

## **I. PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi. Karenanya sistem transportasi nasional (SISTRANAS) diharapkan mampu menghasilkan jasa transportasi yang berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara efisien dan efektif dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan; mendukung mobilitas manusia dan barang serta jasa; mendukung pola distribusi nasional serta mendukung pengembangan wilayah, peningkatan hubungan nasional dan internasional yang lebih memantapkan perkembangan kehidupan berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara.

MP3EI merupakan arahan strategis dalam percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi Indonesia untuk periode 15 (lima belas) tahun terhitung sejak tahun 2011 sampai dengan tahun 2025 dalam rangka pelaksanaan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional 2005 – 2025 dan melengkapi dokumen perencanaan. Saat ini sudah diidentifikasi lokasi Kawasan Perhatian Investasi (KPI) oleh KP3EI terkait dengan wilayah kabupaten/kota.

Suksesnya pelaksanaan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia tersebut sangat tergantung pada kuatnya derajat koneksi ekonomi nasional (intra dan interwilayah) maupun koneksi ekonomi internasional Indonesia dengan pasar dunia. Dengan pertimbangan tersebut Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) menetapkan penguatan koneksi nasional sebagai salah satu dari tiga strategi utama (pilar utama). Koneksi 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).

Upaya ini perlu dilakukan agar dapat diwujudkan koneksi nasional yang efektif, efisien, dan terpadu. Sebagaimana diketahui, koneksi nasional Indonesia merupakan bagian dari koneksi global. Oleh karena itu, perwujudan penguatan koneksi nasional perlu mempertimbangkan keterhubungan Indonesia dengan pusat-pusat perekonomian lokal, regional dan dunia (global) dalam rangka meningkatkan daya saing nasional. Hal ini sangat penting dilakukan guna memaksimalkan Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) pada hakikatnya merupakan suatu Konsep Pembinaan Transportasi dalam pendekatan kesisteman yang mengintegrasikan sumber daya dan memfasilitasi upaya-upaya untuk mencapai tujuan

nasional. Dalam hal ini adalah penting untuk secara berkelanjutan memperkuat keterkaitan fungsi atau keterkaitan aktivitas satu sama lainnya baik langsung maupun tidak langsung dengan penyelenggaraan transportasi baik pada Tataran Transportasi Nasional (Tatranas), Tataran Transportasi Wilayah (Tatrawil), maupun Tataran Transportasi Lokal (Tatralok). Di sisi lain, sebagai unsur pendorong dalam pengembangan transportasi berfungsi menyediakan jasa transportasi yang efektif untuk daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis.

Dalam kaitan tersebut dalam rangka perwujudan SISTRANAS dalam Mendukung MP3EI perludisusun jaringan transportasi pada Tataran Nasional, Provinsi dan Lokal Kabupaten/Kota agar tercipta harmonisasi dan sinkronisasi penyelenggaraan transportasi. Pada Tataran Wilayah Provinsi (Tatrawil) telah disusun secara simultan pada tahun 2012 yang perluditindaklanjut dengan penyusunan Tatralok pada tahun 2013 inikhususnya pada wilayah kabupaten/kota yang belum berkembang dengan baik. Dengan demikian diperoleh raha pembangunan jaringan pelayaran dan jaringan prasarana yang dapat berperan dalam mendukung perekonomian wilayah (MP3EI) dan mendorong pertumbuhan wilayah yang belum berkembang baik pada tataran lokal, provinsi hingga nasional/internasional.

Terkait dengan Peraturan Presiden Nomor 32 Tahun 2011 Tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025, UU No. 26 Tahun 2007 Tentang Penataan Ruang dan undang-undang di bidang transportasi, UU No. 23 Tahun 2007, Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Angkutan Udara dan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam kaitan hal tersebut Sistranas diwujudkan dalam Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS) ditetapkan oleh pemerintah, Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) ditetapkan oleh pemerintah provinsi, dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) ditetapkan oleh pemerintah yang efektif dan efisien baik pada tataran lokal, wilayah maupun nasional. Penyusunan Tatralok dilakukan dalam upaya meningkatkan pelayanan transportasi baik jaringan pelayaran maupun jaringan prasarana transportasi, serta meningkatkan keterpaduan antar dan intramoda transportasi, disesuaikan dengan perkembangan ekonomi, kebijakan taruangan dan lingkungan. tingkat kemajuan teknologi,

## 1.2 Maksud dan Tujuan

### **1.2.1 Maksud**

Maksuddaristudiiniadalahmenyusun,  
mengevaluasidanmeninjauulangTataranTransportasiLokal Kota Kupang  
sejalandengandinamikaperkembanganekonomiwilayah,  
sebagaipedomanpengaturandanpembangunantransportasiwilayah.

## 1.2.2 Tujuan

Tujuan dari studi ini adalah agar rencana dan program pengembangan transportasi di wilayah lokal Kota Kupang, yang efektif dan efisien sesuai dengan Masterplan Percepatan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) dan rencana pengembangan jaringan pada Tatranas dan Tatrawil.

### 1.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam pekerjaan ini terbagi atas 3 (tiga) bagian, yaitu ruang lingkup proses, ruang lingkup kaji dan ruang lingkup wilayah.

### 1.3.1 Ruang Lingkup Studi

Secaraumum, ruanglingkuppenyusunanStudiSistranasPadaTataranTransportasiLokal (Tatralok) di Wilayah Provinsi NTT DalamMendukungPrioritas Pembangunan Sentra Produksi di KoridorEkonomi Bali – Nusa Tenggara, yaitu untuk Kabupaten Manggarai Barat mencakupbeberapa hal, yaitu:

- a. Identifikasi permasalahan yang ada pada sistem transportasi lokal;
  - b. Evaluasi pelayanan, jaringan pelayanan dan jaringan prasarana transportasi secara terpadu;
  - c. Analisis permintaan transportasi lokal terkait dengan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan rencana pembangunan dalam MP3EI dan Tatrawil, Tatranas;
  - d. Pengkajian model pengembangan jaringan transportasi wilayah kota;
  - e. Merumuskan alternatif pengembangan jaringan transportasi;
  - f. Menetapkan prioritas dan tahapan pengembangan jaringan transportasi lokal dalam kurun waktu 2014, 2019, 2025 dan 2030;
  - g. Merumuskan kebijakan pelayanan jaringan transportasi lokal;
  - h. Menyusun rancangan peraturan bupati/wali kota tentang Sistrenaspada Tataaran Transportasi Lokal (Tatralok);

- i. Mengadakan FGD di ibukota kabupaten/kota untuk mendapatkan masukan alternatif pengembangan jaringan transportasi lokal;
- j. Menyelenggarakan seminar penyempurnaan laporan akhir dan legalitas Tatralok di ibukota provinsi.

#### **1.4 Keluaran Kegiatan**

Hasil yang diharapkan dari kegiatan ini adalah tersedianya Dokumen Tata Rancangan Transportasi Lokal (TATRALOK) Kabupaten Manggarai Barat yang sejajar dengan Master Plan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 dan Sistranas (Sistem Transportasi Nasional) pada Tatranas (Tata Rancangan Transportasi Nasional) dan Tatrawil. Keluaran kegiatan berupa 1 (satu) laporan hasil penelitian.

## II. METODOLOGI STUDI

Studi SISTRANAS pada Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) di Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi NTT dilakukan dalam rangka mendukung prioritas pembangunan sentra produksi di koridor ekonomi Bali-Nusa Tenggara. Secara umum, metodologi yang digunakan dalam penggerjaan pekerjaan ini disajikan pada **Gambar 2-1**.

### 2.1.Pendekatan Umum

Secara umum dapat dikemukakan bahwa dalam melakukan kegiatan studi ini hasil yang diharapkan dapat diperoleh adalah konsep penyelenggaraan sistem transportasi wilayah Provinsi NTT yang mampu memfasilitasi pergerakan di masa depan, sebagai akibat dari berbagai kebijakan ekonomi, kebijakan tata ruang maupun kebijakan sektor lainnya, termasuk implementasi MP3EI.

Dengan mengacu pada keluaran akhir ini, maka pendekatan yang dilakukan pada kegiatan ini adalah pendekatan kesisteman, di mana tinjauan dilakukan pada seluruh komponen yang ada dalam sistem. Dalam hal ini yang dimaksud dengan sistem dibatasi hanya pada lingkup wilayah Kabupaten Manggarai Barat dan sekitarnya. Tentu saja perhatian dalam skala yang lebih besar juga dilakukan, misalnya dalam konteks koridor Bali – Nusa Tenggara.

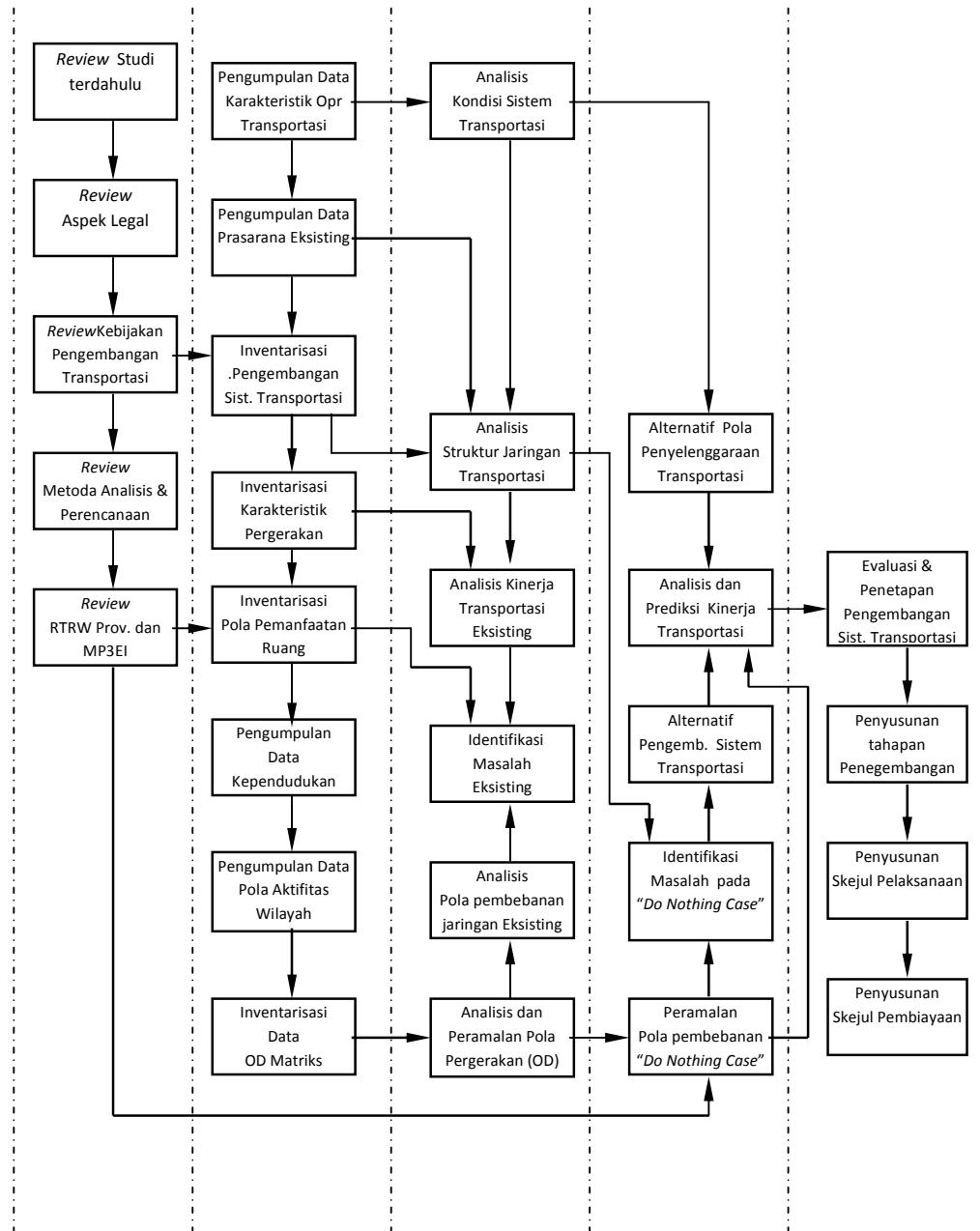
Dengan dasar ini maka dalam pelaksanaannya, studi ini akan dilakukan dalam lima tahapan kegiatan, yaitu:

- Tahap 1 : *Desk Study* (Kajian Pustaka)
- Tahap 2 : Survey dan pengumpulan data
- Tahap 3 : Kajian dan Analisis Data
- Tahap 4 : Pengembangan Konsep
- Tahap 5 : Rencana Sistem Pengembangan

Kelima tahapan kegiatan ini meskipun merupakan tahapan dengan aspek bahasan yang berbeda satu dengan lainnya, tetapi dalam pelaksanaannya merupakan aspek yang terkait secara intens. Akibatnya, dalam melakukan pendekatan pekerjaan, kesemua aspek itu ditinjau secara menyeluruh, dan pelaksanaannya dilakukan secara mendalam.

