yang tersebar pada lima benua. Pada tahun 2025 diharapkan Sistem Logistik Nasional akan terhubung dengan sistem logistik global, melalui jaringan infrastruktur multimoda sebagaimana disajikan pada **Gambar 3.32**.



Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

Gambar 3.31. Penyebaran pusat distribusi komoditas pokok dan strategis



Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

Gambar 3.32. Pengembangan pelabuhan hub internasional

3.6.4.b. Strategi dan sasaran pengembangan Sislognas

Fokus utama pengembangan infrastruktur diarahkan pada tersedianya prasarana dan sarana secara memadai dan beroperasi secara efisien untuk meningkatkan kelancaran arus barang dengan strategi antara lain sebagai berikut:

(1) Transportasi Laut

- Memberlakukan asaa *cabotage* untuk angkutan laut dalam negeri secara penuh sesuai jadwal *roadmap*.
- Meningkatkan aksesibilitas angkutan penumpang dan barang di daerah tertinggal dan daerah padat/macet.
- Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelayanan angkutan laut yang dilakukan secara terpadu serta melalui penataan jaringan trayek.

-
- Menyiapkan pelabuhan sebagai *hub* internasional di kawasan Indonesia Barat dan Timur untuk melepaskan diri dari ketergantungan pada *hub* internasional di negara lain.
 - Peningkatan efisiensi operasional, optimasi kapasitas pelabuhan dan pengembangan interkoneksi dengan *hinterland* dan *hub* internasional.
- (2) Transportasi Jalan
- Mengurangi beban jalan dengan mengembangkan jaringan transportasi antarmoda/multimoda dan *logistic center* sebagai upaya meningkatkan kelancaran arus barang dari pusat produksi menuju *outlet-inlet*, ekspor-impor dan antar pulau.
- (3) Transportasi Kereta Api
- Mengembangkan jaringan kereta api untuk angkutan barang jarak jauh di Sumatera, Jawa dan Kalimantan.
- (4) Transportasi Udara
- Mengoptimalkan peran bandar udara yang ada untuk dapat berfungsi sebagai bandar udara kargo.

Adapun sasaran pengembangan Sislognas dapat dijabarkan ke dalam periodisasi jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang, sebagai berikut.

- (1) Periode 2011-2015: Penguatan Sistem Logistik Domestik
- Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2011–2015 adalah meletakkan dasar yang kokoh bagi terwujudnya Sistem Logistik Nasional yang efektif dan efisien dalam rangka mencapai visi *Locally Integrated* dan mewujudkan landasan yang memadai untuk terkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio biaya logistik nasional terhadap GDP tahun 2015 turun sebesar 3 (tiga) persen dari tahun 2011, dan skor *Logistik Performance Index (LPI)* Indonesia menjadi sebesar 3,1.
- (2) Periode 2016-2020 : Integrasi Jejaring Logistik Global
- Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2016–2020 adalah memperkokoh integrasi logistik dalam negeri, sinkronisasi, koordinasi dan interkoneksi dengan jejaring logistik ASEAN, dan meletakkan landasan yang kokoh untuk terkoneksi dengan jejaring logistik global dalam rangka mencapai visi *Globally Connected*. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio

biaya logistik nasional terhadap GDP tahun 2020 turun sebesar 4 (empat) persen dari tahun 2015, dan skor LPI Indonesia naik menjadi 3,3.

(3) Periode 2021 -2025 : Integrasi Jejaring Logistik Global

Sasaran yang ingin dicapai pada periode 2021–2025 adalah beroperasinya Sistem Logistik Nasional secara efektif dan efisien yang terkoneksi dengan jejaring logistik global. Indikator utama pencapaian sasaran ini adalah rasio biaya Logistik Nasional terhadap GDP tahun 2025 turun sebesar 5 (lima) persen dari tahun 2020, dan skor LPI Indonesia naik menjadi 3,5.

3.6.4.c. Tahapan implementasi Sislognas

Implementasi pengembangan Sistem Logistik Nasional tahun 2011-2025 dilakukan secara bertahap dan berkesinambungan sebagaimana disajikan pada **Gambar 3.31** dan pada **Tabel 3.12**.

Tabel 3.12. Mile stone tahapan implementasi infrastruktur transportasi logistik

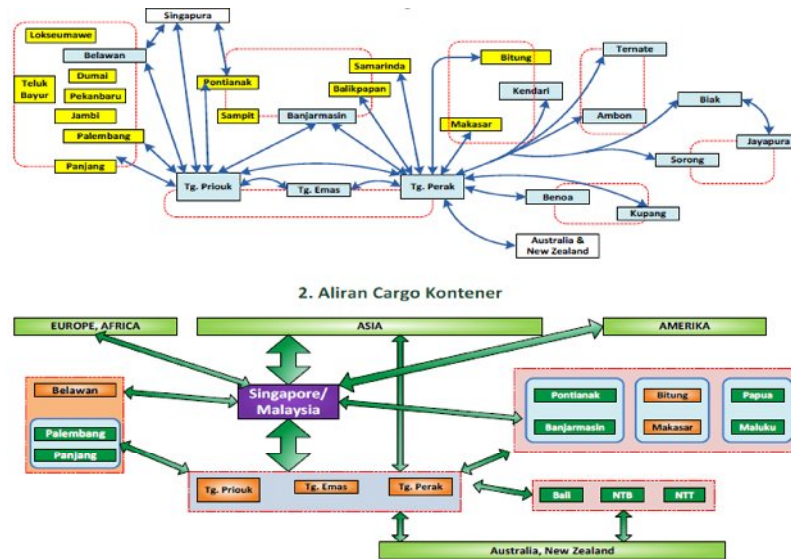
Tahap I (2011 – 2015)	Tahap II (2016-2020)	Tahap III (2021-2025)
<ul style="list-style-type: none"> Ditetapkan dan selesainya rancangan rinci pelabuhan hub laut internasional untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung dan untuk Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung Ditetapkannya pelabuhan hub udara internasional di Jakarta, Kuala Namu, dan Makasar. Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di Bandara Soekarno Hatta Terwujud dan beroperasi secara terjadwal jalur pelayaran short sea shipping (SSS) di jalur Pantura dan Lalintim Sumatera untuk menggalakkan transportasi laut sebagai backbone transportasi nasional Meningkatnya peran KA untuk menangani angkutan barang jarak jauh di Jawa dan Sumatera Meningkatnya sinergi dan efektivitas angkutan truk, angkutan sungai, danau dan penyeberangan dalam mewujudkan sistem angkutan multi moda Terbangunnya terminal multimoda dan pusat-pusat logistik (logistics centers) di bandar udara utama dan pelabuhan laut utama di setiap koridor ekonomi 	<ul style="list-style-type: none"> Dibangunnya pelabuhan hub laut internasional untuk Kawasan Timur Indonesia di Bitung, dan untuk Kawasan Barat Indonesia di Kuala Tanjung Pengembangan pelabuhan kargo udara di Manado, Bali, Balikpapan, Morotai, dan Biak. Beroperasinya model sistem pelayanan 24/7 kargo udara di bandara utama Terbangun dan beroperasi secara efektif dan efisien jaringan transportasi laut antar pulau dalam rangka mewujudkan transportasi laut sebagai backbone transportasi nasional Terbangunnya Trans Java dan Trans Sumatera, serta Jalur KA yang menghubungkan antara pusat produksi dan simpul transportasi Meningkatnya peran angkutan truk angkutan sungai, danau dan penyeberangan sebagai bagian dari angkutan multi moda disetiap koridor ekonomi Terbangun dan terkoneksinya jaringan transportasi multi moda antar pelabuhan hub internasional, pelabuhan laut utama, bandar udara utama, pusat-pusat pertumbuhan dan dry port 	<ul style="list-style-type: none"> Terintegrasinya secara efektif pelabuhan hub laut internasional dengan pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan serta pusat pertumbuhan ekonomi; Beroperasinya secara efektif dan efisien pelabuhan kargo udara internasional Transportasi laut beroperasi secara efektif dan telah berfungsi sebagai backbone transportasi nasional Beroperasinya secara efektif KA sebagai pilihan utama transportasi barang di Indonesia Angkutan truk, angkutan sungai, danau dan penyeberangan berperan sebagai bagian integral dari sistem angkutan multi moda dalam rangka mewujudkan konektivitas lokal dan nasional Terwujudnya jaringan transportasi multi moda yang menghubungkan simpul simpul logistik

Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

3.6.4.d. Sislognas dan posisi Provinsi Gorontalo

Jaringan angkutan logistik merupakan bagian penting dalam pendistribusian barang baik barang lokal, impor maupun ekspor. Beberapa simpul

penting yang dihubungkan oleh jaringan jalan yang handal harus menjadi fokus perhatian dalam pengembangan jaringan logistik. Pada prinsipnya lalu lintas kargo dapat dikelompokkan atas aliran kargo konvensional dan aliran kargo kontainer. Aliran kargo konvensional biasa digunakan untuk barang yang diangkut tidak menggunakan kontainer, sedangkan barang yang menggunakan kontainer akan mengikuti aliran kargo kontainer. **Gambar 3.33** merupakan skema aliran kargo di Indonesia baik konvensional maupun kontainer.



Sumber : Perpres 26/2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sislognas

Gambar 3.33 Aliran kargo nasional

Berdasarkan skema aliran kargo nasional di atas, Provinsi Gorontalo memang tidak secara langsung menjadi simpul jaringan prasarana (pelabuhan) pada Sislognas. Namun demikian, posisi Provinsi Gorontalo amat dekat dengan Pelabuhan Bitung di Provinsi Sulawesi Utara. Pelabuhan Bitung, baik dalam skema konektivitas MP3EI maupun dalam skema Sislognas dan dokumen-dokumen perencanaan transportasi lain diproyeksikan untuk menjadi pelabuhan hub internasional untuk kawasan Indonesia Timur. Kedekatan lokasi geografis Provinsi Gorontalo dengan pelabuhan ini dapat menjadi peluang strategis untuk meningkatkan kegiatan ekonomi Provinsi Gorontalo pada skala nasional maupun internasional. Untuk memanfaatkan peluang ini dengan baik, maka dukungan prasarana transportasi lain, seperti jaringan jalan dan kereta api dalam koridor Gorontalo – Manado – Bitung perlu segera dipersiapkan.

Selain pelabuhan hub internasional Bitung, di dalam wilayah Provinsi Gorontalo sendiri terdapat pula Pelabuhan Anggrek yang oleh pihak pemerintah provinsi diproyeksikan sebagai pintu gerbang lalulintas kontainer baik dari/ke dalam negeri maupun luar negeri. Meskipun belum termasuk di dalam mata rantai Sislognas yang diperhitungkan karena masih relatif baru dan belum berkembang, posisi geografis Pelabuhan Anggrek lebih dekat untuk mengakses Singapura dan Malaysia, dibandingkan dengan Pelabuhan Bitung. Pemerintah Provinsi Gorontalo dapat memanfaatkan keunggulan ini untuk kepentingan lokal (Provinsi Gorontalo) dalam jangka pendek/menengah ini. Dalam jangka panjang, apabila perkembangan koridor ekonomi Sulawesi dapat berjalan sesuai yang diharapkan dengan hidupnya koridor Gorontalo – Palu – Mamuju – Makassar, Pelabuhan Anggrek dapat diproyeksikan memegang peranan yang makin penting sebagai salah satu mata rantai logistik baik untuk Provinsi Gorontalo sendiri, Pulau Sulawesi, maupun Kawasan Timur Indonesia.

3.6.5. Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Nasional

Kebijakan Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Nasional merupakan kebijakan Menteri Perhubungan yang tertuang di dalam KM No. 15 tahun 2010. Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda Tahun 2010 – 2030 sebagaimana ditetapkan dalam Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan tersebut berupa arah pengembangan dan pembangunan transportasi antarmoda/multimoda dalam rangka kelancaran arus barang dan arus penumpang serta mendukung sistem logistik nasional yang efektif dan efisien. Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda tersebut berisikan berbagai program dan rencana aksi pengembangan transportasi antarmoda/multimoda dalam kurun waktu jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang yang dijadikan sebagai acuan, pedoman dan landasan dalam perencanaan, dan pembangunan dan penyelenggaraan transportasi multimoda pada simpul-simpul 25 pelabuhan, 7 terminal khusus, 14 bandar udara, 9 kota metropolitan serta 183 kabupaten daerah tertinggal.

Penelaahan terhadap lokasi berbagai program dan rencana aksi di atas menunjukkan bahwa semua simpul-simpul pelabuhan, terminal khusus, bandara, maupun kota-kota tersebut seluruhnya berada di luar Provinsi Gorontalo. Namun

demikian, terdapat program dan rencana aksi bagi Provinsi Gorontalo pada lokasi kabupaten-kabupaten tertinggal. Program dan rencana aksi ini dirangkum pada tabel-tabel berikut

Tabel 3.13 Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda untuk Kabupaten Pohuwato, Provinsi Gorontalo

Kabupaten Pohuwato	OUTPUT	OUTCOME	KAWASAN YANG DILAYANI	PERIODE / TAHUN						
				2010 s.d. 2014					2015 s.d. 2019	2020 s.d. 2030
				0	1	2	3	4		
Pengembangan jaringan transportasi udara	Tersedianya bandar udara untuk melayani angkutan perintis	Meningkatnya aksesibilitas antar daerah kedaerah terpencil	Pahuwoto-Gorontalo					xx	xxxx	
Penyediaan moda transportasi	Tersedianya sarana angkutan darat dan atau laut	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx	xx	xx	xx	xx		
Peningkatan jalan	Tersedianya jalan kabupaten dan jalan desa	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx						

Sumber: KM No. 15 tahun 2010

Tabel 3.14 Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda untuk Kabupaten Gorontalo Utara, Provinsi Gorontalo

Kabupaten Gorontalo Utara	OUTPUT	OUTCOME	KAWASAN YANG DILAYANI	PERIODE / TAHUN						
				2010 s.d. 2014					2015 s.d. 2019	2020 s.d. 2030
				0	1	2	3	4		
Pengembangan angkutan laut perintis	Tersedianya rute laut perintis	Meningkatnya keterbukaan antar wilayah	Gorontalo – Kalimantan Timur			xx	xx	xx		
Penyediaan sarana transportasi	Tersedianya sarana angkutan darat dan atau laut	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx	xx	xx	xx	xx		
Peningkatan jalan	Tersedianya jalan kabupaten dan jalan desa	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx						

Sumber: KM No. 15 tahun 2010

Tabel 3.15 Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda untuk Kabupaten Boalemo, Provinsi Gorontalo

Kabupaten Boalemo	OUTPUT	OUTCOME	KAWASAN YANG DILAYANI	PERIODE / TAHUN						
				2010 s.d. 2014					2015 s.d. 2019	2020 s.d. 2030
				0	1	2	3	4		
Pengembangan angkutan laut perintis	Tersedianya rute angkutan laut perintis	Meningkatnya pelayanan angkutan laut perintis	Gorontalo – Kep. Sula, Kp. Sangihe, Kp. Talaud			xx	xx	xx		
Penyediaan sarana transportasi	Tersedianya sarana angkutan darat dan atau laut	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx	xx	xx	xx	xx		
Pembangunan dermaga	Tersedianya khusus pelayaran rakyat	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	xx						
Penyediaan sarana angkutan laut	Tersedianya kapal motor penumpang	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan		xx					

Sumber: KM No. 15 tahun 2010

Tabel 3.16 Program pengembangan transportasi antarmoda/multimoda untuk Kabupaten Bone Bolango, Provinsi Gorontalo

Kabupaten Bone Bolango	OUTPUT	OUTCOME	KAWASAN YANG DILAYANI	PERIODE / TAHUN						
				2010 s.d. 2014					2015 s.d. 2019	2020 s.d. 2030
				0	1	2	3	4		
Pengembangan transportasi jalan	Tersedianya jaringan jalan	Meningkatnya aksesibilitas antar daerah antar daerah	Kabupaten-Suwawa			xx	xx	xx		
Penyediaan sarana transportasi	Tersedianya moda transportasi darat	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan			xx				
Peningkatan jalan	Tersedianya jalan kabupaten dan jalan desa	Meningkatnya kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan			xx				

Sumber: KM No. 15 tahun 2010

Informasi tentang realisasi dari program-program dan rencana aksi pada tabel-tabel tersebut hingga saat ini belum diperoleh. Selain itu, sejak tahun 2009, Provinsi Gorontalo dinyatakan tinggal memiliki 3 (tiga) Kabupaten yang berstatus Kabupaten Tertinggal, yaitu: Kabupaten Pohuwato, Boalemo, dan Gorontalo Utara (RPJMN 2010 – 2014). Berdasarkan data BPS, Kabupaten Gorontalo dan Bone Bolango sudah dinyatakan terentaskan pada tahun 2009.

3.6.6. Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional

Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional ditetapkan oleh Menteri Pekerjaan Umum. **Tabel 3.17** berikut menyajikan ruas jalan nasional yang melalui Provinsi Gorontalo berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 567/KPTS/M/2010 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional. Berdasarkan data tersebut, di Provinsi Gorontalo terdapat ruas Jalan Nasional sepanjang 606,7 kilometer.

Tabel 3.17 Ruas Jalan Nasional yang melalui Provinsi Gorontalo

RUAS	NAMA RUAS JALAN NASIONAL	PJK. (KM)	FUNGSI
			KELAS (A: arteri primer, K1: kolektor primer)
001	ATINGGOLA (bts. SULUT) - KWANDANG	40.22	A
002	KWANDANG - MALINGKAPUTO	11.00	A
003	MALINGKAPUTO - TOLANGO	24.00	K1
004	TOLANGO - BULINTIO	50.26	K1
005	BULONTIO - TOLINGGULA (bts. SULTENG)	53.65	K1
006	TALUDAA (bts. SULUT) - PEL. GORONT)	68.32	K1
006	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	7.36	K1
006	JLN. JALALUDIN TANTU (GORONTALO)	0.71	K1
006	JLN. A. YANI (GORONTALO)	0.70	K1
007	BTS. Kt GORONTALO - BTS. Kt LIMBOTO	7.24	A
007	JLN. BASUKI RACHMAT (GORONTALO)	0.57	A
007	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	4.67	A
007	JLN. SUDIRMAN (LIMBOTO)	3.10	A
008	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	6.20	A
008	JLN. A. YANI (LIMBOTO)	0.87	A
008	JLN. RAYA LIMBOTO (LIMBOTO)	7.87	A
009	ISIMU - PAGUYAMAN	41.72	A
009	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	1.52	A
010	PAGUYAMAN - TABULO	63.08	A
011	TABULO – MARISA	28.00	A
012	MARISA – LEMITO	68.19	A
013	LEMITO - MOLOSIPAT (bts. SULTENG)	33.31	A
014	MALINGKAPUTO - ISIMU	20.00	A
015	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	2.31	K1
016	SP. PEL. ANGGREK – PEL. ANGGREK	2.68	K1
017	TOLANGO - PAGUYAMAN	59.16	K1
TOTAL		606.70	-

Sumber: Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 567/KPTS/M/2010

3.6.7. Rencana Induk Pelabuhan Nasional

Rencana Induk Pelabuhan Nasional (RIPN) memuat Kebijakan Pelabuhan Nasional, Rencana Lokasi, dan Hierarki Pelabuhan yang merupakan pedoman dalam penetapan lokasi, pembangunan, pengoperasian, pengembangan pelabuhan, dan penyusunan Rencana Induk Pelabuhan. RIPN dituangkan di dalam keputusan Menteri Perhubungan.

Di dalam Hierarki Pelabuhan dikenal 3 (tiga) istilah, yaitu pelabuhan utama, pelabuhan pengumpul, dan pelabuhan pengumpan. Pelabuhan Utama adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang. Sementara itu, Pelabuhan Pengumpul dipahami sebagai pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/ atau barang. Sedangkan Pelabuhan Pengumpan adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan atau/ barang.

Berdasarkan dokumen Rancangan Peraturan Menteri Perhubungan tentang RIPN (Desember 2011), di Provinsi Gorontalo terdapat 11 lokasi pelabuhan dengan rencana pengembangan status hingga tahun 2030. Informasi hirarki kesebelas pelabuhan tersebut disajikan pada **Tabel 3.18** berikut.

Informasi yang diperoleh dari dokumen ini tampaknya masih perlu diperbaiki, mengingat adanya ketidaktepatan lokasi pelabuhan berdasarkan kota/kabupatennya. Di samping itu, RTRWP maupun Sistranas pda Tatravil Provinsi Gorontalo selama ini hanya mengenal 5 (lima) dari 11 pelabuhan tersebut: Pelabuhan Gorontalo, Kwandang, Anggrek, Tilamuta, dan Marisa (Bumbulan). Selain itu, berdasarkan tabel tersebut, dapat disimpulkan bahwa hingga tahun 2030 sama sekali tidak direncanakan adanya perubahan/peningkatan status hirarki pelabuhan di seluruh pelabuhan yang ada di Provinsi Gorontalo.

Tabel 3.18 Rencana pengembangan status pelabuhan di Provinsi Gorontalo

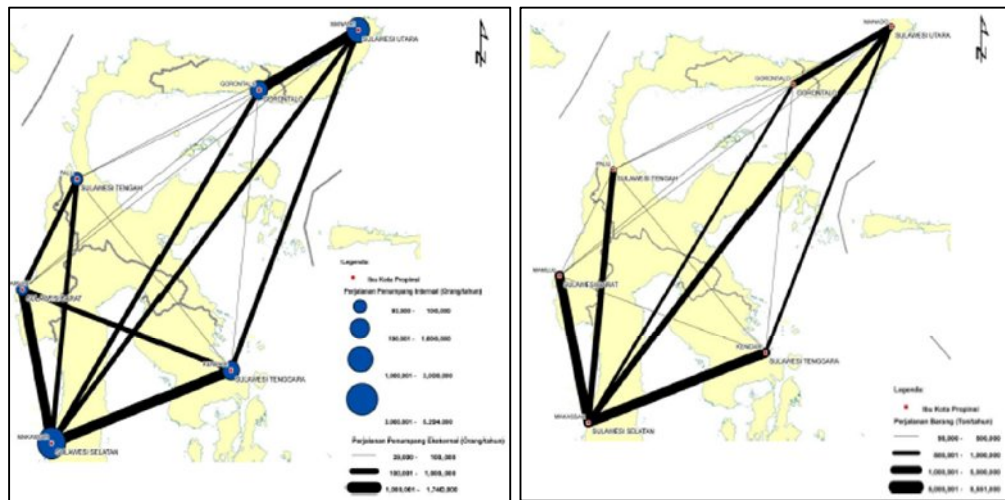
No	Kabupaten/ Kota	Nama Pelabuhan	Hirarki Pelabuhan			
			2011	2015	2020	2030
1	Pohuwato	Lemito	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
2	Pohuwato	Marisa	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
3	Pohuwato	Popayato	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
4	Gorontalo	Anggrek	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul
5	Gorontalo	Bumbulan/ Tambalo	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
6	Gorontalo	Gentuma	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
7	Gorontalo	Gorontalo	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul
8	Gorontalo	Kwandang	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul	Pengumpul
9	Gorontalo	Tolinggula	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal
10	Boalemo	Tilamuta	Pengumpan regional	Pengumpan regional	Pengumpan regional	Pengumpan regional
11	Boalemo	Wongosari	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal	Pengumpan lokal

Sumber: Rancangan Peraturan Menhub tentang RIPN, 2011

3.6.8. Rencana Induk Perkeretaapian Nasional

Rencana Induk Perkeretaapian Nasional tertuang di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 43 tahun 2011. Pembangunan transportasi perkeretaapian nasional diharapkan mampu menjadi tulang punggung angkutan barang dan angkutan penumpang perkotaan sehingga dapat menjadi salah satu penggerak utama perekonomian nasional. Penyelenggaraan transportasi perkeretaapian nasional yang terintegrasi dengan moda transportasi lainnya dapat meningkatkan efisiensi penyelenggaraan perekonomian nasional. Oleh karena itu penyelenggaraan perkeretaapian nasional di masa depan harus diharapkan dapat menjadi bagian penting dalam struktur perekonomian nasional.

Berdasarkan kajian yang melatarbelakangi penyusunan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, diperkirakan pada tahun 2030 mendatang perjalanan orang dan barang di Pulau Sulawesi yang menggunakan moda transportasi kereta api masing-masing dapat mencapai 15 juta orang/tahun dan 27 juta ton/tahun, meskipun saat ini moda ini belum dibangun di Pulau Sulawesi. Proyeksi distribusi asal-tujuan penumpang dan barang untuk moda kereta api di Pulau Sulawesi tahun 2030 dapat dilihat pada **Gambar 3.34** berikut. Dari gambar tersebut, tampak bahwa orientasi perjalanan orang dan barang dari Gorontalo akan didominasi oleh rute Gorontalo – Manado/Bitung.



Sumber: Rencana Induk Perkerataapian Nasional, 2011

Gambar 3.34 Prediksi distribusi dan volume penumpang dan barang yang menggunakan transportasi kereta api tahun 2030 di Pulau Sulawesi

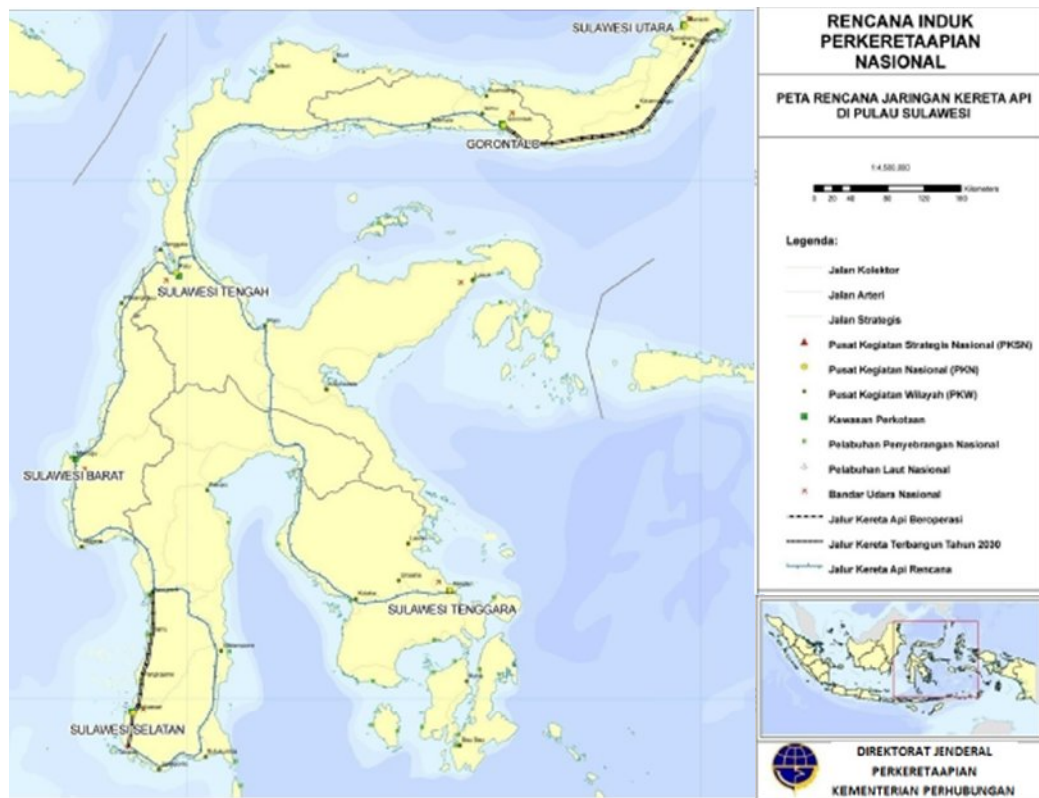
Sasaran pengembangan jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi adalah untuk menghubungkan wilayah/kota yang mempunyai potensi angkutan penumpang dan barang atau produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, dengan penggunaan energi yang rendah dan mendukung pengembangan kota terpadu melalui pengintegrasian kota-kota di wilayah pesisir, baik industri maupun pariwisata serta agropolitan baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan.

Hingga tahun 2030 direncanakan akan dibangun secara bertahap prasarana perkeretaapian meliputi jalur, stasiun dan fasilitas operasi kereta api, diantaranya:

- (1) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota terutama pada lintas dengan prioritas tinggi meliputi: Makassar – Parepare, Parepare – Makassar – Takalar – Bulukumba, Manado – Bitung – Gorontalo.
- (2) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api regional yaitu meliputi lintas: Mamminasata (Makassar, Maros, Sungguminasa, Takalar).
- (3) Pengembangan dan layanan kereta api perkotaan yaitu meliputi kota: Makassar dan Manado.
- (4) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan pusat kota dengan bandara yaitu: Hasanudin (Makassar).

- (5) Pengembangan jaringan dan layanan kereta api yang menghubungkan wilayah sumberdaya alam atau kawasan produksi dengan pelabuhan meliputi: Soekarno-Hatta (Sulawesi Selatan) dan Bitung (Sulawesi Utara).
- (6) Pengembangan layanan kereta api perintis.
- (7) Pengembangan sistem persinyalan, telekomunikasi dan kelistrikan. Pengembangan stasiun kereta api termasuk fasilitas park and ride pada pusat-pusat kegiatan strategis nasional, provinsi dan kabupaten/kota.

Rencana jaringan jalur kereta api di Pulau Sulawesi sebagai mana terlihat pada **Gambar 3.35**. Telaah terhadap dokumen Rencana Induk Perkeretaapian Nasional 2011 yang memiliki konsekuensi bagi jaringan transportasi Provinsi Gorontalo adalah rencana pembangunan jaringan dan layanan kereta api Gorontalo – Manado pada tahun 2026 – 2030. Jaringan ini direncanakan melewati rute Gorontalo – Taludaa menuju Manado Provinsi Sulawesi Utara melalui Kabupaten Bolaang Mongondow di kawasan pantai selatan provinsi tersebut.



Sumber: Rencana Induk Perkeretaapian Nasional, 2011

Gambar 3.33 Rencana jaringan kereta api Pulau Sulawesi tahun 2030

3.6.9. Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Tatanan Kebandarudaraan Nasional merupakan kebijakan Menteri Perhubungan yang dituangkan di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 11 tahun 2010. Tatanan kebandarudaraan nasional dipahami sebagai sistem perencanaan kebandarudaraan nasional yang menggambarkan interdependensi, interrelasi, dan sinergi antar unsur yang meliputi sumber daya alam, sumber daya manusia, geografis, potensi ekonomi dan pertahanan keamanan dalam rangka mencapai tujuan nasional. Interdependensi menggambarkan bahwa antar bandar udara saling tergantung dan saling mendukung yang cakupan pelayanannya bukan berdasarkan wilayah administratif pemerintahan. Interrelasi menggambarkan bahwa antar bandar udara membentuk jaringan dari rute penerbangan yang saling berhubungan. Di dalam Tatanan Kebandarudaraan Nasional diatur tentang (1) peran, fungsi, penggunaan, hierarki, dan klasifikasi bandar udara, serta (2) rencana induk nasional bandar udara.

Berdasarkan *penggunaannya*, bandar udara dikelompokkan menjadi: (1) bandar udara internasional dan (2) bandar udara domestik. Bandar udara internasional selanjutnya dikelompokkan menjadi: (1) bandar udara internasional utama, (2) regional, (3) penerbangan haji, dan (4) angkutan kargo. Terkait dengan klasifikasi tersebut, Bandara Djalaluddin Provinsi Gorontalo diproyeksikan oleh Pemerintah Provinsi untuk menjadi bandar udara internasional penerbangan haji, yaitu bandar udara yang ditetapkan melalui surat keputusan bersama Menteri Perhubungan dan Menteri Agama sebagai bandar udara embarkasi/debarkasi haji yang melayani rute penerbangan khusus angkutan haji.

Berdasarkan hirarkinya, bandar udara dikelompokkan menjadi (1) bandar udara pengumpul (*hub*) dan (2) bandar udara pengumpan (*spoke*). Bandar udara pengumpul sebagaimana merupakan bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi. Bandar udara pengumpul dikelompokkan lagi berdasarkan skala pelayanannya menjadi: primer, sekunder, dan tersier. Bandara Djalaluddin Provinsi Gorontalo saat ini adalah bandara pengumpul

dengan skala pelayanan sekunder, yaitu skala pelayanan yang melayani 1.000.000 (satu juta) hingga 5.000.000 (lima juta) orang per tahun.

Tatanan Kebandarudaraan Nasional tahun 2010 menetapkan 2 (dua) buah bandar udara bagi Provinsi Gorontalo. Selain Bandara Djalaluddin sebagai bandara pengumpul, telah ditetapkan pula Bandara Pohuwato di Kabupaten Pohuwato, yang saat ini baru mulai dikembangkan, sebagai bandara domestik dengan hierarki sebagai pengumpan.



BAB 4

KONDISI WILAYAH DAN JARINGAN TRANSPORTASI PROVINSI GORONTALO

4.1. KONDISI FISIOGRAFIS DAN ADMINISTRASI WILAYAH

4.1.1. Kondisi Geografis Wilayah

Provinsi Gorontalo merupakan salah satu provinsi termuda di Indonesia pada saat ini. Provinsi tersebut lahir sebagai hasil pemekaran dari Propinsi Sulawesi Utara yang ditetapkan berdasarkan Undang-Undang No. 38 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo. Wilayah yang dipisah dari Provinsi Sulawesi Utara pada saat itu adalah Kabupaten Gorontalo, Kabupaten Boalemo dan Kota Gorontalo. Secara geografis Provinsi Gorontalo terletak di antara koordinat 121°23' BT hingga 123°43' BT dan 0°19' hingga 1°15' LU, dan secara fisik berada di dalam batas-batas spasial berikut:

Sebelah Utara : Laut Sulawesi dan Kab. Buol (Sulawesi Tengah)

Sebelah Barat : Kabupaten Donggala (Sulawesi Tengah)

Sebelah Selatan : Teluk Tomini

Sebelah Timur : Kab. Bolaang Mongondow Utara (Sulawesi Utara).

Luas daratan Provinsi Gorontalo lebih kurang 6,5% dari luas Pulau Sulawesi. Serupa dengan kondisi topografi wilayah Pulau Sulawesi secara umum, Provinsi Gorontalo merupakan wilayah yang memiliki banyak perbukitan. Kondisi topografi Provinsi Gorontalo didominasi oleh pegunungan dan bukit yang

berada pada ketinggian 100 sampai ketinggian lebih dari 2.000 m dari permukaan laut. Hanya saja wilayah ini tidak memiliki gunung api yang masih aktif. Gunung Tabongo di Kabupaten Boalemo merupakan gunung yang tertinggi, sedangkan Gunung Litu Litu di Kabupaten Gorontalo merupakan gunung terendah.

Di samping mempunyai banyak gunung, provinsi ini juga dilintasi banyak sungai. Sungai terpanjang adalah Sungai Paguyaman yang terletak di Kabupaten Boalemo dengan panjang aliran 99,3 km. Sedangkan sungai yang terpendek adalah Sungai Bolontio dengan panjang aliran 5,3 km yang terletak di Kabupaten Gorontalo Utara. Penutup lahan di Provinsi Gorontalo didominasi oleh hutan sedangkan penggunaan lahan untuk permukiman lebih banyak berada pada daerah pesisir, baik pesisir utara maupun pesisir selatan. Namun demikian ada pula kawasan permukiman yang terdapat di bagian tengah wilayah provinsi ini, yaitu di daerah sekitar Isimu dan Limboto.



Sumber: wikimapia.org

Gambar 4.1. Rupa bumi Provinsi Gorontalo

Dengan lokasi yang terletak dekat garis khatulistiwa, Gorontalo memiliki suhu udara harian yang cukup panas. Suhu minimum terjadi di bulan Februari yaitu 23,0°C. Sedangkan suhu maksimum terjadi di bulan Maret dengan suhu 33,9°C. Kelembaban udara di wilayah ini juga relatif tinggi, dengan rata rata (2010) mencapai 83,5 %. Curah hujan tertinggi sebesar 378 mm terjadi pada bulan Mei, sedangkan jumlah hari hujan terbanyak umumnya ada pada bulan Juli. Rata

rata kecepatan angin (2010) tercatat merata setiap bulannya, berkisar antara 1,0 hingga 3,0 m/detik. Kondisi rupa bumi Provinsi Gorontalo disajikan pada **Gambar 4.1**.

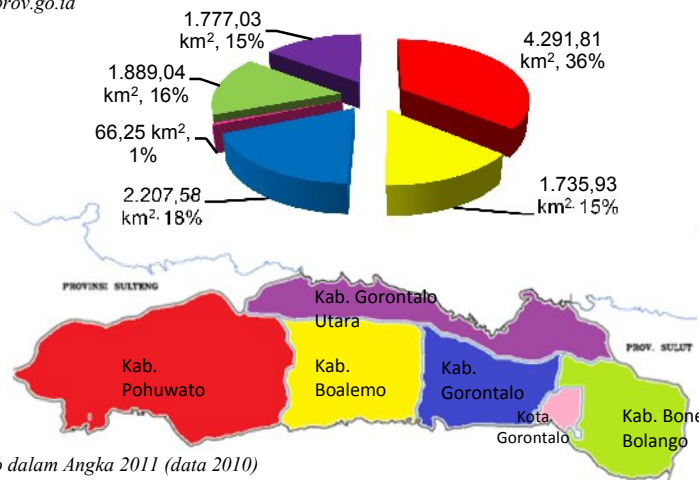
4.1.2. Administrasi Pemerintahan

Provinsi Gorontalo memiliki luas wilayah sebesar 12.215,45 km² yang secara administratif dibagi ke dalam 5 (lima) kabupaten dan 1 (satu) kota. Sebaran luas wilayah tiap kabupaten/kota dan banyaknya kecamatan serta desa/kelurahan pada tiap kabupaten/kota di provinsi tersebut tersajikan pada **Tabel 4.1**. Sedangkan peta administrasi wilayah provinsi Gorontalo dilukiskan pada **Gambar 4.2** dan **Gambar 4.3**. Apabila dibandingkan dengan wilayah Indonesia yang memiliki luas daratan sebesar 1.922.570 km², dan Pulau Sulawesi dengan luasan daratan sebesar 189.216 km², maka persentase luasan wilayah Provinsi Gorontalo adalah 0,64% dari total luas wilayah daratan Indonesia dan sekitar 6,5% dari luas wilayah Pulau Sulawesi.

Tabel 4.1. Luas wilayah kabupaten/kota dan jumlah kecamatan serta desa

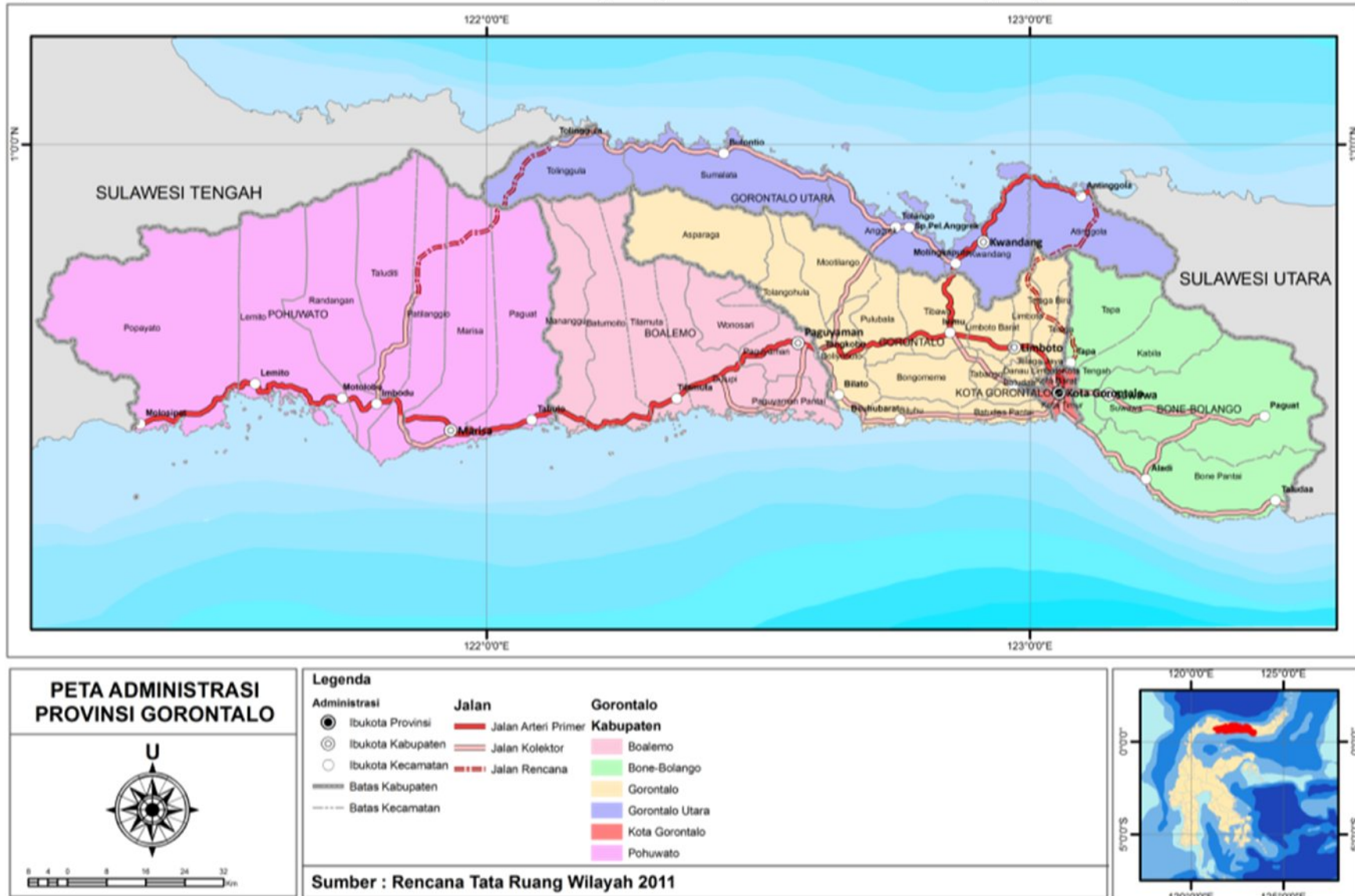
Kabupaten/Kota	Luas (km ²)	Banyaknya Kecamatan	Banyaknya Desa/Kelurahan
Kabupaten Boalemo	1.735,93	7	84
Kabupaten Gorontalo	2.207,58	18	205
Kabupaten Pohuwato	4.291,81	13	105
Kabupaten Bone Bolango	1.889,04	17	157
Kabupaten Gorontalo Utara	1.777,03	6	96
Kota Gorontalo	66,25	6	49
Provinsi Gorontalo	11.967,64*	66	619

Sumber: gorontaloprov.go.id



Sumber: Gorontalo dalam Angka 2011 (data 2010)

Gambar 4.2 Persebaran luas wilayah administratif Provinsi Gorontalo



Gambar 4.3. Peta administrasi Provinsi Gorontalo

4.1.3. Rencana Pemekaran Wilayah Kabupaten

Saat ini, Provinsi Gorontalo dibagi ke dalam 6 (enam) wilayah administrasi yang terdiri dari 1 (satu) kota dan 5 (lima) kabupaten. Pada masa mendatang direncanakan akan ada pemekaran wilayah sehingga Provinsi Gorontalo kelak akan memiliki 2 (dua) kabupaten baru: Kabupaten Boliyohuto dan Kabupaten Panipi Raya.

Usulan Daerah Otonom Baru (DOB) untuk Kabupaten Boliyohuto dan Kabupaten Panipi Raya telah dimajukan ke DPR RI pada tahun 2010 bersama dengan 30 usulan baru dari seluruh Indonesia. Namun hingga saat ini DPR RI masih melakukan pembahasan pemekaran tahap pertama yang terdiri dari 1 provinsi baru dan 18 kabupaten baru yang diusulkan pada periode 2004 – 2009. Pembahasan usulan baru, termasuk ke-2 kabupaten baru dari Provinsi Gorontalo, diperkirakan baru akan dilakukan pada tahap kedua.

4.2. KONDISI SOSIO EKONOMI WILAYAH

4.2.1. Kondisi Demografi

Berdasarkan catatan Biro Pusat Statistik (2011) jumlah penduduk Provinsi Gorontalo telah menembus angka 1.000.000 (satu juta) orang. Distribusi jumlah penduduk dan kepadatan populasi di tiap kabupaten/kota disajikan pada **Tabel 4.2**. Dari tabel tersebut tampak adanya disparitas kepadatan penduduk yang cukup timpang antara daerah perkotaan dan perdesaan, yang dalam hal ini tercermin dari kondisi Kota Gorontalo dibandingkan dengan Kabupaten Pohuwato.

Tabel 4.2. Jumlah dan kepadatan penduduk di tiap kabupaten/kota

Kabupaten/Kota	Luas		Penduduk		Kepadatan Penduduk
	Km ²	%	Jumlah	%	
Kab. Boalemo	1.735,93	14,21	129.253	12,43	74
Kab. Gorontalo	2.207,58	18,07	355.000	34,22	161
Kab. Pohuwato	4.291,81	35,13	128.748	12,38	30
Kab. Bone Bolango	1.889,04	15,46	141.915	13,64	75
Kab. Gorontalo Utara	1.777,03	14,55	104.133	10,01	59
Kota Gorontalo	66,25	0,54	180.127	17,32	2.719
Provinsi Gorontalo	11.967,64	100,00	1.040.164	100,00	-

Sumber: Gorontalo dalam Angka (2011)

Berdasarkan sensus penduduk nasional tahun 2010, jumlah penduduk Indonesia diketahui telah mencapai 237,6 juta jiwa, atau bertambah sekitar 32,5 juta jiwa sejak tahun 2000. Artinya, dari tahun 2000 hingga 2010 angka pertumbuhan penduduk Indonesia telah mencapai 13,6%. Berdasarkan angka ini, jumlah penduduk Provinsi Gorontalo hanya sebesar 0,44% dari total jumlah penduduk nasional. Mayoritas populasi penduduk Indonesia terkonsentrasi di Provinsi DKI Jakarta, Jawa Timur, dan Jawa Barat.

Karakteristik demografis Provinsi Gorontalo ditandai dengan adanya persebaran penduduk antar wilayah yang tidak merata, pertumbuhan penduduk yang melampaui angka pertumbuhan nasional, struktur demografis yang berbentuk piramidal, serta angka ketergantungan (*dependency ratio*) yang cukup tinggi dan perlu mendapatkan perhatian. Total jumlah penduduk Provinsi Gorontalo (data tahun 2010) mencapai 1.040.164 jiwa. Sampai dengan tahun 2010, Kabupaten Gorontalo merupakan daerah dengan jumlah penduduk terbesar, yaitu sekitar 34,22% dari total penduduk Provinsi Gorontalo. Kota Gorontalo memiliki jumlah persentase jumlah penduduk sebesar 17,32%. Sedangkan Kabupaten Bone Bolango sebesar 13,64%. Jumlah penduduk Kabupaten Boalemo dan Kabupaten Pohuwato masing-masing sekitar 12% dari total jumlah penduduk Provinsi Gorontalo. Sementara itu, Kabupaten Gorontalo Utara memiliki total jumlah penduduk sekitar 10% dari total penduduk Provinsi Gorontalo.

Dilihat dari kepadatan penduduk masing-masing kabupaten/kota, maka Kota Gorontalo adalah wilayah yang paling tinggi angka kepadatannya, yaitu sebesar rata-rata 2.719 orang dalam setiap km². Sangat jauh dari keadaan ini, lima kabupaten lainnya di Provinsi Gorontalo hanya memiliki kepadatan sekitar 80 orang per km². Kondisi ini menggambarkan bahwa ketersediaan lahan dibandingkan jumlah penduduk masih relatif cukup besar. Selain itu, hal ini berarti pula bahwa potensi untuk pengembangan sektor-sektor usaha termasuk aktifitas pertanian masih terbuka lebar. Kondisi luas wilayah dan jumlah penduduk menurut kabupaten/kota di provinsi ini dapat dilihat pada **Tabel 4.2** di atas.

Laju pertumbuhan penduduk Gorontalo per tahun dari tahun 2000-2010 berada pada level 1,5%. Perkembangan ekonomi Gorontalo yang cenderung

meningkat telah memicu migrasi masuk terutama pekerja atau pegawai, baik pegawai negeri sipil ataupun swasta/BUMN. Perkembangan infrastruktur pemerintahan dan perekonomian yang semakin signifikan menjadi faktor penyebab migrasi. Bahkan terdapat kesan bahwa provinsi ini telah menjadi daerah tujuan pencari kerja. Di samping itu, mobilitas penduduk juga semakin tinggi akibat semakin berkembangnya infrastruktur dan sarana transportasi. Kebijakan pembatasan peningkatan jumlah penduduk melalui Program Keluarga Berencana (KB) dipandang telah perlu dilaksanakan di Provinsi Gorontalo.

Indeks Pembangunan Manusia (IPM) atau dikenal juga sebagai *Human Development Index* (HDI) adalah suatu pengukuran perbandingan antara indeks harapan hidup, indeks pendidikan (yang umumnya dinyatakan dalam kondisi melek huruf) dan indeks standar atau kualitas hidup. Indeks ini oleh Bank Dunia digunakan untuk mengklasifikasikan suatu negara apakah termasuk negara maju, negara berkembang atau negara terbelakang. Hal yang sama digunakan oleh pemerintah Indonesia untuk menetapkan provinsi-provinsi yang termasuk sudah maju atau yang masih terbelakang. Sebagai provinsi termuda kedua di Pulau Sulawesi, Provinsi Gorontalo memiliki IPM terendah kedua di atas Provinsi Sulawesi Barat (provinsi termuda di Sulawesi). Hasil data BPS tahun 2010 menunjukkan hal tersebut seperti yang terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel 4.3. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Indonesia dan Sulawesi

Provinsi	1996	1999	2002	2004	2005	2006	2007	2008
Indonesia	67,7	64,3	65,8	68,7	69,57	70,10	70,59	71,17
Sulawesi Utara	71,8	67,1	71,3	73,4	74,21	74,37	74,68	75,16
Sulawesi Tengah	66,4	62,8	64,4	67,3	68,47	68,85	69,34	70,09
Sulawesi Selatan	66,0	63,6	65,3	67,8	68,06	68,81	69,62	70,22
Sulawesi Tenggara	66,2	62,9	64,1	66,7	67,52	67,80	68,32	69,00
Gorontalo	-	-	64,1	65,4	67,46	68,01	68,83	69,29
Sulawesi Barat	-	-	-	64,4	65,72	67,06	67,72	68,55

Hasil perhitungan data untuk tahun 2010 menunjukkan bahwa IPM Provinsi Gorontalo telah meningkat menjadi 70,28. Sebaran nilai IPM yang lebih detail hingga pada level kecamatan di Provinsi Gorontalo disajikan pada **Tabel 4.4.** berikut.

Tabel 4.4. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Gorontalo

Kecamatan	Indeks Harapan Hidup	Indeks Pendidikan	Indeks Daya Beli	IPM	Rank dlm Prop.
Propinsi Gorontalo	-	-	-	70.28	-
Kab. Boalemo	-	-	-	68.69	-
Kota Gorontalo	-	-	-	73.08	-
Kab. Gorontalo	-	-	-	70.07	-
Kab. Pohuwato	-	-	-	69.77	-
Kab. Bone Bolango	-	-	-	71.71	-
Kab. Gorontalo Utara	-	-	-	68.81	-
Kab. Boalemo					
Paguyaman	74.35	83.48	57.77	71.87	6
Tilamuta	67.50	87.12	58.80	71.14	22
Manangu	68.56	83.80	54.65	69.00	38
Paguyaman Pantai	74.77	78.95	52.74	68.82	39
Wonosari	70.72	78.33	53.88	67.64	43
Botumoito	60.61	83.29	52.65	65.52	47
Dulupi	61.89	79.61	53.09	64.86	48
Kota Gorontalo					
Dungingi	73.73	91.17	64.70	76.54	2
Kota Selatan	77.02	90.39	62.14	76.51	3
Kota Timur	77.63	89.93	61.68	76.41	4
Kota Barat	77.16	86.88	60.03	73.06	12
Kota Utara	74.19	87.54	61.44	72.99	12
Kota Tengah	76.56	92.44	62.20	77.06	21
Kab. Gorontalo					
Limboto	80.01	85.24	61.88	75.71	1
Telaga Biru	78.72	83.51	62.99	75.08	7
Limboto Barat	77.88	84.57	61.66	74.70	8
Telaga	78.57	80.36	60.66	74.46	9
Batudaa	77.15	83.53	62.30	74.33	10
Bongomeme	78.12	82.93	60.31	73.79	11
Tibawa	76.71	85.18	56.10	72.66	15
Boliyohuto	72.91	81.49	58.79	71.06	24
Tolanghula	68.69	82.59	61.87	71.05	25
Batudaa Pantai	74.65	80.41	53.96	69.67	31
Mootilango	70.61	81.00	56.96	69.52	33
Pulubala	72.38	82.04	53.61	69.34	35
Tabongo	73.73	74.81	39.89	62.81	50
Biluhu..	73.86	75.65	31.66	60.39	54
Tilango	79.40	81.07	19.20	59.89	56
Asparaga	67.28	81.96	30.06	59.77	57

Tabel 3.4. Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Gorontalo (*lanjutan*)

Kecamatan	Indeks Harapan Hidup	Indeks Pendidikan	Indeks Daya Beli	IPM	Rank dlm Prop.
Telaga Jaya	76.18	86.80	7.36	56.78	65
Kab. Pohuwato					
Randangan	76.39	77.74	59.72	71.28	18
Marisa	71.57	85.35	56.37	71.09	23
Popayato	70.09	81.35	58.82	70.08	29
Patilanggio	73.23	83.42	53.05	69.90	30
Dengilo	75.17	82.38	50.55	69.36	34
Taluduti	73.57	80.59	53.28	69.15	37
Paguat	69.04	84.36	52.31	68.57	40
Lemito	68.65	83.16	53.62	68.48	41
Buntulia	73.52	74.87	30.09	59.49	59
Wanggarasi	72.49	80.61	24.56	59.22	60
Duhiadaa	73.26	76.94	26.61	58.93	61
Popayato Barat	67.75	80.12	26.37	58.08	63
Popayato Timur	67.04	81.94	14.66	54.54	66
Kab. Bone Bolango					
Tapa	75.19	86.67	64.23	75.36	5
Kabila	70.17	89.04	59.07	72.76	14
Bulango Selatan	75.80	85.34	56.77	72.64	16
Suwawa	73.31	87.80	56.23	72.45	17
Suwawa Tengah	80.37	88.64	46.51	71.84	19
Bonepantai	76.02	84.12	54.03	71.39	20
Bulango Timur	71.49	87.30	53.42	70.73	26
Kabila Bone	69.73	81.90	50.87	67.50	44
Bulango Utara	72.04	79.56	49.36	66.99	45
Botu Pingge	74.86	87.04	36.73	66.21	46
Tilongkabila	78.70	85.40	29.67	64.59	49
Suwawa Timur	80.91	83.29	19.85	61.35	52
Bulango Ulu	70.79	76.56	35.12	60.82	53
Bone	72.55	84.19	24.01	60.25	55
Bone Raya	71.67	86.18	21.35	59.73	58
Suwawa Selatan	77.92	81.44	17.02	58.79	62
Bulawa	77.74	75.59	18.38	57.24	64
Kab. Gorontalo Utara					
Anggrek	74.70	81.42	54.89	70.34	27
Tolinggula	75.66	82.07	52.65	70.13	28
Sumalata	74.31	79.30	55.20	69.60	32
Kwandang	71.00	83.09	53.73	69.28	36
Atinggola	69.53	80.45	53.44	67.81	42
Gentuma Raya	68.30	72.86	44.57	61.91	51

Sumber: BPS, 2010

4.2.2. Kondisi Ekonomi

Perekonomian wilayah sepanjang lima tahun (2008 – 2010) mengalami peningkatan dan kemajuan. Faktor utama yang berperan dalam menciptakan kemajuan ekonomi adalah adanya kejelasan tujuan (*goal clarity*) dan kebijakan pembangunan yang fokus. Inovasi dan terobosan yang didedikasikan untuk melakukan percepatan pembangunan yang didukung oleh instrumen perencanaan yang mengacu pada faktor potensi daerah dan faktor lingkungan makro telah berhasil menggerakkan komponen-komponen ekonomi daerah untuk saling bersinergi dalam membangun produktivitas daerah.

Provinsi Gorontalo sampai dengan tahun 2010 berhasil meletakkan dasar-dasar pembangunan ekonomi yang bertumpu pada keunggulan daerah yang mampu menciptakan percepatan pembangunan untuk mengejar ketertinggalan yang ditandai dengan semakin mantapnya stabilitas makro ekonomi.

Nilai kekuatan ekonomi yang tercermin dari data PDRB atas dasar harga berlaku di Provinsi Gorontalo dari tahun ke tahun selalu mengalami peningkatan (**Tabel 4.5** dan **4.6**). Pada tahun 2010, nilai PDRB tersebut telah mencapai Rp 5.906.736 juta rupiah. Sedangkan jumlah PDRB atas dasar harga konstan 2000 mencapai 2.520.673 juta rupiah.

Tabel 4.5. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Gorontalo atas dasar harga berlaku menurut lapangan usaha (juta rupiah) tahun 2008 – 2010

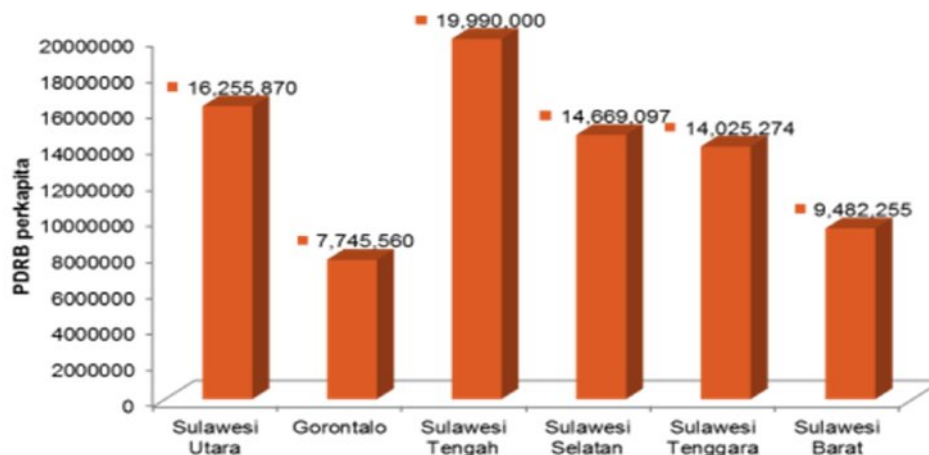
Lapangan Usaha		2008	2009	2010
01.	Pertanian	1.847.552	2.093.439	2.332.224
	1. Tanaman Bahan Makanan	871.201	905.890	1.039.029
	2. Tanaman Perkebunan	342.013	358.410	365.373
	3. Peternakan	235.319	280.913	335.218
	4. Kehutanan	40.080	58.856	67.106
	5. Perikanan	358.94	463.370	525.499
02.	Pertambangan dan Penggalian	63.845	81.256	94.982
03.	Industri Pengolahan	290.687	344.694	390.716
04.	Listrik, Gas dan Air Bersih	34.203	38.903	43.646
05.	Bangunan	394.779	487.822	557.120
06.	Perdagangan, Hotel dan Restoran	605.304	730.347	835.606
07.	Pengangkutan dan Telekomunikasi	516.161	627.726	727.571
08.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	586.786	721.620	836.795
09.	Jasa Jasa	1.567.419	1.943.248	2.237.854
Jumlah		5.906.736	7.069.054	8.056.513

Tabel 4.6. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Gorontalo dasar harga konstan tahun 2000 menurut lapangan usaha (juta rupiah) tahun 2008-2010

Lapangan Usaha		2008	2009	2010
01.	Pertanian	773.836	800.869	833.677
	1. Tanaman Bahan Makanan	376.363	374.338	397.835
	2. Tanaman Perkebunan	153.092	160.274	147.168
	3. Peternakan	109.395	119.602	130.994
	4. Kehutanan	24.516	26.016	28.586
	5. Perikanan	110.471	120.640	129.094
02.	Pertambangan dan Penggalian	26.194	29.976	33.146
03.	Industri Pengolahan	201.693	209.079	227.493
04.	Listrik, Gas dan Air Bersih	14.384	15.32	16.517
05.	Bangunan	203.232	232.712	259.923
06.	Perdagangan, Hotel dan Restoran	344.057	373.894	412.087
07.	Pengangkutan dan Telekomunikasi	258.8	282.499	310.364
08.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	215.129	234.615	255.633
09.	Jasa Jasa	483.348	531.773	568.652
Jumlah		2.520.673	2.710.737	2.917.491

Sumber: Gorontalo dalam angka, 2011

Pendapatan Domestik Regional Bruto (PDRB) perkapita Provinsi Gorontalo masih berada di posisi terendah dibandingkan dengan PDRB perkapita dari provinsi lain di Sulawesi (**Gambar 4.4**).



Sumber BPS (2011)

Gambar 4.4. Pendapatan Domestik Regional Bruto di Sulawesi tahun 2010

Sementara itu, secara nasional, perekonomian Indonesia pada tahun 2011 tumbuh sebesar 6,5% dibandingkan dengan tahun 2010. Nilai Produk Domestik Bruto (PDB) atas harga konstan tahun 2011 mencapai 2.463,2 triliun, sedangkan pada tahun 2010 dan 2009 masing-masing sebesar 2.313,8 triliun dan 2.178,9 triliun. Bila dilihat berdasarkan harga berlaku, PDB tahun 2011 naik sebesar 990,8 triliun, yaitu dari 6.436,3 triliun pada tahun 2010 menjadi sebesar 7.427,1 triliun pada tahun 2011. Kondisi Produk Domestik Bruto Negara Indonesia berdasarkan harga berlaku dan harga konstan terdapat dalam **Tabel 4.7** dan **Tabel 4.8**.

Tabel 4.7. Produk Domestik Bruto (PDB) Negara Indonesia atas harga berlaku (triliun) tahun 2009-2010

Lapangan Usaha		2009	2010	2011
01.	Pertanian	857,2	985,4	1.093,5
02.	Pertambangan dan Penggalian	592,1	718,1	886,3
03.	Industri Pengolahan	1.477,5	1.595,8	1.803,5
04.	Listrik, Gas dan Air Bersih	46,7	49,1	55,7
05.	Bangunan	555,2	660,9	756,5
06.	Perdagangan, Hotel dan Restoran	744,5	882,5	1.022,1
07.	Pengangkutan dan Telekomunikasi	353,7	423,2	491,2
08.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	405,2	466,6	535,0
09.	Jasa Jasa	574,1	654,7	783,3
Jumlah		5.606,2	6.436,3	7.427,1
PDB Tanpa Migas		5.141,4	5.936,2	6.794,4

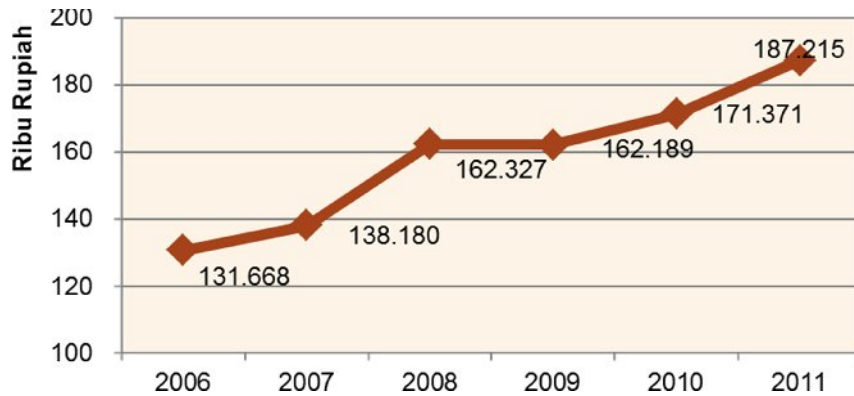
Sumber : BPS (2011)

Tabel 4.8. Produk Domestik Bruto (PDB) Indonesia atas harga konstan 2000 (triliun) tahun 2009-2010

Lapangan Usaha		2009	2010	2011
01.	Pertanian	295,9	304,7	313,7
02.	Pertambangan dan Penggalian	180,2	186,6	189,2
03.	Industri Pengolahan	570,1	597,1	634,2
04.	Listrik, Gas dan Air Bersih	17,1	18,1	18,9
05.	Bangunan	140,3	150,0	160,1
06.	Perdagangan, Hotel dan Restoran	368,5	400,5	437,2
07.	Pengangkutan dan Telekomunikasi	192,2	218,0	241,3
08.	Keuangan, Persewaan dan Jasa Perusahaan	209,2	221,0	236,1
09.	Jasa Jasa	205,4	217,8	232,5
Jumlah		2.178,9	2.313,8	2.463,2
PDB Tanpa Migas		2.036,7	2.171,0	2.321,8

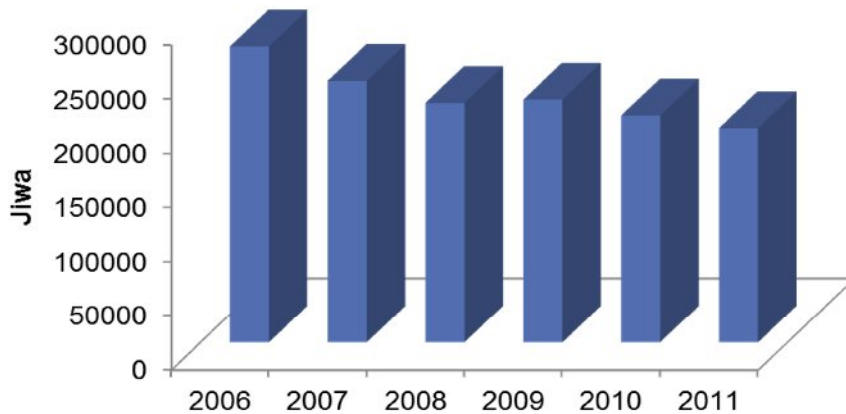
Sumber : BPS (2011)

Angka kemiskinan di Provinsi Gorontalo dari tahun 2006-2011 mengalami penurunan yang cukup signifikan. Hal ini dipandang sebagai suatu prestasi dalam pembangunan bidang ekonomi bagi Provinsi Gorontalo. Bahkan, Provinsi Gorontalo termasuk sebagai salah satu provinsi terbaik di Indonesia dalam hal pengentasan kemiskinan. Batas garis kemiskinan dan jumlah orang miskin di Provinsi Gorontalo tahun 2006-2011 dapat dilihat pada **Gambar 4.5** dan **Gambar 4.6**.



Sumber : BPS (2011)

Gambar 4.5. Batas garis kemiskinan di Provinsi Gorontalo tahun 2006-2011

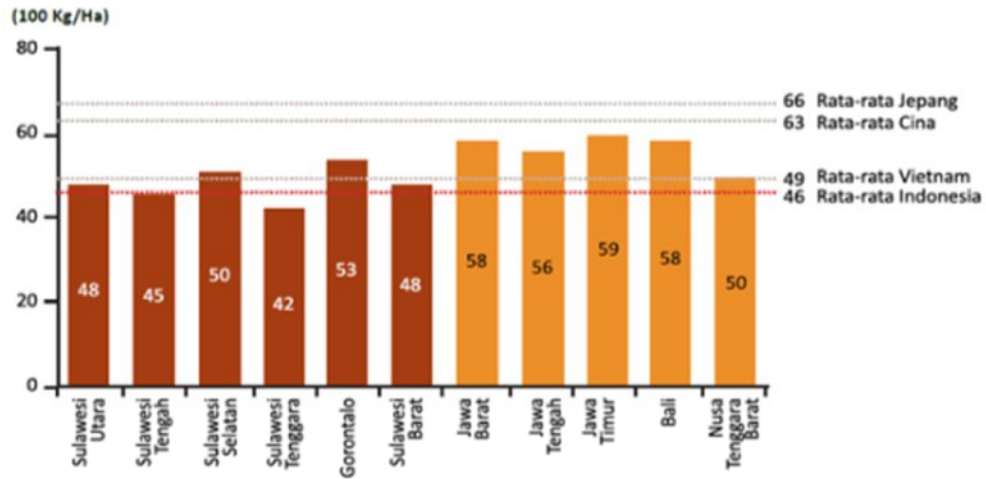


Sumber : BPS (2011)

Gambar 4.6. Jumlah orang miskin di Provinsi Gorontalo tahun 2006-2011

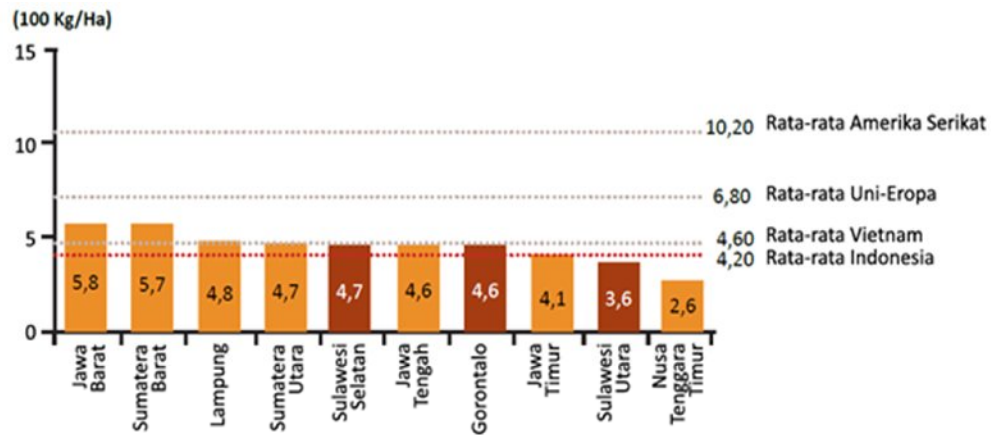
Perekonomian wilayah Provinsi Gorontalo pada sektor produksi pertanian meliputi, pertanian beras dan jagung, perkebunan, serta perikanan. Sektor pertanian tersebut merupakan sektor ekonomi unggulan Provinsi Gorontalo.

Produktivitas pertanian beras di Provinsi Gorontalo sebesar 53 Kg/Ha. Hasil tersebut lebih besar dari standar rata-rata produktivitas pertanian beras di Indonesia yaitu sebesar 46 Kg/Ha. Produktivitas pertanian jagung di Provinsi Gorontalo sebesar 4,6 Kg/Ha, produktivitas tersebut lebih besar dari rata-rata produktivitas di Indonesia. Produktivitas pertanian beras dan jagung di Provinsi Gorontalo dapat dilihat pada **Gambar 4.7** dan **Gambar 4.8**.



Sumber : BPS (2010)

Gambar 4.7. Produktivitas pertanian beras di Provinsi Gorontalo tahun 2010

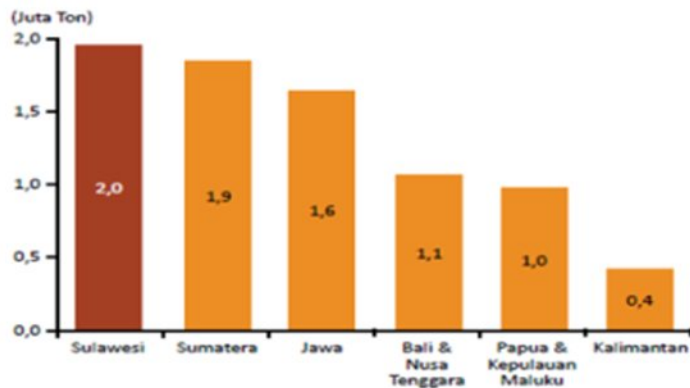


Sumber : BPS (2010)

Gambar 4.8. Produktivitas pertanian jagung di Provinsi Gorontalo tahun 2010

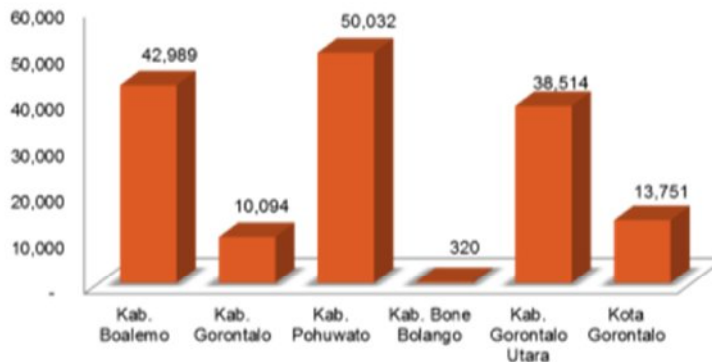
Pada tahun 2010, Pulau Sulawesi merupakan pulau penghasil produksi perikanan yang tertinggi di Indonesia. Produksi perikanan Pulau Sulawesi mencapai 2 juta Ton pertahun. Pulau Sumatera menghasilkan 1,9 juta Ton

pertahun. Pulau Jawa berada di urutan ketiga untuk hasil produksi perikanan di Indonesia sebesar 1,6 juta Ton pertahun. Produksi perikanan di Bali dan Nusa Tenggara sebesar 1,1 juta Ton pertahun, Papua dan Kepulauan Maluku sebesar 1 juta Ton pertahun. Produksi Perikanan tiap pulau di Indonesia pada tahun 2010 dapat dilihat pada **Gambar 4.9**. Pada tahun 2010, total produksi perikanan sebesar 155.700 Ton atau 7,8% dari produksi ikan di Pulau Sulawesi. Kabupaten Pohuwato adalah kabupaten terbesar penghasil produksi perikanan yaitu sebesar 50.032 Ton. Kabupaten Boalemo menghasilkan produksi perikanan sebesar 42.989 Ton, sedangkan Kabupaten Gorontalo Utara sebesar 38.514 Ton. Kota Gorontalo dan Kabupaten Gorontalo secara berurutan sebesar 13.751 Ton dan 10.094 Ton. Kabupaten Bone Bolango merupakan kabupaten yang terendah dalam produksi perikanan yaitu sebesar 320 Ton pertahun. Produksi perikanan Provinsi Gorontalo pada tahun 2010 dapat dilihat pada **Gambar 4.10**.



Sumber : MP3EI (2011)

Gambar 4.9. Produksi perikanan di Indonesia tahun 2010



Sumber : Gorontalo dalam Angka (2011)

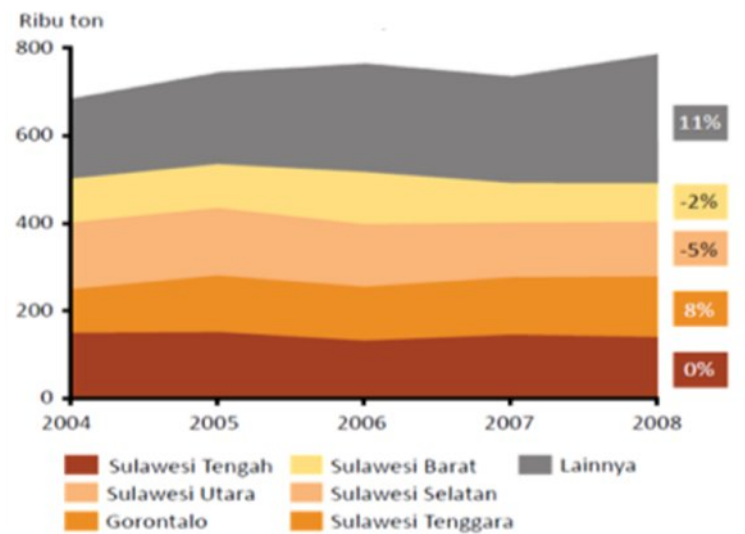
Gambar 4.10. Produksi perikanan di Provinsi Gorontalo tahun 2010

Produksi pertanian kakao merupakan salah satu unggulan dari daerah di Sulawesi. Sekitar 63% produksi kakao nasional berasal dari Sulawesi, sedangkan 37% sisanya berasal dari daerah lain di luar Sulawesi. Persentase produksi kakao dari Sulawesi terhadap produksi nasional tahun 2010 dapat dilihat pada **Gambar 4.11**. Sementara itu dari tahun 2004 hingga tahun 2008, beberapa daerah di Sulawesi mengalami penurunan dalam produksi kakao. Provinsi Sulawesi Utara dan Sulawesi Selatan mengalami penurunan tertinggi yaitu sebesar 5%. Penurunan produksi kakao beberapa daerah di Sulawesi dari tahun 2004-2008 dapat dilihat pada **Gambar 4.12**.



Sumber : MP3EI (2011)

Gambar 4.11. Persentase produksi kakao dari Sulawesi terhadap nasional (2010)



Sumber : MP3EI (2011)

Gambar 4.12. Perubahan produksi kakao di Sulawesi dari tahun 2004-2008

Pada tahun 2012 ini, Provinsi Gorontalo telah memasuki periode pembangunan jangka menengah 2012 – 2017 dengan telah disahkannya RPJM Provinsi Gorontalo 2012 – 2017. Sebagaimana telah diuraikan pada bab sebelumnya, salah satu misi pembangunan Pemerintah Provinsi Gorontalo dalam periode ini adalah: “memfokuskan peningkatan ekonomi atas dasar optimalisasi potensi kewilayahan, mendorong laju investasi, percepatan pembangunan infrastruktur pedesaan sekaligus mengembangkan potensi unggulan dengan mengakselerasi secara cerdas terhadap pencapaian kesejahteraan rakyat”. Empat buah sasaran telah dicanangkan di bawah misi ini yaitu: (1) meningkatnya pertumbuhan ekonomi sebesar 8%, (2) meningkatnya lapangan kerja, (3) meningkatnya infrastruktur daerah, serta (4) membangun kemandirian desa.

4.3. STRUKTUR RUANG WILAYAH

4.3.1. Sistem Perkotaan

Sebagaimana telah disampaikan pada Bab III, berdasarkan Perda No. 4 tahun 2011 tentang RTRW Provinsi Gorontalo tahun 2010 – 2030, rencana struktur ruang wilayah Provinsi Gorontalo meliputi 6 (enam) sistem struktur, yaitu: (1) sistem perkotaan, (2) sistem jaringan transportasi, (3) sistem jaringan energi, (4) sistem pengelolaan sumber daya air, (5) sistem jaringan telekomunikasi, dan (6) sistem jaringan prasarana persampahan limbah cair dan Instansi Pengolahan Air Limbah (IPAL). Kajian sistem transportasi nasional dalam tataran transportasi wilayah berhubungan erat dengan kedua sistem ruang yang pertama di atas: sistem perkotaan dan sistem jaringan transportasi.

Sistem perkotaan terdiri dari pusat-pusat kegiatan nasional, wilayah, dan lokal (PKN, PKW, dan PKL). Sistem perkotaan di wilayah Provinsi Gorontalo terdiri dari 10 (sepuluh) pusat kegiatan berikut:

- (1) PKN Kota Gorontalo yang potensial dikembangkan menjadi kawasan perdagangan, pelayanan jasa, dan simpul transportasi laut;
- (2) PKW Isimu di Kabupaten Gorontalo, yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri, pergudangan, dan simpul intermoda transportasi udara, darat dan kereta api;

- (3) PKW Kwandang di Kabupaten Gorontalo Utara, yang potensial dikembangkan menjadi minapolitan, agroindustri dan agrobisnis komoditi perkebunan dan kehutanan, serta wisata bahari Laut Sulawesi;
- (4) PKW Tilamuta di Kabupaten Boaelmo, yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri dan agrobisnis komoditi pertanian dan perkebunan;
- (5) PKWp (Pusat Kegiatan Wilayah yang sedang dipromosikan) Marisa di Kabupaten Pohuwato, yang potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan perdagangan hasil pertambangan dan pariwisata Teluk Tomini.
- (6) PKL Limboto di Kabupaten Gorontalo, potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta wisata tirta Danau Limboto;
- (7) PKL Suwawa di Kabupaten Bone Bolango, potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta pusat kegiatan pendidikan, kampus-kampus perguruan tinggi dan lembaga riset (GIMIC);
- (8) PKL Paguyaman di Kabupaten Boalemo, potensial dikembangkan menjadi pusat kegiatan agroindustri dan agrobisnis pertanian pangan;
- (9) PKL Paguat potensial dikembangkan menjadi minapolitan;
- (10) PKL Papoyato potensial dikembangkan menjadi pusat perdagangan dan pelayanan kabupaten, serta kegiatan pertambangan.

4.3.2. Sistem Jaringan Transportasi Wilayah

Jaringan pelayanan dan prasarana transportasi wilayah Provinsi Gorontalo merupakan bagian dari sistem nasional dan Pulau Sulawesi, sekaligus juga merupakan jaringan wilayah yang menghubungkan antar pusat-pusat kegiatan di dalam ruang lingkup wilayah Provinsi Gorontalo.

Berdasarkan Perda RTRW Provinsi Gorontalo, sistem jaringan transportasi sebagai bagian dari struktur ruang wilayah dikembangkan untuk meningkatkan kualitas jaringan prasarana transportasi dan mewujudkan keterpaduan pelayanan transportasi darat, laut dan udara. Sistem jaringan transportasi darat meliputi jaringan jalan, jaringan jalur kereta api dan jaringan transportasi penyeberangan. Sementara itu, sistem jaringan transportasi laut meliputi tatanan kepelabuhanan

dan alur pelayaran. Sedangkan sistem jaringan transportasi udara meliputi tatanan kebandarudaraan dan ruang operasional penerbangan.

Jaringan jalan arteri primer wilayah Provinsi Gorontalo meliputi:

- (1) Jalan Lintas Barat Sulawesi: Atinggola/batas Sulut-Kwandang-Malingkapoto-Tolinggula-Buol/batas Sulawesi Tengah;
- (2) Jalan Lintas Tengah Sulawesi: batas Sulteng- Marisa- Paguyaman–Isimu–Gorontalo–Taludaa; dan
- (3) Jalan Penghubung Lintas Sulawesi: Kwandang – Isimu.

Jaringan jalan kolektor primer wilayah Provinsi Gorontalo meliputi:

- (1) Gorontalo – Suwawa – Tulabolo – Aladi
- (2) Gorontalo – Biluhu Barat – Bilato – Tangkobu – Pentadu
- (3) Gorontalo – Batudaa – Isimu
- (4) Gorontalo – Tapa – Atinggola (direncanakan)
- (5) Marisa – Tolinggula (direncanakan); dan
- (6) Marisa – Duhiadaa – Imbodu

Pada jaringan jalan terdapat pula simpul-simpul (terminal) yang melayani pergerakan lalulintas pada jaringan jalan. Di Provinsi Gorontalo terdapat 2 (dua) terminal penumpang kelas A yang melayani perjalanan antarkota antar provinsi: Terminal 1942 Andalas (Kota Gorontalo) dan Terminal Isimu (Kabupaten Gorontalo); serta 5 (lima) terminal penumpang kelas B yang melayani perjalanan antarkota dalam provinsi: Terminal Leyato (Kota Gorontalo), Terminal Limboto (Kabupaten Gorontalo), Terminal Tilamuta (Kabupaten Boalemo), Terminal Mananggu (Kabupaten Boalemo), dan Terminal Marisa (Kabupaten Pohuwato).

Jalur penyeberangan dalam sistem SDP direncanakan meliputi jalur ferry di perairan teluk Tomini dan sekitarnya dengan memanfaatkan terminal penyeberangan di Gorontalo dan Marisa dengan rute: Gorontalo – Pagimana; Gorontalo – Wakai – Ampana; Marisa –Wakai – Ampana; dan Gorontalo – Molibagu– Bitung. Selain itu direncanakan pula rute: Likupang – Kwandang – Tolitoli – Tarakan dengan memanfaatkan Pelabuhan Kwandang di Kabupaten Gorontalo Utara.

Sistem tatanan kepelabuhanan di wilayah Provinsi Gorontalo adalah pelabuhan pengumpul dan pelabuhan pengumpan yang dapat berfungsi sebagai

pelabuhan umum maupun pelabuhan khusus, seperti pelabuhan bongkar muat kargo dan petikemas, pelabuhan perikanan, pelabuhan batubara, dan pelabuhan Depo BBM. Berdasarkan RTRW Provinsi Gorontalo, terdapat 3 (tiga) pelabuhan dengan kelas pelabuhan pengumpul, yaitu: Pelabuhan Gorontalo di Kota Gorontalo, serta Pelabuhan Anggrek, dan Pelabuhan Kawandang, keduanya di Kabupaten Gorontalo Utara. Pelabuhan Anggrek berfungsi untuk bongkar muat kargo dan peti kemas termasuk rencana ekspor jagung ke Brunei Darussalam, Malaysia dan Filipina, serta pelabuhan batubara sebagai bahan baku PLTU. Selain pelabuhan pengumpul, terdapat pula pelabuhan pengumpan antar pulau yang meliputi: Pelabuhan Marisa Bumbulan di Kabupaten Pohuwato, serta Pelabuhan Tilamuta di Kabupaten Boalemo.

Rencana pengembangan Jalur KA Nasional Lintas Utama Pulau Sulawesi di Provinsi Gorontalo akan melalui jalur: daerah Molosipat (perbatasan dengan Provinsi Sulawesi Tengah) – Kota Marisa – Kota Tilamuta – Kota Isimu – Kota Kwandang – perbatasan Provinsi Sulawesi Utara dan jalur Kota Isimu – Kota Gorontalo – Kabupaten Bone Bolango – perbatasan Provinsi Sulawesi Utara.

Sistem tatanan kebandarudaraan di Provinsi Gorontalo meliputi bandara pengumpul dengan fungsi pelayanan sekunder dan bandara pengumpan. Bandara pengumpul adalah Bandar Udara Djalaludin yang merupakan bandara nasional (domestik) terletak di Kabupaten Gorontalo, sedangkan bandara penunpan adalah rencana bandar udara di Kabupaten Pohuwato. Peta struktur ruang wilayah Provinsi Gorontalo yang menyajikan sistem perkotaan dan jaringan transportasi sebagaimana diuraikan di atas dideskripsikan pada **Gambar 4.13**.

4.3.3. Pola Ruang Kawasan Budidaya

Rencana pola ruang provinsi merupakan gambaran pemanfaatan ruang wilayah provinsi yang meliputi kawasan-kawasan yang perlu mendapat perhatian dan pertimbangan dalam pengembangan Provinsi Gorontalo berdasarkan rencana tata ruang Perda No. 4 tahun 2011. Rencana pola ruang wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan dokumen RTRW tahun 2011 disajikan pada bagian **Lampiran**. Secara umum pola ruang terbagi atas Kawasan Lindung dan Bencana serta Kawasan Budidaya. Dalam subbab ini diuraikan mengenai pola ruang kawasan budidaya Provinsi Gorontalo.



Gambar 4.13 Struktur ruang Provinsi Gorontalo

Kawasan Budidaya Nasional di Provinsi Gorontalo meliputi: (1) Kawasan Andalan Gorontalo dengan sektor unggulan pertanian, perkebunan, perikanan dan pertambangan; (2) Kawasan Andalan Marisa dengan sektor unggulan pertanian, perkebunan dan perikanan; dan (3) Kawasan Andalan Teluk Tomini dan sekitarnya dengan sektor unggulan perikanan dan pariwisata.

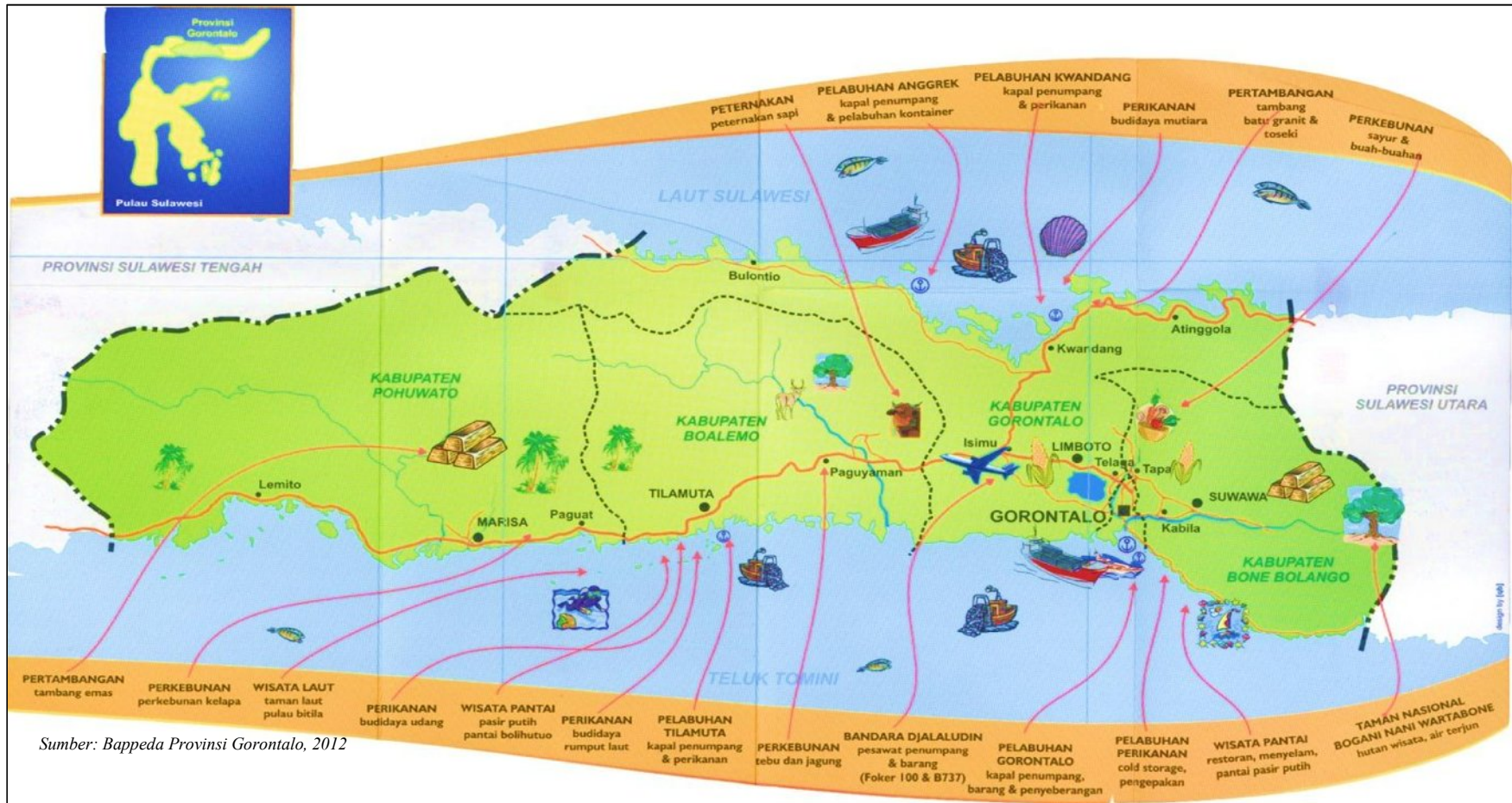
Rencana Kawasan Budidaya Provinsi meliputi: (1) kawasan hutan produksi; (2) kawasan hutan rakyat; (3) kawasan pertanian; (4) kawasan perikanan; (5) kawasan pertambangan; (5) kawasan industri; (5) kawasan pariwisata; (6) kawasan permukiman; dan (7) kawasan peruntukan lainnya. Berdasarkan pemetaan lokasi-lokasi kawasan budidaya tersebut, Pemerintah Provinsi Gorontalo mencanangkan pembangunan ekonomi wilayah yang berbasis potensi kawasan, sebagaimana diilustrasikan pada **Gambar 4.14**.

4.3.2.a. Kawasan Hutan Produksi

Kawasan hutan terbagi menjadi kawasan hutan produksi, kawasan hutan produksi terbatas, dan kawasan hutan produksi konversi. Kawasan hutan produksi meliputi hutan-hutan produksi di wilayah Kabupaten-Kabupaten Bone Bolango, Gorontalo Utara, Boalemo, Gorontalo dan Pohuwato. Kawasan hutan produksi terbatas meliputi hutan-hutan produksi terbatas di wilayah Kabupaten-Kabupaten Bone Bolango, Gorontalo, Boalemo, Gorontalo Utara dan Pohuwato. Sedangkan kawasan hutan produksi konversi meliputi hutan-hutan konversi di wilayah Kabupaten-Kabupaten Gorontalo, Boalemo, Gorontalo Utara dan Pohuwato.

4.3.3.b. Kawasan Pertanian

Kawasan pertanian komoditas tanaman pangan dan hortikultura secara umum terletak di daerah-daerah berikut: (1) Kabupaten Boalemo: Kecamatan-Kecamatan Mananggu, Botumuito, Dulupi, Paguyaman, Pagayaman Pantai, Tilmuta dan Wonosari; (2) Kabupaten Bone Bolango: Kecamatan-Kecamatan Kabila, Suwawa dan Tapa; (3) Kab. Gorontalo: Kecamatan-Kecamatan Batudaa, Bongomeme, Limboto, Limboto Barat, Mootilango, Telaga, Telaga Biru, Tibawa dan Tolangohula; (4) Kabupaten Gorontalo Utara: Kecamatan-Kecamatan Anggrek, Atinggola, Kwandang, Sumalata, dan Tolinggula; (5) Kab. Pohuwato: Kecamatan Marisa, Lemito, Paguat, Patilanggio, Randangan, Popayato dan Taluditi; (6) Kota Gorontalo: Kecamatan Kota Utara dan Kota Tengah



Gambar 4.14 Pemetaan kawasan budidaya untuk pembangunan ekonomi berbasis potensi wilayah

4.3.3.c. Kawasan Peternakan dan Perkebunan

Kawasan peternakan sapi meliputi: Kecamatan Randangan dan Taluditi di Kabupaten Pohuwato; Kecamatan Wonosari dan Paguyaman di Kabupaten Boalemo; Kecamatan Mootilango, Boliyohuto, Pulubala, Tibawa dan Bongomeme di Kabupaten Gorontalo; Kecamatan Anggrek, Kwandang dan Atinggola di Kabupaten Gorontalo Utara; serta Kecamatan Tilongkabila dan Bolango Utara di Kabupaten Bone Bolango.

Kawasan perkebunan jambu mete, cengkeh, kakao, kelapa, kopi meliputi: Kecamatan Batumoito, Dulupi, Mananggu, Paguyaman, Paguyaman Pantai, Tlamuta dan Wonosari di Kabupaten Boalemo; Kecamatan-Kecamatan Suwawa dan Tapa di Kabupaten Bone Bolango; Kecamatan-Kecamatan Boliyohuto, Bongomeme, Mootilango, Pulubala, Tibawa dan Tolangohula di Kabupaten Gorontalo; Kecamatan-Kecamatan Anggrek, Atinggola, Kwandang dan Tolinggula di Kabupaten Gorontalo Utara; Kecamatan-Kecamatan Lemito, Marisa, Popayato, Randangan dan Taluditi di Kabupaten Pohuwato.

4.3.3.d. Kawasan Perikanan

Kawasan perikanan dibagi menjadi kelompok kawasan perikanan air tawar, kawasan budidaya perikanan laut, kawasan budidaya rumput laut, dan kawasan pengembangan perikanan laut. Kawasan perikanan air tawar terletak di Kecamatan Kwandang, Atinggola, Sumalata, Tolinggula, Gentuma dan Anggrek di Kabupaten Gorontalo Utara dan Kecamatan Wonggarasi Timur, Randangan, Wonggarasi Barat di Kabupaten Gorontalo dan Kecamatan Marisa di Kabupaten Pohuwato. Sementara itu, kawasan budidaya perikanan laut, kerapu, dan kuwe berlokasi di Kabupaten Boalemo, Bone Bolango, Gorontalo dan Pohuwato.

Kawasan budidaya rumput laut dikembangkan di Kabupaten Boalemo, Bone Bolango, Gorontalo dan Pohuwato, sedangkan pengembangan perikanan laut berada pada perairan pesisir utara dan pesisir selatan wilayah Provinsi Gorontalo.

4.3.3.e. Kawasan Industri dan Pertambangan

Kawasan industri berskala besar direncanakan dikembangkan di kawasan strategis pengembangan ekonomi (akan diusulkan menjadi KEK – Kawasan

Ekonomi Khusus) Gopandang yaitu *hinterland* Gorontalo, Paguyaman, Isimu dan Anggrek serta di sentra pertambangan emas.

Kawasan industri skala kecil dan menengah, yang bersifat strategis dalam skala kabupaten atau kota lokasi dan jenis komoditasnya akan ditentukan lebih rinci dalam RTRW Kabupaten dan RTRW Kota. Daerah potensi pertambangan dikembangkan di kawasan Kabupaten-Kabupaten Pohuwato, Boalemo, Gorontalo, dan Bone Bolango.

4.3.3.f. Kawasan Pemukiman Kota dan Desa

Kawasan permukiman perkotaan yang terdiri atas perumahan, fasilitas sosial, fasilitas umum, prasarana dan sarana perkotaan. Bangunan permukiman di tengah kota terutama di PKN dan PKW yang padat penduduknya diarahkan pembangunan secara vertikal. Pola permukiman perkotaan yang paling rawan terhadap bencana alam seperti banjir, gempa dan tsunami disediakan tempat evakuasi pengungsi bencana alam baik berupa lapangan terbuka di tempat ketinggian ≥ 30 m di atas permukaan laut atau berupa bukit penyelamatan.

Untuk kawasan desa, kepadatan bangunan, penduduk serta prasarana dan sarana rendah, dan kurang intensif dalam pemanfaatan lahan untuk keperluan non agraris. Bangunan-bangunan perumahan diarahkan menggunakan nilai kearifan budaya lokal seperti pola rumah kebun dengan bangunan berlantai panggung.

4.3.4. Kawasan Strategis Provinsi

Kawasan strategis provinsi (KSP) di Provinsi Gorontalo meliputi KSP Pertumbuhan Ekonomi, KSP Kepentingan Sosial Budaya, KSP Kepentingan Sumber Daya Alam dan Teknologi Tinggi, KSP Kepentingan Daya Dukung Lingkungan Hidup, dan KSP Pertahanan dan Keamanan.

4.3.4.a. KSP Pertumbuhan Ekonomi

Kawasan startegis provinsi (KSP) untuk mendorong pertumbuhan ekonomi meliputi:

- (1) Pengembangan kawasan strategis pertumbuhan ekonomi berupa pengembangan pertanian berkelanjutan yang disinergikan dengan pengembangan irigasi teknis, meliputi: KSP Randangan dan sekitarnya, KSP

Pawonsari dan sekitarnya, serta KSP Sumatoa (Sumalata, Tolinggula, Anggrek) dan sekitarnya;

- (2) Pengembangan kawasan perdagangan dan jasa, yaitu KSP Kota Gorontalo dan sekitarnya dan KSP Marisa dan sekitarnya;
- (3) Pengembangan kawasan terpadu industri, perdagangan dan simpul transportasi darat, udara dan kereta api berupa KSP Isimu;
- (4) Pengembangan kawasan terpadu pelabuhan, petikemas dan pergudangan KSP Anggrek;
- (5) Kawasan potensi pengembangan ekonomi Gorontalo – Paguyaman – Kwandang dengan sektor unggulan agrobisnis dan agroindustri yang akan didorong menjadi KEK Gopandang.

4.3.4.b. KSP Kepentingan Sosial Budaya

Kawasan strategis provinsi (KSP) untuk mendorong aktivitas sosial budaya meliputi:

- (1) Kota pendidikan Gorontalo, Kawasan pendidikan Kabila-Suwawa di Kab Bone Bolango, dan kawasan pendidikan Limboto di Kab Gorontalo
- (2) Kawasan wisata terpadu tirta, sejarah dan kerajinan tangan serta seni dan budaya Telaga-Gorontalo-Tapa

4.3.4.c. KSP Kepentingan Sumber Daya Alam

Kawasan strategis provinsi (KSP) untuk yang terkait dengan pemanfaatan sumber-sumber daya alam meliputi blok-blok tambang emas di Pohuwato, Pohuwato-Boalemo, Boalemo-Gorontalo, Gorontalo, dan Bone Bolango.

4.3.4.d. KSP Kepentingan Daya Dukung Lingkungan Hidup

Kawasan strategis provinsi (KSP) yang berfungsi utama sebagai penyangga daya dukung lingkungan hidup meliputi:

- (1) Kawasan strategis Danau Limboto di Kabupaten Gorontalo,
- (2) Cagar Alam SM Nantu di Desa Mohiolo di Kabupaten Gorontalo dan Desa Pangea di Kabupaten Boalemo,
- (3) Taman Nasional Bogani Nani Wartabone di Desa Lombongo Kec Suwawa, Kabupaten Bone Bolango, serta

-
- (4) Kawasan strategis penanggulangan banjir di DAS Limboto – Bolango Bone yang bermuara pada Danau Limboto.

4.3.4.e. KSP Kepentingan Pertahanan dan Keamanan

Dalam menyusun perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian, diperhatikan kepentingan pertahanan keamanan yang meliputi: turut serta menjaga dan memelihara aset-aset pertahanan, mengembangkan kawasan lindung dan/atau kawasan budi daya tidak terbangun di sekitar aset-aset pertahanan dan keamanan., serta mengembangkan kegiatan budi daya secara selektif di dalam dan di sekitar aset-aset pertahanan untuk menjaga fungsi pertahanan dan keamanan.

Rencana pengembangan kawasan andalan, sektor unggulan, sistem kota dan outlet pendukung-pendukungnya di Provinsi Gorontalo disandingkan pada **Tabel 4.9** pada halaman berikut.

4.3.5. Kawasan Lindung dan Daerah Rawan Bencana

Di Provinsi Gorontalo, kawasan lindung terbagi atas kawasan lindung nasional dan kawasan lindung provinsi. Termasuk dalam kelompok Kawasan Lindung Nasional adalah:

- (1) Cagar Alam Tanjung Panjang dan Cagar Alam Panua (Kabupaten Pohuwato);
- (2) Taman Nasional Bogani Nani Wartabone (Kabupaten Bone Bolanggo);
- (3) Taman Nasional Nantu Boliohuto (Kabupaten Gorontalo Utara, Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Bone Boalemo).

Sementara itu, yang termasuk dalam kelompok Kawasan Lindung Provinsi adalah:

- (1) Kawasan Hutan Lindung di Kabupaten Gorontalo, Kabupaten Gorontalo Utara, Kabupaten Bone Bolanggo, Kabupaten Boalemo, Kabupaten Pohuwato dan Kota Gorontalo;
- (2) Cagar Alam Mas Popaya Raja di Kabupaten Gorontalo Utara;
- (3) Cagar Alam Tangale di Kabupaten Gorontalo;
- (4) Kawasan Konservasi Laut Daerah (KKLD) Desa Olele di Kabupaten Bone Bolanggo.

Pemetaan kawasan berpotensi/rawan bencana di Provinsi Gorontalo meliputi yang telah dituangkan di dalam RTRWP meliputi:

Tabel 4.9. Pengembangan Kawasan Andalan, Sektor Unggulan, Sistem Kota, dan Outlet Pendukung di Provinsi Gorontalo

Provinsi/Kawasan Andalan	Sektor Unggulan	Kota Dalam Kawasan		Pelabuhan	Bandar Udara
		PKN	PKW		
Provinsi Gorontalo					
Kawasan Gorontalo	Pemerintahan	Gorontalo	Isimu Kwandang Tilamuta Marisa Suwawa	Pelabuhan Internasional Anggrek	Djalaluddin
	Perdagangan				
	Pertanian				
	Perikanan				
	Perkebunan				
	Industri				
	Pariwisata				
Pertambangan					
Kawasan Marisa	Pertanian				
	Perkebunan				
	Perikanan				
Kawasan Andalan Laut Tomini dan Sekitarnya	Pariwisata				
	Perikanan				
Kawasan andalan Laut Sulawesi dan sekitarnya	perikanan, pariwisata bahari dan transportasi laut			Pelabuhan Nasional Kota Gorontalo, Tilamuta, Marisa, dan Kwandang.	Pohuwato (Bandara Perintis)

Sumber: RTRW Nasional, RTR Pulau Sulawesi dan RTRW Provinsi Gorontalo 2011

- (1) Daerah rawan longsor di kecamatan – kecamatan Tulinggula dan Sumalata; Kecamatan Atinggola di Kabupaten Gorontalo Utara; Kecamatan Telaga Biru dan Limboto di Kabupaten Gorontalo; dan Kecamatan Tilamuta di Kabupaten Boalemo;
- (2) Daerah rawan banjir di kecamatan-kecamatan di Kota Gorontalo dan sebagian besar kecamatan-kecamatan di Kabupaten Gorontalo; Kecamatan Tapa, Kabila dan Suwawa di wilayah Kabupaten Bone Bolango; Kecamatan Paguyaman, Wonosari dan Manangu di Kabupaten Boalemo; dan seluruh pesisir wilayah Kabupaten Pohuwato;
- (3) Daerah rawan bencana tsunami berada di seluruh pesisir selatan dan pesisir utara Provinsi Gorontalo

4.4. POLA AKTIVITAS DAN PENGGUNAAN RUANG

Pola aktivitas sosioekonomi masyarakat di Provinsi Gorontalo dalam skala kewilayahan secara dominan dibentuk oleh pola pemanfaatan ruang wilayah tersebut. Pola aktivitas ini dapat dikategorikan ke dalam 2 (dua) kelompok, yaitu (1) pola aktivitas pada wilayah administratif dengan memperhatikan satuan-satuan wilayah pengembangan (SWP) yang telah dibentuk, dan (2) pola aktivitas yang dijumpai pada kawasan-kawasan strategis dan andalan ekonomi. Kedua kelompok pola aktivitas tersebut dijelaskan lebih lanjut sebagai berikut.

4.4.1. Pola Aktivitas Wilayah Administratif

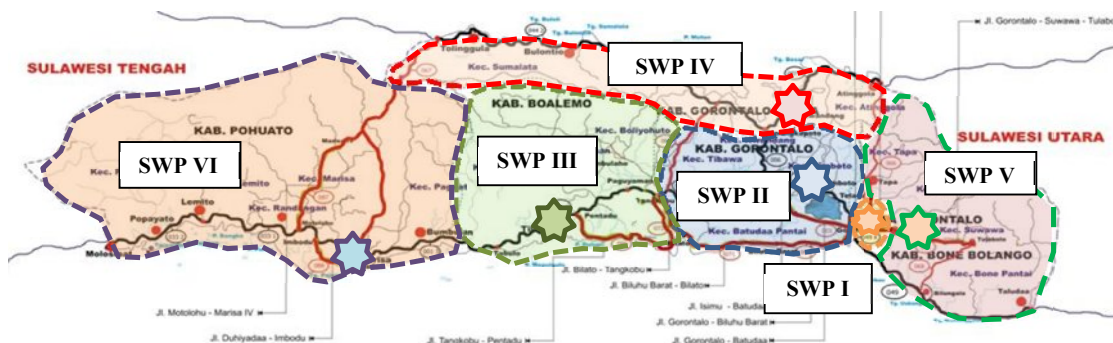
Pola aktivitas wilayah di Provinsi Gorontalo terkait dengan pergerakan penduduk yang sehari-hari melakukan kegiatan rutinitasnya seperti bekerja, berdagang, bersekolah, berbelanja atau berwisata (*mandatory trips* dan *social/leisure trips*). Provinsi Gorontalo yang terdiri dari 1 kota dan 5 kabupaten membagi wilayahnya dengan pola aktivitas yang terorientasi pada pusat-pusat kegiatan atau sub pusat kegiatan yang menyebar, baik yang mengikuti wilayah administrasi dan lintas administrasi. Untuk kegiatan-kegiatan yang memiliki skala primer, saat ini terpusat di Kota Gorontalo sebagai ibukota Provinsi dan kota yang memiliki fungsi sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Sesuai dengan arahan pada RTRW Provinsi Gorontalo, pola aktivitas wilayah dibagi dalam satuan wilayah pengembangan dengan masing-masing pusat pengembangannya.

Wilayah Pengembangan Utama Provinsi Gorontalo meliputi seluruh wilayah Provinsi Gorontalo dengan pusat pengembangan berada di Kota Gorontalo sebagai ibukota Provinsi dan Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Sementara itu, Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) Provinsi Gorontalo (**Gambar 4.15**) meliputi:

- (1) Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) I, meliputi Kota Gorontalo dan sekitarnya, sekaligus berfungsi sebagai Pusat pelayanan utama terhadap Provinsi Gorontalo;
- (2) Satuan Wilayah pengembangan (SWP) II, meliputi Kabupaten Gorontalo dan sekitarnya (Kabupaten Gorontalo dan Kabupaten Bone Bolango), dengan pusat pengembangan di Limboto;
- (3) Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) III, meliputi Kabupaten Boalemo dan sekitarnya (Kabupaten Pohuwato) dengan pusat pengembangan di Tilamuta.

Sebagai pengembangan ke depan, sesuai dengan kebutuhan pergerakan pendudukan maka SWP ini dapat dikembangkan untuk bertambah SWP menjadi 6 SWP yaitu :

- (1) Satuan Wilayah pengembangan (SWP) IV, meliputi Kabupaten Gorontalo Utara, dengan pusat pengembangan di Kwandang;
- (2) Satuan Wilayah pengembangan (SWP) V, meliputi Kabupaten Bone Bolango, dengan pusat pengembangan di Suwawa;
- (3) Satuan Wilayah pengembangan (SWP) VI, meliputi Kabupaten Pohuwato, dengan pusat pengembangan di Marisa.



Gambar 4.15 Satuan Wilayah Pengembangan Provinsi Gorontalo

Di dalam dokumen RPJMD 2007 – 2012 Provinsi Gorontalo, Satuan Wilayah Pengembangan (SWP) yang ada ditindaklanjuti oleh suatu program kewilayahan yang dijabarkan sesuai dengan wilayah administrasi masing-masing. Program kewilayahan ini didasarkan pada potensi sumber daya alam yang tersedia sehingga diharapkan akan berkembangnya pusat-pusat pertumbuhan yang mempunyai koneksitas antara satu dengan lainnya, sehingga *output* dan *outcome*-nya dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di masing-masing wilayah kabupaten/kota dan masyarakat provinsi pada umumnya, adapun program kewilayahan tersebut adalah sebagai berikut:

- (1) Program Kewilayahan Kota Gorontalo: selain sebagai pusat pemerintahan provinsi, Kota Gorontalo diarahkan sebagai pusat jasa perdagangan di Provinsi Gorontalo dan Kawasan Teluk Tomini.
- (2) Program Kewilayahan Kabupaten Gorontalo: Kabupaten Gorontalo dengan Ibu Kota Limboto, diharapkan mempunyai peranan yang penting dalam menopang pertumbuhan jasa dan perdagangan di kota Gorontalo. Untuk itu diharapkan Limboto dan Telaga menjadi kota kecil kedua setelah kota Gorontalo sehingga arus barang dan jasa tidak terkonsentrasi di kota Gorontalo yang mempunyai wilayah yang sangat terbatas.
- (3) Program Kewilayahan Kabupaten Boalemo: Kabupaten Boalemo sebagai Kabupaten wilayah pesisir pantai selatan mempunyai potensi sumber daya laut dan perikanan, serta potensi pertanian dan peternakan. Program kewilayahan untuk Kabupaten Boalemo di fokuskan pada pengembangan dan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan serta peningkatan pemanfaatan potensi pertanian pada umumnya.
- (4) Program Kewilayahan Kabupaten Pohuwato: Kabupaten Pohuwato sebagai wilayah pertanian terbesar di Provinsi Gorontalo mempunyai peranan yang sangat strategis dalam meningkatkan produksi pertanian Provinsi Gorontalo baik produksi jagung, padi, palawija dan produksi lainnya. Oleh sebab itu program kewilayahan kabupaten Pohuwato diarahkan pada program pengembangan pertanian tanaman pangan dan pemanfaatan potensi perikanan dan sumber daya kelautan.

- (5) Program Kewilayahan Kabupaten Bone Bolango: Kabupaten Bone Bolango sebagai kabupaten hinterland dari ibukota Provinsi Gorontalo, maka program kewilayahan diarahkan pada pengembangan pendidikan, pengembangan Kawasan Industri Agro Terpadu (KIAT) dan pelestarian kawasan lindung.
- (6) Program Kewilayahan Kabupaten Gorontalo Utara: Kabupaten Gorontalo Utara yang terletak di Pantai Utara Sulawesi berhadapan langsung dengan negara tetangga Malaysia, Philipina, Brunai Darussalam serta di apit oleh perbatasan Provinsi Sulawesi Utara dan Provinsi Sulawesi Tengah mempunyai peranan yang strategis dalam mengembangkan perekonomian Provinsi Gorontalo, sehingga kedepan Kabupaten Gorontalo Utara menjadi pintu gerbang kemajuan Provinsi Gorontalo, program kewilayahan yang dikembangkan adalah pengembangan pemanfaatan sumber daya kelautan dan perikanan secara optimal, pengembangan pelabuhan anggrek sebagai pelabuhan Nasional dan pelabuhan Internasional dalam rangka ekspor hasil industri pertanian dan industri kecil dan menengah, pengembangan industri menengah yang berbasis pertanian dan perikanan. Sebagai pusat pertahanan di kawasan Indonesia Timur dalam rangka pengamanan wilayah daratan maupun pulau-pulau yang terkecil.

4.4.2. Pola Aktivitas Kawasan-Kawasan Strategis dan Andalan

Pola aktivitas pada kawasan-kawasan strategis dan prioritas memiliki tipologi sesuai dengan tema strategis kawasan tersebut, yang dalam hal ini dapat di kelompokkan menjadi pola aktivitas pada Kawasan Strategis Gorontalo (KEK Gopandang), Kawasan Andalan Marisa, Kawasan Andalan Kota Gorontalo dan Kawasan Militer.

KEK Gopandang merupakan kawasan ekonomi khusus (dahulu disebut KAPET Gorontalo) yang meliputi segitiga Gorontalo – Paguyaman – Kwandang. Kawasan ini memiliki prasarana dan sarana serta infrastruktur yang lebih baik jika dibandingkan dengan kawasan lainnya. Pola aktivitas yang dijumpai di sini adalah kegiatan perekonomian dan kegiatan transportasi (darat, laut dan udara) dalam skala regional. Kegiatan perekonomian yang menonjol pada kawasan ini adalah kegiatan pertanian tanaman pangan, berupa proses koleksi dan distribusi

produk hasil pertanian baik yang dipasarkan dalam lingkup lokal, regional dan internasional –seperti hasil dari komoditi jagung yang diekspor melalui Pelabuhan Anggrek. Selain itu terdapat juga kegiatan koleksi distribusi untuk hasil perikanan dan kelautan, yang juga dipasarkan untuk kebutuhan pasar lokal, regional dan internasional. Aktivitas di kawasan ini memberikan dampak yang sangat besar terhadap perkembangan di kawasan ini dan hinterlandnya.

Dalam hal kegiatan transportasi, kawasan ini merupakan simpul transportasi di Provinsi Gorontalo baik sebagai *gate* (gerbang) ke Provinsi Gorontalo, maupun sebagai bagian dari jalur perlintasan yang sangat penting di Pulau Sulawesi. Jalur perlintasan yang dimaksud adalah Jalan Lintas Sulawesi yang menghubungkan seluruh PKN di Pulau Sulawesi seperti Manado – Bitung (Provinsi Sulawesi Utara), Gorontalo (Provinsi Gorontalo), Palu (Provinsi Sulawesi Tengah) dan Makasar (Provinsi Sulawesi Selatan). Kawasan ini memiliki prasarana dan sarana yang relatif lebih baik jika dibandingkan dengan kawasan lainnya, tetapi perlu dipertimbangkan untuk melakukan penambahan kapasitas jaringan sarana dan prasarananya guna mengantisipasi pembangunan dan pertumbuhan ekonomi dan sosial di masa mendatang.

Kawasan Andalan Marisa merupakan kawasan andalan yang berada di Kabupaten Pohuwato dengan pengembangan komoditas unggulannya berupa pertanian, perkebunan dan perikanan. Kawasan Andalan ini berada pada jalur perlintasan trans Sulawesi yang berbatasan dengan Provinsi Sulawesi Tengah. Pola aktivitas yang terjadi di kawasan ini adalah berupa kegiatan koleksi dan distribusi untuk produk pertanian (tanaman pangan), perkebunan dan perikanan. Sebagai pendukung kegiatan ini dalam hal pergerakan dan pemasaran adalah dengan mengandalkan prasarana dan sarana transportasi darat yang menuju pusat kegiatan di Kota Gorontalo dan luar wilayah Provinsi dalam hal ini adalah Provinsi Sulawesi Tengah. Untuk kawasan Andalan Marisa perlu dipertimbangkan aksesibilitas dari dan menuju ke kawasan ini berdasarkan kegiatan yang terjadi yaitu berupa kegiatan koleksi dan distribusi produk-produk pertanian (tanaman pangan), perkebunan dan perikanan.

Kawasan Andalan Kota Gorontalo merupakan kawasan andalan yang ada di pusat Provinsi dikembangkan untuk menjadi pusat pelayanan jasa, pusat

perdagangan, pusat pendidikan dan pusat koleksi dan distribusi untuk wilayah Provinsi Gorontalo dan Kawasan Teluk Tomini. Dengan prasarana dan sarana serta infrastruktur yang lengkap, kawasan ini diharapkan dapat bersaing dengan pusat-pusat kegiatan yang ada di sekitar kawasan Teluk Tomini dan sekitarnya. Kawasan Kota Gorontalo dan Kawasan Andalan Marisa dalam pengembangannya akan menjadi *hinterland* utama bagi KEK Gopandang. Kawasan Andalan Gorontalo perlu mempertimbangkan aksesibilitas dari dan menuju ke kawasan ini berdasarkan kegiatan yang terjadi yaitu berupa pusat pelayanan jasa, pusat perdagangan, pusat pendidikan dan pusat koleksi dan distribusi untuk wilayah Provinsi Gorontalo dan Kawasan Teluk Tomini.

Kawasan militer di Provinsi Gorontalo juga termasuk dalam kategori kawasan strategis karena di dalamnya berisi kegiatan yang bersifat mempertahankan keadaulatan negara sesuai dengan fungsi TNI. Kawasan militer ini terdapat di Kabupaten Gorontalo Utara yaitu Markas Brigade Infanteri di Kecamatan Anggrek. Pusat kegiatan ini perlu penanganan yang khusus berkaitan dengan fungsinya dan aksesibilitasnya ke pusat-pusat kegiatan Kabupaten dan Provinsi serta pusat kegiatan lainnya. Kawasan Militer lainnya adalah Satuan Radar 224 Kwandang, kawasan ini juga terletak di Kabupaten Gorontalo Utara tepatnya di sekitar jalan trans Sulawesi. Seperti halnya dengan Markas Brigade Infanteri ini maka kawasan ini juga perlu penanganan yang khusus dalam hal fungsi dan aksesibilitasnya. Sebagai kawasan Militer perlu dipertimbangkan aksesibilitas dari dan menuju ke kawasan ini.

4.4.3. Pola Penggunaan Ruang Daratan

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Provinsi Gorontalo Tahun 2007 – 2012 menjabarkan penggunaan ruang daratan di Provinsi Gorontalo secara garis besar didominasi oleh hutan yang memiliki luas lebih kurang 826.378,12 ha atau sekitar 67,65% dari luas wilayah, termasuk di dalamnya kawasan Taman Nasional Bogani Nani Wartabone yang memiliki luas 102.140 ha. Dari luasan hutan yang ada terdapat lebih kurang 673.736 ha luas hutan yang belum dimanfaatkan. Investasi di bidang kehutanan yang prospektif adalah pengembangan hutan tanaman industri pada areal tertentu terutama untuk

pengembangan kayu jati. Potensi lainnya adalah pengembangan industri hasil hutan seperti industri meubel berbahan kayu, rotan, industri damar, serta budidaya lebah madu dan lain-lain. Dalam rangka pengelolaan dan pemanfaatan hasil hutan, kelestarian dan ekologi hutan tetap harus menjadi prioritas. Pengembangan hutan produksi harus diikuti dengan penanaman kembali agar tidak terjadi degradasi hutan sehingga kelangsungan produksi tetap terjaga dan tidak mengakibatkan kerusakan lingkungan.

Untuk kegiatan budidaya berupa lahan pertanian yang dimanfaatkan sampai saat ini adalah sebesar 148.312,78 ha sedangkan lahan yang potensial untuk lahan pertanian adalah sebesar 463.649,09 ha atau 37,95 % dari luas keseluruhan. Artinya, masih terdapat peluang pengembangan lahan untuk kegiatan pertanian di Provinsi Gorontalo seluas 315.336,31 ha. Saat ini Provinsi Gorontalo sedang giat-giatnya mengembangkan komoditi jagung pada program Agropolitan yang menjadi sektor penggerak, pendorong utama dan peningkatan perekonomian masyarakat yang diarahkan sebagai program yang mampu membawa efek ganda terhadap sektor-sektor lain.

Penggunaan lahan untuk kegiatan permukiman dan lahan terbangun di Provinsi Gorontalo adalah sebesar 47.669 ha yang tersebar dalam 5 wilayah Kabupaten dan 1 Kota. Penggunaan lahan untuk permukiman dan lahan terbangun yang terbesar adalah di Kabupaten Gorontalo yaitu seluas lebih kurang 20.844 ha dan yang paling kecil adalah Kota Gorontalo sebesar lebih kurang 303 ha. Hal ini lazim adanya karena lahan terbangun yang ada di setiap Kabupaten adalah tersebar dan didominasi oleh kegiatan permukiman.

Kegiatan perdagangan terbagi dalam 2 (dua) fungsi yaitu sebagai pusat pengumpul untuk produksi pertanian dan perkebunan. Fungsi lainnya adalah sebagai distribusi barang yang berasal dari Kota Gorontalo. Kegiatan lain yang merupakan sebuah lahan terbangun adalah berupa kegiatan transportasi berupa Pelabuhan, Bandara dan Terminal Darat.

Selain transportasi kegiatan lainnya yang berupa lahan terbangun di luar Kota Gorontalo adalah berupa kegiatan militer dan pariwisata. Untuk kegiatan militer, terdapat Markas dari Brigade Infantri di Kabupaten Gorontalo Utara, dan Satuan Radar yang juga berlokasi di Kabupaten Gorontalo Utara. Untuk kegiatan

pariwisata, terdapat beberapa obyek wisata yang tersebar di setiap kabupaten dengan karakter, keindahan alam yang masih asli serta keanekaragaman adat dan budaya. Obyek-obyek wisata tersebut antara lain:

- (1) Pentadio Resort, Pendaratan Soekarno Iluta, Danau Limboto, Rumah Adat Batanyo Poboide, Kerajinan Kerawang dan Benteng Oranye di Kabupaten Gorontalo Utara;
- (2) Air Terjun Ayuhulalo, Pantai Boalemo Indah dan Pulau Bitila di Kabupaten Boalemo
- (3) Pantai Bumbulan Indah, Cagar Alam Panoa dan Perkampungan Suku Bajo di Kabupaten Pohuwato;
- (4) Pemandian Air Panas Lombongo dan Taman Laut Olele di kabupaten Bone Bolango.