Tahapan-tahapan di atas dapat dilihat secara lebih rinci dalam diagram alir yang diperlihatkan dalam **Gambar 2-1**. Pada diagram tersebut terlihat jelas bahwa keterkaitan

antara setiap aspek kajian sangatlah erat. Untuk masing-masing aspek kejadian rinciannya dilakukan dalam bentuk alir kegiatan dan alir data. Satu kegiatan dihubungkan dengan kegiatan lainnya dalam bentuk transformasi data ataupun alir data. Karena keterkaitan antara aspek kajian sangatlah erat, maka pemilihan yang transparan antara satu aspek kajian dengan aspek kajian lainnya secara diagramatis sangatlah sukar dilakukan. Meskipun demikian pemilihan aspek kajian dapat dilihat secara mudah.



**Gambar 2-1**  
**Tahapan dan Metode Pendekatan Studi**

Selanjutnya, jika dikaji lebih dalam, masing-masing tahapan ini merupakan sekumpulan aktifitas yang cukup beragam di mana uraian dari masing-masing aktifitas tersebut dapat dilihat pada **Tabel 2-1** berikut:

**Tabel 2-1**  
**Rincian Aktifitas Studi**

Tahapan	Nama Kegiatan	Rincian Aktifitas
<i>Tahap 1</i>	<i>Desk Study</i> (Kajian Literatur)	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. <i>Review</i> studi Terdahulu</li> <li>b. <i>Review</i> kebijakan pengembangan sistem transportasi wilayah (Tatrawil eksisting)</li> <li>c. <i>Review</i> RTRWN, RTRWP, RTRWK dan MP3EI</li> <li>d. <i>Review</i> aspek legal bidang transportasi</li> <li>e. <i>Review</i> metoda perencanaan transportasi</li> </ul>
<i>Tahap 2</i>	Pengumpulan data	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Inventarisasi prasarana transportasi eksisting (dimensi, kapasitas dan kondisi)</li> <li>b. Inventarisasi karakteristik operasional prasarana transportasi</li> <li>c. Pengumpulan datanya pergerakan lalu lintas (OD Matriks)</li> <li>d. Inventarisasi karakteristik pergerakan orang dan barang</li> <li>e. Inventarisasi pola pemanfaatan ruang</li> <li>f. Inventarisasi rencana pengembangan prasarana transportasi</li> <li>g. Inventarisasi data kependudukan</li> <li>h. Inventarisasi pola aktifitas wilayah</li> </ul>
<i>Tahap 3</i>	Kajian & Analisis Data	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Analisis kinerja makro sistem transportasi eksisting</li> <li>b. Analisis kondisi prasarana transportasi eksisting</li> <li>c. Analisis pola pembebanan jaringan transportasi eksisting</li> <li>d. Analisis struktur jaringan transportasi eksisting</li> <li>e. Analisis dan peramalan pola pergerakan lalu lintas (OD Matriks <i>forecasting</i>)</li> <li>f. Identifikasi masalah pada kondisi eksisting</li> </ul>
<i>Tahap 4</i>	Pengembangan Konsep	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Peramalan pola pembebanan pada skenario “<i>do nothing case</i>”</li> <li>b. Identifikasi masalah pada skenario “<i>do nothing case</i>”</li> <li>c. Perumusan alternatif strategi dan rencana pengembangan sistem transportasi</li> <li>d. Analisis dan prediksi kinerja sistem transportasi pada “<i>do something case</i>”</li> </ul>
<i>Tahap 5</i>	Rencana Sistem Pengembangan	<ul style="list-style-type: none"> <li>a. Evaluasi dan Penetapan Strategi Rencana Pengembangan Sistem Transportasi</li> <li>b. Penyusunan Tahapan Pengembangan</li> <li>c. Penyusunan Skejul Pelaksanaan</li> <li>d. Penyusunan Skejul Pembiayaan</li> </ul>

### **III. PERKIRAAN KONDISI MENDATANG**

#### **3.1. Kebijakan Perwilayah**

Arahan kebijakan Kabupaten Manggarai Barat dalam rencana struktur kota-kota yang perlu dikembangkan di Kabupaten Manggarai Barat, terdiri dari:

1. Pusat Kegiatan Nasional (PKN) yaitu kota yang mempunyai potensi sebagai pintu gerbang kawasan-kawasan internasional dan mempunyai potensi untuk mendorong daerah sekitar serta berfungsi sebagai pusat jasa, pusat pengolahan, simpul transportasi yang melayani beberapa provinsi dan nasional. Berperan sebagai PKN adalah ibukota Provinsi Nusa Tenggara Timur (Kupang).
2. Pusat Kegiatan wilayah (PKW) merupakan pusat kegiatan yang mempunyai fungsi sebagai pusat kegiatan bagi wilayah kabupaten, perdagangan dan jasa, pariwisata, pengangkutan/telekomunikasi, dan permukiman. Dan mempunyai potensi sebagai pintu gerbang ke kawasan-kawasan nasional dengan kegiatan spesifik yang jangkauan pelayanannya luas, serta memberikan kontribusi yang cukup besar pada pembentukan struktur kegiatan di Kabupaten Manggarai Barat. Kota-kota yang diarahkan/berperan sebagai PKW yaitu Kota Labuan Bajo di Kecamatan Komodo.
3. Pusat Kegiatan Lingkungan (PKL) adalah Kota Wae Nakeng yang terletak di Kecamatan Lembor dengan fungsi sebagai pusat permukiman, perkotaan, perdagangan dan jasa.
4. Pusat Kegiatan Kawasan(PKK) adalah Perkotaan Golo Welu, Bari, Perkotaan Wersawe, Perkotaan Tentang, Perkotaan Lengkong Cepang, Perkotaan Orong, Perkotaan Terang dan Perkotaan Werang.
5. Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) adalah Desa Munting, Liang Dara, Nampar Macing, Waning, Pacar, Compang, Tueng, Pateng, Lando, Golo Ru'u, Nanga Lili, dan Golo Rongot.

Penetapan orde perkotaan di Kabupaten Manggarai Barat ditentukan oleh orde perkotaan dalam skala regional dan perkotaan yang secara langsung mempengaruhi sistem perkotaan di Kabupaten Manggarai Barat. Penentuan orde di Kabupaten Manggarai Barat juga didasarkan pada kebijakan tata ruang dengan hierarki yang lebih tinggi, dalam hal ini

adalah RTRW Provinsi Nusat Tenggara Timur. Perubahan dalam skala besar akan terjadi di Kabupaten Manggarai Barat dengan Perkotaan Kawasan Komodo.

- a. Kebijakan (1) Pengembangan orde perkotaan secara berjenjang dan bertahap sesuai pengembangan perkotaan secara keseluruhan melalui:
  1. Pengembangan perkotaan utama di Kabupaten Manggarai Barat sebagai pusat pelayanan di Perkotaan Boleng, Sano Nggoang, Macang Pacar, Lembor Selatan, Mbeliling dan Ndoso sebagai orde K3, Perkotaan Kuwus dan Lembor sebagai orde K2, Perkotaan Labuan Bajo sebagai perkotaan orde K1.
  2. Mendorong pengembangan Perkotaan Lembor Selatan sebagai perkotaan dengan fungsi utama pelabuhan dan pemerintahan.
- b. Kebijakan (2) Membentuk pusat kegiatan yang terintegrasi dan berhirarki di Kabupaten Manggarai Barat
  1. Pemantapan pengembangan Perkotaan Manggarai Barat
  2. Pengembangan dan pemantapan Perkotaan Kuwus sebagai Perkotaan Orde K2;
  3. Pengembangan perkotaan Boleng, Sano Nggoang, Macang Pacar, Lembor Selatan, Mbeliling dan Ndoso sebagai pusat SSWP dengan Orde K3.

Arahan kebijakan perwilayahannya di Kabupaten Manggarai Barat diuraikan berikut:

Kabupaten Manggarai Barat dibagi atas empat (4) wilayah pembangunan (WP), yaitu:

1. Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) berada di Labuhan Bajo meliputi WP Komodo (WP khusus) dan WP I meliputi Sebagian Kecamatan Komodo, Mbeliling dan beberapa pulau di sekitarnya;
2. Pusat Kegiatan Lingkungan Promosi (PKLp) berada di Wae Nakeng melayani WP II Meliputi Kecamatan Welak, Sano Nggoang dan Lembor dan Lembor Selatan;
3. Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) di Bari melayani WP III meliputi Kecamatan Macang Pacar, Boleng dan Kuwus, dan Ndoso.
4. Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL) di ibukota kecamatan selain kecamatan PKW,PKLp & PPK.

Fungsi perwilayahannya yang ditetapkan meliputi:

1. WP Komodo (WP khusus) dengan pusat di Pulau komodo terdiri atas P. Komodo, P. Padar, P. Rinca dan P. Gilimotang,Fungsi WP Komodo (WP khusus):

- a. Pengembangan Pariwisata
  - b. Konservasi
2. WP I (satu) meliputi Kecamatan Komodo dan beberapa pulau di sekitarnya. Fungsi WP adalah sebagai berikut:
    - a. Pusat pemasaran dan perdagangan regional
    - b. Pusat perhubungan/transportasi
    - c. Pusat kegiatan pariwisata (akomodasi pendukung kegiatan pariwisata Taman Nasional Komodo).
    - d. Kegiatan jasa lainnya
    - e. Pusat pelayanan sosial (pemerintahan, pendidikan, kesehatan, peribadatan)
    - f. Pusat Pemerintahan
    - g. Pemukiman
    - h. Pengembangan di sektor jasa (khusus untuk lembaga keuangan selain bank)
  3. WP II (dua) meliputi wilayah Kecamatan Kecamatan Welak, Sano Nggoang dan Lembor. Fungsi WP adalah sebagai berikut:
    - a. Pemasaran dan perdagangan sub-regional
    - b. Pemukiman
    - c. Pengembangan sektor pertambangan
    - d. Pengembangan sektor pertanian (Agropolitan)
    - e. Pengembangan sektor perkebunan (Agropolitan)
    - f. Pengembangan sektor perikanan budidaya (air tawar)
    - g. Pengembangan sektor kehutanan
  4. WP III (tiga) meliputi Kecamatan Macang Pacar, Boleng dan Kuwus. Fungsi WP adalah sebagai berikut:
    - a. Kegiatan perikanan (minapolitan)
    - b. Pengembangan Sektor Perkebunan
    - c. Pengembangan sektor pariwisata (air terjun dan danau vulkanik)
    - d. Konservasi sumber daya air
    - e. Pengembangan di sektor kehutanan

### **3.2. Analisis Kebutuhan Transportasi**

#### **3.2.1. Timeframe**

Dalam studi ini analisis kebutuhan transportasi dilakukan dalam dalam 4 (empat) jangka waktu selama 20 tahun mendatang. Pertimbangan yang diambil di sini adalah bahwa lazimnya perencanaan dilakukan dalam jangka waktu tersebut. Untuk itu prediksi MAT diposisikan pada tahun 2015, tahun 2020, tahun 2025, dan tahun 2030.

#### **3.2.2. Sistem Zona**

Untuk keperluan pemodelan transportasi maka wilayah penelitian dibagi menjadi beberapa subdaerah yang disebut zona, yang masing–masing diwakili oleh pusat zona. Zona juga dapat dianggap sebagai satu kesatuan atau keseragaman tata guna lahan. Pusat zona dianggap sebagai tempat awal pergerakan lalu lintas dari zona tersebut dan akhir pergerakan lalu lintas yang menuju ke zona tersebut. Pembagian zona pada studi ini didasarkan pada batas administrasi kecamatan. Sehingga sistem zona dikembangkan menjadi 15 zona. Data nomor zona dan nama zona untuk wilayah studi selengkapnya dapat dilihat pada **Tabel 5-1**.