Kota Gorontalo walaupun luas lahan terbangunnya tidak terlalu besar, namun seluruh kegiatan yang ada di kota ini dapat digolongkan ke dalam kegiatan yang memiliki skala primer seperti pendidikan, kesehatan, perdagangan-jasa, transportasi serta pusat pemerintahan baik Provinsi dan Kota selain pusat permukiman. Kondisi ini menjadikan Kota Gorontalo sebagai pusat kegiatan di Provinsi Gorontalo, sesuai dengan struktur tata ruang nasional yang menetapkan Kota Gorontalo sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN).

4.4.4. Pola Penggunaan Ruang Perairan

Selain ruang daratan, Provinsi Gorontalo juga memiliki ruang lautan atau ruang perairan dengan luas mencapai 50.500 km² yang terdiri dari luas perairan laut Teluk Tomini di bagian Selatan (7.400 km²), Laut Sulawesi (3.100 km²) di bagian Utara dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) laut Sulawesi (40.000 km²). Panjang garis pantai Provinsi Gorontalo mencapai 590 km yang meliputi wilayah pantai utara (Laut Sulawesi) 320 km dan wilayah pantai selatan (Teluk Tomini) 270 km.

Ruang lautan sangat potensial dan menjadi daya tarik tersendiri bagi pengembangan usaha perikanan tangkap, budidaya maupun pengolahan. Potensi perikanan tangkap, misalnya, mencapai 92.200 ton per tahun, akan tetapi tingkat produksinya saat ini hanya mencapai 33.296 ton (36,11% per tahun). Hal ini cukup rendah apabila dibandingkan dengan perikanan tangkap di perairan umum

yang mencapai 752,2 ton dari potensi sebesar 900 ton per tahun (83,57% per tahun). Sebagai pendukung dari kegiatan ini terdapat beberapa pelabuhan dan TPI yang menyebar baik yang berada di pesisir pantai Utara atau pesisir pantai Selatan. Di pesisir pantai utara terdapat Pelabuhan Laut Kwandang dan Pelabuhan Perikanan Kwandang beserta TPI Kwandang (Posisi kedua pelabuhan ini berdekatan antara pelabuhan pelayaran rakyat dan pelabuhan perikanan), sedangkan di pesisir pantai selatan terdapat Pelabuhan Laut Tilamuta dan Pelabuhan Perikanan serta TPI Tilamuta.

Secara umum penggunaan ruang lautan dapat dibedakan atas penggunaan untuk transportasi, wisata dan penggunaan untuk sektor lain yakni perikanan, pertanian, penelitian dan lainnya. Penggunaan ruang untuk transportasi laut dapat dibedakan atas prasarana pelabuhan dan jalur lintasan angkutan laut. Sebagaimana dijelaskan sebelumnya, Provinsi Gorontalo memiliki beberapa pelabuhan. Sistem angkutan laut di Provinsi Gorontalo dilayani oleh 4 buah pelabuhan laut umum, yaitu Pelabuhan Laut Gorontalo, Pelabuhan Laut Anggrek, Pelabuhan Laut Tilamuta dan Pelabuhan Kwandang, serta 1 buah dermaga khusus Pertamina. Pelabuhan Gorontalo terletak di sebelah Selatan Kota Gorontalo, pada muara sungai Bone. Area bongkar-muat, penumpukan serta pergudangan untuk pelabuhan Gorontalo cukup sempit. Pelabuhan ini melayani pelayaran laut, dan terutama digunakan untuk melayani angkutan bahan industri masuk ke Provinsi Gorontalo seperti: semen, bahan bangunan, produk industri yang lain. Beberapa komoditi diangkut dengan menggunakan peti kemas 20' (TEU). Pelabuhan ini dilayani oleh layanan angkutan penumpang secara reguler.

4.4.5. Pola Penggunaan Ruang Udara

Pola penggunaan ruang udara yang ada saat ini di Provinsi Gorontalo terkait pada pemanfaatannya sebagai ruang Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP) yang berada di sekitar Bandar Udara Djalaluddin. Kawasan ini terkait dengan permasalahan penggunaan ruang daratan, seperti aturan untuk tidak membuat bangunan yang tinggi pada kawasan tertentu yang telah ditetapkan.

Transportasi udara di Provinsi Gorontalo saat ini dilayani oleh Bandar Udara Djalaludin. Bandara ini terletak di Kabupaten Gorontalo, Kecamatan Isimu.

Bandara Djalaludin mempunyai landasan pacu pada arah 09 - 27. Pada saat ini, Bandara Djalaludin melayani rute penerbangan secara langsung ke Makassar, Manado, dan Luwuk. Seluruh penerbangan ini dilayani oleh maskapai penerbangan nasional seperti Sriwijaya Air, Lion Air dan Garuda Indonesia.

4.5. KONDISI PERMINTAAN PERJALANAN PENUMPANG DAN BARANG

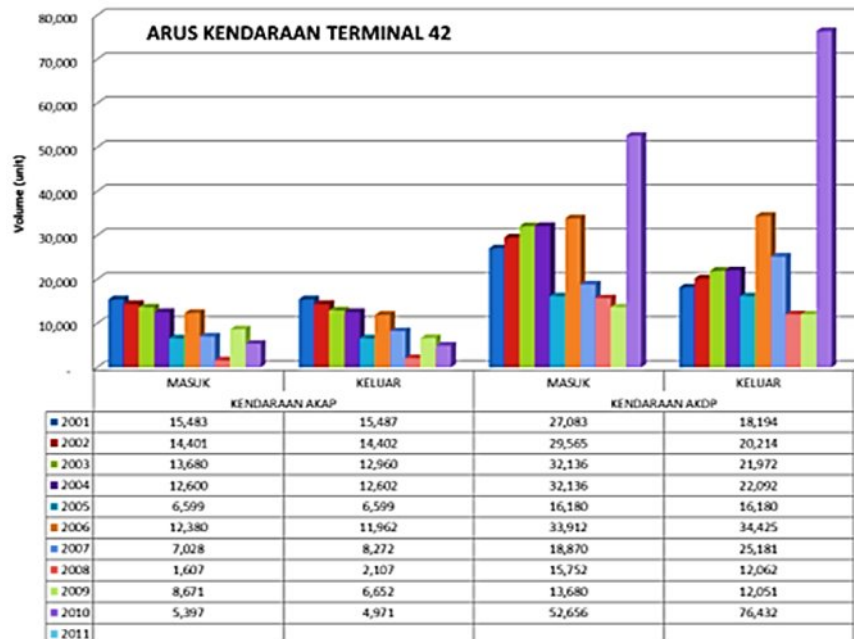
Dalam pelayanan jasa transportasi, permintaan perjalanan (*trip demand*), baik transportasi penumpang maupun barang merupakan suatu faktor yang amat penting dalam perencanaan penyediaan sarana dan prasarana moda transportasi berkaitan dengan keterpaduan dan keseimbangan antara *supply* dan *demand*. Berdasarkan sarana, prasarana, dan pelayanan transportasi yang tersedia, pergerakan penumpang, barang dan kendaraan keluar-masuk Provinsi Gorontalo dilayani dengan moda angkutan darat, moda angkutan laut, moda angkutan udara dan moda angkutan penyeberangan sedangkan untuk pergerakan antar wilayah di dalam Provinsi Provinsi Gorontalo saat ini dilayani dengan angkutan jalan.

Pada sub bab ini diulas kondisi permintaan perjalanan penumpang dan barang pada tiap-tiap simpul transportasi serta jaringan jalan sebagai penghubung antar simpul. Selain itu, disampaikan pula analisis asal-tujuan perjalanan penumpang dan barang antar wilayah di Provinsi Gorontalo berdasarkan survey pengamatan lapangan dan data sekunder asal-tujuan yang ada.

4.5.1. Permintaan Perjalanan pada Terminal Andalas 1942

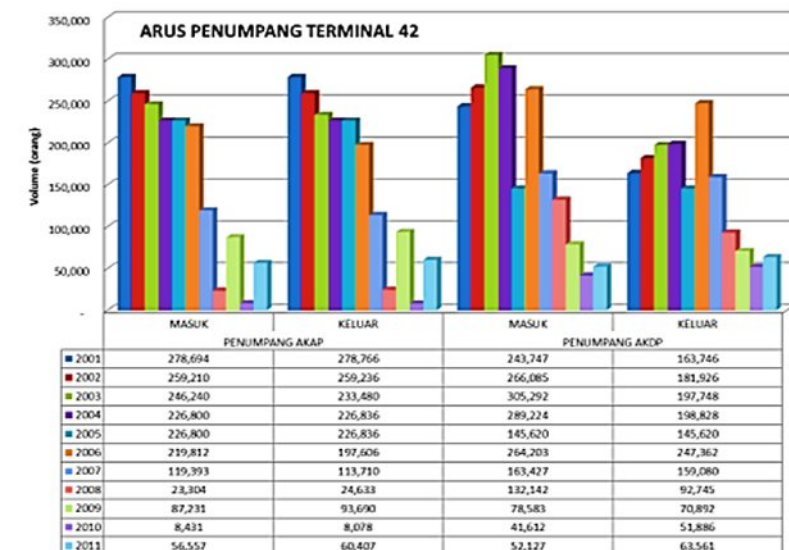
Perkembangan permintaan perjalanan pada Terminal Kelas A Andalas 1942 Kota Gorontalo dapat diamati pada **Gambar 4.16** dan **Gambar 4.17**. Gambar pertama menunjukkan arus kendaraan umum AKAP dan AKDP keluar masuk terminal dari tahun 2001 hingga 2010, sedangkan gambar kedua melaporkan jumlah arus penumpangnya. Berdasarkan data tersebut, arus kendaraan umum AKAP yang menggunakan Terminal 1942 kian tahun semakin berkurang. Hal ini kemungkinan diakibatkan oleh persaingan lintas moda transportasi (udara) yang semakin ketat sehingga masyarakat beralih menggunakan moda lain (pesawat) untuk melayani kebutuhan perjalanan jarak jauhnya. Kondisi sebaliknya terlihat pada angkutan AKDP yang mengalami

lonjakan pada tahun 2010. Namun demikian, kenaikan produksi & operasi armada ini tidak diimbangi oleh kenaikan dari sisi jumlah penumpang.



Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Gambar 4.16. Perkembangan arus kendaraan AKAP dan AKDP di Terminal 1942



Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Gambar 4.17 Perkembangan arus penumpang AKAP dan AKDP di Terminal 1942

4.5.2. Permintaan Perjalanan pada Terminal Penyeberangan Gorontalo

Tabel 4.10 serta Gambar 4.18 berikut menyajikan data permintaan perjalanan pada simpul Terminal Penyeberangan Gorontalo selama 5 (lima) tahun terakhir. Berdasarkan tabel dan grafik tersebut, teramati bahwa arus turun naik penumpang, barang dan kendaraan cenderung mengalami pergerakan yang fluktuatif dengan angka kenaikan maupun penurunan yang bervariasi. Namun pada tahun 2011 terjadi peningkatan permintaan dibandingkan tahun 2010. Kunjungan kapal tahun 2011 tercatat sebanyak 258 trip, atau naik 15,18%. Penumpang yang diangkut tercatat sebanyak 96.276 orang (naik sebesar 52,21%), dan angkutan barang sebanyak 18.057 (naik sebesar 36,43%). Sementara itu, angkutan kendaraan roda 2 tercatat sebanyak 5.947 unit (naik sebesar 60,43%), namun kendaraan roda 4 hanya tercatat 1.974 unit (turun 35,62%).

Tabel 4.10 Perkembangan permintaan perjalanan pada Terminal Penyeberangan Gorontalo 2007 – 2011

NO	TAHUN	TRIP	VOLUME ANGKUTAN															
			PENUMPANG (Org)				BARANG (Ton)				KENDARAAN (Unit)							
			NAIK	TURUN	JUMLAH	TREND (%)	NAIK	TURUN	JUMLAH	TREND (%)	RODA 2		TREND (%)	≥ RODA 4		TREND (%)		
											NAIK	TURUN		NAIK	TURUN			
1	2007	224	5.323	2.728	8.051	-3,96	4.366	89	4.455	-15,37	74,0	7,0	81,0	-25,00	3,0	-	3,0	-97,83
2	2008	190	47.945	38.590	86.535	974,84	10.443	7.070	17.513	293,11	1.919	1.893	3.812	4.606,17	838	763	1.601	53,267
3	2009	217	39.285	35.729	75.014	-13,31	10.330	15.853	26.183	49,51	1.747	2.080	3.827	0,39	1.481	1.364	2.845	77,70
4	2010	224	31.369	31.884	63.253	-15,68	6.790	6.445	13.235	-49,45	1.677	2.030	3.707	-3,14	989	2.077	3.066	7,77
5	2011	258	45.825	50.451	96.276	52,21	9.676	8.381	18.057	36,43	2.713	3.234	5.947	60,43	781	1.193	1.974	-35,62
Jumlah		1.113	169.747	159.382			41.605	37.838			8.130	9.244			4.092	5.397		

Sumber: Terminal Penyeberangan Gorontalo, 2012



Sumber: Terminal Penyeberangan Gorontalo, 2012

Gambar 4.18 Permintaan perjalanan pada Terminal Penyeberangan Gorontalo

4.5.3. Permintaan Perjalanan pada Pelabuhan Laut se-Provinsi Gorontalo

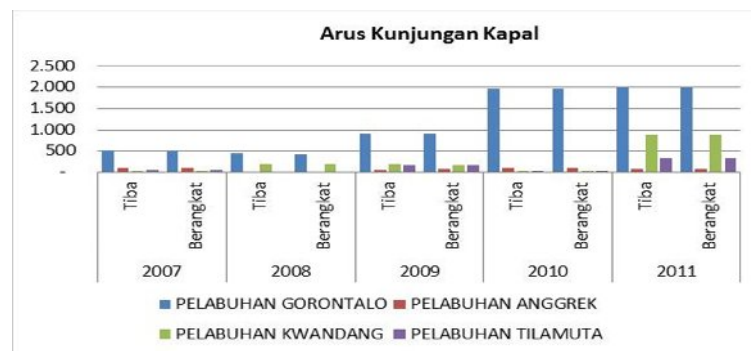
Provinsi Gorontalo memiliki 5 (lima) pelabuhan laut yang terletak di pesisir Utara dan Selatan. Sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhanan Nasional, maka terdapat 3 (tiga) pelabuhan nasional yakni Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Anggrek, dan Pelabuhan Kwandang, dan terdapat 1 (satu) pelabuhan regional yakni Pelabuhan Tilamuta dan 1 (satu) pelabuhan lokal yaitu Pelabuhan Bumbulan (Marisa).

Aktivitas kunjungan kapal pada pelabuhan-pelabuhan di atas dapat dilihat pada **Tabel 4.11** dan **Gambar 4.19** berikut. Berdasarkan tabel dan grafik tersebut teramati bahwa kunjungan kapal cenderung mengalami pergerakan yang fluktuatif dengan angka kenaikan yang bervariasi. Kenaikan kunjungan kapal pada ke-4 pelabuhan tercatat meningkat tajam pada tahun-tahun terakhir. Total kunjungan tahun 2011 pada ke-4 pelabuhan tersebut sebanyak 6.583 unit, yaitu naik sebesar 53,52% dibandingkan tahun sebelumnya.

Tabel 4.11 Angka kunjungan kapal pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

NO	PELABUHAN	2007				2008				2009				2010				2011			
		Tiba	Berangkat	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	Tiba	Berangkat	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	Tiba	Berangkat	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	Tiba	Berangkat	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	Tiba	Berangkat	Jumlah	Trend Pergerakan (%)
1	PELABUHAN GORONTALO	513	499	1.012	-2	440	435	875	-14	909	914	1.823	108	1.976	1.976	3.952	117	1.998	1.997	3.995	1
2	PELABUHAN ANGGREK	102	97	199	38	22	20	42	-79	68	70	138	229	94	93	187	36	73	73	146	-22
3	PELABUHAN KWANDANG	46	41	87	-83	195	202	397	356	185	181	366	-8	31	30	61	-83	878	878	1.756	2.779
4	PELABUHAN TILAMUTA	69	64	133	-57	-	-	-	-100	169	168	337	100	44	44	88	-74	343	343	686	680
	JUMLAH	730	701			657	657			1.331	1.333			2.145	2.143			3.292	3.291		
	TOTAL		1.431				1.314				2.664				4.288				6.583		

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.19 Arus kunjungan kapal pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

Tabel 4.12 Angka arus penumpang pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

NO	PELABUHAN	2007				2008				2009				2010				2011			
		TURUN	NAIK	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	TURUN	NAIK	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	TURUN	NAIK	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	TURUN	NAIK	Jumlah	Trend Pergerakan (%)	TURUN	NAIK	Jumlah	Trend Pergerakan (%)
1	PELABUHAN GORONTALO	71.109	41.125	112.234	69	49.403	51.589	100.992	-10	48.412	48.426	96.838	-4	55.719	53.106	108.825	12	58.639	55.515	114.154	5
2	PELABUHAN ANGGREK	-	-	0	-100	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
3	PELABUHAN KWANDANG	2.837	4.282	7.119	-8	-	-	0	-100	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
4	PELABUHAN TILAMUTA	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0	496	362	858	100
	JUMLAH	73.946	45.407			49.403	51.589			48.412	48.426			55.719	53.106			59.135	55.877		
	TOTAL	119.353				100.992				96.838				108.825				115.012			

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.20 Arus penumpang pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

Perkembangan arus penumpang pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo dirangkum pada **Tabel 4.12** dan **Gambar 4.20** berikut. Berdasarkan tabel dan grafik tersebut terlihat bahwa sampai tahun 2011 yang melayani penumpang hanya Pelabuhan Gorontalo. Pelayanan penumpang ini difasilitasi oleh kapal PELNI KM. Tilong Kabila dengan frekuensi kurang lebih dua kali dalam sebulan (2 minggu 1 kali). Data tahun 2011 menunjukkan aktivitas naik-turun sejumlah 114.154 orang dengan perincian 58.639 orang turun dan 55.515 orang naik. Angka ini merupakan peningkatan sekitar 5,68% dibanding tahun 2010.

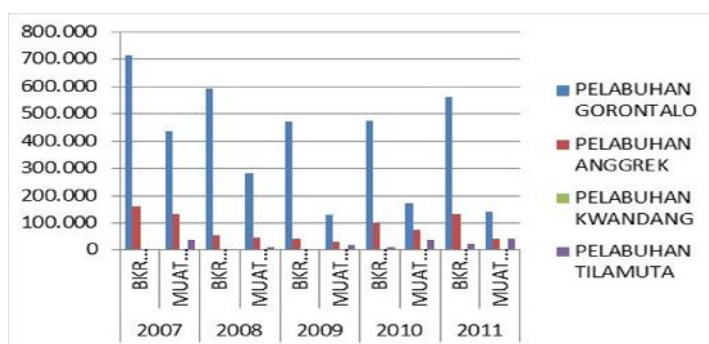
Aktivitas bongkar-muat barang pada 4 (empat) pelabuhan di Provinsi Gorontalo disajikan pada **Tabel 4.13** dan **Gambar 4.21** berikut. Pada **Tabel 4.14** hingga **Tabel 4.17** disajikan data jenis komoditas barang untuk tiap-tiap pelabuhan tersebut. Berdasarkan tabel-tabel dan gambar-gambar tersebut, arus bongkar muat barang (Ton/m³) di Pelabuhan se-Provinsi Gorontalo cenderung mengalami pergerakan yang fluktuatif dengan variasi presentase kenaikan. Pada tahun 2011, total aktivitas bongkar muat di 4 (empat) pelabuhan adalah sebesar 942.829 ton/m³, terdiri dari volume bongkar 718.146 ton/m³ dan volume muat

224.684 ton/m³. Angka-angka ini menunjukkan adanya peningkatan aktivitas bongkar muat sebesar 7,74% dibandingkan tahun 2010. Secara rata-rata, angka total volume bongkar-muat menunjukkan rata-rata produktivitas kurang lebih 2.500 ton/hari.

Tabel 4.13 Aktivitas bongkar-muat pada pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

NO	PELABUHAN	2007				2008				2009				2010				2011			
		BKR (ton/m3)	MUAT (ton/m3)	Jumlah (ton/m3)	Trend Pergerakan (%)	BKR (ton/m3)	MUAT (ton/m3)	Jumlah (ton/m3)	Trend Pergerakan (%)	BKR (ton/m3)	MUAT (ton/m3)	Jumlah (ton/m3)	Trend Pergerakan (%)	BKR (ton/m3)	MUAT (ton/m3)	Jumlah (ton/m3)	Trend Pergerakan (%)	BKR (ton/m3)	MUAT (ton/m3)	Jumlah (ton/m3)	Trend Pergerakan (%)
1	PELABUHAN GORONTALO	715.758	435.558	1.151.316	122,72	594.565	281.878	876.443	-23,87	473.371	128.199	601.570	-31,36	474.144	173.889	648.033	7,72	560.889	140.636	701.524	8,25
2	PELABUHAN ANGGREK	162.068	134.562	296.630	363,75	53.846	45.479	99.325	-66,52	44.249	30.013	74.262	-25,23	100.778	74.181	174.959	135,60	133.337	42.020	175.357	0,23
3	PELABUHAN KWANDANG	149	734	883	101,03	-	420	420	-52,36	32	106	138	-67,17	600	0	600	334,78	812	8	820	36,67
4	PELABUHAN TILAMUTA	1.127	38.770	39.897	-3,95	0	12.000	12.000	-69,92	1.800	20.100	21.900	82,50	11.503	40.008	51.511	135,21	23.108	42.020	65.128	26,44
	JUMLAH	879.102	609.624			648.411	339.777			519.452	178.418			587.025	288.078			716.146	224.684		
	TOTAL	1.488.726				988.188				697.870				875.103				942.829			

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.21 Aktivitas bongkar-muat pelabuhan laut se-Provinsi Gorontalo

Tabel 4.14 Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Gorontalo

NO	TAHUN	PUPUK		SEMEN		JAGUNG		ASPAL		GENCO		ROTRAN		GULA/MOLASES		M. TANAH		PREMIUM		BARANG LAINNYA	
		BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT
1	2007																			715.758	435.558
2	2008						53.037						10.064							594.565	218.777
3	2009	11.840	105	-	79	1.371	61.262	-		96.427	10.707		6.196	1.455	32.483			73.677		257.573	48.395
4	2010	10.301	150	56.885	1.371	585	104.987	71		111.145	19.668		4.172	2.292	32.174			82.937		180.047	41.250
5	2011	15.694	-	63.157	92	416	80.842	194		145.149	13.471		771	2.355	31.113			91.859		213.307	43.105
	TOTAL	37.835	255	120.042	1.542	2.371	300.128	265	-	352.721	43.846	-	21.203	-	6.102	95.770	-	248.473	-	1.961.250	787.085

* Ket : Untuk bongkaran komoditi jagung berasal dari antar pulau (Sulteng)

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Tabel 4.15 Distribusi barang bongkar-muat di Pelabuhan Laut Angrek

NO	TAHUN	PUKUK		SEMEN		JAGUNG		ASPAL		GENCO		RO TAN		GULA/MOLASES		M. TANAH		PREMIUM		BARANG LAINNYA	
		BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT
1	2007	15.854		20.950			28.321							14.900						110.364	106.241
2	2008	18.524	325	35.300	50	22	44.915						189							-	-
3	2009	2.800		7.300			7.200													34.149	22.813
4	2010	14.850		37.800			27.691								6.860					48.128	39.630
5	2011	17.404		69.100			22.892	-						1.455	2.292					45.378	16.836
	TOTAL	69.432	325	170.450	50	22	131.019	-	-	-	-	-	189	16.355	9.152	-	-	-	-	238.019	185.520

*Ket: Untuk bongkaran komoditi jagung berasal dari antar pulau
Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012*

Tabel 4.16 Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Kwandang

NO	TAHUN	HEWAN TERNAK		BARANG LAINNYA	
		BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT
1	2007	-	11.664	149	734
2	2008	-	5.625	-	420
3	2009	-	3.670	32	106
4	2010	-	3.278	600	-
5	2011	-	3.145	812	8
	TOTAL		27.382	1.593	1.268

** Ket : Hewan ternak tidak termasuk dalam barang
Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012*

Tabel 4.17 Distribusi barang bongkar muat di Pelabuhan Laut Tilamuta

NO	TAHUN	KOPRAH		SEMEN		MINYAK MENTAH		MINYAK		BUNGKIL		BARANG LAINNYA	
		BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT	BONGKAR	MUAT
1.	2008	-	-	-	-	-	12.000	-	-	-	-	-	-
2.	2009	900	-	-	-	900	20.100	-	-	-	-	-	-
3.	2010	-	-	3.600	-	-	-	2.408	-	-	14.200	5.495	25.808
4.	2011	2.100	-	5.500	-	2.100	-	13.408	-	-	-	-	42.020
	TOTAL	3.000	-	9.100	-	3.000	32.100	15.816	-	-	14.200	5.495	67.828

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

4.5.4. Permintaan Perjalanan pada Bandar Udara Djalaluddin

Tabel 4.18 dan 4.19 serta Gambar 4.22 dan 4.23 berikut melaporkan perkembangan 5 (lima) tahun terakhir atas permintaan perjalanan pada Bandar Udara Pengumpul Sekunder Sultan Djalaluddin, meliputi arus pesawat, penumpang, bagasi, kargo, dan pos. Provinsi Gorontalo. Berdasarkan data 5 tahun terakhir tersebut teramati bahwa arus pesawat, penumpang, bagasi, kargo, dan pos selama kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir cenderung mengalami pergerakan yang fluktuatif. Namun pada tahun 2011 arus pesawat di Bandara Djalaluddin

adalah sebanyak 3.050 pesawat, atau naik 18,68% dibandingkan tahun 2010. Penumpang pada tahun 2011 tercatat sebanyak 339.088 penumpang, atau mengalami peningkatan 24,19% dibandingkan tahun 2010. Angka ini setara dengan rata-rata 661 penumpang per hari, atau hampir 250 ribu penumpang/tahun. Selain arus penumpang, arus bagasi 2011 juga mengalami peningkatan sebesar 21,20% dibanding tahun 2010.

Tabel 4.17 Perkembangan arus pesawat, penumpang, dan bagasi 5 tahun terakhir di Bandara Sultan Djalaluddin

NO	TAHUN	PESAWAT				PENUMPANG					BAGASI (Kg)			
		Tiba	Brkt	Jumlah	Trend pergerakan (%)	Tiba	Brkt	Transit	Jumlah	Trend pergerakan (%)	Bongkar	Muat	Jumlah	Trend pergerakan (%)
1	2007	1.103	1.102	2.205	6,47	89.811	89.238	2.064	181.113	10,57	1.427.764	1.315.504	2.743.268	19,58
2	2008	901	900	1.801	-18,32	89.358	96.000	124	185.482	2,41	1.471.743	1.139.782	2.611.525	-4,80
3	2009	1.011	1.069	2.080	15,49	115.889	115.292	101	231.282	24,69	1.631.888	1.253.580	2.885.468	10,49
4	2010	1.286	1.284	2.570	23,56	135.596	137.288	164	273.048	18,06	1.646.537	1.332.475	2.979.012	3,24
5	2011	1.524	1.526	3.050	18,68	168.397	170.691		339.088	24,19	1.999.001	1.611.639	3.610.640	21,20
Jumlah		5.825	5.881			599.051	608.509	2.453			8.176.933	6.652.980		
Rata-rata per tahun		1.165	1.176			119.810	121.702	491			1.635.387	1.330.596		
Rata-rata per hari		3	3			328	333	1,34			4.481	3.645		

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Tabel 4.18 Perkembangan arus kargo dan pos 5 tahun terakhir di Bandara Sultan Djalaluddin

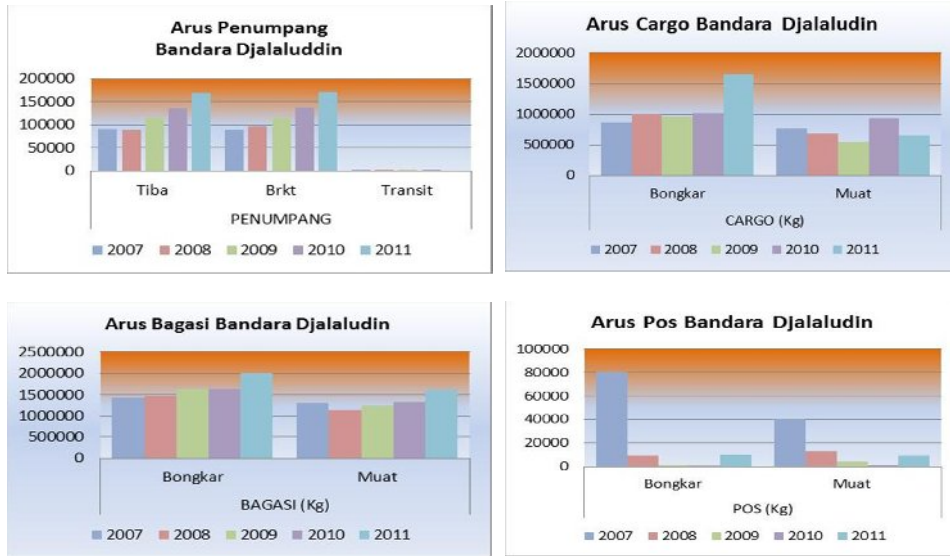
NO	TAHUN	CARGO (Kg)				POS (Kg)			
		Bongkar	Muat	Jumlah	Trend pergerakan (%)	Bongkar	Muat	Jumlah	Trend pergerakan (%)
1	2007	866.598	769.417	1.636.015	18,49	80.371	40.618	120.989	1.336,41
2	2008	1.004.290	682.004	1.686.294	3,07	9.813	12.819	22.632	-81,29
3	2009	962.586	539.023	1.501.609	-10,95	1.712	3.822	5.534	-75,55
4	2010	1.014.689	937.858	1.952.547	30,03	763	1.479	2.242	-59,49
5	2011	1.659.016	653.605	2.312.621	18,44	10.189	9.737	19.926	788,76
Jumlah		5.507.179	3.581.907			102.848	68.475		
Rata-rata per tahun		1.101.436	716.381			20.570	13.695		
Rata-rata per hari		3.018	1.963			56	38		

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.22 Data perkembangan arus pesawat Bandara Djalaluddin Gorontalo

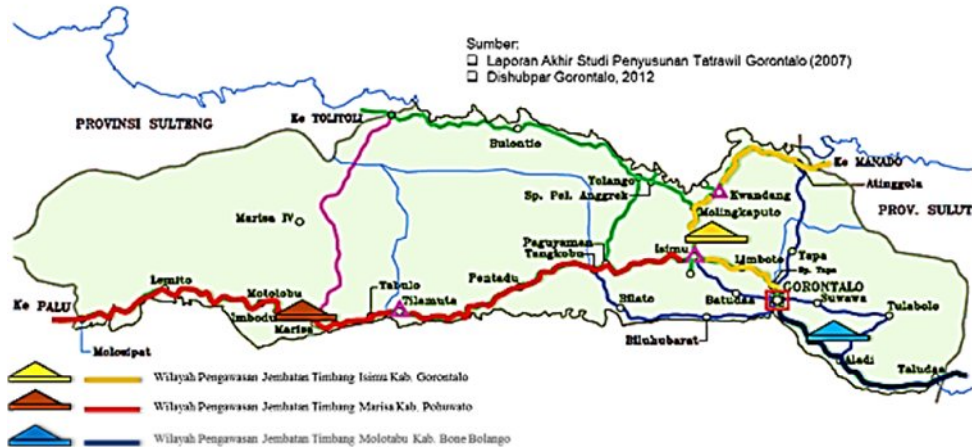


Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.23 Data perkembangan arus penumpang, kargo, bagasi, dan pos pada Bandara Djalaluddin Gorontalo

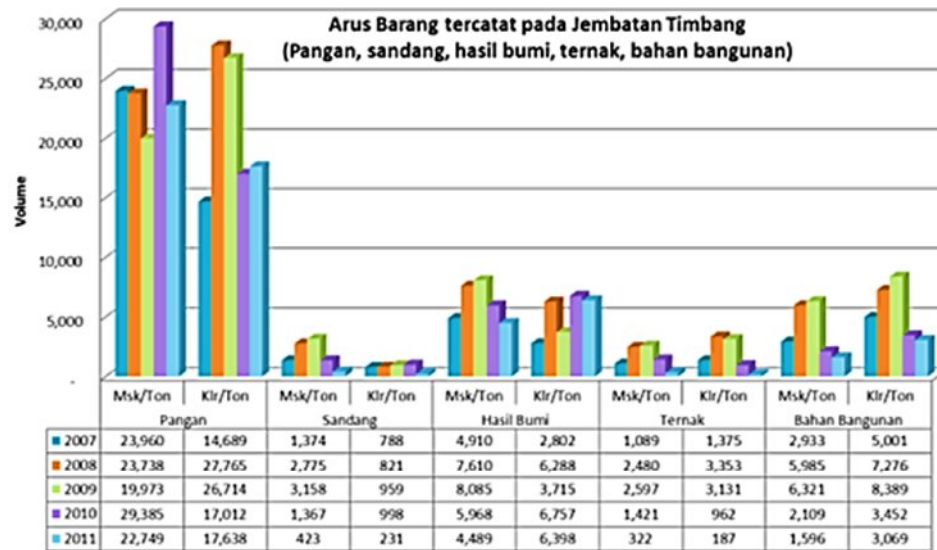
4.5.5. Distribusi Lalulintas Angkutan Barang pada Jaringan Jalan

Distribusi angkutan barang dan komoditas yang diangkut pada jaringan jalan dapat diketahui informasinya dari catatan jembatan-jembatan timbang yang ada di wilayah Provinsi Gorontalo. Terdapat 3 timbang yang beroperasi di wilayah tersebut: Jembatan Timbang Isimu di Kabupaten Gorontalo, Jembatan Timbang Marisa di Kabupaten Pohuwato, dan Jembatan Timbang Molobatu di Kabupaten Bone Bolango (**Gambar 4.24**).



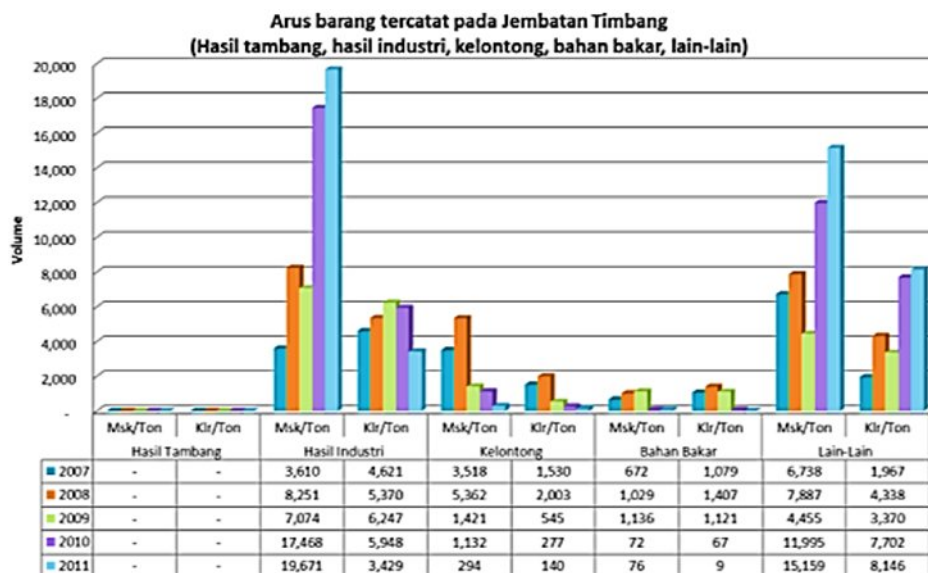
Gambar 4.24 Sebaran lokasi jembatan timbang Provinsi Gorontalo

Pengamatan dan pencatatan angkutan barang pada jembatan timbang menunjukkan berbagai komoditas barang yang diangkut keluar masuk Provinsi Gorontalo berikut tonasenya, sebagaimana dilaporkan pada **Gambar 4.25** dan **Gambar 4.26**. Data tahun 2011 adalah data sementara.



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.25 Data perkembangan muatan angkutan barang pangan, sandang, hasil bumi, ternak, dan bahan bangunan pada ke-3 jembatan timbang di Provinsi Gorontalo



Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Gambar 4.26 Data perkembangan muatan angkutan barang hasil industri, kelontong, bahan bakar, dan lain-lain pada ke-3 jembatan timbang di Provinsi Gorontalo

Berdasarkan data jembatan timbang di atas dapat diketahui bahwa arus barang utama yang diangkut moda transportasi jalan di Gorontalo dari tahun ke tahun (2007 – 2011) adalah jenis komoditas pangan. Catatan tertinggi komoditas tersebut pernah mencapai lebih dari 29.000 ton pada tahun 2010. Menyusul komoditas pangan adalah arus masuk komoditas industri, yang pada 2 tahun terakhir (2010 dan 2011) mencapai tonase lebih kurang 17 ribu dan 19 ribu ton.

4.5.6. Asal-Tujuan Angkutan Penumpang

Berdasarkan survey pengamatan lapangan dan data sekunder asal-tujuan penumpang tahun 2007 dan 2011, pergerakan penumpang di Provinsi Gorontalo yang difasilitasi oleh berbagai moda angkutan yang ada tidak hanya menuju ke berbagai tempat di dalam Provinsi Gorontalo sendiri tetapi juga ke luar dari Provinsi Gorontalo. Angkutan SDP di dermaga ferry Gorontalo sebagian besar melayani penumpang dengan tujuan perjalanan ke Provinsi Sulawesi Tengah. Lokasi asal perjalanan mereka juga diketahui bukan hanya dari Provinsi Gorontalo saja, melainkan juga dari Provinsi Sulawesi Utara, dengan berbagai variasi maksud perjalanan seperti urusan keluarga, kerja, bisnis dan sebagainya.

Arus penumpang di Pelabuhan laut Gorontalo dan Kwandang sebagian besar memiliki tujuan perjalan ke Provinsi Sulawesi Tengah yaitu kabupaten Buol dan Toli-Toli, sedangkan asal perjalanan sebagian besar dari dalam Provinsi Gorontalo serta sebagian kecil kota Bitung di Provinsi Sulawesi Utara, dengan berbagai variasi maksud perjalanan seperti urusan keluarga, kerja, bisnis dan sebagainya.

Tabel 4.19 menyajikan matriks potensi pergerakan dan asal-tujuan penumpang berdasarkan data Survey Asal Tujuan Transportasi Nasional (ATTN) tahun 2011. Pergerakan penumpang dalam satuan orang per tahun menuju/dari tiap kabupaten di Provinsi Gorontalo dan menuju/dari lokasi lain disajikan pada tabel tersebut. Gambaran garis-garis keinginan (*desired lines*) berdasarkan **Tabel 4.19** disajikan pada **Gambar 4.27**. Pengamatan atas tabel dan gambar tersebut menunjukkan bahwa potensi asal pergerakan yang terbesar berada di Kabupaten Gorontalo, disusul kemudian oleh Kota Gorontalo dan Kabupaten Boalemo. Sementara itu, potensi arus utama pergerakan di dalam Provinsi Gorontalo ditengarai terjadi antara Kabupaten Gorontalo dengan Kota Gorontalo, disusul

potensi pergerakan antara Kabupaten Gorontalo dengan Kabupaten Bone Bolango dan antara Kabupaten Gorontalo dengan Kabupaten Boalemo. Sedangkan potensi pergerakan antar provinsi lebih didominasi oleh pergerakan dari Provinsi Gorontalo ke Provinsi Sulawesi Utara dan sebaliknya, dibandingkan dengan pergerakan dari Provinsi Gorontalo ke Provinsi Sulawesi Tengah.

Volume perjalanan antar wilayah dalam provinsi yang cenderung lebih kecil dibandingkan dengan perjalanan antarprovinsi berdasarkan hasil simulasi data ATTN 2011 dipandang kurang mencerminkan keadaan sebenarnya. Namun demikian, pola pergerakan antarprovinsi yang condong menuju Sulawesi Utara serta pola pergerakan dalam provinsi yang terlukiskan dipandang masih mewakili keadaan lapangan.

Tabel 4.19. Matriks Asal-Tujuan (MAT) penumpang dari kabupaten-kabupaten di Provinsi Gorontalo ke daerah lainnya

(Penumpang/tahun)	Gorontalo	Boalemo	Bone Bolango	Pahuwato	Gorontalo Utara	Kota Gorontalo	Provinsi Sulawesi Utara	Provinsi Sulawesi Tengah
Gorontalo		164.544	184.056	34.445	17.222	374.267	543.234	46.115
Boalemo	210.560		54.722	90.793	59.025	70.798	254.484	35.784
Bone Bolango	201.442	46.802		9.599	56.469	141.372	185.169	14.817
Pahuwato	42.494	87.530	10.820		11.912	14.188	104.532	19.047
Gorontalo Utara	141	48.763	54.545	10.208		110.915	174.654	13.666
Kota Gorontalo	446.371	65.985	154.056	13.716	125.129		232.286	19.513
Prov. Sulut	625.373	228.158	194.966	97.100	175.307	224.319		
Prov. Sulteng	52.961	31.726	15.596	17.380	14.846	18.823		

Sumber: Survey ATTN, 2011, diolah

4.5.7. Asal-Tujuan Angkutan Barang

Sementara itu, pergerakan lalu lintas barang di Provinsi Gorontalo difasilitasi oleh beberapa moda angkutan diantaranya adalah moda angkutan laut menggunakan pelabuhan laut Anggrek, Pelabuhan laut Gorontalo, Pelabuhan Laut Kwandang, moda angkutan sungai dan penyeberangan menggunakan dermaga ferry Gorontalo, moda angkutan udara menggunakan bandar udara Djalaluddin, dan moda angkutan darat seperti truk dan bus melalui jaringan jalan darat yang telah ada.

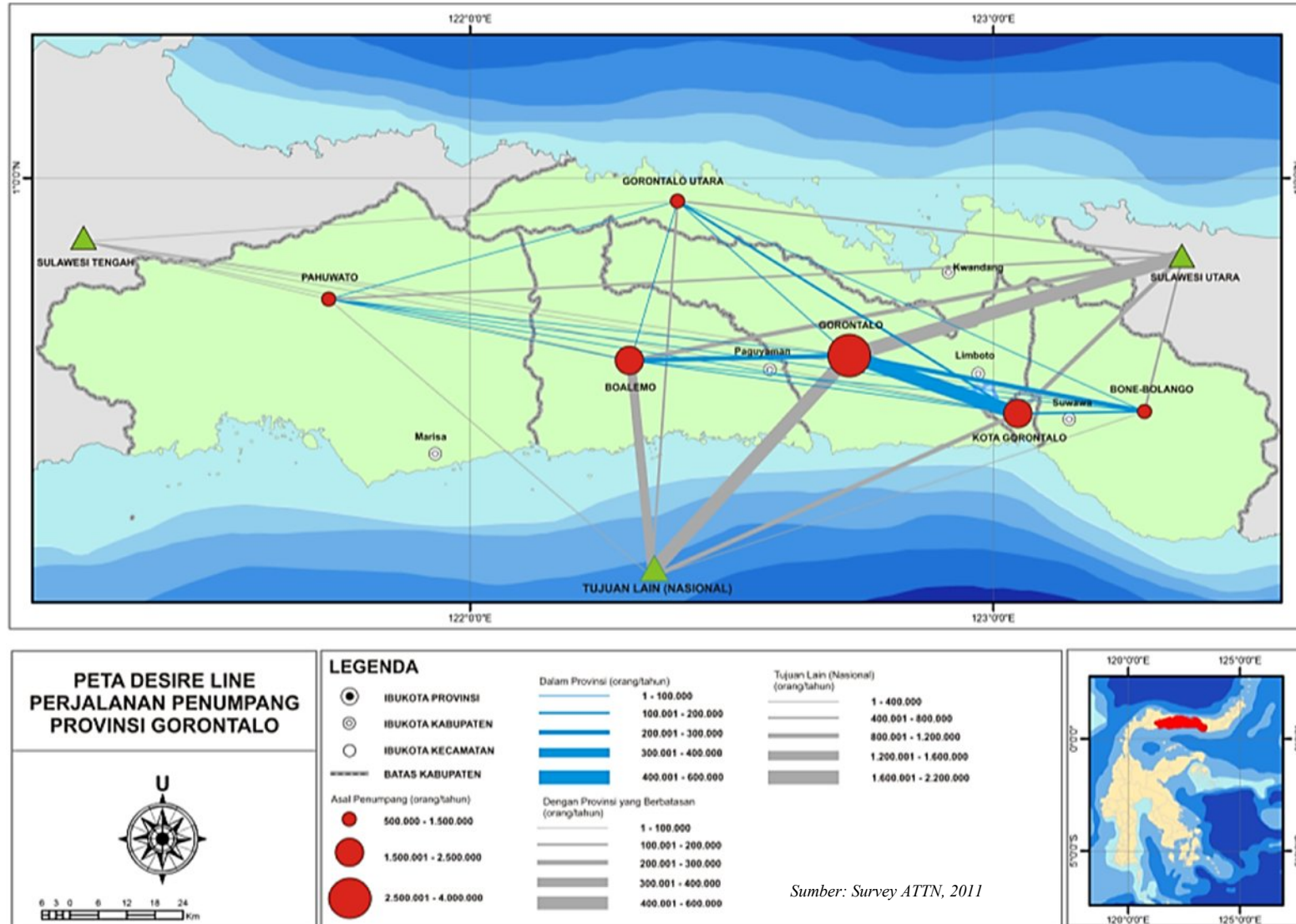
Pola potensi pergerakan yang serupa juga dijumpai pada angkutan barang, sebagaimana ditunjukkan pada **Tabel 4.20** dan **Gambar 4.28**, dengan potensi asal perjalanan terbesar berada di Kabupaten Gorontalo disusul Kota Gorontalo. Potensi arus pergerakan barang terbesar teridentifikasi antara Kabupaten Gorontalo dan Kota Gorontalo pula. Selain itu, potensi arus barang dari dan ke Provinsi Sulawesi Utara lebih besar dibandingkan dengan arus dari dan ke Provinsi Sulawesi Tengah. Dengan demikian orientasi geografis pemasaran (OGP) Provinsi Gorontalo masih lebih dominan bergerak ke Provinsi Sulawesi Utara.

Sebagaimana halnya dengan lalulintas penumpang, volume perjalanan lalulintas barang antar wilayah dalam provinsi yang cenderung lebih kecil dibandingkan dengan perjalanan antarprovinsi berdasarkan hasil simulasi data ATTN 2011 dipandang kurang mencerminkan keadaan sebenarnya. Namun demikian, pola pergerakan antarprovinsi yang condong menuju Sulawesi Utara serta pola pergerakan dalam provinsi yang terlukiskan dipandang masih mewakili keadaan lapangan

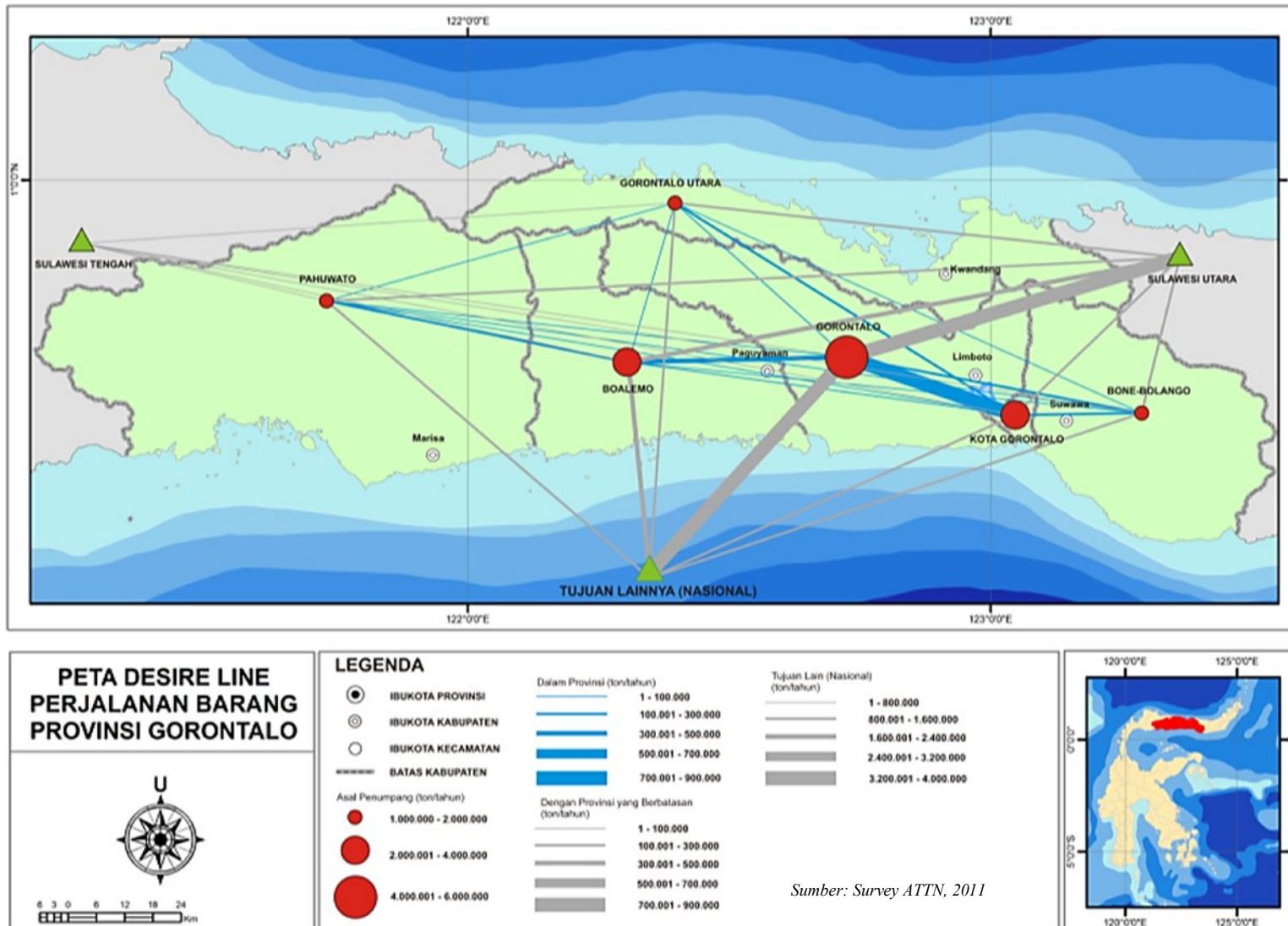
Tabel 4.20. Matriks Asal-Tujuan (MAT) barang dari kabupaten-kabupaten di Provinsi Gorontalo ke daerah lainnya

(Ton/tahun)	Boalemo	Bone Bolango	Gorontalo	Gorontalo Utara	Kota Gorontalo	Pahuwato	Sulawesi Utara	Sulawesi Tengah
Boalemo		77.861	256.796	71.986	93.541	129.184	330.037	45.951
Bone Bolango	59.576		256.424	71.882	233.946	13.441	291.236	22.527
Gorontalo	310.161	272.597		27.826	705.485	55.652	863.995	73.572
Gorontalo Utara	85.979	75.566	231		195.567	15.427	239.508	20.395
Kota Gorontalo	83.952	182.937	378.611	106.134		15.124	229.665	21.205
Pahuwato	144.068	17.809	82.658	23.171	25.474		200.117	35.752
Prov. Sulut	310.262	296.881	970.050	271.929	330.340	131.968		
Prov. Sulteng	47.500	23.142	86.700	24.304	29.651	27.860		

Sumber: Survey ATTN, 2011, diolah



Gambar 4.27. Garis keinginan perjalanan penumpang Provinsi Gorontalo



Gambar 4.28. Garis keinginan perjalanan barang Provinsi Gorontalo

4.6. KONDISI SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL DAN WILAYAH

4.6.1. Kondisi Jaringan Prasarana Transportasi Jalan

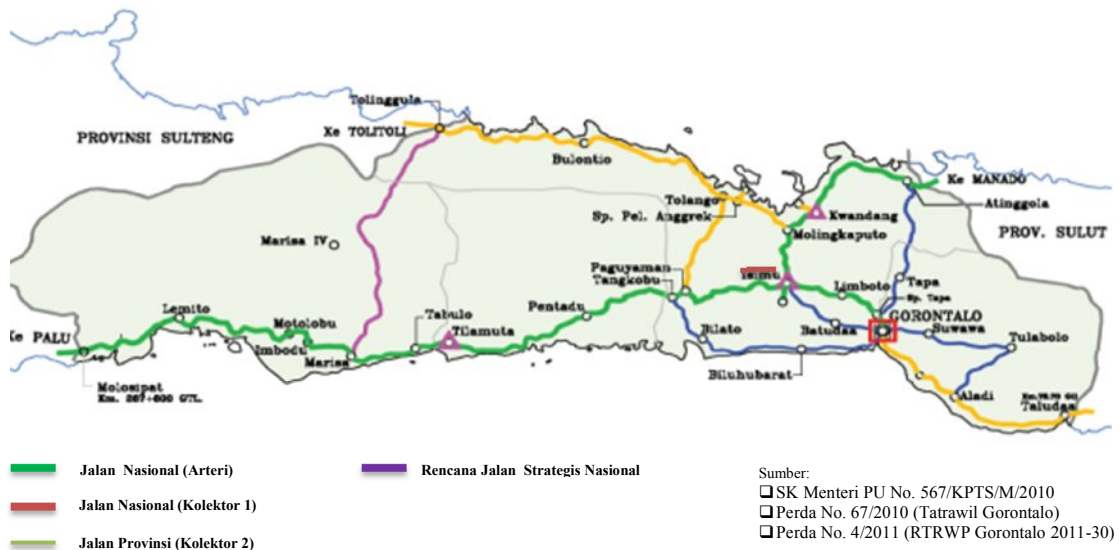
4.6.1.a. Prasarana jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang vital untuk memfasilitasi kegiatan perekonomian masyarakat. Panjang Jalan Nasional, Provinsi, Kabupaten/Kota tahun 2010 dapat dilihat dalam **Tabel 4.21**. Berdasarkan catatan Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, panjang jalan pada tiap kabupaten/kota di Provinsi Gorontalo tahun 2010 adalah: Kabupaten Boalemo 873,28 km, Kabupaten Gorontalo 1.549,60 km, Kabupaten Pohuwato 652 km, Kabupaten Bone Bolango 623,29 km, dan Kota Gorontalo 262,83 km. Jaringan jalan sebagai bagian dari struktur ruang dan sistem jaringan transportasi dapat dilihat kembali pada **Gambar 4.29**. Perkembangan jaringan jalan berdasarkan statusnya digambarkan pada **Gambar 4.30**.

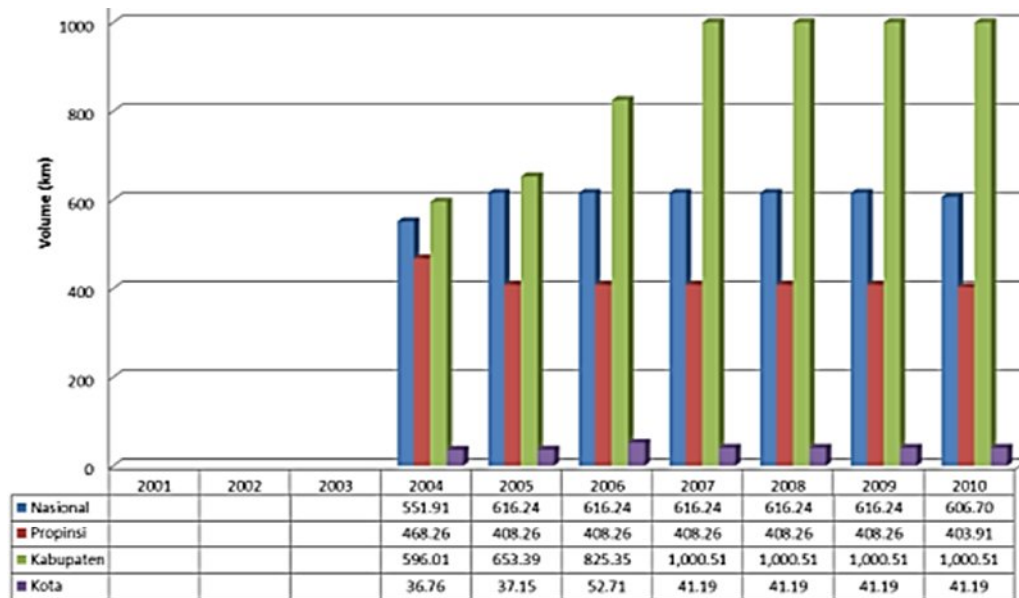
Tabel 4.21. Panjang jalan pada kabupaten/kota di Provinsi Gorontalo 2010 (km)

Kabupaten/Kota	Nasional	Provinsi	Kabupaten/Kota	Jumlah
Kab. Boalemo	102,00	78,10	693,18	873,28
Kab. Gorontalo	75,42	127,99	1.346,19	1.549,60
Kab. Pohuwato	182,00	115,00	355,00	652,00
Kab. Bone Bolango	68,29	130,00	425,00	623,29
Kab. Gorontalo Utara	-	-	408,47	-
Kota Gorontalo	13,86	27,58	221,39	262,83
Provinsi Gorontalo	441,58	478,67	3.449,23	3.961,00

Sumber : Gorontalo dalam angka 2011



Gambar 4.29. Jaringan jalan di Provinsi Gorontalo berdasarkan statusnya



Sumber: Dinas Perhubungan dan Pariwisata Gorontalo, 2011

Gambar 4.30. Perkembangan jalan berdasarkan statusnya di Provinsi Gorontalo

Berdasarkan data Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum tahun 2011, ruas Jalan Nasional dengan lebar perkerasan 6 meter atau kurang cukup dominan, mencapai 537,95 km dari total panjang ruas Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo (606,70 km), atau sekitar 88%. Tinjauan terhadap kondisi umum dan kemantapan permukaan jalan menunjukkan bahwa sebagian besar ruas Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo berada dalam keadaan baik. Kondisi baik dan sedang pada tahun 2011 dilaporkan mencapai 70,4% dan 20,9% dari total panjang Jalan Nasional. Sementara itu, sekitar 98,3% ruas Jalan Nasional dinyatakan dalam kondisi permukaan yang mantap. Detail lebar perkerasan, kondisi, dan kemantapan Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo dilaporkan pada **Tabel 4.22**.

Sementara itu, data Ditjen Bina Marga hingga semester pertama tahun 2012 menunjukkan bahwa kondisi jalan daerah di Provinsi Gorontalo secara umum mengalami peningkatan dari 1.018 km menjadi 1.640 km (atau sekitar 61%). Penurunan panjang jalan dengan kondisi mantap hanya terjadi di Kabupaten Bone Bolango, dari 91,57 km menjadi 21,5 km. Sementara itu, kenaikan kondisi mantap yang terbesar ada di Kabupaten Puhuwato, dari 56 km pada tahun 2011 menjadi 256 km di tahun 2012 semester pertama. Kenaikan cukup besar dijumpai di Kota Gorontalo dan Kabupaten Boalemo (**Tabel 4.23**).

Tabel 4.22 Kondisi ruas Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo

RUAS	NAMA RUAS	PANJANG (KM)	FUNGSI KELAS	PANJANG JALAN (KM) DENGAN LEBAR PERKERASAN					KONDISI UMUM RUAS (KM)				KEMANTAPAN (KM)	
				<= 6	6< LEBAR <=7	7< LEBAR <=14	LEBAR >14	LEBAR RATA2	BAIK	SEDANG	RSK RINGAN	RSK BERAT	MANTAP	TDK MANTAP
001	ATINGGOLA (bts. SULUT) - KWANDANG	40.22	A	40.22	0.00	0.00	0.00	5.00	31.40	8.62	0.20	0.00	40.02	0.20
002	KWANDANG - MALINGKAPUTO	11.00	A	11.00	0.00	0.00	0.00	6.00	10.21	0.79	0.00	0.00	11.00	0.00
003	MALINGKAPUTO - TOLANGO	24.00	K1	24.00	0.00	0.00	0.00	5.00	18.70	4.80	0.50	0.00	23.50	0.50
004	TOLANGO - BULINTIO	50.26	K1	50.26	0.00	0.00	0.00	5.00	37.56	12.40	0.30	0.00	49.96	0.30
005	BULONTIO - TOLINGGULA (bts. SULTENG)	53.65	K1	53.65	0.00	0.00	0.00	5.00	38.05	15.60	0.00	0.00	53.65	0.00
006	TALUDAA (bts. SULUT) - PEL. GORONT)	68.32	K1	68.32	0.00	0.00	0.00	5.00	43.58	24.04	0.70	0.00	67.62	0.70
006	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	7.36	K1	0.00	0.00	7.36	0.00	11.00	5.13	2.23	0.00	0.00	7.36	0.00
006	JLN. JALALUDIN TANTU (GORONTALO)	0.71	K1	0.71	0.00	0.00	0.00	5.00	0.40	0.31	0.00	0.00	0.71	0.00
006	JLN. A. YANI (GORONTALO)	0.70	K1	0.00	0.00	0.70	0.00	11.00	0.70	0.00	0.00	0.00	0.70	0.00
007	BTS. Kt GORONTALO - BTS. Kt LIMBOTO	7.24	A	7.24	0.00	0.00	0.00	6.00	7.15	0.10	0.00	0.00	7.24	0.00
007	JLN. BASUKI RACHMAT (GORONTALO)	0.57	A	0.00	0.00	0.57	0.00	11.00	0.51	0.06	0.00	0.00	0.57	0.00
007	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	4.67	A	0.00	0.00	4.67	0.00	11.00	4.19	0.48	0.00	0.00	4.67	0.00
007	JLN. SUDIRMAN (LIMBOTO)	3.10	A	0.00	0.00	3.10	0.00	7.50	2.89	0.20	0.00	0.00	3.10	0.00
008	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	6.20	A	6.20	0.00	0.00	0.00	6.00	6.20	0.00	0.00	0.00	6.20	0.00
008	JLN. A. YANI (LIMBOTO)	0.87	A	0.00	0.00	0.87	0.00	10.00	0.87	0.00	0.00	0.00	0.87	0.00
008	JLN. RAYA LIMBOTO (LIMBOTO)	7.87	A	7.87	0.00	0.00	0.00	6.00	7.87	0.00	0.00	0.00	7.87	0.00
009	ISIMU - PAGUYAMAN	41.72	A	41.72	0.00	0.00	0.00	5.00	25.36	16.37	0.00	0.00	41.72	0.00
009	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	1.52	A	1.52	0.00	0.00	0.00	6.00	1.00	0.52	0.00	0.00	1.52	0.00
010	PAGUYAMAN - TABULO	63.08	A	63.08	0.00	0.00	0.00	5.00	52.71	10.37	0.00	0.00	63.08	0.00
011	TABULO - MARISA	28.00	A	28.00	0.00	0.00	0.00	5.00	24.43	3.57	0.00	0.00	28.00	0.00
012	MARISA - LEMITO	68.19	A	20.70	0.00	47.50	0.00	7.79	40.85	27.04	0.30	0.00	67.89	0.30
013	LEMITO - MOLOSIPAT (bts. SULTENG)	33.31	A	33.31	0.00	0.00	0.00	5.00	19.83	13.19	0.29	0.00	33.02	0.29
014	MALINGKAPUTO - ISIMU	20.00	A	20.00	0.00	0.00	0.00	5.00	14.47	5.13	0.40	0.00	19.60	0.40
015	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	2.31	K1	2.31	0.00	0.00	0.00	5.00	1.73	0.58	0.00	0.00	2.31	0.00
016	SP. PEL. ANGGREK – PEL. ANGGREK	2.68	K1	2.68	0.00	0.00	0.00	5.00	0.50	1.98	0.10	0.10	2.48	0.20
017	TOLANGO - PAGUYAMAN	59.16	K1	55.16	0.00	4.00	0.00	5.45	30.65	21.29	5.11	2.10	51.94	7.21
TOTAL		606.70	-	537.95	0.00	68.74	0.00	-	426.92	169.66	7.90	2.20	596.59	10.11

Sumber: Ditjen Bina Marga, 2011

Tabel 4.23 Kondisi Jalan Daerah* di Provinsi Gorontalo 2011 – 2012

No.	Nama Daerah	Kondisi Mantap (Km)	
		2011	2012*
1	Kab. Gorontalo	221.18	510.56
2	Kab. Boalemo	366.86	526.24
3	Kab. Bone Bolango	91.57	21.50
4	Kab. Pohuwato	56.10	256.96
5	Kab. Gorontalo Utara	109.75	135.60
6	Kota Gorontalo	172.58	189.78
TOTAL		1.018,04	1.640,64

Sumber: Ditjen Bina Marga, 2012, *semester I tahun 2012

*Jalan daerah adalah jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota

Dengan ketersediaan dan kondisi jaringan jalan yang saat ini telah terbangun di Provinsi Gorontalo, banyak lokasi telah saling terhubung secara spasial, meskipun belum menjangkau seluruh pelosok dan kawasan di provinsi tersebut. Ruas Jalan Provinsi di Provinsi Gorontalo berikut kondisi lebar dan fasilitas keselamatannya dilaporkan pada **Tabel 4.24** berikut.

Tabel 4.24. Ruas Jalan Provinsi di Provinsi Gorontalo

No.	No. Ruas	Nama Ruas	Kep. Gub	Lebar	Terpasang Fas. Kes LLAJ
			(Km)	(M)	
1	002	Isimu - Batudaa	14,38	4.50	Sudah
2	003	Batudaa - Gorontalo	5,11	4.50	Sudah
3	003.K 1	Jl.Hasanudin (Gorontalo)	0,35	4.50	Sudah
4	003.K 2	Jl. Raja Eyato (Gorontalo)	2,00	4.50	Sudah
5	003 JK 3	Jl. Usman Ikhsan (Gorontalo)	6,90	4.50	Sudah
6	005	Jl. Kabila - Tapa	9,50	4.50	Rencana
7	005.K1	Jl. Toto Utara	1,10	4.50	Rencana
8	026	Gorontalo – Suwawa - Tulabolo	23,48	4.50	Rencana
9	026.11K	Gorontalo – Suwawa - Tulabolo	3,50	4.50	Sudah
10	066	Tapa - Atinggola	45,00	4.50	-
11	066.11K	Jl. Cokroaminoto	0,60	4.50	Sudah
12	066.12K	Jl. Ahmad Dahlan	1,20	4.50	Sudah
13	066.13K	Jl. Pangeran Hidayat	1,74	4.50	Sudah
14	066.14K	Jl. Rusli Datau	1,98	4.50	Sudah
15	067	Marisa - Tolinggula	80,00	4.50	-
16	068	Aladi - Tulabolo	30,00	4.50	-
17	069	Gorontalo – Biluhu Barat	27,90	4.50	-
18	069.12K	Jl. Kalengkongan	0,86	4.50	Sudah
19	069.13K	Jl. Kamboja	0,91	4.50	Sudah
20	069.14K	Jl. Yos Sudarso	2,40	4.50	Sudah
21	069.15K	Jl. Botuliyodu	4,00	4.50	Sudah
22	071	Biluhu Barat - Bilato	28,90	4.50	-
23	072	Bilato - Tangkobu	16,70	4.50	Rencana
24	086	Tangkobu - Pentadu	55,00	4.50	Rencana
25	087	Motolohu – Marisa IV	35,00	4.50	-
26	088	Duhiyadaa - Imbodu	16,00	4.50	-
J U M L A H			414,51		

Sumber: Dinas PU Provinsi Gorontalo, 2012



Sumber: Dokumentasi lapangan, 2012

Gambar 4.31. Kondisi ruas jalan Isimu – Gorontalo (Jl. Raya Limboto)

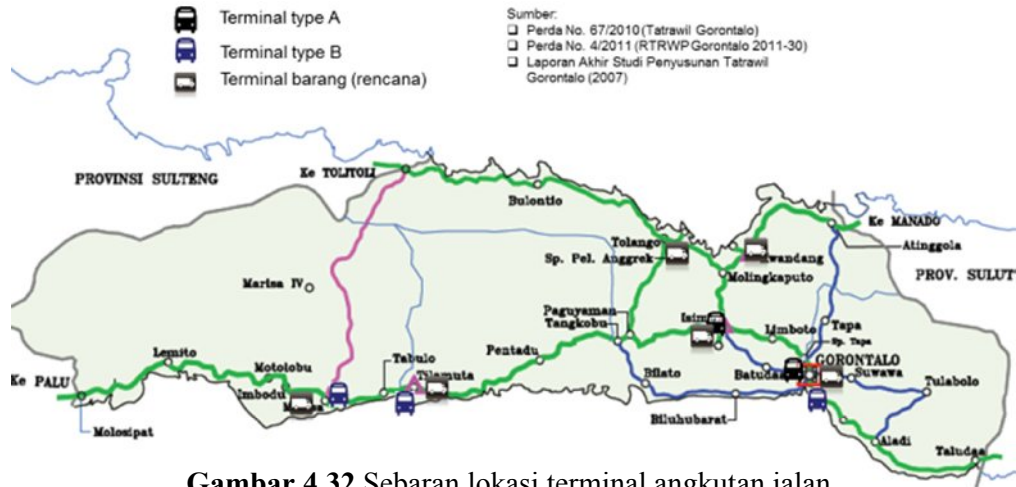
4.6.1.b. Perkembangan simpul dan fasilitas transportasi darat

Pada masa-masa awal terbentuknya Provinsi Gorontalo di tahun 2001, simpul dan fasilitas transportasi darat yang dimiliki provinsi ini meliputi: 1 unit terminal angkutan jalan kelas A, 2 unit terminal angkutan jalan kelas B, 3 unit terminal angkutan jalan kelas C, 1 unit jembatan timbang, 2 unit Balai Pengujian Kendaraan Bermotor, dan 1 pelabuhan penyeberangan di Kota Gorontalo. Namun hingga tahun 2011, jumlah simpul dan fasilitas tersebut telah berkembang cukup pesat. Data Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, tahun 2011 provinsi ini telah memiliki 2 unit terminal angkutan jalan kelas A, 6 unit terminal angkutan jalan kelas B, dan 11 unit terminal angkutan jalan kelas C. Selain itu, terdapat pula fasilitas penunjuang berupa 3 (tiga) unit jembatan timbang, dan 3 (tiga) unit Balai Pengujian Kendaraan Bermotor dengan kondisi dan kinerja yang bervariasi. Daftar lokasi dan persebaran simpul terminal penumpang angkutan jalan di Provinsi Gorontalo disajikan pada **Tabel 4.25** dan **Gambar 4.32**. Beberapa ilustrasi kondisi terminal yang dikumpulkan pada survey lapangan ditampilkan pada **Gambar 4.33** dan **Gambar 4.34**. Data perkembangan simpul dan fasilitas transportasi darat selengkapnya dilaporkan pada **Tabel 4.26**.

Tabel 4.25. Terminal penumpang di Provinsi Gorontalo

NO	NAMA TERMINAL	TIPE	LOKASI
1	Terminal 42 Andalas	A	Kota Gorontalo
2	Terminal Isimu	A	Isimu Kab. Gorontalo
3	Terminal Leyato	B	Leyato Kota Gorontalo
4	Terminal Limboto	B	Limboto Kab. Gorontalo
5	Terminal Tilamuta	B	Tilamuta Kab. Boalemo
6	Terminal Manangu	B	Manangu Kab. Boalemo
7	Terminal Marisa	B	Marisa Kab. Pohuwato
8	Terminal Pusat Kota	C	Pasar Sentral Kota Gorontalo
9	Terminal Telaga	C	Bulila-Telaga Kab. Gorontalo
10	Terminal Bongomeme	C	Bongomeme Kab. Gorontalo
11	Terminal Parungi	C	Parungi Kab. Gorontalo
12	Terminal Molingkapoto	C	Molingkapoto-Kwandang Kab. Gorontalo
13	Terminal Atinggola	C	Kota Jin-Atinggola Kab. Gorontalo
14	Terminal Tangkobu	C	Tangkobu-Paguyaman Kab. Boalemo
15	Terminal Popayato	C	Popayato Kab. Pohuwato

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2011



Gambar 4.32 Sebaran lokasi terminal angkutan jalan



Sumber: Dokumentasi lapangan, 2012

Gambar 4.33 Kondisi Terminal Tipe A Isimu yang sepi dan kurang terawat



Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2012

Gambar 4.34 Kondisi Terminal Tipe A Andalas 1942 di Kota Gorontalo



Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2012

Gambar 4.35 Kondisi Jembatan Timbang Isimu

Penyelenggaraan terminal penumpang di Provinsi Gorontalo tidak lepas dari masalah. Beberapa permasalahan umum yang dihadapi di dalam penyelenggaraan terminal di Provinsi Gorontalo, diantaranya:

- (1) Kekurangtepatan pemilihan lokasi pembangunan sehingga tidak berfungsi maksimal,
- (2) Rendahnya aksesibilitas dari dan ke terminal,
- (3) Minimnya biaya pemeliharaan berdampak pada kondisi sarana dan prasarana,
- (4) Kurangnya kompetensi petugas operasional terminal.

Selain terminal penumpang, fasilitas transportasi jalan di Provinsi Gorontalo juga termasuk 3 (tiga) unit jembatan timbang. Pada saat awal pembentukannya, Provinsi Gorontalo hanya memiliki 1 unit jembatan timbang warisan dari Provinsi Sulawesi Utara. Namun pada tahun 2002 dan 2005 telah diadakan fasilitas jembatan timbang masing-masing 1 unit sehingga pada saat ini Provinsi Gorontalo memiliki 3 unit jembatan timbang, yaitu: Jembatan Timbang Isimu di Kabupaten Gorontalo, Jembatan Timbang Marisa di Kabupaten Pohuwato, dan Jembatan Timbang Molobatu di Kabupaten Bone Bolango. Lokasi ketiga jembatan timbang tersebut dapat dilihat kembali pada **Gambar 4.24. Tabel 4.26** berikut menyajikan informasi kapasitas tonase pada ke-3 jembatan timbang tersebut.

Tabel 4.26. Terminal penumpang di Provinsi Gorontalo

No	Nama	Lokasi	Kapasitas (Ton)
1	Jembatan Timbang Isimu	Desa Isimu Utara Kec. Tibawa Kab. Gorontalo	20
2	Jembatan Timbang Marisa	Desa : Teratai Kec. : Marisa Kab/Kota : Pohuwato	40
3	Jembatan Timbang Molotabu	Desa : Botutonuo Kec. : Kabila Bone Kab : Bone Bolango	40

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

4.6.2. Kondisi Jaringan Pelayanan Transportasi Jalan

4.6.2.a. Pertumbuhan sarana transportasi jalan

Pertumbuhan jumlah kendaraan di Provinsi Gorontalo menunjukkan angka yang cukup besar (**Tabel 4.27**). Dibandingkan dengan tahun 2010, maka pada tahun 2011 jumlah kendaraan meningkat sebesar rata-rata 28,62 %. Moda yang angka pertumbuhannya paling dominan adalah kendaraan roda dua.

Tabel 4.26 Perkembangan simpul dan fasilitas transportasi darat

No	Fasilitas	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Total	Ket
Terminal														
1	Terminal Tipe A	1 unit	-	-	1 unit	-	-	-	-	-	-	-	2 unit	
2	Terminal Tipe B	2 unit	-	2 unit	1 unit	1 unit	-	-	-	-	-	-	6 unit	
3	Terminal Tipe C	3 unit	-	4 unit	-	-	2 unit	-	2 unit	-	-	-	11 unit	
Jembatan Timbang														
		1 unit	1 unit	-	-	1 unit	-	-	-	-	-	-	3 unit	
Balai Pengujian Kendaraan Bermotor														
		2 unit	-	-	-	-	-	-	-	1 unit	-	-	3 unit	
Pelabuhan Penyeberangan Kota Gorontalo														
1	Dermaga Beton (m)	98	50 m	-	-	-	-	-	-	-	-	-	148 m	
2	Terminal Penumpang (m ²)	300	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	300m2	
3	Talud Beton Cyclop	-	-	230 m	-	-	-	-	-	-	-	-	230 m	
4	Gedung Kantor (m ²)	198	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	198 m2	
5	Speed Boat	-	-	1 unit	-	-	-	-	-	-	-	-	1 unit	
6	Mercu Suar	2 unit	-	3 unit	-	-	-	-	-	-	-	-	5 unit	
7	Pagar BRC	-	-	141 m	-	-	-	-	-	-	-	-	141 m	
8	Rumah Dinas	1 unit	-	-	1 unit	1 unit	-	-	-	-	-	-	3 unit	
9	Kapal Penyeberangan	-	1 unit	-	-	1 unit	-	-	-	-	-	-	2 unit	
10	Kolam Pelabuhan	1 buah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1 buah	Pengerukan Thn 2006
11	Parkir	-	-	-	-	-	500 m2	-	-	-	-	-	500 m2	Pekerjaan Thn 2006
12	Pengaman Kapal	7 buah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	7 buah	Rehab Thn 2006
13	Pagar Tembok	-	-	-	-	266 m	-	-	-	-	-	-	266 m	
14	Pagar Lingkungan	-	-	-	-	-	-	500 m	-	-	-	-	500 m	

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Tabel 4.27. Pertumbuhan kendaraan di Provinsi Gorontalo

NO	KAB/KOTA	2007		2008		2009		2010		2011		Rata-rata Pertumbuhan per Tahun	
		RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4	RODA 2	RODA 4
1	SAMSAT KOTA	24.402	5.366	31.634	5.947	46.508	10.670	53.863	12.094	61.669	13.444	26,74%	28,69%
2	SAMSAT BONE BOLANGO	20.615	3.698	26.978	4.101	33.955	3.912	41.385	4.732	49.874	5.681	24,78%	11,83%
3	SAMSAT LIMBOTO	4.177	428	5.412	474	8.051	690	10.675	853	13.854	1.139	35,18%	28,37%
4	SAMSAT GORUT	5.840	382	7.572	425	11.027	870	14.674	1.143	18.307	1.532	33,28%	45,34%
5	SAMSAT BOALEMO	7.193	467	9.329	516	14.386	1.094	17.897	1.403	22.745	1.819	33,85%	45,10%
6	SAMSAT POHUWATO	1.117	162	1.201	179	1.370	225	3.783	603	5.784	916	62,65%	64,02%
JUMLAH		63.344	10.503	82.126	11.642	115.297	17.461	142.277	20.828	172.233	24.531	28,62%	24,47%

Sumber: Badan Keuangan Daerah Provinsi Gorontalo, 2012

Pertumbuhan jumlah kendaraan yang meningkat pesat ini tidak diiringi oleh pertumbuhan panjang jalan total yang sebanding. Hal ini mengakibatkan menurunnya rasio ketersediaan jalan terhadap jumlah kendaraan. Tabel 4.28 menyajikan informasi ini lebih terperinci. Dari tabel tersebut dapat diperhatikan bahwa rasio ketersediaan panjang jalan terhadap jumlah kendaraan telah mengecil dari 1:36 pada tahun 2007 menjadi 1:95 hanya dalam waktu 5 tahun berikutnya.

Tabel 4.27. Pertumbuhan kendaraan di Provinsi Gorontalo

No	Uraian	Satuan	2007	2008	2009	2010	2011
1	Panjang Jalan Nasional	km	616,24	616,24	616,24	606,696	606,696
2	Panjang Jalan Provinsi	km	408,26	408,26	408,26	414,51	414,51
3	Panjang Jalan Kabupaten	km	1.000,51	1.000,51	1.000,51	1.000,51	1.000,51
4	Panjang Jalan Kota	km	41,19	41,19	41,19	41,19	41,19
5	Total Panjang Jalan	km	2.066,20	2.066,20	2.066,20	2.062,91	2.062,91
6	Jumlah kendaraan	unit	73.847	93.768	132.758	163.105	196.764
7	Rasio (1/5)		0,0280	0,0220	0,0156	0,0126	0,0105
			1 : 36	1 : 45	1 : 64	1 : 79	1 : 95

Sumber: Dinas Pekerjaan Umum dan Badan Keuangan Daerah Provinsi Gorontalo, 2012

4.6.2.b. Kondisi pelayanan angkutan umum

Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, Provinsi Gorontalo memiliki 2 unit terminal tipe A, 6 unit terminal tipe B, dan 11 unit terminal tipe C. Terminal tipe A terletak di Kota Gorontalo dan Kabupaten Gorontalo. Lokasi terminal dan trayek yang dilayani oleh masing-masing terminal tersebut dapat dilihat pada Tabel 4.28 berikut. Untuk melayani trayek - trayek pada terminal - terminal tersebut, terdapat 561 unit armada angkutan AKDP (Data Dishub Prov. 2011). Izin trayek dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo dan dipantau secara berkala melalui operasi lalu lintas bekerja sama dengan Kepolisian Daerah serta Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota. Dalam

upaya merasionalisasi armada angkutan yang beroperasi, tengah dipikirkan untuk memberikan izin trayek sesuai dengan masa berlaku sesuai kelaikan operasional kendaraan.

Tabel 4.28 Sebaran lokasi dan trayek yang dilayani tiap-tiap terminal

No	Nama Terminal	Tipe	Lokasi	Trayek yang Dilayani
1	Terminal 42 Andalus	A	Kota Gorontalo	Gorontalo - Manado Gorontalo - Kotamubagu Gorontalo - Palu Gorontalo - Makassar Gorontalo - Paguyaman Gorontalo - Tilamuta Gorontalo - Marisa Gorontalo - Popayato Gorontalo - Lemito Gorontalo - Kwandang Gorontalo - Atinggola Gorontalo - Sumalata Gorontalo - Tolinggula Gorontalo - Limboto Gorontalo - Isimu Gorontalo - Lakeya Gorontalo - Bongo Gorontalo - Malango Gorontalo - Dudeulo Gorontalo - Pinggiran Kota
2	Terminal Isimu	A	Isimu Kab. Gorontalo	Gorontalo - Manado Gorontalo - Kotamubagu Gorontalo - Palu Gorontalo - Makassar Isimu - Pst Kota Gorontalo Isimu - Paguyaman Isimu - Kwandang Isimu - Atinggola Isimu - Marisa Isimu - Popayato Isimu - Molosifat Isimu - Parungi Isimu - Tilamuta
3	Terminal Leyato	B	Leyato Kota Gorontalo	Leyato (Gorontalo) - Molibagu Leyato - Taludaa Leyato - Bonepante Leyato - Molotabu Leyato - Pst Kota Gorontalo
4	Terminal Limboto	B	Limboto Kab. Gorontalo	Limboto - Gorontalo Limboto - Isimu Limboto - Telaga

Tabel 4.28 Sebaran lokasi dan trayek yang dilayani tiap-tiap terminal (*lanjutan*)

No	Nama Terminal	Tipe	Lokasi	Trayek yang Dilayani
5	Terminal Tilamuta	B	Tilamuta Kab. Boalemo	Tilamuta - Gorontalo Tilamuta - Isimu Tilamuta - Paguyaman Tilamuta - Marisa Tilamuta - Mananggu/Tabulo Tilamuta - Lakeya Tilamuta - Moutong - Palu Tilamuta - Makassar
6	Terminal Mananggu	B	Mananggu Kab. Boalemo	Mananggu - Gorontalo Mananggu - Marisa Mananggu - Tilamuta
7	Terminal Marisa	B	Marisa Kab. Pohuwato	Marisa - Gorontalo Marisa - Lemito Marisa - Popayato Marisa - Tilamuta Marisa - Paguyaman Marisa - Isimu Marisa - Moutong - Palu Marisa - Makassar
8	Terminal Pusat Kota	B	Pasar Sentral Kota Gorontalo	Pst Kota Gorontalo - Telaga Pst Kota Gorontalo - Limboto Pst Kota Gorontalo - Isimu Pst Kota Gorontalo - Suwawa Pst Kota Gorontalo - Kabila Pst Kota Gorontalo - Tapa Pst Kota Gorontalo - Dulamayo Pst Kota Gorontalo - Pilohayanga Pst Kota Gorontalo - Bongomeme Pst Kota Gorontalo - Batudaa Pst Kota Gorontalo - Kaliyoso Pst Kota Gorontalo - Psr Sore Telaga Pst Kota Gorontalo - Botupingge Pst Kota Gorontalo - Leyato Pst Kota Gorontalo - Bongo
9	Terminal Telaga	C	Bulila-Telaga Kab. Gorontalo	Telaga - Pst Kota Gorontalo Telaga - Limboto Telaga - Pasar Sore Telaga - Isimu
10	Terminal Bongomeme	C	Bongomeme Kab. Gorontalo	Bongomeme - Pst Kota Gorontalo Bongomeme - Isimu
11	Terminal Parungi	C	Parungi Kab. Gorontalo	Parungi - Isimu Parungi - Lakeya Parungi - Paguyaman Parungi - Timaluta Parungi - Marisa

Tabel 4.28 Sebaran lokasi dan trayek yang dilayani tiap-tiap terminal (*lanjutan*)

No	Nama Terminal	Tipe	Lokasi	Trayek yang Dilayani
12	Terminal Molingkapoto	C	Molingkapoto-Kwandang Kab. Gorontalo	Molingkapoto - Gorontalo Molingkapoto (Gorontalo) - Manado Molingkapoto(Gtlo)-Kotamubagu Molingkapoto - Isimu Molingkapoto - Atinggola Molingkapoto - Anggrek Molingkapoto - Bulontio/Sumalata Molingkapoto - Tolinggula
13	Terminal Atinggola	C	Kota Jin-Atinggola Kab. Gorontalo	Atinggola - Gorontalo Atinggola - Isimu Atinggola - Kwandang Atinggola (Gorontalo) - Manado Atinggola (Gtlo) - Buroko/Kotamubagu
14	Terminal Tangkobu/paguyaman	C	Tangkobu-Paguyaman Kab. Boalemo	Paguyaman - Gorontalo Paguyaman - Isimu Paguyaman - Tilamuta Paguyaman - Marisa Paguyaman - Popayato Paguyaman - Lemito Paguyaman - Lakeya
15	Terminal Popayato	C	Popayato Kab. Pohuwato	Popayato - Gorontalo Popayato - Isimu Popayato - Paguyaman Popayato - Tilamuta Popayato - Mananggu/Tabulo Popayato - Marisa Popayato - Lemito Popayato - Moutong - Palu
16	Terminal Tapa	C	Desa Ayula, Kec. Tapa Kab. Bone Bolango	Tapa dan sekitarnya
17	Terminal Molosipat	C	Ds Molosipat, Kec. Popayato Kab. Pohuwato	Molosipat dan sekitarnya
18	Terminal Randangan	C	Desa Lemito, Kec. Popayato Kab. Pohuwato	Randangan dan sekitarnya
19	Terminal Lemito	C	Desa Lemito, Kec. Popayato Kab. Pohuwato	Lemito dan sekitarnya

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

Selain pelayanan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), di Provinsi Gorontalo mulai berkembang adanya pelayanan Angkutan Antar Jemput Antar Provinsi (AJAP) atau lazim dikenal dengan sebutan kendaraan rental. Pendataan yang dilakukan oleh Dishubpar Provinsi Gorontalo menunjukkan bahwa pada tahun 2011 tercatat sejumlah 200 angkutan AJAP dan baru 10 kendaraan yang memiliki ijin trayek/ijin operasional sampai tahun 2011. Rencana ke depan, kendaraan ini akan lebih ditertibkan sebagai salah satu upaya untuk menurunkan angka kecelakaan lalulintas angkutan umum.

Di Provinsi Gorontalo terdapat upaya meningkatkan pelayanan angkutan transportasi darat khususnya bagi daerah-daerah yang belum terjangkau oleh layanan transportasi umum melalui pelayanan lintasan perintis. Sejauh ini masih terdapat 7 daerah lintasan yang belum dilayani oleh lintasan perintis dari total 16 daerah lintasan sebagaimana terlihat pada **Tabel 4.29** berikut.

Tabel 4.29 Daftar Lintasan Perintis di Prov. Gorontalo

No	Lintasan	Ket
1	Gorontalo – Kwandang – Tolinggula Ulu - Papualangi	
2	Terminal 42 – Bongopini – Suwawa - Wongkaditi	
3	Gorontalo – Marisa - Malango	Disupport
4	Gorontalo – Parungi – Lakeya – Bululi – Sukoharjo - Mohiyolo	dengan APBN
5	Gorontalo – Kayubulan – Biluhu Tengah - Ilomata	
6	Gorontalo – Molibagu	
1	Gorontalo - Pangea	Disupport
2	Gorontalo - Bobaa	dengan APBD
3	Gorontalo - Bondawuna	
1	Tml. Isimu – Wonggahu – Mutiara – Bongo I – Bongo III	Yang belum terlayani
2	Tml. Isimu – Mulyonegoro – Paris - Satria	
3	Gorontalo – Tapa – Kabila – Suwawa - Tulabolo	
4	Tml. Isimu – Pulubala – Pangadaa - Batulayar	
5	Gorontalo – Tapa – Owata - Dulamayo	
6	Gorontalo – Botupingge – Timbuolo – Jembatan Suwawa	
7	Tml. 42 – Kampung Jawa – Hutabohu – Tabongo Timur - Bongomeme	

Sumber : Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2012

4.6.3. Kondisi Prasarana dan Pelayanan Transportasi Penyeberangan

Terdapat 2 (dua) pelabuhan penyeberangan di Provinsi Gorontalo yaitu Pelabuhan Penyeberangan Kota Gorontalo (**Gambar 4.36**) dan Pelabuhan Penyeberangan Marisa, yang masih dalam tahap penyelesaian pembangunan. Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo terletak di wilayah selatan Kota Gorontalo menghadap ke Teluk Tomini. Layanan angkutan feri yang ada menghubungkan pelabuhan ini dengan pelabuhan penyeberangan di Ampana, Pagimana dan Wakai. Layanan Angkutan Penyeberangan yang ada dilayani oleh 2 buah kapal feri : KMP Baronang dan KMP Tuna Tomini. Secara rata-rata terdapat 1 kali layanan penyeberangan per 2 hari. Sedangkan Pelabuhan Penyeberangan Marisa rencananya akan melayani rute: Marisa – Parigi – Marisa dan Marisa – Dolong – Ampana – Marisa.

Provinsi Gorontalo saat ini memiliki 2 pelabuhan penyeberangan yakni Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo yang berada di Kota Gorontalo dan melayani

trayek komersial Gorontalo - Pagimana dan trayek perintis Gorontalo – Wakai - Ampana, serta Pelabuhan Penyeberangan Bumbulan yang berada di Kabupaten Pohuwato dan melayani trayek perintis Marisa – Dolong – Ampana. Untuk Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo, trayek komersial dilayani dengan menggunakan KMP Baronang, sedangkan trayek perintis dilayani dengan KMP Tuna Tomini. Rata-rata frekuensi layanan adalah 1 kali penyeberangan dalam 2 hari. Sementara itu, trayek perintis di Pelabuhan Penyeberangan Bumbulan dilayani dengan menggunakan KMP Tanjung Siapi-api. Secara administrasi, Kantor Pelabuhan Penyeberangan Bumbulan masih berada di bawah koordinasi Kantor Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo berhubung pelabuhan penyeberangan tersebut baru dioperasikan pada tahun 2011.



Sumber: Dokumentasi lapangan, 2012

Gambar 4.36 Situasi Pelabuhan Penyeberangan Gorontalo di Kota Gorontalo

4.6.4. Kondisi Prasarana dan Pelayanan Transportasi Laut

Provinsi Gorontalo memiliki 3 (tiga) Pelabuhan Nasional (Anggrek, Kota Gorontalo, dan Kwandang) dan 1 (satu) Pelabuhan Regional (Tilamuta) serta 1 (satu) pelabuhan yang dipersiapkan untuk menjadi Pelabuhan Regional (Bumbulan). Pelabuhan-pelabuhan tersebut terletak pada pantai utara dan selatan wilayah Provinsi Gorontalo.

Di pesisir pantai selatan, 3 (tiga) pelabuhan meliputi Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Tilamuta dan Pelabuhan Bumbulan dikhususkan untuk kegiatan pengumpul dan pendistribusi dikawasan Teluk Tomini. Pada saat ini, Pelabuhan Kota Gorontalo sedang dalam tahap pembangunan Dermaga III, sedangkan

Pelabuhan Tilamuta dan Bumbulan dalam tahap pembangunan Dermaga, trestle dan areal sisi darat.



Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2012

Gambar 4.37 Pemandangan dari Dermaga II Pelabuhan Laut Gorontalo

Sementara itu, di pesisir utara terdapat Pelabuhan Anggrek dan Kwandang. Pelabuhan Anggrek diproyeksikan untuk melayani angkutan barang dengan cara pengangkutan menggunakan *general cargo* dan peti kemas. Sedangkan Pelabuhan Kwandang digunakan untuk pelayaran rakyat terutama angkutan barang, dan pelabuhan perikanan. Selain itu Pelabuhan Kwandang juga melayani rute penumpang ke Buol dan Toli-toli

Data perkembangan fasilitas pelabuhan di Provinsi Gorontalo dapat dilihat pada **Tabel 4.30** hingga **4.34** berikut.



Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2012

Gambar 4.38 Dermaga Pelabuhan Laut Gorontalo

Tabel 4.30. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Gorontalo

No	Fasilitas	Kondisi					Ket
		2007	2008	2009	2010	2011	
1	Dermaga I	60 m x 11 m	60 m x 11 m	60 m x 11 m	60 m x 11 m	60 m x 11 m	Reshuttlement Thn 2005
2	Dermaga II	120 m X 10 m	120 m X 10 m	120 m X 10 m	120 m X 10 m	120 m X 10 m	Replacement total Thn 2002
3	Dermaga III				39 m x 15 m	39 m x 15 m	
4	Trestle Dermaga III			21 m x 15 m	21 m x 15 m	21 m x 15 m	
5	Kantor	250 m2	250 m2	250 m2	250 m2	250 m2	Pemeliharaan setiap tahun
6	Lapangan Penumpukan	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	Pemeliharaan setiap tahun
7	Terminal Penumpang	800 m2	800 m2	800 m2	800 m2	800 m2	Pemeliharaan setiap tahun
8	Gudang I	560 m2	560 m2	560 m2	560 m2	560 m2	Pemeliharaan setiap tahun
9	Gudang II	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	1.000 m2	Pemeliharaan setiap tahun

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Tabel 4.31. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Kwandang

No	Fasilitas	Kondisi					Ket
		2007	2008	2009	2010	2011	
1	Dermaga	87,5 m x 8,2 m	87,5 m x 8,2 m	87,5 m x 8,2 m	87,5 m x 8,2 m	87,5 m x 8,2 m	Kayu ke beton thn 2004
2	Terminal Penumpang	20 m X 10 m2	20 m X 10 m2	20 m X 10 m2	20 m X 10 m2	20 m X 10 m2	Rehab total thn 2005
3	Gudang	420 m2	420 m2	420 m2	420 m2	420 m2	Pemeliharaan
4	Kantor	100 m2	100 m2	100 m2	100 m2	100 m2	Rehab thn 2005
5	Rumah Dinas	2 unit	2 unit	2 unit	2 unit	2 unit	
6	Lapangan Penumpukan	1.840 m2	1.840 m2	1.840 m2	1.840 m2	1.840 m2	
7	Pagar BRC	174 m	174 m	174 m	174 m	174 m	

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Tabel 4.32. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Angrek

No	Fasilitas	Kondisi					Ket
		2007	2008	2009	2010	2011	
1	Dermaga	153 m X 12 m	153 m X 12 m	153 m X 12 m	153 m X 12 m	153 m X 12 m	Perpanjangan 33m 2003
2	Terminal Penumpang	600 m2	600 m2	600 m2	600 m2	600 m2	
3	Kantor	480 m2	480 m2	480 m2	480 m2	480 m2	
4	Lapangan Penumpukan	3.900 m2	3.900 m2	3.900 m2	3.900 m2	3.900 m2	
5	Gudang	30 m2	30 m2	30 m2	30 m2	30 m2	
6	Tempat Parkir	1.546 m2	1.546 m2	1.546 m2	1.546 m2	1.546 m2	

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Tabel 4.33. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Tilamuta

No	Fasilitas	Kondisi					Ket
		2007	2008	2009	2010	2011	
1	Dermaga			(62 x 8) m2	(62 x 8) m2	(62 x 8) m2	Rehab Thn 2004
2	Trestel			(27 x 6) m2	(27 x 6) m2	(27 x 6) m2	
3	Causeway	(129 x 6) m2	(129 x 6) m2	129 m x 6 m	129 m x 6 m	129 m x 6 m	
4	Terminal Penumpang			(25 x 10) m2	(25 x 10) m2	(25 x 10) m2	
5	Lapangan Parkir						
6	Pos Jaga I						
7	Mercusuar						
8	Lapangan Penumpukan	2.500 m2	2.500 m2	2.500 m2	2.500 m2	2.500 m2	
9	Pos Jaga II						
10	Kantor Pelabuhan	72 m2	72 m2	72 m2	72 m2	72 m2	
11	Lapangan Parkir Kantor						
12	Reservoir			(8 x 5) m2	(8 x 5) m2	(8 x 5) m2	
13	Gudang			(20 x 15) m2	(20 x 15) m2	(20 x 15) m2	
14	Genset						

Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012

Tabel 4.34. Perkembangan fasilitas Pelabuhan Bumbulan (Marisa)

No	Fasilitas	Kondisi					Ket
		2007	2008	2009	2010	2011	
1	Dermaga			(54 x 8) m2	(54 x 8) m2	(54 x 8) m2	
2	Trestel			(42 x 6) m2	(42 x 6) m2	(42 x 6) m2	
3	Causeway			(90 x 6) m2	(90 x 6) m2	(90 x 6) m2	
4	Kantor						
5	Gudang						
6	Pos Jaga 1						

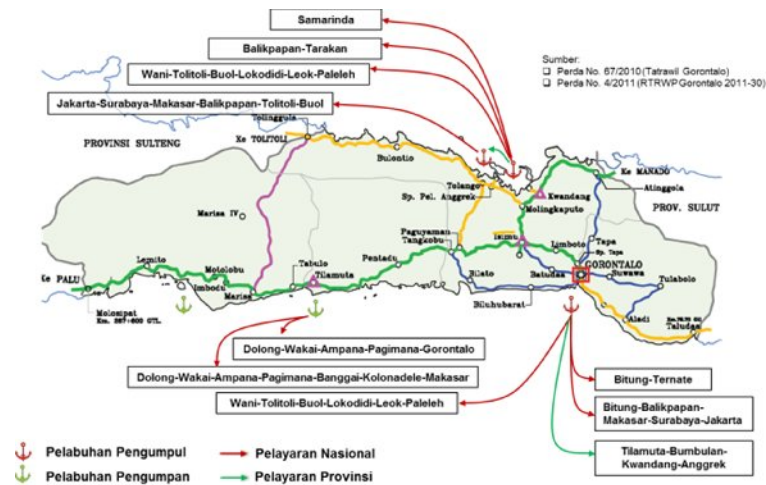
Sumber: Dishubpar Gorontalo, 2012



Sumber: Dokumentasi Lapangan, 2012

Gambar 4.39 Kondisi dermaga Pelabuhan Anggrek

Berdasarkan dokumen RTRW Provinsi Gorontalo (Perda No. 4 tahun 2011), pada masa yang akan datang rute-rute pelayaran dari pelabuhan-pelabuhan di Provinsi Gorontalo akan dikembangkan sehingga menjangkau lebih banyak tempat di Indonesia. Gambaran pengembangan rute pelayaran tersebut diilustrasikan pada Gambar 4.40 berikut.



Gambar 4.40 Rencana pengembangan rute pelayaran dari Provinsi Gorontalo

4.6.5. Kondisi Prasarana dan Pelayanan Transportasi Udara

4.6.5.a. Prasarana bandar udara

Bandara merupakan sebuah prasarana tempat pesawat terbang dapat lepas landas dan mendarat. Berdasarkan statusnya, bandara dikelompokkan menjadi tiga kelas, yaitu bandara umum, bandara khusus dan pangkalan udara militer. Transportasi udara untuk umum di Provinsi Gorontalo dilayani oleh oleh Bandar Udara Djalaludin yang saat ini berstatus sebagai Bandara Nasional dengan kelas pelayanan sekunder. (**Gambar 4.41**). Kapasitas landasan saat ini siap untuk didarati pesawat jenis Boeing 737-400, Boeing 737 – 900 ER, dan MD – 90. Dengan designasi arah 09–27, landas pacu Bandara Djalaluddin memiliki dimensi 2.500 m x 45 m. Apron untuk tempat parkir pesawat tersedia seluas 231,5 m x 80 m. Landas pacu dan apron dihubungkan oleh (dua) buah taxi way masing-masing dengan dimensi 115 m x 23 m. Gambaran perkembangan fasilitas sisi udara dan sisi darat dari Bandara Djalaluddin disajikan pada **Tabel 4.35**.



Sumber: Dokumentasi Disparhub Gorontalo, 2011

Gambar 4.41 Layout dan foto situasi Bandara Djalaluddin Gorontalo

Saat ini Bandara Djalaluddin sedang bersiap-siap untuk menjadi bandara embarkasi haji. Dalam rangka pengembangan Bandara Djalaluddin Gorontalo menjadi Bandara Embarkasi Haji tersebut, pada tahun 2012 ini telah dilakukan langkah-langkah strategis yang meliputi aspek perencanaan dan penyiapan penunjang infrastruktur.

Tabel 4.35 Perkembangan fasilitas Bandara Djalaluddin 3 tahun terakhir

No	Fasilitas	Kondisi			Ket
		2009	2010	2011	
Fasilitas Sisi Udara					
1	Runway	Dimensi = 2.250 m x 45 m 250 m x 30 m pelapisan runway = 2500 m tebal = 7,5 cm Designation = 09 - 27 Surface = Flexible (Asphalt concrete) Streight = PCN 28 F / C / Y / T	Dimensi = 2.500 m x 45 m Designation = 09 - 27 Surface = Flexible (Asphalt concrete) Streight = PCN 28 F / C / Y / T	Dimensi = 2.500 m x 45 m Designation = 09 - 27 Surface = Flexible (Asphalt concrete) Streight = PCN 28 F / C / Y / T	Tahun 2008 dilebarkan 45 m sepanjang 2.250 m
2	Turning Area	3 X 1.200 m2	3 X 1.200 m2	3 X 1.200 m2	
3	Overrun	2 x (30 m X 60 m)	2 x (30 m X 60 m)	2 x (30 m X 60 m)	
4	Taxi Way Alpha	115 m X 23 m	115 m X 23 m	115 m X 23 m	
5	Taxi Way Betha	115 m X 23 m	115 m X 23 m	115 m X 23 m	
6	Apron	231,5 m X 80 m	231,5 m X 80 m	231,5 m X 80 m	
7	Air Strip	3.375 m X 150 m	3.375 m X 150 m	3.375 m X 150 m	
8	Aerodrome Data				
9	Instrument Landing System	Localizer dan Midlle marker	Localizer dan Midlle marker	Localizer dan Midlle marker	
10	landing Aid	PAPI	PAPI	PAPI	
11	Sistem Pelayanan	ADC	ADC	ADC	
12	Alat Bantu Navigasi	DVOR/DME/ dan NDB	DVOR/DME/ dan NDB	DVOR/DME/ dan NDB	
13	Dapat didarati pesawat	B 737 900ER			
Fasilitas Sisi Darat					
1	Terminal	1708 m2	1708 m2	1708 m2	
2	Gudang	137 m2	137 m2	137 m2	
3	Gudang Kargo	220 m2	220 m2	220 m2	
4	Parkir	3.200 m2	3.200 m2	3.200 m2	
5	Kantor	320 m	320 m	320 m	
6	Gedung VIP	370 m2	370 m2	370 m2	
7	Bangunan Operasi				
	a. Tower	180 m2	180 m2	180 m2	
	b. Bangunan PKP - PK	216 m2	216 m2	216 m2	
	c. Gedung NDB	76 m2	76 m2	76 m2	
	d. Gedung DVOR/DME	103 m2	103 m2	103 m2	
	e. Gedung Metreologi	160 m2	160 m2	160 m2	
	f. Gedung Power House	360 m2	360 m2	360 m2	
	g. Kantor	320 m2	320 m2	320 m2	
	h. Rumah Dinas	1738 m2	1738 m2	1738 m2	
	i. Gudang	137 m2	137 m2	137 m2	
	j. Gedung Workshop	280 m2	280 m2	280 m2	
	k. Gedung CCR	220 m2	220 m2	220 m2	
	l. Gedung Kargo Lama	300 m2	300 m2	300 m2	
	m. Gedung Pairing System	36 m2	36 m2	36 m2	
	n. Gedung Genset	96 m2	96 m2	96 m2	
8	Fasilitas Penunjang				
	a. Jalan Masuk	1720 m2	1720 m2	1720 m2	Pelapisan Thn 2003
	b. Jalan Inspeksi	8215 m2	8215 m2	8215 m2	Pemeliharaan (2003, 2005)
	c. Jalan Operasi	810 m2	810 m2	810 m2	Pemeliharaan (2003, 2005)
	d. Jalan Lingkungan	2335 m2	2335 m2	2335 m2	Pemeliharaan (2003, 2005)
	e. Parkir PKP - PK	1250 m2	1250 m2	1250 m2	Pemeliharaan Thn 2005
	f. Pagar	3760 m2	3760 m2	3760 m2	Penggantian bagian yg rusak (2003, 2004, 2005, 2006)
	g. Drainage	2250 m2	2250 m2	2250 m2	Rekonstruksi (2003, 2004, 2005)
	h. Bak Air	26 m2	26 m2	26 m2	Pemeliharaan

Sumber: Dokumentasi Disparhub Gorontalo, 2012

Termasuk dalam aspek perencanaan adalah: (1) penyusunan master plan, telah dilaksanakan pada tahun 2003, (2) penyusunan AMDAL, telah dilaksanakan pada tahun 2006 yang telah ditindaklanjuti dengan penyusunan RKL/UPL pada tahun 2009 oleh Kementrian Perhubungan, (3) penyusunan RTT Sisi Darat, telah telaksana tahun 2004, dan (4) Penyusunan RTT Sisi Udara dan Kawasan Keselamatan Operasional Penerbangan (KKOP), telah dilakukan tahun 2006. Pada tahap penyiapan infrastruktur, hal-hal yang sudah dilakukan meliputi: (1) pembebasan lahan 33 Ha, (2) peningkatan asrama haji, dan (3) pelebaran jalan *By Pass* menuju bandara.

Selain Bandar Udara Djalaluddin, Provinsi Gorontalo telah disetujui (berdasarkan Tatanan Kebandarudaraan Nasional) untuk mengembangkan sebuah bandara pengumpan yang rencananya akan dibangun di Kabupaten Pohuwato, tepatnya di desa Imbodu Kecamatan Randangan. Berdasarkan informasi dari Dinas Perhubungan Kabupaten Pohuwato (2006), Bandar Udara Pohuwato diarahkan sebagai bandar udara perintis dengan luas areal 1400 x 30 meter untuk penerbangan pesawat jenis F50 Foker untuk melayani rute kota-kota terdekat di Sulawesi.

Adanya bandara ini diharapkan akan meningkatkan akses transportasi udara ke daerah-daerah bagian barat Provinsi Gorontalo, seperti Kabupaten Pohuwato dan Kabupaten Boalemo bagian Barat yang masih minim akses, serta bagian perbatasan dengan Provinsi Sulawesi Tengah.

4.6.5.b. Kondisi pelayanan transportasi udara

Saat ini 6 (enam) maskapai penerbangan melayani penerbangan dari dan menuju Bandara Djalaluddin Provinsi Gorontalo. Maskapai tersebut adalah (1) Lion Air, (2) Wings Air, (3) Sriwijaya Air, (4) Batavia Air, (5) Garuda Indonesia, serta (6) SMEK Air. Rute yang tersedia dari Gorontalo adalah menuju Surabaya dan Jakarta melalui Makassar. Selain itu, ada pula rute penerbangan dari dan menuju Manado. **Tabel 4.36** berikut merangkum rute pelayanan penerbangan dan tipe pesawat yang digunakan tiap maskapai pada Bandara Djalaluddin.

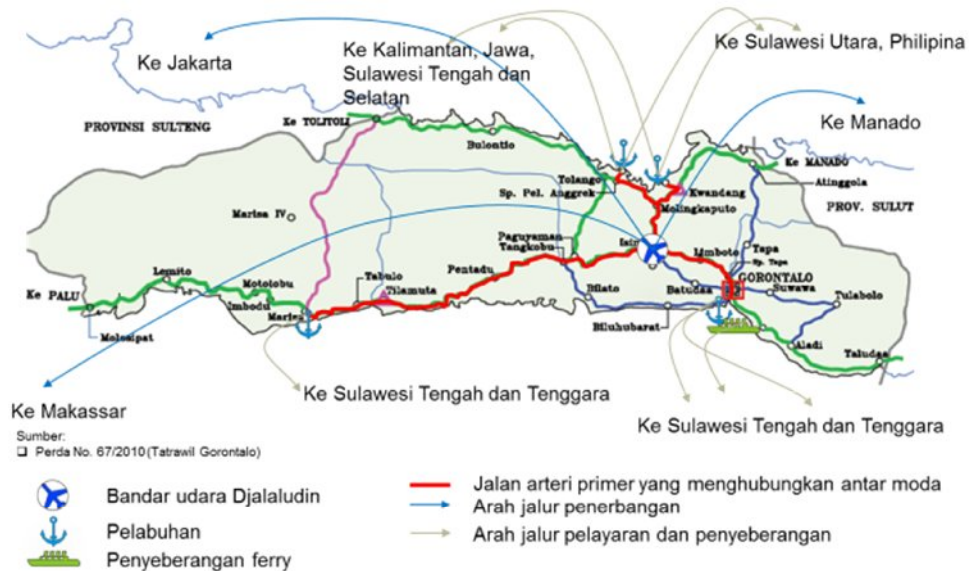
Tabel 4.36. Aktivitas Penerbangan di Bandara Djalaluddin s/d Mei 2012

NO	MASKAPAI	TIPE PESAWAT	RUTE / LINTASAN
1	GARUDA INDONESIA	B.737 - 800 NG	- Gorontalo - Makassar - Jakarta (PP)
2	LION AIR	B.737 - 900 ER	- Gorontalo - Makassar - Jakarta (PP) - Gorontalo - Makassar - Surabaya - Jakarta (PP)
3	SRIWIJAYA AIR	B.737 - 200/300	- Gorontalo - Makassar - Jakarta (PP) - Gorontalo - Makassar - Surabaya - Jakarta (PP)
4	BATAVIA AIR	B.737 - 300/400	- Gorontalo - Makassar - Jakarta (PP) - Gorontalo - Makassar - Surabaya - Jakarta (PP)
5	WINGS AIR	DASH 8	- Gorontalo - Manado - Manado - Gorontalo
6	SMEK AIR	CN.212/200	- Gorontalo - Poso (PP)

Sumber: Dishubpar Provinsi Gorontalo, 2012

4.6.6. Rencana Pengembangan Transportasi Multimoda

Berdasarkan RTRW Provinsi Gorontalo, di masa mendatang Kasawan Isimu akan dijadikan lokasi pengembangan transportasi multimoda/antarmoda. Di kawasan ini saat ini telah ada Bandara Djalaluddin, Terminal tipe A Isimu. Kelak, jalan Rel Trans Sulawesi juga akan melalui kawasan ini. Selain itu, terminal barang & *dry port* juga dipertimbangkan untuk dibangun di kawasan ini pada masa mendatang. Pengembangan simpul transportasi multimoda/antar moda dilukiskan pada Gambar 4.42 berikut.



Gambar 4.42. Konsep Keterpaduan antar moda dalam transportasi multimoda Provinsi Gorontalo

4.4.7. Inventarisasi Permasalahan dan Evaluasi Kinerja Sistem Transportasi Wilayah

Penilaian tentang kinerja sistem transportasi wilayah dan inventarisasi permasalahan yang dihadapi di dalam pengembangan sistem transportasi di Provinsi Gorontalo dikumpulkan melalui FGD dan wawancara dengan para pemangku kepentingan yang terkait di Provinsi Gorontalo, seperti:

- Bappeda Provinsi Gorontalo
- Bappeda Kota Gorontalo
- Bappeda Kabupaten Gorontalo
- Sekda Provinsi
- Sekda Kabupaten Bone Bolango
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo
- Dinas Pekerjaan Umum Provinsi Gorontalo
- Dinas Pertanian dan Perikanan Provinsi Gorontalo
- Dinas Kehutanan dan Pertambangan Provinsi Gorontalo
- Dinas Pekerjaan Umum Kota Gorontalo
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kota Gorontalo
- Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Gorontalo
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Kabupaten Gorontalo
- UPT Pelabuhan Anggrek
- UPT Pelabuhan Gorontalo
- UPT Pelabuhan Tilamuta
- Universitas Negeri Gorontalo
- Universitas Gorontalo

Dari penilaian *stakeholders* terlihat bahwa mereka masih melihat kinerja prasarana transportasi masih belum memuaskan. Perlu ada usaha lebih untuk meningkatkan prasarana yang ada. Walau demikian, banyak responden setuju bahwa dengan prasarana yang terbatas namun pelayanannya relatif cukup baik. Kekurangan dalam pelayanan lebih disebabkan karena terbatasnya prasarana. Satu hal yang penting dalam hasil kuesioner tersebut adalah perlunya peningkatan jumlah dan kualitas sumber daya manusia. Terkait dengan kebijakan, para

stakeholders beranggapan belum adanya regulasi yang integrasi lintas sektoral, khususnya untuk angkutan multimoda dan angkuta laut serta penyeberangan.

Terkait dengan perbaikan kinerja transportasi, pendapat para responden dapat dirangkum sebagai berikut:

- (a) Hal yang mendesak untuk diperbaiki pada kinerja transportasi penumpang: Peningkatan kualitas SDM dari instansi terkait; penataan 'Bentor' dan peningkatan pelayanan 'Trans Hulontalo'; pelayanan angkutan umum yg lebih tepat waktu; pelebaran jalan dan manajemen lalu lintas; peningkatan fasilitas bandara; jembatan timbang
- (b) Hal yang mendesak untuk diperbaiki pada kinerja transportasi barang: Peningkatan jalan yg sesuai utk angkutan barang; akses ke pelabuhan; fasilitas bongkar muat yang lebih baik.
- (c) Prasarana transportasi yang perlu dibangun dalam rentang waktu dari sekarang:
 - (1) Sampai 5 tahun kedepan
Penataan Bentor (dg *metering* seperti argo pada taksi misalnya); pengembangan angkutan umum masal, Trans Hulontalo; jalan tol/by pass ke bandara; jalan khusus angkutan berat dan peti kemas ke Pelabuhan Anggrek; pengembangan jalur Gorontalo-Bilumu-Tangkobu-Pentadu (kawasan Teluk Tomini);
 - (2) Untuk 5-10 tahun kedepan
Pengembangan Jalan Propinsi (Rute Marisa-Tolinggola; Rute jalan Tapa-Atinggola, sebagai bagian dari rute Taludaa-Suwawa-Tapa-Atinggola); Perluasan bandara; dan
 - (3) Untuk 10-20 tahun kedepan
Pengembangan jaringan jalan kereta api sebagai bagian dari jaringan kereta api di Sulawesi.

Selain kuesioner untuk menjaring pendapat para *stakeholders*, responden diberi form untuk menilai bagaimana urgensi pelayanan transportasi terkait dengan kriteria pelayanan yang meliputi keselamatan, aksesibilitas, keterpaduan, kapasitas, keteraturan, dan lain sebagainya. Sebagai ilustrasi, pada tabel di bawah

ini adalah rangkuman dari tingkat kepentingan penanganan sistem transportasi menurut *stakeholders* transportasi.

Tabel 4.37. Tingkat kepentingan penanganan sistem transportasi

Angkutan PENUMPANG		Kriteria													
No.	Jenis	Selamat	Aksesibilitas	Terpadu	Kapasitas	Teratur	Lancar	Mudah dicapai	Tepat waktu	Nyaman	Tarif Terjangkau	Tertib	Aman	Efisien	Polutsi Rendah
1	Sistem Jaringan Jalan														
2	Pelayanan Angkutan Antar Kota														
3	Terminal Bus														
4	Pelayanan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan														
5	Pelabuhan Penyeberangan														
6	Pelayanan Angkutan Laut														
7	Pelabuhan Laut														
8	Pelayanan Angkutan Udara														
9	Bandar Udara														
10	Pelayanan Pemadu Moda														
Angkutan BARANG															
1	Sistem Jaringan Jalan														
2	Pelayanan Angkutan Barang Antar Kota														
3	Terminal Truk/Dry Port														
4	Pelayanan Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan														
5	Pelabuhan Penyeberangan														
6	Pelayanan Angkutan Laut														
7	Pelabuhan Laut														
8	Pelayanan Angkutan Udara														
9	Bandar Udara														
10	Pelayanan Multimoda														

mendesak; perlu menjadi prioritas saat ini
 tidak mendesak saat ini

Sumber: Konsultan (2012)

Secara umum dari tabel di atas terlihat bahwa pelayanan angkutan sungai, danau, dan penyeberangan, serta multimoda/antarmoda adalah hal mendesak yang perlu dilakukan. Hal ini tentu sejalan dengan apa yang diinginkan oleh pemerintah terkait dengan isu-isu percepatan yang tertuang dalam program-program di MP3EI dan MP3KI.

Usulan pengembangan prasarana transportasi dari hasil wawancara sebagian besar sejalan dengan rencana pembangunan yang tertuang dalam RTRW dan Tatravil yang ada. Adalah menarik untuk dikaji lebih jauh integrasi rencana pengembangan tersebut jika dikaitkan dengan isu-isu sentral percepatan pembangunan yang tertuang dalam MP3EI dan MP3KI. Namun dari survey

wawancara yang dilakukan, ditemui fakta bahwa pemahaman akan isu percepatan pembangunan (MP3EI dan MP3KI) belum dipahami secara lengkap untuk kemudian diimplementasikan dalam bentuk rencana pembangunan.

Dari semua responden yang ada, hanya sekitar 6% yang benar-benar sangat memahami program-program yang terkait pada isu percepatan pertumbuhan ekonomi dalam MP3EI, sementara yang lainnya hanya tahu secara umum (41%) dan kurang mengetahui (53%). Untuk program-program yang terkait pada isu percepatan pengetasan kemiskinan yang ada dalam MP3KI, tidak ada responden yang memahami dengan baik. Hanya ada yang tahu secara umum (35%) dan kurang mengetahui (65%). Kekurangtahuan responden ini tercermin pula pada program kegiatan untuk tahun 2013, dimana lebih dari 50% responden tidak menggunakan MP3EI dan MP3KI sebagai acuan program. Hal yang sama untuk Sistem Tataran Transportasi Wilayah (Tatrabil) yang hampir 80% lebih responden tidak menggunakannya sebagai referensi program kegiatan.

4.4.7.a. Karakteristik Jaringan Jalan

Sebagian besar responden berpendapat bahwa untuk kinerja prasarana jaringan jalan masih perlu banyak perbaikan. Masalah kinerja jalan, baik jalan kabupaten, provinsi, dan jalan nasional (termasuk Trans Sulawesi) yang kurang memadai (khususnya masalah kapasitas, geometrik jalan, dan kualitas perkerasa) menjadi perhatian khusus. Demikian juga jaringan jalan untuk kendaraan berat, barang, dan kontainer masih belum memadai, khususnya jalan-jalan akses utama ke pelabuhan. Demikian juga dengan terminal penumpang dan barang yang belum memadai dan kalau pun ada belum maksimal penggunaannya.

Untuk kinerja pelayanan, perlu ada peningkatan yang cukup signifikan. Isu-isu pelayanan seperti masalah parkir di daerah pusat-pusat kegiatan, manajemen lalu lintas, baik dalam jaringan jalan kota maupun jaringan jalan antar kota, aksesibilitas ke simpul-simpul transportasi, dan sumber data manusia yang mengelola pelayanan jaringan jalan, menjadi isu-isu yang banyak responden ungkapkan. Demikian juga sebagian besar responden sepakat bahwa kebijakan transportasi yang ada belum jelas, seperti halnya fungsi dan status jalan, serta masih kurangnya *law enforcement* perlu mendapat perhatian serius. Responden pun sepakat bahwa perlu ada regulasi khusus untuk angkutan barang dan

kontainer serta koordinasi antar instansi yang berkepentingan langsung dengan jalan, seperti perhubungan, pekerjaan umum, pariwisata, pertanian, pertambangan, dan lain sebagainya.

4.4.7.b. Karakteristik Angkutan Antarkota

Hasil wawancara menunjukkan bahwa sebagian besar responden melihat bahwa terkait dengan kinerja prasarana angkutan antarkota, perlu peningkatan prasarana angkutan barang dan penumpang, termasuk terminal, akses ke terminal, dan peningkatan terminal-terminal yg ada kurang optimal. Demikian juga peningkatan pelayanan yang meliputi kapasitas, kenyamanan, ketepatan waktu, serta kualitas sumber daya manusia. Tercatat dari responden bahwa banyak kota atau wilayah belum terkoneksi dg baik serat masih dominasi angkutan pribadi daripada angkutan umum. Terkait dengan evaluasi kebijakan, responden memberi pendapat bahwa perlu ada kejelasan regulasi dan ketegasan regulator, termasuk menjadikan bentor sebagai angkutan antar kota.

4.4.7.c. Karakteristik Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan

Untuk kinerja prasarana, terminal penyeberangan masih kurang memadai dan belum ada angkutan sungai dan danau, perlu penambahan jumlah kapal, serta peningkatan akses ke pelabuhan. Sebagian besar responden berpendapat untuk saat ini kinerja pelayanan secara umum baik dan untuk kondisi kebijakan belum ada regulasi jelas tentang pengembangan angkutan penyeberangan.

4.4.7.d. Karakteristik Angkutan Laut

Hasil wawancara mengungkapkan bahwa kinerja angkutan laut masih belum memadai, perlu ada perbaikan dan peningkatan. Saat ini kapasitas kurang sehingga terjadi antrian barang dan penumpang. Demikian juga perlu peningkatan peralatan bongkat muat serta akses yang lebih baik. Untuk pelayanan, perlu penambahan armada angkutan walau untuk kondisi saat ini secara umum pelayanan cukup baik. Terkait dengan kebijakan transportasi laut, sebagaian besar responden berpendapat perlu legalitas angkutan laut dan perda pengaturannya.

4.4.7.c. Karakteristik Angkutan Udara

Untuk karakteristik angkutan udara, responden berpendapat bahwa kinerja prasarana angkutan udara masih memiliki kapasitas yang terbatas, belum dapat

didarati oleh pesawat besar, dan perlu peningkatan untuk masa depan, khususnya kapasitas terminal dan landas pacu. Untuk kinerja pelayanan, secara umum cukup baik dan untuk ke depannya perlu peningkatan pelayanan jalur penerbangan baru ke daerah-daerah di Sulawesi. Para responden pun sepakat bahwa perlu ada regulasi kebijakan pengembangan bandara.

4.4.8. Transportasi Multimoda/Antarmoda

Secara umum, belum dapat dievaluasi mengingat prasarana transportasi multimoda atau antarmoda belum ada dan belum dikelola dengan baik.