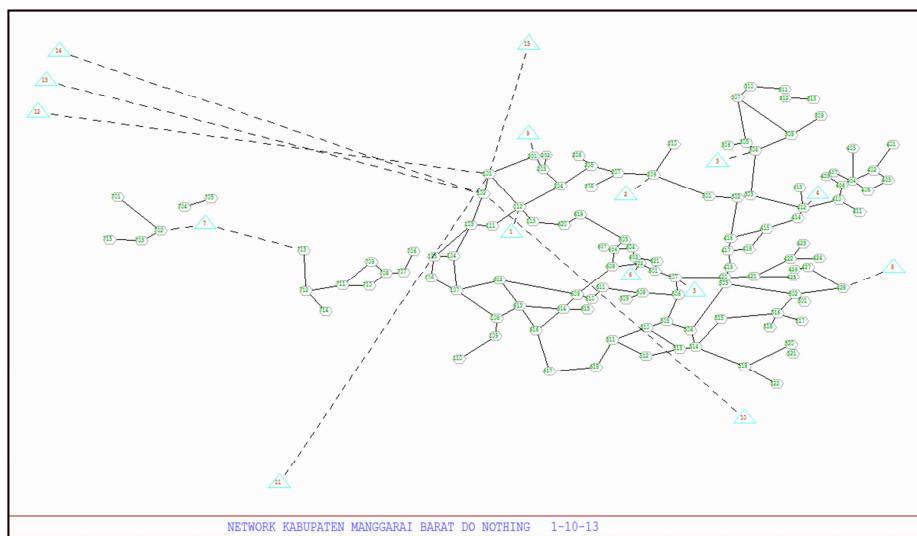
**Tabel 3-2**  
**Sistem Zona Kabupaten Manggarai Barat**

No. Zona	Nama Zona	Jenis Zona
1	Kota Labuan Bajo	Internal Zone
2	Kec. Boleng dan Kec. Mbeliling	Internal Zone
3	Kec. Macang Pacar	Internal Zone
4	Kec. Ndoso , Kec. Kuwu dan Kec. Welak	Internal Zone
5	Kec. Lembor dan Kec. Lembor Selatan	Internal Zone
6	Kec. Sano Nggoang	Internal Zone
7	Pulau Komodo dan Pulau Rinca	Internal Zone
8	Manggarai, Manggarai Timur, Ngada dan Nagekeo	External Zone
9	Ende, Sikka dan Flotim	External Zone
10	Kupang	External Zone
11	Sumba	External Zone
12	NTB	External Zone
13	Bali	External Zone
14	Jawa	External Zone
15	Sulawesi	External Zone

### 3.2.3. Model Sistem Jaringan

Untuk melihat pola pergerakan melalui jaringan jalan maka selain sistem zona perlu dikembangkan juga model jaringan jalannya. Sistem jaringan jalan yang dikembangkan diupayakan cukup detail untuk mendapatkan pola pergerakan yang lebih baik. Berdasarkan peta dasar yang ada maka dibuatlah model jaringan jalan Kabupaten Manggarai Barat. Jaringan jalan yang dikaji dalam studi ini adalah Jalan Nasional (non tol), Jalan Provinsi dan Jalan Kabupaten.

**Gambar 5-1** menampilkan secara kewilayahannya jaringan jalan yang dikaji dalam proyeksi permintaan perjalanan ini.



**Gambar 3-1**  
**Model Sistem Jaringan Jalan Kabupaten Manggarai Barat**

### 3.2.4. Tahapan Pemodelan

Pokok pekerjaan yang dilakukan secara kronologis sesuai dengan urutan yang tersaji pada beberapa butir berikut ini:

1. Melakukan survey asal tujuan untuk memperoleh Matriks Asal Tujuan di wilayah studi.  
Survey asal tujuan dilakukan dengan metode *Home Interview* (HI) dan *Road Side Interview* (RSI). Dari survey tersebut didapatkan Matriks Asal Tujuan Penumpang Kabupaten Manggarai Barat untuk tahun 2013.

2. Membuat model bangkitan dan tarikan pergerakan yang dikaitkan dengan data sosial ekonomi wilayah studi untuk memprediksi bangkitan dan tarikan beberapa tahun mendatang.
3. Menyebarluaskan hasil prediksi bangkitan dan tarikan ke semua zona pergerakan sehingga dihasilkan Matriks Asal Tujuan (MAT) Pergerakan setiap tahun rencana.
4. Membebangkan MAT setiap tahun rencana ke jaringan transportasi sehingga diketahui arus (volume) pergerakan di semua ruas.
5. Menghitung kinerja jaringan transportasi.
6. Menyusun rencana pengembangan transportasi sesuai dengan analisis kebutuhan transportasi.

### 3.2.5. Peramalan Bangkitan Pergerakan

Hasil proyeksi bangkitan pergerakan di Kabupaten Manggarai Barat dapat dilihat pada

**Tabel 3-2.** Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa bangkitan terbesar pergerakan ada di Zona 1. Sedangkan bangkitan terkecil pergerakan terdapat di Zona 15.

**Tabel 3-3**  
**Proyeksi Bangkitan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat (smp/hari)**

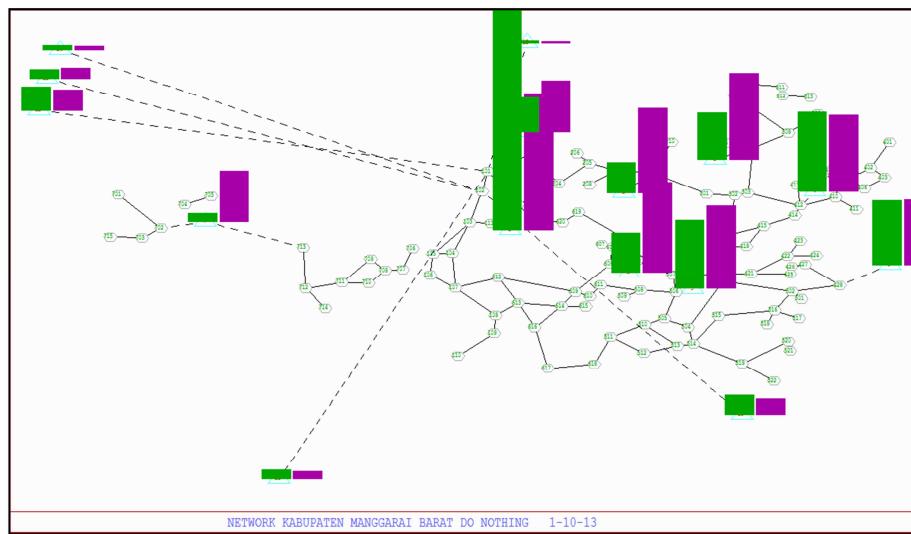
Zona	Proyeksi <i>Trip Generation</i> (smp/hari)				
	2013	2015	2020	2025	2030
1	2.952	3.144	3.653	4.251	4.945
2	242	266	305	357	414
3	391	424	489	571	660
4	663	713	828	960	1.116
5	585	630	730	850	987
6	340	369	427	495	577
7	70	83	94	108	124
8	557	596	692	806	937
9	291	313	365	422	494
10	164	178	208	240	278
11	80	91	102	118	139
12	184	201	231	271	312
13	92	104	117	135	159
14	48	57	63	73	83
15	17	25	26	29	31
Jumlah	<b>6.676</b>	<b>7.194</b>	<b>8.330</b>	<b>9.686</b>	<b>11.256</b>

### 3.2.6. Peramalan Tarikan Pergerakan

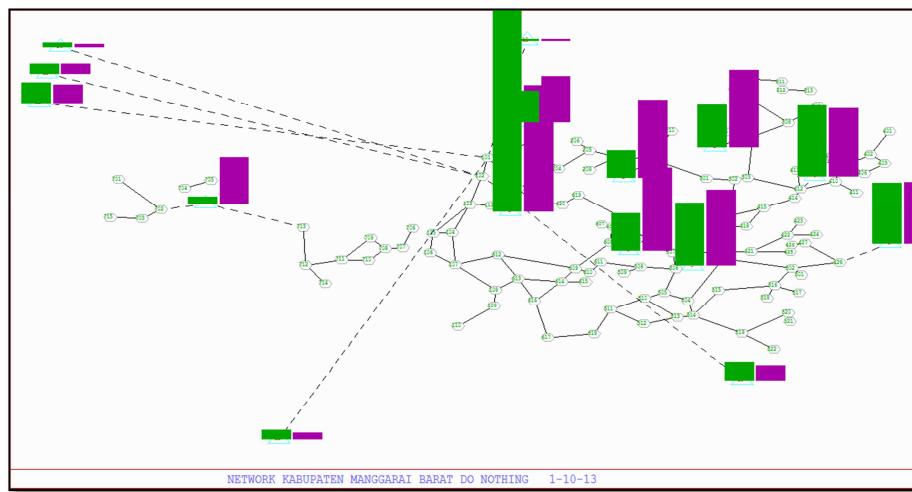
Hasil proyeksi tarikan pergerakan di Kabupaten Manggarai Barat dapat dilihat pada **Tabel 3-3**. Daritabeltersebut dapat dilihat bahwa nilai tarikan terbesar pergerakan terdapat di Zona 1. Sedangkan nilai tarikan terkecil pergerakan terdapat di Zona 15.

**Tabel 3-4**  
**Proyeksi Tarikan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat (smp/hari)**

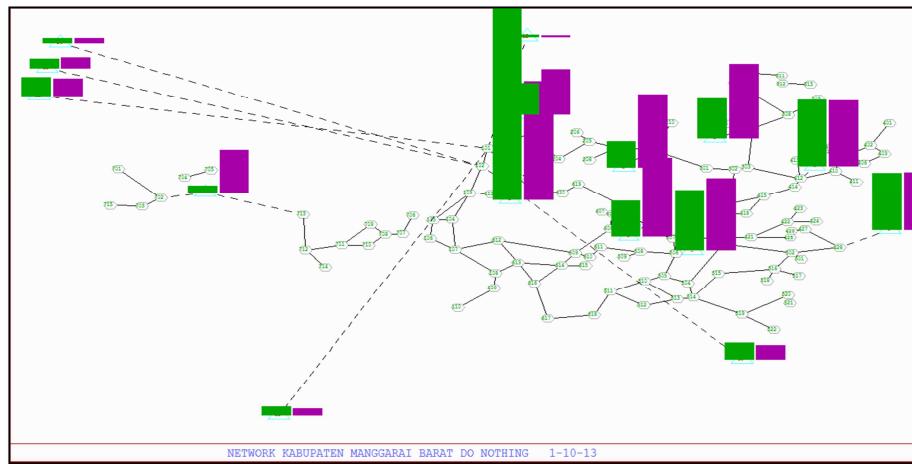
Zona	Proyeksi <i>Trip Attraction</i> (smp/hari)				
	2013	2015	2020	2025	2030
1	1.165	1.246	1.448	1.681	1.957
2	725	779	903	1.050	1.220
3	723	777	900	1.048	1.219
4	644	692	804	933	1.084
5	709	762	881	1.029	1.194
6	776	833	966	1.123	1.305
7	421	453	527	612	710
8	569	612	709	825	958
9	434	467	540	630	732
10	136	148	172	200	232
11	57	66	73	85	98
12	163	179	206	240	278
13	93	105	118	138	160
14	42	50	56	63	74
15	19	25	27	29	35
Jumlah	<b>6.676</b>	<b>7.194</b>	<b>8.330</b>	<b>9.686</b>	<b>11.256</b>



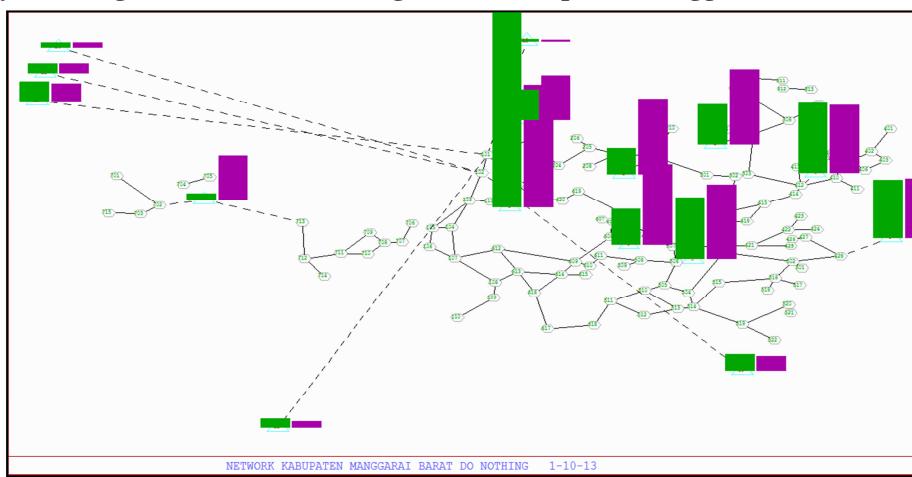
**Gambar 3-2**  
**Proyeksi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2015**