BAB 5

PERKIRAAN KONDISI TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO DI MASA MENDATANG

5.1 CAKUPAN MODEL PRAKIRAAN KONDISI MENDATANG

Pemodelan pertumbuhan kebutuhan terhadap jaringan prasarana maupun pelayanan transportasi wilayah mencakup: (1) pemodelan pada jaringan prasarana jalan sebagai penghubung antarsimpul transportasi dan antarlokasi yang paling dominan di wilayah Provinsi Gorontalo serta (2) pemodelan pada simpul-simpul transportasi utama. Pemodelan pada jaringan jalan dilakukan menggunakan data asal-tujuan tahun 2007 dan tahun 2011, dibantu dengan data *traffic counting* pada beberapa ruas jalan arteri yang dilakukan pada tahun 2011 pula. Pemodelan ini pada intinya bertujuan untuk mengevaluasi kondisi pembebanan lalu lintas pada jaringan jalan masa mendatang sehingga lokasi ruas-ruas yang kritis dapat diperkirakan dan diantisipasi dengan program dan kegiatan yang terencana dan terintegrasi dengan arahan pengembangan jaringan transportasi wilayah yang telah disusun secara menyeluruh.

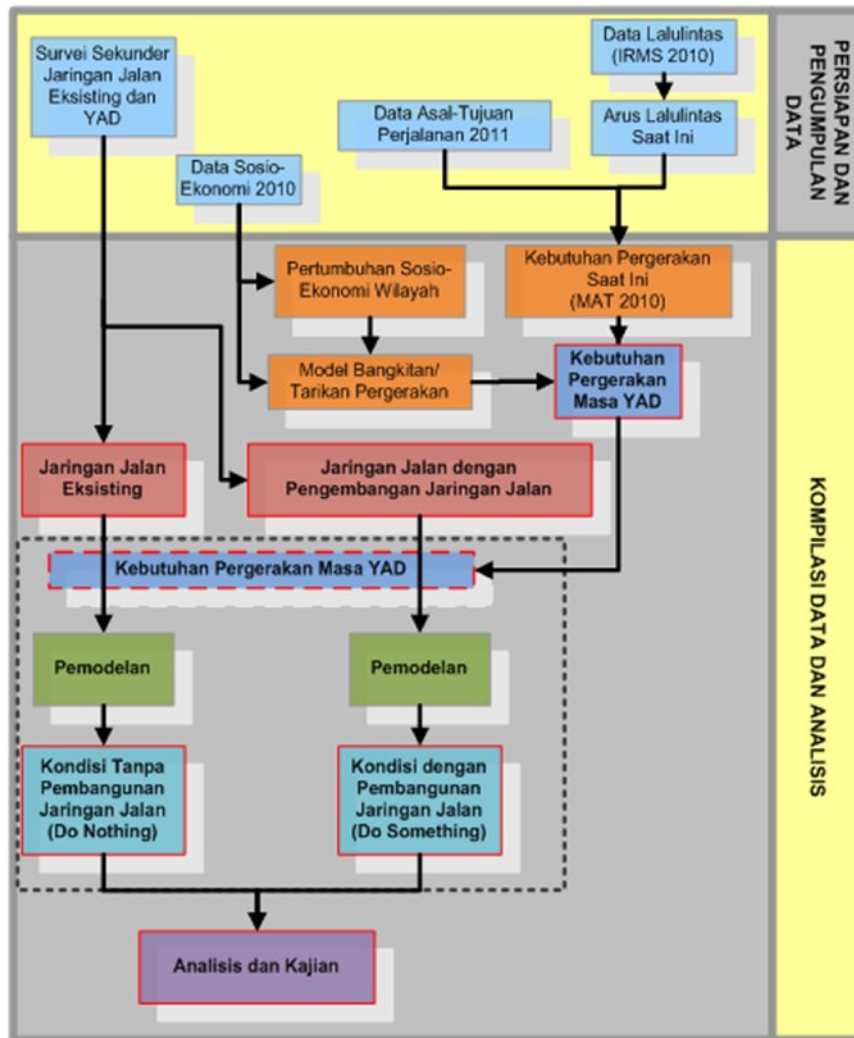
Pemodelan pada simpul transportasi utama khususnya dilakukan untuk memperkirakan pertumbuhan pengguna transportasi udara pada Bandara Sultan Djalaluddin. Idealnya, pemodelan simpul-simpul transportasi wilayah yang

menjadi pintu masuk/keluar wilayah tersebut perlu memperhatikan data asal-tujuan transportasi dalam skala regional mengingat adanya faktor interrelasi dan interdependensi dengan simpul-simpul transportasi pada wilayah lain (provinsi lain) sesuai dengan tatanan transportasinya. Namun karena keterbatasan data yang ada, pemodelan pada level simpul dilakukan dengan *trend analysis* terhadap data *time series* produksi dan operasi transportasi dari tahun ke tahun pada simpul tersebut. Dengan keterbatasan ini, hasil pemodelan ini diharapkan masih dapat digunakan untuk memperkirakan kebutuhan prasarana pada simpul-simpul tersebut di masa yang akan datang.

5.2 PEMODELAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH

Proses dalam melakukan analisis lalu lintas penumpang dan barang dilakukan sesuai dengan bagan alir yang disampaikan pada **Gambar 5.1**. Gambar tersebut memperlihatkan bahwa dalam proses studi setidaknya terdapat tiga jenis data yang dibutuhkan yakni data jaringan untuk pembentukan model atau disebut dengan data tahun dasar (*base year data*), data untuk validasi (*validation data*) dan data untuk simulasi model yang diprediksi pada beberapa tahun tinjauan (*predicted data*). *Base year data* dan *validation data* dapat diperoleh dari survei (sekunder ataupun primer), sedangkan *predicted data* hanya dapat diperoleh dengan meramalkannya dengan dasar data yang ada saat ini dan pengaruh faktor-faktor perubahan di masa datang.

Sampai dengan saat ini, model perencanaan transportasi empat tahap merupakan pilihan konsep pemodelan transportasi makro yang paling sering digunakan dalam berbagai studi transportasi di Indonesia, karena selain kemudahannya juga kemampuannya dalam menggambarkan berbagai interaksi antara sistem transportasi dan tata ruang di wilayah studi. Secara umum model ini merupakan gabungan dari beberapa seri submodel yang masing-masing harus dilakukan secara berurutan, yakni: bangkitan perjalanan, sebaran perjalanan, pemilihan moda dan pemilihan rute. Struktur umum konsep model perencanaan transportasi empat tahap ini disajikan pada **Gambar 5.2**.

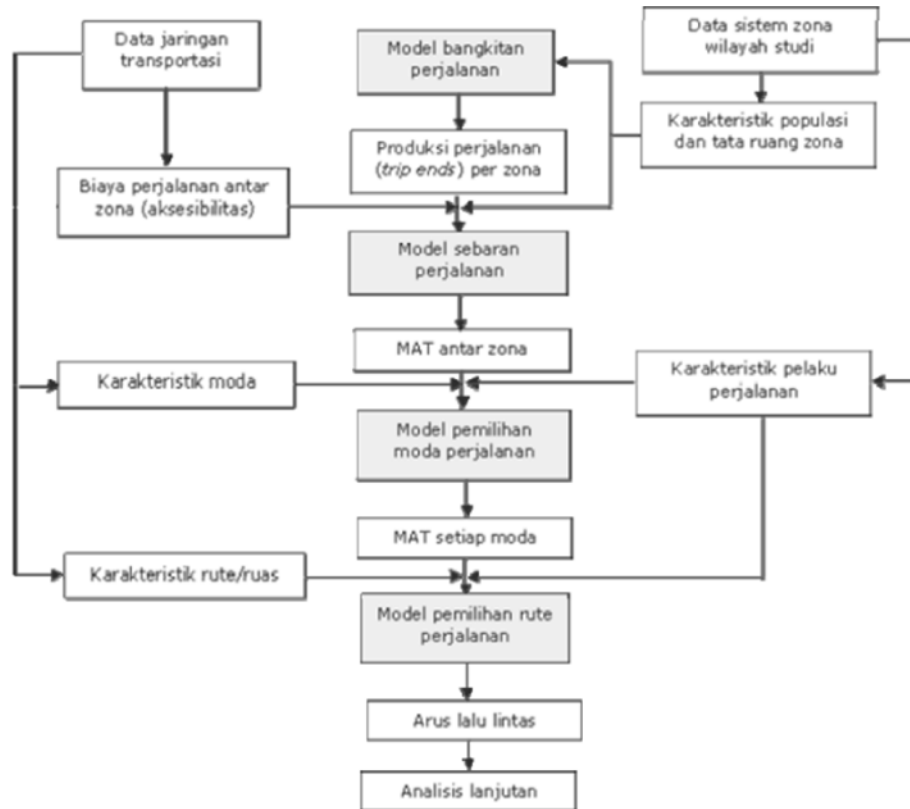


Gambar 5.1 Bagan Alir Analisis Lalu Lintas dengan Pemodelan

Pendekatan model dimulai dengan menetapkan sistem zona dan jaringan jalan, termasuk di dalamnya adalah karakteristik populasi yang ada di setiap zona. Dengan menggunakan informasi dari data tersebut kemudian diestimasi total perjalanan yang dibangkitkan dan/atau yang ditarik oleh suatu zona tertentu (*trip ends*) atau disebut dengan proses bangkitan perjalanan (*trip generation*). Tahap ini akan menghasilkan persamaan trip generation yang menghubungkan jumlah perjalanan dengan karakteristik populasi serta pola dan intensitas tata guna lahan di zona yang bersangkutan.

Selanjutnya diprediksi dari/kemana tujuan perjalanan yang dibangkitkan atau yang ditarik oleh suatu zona tertentu atau disebut tahap distribusi perjalanan

(*trip distribution*). Dalam tahap ini akan dihasilkan matriks asal-tujuan (MAT). Pada tahap pemilihan moda (*modal split*) MAT tersebut kemudian dialokasikan sesuai dengan moda transportasi yang digunakan para pelaku perjalanan untuk mencapai tujuan perjalanannya. Dalam tahap ini dihasilkan MAT per moda.



Gambar 5.2 Bagan Alir Pemodelan Transportasi Empat Tahap

Tahap pembebanan (*trip assignment*) mendistribusikan data MAT ke ruas-ruas jalan yang tersedia di dalam jaringan jalan sesuai dengan kinerja rute yang ada. Tahap ini menghasilkan estimasi arus lalu lintas di setiap ruas jalan yang akan menjadi dasar dalam melakukan analisis.

Dengan melihat proses tersebut maka secara garis besar proses analisis transportasi jalan terdiri atas beberapa kegiatan utama, yaitu: penetapan wilayah studi, analisis sistem jaringan, analisis kebutuhan pergerakan dan analisis sistem pergerakan. Dalam beberapa butir berikut ini disampaikan bahasan mengenai setiap tahap pemodelan transportasi yang dilakukan.

5.2.1. Pengembangan Struktur Model dan Sistem Zona Pergerakan

Langkah-langkah berikut merupakan langkah awal yang ditempuh untuk menentukan mengembangkan dasar-dasar pemodelan transportasi, yaitu penentuan batas-batas wilayah studi dan penentuan zona-zona pergerakan di dalam wilayah Provinsi Gorontalo.

- (1) Batas wilayah studi dapat berupa batas administratif, batas alam (sungai, gunung, dan sebagainya), atau batas lainnya (seperti: jalan)
- (2) Wilayah studi dibagi-bagi ke dalam zona, dimana jumlah zona menentukan tingkat kedalaman analisis. Makin banyak zona, makin detail analisis yang diperlukan.
- (3) Pembagian zona dapat didasarkan kepada perwilayahan administratif, kondisi alam (dibatasi oleh sungai, gunung, dsb.), atau berdasarkan tata guna lahan.
- (4) Sistem zona ini digunakan sebagai dasar pergerakan.

5.2.2. Analisis Sistem Jaringan

Data jaringan transportasi jalan eksisting disusun sesuai format yang diperlukan. Adapun penyusunan database jaringan jalan tersebut dilakukan untuk 2 (dua) kondisi yaitu:

- (1) Kondisi tanpa pembangunan jalan (*do nothing scenario*);
- (2) Kondisi dengan pengembangan dan pembangunan jalan (*do something scenario*).

5.2.3. Analisis Kebutuhan Pergerakan

- (1) Bangkitan/tarikan masing-masing zona.

Dari OD matriks hasil penurunan dari volume lalu lintas diperoleh bangkitan/tarikan dari masing-masing zona.

- (2) Model bangkitan/tarikan (*trip generation*).

Dicari korelasi antara bangkitan/tarikan dengan parameter sosio-ekonomi dari masing-masing zona. Korelasi tersebut dapat didasarkan kepada hasil regresi linier antar bangkitan/tarikan dengan parameter sosio-ekonomi.

Parameter sosio-ekonomi yang dipergunakan adalah jumlah penduduk dan PDRB. Tahap ini menghasilkan model bangkitan/tarikan (*trip generation*) berupa

persamaan matematis, dengan parameter sosio-ekonomi sebagai variabel bebas dan bangkitan/ tarikan sebagai variabel tak bebas.

5.2.4. Analisis Sistem Pergerakan

(1) Proyeksi Parameter Sosioekonomi

Terdapat dua metoda proyeksi variabel sosio-ekonomi, yaitu:

- (a) Proyeksi berdasarkan kecenderungan (*trend*), yaitu berdasarkan kecenderungan historis perkembangan parameter sosioekonomi. Dengan anggapan bahwa tingkat pertumbuhan pada masa yang akan datang sama dengan masa yang lalu, maka dapat diketahui besarnya parameter sosio-ekonomi pada masa yang akan datang dengan mengalikan besarnya pada saat sekarang dengan tingkat pertumbuhannya.
- (b) Proyeksi berdasarkan pola yang ingin dituju, yaitu berdasarkan target pembangunan yang ingin dicapai.

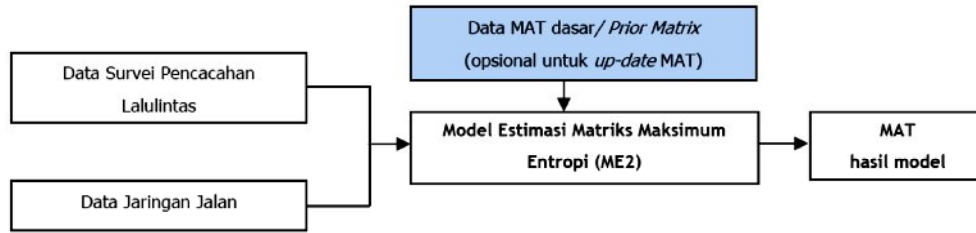
(2) Proyeksi Bangkitan/tarikan

Proyeksi bangkitan/tarikan masing-masing zona pada masa yang akan datang diperoleh dengan menggunakan model bangkitan/tarikan yang telah diperoleh dengan input parameter sosio ekonomi hasil proyeksi.

5.2.5. Pembentukan Matriks Asal Tujuan di Tahun Dasar

Pembentukan model distribusi perjalanan dilakukan dengan model ME2 (*Matrix Estimation from Traffic Count*) dan model pembebanan dilakukan dengan model equilibrium jaringan pada perangkat lunak SATURN. Perangkat lunak SATURN merupakan program simulasi jaringan yang dapat digunakan untuk melakukan estimasi OD matriks (atau sering disebut sebagai MAT = Matriks Asal Tujuan) dan arus lalu lintas.

Bagan alir estimasi matriks dalam SATURN disampaikan pada **Gambar 5.3**. Data survey asal tujuan dan MAT yang sebelumnya pernah dibentuk untuk wilayah studi akan menjadi pola dasar atau prior matriks yang akan menjadi dasar pola perjalanan dari update matriks dalam ME2 menggunakan data hasil survei arus lalu lintas. Dengan metodologi ini akan diperoleh MAT wilayah studi pada Tahun 2010 sebagai tahun dasar.

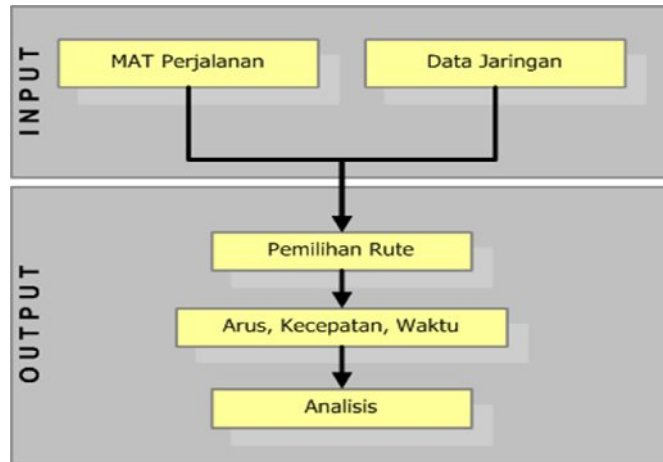


Gambar 5.3 Metodologi Penghitungan MAT dengan ME2 dalam SATURN

5.2.6. Pembebanan Lalu lintas Jalan

Sedangkan bagan alir untuk model equilibrium dalam SATURN disampaikan pada **Gambar 5.4** berikut ini. MAT perjalanan hasil model ME2 akan dibebankan ke dalam jaringan jalan sehingga diperoleh data arus lalu lintas, kecepatan dan waktu perjalanan dalam sistem.

Data karakteristik lalu lintas baik saat ini maupun di masa mendatang merupakan masukan utama dalam proses analisis, khususnya dampak lalu lintas dari pengembangan transportasi massal yang direncanakan di masing-masing wilayah studi.



Gambar 5.4 Struktur Umum Model Pemilihan Rute pada SATURN

5.3 PEMBANGUNAN BASIS DATA PEMODELAN LALU LINTAS

5.3.1. Penetapan Wilayah Studi

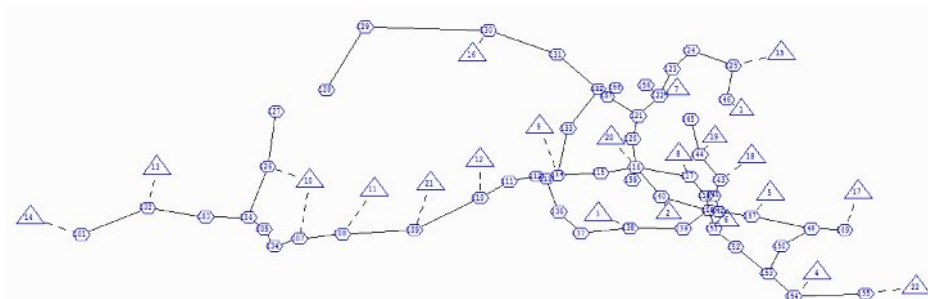
Daerah kajian pemodelan transportasi ini, analisis jaringan meliputi seluruh wilayah di Provinsi Gorontalo (sebagai zona internal) dan Provinsi Sulawesi Tengah dan Utara (sebagai zona eksternal).

5.3.2. Model Sistem Jaringan Jalan

Pembangunan basis data model jaringan jalan meliputi identifikasi kondisi jaringan jalan menyangkut lebar jalan, geometrik dan kecepatan pada kondisi volume kendaraan = 0 (*free flow speed*). Untuk mengantisipasi penyesuaian jaringan jalan serta prasarana lain yang memungkinkan terjadinya perubahan kondisi jaringan jalan di wilayah Provinsi Gorontalo, mencakup:

- (1) Pengumpulan data berupa usulan pembangunan jaringan maupun program peningkatannya;
- (2) Inventarisasi fasilitas jalan-jalan yang ada serta kemungkinan perkembangannya yang selanjutnya dapat mengakibatkan perubahan kinerja jaringan.

Model jaringan jalan yang dibentuk sebagai basis data jaringan jalan terdiri dari jalan Nasional, Strategis Nasional, dan Provinsi di Provinsi Gorontalo. Hubungan sistem jaringan jalan ke setiap zona diwakili oleh suatu *centroid connector*. Penggambaran sistem jaringan yang dimodelkan disampaikan pada **Gambar 5.5** dan data jaringan jalan pada **Tabel 5.1** (jalan provinsi) dan **Tabel 5.2** (jalan nasional).



Gambar 5.5 Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan Sekitarnya untuk Tahun 2010

Tabel 5.1 Jaringan jalan Provinsi di Provinsi Gorontalo

No.	No. Ruas	Nama Ruas	Kep. Gub	Lebar	Terpasang Fas. Kes LLAJ
			(Km)	(M)	
1	002	Isimu - Batudaa	14,38	4.50	Sudah
2	003	Batudaa - Gorontalo	5,11	4.50	Sudah
3	003.K 1	Jl.Hasanudin (Gorontalo)	0,35	4.50	Sudah
4	003.K 2	Jl. Raja Eyato (Gorontalo)	2,00	4.50	Sudah
5	003 JK 3	Jl. Usman Ikhsan (Gorontalo)	6,90	4.50	Sudah
6	005	Jl. Kabila - Tapa	9,50	4.50	Rencana
7	005.K1	Jl. Toto Utara	1,10	4.50	Rencana
8	026	Gorontalo – Suwawa - Tulabolo	23,48	4.50	Rencana
9	026.11K	Gorontalo – Suwawa - Tulabolo	3,50	4.50	Sudah
10	066	Tapa - Atinggola	45,00	4.50	-
11	066.11K	Jl. Cokroaminoto	0,60	4.50	Sudah
12	066.12K	Jl. Ahmad Dahlan	1,20	4.50	Sudah
13	066.13K	Jl. Pangeran Hidayat	1,74	4.50	Sudah
14	066.14K	Jl. Rusli Datau	1,98	4.50	Sudah
15	067	Marisa - Tolinggula	80,00	4.50	-
16	068	Aladi - Tulabolo	30,00	4.50	-
17	069	Gorontalo – Biluhu Barat	27,90	4.50	-
18	069.12K	Jl. Kalengkongan	0,86	4.50	Sudah
19	069.13K	Jl. Kamboja	0,91	4.50	Sudah
20	069.14K	Jl. Yos Sudarso	2,40	4.50	Sudah
21	069.15K	Jl. Botuliyodu	4,00	4.50	Sudah
22	071	Biluhu Barat - Bilato	28,90	4.50	-
23	072	Bilato - Tangkobu	16,70	4.50	Rencana
24	086	Tangkobu - Pentadu	55,00	4.50	Rencana
25	087	Motolohu – Marisa IV	35,00	4.50	-
26	088	Duhiyadaa - Imbodu	16,00	4.50	-
J U M L A H			414,51		

Sumber: Dinas PU Provinsi Gorontalo, 2012

Tabel 5.2. Database jaringan Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo

RUAS	NAMA RUAS	PANJANG (KM)	FUNGSI KELAS
001	ATINGGOLA (bts. SULUT) - KWANDANG	40.22	A
002	KWANDANG - MALINGKAPUTO	11.00	A
003	MALINGKAPUTO - TOLANGO	24.00	K1
004	TOLANGO - BULINTIO	50.26	K1
005	BULONTIO - TOLINGGULA (bts. SULTENG)	53.65	K1
006	TALUDAA (bts. SULUT) - PEL. GORONT)	68.32	K1
006	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	7.36	K1
006	JLN. JALALUDIN TANTU (GORONTALO)	0.71	K1
006	JLN. A. YANI (GORONTALO)	0.70	K1
007	BTS. Kt GORONTALO - BTS. Kt LIMBOTO	7.24	A
007	JLN. BASUKI RACHMAT (GORONTALO)	0.57	A
007	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	4.67	A
007	JLN. SUDIRMAN (LIMBOTO)	3.10	A
008	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	6.20	A
008	JLN. A. YANI (LIMBOTO)	0.87	A
008	JLN. RAYA LIMBOTO (LIMBOTO)	7.87	A

Tabel 5.2. Database jaringan Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo (*lanjutan*)

RUAS	NAMA RUAS	PANJANG (KM)	FUNGSI KELAS
009	ISIMU - PAGUYAMAN	41.72	A
009	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	1.52	A
010	PAGUYAMAN - TABULO	63.08	A
011	TABULO - MARISA	28.00	A
012	MARISA - LEMITO	68.19	A
013	LEMITO - MOLOSIPAT (bts. SULTENG)	33.31	A
014	MALINGKAPUTO - ISIMU	20.00	A
015	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	2.31	K1
016	SP. PEL. ANGGREK – PEL. ANGGREK	2.68	K1
017	TOLANGO - PAGUYAMAN	59.16	K1
TOTAL		606.70	-

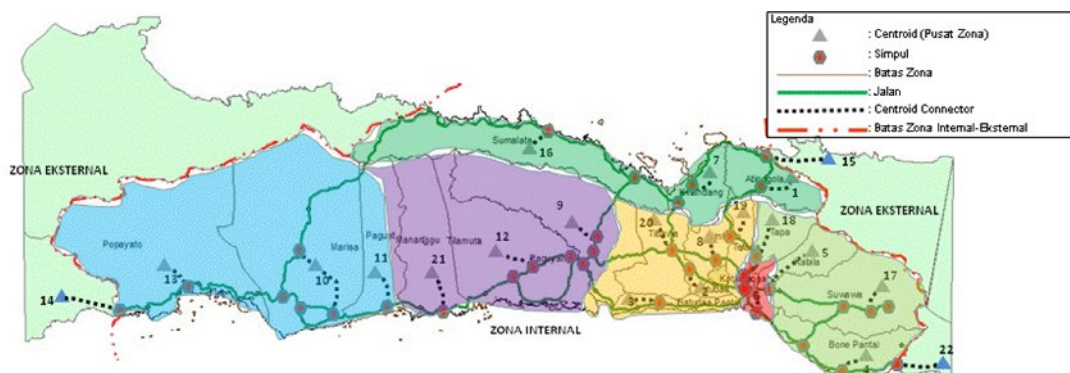
Sumber: Ditjen Bina Marga, 2011

5.3.2. Model Sistem Zona

Untuk keperluan model jaringan maka wilayah studi dibagi menjadi beberapa zona sebagai agregasi wilayah pembangkit/penarik (asal/tujuan) perjalanan. Zona dikategorikan menjadi 2, yakni :

- (1) Zona Internal, meliputi keseluruhan wilayah di Provinsi Gorontalo
- (2) Zona Eksternal, yaitu Provinsi Sulawesi Tengah dan Sulawesi Utara.

Pembagian zona untuk analisis pemodelan lalu lintas dibedakan atas 22 zona yang didasarkan pada wilayah administrasi kecamatan dan kota. Semua zona yang dikembangkan tersebut didasarkan pada kesesuaian pola pergerakan yang terjadi di wilayah Gorontalo dan sekitarnya yang cukup diwakili oleh zona berbasis kecamatan. Seluruh zona ini dijabarkan pada **Tabel 5.3**. Pembagian zona untuk analisis pola pergerakan di Provinsi Gorontalo ini digambarkan pada **Gambar 5.6**.



Gambar 5.6. Pembagian zona untuk analisis pola pergerakan

Tabel 5.3 Pembagian Zona di Wilayah Provinsi Gorontalo

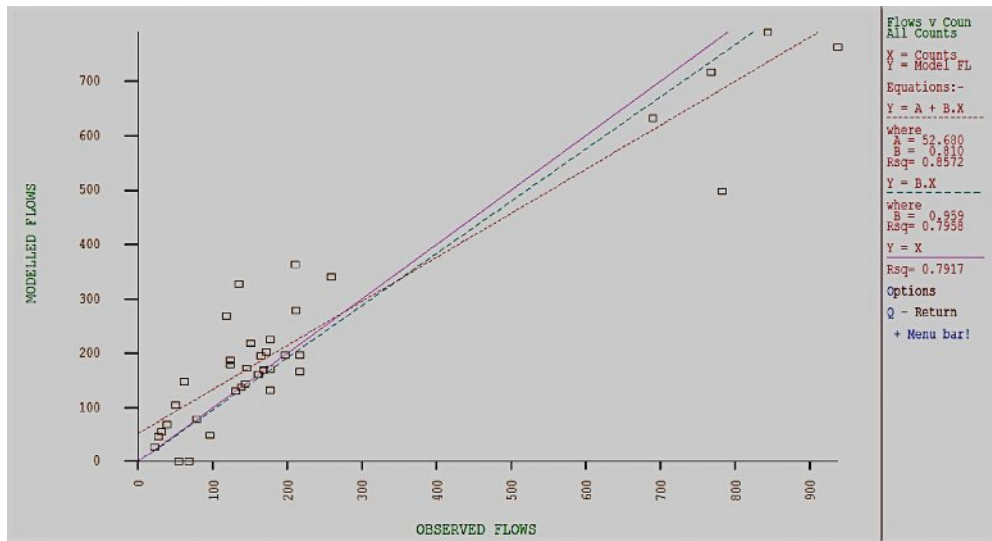
No	Zona	Kabupaten	Jenis Zona
1	Atinggola	Gorontalo Utara	Internal
2	Batudaa	Kab. Gorontalo	Internal
3	Batudaa Pantai	Kab. Gorontalo	Internal
4	Bone Pantai	Bone Bolango	Internal
5	Kabila	Bone Bolango	Internal
6	Kota Gorontalo	Kota Gorontalo	Internal
7	Kwandang	Gorontalo Utara	Internal
8	Limboto	Kab. Gorontalo	Internal
9	Paguyaman	Boalemo	Internal
10	Marisa	Pohuwato	Internal
11	Paguat	Pohuwato	Internal
12	Tilamuta	Boalemo	Internal
13	Popayato	Pohuwato	Internal
14	Palu	Sulteng	Eksternal
15	Manado	Sulut	Eksternal
16	Sumalata	Gorontalo Utara	Internal
17	Suwawa	Bone Bolango	Internal
18	Tapa	Bone Bolango	Internal
19	Telaga	Kab. Gorontalo	Internal
20	Tibawa	Kab. Gorontalo	Internal
21	Mananggu	Boalemo	Internal
22	Bitung	Sulut	Eksternal

5.3.3. Pembentukan Matriks Asal Tujuan Eksisting Tahun 2010

Matriks asal-tujuan (MAT) dasar pergerakan yang digunakan dalam analisis adalah dari matriks perjalanan dari studi terdahulu yang dilakukan di Gorontalo yaitu Penyusunan Tatravil Gorontalo pada tahun 2007. Kemudian dari data matriks perjalanan tersebut di validasi dengan menggunakan data arus lalu lintas pada tahun 2010 (IRMS 2010) sehingga menghasilkan MAT 2010. Matriks asal tujuan yang digunakan memperlihatkan jumlah pergerakan sebanyak 3,266 smp/jam yang bergerak di seluruh jaringan jalan di Provinsi Gorontalo dan sekitarnya, sebagaimana dijabarkan pada **Tabel 5.5**.

Matriks asal tujuan tersebut kemudian dikalibrasi dengan data hasil survey lalu lintas pada beberapa titik kontrol. Kesesuaian besaran volume lalu lintas antara hasil pemodelan dengan hasil survey primer menjadi ukuran untuk menilai

kualitas kesesuaian MAT yang akan digunakan. Dalam hal ini proses kualitas model estimasi MAT dengan ME2 adalah tingkat akurasi prediksi arus lalu lintas hasil model (estimated flow) dibandingkan dengan masukan data arus lalu lintas yang digunakan untuk kalibrasi (target flow). Hasil analisis *goodness-of-fit* MAT Provinsi Gorontalo tahun dasar 2010 disampaikan pada **Gambar 5.7**.



Gambar 5.7 Kalibrasi MAT Tahun Dasar 2010

Angka koefisien determinasi R^2 sekitar 0,8572 menunjukkan bahwa hasil estimasi MAT dari ME2 mampu mewakili lebih dari 86% variasi arus lalu lintas yang terjadi pada wilayah studi berdasarkan MAT Basis. Dengan demikian, dapat diasumsikan bahwa model estimasi MAT ini cukup akurat untuk menggambarkan pola permintaan perjalanan kendaraan di wilayah studi, sehingga dapat digunakan sebagai dasar dalam memprediksi MAT di Provinsi Gorontalo di masa yang akan datang.

5.4 PREDIKSI BANGKITAN DAN TARIKAN PERGERAKAN DI TAHUN MENDATANG

Sejalan dengan pengembangan wilayah Provinsi Gorontalo dan sekitarnya yang cukup pesat, pertumbuhan pergerakan baik manusia maupun barang bertumbuh dengan stabil. Pertumbuhan kegiatan ekonomi dan pengembangan wilayah ini secara langsung memberikan pengaruh yang sangat besar terhadap arus pergerakan yang terjadi. Provinsi Gorontalo bahkan telah mencanangkan

angka pertumbuhan ekonomi sebesar 8% sebagai salah satu dari sasaran pembangunan wilayahnya di dalam RPJM Provinsi Gorontalo 2012 – 2017 yang baru saja diberlakukan.

Analisis pemodelan transportasi dengan alat bantu perangkat lunak pemodelan transportasi dengan data input asumsi-asumsi pada perencanaan wilayah, pengembangan jaringan jalan, pengembangan wilayah, pertumbuhan aktifitas ekonomi serta aktifitas wisata menghasilkan prediksi bangkitan dan tarikan pergerakan berupa besaran volume lalu lintas yang akan menggunakan jaringan jalan, baik pada jalan lingkar yang direncanakan maupun pada jaringan jalan arteri eksisting.

5.4.1. Model bangkitan/tarikan (*trip generation*).

Bangkitan dan tarikan perjalanan pada suatu zona pergerakan dapat didekati dengan mengkorelasikannya dengan berbagai parameter sosioekonomi dari masing-masing zona, seperti jumlah penduduk ataupun pendapatan daerah (PDRB). Korelasi tersebut dapat didasarkan kepada hasil regresi linier antar bangkitan/tarikan dengan parameter sosioekonomi.

Parameter sosioekonomi yang dipergunakan di dalam rangkaian pemodelan ini adalah jumlah penduduk dan PDRB. Tahap pemodelan ini menghasilkan model bangkitan/tarikan (*trip generation*) berupa persamaan matematis, dengan parameter sosio-ekonomi sebagai variabel bebas dan bangkitan/ tarikan sebagai variabel tak bebas. Data sosio-ekonomi tiap zona pergerakan (jumlah penduduk dan PDRB) disajikan pada **Tabel 5.4** berikut.

Tabel 5.4. Data Bangkitan (*O_i*), Tarikan (*D_d*) dan Sosioekonomi pada Provinsi Gorontalo

ZONA	KOTA/KECAMATAN	O _i (smp/tahun)	D _d (smp/tahun)	Penduduk (jiwa)	PDRB (Juta Rp)
1	Atingola	154.045	17.555	10.299	13.625
2	Batudaa	61.609	61.627	12.914	20.006
3	Batudaa Pantai	187.166	134.606	10.884	16.861
4	Bone Pantai	61.320	61.320	9.796	12.206
5	Kabila	1.469.508	1.535.479	21.023	26.195
6	Kota Gorontalo	3.973.264	6.506.183	180.127	602.467
7	Kwandang	1.611.875	1.259.338	35.965	47.581
8	Limbotto	5.422.291	4.523.130	45.625	70.680
9	Paguyaman	1.561.120	1.027.452	29.753	48.316

Tabel 5.4. Data Bangkitan (*O_i*), Tarikan (*D_d*) dan Sosioekonomi pada Provinsi Gorontalo (*lanjutan*)

ZONA	KOTA/KECAMATAN	O _i (smp/tahun)	D _d (smp/tahun)	Penduduk (jiwa)	PDRB (Juta Rp)
10	Marisa	1.103.751	994.549	17.670	45.072
11	Paguat	61.320	26.280	14.894	37.991
12	Tilamuta	402.198	504.243	26.417	42.899
13	Popayato	8.760	578.169	9.188	23.436
14	Sulteng Palu	1.410.360	1.243.263	336.532	2.721.299
15	Sulut Manado	2.310.984	1.607.442	410.481	5.200.829
16	Sumalata	1.299.134	919.800	16.038	21.218
17	Suwawa	2.239.512	866.995	10.618	13.230
18	Tapa	738.091	43.958	6.876	8.568
19	Telaga	1.321.087	308.203	20.703	32.072
20	Tibawa	1.632.627	5.069.727	37.707	58.414
21	Mananggu	82.379	56.730	11.500	18.675
22	Sulut Bitung	1.497.154	1.263.507	187.652	2.137.669

Sumber: Data BPS (2010), data MAT 2010 hasil validasi Konsultan

5.4.1.a. Model Bangkitan

Pemodelan persamaan regresi untuk memperkirakan bangkitan perjalanan menghasilkan persamaan regresi linear dengan dua variabel bebas, sebagai berikut (Model I):

$$Y_1 = 754053.80 + 18.15X_1 - 1.294X_2 \dots\dots\dots (1)$$

Dengan :

Y_1 = jumlah perjalanan yang dibangkitkan pada zona

X_1 = jumlah penduduk pada Provinsi Gorontalo

X_2 = jumlah PDRB Berdasarkan harga berlaku pada Provinsi Gorontalo

5.4.1.b. Model Tarikan

Sementara itu, pemodelan persamaan regresi untuk memperkirakan tarikan perjalanan menghasilkan persamaan regresi linear dengan dua variabel bebas, sebagai berikut (Model I):

$$Y_2 = 457865.48 + 32.61X_1 - 2.599X_2 \dots\dots\dots (2)$$

Dengan :

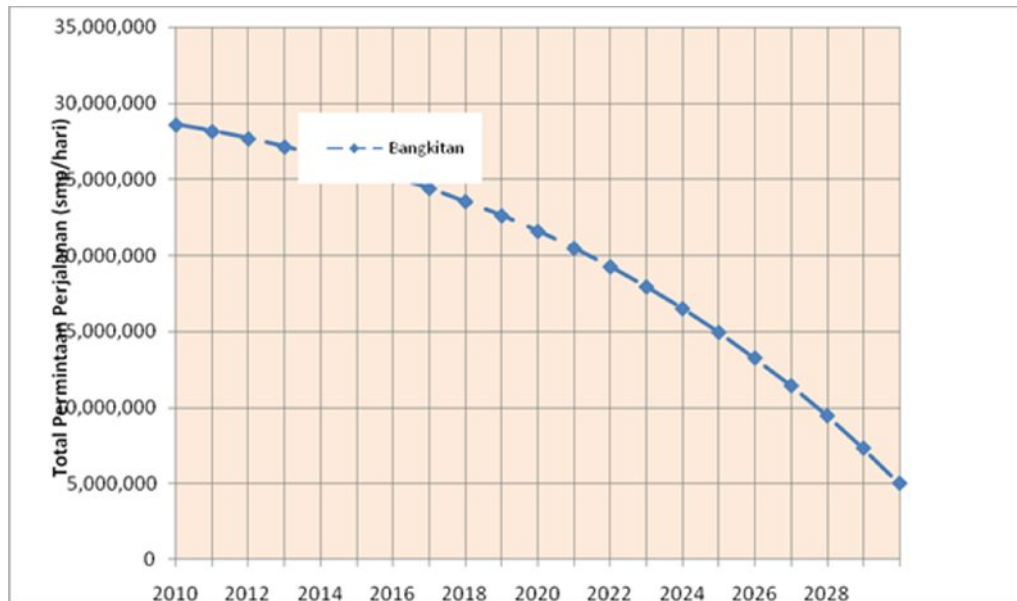
Y_2 = jumlah perjalanan yang tertarik pada zona

X_1 = jumlah penduduk pada Provinsi Gorontalo

X_2 = jumlah PDRB Berdasarkan harga Berlaku pada Provinsi Gorontalo

Dari data sosioekonomi 2010 pada **Tabel 5.4** kemudian diproyeksikan menggunakan persamaan Bangkitan dan Tarikan diatas. Tetapi hasil yang didapatkan *tidak sesuai* dengan kenyataan dan dengan asumsi pemodelan berlaku. Ketidaksesuaian tersebut adalah:

1. Nilai konstanta yang besar menunjukkan tingkat error yang tinggi
2. Tanda minus pada variabel PDRB
3. Korelasi antara variable X_1 dan X_2 kecil terhadap Bangkitan (Y_1) atau tarikan (Y_2)



Sumber: hasil analisis Konsultan

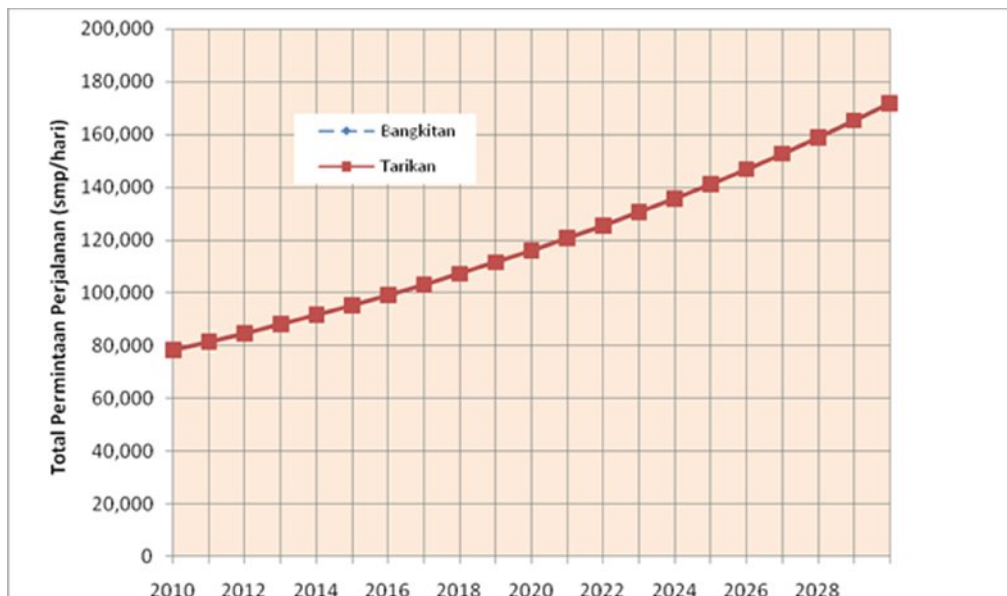
Gambar 5.8. Prediksi pertumbuhan negatif berdasarkan Model I

Berdasarkan sifat Model I sebagaimana diuraikan di atas (**Gambar 5.8**) disimpulkan bahwa model proyeksi bangkitan-tarikan tersebut tidak dapat dipergunakan karena tidak merepresentasikan kondisi kebutuhan pergerakan di Provinsi Gorontalo. Berdasarkan atas hasil ini, ditempuh pemodelan alternatif dengan cara lain, yaitu dengan mencari tingkat pertumbuhan pergerakan lalu lintas di wilayah Provinsi Gorontalo berdasarkan data sekunder lainnya.

Dari data studi terdahulu tentang Penyusunan Tatravil Gorontalo pada tahun 2007 peningkatan pergerakan orang sampai 20 tahun mendatang diasumsika dengan angka pertumbuhan lebih dari 6%. Mempertimbangkan perkembangan kondisi transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo dari tahun 2007 hingga saat ini

(tahun 2012), Konsultan menilai bahwa angka pertumbuhan 6% ini terlalu optimistis. Konsultan mengusulkan dan mengasumsikan pertumbuhan pergerakan lalu lintas di wilayah Provinsi Gorontalo ke depan rata-rata sebesar 4%. Berdasarkan angka pertumbuhan ini, Konsultan mengembangkan Model II dengan hasil berikut.

Pembentukan MAT pada tahun-tahun tinjauan (2010 hingga 2029) didasarkan pada tingkat pertumbuhan lalu lintas beberapa tahun sebelumnya. Perkiraan pertumbuhan volume pergerakan lalu lintas sampai dengan tahun 2030 tersebut digambarkan pada **Gambar 5.9**.



Sumber: Hasil analisis Konsultan

Gambar 5.9. Proyeksi bangkitan-tarikan lalu lintas dengan pertumbuhan pergerakan

Berdasarkan pada prediksi pertumbuhan volume lalu lintas tersebut (Model II), maka prediksi pergerakan antar zona pada wilayah Provinsi Gorontalo dan sekitarnya dapat dibentuk ke dalam Matriks Asal Tujuan dengan *Metode Furness* yang selengkapnya disajikan pada **Tabel 5.5** hingga **Tabel 5.11** berikut.

Tabel 5.5. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo Tahun Dasar 2010

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	13	18
2	0	0	0	1	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	7
3	0	0	0	1	1	2	0	0	15	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	21
4	0	0	0	0	0	4	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	7
5	0	0	8	0	0	10	2	61	2	1	0	0	0	2	6	0	0	0	2	71	0	3	168	
6	1	2	8	1	8	0	3	202	1	1	0	0	0	5	10	10	5	4	12	178	1	1	454	
7	0	0	0	1	18	60	0	1	4	1	0	2	0	2	80	0	12	0	0	0	1	3	184	
8	0	0	0	1	73	367	8	0	37	3	0	24	0	43	4	0	37	0	0	0	1	21	619	
9	0	3	0	0	31	52	4	6	0	1	1	0	37	7	1	0	21	1	1	2	0	10	178	
10	0	0	0	0	1	2	0	0	0	0	1	4	0	53	3	55	1	0	2	1	1	2	126	
11	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	7
12	0	1	0	0	1	1	0	1	0	2	1	0	29	2	4	0	0	0	2	1	0	2	46	
13	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14	0	0	0	0	2	5	0	6	6	29	0	12	0	0	62	0	2	0	1	3	0	32	161	
15	1	0	0	0	6	9	35	113	5	3	0	3	0	12	0	40	2	0	6	29	0	0	264	
16	0	0	0	0	15	58	0	0	0	68	0	1	0	0	3	0	0	0	0	0	0	3	148	
17	0	0	0	0	0	6	1	30	1	0	0	0	0	1	2	0	0	0	1	214	0	0	256	
18	0	0	0	0	0	2	61	16	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	84
19	0	0	0	1	2	10	27	0	39	1	0	5	0	9	4	0	2	0	0	0	1	50	151	
20	0	0	0	1	14	142	0	0	2	2	0	2	0	1	3	0	14	0	0	0	1	3	186	
21	0	1	0	0	0	1	1	2	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	0	0	0	9
22	0	0	0	0	2	5	1	77	1	0	0	1	0	0	0	0	1	0	5	77	0	0	171	
Dd	2	7	15	7	175	743	144	516	117	114	3	58	66	142	183	105	99	5	35	579	6	144	3266	

Tabel 5.6. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo Sekitarnya Tahun 2012

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	14	21
2	0	0	0	2	2	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	13
3	0	0	0	2	2	3	0	0	17	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	28
4	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	11
5	0	0	8	0	0	11	3	66	3	2	0	0	0	0	3	7	0	0	0	3	78	0	4	188
6	2	3	8	2	9	0	3	220	2	2	0	1	0	6	11	11	6	5	14	193	2	2	2	502
7	0	0	0	2	20	65	0	1	5	2	0	3	0	3	87	0	13	0	0	0	0	2	4	207
8	0	0	0	2	80	397	9	0	41	3	0	27	0	47	5	0	40	0	0	0	2	23	676	
9	0	4	0	0	34	57	5	7	0	2	2	0	41	8	1	0	23	2	2	3	0	0	11	202
10	0	0	0	0	2	3	0	0	0	0	2	5	0	58	4	60	2	0	3	2	2	3	146	
11	0	0	0	0	0	0	2	2	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	13
12	0	1	0	0	2	1	1	2	0	3	2	0	32	2	5	0	0	0	3	2	0	3	59	
13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14	0	0	0	0	3	6	1	7	7	32	0	13	0	0	68	0	3	0	1	4	0	36	181	
15	2	0	0	0	7	10	38	123	6	4	0	4	0	14	0	43	3	0	7	32	0	0	293	
16	0	0	0	0	16	63	0	0	0	74	0	2	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	162	
17	0	0	0	0	7	1	33	1	0	0	0	0	0	2	3	0	0	0	2	232	0	1	282	
18	0	0	1	0	0	3	66	18	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	93	
19	0	0	0	2	3	11	30	0	42	1	0	6	0	10	5	0	3	0	0	0	2	55	170	
20	0	0	0	2	16	155	0	0	3	3	0	3	0	2	4	0	16	0	0	0	2	4	210	
21	0	2	0	0	0	2	2	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	16	
22	0	0	0	0	2	6	2	83	2	1	0	2	0	1	0	0	2	0	6	84	0	0	191	
Dd	4	10	17	14	198	815	163	565	136	131	6	72	73	161	207	115	115	7	47	634	12	164	3,666	

Sumber: hasil analisis Konsultan

Tabel 5.7. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2014

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	14	21
2	0	0	0	1	2	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	12
3	0	0	0	2	2	3	0	0	16	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	27
4	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	10	
5	0	0	9	0	0	12	3	70	3	2	0	0	0	3	7	0	0	0	3	83	0	4	199	
6	2	3	9	2	9	0	4	237	2	2	0	1	0	7	12	12	6	5	13	209	2	2	539	
7	0	0	0	2	21	70	0	2	6	3	0	3	0	4	92	0	14	0	0	0	2	5	224	
8	0	0	0	2	86	432	10	0	44	4	0	27	0	51	6	0	42	0	0	0	2	25	731	
9	0	4	0	0	35	59	6	8	0	2	2	0	47	9	2	0	23	2	2	4	0	12	217	
10	0	0	0	0	2	4	0	0	0	2	5	0	58	4	64	2	0	3	3	2	3	152		
11	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	12	
12	0	1	0	0	2	1	1	2	0	3	2	0	32	2	5	0	0	0	3	2	0	3	59	
13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
14	0	0	0	0	4	7	2	8	33	0	13	0	0	72	0	4	0	1	5	0	38	195		
15	2	0	0	0	8	11	39	133	7	4	0	4	0	15	0	47	3	0	7	35	0	0	315	
16	0	0	0	0	18	70	0	0	0	78	0	2	0	4	0	0	0	0	0	0	0	5	177	
17	0	0	0	0	0	8	2	36	1	0	0	0	0	2	3	0	0	0	2	248	0	1	303	
18	0	0	2	0	0	4	70	21	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	103	
19	0	0	0	2	4	12	32	0	44	2	0	6	0	11	6	0	4	0	0	0	2	58	183	
20	0	0	0	2	17	164	0	0	4	3	0	3	0	3	5	0	17	0	0	0	2	5	225	
21	0	2	0	0	0	2	2	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	16	
22	0	0	0	0	2	7	2	88	2	1	0	2	0	1	0	0	2	0	6	90	0	0	203	
Dd	4	10	20	13	212	880	175	610	143	139	6	72	79	172	222	124	121	7	46	683	12	175	3925	

Sumber: hasil analisis Konsultan

Tabel 5.8. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2019

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi
1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	17	27
2	0	0	0	1	2	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	12
3	0	0	0	2	3	4	0	0	19	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	34
4	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	12
5	0	0	11	0	0	15	4	85	4	3	0	0	0	4	9	0	0	0	4	101	0	5	245
6	2	4	11	2	11	0	5	287	3	3	0	2	0	9	15	15	7	6	15	254	2	3	656
7	0	0	0	2	25	84	0	3	7	4	0	4	0	5	109	0	17	0	0	0	2	6	268
8	0	0	0	2	103	527	13	0	53	5	0	32	0	61	8	0	50	0	0	2	30	886	
9	0	5	0	0	41	70	7	10	0	3	2	0	58	11	3	0	27	3	3	5	0	14	262
10	0	0	0	0	3	5	0	0	0	2	6	0	69	5	78	3	0	4	4	2	4	185	
11	0	0	0	0	0	2	2	2	0	2	0	0	2	0	0	0	2	0	0	0	0	0	12
12	0	2	0	0	3	2	2	3	0	4	2	0	37	3	6	0	0	0	4	3	0	4	75
13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
14	0	0	0	0	5	9	3	10	10	39	0	15	0	0	86	0	5	0	2	7	0	45	236
15	2	0	0	0	10	14	46	161	9	5	0	5	0	18	0	57	4	0	8	43	0	0	382
16	0	0	0	0	22	85	0	0	92	0	3	0	0	5	0	0	0	0	0	0	6	213	
17	0	0	0	0	0	10	3	44	2	0	0	0	0	3	4	0	0	0	3	299	0	2	370
18	0	0	1	0	0	5	82	26	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	121
19	0	0	0	2	5	15	39	0	52	3	0	7	0	13	8	0	5	0	0	0	2	69	220
20	0	0	0	2	20	196	0	0	5	4	0	4	0	4	6	0	20	0	0	0	2	6	269
21	0	2	0	0	0	2	2	3	0	2	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	0	16
22	0	0	0	0	3	9	3	106	3	2	0	3	0	2	0	0	3	0	7	109	0	0	250
Dd	4	13	23	13	256	1069	211	740	173	169	6	88	95	209	269	151	146	9	56	830	12	211	4753

Sumber: hasil analisis Konsultan

Tabel 5.9 Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2020

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	7	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	17	27
2	0	0	0	1	2	3	0	0	2	0	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	12
3	0	0	0	2	3	4	0	0	18	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	33
4	0	0	0	0	0	5	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	0	0	12
5	0	0	11	0	0	15	4	87	4	3	0	0	0	4	9	0	0	0	4	104	0	5	250	
6	2	4	11	2	11	0	5	297	3	3	0	2	0	9	15	16	7	5	15	265	2	3	677	
7	0	0	0	2	26	86	0	4	8	4	0	4	0	6	112	0	18	0	0	0	0	2	7	279
8	0	0	0	2	107	549	14	0	55	6	0	32	0	63	9	0	52	0	0	0	2	32	923	
9	0	5	0	0	41	70	7	11	0	3	2	0	63	11	3	0	27	3	3	6	0	14	269	
10	0	0	0	0	3	6	0	0	0	0	2	6	0	69	6	81	3	0	4	5	2	5	192	
11	0	0	0	0	0	0	2	2	2	0	0	2	0	2	0	0	0	0	2	0	0	0	12	
12	0	2	0	0	3	2	2	3	0	4	2	0	36	3	6	0	0	0	4	3	0	4	74	
13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
14	0	0	0	0	6	10	4	11	11	39	0	15	0	0	88	0	6	0	2	8	0	46	246	
15	2	0	0	0	10	14	46	168	9	5	0	5	0	18	0	59	4	0	8	46	0	0	394	
16	0	0	0	0	23	89	0	0	94	0	3	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	0	222	
17	0	0	0	0	0	10	3	45	2	0	0	0	0	3	4	0	0	0	3	308	0	7	380	
18	0	0	1	0	0	6	84	28	0	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	127	
19	0	0	0	2	6	16	40	0	53	3	0	7	0	14	9	0	6	0	0	0	2	71	229	
20	0	0	0	2	21	203	0	0	6	4	0	4	0	5	7	0	21	0	0	0	2	7	282	
21	0	2	0	0	0	2	2	3	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0	2	2	0	0	16	
22	0	0	0	0	3	9	3	108	3	2	0	3	0	2	0	0	3	0	7	112	0	0	255	
Dd	4	13	23	13	265	1108	216	767	178	172	6	88	99	215	279	157	152	8	56	862	12	220	4913	

Sumber: hasil analisis Konsultan

Tabel 5.10. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2025

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	9	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	0	20	33
2	0	0	0	1	3	4	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	17
3	0	0	0	2	4	5	0	0	22	0	0	4	0	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	41
4	0	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	16	
5	0	0	14	0	0	19	5	106	5	4	0	0	0	5	11	0	0	0	5	126	0	6	306	
6	2	5	14	2	14	0	7	362	4	4	0	3	0	11	18	20	9	6	18	321	2	4	826	
7	0	0	0	2	31	104	0	5	10	5	0	5	0	8	134	0	22	0	0	0	2	9	337	
8	0	0	0	2	129	668	18	0	67	8	0	39	0	76	11	0	62	0	0	0	2	39	1121	
9	0	5	0	0	49	85	9	14	0	4	2	0	78	14	4	0	32	4	4	8	0	17	329	
10	0	0	0	0	4	8	0	0	0	0	2	8	0	82	8	98	4	0	5	6	2	6	233	
11	0	0	0	0	0	3	3	3	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	18	
12	0	2	0	0	4	3	4	0	5	2	0	42	4	7	0	0	0	0	5	4	0	5	90	
13	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	
14	0	0	0	0	8	12	5	14	13	46	0	18	0	0	104	0	7	0	3	10	0	54	294	
15	2	0	0	0	12	17	56	204	11	6	0	6	0	22	0	72	5	0	10	56	0	0	479	
16	0	0	0	0	28	108	0	0	113	0	4	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	9	270	
17	0	0	0	0	13	4	55	3	0	0	0	0	0	4	5	0	0	0	4	374	0	3	465	
18	0	0	2	0	0	8	101	34	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0	0	0	0	155	
19	0	0	0	2	8	20	49	0	63	4	0	9	0	17	11	0	8	0	0	0	2	85	278	
20	0	0	0	2	25	244	0	0	8	5	0	5	0	6	9	0	25	0	0	0	2	9	340	
21	0	2	0	0	0	3	3	4	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	3	3	0	0	23	
22	0	0	0	0	4	11	4	131	4	3	0	4	0	3	0	0	4	0	9	136	0	0	313	
Dd	4	14	30	13	323	1349	267	936	219	210	6	111	120	262	337	192	185	10	72	1048	12	266	5986	

Sumber: hasil analisis Konsultan

5.5 SKENARIO PENGEMBANGAN JARINGAN JALAN

Sesuai arahan RTRWP (Tabel 5.12) maka ada beberapa jaringan jalan yang diprioritaskan pengembangannya yaitu jaringan jalan arteri primer di Provinsi Gorontalo meliputi: Jalan lintas barat Sulawesi; Atinggola/batas Sulawesi Utara – Kwandang – Molingkaputo, Jalan lintas timur Sulawesi; batas Sulawesi Tengah. – Marisa – Paguyaman – Isimu; dan Jalan pengumpan antar jalan lintas sulawesi : Kwandang – Isimu. Selanjutnya jaringan jalan kolektor primer di Provinsi Gorontalo meliputi : Gorontalo – Suwawa – Tulabolo – Aladi, Gorontalo – Biluhu Barat – Bilato – Tangkobu, Gorontalo – Batudaa – Isimu, Satuan Pemukiman Tapa – Atinggola, Marisa – Tolinggula.

Tabel 5.11. Matriks Asal Tujuan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya Tahun 2030

Oi/Dd	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	Oi	
1	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	24	40
2	0	0	0	1	3	4	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	17
3	0	0	0	3	5	6	0	0	26	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	0	0	0	50
4	0	0	0	0	0	6	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3	4	0	0	16
5	0	0	17	0	0	23	6	129	6	5	0	0	0	6	13	0	0	0	6	153	0	8	372	
6	3	6	17	3	17	0	9	438	5	5	0	4	0	13	22	24	11	7	20	390	3	5	1002	
7	0	0	0	3	37	126	0	7	12	6	0	6	0	10	161	0	26	0	0	0	3	11	408	
8	0	0	0	3	156	814	22	0	81	10	0	46	0	92	14	0	74	0	0	0	3	47	1362	
9	0	6	0	0	58	101	11	17	0	5	3	0	97	17	5	0	38	5	5	10	0	20	398	
10	0	0	0	0	5	10	0	0	0	0	3	10	0	97	10	118	5	0	6	8	3	8	283	
11	0	0	0	0	0	0	3	3	3	0	0	3	0	0	3	0	0	0	3	0	0	0	0	18
12	0	3	0	0	5	4	4	5	0	6	3	0	49	5	8	0	0	0	6	5	0	6	109	
13	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
14	0	0	0	0	10	15	6	18	16	55	0	21	0	0	126	0	9	0	4	13	0	65	358	
15	3	0	0	0	15	21	67	250	14	8	0	7	0	27	0	87	6	0	12	69	0	0	586	
16	0	0	0	0	34	132	0	0	0	136	0	5	0	0	10	0	0	0	0	0	0	11	328	
17	0	0	0	0	0	16	5	67	4	0	0	0	0	5	6	0	0	0	5	452	0	4	564	
18	0	0	1	0	0	10	121	42	0	0	0	0	0	12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	186
19	0	0	0	3	10	25	59	0	75	5	0	11	0	21	14	0	10	0	0	0	3	102	338	
20	0	0	0	3	30	295	0	0	10	6	0	6	0	8	11	0	30	0	0	0	3	11	413	
21	0	2	0	0	0	3	3	4	0	3	0	0	0	0	0	2	0	0	3	3	0	0	23	
22	0	0	0	0	5	13	5	158	5	4	0	5	0	4	0	0	5	0	10	165	0	0	379	
Dd	6	17	35	19	390	1638	321	1138	263	254	9	132	146	317	408	231	222	12	83	1272	18	322	7253	

Sumber: hasil analisis Konsultan

Tabel 5.12. Indikasi Program Utama Lima Tahunan RTRW Provinsi Gorontalo

USULAN PROGRAM UTAMA	LOKASI	I		II		III	IV	
		2010	2011	2012	2013	2014	(2015-2020)	(2021-2025)
1 Pembangunan Jalan By pass	Isimu, Limboto, Gorontalo							
2 Peningkatan Jalan pengumpan di kawasan PKN Gorontalo yang menghubungkan lintas barat, lintas tengah dan lintas timur	Gorontalo dan sekitarnya							
3 Peningkatan fungsi jaringan jalan arteri primer yang menghubungkan PKN Gorontalo dengan Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Kwandang dan Bandara Djajaludin	Gorontalo, Isimu, Kwandang							
4 Peningkatan fungsi jaringan jalan lintas barat pulau sulawesi	Atinggola, Kwandang dan Tolinggula							
5 Peningkatan jalan arteri primer Jalur tengah dan Jalur Timur sulawesi	Marisa dan sekitarnya							
6 Peningkatan jalan penghubung arteri primer Jalur tengah dan Jalur timur sulawesi	Popayato dan Lemito							
7 Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan arteri primer Jalur Barat Trans Sulawesi (Atinggola-Kwandang-Molingkapoto-Tolango-Bulontio-Tolinggula)	Atinggola-Tolinggula							
8 Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan arteri primer sebagai jalur pengumpan dan penghubung Jalur Timur dan Jalur Barat Sulawesi	Kota Gorontalo-Kab Gorontalo-Kab Gorut							
9 Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan kolektor primer penghubung Ibukota Provinsi ke Ibukota Kabupaten	Gorontalo, Batudaa, Isimu, Suwawa, Tulabolo, Tapa, Atinggola, Biluhu Barat, Bilato, Tangkobu							
10 Peningkatan kapasitas jalan dan jembatan kolektor primer penghubung antar Ibukota Kabupaten/Kota	Marisa, Tolinggula, Aladi, Tulabolo, Tangkobu, Pentadu, Motolohu, Marisa IV, Duhiyadaa, Imbodu							

Sumber: RTRW Provinsi Gorontalo, 2011

5.5.1. Volume Lalu Lintas pada Tahun 2012

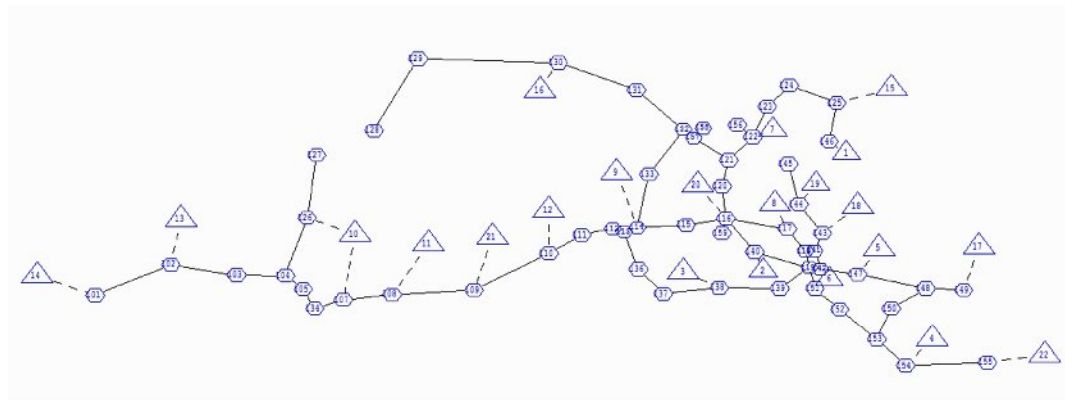
Analisis pemodelan lalu lintas yang dilakukan pada studi ini dimaksudkan untuk mengevaluasi jaringan jalan tersebut dari sisi kinerja jalan. Kinerja jalan ini direpresentasikan pada kinerja pada jaringan jalan tersebut (tinjauan secara mikro) dan kinerja jaringan jalan secara keseluruhan (tinjauan secara makro). Kinerja

jaringan jalan yang dianalisis tersebut meliputi volume lalu lintas pada ruas-ruas yang macet serta kinerja berupa volume per kapasitas rata-rata dan kecepatan rata-rata yang terjadi di seluruh jaringan jalan yang ditinjau.