**Gambar 3-3**  
Proyeksi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2020



**Gambar 3-4**  
Proyeksi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2025

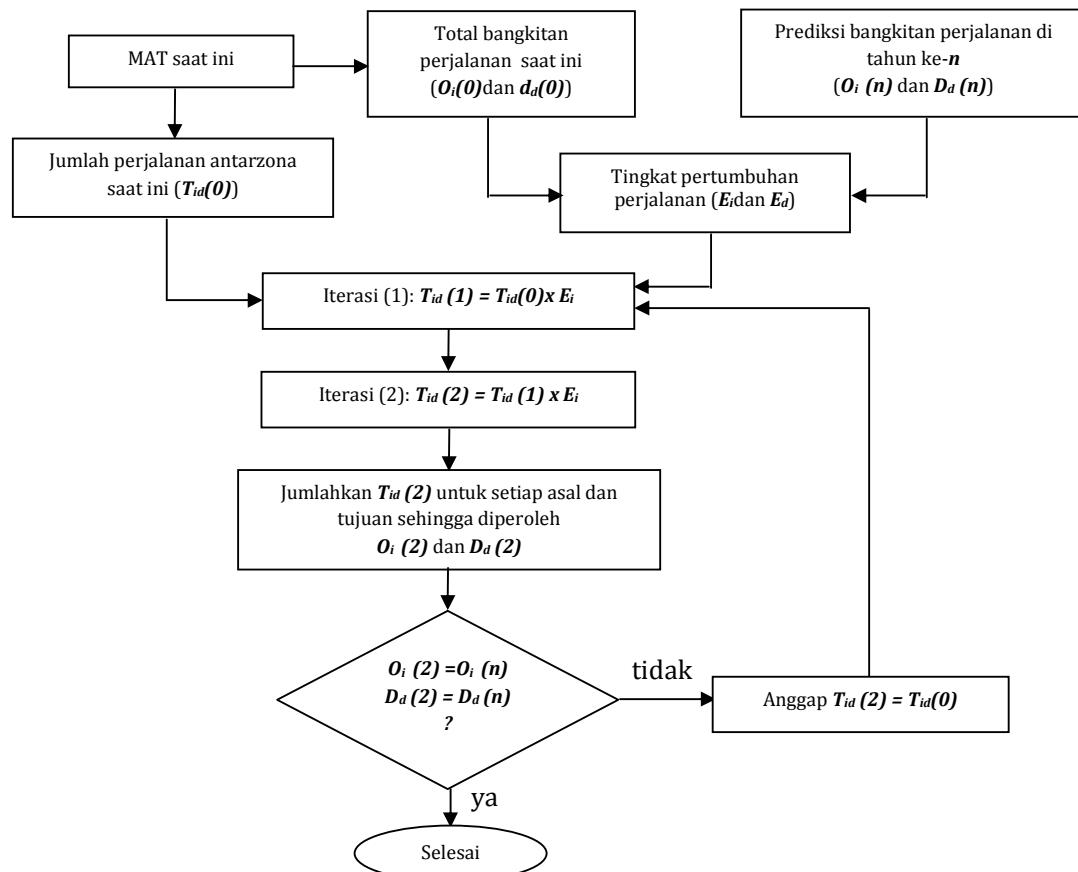


**Gambar 3-5**  
Proyeksi Bangkitan dan Tarikan Pergerakan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2030

### 3.2.7. Prediksi MAT dan *Desire Line* Angkutan

Berdasarkan hasil prediksi bangkitan tarikan perjalanan sebelumnya dapat diestimasi MAT perjalanan di masa datang. Dalam studi ini digunakan pendekatan model prediksi sebaran perjalanan *Metoda Furness*.

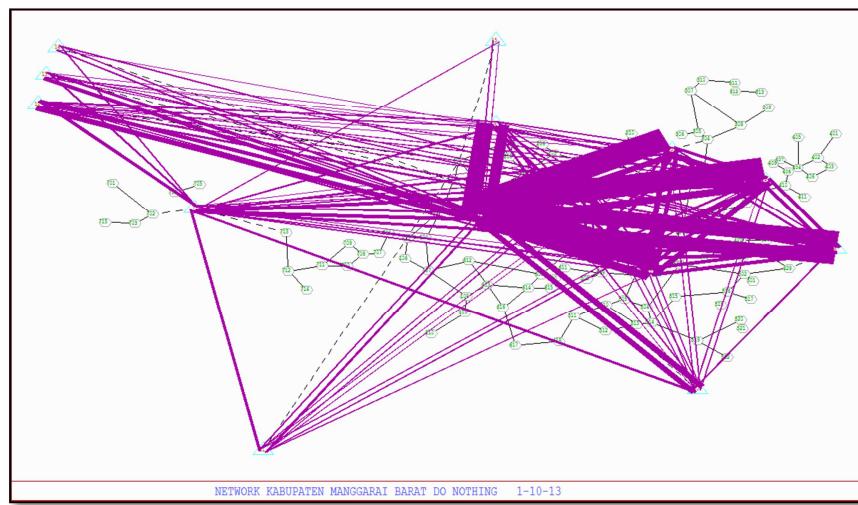
Model Furness merupakan basis termudah dalam meramalkan matriks perjalanan di mana perilaku matriks di masa datang akan mirip dengan yang ada pada saat ini. Dengan demikian model Furness, cocok untuk wilayah studi yang sudah stabil tanpa perubahan yang berarti dalam basis data sistem zona dan sistem jaringan jalannya. Proses kalibrasi matriks dengan Model Furness disajikan pada **Gambar 3-6**.



**Gambar 3-6**  
**Metodologi Perhitungan MAT dengan Teknik Furness**

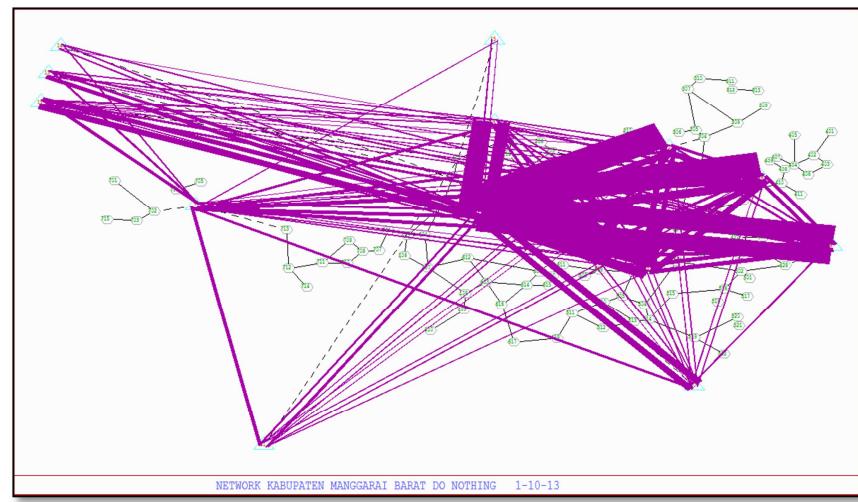
Hasil prediksi matriks asaltujuan pergerakan penumpang di atas dapat digambarkan dalam garis keinginan (*desire lines*), dimana ketebalan garis menggambarkan besarnya

pergerakan. *Desire lines* pergerakan penumpang setiap tahun rencana dapat dilihat pada **Gambar 3-7 s.d. Gambar 3-10.**



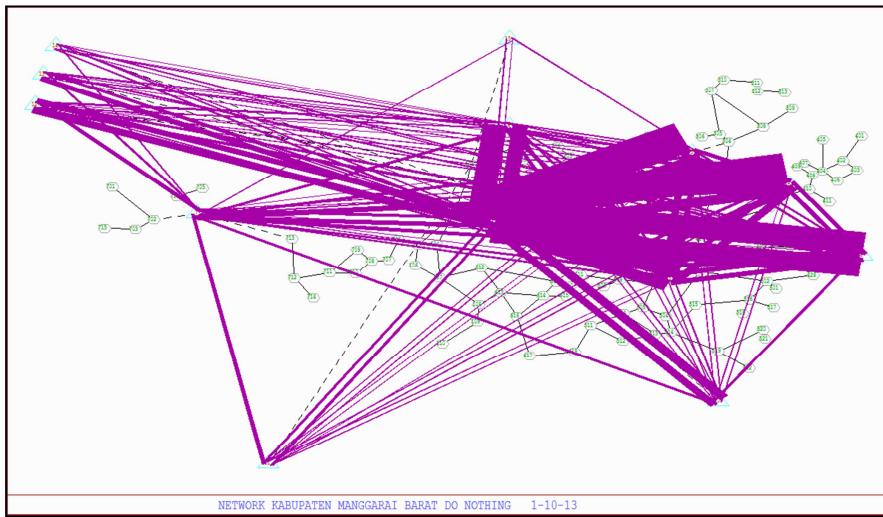
**Gambar 3-7**

*Desire Lines* Matriks Asal Tujuan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2015

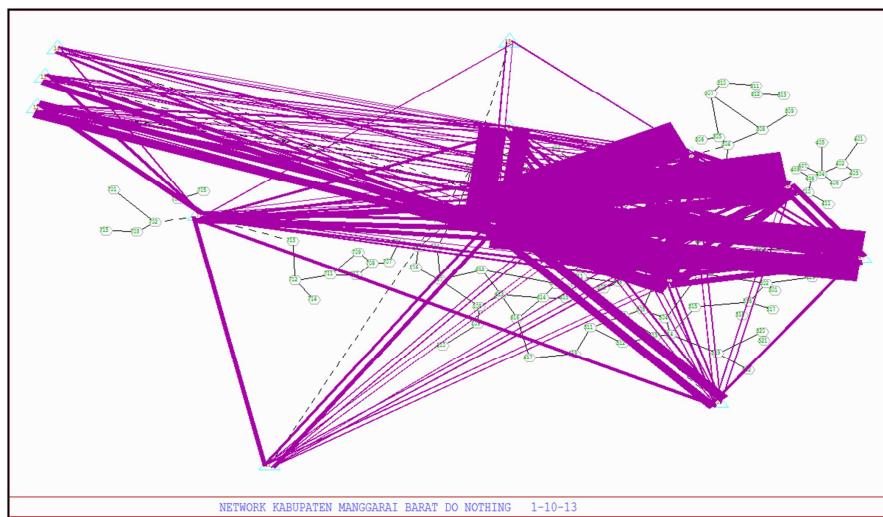


**Gambar 3-8**

*Desire Lines* Matriks Asal Tujuan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2020



**Gambar 3-9**  
*Desire Lines Matriks Asal Tujuan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2025*



**Gambar 3-10**  
*Desire Lines Matriks Asal Tujuan Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2030*

### 3.2.8. Analisis dan Prediksi Kinerja Ruas Jalan Kondisi *Do-Nothing*

Pembebanan untuk tahun 2013, 2015, 2020, 2025 dan 2030 dilakukan dengan bantuan *software* SATWIN. Adapun input parameter dan jaringan jalan diasumsikan sama seperti pemodelan pada tahun dasar 2013, ini berarti bahwa prasarana jaringan jalan (*supply*) diasumsikan tidak mengalami perubahan sampai pada tahun 2030. Input yang berbeda adalah data matrik asal tujuan perjalanan yang digunakan adalah sesuai dengan tahun rencana yang

dianalisa pada prediksi *Trip Distribution* tahun 2013, 2015, 2020, 2025 dan 2030. Kinerja jaringan jalan wilayah studi pada kondisi *do-nothing* masing-masing tahun rencana, hasil pembebanan MAT pada jaringan jalan eksisting dapat dilihat pada **Tabel 3-4**.

Dari tabel tersebut dapat dilihat kinerja jaringan jalan semakin lama semakin menurun. Konsumsi waktu perjalanan yang digunakan seluruh pengguna jalan dari setiap asal-tujuan semakin lama semakin besar. Jarak yang ditempuh oleh seluruh pengguna jalan dari setiap asal-tujuan juga semakin lama semakin jauh. Akibatnya kecepatan rata-rata dari seluruh ruas jalan juga semakin menurun.