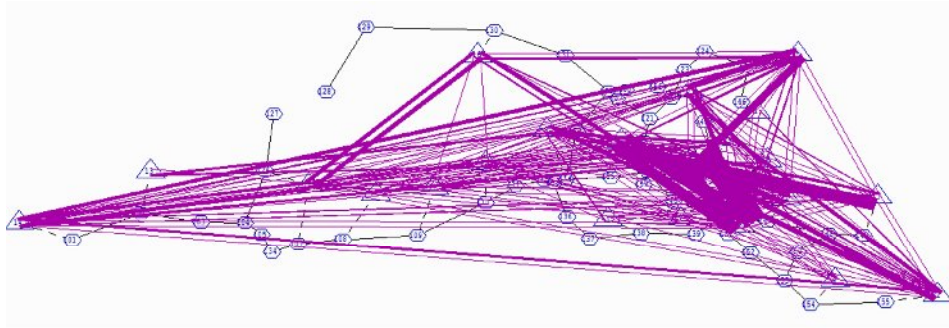
Pembebanan jaringan jalan dengan alat bantu program komputer pemodelan lalu lintas dilakukan dengan empat tahap sesuai dengan langkah pemodelan lalu lintas klasik. Masukan awal berupa basis data jaringan jalan dan pola pergerakan (MAT) akan menghasilkan pembebanan lalu lintas pada masing-masing ruas jalan sesuai dengan skenario yang ditetapkan. Analisis pemodelan lalu lintas ini dilakukan dari tahun dasar 2012 sampai dengan 22 tahun kedepan sesuai dengan jangka waktu implementasi rencana pengembangan jaringan jalan.

Hasil pemodelan lalu lintas pada tahun dasar 2012 (**Gambar 5.10**) memperlihatkan pola pergerakan pada wilayah Provinsi Gorontalo dan sekitarnya sebagaimana digambarkan pada pola *desired lines* pergerakan pada **Gambar 5.11**. Sementara, bangkitan-tarikan dan pembebanan volume lalu lintas pada jaringan jalan eksisting pada tahun 2012 digambarkan pada **Gambar 5.12** dan **Gambar 5.13**. Hasil pembebanan lalulintas tahun 2012 disajikan pada **Tabel 5.13**.

Pemodelan lalu lintas pada tahun-tahun mendatang disesuaikan dengan skenario pengembangan jaringan jalan. Sejalan dengan tahun operasi pada rencana pengembangan jaringan jalan, maka pemodelan lalu lintas dilakukan untuk tahun 2012 (tahun dasar), 2014, 2019, 2020, 2025 dan 2030.

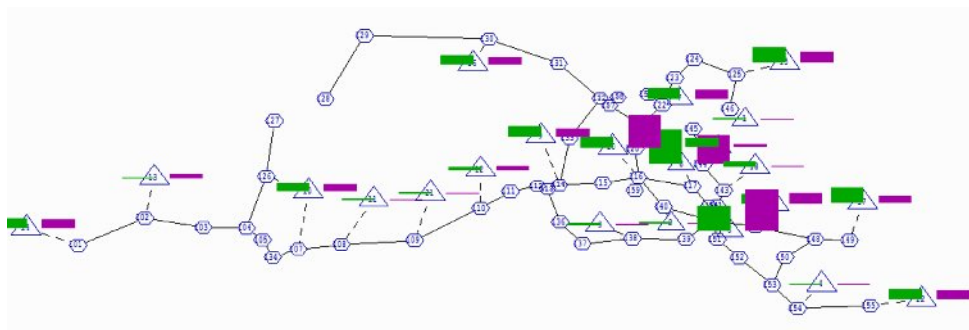


Gambar 5.10 Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya pada tahun 2012 (*base year*)



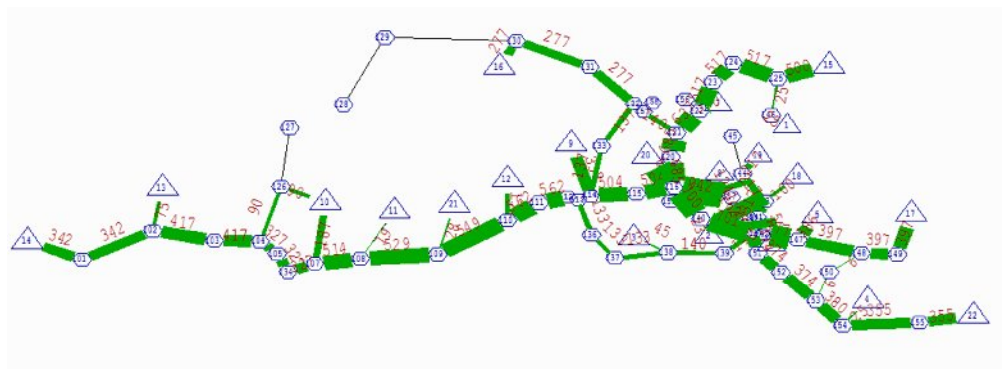
(satuan: 50/mm)
 Sumber: hasil analisis Konsultan

Gambar 5.11. *Desired lines* pergerakan lalu-lintas Provinsi Gorontalo pada tahun 2012



(satuan: 50/mm)
 Sumber: hasil analisis Konsultan

Gambar 5.12. Bangkitan-tarikan perjalanan pada tiap-tiap zona pergerakan di Provinsi Gorontalo pada tahun 2012



(satuan: 50/mm)
 Sumber: hasil analisis Konsultan

Gambar 5.13. *Link-flow* pada jaringan jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya tahun 2012

Tabel 5.13 Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2012

No Ruas	Nama Ruas	NodeA	NodeB	Panjang (mtr)	Status	Fungsi	Lebar Jln (mtr)	Lbr Bahu Ki/Ka (mtr)	Kapasitas (smp/jam)	Waktu Tempuh(detik)	Arus (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	VCR
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	122	123	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	875	207	49.6	0.19
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	123	122	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	939	310	46.3	0.28
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	123	124	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	875	207	49.6	0.19
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	124	123	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	939	310	46.3	0.28
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	124	125	16,087	N	A	5.0	2.0	1100	1167	207	49.6	0.19
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	125	124	16,087	N	A	5.0	2.0	1100	1252	310	46.3	0.28
2	KWANDANG - MALINGKAPUTO	121	122	11,000	N	A	6.0	2.0	2561	633	245	62.5	0.10
2	KWANDANG - MALINGKAPUTO	122	121	11,000	N	A	6.0	2.0	2561	660	392	60.0	0.15
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	121	157	17,992	N	K1	5.0	2.0	1100	1185	54	54.7	0.05
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	132	157	6,008	N	K1	5.0	2.0	1100	403	86	53.7	0.08
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	157	121	17,992	N	K1	5.0	2.0	1100	1207	86	53.7	0.08
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	157	132	6,008	N	K1	5.0	2.0	1100	396	54	54.7	0.05
4	TOLANGO - BULINTIO	130	131	27,643	N	K1	5.0	2.0	1100	1946	162	51.2	0.15
4	TOLANGO - BULINTIO	131	130	27,643	N	K1	5.0	2.0	1100	1888	115	52.7	0.10
4	TOLANGO - BULINTIO	131	132	22,617	N	K1	5.0	2.0	1100	1592	162	51.2	0.15
4	TOLANGO - BULINTIO	132	131	22,617	N	K1	5.0	2.0	1100	1544	115	52.7	0.10
5	BULONTIO - TOLINGGOLA (BTS. PROV. SULTE	129	130	53,650	N	K1	5.0	2.0	1100	3449	0	56.0	0.00
5	BULONTIO - TOLINGGOLA (BTS. PROV. SULTE	130	129	53,650	N	K1	5.0	2.0	1100	3449	0	56.0	0.00
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	152	153	20,496	N	K1	5.0	2.0	1100	1455	175	50.7	0.16
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	153	152	20,496	N	K1	5.0	2.0	1100	1479	199	49.9	0.18
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	153	154	13,664	N	K1	5.0	2.0	1100	972	178	50.6	0.16
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	154	153	13,664	N	K1	5.0	2.0	1100	988	202	49.8	0.18
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	154	155	34,160	N	K1	5.0	2.0	1100	2407	164	51.1	0.15
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	155	154	34,160	N	K1	5.0	2.0	1100	2451	191	50.2	0.17
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	119	151	5,695	N	K1	9.0	0.7	2394	355	175	57.7	0.07
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	151	119	5,695	N	K1	9.0	0.7	2394	358	199	57.3	0.08
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	151	152	3,067	N	K1	9.0	0.7	2394	191	175	57.7	0.07
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	152	151	3,067	N	K1	9.0	0.7	2394	193	199	57.3	0.08
7	BTS. KOTA GORONTALO - BTS. KOTA LIMBOTO	117	118	13,704	N	A	6.0	2.0	1227	1351	789	36.5	0.64
7	BTS. KOTA GORONTALO - BTS. KOTA LIMBOTO	118	117	13,704	N	A	6.0	2.0	1227	1387	836	35.6	0.68
7K	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	118	119	2,499	N	A	9.8	0.7	2513	184	861	48.9	0.34
7K	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	119	118	2,499	N	A	9.8	0.7	2513	175	703	51.3	0.28
8	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	116	117	14,934	N	A	7.0	1.6	1339	1106	392	48.6	0.29
8	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	117	116	14,934	N	A	7.0	1.6	1339	1206	550	44.6	0.41
9	ISIMU - PAGUYAMAN	113	114	4,172	N	A	5.0	2.2	1112	307	229	49.0	0.21
9	ISIMU - PAGUYAMAN	114	113	4,172	N	A	5.0	2.2	1112	319	289	47.0	0.26
9	ISIMU - PAGUYAMAN	114	115	20,861	N	A	5.0	2.2	1112	1568	263	47.9	0.24
9	ISIMU - PAGUYAMAN	115	114	20,861	N	A	5.0	2.2	1112	1546	242	48.6	0.22
9	ISIMU - PAGUYAMAN	115	116	16,688	N	A	5.0	2.2	1112	1255	263	47.9	0.24
9K	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	116	159	1,523	N	A	6.0	2.0	1227	81	0	68.0	0.00
9K	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	159	116	1,523	N	A	6.0	2.0	1227	81	0	68.0	0.00
9	ISIMU - PAGUYAMAN	116	115	16,688	N	A	5.0	2.2	1112	1237	242	48.6	0.22
10	PAGUYAMAN - TABULO	107	108	9,462	N	A	5.0	2.0	1100	701	239	48.6	0.22
10	PAGUYAMAN - TABULO	108	107	9,462	N	A	5.0	2.0	1100	719	275	47.4	0.25
10	PAGUYAMAN - TABULO	108	109	18,924	N	A	5.0	2.0	1100	1413	250	48.2	0.23
10	PAGUYAMAN - TABULO	109	108	18,924	N	A	5.0	2.0	1100	1442	279	47.3	0.25
10	PAGUYAMAN - TABULO	109	110	22,078	N	A	5.0	2.0	1100	1662	262	47.8	0.24
10	PAGUYAMAN - TABULO	110	109	22,078	N	A	5.0	2.0	1100	1691	287	47.0	0.26
10	PAGUYAMAN - TABULO	110	111	6,308	N	A	5.0	2.0	1100	475	262	47.8	0.24
10	PAGUYAMAN - TABULO	111	110	6,308	N	A	5.0	2.0	1100	488	300	46.6	0.27
10	PAGUYAMAN - TABULO	111	112	4,416	N	A	5.0	2.0	1100	333	262	47.8	0.24
10	PAGUYAMAN - TABULO	112	111	4,416	N	A	5.0	2.0	1100	341	300	46.6	0.27
10	PAGUYAMAN - TABULO	112	113	1,892	N	A	5.0	2.0	1100	142	262	47.8	0.24
10	PAGUYAMAN - TABULO	113	112	1,892	N	A	5.0	2.0	1100	146	300	46.6	0.27
11	TABULO - MARISA	104	105	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	587	151	51.5	0.14
11	TABULO - MARISA	105	104	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	597	176	50.7	0.16
11	TABULO - MARISA	105	134	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	587	151	51.5	0.14
11	TABULO - MARISA	107	134	11,200	N	A	5.0	2.0	1100	796	176	50.7	0.16
11	TABULO - MARISA	134	105	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	597	176	50.7	0.16
11	TABULO - MARISA	134	107	11,200	N	A	5.0	2.0	1100	783	151	51.5	0.14
12	MARISA - LEMITO	102	103	40,916	N	A	6.7	2.0	1312	2765	183	53.3	0.14
12	MARISA - LEMITO	103	102	40,916	N	A	6.7	2.0	1312	2844	234	51.8	0.18
12	MARISA - LEMITO	103	104	27,278	N	A	6.7	2.0	1312	1843	183	53.3	0.14
12	MARISA - LEMITO	104	103	27,278	N	A	6.7	2.0	1312	1896	234	51.8	0.18

Tabel 5.13 Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2012 (lanjutan)

No Ruas	Nama Ruas	NodeA	NodeB	Panjang (mtr)	Status	Fungsi	Lebar Jln (mtr)	Lbr Bahu Ki/Ka (mtr)	Kapasitas (smp/jam)	Waktu Tempuh(detik)	Arus (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	VCR
13	LEMITO - MOLOSIPAT (BTS. PROV. SULTENG)	101	102	33,312	N	A	5.0	2.0	1100	2374	181	50.5	0.16
13	LEMITO - MOLOSIPAT (BTS. PROV. SULTENG)	102	101	33,312	N	A	5.0	2.0	1100	2343	161	51.2	0.15
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	116	120	11,000	N	A	5.0	2.0	1100	823	253	48.1	0.23
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	120	116	11,000	N	A	5.0	2.0	1100	931	432	42.5	0.39
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	120	121	9,000	N	A	5.0	2.0	1100	673	253	48.1	0.23
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	121	120	9,000	N	A	5.0	2.0	1100	762	432	42.5	0.39
15	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	122	156	2,310	N	K1	5.0	2.0	1100	149	0	56.0	0.00
15	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	156	122	2,310	N	K1	5.0	2.0	1100	149	0	56.0	0.00
16	SP. PELABUHAN ANGGREK - PELABUHAN ANGGRE	157	158	2,682	N	K1	5.0	2.0	1100	172	0	56.0	0.00
16	SP. PELABUHAN ANGGREK - PELABUHAN ANGGRE	158	157	2,682	N	K1	5.0	2.0	1100	172	0	56.0	0.00
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	114	133	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1952	61	54.5	0.05
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	132	133	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1968	76	54.1	0.07
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	133	132	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1952	61	54.5	0.05
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	133	114	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1968	76	54.1	0.07
18	MARISA - TOLINGGULA	104	126	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1521	32	47.3	0.03
18	MARISA - TOLINGGULA	126	104	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1544	58	46.6	0.06
18	MARISA - TOLINGGULA	126	127	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1500	0	48.0	0.00
18	MARISA - TOLINGGULA	127	126	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1500	0	48.0	0.00
18	MARISA - TOLINGGULA	128	129	28,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	2100	0	48.0	0.00
18	MARISA - TOLINGGULA	129	128	28,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	2100	0	48.0	0.00
21	TANGKOBU-GORONTALO	113	136	13,709	P	K2	4.5	2.0	1030	1071	77	46.1	0.07
21	TANGKOBU-GORONTALO	119	139	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	791	53	46.8	0.05
21	TANGKOBU-GORONTALO	136	113	13,709	P	K2	4.5	2.0	1030	1056	55	46.7	0.05
21	TANGKOBU-GORONTALO	136	137	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	803	77	46.1	0.07
21	TANGKOBU-GORONTALO	137	136	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	792	55	46.7	0.05
21	TANGKOBU-GORONTALO	137	138	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1338	77	46.1	0.07
21	TANGKOBU-GORONTALO	138	137	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1320	55	46.7	0.05
21	TANGKOBU-GORONTALO	138	139	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1346	86	45.8	0.08
21	TANGKOBU-GORONTALO	139	138	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1319	53	46.8	0.05
21	TANGKOBU-GORONTALO	139	119	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	808	86	45.8	0.08
22	ISIMU-BATUDDA-GORONTALO	116	140	13,098	P	K2	4.5	2.0	1030	1213	317	38.9	0.31
22	ISIMU-BATUDDA-GORONTALO	119	140	16,009	P	K2	4.5	2.0	1030	1555	382	37.1	0.37
22	ISIMU-BATUDDA-GORONTALO	140	116	13,098	P	K2	4.5	2.0	1030	1273	383	37.0	0.37
22	ISIMU-BATUDDA-GORONTALO	140	119	16,009	P	K2	4.5	2.0	1030	1485	319	38.8	0.31
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	118	141	1,821	P	K2	4.5	2.0	1030	222	38	29.5	0.04
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	125	146	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1203	4	30.0	0.00
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	118	1,821	P	K2	4.5	2.0	1030	256	243	25.7	0.24
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	143	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	449	54	29.2	0.05
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	142	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	442	28	29.6	0.03
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	142	141	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	441	24	29.7	0.02
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	143	141	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	519	263	25.3	0.26
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	143	144	7,286	P	K2	4.5	2.0	1030	894	47	29.3	0.05
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	144	143	7,286	P	K2	4.5	2.0	1030	970	170	27.1	0.17
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	144	145	9,107	P	K2	4.5	2.0	1030	1093	0	30.0	0.00
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	145	144	9,107	P	K2	4.5	2.0	1030	1093	0	30.0	0.00
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	146	125	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1212	21	29.8	0.02
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	119	142	1,697	P	K2	4.5	2.0	1030	314	1064	19.5	1.03
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	142	119	1,697	P	K2	4.5	2.0	1030	237	912	25.8	0.89
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	142	147	7,806	P	K2	4.5	2.0	1030	719	310	39.1	0.30
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	147	142	7,806	P	K2	4.5	2.0	1030	807	467	34.8	0.45
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	147	148	16,970	P	K2	4.5	2.0	1030	1359	115	45.0	0.11
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	148	147	16,970	P	K2	4.5	2.0	1030	1531	282	39.9	0.27
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	148	149	7,467	P	K2	4.5	2.0	1030	598	115	45.0	0.11
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	149	148	7,467	P	K2	4.5	2.0	1030	674	282	39.9	0.27
25	TULABOLO-ALADI	148	150	12,401	P	K2	4.5	2.0	1030	931	3	48.0	0.00
25	TULABOLO-ALADI	150	148	12,401	P	K2	4.5	2.0	1030	931	3	48.0	0.00
25	TULABOLO-ALADI	150	153	10,146	P	K2	4.5	2.0	1030	762	3	48.0	0.00
25	TULABOLO-ALADI	153	150	10,146	P	K2	4.5	2.0	1030	761	3	48.0	0.00

Sumber: hasil analisis Konsultan

5.5.2. Prediksi Volume Lalu Lintas di Masa Mendatang

Pemodelan lalu lintas untuk beberapa tahun mendatang sesuai dengan skenario pengembangan jaringan jalan di wilayah Gorontalo sampai dengan tahun 2030 memberikan data mengenai hasil pembebanan volume lalu lintas di seluruh

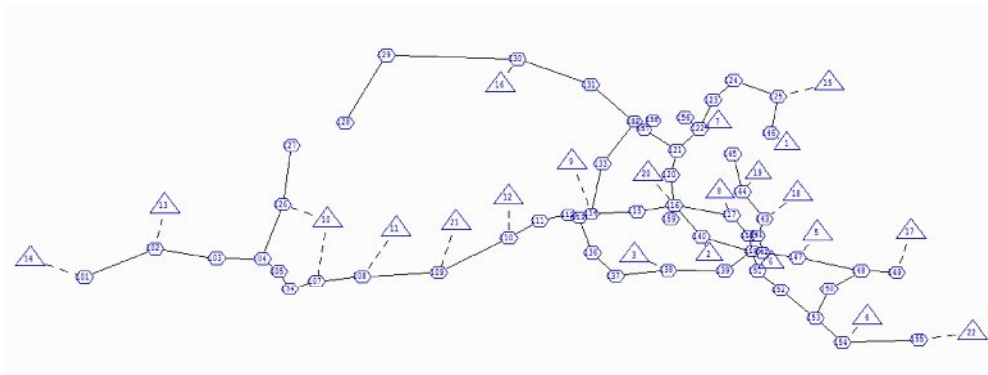
jaringan jalan di Provinsi Gorontalo. Hasil pembebanan volume lalu lintas pada masing-masing skenario tersebut menjadi dasar untuk menentukan kinerja jaringan jalan dengan *indikator volume per capacity* (VCR) dan kecepatan rata-rata pada seluruh jaringan jalan.

Sejalan dengan rencana pengembangan jaringan jalan, pembebanan lalu lintas dilakukan untuk tahun perencanaan 2012 sebagai tahun dasar, kemudian pemodelan lalu lintas pada masa datang pada tahun-tahun 2014, 2019, 2020, 2025, dan 2030. Ada dua skenario pemodelan yang dibedakan berdasarkan jaringan jalan, yaitu:

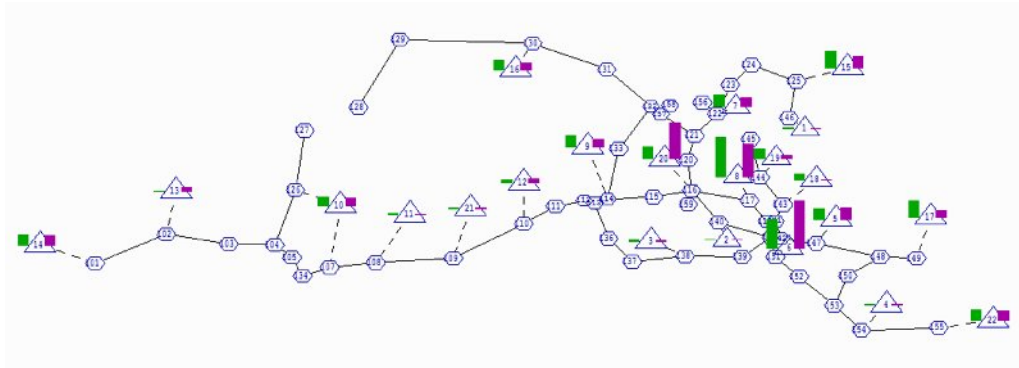
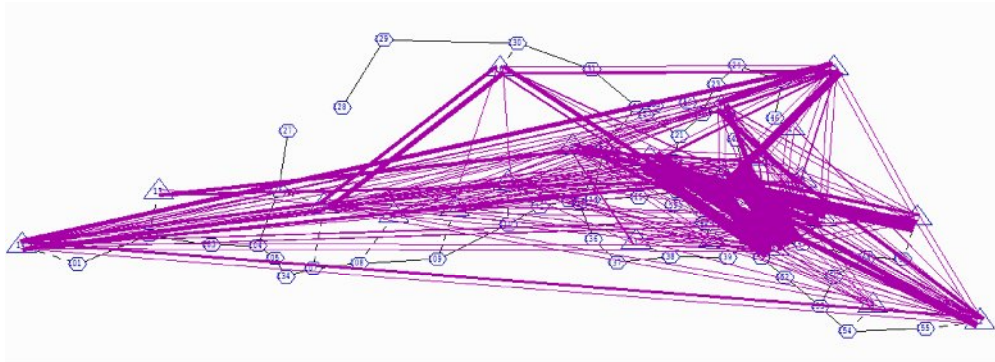
1. Skenario 1: pemodelan untuk tahun 2012, 2014, dan 2019 dengan jaringan jalan kondisi eksisting.
2. Skenario 2: pemodelan untuk tahun 2020, 2025, dan 2030 dengan jaringan jalan ruas jalan Marisa-Toligula dan Atingola-Tapa terhubung.

Model jaringan jalan serta hasil pembebanan lalu lintas pada masing-masing tahapan tersebut dijabarkan pada **Gambar 5.14-5.25**.

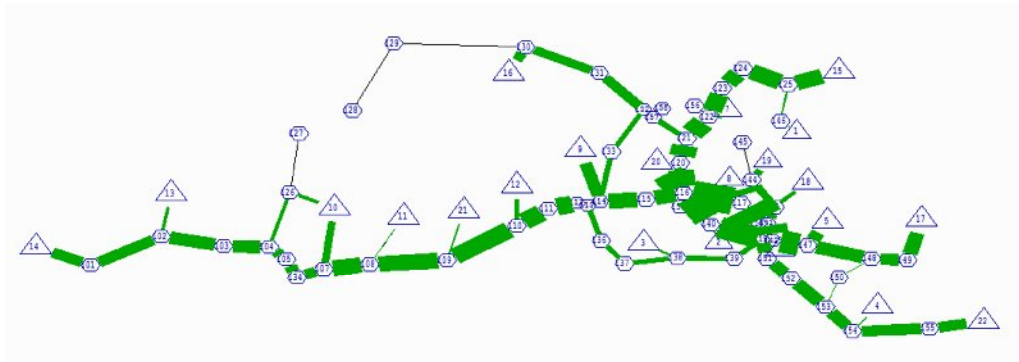
Gambaran pengembangan jaringan dan hasil pembebanan lalu lintas yang digambarkan pada gambar-gambar tersebut memperlihatkan pola pergerakan kendaraan di wilayah Provinsi Gorontalo dan sekitarnya.



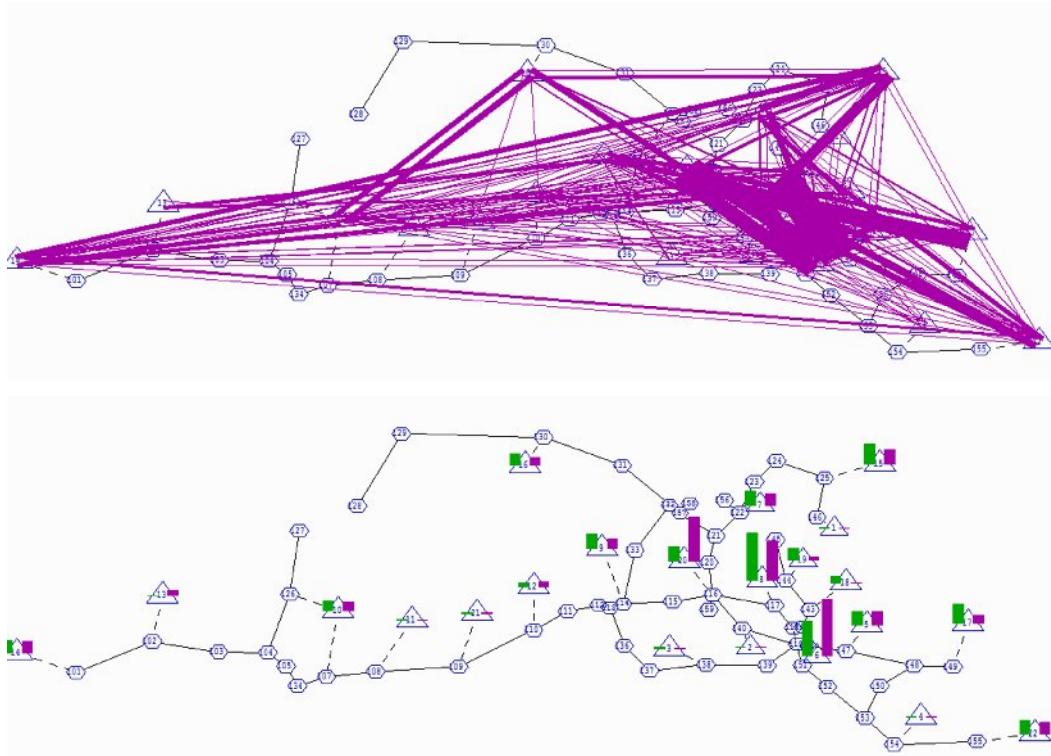
Gambar 5.14 Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan Sekitarnya (pada Skenario 1)



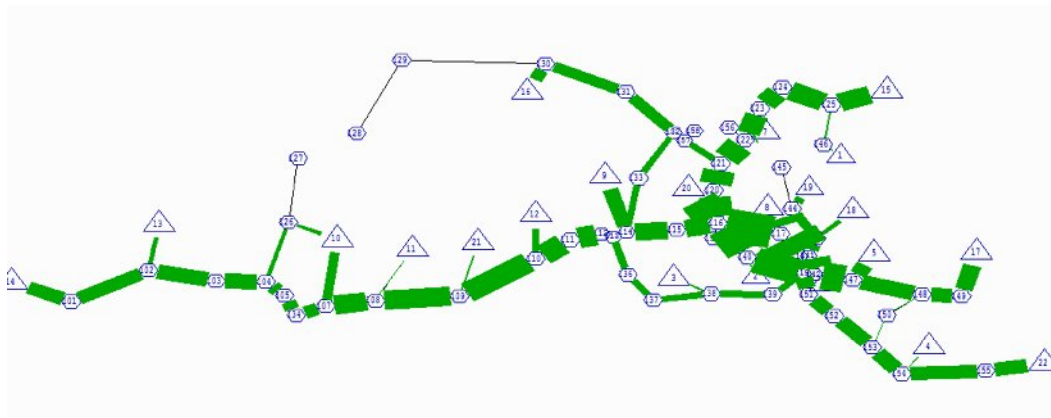
Gambar 5.15 Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2014



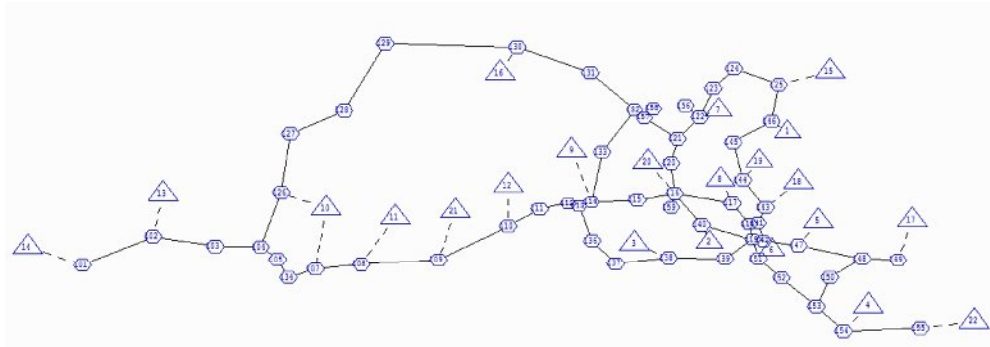
Gambar 5.16. Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2014



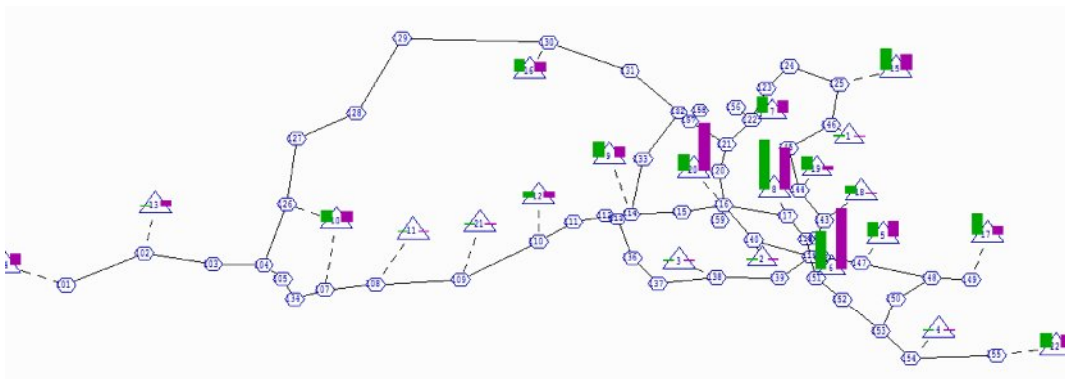
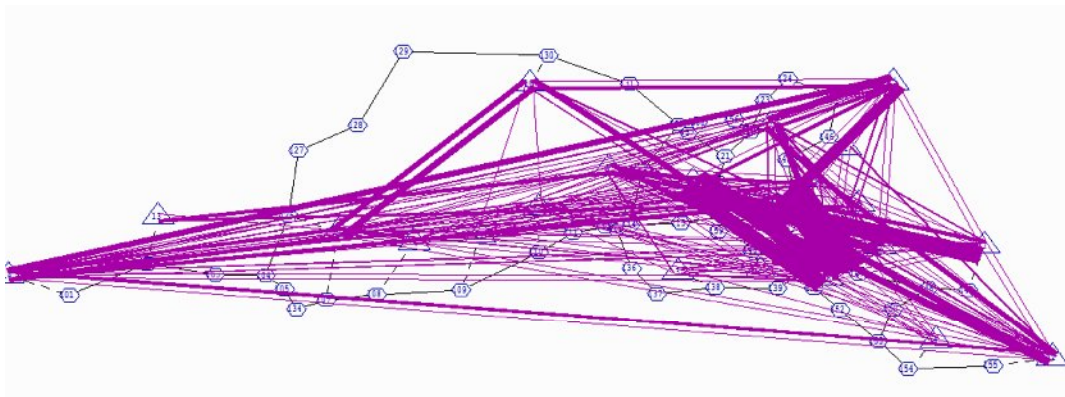
Gambar 5.17 Model Jaringan Jalan dan Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2019



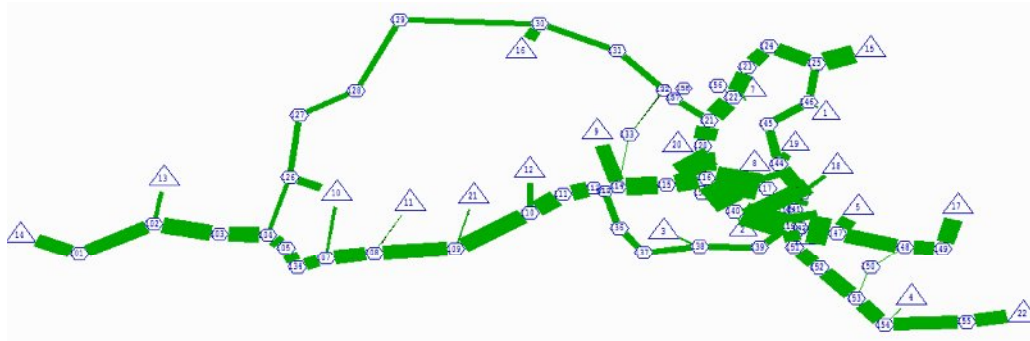
Gambar 5.18 Pembebanan Lalulintas pada tahun 2019



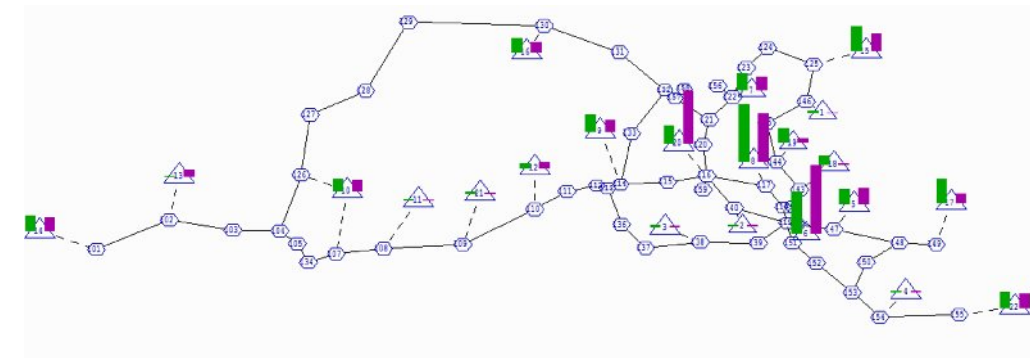
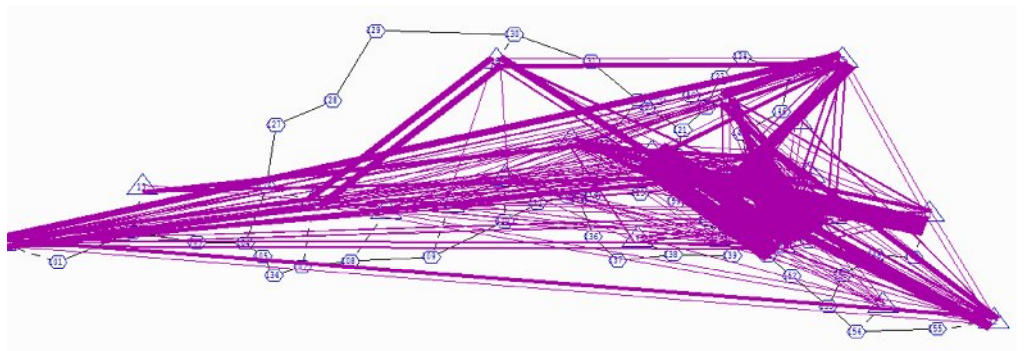
Gambar 5.19 Model Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan Sekitarnya (pada Skenario 2)



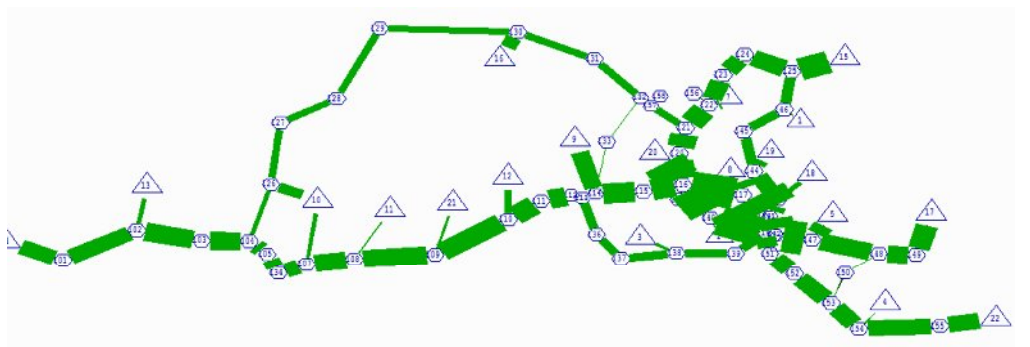
Gambar 5.20. Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2020



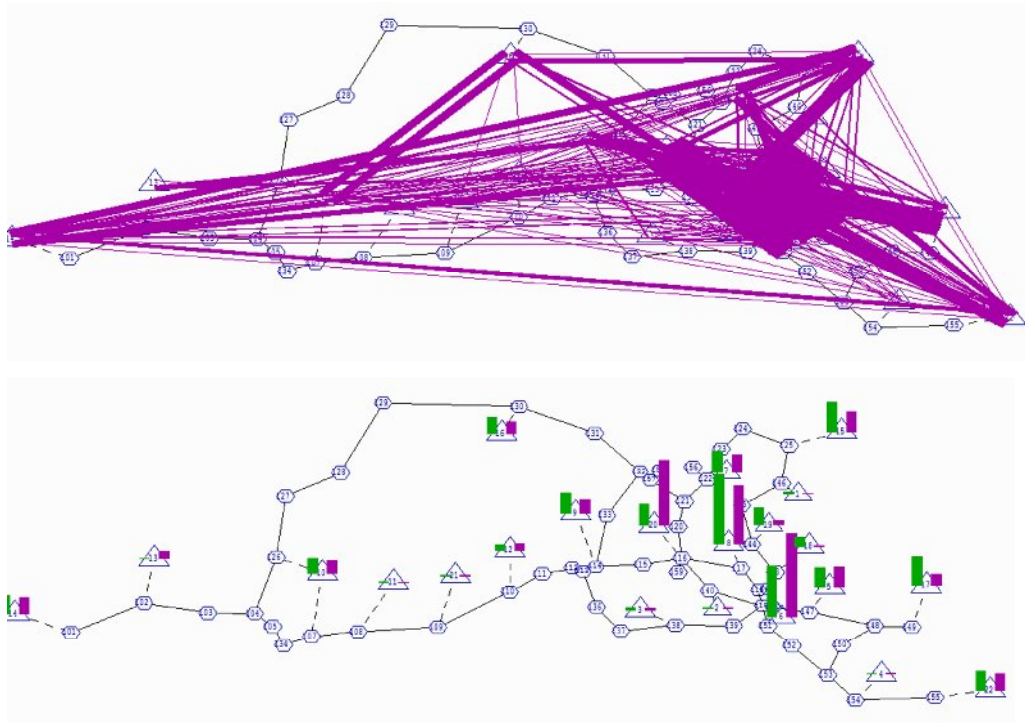
Gambar 5. 21 Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2020



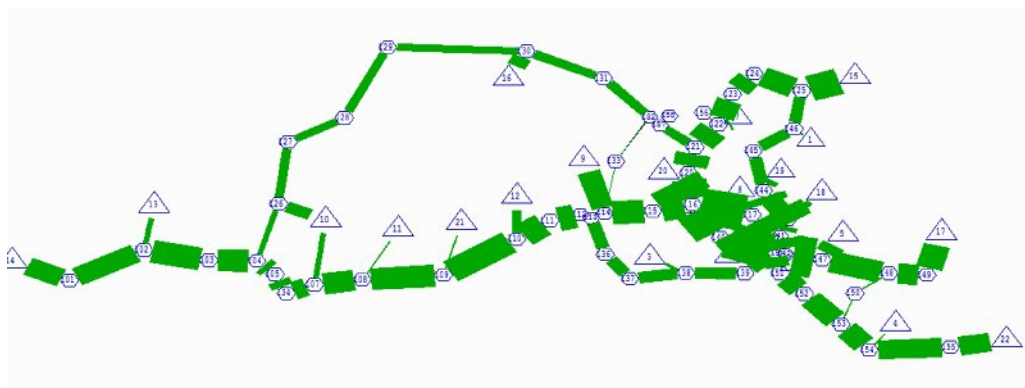
Gambar 5. 22 Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2025



Gambar 5. 23 Pembebanan Lalu Lintas pada Tahun 2025



Gambar 5. 24 Desire Line Pergerakan Lalu Lintas Gorontalo Tahun 2030



Gambar 5. 25 Pembebanan Lalulintas pada Tahun 2030

Tabel 5.14 Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2030

No Ruas	Nama Ruas	NodeA	NodeB	Panjang (mtr)	Status	Fungsi	Lebar Jln (mtr)	Lbr Bahu Ki/Ka (mtr)	Kapasitas (smp/jam)	Waktu Tempuh(detik)	Arus (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	VCR
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	122	123	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	955	335	45.5	0.30
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	123	122	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	1012	418	42.9	0.38
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	123	124	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	955	335	45.5	0.30
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	124	123	12,065	N	A	5.0	2.0	1100	1012	418	42.9	0.38
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	124	125	16,087	N	A	5.0	2.0	1100	1274	335	45.5	0.30
1	ATINGGOLA (BTS. PROV. SULUT) - KWANDANG	125	124	16,087	N	A	5.0	2.0	1100	1349	418	42.9	0.38
2	KWANDANG - MALINGKAPUTO	121	122	11,000	N	A	6.0	2.0	2561	656	372	60.4	0.15
2	KWANDANG - MALINGKAPUTO	122	121	11,000	N	A	6.0	2.0	2561	689	542	57.5	0.21
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	121	157	17,992	N	K1	5.0	2.0	1100	1227	113	52.8	0.10
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	132	157	6,008	N	K1	5.0	2.0	1100	430	189	50.3	0.17
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	157	121	17,992	N	K1	5.0	2.0	1100	1289	189	50.3	0.17
3	MALINGKAPUTO - TOLANGO	157	132	6,008	N	K1	5.0	2.0	1100	410	113	52.8	0.10
4	TOLANGO - BULINTIO	130	131	27,643	N	K1	5.0	2.0	1100	1985	192	50.1	0.17
4	TOLANGO - BULINTIO	131	130	27,643	N	K1	5.0	2.0	1100	1885	113	52.8	0.10
4	TOLANGO - BULINTIO	131	132	22,617	N	K1	5.0	2.0	1100	1624	192	50.1	0.17
4	TOLANGO - BULINTIO	132	131	22,617	N	K1	5.0	2.0	1100	1542	113	52.8	0.10
5	BULONTIO - TOLINGGULA (BTS. PROV. SULTE	129	130	53,650	N	K1	5.0	2.0	1100	3670	118	52.6	0.11
5	BULONTIO - TOLINGGULA (BTS. PROV. SULTE	130	129	53,650	N	K1	5.0	2.0	1100	3713	136	52.0	0.12
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	152	153	20,496	N	K1	5.0	2.0	1100	1617	329	45.6	0.30
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	153	152	20,496	N	K1	5.0	2.0	1100	1687	391	43.8	0.36
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	153	154	13,664	N	K1	5.0	2.0	1100	1086	341	45.3	0.31
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	154	153	13,664	N	K1	5.0	2.0	1100	1128	395	43.6	0.36
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	154	155	34,160	N	K1	5.0	2.0	1100	2681	322	45.9	0.29
6	TALUDAA (BTS. PROV. SULUT) - PEL. GORONT	155	154	34,160	N	K1	5.0	2.0	1100	2788	379	44.1	0.34
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	119	151	5,695	N	K1	9.0	0.7	2394	371	329	55.2	0.14
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	151	119	5,695	N	K1	9.0	0.7	2394	378	391	54.2	0.16
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	151	152	3,067	N	K1	9.0	0.7	2394	200	329	55.2	0.14
6K	JLN. MAYOR DULLAH (GORONTALO)	152	151	3,067	N	K1	9.0	0.7	2394	204	391	54.2	0.16
7	BTS. KOTA GORONTALO - BTS. KOTA LIMBOTO	117	118	13,704	N	A	6.0	2.0	1227	2058	1471	24.0	1.20
7	BTS. KOTA GORONTALO - BTS. KOTA LIMBOTO	118	117	13,704	N	A	6.0	2.0	1227	2269	1614	21.7	1.32
7K	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	118	119	2,499	N	A	9.8	0.7	2513	196	1069	45.9	0.43
7K	JLN. AGUS SALIM (GORONTALO)	119	118	2,499	N	A	9.8	0.7	2513	188	929	47.9	0.37
8	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	116	117	14,934	N	A	7.0	1.6	1339	1174	501	45.8	0.37
8	BTS. KOTA LIMBOTO - ISIMU	117	116	14,934	N	A	7.0	1.6	1339	1428	868	37.6	0.65
9	ISIMU - PAGUYAMAN	113	114	4,172	N	A	5.0	2.2	1112	332	347	45.2	0.31
9	ISIMU - PAGUYAMAN	114	113	4,172	N	A	5.0	2.2	1112	355	444	42.3	0.40
9	ISIMU - PAGUYAMAN	114	115	20,861	N	A	5.0	2.2	1112	1794	460	41.9	0.41
9	ISIMU - PAGUYAMAN	115	114	20,861	N	A	5.0	2.2	1112	1745	419	43.0	0.38
9	ISIMU - PAGUYAMAN	115	116	16,688	N	A	5.0	2.2	1112	1435	460	41.9	0.41
9	ISIMU - PAGUYAMAN	116	115	16,688	N	A	5.0	2.2	1112	1396	419	43.0	0.38
9K	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	116	159	1,523	N	A	6.0	2.0	1227	81	0	68.0	0.00
9K	JLN. AKSES KE BANDARA JALALUDDIN	159	116	1,523	N	A	6.0	2.0	1227	81	0	68.0	0.00
10	PAGUYAMAN - TABULO	107	108	9,462	N	A	5.0	2.0	1100	770	374	44.3	0.34
10	PAGUYAMAN - TABULO	108	107	9,462	N	A	5.0	2.0	1100	799	429	42.6	0.39
10	PAGUYAMAN - TABULO	108	109	18,924	N	A	5.0	2.0	1100	1555	389	43.8	0.35
10	PAGUYAMAN - TABULO	109	108	18,924	N	A	5.0	2.0	1100	1605	435	42.4	0.40
10	PAGUYAMAN - TABULO	109	110	22,078	N	A	5.0	2.0	1100	1836	406	43.3	0.37
10	PAGUYAMAN - TABULO	110	109	22,078	N	A	5.0	2.0	1100	1888	447	42.1	0.41
10	PAGUYAMAN - TABULO	110	111	6,308	N	A	5.0	2.0	1100	529	418	42.9	0.38
10	PAGUYAMAN - TABULO	111	110	6,308	N	A	5.0	2.0	1100	552	482	41.1	0.44
10	PAGUYAMAN - TABULO	111	112	4,416	N	A	5.0	2.0	1100	370	418	42.9	0.38
10	PAGUYAMAN - TABULO	112	111	4,416	N	A	5.0	2.0	1100	387	482	41.1	0.44
10	PAGUYAMAN - TABULO	112	113	1,892	N	A	5.0	2.0	1100	159	418	42.9	0.38
10	PAGUYAMAN - TABULO	113	112	1,892	N	A	5.0	2.0	1100	166	482	41.1	0.44
11	TABULO - MARISA	104	105	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	652	306	46.4	0.28
11	TABULO - MARISA	105	104	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	680	366	44.5	0.33
11	TABULO - MARISA	105	134	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	652	306	46.4	0.28
11	TABULO - MARISA	107	134	11,200	N	A	5.0	2.0	1100	906	366	44.5	0.33
11	TABULO - MARISA	134	105	8,400	N	A	5.0	2.0	1100	680	366	44.5	0.33
11	TABULO - MARISA	134	107	11,200	N	A	5.0	2.0	1100	869	306	46.4	0.28
12	MARISA - LEMITO	102	103	40,916	N	A	6.7	2.0	1312	3059	361	48.2	0.28
12	MARISA - LEMITO	103	102	40,916	N	A	6.7	2.0	1312	3245	463	45.4	0.35
12	MARISA - LEMITO	103	104	27,278	N	A	6.7	2.0	1312	2039	361	48.2	0.28
12	MARISA - LEMITO	104	103	27,278	N	A	6.7	2.0	1312	2163	463	45.4	0.35

*) VCR > 0,5 berwarna kuning, VCR > 0,8 berwarna abu-abu

Tabel 5.14 Hasil Pembebanan Lalulintas pada tahun 2030 (lanjutan)

No Ruas	Nama Ruas	NodeA	NodeB	Panjang (mtr)	Status	Fungsi	Lebar Jln (mtr)	Lbr Bahu Ki/Ka (mtr)	Kapasitas (smp/jam)	Waktu Tempuh(detik)	Arus (smp/jam)	Kecepatan (km/jam)	VCR
13	LEMITO - MOLOSIPAT (BTS. PROV. SULTENG)	101	102	33.312	N	A	5.0	2.0	1100	2680	358	44.7	0.33
13	LEMITO - MOLOSIPAT (BTS. PROV. SULTENG)	102	101	33.312	N	A	5.0	2.0	1100	2605	317	46.0	0.29
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	116	120	11,000	N	A	5.0	2.0	1100	901	384	44.0	0.35
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	120	116	11,000	N	A	5.0	2.0	1100	1064	631	37.2	0.57
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	120	121	9,000	N	A	5.0	2.0	1100	737	384	44.0	0.35
14	MALINGKAPUTO - ISIMU	121	120	9,000	N	A	5.0	2.0	1100	870	631	37.2	0.57
15	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	122	156	2,310	N	K1	5.0	2.0	1100	149	0	56.0	0.00
15	KWANDANG - PELABUHAN KWANDANG	156	122	2,310	N	K1	5.0	2.0	1100	149	0	56.0	0.00
16	SP. PELABUHAN ANGGREK - PELABUHAN ANGGRE	157	158	2,682	N	K1	5.0	2.0	1100	172	0	56.0	0.00
16	SP. PELABUHAN ANGGREK - PELABUHAN ANGGRE	158	157	2,682	N	K1	5.0	2.0	1100	172	0	56.0	0.00
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	114	133	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1903	4	56.0	0.00
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	132	133	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1905	7	55.9	0.01
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	133	132	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1903	4	56.0	0.00
17	TOLANGO - PAGUYAMAN	133	114	29,579	N	K1	5.5	2.0	1157	1905	7	55.9	0.01
18	MARISA - TOLINGGULA	104	126	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1541	55	46.7	0.05
18	MARISA - TOLINGGULA	126	104	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1582	97	45.5	0.09
18	MARISA - TOLINGGULA	126	127	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1604	118	44.9	0.11
18	MARISA - TOLINGGULA	127	126	20,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	1624	136	44.3	0.13
18	MARISA - TOLINGGULA	127	128	12,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	963	118	44.9	0.11
18	MARISA - TOLINGGULA	128	127	12,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	975	136	44.3	0.13
18	MARISA - TOLINGGULA	128	129	28,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	2246	118	44.9	0.11
18	MARISA - TOLINGGULA	129	128	28,000	SN	K1	4.5	2.0	1030	2274	136	44.3	0.13
21	TANGKOBU-GORONTALO	113	136	13,709	P	K2	4.5	2.0	1030	1175	211	42.0	0.21
21	TANGKOBU-GORONTALO	119	139	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	863	183	42.9	0.18
21	TANGKOBU-GORONTALO	136	113	13,709	P	K2	4.5	2.0	1030	1147	179	43.0	0.17
21	TANGKOBU-GORONTALO	136	137	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	881	211	42.0	0.21
21	TANGKOBU-GORONTALO	137	136	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	860	179	43.0	0.17
21	TANGKOBU-GORONTALO	137	138	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1468	211	42.0	0.21
21	TANGKOBU-GORONTALO	138	137	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1434	179	43.0	0.17
21	TANGKOBU-GORONTALO	138	139	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1489	230	41.4	0.22
21	TANGKOBU-GORONTALO	139	138	17,137	P	K2	4.5	2.0	1030	1438	183	42.9	0.18
21	TANGKOBU-GORONTALO	139	119	10,282	P	K2	4.5	2.0	1030	893	230	41.4	0.22
22	ISIMU-BATUDAA-GORONTALO	116	140	13,098	P	K2	4.5	2.0	1030	1470	582	32.1	0.57
22	ISIMU-BATUDAA-GORONTALO	119	140	16,009	P	K2	4.5	2.0	1030	2062	786	28.0	0.76
22	ISIMU-BATUDAA-GORONTALO	140	116	13,098	P	K2	4.5	2.0	1030	1687	786	28.0	0.76
22	ISIMU-BATUDAA-GORONTALO	140	119	16,009	P	K2	4.5	2.0	1030	1796	582	32.1	0.57
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	118	141	1,821	P	K2	4.5	2.0	1030	354	700	18.5	0.68
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	125	146	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1386	224	26.0	0.22
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	118	1,821	P	K2	4.5	2.0	1030	425	984	15.4	0.96
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	143	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	475	140	27.6	0.14
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	141	142	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	733	750	17.9	0.73
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	142	141	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	606	476	21.6	0.46
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	143	141	3,643	P	K2	4.5	2.0	1030	708	698	18.5	0.68
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	143	144	7,286	P	K2	4.5	2.0	1030	942	128	27.9	0.12
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	144	143	7,286	P	K2	4.5	2.0	1030	1244	512	21.1	0.50
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	144	145	9,107	P	K2	4.5	2.0	1030	1176	127	27.9	0.12
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	145	144	9,107	P	K2	4.5	2.0	1030	1290	256	25.4	0.25
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	145	146	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1294	127	27.9	0.12
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	146	145	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1419	256	25.4	0.25
23	ATINGGOLA-TAPA-GORONTALO	146	125	10,018	P	K2	4.5	2.0	1030	1296	129	27.8	0.13
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	119	142	1,697	P	K2	4.5	2.0	1030	944	1425	6.5	1.38
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	142	119	1,697	P	K2	4.5	2.0	1030	864	1379	7.1	1.34
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	142	147	7,806	P	K2	4.5	2.0	1030	889	603	31.6	0.59
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	147	142	7,806	P	K2	4.5	2.0	1030	1095	920	25.7	0.89
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	147	148	16,970	P	K2	4.5	2.0	1030	1468	225	41.6	0.22
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	148	147	16,970	P	K2	4.5	2.0	1030	1873	559	32.6	0.54
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	148	149	7,467	P	K2	4.5	2.0	1030	645	222	41.7	0.22
24	GORONTALO-SUWAWA-TULABOLO	149	148	7,467	P	K2	4.5	2.0	1030	827	564	32.5	0.55
25	TULABOLO-ALADI	148	150	12,401	P	K2	4.5	2.0	1030	936	16	47.7	0.02
25	TULABOLO-ALADI	150	148	12,401	P	K2	4.5	2.0	1030	933	9	47.9	0.01
25	TULABOLO-ALADI	150	153	10,146	P	K2	4.5	2.0	1030	766	16	47.7	0.02
25	TULABOLO-ALADI	153	150	10,146	P	K2	4.5	2.0	1030	763	9	47.9	0.01

*) VCR > 0,5 berwarna kuning, VCR > 0,8 berwarna abu-abu

Berdasarkan pemodelan pembebanan jaringan oleh lalulinas yang telah dilakukan dengan langkah-langkah di atas, berikut adalah rekapitulasi kinerja jaringan disajikan pada **Tabel 5.15**

Tabel 5.15 Rekapitulasi Kinerja Jaringan Lalu Lintas untuk Jaringan Jalan Provinsi Gorontalo dan sekitarnya tahun 2010 – 2030

	2012	2014	2019	2020	2025	2030
Waktu Tempuh (smp/jam-jam)	6,467	7,062	9,057	9,006	11,674	15,280
Jarak Tempuh (smp/jam-km)	293,958	315,478	383,047	374,526	456,897	555,342
Kecepatan Rata-rata (km/jam)	46.78	46.36	45.07	45.17	43.77	42.20
Rata-rata VCR	0.168	0.180	0.220	0.211	0.259	0.316

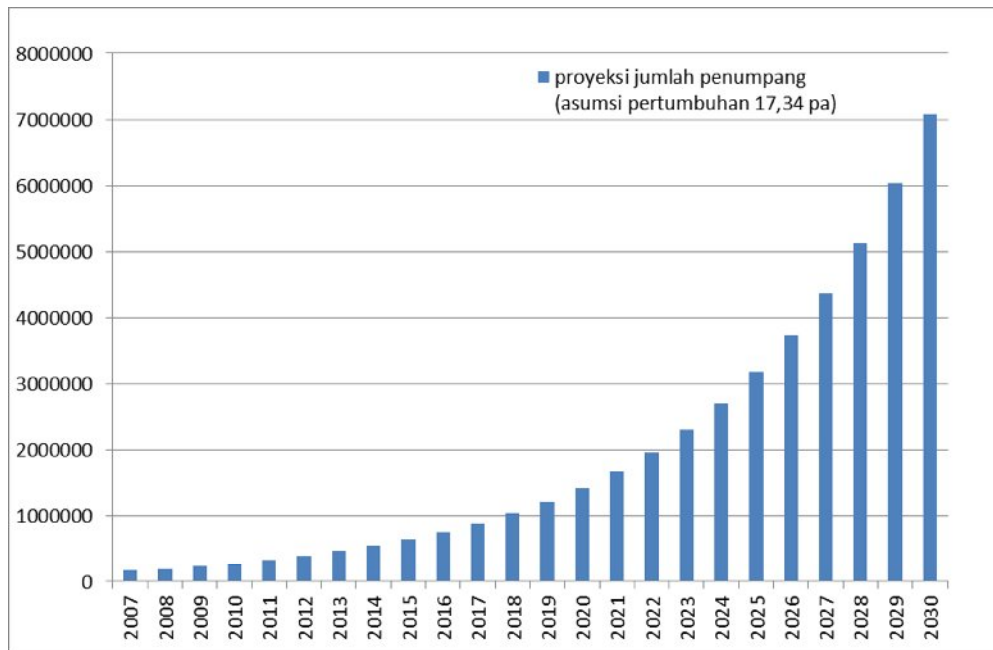
Sumber: Hasil analisis

Hasil analisis berdasarkan data MAT yang tersedia dan asumsi-asumsi pertumbuhan yang digunakan sesuai dengan karakteristik sosioekonomi Provinsi Gorontalo menunjukkan bahwa jaringan jalan wilayah (arteri dan kolektor) di provinsi tersebut secara masih mampu menampung lalulintas yang diharapkan akan menggunakannya hingga tahun 2030-an mendatang. Hal ini ditunjukkan dengan angka V/C yang masih sangat baik (jauh di bawah 0.75). Namun demikian, pada beberapa ruas tertentu, seperti pada ruas Bandara Djalaluddin – Isimu – Limboto – Gorontalo yang merupakan salah satu lintas vital di provinsi ini dan ruas Molingkaputo – Isimu, volume lalulintas yang mempergunakan jalan tersebut dapat mencapai nilai yang lebih tinggi dari nilai rata-rata tersebut (sebagaimana ditampilkan pada **Tabel 5.14**).