**Tabel 3-4**  
**Kinerja Jaringan Jalan Kondisi *Do-Nothing* Setiap Tahun Rencana**

TAHUN	WAKTU TEMPUH (smp-jam)	JARAK TEMPUH (smp-km)	KECEPATAN RATA-RATA (km/jam)
2013	467,5	19.133,9	40,9
2015	503,0	20.520,8	40,8
2020	586,5	23.758,0	40,5
2025	695,9	27.925,6	40,1
2030	808,2	32.127,3	39,8

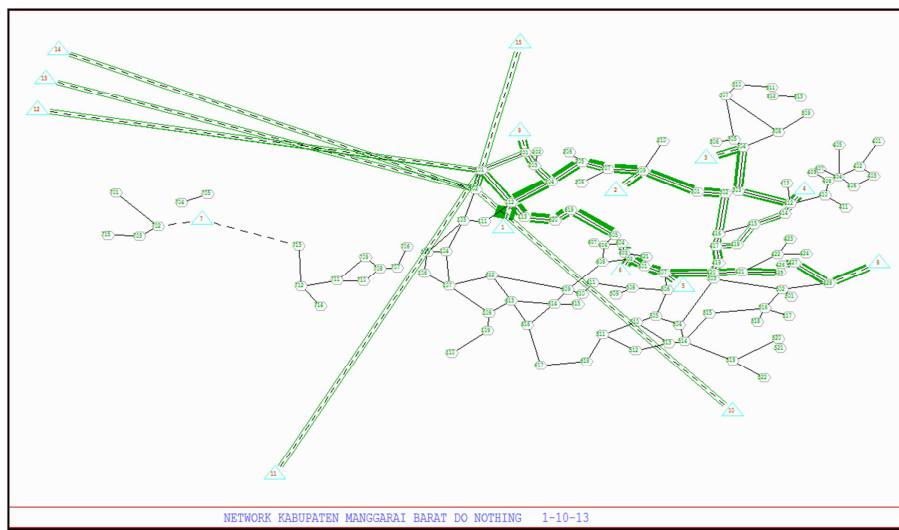
Kecepatan rata-rata seluruh ruas jalan di wilayah studi saat ini (tahun 2013) sekitar 40,9 km/jam. Dan kecepatan rata-ratanya semakin menurun pada tahun-tahun rencana berikutnya dan di tahun 2030 kecepatan rata-ratanya menurun menjadi 39,8 km/jam. Dengan melihat hasil prediksi kinerja jaringan jalan ini akan dilakukan beberapa skenario penanganan (*do-something*) untuk meningkatkan kinerja jaringan jalan pada tahun-tahun mendatang.

Beberapa ruas jalan yang mempunyai volume terbesar di jaringan jalan *do-nothing* tiap-tiap tahun rencana hasil *assignment* sub program SATASS dapat dilihat pada **Tabel 3-5**. Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa ruas dengan volume terbesar adalah ruas Boanai-W Koli, dimana pada tahun 3030 ruas tersebut menampung jika hingga 128 smp/jam.

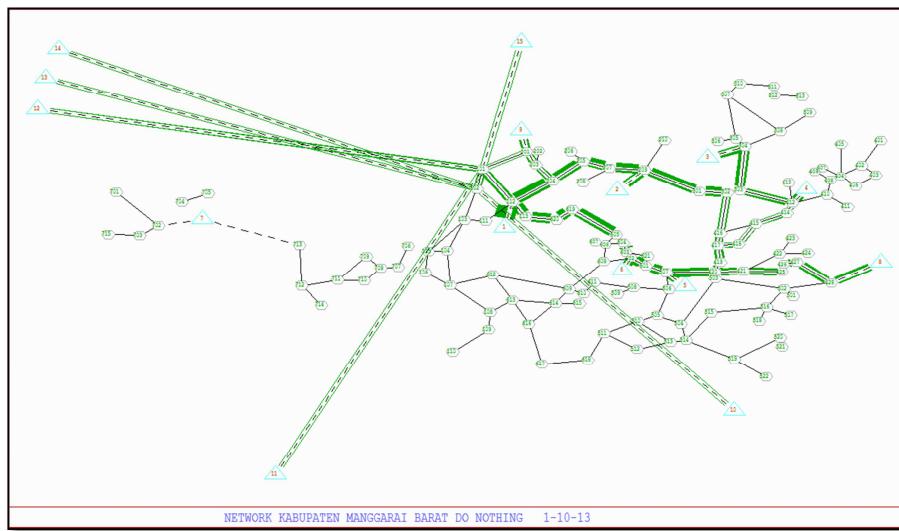
**Tabel 3-5**  
**Prediksi Volume Ruas Jalan Setiap Tahun Rencana (smp/jam)**

Nama Ruas	Volume (smp/jam)				
	2013	2015	2020	2025	2030
W Koli - Boanai	69	77	88	105	127
Boanai - W Koli	72	76	90	107	128
Aegela - Aemale	77	81	97	114	125
Aemale - Aegela	75	84	95	113	124

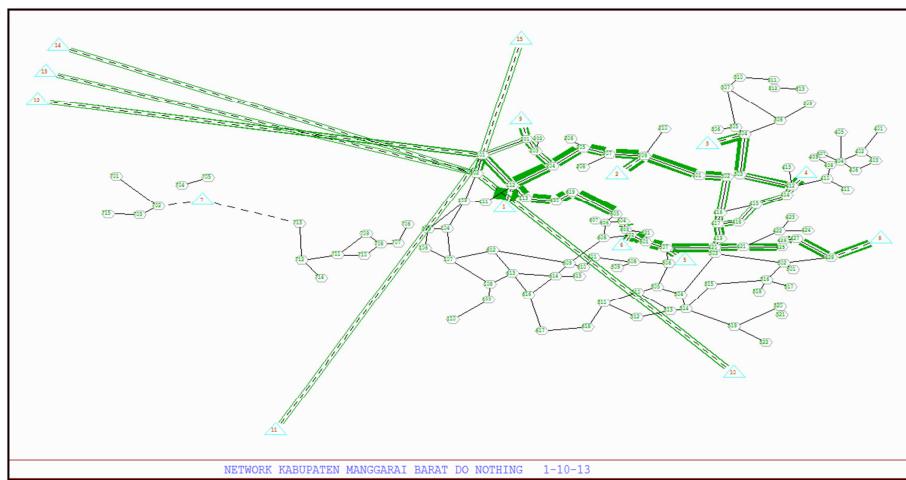
Prediksi arus (*demand flow*) di jaringan jalan setiap tahun rencana secara visual dapat dilihat pada **Gambar 3-11s.d. Gambar 3-15**. Dari gambar dapat dilihat ruas-ruas jalan yang mempunyai *demand flow* terbesar, dilihat dari ketebalan garis.



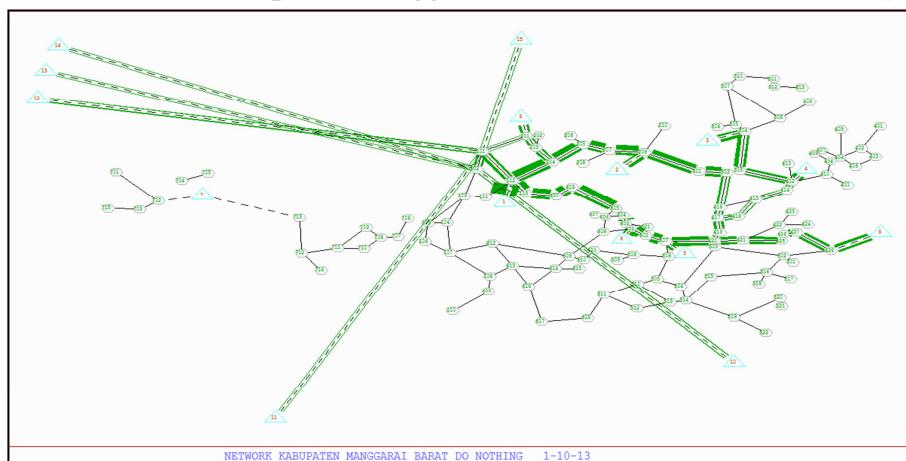
**Gambar 3-11**  
**Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2013**



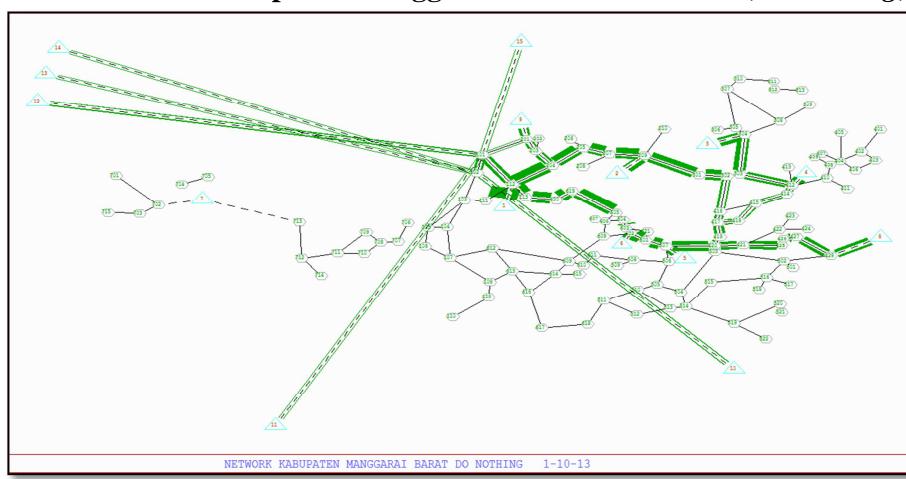
**Gambar 3-12**  
**Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2015 (Do Nothing)**



**Gambar 3-13**  
**Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2020 (Do Nothing)**



**Gambar 3-14**  
**Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2025 (Do Nothing)**



**Gambar 3-15**  
**Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2030 (Do Nothing)**

Jika volume ruas jalan diketahui, maka VCR jalan tersebut juga dapat dicari dengan cara membagi volume dengan kapasitas jalan. **Tabel 3-6** memperlihatkan prediksi kinerja beberapa ruas jalan pada tahun 2013. Tampak bahwa kinerja semua ruas jalan masih baik, dimana ruas berada pada tingkat pelayanan A.

**Tabel 3-5**  
**Kinerja Jalan di Kabupaten Manggarai Barat Pada Tahun 2013**

Nama Ruas	Kapasitas (smp/jam)	Volume (smp/jam)	VCR 2013	Tingkat Pelayanan
Labuan Bajo - Ruteng	2500	155	0,06	A
Ruteng - Labuan Bajo	2500	74	0,03	A
Nggorang – Terang	1100	189	0,17	A
Terang - Nggorang	1100	68	0,06	A

**Tabel 3-7** memperlihatkan prediksi kinerja beberapa ruas jalan pada tahun 2015 sampai tahun 2030. Tampak bahwa kinerja semua ruas jalan masih baik, dimana ruas berada pada tingkat pelayanan A.

**Tabel 3-7**  
**Prediksi Kinerja Jalan di Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2015, 2020, 2025, dan 2030 (*Do-Nothing*)**

Nama Ruas	Volume Capacity Ratio (VCR)			
	2015	2020	2025	2030
Labuan Bajo - Ruteng	0,07	0,08	0,09	0,10
Ruteng - Labuan Bajo	0,03	0,04	0,05	0,05
Nggorang – Terang	0,19	0,22	0,25	0,28
Terang - Nggorang	0,07	0,08	0,09	0,10

## **IV. ARAH PENGEMBANGAN JARINGAN TRANSPORTASI**

### **4.1. Faktor Kekuatan dan Kendala**

Dalam menyusun kebijakan dan program perlu memperhatikan potensi dan kendala memperhatikan faktor internal Pemerintah dan faktor eksternal di luar Pemerintah, dari hasil diskusi yang telah dilakukan didapat hasil sebagai berikut:

#### **Kekuatan**

1. Kabupaten Manggarai Barat memiliki posisi sebagai pintu masuk wilayah Nusa Tenggara Timur melalui jalur transportasi darat yang juga berfungsi sebagai kota transit bagi wilayah lain di daratan Flores.
2. Sektor pariwisata menjadi daya tarik sendiri dengan ditetapkannya Komodo sebagai salah satu dari tujuh keajaiban dunia.
3. Memiliki pulau – pulau kecil yang relatif banyak dan berpotensi untuk dikembangkan menjadi obyek wisata.

#### **Kelemahan**

1. Kondisi infrastruktur khususnya prasarana jalan kolektor (penghubung) antar SKN/PKN dengan SKW/PKW dengan Kawasan Strategis Provinsi dan Kabupaten serta kota kecamatan lainnya sebagai SKL/PKL belum memadai dan perlu menjadi prioritas pembangunan pada tahun-tahun yang akan datang.
2. Memiliki daerah yang relatif luas yang tidak sepenuhnya dilayani oleh transportasi.
3. Sulitnya merubah tata guna lahan pada kawasan kota lama Labuan Bajo untuk pengembangan prasarana jalan.
4. Minimnya sumber daya manusia di sektor transportasi.