5.6. PROYEKSI PERTUMBUHAN PENUMPANG PADA BANDARA DJALALUDDIN

Berdasarkan data jumlah total penumpang tahunan 5 tahun terakhir dari tahun 2007 hingga 2011 (Bab IV) diketahui bahwa rata-rata pertumbuhan penumpang selama masa 5 tahun tersebut berada pada kisaran 17,3%. Apabila angka pertumbuhan ini dapat dipertahankan, maka pada tahun 2028, Bandara Djalaluddin sudah akan menampung penumpang sejumlah lebih kurang 5,1 juta

pertahun (**Gambar 5.26**). Konsekuensinya, status bandara pada tahun tersebut sudah perlu ditingkatkan menjadi status pelayanan primer.



Gambar 5.26 Proyeksi jumlah penumpang pada Bandara Djalaluddin dengan asumsi tingkat pertumbuhan 17,3 pa



BAB 6

ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO

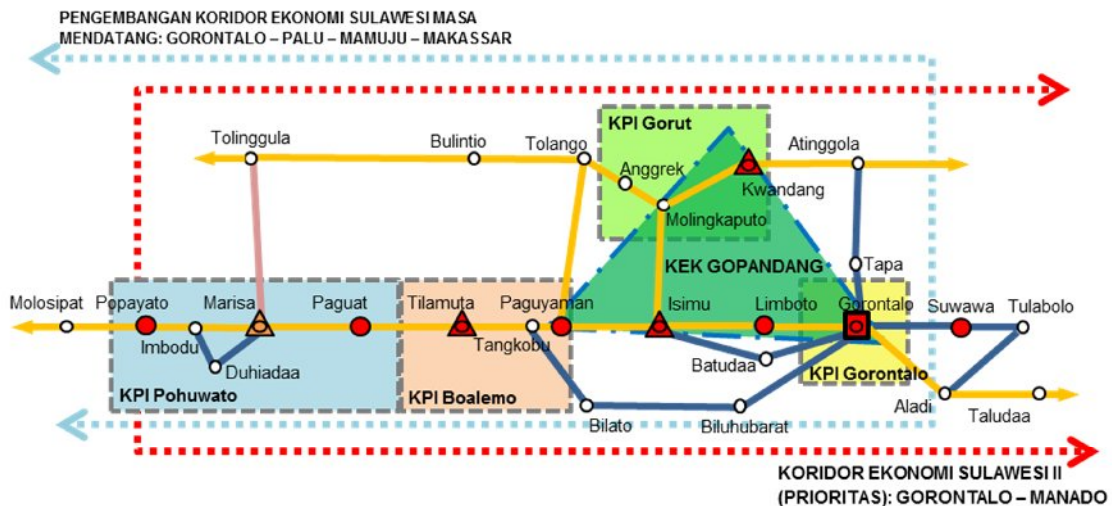
6.1. ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN PRASARANA DAN PELAYANAN TRANSPORTASI WILAYAH

Pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi wilayah diselenggarakan dengan visi *bertumbuh*, *merata*, dan *terpadu*. Bertumbuh dipahami sebagai mampu mengakomodasi kebutuhan transportasi masyarakat luas seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kondisi sosial-ekonominya. Merata berarti mampu memberikan kesempatan dan aksesibilitas yang sama bagi segenap masyarakat yang secara geografis hidup dan berdomisili secara terpecah-pecah. Sementara itu, terpadu diartikan sebagai sinergisitas antar moda transportasi dalam memberikan pelayanan bagi masyarakat sehingga dapat dicapai penyelenggaraan sistem transportasi yang optimal tanpa terjadi persaingan antar-moda yang tidak wajar dan berpotensi menimbulkan inefisiensi pemanfaatan sumber-sumber daya pembangunan.

Dengan dicanangkannya kebijakan nasional percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi serta percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan,

visi pengembangan sistem transportasi yang *tumbuh, merata, dan terpadu* menjadi semakin relevan. Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang menargetkan angka-angka pertumbuhan secara optimistis perlu diantisipasi oleh penyelenggaraan sistem transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan turunan (*derived demand*) dari berbagai aktivitas ekonomi masyarakat. Di sisi lain, percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan memerlukan aksesibilitas wilayah yang baik guna memberikan kesempatan yang merata bagi kelompok-kelompok masyarakat yang tertinggal untuk mengakses aktivitas-aktivitas ekonomi yang diharapkan akan memperbaiki taraf hidupnya.

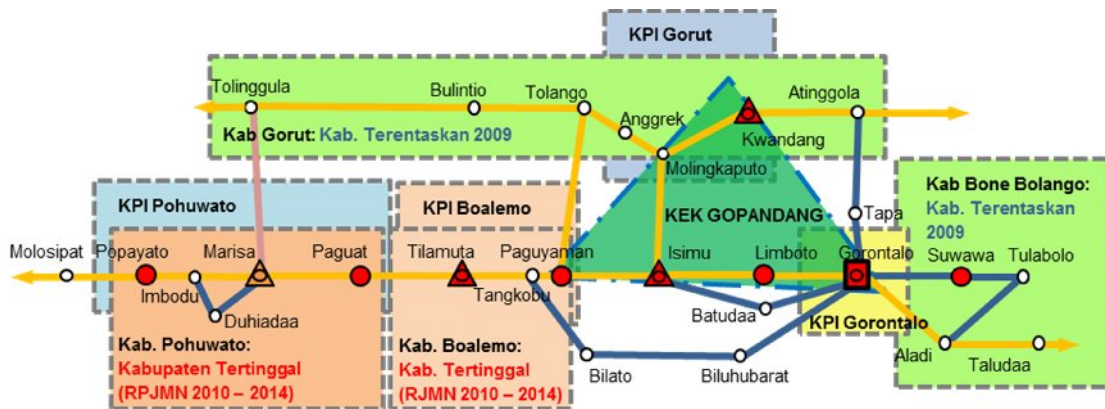
Berdasarkan prinsip yang diutarakan di atas, pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi di wilayah Provinsi Gorontalo perlu diarahkan untuk mendukung percepatan dan perluasan pembanguana ekonomi, namun sekaligus juga untuk mendukung upaya-upaya percepatan pengentasan kemiskinan dan penguatan kesejahteraan sosial masyarakat. Arah pengembangan ini secara konseptual disajikan pada **Gambar 6.1.** dan **Gambar 6.2** berikut.



Gambar 6.1. Arah pengembangan transportasi wilayah untuk mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi

Pada **Gambar 6.1** diberikan ilustrasi jaringan transportasi jalan arteri dan kolektor yang menghubungkan Provinsi Gorontalo dengan Provinsi Sulawesi Tengah dan Provinsi Sulawesi Utara, serta struktur ruang Provinsi Gorontalo yang

terdiri dari 1 PKN, 3 PKW, 5 PKL dan 1 PKWp. Pemetaan KPI dan KEK pada Provinsi Gorontalo juga diberikan sebagai lokasi-lokasi yang diproyeksikan akan menjadi motor-motor pertumbuhan ekonomi di wilayah ini sesuai dengan kebijakan nasional dan provinsi. Selanjutnya, pemetaan MP3EI atas Koridor Ekonomi Sulawesi memberikan arahan adanya 2 (dua) koridor ekonomi utama di Pulau Sulawesi dan 1(satu) koridor ekonomi yang potensial untuk dikembangkan pada masa mendatang. Koridor ekonomi yang relevan bagi Provinsi Gorontalo adalah Koridor Gorontalo – Manado dengan kedua kota tersebut sebagai pusat pertumbuhan ekonomi pada koridor tersebut. Koridor inilah yang menjadi prioritas untuk diupayakan perwujudannya. Sementara itu, koridor ekonomi untuk dikembangkan pada masa mendatang memiliki orientasi geografis Gorontalo – Palu – Mamuju. Dengan pemetaan ini, maka arahan pembangunan transportasi wilayah, baik jaringan pelayanan maupun prasarana utamanya dikembangkan untuk mendukung tumbuhnya aktivitas ekonomi investasi dan turunannya pada Koridor Gorontalo – Manado.



Gambar 6.2. Arahan pengembangan transportasi wilayah untuk mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan

Sebagai penyeimbang dari arahan pertama di atas, diberikan pula arahan bagi pengembangan transportasi wilayah yang mendukung kebijakan percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan. Pada **Gambar 6.2** di atas diberikan ilustrasi arahan ini. Jaringan transportasi wilayah dan struktur ruang Provinsi Gorontalo ditampilkan bersama dengan lokasi-lokasi kabupaten tertinggal dan terentaskan di provinsi tersebut, sekaligus lokasi-lokasi KPI dan KEK. Arahan

pengembangan transportasi untuk mendukung percepatan dan perluasan pengentasan kemiskinan difokuskan pada lokasi-lokasi kabupaten tertinggal dan terentaskan tersebut untuk meningkatkan aksesibilitas bagi kawasan tertinggal terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi.

6.2. KEBIJAKAN DAN STRATEGI PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH

Berdasarkan arahan pengembangan jaringan transportasi wilayah di atas, disarankan 3 (tiga) kebijakan pengembangan berikut strateginya sebagaimana dirangkum pada **Tabel 6.1**.

Tabel 6.1. Kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo

No.	Kebijakan	Strategi
1.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penguatan jaringan pelayanan transportasi Koridor Ekonomi Sulawesi (Gorontalo – Manado) 2. Penguatan jaringan prasarana transportasi Koridor Ekonomi Sulawesi (Gorontalo – Manado) 3. Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan Gorontalo – Paguyaman – Kwandang 4. Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan Gorontalo – Paguyaman – Kwandang 5. Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini 6. Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini
2.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Peningkatan konektivitas wilayah pada kabupaten-kabupaten tertinggal dan terentaskan (Pohuwato, Boalemo, Gorontalo Utara, Bone Bolango) 2. Penguatan konektivitas antarwilayah kabupaten dan kota
3.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung penguatan kesejahteraan sosial dan nilai-nilai kemasyarakatan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pengembangan Bandar Udara Sultan Djalaluddin untuk menjadi bandara embarkasi/transit haji 2. Pengembangan jaringan pelayanan transportasi antar provinsi

6.3 PROGRAM PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH

6.3.1. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan

Program-program yang diusulkan untuk pengembangan jaringan transportasi jalan difokuskan pada penguatan dan peningkatan prasarana dan pelayanan transportasi yang disusun sedemikian rupa untuk mendukung perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan perluasan dan percepatan pengurangan kemiskinan. Selain itu, program pengembangan jaringan transportasi jalan diharapkan mampu memberi penguatan kepada kesejahteraan sosial masyarakat. Secara garis besar, program-program dalam transportasi jalan yang dilaksanakan oleh provinsi Gorontalo adalah meliputi:

- Dukungan Perluasan dan Percepatan Pengurangan Kemiskinan
 - Peningkatan Prasarana Transportasi
 - Dukungan pengembangan jaringan jalan nasional (arteri primer)
 - Dukungan peningkatan aksesibilitas
 - Peningkatan Pelayanan Transportasi
 - Penambahan jumlah terminal untuk barang
 - Pengembangan akses dry port
 - Peningkatan trayek angkutan antar provinsi
 - Peningkatan pelayanan angkutan umum kota Gorontalo - Isimu
 - Penambahan terminal tipe A
 - Pengetatkan uji kelayakan kendaraan
- Dukungan Perluasan dan Percepatan Pengurangan Kemiskinan
 - Peningkatan konektivitas daerah (antar kabupaten/kota)
 - Peningkatan trayek angkutan dalam provinsi
 - Pengembangan dan optimalisasi fungsi terminal
 - Penambahan jumlah terminal tipe B, C
 - Pengadaan angkutan umum murah untuk rakyat

Detail usulan program terkait dengan pengembangan jaringan transportasi jalan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.2 Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Darat

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi</i>														
1	Peningkatan Prasarana Transportasi													
a	Dukungan pengembangan jaringan jalan nasional (arteri primer)													
	• Kwandang - Malingkaputo - Tolango	Pelebaran dan struktural	35.0 km	APBN	√	√								
	• Gorontalo - Limboto	Pelebaran dan struktural	21.8 km	APBN	√									
	• Limboto - Isimu	Pelebaran dan struktural	18.0 km	APBN	√									
	• Isimu - Paguyaman	Pelebaran dan struktural	41.7 km	APBN	√	√								
	• Isimu - Malingkaputo	Pelebaran dan struktural	20 km	APBN	√									
	• Paguyaman - Tolango	Pelebaran dan struktural	59.2 km	APBN	√	√								
	• Atinggola (bts. Sulut) - Kwandang	Struktural	40.2 km	APBN			√	√						
	• Tolango - Bulintio - Tolinggula (bts. Sulteng)	Struktural	103.9 km	APBN					√	√				
	• Taludaa (bts. Sulut) - Gorontalo (Pelabuhan Gorontalo)	Struktural	68.3 km	APBN				√	√					
	• Paguyaman - Tilamuta - Tabulo - Marisa	Struktural	91.1 km	APBN		√	√							
	• Marisa - Lemito - Morosipat (bts. Sulteng)	Struktural	101.5 km	APBN						√	√			
b	Dukungan peningkatan aksesibilitas													
	• Kwandang - Pelabuhan Kwandang (akses pelabuhan)	Pelebaran dan struktural	2.3 km	APBN	√									
	• Tolango - Pelabuhan Anggrek (akses pelabuhan)	Pelebaran dan struktural	3.5 km	APBN	√									
	• Isimu - Bandara Jalaluddin (akses bandara)	Pelebaran dan struktural	1.5 km	APBN/ APBDP	√	√								
	• Jalan lingkar Gorontalo	Pelebaran dan struktural	20 km	APBN/ APBDP		√								

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
	• Jalan lingkar Limboto	Pelebaran dan struktural	10 km	APBDP		√								
	• Jalan lingkar Isimu	Pelebaran dan struktural	15 km	APBDP			√	√						
2	Peningkatan Pelayanan Transportasi													
a	Penambahan jumlah terminal untuk barang	sentral dan sub-sentral distribusi	Marisa; Isimu; Kwandang; Anggrek; Gorontalo	APBN/ APBDP/ Swasta			√	√	√					
b	Pengembangan akses dry port	termasuk sebagai sentra distribusi barang	Isimu; Marisa	APBN/ APBDP/ Swasta					√	√	√			
c	Peningkatan trayek angkutan antar provinsi													
	• Gorontalo - Sulteng (Isimu - Palu via Marisa)	Angkutan barang dan penumpang	Kab. Gorontalo	APBDP/ Swasta		√	√							
	• Gorontalo - Sulut (Isimu - Manado via Atinggola)		Kab. Gorontalo	APBDP/ Swasta		√	√							
	• Gorontalo - Sulteng (Isimu - Palu via Tolinggula)		Kab. Gorontalo	APBDP/ Swasta			√	√						
d	Peningkatan pelayanan angkutan umum kota Gorontalo - Isimu	Untuk mendukung akses terminal tipe A dengan kota Gorontalo	Kab. Gorontalo	APBDP/ Swasta	√	√								
e	Penambahan terminal tipe A	Disesuaikan dengan kebutuhan	Kab. Pohuwato	APBDP			√	√						

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
f	Pengetatkan uji kelayakan kendaraan		Semua kab dan kota	APBDP		√	√							
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pengurangan Kemiskinan</i>														
1	Peningkatan konektivitas daerah (antar kabupaten/kota)													
	• Gorontalo - Suwawa - Tulabolo	Struktural	Gorontalo; Bone Bolanggo	APBDP		√	√							
	• Marisa - Tolinggula	Struktural	Pohuwato; Gorontalo Utara	APBDP		√	√							
	• Paguyaman - Bilato - Bilububarat	Pelebaran dan struktural	Boalemo; Kab Gorontalo	APBDP			√	√						
	• Gorontalo - Batudaa - Isimu	Pelebaran dan struktural	Kab. Gorontalo	APBDP			√	√						
	• Tulabolo - Aladi	Pelebaran dan struktural	Bone Bolanggo	APBDP				√	√					
	• Tapa - Atinggola	Struktural dan dg batasan pengembangan wilayah sekitar	Bone Bolanggo; Gorontalo Utara	APBDP					√	√				
2	Peningkatan trayek angkutan dalam provinsi													
	• Mengurangi tumpang tindih trayek	Dukungan utk pelayanan angkutan umum yg lebih baik	Semua kab dan kota	APBDP	√									
	• Pembatasan umur operasional kendaraan	Dukungan utk pelayanan angkutan umum yg lebih baik	Semua kab dan kota	APBDP/ Swasta	√									

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
	• Rasionalisasi jumlah armada dengan permintaan yg ada	Dukungan utk pelayanan angkutan umum yg lebih baik	Semua kab dan kota	APBDP		√								
3	Pengembangan dan optimalisasi fungsi terminal													
	• Regulasi yang lebih ketat agar terminal dapat berfungsi lebih optimal		Semua terminal	APBDP		√	√							
	• Pemanfaatan lahan dan bangunan terminal utk aktivitas jasa dan perdagangan (tod, transit oriented development)		Isimu; 1942 Andalus	APBDP/ Swasta			√	√	√					
	• Perbaiki sirkulasi penumpang dalam terminal	proses naik turun, menunggu, tiket, sistem informasi	Semua terminal	APBDP		√	√	√						
4	Penambahan jumlah terminal tipe B, C	Disesuaikan dengan kebutuhan	Marisa; Gorontalo Utara; Bone Bolanggo	APBDP			√	√						
5	Pengadaan angkutan umum murah untuk rakyat	Pembelian mobil nasional murah untuk angkutan umum	Gorontalo; Isimu; Marisa	APBN/ APBDP/ Swasta	√	√								

6.3.2. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Penyeberangan

Transportasi penyeberangan adalah bagian dari transportasi jalan yang dikembangkan berdasarkan kebutuhan untuk mendukung perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan. Secara umum program-program yang terkait dengan transportasi penyeberangan adalah sebagai berikut:

- Pengembangan fasilitas dan prasarana pelabuhan penyeberangan
- Peningkatan layanan penyeberangan, khususnya kawasan Teluk Tomini
- Penyeberangan antar kota dalam provinsi
- Penyeberangan antar kota antar provinsi
- Peningkatan layanan penyeberangan penumpang dari pelabuhan Kwandang

Detail usulan program terkait dengan pengembangan jaringan transportasi jalan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.3 Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Penyeberangan

No	Usulan Program	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030	
1	Pengembangan fasilitas dan prasarana pelabuhan penyeberangan	Gorontalo; Marisa; Kwandang	APBN/ APBDP	v	v	v							
2	Peningkatan layanan penyeberangan, khususnya kawasan Teluk Tomini												
a	Penyeberangan antar kota dalam provinsi: Gorontalo – Marisa;	Gorontalo; Pohuwato	APBN/ APBDP		v	v							
b	Penyeberangan antar kota antar provinsi:												
	• Gorontalo – Pagimana; Gorontalo – Wakai – Ampana; Gorontalo – Molibagu – Bitung;	Gorontalo; Pohuwato	APBN/ APBDP		v	v							
	• Marisa - Dolong - Ampana - Parigi; Marisa - Wakai - Ampana	Gorontalo; Pohuwato	APBN/ APBDP			v	v						
3	Peningkatan layanan penyeberangan penumpang dari pelabuhan Kwandang												
	• Kwandang – Buol – Toli-Toli – Tarakan - Balikpapan;					v	v						

6.3.3. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Kereta Api

Transportasi kereta api adalah merupakan pengembangan jaringan transportasi jangka panjang. Sebagai dukungan langsung kepada perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan belum dapat dilakukan untuk jangka pendek. Pengembangan jaringan transportasi kereta api disesuaikan dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Secara umum program-program yang terkait dengan transportasi kereta api adalah sebagai berikut:

- Pembangunan dan pengembangan jaringan jalan rel sebagai bagian dari rencana jalur rel di Sulawesi
- Pembangunan dan pengembangan akses jalan rel
- Pengembangan stasiun kereta sebagai sentra distribusi

Detail usulan program terkait dengan pengembangan jaringan transportasi kereta api jalan dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.4. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Kereta Api

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi dan Pengurangan Kemiskinan</i>														
1	Pembangunan dan pengembangan jaringan jalan rel sebagai bagian dari rencana jalur rel di Sulawesi	sentral dan sub-sentral distribusi	Gorontalo Utara; Kab. Gorontalo	APBN/ APBDP									v	
a	Jaringan rel Atinggola (bts. Sulut; dari Bitung) - Isimu	termasuk sebagai sentra distribusi barang	Kab. Gorontalo; Boalemo; Pohuwato	APBN/ APBDP									v	
b	Jaringan rel Isimu - Marisa - Molosipat													
2	Pembangunan dan pengembangan akses jalan rel	pada link jalan rel Atinggola - Molosipat	Gorontalo Utara	APBN/ APBDP									v	
a	Jalan rel ke Pelabuhan Kwandang (akses)	link jalan rel Anggrek - Molosipat	Gorontalo Utara	APBN/ APBDP									v	
b	Jalan rel ke Pelabuhan Anggrek (akses)	sebagai akses serta sentra dan sub-sentra distribusi	Gorontalo; Boalemo	APBN/ APBDP									v	
c	Jalan rel kota Gorontalo - Isimu	sebagai sentra dan sub-sentra distribusi	Isimu; Marisa; Gorontalo	APBN/ APBDP / Swasta									v	
3	Pengembangan stasiun kereta sebagai sentra distribusi	sentral dan sub-sentral distribusi	Gorontalo Utara; Kab. Gorontalo	APBN/ APBDP										v

6.3.4. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Laut

Transportasi laut adalah salah satu pendukung utama dalam mendukung perluasan percepatan pembangunan ekonomi. Program pengembangan jaringan transportasi laut kemudian difokuskan pada pengembangan dan penguatan pelabuhan yang ada termasuk pengembangan *dry port* di Isimu, sebagaimana berikut ini:

- Pengembangan pelabuhan Gorontalo, Kwandang, dan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul
- Pengembangan pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul kargo dan peti kemas serta batubara
- Pengembangan *dry port*

Untuk mendukung perluasan dan percepatan pengurangan kemiskinan, jaringan transportasi dikembangkan dan diperkuat dengan pengembangan pelabuhan pengumpan dan peningkatan alur pelayaran nasional.

Detail usulan program terkait dengan pengembangan jaringan transportasi laut dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.5. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Laut

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi</i>														
1	Pengembangan pelabuhan Gorontalo, Kwandang, dan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul	Sebagai penunjang alur pelayaran nasional	Gorontalo; Kwandang; Anggrek	APBN/ APBDP	v	v								
2	Pengembangan pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul kargo dan peti kemas serta batubara	Peningkatan kapasitas sebagai pelabuhan ekspor impor	Pelabuhan Anggrek (Kab. Gorontalo Utara)	APBN/ APBDP	v	v								
3	Pengembangan dry port	termasuk sebagai sentra distribusi barang	Isimu; Marisa	APBN/ APBDP / Swasta				v	v					
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pengurangan Kemiskinan</i>														
1	Pengembangan pelabuhan pengumpan	Sebagai pendukung pelabuhan pengumpul	Tilamuta (Boalemo); Bumbulan (Pohuwato)	APBN/ APBDP			v	v						
2	Peningkatan alur pelayaran nasional													
	• Bitung – Gorontalo - Luwuk – Kolonodale – Raha - Kendari – Bau Bau - Makassar; Gorontalo – Bitung – Ternate; Gorontalo – Bitung – Balikpapan – Makassar – Surabaya – Jakarta;	Kajian demand; Penentuan kebutuhan armada serta jadwal; Peningkatan kapasitas pelayanan pelabuhan	Gorontalo;	APBN/ APBDP		v	v							
	• Anggrek – Buol - Tolitoli – Balikpapan – Palu – Makassar – Surabaya – Jakarta;	Kajian demand; Penentuan	Anggrek (Gorontalo)	APBN/ APBDP		v	v							

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian									
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020- 2025	2026- 2030	
		kebutuhan armada serta jadwal; Peningkatan kapasitas pelayanan pelabuhan	Utara)											
	• Kwandang – Paleleh - Leok – Lokodidi – Buol – Tolitoli – Wani; Kwandang – Tarakan – Balikpapan; • Kwandang – Samarinda	Kajian demand; Penentuan kebutuhan armada serta jadwal; Peningkatan kapasitas pelayanan pelabuhan	Kwandang (Gorontalo Utara)	APBN/ APBDP		v	v							
	• Tilamuta – Dolong – Wakai – Ampa – Pagimana – Gorontalo; Tilamuta – Dolong/Wakai – Ampa – Pagimana – Banggai – Kolonadale – Makassar;	Kajian demand; Penentuan kebutuhan armada serta jadwal; Peningkatan kapasitas pelayanan pelabuhan	Tilamuta (Boalemo)	APBN/ APBDP		v	v							

6.3.5. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Udara

Secara khusus, pengembangan jaringan transportasi udara di Provinsi Gorontalo tidak terkait langsung dengan program percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang tertuang dalam MP3EI. Namun demikian peran transportasi udara untuk pembangunan ekonomi dan sosial tidak dapatlah kecil sehingga pengembangan jaringan transportasi udara disinergikan sedemikian rupa dengan pengembangan jaringan transportasi yang lain.

Usulan daerah untuk meningkatkan status bandara Djalaluddin sebagai bandara pengumpul dan juga untuk mendukung bandara Sam Ratulangi di Sulawaesi Utara dipertimbangkan pula dalam usulan program pengembangan ini. Demikian pula dengan usulan pembuatan bandara baru di Pahowato.

Hal lain yang terkait dengan pengembangan jaringan transportasi udara adalah peningkatan status bandara Djalaluddin menjadi bandara haji yang merupakan bagian dari dukungan penguatan kesejahteraan sosial masyarakat. Detail usulan program pembangunan jaringan transportasi udara dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.6. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Udara

No	Usulan Program	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian							
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pembangunan Ekonomi dan Pengurangan Kemiskinan</i>											
1	Pengembangan bandara pengumpul Djalaluddin (Gorontalo)										
a	Peningkatan kapasitas runway dan terminal; perbaikan akses	Kab Gorontalo;	APBN			v	v				
b	Peningkatan aksesibilitas antar daerah kedaerah terpencil	Kab Gorontalo;	APBN			v	v	v			
2	Pembangunan bandara baru										
	Pembangunan bandara perintis	Pohuwato;	APBN/ APBDP								v
	Peningkatan aksesibilitas antar daerah kedaerah terpencil	Pohuwato;	APBN/ APBDP								v
<i>Pendukung Penguatan Kesejahteraan Sosial Masyarakat</i>											
	Pengembangan Bandara Djaluddin sebagai embakarsi haji	Kab Gorontalo;	APBN/ APBDP				v				

6.3.6. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Multimoda

Secara khusus, untuk wilayah Provinsi Gorontalo, pengembangan jaringan transportasi multimoda lebih diarahkan untuk percepatan pengurangan kemiskinan. Dalam Kemenhub no. 15 tahun 2010 tentang transportasi multimoda, yang kemudian diterjemahkan untuk kondisi wilayah Gorontalo, transportasi multimoda diarahkan untuk menguatkan jalan kabupaten dan desa penyediaan sarana angkutan darat dan atau laut untuk meningkatkan kegiatan ekonomi produktif masyarakat. Selain itu pula adalah untuk meningkatkan keterbukaan antar wilayah

Detail usulan program pengembangan jaringan transportasi multimoda dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Tabel 6.7. Detail Usulan Program Pengembangan Transportasi Multimoda (Pengembangan dari Kemenhub no. 15/2010)

No	Usulan Program	Keterangan	Satuan/ Lokasi	Sumber Dana	Target Pencapaian								
					2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030
<i>Pendukung Perluasan dan Percepatan Pengurangan Kemiskinan</i>													
1	Peningkatan jalan kabupaten dan desa untuk meningkatkan kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	Pohuwato	APBDP		v	v						
			Gorontalo Utara	APBDP		v	v						
			Boalemo	APBDP		v	v						
			Bone Bolango	APBDP		v	v						
2	Penyediaan sarana angkutan darat dan atau laut untuk meningkatkan kegiatan ekonomi produktif masyarakat	Kawasan pedesaan yang mempunyai pasar, dermaga dan akses jalan	Pohuwato	APBDP			v	v					
			Gorontalo Utara	APBDP			v	v					
			Boalemo	APBDP		v	v						
			Bone Bolango	APBDP		v	v						
3	Pengembangan angkutan laut perintis	Untuk meningkatkan keterbukaan antar wilayah	Gorontalo – Kalimantan Timur	APBDP		v							
			Gorontalo – Kep. Sula, Kp. Sangihe, Kp. Talaud	APBDP			v						



BAB 7

KESIMPULAN

7.1. UMUM

Pengembangan sistem transportasi di Gorontalo perlu memperhatikan tataran transportasi yang ada, baik di tingkat nasional, tingkat regional khususnya pulau Sulawesi, maupun kebutuhan perkembangan dalam provinsi Gorontalo sendiri serta menjadi acuan pengembangan tataran transportasi di tingkat kabupaten dan kota. Arah kebijakan transportasi Provinsi Gorontalo dapat dilihat dalam dua sisi, yaitu sebagai dukungan pengembangan dan percepatan pertumbuhan ekonomi dengan sektor-sektor tertentu sebagai lokomotif perubahan serta bagian dari pengentasan kemiskinan khususnya pada daerah-daerah yang masih belum terhubung. Dengan demikian pelayanan dan prasarana transportasi harus dapat berperan sebagai perkuat pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan dengan peningkatan kinerja yang sudah ada seperti jaringan jalan penghubung pusat-pusat kegiatan, peningkatan pelabuhan dan bandara udara serta jaringan kereta api. Selain itu, pelayanan dan prasarana transportasi perlu juga diperhatikan sebagai inisiasi pertumbuhan wilayah dan pembuka isolasi khususnya di kawasan Timur provinsi dan pesisir Selatan.

Kajian ulang sistem tataran nasional pada tataran wilayah (tatravil) provinsi Gorontalo ini dilakukan sebagai bagian pemukhtahiran tatravil yang sudah ada, yang telah disusun pada tahun 2007 dan telah disahkan dalam Peraturan Gubernur No 67 tahun 2010 tentang Tataran Transportasi Wilayah

Provinsi Gorontalo. Pendekatan yang dilakukan dalam kaji ulang ini adalah menggunakan pendekatan gabungan antara kebutuhan pengembangan transportasi yang ada yang bersifat *business as usual* dan *break through* untuk program-program percepatan pertumbuhan ekonomi dan percepatan pengentasan kemiskinan yang tertuang dalam MP3EI dan MP3KI.

Visi Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah untuk Provinsi Gorontalo adalah terwujudnya jaringan transportasi wilayah yang bertumbuh, merata dan terpadu sebagai fasilitator pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat Provinsi Gorontalo. Untuk mewujudkan visi sebagai fasilitator Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo mengembakan dua misi yang secara terencana dan terarah, yaitu, (1) meningkatkan ketersediaan dan kualitas jaringan pelayanan transportasi yang menjangkau dan terjangkau oleh masyarakat pada tataran wilayah Provinsi Gorontalo; dan (2) meningkatkan ketersediaan dan kualitas jaringan prasarana transportasi untuk mendukung penyelenggaraan jaringan pelayanan transportasi antar daerah di dalam wilayah provinsi maupun daerah perbatasan dengan provinsi lain.

7.2. ARAH KEBIJAKAN STRATEGI

Pencanangan kebijakan nasional untuk percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi serta untuk percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan mendorong visi pembangunan daerah provinsi seperti Gorontalo ini untuk melakukan percepatan pembangunan di segala bidang termasuk ekonomi yang berkeadilan dan pengembangan sistem transportasi wilayah yang tumbuh, merata, dan terpadu. Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi menargetkan angka-angka pertumbuhan yang secara optimistis perlu diantisipasi oleh penyelenggaraan sistem transportasi untuk mampu memenuhi kebutuhan turunan (*derived demand*) dari berbagai aktivitas ekonomi masyarakat yang diharapkan akan terjadi. Di sisi lain, percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan memerlukan aksesibilitas wilayah yang lebih baik guna memberikan kesempatan yang lebih merata bagi kelompok-kelompok masyarakat yang tertinggal ataupun terpencil secara geografis untuk mengakses aktivitas-aktivitas ekonomi untuk memperbaiki taraf hidupnya.

Pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi di wilayah Provinsi Gorontalo perlu diarahkan untuk mendukung kebijakan daerah dalam menguatkan struktur ekonomi dan pemerataan kesejahteraan sosial dalam wilayah provinsi dan memberi dukungan regional Sulawesi serta nasional untuk melakukan upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi dengan memanfaatkan posisi Gorontalo sebagai salah satu pusat ekonomi pada koridor ekonomi utama Sulawesi. Dalam Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011 – 2025 percepatan pembangunan dikembangkan mengikuti model koridor ekonomi sebagai bentuk jalur pada wilayah daratan yang menghubungkan pusat-pusat ekonomi dan jalur-jalur lain yang mempertemukan antara sektor-sektor kunci dengan faktor-faktor pengungkitnya. Koridor Ekonomi IV Sulawesi terdiri atas koridor ekonomi utama yang menghubungkan antara pusat ekonomi Gorontalo dan Manado (di wilayah Utara Sulawesi) dengan Makassar, Mamuju dan Kendari (wilayah Selatan Sulawesi). Koridor ekonomi utama ini ini kemudian akan didukung pengembangannya dengan koridor pendukung yang menghubungkan antara Gorontalo dan Palu. Dengan demikian Gorontalo memiliki fungsi yang sangat strategis dalam koridor ekonomi yang dikembangkan dalam MP3EI.

Provinsi Gorontalo yang terdiri dari satu PKN, tiga PKW, lima PKL dan satu PKWp. Pemetaan Kawasan Perhatian Investasi (KPI) dan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) pada Provinsi Gorontalo diberikan pada lokasi-lokasi yang diproyeksikan akan menjadi motor-motor pertumbuhan ekonomi di wilayah tersebut sesuai dengan kebijakan provinsi dan regional serta nasional. Koridor Ekonomi Sulawesi yang relevan dan strategis bagi Provinsi Gorontalo adalah Koridor Utama Gorontalo – Manado dengan kedua kota ini sebagai pusat pertumbuhan ekonomi pada koridor tersebut. Koridor inilah yang menjadi prioritas untuk diupayakan perwujudannya. Sementara itu, koridor ekonomi untuk dikembangkan pada masa mendatang memiliki orientasi geografis Gorontalo – Palu – Mamuju. Dengan pemetaan ini, maka arahan pembangunan transportasi wilayah, baik jaringan pelayanan maupun prasarana utamanya dikembangkan untuk mendukung tumbuhnya aktivitas ekonomi investasi dan turunannya pada Koridor Ekonomi Sulawesi Gorontalo – Manado.

Sebagai penyeimbang dari arahan kebijakan percepatan pertumbuhan ekonomi, diberikan pula arahan kebijakan bagi pengembangan transportasi wilayah yang mendukung pemerataan kesejahteraan dalam bentuk kebijakan percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan. Arahan pengembangan transportasi untuk mendukung percepatan dan perluasan pengentasan kemiskinan difokuskan pada lokasi-lokasi kabupaten tertinggal dan terentaskan untuk meningkatkan aksesibilitas bagi kawasan yang masih tertinggal terhadap pusat-pusat kegiatan ekonomi.

Selain dukungan terhadap pembangunan ekonomi dan pengentasan kemiskinan, perencanaan pembangunan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo perlu pula diarahkan untuk mendukung preservasi nilai-nilai sosial budaya masyarakat Provinsi Gorontalo yang terkenal sebagai masyarakat dengan akar nilai-nilai religi dan budaya yang kuat. Berdasarkan arahan-arahan kebijakan di atas, serta untuk mendukung perkuatan kesejahteraan sosial masyarakat dan preservasi nilai-nilai kemasyarakatan yang dianut oleh masyarakat Provinsi Gorontalo yang religius dan berbudaya.

Untuk mewujudkan ketiga arahan kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo di atas, ditempuh berbagai strategi yang saling sinergis dengan memperhatikan arahan-arahan kebijakan perencanaan tata ruang wilayah. Secara garis besar, kebijakan dan strategi pengembangan jaringan transportasi wilayah Gorontalo sampai tahun 2030 adalah sebagai berikut.

- (1) Kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi:
 - (a) Penguatan jaringan pelayanan transportasi Koridor Ekonomi Sulawesi Prioritas (Gorontalo – Manado)
 - (b) Penguatan jaringan prasarana transportasi Koridor Ekonomi Sulawesi Prioritas (Gorontalo – Manado)
 - (c) Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan Gorontalo – Paguyaman – Kwandang (Gopandang)

-
- (d) Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan Gorontalo – Paguyaman – Kwandang (Gopandang)
 - (e) Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini
 - (f) Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini
- (2) Kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan
- (a) Peningkatan konektivitas wilayah pada kabupaten-kabupaten tertinggal dan terentaskan (Kabupaten Pohuwato, Boalemo, Gorontalo Utara, Bone Bolango)
 - (b) Penguatan konektivitas antarwilayah kabupaten dan kota
- (3) Kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung penguatan kesejahteraan sosial dan nilai-nilai kemasyarakatan
- (a) Pengembangan Bandar Udara Sultan Djalaluddin menuju bandara transit/embarkasi haji
 - (b) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi antar provinsi

Kebijakan dan strategi di atas telah diterjemahkan lebih lanjut ke dalam program-program dan kegiatan optimalisasi dan pengembangan jaringan pelayanan serta prasarana transportasi wilayah disertai dengan prioritas pelaksanaan, penanggung jawab, dan instansi-instansi yang terkait dengan pelaksanaan program tersebut.

7.3. REKOMENDASI

Sebagai salah satu rekomendasi penting dari kesimpulan di atas adalah bagaimana pengembangan prasarana dan pelayanan transportasi adalah merupakan pembangunan yang berkelanjutan dengan tetap memperhatikan kelestarian lingkungan dengan tidak mengabaikan aspek ekonomi dan sosial, untuk jangka panjang. Beberapa rekomendasi penting untuk tingkat provinsi serta tingkat nasional yang dilaksanakan di provinsi Gorontalo adalah sebagai berikut:

- (1) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo

- (a) Untuk Transportasi Jalan
 - 1. Pengembangan jaringan pelayanan transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo
 - a. Peningkatan Pelayanan Transportasi
 - b. Peningkatan pelayanan angkutan umum kota Gorontalo – Isimu
 - c. Pengetatkan uji kelayakan kendaraan
 - 2. Peningkatan trayek angkutan dalam provinsi
 - a. Mengurangi tumpang tindih trayek
 - b. Pembatasan umur operasional kendaraan
 - c. Rasionalisasi jumlah armada dengan permintaan yg ada
 - 3. Pengembangan dan optimalisasi fungsi terminal
 - a. Regulasi yang lebih ketat agar terminal dapat berfungsi lebih optimal
 - b. Pemanfaatan lahan dan bangunan terminal utk aktivitas jasa dan perdagangan (transit oriented development)
 - c. Perbaiki sirkulasi penumpang dalam terminal
- (b) Untuk Transportasi Penyeberangan

Peningkatan layanan penyeberangan antar provinsi di kawasan Teluk Tomini: Penyeberangan antar kota dalam provinsi: Gorontalo – Marisa
- (c) Untuk Transportasi Udara

Rute Penerbangan untuk peningkatan aksesibilitas antar daerah kedaerah terpencil dalam provinsi
- (2) Pengembangan jaringan prasarana transportasi wilayah di Provinsi Gorontalo
 - (a) Untuk Transportasi Jalan
 - 1. Peningkatan konektivitas daerah (antar kabupaten/kota)
 - 2. Penambahan jumlah terminal tipe B dan C
 - (b) Untuk Transportasi Penyeberangan

Pengembangan pelabuhan pengumpan di Tilamuta dan Bumbulan
 - (c) Untuk Transportasi Kereta Api

Pembangunan dan pengembangan akses jalan rel

 - 1. Jalan akses rel ke Pelabuhan Kwandang (Atinggola – Molosipat)
 - 2. Jalan akses rel ke Pelabuhan Anggrek (Anggrek – Molosipat)

3. Jalan rel kota Gorontalo - Isimu
- (d) Untuk Transportasi Udara
Pembangunan bandara baru di Pohuwato
- (3) Pengembangan jaringan pelayanan transportasi nasional di Propinsi Gorontalo
 - (a) Untuk Transportasi Jalan
 1. Angkutan antar kota atar provinsi (AKAP)
 2. Peningkatan trayek angkutan antar kota atar provinsi (AKAP)
 3. Penambahan terminal tipe A di Pahowato
 - (b) Untuk Lintas Penyeberangan
 1. Peningkatan layanan penyeberangan antar provinsi di kawasan Teluk Tomini
 2. Peningkatan layanan penyeberangan penumpang dari pelabuhan Kwandang
 - (c) Untuk Lintas Kereta Api
Pembangunan dan pengembangan jaringan jalan rel sebagai bagian dari rencana jalur rel di Sulawesi
 - (d) Untuk Trayek Angkutan Laut
 1. Peningkatan alur pelayaran nasional
 2. Pengembangan angkutan laut perintis antar pulau di kawasan Sulawesi bagian Utara
- (4) Pengembangan jaringan prasarana transportasi nasional di Provinsi Gorontalo
 - (a) Untuk Rute Penerbangan
 1. Peningkatan tujuan dan frekuensi penerbangan nasional
 2. Peningkatan tujuan frekuensi penerbangan internasional regional Asia Tenggara
 - (b) Untuk Prasarana Antarmoda (optimalisasi dan pembangunan)
 1. Penambahan jumlah gudang barang di Marisa; Isimu; Kwandang; Anggrek; Gorontalo
 2. Penambahan panjang dermaga di Kwandang dan Anggrek
 - (c) Untuk Jaringan Jalan dan Terminal (optimalisasi dan pembangunan)
 1. Dukungan pengembangan jaringan jalan nasional (arteri primer)

2. Dukungan peningkatan aksesibilitas
- (d) Untuk Terminal/Pelabuhan Penyeberangan (Optimalisasi dan pembangunan)
 1. Pengembangan fasilitas pelabuhan penyeberangan di Gorontalo; Marisa; dan Kwandang
 2. Pengembangan prasarana pelabuhan penyeberangan di Gorontalo; Marisa; dan Kwandang (panjang dermaga)
 - (e) Untuk Jaringan Jalan rel dan Stasiun Kereta Api (Optimalisasi dan pembangunan)

Pengembangan stasiun kereta Isimu, Marisa, dan Gorontalo sebagai sentra distribusi penumpang dan barang
 - (f) Untuk Pelabuhan Laut (optimalisasi dan pembangunan)
 1. Pengembangan pelabuhan Gorontalo, Kwandang, dan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul
 2. Pengembangan pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul kargo dan peti kemas serta batubara
 - (g) Untuk Bandar udara (Optimalisasi dan pembangunan)
 1. Peningkatan kapasitas runway Bandara Djalaluddin
 2. Peningkatan kapasitas terminal Bandara Djalaluddin
 3. Pengembangan Bandara Djaluddin sebagai embarkasi haji
 4. Pembangunan bandara baru di Pohnuwo Untuk Rute Penerbangan
 5. Peningkatan tujuan dan frekuensi penerbangan nasional
 6. Peningkatan tujuan frekuensi penerbangan internasional regional Asia Tenggara



DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik, 2011, *Gorontalo Dalam Angka 2011*, Gorontalo
- Balitbang Perhubungan, 2012, *Paduan Teknis Sistranas Pada Tatrampil*, Departemen Perhubungan, Jakarta
- Bappeda Provinsi Gorontalo, 2012, *Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Gorontalo 2007-2012*, Gorontalo
- Bappeda Provinsi Gorontalo, 2008, *Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW)*, Gorontalo
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2012, *Rencana Strategis Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo Tahun 2012-2017*, Gorontalo.
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2011, *Koordinasi dan Sinkronisasi Lingkungan Perhubungan Gorontalo 2011*, Gorontalo.
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2011, *Data Kinerja Sektor Perhubungan Provinsi Gorontalo 2009-2011*, Gorontalo.
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2007, *Naskah Akademik Kajian Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo*, Gorontalo.
- Dinas Perhubungan dan Pariwisata Provinsi Gorontalo, 2006, *Rencana Pengembangan Bandara Djalaluddin Gorontalo*, Gorontalo.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, Sekretariat Dewan Nasional Kawasan Ekonomi Khusus, 2012, *Pengembangan Konsep Rencana Induk dan Rencana Strategis Kawasan Ekonomi Khusus*, Jakarta.
- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2011, *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*, Jakarta.

- Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian, 2010, *Indonesia Economic Development Corridors – Sulawesi Economic Development Corridor Master Plan*, Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, 2011, *Data Ruas Jalan Nasional di Provinsi Gorontalo*, Jakarta.
- Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Laut, *Rencana Induk Pelabuhan 2030*, Jakarta.
- Keputusan Direktur Jenderal Bina Marga Nomor 48/KPTS/Db/2011 tentang Jalan Lintas Kepulauan di Indonesia
- Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 567/KPTS/M/2010 tentang Rencana Umum Jaringan Jalan Nasional
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Antarmoda/ Multimoda tahun 2010-2030
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional (Sistranas)
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 53 Tahun 2002 tentang Tatanan Kepelabuhan Nasional
- Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 4 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD)
- Peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 67 Tahun 2010 tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo
- Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas
- Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhan
- Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan
- Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol
- Peraturan Presiden RI Nomor 26 Tahun 2012 tentang Cetak Biru Pengembangan Sistem Logistik Nasional
- Peraturan Presiden RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Materplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025

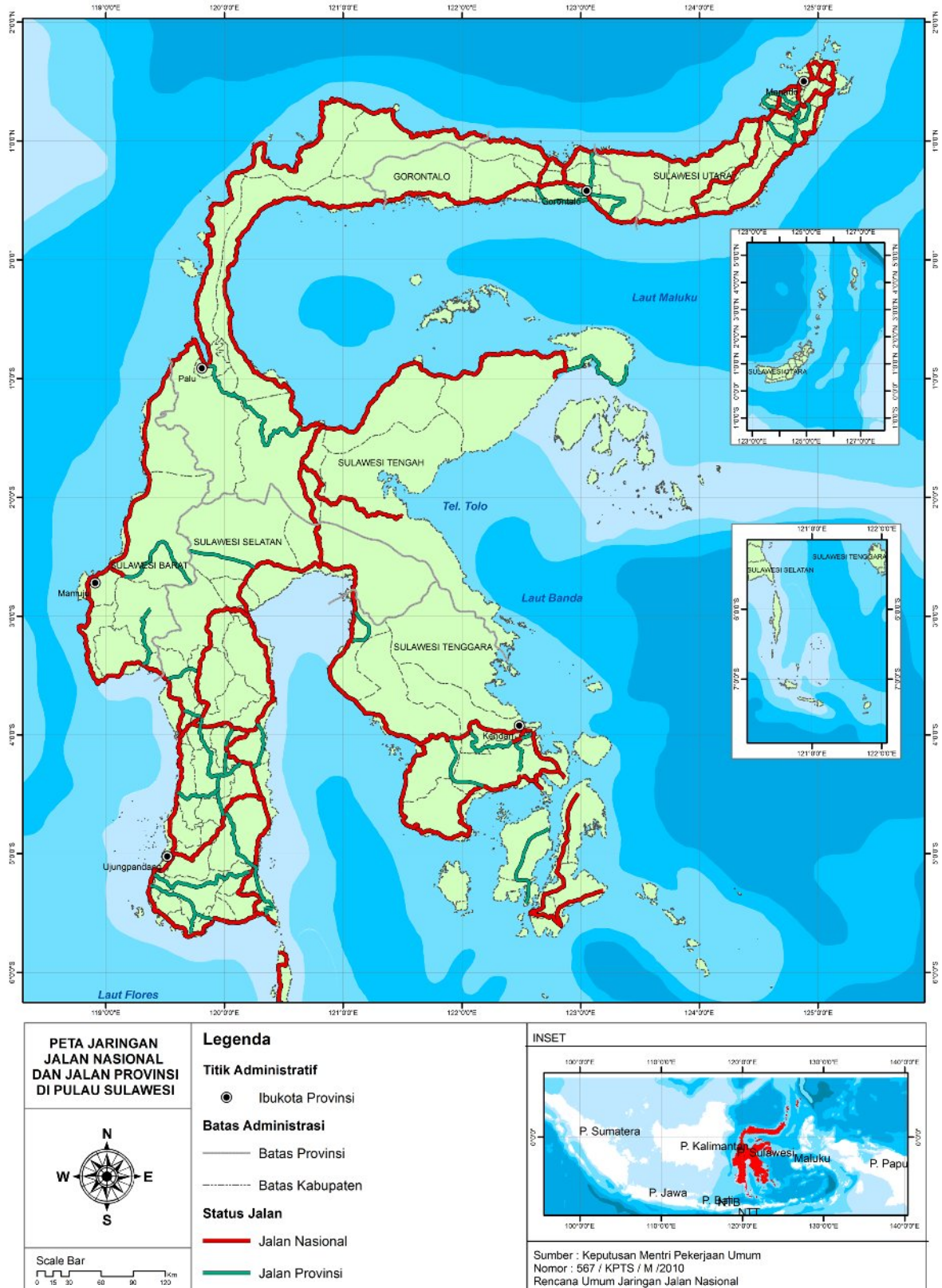
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Kereta Api

Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan

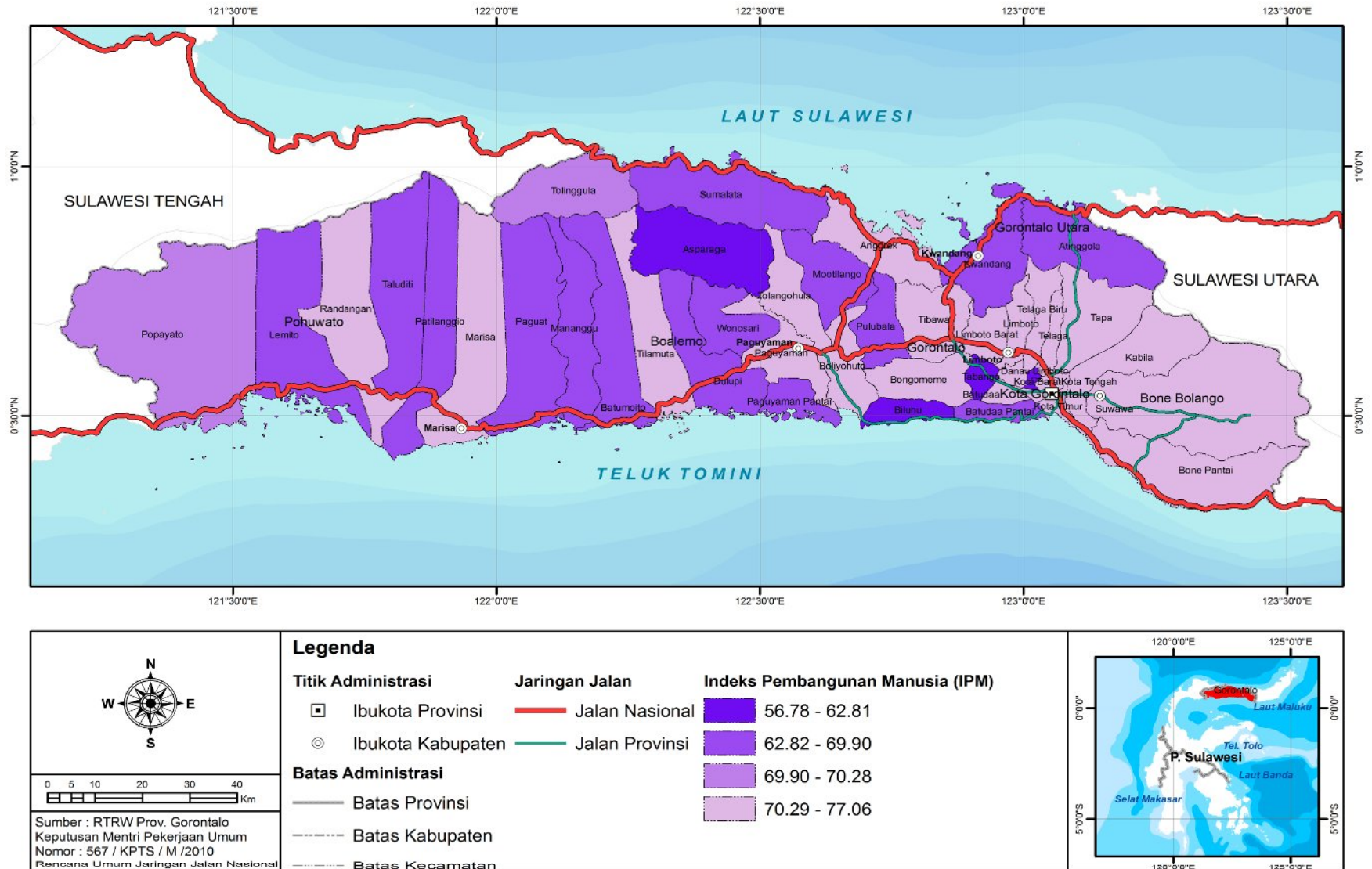
Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo

Universitas Negeri Gorontalo, 2011, *Data Asal Tujuan Transportasi Wilayah Gorontalo*, Gorontalo.

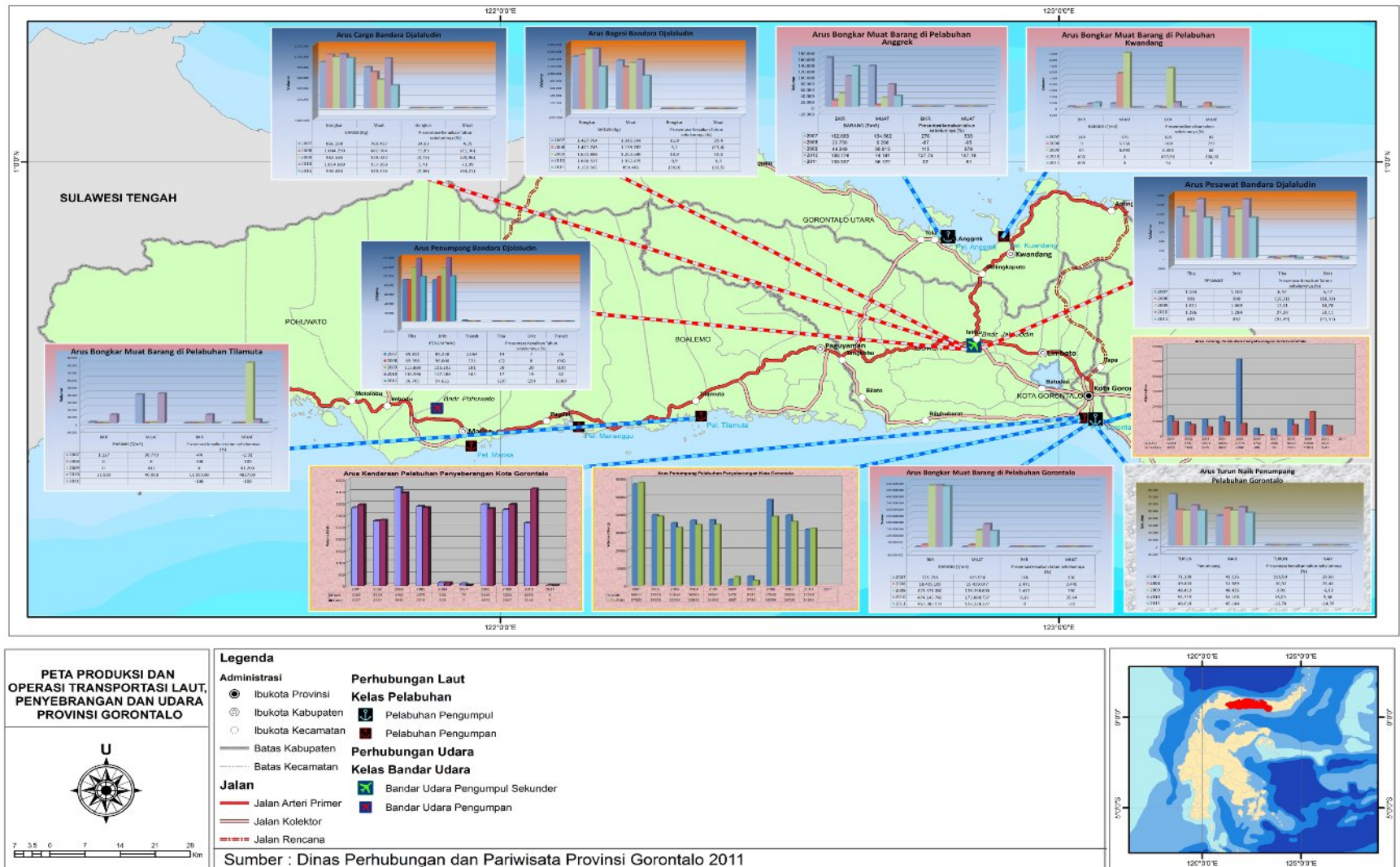
Universitas Negeri Gorontalo, 2011, *Data Traffic Counting Angkutan Halan Transportasi Wilayah Gorontalo*, Gorontalo.