#### **Peluang**

1. Sesuai arah pembangunan nasional maka Taman Nasional Komodo di Pulau Rinca dan Pulau Komodo menjadi kawasan strategis nasional dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup .
2. Permintaan terhadap pelayanan transportasi relatif tinggi terutama pada sektor pariwisata.
3. Pembangunan infrastruktur transportasi memacu pengembangan wilayah dan sektor lain serta mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pembangunan.

## **Ancaman**

1. Masih relatif rendahnya pendanaan pembangunan dan penyediaan sarana-prasarana pendukung kegiatan ekonomi, sosial dan layanan umum lainnya.
2. Pesatnya permintaan jasa transportasi di masa yang akan datang menimbulkan peningkatan kebutuhan sarana prasarana transportasi.
3. Tingginya kepemilikan kendaraan pribadi dan sepeda motor akan menimbulkan buruknya kinerja pelayanan jalan.
4. Memiliki posisi sebagai kota tujuan wisata sangat rawan terhadap pergeseran budaya.

## **4.2.Arah Pengembangan Jaringan Transportasi**

Pengembangan jaringan prasarana transportasi disesuaikan dengan hirarki arahan pengembangannya pada tingkat nasional, provinsi, hingga kabupaten/kota. Dalam dokumen sistem transportasi nasional (Sistranas) 2005 disebutkan perlunya peningkatan aksesibilitas yang dicerminkan dari simpul dan jaringan prasarana transportasi terhadap luas wilayah. Selanjutnya perlu diperhatikan juga masalah peningkatan wilayah pelayanan dan kapasitas pelayanan sarana transportasi untuk angkutan penumpang dan barang secara nasional sesuai dengan perkembangan kondisi masing-masing wilayah. Pada tahap berikutnya yang perlu diperhatikan adalah upaya meningkatkan keselamatan, ketertiban pelayanan, kemudahan informasi dan keterpaduan pelayanan dalam penyelenggaraan pelayanan jasa transportasi nasional. Secara khusus, arahan pengembangan jaringan transportasi nasional untuk wilayah Kabupaten Manggarai Barat.

Perencanaan arah pengembangan jaringan transportasi harus dilakukan dengan baik dan komprehensif. Yang dimaksud dengan pengembangan jaringan di sini adalah pengembangan jaringan infrastruktur maupun pelayanan transportasi. Untuk itu perencanaan arah pengembangan harus dilakukan dengan sistematis. Untuk mencapai hal itu, di bawah ini disampaikan beberapa hal yang harus menjadi acuan bagi pengembangan jaringan transportasi antara lain:

1. Mendukung perkembangan dan pengembangan wilayah;
2. Mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan industri;
3. Mendukung pertumbuhan produksi wilayah; pertanian, perkebunan dan kehutanan;
4. Menstimulasi kawasan kurang berkembang;
5. Integrasi antarwilayah (kecamatan) secara terpadu.

#### 4.3. Analisis dan Prediksi Kinerja Ruas Jalan Kondisi *Do-Something*

Sistem jaringan transportasi berbasis jalan dapat dikelompokkan berdasarkan hirarki serta fungsinya dan merupakan prasarana transportasi yang akan sangat mempengaruhi secara tidak langsung pertumbuhan ekonomi di suatu wilayah serta akan berpengaruh juga pada tingkat kesejahteraan masyarakat, tidak terkecuali Kabupaten Manggarai Barat. Banyak masalah keterbelakangan (kemiskinan) terjadi sebagai akibat karena masih rendahnya tingkat aksesibilitas (keterhubungan) antara wilayah satu dengan wilayah lainnya, yang menyebabkan wilayah dengan aksesibilitas buruk menjadi kurang produktif dan pendapatan masyarakat menjadi berkurang.

Sejalan dengan adanya kebijakan otonomi daerah, maka peran sistem jaringan jalan menjadi semakin nyata dalam usaha meningkatkan kesejahteraan masyarakat dengan meningkatkan aksesibilitas antarwilayah. Salah satu usaha yaitu melalui perbaikan aksesibilitas daerah yang telah berkembang dengan daerah yang masih terisolir (*remote area*) dengan memanfaatkan sistem jaringan jalan dalam pengembangan wilayah pedalaman (*rural area*).

Konsep idealisasi sistem jaringan jalan di Kabupaten Manggarai Barat, yaitu dengan mengkoneksikan keterhubungan antara kecamatan satu dengan lainnya. Sesuai dengan tujuan pengembangan transportasi di Kabupaten Manggarai Barat, maka dalam pelaksanaan program pengembangan yang akan dilakukan memprioritaskan penanganan pada:

- a. Peningkatan kapasitas jalan pada jalan arteri primer.
- b. Pengembangan jalan arteri sekunder pantai utara Flores.
- c. Pengembangan jaringan jalan dan peningkatan kapasitas jalan dalam kota maupun jalan lokal yang menghubungkan antarkecamatan serta menghubungkan sentra produksi di Kabupaten Manggarai Barat.

Untuk merencanakan pembangunan jaringan jalan yang berkesinambungan maka program penanganan jaringan di Kabupaten Manggarai Barat dilakukan dalam empat tahap, yaitu:

- a. Tahap 1 : tahun 2013-2014
- b. Tahap 2 : tahun 2015-2020
- c. Tahap 3 : tahun 2021-2025
- d. Tahap 4 : tahun 2026-2030

Rencana usulan penanganan jaringan jalan tersebut secara garis besar berisi program peningkatan dan pemeliharaan jalan. Dalam pengembangan wilayah, fungsi dari sistem transportasi adalah menghubungkan keterkaitan fungsional antarkegiatan. Berdasarkan fungsi tersebut, maka pengembangan sistem transportasi diarahkan untuk menunjang pengembangan tata ruang Kabupaten Manggarai Barat secara terpadu.Untuk mencapai tujuan diatas, maka diperlukan suatu pola pengembangan prasarana transportasi yang terpadu yang meliputi transportasi darat, penyeberangan, laut dan udara yang terintegrasi dengan sistem tata ruang wilayah Kabupaten Manggarai Barat.

Adapun skenario penanganan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Tahun 2013-2014 : *Do nothing*, dengan pertimbangan kemampuan pembiayaan dan pendanaan melalui keuangan daerah masih sangat minim.Upaya yang dilakukan adalah perbaikan manajemen, penegakan hukum dan penataan sarana prasarana yang ada guna peningkatan pelayanan.
2. Tahun 2015-2020 : Peningkatan kapasitas jalan pada jalan arteri primer yang menghubungkan Labuan Bajo – Manggarai, pengembangan jaringan jalan dan peningkatan kapasitas jalan baik dalam wilayah Kota Labuan Bajo maupun jalan lokal yang menghubungkan antarkecamatan serta menghubungkan sentra produksi di Kabupaten Manggarai Barat.
3. Tahun 2021-2025 : Pengembangan jalan arteri sekunder pantai Utara Flores yang menghubungkan Ngorong – Kondo.

Untuk mengetahui kinerja jaringan jalan dengan beberapa skenario penanganan di atas, konsultan menggunakan alat bantu *software SATWIN*. Adapun kinerja jaringan jalan beberapa skenario di atas dapat dilihat pada tabel berikut:

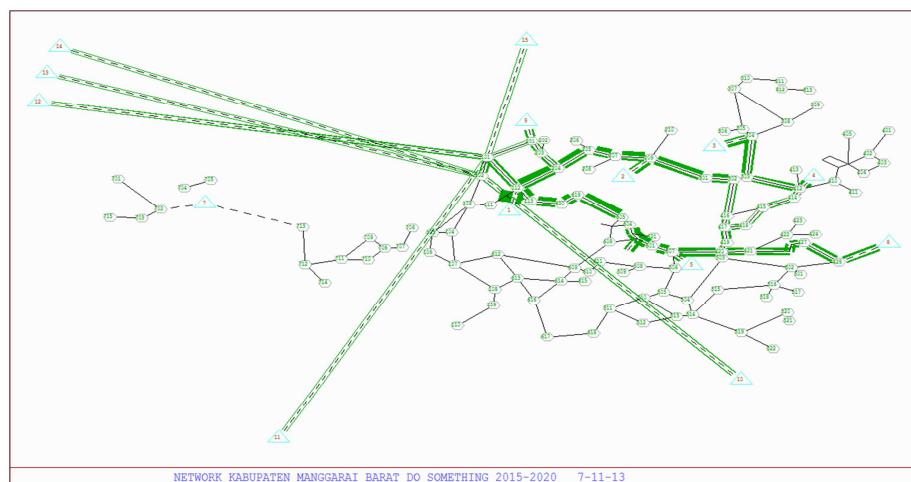
**Tabel 4-6**  
**Perbandingan Kinerja Jaringan Jalan Sebelum dan Sesudah Penanganan**

TAHUN	WAKTU TEMPUH (smp-jam)		JARAK TEMPUH (smp-km)		KECEPATAN RATA2 (km/jam)	
	<i>Do Nothing</i>	<i>Do Something</i>	<i>Do Nothing</i>	<i>Do Something</i>	<i>Do Nothing</i>	<i>Do Something</i>
2013-2014	467,5	467,5	19.133,9	19.133,9	40,9	40,9
2015-2020	586,5	582,8	23.758,0	23.758,0	40,5	40,8
2021-2025	695,9	681,3	27.925,6	27.925,6	40,1	41,0
2026-2030	808,2	788,6	32.127,3	32.115,3	39,8	40,7

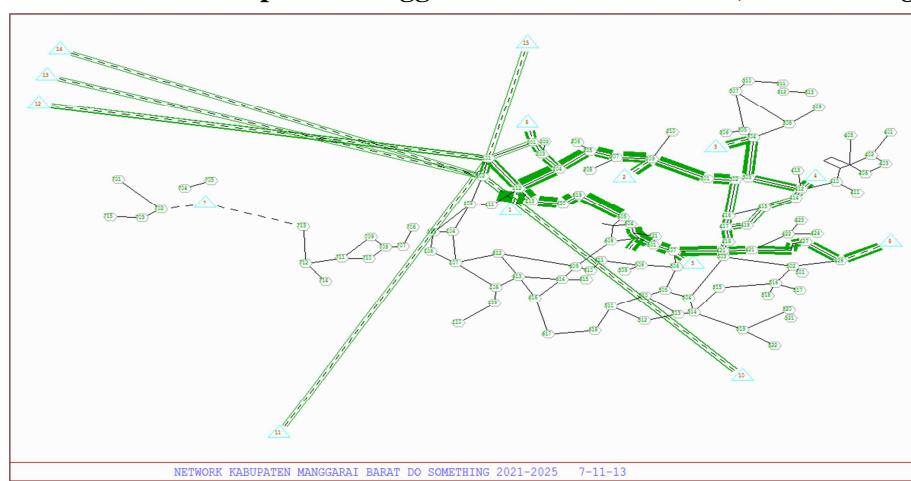
Dari tabel tersebut terlihat bahwa dengan skenario penanganan pada masing-masing tahun rencana dapat meningkatkan kinerja jaringan jalan. Hal ini dapat dilihat dari

peningkatan kecepatan rata-rata dan penurunan waktu tempuh dari setiap asal-tujuan jika dibandingkan dengan kondisi *do nothing*.

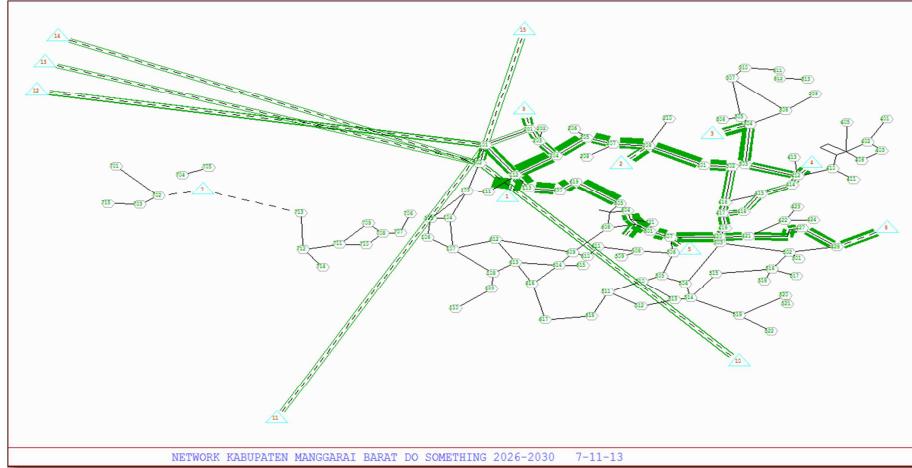
Untuk mengetahui kinerja ruas jalan pada masing-masing skenario, dapat dilihat pada *volume capacity ratio* (VCR) ruas jalan yang didapat dari tahap *assignment* Matriks Asal Tujuan terhadap jaringan jalan. VC *ratio* tersebut merupakan indikator teknis tiap ruas jalan yang membandingkan antara volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut pada keadaan *do nothing* dan *do something* dari tahun 2015 sampai dengan tahun 2030 dengan kapasitas jalan tersebut. Beberapa kondisi VC *ratio* yang ada menunjukkan kondisi dari ruas jalan yang diukur tersebut. Sedangkan gambar *demand flow* pada masing-masing ruas jalan dapat dilihat pada **Gambar 4-1**sampai **Gambar 4-6**.