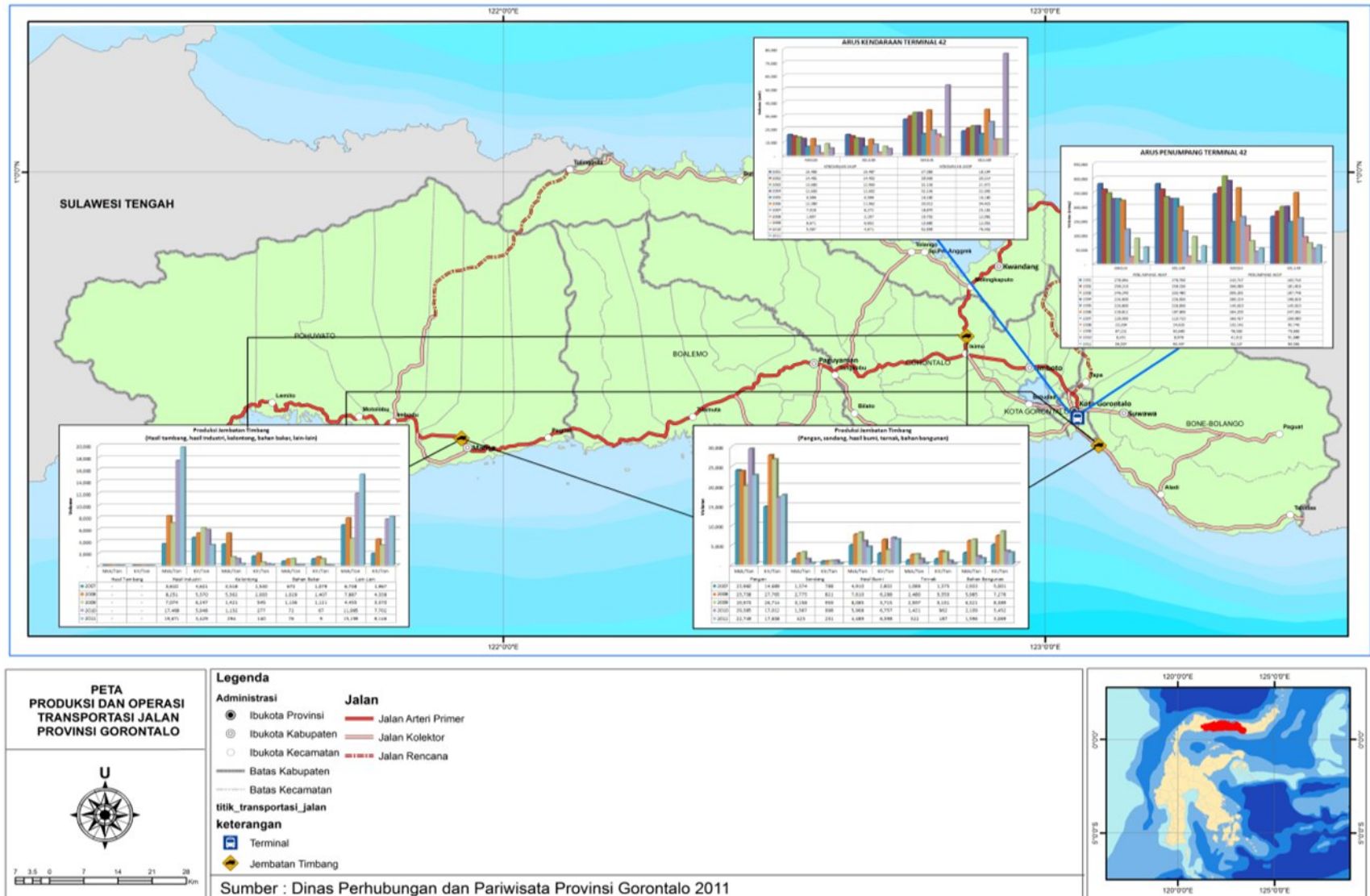
Gambar 1. Peta Jaringan Jalan Nasional dan Jalan Provinsi di Pulau Sulawesi



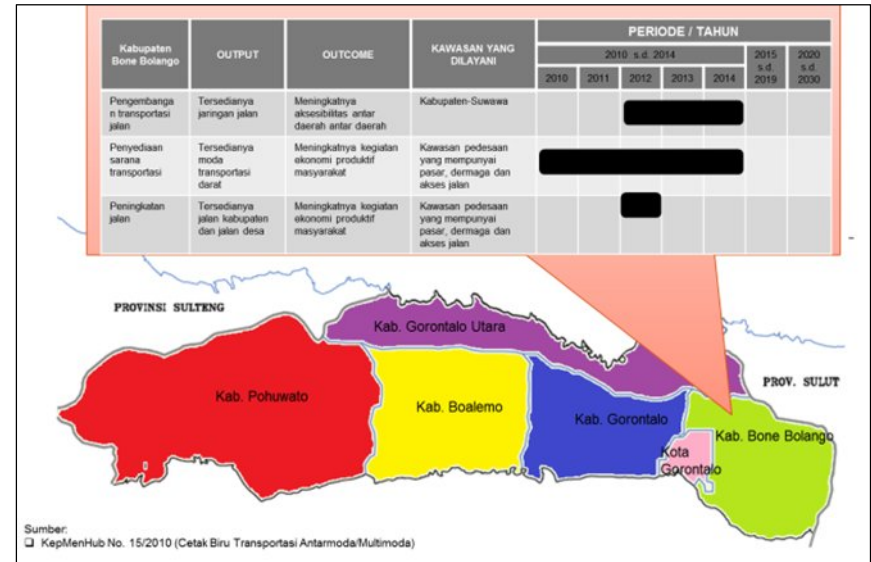
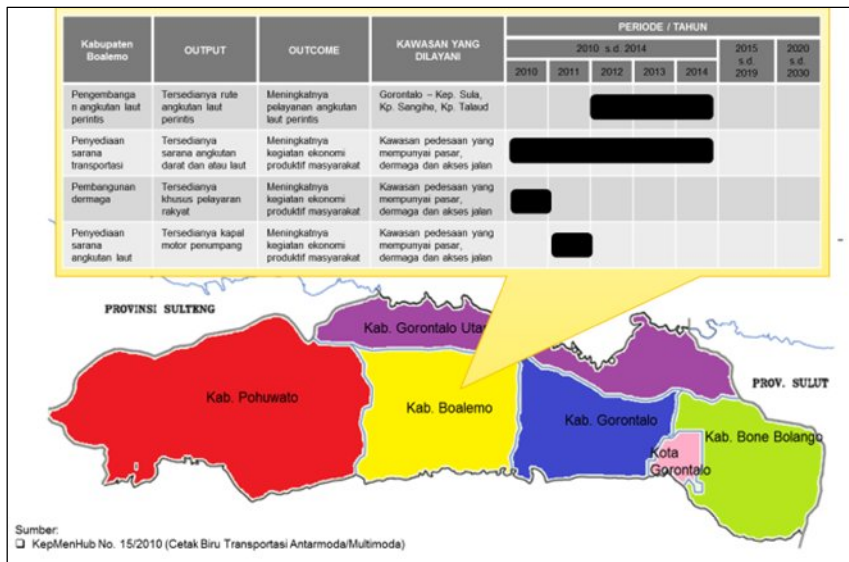
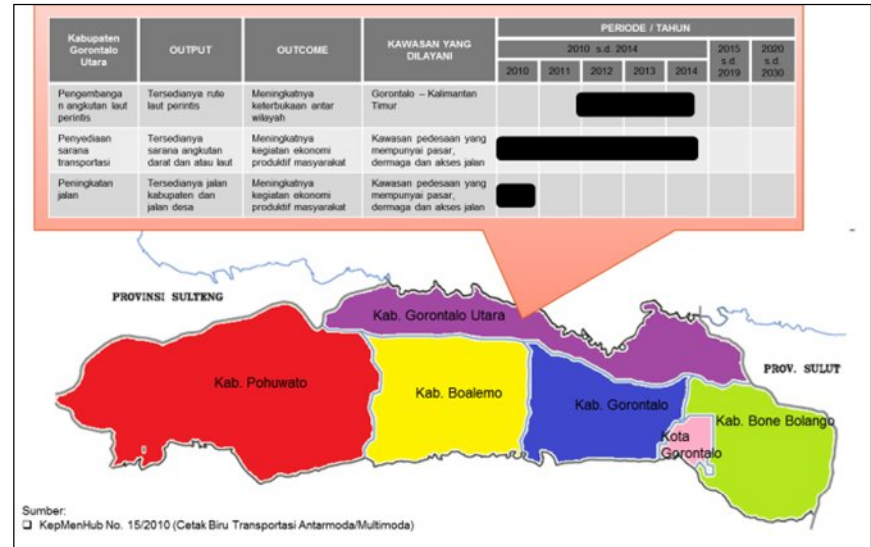
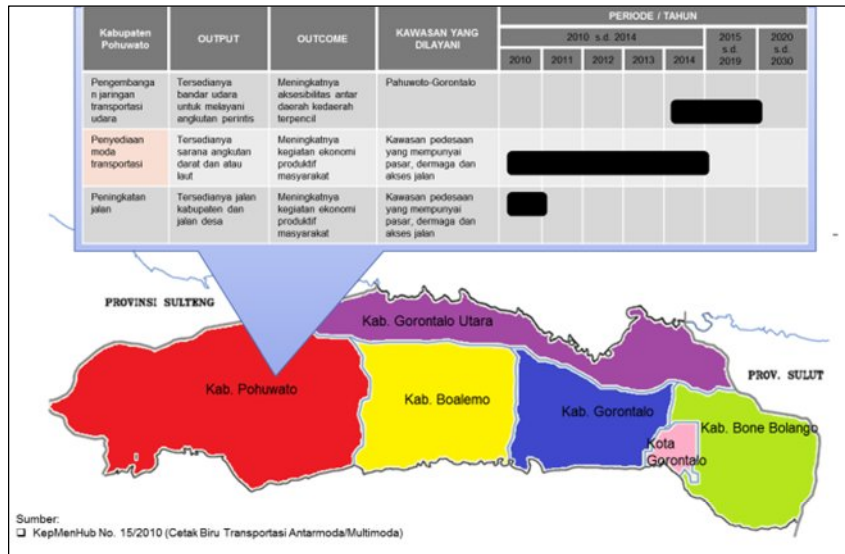
Gambar 7. Peta Indeks Pembangunan Manusia Provinsi Gorontalo



Gambar 8. Peta produksi dan operasi transportasi laut, penyeberangan, dan udara di Provinsi Gorontalo



Gambar 9. Peta produksi dan operasi transportasi jalan di Provinsi Gorontalo



Gambar 10. Program pengembangan antarmoda/multimoda pada kabupaten daerah tertinggal

**RANCANGAN PERATURAN GUBERNUR
SISTRANAS PADA TATRAWIL**

PERATURAN GUBERNUR PROVINSI GORONTALO

NOMORTAHUN 2012

TENTANG

**SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL PADA TATARAN
TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

GUBERNUR GORONTALO,

- Menimbang** :
- a. bahwa transportasi sebagai urat nadi kehidupan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan keamanan, dan politik mempunyai peranan penting dalam peningkatan pembangunan daerah;
 - b. bahwa untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membantu terciptanya pola distribusi yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa, dan bernegara, maka perlu disusun dokumen tatanan transportasi wilayah sebagai perwujudan dari Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) pada tataran transportasi wilayah Provinsi Gorontalo;
 - c. bahwa Peraturan Gubernur Provinsi Gorontalo Nomor 67 Tahun 2010 tentang Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo perlu ditinjau kembali untuk disesuaikan dengan dinamika perkembangan pola aktivitas, pola pergerakan, rencana tata ruang wilayah, serta kebijakan percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi nasional dan daerah;
 - d. berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud pada huruf a, b dan c, perlu menetapkan Peraturan Gubernur Gorontalo tentang Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo

- Mengingat** :
1. Pasal 4 ayat (1), Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Keempat Undang-Undang Dasar 1945;

2. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Gorontalo (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 258, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4060);
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
4. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4421);
5. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 32, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4489);
6. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005 – 2025 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4700);
7. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
8. Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4725);
9. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
10. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
11. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
12. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan lingkungan Hidup (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 140, Tambahan Lembaran Negara

Republik Indonesia Nomor 5059);

13. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 147, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5066);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655);
15. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82);
16. Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 48; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4833);
17. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 129, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5048);
18. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 151, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5070);
19. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 176, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5086);
20. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5199);
21. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2011 tentang Angkutan di Perairan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 43, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5208);
22. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis, Dampak serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik

Indonesia Nomor 5221);

23. Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 73, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5229);
24. Peraturan Presiden Nomor 5 Tahun 2010 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2010 – 2014;
25. Peraturan Presiden RI Nomor 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025;
26. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan;
27. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 6 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan Tahun 2010-2030;
28. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional;
29. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Multimoda;
30. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 Tahun 2010 tentang Tata Letak Kebandarudaraan Nasional;
31. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional;
32. Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 3 Tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Gorontalo 2007 – 2025 (Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Tahun 2009 Nomor xx, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Nomor xx)
33. Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Gorontalo Tahun 2010 – 2030 (Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Tahun 2011 Nomor 2, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Nomor 2);
34. Peraturan Daerah Provinsi Gorontalo Nomor xx Tahun 2012 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Gorontalo 2012 – 2017 (Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Tahun 2012 Nomor xx, Tambahan Lembaran Daerah Provinsi Gorontalo Nomor xx);
35. Peraturan Gubernur Gorontalo Nomor 67 Tahun 2010 tentang

MEMUTUSKAN :

**Menetapkan : PERATURAN GUBERNUR GORONTALO TENTANG
SISTEM TRANSPORTASI NASIONAL (SISTRANAS) PADA
TATARAN TRANSPORTASI WILAYAH (TATRAWIL)
PROVINSI GORONTALO**

Pasal 1

- (1) Menetapkan Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo.
- (2) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo sebagaimana dimaksud pada ayat (1) adalah tatanan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi wilayah sebagai perwujudan dari Sistem Transportasi Nasional di wilayah Provinsi Gorontalo.
- (3) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan panduan bagi penyelenggaraan transportasi di Provinsi Gorontalo bagi para pemangku kepentingan terkait.
- (4) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri dari 4 (empat) bagian meliputi:
 - a. Pendahuluan
 - b. Pendekatan
 - c. Visi, Misi, Kebijakan, Strategi dan Program
 - d. Penutup
- (5) Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tercantum dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Gubernur ini.

Pasal 2

Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berfungsi sebagai acuan bagi semua pihak terkait dalam rangka penyusunan rencana kerja jangka pendek, jangka menengah, dan jangka panjang terkait penyelenggaraan transportasi di wilayah provinsi, kabupaten dan kota di Provinsi Gorontalo.

Pasal 3

Koordinasi pelaksanaan Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo dilakukan oleh Badan Perencanaan Pembangunan Daerah.

Pasal 4

Pada saat mulai berlakunya peraturan ini, maka semua perencanaan pengembangan transportasi dalam tataran wilayah provinsi, kabupaten, dan kota di Provinsi Gorontalo tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dengan peraturan ini.

Pasal 5

Hal-hal yang belum diatur di dalam peraturan ini sepanjang mengenai pelaksanaannya akan diatur kemudian sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 6

Apabila dalam perkembangannya peraturan ini tidak sesuai dengan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan, dan perubahan rencana tata ruang wilayah Provinsi Gorontalo, maka akan ditinjau kembali.

Pasal 7

- (1) Peraturan ini berlaku sejak tanggal ditetapkan
- (2) Agar setiap orang mengetahuinya, dan memerintahkan pengundangan peraturan ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Provinsi Gorontalo

Ditetapkan di Gorontalo

Pada tanggal

GUBERNUR PROVINSI GORONTALO

Drs. H. RUSLI HABIBIE, M.Ap.

Diundangkan di Gorontalo

Pada tanggal

SEKRETARIS DAERAH PROVINSI GORONTALO,

Prof. Dr. Ir. WINARNI MONOARFA, M.S.

BERITA DAERAH PROVINSI GORONTALO TAHUN NOMOR

Lampiran Peraturan Gubernur Provinsi Gorontalo

Nomor :

Tanggal :

DAFTAR ISI

BAB I	PENDAHULUAN
	1.1. LATAR BELAKANG
	1.2. TUJUAN
	1.3. PENGERTIAN.....
	1.4. SISTEMATIKA.....
BAB II	PENDEKATAN
	2.1. SISTRANAS
	2.2. SISTRANAS PADA TATRANAS.....
	2.3. SISTRANAS PADA TATRAWIL.....
BAB III	VISI, MISI, KEBIJAKAN, STRATEGI DAN PROGRAM
	3.1. VISI
	3.2. MISI
	3.3. KEBIJAKAN.....
	3.4. STRATEGI
	3.5. PROGRAM
BAB IV	PENUTUP
Lampiran I	Peta Pulau Sulawesi
Lampiran II	Peta Jaringan Transportasi Antar Provinsi dan Dalam Provinsi di Provinsi Gorontalo 2014.....
Lampiran III	Peta Jaringan Transportasi Antar Provinsi dan Dalam Provinsi di Provinsi Gorontalo 2030.....
Lampiran IV	Tabel Pengembangan Jaringan Pelayanan Transportasi Nasional di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 Dan 2030)
Lampiran V	Tabel Pengembangan Jaringan Prasarana Transportasi Nasional di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 Dan 2030)
Lampiran VI	Tabel Jaringan Pelayanan Transportasi Wilayah di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 Dan 2030).....
Lampiran VII	Tabel Jaringan Prasarana Transportasi Wilayah di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 Dan 2030).....

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan-keamanan. Pembangunan sektor transportasi diarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah dan peningkatan hubungan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Perwujudan sistem transportasi yang efektif dan efisien menghadapi berbagai tantangan, peluang dan kendala sehubungan dengan adanya perubahan lingkungan yang dinamis seperti otonomi daerah, globalisasi ekonomi, perubahan perilaku permintaan jasa transportasi, kondisi politik, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, kepedulian pada kelestarian lingkungan hidup serta adanya keterbatasan sumber daya. Untuk mengantisipasi kondisi tersebut, sistem transportasi nasional perlu terus ditata dan disempurnakan dengan dukungan sumber daya manusia yang berkualitas, sehingga terwujud keterpaduan antar dan intra moda transportasi, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan, tuntutan masyarakat serta perdagangan nasional dan internasional dengan memperhatikan kelaikan sarana dan prasarana transportasi.

Berdasarkan kondisi seperti yang disebutkan di atas dan dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan, serta peruntukan lahan, maka perlu disusun dokumen Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah berupa jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi wilayah jangka menengah dan panjang sebagai salah satu perwujudan Sistranas dan menjadi pedoman atau acuan pembangunan transportasi di wilayah.

1.2. TUJUAN

Tujuan penyusunan dokumen Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo adalah sebagai acuan penyelenggaraan transportasi di wilayah Provinsi Gorontalo.

1.3. PENGERTIAN

Yang dimaksud di dalam dokumen ini dengan:

1. **Daerah** adalah Daerah Otonom Provinsi Gorontalo.
2. **Pemerintahan Daerah** adalah Penyelenggara urusan pemerintahan oleh Pemerintah Daerah dan DPRD menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara

Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

3. **Pemerintah Daerah** adalah Gubernur, Bupati, atau Walikota dan Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah.
4. **Kepala Daerah** adalah Gubernur Gorontalo.
5. **Wilayah** adalah ruang yang merupakan kesatuan geografis beserta segenap unsur terkait yang batas dan sistemnya ditentukan berdasarkan aspek administratif dan/atau aspek fungsional.
6. **Wilayah nasional** adalah seluruh wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi berdasarkan peraturan perundang-undangan.
7. **Pusat Kegiatan Nasional (PKN)** adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
 - berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional;
 - berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau yang melayani beberapa provinsi;
 - berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi.
8. **Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)** adalah kawasan perkotaan yang memenuhi salah satu atau semua kriteria sebagai berikut:
 - berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa-jasa yang melayani beberapa kabupaten;
 - berpotensi atau berfungsi sebagai simpul transportasi yang melayani beberapa kabupaten;
 - berpotensi atau berfungsi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor mendukung PKN.
9. **Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah** adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai, transportasi penyeberangan, transportasi laut, dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani pemindahan orang dan/atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.
10. **Jaringan lalu lintas dan angkutan jalan** adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
11. **Simpul** adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau dan/atau bandar udara.

12. **Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan** adalah ruang lalu lintas, terminal, dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.
13. **Transportasi antarmoda** adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.
14. **Transportasi multimoda** adalah transportasi barang dengan menggunakan paling sedikit 2 (dua) moda transportasi yang berbeda, atas dasar satu kontrak yang menggunakan Dokumen Transportasi Multimoda dari suatu tempat barang diterima oleh operator transportasi multimoda ke suatu tempat yang ditentukan untuk penerimaan barang tersebut.
15. **Transportasi jalan** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah lalu lintas angkutan jalan dan jaringan jalan.
16. **Jalan** adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala 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, dan/atau air serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.
17. **Jalan umum** adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.
18. **Jalan khusus** adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.
19. **Trayek angkutan jalan** adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.
20. **Jaringan trayek** adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
21. **Angkutan Antar-Kota Antar-Provinsi (AKAP)** adalah angkutan dari suatu kota ke kota lain yang melewati antar daerah kabupaten/kota yang melalui lebih dari satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terkait dalam trayek.
22. **Angkutan Antar-Kota Dalam Provinsi (AKDP)** adalah angkutan dari suatu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terkait dalam trayek.
23. **Angkutan perkotaan** adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten atau dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek.
24. **Angkutan perdesaan** adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau penumpang umum yang terkait dalam trayek.

25. **Terminal angkutan jalan**, atau terminal, adalah pangkalan kendaraan umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
26. **Transportasi kereta api** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah perkeretaapian.
27. **Transportasi penyeberangan** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah pelayaran yang menghubungkan jaringan jalan dan/atau kereta api yang terputus.
28. **Transportasi laut** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah pelayaran di laut.
29. **Transportasi udara** yang dimaksudkan dalam dokumen ini adalah penerbangan.
30. **Prasarana perkeretaapian** adalah jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
31. **Jalur kereta api** adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
32. **Jaringan jalur kereta api** adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
33. **Pelayaran** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan, serta perlindungan lingkungan maritim.
34. **Trayek pelayaran** adalah rute atau lintasan pelayanan angkutan dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya.
35. **Kepelabuhanan** adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan pelaksanaan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas kapal, penumpang dan/atau barang, keselamatan dan keamanan berlayar, tempat perpindahan intra-dan/atau antarmoda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah dengan tetap memperhatikan tata ruang wilayah.
36. **Pelabuhan Utama** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri dan internasional, alih muat angkutan laut dalam negeri dan internasional dalam jumlah besar dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.
37. **Pelabuhan Pengumpul** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah menengah, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau

barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan antarprovinsi.

38. **Pelabuhan Pengumpan** adalah pelabuhan yang fungsi pokoknya melayani kegiatan angkutan laut dalam negeri, alih muat angkutan laut dalam negeri dalam jumlah terbatas, merupakan pengumpan bagi pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul, dan sebagai tempat asal tujuan penumpang dan/atau barang, serta angkutan penyeberangan dengan jangkauan pelayanan dalam provinsi.
39. **Penerbangan** adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.
40. **Rute penerbangan** adalah lintasan pesawat udara dari bandar udara asal ke bandar udara tujuan melalui jalur penerbangan yang telah ditetapkan.
41. **Kebandarudaraan** adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi keselamatan, keamanan, kelancaran, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, tempat perpindahan intra dan/atau antarmoda serta meningkatkan pertumbuhan ekonomi nasional dan daerah.
42. **Bandar Udara** adalah kawasan di daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya.
43. **Bandar Udara Umum** adalah bandar udara yang digunakan untuk melayani kepentingan umum.
44. **Bandar Udara Khusus** adalah bandar udara yang hanya digunakan untuk melayani kepentingan sendiri untuk menunjang kegiatan usaha pokoknya.
45. **Bandar Udara Domestik** adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri.
46. **Bandar Udara Internasional** adalah bandar udara yang ditetapkan sebagai bandar udara yang melayani rute penerbangan dalam negeri dan rute penerbangan dari dan ke luar negeri.
47. **Bandar Udara Pengumpul (*hub*)** adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan yang luas dari berbagai bandar udara yang melayani penumpang dan/atau kargo dalam jumlah besar dan mempengaruhi perkembangan ekonomi secara nasional atau berbagai provinsi.
48. **Bandar Udara Pengumpan (*spoke*)** adalah bandar udara yang mempunyai cakupan pelayanan dan mempengaruhi perkembangan ekonomi terbatas.

1.4. SISTEMATIKA

Dokumen Sistranas Pada Tatrawil ini terdiri dari: Pendahuluan, Pendekatan Tataran Transportasi, serta Visi, Misi, Kebijakan dan Strategi serta Program Pengembangan Transportasi Wilayah yang selanjutnya dijadikan sebagai dasar dalam penyusunan program pengembangan transportasi wilayah meliputi program optimalisasi dan pembangunan, sebagai berikut:

- Bab I. Pendahuluan, berisi tentang latar belakang perlunya penyusunan Dokumen Sistranas Pada Tatrawil, tujuan, pengertian serta sistematika penulisan.
- Bab II. Pendekatan berisi gambaran sistranas, sistranas pada tatranas dan Sistranas Pada Tatrawil.
- Bab III. Visi, Misi, Kebijakan, Strategi dan Program Pengembangan Transportasi wilayah Provinsi Gorontalo.
- Bab IV. Penutup.

BAB II PENDEKATAN

2.1. SISTRANAS

2.1.1. Definisi

Sistranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara serta transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, kecuali pipa, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang, yang terus berkembang secara dinamis.

2.1.2. Tataran Transportasi

Sistranas diwujudkan dalam tiga tataran, yaitu Sistranas pada Tataran Transportasi Nasional (Sistranas pada Tatranas), Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah (Sistranas pada Tatrawil) dan Sistranas pada Tataran Transportasi Lokal (Sistranas pada Tatralok).

2.1.3. Arah Perwujudan

Pengembangan transportasi nasional diorientasikan pada upaya penyeimbangan antara permintaan jasa transportasi dengan penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan pada masing-masing tataran dengan memperhatikan aspek komersial dan aspek keperintisan, aspek keselamatan, keunggulan masing-masing moda transportasi sesuai dengan kondisi geografi, kependudukan, dan sumber daya alam, yang diarahkan untuk mengintegrasikan dan mengkombinasikan moda yang ada, baik transportasi jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut, dan udara, maupun pipa, sesuai dengan potensi wilayah.

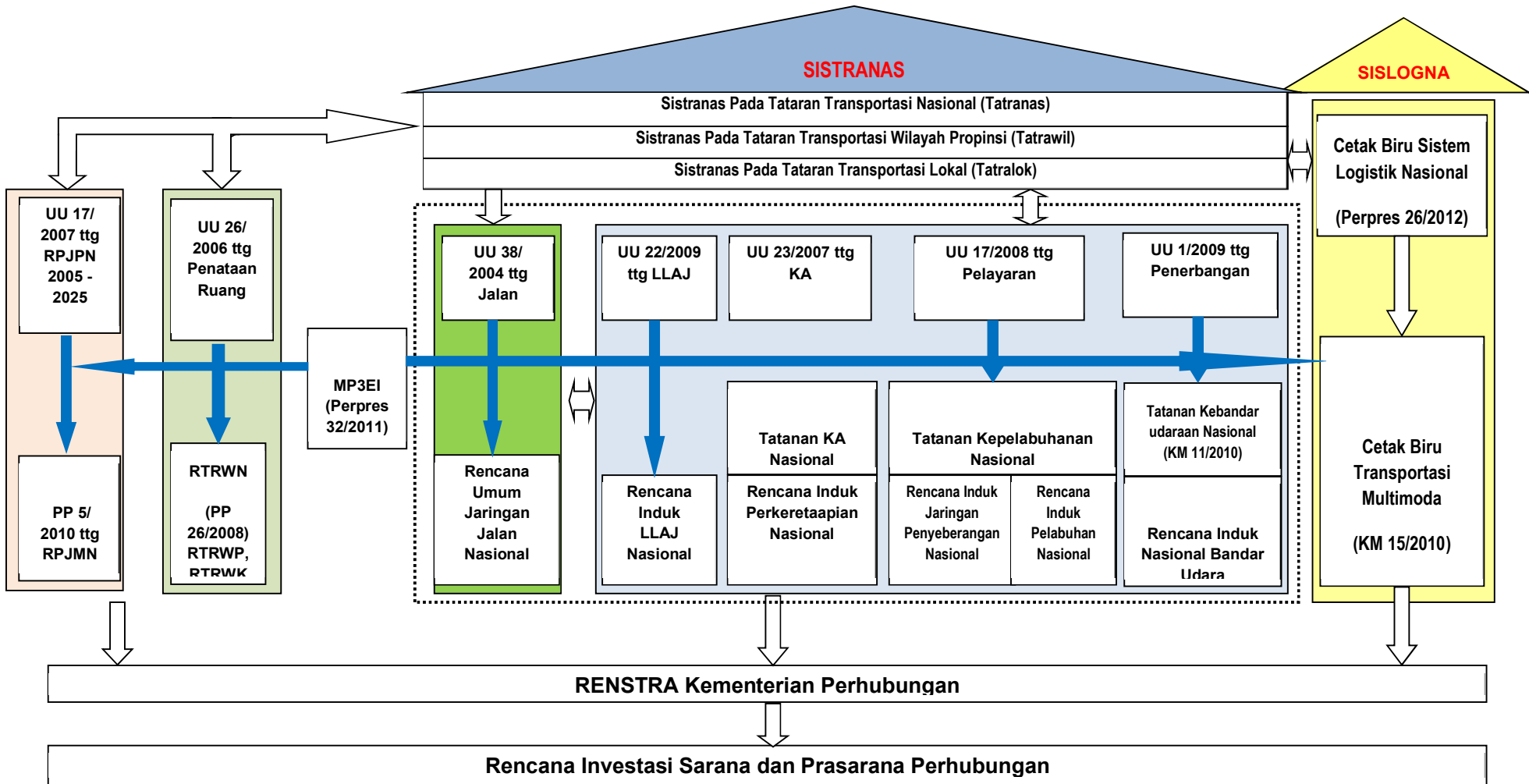
Perwujudan Sistranas berupa Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS), Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK). Tataran transportasi tersebut memuat tatanan mengenai pelayanan, jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi. Keterkaitan ke tiga tataran tersebut secara terintegrasi menjadi acuan bagi semua pihak terkait dalam penyelenggaraan dan pembangunan transportasi untuk perwujudan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien baik pada tataran wilayah maupun lokal.

Di dalam undang-undang bidang transportasi diamanahkan penetapan rencana induk dan tatanan mengenai simpul transportasi. Dokumen-dokumen tersebut antara lain meliputi:

- a. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Multimoda
- b. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 14 tahun 2006 tentang Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas di Jalan
- c. Cetak Biru Angkutan Sungai dan Danau (sedang dalam proses penyelesaian)
- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 6 tahun 2010 tentang Cetak Biru Pengembangan Transportasi Penyeberangan tahun 2010-2030
- e. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 43 tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional
- f. Tatanan Kepelabuhanan (sedang dalam proses penyelesaian)
- g. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 11 tahun 2010 Tatanan Kebandarudaraan Nasional

Penyelarasan dokumen Sistranas sejalan dengan perkembangan dan dinamika nasional dan lingkungan strategis serta harmonisasi dengan berbagai dokumen perencanaan lainnya seperti Rencana Pembangunan Jangka Panjang nasional (RPJPN), Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), dan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) serta empat peraturan perundang-undangan transportasi, Sistem Logistik Nasional, Cetak Biru Transportasi Antarmoda/Multimoda mempunyai korelasi yang kuat dengan ekonomi.

Kedudukan Sistranas, Sistranas pada Tatranas, Sistranas pada Tatrabil serta dokumen terkait di masing-masing moda transportasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan dapat dilihat pada **Gambar 1**.



Gambar 1. Integrasi Perwujudan Sistranas

2.2. SISTRANAS PADA TATRANAS

2.2.1. Definisi

Sistranas pada Tatranas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana, yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota nasional dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

2.2.2. Fungsi Sistranas pada Tatranas

Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Nasional (Sistranas pada Tatranas) berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan/atau barang antar simpul atau kota nasional dan dari simpul atau kota nasional ke luar negeri atau sebaliknya.

2.2.3. Arah Pengembangan

Arah pengembangan transportasi didekati dari tiga sisi, yaitu geografi, demografi, dan sumber daya alam. Dari sisi geografi, Indonesia yang terdiri dari pulau-pulau besar dan kecil, pengembangan transportasi diarahkan untuk penyediaan pelayanan yang disesuaikan dengan karakteristik wilayah dalam bentuk transportasi antar moda dalam pulau dan antar pulau. Dari sisi demografi, pengembangan transportasi antar moda diarahkan untuk penyediaan pelayanan yang disesuaikan dengan kepadatan populasi yang terbagi dalam dua kategori yaitu untuk kawasan perkotaan (*urban transport*) dan perdesaan (*rural transport*).

Dari sisi sumber daya alam, pengembangan transportasi harus mempertimbangkan moda transportasi yang lebih efektif dan efisien seperti transportasi pipa untuk mengangkut LNG, transportasi kereta api mengangkut hasil perkebunan dan hasil pertambangan.

2.3. SISTRANAS PADA TATRAWIL

2.3.1. Definisi

Sistranas pada Tatrawil adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman dan antar moda terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa yang masing-masing terdiri dari sarana dan

prasarana yang saling berinteraksi dengan dukungan perangkat lunak dan perangkat pikir membentuk suatu sistem pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah, dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya

2.3.2. Fungsi Sistranas pada Tatarwil

Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah (Sistranas pada Tatarwil) berfungsi sebagai pedoman untuk pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau kota wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional atau sebaliknya.

BAB III

VISI, MISI, KEBIJAKAN DAN STRATEGI

3.1. VISI

Visi Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo adalah:

“Terwujudnya jaringan transportasi wilayah yang bertumbuh, merata dan terpadu sebagai fasilitator bagi pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat Provinsi Gorontalo”.

Bertumbuh dipahami sebagai mampu mengakomodasi kebutuhan transportasi masyarakat luas seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan kondisi sosial-ekonominya. Merata berarti mampu memberikan kesempatan dan aksesibilitas yang lebih adil bagi segenap masyarakat yang secara geografis hidup dan berdomisili secara terpisah-pisah di segenap wilayah Provinsi Gorontalo. Sedangkan terpadu diartikan sebagai sinergisitas antar moda transportasi dalam memberikan pelayanan bagi masyarakat sehingga dapat dicapai penyelenggaraan sistem transportasi yang optimal tanpa terjadi persaingan antar-moda yang tidak wajar dan berpotensi menimbulkan inefisiensi pemanfaatan sumber-sumber daya pembangunan.

3.2. MISI

Untuk mewujudkan visi sebagai fasilitator bagi pembangunan ekonomi, sosial, dan budaya masyarakat Provinsi Gorontalo, Sistem Transportasi Nasional pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo perlu mengemban 2 (dua) misi berikut secara terencana dan terarah:

1. Meningkatkan ketersediaan dan kualitas jaringan pelayanan transportasi yang menjangkau dan terjangkau oleh masyarakat pada tataran wilayah Provinsi Gorontalo; serta
2. Meningkatkan ketersediaan dan kualitas jaringan prasarana transportasi untuk mendukung penyelenggaraan jaringan pelayanan transportasi antar daerah di dalam wilayah Provinsi Gorontalo maupun antara wilayah di luar batas administratif Provinsi Gorontalo dengan Provinsi Gorontalo.

3.3. ARAH KEBIJAKAN

Pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan transportasi wilayah diselenggarakan dengan visi *bertumbuh, merata, dan terpadu*. Dengan dicanangkannya kebijakan nasional percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi serta percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan serta visi pembangunan Daerah yang membidik percepatan pembangunan di segala bidang termasuk ekonomi yang berkeadilan, visi pengembangan sistem transportasi wilayah yang tumbuh, merata, dan terpadu menjadi

semakin relevan. Percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi yang menargetkan angka-angka pertumbuhan secara optimistis perlu diantisipasi oleh penyelenggaraan sistem transportasi yang mampu memenuhi kebutuhan turunan (*derived demand*) dari berbagai aktivitas ekonomi masyarakat yang diharapkan akan terjadi. Di sisi lain, percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan memerlukan aksesibilitas wilayah yang lebih baik guna memberikan kesempatan yang lebih merata bagi kelompok-kelompok masyarakat yang tertinggal ataupun terpencil secara geografis untuk mengakses aktivitas-aktivitas ekonomi untuk memperbaiki taraf hidupnya. Selain itu, perencanaan pembangunan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo perlu pula diarahkan untuk mendukung preservasi nilai-nilai sosial budaya masyarakat Provinsi Gorontalo yang terkenal sebagai masyarakat dengan akar nilai-nilai religi dan budaya yang kuat.

Berdasarkan arahan-arahan kebijakan pembangunan di atas, diambil arahan kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo tahun 2014 – 2030 berikut:

1. Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi
2. Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan
3. Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung penguatan kesejahteraan sosial dan nilai-nilai religi dan budaya masyarakat

3.4. STRATEGI

Untuk mewujudkan ketiga arahan kebijakan pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo di atas, ditempuh berbagai strategi yang saling sinergis dengan memperhatikan kebijakan perencanaan tata ruang wilayah sebagaimana dirangkum pada **Tabel 1** berikut.

Tabel 1 Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo 2012 – 2030

No.	Kebijakan	Strategi
1.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan Gorontalo – Paguyaman – Kwandang (Gopandang) 2. Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan kawasan ekonomi Gorontalo – Paguyaman – Kwandang (Gopandang)

Tabel 1 Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo 2012 – 2030 (*lanjutan*)

No.	Kebijakan	Strategi
1.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi	3. Penguatan jaringan pelayanan transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini dan sekitarnya 4. Penguatan jaringan prasarana transportasi untuk mendukung pengembangan ekonomi kawasan andalan Teluk Tomini sekitarnya 5. Penguatan jaringan pelayanan transportasi pada koridor ekonomi Sulawesi di Provinsi Gorontalo 6. Penguatan jaringan prasarana transportasi pada koridor ekonomi Sulawesi di Provinsi Gorontalo
2.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung upaya percepatan dan perluasan pengurangan kemiskinan	1. Peningkatan konektivitas wilayah pada kabupaten-kabupaten tertinggal dan terentaskan (Kabupaten Pohuwato, Boalemo, Gorontalo Utara, Bone Bolango) 2. Penguatan konektivitas antarwilayah kabupaten dan kota
3.	Pengembangan jaringan transportasi wilayah untuk mendukung penguatan kesejahteraan sosial dan nilai-nilai kemasyarakatan	1. Pengembangan Bandar Udara Sultan Djalaluddin menuju bandara transit/embarkasi haji 2. Pengembangan jaringan pelayanan transportasi antar provinsi

Berbagai strategi di atas kemudian diterjemahkan lebih lanjut ke dalam program-program dan kegiatan optimalisasi dan pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi wilayah disertai dengan prioritas pelaksanaan, penanggung jawab, dan instansi-instansi yang terkait dengan pelaksanaan program tersebut.

3.5. PROGRAM

Deskripsi umum tentang program-program pengembangan jaringan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo diuraikan sebagai berikut. Detail dan periodisasi program-program tersebut disajikan dalam bentuk tabel pada lampiran dokumen ini.

3.5.1. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Jalan

Program-program yang diusulkan untuk pengembangan jaringan transportasi jalan difokuskan pada penguatan dan peningkatan prasarana dan pelayanan transportasi yang disusun sedemikian rupa untuk mendukung perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan perluasan dan percepatan pengurangan kemiskinan. Selain itu, program pengembangan jaringan transportasi jalan diharapkan mampu memberi penguatan kepada kesejahteraan sosial masyarakat. Secara garis besar, program-

program dalam transportasi jalan yang dilaksanakan oleh Provinsi Gorontalo adalah meliputi:

1. Peningkatan Prasarana Transportasi
 - a. Dukungan pengembangan jaringan jalan nasional (arteri primer)
 - b. Dukungan peningkatan aksesibilitas
2. Peningkatan Pelayanan Transportasi
 - a. Penambahan jumlah terminal untuk barang
 - b. Pengembangan akses dry port
 - c. Peningkatan trayek angkutan antar provinsi
 - d. Peningkatan pelayanan angkutan umum kota Gorontalo - Isimu
 - e. Penambahan terminal tipe A
3. Pengetatan uji kelayakan kendaraan
4. Peningkatan konektivitas daerah (antar kabupaten/kota)
5. Peningkatan trayek angkutan dalam provinsi
6. Pengembangan dan optimalisasi fungsi terminal
7. Penambahan jumlah terminal tipe B, C
8. Pengadaan angkutan umum murah untuk rakyat

3.5.2. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Penyeberangan

Transportasi penyeberangan adalah bagian dari transportasi jalan yang dikembangkan berdasarkan kebutuhan untuk mendukung perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan. Secara umum program-program yang terkait dengan transportasi penyeberangan adalah sebagai berikut:

1. Pengembangan fasilitas dan prasarana pelabuhan penyeberangan
2. Peningkatan layanan penyeberangan, khususnya kawasan Teluk Tomini
3. Penyeberangan antar kota dalam provinsi
4. Penyeberangan antar kota antar provinsi
5. Peningkatan layanan penyeberangan penumpang dari pelabuhan Kwandang

3.5.3. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Kereta Api

Transportasi kereta api adalah merupakan pengembangan jaringan transportasi jangka panjang. Sebagai dukungan langsung kepada perluasan dan percepatan pembangunan ekonomi dan pengurangan kemiskinan belum dapat dilakukan untuk jangka pendek. Pengembangan jaringan transportasi kereta api disesuaikan dengan Rencana Induk Perkeretaapian Nasional. Secara umum program-program yang terkait dengan transportasi kereta api adalah sebagai berikut:

1. Pembangunan dan pengembangan jaringan jalan rel sebagai bagian dari rencana jalur rel di Sulawesi
2. Pembangunan dan pengembangan akses jalan rel
3. Pengembangan stasiun kereta sebagai sentra distribusi

3.5.4. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Laut

Transportasi laut adalah salah satu pendukung utama dalam mendukung perluasan percepatan pembangunan ekonomi. Program pengembangan jaringan transportasi laut kemudian difokuskan pada pengembangan dan optimalisasi Pelabuhan Gorontalo, Pelabuhan Anggrek dan Pelabuhan Kwandang sebagai berikut:

1. Pengembangan Pelabuhan Gorontalo, Kwandang, dan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul
2. Pengembangan Pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul kargo dan peti kemas

Untuk mendukung perluasan dan percepatan pengurangan kemiskinan, jaringan transportasi dikembangkan dan diperkuat dengan pengembangan pelabuhan pengumpan dan peningkatan alur pelayaran nasional.

3.5.5. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Udara

Secara khusus, pengembangan jaringan transportasi udara di Provinsi Gorontalo tidak terkait langsung dengan program percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi. Namun demikian peran transportasi udara untuk pembangunan ekonomi dan sosial tidaklah kecil sehingga pengembangan jaringan transportasi udara disinergikan sedemikian rupa dengan pengembangan jaringan transportasi yang lain.

Usulan daerah untuk meningkatkan status bandara Djalaluddin sebagai bandara pengumpul dan juga untuk mendukung bandara Sam Ratulangi di Sulawaesi Utara dipertimbangkan pula dalam usulan program pengembangan ini. Demikian pula dengan usulan pembuatan bandara baru di Kabupaten Pahowato.

Hal lain yang terkait dengan pengembangan jaringan transportasi udara adalah peningkatan status bandara Djalaluddin menjadi bandara haji yang merupakan bagian dari dukungan penguatan kesejahteraan sosial masyarakat.

3.5.6. Program Pengembangan Jaringan Transportasi Multimoda

Pengembangan jaringan transportasi multimoda untuk Provinsi Gorontalo lebih diarahkan untuk percepatan pengurangan kemiskinan. Dalam Kemenhub No. 15 tahun 2010 tentang Cetak Biru Transportasi Multimoda, yang kemudian diterjemahkan untuk kondisi wilayah Gorontalo, transportasi multimoda diarahkan untuk menguatkan jalan kabupaten dan desa, penyediaan sarana angkutan darat dan laut untuk meningkatkan kegiatan ekonomi produktif masyarakat, serta untuk meningkatkan keterbukaan antar wilayah

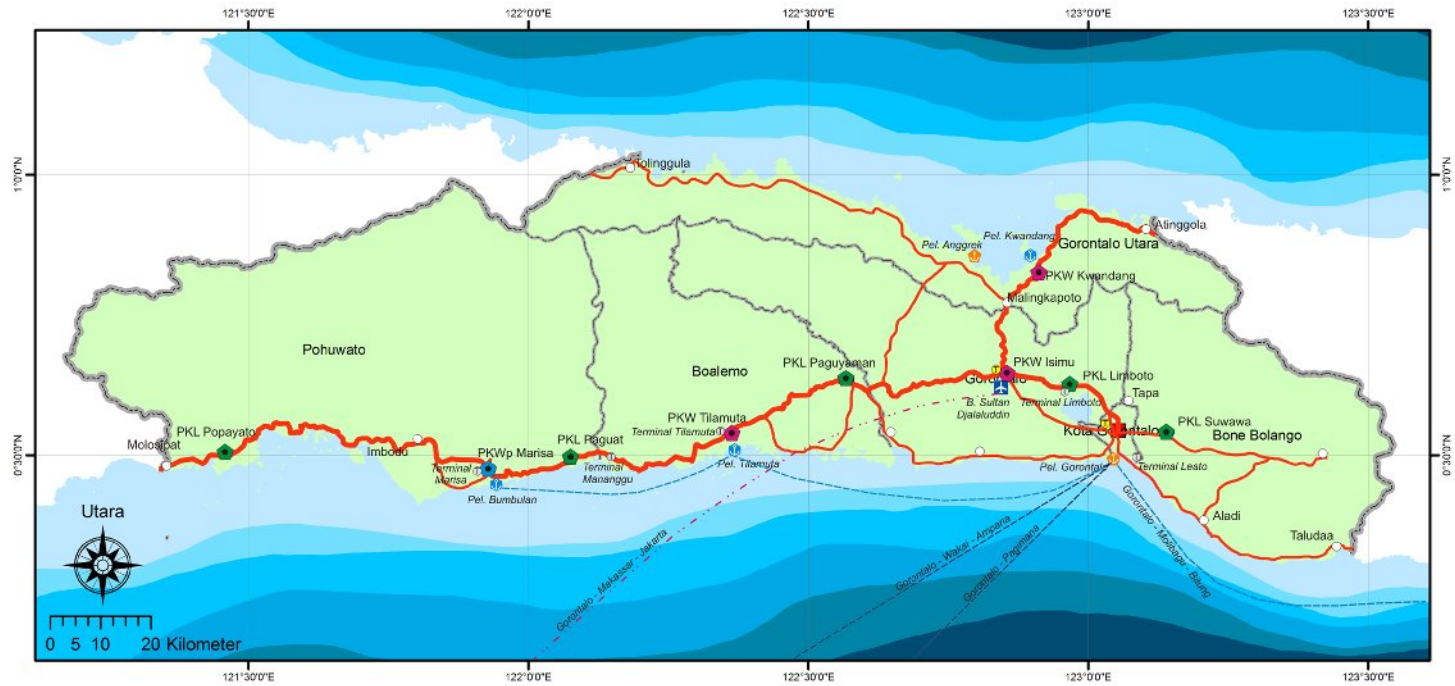
BAB IV PENUTUP

Sebagai perwujudan dari Sistranas, maka pengembangan transportasi pada tataran wilayah diorientasikan kepada upaya pengembangan keseimbangan antara penyediaan jaringan prasarana dan pelayanan dengan permintaan jasa transportasi (*supply dan demand*) yang memperhatikan *potential demand* namun juga tetap memperhatikan kebutuhan jasa transportasi bagi masyarakat yang terisolir dalam upaya meningkatkan perekonomian wilayah.

Berhasilnya pelaksanaan Sistranas pada Tatarwil secara konsekuen dan penuh tanggung jawab, sangat tergantung kepada sumber daya manusia dan partisipasi seluruh masyarakat dan berbagai sektor terkait lainnya serta seluruh aparatur transportasi baik di provinsi, maupun kabupaten/kota.

Dokumen Sistranas pada Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Gorontalo ini merupakan pedoman yang digunakan dalam pembangunan dan penyelenggaraan transportasi wilayah Provinsi Gorontalo secara terintegrasi.

Lampiran II Peta Jaringan Transportasi Antar Provinsi dan Dalam Provinsi di Provinsi Gorontalo 2014



Legenda

- Ibukota Provinsi
- Ibukota Kabupaten
- Batas Provinsi
- - - Batas Kabupaten

Sistem Perkotaan

- ◆ Pusat Kegiatan Nasional (PKN)
- ◆ Pusat Kegiatan Wilayah
- ◆ Pusat Kegiatan Wilayah Promosi (PKWp)
- ◆ Pusat Kegiatan Lokal

Transportasi Jalan

- Jalan Arteri Primer
- Jalan Kolektor
- Ⓜ Terminal Kelas A
- Ⓜ Terminal Kelas B

Transportasi Penyeberangan

- - - Rute Penyeberangan

Transportasi Laut

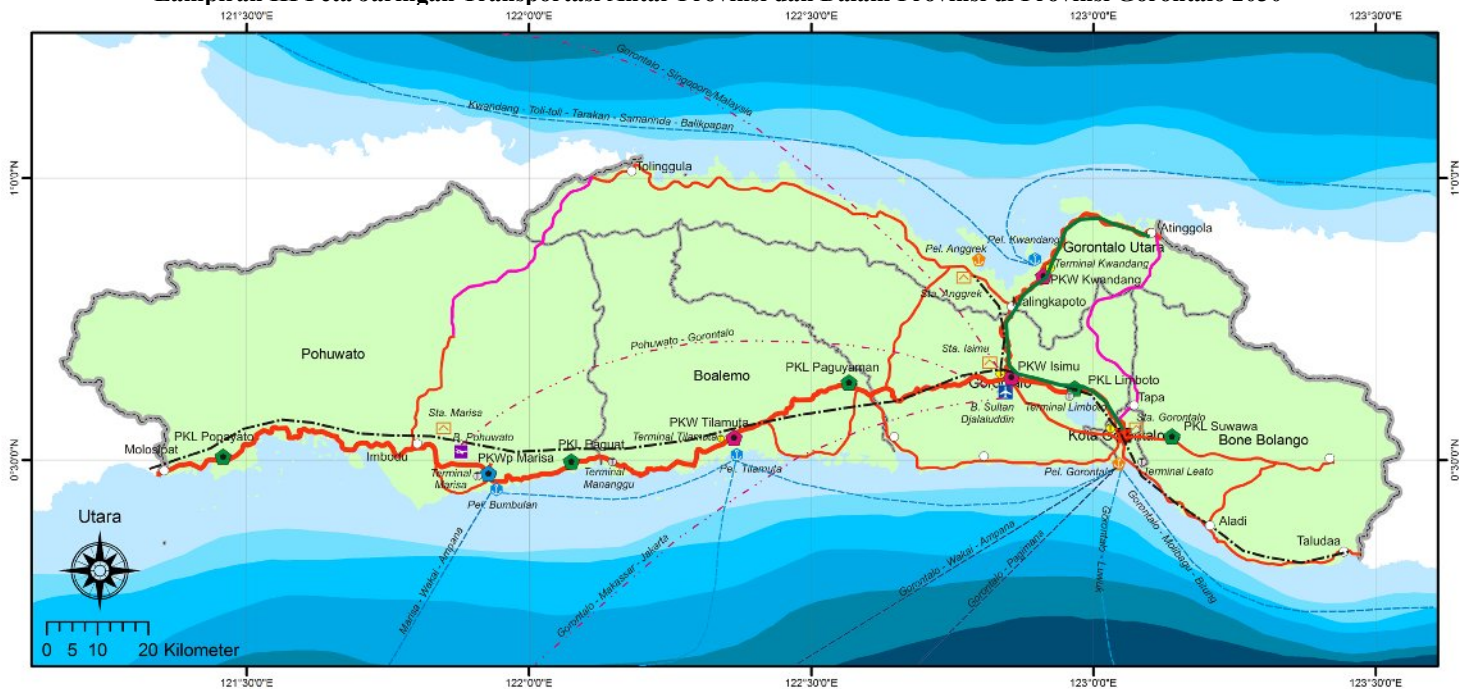
- ⚓ Pelabuhan Pengumpul
- ⚓ Pelabuhan Pengumpan
- - - Rute Pelayaran

Transportasi Udara

- ✈ Bandar Udara Pengumpul Sekunder
- ✈ Bandar Udara Pengumpan Tersier
- - - Rute Penerbangan

**SISTEM PERKOTAAN DAN JARINGAN TRANSPORTASI
WILAYAH PROVINSI GORONTALO TAHUN 2014**

Lampiran III Peta Jaringan Transportasi Antar Provinsi dan Dalam Provinsi di Provinsi Gorontalo 2030



Legenda	Sistem Perkotaan	Transportasi Jalan	Transportasi Penyeberangan
■ Ibukota Provinsi	■ Pusat Kegiatan Nasional (PKN)	— Jalan Arteri Primer	- - - Rute Penyeberangan
● Ibukota Kabupaten	■ Pusat Kegiatan Wilayah	— Jalan Kolektor	● Pelabuhan Pengumpul
 Batas Provinsi	■ Pusat Kegiatan Wilayah Promosi (PKWp)	— Jalan Tol	● Pelabuhan Pengumpan
 Batas Kabupaten	■ Pusat Kegiatan Lokal	● Terminal Kelas A	- - - Rute Pelayaran
		● Terminal Kelas B	Transportasi Udara
		■ Lintas Kereta Api	■ Bandar Udara Pengumpul Sekunder
		■ Stasiun KA	■ Bandar Udara Pengumpan Tersier
			- - - Rute Penerbangan

SISTEM PERKOTAAN DAN JARINGAN TRANSPORTASI WILAYAH PROVINSI GORONTALO TAHUN 2030

Lampiran IV Tabel Pengembangan Jaringan Pelayanan Transportasi Nasional di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 dan 2030)

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN										PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030				
1	Angkutan antar kota antar provinsi (AKAP)															
a	Peningkatan trayek angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP)															
	i. Gorontalo – Sulteng (Isimu - Palu melalui Marisa)	unit bus	10												Ditjen Hubdat KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Gorontalo – Sulut (Isimu – Manado Manado melalui Atinggola)	unit bus	20												Ditjen Hubdat KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iii. Gorontalo – Sulteng (Isimu – Buol melalui Tolinggula)	unit bus	7												Ditjen Hubdat KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
b	Penambahan Terminal tipe A															
	i. Kabupaten Boalemo (Tilamuta)	buah	1												Ditjen Hubdat KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Kab. Gorontalo Utara (Kwandang)	buah	1												Ditjen Hubdat KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
2	Lintas Penyeberangan															
a	Peningkatan layanan penyeberangan antar provinsi di kawasan Teluk Tomini															
	i. Gorontalo – Pagimana	kapal	1												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Gorontalo – Wakai – Ampana	kapal	1												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iii. Gorontalo – Molibagu – Bitung	kapal	1												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iv. Marisa - Dolong - Ampana - Parigi	kapal	1												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	v. Marisa - Wakai – Ampana	kapal	1												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
b	Peningkatan layanan penyeberangan penumpang dari pelabuhan Kwandang															
	Kwandang – Buol – Toli-Toli – Tarakan - Balikpapan	kapal	2												Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN										PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT		
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030					
3	Lintas Kereta Api																
	Pembangunan dan pengembangan jaringan jalan rel sebagai bagian dari rencana jalur rel di Pulau Sulawesi																
	i. Jaringan rel Batas Sulut – Taludaa – Gorontalo – Isimu	km	72													Ditjen KA KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Jaringan rel Isimu – Marisa – Molosipat (Batas Sulteng)	km	216													Ditjen KA KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iii. Jaringan rel Isimu – Kwandang – Atinggola (batas Sulut)	km	55													Ditjen KA KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
4	Trayek Angkutan Laut																
	a. Peningkatan alur pelayaran nasional																
	i. Bitung – Gorontalo - Luwuk – Kolonodale – Raha - Kendari – Bau Bau – Makassar	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Gorontalo – Bitung – Ternate	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iv. Gorontalo – Bitung – Balikpapan – Makassar – Surabaya – Jakarta	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	v. Anggrek – Buol - Tolitoli – Balikpapan – Palu – Makassar – Surabaya – Jakarta	kapal	2													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	vi. Kwandang – Paleleh - Leok – Lokodidi – Buol – Tolitoli – Wani;	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	vii. Kwandang – Tarakan – Samarinda – Balikpapan	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	viii. Tilamuta – Wakai – Ampana – Pagimana – Banggai – Kolonadale – Makassar	kapal	1													Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN										PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030				
b.	Pengembangan angkutan laut perintis															
	i. Gorontalo – Kalimantan Timur	kapal	3												Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Gorontalo – Kep. Sula, Kp. Sangihe, Kp. Talaud	kapal	3												Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
5	Rute Penerbangan															
a	Peningkatan tujuan frekuensi penerbangan nasional	kota	6												Ditjen Hubud KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
b	Peningkatan tujuan frekuensi penerbangan internasional (regional ke Philippina, Malaysia, Singapore)	kota	3												Ditjen Hubud KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.

Lampiran V Tabel Pengembangan Jaringan Prasarana Transportasi Nasional di Provinsi Gorontalo (2014, 2019, 2025 dan 2030)

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN									PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030			
1	Prasarana Antarmoda														
	Pembangunan gudang barang sebagai cikal bakal terminal barang multimoda														
	i. Kota Gorontalo	unit	2											KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	ii. Isimu	unit	2											KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iii. Anggrek	unit	2											KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
	iv. Marisa	unit	1											Pemprov	Bappeda, Dishubpar Prov.
2	Jaringan Jalan dan Terminal														
a	Pengembangan (peningkatan kapasitas dan kemantapan) jaringan jalan nasional (arteri primer)														
	i. Kwandang - Malingkaputo - Tolango	km	35,0											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	ii. Gorontalo - Limboto	km	21,8											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	iii. Limboto - Isimu	km	18,0											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	iv. Isimu - Paguyaman	km	41,7											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	v. Isimu - Malingkaputo	km	20,0											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	vi. Paguyaman - Tolango	km	59,2											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	vii. Atinggola (batas. Sulut) - Kwandang	km	40,2											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	viii. Tolango - Bulintio - Tolinggula (bts. Sulteng)	km	103,9											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT		
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030	
	ix. Taludaa (bts. Sulut) - Gorontalo (Pelabuhan Gorontalo)	km	68,3											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	x. Paguyaman - Tilamuta - Tabulo - Marisa	km	91,1											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	xi. Marisa - Lemito - Molosipat (bts. Sulteng)	km	101,5											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
b	Pengembangan jalan sebagai dukungan peningkatan aksesibilitas														
	Kwandang - Pelabuhan Kwandang (akses pelabuhan)	km	3,5											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Tolango - Pelabuhan Anggrek (akses pelabuhan)	km	1,5											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Isimu - Bandara Jalaluddin (akses bandara)	km	20											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Jalan lingkar Gorontalo	km	10											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Jalan lingkar Limboto	km	15											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Jalan lingkar Isimu	km	2,3											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
	Jalan tol Gorontalo – Manado	km	318											Ditjen Bina Marga KemenPU	Bappeda, Dinas PU
3	Terminal/Pelabuhan Penyeberangan														
a	Pengembangan fasilitas terminal pelabuhan penyeberangan di Gorontalo; Marisa; dan Kwandang	m ²	100											Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar
b	Pengembangan dermaga pelabuhan penyeberangan di Gorontalo; Marisa; dan Kwandang	m	120											Ditjen ASDP KemenHub	Bappeda, Dishubpar

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN										PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025	2026-2030				
4	Jaringan Jalan rel dan Stasiun Kereta Api															
a	Pengembangan stasiun kereta Isimu, Marisa, dan Gorontalo sebagai sentra distribusi penumpang dan barang	m ²	300												Ditjen KA KemenHub	Bappeda, Dishubpar
5	Pelabuhan Laut															
a	Pengembangan pelabuhan Gorontalo, Kwandang, dan Tilamuta	m ²	1500												Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar
b	Pengembangan pelabuhan Anggrek sebagai pelabuhan pengumpul kargo dan peti kemas	m ²	1000												Ditjen Hubla KemenHub	Bappeda, Dishubpar
6	Bandar udara															
a	Peningkatan kapasitas runway Bandara Djalaluddin	m	3800												Ditjen Hubud KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
b	Peningkatan kapasitas terminal Bandara Djalaluddin	m ²	2000												Ditjen Hubud KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.
c	Pengembangan Bandara Djaluddin sebagai bandara transit/embarkasi haji	m ²	2000												Ditjen Hubud KemenHub	Kemenag, Bappeda, Dishubpar Prov.
d	Pembangunan bandara pengumpan di Kab. Pohuwato	buah	1												Ditjen Hubud KemenHub	Bappeda, Dishubpar Prov.

Lampiran VI Tabel Jaringan Pelayanan Transportasi Wilayah di Provinsi Gorontalo (2014, 2019, 2025 dan 2030)

1. TRANSPORTASI JALAN

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030
1	Peningkatan Pelayanan Transportasi													
a	Peningkatan pelayanan angkutan umum kota Gorontalo - Isimu	bus	4										Pemprov	Dishubpar
b	Pengetatan uji kelaikan kendaraan angkutan umum	-	-										Pemprov	Dishubpar
2	Peningkatan trayek angkutan dalam provinsi													
a	Mengurangi tumpang tindih trayek	rute	3										Pemprov	Dishubpar
b	Pembatasan umur operasional kendaraan	-	-										Pemprov	Dishubpar
c	Rasionalisasi jumlah armada dengan permintaan yang ada	-	-										Pemprov	Dishubpar
3	Pengembangan dan optimalisasi fungsi terminal													
a	Regulasi yang lebih ketat agar terminal dapat berfungsi lebih optimal	unit terminal	5										Pemprov	Dishubpar
b	Pemanfaatan lahan dan bangunan terminal untuk aktivitas jasa dan perdagangan (TOD, transit oriented development)	unit terminal	5										Pemprov	Dishubpar
c	Perbaikan sirkulasi penumpang dalam terminal	unit terminal	5										Pemprov	Dishubpar

2. TRANSPORTASI PENYEBERANGAN

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT		
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030	
1	Peningkatan layanan penyeberangan antar provinsi di kawasan Teluk Tomini														
	Penyeberangan antar kota dalam provinsi: Gorontalo – Marisa	kapal	3											Pemprov	Dishubpar

3. TRANSPORTASI UDARA

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT		
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030	
1	Pengembangan rute penerbangan untuk peningkatan aksesibilitas antar daerah ke daerah terpencil dalam provinsi	rute	1											Pemprov	Dishubpar

Lampiran VII Tabel Jaringan Prasarana Transportasi Wilayah di Provinsi Gorontalo (2014,2019,2025 DAN 2030)

1. TRANSPORTASI JALAN

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030
1	Pembangunan ruas jalan untuk meningkatkan konektivitas daerah (antar kabupaten/kota)													
	i. Gorontalo - Suwawa - Tulabolo	km	28										Pemprov	Dinas PU Prov.
	ii. Marisa - Tolinggula	km	145										Pemprov	Dinas PU Prov.
	iii. Paguyaman - Bilato – Biluhu barat	km	41										Pemprov	Dinas PU Prov.
	iv. Gorontalo - Batudaa – Isimu	km	31										Pemprov	Dinas PU Prov.
	v. Tulabolo – Aladi	km	17										Pemprov	Dinas PU Prov.
	vi. Tapa – Atinggola	km	42										Pemprov	Dinas PU Prov.
2	Penambahan jumlah terminal tipe B	buah	6										Pemprov	Dishubpar

2. TRANSPORTASI KERETA API

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030
1	Pembangunan dan pengembangan akses jalan rel													
	Jalan akses rel ke Pelabuhan Anggrek (Isimu– Anggrek)	km	30										Ditjen KA KemenHub	Bappeda, Dishubpar

3. TRANSPORTASI LAUT

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030
1	Pengembangan pelabuhan pengumpan di Tilamuta dan Marisa													
a	Fasilitas pelabuhan	m ²	200										KemenHub; Pemprov	Dishubpar Prov.
b	Fasilitas dermaga	m	120										KemenHub; Pemprov	Dishubpar Prov.

4. TRANSPORTASI UDARA

NO	PROGRAM/KEGIATAN	SATUAN	JUMLAH	TAHAPAN PENGEMBANGAN								PENANGGUNG JAWAB	INSTANSI TERKAIT	
				2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020-2025			2026-2030
1	Pembangunan bandara baru di Pohuwato	unit bandara	1										Ditjen Hubud KemenHub	DisHub Prov. Pembkab Pohuwato