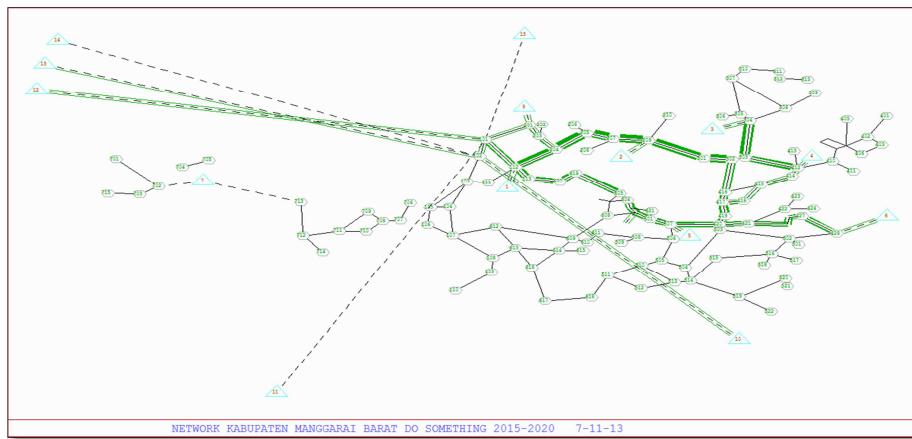
**Gambar 4-16**  
*Demand Flow* Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2020 (*Do Something*)



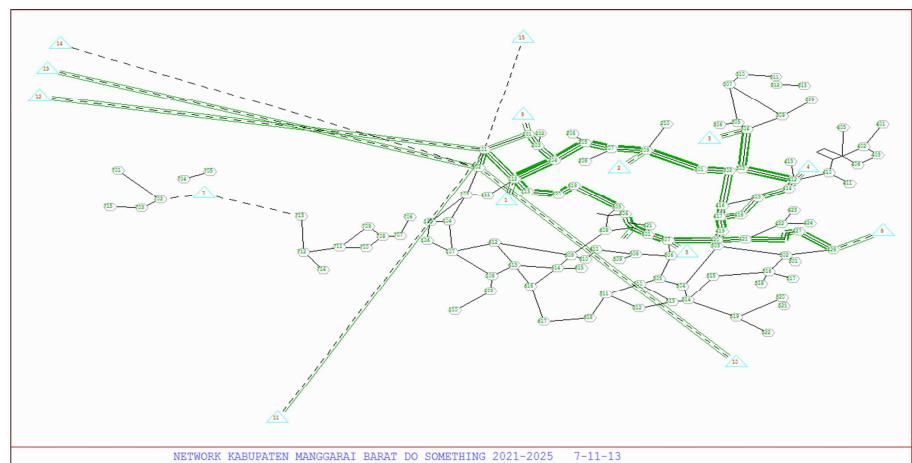
**Gambar 4-17**  
*Demand Flow* Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2025 (*Do Something*)



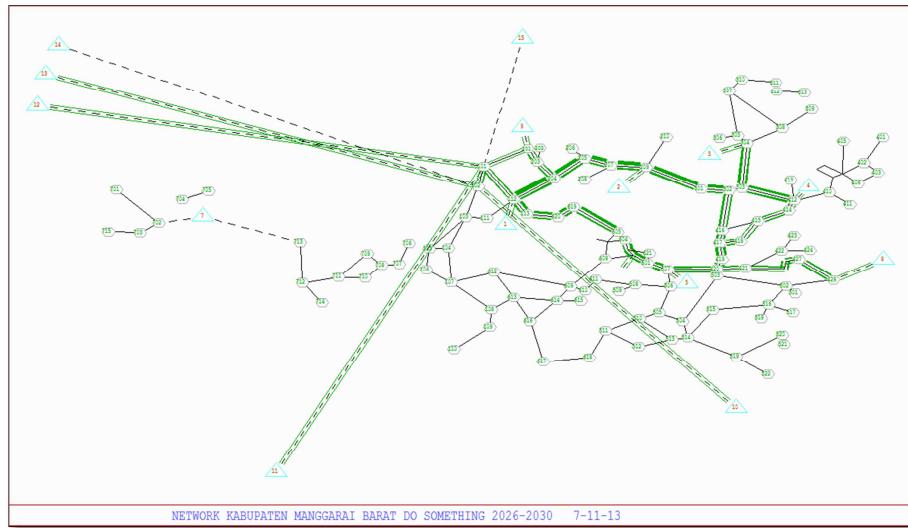
**Gambar 4-3**  
*Demand Flow Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2030 (Do Something)*



Gambar 4-4  
VC Ratio Kabupaten Manggarai Barat Tahun 2020 (*Do Something*)



**Gambar 4-5**



**Gambar 4-6**  
**VC RatioKabupaten Manggarai Barat Tahun 2030 (Do Something)**

#### **4.4. Kebijakan, Strategi, Program Pengembangan Jaringan Transportasi**

##### **4.4.1. Kebijakan dan Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi**

Tataran transportasi pada tingkat kabupaten, provinsi maupun nasional diarahkan untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang terintegrasi antara tataran transportasi lokal dengan tataran transportasi wilayah dan tataran transportasi nasional, oleh karena itu dalam pengembangannya harus disertai dengan berbagai kebijakan agar tercipta iklim kondusif untuk mewujudkan tersedianya jaringan prasarana dan pelayanan yang efisien dan efektif dan terintegrasi dalam suatu sistem pelayanan transportasi sesuai dengan sumber daya yang tersedia guna meningkatkan pengembangan wilayah dan menumbuhkembangkan serta memacu dan menunjang perekonomian di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.

##### **A. Kebijakan Pengembangan Jaringan Transportasi**

Dalam rangka mewujudkan kondisi tersebut di atas, perlu dirumuskan kebijakan implementasi pengembangan jaringan pelayanan dan prasarana sebagai berikut:

1. Pengembangan peningkatan pelayanan tataran transportasi lokal

- a. Memperjelas dan mengharmonisasikan peran masing–masing instansi di lingkungan pemerintah Kabupaten dan Provinsi di bidang perencanaan, pengaturan administrasi, dan penegakan hukum pada sektor transportasi.
  - b. Menetapkan bentuk koordinasi dan konsultasi antar instansi pemerintah, baik dengan Pusat, Provinsi maupun Kabupaten, penyelenggara dan pemakai jasa transporatasi serta legislatif, termasuk mekanisme hubungan kerja dalam rangka pengembangan jaringan pelayanan dan pengadaan/penyediaan sarana dan prasarana transportasi diKabupaten Manggarai Barat.
  - c. Disepanjang jaringan jalan arteri primer yang berada dalam wilayah kota harus dilakukan extra pengawasan dan pengendalian penggunaan lahan di sekitarnya yang berorientasi pada kebutuhan lahan untuk pengembangan jalan dan penerapan sistem manajemen lalu lintas di masa depan.
2. Kebijakan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi.
    - a. Menetapkan standarisasi sarana, prasarana dan fasilitas penunjang penyelanggaraan transportasi sesuai dengan ketentuan yang berlaku, baik nasional maupun internasional.
    - b. Menyediakan sarana dan prasarana guna menunjang persyaratan kelaikan, keselamatan dan keamanan angkutan.
    - c. Meningkatkan kesadaran masyarakat dan awak kendaraan tentang keselamatan transportasi melalui penyuluhan, seleksi dan menguji awak kendaraan, serta penegakan hukum bagi pelanggarnya.
    - d. Meningkatkan kemampuan dan koordinasi antar instansi untuk mengawasi penyelenggaraan angkutan pada simpul transportasi, seperti terminal, pelabuhan dan bandara guna mewujudkan rasa aman bagi pengguna jasa.
  3. Kebijakan peningkatan pembinaan pengusaha transportasi:
    - a. Menata dan menyederhanakan perijinan di bidang pengusahaan dan penyediaan prasarana, sarana dan operasional transportasi.
    - b. Menghilangkan biaya ekonomi dalam pengoperasian sarana dan prasarana transportasi dengan mengurangi pungutan yang tidak disertai pelayanan.
  4. Kebijakan peningkatan investasi dan penyediaan dana pembangunan transportasi :

- a. Meningkatkan kesempatan kepada swasta untuk melaksanakan kerja sama pembangunan sarana dan prasarana transportasi dengan meminimalkan hambatan peraturan daerah terhadap partisipasi masyarakat/swasta di sektor transportasi.
  - b. Mengutamakan akan penggunaan pendapatan dari sektor transportasi untuk pembangunan sektor transportasi.
5. Kebijakan peningkatan kualitas lingkungan hidup:
- a. Membatasi izin operasi penyelengaraan transportasi yang merusak lingkungan dan hasil – hasil pembangunan dalam proses distribusi barang, baik hasil pertambangan maupun perkebunan dari daerah produksi menuju simpul distribusi, seperti memberikan prioritas kepada pengangkutan produksi pertambangan.
  - b. Menetapkan jalur hijau dan ruang terbuka hijau pada wilayah Kota.
  - c. Melakukan penghijauan di kawasan pinggir jalan.
6. Kebijakan peningkatan kualitas sumber daya manusia
- a. Melaksanakan pengembangan sumber daya manusia sektor transportasi yang mencakup aparat pemerintah, penyedia dan pengguna jasa atau masyarakat lainnya.
  - b. Meningkatkan kompetensi aparat pemerintah yang membidangi transportasi melalui pendidikan dan kursus-kursus di bidang perencanaan transportasi, manajemen dan rekayasa transportasi serta perundang –undangan bidang transportasi.

## **B. Strategi Pengembangan Jaringan Transportasi**

Agar arah pengembangan transportasi secara bertahap dan berkelanjutan diwujudkan ke arah tujuan dan sasaran, perlu disusun strategi-strategi pengembangannya antara lain:

- 1) Optimalisasi, peningkatan pelayanan transportasi untuk mendukung mobilisasi dan distribusi hasil produksi di Kabupaten Manggarai Barat.
- 2) Optimalisasi, peningkatan dan pembangunan/pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi.
- 3) Pengembangan pelayanan perintis untuk membuka daerah yang masih terisolir.

#### **4.5. Program Pengembangan Jaringan Transportasi**

Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat yang telah disusun di atas perlu mendapatkan dukungan dalam perwujudannya. Dalam masterplan transportasi darat yang dikembangkan oleh Kementerian Perhubungan ada beberapa aspek yang dapat dijadikan pertimbangan dalam menyusun Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat, yaitu:

1. Sesuai dengan rencana pengembangan wilayah, maka pengembangan jaringan transportasi Kabupaten Manggarai Barat disusun untuk memberikan aksesibilitas, mengarahkan pertumbuhan wilayah dengan mempertahankan keseimbangan lingkungan dan ketersediaan sumber daya sebagai pedorong bagi pengembangan wilayah dan menyediakan mobilitas yang memadai sehingga terwujud efisiensi ekonomi wilayah.
2. Sesuai peran jaringan transportasi Kabupaten Manggarai Barat, maka pengembangan jaringan transportasi di Kabupaten Manggarai Barat diarahkan untuk menyediakan aksesibilitas untuk mendukung interaksi antarruang kegiatan untuk menjalankan fungsi ruang sesuai dengan yang diharapkan, menyediakan mobilitas orang, barang, dan jasa secara efisien untuk mendukung daya saing ekonomi, penghematan sumber daya, dan pengurangan dampak lingkungan serta menyediakan pelayanan transportasi yang beragam bagi semua golongan.
3. Mendorong penggunaan angkutan massal untuk menggantikan kendaraan pribadi di sebagai pelaksanaan pembatasan kendaraan pribadi.
  - a. Mengembangkan standar pelayanan angkutan umum massal untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat dan mampu berkompetisi dengan kendaraan pribadi.
  - b. Mendukung program penggunaan angkutan umum dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi.
  - c. Membina dan mendorong perusahaan angkutan umum yang sehat secara finansial dan mantap secara operasional didukung dengan manajemen yang kuat.
  - d. Menerapkan sistem pemberian ijin kepada calon operator dengan sistem tender untuk menarik calon operator potensial.
  - e. Memberikan kesempatan yang sama kepada swasta untuk ikut serta dalam persaingan penyediaan layanan transportasi darat.

- f. Memperjelas bentuk-bentuk kerjasama pemerintah dan swasta dalam pengembangan angkutan umum.
4. Mendorong penyusunan standar kompetensi untuk SDM transportasi darat (pemangku kebijakan, operator)
  - a. Mendorong dan memfasilitasi pendidikan profesi untuk SDM transportasi
  - b. Memberdayakan asosiasi profesi untuk SDM transportasi
  - c. Menjalin kerjasama dengan institusi pendidikan dalam rangka penyusunan standar kompetensi
5. Mendorong penggunaan teknologi dalam pengembangan transportasi
  - a. Melakukan penelitian dan pengembangan teknologi dalam rangka pengembangan transportasi di masa depan
  - b. Melakukan penilaian terhadap berbagai pilihan teknologi
  - c. Melakukan inventarisasi dan promosi teknologi lokal (*indigenous technology*)
  - d. Melakukan kerjasama dengan institusi pendidikan dalam rangka pengembangan teknologi
  - e. Melakukan inovasi teknologi transportasi darat, termasuk bekerja sama dengan institusi penyedia jasa *Research and Development*;
6. Mendorong instansi-instansi terkait untuk mendukung Tatakan Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat yang terintegrasi sehingga mampu mengatasi akar permasalahan transportasi di ketiga wilayah tersebut.
  - a. Melakukan sosialisasi Tatakan Transportasi Lokal Kabupaten Manggarai Barat ke instansi terkait
  - b. Menyusun panduan/pedoman perencanaan transportasi sebagai pegangan bagi instansi terkait
  - c. Mendorong dan memfasilitasi terbentuknya forum kerjasama dalam rangka pengembangan sistem transportasi Kabupaten Manggarai Barat
7. Menyusun regulasi yang memberikan kepastian dan ketetapan hukum tata niaga transportasi.
  - a. Bekerjasama dengan institusi pendidikan dalam menyusun kajian penyiapan regulasi tata niaga transportasi.

- b. Mensosialisasikan regulasi tata niaga transportasi ke seluruh daerah.
- c. Meningkatkan kompetensi SDM perangkat dan aparat hukum sehingga mampu menegakkan kepastian & ketetapan hukum.

Prioritas–prioritas dalam pengembangan sarana prasarana transportasi sesuai harapan MP3EI pada Kabupaten Manggarai Barat di Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam tataran transportasi lokal, wilayah dan nasional meliputi:

**Tabel 4-2**  
**Prioritas–Prioritas Pengembangan Sarana Prasarana Transportasi di Kabupaten Manggarai Barat**

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 – 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 – 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 – 2030)
1.	Keterpaduan Moda Transportasi	1) Pengembangan angkutan perpaduan moda untuk melayani bandara Komodo dengan pelabuhan laut dan pelabuhan penyeberangan Labuan Bajo.	Pengembangan angkutan barang multimoda.	Pengembangan terminal terpadu.	Peningkatan terminal terpadu.
2.	Transportasi Jalan	1) Pengembangan / redesain pola trayek dalam Kota Labuan Bajo dari pola trayek radial bersilang ke pola trayek time transfer network untuk menunjang kepentingan wisatawan dan mendukung Labuan Bajo sebagai daerah tujuan wisata baik wisatawan asing maupun lokal. 2) Optimalisasi trayek antarkota dalam provinsi Labuan Bajo – Ruteng - Bajawa – Mbay – Ende – Maumere – Larantuka. 3) Optimalisasi angkutan perdesaan dan pengembangan pelayanan non ekonomi di wilayah Kabupaten Manggarai Barat. 4) Pengembangan angkutan	1) Pengembangan angkutan umum massal atau angkutan umum dalam kota kapasitas di atas 24 seat yang berwawasan lingkungan di Labuan Bajo. 2) Pengembangan angkutan penumpang jenis bisnis dan eksekutif untuk pelayanan antarkota dalam provinsi 3) Pengembangan jaringan lintas angkutan barang. 4) Pengembangan angkutan barang dan peti kemas di Manggarai Barat. 5) Pengembangan ATCS untuk kawasan terminal transportasi jalan, kawasan pasar, kawasan pusat kegiatan di Labuan Bajo, serta kawasan pelabuhan dan bandara di Labuan Bajo.	1) Pengembangan terminal tipe C di ibukota kecamatan di Kabupaten Manggarai Barat. 2) Peningkatan kapasitas jalan perbatasan yang menghubungkan Haumeni Ana – Soe.	1) Pengembangan jaringan jalan untuk menghubungkan pusat kegiatan lokal baru. 2) Pengembangan terminal Nggorong guna peningkatan fungsi pelayanan terminal. 3) Pengembangan jaringan jalan untuk lintasan angkutan barang

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 – 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 – 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 – 2030)
		<p>perintis untuk menghubungkan pusat kegiatan dengan daerah pedalaman di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>5) Pengembangan angkutan pariwisata untuk jalan raya dan laut.</p> <p>6) Pengembangan Sistim Informasi, pengendalian dan Peningkatan Keselamatan Transportasi pada ruas jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota di wilayah Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>7) Pengembangan penyajian data base transportasi berbasis internet.</p> <p>8) Penataan daerah rawan kecelakaan dengan penempatan fasilitas LLAJ pada jalan nasional, provinsi dan kabupaten/kota di wilayah Kabupaten Manggarai Barat,</p> <p>9) Pembatasan Kendaraan pada tempat dan waktu tertentu.</p> <p>10) Optimalisasi jembatan timbang Ngorong di Manggarai Barat.</p> <p>11) Peningkatan fasilitas</p>	<p>6) Pengembangan jaringan jalan dan peningkatan kapasitas jalan baik dalam wilayah Kota Labuan Bajo maupun jalan lokal yang menghubungkan antarkecamatan di Kabupaten Manggarai Barat.</p> <p>7) Peningkatan kapasitas jalan pada jalan arteri primer yang menghubungkan Labuan Bajo – Manggarai – Ngada – Nagekeo – Ende – Sikka – Flores Timur.</p> <p>8) Pengembangan terminal tipe B Ngorong di Labuan Bajo Manggarai Barat untuk mendukung pelayanan antarkota dalam provinsi di Pulau Flores, angkutan perdesaan di Manggarai Barat dan angkutan perkotaan di Labuan Bajo.</p> <p>9) Pengembangan terminal penumpang tipe C di Desa Gorontalo Labuan Bajo sebagai pusat pengendalian angkutan kota.</p> <p>10) Pengembangan fasilitas parkir pada kawasan perdagangan, ekonomi dan bisnis</p> <p>11) Pengembangan jalan arteri</p>		

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 – 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 – 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 – 2030)
		keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di jalan Nasional dan jalan Provinsi.	sekunder pantai utara Flores yang menghubungkan Nggorang – Kondo – Hita – Kendidi – Reo – Pota – Waikelambu – Riung – Mboras – Danga – Nila – Aeramo – Kaburea – Nabe – Ronokolo – Maurole – Kotabaru – Koro – Magepanda – Maumere.		
3.	Transportasi Penyeberangan	1) Pengembangan sarana angkutan penyeberangan untuk kepentingan pariwisata Labuan Bajo – Rinca – Komodo – Sape. 2) Peningkatan fasilitas keselamatan pelayaran dengan pembangunan rambu – rambu lalu lintas angkutan penyeberangan.	1) Pengembangan sarana angkutan penyeberangan Labuan Bajo – Waikelo untuk distribusi barang dan jasa dari wilayah Manggarai ke Pulau Sumba. 2) Pengembangan trayek transportasi penyeberangan Labuan Bajo – Rinca – Komodo – Sape. 3) Pengembangan trayek transportasi penyeberangan Labuan Bajo – Rinca – Waikelo. 4) Pengembangan/pembangunan dermaga II di Labuan Bajo dan dermaga III di Bolok. 5) Peningkatan fasilitas dermaga penyeberangan di dermaga penyeberangan Bolok, dan Labuan Bajo.	1) Pengembangan trayek transportasi penyeberangan untuk mengantisipasi beban lalu lintas di jalan raya serta kondisi topografi yang berpotensi menimbulkan kecelakaan lalu lintas, antara lain: a) trayek Bolok – Naikliu – Teluk Gurita b) trayek Labuan Bajo – Aimere c) trayek Labuan Bajo - Marapokot 1) Pengembangan sarana angkutan	1) Pengembangan dermaga di Labuan Bajo 2) Pengembangan trayek penyeberangan Labuan Bajo – Marapokot. 3) Peningkatan fasilitas pelayaran lalu lintas angkutan penyeberangan.
4.	Transportasi Laut	1) Peningkatan peran armada	1) Pengembangan pelabuhan laut di	1) Pembangunan	1) Pengembangan

No.	Moda Transportasi	2013-2014	Jangka Pendek (Tahun 2015 – 2020)	Jangka Menengah (Tahun 2021 – 2025)	Jangka Panjang (Tahun 2026 – 2030)
		<p>pelayaran nasional, baik untuk pelayanan dalam regional Nusa Tenggara Timur maupun ke luar wilayah Nusa Tenggara Timur.</p> <p>2) Pengembangan Kapal Pesiar 7GT ke atas untuk melayani kepentingan pariwisata Labuan Bajo – Pulau Rinca – Pulau kecil sekitar – Pulau Komodo – Sumbawa – Lombok.</p> <p>3) Optimalisasi trayek transportasi laut yang ada.</p> <p>4) Pengembangan rute keperintisan laut untuk membuka keterisolasi wilayah.</p> <p>5) Pemenuhan standar pelayanan internasional untuk peningkatan keselamatan pelayaran pada saat pelayaran maupun saat berlabuh dan bongkar muat.</p>	Pulau Rinca untuk kepentingan pariwisata.	<p>pelabuhan laut dan terminal peti kemas di kawasan Rangko/Ketentang Manggarai Barat.</p> <p>2) Pengembangan prasarana pelabuhan serta jalan akses ke pelabuhan laut.</p>	<p>pelabuhan laut di kawasan Tenau atau kawasan sekitar untuk mendukung aktifitas bongkar muat barang.</p> <p>2) Peningkatan pelabuhan laut Rangko/Ketentang untuk mendukung aktifitas bongkar muat.</p>
5.	Transportasi Udara	<p>1) Pengembangan sistem pemrosesan barang guna meningkatkan nilai komoditas.</p> <p>2) Pengembangan kapasitas angkut pesawat untuk kepentingan pariwisata dan</p>	<p>1) Pengembangan sistem pelayanan naik turun penumpang dari dan ke pesawat.</p> <p>2) Pengembangan trayek transportasi udara untuk mendukung sektor pariwisata</p>	<p>1) Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo meliputi fasilitas bandar udara, run way, taxiway, apron dan fasilitas keselamatan</p>	<p>1) Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo Labuan Bajo meliputi fasilitas bandar udara, run way, taxiway, apron dan fasilitas keselamatan penerbangan.</p>

No.	ModaTransportasi	2013-2014	JangkaPendek (Tahun 2015 – 2020)	JangkaMenengah (Tahun 2021 – 2025)	JangkaPanjang (Tahun 2026 – 2030)
		umum tujuan Labuan Bajo. 3) Optimalisasi trayek transportasi udara yang ada. 4) Optimalisasi trayek perintis udara untuk mendorong pertumbuhan ekonomi	Labuan Bajo – Tambolaka, Labuan Bajo – Maumere, Labuan Bajo – Lombok, Labuan Bajo – Surabaya, Labuan Bajo – Jakarta dan Labuan Bajo – Makasar. 3) Peningkatan fasilitas bandar udara Komodo meliputi fasilitas bandar udara, run way, taxiway, apron dan fasilitas keselamatan penerbangan. 4) Peningkatan kelas bandara Komodo di Kabupaten Manggarai Barat menjadi bandar udara pengumpul skala tersier sesuai dengan peningkatan jumlah penumpang dan kapasitas pelayanan.	penerbangan.	